

Dinâmicas do Território em Redes: o advento da ferrovia em Ipameri (GO)

Dynamics of the Territory in Networks: the arrival of railroad in Ipameri, Goiás

Dinámicas del Territorio en Redes: la llegada del ferrocarril en Ipameri, Goiás

Amanda Dias Brandão¹

Mychelle Priscilla de Melo²

Estevane de Paula Pontes Mendes³

RESUMO: A inserção de um território em redes suscita transformações na sua dinâmica. Nesta perspectiva, o presente trabalho objetiva analisar a instauração da Estrada de Ferro de Goiás em Ipameri e identificar os grupos hegemônicos responsáveis por sua efetuação. Para a realização deste artigo, a metodologia utilizada foi a pesquisa teórica e a pesquisa documental. No ano de 1913, a integração de Ipameri à Região Sudeste do país, por meio da ferrovia, resultou em seu pioneirismo e urbanização em face dos demais municípios goianos. Assim, Ipameri foi o primeiro do estado a ser contemplado com energia elétrica, telégrafo, agência do Banco do Brasil e cinema. Entretanto, no período de 1950-1980 o trecho da ferrovia que ligava Ipameri a Anápolis tornou-se obsoleto, em virtude da maior eficiência dos veículos automotivos, o que contribuiu para a estagnação de Ipameri. Portanto, ao longo do século XX, a dinâmica territorial deste município esteve articulada com a implementação da rede ferroviária.

PALAVRAS-CHAVE: Redes. Território. Ferrovia. Ipameri (GO).

ABSTRACT: *The integration of a territory in networks raises changes in its dynamics. In view of this fact, this study aims to analyze the establishment of Goiás Railroad in Ipameri and identify the hegemonic groups responsible for its implementation. For the accomplishment of this article, the methodology used was theoretical research and documentary research. In 1913, the connection of Ipameri with Southeastern Brazilian region, through railroad, resulted in its pioneering and*

¹ Aluna do Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Geografia, Unidade Acadêmica Especial de Geografia, da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão (UFG/RC). Rua Paraguai, nº 07 – Vila América/ Ipameri (GO) CEP – 75780-000. amandahpp@hotmail.com.

² Aluna do Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Geografia, Unidade Acadêmica Especial de Geografia, da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão (UFG/RC). Rua Ademar Ferrugem, nº 350 – Centro/ Catalão (GO) CEP – 75701-100. mypriscila@yahoo.com.br.

³ Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista, Campus de Presidente Prudente (2005). Professora Associada da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão no Instituto de Geografia. Rua Leopoldo de Bulhões, nº 506 – Centro/ Catalão (GO) - CEP – 75701-040. estevaneufg@gmail.com.

urbanization in the face of others municipalities of Goiás. Thus, Ipameri was the first of this state contemplated with electric power, telegraph, Banco do Brasil branch and cinema. However, in the 1950-1980 period, the railroad link between Ipameri and Anápolis became obsolete, due to the greater efficiency of automotive vehicles, occasioning stagnation of Ipameri. Therefore, throughout the XX century, the territorial dynamics of this municipality was articulated with the implementation of rail network.

KEY WORDS: *Networks. Territory. Railroad. Ipameri (GO).*

RESUMEN: *La inserción de un territorio en redes suscita transformaciones en su dinámica. En esta perspectiva, este estudio objetiva analizar la instauración de la vía férrea de Goiás en Ipameri e identificar los grupos hegemónicos responsables por su implementación. Para la realización de este artículo, la metodología utilizada fue la investigación teórica y la investigación documental. En 1913, la integración de Ipameri a la región Sudeste del país, por medio del ferrocarril, resultó en su pionerismo y urbanización frente a los demás municipios de Goiás. Así, Ipameri fue el primero del estado a ser contemplado con energía eléctrica, telégrafo, agencia del Banco do Brasil y cine. Sin embargo, en el período de 1950-1980, el tramo del ferrocarril que unía Ipameri a la ciudad de Anápolis se tornó obsoleto, en virtud de la mayor eficiencia de los vehículos automotores, lo que ocasionó el estancamiento de Ipameri. Por tanto, a lo largo del siglo XX, la dinámica territorial de este municipio se articuló con la implementación de la red ferroviaria.*

PALABRAS-CLAVE: *Redes. Territorio. Ferrocarril. Ipameri (GO).*

INTRODUÇÃO

O presente artigo faz uma reflexão sobre as redes geográficas e o território. No final do século XIX e início do século XX, Goiás se configurava como um estado isolado do restante do Brasil, caracterizado como sertão em razão da sua vasta extensão territorial, da precariedade das suas estradas e da falta de transporte eficiente para percorrer longas distâncias. Em 1909, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro de Goiás que integrou os municípios da Região de Planejamento Sudeste Goiano aos principais mercados do país.

