

***FERROVIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE PIRES DO RIO: APOGEU, CRISE E ESTAGNAÇÃO******RAILWAY AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF PIRES DO RIO: APOGEE, CRISIS AND STAGNATION******FERROCARRIL Y DESARROLLO ECONOMICO DE PIRES DO RIO: APOGEO, CRISIS Y ESTANCAMIENTO*****Fábio de Macedo Tristão Barbosa**Professor da Universidade Estadual de Goiás – Campus Pires do Rio  
fabio.de.macedo@gmail.com**Ana Paula Rezende**Graduada em geografia pela Universidade Estadual de Goiás – Campus Pires do Rio  
anarezende16@gmail.com

29

**RESUMO:** Este artigo tem como objetivo central analisar o papel da ferrovia no desenvolvimento econômico da cidade de Pires do Rio, observando momentos distintos desse processo: apogeu, a crise, a estagnação e os sinais de novos tempos que se anunciavam. Para tal, faz-se necessário a reconstituição histórica da cidade de Pires do Rio (GO), erigida inicialmente sob a égide do capital ferroviário que se deu com a chegada da Estada de Ferro Goiás nos primeiros anos da década de 1920. Para tanto, são evidenciadas as mudanças no espaço, e seus reflexos nas esferas econômicas, sociais e políticas do município, desde o momento de sua fundação, até a gradativa estagnação da economia ferroviária, resultado da retração econômica, fato relacionado a crise geral do transporte ferroviário no Brasil, que a partir dos anos 1950, mas, sobretudo no governo de Juscelino Kubistchek (1955-1960) que atendendo aos interesses do monopólio das indústrias automobilísticas que redefinem as políticas públicas de transportes, primando pelo rodoviarismo em detrimento das ferrovias. O estudo de cunho histórico levamos a reflexão acerca da rapidez com que o auge do fluxo capitalista ferroviário passa por Pires do Rio, deixando a cidade piresina em um período obscuro.

**Palavras-chave:** Ferrovia; Economia; Desenvolvimento; Pires do Rio.

**ABSTRACT:** This article has as its central objective to analyze the role of the railroad in the economic development of the city of Pires do Rio, observing different moments of this process: apogee, the crisis, stagnation and the signs of new times that were announced. For this, it is necessary the historical reconstitution of the city of Pires do Rio (GO), initially erected under the aegis of the railway capital that occurred with the arrival of the São Goiás Iron Stay in the early years of the 1920s. To this end, the changes in space are evidenced, and their reflections in the economic, social and political spheres of the municipality, from the moment of its foundation, to the gradual stagnation of the railway economy, resulting from the economic downturn, a fact related to the general crisis of rail transport in Brazil, which from the 1950s, but especially in the government of Juscelino Kubistchek (1955-1960) that, in view of the interests of the monopoly of the automotive industries that redefine public transport policies, striving for highwaying to the detriment of railways. The historical study leads us to reflect on the speed with which the peak of the capitalist railway flow passes through Pires do Rio, leaving the city in a dark period.

**Keywords:** Railway; Economy; Development; Pires Do Rio.

**RESUMEN:** Este artículo tiene como objetivo analizar el papel del ferrocarril en el desarrollo económico de la ciudad de Pires do Rio, observando momentos distintos de este proceso: apogeo, la crisis, estancamiento y los signos de los nuevos tiempos que se anunciaron. Para ello, es necesaria la reconstitución histórica de la ciudad de Pires do Rio (GO), inicialmente erigida bajo la égida de la capital ferroviaria que se produjo con la llegada de la Estancia de Hierro de San Goiás en los primeros años de la década de 1920. Para ello, se evidencian cambios en el espacio, y sus reflexiones en las esferas económica, social y política del municipio, desde el momento de su fundación, hasta el estancamiento gradual de la economía ferroviaria, resultante de la recesión económica, un hecho relacionado con la crisis general del transporte ferroviario en Brasil, que a partir de la década de 1950, pero especialmente en el gobierno de Juscelino Kubtchek (1955-1960) que, en respuesta a los intereses del monopolio de las industrias automovilísticas que redefinen las políticas de transporte público, luchando por el autovíaismo en detrimento de los ferrocarriles. El estudio histórico nos lleva a reflexionar sobre la velocidad con la que el pico del flujo ferroviario capitalista pasa a través de Pires do Rio, dejando la ciudad en un período oscuro.

**Palabras Claves:** Ferrocarril; Economía; Desarrollo; Pires de Río.

## INTRODUÇÃO

O contexto econômico moldou e molda continuamente o espaço, atuando como agente organizador e/ou desorganizador da estrutura das cidades. A cidade de Pires do Rio, obviamente, está circunscrita dentro desse processo econômico capitalista. O primeiro marco de transformação se deu com a inauguração da Estada de Ferro Goiás nos primeiros anos da década de 1920. A estação ferroviária punha-se como o marco zero da fundação da cidade de Pires do Rio em novembro de 1922. E não apenas deu origem a cidade, como também, quando plenamente constituída, a ferrovia tornou-se o centro econômico, social e político do município.

No entanto, esse momento áureo do desenvolvimento econômico de Pires do Rio começa a apresentar sinais de retração, fato relacionado aos sinais de estagnação do transporte ferroviário no Brasil, que a partir dos anos 1950, mas, sobretudo no governo de Juscelino Kubistchek (1955-1960) que atendendo aos interesses do monopólio das indústrias automobilísticas redefinem as políticas públicas de transportes, primando pelo rodoviarismo em detrimento das ferrovias.

O presente trabalho procura a reconstituição histórico-geográfica do período supracitado, evidenciando as mudanças no espaço, e seus reflexos nas esferas econômicas, sociais e políticas do município. Para tanto, a obtenção desses dados se deu mediante um levantamento histórico de dados quantitativos e também qualitativos de cunho bibliográfico, para assim contribuir de forma mais direta na realização do presente texto.

Busca-se reconstituir o processo de inserção de Goiás na divisão regional do trabalho, mediante a ampliação das fronteiras propiciada pela expansão dos trilhos e a integração do estado aos centros produtores do Sudeste brasileiro. Bem como, analisar o apogeu, a crise e, posteriormente, a estagnação socioeconômica pela qual passa a cidade de Pires do Rio, fruto de crises e reestruturações em nível nacional.

### **A chegada dos trilhos e a inserção de Goiás na divisão regional do trabalho no Brasil: Síntese da economia goiana antes da implantação dos trilhos**

31

A mineração colonial dera a Goiás momentos áureos, sendo o ouro a matéria-prima essencial que sustentava sua situação econômica. Entretanto, o ouro se mostrou finito em pouco mais de cinquenta anos de exploração, o que acabou por ocasionar um colapso na economia goiana, levando a população local a adaptar-se a crise, ao “isolamento” do estado e, conseqüentemente, a um progressivo processo de ruralizarão da vida social. Para corroborar com essa afirmação Estevam e Campos Jr. (2012, p. 3) afirmam:

A mineração de ouro em Goiás era de aluvião, onde esse metal precioso encontrava-se misturado com cascalho, dentro do leito dos cursos d’água locais. Em razão das técnicas rudimentares empregadas nessa atividade, ela veio a se esgotar com relativa rapidez, com pouco mais de 50 anos de apogeu. Já partir da segunda metade do século XVIII, a produção mineral goiana diminui sensivelmente, levando a Capitania de Goiás a um quadro de profunda pobreza.

