

A CIDADE DE ANÁPOLIS (GO) E O CONTEXTO DOS TRILHOS

LA CIUDAD DE ANÁPOLIS (GO) Y EL CONTEXTO DEL FERROCARRIL

ARLLINE CAMIMURA PAIVA PEREIRA

Especialista em Desenvolvimento Regional e Planejamento Turístico pela UEG -
Universidade Estadual de Goiás, Campus Cora Coralina, Cidade de Goiás / GO
arllinecamimura@gmail.com

VINÍCIUS POLZIN DRUCIAKI

Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO), da UEG -
Universidade Estadual de Goiás, Campus Cora Coralina, Cidade de Goiás / GO
vinicius.druciaki@ueg.br

Resumo: As ferrovias surgiram como uma solução em uma época em que o transporte predominante era a tração animal, dificultando a entrega de produtos, a circulação de pessoas, e consequentemente o desenvolvimento do país. Os trens transportavam produtos de necessidades básicas, pessoas, animais, bens e histórias. Com o surgimento das rodovias, a mobilidade de pessoas deu lugar ao transporte de carga cujo controle corporativo é seletivo e exclusivo. Exemplo disso são as Ferrovias Norte-Sul e Centro Atlântica, que cortam o país se cruzam na cidade de Anápolis, em Goiás, cujo controle estão sob a égide de apenas duas grandes corporações: Rumo e VLI. Nesse contexto, o presente artigo objetiva analisar a relação do modal ferroviário com a cidade de Anápolis (GO), destacando suas principais transformações no âmbito urbano. Como metodologia, adotou-se pesquisas bibliográfica, documental, e visitas técnicas in loco. Conclui-se que apesar da relevante centralidade de Anápolis e por seu entroncamento ferroviário de grande escala, pouco se pauta a respeito das possibilidades de retorno do serviço voltado a mobilidade de pessoas, bem como o fato de servir e atender a circulação da produção de pequenos e médios empresários de segmentos diversos.

Palavras-chave: Ferrovias. Goiás. Anápolis. Mobilidades.

Resumen: Los ferrocarriles surgieron como una solución en una época en la que el transporte predominante era la tracción animal, lo que dificultaba la entrega de productos, la circulación de personas y, consecuentemente, el desarrollo del país. Los trenes transportaban productos de necesidades básicas, personas, animales, bienes e historias. Con el surgimiento de las carreteras, la movilidad de las personas fue reemplazada por el transporte de cargas, cuyo control corporativo es selectivo y exclusivo. Un ejemplo de ello son los Ferrocarriles Norte-Sur y Centro Atlántica, que atraviesan el país y se cruzan en la ciudad de Anápolis, en Goiás, bajo el control de solo dos grandes corporaciones: Rumo y VLI. En este contexto, el presente artículo tiene como objetivo analizar la relación del modo ferroviario con la ciudad de Anápolis (GO), destacando sus principales transformaciones en el ámbito urbano. Como metodología, se adoptaron investigaciones bibliográficas, documentales y visitas técnicas in situ. Se concluye que, a pesar de la relevante centralidad de Anápolis y de su gran intersección ferroviaria, se aborda poco sobre las posibilidades de reactivar el servicio enfocado en la movilidad de las personas, así como su capacidad para atender la circulación de la producción de pequeños y medianos empresarios de diversos sectores.

Palabras-clave: Ferrocarriles, Goiás, Anápolis, Movilidades.

Introdução

A estrada de ferro no Brasil veio como uma solução de modernização territorial e como vetor de urbanização. Foi visível a reviravolta operacional, a mudança de papel das cidades, e a produção de mobilidades que passaram a existir. Houve um período em que o transporte ferroviário era o principal meio de conexão entre pessoas, bens e mercadorias, ligando cidades, povoados e regiões. Atualmente, a mobilidade de pessoas foi reduzida de forma drástica, restringindo-se a poucas linhas regulares existentes¹ que, combinadas com a demanda de turismo, seguem ativas em alguns lugares. No que se refere ao transporte de cargas, predomina a circulação de *commodities* de grãos e minérios, cumprindo um papel bastante seletivo quanto a quem usa e para que usa.

Seguindo a lógica brasileira, no estado de Goiás o modal ferroviário cumpriu importante papel na ocupação, urbanização, e na formação territorial da primeira metade do século XX. Posteriormente, a predominância do modal rodoviário como matriz de transporte, consubstanciada ao deliberado abandono das estações e ferrovias, conduziu o país a uma estagnação do sistema ferroviário e a um profundo desequilíbrio intermodal. Já nos anos 1990, com o Plano Nacional de desestatização e reformas no setor, as linhas passaram por um processo significativo de refuncionalização (CASTILHO, 2020). Mudaram os agentes, os processos, assim como a relação dessa infraestrutura com as cidades outrora cortadas pelos trilhos.

Posto isso, o presente artigo tem como objetivo discorrer sobre a relação do modal ferroviário com a cidade de Anápolis (GO), trazendo suas principais transformações no contexto da cidade. Discorrer sobre essa temática se justifica devido ao fato de Anápolis guardar forte relação com o ferroviarismo da primeira metade do século XX, até o período atual em que é cortada por parte do tramo central da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que por sua vez, conecta-se à Ferrovia Centro Atlântica (FCA), reforçando seu papel de nó do sistema ferroviário estadual (GOINFRA, 2024). Aspectos históricos, políticos, elementos da centralidade urbano regional, e de uma economia de

¹ Ligação Belo Horizonte (MG) à Vitória (ES); Estrada de Ferro Carajás que liga o Estado Maranhão ao Pará; Sistemas urbano/regional em grandes metrópoles brasileiras.

commodities voltada ao exterior, encontraram nas virtudes locacionais de Anápolis um importante fixo intermodal para a circulação do capital.

