



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM RECURSOS NATURAIS DO CERRADO

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
Pró Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
Câmpus de Ciências Exatas e Tecnológicas
Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Recursos Naturais do Cerrado

ANDERSON DUTRA E SILVA

**A Transformação da Natureza e a Urbanização
do Interior de Goiás a partir da Construção de
Goiânia**

Anápolis
2025

ANDERSON DUTRA E SILVA

A Transformação da Natureza e a Urbanização do Interior de Goiás a partir da Construção de Goiânia

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação Stricto
Sensu em Recursos Naturais do Cerrado, da Universidade
Estadual de Goiás para obtenção do título de Doutor em
Recursos Naturais do Cerrado. Orientador(a): Prof. Dr.
Patrick Thomaz de Aquino Martins

Anápolis

2025

Dutra e Silva, Anderson

A Transformação da Natureza e a Urbanização do
Interior de Goiás a partir da Construção de Goiânia /
Anderson Dutra e Silva. - 2025
97 fls.: figs, tabs.

Orientador: Prof. Dr. Patrick Thomaz de Aquino Martins

Tese (doutorado): Universidade Estadual de Goiás,
Campus de Ciências Exatas e Tecnológicas, 2025.

Bibliografia

ANDERSON DUTRA E SILVA

A Transformação da Natureza e a Urbanização do Interior de Goiás a partir da Construção de Goiânia

A TESE defendida no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Recursos Naturais do Cerrado da Universidade Estadual de Goiás, para a obtenção do grau de Doutor, aprovada em 26 de agosto de 2025, pela Banca Examinadora constituída pelos seguintes professores:

Prof. Dr. Patrick Thomaz de Aquino Martins
Presidente da Banca Universidade Estadual de Goiás

Prof. Dr. André Egídio Pin
Membro Externo
PPSTMA/ UniEvangélica

Prof. Dr. José Carlos de Souza
Membro Externo
PPGEO/ UEG

Prof^a. Dr. Joana D'Arc Bardella
Membro Interno Instituição
RENAC/ UEG

Prof^a. Dr. Héli da Ferreira da Cunha
Membro Interno Instituição
RENAC/UEG

(...) No silêncio do bosque sentia um lúgubre despovoamento. Não tolerava a familiaridade dos galhos que lhe roçassem a manga ou a face. Saltar uma sebe era para ele um ato degradante que o retrogradava ao macaco inicial. Todas as flores que não tivesse já encontrado em jardins, domesticadas por longos séculos de servidão ornamental, o inquietavam como venenosas. E considerava de uma melancolia funambulesca certos modos e formas do Ser inanimado, a pressa esperta e vã dos regatinhos, a careca dos rochedos, todas as contorções do arvoredado e o seu resmungar solene e tonto.

(Eça de Queiroz)

Sumário

Resumo	9
Abstract.....	10
Introdução	11
CAPÍTULO 1	18
A Capital e o Interior: Influências da Criação de Goiânia na Urbanização do Mato Grosso de Goiás	18
1- Introdução.....	19
2- A nova capital, o campo e o sonho industrial.....	22
3- O Mato Grosso de Goiás e o desejo urbano	25
4- Considerações Finais	33
CAPÍTULO 2	35
A transformação da paisagem no Mato Grosso de Goiás: cidades projetadas e a produção agrícola (1940-1952)	35
1- Introdução	36
2- O Mato Grosso de Goiás e o desenvolvimento da nova capital	37
3- As cidades projetadas, o campo produtor e as matas	43
4- O desenvolvimento urbano de Anápolis, a venda de lotes e o papel da natureza	48
5- Considerações Finais	54
CAPÍTULO 3	56
O Cerrado, as matas e as áreas verdes: as transformações da paisagem de Anápolis-GO e o papel da natureza no planejamento urbano (1957-1977).....	56
1- Introdução.....	57
2- A Natureza do Desenvolvimento.....	58
3- O desenvolvimento urbano e o potencial industrial	61

4-	Os ares de “metrópole”, as áreas verdes e o modelo de desenvolvimento urbano.....	64
5-	Considerações Finais	71
CAPÍTULO 4		74
Valoração de Área do Ribeirão das Antas por Método de Custos Evitados		74
1-	Introdução.....	75
2-	Materiais e Métodos	77
3-	Resultados e Discussões	79
4-	Conclusão	83
CONCLUSÃO.....		85
Referências Bibliográficas.....		89
Apêndice.....		95

Lista de Figuras

Figura 1: Vista Geral da Avenida Goiás em 1945.....	12
Figura 2: Mapa de Goiânia em 1947 (Coimbra Bueno & Cia. Ltda.)	13
Figura 3 – Recorte do jornal “Voz do Povo” com trecho do Memorial de Carlos Haas.....	27
Figura 4 – Mapa de Goiás, 1923.	28
Figura 5 – Área descrita no Memorial Haas e as cidades registradas no mapa de 1923	31
Figura 6 – Localização do Mato Grosso de Goiás.....	32
Figura 7 – Mapa de rotas aéreas e vias a partir de Goiânia – O Jornal- 02 de fevereiro de 1936.	40
Figura 8 – Mapa de Vegetação de Speridião Faissol em 1952.....	41
Figura 9 – Plano Urbanístico de Ceres	46
Figura 10 – Anúncio da empresa F. Saturnino Rodrigues de Brito.....	47
Figura 11 – Plano Urbanístico de Goianésia	47
Figura 12- Frame de vídeo promocional de Anápolis em 1948, fazenda Lagoa Formosa.....	50
Figura 13 – Propaganda do Bairro Jundiáí publicada no jornal Lavoura e Comércio em 25/06/1946.....	52
Figura 14 – Plano urbanístico do DAIA publicado no jornal Correio do Planalto em 31/11/1976	66
Figura 15- Canalização do Córrego das Antas registrada pelo Correio do Planalto em 10/01/1977.....	68
Figura 16 – Localização de Anápolis com a delimitação da área de estudo.	69
Figura 17- Área delimitada com a classificação de categorias.....	69
Figura 18- Detalhe sobre os cursos do ribeirão das Antas e do córrego Ipiranga.	70
Figura 19 - Obras de contenção de voçoroca na Vila Formosa, Anápolis-GO	78
Figura 20 - Localização da cidade de Anápolis-GO.....	79
Figura 21 - Perímetro do município de Anápolis / Delimitação da área de estudo	80
Figura 22 - Declividades da área de estudo	81
Figura 23 - Bacia de contribuição da área estudada	83

Resumo

O presente estudo analisa a importância da criação de Goiânia como capital de Goiás, buscando compreender a influência do urbanismo progressista de Atílio Corrêa Lima e as ações políticas sobre o interior do estado e o papel da natureza, especialmente como relação ao Mato Grosso de Goiás. Tal evento implicou em uma mudança de pensamento que refletia os ideais modernizadores do governo de Getúlio Vargas e da Marcha para o Oeste, o que implicou na substituição do modelo rural por um projeto urbano-industrial que alinhava o estado à ideia de desenvolvimento nacional. A construção de Goiânia, baseada no planejamento urbano progressista, pretendia domar e explorar a natureza como fonte de riqueza. A análise documental inclui jornais, mapas, leis e reportagens da época, e se fundamenta em relatos como os de Speridião Faissol e nas perspectivas teórico-metodológicas de William Cronon. As cidades de Ceres e Goianésia, criadas a partir do projeto da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), ilustram o uso do urbanismo planejado como forma de dominação e aproveitamento econômico do território. Já Anápolis, inicialmente uma pequena vila, tornou-se um importante entreposto agrícola e, posteriormente, polo industrial com a implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) em 1976, favorecida por sua posição estratégica entre Goiânia e Brasília. Contudo, esse crescimento foi marcado por contradições entre planejamento e realidade: a urbanização priorizou a lógica da ocupação do solo por loteamentos e vias, negligenciando elementos naturais, como áreas de preservação e cursos d'água, vistos como obstáculos ao progresso. A pesquisa evidencia que o planejamento urbano, muitas vezes limitado à demarcação de lotes, contribuiu para a degradação ambiental. A subordinação da natureza à racionalidade urbana gerou danos que, no longo prazo, exigiram altos investimentos públicos em reparações. O uso de instrumentos como, por exemplo, o Método de Custos Evitados (MCE) pode mitigar esses impactos, ao indicar alternativas sustentáveis, como bacias de retenção para drenagem urbana. Por fim, o estudo propõe refletir sobre o passado para pensar um modelo de desenvolvimento urbano que integre a natureza como elemento essencial, não subordinado ao lucro, mas reconhecido como bem público e inegociável, orientando futuras análises sobre ocupações e eficácia dos planos diretores.