Entretanto, as cidades forjadas pelo “boom” aurífero parecem se não ao completo esvaziamento, a uma situação de letargia. Nas cidades que conseguiram se manter coube no decorrer dos anos, a árdua tarefa de recriar novas estruturas econômicas como caminho para sair da crise. Essa reestruturação econômica após o declínio aurífero foi caracterizada por uma economia agropastoril. Entretanto, há de se destacar que foi difícil a expansão dessa economia rural devido, sobretudo, ao isolamento territorial e a falta de capitais no território goiano.

As propriedades que conseguiram sobreviver aos empecilhos supracitados baseavam-se em atividades de subsistência, principalmente com a criação de gado e também a agricultura. A pecuária bovina como atividade econômica paralela à mineração caracterizava-se pela criação em pequenas pastagens, voltadas para o sustento da população local. (ESTEVAM E CAMPOS JR., 2012).

Nesse contexto, criou-se uma imagem pejorativa do povo goiano. Como bem denota Meihy apud Chaul (1997) ao enfatizar que, aos olhos dos viajantes, Goiás era uma terra sem futuro. Seus habitantes vistos como preguiçosos passam a gerar uma tensão que esvaziava as alternativas de progresso e dinâmica internos. Palacin apud Estevam (1997, p.45), complementa essa visão de desolação e estagnação da vida do povo goiano após o declínio aurífero, ao enfatizar que:

O processo de ruralização e isolamento na decadência da mineração, de acordo com viajantes. Instigou um sentimento de "derrotismo moral" inebriando os habitantes. A transmutação de irrequietos aventureiros das minas em desolados matutos do interior levou tempo e acarretou profundas conseqüências psicológicas; o sentimento de fracasso resultou numa apatia e tristeza aparentemente sem qualquer esforço de superação, interpretação que será adiante abordada. Chamava a atenção na época o fato de que contentamento e disposição jamais se vêem nos tristes goianos.

Os fatos mencionados por Estevam revelam o grande desafio de romper com o isolamento econômico e social de Goiás que ocorreu, em parte, apenas com as mudanças relacionadas com a produção de café e a chegada da estrada de ferro. Tema que será trado mais adiante. Diante do momento de incertezas nos rumos da economia goiana, a agricultura ganha certo destaque, tendo sua origem ligada diretamente com a produção aurífera, torna-se atividade substituta a mineração. Nesse sentido, Estevam e Campos Jr. apud Salles (2012, p.5) retratam o papel da agricultura durante a mineração: “A crise alimentar, decorrente do aumento populacional constante e da irregularidade nos abastecimentos, impeliu à formação de lavouras, que com o correr do tempo passaram a coexistir com as atividades mineradoras”.

A agricultura de autoconsumo toma forma, gerando poucos excedentes devido à ausência de um sistema viário adequado que pudessem transportá-la aos centros consumidores. Aliado a um inexpressivo mercado consumidor interno, além de outras dificuldades como a falta de capacidade de armazenamento de seus produtos (ESTEVAM, CAMPOS JR., 2012). Dessa forma, a agricultura, antes considerada uma atividade marginal à mineração, torna-se secundária também à pecuária, está última alcança maior destaque, sendo a atividade substituta do ouro, como realçam Estevam e Campos Jr. (2012, p.7).

No final do século XVIII, a maioria da população, então identificada com a exploração da atividade mineradora de ouro, vai se dedicar à economia agropecuária, com grande destaque para a criação de gado bovino, aproveitando as grandes extensões de terras de Goiás e a existência de pastagens naturais no sertão goiano e praticando uma agricultura que se caracterizou pela subsistência.

Mesmo como atividade de destaque para o período, a pecuária sofria com os mesmos entraves da agricultura, ou seja, baixa produtividade, pouco capital para investimento, um pequeno mercado consumidor interno além da falta de mão-de-obra. No entanto, vale destacar o fato de a pecuária ser a responsável por aumentar o número populacional local. Como sublinham Estevam e Campos Jr. (2012, p.7):

A expansão desta atividade acabou por gerar então um incremento significativo na população local, principalmente na segunda metade do século XIX, com a presença de migrantes de outras localidades do Brasil e o aparecimento de novos centros urbanos locais, tais como Mineiros, Jataí, Rio Verde, Caiapônia, Quirinópolis que hoje se despontam no cenário econômico de Goiás como importantes regiões produtoras de gado e de grãos.

Em relação as atividades comerciais, naturalmente sufocadas pela crise mineradora, é fato que havia uma situação de desestruturação, que levou a uma profunda queda no mercado consumidor. Além disso, boa parte da população local após a crise do ouro se dispersou para outras áreas do Brasil ou buscou sobrevivência na zona rural. Diversas cidades, apenas entendidas como simples aglomerados urbanos, desapareceram ou diminuíram sensivelmente suas populações, tudo isto afetando o mercado consumidor do território goiano, com reflexos negativos nas atividades comerciais.

Logo, Palacín e Moraes (1989), afirmam que nascia à época uma economia com poucas trocas comerciais, de predominância agrária, fechada, de subsistência e que produziam poucos excedentes voltados para a compra de gêneros considerados como essências. Portanto, fica evidente a desarrumação de economias locais, tendo como consequência direta a ruralização da vida social e econômica, acentuando ainda mais o isolamento territorial goiano, que só viria a se romper, mesmo que de forma desigual, com a chegada dos trilhos, mais especificamente, os trilhos da Estrada de Ferro Goiás.

### **O papel da “Estrada de Ferro Goiás” no desenvolvimento socioeconômico goiano.**

O processo de chegada dos trilhos em Goiás envolveu uma série de obstáculos até sua efetivação. A estrada de ferro em solo goiano trazia consigo o advento de mudanças políticas e econômicas advindas de longe. Obviamente, essas transformações alterariam o status quo vigente, fato que não agradou as elites tradicionais locais, que se utilizavam do atraso como fator de dominação (ESTEVAM e CAMPOS JR., 2012);

enfim, o mote do progresso e da modernidade embutido nos trilhos, contrapunha o ideário de dominação dos coronéis do sertão.

Nesse sentido, para manter o status privilegiado de classe dominante, os membros da elite retrógrada utilizavam de seu poder político para tentar barrar o avanço da ferrovia. Além disso, desmandos administrativos, acusações de corrupção, desorganização, necessidade de vultosos investimentos e a crise econômica mundial nos períodos pós-guerra, reforçaram as dificuldades da presença dos caminhos de ferro nesta região do planalto central do país (ESTEVAM e CAMPOS JR., 2012).

Entretanto, na contramão das oligarquias locais, surge uma classe dominante ligada a novos grupos oligárquicos que nasciam como força política no Estado, contando com o apoio do capital financeiro internacional, consegue implantar de maneira efetiva os trilhos em Goiás (BORGES, 1990).

A implantação da ferrovia em Goiás livrou o sertão goiano da dramática situação sócio- economia acumulada ao longo dos anos, representando uma frente de expansão que realizou a transformação das estruturas regionais vigentes, como bem resume Favaro (2011) apud (CHAUL, 2010; BORGES, 1990).

A chegada dos trilhos em 1913 descortina um novo cenário para o Goiás. Fomentou o desenvolvimento socioeconômico do estado, ao assegurar o incremento de produtos e mercadorias, a valorização das terras, a formação de novos centros urbanos; além disso, injetou fôlego novo na agricultura e na pecuária, desenvolvendo um comércio importador e exportador, transformando a região sudeste do estado em importante centro comercial, superando algumas cidades do Triângulo Mineiro na liderança do comércio regional. Os trilhos encurtaram espaços, propagaram novas ideias, comportamentos e valores à sociedade, trouxeram e levaram boas novas.