Para esta pesquisa, os procedimentos metodológicos se basearam em pesquisas bibliográficas em livros e artigos científicos que abordam a história e a formação territorial de Goiás. Também se utilizou de pesquisas documentais em jornais, mídias, acervos fotográficos e fontes de dados secundários. Além disso, foi realizada pesquisa de campo por meio de visitas técnicas realizadas junto ao Porto Seco de Anápolis, ao pátio de manobra da FCA, e ao Museu Ferroviário de Anápolis, onde foram realizadas observações, registros fotográficos e entrevistas com funcionários.

Diante do exposto, o artigo se estrutura da seguinte forma: Inicialmente começa com uma breve introdução sobre as ferrovias no Brasil e em Goiás. Na sequência, trazemos um tópico para tratar da Ferrovia Norte-Sul e o porque ela é considerada a espinha dorsal das ferrovias. Finalmente, será abordado o papel da cidade de Anápolis, refletindo para quem é direcionado o desenvolvimento que vem através do sistema ferroviário estadual.

Transporte ferroviário no Estado de Goiás: da mobilidade de pessoas à circulação de commodities

A dimensão territorial sempre impôs limites para a mobilidade de pessoas e mercadorias no Brasil. A busca da superação deste entrave teve seu primeiro grande marco em 1854, ano da inauguração da primeira linha férrea: a Ferrovia Mauá, ligando o porto de Mauá à Serra de Petrópolis, no Rio de Janeiro. Tratou-se do início do que viria a ser a modernização territorial que passaria a ser um vetor de urbanização, migrações, e mudanças econômicas no território. Neste contexto, a atividade cafeeira foi um dos principais elementos motivadores.

Nesse sentido, o período cafeeiro foi um dos fatores que impulsionaram o surgimento das ferrovias. Com a crise de 1929, a chamada “Grande Depressão”, o país parou de enviar o seu principal produto para o exterior, pois, o consumidor com mais relevância, passava por uma severa crise econômica deixando de adquirir os produtos domésticos. A ocupação territorial promovida por Getúlio Vargas, o processo de urbanização, o plano de metas de Juscelino Kubitschek, a consolidação da indústria

automobilística no Brasil, a proeminência do modal rodoviário conectando o país a partir de Brasília, os planos nacionais de desenvolvimento, somado a ausência de planos que assegurassem a integração intermodal do sistema ferroviário ao rodoviário, contribuíram para o sucateamento do sistema ferroviário nacional até os anos 1990.

No estado de Goiás, o transporte ferroviário surgiu de fora para dentro de forma que cortava o estado, o que favoreceu o surgimento de cidades e a migração para o interior do estado. Os trilhos vieram de Minas Gerais, que por sua vez conectavam com o estado de São Paulo.

A estrada de ferro impulsionou o crescimento demográfico em Goiás, redefiniu centralidades e promoveu o surgimento de cidades e aglomerados, trouxe o conteúdo da “modernização”. Alguns exemplos são as cidades de Anhanguera (que hoje conta com a menor população do Estado de Goiás), Cumari, Goiandira, Catalão, Ipameri, Silvânia e Anápolis (dentre outras). Isso pode ser observado na Figura 1, que mostra o percurso da Estrada de Ferro Goiás em 1927, atualmente com o nome de Ferrovia Centro Atlântica. Era a forma mais fácil e rápida de trafegarem entre uma cidade e outra, além de ser primordial para o intercâmbio de bens e serviços.

O surgimento das cidades a partir das novas estações proporcionou oportunidades distintas sob a égide de uma sociedade “moderna”. Com o fluxo de chegadas e partidas dos trens em determinados pontos, surgiram povoados que logo se tornaram distritos e posteriormente municípios, como é o caso de Urutaí e Leopoldo de Bulhões.

A figura 2 mostra estação ferroviária da década de 1930, localizada no município de Anápolis, Goiás. Podemos observar a plataforma de embarque e desembarque de uma antiga estação ferroviária onde os moradores locais usavam os serviços prestados pelas ferrovias para o suprimento das condições mais básicas do dia a dia, o transporte de insumos básicos e necessários para a sobrevivência.

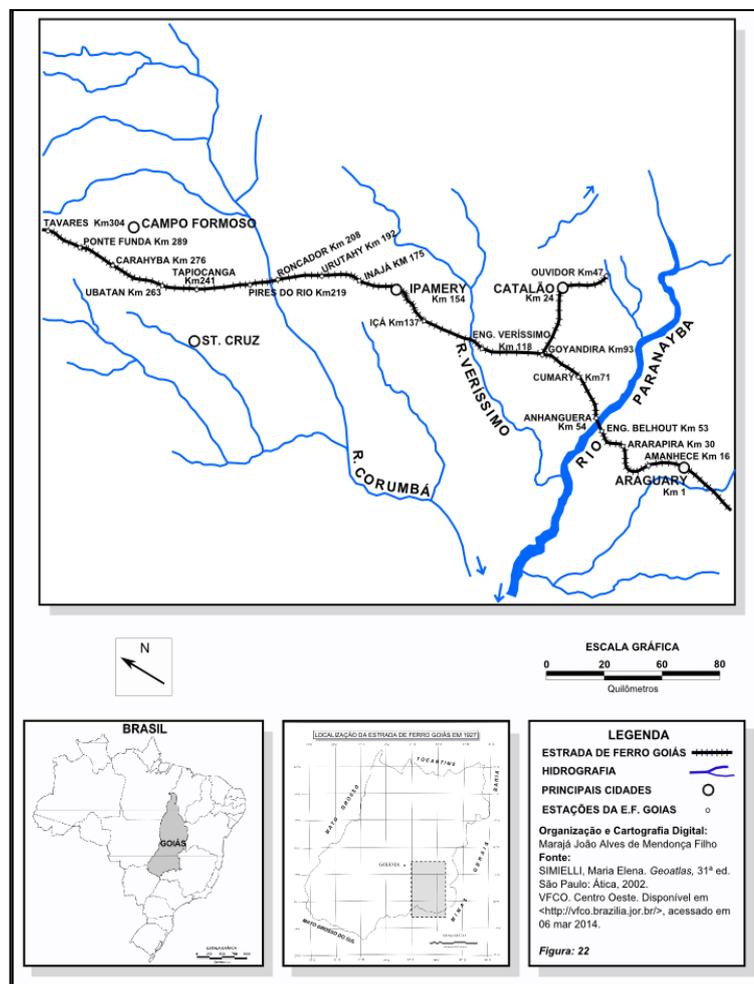


Figura 1. Estrada de Ferro Goiás em 1927.
Fonte: Mendonça Filho (2015).