Palavras-chave: urbanização; história ambiental; marcha para o oeste; Goiânia; Mato Grosso de Goiás

Abstract

The present study analyzes the importance of the creation of Goiânia as the capital of the Brazilian state of Goiás, seeking to understand the influence of Atílio Corrêa Lima's progressive urbanism and political actions on the state's interior, as well as the role of nature, particularly in relation to Mato Grosso de Goiás. This event entailed a shift in thinking that reflected the modernization ideals of Getúlio Vargas's government and his "March to the West," leading to the replacement of the rural model with an urban-industrial project that aligned the state with the idea of national development. The construction of Goiânia, based on progressive urban planning, aimed to tame and exploit nature as a source of wealth. The documentary analysis includes newspapers, maps, laws, and reports from the period, and is grounded in accounts such as those of Speridião Faissol and in the theoretical-methodological perspectives of William Cronon. The cities of Ceres and Goianésia, created as part of the National Agricultural Colony of Goiás (CANG) project, illustrate the use of planned urbanism as a means of domination and economic exploitation of the territory. Anápolis, once a small village, became an important agricultural trading post and later an industrial hub with the establishment of its industrial and agricultural district (DAIA) in 1976, favored by its strategic location between Goiânia and Brasília. However, this growth was marked by contradictions between planning and reality: urbanization prioritized the logic of land occupation through subdivisions and road networks, neglecting natural elements such as preservation areas and watercourses, which were seen as obstacles to progress. The research shows that urban planning, often limited to lot demarcation, contributed to environmental degradation. The subordination of nature to urban rationality caused damage that, in the long term, required high public investments in remediation. The use of tools such as the Avoided Cost Method (ACM) can help mitigate these impacts by indicating sustainable alternatives, such as detention basins for urban drainage. Finally, the study proposes reflecting on the past to envision a model of urban development that integrates nature as an essential element, which it is not only subordinated to profit but recognized as a public and non-negotiable good, guiding future analyses of land occupation and the effectiveness of master plans.

Keywords: urbanization; environmental history; March to the West; Goiânia; Mato Grosso de Goiás.

Introdução

Durante as pesquisas de mestrado, foi utilizada uma abordagem da História Ambiental para investigar o papel da natureza na construção da cidade de Goiânia, projetada para ser a nova capital de Goiás. Foi possível encontrar relação (se não na dimensão territorial e econômica, mas nas estratégias de justificativas) entre os apontamentos de Cronon (1991) sobre a criação de Chicago nos Estados Unidos com os discursos dos idealizadores e construtores da cidade goiana. Nos dois casos, distantes por volta de aproximadamente um século, havia um desejo de domínio sobre o *hinterland*, que, para nós, pode ser chamado de sertão, termo muito utilizado para se referir ao “não povoado” e ao “domínio do selvagem”. Ambas as cidades poderiam ocupar um papel de “portal de entrada” para uma grande região a oeste, pouco explorada do ponto de vista das apropriações dos recursos naturais. No caso brasileiro, o fim dos anos da exploração do ouro obrigou as populações locais a mudarem sua forma de renda, encontrando na pecuária a oportunidade de ganhos financeiros. A formação predominantemente savânica do Cerrado garantia que tal atividade pudesse ser exercida sem muitas dificuldades.

Nesse período, foram publicados artigos relativos à pesquisa citada, sendo “Goiânia e a Urbanização do Oeste: demografia, fronteira agrícola, áreas verdes e mananciais” em 2018, “A Natureza e a Modernidade Urbana de Goiânia nos Discursos da Cidade Símbolo do Oeste Brasileiro (1932-1942)” em 2019 e “As Áreas Verdes na Metrópole do Hinterland: Parques Urbanos no Planejamento Urbano de Goiânia nas Décadas de 1930 e 1940” em 2020. O primeiro fala de uma forma mais geral sobre a concepção da cidade e de como as áreas de natureza figuravam no ideal de se promover maior qualidade do ar e das águas. No segundo, a figura do que William Cronon classificou como *boosters*, agentes que utilizavam dos recursos naturais presentes na região onde seria construída a cidade para assegurar a venda de lotes, assume o protagonismo, no caso goiano, a partir de discursos e da interrupção da racionalidade idealizada pelo autor do projeto urbanístico pela ênfase comercial da empreitada. Já no último, deu-se foco ao papel dos parques e de grandes áreas verdes na concepção de um plano onde a natureza teria papel importante, porém o que se deu foi ou a redução de áreas ou o descaso por parte dos gestores urbanos. Nas três abordagens, o papel da natureza foi descrito como uma “garantia”, ou seja, como possibilitadora de lucros a partir da exploração de madeira, do abastecimento de água, da geração de energia e da coleta e tratamento de esgotos (devido à topografia menos acidentada).

Por outro lado, tal natureza serviria aos desejos dos exploradores, mas não sem antes ser “domesticada”. A paisagem natural do Cerrado, cortada por vias, dispostas em mosaicos de quadras e jardins, exibiria plantas bem podadas à semelhança do paisagismo europeu (ver Figura 1). O solo seria o suporte para se desenvolver o centro urbano, as matas forneceriam lenha para combustível e, também, para as construções. A partir de 1937, com o Estado Novo de Getúlio Vargas (1882-1954), dá-se a Marcha para o Oeste, concretizada pelo Batismo Cultural de Goiânia em 1942, intensificando o processo de povoamento no estado de Goiás (Dutra e Silva, 2017). Se em 1930, quando Vargas chegou ao poder, a presença de cientistas e ambientalistas no governo fez surgir, por exemplo, as primeiras leis ambientais (Drummond; Franco, 2009), o que se deu na década de 1940 foi muito mais a valorização do que ficou conhecido como “desenvolvimentismo” que, no caso goiano, foi apoiado pela produção agrícola e pelo aumento populacional baseado na criação de novas cidades em regiões de baixa demografia. Não que se queira ignorar a importância da capital no desenvolvimento econômico regional, nem tampouco defender que este sertão devesse preservar tal baixíssimo povoamento. O que se enxerga nessa argumentação é que a visão da natureza ser considerada apenas como recurso a ser explorado ou como elemento a ser moldado para servir a interesses econômicos imediatos interferiu no desvio do planejamento urbano idealizado inicialmente (embora esta tese não tenha foco no urbanismo) e, possivelmente, influenciou a forma como outras cidades menores se desenvolveram.

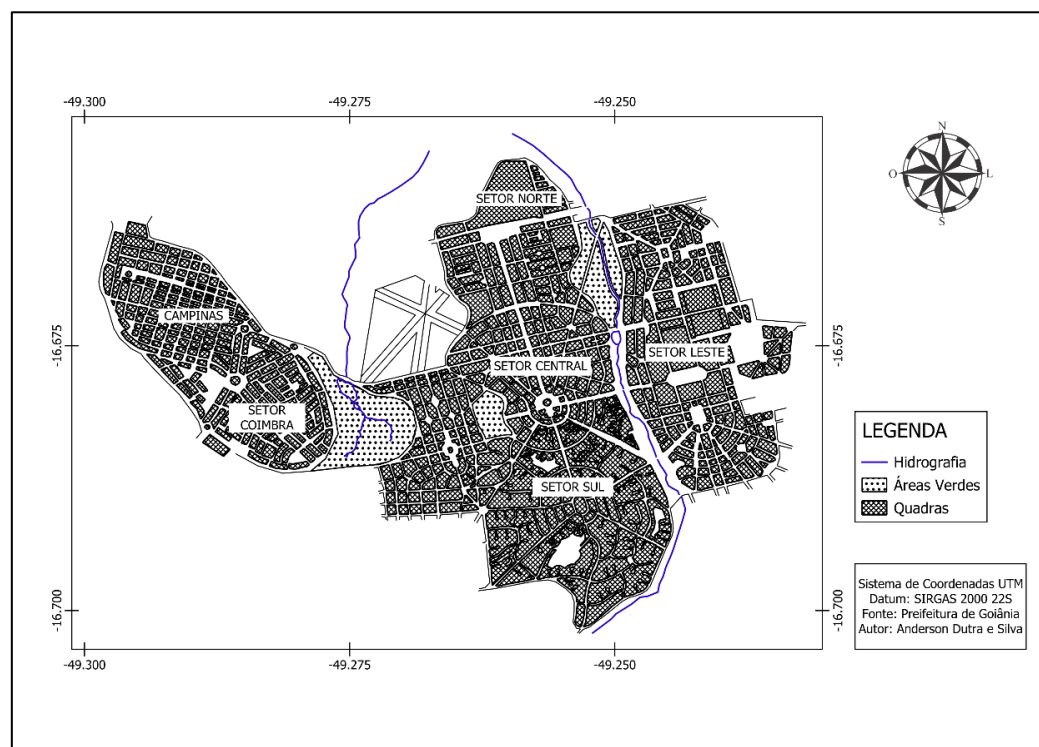
Figura 1: Vista Geral da Avenida Goiás em 1945.



Fonte: MIS/GO – Autor desconhecido.