A partir de então Goiás consegue uma via de acesso e interligação com os principais polos nacionais, podendo escoar sua produção, antes estrangulada pela falta de meios de transportes rápidos e eficientes, já que na época dispunha apenas do oneroso e caro transporte realizado pelas tropas de bois.

Para além de servir de via de escoamento da produção goiana, a estrada de ferro foi a força motriz que disseminou novas ideias e valores culturais à vida da população local, portanto, um instrumento de dominação cultural e econômica a serviço do capital. Entretanto, cabe ressaltar que, apesar da inserção desse novo ideário ter adentrado em solo goiano, sua distribuição foi lenta e desigual. Boa parte da sociedade da época

estava encravada em moldes agrários tradicionais, longe então de uma perpetuação homogênea dos axiomas da modernidade empregada pela estrada de ferro (BORGES, 2000).

### **A ferrovia e a nova dinâmica econômica do Sudeste goiano**

Seguindo a marcha do café e a industrialização do centro-sul do país, a estrada de ferro que adentrou em Goiás serviu como instrumento para conduzir uma integração do centro-oeste com a região Sudeste, sendo esta última o centro capitalista nacional. Ou seja, Goiás partir de então se encontrava inserido em uma economia de mercado, onde a ferrovia era o meio de interligação dessa relação comercial de cunho capitalista, provocando um aumento da produção agrícola goiana. (BORGES, 2000).

Nesse sentido, Silva (2001, p.97) destaca que:

A penetração da estrada de ferro assinalou um marco na integração de Goiás na economia de mercado, uma vez que permitiu acelerar o processo de compra e venda de mercadorias. Mercadorias das mais diversas procedências começaram a ser introduzidas no mercado goiano, causando uma verdadeira revolução nos padrões de consumo e comportamento da população. Ao mesmo tempo, novos mercados e abriram à produção de Goiás, principalmente para os produtos agrícolas.

Desta forma, Goiás passa então a ser uma nova fronteira adquirida pelo sistema capitalista com o intuito de expandir as áreas de acumulação do capital, ou seja, o estado goiano passa a inserir-se na divisão regional do trabalho fomentada pela economia de mercado.

Essa inserção de Goiás no sistema capitalista de produção tem como base a chegada dos trilhos no estado. Inicialmente, no período monárquico e início da República, as ferrovias atendiam a demanda da economia agroexportadora, ligando os centros rurais aos portos. Goiás à época era um grande produtor de arroz e milho, além de contar com bovinos que também atendiam a demanda local.

Já em um segundo momento, no começo do século, momento de industrialização do centro-sul do país, os mencionados centros de produção rurais ganham uma nova função além desta; as ferrovias que antes levavam a produção aos portos, sobretudo para o mercado externo, passam a orientar-se para o mercado interno, à época em formação (BORGES, 1990). Com as estações ferroviárias, e a conseqüente maior facilidade de escoamento da produção, foram instaladas na região servida pelos trilhos charqueadas, indústrias de couro, indústrias de beneficiamento de arroz, fábrica

de banha, entre outros, voltadas para atender as necessidades do Centro-Sul (BORGES, 2000). Também houve graças as ferrovias, o aumento da arrecadação de impostos sobre as mercadorias exportadas. A partir de 1915, os mencionados impostos passaram a ser importante fonte de divisas para o Estado (BORGES, 1990).

Nesse sentido, Borges (1990, p. 88), ressalta 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.

Pelo exposto, vale ressaltar que, todo esse processo de mudanças econômica se acentua a partir dos anos 1930, com o advento da famigerada revolução de 30. Revolução essa que, reestruturou a economia no país, ao reorganizar as economias agrárias regionais, além de modificar a divisão inter-regional do trabalho e ampliando as relações de dependência a nível nacional (BORGES,1990;2000). Chaul (1988, p.43), complementa:

Podemos notar que [...] a partir de Trinta, há uma incorporação cada vez maior de Goiás ao mercado capitalista, ampliando sua fronteira agrícola, crescendo e mecanizando a agricultura, acelerando seus níveis de produção e exportação e dinamizando se setor industrial e comercial.

A aceleração e dinamização das atividades econômicas regionais também foram essenciais na disseminação do ideário de modernidade e integração de novas culturas, fato visível quando se analisa os avanços da urbanização na até então sociedade agrária do sertão goiano. A população do estado também crescia significativamente. Segundo Palacin e Moraes (1994, p.93) “O censo de 1900 indicou para Goiás uma população de 255.284 habitantes; onde 1920 registrou 511.919”. O fluxo de imigrantes estrangeiros também aumentou exponencialmente, segundo afirma Borges (2011, p.34-35):

O fluxo de imigrantes estrangeiro também foi significativo. Portugueses, italianos e espanhóis seguiram os trilhos da Estrada de Ferro Goiás e muitos se estabeleciam no interior como agricultores ou pequenos industriais. Além dos europeus, levas de mascates sírio-libaneses chegavam de trem e se estabeleciam nas cidades ao longo da linha de ferro, como comerciantes. Os turcos, como eram chamados, controlavam o comércio local e implantaram grandes armazéns próximos aos terminais ferroviários que monopolizavam a compra e venda do arroz produzido na região.

Em relação a estrutura agrária de Goiás, as alterações não foram tão positivas. Segundo (ESTEVAM e CAMPOS JR., 2012, p. 20-21):



[...] a frente pioneira, instrumentalizada no território goiano pela Estrada de Ferro Goiás, não provocou alterações positivas na propriedade rural deste Estado. Ela continuou arcaica, atrasada e sendo considerada reserva de acumulação primitiva para a expansão do capital. Além disso, segundo Borges (2000) o latifúndio local foi ampliado, colaborando para manutenção do quadro agrário existente em Goiás, com pouco espaço para questionamentos e para significativas mudanças.

Nesse sentido, conclui-se que, apesar de Goiás inserir-se em uma produção subordinada ao mercado, a estrada de ferro conferiu ao estado goiano saldos positivos, que vão além da questão meramente econômica, fato observado na criação de núcleos urbanos, como é o caso de Pires do Rio, objeto de estudo do presente texto.

### **Um pouco de Pires do Rio.**

Pires do Rio (GO), cidade fundada no ano de 1922, tem no cerne de seu nascimento a chegada da estrada de ferro, já que está marca o surgimento e a evolução do município piresino, tendo como aporte principal a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás. Entretanto, o processo de vinda dos trilhos a região onde atualmente se constitui o município de Pires do Rio foi descontínuo e moroso, sendo concluído em duas etapas distintas. Na primeira etapa os trilhos são introduzidos à margem do rio Corumbá, no porto de Roncador, totalizando 201 quilômetros, concluídos em 1914 (NOGUEIRA, S\D).

Em virtude da falta de um sistema viário complementar à estrada de ferro, e da caudaliosidade do rio Corumbá, aliado a realização da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), haja vista que o panorama da guerra impedia a importação de material siderúrgico para a construção da via férrea; houve como consequência a paralisação das obras ante o Corumbá. No entanto, apesar da paralisação, a estação Roncador logo passou a ser, segundo Nogueira (S\D, p.41) “um núcleo urbano populacional com mais de duzentas casas improvisadas ou semipermanentes, onde pouco se dormia e muito de trabalhava”.