Figura 2. Estação Ferroviária de Anápolis em 1935
Fonte: MPGO (2023).

No entanto, essas mesmas ferrovias que atendiam a esse público passaram a oferecer, nos dias de hoje, um serviço de forma direcionado ao transporte de cargas, atendendo um determinado grupo de empresas privadas. Como mencionado por Castilho e Arrais (2017, p. 214),

[...]os trilhos fundavam cidades e, em suas dezenas de estações, atendiam a demandas rotineiras da população por meio do transporte de pessoas, animais, banha de porco, farinha, arroz e uma diversidade de produtos, atualmente atendem a demandas mais específicas de grandes empresas.

Foi na década de 1980 que a mobilidade de pessoas no modal ferroviário acabou entrando em colapso, assim como todo o sistema ferroviário (com destaque a Rede Ferroviária Federal S/A- RFFSA), a qual detinha a gestão da maior parte da malha. Em 1995, com a Lei de Concessão do Serviço Público (Lei federal 8.987/1995), a concessão e controle de boa parte da malha ferroviária passou para a iniciativa privada, que passou a atender empresas através do transporte de cargas com objetivo de escoar seus produtos atendendo principalmente o comércio exterior. Segundo Marinho e Castilho (2018, p. 1053), “[...] pequenas cargas, pessoas e cidades passaram a ser consideradas como obstáculos ao sistema ferroviário, agora exclusivamente voltado ao acelerado fluxo de commodities e outras demandas de corporações nacionais e internacionais.”

Nesse sentido, o que antes era uma solução viável aos comerciantes locais e cidadãos, tornou-se um empecilho já que a estrutura vigente atende exclusivamente grandes conglomerados sobretudo do agronegócio e da mineração, que, por conseguinte, detém sob um mesmo oligopólio, todas as partes da cadeia logística.

Se outrora os trilhos tinham um impacto muito forte na vida das cidades, vilas e povoados servidos por suas estações, atualmente o vínculo é específico às grandes empresas e ao mercado internacional. É nesse contexto de refuncionalização dos trilhos e de construção de infraestrutura de transporte para atender “as áreas de expansão da fronteira agrícola e de exploração mineral”, tal como informado no Plano Nacional de Logística e Transporte (BRASIL, 2012, p. 39), que a Estrada de Ferro 151 foi finalmente construída nos estados do Maranhão, Tocantins e de Goiás. (CASTILHO e ARRAIS, 2017, p. 210).

Segundo reportagem da BBC News (2022), um dos fatores da redução drástica do transporte de pessoas é o resultado de um alto custo de modernização aliado aos custos de manutenção, dificultando a possibilidade de manter a operação desse tipo de transporte. Devido a esse alto custo, o que antes era controlado pelo Estado, passou a responsabilidade para concessões direcionadas a empresas privadas. Logo, elas visam o interesse financeiro e a reprodução ampliada do capital, o que para o atual sistema ferroviário brasileiro, torna-se inviável se considerarmos as condições que precederam a Lei de Concessões de 1995.

Nesse sentido, o grande capital se utiliza do transporte ferroviário para a circulação de *commodities* (sobretudo grãos e minérios), devido a capacidade de transporte em termos de volume, velocidade e operação. Além disso, não requerem, necessariamente, de critérios de armazenamento sofisticado para viagens de longa distância sem a expressa necessidade de alta velocidade. No entanto, há que se olhar para além disso. Trata-se de um importante ativo, uma rede técnica que controla o território dado sua natureza estratégica. E uma rede técnica, conforme Santos (1996), deve ser entendida enquanto um sistema de fixos e fluxos, de objetos e ações. Ações essas que são empreendidas por meio de agentes que usam o território por meio do controle de infraestruturas de vital importância.

Já para o transporte de pessoas, essas características das ferrovias brasileiras acabam perdendo o interesse comercial, visto que longas viagens que tem a duração de dias acabam se tornando cansativas, tendo como alternativa de transporte mais ágil e cômodo os transportes aéreo e rodoviário.

Mesmo não sendo mais utilizado para transporte de pessoas, é comum encontrar nas cidades goianas calcadas na história dos trilhos, pessoas que avistam o trem de longe passando pelas redondezas, operando com transporte de cargas. O sonho de um dia voltar a locomotiva como era antes persiste em alguns deles, pois muitos cresceram vendo o trem em funcionamento. Segundo Castilho, (2020, p. 238):

Para milhares de trabalhadores brasileiros que moram em uma cidade e trabalham em outra, especialmente nas regiões metropolitanas, o desejo por um transporte eficiente, barato e bem integrado talvez seja uma obsessão ante o temor das milhares de mortes que ocorrem todos os anos nas rodovias do país.

Diante de todos os elementos históricos e atuais comentados, o que se percebe é que em diversos planos desenvolvimentistas do Brasil e do Estado de Goiás não se teve a preocupação de inserir de fato, o modal ferroviário como modal que complementa o rodoviário. A narrativa sempre da incapacidade competitiva deste frente ao rodoviário (e que de fato tem sentido), prevaleceu frente as opções tomadas. O mesmo não ocorreu com outras realidades mundo afora.

