

**Os Caminhos de Ferro no Processo de Urbanização  
de Araguari-MG na Primeira Metade do Século XX**

**Fábio de Macedo Tristão Barbosa  
(mestrando)**

**Universidade Federal Fluminense**

Texto apresentado originalmente no X EREGEO – Simpósio Regional de Geografia Abordagens geográficas do cerrado paisagens e diversidades.

## **Os Caminhos de Ferro no Processo de Urbanização de Araguari-MG na Primeira Metade do Século XX**

### **Resumo**

O texto aqui apresentado é parte constituinte da ainda inconclusa pesquisa de dissertação de mestrado, porém já apresenta alguns resultados preliminares. Nosso propósito é compreender a reprodução do espaço urbano de Araguari a partir do seu principal agente indutor: as estradas de ferro, sobretudo, a Estrada de Ferro Goiás, responsável também pelo aparecimento de vários núcleos urbanos no sudeste goiano. Porém, neste artigo, apresentamos sucintamente o processo histórico-geográfico que sustentou a urbanização da cidade mineira de Araguari. Trajetória iniciada no final do século XIX e início do Século XX, momento da penetração das ferrovias em terras do Triângulo Mineiro e da elevação jurídico-formal da então vila de Brejo Alegre à categoria de cidade de Araguari. Portanto, dois momentos importantes no avanço da configuração do espaço araguarino rumo à morfologia urbana atual, sem, contudo, apagar completamente tecido rural que subsiste até hoje, embora com nova roupagem cujo guia é a cidade e o urbano, nova centralidade do capitalismo contemporâneo.

## 1. INTRODUÇÃO

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguay. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o “bicho que lança fogo e tem parte com o diabo”. Houve mesa com doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toailete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante coisa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E enquanto isto, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguay. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta.<sup>1</sup>

Susto, admiração, surpresa, perplexidade, foi “uai” pra todo lado, correria, caos, desordem, no apito do trem o anuncio da modernidade, trazendo esperanças e sonhos, mas também desconfiança e medo. É a própria contradição do mundo dito moderno, contradição revelada no momento mesmo da aparição do “trem” - cujo próprio nome “trem”, sugere algo como o desconhecido – não definido, que segundo Berman (1999) “envenenam o conforto da ordem com suspeita de caos”. Objeto jamais visto por essas bandas, quando os populares ansiosos esperam na plataforma da estação pela sua chegada e ao visualizá-lo pela primeira vez espanta-se; associando imediatamente sua imagem ao demônio, ou seja, aquilo que popularmente apresenta-se como ruim, associado ao mau, designando-o como “invenção do capeta”. Esta ameaçadora invenção “um maciço dragão de ferro” como assim chamou Hobsbawn (1977, p.74) é a primeira máquina a vapor a romper os limites do Triângulo Mineiro.

Mas, onde enxergamos caos, desordem, bagunça, esconde o mais profundo desejo de ordem, de arrumação das coisas pelo espaço tornado funcional segundo a lógica da moderna sociedade burguesa. Segundo Bauman (1999, p.12) “podemos pensar a modernidade como um tempo em que se reflete a ordem – ordem do mundo, do hábitat humano, do eu humano e da conexão entre os três: um objeto de pensamento, de preocupação, de uma prática ciente de si mesma...”.

---

Ordem capitalista mundial trazida pela ferrovia para ordenar o lugar, alimenta o processo de urbanização e o arranjo espacial da cidade de Araguari, impõe novas maneiras de vivenciar o urbano sob novas formas de relações de trabalho e produção. Assim as mudanças espaciais implicam ao mesmo tempo, em mudanças na sociedade e vice-versa. Nesse sentido, as ferrovias presentes em Araguari – Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro Goiás – agem como verdadeira escola na disciplinarização de “hábitos de trabalho tipicamente capitalista”, ritmo intenso, submissão a longas jornadas de trabalho, horários fixos, o que implicava num novo perfil do trabalho e do trabalhador, como observa Calvo (1994, p. 14) “a disciplinarização do trabalhador era o pressuposto básico para que as relações de trabalho fossem realizadas [...] o apelo referente aos valores de “bom comportamento”, disciplina, assiduidade [...].”