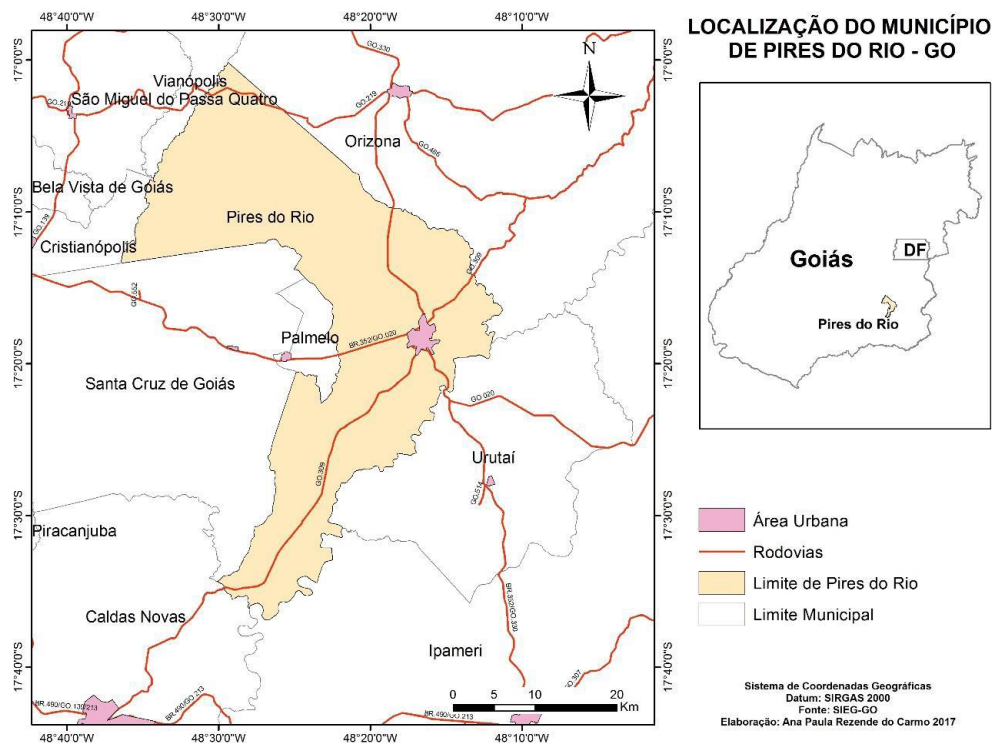
Já a segunda etapa de construção dos trilhos tem como pontos fulcrais a inauguração da Ponte Eptácio Pessoa, transpondo o rio Corumbá; e a construção de uma estação ferroviária que culminaria com a concretização do recém iniciado núcleo urbano de Pires do Rio, fato concretizado no ano de 1922. É necessário esclarecer que Pires do Rio cresceu como distrito de Santa Cruz, já que este último se constituía como

um município de projeção econômica, e política dentro do estado de Goiás (NOGUEIRA, s\ d). Pires do Rio só se eleva a município em 4 de julho de 1930.

Atualmente Pires do Rio apresenta, segundo dados de 2017, disponíveis na página virtual do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma população estimada de 31.151 habitantes. Está localizada no sudeste goiano a 140 km da capital, Goiânia, ocupando uma área de 1.076 km. (Ver mapa 02). O topônimo seu deu em homenagem ao Ministro de Viação e Obras Públicas do Governo Epitácio Pessoa, Dr. José Pires do Rio, este recebeu merecida homenagem pelo patrocínio das construções das obras da ferrovia (PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRES DO RIO, 2017).

Mapa 02 – Localização do município de Pires do Rio (GO).

A economia do município tem como pilar as atividades agropecuárias, principalmente no que diz respeito a avicultura e a agricultura familiar. A produção de aves beneficia Pires do Rio e toda região gerando emprego e renda. Além disso há indústrias, um curtume, um frigorífico, e atividade de esmagamento de soja, esta última gera em torno de 200 empregos diretos e indiretos (PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRES DO RIO, 2017).



Geograficamente o município está inscrito na região do maciço goiano, caracterizado pelo domínio das chapadas e serras. Sua topografia da área de 600m a

800m de altitude, aproximadamente. O município ocupa uma área de 1.076 km (PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRES DO RIO, 2017). Já a cultura piresina se destaca pelos festejos religiosos, sobretudo as festas com influência católica, entre eles podem se destacar a Folia de Reis, a Festa de São Sebastião do Maratá, a Festa de Nossa Senhora D'Abadia e a Festa de Nossa Senhora do Rosário, todas atividades remanescentes da criação da cidade em 1922, haja vista que eram festejos frequentes desde os primeiros anos de vida da cidade piresina. Diante do exposto, se confirma quão importante foi a experiência da chegada dos trilhos na formação das dinâmicas econômicas, culturais e sociais que hoje compõem o modo de ser piresino.

### **A ferrovia e a cidade: apogeu e estagnação socioeconômica de Pires do Rio**

A construção da ponte Epitácio Pessoa que uniu as margens do rio Corumbá, bem como a inauguração da estação ferroviária, foi de suma importância para a criação do município de Pires do Rio (GO). Para além disso, serviu enormemente na inserção da economia goiana no hall da dinâmica produtiva nacional. No entanto, antes do ápice piresino, e antes da instalação da referida ponte sobre o Rio, marcos históricos importantes no surgimento de Pires do Rio, deve-se destacar a importância do porto Roncador, por onde passavam mercadorias e pessoas. Assim como afirma Nogueira (s/d, p. 40):

Por um espaço de quase nove anos, Roncador foi terminal ferroviário. O privilégio de ser a quase única e necessária porta de comunicação de toda uma região goiana com o meio exterior deu-lhe importância. Para toda essa região, por quase uma década, Roncador se tornou um centro de irradiação e de convergência de todos os fatos econômicos.

O efeito da eliminação do rio Corumbá como obstáculo ao transporte, e o vantagem de ser terminal ferroviário, consolidaram a cidade como importante centro econômico regional. Ainda nos primeiros anos a produção agrícola passou a gerar excedentes que ultrapassavam as necessidades locais, e logo se tornaram exportáveis, sobretudo no que diz respeito ao arroz e o gado. (NOGUEIRA, s/d).

Além disso, o sistema viário anterior, à base de carros de bois, que vigorava na época, trazendo os produtos cultivados nas áreas rurais, pode se desenvolver para atender as demandas do município e região, numa espécie de complementação de modais de transportes distintos. Como afirma Nogueira (s/d, p.30):

[...] o sistema viário complementar da estrada de ferro tivera tempo de crescer. Os carros de boi, já em grande número ao longo de todo o trecho ferroviário, se dedicaram aos transportes de curta distância, em que tinham sua eficiência transportadora melhorada, com mais produtividade.

Os municípios vizinhos também foram impactados pelas benesses fornecidas pelos trilhos. Cabia a Pires do Rio, como entreposto regional, o transporte de excedentes locais e vizinhos para o Sudeste. Loureiro (1982, p.39-40), evidencia esse fato ao destacar os benefícios dos trilhos para a pecuária do município de Orizona:

A pecuária foi beneficiada com a proximidade, uma vez que agora o gado seria transportado por carro de boi somente até Roncador; de lá seria levado pela estrada de ferro até São Paulo. A perda de peso dos bois, agora menor, propiciava a venda com menos idade. Evidentemente, esse fator incentivou a pecuária, possibilitando aos pecuaristas maior lucro.