Um fato curioso e pessoal relacionado a uma ideia de ordenamento que relato foi quando, na infância, uns amigos disseram que haveria um jogo de futebol no Setor Planalto, um bairro novo na cidade de Rialma, Goiás. Ao chegar no local, percebi que havia casas simples, nada de extraordinário no desenho urbano, porém o termo “setor” a mim soou um tanto quanto requintado, sugerindo um local provavelmente mais nobre. Talvez, ou por um possível preconceito que porventura guardava à época (por morar na cidade de Ceres, do outro lado do rio que detinha ares de cidade planejada), ou pela estranheza de que, na cidade que nasci, os bairros tivessem nomes de algum possível ponto de referência antigo como Coqueiro, Colina ou Santa Luzia (por conta de uma capela), por exemplo. Com o passar do tempo, já vivendo em Goiânia por conta dos estudos, foi nítido perceber que esse termo que me causara estranheza substituía por completo o nome “bairro”. Como citado anteriormente, o nome da localidade, geralmente, está relacionado a referenciais, muito comuns em vilarejos que se tornam cidades. No caso do plano diretor elaborado por Attilio Corrêa Lima (1901-1943) (Corrêa Lima, 1937), a setorização é instrumento da definição de uma ordem, seja por razões funcionais, seja por opções estéticas (ou ambas simultaneamente). Na ausência de referências na paisagem, a rosa dos ventos empresta nomes aos setores: Central, Norte, Sul, Oeste e Leste (hoje Leste Universitário e Leste Vila Nova), como indica a Figura 2.

Figura 2: Mapa de Goiânia em 1947 (Coimbra Bueno & Cia. Ltda.)



Fonte: Biblioteca da Prefeitura de Goiânia – adaptado pelo autor.

No caso de cidades menores, despidas de um manto da “metrópole”, há maior proximidade para com a vida rural. Se, atualmente, a qualidade dos serviços urbanos e a reestruturação industrial reduziu, em parte, tal distanciamento (França, 2021), dos anos 1930 a 1970 havia em formação grandes centros urbanos na parte central do Brasil, modificando gradativamente o ritmo de pequenas sedes de municípios, da mesma forma que amplificavam as transformações no campo. Tal fato corrobora com o que Cronon (1991) descreve, por exemplo, sobre a migração de fazendeiros de estados do sul dos Estados Unidos para regiões próximas a Chicago para obter melhor preço por seus produtos agrícolas. Ao aproveitar de suas planícies com vastas plantações de grãos ou com o manejo de animais para o abate, acabaram por transformar a paisagem, confundindo, muitos anos depois, os viajantes que por ali passavam ao imaginar que tais panoramas, por serem rurais, representariam sua natureza inata.

O que se encontra no centro desta discussão é uma dualidade onde a produção agrícola se apoia na construção de cidades e, em contrapartida, as cidades que justificam seu crescimento populacional na capacidade produtiva do campo. A natureza, entendida como recurso, pode garantir o sucesso dos investimentos ou, pelo menos, ser utilizada como chamariz para novos aventureiros.

Desta forma, objetivou-se, neste trabalho, analisar as mudanças ocorridas na região do Mato Grosso de Goiás (MGG)¹ a partir da criação de Goiânia, buscando identificar de que forma se deram as transformações e como essas se apoiaram em discursos e ideais de desenvolvimento econômico e populacional da região.

Também, verificou-se a influência do pensamento do Urbanismo Progressista na busca por crescimento populacional na criação e no desenvolvimento de cidades do MGG e papel da natureza neste processo. Com o crescimento populacional de Goiás a partir de Goiânia, foi analisado o papel de cidades projetadas como objetos de concretização do povoamento na região do MGG em paralelo com o aumento da produção agropecuária a partir das influências da construção e consolidação de Goiânia. Nesse contexto, o papel da natureza na cidade de Anápolis, às bordas do MGG, frente ao desenvolvimento urbano, foi estudado, utilizando

¹ Segundo Veloso, Rangel Filho e Lima (1991), a região “situada ao norte de Goiás e sul do Estado de Tocantins, entre a Floresta Estacional Semidecidual do sul do Pará e a Savana (Cerrado) de Goiás, mais precisamente no vale do rio das Almas e seus afluentes, ocorre uma fisionomia ecológica com mais de 50% de seus ecótipos sem folhas na época desfavorável. Esta formação denominada “mato grosso de goiás”, apresenta fisionomia ecológica de mesofanerófitos nela predominando uma mistura de ecótipos savanícolas de alto porte com outros caducifólios florestais”.

análises em legislações urbanas municipais, em publicações em jornais locais e regionais e a partir do georreferenciamento de mapas e ortofotos como instrumento interpretativo.

Entre as hipóteses levantadas havia duas suposições. A primeira era que o urbanismo progressista adotado para criação de Goiânia, na figura de Attilio Corrêa Lima (Corrêa Lima, 1937; Diniz, 2007, 2017), teria influenciado o projeto de cidades em regiões de grande capacidade de produção agrícola. No entanto, acredita-se que se tenha utilizado apenas algumas estratégias desta abordagem, abandonando ou utilizando de forma precária questões importantes como o planejamento e o cuidado de áreas verdes, os quais figurariam como importantes elementos garantidores da qualidade do ar e dos mananciais. A segunda é que o planejamento baseado em lucro e crescimento populacional, que abdicou de dar o devido valor às áreas verdes, produziu problemas urbanos e ambientais ao longo dos anos.

O presente trabalho se apresenta através de uma análise qualitativa e se dá pela apropriação de pressupostos metodológicos da História Ambiental que, segundo Worster (1991, p. 200), procura entender “como os seres humanos foram, através dos tempos, afetados pelo seu ambiente natural e, inversamente, como eles afetaram esse ambiente e com que resultados”. Também, procurou-se, com estes estudos, partir de observações obtidas na produção da dissertação de mestrado elaborada por este autor e concluída no ano de 2019. Para tais estudos, foi utilizado, como fundamentação teórica, o trabalho de Cronon (1991), o qual investigou o papel da construção de Chicago na transformação do meio-oeste norte-americano. Foi possível observar uma semelhança entre os apontamentos do autor norte americano com os discursos proferidos para justificar a construção da capital goiana, inclusive pela forma como a natureza é retratada em ambos os casos, guardando-se as proporções econômicas e de dimensão. Para o atual trabalho, pretendeu-se averiguar a influência da cidade projetada na urbanização de região próxima, tendo três cidades como pontos focais: Ceres (antiga Colônia Agrícola de Goiás) e Goianésia, ambas cidades projetadas, além de Anápolis, que, embora não tenha sido projetada, se beneficiou tanto da construção de capital, quanto do aumento da produção agrícola de municípios vizinhos (Dutra e Silva, 2017).

Utilizaram-se, como dito anteriormente, os pressupostos metodológicos de William Cronon (1991) como base para as análises das transformações no recorte proposto. Os documentos acessados foram: publicações em jornais locais ou de outros estados entre as décadas de 1930 a 1960, pesquisados por palavras-chaves na Hemeroteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional; mapas de Goiás anteriores à década de 1950 impressos ou disponíveis em

sites de arquivos cartográficos; dados sociais e econômicos registrados pelo IBGE e; leis municipais da cidade de Anápolis.

Os mapas foram, primeiramente, georreferenciados de acordo com pontos de referência que são as sedes de municípios, utilizando-se bases cartográficas do IBGE, obtidas através do SIEG – Sistema Estadual de Geoinformação. Os elementos gráficos presentes neles foram vetorizados e categorizados, sendo quantificados quando tal questão for relevante na discussão. As análises de dados sociais e econômicos (como quantitativos de produção agrícola e população segundo os censos dos períodos em questão) foram planilhadas para serem utilizados para gerar demonstrativos de evolução (no caso populacional ou aumento de produção, por exemplo) ou involução (no caso de áreas de matas, por exemplo).

A estrutura deste trabalho se divide em quatro etapas, as quais foram divididas em forma de quatro artigos, sendo dois publicados (capítulos 1 e 4) e outros dois a serem submetidos (capítulos 2 e 3). O primeiro, procura analisar o papel do Mato Grosso de Goiás (MGG), tendo como ponto de partida documento publicado em 1931, sugerindo área na proximidade dos encontros dos rios Uru, Verde e das Almas para a construção da capital. Nesse documento, é possível verificar a influência de pressupostos do que Françoise Choay (2015) definiu como “Urbanismo Progressista”, o qual partiu de utopias do século XIX para criar uma nova ciência (ligada à arquitetura e à engenharia) que buscava corrigir os problemas gerados pela revolução industrial. No segundo, parte-se de trabalho de Speridião Faissol (1952), fazendo-se análise de figuras e anotações, nas quais podem ser observados mapas de vegetação, população e de uso do solo. Pretende-se analisar de que forma a presença de Goiânia, com seus traçados e zoneamentos, acabou por influenciar o desenvolvimento de outras pequenas cidades e qual o papel da natureza nos discursos e publicações até a década de 1960. No terceiro, fez-se um recorte com destaque da cidade de Anápolis, com suas transformações e como o meio ambiente aparece tanto nos discursos que apoiam um desenvolvimento baseado na ampliação das construções e no aumento populacional em detrimento da natureza local. Por fim, fez-se um recorte de tempos atuais, tendo como enfoque área do ribeirão das Antas, curso hídrico que atravessa a cidade de Anápolis de sul a norte, trazendo uma abordagem da valoração por custos evitados.