O surgimento da Ferrovia Norte-Sul enquanto estratégia de desenvolvimento e integração regional

A construção da Ferrovia Norte-Sul teve-se o início no ano de 1987. No entanto, desde o ano de 1985 já estariam traçando um plano que ligasse os estados do Maranhão, Tocantins (ainda Goiás) e Goiás através de uma ferrovia. Foi durante o governo do Presidente José Sarney que se teve esse ponta pé inicial (RODRIGUEZ, 2011).

Assim, a ferrovia foi projetada com o intuito de integrar as regiões do país, ligando o Norte e Nordeste com o Sul e Sudeste, gerando uma relevância na economia em escala nacional e cortando o país dos dois extremos opostos (o que explica o nome dado a ferrovia), em uma distância que corresponde a 4.155 quilômetros de extensão reduzindo nos custos de transporte a longa distância. (CASTILHO; ARRAIS, 2017).

O transporte para a economia regional é de suma importância conforme os autores supracitados, pois a mobilidade e o consumo de bens e serviços dependem de uma eficiente rede de transportes. Isso impõe barreiras a empresas que dependem da importação e exportação, sobretudo no tocante a ferrovias. Em tese, o modal ferroviário veio como uma forma de solucionar problemas, como a redução de custo de transporte de *commodities* direcionadas a um seletivo grupo de empresas privadas. Por outro lado, acaba segregando boa parte da sociedade, como por exemplo a grande maioria do setor produtivo que é pequeno e médio. Segundo Castilho e Arrais, (2017, p. 210):

É cada vez maior a dependência das economias regionais às redes de transportes. Além de importantes instrumentos de apoio a diferentes atividades, por elas circulam bens de consumo, pessoas e um conjunto de objetos que interferem decisivamente no funcionamento do território.

Na cidade de Anápolis, situada na região central do estado de Goiás, a FNS passa sob duas avenidas bastante movimentadas, quer sejam as Avenidas Brasil Sul e Pedro Ludovico, cujas localizações são periféricas por ficarem mais afastadas do centro comercial da cidade e mais próximas às rodovias. Já na Figura 3 podemos observar a FNS passando pelo Parque da Cidade, localizada na região sul da cidade próximo à rodovia BR 060, que configura o eixo viário Goiânia e Brasília seguindo para o Porto Seco e Granol, empresas que ficam localizadas no DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis.



Figura 3. Ferrovia Norte-Sul cortando a cidade de Anápolis próximo ao DAIA e ao lado um túnel existente nesse mesmo trecho que passa a ferrovia.

Fonte: Autores, 2023; Mendonça Filho (2015).

No Estado de Goiás, a FNS - Ferrovia Norte-Sul - passa pelas cidades de Porangatu, Uruaçu, Jaraguá, Ouro Verde, Anápolis, Rio Verde e Jataí, possuindo uma extensão de 540 quilômetros, como podemos observar na Figura 4.

A entrega do trecho de Açailândia (MA), até Anápolis (GO), levou bastante tempo. Segundo Castilho e Arrais (2017), “depois de 27 anos, após paralisações, atrasos e acréscimos no projeto inicial, o trecho entre Açailândia (MA) e Anápolis (GO) foi inaugurado”. O trecho até Anápolis, por exemplo, foi entregue somente em 2014. Cumpre observar, que todo o tramo central – de Porto Nacional (TO) à Estrela D’Oeste (SP) encontra-se operando desde 2023.

A FNS tem seu traçado de forma paralela à rodovia BR 153 no Estado de Goiás, conhecida como Belém-Brasília, além de seguir paralela nos estados de Tocantins e

Maranhão (BR-226 e BR-010), e ao leito do Rio Tocantins. Entre os estados de Goiás e Minas Gerais, a Ferrovia cruza o Rio Paranaíba.

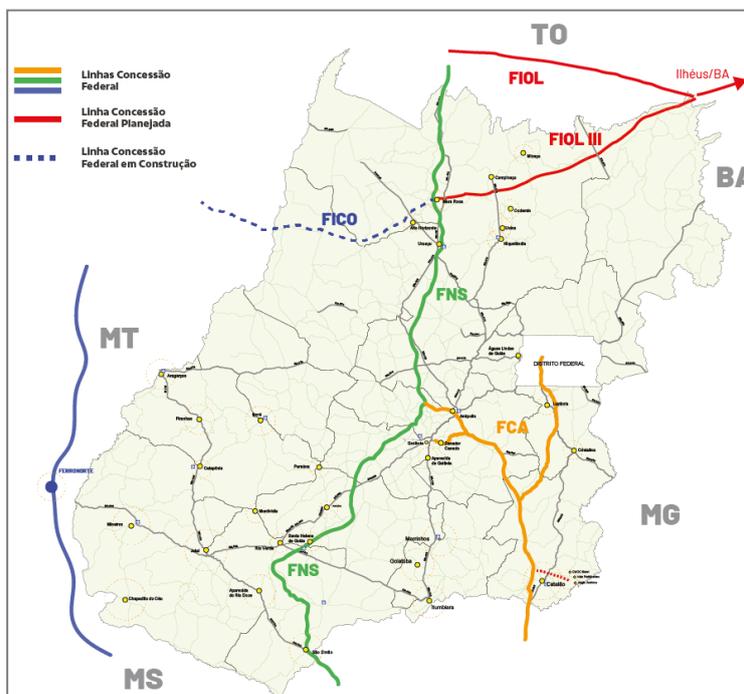


Figura 4. Croqui do trecho goiano da Ferrovia Norte-Sul
Fonte: GOINFRA, (2024).