Com a estrada de ferro houve ruptura da letargia econômica e do tempo lento, pacato e da natureza. A modernização dos trilhos trouxe consigo a lógica da acumulação capitalista e, assim, ocorreram transformações significativas nos municípios privilegiados com os trilhos. Nesse contexto, a cidade de Ipameri (GO) inaugurou sua estação ferroviária em 1913 e, nos anos que se seguiram, foi regionalmente conhecida pelo seu progresso e pioneirismo.

Sabe-se que as redes são construções sociais de um determinado contexto histórico e representam o poder político e econômico de atores hegemônicos. Sobre a instalação da rede ferroviária em Ipameri (GO), indaga-se: Qual grupo hegemônico efetivou a implantação da ferrovia? Quais transformações ocorreram no território em decorrência da ferrovia?

Para a construção deste artigo, foram considerados três objetivos, a saber: a) estabelecer base teórica sobre o conceito de redes geográficas; b) compreender a instalação da ferrovia em Ipameri (GO) e as transformações ocasionadas neste território e c) identificar os atores hegemônicos e seus interesses para a efetivação dos trilhos de ferro até Ipameri (GO).

Como metodologia, empregou-se a pesquisa documental e a pesquisa teórica. A pesquisa documental foi realizada mediante a consulta dos dados sobre Ipameri (GO) disponíveis nos sites do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Instituto Mauro Borges (IMB). Por sua vez, a pesquisa teórica, fundamentada em livros, artigos e teses de doutorado, teve o fito de estabelecer um quadro conceitual que possibilitasse definir o que é rede geográfica e o contexto histórico e social no qual foi implantada a ferrovia em Goiás e Ipameri e, por fim, identificar e compreender as transformações econômicas e demográficas decorrentes da chegada dos trilhos. Realizou-se pesquisa teórica com revisão literária de autores que discutem o conceito de redes geográficas, como: Santos (2008); Santos (2007); Sposito (2008); Corrêa (2012); Blanco (2015); Dias (2007 e 2012) e Ueda (2007). Consultaram-se, também, autores que versam acerca da rede ferroviária em Goiás e em Ipameri, sendo: Veiga (1994); Vaz (2010); Ferreira (1999); Estevam (1997); Coelho (2011); Castilho (2014) e Borges (2011).

Esse artigo está estruturado em quatro subtítulos. O primeiro conceitua o que é redes geográficas. O segundo contextualiza e caracteriza o território goiano ao longo do século XIX e início do século XX. Por sua vez, o terceiro aborda as transformações decorrentes da chegada da rede ferroviária em Ipameri (GO), enquanto o quarto apresenta dados sobre a economia e a população deste município após a refuncionalização da Estrada de Ferro Goiás. E, por fim, têm-se as considerações finais.

REDES GEOGRÁFICAS

A atual configuração global é caracterizada pelo paradigma da integração econômica entre países, da circulação de mercadorias e pessoas e da instantaneidade e simultaneidade das informações. Tal modelo de organização global só é possível com a gestão espacial das redes técnicas. No transcorrer do século XX o avanço do sistema capitalista exigiu maior articulação entre regiões a fim de assegurar a circulação e a comunicação de diversos territórios por meio das redes de transportes, de universidades, de energia, de mercados, de solidariedade, de capitais e de informações.

Para a Geografia, o conceito de redes técnicas permite avaliar desde a infraestrutura implantada no território para o transporte de matéria ou informação até as estratégias dos agentes sociais, políticos e econômicos que comandam e regulamentam as redes. Nessa

concepção, a conexão do território em redes é estabelecida em determinado contexto histórico conforme os interesses de grupos sociais hegemônicos (UEDA, 2007). Segundo Santos (2008, p. 243), “[...] os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios. Eles preferem o espaço reticular, mas sua influência alcança também os espaços banais mais escondidos”.

A densificação das redes promove a integração produtiva, financeira, de mercados e da informação, bem como reduz as barreiras espaciais. Entretanto, também possibilita a exclusão, a desordem e a heterogeneidade territorial.

A intensificação da circulação interagindo com as novas formas de organização da produção imprimi simultaneamente ordem e desordem numa perspectiva essencialmente geográfica. À escala planetária ou nacional, as redes são portadoras de ordem – através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação em todas as escalas nas quais elas operam; o ponto crucial é a busca de um ritmo, mundial ou nacional, beneficiando-se de escalas gerais de produtividade, de circulação e de trocas. Na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadoras de desordem – numa velocidade sem precedentes engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tirava sua força dos laços de proximidade geográfica e alteram mercados de trabalho [...] (DIAS, 2012, p. 154).