Sobre as questões discutidas nesta tese, ainda com enfoque na estrutura, optou-se pela seguinte estratégia:

Capítulo 1 – parte-se da década de 1930, tendo como objeto inicial uma publicação chamada de “Memorial Haas”, a qual faz sugestões para a escolha do local da construção da nova capital de Goiás, fundamentando sua escolha na fertilidade do solo próximo ao Mato Grosso de Goiás. Foi traçado um paralelo das propostas com o urbanismo progressista de Tony Garnier sob a visão da História Ambiental de William Cronon. O artigo foi publicado na revista Fronteiras.

Capítulo 2 – em momento subsequente ao anterior, fez-se análise de duas cidades projetadas (Ceres e Goianésia) que têm em comum a proximidade com o Mato Grosso de Goiás e elementos identificados ao urbanismo progressista. Também, procura entender a relação do crescimento de Anápolis, figurando como importante centro comercial diante de suas transformações urbanas e ambientais.

Capítulo 3 – este capítulo traz o foco sobre as transformações da cidade de Anápolis e sua relação com o desenvolvimento urbano que submete elementos naturais ao desejo de expansão industrial.

Capítulo 4 – em uma abordagem da valoração ambiental, faz-se uma investigação de região do ribeirão das Antas que possui grande potencial para parcelamento e exploração imobiliária, prevendo custos que podem ser evitados caso sejam tomados os cuidados de prevenção incluídos no planejamento, tendo como parâmetro uma obra de reparação realizada na cidade.

CAPÍTULO 1

A Capital e o Interior: Influências da Criação de Goiânia na Urbanização do Mato Grosso de Goiás

The state capital and the countryside: influences of the creation of Goiania on the urbanization of its hinterland

Anderson Dutra e Silva
Patrick Thomaz de Aquino Martins
Sandro Dutra e Silva

RESUMO

Na década de 1930, Goiás passou por transformações históricas significativas em consonância com as mudanças políticas do novo governo do presidente Getúlio Vargas. A ambição de criar uma nova capital para substituir a antiga teve, ao mesmo tempo, vontade política e econômica. Nesse período, alguns políticos, arquitetos e engenheiros apoiaram a ideia de criação de uma nova “metrópole” que poderia ser construída para aumentar a industrialização e a produção de alimentos no Brasil Central. O modelo de cidade progressista foi a preferência da maioria, pela distribuição ordenada dos espaços e pela sua visão sobre sistemas de transporte e produção de energia. Nosso enfoque privilegia o papel da natureza selvagem para justificar o sucesso da construção de uma cidade moderna que atrairia pessoas para explorar os recursos naturais e produzir riquezas. A natureza é destacada também como um ambiente a ser domado e também por outras finalidades úteis ao contexto urbano da nova capital de Goiás. A pesquisa documental se baseou em diferentes fontes e arquivos, com vasto material coletado em jornais da década de 1930, artigos, mapas e reportagens que tratavam da atmosfera que antecedeu a criação e construção de Goiânia. Nosso argumento é que, no cerne do projeto urbano, as questões naturais desempenharam papel histórico importante, seja pela fertilidade do solo, pela topografia e a disponibilidade de rios.

PALAVRAS-CHAVE: história ambiental. Urbanização. *hinterland*. Goiânia.

ABSTRACT

In the 1930s Goiás underwent significant historical transformations in line with the political changes of the new government of President Getúlio Vargas. The ambition to create a new capital city to replace the old one had, at the same time, political and economic will. During this period, some politicians, architects, and engineers supported the idea of creating a new “metropolis” that could be built to increase industrialization and food production in Central Brazil. The progressive city model was the preference of the majority, due to the orderly distribution of spaces and its vision of transport systems and energy production. Our approach privileges the role of wild nature in justifying the success of building a modern city that would attract people to explore natural resources and produce wealth. Nature is also highlighted as an environment to be tamed and also for other useful purposes in the urban context of the new capital of Goiás. The archival research was based on different sources and archives, with vast material collected in newspapers from the 1930s, articles, maps, and reports that dealt with the atmosphere that preceded the creation and construction of Goiânia. We argue that at the heart of the urban project, natural issues played an important historical role, whether due to soil fertility, topography, or the availability of forests and rivers.

KEYWORDS: Environmental History. Urbanisation. Goiânia. Hinterland.

1- Introdução

A interiorização do território brasileiro sempre foi um desejo dos governantes como uma forma de ocupação e consolidação territorial (Maia, 2012, 2013, 2019). A região centro-oeste representava uma imensa área com baixa população até o início do século XX (Maia, 2008, 2010). Na década de 1930, a partir da intervenção no governo de Goiás pelo presidente Getúlio Vargas (1882-1954), inicia-se o processo de “urbanização” do estado. Não que no passado não houvesse cidades e assentamentos urbanos. O que se destaca aqui é um processo de busca por desenvolvimento econômico baseado na consolidação de centros urbanos populosos, onde a garantia de ganho financeiro seria o consumo, apoiando-se em exemplos das cidades do sudeste do país (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019; Dutra e Silva, 2017). Embora a criação de Goiânia tenha observado, em sua gênese, conceitos do emergente urbanismo do final do século XIX e do início do século XX (Diniz, 2007, 2017), o crescimento populacional que se seguiu não diferiu (em termos gerais) do modelo que se difundiu no Brasil a partir da década de 1960 (Santos, 1996).

Os estudos históricos e ambientais têm nos encorajado a pensar essa dinâmica territorial a partir dos processos da fronteira. A fronteira, nessa abordagem, não procura apenas reproduzir a tese fundante de F. J. Turner (2010), muitas vezes criticada como romântica e ideológica (Worster, 1992). A tese da fronteira nos auxilia a compreender as diferentes nuances que envolvem história e natureza no processo de pensar, planejar e ocupar os espaços e, ao mesmo tempo, de estabelecer a relação entre o rural e o urbano e seus caminhos de interdependência (Cronon, 1991; Worster, 1992). Esses estudos indicam que, além da relação entre processos de ocupação territorial e a fundação urbana pioneira, outros elementos de integração e logística territorial se estabelecem (Cronon, 1991; White, 1994). Ao mesmo tempo, a fronteira estabelece novas questões culturais, forjadas na interação entre sociedade e o mundo natural (Smith, 2009; White, 1994). Na América Latina, os estudos históricos ambientais e mesmo de geografia histórica envolvendo as questões urbanas reforçam o papel da fronteira e natureza, bem como os recursos naturais de se pensar a cidade na relação com os espaços de ruralidade (Coy; Klingler; Kohlhepp, 2017; Dutra e Silva, 2017; Kohlhepp, 2020). Mais recentemente a história urbana tem se consolidado como um campo emergente dentre da historiografia ambiental, ampliando as análises da relação natureza-cidade (Keyes, 2000; Platt, 1999; Schott, 2004; Stephenson, 2005).

Cronon (1991) apresenta, no estudo sobre o papel de Chicago na transformação do meio-oeste dos Estados Unidos, a ideia de primeira e segunda naturezas. No primeiro caso, os longos processos naturais esculpiram o caminho dos rios e lagos, dotaram os campos de solo fértil e relevo suave, fizeram crescer grandes florestas de árvores frondosas. Apoiados nesses recursos, o que ele chamou de “*boosters*”, empresários do setor imobiliário utilizaram do discurso de que era necessário instalar uma “metrópole” para que o “*hinterland*” pudesse ser explorado e, de certa forma, “domesticado”. Daí, surge uma nova (e segunda) natureza, com ruas, estradas e construções, formando os aglomerados urbanos, com canais, ferrovias, plantações e criação de rebanhos, ocupando a paisagem das pradarias e bosques. Ainda atesta que, à medida que algo predito como benefício frustrava as previsões, como canais assoreados que impediam a passagem de embarcações, os discursos eram modificados, sempre mantendo o natural como coadjuvante ou como algo a ser apropriado para o benefício econômico.

Desta forma, o conceito de *hinterland* é fundamental para o desenvolvimento dos argumentos de Cronon (1991) em sua descrição de Chicago como uma metrópole da natureza, na medida em que a definição privilegia uma relação de interdependência entre campo e cidade². Nesse sentido, seus estudos e fontes apontam para escolhas em que a natureza passa a ser fundamental para a escolha da cidade. Por sua vez, essa relação com os diferentes recursos naturais e o mundo natural que circunda o urbano indicam potencialidades na circulação entre as intenções urbanos e os recursos naturais do mundo rural.