O trecho que possui uma distância equivalente a 719 km de Açailândia (MA) a Porto Nacional (TO), é conhecido como Tramo Norte, sendo operado pela empresa VLI². Por este tramo, são transportados grãos, celulose, minério e combustíveis. Já o trecho que possui uma extensão de 855 km que vai de Porto Nacional (TO) a Anápolis (GO) é operado pela empresa RUMO e é denominado por ela como Tramo Central e os principais produtos transportados são soja, milho e farelo de soja (figura 5). Até o ano de 2017, o trecho de Açailândia até Anápolis possuía quatorze pátios, sendo oito no Norte e seis no sul. Em geral, ambas empresas mencionadas compõem grandes grupos que controlam setores estratégicos na produção de *commodities* mineral e sucroalcooleira, que

² VLI é uma empresa que foi criada em 2010 para que reúne todos os ativos de carga da Vale, mas em 2014 parte da empresa de logística foi vendida, sendo repartida para a Brookfield e a Mitsui. Tem como principal objetivo integrar as ferrovias, terminais e portos em que presta serviço de transporte de carga para outras empresas (Melo, 2015).

consubstanciado ao controle logístico, conformam uma territorialidade econômica exclusiva e seletiva ao deterem toda cadeia produtiva do segmento.



Figura 5. Composição da empresa RUMO, no Porto Seco Centro Oeste em Anápolis GO
Fonte: Portal 6 notícias, (2023).

Nesse sentido, a cidade de Anápolis apresenta uma característica importante. Ao ser um nó por onde encontram a FNS, com a Ferrovia Centro Atlântica-FCA (oriunda do traçado do século XX), tem presença das duas empresas supramencionadas já que a VLI controla a FCA. Cumpre observar que ambas empresas possuem a concessão de diversas estradas de ferro no Brasil (figura 6).



Figura 6. Vagões da VLI no pátio de manobra aguardando pelo acoplamento na locomotiva em Anápolis, GO
Fonte: Autores, 2023.

Devido ao seu formato, a FNS é considerada a espinha dorsal da malha ferroviária brasileira, visto que existem vários entroncamentos com outras ferrovias que ligam aos portos ou outras regiões do país. Um exemplo é o entroncamento da Estrada de Ferro dos Carajás, que acontece no distrito de Piquiá no município de Açailândia (CASTILHO; ARRAIS, 2017).

É importante ressaltar que em Anápolis não existe um entroncamento efetivo, visto que existe uma diferença na dimensão das bitolas entre a Ferrovia Norte Sul e a Ferrovia Centro Atlântica. No entanto, a FNS não deixa de ser um canal de transferência de carga das linhas férreas direcionando aos portos. Dessa forma, a FNS passa a ser um elemento central que facilita as ligações entre as regiões do país, razão esta que somado a outros fatores, fazem com que ratifiquemos o papel de Anápolis enquanto nó da rede (conforme abordaremos no próximo tópico).

Anápolis na rede ferroviária e no tramo central

A cidade de Anápolis se destaca pelo fato de estar entre duas grandes capitais, 60 km de Goiânia capital de Goiás e 155 km de Brasília, conformando com ambas, uma das maiores e mais dinâmicas manchas urbanas do Brasil conforme Limonad (2018), e um arranjo populacional com mais de 6 milhões de habitantes (IBGE, 2023). A localização de Anápolis favorece a multimodalidade dos transportes, o que otimiza o setor logístico e a circulação de toda sua produção (sobretudo industrial). Em Anápolis existem duas estradas de ferro, quer sejam: a Estrada de Ferro Centro Atlântica-FCA (como já mencionado), que é a antiga Estrada de Ferro Goyaz, e a Estrada de Ferro Norte-Sul que atua no centro do país, cortando do Norte ao Sul (figura 7).

Conforme o diagrama da Figura 8, podemos observar o trajeto e a respectiva quilometragem da FCA desde Anápolis, até chegar ao porto no litoral do país levando as cargas até os portos para atendimento do comércio exterior. Já a FNS, como demonstrado no tópico anterior, chega do Norte, passando por Tocantins e Goiás e termina em São Paulo, onde conecta a outras regiões cujo destino se volta ao porto de Santos. No caso da FCA, passa por Brasília, Anápolis e outras cidades de Goiás, seguindo para o nordeste e sul, também direcionadas aos portos.



Figura 7. Ferrovia Centro Atlântica passando em frente ao Porto Seco de Anápolis GO
Fonte: Autores, 2023.

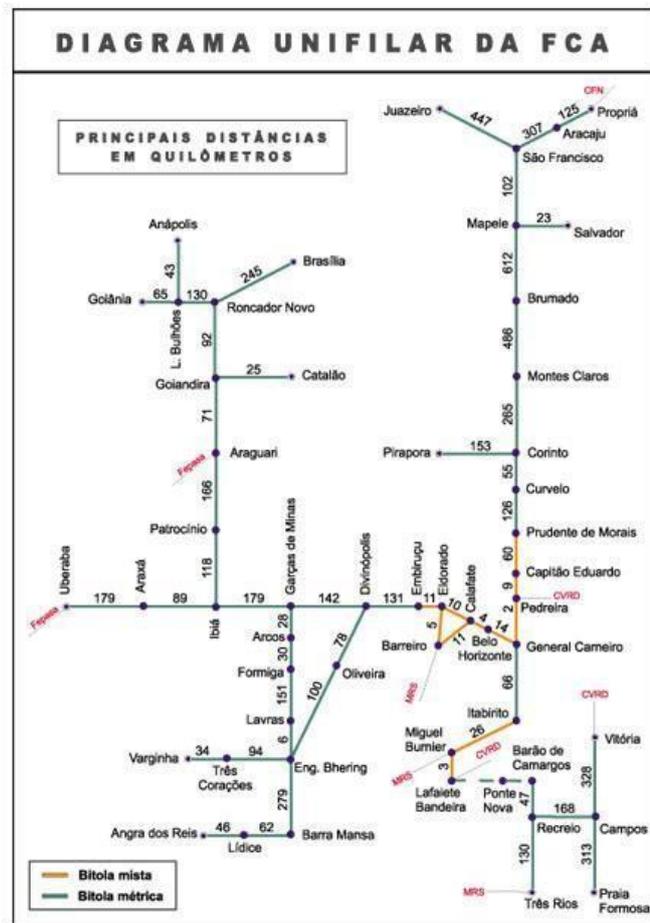


Figura 8. Diagrama Unifilar da FCA
Fonte: FCA, 2011.