Nessa lógica, as redes são constituídas com base na seletividade territorial distribuída desigualmente pelo território, integrando os grupos sociais de maior influência. Estes grupos, regularmente, planejam, desenvolvem e integram as redes geográficas sempre apoiados pelo Estado (SANTOS, 2007). Dessa forma, as redes geográficas são redes sociais especializadas, um conjunto de artefatos humanos articulados entre si por meio de vias e fluxos.

Para analisar o processo de implantação da rede ferroviária no município de Ipameri (GO), neste trabalho o conceito de território é pensado como resultado da articulação entre ações sociais e objetos materiais. Assim, a apropriação, o controle, a implantação de relações de poder e o exercício de políticas territoriais culminam em uma materialidade histórica das representações sociais no território (BLANCO, 2015; SANTOS, 2008).

GOIÁS: DO SERTÃO À INTEGRAÇÃO NACIONAL

Na última década do século XIX e limiar do século XX o território goiano caracterizava-se por um vazio demográfico em conjunto com o latifúndio e a agropecuária desenvolvida para o autoconsumo. Havia, também, deterioração das estradas que permitiam acesso para outras regiões. Localizado no Centro-Oeste brasileiro, Goiás esteve em condição de

isolamento do restante do País em decorrência da distância dos principais mercados consumidores e da falta de meios de transportes que possibilitassem a mobilidade no território.

A precariedade das estradas impedia o fluxo de mercadorias, pessoas e informações. Até o início do século (1905) os principais meios de transporte existentes em Goiás eram mulas, cavalos e carruagens. Sobre a dificuldade de deslocamento, Luíz Camargo Fleury relatou que, em suas viagens como presidente da província, ficou retido em Cavalcante por efeito da impossibilidade de transpor os cursos de água, dado o aumento da vazão no mês de janeiro.

Estando eu e o general Cunha Matos nesta villa em o mez de Janeiro, estivemos por oito dias privados de toda a comunicação com o resto da Província, porque com o rio das Almas d'hum lado, e com o dos Montes Claros d'outro, ambos cheios não era possível entrar e nem sahir alguém da villa, havia mesmo fome, e d'outro lado do rio das Almas se achavam tropas com mantimentos (BORGES, 2011, p. 27).

Ainda sobre o relato de Luíz Camargo Fleury nota-se a inexistência de técnicas para transpor os obstáculos naturais, o que impedia a circulação no território. Como resultado da conjuntura social, econômica, política e da paisagem do Cerrado, Goiás ficou conhecido na literatura e comumente como sertão. Na década de 1890 o seu vasto território possuía 227.572 habitantes dispersos na área rural e em pequenos povoados urbanos, como Vila Boa, atual cidade de Goiás, e Meia Ponte, atual Pirenópolis (ESTEVAM, 1997).

A falta de comunicação entre as extremidades norte e sul do território goiano impossibilitou a integração regional e o desenvolvimento do mercado interno. Desse modo, a ruralização e o isolamento estruturaram a fragmentação dos núcleos urbanos e povoados em Goiás.

No final do século XIX, Goiás configurava um mosaico de diferenciadas "ilhas" de moradores no alongado território [...] O interessante é que, em função da amplitude geográfica da província não havia praticamente relacionamento interno norte-sul em Goiás. Existiam relações inter-regionais com as comunidades mais próximas, mas não intra-regional sendo que os precários caminhos dificultavam e mesmo impediam comunicação das localidades nortistas com as sulistas. Para se ter uma ideia do distanciamento, uma correspondência da capital goiana regularmente demorava mais de um mês - ou poderia demorar até três meses - para chegar ao extremo norte da província. As rústicas vias internas de acesso eram evitadas por viajantes e mesmo por autoridades [...] (ESTEVAM, 1997, p. 37).

Era de conhecimento da elite política e agrária de Goiás que a fragmentação e o isolamento do território dificultavam a prosperidade econômica. Em face desta situação, no final do século XIX ampliaram-se as discussões sobre a possibilidade da implantação de

uma rede férrea, que representava a modernização importada da Europa, capaz de conectar lugares distantes de modo eficiente e em curto prazo.

A efetivação da ferrovia representava a oportunidade de modificar a letargia da economia e do território goiano. Logo, era interessante aos grupos sociais hegemônicos a instalação de uma rede de transporte eficaz para escoar a produção agropecuária aos principais centros econômicos do Brasil. Nesta perspectiva, Santos (2008) afirma que as redes surgem em determinado contexto histórico para atender aos interesses específicos dos atores hegemônicos. Por sua vez, os atores hegemônicos retratam os agentes capazes de promover a implantação de redes técnicas no território e usufruir de seus benefícios.