Dessa forma, a ordem capitalista não cria somente um novo modo de produzir, um perfil novo do trabalho e do trabalhador, o capitalismo criou como atesta Carlos (1994, p. 59) “um novo homem – seus gostos, suas idéias, seus desejos, suas necessidades, seu modo de pensar – cada vez menos identificado com o espaço que seu trabalho (direto ou indireto) criou.” Podemos dizer que processo semelhante ocorreu na formação do ferroviário em Araguari. Processo nem sempre ausente de conflitos e contradições com rebatimento no espaço urbano da cidade.

Aqui a ferrovia necessita num primeiro momento de um número considerável de mão-de-obra nem tanto qualificada, na verdade são recrutados trabalhadores rurais, diaristas de todo tipo e imigrantes, que irão constituir na força de trabalho que exige robustez, trabalho braçal pesado na construção das linhas, e dos prédios, de toda infraestrutura ferroviária em Araguari. Em relação à mão-de-obra um pouco mais qualificada, sabe-se que:

[...] no período, veio para Goiás um grande contingente de trabalhadores de outros Estados, principalmente Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, os quais já traziam conhecimento e experiência de trabalho. Era grande também a participação de estrangeiros no desenvolvimento das obras, principalmente espanhóis e portugueses. (BORGES, 1990, p. 69).

Na relação estrada de ferro x cidade, o papel da ferrovia como agente indutor da urbanização e do ordenamento espacial de Araguari se mostra mais claro quando entre

[...] os cargos criados pela Câmara, ainda dentro da proposta de organização territorial urbana, destaca-se o “alinhador” responsável pelo traçado da cidade até o ano de 1895. Após esse período o engenheiro responsável pelo trecho em construção da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro percurso Araguari – São Pedro do Uberabinha (Uberlândia), Achilles Widulick, elaborou a primeira planta projetando a delimitação urbana.<sup>2</sup>

A ação da empresa ferroviária dá-se então em dois planos: um que se refere à formação do trabalhador ferroviário nos moldes do capitalismo, e outro no que diz respeito à organização espacial da cidade sob influência da arquitetura modernista com traçado ortogonal, linhas retas, em formato de tabuleiro de xadrez. Organizada espacialmente sob a pena do engenheiro da Mogiana, é para o prédio da estação para onde confluem as principais vias da cidade, pois este edifício, foi tomado como referencial para elaboração da primeira planta da cidade. A vida econômica, social e política da cidade e da própria região do começo do século XX até meados do mesmo, gira em torno do empreendimento ferroviário. Assim, a ferrovia tornou-se *condição geral de produção*, suporte à atração e penetração de capitais, de pessoas, de coisas as mais diversas.

### **1.1 – O Processo de urbanização em Araguari.**

O município de Araguari, localizado na mesorregião geográfica Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, na porção Oeste de Minas Gerais, a 18°16' – 18°56' de latitude Sul e 47°50' – 48°41' de longitude Oeste de Greenwich, tendo como limites, ao Norte, os municípios de Catalão (GO), Anhanguera (GO) e Corumbaíba (GO); ao Sul, Uberlândia (MG); a Sudeste Indianópolis (MG); a Leste, Cascalho Rico (MG) e Estrela do Sul (MG) e a Oeste, Tupaciguara (MG). Com uma área total de 2.729 Km<sup>2</sup> assim divididos: zona urbana 54 Km<sup>2</sup> e zona rural com 2.675 Km<sup>2</sup>. O território araguarino está

---

dividido na sede e nos Distritos de Piracaíba, Amanhece e Florestina, além de possuir mais cinco comunicados rurais constituídas, cada qual com seu estatuto e presidente, que são: Campo Redondo, Ararapira, Barracão, Contenda e Santa Luzia.