A cidade de Anápolis vem passando por uma expansão urbana e das atividades industriais ao decorrer do tempo, o que consequentemente atraiu fluxos migratórios. Um dos principais motivos se deve pela presença do Distrito Agroindustrial de Anápolis – DAIA. Trata-se de um polo industrial que reúne grandes empresas como Granol, Vitamedic, Teuto, Isoeste, a montadora de carros da Hyundai - CAO, Champion entre outras empresas. Além dessas empresas, no DAIA localiza o Porto Seco e o pátio de manobra das ferrovias Norte-Sul e Centro Atlântica. Segundo Castilho e Arrais (2017), grande parte da movimentação do tramo central da FNS para Anápolis tem como destino à empresa Granol, com a entrega de grãos, cujo trecho é operado pela RUMO.

Com o crescimento populacional da cidade, resultou no aumento do fluxo de veículos nas ruas, sendo que em Anápolis não foi diferente. A ferrovia que antes era uma solução, também passou a ser um empecilho no trecho urbano, que acabou sendo desativada no ano de 1976, quando Jamel Cecílio era o prefeito da cidade. (REDAÇÃO, 2022).

No que se refere a estação ferroviária de Anápolis, a mesma se encontra localizada no centro da cidade. Durante muito tempo, a estação ficou na invisibilidade pelo fato de o terminal de transporte coletivo urbano ter se estruturado em frente a mesma (além do completo abandono por muitos anos). Isso foi motivo de muita luta para devolver o patrimônio histórico a sociedade, luta que foi vencida e concretizada em 2015, depois que recuperar o patrimônio, ela foi revitalizada e hoje a estação encontra-se restaurada conforme os seus moldes antigos.

Na figura 9, podemos observar a estação ferroviária de Anápolis da década de 1930, quando a ferrovia operava com transporte de passageiros, e na figura 10, a mesma estação camuflada embaixo da estrutura do terminal de transporte coletivo urbano que foi construída de forma irregular, mesmo depois da estação ser considerada patrimônio da sociedade. Por último, na figura 11, a mesma estação ferroviária revitalizada e sem o terminal de transporte coletivo urbano.



Figura 9. Estação Ferroviária de Anápolis da década de 1935
Fonte: MPMGO (2023).



Figura 10. Terminal de Transporte Coletivo Urbano construído em cima da Antiga estação ferroviária da cidade de Anápolis
Fonte: MPMGO (2023).



Figura 11. Estação Ferroviária de Anápolis atualmente.
Fonte: Autores, 2023.

Atualmente a Estação Ferroviária tem demonstrado um potencial para o turismo, pois o prédio foi transformado em um museu que conta a história de Anápolis, inclusive das ferrovias, e as visitas são realizadas de forma contínua. Além disso, o museu virou palco para eventos culturais com artistas locais, movimentando a cultura anapolina e estimulando a sociedade a conhecer mais sobre sua história. Um exemplo mostrado no museu se refere a importância que a ferrovia teve para a chegada de algumas comunidades como é o caso da comunidade dos árabes. Conta por exemplo que “[...] Questões econômicas, como a decadência das atividades da ferrovia e a consolidação de Goiânia e construção de Brasília, levou muitos árabes a irem embora da cidade, em busca de novas oportunidades em outros lugares” (LUPPI; POLONIAL, 2006 p. 3).

Anápolis já mostrou sua vocação para os negócios, não sendo em vão o seu lugar no mapa do turismo, caracterizado como “Região dos Negócios e Tradições”, além disso é responsável por um dos maiores PIB do estado de Goiás.

Os trilhos promoverão desenvolvimento regional para quem?

A FNS e a FCA como já mencionado, conectam os principais ramais ferroviários em operação no Brasil. Concedido ao setor privado e monitorado pelo Ministério dos transportes, esses trilhos favorecem o transporte de mercadorias, cortando todo país até os portos onde as mercadorias seguem para exportação ou então que recebem os produtos importados e distribuem pelo país.

Devido a FNS e a FCA serem outorgadas ao setor privado, a sociedade em geral pouco (ou quase nada) usufrui dos benefícios. O controle dessas vias leva concentração dos seus ganhos para um seletivo grupo. O controle dos fluxos acabou sendo um negócio muito atraente às empresas, e o governo assumiu o papel de legitimar as concessões e de equilíbrio econômico e financeiro de grupos empresariais. Tendo como exemplo a FNS, Castilho e Arrais, (2017, p. 224) apontam que

[...] apesar de construída por uma empresa controlada pelo Ministério dos Transportes, a Valec, e de ter como responsável pela conservação, manutenção, melhoramento e adequação a Ferrovia Norte-Sul S.A., a sua operação é realizada pela VLI, que tem como principal acionista a mineradora Vale. A VLI, portanto, é quem opera a FNS e quem controla a passagem de suas cargas pelas ferrovias que dão acesso aos portos.

O acesso aos pátios e ao porto seco de Anápolis são restritas, onde apenas um pequeno grupo de pessoas tem acesso a eles, como os donos das empresas, funcionários e clientes. Apesar dos protocolos que as atividades exigem (sobretudo o Porto Seco), o acesso e a participação ainda que indireta são totalmente restritas. Além disso, concentram-se a distribuição de renda em um setor e a sociedade não usufrui de benefícios que poderiam vir da ferrovia, como foi outrora. Isso é ratificado ao observar o trajeto dos trilhos, que passaram a ser dispostos nos centros urbanos de forma periférica, o que também favorece e intensifica essa desigualdade, excluindo os centros urbanos das pessoas ali utilizarem as ferrovias como mais uma alternativa de mobilidade, segundo Castilho e Arrais, (2017) *apud* Vencovsky (2006):

A localização dos trilhos e dos pátios, conforme observa Vencovsky (2006), ao não servir as principais áreas urbanas das regiões cortadas pelas ferrovias recém-construídas, também demonstra a restrita função das ferrovias e a ausência de uma política que vise à ampliação do acesso à sociedade brasileira a mais um tipo de transporte. Isso significa que o modelo de ampliação dos trilhos, portanto, é restrito a alguns atores. Sem se sustentar em uma efetiva multimodalidade e longe de atender as reais demandas de mobilidade em diferentes municípios e regiões, a expansão de infraestruturas de transportes baseada em modelos como o da FNS reforça privilégios e contribui com o agravamento das desigualdades regionais.