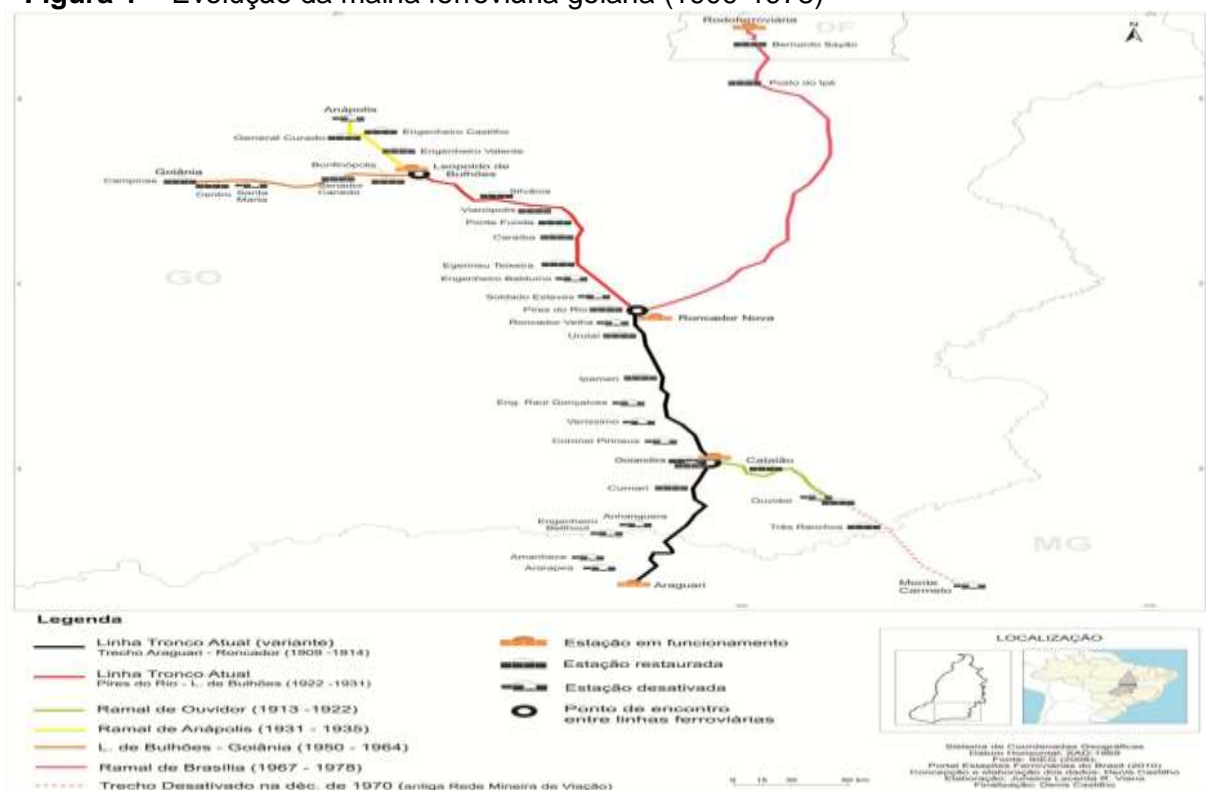
Por outro lado, a construção de um ramal ferroviário capaz de conectar Minas Gerais a Goiás não era de interesse dos comerciantes do Triângulo Mineiro, os quais perderiam o controle do comércio goiano. Fato é que até o ano de 1908 não se havia implementado nenhum projeto para a construção da ferrovia goiana.

Em relação à ferrovia, o jogo de interesses e estratégias entre grupos hegemônicos dos estados de Goiás e de Minas Gerais evidencia que a construção das redes é inseparável do poder político e econômico. Para Sposito (2008, p. 48), “[...] deve-se ter em mente que as redes não se formam por acaso. Elas são resultado do trabalho de numerosos atores que, em diferentes lugares e momentos, e com capacidades distintas de ação, exerceram e exercem seu papel como sujeitos da história”. Portanto, as redes são dinâmicas, inacabadas e variam ao longo do tempo e do espaço (DIAS, 2012).

No ano de 1909, o Decreto nº 7.562 obrigou a Companhia Estrada de Ferro de Goiás – instituída em 1904 – a complementar o trecho da ferrovia Mogiana até o estado de Goiás. Esta conquista foi resultado do empenho de deputados e representantes do estado no Congresso Nacional (BORGES, 2011). Assim, no período estabelecido entre 1909-1978, houve o prolongamento dos trilhos de ferro em Goiás (Figura 1).

A constituição da rede ferroviária no estado goiano produziu mudanças na organização territorial dos municípios beneficiados. Em suma, pode-se destacar na região da estrada de ferro o crescimento econômico, a elevação da densidade demográfica, o aumento do preço da terra, o surgimento de agroindústrias e de pontos de comércio, a urbanização e a melhoria das comunicações.

Figura 1 – Evolução da malha ferroviária goiana (1909-1978)



Fonte: Castilho (2014).