Loureiro (1982, p. 42), destaca também:

As fazendas de engorda situam-se próximas à estrada de ferro, em Pires do Rio, onde o gado magro, vindo de regiões mais distantes, faz estágio antes de ser abatido e enviado para os mercados do Rio de Janeiro e São Paulo. O comércio do gado em pé dava-se em sua maioria com São Paulo, e os animais seguiam de trem principalmente para o matadouro e frigorífico de Barretos.

Além disso, a influência da frente pioneira que acompanhava os trilhos valorizou as terras, que eram ocupadas por novos proprietários e sua exploração se dava de forma intensa. Desta forma, denotava-se a transformação da terra em mercadoria, o que de fato se caracteriza numa economia de mercado (LOUREIRO, 1982). As glebas férteis foram importantes no incremento e a predominância da cultura do arroz, juntamente com os fatos subsequentes:

[...] a crescente demanda por alimentos criada pela expansão cafeeira. Outro fator importante foi a imposição de crescente tarifa de importação sobre o arroz pelo governo brasileiro a partir de 1896. Na época da I guerra mundial, que gera uma grande escassez de arroz, a tarifa efetiva sobre o arroz era de mais de 50% do preço no atacado. Estes fatores, de um lado reduziam as importações e aumentávamos preços e de outro possibilitavam a produção nas regiões periféricas como o centro oeste. Assim, no quinquênio 1928-32, a produção média de arroz em Goiás foi de mais de 1 milhão de sacas de 60kg, enquanto que a produção brasileira era de 17 milhões de sacas. Neste período, a produção de Goiás representava aproximadamente 6% da produção brasileira (LOUREIRO, 1982, p. 43).

A partir de então, criou-se estímulo para a criação de indústrias. Nogueira (s/d, p.30), escreveu que:

Em menos de um decênio se multiplicaram as máquinas de beneficiamento de arroz, as charqueadas, os curtumes, as fábricas de manteiga e até setores industriais mais avançados, como as fábricas de calçados.

No ano de 1925, Manoel Cavalcanti Nogueira instalou uma máquina de beneficiamento de arroz, Dib Skaf passou a operar uma serraria e entraram em funcionamento duas fábricas de manteiga, uma de Aristóteles Lacerda e outra de David Abdalla. Ainda no mesmo ano foram instaladas padarias, curtume e outros pequenos centros de produção. Essa realidade de crescente comércio, como consequência gerava uma numerosa frente de trabalho, com empregos, diretos ou indiretos, atraindo e fixando cada vez mais gente. Esse dinamismo, mais tarde, levou à criação da Associação Comercial de Pires do Rio em 1927, no entanto, a mesma teve pouca duração (FERREIRA, 1999). Ainda na década de trinta surgiram empreendimentos varejistas, como afirma Ferreira (1999, p.112):

[...] o comércio anunciava na imprensa local tentadoras mercadorias, muitas delas importadas, frutos da industrialização: Desnatadeiras Balctik e Fogões Wallig na Casa David Abdalla & Cia; tecidos só nas “Casas Pernambucanas”; Colgate, para o mau hálito; Palmolive, o único sabonete embelezador; Cafiaspirina, o remédio da confiança; tijolos incomparáveis, na Olaria Laranjal.

Em relação a formação populacional de Pires do Rio, esta fora constituída por uma miscelânea multicultural, composta quase que em sua totalidade por imigrantes. Inicialmente, vieram pessoas oriundas do nordeste brasileiro, sobretudo baianos, atraídos pela mão-de-obra necessária para construção da ferrovia. (NOGUEIRA, s/d). Os árabes, principalmente sírios libaneses, comerciantes ou mascastes, foram atraídos pelas condições favoráveis que o município oferecia e cuja presença acentuou o aumento do comércio. Era notório também a presença de povos italianos e espanhóis.

Merece ser ressaltada a presença germânica ainda na época do auge do terminal Roncador, em meados de 1921, entretanto, a adaptação desse povo não se concretizou e eles logo migraram para outras localidades. Logo a ferrovia se configurou no centro dominante da cidade. Tornou-se o centro econômico e lugar de realização de todas as atividades humanas locais. Pires do Rio se estabeleceu como símbolo do novo, fato justificado pelo traçado com ruas muito amplas, todas retilíneas e regulares, e também pelo estilo de vida adotado pela população, que contava com cinemas, entre eles o Cine Fox e o Cine Helena; além disso, eram comuns representações teatrais e festins, como os carnavais e bailes (NOGUEIRA, S/D).

A junção de todos esses avanços supracitados foi primordial para a criação e expansão dos núcleos urbanos, e foi assim que a cidade de Pires do Rio (GO), da

mesma forma que outras, teve sua origem, entretanto, a cronologia piresina também é perpassada por crises, que afetaram e desaceleraram seu explosivo crescimento, fato relacionado principalmente pela mudança na política de transportes nacional.

### **A crise do sistema ferroviário brasileiro: o caminhão e as rodovias**

A crise do transporte ferroviário brasileiro está diretamente vinculada a mudanças internas e externas. A reorientação das políticas de transporte em âmbito nacional, sobretudo no governo de Juscelino Kubistchek (1955-1960), atendendo a interesses de grupos econômicos e do grande capital internacional norte americano, ao desenvolver o transporte rodoviário. Segundo Borges (2011, p.36), a primazia no rodoviarismo era justificada desta forma:

O abandono das ferrovias e os incentivos do poder público à construção de rodovias eram justificados pelos governantes por ser esta a forma mais rápida e de menor custo de se promover a integração física do território brasileiro. Na realidade, o desenvolvimento do transporte rodoviário atendia interesses de grupos econômicos e do grande capital internacional, especialmente o norte-americano. Aos Estados Unidos – a grande potência capitalista do pós-guerra, pioneiros na indústria automotiva moderna- interessava financiar a implantação de rodovias e incentivar o transporte individual, vez que o mercado brasileiro de veículos automotores era atrativo e despontava-se como promissor para a indústria automobilística.

A decadência da “Era Ferroviária” – como definiu Eric Hobsbawn em sua obra a Era do Capital – e conseqüente sucateamento dos trilhos, vem de longa data. Descende da expansão do mercado interno, propiciado pelo processo de industrialização que se instaurou na região Sudeste após a promulgação do Estado Novo, em 1930.

Sob os auspícios dessa nova política rodoviária, a Estrada de Ferro Goiás, sofre com a falta de recursos, derivados de cortes em investimentos públicos voltados para o prolongamento dos trilhos. As quedas das tarifas, em 1933, e a desigual concorrência com os investimentos realizados no setor rodoviário, acentuam ainda mais o déficit da ferrovia (BORGES, 2000).

Outro ponto fulcral no colapso do sistema ferroviário diz respeito a dificuldades em atender as novas dinâmicas produtivas do chamado Mato Grosso Goiano. Com a chegada dos trilhos em Anápolis, a ferrovia não dispunha de infraestrutura adequada para a crescente demanda de produção agrícola da região. Sobre esse fato, Nogueira (S\,d, p. 109) comenta que:

Ao enorme aumento da demanda de transporte, feita pela região economicamente avassalada a Anápolis, correspondeu a entrada em tráfego

de apenas duas novas locomotivas. E isso mesmo só em 1936, em péssimas condições. As Mallets eram pesadas demais para uma via permanente em que os trilhos estavam gastos e os dormentes apodrecidos. Rompiam frequentemente a linha e descarrilavam, impedindo o tráfego.