Outro ponto são os impactos locais que a FNS acaba gerando. Isso pode ser verificado, segundo Castilho e Arrais (2017), através dos fluxos de cargas, checando os embarques e desembarque, escalas e conexões e também as ações que direcionam o fluxo da ferrovia. Outra variável a relacionar ao fluxo da FNS, pois é uma ferrovia que a organização técnica e política é muito influenciada pela procura do comércio do exterior.

No quesito turismo em Goiás, foi publicado no site do governo do Estado de Goiás, em 2019, a possibilidade de atrair as pessoas com o projeto de implantação de trem turístico, que iria passar pelas cidades de Bonfinópolis, Catalão, Goiandira, Ipameri, Leopoldo de Bulhões, Orizona, Pires do Rio, Santa Cruz de Goiás, Silvânia, Urutaí e Vianópolis, que fazem parte da Região Turística da Estrada de Ferro, além de Senador Canedo, Caldazinha e dos povoados de Ponte Funda e Caraíba, abordando sobre a *Art Déco*, a cultura e gastronomia do Estado. No entanto, como a ferrovia Norte-Sul tem uma

característica comercial, por conta de sua disposição no território, além de não fazer parte da “Região da Estrada de Ferro” de Goiás, não foi contemplada para funcionar como trem turístico. (Governo de Goiás, 2019).

Considerações finais

Para retornar com as ferrovias através do fluxo regular de pessoas e conectando cidades seria necessário pensar em um modelo de negócio que fosse favorável manter os trilhos ativos, visto que atualmente as rodovias propõe uma solução mais “vantajosa” nas variáveis de tempo e custo, além da flexibilidade para mover-se. No entanto, o que faltam são projetos que busquem de fato promover uma maior integração modal e social, desonerando as rodovias que tanto carregam externalidades para o próprio Estado e a sociedade.

A mudança da natureza e do uso corporativo das ferrovias afetou drasticamente a mobilidade de pessoas, seja na produção de mobilidades, seja na relação das pessoas com a cidade e seu entorno. Além do foco no transporte de cargas direcionados a empresas privadas, atendendo principalmente a demanda do comércio exterior (notadamente as *commodities* de grãos e minérios de grande impacto ambiental, e baixo valor agregado), os custos operacionais envolvidos para a volta do serviço de passageiros demandaria um esforço conjunto entre várias esferas de governança com parcerias públicos privadas.

Para tal, seria necessária uma aplicação de um projeto de viabilidade econômica para garantir as condições financeiras viáveis para tal, e responder a questionamentos como: se o melhor é investir em transporte voltado para o setor turístico ou a mobilidade rotineira de pessoas, ou se seria possível conciliar ambas, sobretudo em eixos troncais³ e com alta fluidez como é o caso de Goiânia-Brasília, passando por Anápolis.

O projeto financeiro se chegar em um resultado positivo, outro passo a ser analisado seria a aceitabilidade da população em utilizar essa forma de transporte. Exemplos afora sobram para se construir esse senso de aceitação, como as ferrovias europeias que tem mais agilidade e eficiência em seu transporte, que logram cumprirem

³ Diversos foram os intentos e provocações no campo das ideias para identificar a viabilidade de operação no eixo Goiânia-Brasília para servir a mobilidade de passageiros.

as demandas de mobilidade urbano-regional onde se é possível integrar-se com uma bicicleta (nos vagões exclusivos para tal), conectando micro e macro acessibilidade. E no contexto latino-americano, temos o México⁴, que muito recentemente, tem despontado com o ressurgimento do modal ferroviário para cargas e pessoas com alta tecnologia, sendo neste caso, o Estado o principal agente controlador. mas a questão é, será que essa mudança em sua característica tiraria o charme que traz uma ferrovia, se modernizar tanto sua forma de operar, ou então se as condições de solo e relevo presentes no Brasil são viáveis para esse tipo de operação, sem que ocorra um descarrilamento no percurso devido ao aumento da velocidade.

Até o momento em que a capacidade de carga que um vagão consegue carregar e a capacidade de pessoas que um vagão consegue levar, for observado apenas maximização do lucro e a reprodução ampliada do capital, não haverá condições do modal ferroviário cumprir um papel social de integração no território. Para isso, se faz necessário o Estado assumir grandes projetos nesse sentido. Se considerarmos as duas formas de mobilidade, ferrovia e rodovia, operando em conjunto, poderia ser uma alternativa viável, pois gera uma condição de escolha, além de evitar o alto fluxo nas rodovias e os riscos de acidentes. Um exemplo é o grande fluxo no trajeto que vai de Anápolis a Goiânia utilizando a BR 060, visto que muitas pessoas fazem diariamente esse percurso a trabalho ou estudo e uma segunda opção de transporte poderia diminuir esse fluxo. Isso seria possível com um sistema urbano regional.

A título de ilustração, somente em 2023, segundo o Data SUS, Denatram e Ipea, o Brasil totalizou entre 2018 à 2022, os seguintes números: 115 milhões de veículos registrados; 5,2 milhões de sinistros de trânsito (seja urbano ou em rodovias) envolvendo 7,3 milhões de veículos; 165.000 mortes; 71,5 bilhões de reais considerando todos os custos e externalidades tais como: perda de produtividade dos envolvidos, hospitalização, remoções de veículos da pista, serviço de atendimento de urgência, óbitos e indenizações feitas pelo seguro obrigatório (SPVAT). Desse total, 7.962 óbitos, 3 bilhões de gastos,

⁴Alguns exemplos muito recentes na integração de passageiros conciliando desenvolvimento turístico, econômico e social, e transporte de mercadorias são a rota do Trem Maia (na porção sul e na península de Yucatán), bem como o corredor interoceânico.