O ADVENTO DA FERROVIA EM IPAMERI (GO)

Em 1913, os trilhos da ferrovia chegaram à cidade de Ipameri (GO) (Figura 2), incorporando o desenvolvimento econômico e promovendo a urbanização. Portanto, no início do século XX o advento do trem de ferro representava na sociedade o progresso e a modernização. Nesse contexto, os municípios conectados à Estrada de Ferro de Goiás apresentaram maior dinâmica econômica e demográfica em relação aos outros que não foram beneficiados.

Com a chegada da ferrovia, Ipameri recebeu migrantes atraídos pelas transformações econômicas e políticas que ocorriam em Goiás (Figura 3). O primeiro fluxo acentuado de imigrantes se deu no início do século XX, proporcionando crescimento demográfico e econômico. Neste período, chegaram ao município portugueses, alemães e sírios, os quais se dedicaram à agricultura, à pecuária e ao comércio (VAZ, 2010). Assim, a ferrovia culminou no progresso e pioneirismo de Ipameri.

A melhoria no sistema de transporte e comunicação da região do Sudeste Goiano possibilitou novos mercados aos produtores rurais e comerciantes. Assim, mudanças fundamentadas na lógica da acumulação capitalista foram introduzidas na sociedade ipamerina. Nesse sentido, em Ipameri, na década de 1910, ocorreu a ampliação da área urbana do município, a substituição de uma produção agropecuária desenvolvida para o

autoconsumo em prol de uma produção destinada à exportação e o aumento de estabelecimentos comerciais administrados por sírio-libaneses nas áreas adjacentes à estação ferroviária.

Figura 2 – Primeira estação ferroviária de Ipameri (GO)



Fonte: Ypameri (2017a).

Figura 3 – Comerciantes e imigrantes próximos à estação ferroviária de Ipameri - 1913



Fonte: Ypameri (2017a).

Quanto ao progresso e à dinâmica econômica de Ipameri na década de 1910, é importante ressaltar que foram ocorrências específicas da integração ferroviária. Destarte, outros municípios goianos não integrados à ferrovia continuaram com dinâmica e

características de sertão. Apreende-se, então, que as redes vinculam elementos, mas também têm o potencial de excluir,

[...] los efectos territoriales de la innovación tecnológica y de la selectividad propia de las redes. Nos invita a reflexionar sobre la exclusión y sobre la naturaleza de las decisiones que buscan la fluidez en el territorio. Remite a la identificación de los actores/lugares beneficiados con esas innovaciones y la articulación funcional con las redes existentes, que pueden traer mejoras generalizadas en la accesibilidad antes que una profundización de la brecha entre lugares y corredores debido a la extrema selectividad de las nuevas líneas [...] (BLANCO, 2015, p. 29).

Blanco (2015) indica a reflexão sobre os agentes que implementam e são beneficiados pelas redes. No caso de Ipameri, a chegada da ferrovia foi instigada pela elite agrária que buscava integrar o território goiano aos principais mercados do país e escoar a produção agropecuária.

Por meio da integração em redes, o território é requalificado com o intuito de atender aos interesses dos grupos sociais hegemônicos. Portanto, a construção da rota da Estrada de Ferro Goiás foi planejada para integrar os municípios de maior produção agropecuária e atender à reivindicação da elite agrária goiana. No início, era planejada a construção da rede ferroviária até à cidade de Goiás, na época capital do estado. Entretanto, devido ao atraso no prolongamento dos trilhos e a mudança da capital para Goiânia, de 1913 a 1964 foram construídos cerca de 500 quilômetros de ferrovia, que integraram os municípios da região do Sudeste Goiano e as cidades de Anápolis e Goiânia, dois importantes centros econômicos do estado.

Veiga (1994) destaca que o município ipamerino foi o primeiro do estado a ter energia elétrica (Figura 4), telégrafo, agência do Banco do Brasil e cinema, fatos que representaram o apogeu socioeconômico de um território integrado com a rede ferroviária, que representava, no início do século XX, técnica moderna para transpor as distâncias. Sobre o desenvolvimento de Ipameri (GO) na primeira metade do século XX, Ferreira (1999) corrobora que:

[...] sem dúvida, foi um dos maiores fenômenos da Estrada de Ferro, que chegou em 1913, principalmente pela sua sustentabilidade em todo o processo [...]. Em 1920, o extenso município era o quarto mais populoso do Estado, com 19.227 habitantes, estando adiante Goiás, Morrinhos e Catalão. [...] Quanto ao desenvolvimento nessas primeiras duas décadas dos novecentos, 82% dessa população era voltada às atividades agrícolas. Mas na década de trinta, ápice de seu progresso, sua população rural decaiu, com grande crescimento da urbana, ficando como terceira cidade do Estado, tendo à frente Anápolis e Goiânia, segundo o censo de 1940. Esse crescimento urbano era assegurado pelo grande centro de comércio ali estabelecido pelas empresas e pelas indústrias [...] (FERREIRA, 1999, p. 68).