As reformas conseguidas com o programa de reaparelhamento não foram suficientes para reabilitar técnica e financeiramente a Estrada de Ferro Goiás. Além disso, a lenha do cerrado não oferecia lenha suficiente para suprir as demandas das locomotivas remanescentes. (BORGES, 2000; NOGUEIRA, s\d). A política de transportes no Brasil e a evolução do sistema rodoviário solaparam a as vias férreas nacionais. No entanto, a Estrada de Ferro Goiás conseguiu cumprir seu papel pioneiro de desbravar o sertão goiano e integrá-lo a economia nacional.

### **A “desmontagem” da cidade ferroviária e estagnação econômica**

Pires do Rio se constituiu, em menos de um decênio, em um dos principais centros econômicos do estado de Goiás. Entretanto, também em um curto período de tempo, passou por profundas transformações afetando a vida econômica da população local e da sua região de influência. Após o impetuoso crescimento ocorre a desaceleração progressiva da economia piresina, fato intrinsecamente ligado as perdas das vantagens de terminal ferroviário e da crise geral das ferrovias, e soma-se a isso uma sucessão de causas diversas que corroboram para a estagnação da próspera cidade.

Já na década de 30, houveram dois acontecimentos importantes em Goiás que impactaram na perda do privilégio piresino: a construção de Goiânia e o prolongamento da estrada de ferro até Anápolis. A região onde se localizam essas cidades, denominada Mato Grosso de Goiás, torna-se o chamariz de investimentos e pessoas. As terras férteis e de baixo preço prometem grande produção e passam a ser um bom lugar para investimento de capitais, deixando a Região da Estrada de Ferro, e conseqüentemente Pires do Rio, em plano secundário (LOUREIRO, 1982).

As terras abundantes e baixo preço atraíram o interesse pela possibilidade de lucro certo, como afirma Nogueira (S\d, p. 106): “Cada alqueire piresino, valorizado enormemente, podia liberar capital bastante para adquirir vários alqueires das novas terras. E era tão fácil vender os primeiros como comprar os segundos”. Ao mesmo tempo, as terras agricultáveis de Pires do Rio foram transformadas em pastagens para o gado. Este, cada dia mais, tornava-se um produto de fácil comercialização, sendo

vendido para Barretos (LOUREIRO, 1982). Nesse novo cenário houve um retrocesso, destacando-se a lavoura em estágio primário e a pecuária extensiva.

Tal realidade acabou pressionando os pequenos produtores piresinos, que antes sustentavam a economia local, passam neste momento a sofrer com as terras exauridas, que não asseguravam nem sequer a subsistência própria. As pequenas propriedades acabaram por serem alienadas, formando grandes propriedades, agravando a concentração de terras e capitais em poucas mãos (NOGUEIRA, s\d). Nesse sentido, Nogueira (S\d, p. 106) exemplifica:

[...] duas fazendas piresinas – Marreco e Mata Velha – se converteram nas mãos de dois proprietários apenas. Mas tiveram sua origem em mais de 25 pequenas glebas originais, anteriores a 1930. Delas se pode afirmar, com segurança, que se mudaram mais de 150 pessoas na época.

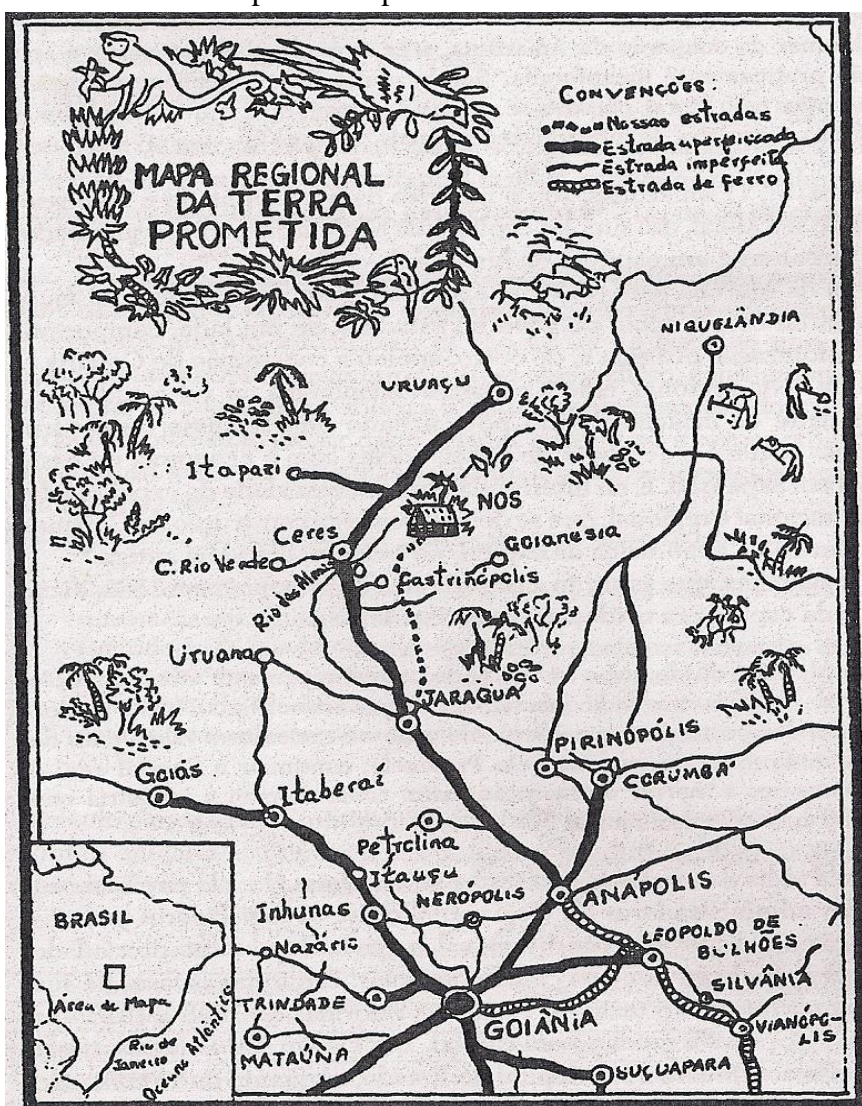
O primeiro fato a destacar é o processo histórico de concentração fundiária, ou seja, vinte e cinco pequenas propriedades rurais se converteram em duas grandes fazendas. O segundo ponto, que é o desdobramento do primeiro, é a expulsão de cento e cinquenta camponeses do campo, história que se repete até os dias de hoje. O fato é, que a nova frente pioneira precisava de mão-de-obra para trabalhar nas prósperas lavouras. Para tanto, é implantada a “Marcha para o Oeste” no governo de Getúlio Vargas nos anos trinta e quarenta.

O projeto objetivava a colonização do interior do Brasil, no caso específico do Mato Grosso Goiano, e teve como objetivo não apenas a ocupação rural como expansão das fronteiras agrícolas do país, mas desde início foi um projeto urbanização para a região. Neste mesmo contexto, cria-se a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), em 1941, na região do Mato Grosso de Goiás. Foi criada, também nesta época, a Fundação Brasil Central com a finalidade de criar núcleos de povoamento no planalto central (LOUREIRO, 1982), (SILVA, 2000).