### Localização do Município de Araguari-MG

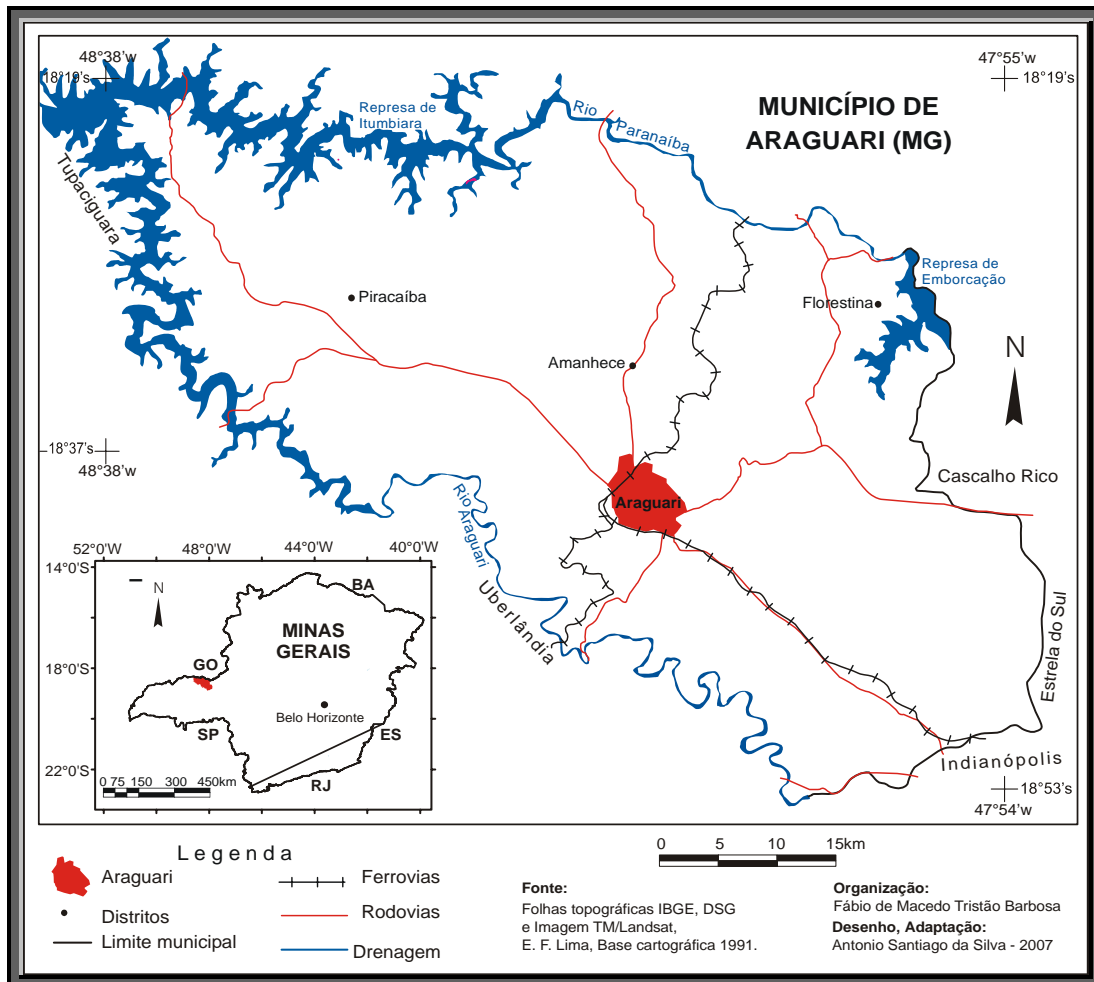


FIGURA 01 – Município e cidade de Araguari-MG  
Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari-MG

O processo de urbanização no Brasil, como sabemos, ocorreu primeiramente no litoral, partindo daí rumo ao interior do território, assim como na maioria dos outros países subdesenvolvidos as correntes de migração tanto externa quanto interna vão ocupar o setor de prestação de serviços, diferentemente do que ocorreu nos países desenvolvidos cujo incremento se dá no ramo da indústria. Nesse processo de interiorização e expansão do território brasileiro a figura das bandeiras – que eram

explorações territoriais com finalidade de encontrar ouro e prata – principalmente paulistas que massacraram, dizimaram muitas tribos indígenas expropriando suas terras, figura o surgimento de grande parte das cidades do interior do Brasil, como é o caso de Araguari.