Figura 4 – Barragem da Usina Hidroelétrica Major Aristides Lopes em 1914, Ipameri (GO)



Fonte: Ypameri (2017b).

O desenvolvimento gerado pela Estrada de Ferro Goiás impulsionou o crescimento econômico, social e demográfico de Ipameri, que ficou conhecido como “sala de visitas” de Goiás. Com a ferrovia ocorreu a ruptura do tempo lento, da vida pacata do sertão, do mercado local e da paisagem tipicamente rural. A modernização e o progresso contíguos da ferrovia inseriram na sociedade ipamerina a lógica do tempo rápido, da acumulação do capital e da rapidez no fluxo das informações, mercadorias e pessoas (COELHO, 2011; SANTOS, 2008).

A ferrovia inseriu uma nova dinâmica na região Sudeste de Goiás, que, assim, apresentou crescimento econômico diferenciado do restante do estado. Dessa forma, a rede ferroviária perpetuou e acentuou as diferenciações do território, entre as áreas servidas ou desprovidas dos trilhos férreos. Segundo Santos (2008), o fenômeno das redes é um processo conjunto de integração e fragmentação.

Após 1960, com o findar do período áureo do município, iniciou-se um processo de estagnação e decadência. Vários fatores ocasionaram tal retrocesso, como a mudança de famílias importantes para Goiânia (GO), Anápolis (GO) e Brasília (DF), a transferência de indústrias e o aumento do uso de veículos rodoviários em detrimento do trem de ferro. Dentro dessa lógica, a decadência de Ipameri esteve intrinsecamente ligada à substituição da rede ferroviária pela rede rodoviária.

Por sua vez, as redes são construções históricas de determinado período. Destarte, podem sucumbir diante das inovações técnicas da contemporaneidade. Isso significa que nas redes geográficas há temporalidades submetidas às transformações sociais decorrentes. Como consequência do avanço do uso do automóvel e da construção de rodovias em Goiás a rede ferroviária passou por transformação em sua forma e função, visto

que, a partir de 1980, deixou de transportar passageiros e ficou limitada ao transporte de minérios, álcool, produtos agropecuários e derivados do petróleo. Algumas estações foram desativadas e demolidas.

E, assim, pode-se concluir que a rede ferroviária goiana foi refuncionalizada e daí em diante os municípios que anteriormente se beneficiavam por possuir estações passaram por um processo de estagnação, fato que evidencia a interação existente entre as redes e a dinâmica de um dado território.

IPAMERI APÓS A REFUNCIONALIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS

As transformações econômicas e demográficas ocorridas em Ipameri, durante as três últimas décadas do século XX, são cruciais para a compreensão do perfil atual desse município no Estado de Goiás. Concomitante à decadência da estação ferroviária sediada na cidade de Ipameri houve a expansão da fronteira agrícola para as áreas comumente chamadas de chapada no Sudeste Goiano. O relevo plano, característico dessas regiões, possibilitou o cultivo mecanizado de monoculturas e inseriu na sociedade ipamerina a lógica da produção agroindustrial.

É notável que a partir da década de 1970 a modernização do campo no município de Ipameri viabilizou a integração do setor industrial à agricultura. O uso de maquinários e insumos aumentou a capacidade de produção e o proveito das áreas de chapada para as lavouras mecanizadas. Nesse período, ocorreu a migração de sulistas e paulistas atraídos pela possibilidade de investimento no setor agrícola. Em Ipameri os chapadões próximos ao Distrito de Domiciano Ribeiro se tornaram empresas rurais, com o emprego de trabalhadores sazonais.