Enfim, pelo exposto, criou-se o discurso de um “El Dorado”, cuja obtenção de terras o governo facilitava. Tal fato causou um êxodo populacional de Pires do Rio, principalmente de pequenos produtores pressionados pela pecuária, em busca da terra prometida (Ver mapa 03). Enquanto, isso Pires do Rio deixa de ser o melhor lugar para se investir. “A cidade parou. Nas roças e nas ruas” (NOGUEIRA, s\d, p. 107).



Mapa 02: Mapa da Terra Prometida.



Fonte: (SILVA, 2005)

A tabela 01 mostra que a produção de gêneros alimentícios como arroz, feijão e milho tem acréscimos pouco relevantes para o intervalo de uma década, talvez excetuando o feijão, no município de Pires do Rio. Tal fato sinalizava um certo arrefecimento da produção no campo. Nota-se que neste intervalo as produções aumentam de forma exponencial no estado de Goiás. Esse fato se explica, pelo menos parcialmente, pela mudança do centro produtor agropecuário goiano, que passa a ser o Mato Grosso Goiano.

LOCALI- DADE	ARROZ		FEIJÃO		MILHO	
	1940	1950	1940	1950	1940	1950
ESTADO	61.361	256.069	12.370	39.283	155.952	235.979
Pires do Rio	937	809	116	284	1.635	1.529
Orizona	787	1.504	489	429	3.852	2.044

Tabela 01: Produção de arroz, feijão e milho dos municípios de Pires do Rio e Orizona, e do Estado de Goiás, nos anos de 1940 e 1950, em toneladas.

Fonte: (LOUREIRO, 1988).

A tabela 02 indica queda drástica na pecuária local. Entre 1940 e 1950 houve redução na criação de gado de aproximadamente 40%. O gado abatido em Pires do Rio em 1950 é apenas 10% da quantidade de gado abatido no município na década de 1940.

LOCALIDADE	BOVINOS NASCIDOS		BOVINOS ABATIDOS	
	1940	1950	1940	1950
ESTADO	673.359	669.426	79.458	85.835
Pires do Rio	12.502	8.723	4.309	462
Orizona	7.940	7.655	219	714

Tabela 02: Gado Bovino nascido e abatido nos municípios de Pires do Rio e Orizona, e no Estado de Goiás nos anos de 1940 e 1950.

Fonte: (LOUREIRO, 1988).

A cidade sofria ainda com outros entraves que se assomaram para a estagnação da mesma. Um desses entraves era o deficiente sistema de energia, que funcionou nos primeiros anos de fundação da cidade, mas que, no entanto, não acompanhou a demanda exigida pelo crescimento das pequenas indústrias e ocasionava incontáveis prejuízos as atividades locais. Nogueira (S\,d, p. 108), destaca que “Pires do Rio se transformou, durante anos, numa cidade parada, de ruas tristes e vazias, terrivelmente ensolarada durante os dias e inteiramente escuras nas noites sem luar”. A anteriormente citada crise do sistema ferroviário, e o conseqüente colapso da Estrada de Ferro Goiás, juntamente com perda do status de terminal ferroviário para Anápolis, se constituem nos protagonistas para “desmontagem” da cidade ferroviária.

A queda do empreendimento ferroviário cria condições para que Pires do Rio se entregue ao mote das novas políticas nacionais de transporte, ou seja, o uso de caminhões. Como relata Nogueira (S\,d, p. 110):

Colocada como terminal ferroviário e passando a dispor de mais poder econômico e político, Anápolis conseguiu reservar para si a quota maior dos transportes ferroviários oferecido. Pires do Rio, construída sobre os trilhos, passou a utilizar caminhões para a exportação de seus produtos destinados ao Rio, a São Paulo e ao Nordeste. E por caminhões passou a receber, de retorno, as mercadorias que consumia. Com o ônus dos fretes mais caros.

Posteriormente, as participações efetivas do campo, com a produção de café, leite e carne, asseguram uma renda relativamente moderada, até a chegada de sinais de novos tempos.

### **Sinais de novos tempos**

Sinais de novos tempos começaram a surgir com a nova conjuntura econômica empregada no Sudeste Goiano. Primeiramente com a expansão da fronteira agrícola e num período posterior com modernização do campo. Todo esse processo se acentua em 1940, com a expansão da frente agrícola pelo Centro-Oeste, sobretudo com advento da “Marcha para o Oeste”. A partir de então Goiás é incorporado ao processo produtivo nacional:

Goiás foi incorporado ao processo produtivo nacional como fornecedor de gêneros alimentícios e matérias-primas. Essa foi considerada uma frente pioneira em que o estado teve importante papel ao acelerar o seu deslocamento sobre os territórios novos, já ocupados pela frente de expansão. O crescimento agrícola em Goiás foi direcionado pelas políticas governamentais que tinham como objetivo obter uma maior participação nas exportações a partir do aumento da produção de commodities. A infraestrutura indispensável aos novos investimentos foi estimulada com os projetos de integração nacional ocorridos na década de 50 com a construção de Brasília e de rodovias que direcionavam a mobilidade do capital e do trabalho no território brasileiro (JUNIOR; VALE, WANDER, 2010, p. 99).

A partir da década de 1960, o processo de modernização da agricultura fomentou a inserção de novas tecnologias no desenvolvimento de pesquisas e na construção de infraestrutura como forma de viabilizar os interesses do capital privado nacional. Representando a dominação do capital sobre o trabalho. (JUNIOR; VALE, WANDER, 2010). A partir de 1970, as mudanças supracitadas são concretizadas:

O Estado de Goiás tornou-se celeiro agrícola a partir das melhores condições de infraestrutura e da ocupação indiscriminada do uso de suas terras. Tal fato reforçou o poderio das elites do poder político e econômico do período. A partir dos anos 1970, a concretização das inovações tecnológicas no estado, aliado com as políticas governamentais, provoca o êxodo de milhares de trabalhadores do campo que foram obrigados a se deslocarem para os centros urbanos. (GONÇALVES NETO, apud JUNIOR; VALE; WANDER, 2010, p. 100).

Com a difusão tecnológica na atividade agropecuária, a estagnação pela qual passou o Sudeste goiano em meados de 1940 se ameniza. “Na década de 1970, sobretudo em 1980, a região Sudeste retoma o crescimento econômico, sendo que um dos fatores para tal processo foi a consolidação da modernização agrícola” (MATOS, 2007, p.7).

Pires do Rio se insere nessa nova dinâmica agrícola de produção em meados de 1980, com a chegada da família Tomazini à região. Família originária de Itapuã (SP), localidade na qual plantava milho e soja em regime familiar de produção. Entretanto, devido as duas crises do petróleo ocorridas nos anos 1970, e a decorrente valorização da produção de cana-de-açúcar, implantada em nível nacional pelo projeto Proálcool, a família foi pressionada pelos grandes produtores da região e abandonam São Paulo em busca de terras alhures.

Após procurarem por terras em Minas Gerais e no Mato Grosso do Sul, acabam se instalando em Ipameri (GO), “nascia assim, em 20 de julho de 1980, a fazenda São Paulo. Plantio de soja, arroz, milho e semente de soja que em pouco tempo se transformaria em empresa: a Agropecuária Ipuã Ltda. [...]” (FRIATO, 2017). A partir de então, há a necessidade de ampliação dos negócios, surge daí, em 1993, o projeto Nutriza, empresa no ramo de abatedouro de aves, que só se materializaria no ano de 1995.