The great city would lie near the middle of the central valley where most Americans would ultimately dwell. It would have numerous and abundant resources in its hinterland. It would be at the location furnishing the widest access to the region as a whole, which meant that it would be on the Great Lakes, not a river. "River cities," he claimed, "gather in productions from the surrounding districts which seek an eastern market through lake harbors (...)." Cities on the lakes could gather the products of several river valleys and so offered a wider field for trade" (Cronon, 1991, p. 41).

O papel da primeira natureza, no caso de Chicago, funciona com suporte fundamental para o estabelecimento da segunda natureza. E nesse caso, estrategicamente, a posição de Chicago às margens dos grandes lagos favoreceriam a relação de interdependência com esse vastos *hinterland*, proporcionando potencialidades estratégicas na relação entre o urbano e o rural (metrópole e natureza).

² A principal influência para a construção do conceito de *hinterland* para os argumentos de Cronon foi a do economista alemão Johann Heinrich von Thünen (1783-1850), conhecido pela teoria do “Estado Isolado”, no qual propõe análises sobre o espaço, mercado e a geografia rural-urbana, no qual este conceito se estabelece. Sobre o tema ver (Cronon, 1991; Portugali, 1984).

Na criação de Goiânia, os termos “metrópole” e “*hinterland*” foram utilizados para reforçar a real necessidade do surgimento de uma cidade que seria o catalizador do desenvolvimento do estado. O engenheiro Armando de Godoy (1876-1944), que participou de parte do projeto urbanístico³, afirmava nos anos 1930 que “riquezas extraordinárias ainda não puderam ser exploradas por vários motivos, entre os quais figura o de não ter ainda aí surgido uma cidade moderna” (Sabino Junior, 1960). Em 1937, Abelardo Coimbra Bueno (1911-2003) diz, em matéria do “Jornal do Brasil”, que a construção da capital de Goiás era um “oásis no *hinterland*”, comparando o Cerrado goiano a um deserto (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019). Embora as obras não representassem o discurso pronunciado, a “segunda natureza” se sobrepunha à “primeira”, trazendo promessas de investimentos lucrativos, tendo como negociantes o próprio e seu irmão Jeronymo Coimbra Bueno (1909-1996).

Em tais discursos, a natureza possui uma dupla representação. Primeiramente, figura como barreira, como por exemplo as matas fechadas e frondosas, os rios profundos que impedem a continuidade do caminho ou a ameaça de animais predadores ou peçonhentos. Mas também, ela pode ser percebida como mantenedora de infindos recursos a serem descobertos e explorados, gerando riquezas, em especial as que podem ser transformadas em produtos industrializados. Nesse contexto, as grandes áreas pouco habitadas evocavam um desperdício econômico que só poderia ser combatido pelo povoamento em cidades capacitadas de mão de obra e preparadas para o consumo.

Não que não houvesse atividades econômicas em Goiás nesse período. O fim da abundância do ouro fez surgir uma nova economia, a pecuária. Mais uma vez, a “primeira natureza” supriu a paisagem de campos para pastagem, onde o rebanho se movimenta e multiplica em busca de alimento. Desta forma, havia no estado uma população maior de bovinos do que de seres humanos (Campos, 2015). Porém, o desafio da produção de espaços urbanos habitados tinha, aos olhos dos que a isto idealizavam, uma “barreira” que era a vasta área “desocupada”, que ainda permanecia “selvagem”. Tanto que, em 1931, há no jornal “Voz do Povo” uma publicação sobre a nova capital⁴, escrita por um engenheiro chamado Carlos Haas, na qual este traz propostas para um escopo de projeto para a nova cidade. Entre as observações, cita as terras do Mato Grosso de Goiás por sua fertilidade, porém faz observações que essa

³ Após encerramento de contrato com Atílio Corrêa Lima em 1935, a empresa Coimbra Bueno & Cia. Ltda. foi contratada, tendo o engenheiro Godoy como seu consultor (Diniz, 2007a; Manso, 2001).

⁴ “Memorial: ligeiras considerações acerca da mudança da capital do estado de Goyas”. Voz do Povo, edição 186 de 27 de fevereiro de 1931– Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

região é ainda “selvagem”, mas que pode servir ao desenvolvimento com o lucro das vendas de lotes.

O objetivo dessa pesquisa é, então, fazer análises de áreas citadas por Haas, baseando-se em mapas antigos e bases cartográficas georreferenciadas, buscando relações dos recursos naturais com o desejo de ocupação e parcelamento do solo. Também, procura-se compreender o papel da natureza nos discursos para a justificativa para o desenvolvimento, sendo utilizadas ainda publicações de jornais e documentos obtidos por meio da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

2- A nova capital, o campo e o sonho industrial

O presente estudo utilizou como embasamento metodológico a abordagem adotada por William Cronon em seu livro “Nature’s Metropolis”, o qual se utiliza da perspectiva da História Ambiental. Nessa obra, o autor cita episódios de sua infância e seu deslumbramento com a riqueza e exuberância da paisagem dos Estados Unidos quando viajava de carro com sua família da região da Nova Inglaterra para o estado do Wisconsin. Um ponto decepcionante para ele era quando atravessava a região do meio-oeste, especialmente os arredores de Chicago. A monotonia das fazendas extensas e a sujeira nos arrabaldes da metrópole tornavam aquele trecho do trajeto desinteressante, nada atraente. Anos depois, já como universitário, começa estudar o papel da capital do estado de Illinois na transformação da paisagem e no “espírito” da busca por oportunidades de mudança de vida e ganho econômico no grande centro urbano. Observa que, em publicações e propagandas do século XIX na imprensa do leste americano, agentes imobiliários utilizavam a natureza da região para justificar o sucesso do empreendimento e promover as vendas de lotes (Cronon, 1991).

Em semelhança dessa visão, é possível perceber que a criação da nova capital de Goiás teve o meio ambiente utilizado no discurso que justificava a mudança do centro de poder (Mendonça, 2018). Deixando de lado (não muito) as questões político-administrativas e fazendo um recorte da capacidade da nova urbe promover a economia de todo o estado, é possível perceber um alinhamento nos discursos dos agentes mais importantes dessa empreitada. O “eurocentrismo”, que ocupava espaço no planejamento urbano no Rio de Janeiro e em São Paulo no início do século, negava a cidade depreciada pela indústria dos séculos XVIII e XIX, tendo no urbanismo emergente o antídoto para os problemas sanitários e edifícios. O

papel de Alfred Agache (1875-1959) influenciou diretamente os profissionais que projetaram Goiânia. O “sucesso” de Belo Horizonte mostrava o caminho de como algo parecido com uma metrópole podia transformar a paisagem rural em horizonte edificado em semelhança às grandes e importantes cidades europeias (Bruand, 1997).

Para os urbanistas franceses Tony Garnier (1869-1948) e George Benoit-Lévy (1880-1971), a nova cidade do século XX deveria ser a cidade industrial, no que foi classificado como urbanismo progressista. Isso não significa que se devia retomar os espaços degradados e insalubres dos séculos XVIII e XIX, mas que o ponto central da aglomeração urbana deveria ser uma indústria principal, ao redor da qual surgiriam centros habitacionais que ofertariam mão de obra e aumentariam o consumo. De certo que, para isto, seria necessário se posicionar próximo a um manancial hídrico suficiente para gerar energia elétrica (em primazia para as fábricas), além de estar na proximidade das vias de transporte, especialmente de ferrovia com capacidade para trens de maior velocidade. O ideal seria a siderurgia, devendo ter mineração nas proximidades ou, pelo menos, em local que permitiria o transporte sem maiores empecilhos. A setorização garantiria a higiene e o bem-estar dos cidadãos. O termo “cidade-jardim” utilizado por Benoit-Lévy não fazia referência ao movimento culturalista de Ebenezer Howard (1850-1928), mas a um elemento separador e purificador do ar, uma vez que a maior parte da energia gerada para fabricação vinha da queima de carvão mineral, que expelle poluentes no ar (Choay, 2015).

Isto, de certa forma, tem relação com o que Cronon (1991) relata sobre a justificativa da implantação de Chicago no meio oeste norte americano. A presença de rios e lagos poderia providenciar canais navegáveis para transporte de bens, assim como as vias de acesso terrestre. As pradarias produziram plantações e criação de animais. Embora o que se deu foi muito mais a dificuldade de navegação devido ao assoreamento dos canais, que vez ou outra precisavam ser desobstruídos, e a impossibilidade de circulação nos períodos chuvosos por vias lamacentas, os empreendedores iam sempre ajustando o discurso para fazer caber em seus argumentos a riqueza natural da região. A propaganda acabou atraindo cada vez mais pessoas à cidade, a qual passou a figurar como um centro de oportunidades, e, à medida que crescia, necessitava e demandava de recursos, como madeira e lenha das grandes florestas ao norte dos Estados Unidos e Sul do Canadá e, também, de produção agropecuária, o que fez vários fazendeiros venderem suas terras em estados do sul em busca de preços melhores para os seus produtos junto à metrópole que se expandia.