Os primeiros habitantes do Nordeste do Triângulo Mineiro onde se encontra hoje essa cidade foram as populações indígenas das tribos Tremembés, Tupis, caiapós, e foram com esses últimos que os bandeirantes paulistas se defrontaram aqui ainda no século XVIII.<sup>3</sup> O mais famoso deles por nós conhecido como Bartolomeu Bueno da Silva – o Anhanguera” – denominou a via que cortava o Triangulo Mineiro rumo a Goiás como Estrada Goiaz, essa região ficou conhecida como Sertão da Farinha Podre, pois se configurou como ponto de parada e estocagem de mantimentos e quando retornavam se deparavam com os alimentos em decomposição, principalmente a farinha, daí essa denominação.

Até alcançar o status jurídico de cidade houve um longo processo histórico que não cabe aqui descrevê-lo, daremos então um salto e partimos aqui de uma periodização cujo marco temporal, é o jurídico, ou seja, a elevação da então vila de Brejo Alegre à categoria jurídica de cidade nos idos de 1.888. Para isso a Câmara Municipal envia um requerimento à Província pedindo que a vila fosse elevada à cidade, o Presidente da Assembléia Provincial solicitou maiores informações sobre a vila, e o relato foi feito da seguinte forma:

1º que a superfície compreendida dentro da demarcação urbana desta vila é de um quilômetro quadrado. 2º que existem dentro desta povoação 130 casas de habitação e dois edifícios públicos a saber: a casa da Câmara e Cadeia; e a casa de instrução pública, além de duas Igrejas: a do Senhor Bom Jesus (padroeiro) e a da do Rosário. 3º que tem essa vila só uma Paróquia. 4º que o município contém uma Paróquia, digo uma freguesia, qual a de Santana do Rio das Velhas, assim mais o distrito de Paz dos Barreiros na margem do Paranaíba, ainda não estabelecido, posto que criado. 5º que a superfície da Paróquia desta Vila representa a de 70 quilômetros quadrados, além da demarcação urbana. (MAMERI, 1988.p . 28 e 29)

Passado pouco mais de um ano, conforme a lei nº 3591 de 28 de agosto de 1.888. “Art. Único. Fica elevada à categoria de cidade a vila do Brejo Alegre, com o nome de cidade de Araguay; revogadas disposições em contrário”. (MAMERI, 1988 p. 30). Seis anos depois outro evento social ou histórico como diria Santos (1996) vem dar novo conteúdo técnico ao espaço urbano de Araguari, em 15 de novembro de 1896 se faz presente na paisagem urbana de Araguari os trilhos da Mogiana que partindo de Campinas aporta aqui nesta data; e em 05 de março de 1906 é a vez da Estrada de Ferro Goiás se fazer presente, mas a implantação da linha só teve início em 1909. “A construção da estação ferroviária em Araguari marcou o início dos trabalhos” (CHAUL, 2002, p. 127) conectando posteriormente Araguari à Catalão; o que a torna importante entreposto comercial de produtos oriundos de parte da região central do Brasil rumo aos portos de Santos e Rio de Janeiro; como também estimula a vinda de pessoas contribuindo decisivamente com o aumento da população do município em processo de urbanização.

O município então como uma população estimada em 10.633 habitantes<sup>4</sup>, conhece sensível crescimento com as ferrovias aliado a fatores econômicos, políticos e sociais que deu novo impulso a cidade, com a presença de indústrias, o crescimento do comércio, instalação da telefonia (1908) e da energia elétrica (1910) implementando certa infra-estrutura urbana. “As primeiras décadas do novo século, foram marcadas pelas transformações na parte central da cidade, decorridas pela configuração do traçado urbano, o que intensificou a nucleação do comércio naquele setor.”<sup>5</sup> Veja-se então que a concentração de equipamentos urbanos decorrentes dessas transformações ocorre na:

Rua do Comércio (atuais Rua Dr. Afrânio e Rua Rui Barbosa) concentrava-se grande parte dos estabelecimentos existentes. Na Rua da Estação (hoje Marciano Santos), devido a proximidade das linhas férreas, estavam instalados, inúmeras instituições, como cerealistas, armazéns, pensões e hotéis, e outros.<sup>6</sup>

---



O entroncamento ferroviário foi em grande medida, responsável pelo fluxo de capital e pessoas que circulavam pela cidade.