Em 1988, por motivos de logística, surge a OLVEGO – Óleos Vegetais de GO Ltda., com o objetivo de armazenar e esmagar grãos, atendendo assim, a produção avícola da região. Hoje Pires do Rio, juntamente com Catalão, Campo Alegre de Goiás, Ipameri e Orizona, apresentam grande produtividade de grãos, principalmente nas culturas de soja, milho, algodão e trigo. Assim, a síntese histórica do desenvolvimento econômico da cidade de Pires do Rio, nos mostra que ela sempre esteve intrinsecamente ligada a modernização dependente, sempre servido aos interesses da nação.

Interesses esses que diferem do projeto ferroviário e se inserem no projeto nacional de modernização industrial e de implantação do transporte rodoviário. A crescente influência da agroindústria do frango, fomenta uma demanda cada vez maior de escoamento da produção, feito atualmente pelos caminhões, que são frequentemente vistos pela cidade, legando a ferrovia a um lugar secundário. Sendo assim, Pires do Rio deixou de ser uma cidade ferroviária para ser uma cidade do agronegócio.

## Considerações finais

Este artigo apresentou uma análise dos quarenta anos de desenvolvimento do município de Pires do Rio (GO). Desde o início da década de 1920, até seu declínio econômico no início dos anos 1960. Destaca-se como elemento estruturador da vida econômica municipal neste recorte temporal, a Estrada de Ferro Goiás, o auge da pujança do município de Pires do Rio coincide com o movimento de expansão dos trilhos até suas terras. Como também, a estagnação e o declínio da vida econômica municipal coincidem com o momento de crise das ferrovias no Brasil e em especial em Pires do Rio.

A propagação das vias férreas pelo mundo sempre esteve umbilicalmente associada ao processo de expansão do capitalismo como modo de produção dominante. No Brasil a disseminação das relações de cunho capitalista, advém do patrocínio do capital estrangeiro, que promoveu a expansão dos trilhos facilitando o escoamento e a expansão da produção cafeeira do Centro-Sul brasileiro, denotando o desenvolvimento dependente e desigual, visto que privilegiava as áreas produtoras ou que tinham algo em potencial para oferecer, sobretudo o Centro-Sul em detrimento das demais.

Nesse sentido, a expansão ferroviária que adentrou ao estado de Goiás, a partir das mudanças estratégicas na região Sudeste, visava prioritariamente, a interligação da até então incipiente economia goiana, aos centros de mercado do país. Goiás tornou-se então, um centro agroexportador de produtos primários, basicamente alimentos. Pelo exposto, essas foram as mudanças que permitiram a criação de uma série de cidades as margens das linhas férreas.

Foi com a chegada da Estrada de Ferro Goiás, e a implantação da Estação Ferroviária que o surgimento do núcleo urbano de Pires do Rio se desenvolve e prospera. Seguindo a mesma lógica, a economia piresina se torna em um curto período de tempo, em uma das mais expressivas do estado de Goiás. Suas terras foram valorizadas; houve a modernização da agricultura e da pecuária, principalmente em relação ao arroz e o gado, surgiram também indústrias, como as máquinas de beneficiamento de arroz, charqueadas e curtumes, beneficiando também o dinâmico comércio local. Além disso, surgem novos tipos de relações sociais, propiciada pela chegada de novas tecnologias, como por exemplo os cinemas.

Entretanto, com a mesma velocidade que se estrutura, Pires do Rio se desacelera. Fato relacionado, principalmente, pelo abandono das ferrovias propiciado pelo incentivo ao rodoviarismo, e a perda da vantagem de ser terminal ferroviário. Soma-se a isso uma sucessão de causas diversas que corroboram para a estagnação da próspera cidade, entre elas estão a criação do Mato Grosso Goiano, que causou um grande êxodo populacional e a instabilidade energética piresina.

Pelo exposto é inegável o papel dos trilhos para a criação e a modernização de Pires do Rio, no entanto, deve ser destacado que a ferrovia se constituía no meio de propagação da ideologia capitalista, e, nesse sentido, Pires do Rio ficou exposto as constantes metamorfoses ocorridas nesse meio, tendo que se reestruturar para atender aos interesses do grande capital internacional.

### Referências

BARBOSA, Fábio Macedo Tristão. **Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari (1896-1978)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2008.

BORGES, Barsanufu Gomides. **Goiás nos quadros da economia nacional 1930-1960**. Goiânia: Ed. da UFG, 2000.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Cegraf/ UFG, 1990.

BORGES, Barsanufu Gomides. **Ferrovia e Modernidade**. Revista UFG. Ano XIII nº 11, 2011.

CHAUL, Nasr Fayad. **A Construção de Goiânia e a Transferência da Capital**. Goiânia: UFG, 1998.

CHAUL, Nasr Fayad. **Caminhos de Goiás: da construção da “decadência” aos limites da “modernidade”**. Goiânia: Ed. da UFG, 1997. Resenha de: MEIHY, José Carlos Sebe Bom. História Revista, 127-130, 1998.

ESTEVAM, Luís Antônio. **O Tempo da Transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. Goiânia: Editora da UCG, 2004.

ESTEVAM, Luís Antônio; CAMPOS JR, Borges Paulo. **Caminhando nos trilhos da ocupação econômica de Goiás**. CEPPG, CESUC Catalão, Ano XV nº 27, 2012.

FAVARO, Tereza Cristina P. **Mauro Borges E A Estrada De Ferro Goiás: o homem certo para o lugar certo**. Revista UFG. Ano XIII nº 11, 2011.

FERREIRA, Aroldo Márcio. **Urbanização e arquitetura na região da Estrada de Ferro – E. F. Goiás: Cidade de Pires do Rio: um exemplar em estudo.** Goiânia: (Dissertação de Mestrado) – UFG, 1999.

Friato – Nutrizia Agroindustrial de Alimentos S/A, 2017. Disponível em: <http://189.90.143.194:8080/friato/grupo-tomazini/historia-do-grupo-tomazini>. Acesso em: 15 nov. 2017.

HOBBSAWM, Eric. **A Era das Revoluções.** Paz e Terra, 10ª edição, 1997.

HOBBSAWM, Eric. **A Era do Capital.** 15ª ed. São Paulo – SP: Paz e Terra, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE, 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/pires-do-rio/panorama>. Acesso em: 05 nov. 2017.

JUNIOR, Ademir Rodrigues Silva; VALE, Najla Kauara Alves, WANDER, Alcido Elenor. **Modernização Agrícola e o Exodo Rural entre 1960 e 2010 no Estado de Goiás.** Revista Conjuntura Econômica Goiana. Nº 36, 2016.

LOUREIRO, Waldêres Nunes. **O Aspecto Educativo da Prática Política: A Luta do Arrendo em Orizona.** Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, Instituto de Estudos Avançados em Educação Departamento de Filosofia da Educação. Dissertação de Mestrado, 1988.

MATOS, Patrícia Francisca de. **As tramas do agronegócio nas terras do Sudeste Goiano.** Uberlândia, 2011. (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, N, 2011.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. **Pires do Rio: marco da história de Goiás.** Goiânia: Roriz Gráfica Editora, s/d.

PALACIN, Luís; MORAES, Maria Augusta de Sant'Anna. **História de Goiás: 6.ed.** Goiânia: Ed. Da UCG, 1994.

Prefeitura Municipal de Pires do Rio, 2017. Disponível em: <http://www.piresdorio.go.gov.br/nossacidadeHistoria.php>. Acesso em 20 out. 2017.

SILVA, Ana Lúcia da. **A Revolução de 30 em Goiás.** 2. ed. Goiânia, Cênone Editorial, 2005.