

Sobre o ferro, o asfalto

A **Estrada de Ferro** foi realidade em Goiás chegando a Ipameri no ano de 1913 através do ramal que vinha do sudeste do Brasil. A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) causou inúmeros impactos no mundo inclusive no avanço da Linha Férrea Goyaz que só em 1922 chegou a Corumbá que mais tarde tornou-se Pires do Rio e em 1930 chega à antiga Bonfim, atual Silvânia, e no mesmo ano chega à antiga Pindaibinha, hoje Leopoldo de Bulhões. Só após a Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945), em 1951 os trilhos chega à recém-criada capital do Estado de Goiás, Goiânia e por fim em 1962 foi inaugurada a estação de Campinas a dois quilômetros da estação de Goiânia, hoje localizada no centro da capital no encontro das avenidas Goiás e Independência.

Em Goiânia, o principal ponto da **Estrada de Ferro** é a estação ferroviária. Inaugurada no início da década de cinquenta, o local só passou a receber trens de cargas e passageiros da Estrada de Ferro Goyaz no ano de 1952. A estação funcionou até a década de 1980, quando a área férrea da capital passou para o município vizinho de Senador Canedo.

Foi a partir do início da década de 1970 que a decadência do setor de transporte ferroviário chegou à Capital. A falta de investimento e de uma melhor estrutura contribuiu para a queda na utilização de locomotivas e resultou na diminuição do transporte de passageiros. A antiga **Estrada de Ferro Goyaz** perdeu sua importância para o mercado e população, acabando aos poucos e já teve trilhos retirados e a estação de Campinas fechada em 1972 e os vagões que transportavam passageiros serem aposentados, a partir da década de 1980.

Na região que hoje abrange o Setor Negrão de Lima, em Goiânia, e uma pequena parte do cruzamento das ruas 200 e 227 sentido Marginal Botafogo é possível ver algumas partes intactas do trilho e parte enterrada sobre o asfalto. E chegando à Praça do Trabalhador no centro de Goiânia, ainda sobrevive o **Edifício da Antiga Estação Ferroviária** onde há uma locomotiva que simbolicamente

representa o lugar onde um dia o transporte ferroviário era ativo.

Há um projeto antigo, criado pela extinta Agência Goiana de Cultura de revitalizar os trilhos com parcerias privadas para ativar cerca de 350 km contemplando 14 paradas ao longo da ferrovia com intuito de transportar passageiros por um passeio onde os turistas passariam em Senador Canedo, Caldazinha, Bonfinópolis, Leopoldo de Bulhões, Silvânia, Vianópolis, Ponte Funda e Caraíba (distritos de Vianópolis), Orizona, Pires do Rio, Urutaí, Ipameri, Goiandira e Catalão. Nestas cidades os turistas seriam recebidos com atrações culturais, comidas típicas e feiras de artesanatos. Essa será uma tentativa de resgatar a **memória** de um tempo em que as locomotivas cooperaram muito para o transporte de pessoas, cargas e trazer o primeiro meio de comunicação: o telégrafo que na época facilitou a comunicação.

É importante manter a **história viva** e mostrar para a geração atual e as vindouras que a **Estrada de Ferro** trilhou por muitas décadas aonde hoje o asfalto aos poucos vai escondendo uma história que ficou na memória daqueles que viveram aqueles tempos.

Texto: Valter Lopes

FONTES:

Memória ferroviária em Goyaz. Direção de Luiz BoTosso e Thiago Veiga. 2ª Ed. 2013. 1 DVD (44'48"), Dolby Digital DVD - Produção 2011 Foton arquitetura e design.

RABELO, Michelle. **Nos trilhos da história.** O Popular, Goiânia, 27 jan. 2019.

CASTRO, Hugo. **O drama das estradas de ferro no Brasil.** LR Editores Ltda. 1ª ed. em janeiro de 1981.