427.754 sinistros envolvendo 630 mil veículos, correspondem somente ao Estado de Goiás no mesmo período.

Aparentemente, o sistema ferroviário passa uma sensação de incerteza e de estar lidando com uma “bomba relógio” que a qualquer momento poderá explodir. Apesar do anseio de voltar com a mobilidade de pessoas, o planejamento estratégico precisa ser feito de forma realista levando em conta todas as variáveis que o envolve, além do financeiro.

A volta da mobilidade de pessoas em um transporte ferroviário eficiente e acessível, após levantar tantas variáveis que parecem difíceis de serem solucionadas, causam a impressão de ser algo utópico se tratando da realidade brasileira e goiana. Mas, se políticas públicas fossem direcionadas a esse objetivo, se houvesse uma visão holística e sistêmica onde a inversão no modal ferroviário implicasse em redução de danos em todos os outros modais, teríamos possibilidade de promover mais mobilidade e acesso a oportunidades de forma mais equânime.

Em suma, a cidade de Anápolis apresenta condições para que seu potencial ferroviário (historicamente consolidado), pudesse se ampliar e alavancar uma nova concepção de uso deste sistema. Lembrar dos trilhos, ainda que dos tempos lentos, a mobilidade pelo trem traria uma nostalgia e um aconchego, dando uma sensação de diminuição da fadiga em um mundo que hoje o tempo é dinheiro. O imaginário de muitas pessoas a respeito do trem tornou-se distante, opaco e mesmo inusitado. Por fim, o presente artigo pretendeu trazer provocações e reflexões para posteriores desdobramentos, e para se pensar na cidade sob o contexto dos trilhos.

Referências

4 momentos que contam a história da destruição das ferrovias no Brasil. BBC News Brasil, 2022. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=AKJIXW988nY&t=6s>> acessado em 05 de março de 2023.

CASTILHO, Denis. **Rede Ferroviária Brasileira e inovação seletiva.** Geografia da inovação: território, redes e finanças / organizado por Maria Terezinha Serafim Gomes, Regina Helena Tunes, Floriano Godinho de Oliveira. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2020.

CASTILHO, Denis; ARRAIS, Tadeu Alencar. **A Ferrovia Norte-Sul e a Economia Regional do Centro-Norte do Brasil**. Soc. & Nat., Uberlândia, 29 (2): 209-228, mai/ago/2017.

Goiás pode ter trem turístico na região da estrada de ferro. Governo do Estado de Goiás, 2019. Disponível em <<https://www.goias.gov.br/servico/39-turismo/116516-regi%C3%A3o-da-estrada-de-ferro.html>> acessado em 12 de março de 2023.

GOINFRA. Agência Goiana de Infraestrutura. Sistema Ferroviário Estadual, disponível em: <<https://www.goinfra.go.gov.br/sistema-ferroviario-estadual/290>>. Acesso em: 25 de dezembro de 2024.

LIMONAD, Esther. Novidades na Urbanização Brasileira? In: Pequeno, Renato; ELIAS, Denise. **Tendências da Urbanização brasileira**: novas dinâmicas de estruturação urbano-regional. Letra Capital. Rio de Janeiro, 2018.

LUPPI, Sheila Cristina Alves de Lima; POLONIAL, Juscelino Martins. **A Contribuição Sírio-Libanesa para o Desenvolvimento de Anápolis – 1907 a 1949**.

MARINHO, Rômulo Hemilton Rocha; CASTILHO, Denis. O Sentido Corporativo da Ferrovia Norte-Sul no centro-norte de Goiás. In: **Caderno de Geografia**, v.28, n.55, 2018.

Massa e Automação Industrial, disponível em <<https://massa.ind.br/primeira-ferroviado-brasil/>>, acessado em 05 de março de 2023.

MELO, Luísa. **Por dentro da VLI, empresa de logística criada pela Vale**. Revista Exame, 2015. Disponível em <<https://exame.com/negocios/por-dentro-da-oficina-onda-vli-poe-seus-trens-nos-trilhos/>>, acessado em 16 de março de 2023.

MENDONÇA FILHO, Marajá João Alves. **A Geografia dos Transportes: ferrovias Mogiana e Norte-Sul em território goiano**. (tese de doutoramento). Universidade de Brasília, Programa de 182 p., 297mm, (UNB-IH/GEA, DOUTOR, Geografia e Transportes, 2015).

MINISTÉRIO PÚBLICO, Anápolis
<<http://www.mpgo.mp.br/portal/conteudo/anapolis>> acessado em 05 de março de 2023.

PORTAL 6 Notícias. **Primeiras locomotivas da Ferrovia Norte-Sul desembarcam em Anápolis**. Portal 6 Notícias-Anápolis, 2023. Disponível em: <<https://portal6.com.br/2023/09/29/primeiras-locomotivas-da-ferrovia-norte-sul-desembarcam-em-anapolis/>>. Acessado em 20 de novembro de 2024.

REDAÇÃO. **Há 87 anos, chegada do trem de ferro transforma Anápolis**. DM Anápolis - o seu jornal diário, 2022. Disponível em



Revista Mirante, Anápolis (GO), v. 17, n. 1, jun. 2024. ISSN 1981-4089

<<https://www.dmanapolis.com.br/noticia/39315/ha-87-anos-chegada-do-trem-de-ferro-transformava-anapolis>> acessado em 05 de março de 2023.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A Importância da Estrada de Ferro para o Estado de Goiás**. Dossiê Ferrovias, Goiânia, revista UFG nº 11, dezembro 2011.

SANTOS, M. **A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.