Tal desejo (de expansão territorial, populacional e econômica) inspirava aqueles que pensavam Goiânia. O engenheiro Armando de Godoy (mencionado anteriormente) apresenta um relatório ao interventor Pedro Ludovico Teixeira em 1933, iniciando sua argumentação, justificando a criação de uma “cidade moderna” com “sua ação civilizadora e econômica”. Sustenta que, no passado, as cidades eram utilizadas como demonstração de poderio econômico dos governantes, servindo muito mais como cenários de ostentação e gasto do que como produtoras de oportunidades. Continua salientando que o advento da indústria propiciou nova mentalidade, na qual os novos espaços urbanos eram centros de trabalho, cultura e ordem, desde que, claro, fossem submetidas aos conceitos do urbanismo. Em certa medida, corrobora com a análise de Cronon (1991), ao afirmar que “valorização das regiões circunvizinhas e o impulsionamento dos trabalhos agrícolas acompanharam sempre o estabelecimento e a expansão de vários núcleos de população no grande país do norte deste continente” (IBGE, 1942, p. 15), referindo-se às cidades norte americanas. Ele, também, utiliza o exemplo de Belo Horizonte com seu potencial de atrair indústrias.

Em matéria do periódico “O Jornal”⁵, sediado no Rio de Janeiro, o correspondente relata que o engenheiro construtor de Goiânia, Jeronymo Coimbra Bueno, defendia uma rede aérea no Brasil, tendo a capital de Goiás como um dos pontos principais para esse sistema de transporte. Sustentava que deveria haver voos regulares vindos de São Paulo com aeronaves com capacidade para transportar produtos. Em outro meio de comunicação da capital fluminense (então capital do país), Abelardo Coimbra Bueno exaltava a nova cidade, dizendo que ela era um “oásis no sertão”⁶. Continua com a exaltação de que a construção chamara a atenção das regiões mais abastadas do país, sustentando que a produção agropecuária havia mais do que dobrado em seis anos. O termo que utiliza é “progresso”, suscitando uma ideia de que a natureza (cenário anterior) representava atraso. Neste contexto, o papel que se esperava dela era o de fornecer recursos para ganhos econômicos, tendo, no apoio de aglomerados urbanos, o suporte necessário tanto de mão de obra quanto de conexões de transporte.

É nesse sentido que se procura entender a mentalidade que não só fez surgir a nova capital de Goiás, mas, também, novos centros urbanos e que desenvolveu pequenas vilas antes inexpressivas. Por ora, abandona-se a abordagem do urbanismo em favor de uma reflexão onde

⁵ “A navegação aérea no Brasil e a criação do Ministério do Ar” O Jornal, Edição 05099 (2) - 02/02/1936 – Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

⁶ “Passa sobre Goiás um ‘sopro de progresso’” Jornal do Brasil Edição 0005 (1) – 07/01/1937 – Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

o meio ambiente é utilizado como elemento garantidor da empreitada. Na próxima seção, será feita uma realção entre a criação de uma cidade *ex nihilo* no desenvolvimento econômico de certas regiões do estado para, posteriormente, buscar entender como conceitos do urbanismo foram utilizados como pretexto para criações de unidades urbanas para ganhos econômicos. Para tal, foram utilizados mapas das décadas de 1920 e base cartográfica do Sistema Estadual de Geoinformação (SIEG). Os planos de Goiânia não serão analisados pois o objetivo principal é refletir sobre área proposta por Carlos Haas em memorial publicado em 1931.

3- O Mato Grosso de Goiás e o desejo urbano

Um dos principais pressupostos da história ambiental é o de estabelecer uma determinada ecorregião para descrever a relação entre sociedade e natureza (Drummond, 1991; Worster, 1991). Para Drummond (1991) a maioria dos estudos históricos ambientais procuram desenvolver suas análises em uma determinada região que apresente homogeneidade ou mesmo uma identidade ecológica, o que aproxima esse tipo de investigação à história natural. Donald Worster (1991) por sua vez nos orienta a ampliarmos a nossa objetiva investigativa e aventurarmos em territórios disciplinares das ciências naturais, fundamentais para o saber histórico ambiental. Isso porque, as ciências naturais podem oferecer ferramentas e fundamentos indispensáveis para o historiador ambiental, sobretudo quando ele precisa lidar com documentos que lidam com a reconstrução de paisagens preteridas. Essas assertivas são importantes para a nossa investigação, na medida em que nos propomos a analisar uma formação floresta que não existe mais, e que já na metade do século XX havia perdido praticamente 80% de sua formação fitogeográfica, que é o Mato Grosso de Goiás (Dutra e Silva, 2017).

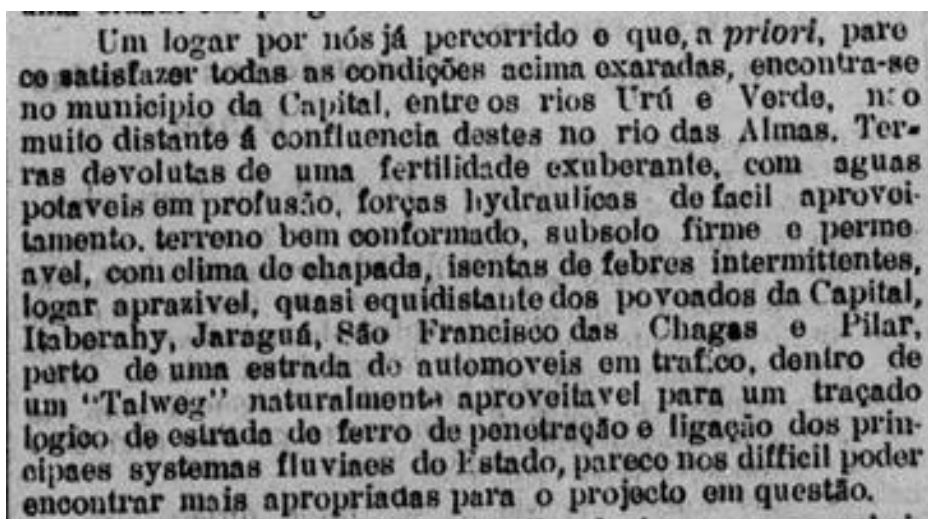
No caso do Mato Grosso de Goiás, ele é descrito nos documentos do início do século XX como uma floresta tropical e que passava a receber incentivos para a sua colonização a partir da política da Marcha para Oeste (Dutra e Silva, 2017). Além das características ecológicas da grande floresta tropical, ela também apresentava características edáficas distintas, o que a caracterizava como terra de solos férteis e profundos, diferente das formações savânicas típicas do Cerrado (Dutra e Silva, 2020, 2023). Nesse sentido, o Mato Grosso de Goiás e as formações florestais descritas pelas fontes que iremos analisar adiante são fundamentais para distinguir essa formação vegetacional das paisagens dominantes do Cerrado (Ab'sáber, 2000).

A partir da intervenção federal de 1930, foi cogitada a mudança do centro de poder goiano, seja por conta de questões de incômodo político, seja por questões relacionadas ao higienismo e ao desenvolvimentismo. Sobre o incômodo, menciona-se que Pedro Ludovico Teixeira não pertencia aos clãs que comandavam o poder em Goiás, daí a saída do território de seu domínio (Campos, 2002; Chaul, 2009). Quanto a insalubridade, comum em muitas cidades brasileiras de então, é um tema muito importante no projeto de “planificação” de cidades na América Latina, especialmente por influência francesa, onde o urbanismo emergente trazia soluções aos problemas da falta de planejamento das cidades que cresceram desordenadas (Lejeune, 1996; Lejeune; Beusterien; Menocal, 1996; Monzote, 2019; Sosa, 2006). Se as críticas sobre a cidade de Goiás⁷ advinham do período do império por relato de Couto Magalhães (Corrêa Lima, 1937), depois de trinta anos passados do século XX, o sentimento talvez ganhasse ainda mais força.

O memorial publicado pelo engenheiro Carlos Haas traz informações sobre região defendida por ele como ideal para a construção da nova capital. O recorte do jornal “Voz do Povo” (Figura 3) aponta geograficamente elementos naturais que identificariam o local, mas também reforçariam seus argumentos. Na sua visão, a fertilidade das terras, a topografia pouco acidentada, o clima e a abundância hídrica seriam os principais condicionantes para a escolha do terreno da cidade. Para analisar essa relação entre os elementos naturais e a ocupação, foram utilizados mapas da época e base de dados georreferenciados. O objetivo é, através de representações e registros gráficos desses documentos do período analisado, identificar como eram as possíveis configurações urbanas e naturais e tentar compreender a visão que Haas tinha sobre o local. Na publicação, pode-se destacar os rios Uru, Verde e das Almas. Também são louvadas as capacidades hídrica e de fertilidade do solo. O relevo possibilitaria a construção de estradas e ferrovias que, em paralelo à terra fértil, representam a distribuição de bens agrícolas aos centros consumidores.