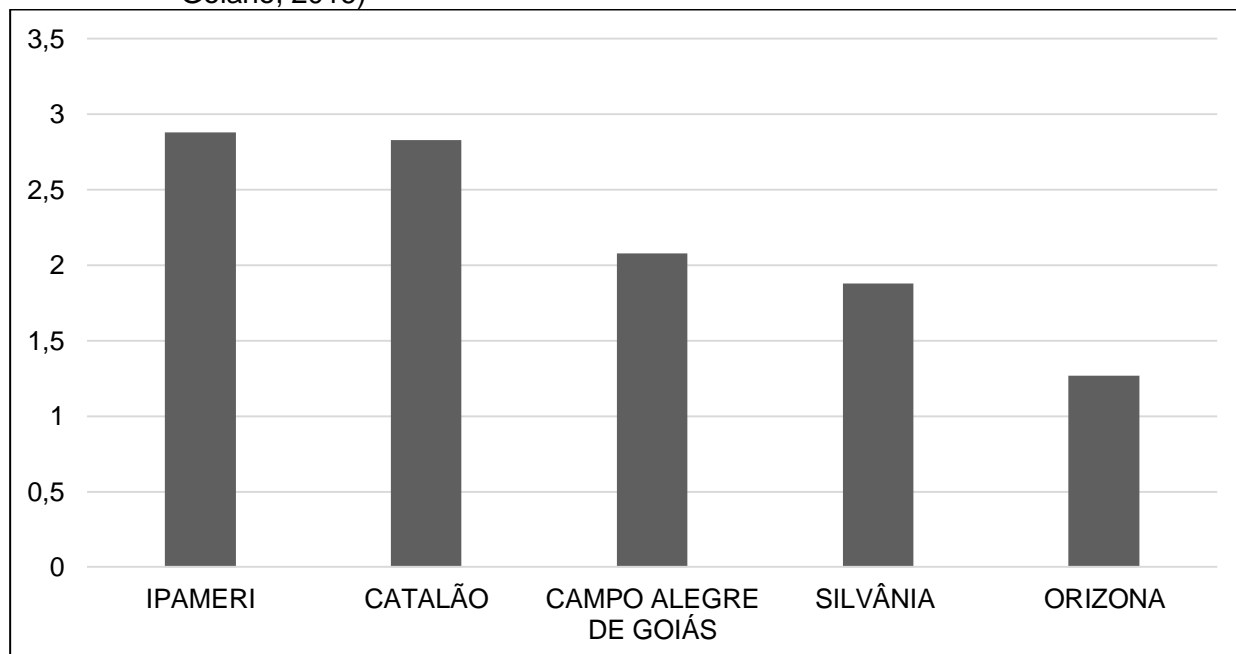
Segundo o Índice de Desempenho dos Municípios (IDM), divulgado pelo Instituto Mauro Borges (2016), o valor arrecadado pelo setor agropecuário em Ipameri foi o maior do Sudeste Goiano no ano de 2016 (Figura 5). Este índice é calculado por meio da média aritmética da renda gerada na agropecuária e varia de 0 a 10.

O destaque da agropecuária em Ipameri resultou na instalação de agroindústrias e do Campus da Universidade Estadual de Goiás (UEG) no município. Assim, houve o aumento da oferta de emprego e de profissionais qualificados, uma vez que a UEG oferece os cursos de Bacharelado em Agronomia, Engenharia Ambiental e, ainda, mestrado em Produção Vegetal.

Quanto aos índices demográficos, a contagem da população de Ipameri, em 2017, foi estimada em 26.747 habitantes. De modo geral, a população aumentou gradativamente nas duas últimas décadas, conforme mostra a Figura 6. A análise do censo demográfico de 2010

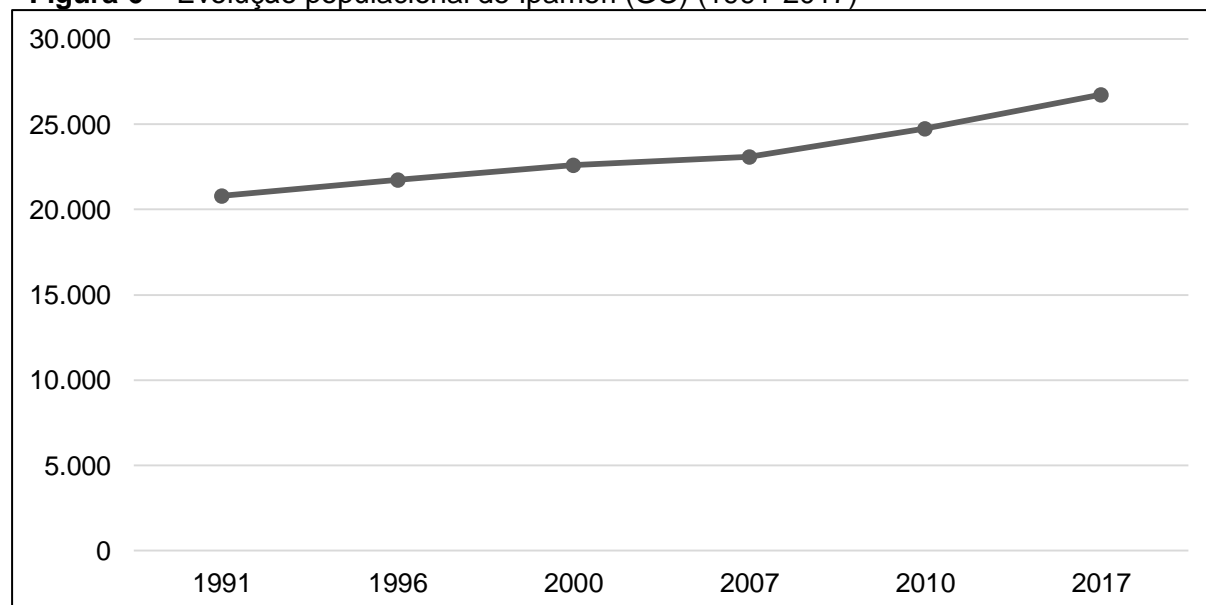
indica que no município há um processo equilibrado de saída e chegada de pessoas, em razão do índice de migrantes não promover a elevação súbita do crescimento populacional.