Em 1929, cerca de 35.046 habitantes<sup>7</sup> compõem a população de Araguari que sofre novas mudanças na delimitação do perímetro urbano a partir do decreto-lei nº 21 de 19 de julho de 1938 que dispõe sobre a delimitação das áreas urbanas e suburbanas de Araguari e suas respectivas vilas de Piracaíba, de Amanhece e Santana do Rio das Velhas. O que pode ser visualizado na Planta Geral de Araguari de 1944 no Arquivo Intermediário de documentos da prefeitura municipal. Momento de expansão comercial progressiva, figuram na paisagem urbana casas comerciais dos mais variados artigos (acessórios para automóveis, ferragens, tecidos, relojoaria, vestuários da moda, calçados, móveis, alimentos, etc), bares, confeitarias, restaurantes. Mascates e caixeiros viajantes vinham de todo lugar.

É nesse contexto de aparente pujança da economia local, que a Estrada de Ferro Goiás sob a administração da União - que a encampa em fevereiro de 1920 por descumprimento de contrato por parte da arrendatária – lança pesado investimento na implementação de um dos maiores complexos ferroviários do Brasil. É construído nesse conjunto, as oficinas, a escola profissional ferroviária sob supervisão do departamento de transportes do SENAI-SP, o hospital ferroviário, casas para o operários, Associação beneficente Goiás-atlética e a escola Carmela Dutra para os filhos dos ferroviários; é criada a cooperativa de crédito, espaços de lazer e diversão, até clube de futebol. O que é de estranhar é o momento histórico da criação dessa infra-estrutura, que data as décadas de 1930/1940/1950, período considerado pela historiografia como fim de linha para as ferrovias brasileiras, que alcança segundo Santos (2001, p. 38) “108.594 quilômetros”. O que está permeando a relação ferrovia x cidade nesse período é uma política maior relacionada aos interesses do desenvolvimentismo brasileiro, o qual essa região deve constituir-se em um dos eixos desse desenvolvimento.

## **1.2– As mudanças dos anos trinta**

---

Conforme Santos (2001, p. 38) “Desde o início do século XX a exportação de café foi um fator decisivo nesse processo, incorporando áreas tributárias como o Triângulo Mineiro e o Norte do Paraná”. Para ele o período compreendido entre “1900 a 1935 é o da mecanização do território brasileiro e também sua motorização, com a extensão, em sistema com os portos, de linhas ferroviárias”. (ibid. p. 38).

Mas dos anos 1930 em diante, inicia-se um longo período de “decadência” da ferrovia no Brasil, visto que a “onda verde” do café que guiava o desenvolvimento e a expansão das estradas de ferro entra em colapso com a crise de 1929. É também período de profundas mudanças. Finda-se a chamada República Velha limitando o poder dos coronéis com a centralização do poder. Intensifica-se o processo de industrialização do país mais precisamente a região Sudeste, – “uma industrialização inteiramente urbana” salienta Francisco de Oliveira<sup>8</sup>; com participação efetiva do Estado com investimentos pesados no rodoviarismo seguindo a diretriz econômica mundial com base nas indústrias automobilísticas. “Na verdade, o desenvolvimento do transporte rodoviário atendia a interesses do capital internacional. Depois da crise de 1929, a indústria automobilística norte-americana e européia emergia como “carro-chefe” da economia capitalista mundial” (BORGES, 2000 p. 37). Processo iniciado em 1930, cujo ponto alto é a implantação no país do parque industrial da indústria automobilística estrangeira na década 1950. Também com amplo incentivo e participação do Estado.