⁷ Em justificativa para substituição da capital de Goiás, o interventor Pedro Ludovico Teixeira caracteriza a cidade de Goiás como inapropriada devido ao relevo mais acidentado e ao solo rochoso que impediria a instalação de tubulações de água e esgoto, entre outros elementos que julgava ser dificultadores.

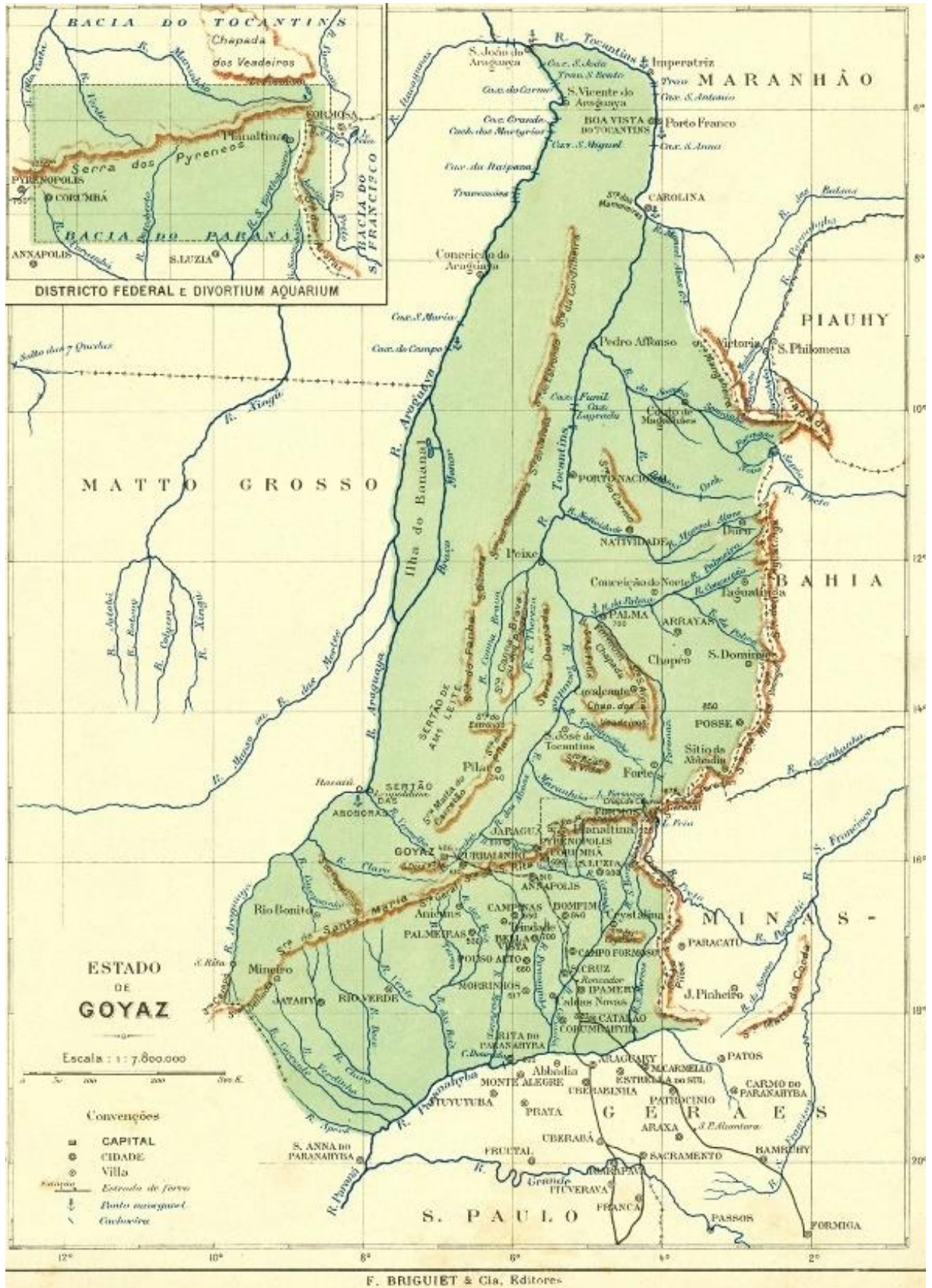
Figura 3 – Recorte do jornal “Voz do Povo” com trecho do Memorial de Carlos Haas.



Fonte: Voz do Povo, edição 186 de 27 de fevereiro de 1931

Foi obtido, para esse fim, um mapa do estado de Goiás (Figura 4), datado de 1923, por volta de oito anos antes da publicação do memorial. Nele, ainda consta todo estado do Tocantins que ainda fazia parte do território goiano. É possível perceber em detalhe destacado, na parte superior à esquerda, a área delimitada para o Distrito Federal. A maioria das cidades (ou vilas) indicadas está disposta na região centro-sul do estado, com menor indicação de povoamento no vetor noroeste. O registro de rios, parte da “primeira natureza”, guarda uma gigantesca proporção em relação às vias férreas e aglomerados urbanos, a “segunda natureza” (Cronon, 1991). Não fica claro, até porque não há legenda indicativa, mas tem-se a impressão de que o trecho de ferrovia de Ipameri até Anápolis está previsto, porém não concluído. Todavia, há a mesma indicação até a cidade de Goiás, que era capital. Também, pode ser vista a localização de Campinas que, mais tarde, se tornaria o polo pioneiro para implantação de Goiânia, sendo incorporada depois, passando à condição de bairro. Além de cursos hídricos e serras representados, há vários registros de localidades identificadas com “sertão”. Pode-se imaginar que tais localidades representavam regiões pouquíssimo exploradas, onde, talvez, a natureza estivesse mais preservada segundo suas condições e transformações naturais.

Figura 4 – Mapa de Goiás, 1923.



Fonte: F. Briguiet & Cia, Editores, 1923

Para analisar o mapa, viu-se necessário o georreferenciamento da imagem, utilizado o *software QGis*. A intenção desta ação é ajustar os registros da época aos dados mais precisos atuais. Desta forma, é possível tanto aproximar a percepção espacial da época a instrumentos de análise de agora como, também, criar base de dados para investigações futuras. A primeira ação, antes do georreferenciamento, dá-se por utilizar um mapa-base, o qual foi obtido através do SIEG. Foram descarregados o mapa do estado de Goiás e as localidades, que são pontos que marcam as sedes dos municípios. Como critério de seleção, foram destacadas apenas as cidades que estão representadas no mapa antigo, as quais foram utilizadas como referência para o ajuste da imagem às coordenadas reais.

Algumas situações tiveram que ser observadas, como, por exemplo, os limites do estado que podem ter sido modificados, a separação do que hoje é o estado do Tocantins e alguns nomes de cidades que mudaram. Para se ter maior precisão no georreferenciamento, foram separadas 20 cidades como pontos de controle, das quais optou-se, por confiabilidade das informações, por 16 pontos para o alinhamento.

Foi utilizado o *plug in Gereferencer* para georreferenciar a imagem. Os pontos do mapa antigo foram alinhados com os do mapa-base, fazendo-se a seleção com o cursor do *mouse* sobre o ponto que representa a cidade tanto na imagem quanto da feição. A partir da definição do último ponto, fez-se o alinhamento, utilizando a opção do tipo de transformação “projetiva” e do método de reamostragem “vizinho mais próximo”. Foram selecionadas as cidades que aparecem no mapa em questão. Alguns nomes mudaram e, na atualidade, pode-se identificar que Pouso Alto, por exemplo, passou a se chamar Piracanjuba, Bomfim se chama Silvânia, Campo Formoso se chama Orizona, Santa Luzia se chama Luziânia, São José do Tocantins se chama Niquelândia, Chapéu se chama Monte Alegre de Goiás, Santa Rita do Paranahyba se chama Itumbiara, Rio Bonito se chama Caiapônia, Currallinho se chama Itaberaí e, por fim, Campinas foi incorporada à capital Goiânia.