Figura 5 – Municípios com maior renda gerada pela atividade agropecuária (Sudeste Goiano, 2016)



Fonte: Instituto Mauro Borges (2016).

Figura 6 – Evolução populacional de Ipameri (GO) (1991-2017)



Fonte: IBGE (2017).

Com população majoritariamente urbana (21.336 indivíduos), Ipameri tem destaque no setor agropecuário da região do Sudeste Goiano. Contudo, nas primeiras décadas do século XXI esse município não dispõe de pioneirismos como fez no século anterior. Como também o índice de crescimento demográfico indica oscilações das taxas de crescimento

populacional e evidencia o movimento constante de chegada e saída de pessoas no município. Sobre esses fatos, assenta a denominação de decadência que caracteriza as contradições existentes entre o passado e o presente da sociedade ipamerina.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na década de 1910 a implantação da ferrovia em Goiás teve o propósito de integração econômica com o Sudeste brasileiro. A fragmentação existente no vasto território goiano impedia o comércio regional e, também, elevava o preço dos produtos provenientes dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Com a economia voltada ao autoconsumo, haja vista que não havia meio de transporte para o escoamento da produção, os habitantes de Goiás viviam o tempo lento da natureza. Diante disso, é comum a caracterização da paisagem goiana, nos séculos XVIII, XIX e início do século XX, como sertão.

A construção do trecho viário de Araguari a Anápolis inseriu a dinâmica da modernização capitalista nos municípios beneficiados com a rede ferroviária. Entretanto, como a integração em rede é um processo de exclusão e legitimidade dos grupos sociais hegemônicos, o crescimento econômico e a integração regional foram reclusos ao Sudeste Goiano ou Região da Estrada de Ferro.

Enquanto construção social de um dado contexto histórico, as redes são dinâmicas e instáveis, bem como estão em constante processo de transformação das suas funções e localidades. Assim, a ampliação da rede rodoviária e do número de automóveis em Goiás tornou a rede ferroviária obsoleta (1980), o que acarretou a desativação ou demolição de estações. Conseqüentemente, os municípios anteriormente beneficiados pela ferrovia passaram por um processo de decadência.

REFERÊNCIAS

BLANCO, J. Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. da (Org.). **Território e circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES, Annablume, 2015. p. 15-36.

BORGES, B. G. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**: Dossiê Ferrovias, Goiânia, ano 12, n. 11, p. 27-36, dez. 2011.

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Pesquisas Sócio Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

COELHO, G. N. A ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na Região Sudeste do Estado. **Revista UFG**: Dossiê Ferrovias, ano 12, n. 11, p. 37-45, dez. 2011.

CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**: Revista Científica, Rio Claro, SP, v. 9, n. 16. p. 199-218, 2012.

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. (Org.). **Redes, sociedade e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007. p. 11-28.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 141-162.

ESTEVAM, L. A. **O tempo da transformação**: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás. 1997. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.

FERREIRA, A. M. **Urbanização e arquitetura na região da Estrada de Ferro Goiás – E. F. Goiás**: cidade de Pires do Rio, um exemplar em estudo. 1999. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) - Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1999.

IBGE. **Banco de dados do município de Ipameri**: infográficos: evolução populacional e pirâmide etária. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/2ymmk>>. Acesso em: 12 jul. 2017.

INSTITUTO MAURO BORGES - IMB. **Índice de desempenho dos Municípios**. 2016. Disponível em: <www.imb.gov.br>. Acesso em: 27 jul. 2017.

SANTOS, A. L. Dinâmica territorial da rede telefônica em Santa Catarina: 1927 a 1960. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. (Org.). **Redes, sociedade e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007. p. 177-195.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

SPOSITO, E. S. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESP, 2008.

UEDA, V. Dinâmica do território em redes: implantação e difusão do telefone no Rio Grande do Sul. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. (Org.). **Redes, sociedade e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007. p. 157-176.

VAZ, A. D. **José, Tereza, Zélia... e seu território cigano**. Anápolis: UEG, 2010.

VEIGA, J. **Ipameri histórico**. Goiânia: Kelpes, v. 2, 1994.

YPAMERI. **Fotos históricas**: fotos que contam a história. Disponível em: <http://ypameri.com/old/html/fotos_historicas.html>. Acesso em: 16 dez. 2017a.

YPAMERI. **Pioneirismo**: "O berço da Modernidade". Disponível em: <<http://www.ypameri.com/old/html/pioneirismo.html>>. Acesso em: 16 dez. 2017b.

Recebido: março de 2018.

Aceito: setembro de 2018.