A participação do Estado nacional foi decisiva na mudança do padrão de acumulação, anteriormente baseado na econômica agro-exportadora, cujo produto por excelência era o café, para um novo padrão de acumulação capitalista agora fundamentalmente assentado na indústria - principalmente a automobilística - uma atividade essencialmente urbana. Tal relação, – Estado e o urbano no Brasil – é analisada de forma esclarecedora por Francisco Oliveira:

Do ponto de vista da divisão social do trabalho o Estado vai direcionar a potência do seu poder extra-econômico(...)vai tentar mudar o padrão de acumulação , em outras palavras, vai fazer a famosa transposição de excedentes de uns grupos sociais para outros, penalizando a produção

---

agro-exportadora e direcionando os seus mecanismos e os seus aparelhos de Estado para potenciar a acumulação industrial, com todos os mecanismos já conhecidos e descritos na historiografia brasileira.

Do ponto de vista das relações de produção, este novo urbano, ou melhor, a relação entre o Estado e o urbano, consiste precisamente no aspecto mais crucial dele que é a regulamentação das relações entre capital e trabalho; e a Revolução burguesa no Brasil nasce, eu diria, com uma aparência contraditória em relação ao que classicamente se tem entendido como sendo Revolução burguesa nos países centrais. (Oliveira, 1982 p. 44).

Para ele, é a partir da regulamentação jurídica – daí a necessidade da intermediação do Estado - das relações entre capital-trabalho que perpassa a criação do urbano no Brasil, “eu afirmaria que o urbano no Brasil aí é essa intervenção do Estado nas relações capital-trabalho, criando com isso, pela primeira vez, um mercado de trabalho – ou um mercado de força de trabalho”. Essa característica é marcante e distingue sobremaneira o urbano no Brasil em relação aos países capitalistas centrais. O que está se passando nesse contexto é a tentativa da elite industrial na re-elaboração e reorganização do espaço nacional agora com base no capital industrial que almeja a unificação do mercado via território nacional, ou melhor, busca expandir o mercado interno.

Então, no momento em que a União obriga aos Estados e retira deles a capacidade de legislar sobre certos aspectos da vida econômica, o que ele está fazendo na verdade é afirmar a capacidade da burguesia industrial emergente de ter um espaço econômico nacional unificado, sem o que a circulação de mercadorias realmente se veria embotada e, portanto, todo o processo de acumulação teria, digamos assim, um fôlego curto. (op. cit. p. 45).

Assim, torna-se importante compreender o papel da Estrada de Ferro Goiás e Araguari nesse contexto mais abrangente, em escala nacional. Quais interesses estão envolvidos em tamanho investimento no setor de transporte ferroviário nessa região do Triângulo Mineiro? Já que noutras partes do país anunciam declínio desse modal de transporte. É preciso salientar que a EFG se constitui até a década de 1950 numa das poucas vias de comunicação e transporte da região central do Brasil com a região sudeste – pólo da economia nacional – e com os portos de Santos e Rio de Janeiro, o

que possibilita interconexão com o mercado externo. Além de que, dentre as ferrovias federais, esta, é uma das poucas que apresenta saldos positivos ou superávit, como pode ser observado nas duas tabelas abaixo.

**Tabela 1**  
**ESTRADA DE FERRO GOIÁS – 1952**

TRABALHO REALIZADO	
Toneladas de transporte	236.810,546
Toneladas-quilômetros	64.509.306,325
Passageiros-quilômetros	40.358,765
Mercadorias-quilômetros	59.615.401,019
<b>Receita</b>	Cr\$ 20.947.320,50
<b>Discriminações</b>	
Mercadorias.	Cr\$ 13.080.106,80
Passageiros	Cr\$ 5.594.541,90
Encomendas	Cr\$ 688.679,80
Animais.	Cr\$ 440.396,80
Diversos (telegramas, armazenamento)	Cr\$ 1.143.595,20
<b>Renda de 1951</b>	Cr\$ 20.256.674,90
<b>Comparação, com os dados relativos ao ano de 1950</b>	
Trabalho realizado	58.234.567,304 toneladas-quilômetro
<b>Renda</b>	Cr\$ 16.931.590,70

FONTE: Revista: O GUARANI, 1953, p. 14.

Na tabela 1 apesar da parcialidade dos dados, eles nos permitem observar por comparação que em 1951 houve incremento de valor em relação ao ano de 1950, cujo trabalho realizado soma-se 58.234,567,304 toneladas-quilômetro, o que permitiu uma renda de Cr\$ 16.931.590,70. Enquanto que no ano de 1950 houve crescimento significativo tanto do trabalho realizado: 64.509.306,325; como da renda: 20.256.674,90, resultando em um aumento de Cr\$ 3.325.084,20.

O que nos leva a acreditar que diferentemente de muitas outras ferrovias brasileiras ligadas à economia cafeeira, a Estrada de Ferro Goiás construída também nesse contexto se apresenta como uma ferrovia estratégica para a necessária integração econômica do espaço nacional, se adequando à nova forma de organização do capital no Brasil, agora – de 1930 em diante - metamorfoseado em sua forma industrial, carro chefe do novo padrão de acumulação capitalista no Brasil daí pra frente – contudo sem eliminar as outras formas do capital que continuam a existir, embora quem dê as cartas do jogo agora é a indústria, principalmente paulista.

### **1.3 Aprofundando as mudanças**

A partir de então, segunda metade dos anos trinta e início da década de quarenta época de transformações importantes na própria estrutura econômica nacional com a intensificação da industrialização do país com preponderância do capital estatal com pesado investimento nas indústrias de bens de produção. Esse redirecionamento torna mais complexa a economia do país deixando de ser apenas agro-exportador e caminhando rumo à industrialização se expressa também em Araguari, mas ainda nesse contexto a Estrada de Ferro Goiás continua cumprindo seu papel de condição geral de produção. Entendida como Objeto técnico por Santos (1996, p. 51) a EFG imprime densidade técnica à forma-conteúdo do espaço urbano da cidade, que sofre um intenso processo de mudança desde a implantação do conjunto ferroviário que inclusive é responsável direto pela construção de uma vila operária que é a semente do Bairro Goiás. Instalações modernas de artigos finos começam a figurar no comércio local:

Casa Glória... Casa Morena... Casa Garoto... Agência da Ford... A continental... Casa da Sogra... A Mineira, Pernambucanas... Riachuelo... Sociedade de automóveis Abdala Khedy Ltda... e outras.”<sup>9</sup> Além do comércio aparece também os representantes do capital financeiro: os bancos. “Banco do Comércio e Indústria de Minas Gerais, Banco do Brasil.”<sup>10</sup>

---

Também já se fazia presente a Associação Comercial e Industrial de Araguari desde 1935. Concomitantemente às mudanças sócio-espaciais muda-se também a maneira pela qual a sociedade percebe e vivencia o tempo que parece passar mais rápido, mais fugaz e efêmero, é o novo tempo do relógio industrial, ou no nosso caso o tempo do trem de ferro que dita o ritmo da vida cotidiana, seu apito marca a hora do café, do almoço, do jantar, o horário de se levantar e de repousar, assim os trabalhadores iam se adequando na rotina dos horários do trabalho e mesmo nos horários do não-trabalho; rotineiramente imposto pela disciplina do trabalho na ferrovia e noutros estabelecimentos.

O vivenciar o urbano a partir dessas metamorfoses espaciais é também modificado. A energia elétrica, o telefone, o cinema alteram hábitos da pacata mesmice do dia-dia, permite o burburinho da vida noturna, o simples sair de casa à noite, o passeio pelas ruas, praças, e bares lugares de encontro, de começo de namoros e de fim deles também, enfim espaços de sociabilidade. O cinema difunde as mensagens e discursos da ordem distante, disseminando a moda, a cultura, os hábitos dos grandes centros da cultura ocidental; o telefone, veículo moderno de comunicação facilita o intercâmbio de pessoas e coisas, intensifica o ritmo dos negócios.

### **1.3 Conclusão**

Perfazendo essa trajetória histórico-geográfica denota-se que o município adentra os anos de 1950 com uma população estimada em 43.305 mil habitantes, o que representa uma densidade demográfica de 15,8 hab./km<sup>2</sup>, sendo que 25.661 residem na zona urbana o que representa portanto 60% da população total; enquanto que 17.644 moram na zona rural cerca de 40% da população. Se comparando esses números com os apresentados por Santos (1994) referente ao índice de urbanização no Brasil no ano de 1950, consta que 18.783.000 brasileiros vivem na zona urbana o que equivale a uma taxa de urbanização de 36,16 %. Analisando friamente, conclui-se que o índice de urbanização de Araguari no mesmo período é superior à média nacional.

Araguari se coloca nesse momento (1950) entre as poucas cidades brasileiras com população superior à 20.000 habitantes, o que já acontecera no início dos anos trinta. Nesse processo, teve papel central as ferrovias que cortavam o município principalmente a Estrada de ferro Goiás que possuía em seu quadro de funcionário no auge desta companhia mais de mil funcionários, muitos oriundos de outros estados e municípios, bem como da zona rural; porém, não foi a única alavanca responsável pela urbanização de Araguari, é preciso considerar a própria dinâmica do movimento da população brasileira que cada vez mais procuram as cidades para viver e trabalhar. De 1940 a 1950 há um incremento de 10% no índice de urbanização, média de crescimento que se mantém até início dos anos 1990 conforme Santos (1994, p. 29).

## Notas

<sup>1</sup> Jornal O Diário de Araguari – 31/11/1996 – Matéria: A epopéia da Cia. Mogiana.

<sup>2</sup> Dossiê de Tombamento dos Bens Móveis integrantes do conjunto da Estrada de Ferro Goiás.

<sup>3</sup> Ver Histórico do município de Araguari. p. 05.

<sup>4</sup> Jornal Gazeta do Triângulo – 18/10/1960.

<sup>5</sup> Histórico do município de Araguari. Arquivo Público Municipal. Juscélia Abadia Peixoto e Aparecida da Glória Campos Vieira. Março de 2006.

<sup>6</sup> Idem, 5

<sup>7</sup> Anuário Demográfico de Minas Gerais, 1929.

<sup>8</sup> OLIVEIRA, Francisco. O Estado e o Urbano no Brasil. – Espaço e Debate nº 06 Jun/Set. 1982. p. 44.

<sup>9</sup> Jornal Gazeta do Triângulo, Araguari, 09 de maio de 1938.

<sup>10</sup> Jornal Gazeta do Triângulo, Araguari, 07 de março de 1937.



## BIBLIOGRAFIA

BORGES, Barsanufu Gomides. *O Despertar dos dormentes; estudo sobre a Estrada de Ferro Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922*. Goiânia, Cegraf, 1990

BRANDÃO, Hilma Aparecida. *Memórias de um tempo perdido: A Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri (início do século XX)*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (Re)Produção do espaço urbano*. Editora Universidade de São Paulo, 1994.

CALVO, Célia Rocha. *Trabalho e Ferrovia: A experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista: 1890-1925*. Dissertação de mestrado. Pontifícia Universidade Católica. São Paulo, 1994.

HOBBSAWN. E.J. *Da Revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Editora Forense-Universitária, Rio de Janeiro, 1978.

INÁCIO, Paulo César. *Trabalho, ferrovia e memória: A experiência de turmeiro(a) no trabalho ferroviário*. Dissertação de mestrado – Universidade Federal de Uberlândia – Programa de Pós-Graduação em História, Uberlândia, 2003.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à cidade*. Editora Moraes Ltda. São Paulo, 1991

PEREIRA, Viviane da Silva. *Memórias a todo vapor: a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1954) na imprensa araguarina (1947-1954)*. Orientadora:

Rosa, R. *Caracterização Fisiográfica do Município de Araguari. Sociedade & Natureza*. Uberlândia: EDUFU, v. 5, nºs 7 e 8, 1992. p. 53-76.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção*. 3ª edição – São Paulo – Hucitec, 1999.

———. *A urbanização brasileira*. 2ª edição – São Paulo – Hucitec, 1994.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982.

Outras Fontes:

- Dossiê de Tombamento: Conjunto da Estação da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura da Prefeitura Municipal de Araguari.
- Jornal Gazeta do Triângulo
- Jornal Botija Parda
- Revista: O GUARANI