De acordo com o que indicou o engenheiro Carlos Haas em 1931, como dito anteriormente, o local para construir a nova capital de Goiás deveria ter pontos fundamentais como o relevo pouco acidentado, a capacidade hídrica para abastecer a população e gerar energia elétrica, a facilidade de purificação do ar por meio de jardins e bosques, a fertilidade do solo nas regiões suburbanas, a facilidade de construção de vias de transporte, entre outras características. Nesse sentido, Haas faz apontamentos bem próximos aos de Garnier (Choay, 2015). Ainda ressalta que a cidade de Goiás, devido ao equívoco da sua escolha no passado,

jamais poderia ser o “mecanismo econômico, administrativo e político” que representa a “sede da concentração da vida”⁸. Reforça que, para se obter um centro populoso que satisfaça tais necessidades, deve-se escolher local “virgem”, uma vez que nenhuma cidade no estado reunia tais qualidades. Então, faz indicação de área já verificada por ele, dizendo que essa área

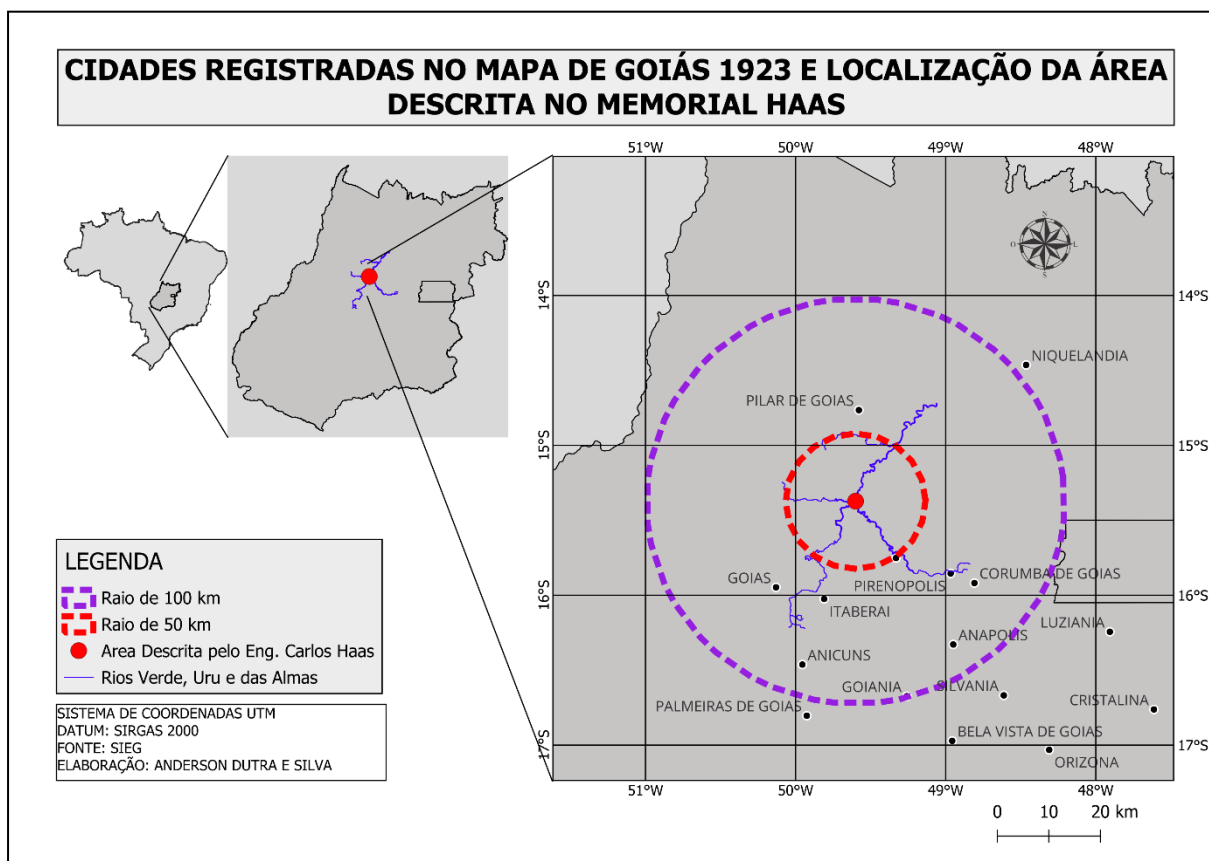
Parece satisfazer todas as condições acima exaradas, encontra-se no município da Capital, entre os rios Urú e Verde, não muito distante à confluência destes no rio das Almas. Terras devolutas de uma fertilidade exuberante, com águas potáveis em profusão, forças *hydraulicas* de fácil aproveitamento, terreno bem conformado, subsolo firme e *permeavel*, com clima de chapada, isentas de febres intermitentes, *logar* aprazível, *quasi* equidistante dos povoados da Capital, *Itaberahy*, Jaraguá, São Francisco das Chagas e Pilar, perto de uma estrada de *automoveis* em *trafico*, dentro de um “Talweg” naturalmente *aproveitavel* para um traçado *logico* de estrada de ferro de penetração e ligação dos *principaes sistemas fluviais* do Estado, *parece nos difficil* poder encontrar mais apropriadas para o *projecto* em questão.⁹

O mapa 1 mostra o local descrito pelo engenheiro. No raio imediato de 50 km, não há nenhuma cidade apontada no mapa de 1923. Porém, quando se utiliza um raio de 100 km, percebe-se uma abrangência maior, inclusive se sobrepondo à capital da época e o que seria a futura capital. Uma das preocupações que se percebe no relatório é o domínio do município da capital e a propriedade sobre as terras que deveria ser pública. A confluências de rios de vazão considerável apontaria um local de abundância fluvial para suprir as necessidades de uma população de até 50.000 habitantes (descrito no memorial como condição), além de poder atrair indústrias pela produção elétrica. A fertilidade é um fator importante, pois o centro urbano se tornaria o entreposto para distribuir a produção agrícola para os polos consumidores do sudeste do país. Para isso, inclusive, a facilidade de transporte terrestre era fundamental. A “fórmula de sucesso” defendida por Garnier (Choay, 2015) e pelos *boosters* de Chicago (Cronon, 1991) parece ecoar no discurso goiano da década de 1930. A natureza deveria fornecer as riquezas para sustentar o empreendimento, o qual asseguraria, na visão do engenheiro, o desenvolvimento econômico do estado.

⁸ Voz do Povo, 1931 – Op. Cit.

⁹ Voz do Povo, 1931 – Op. Cit.

Figura 5 – Área descrita no Memorial Haas e as cidades registradas no mapa de 1923

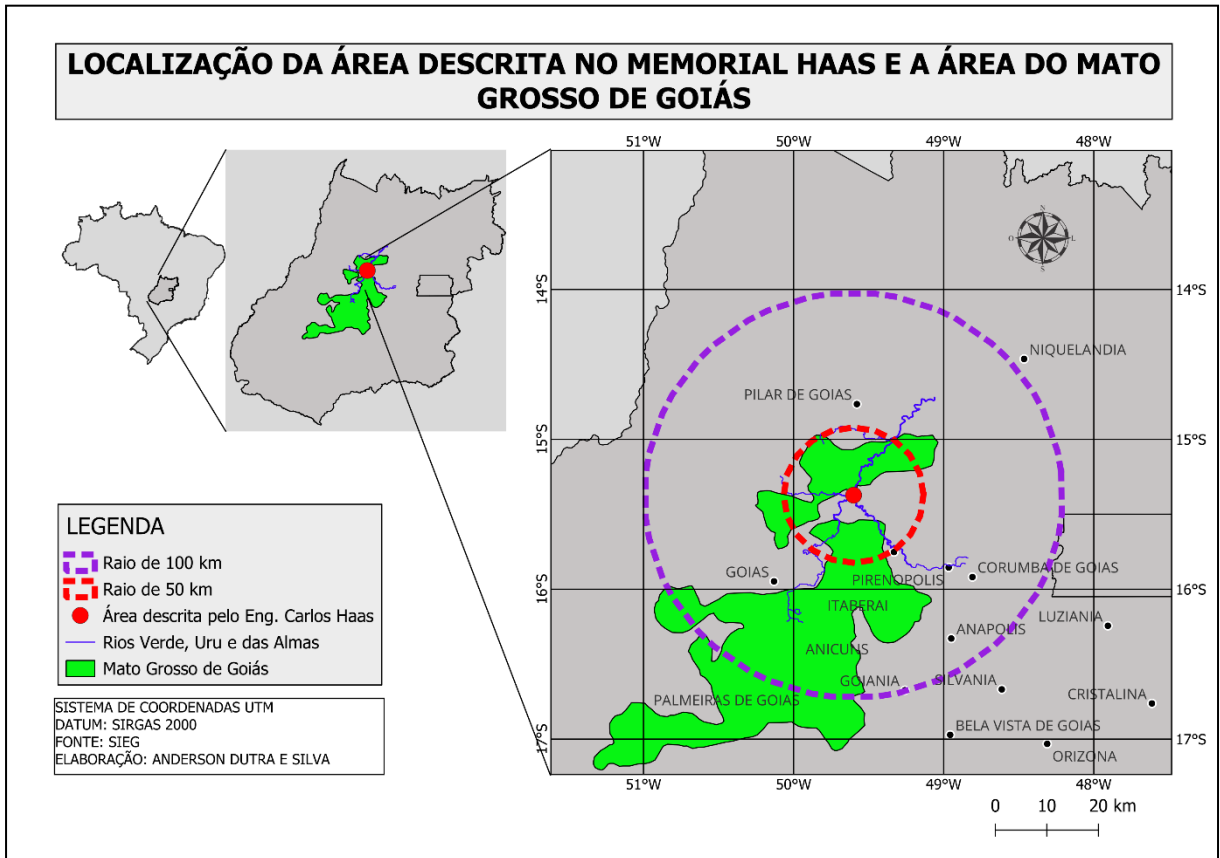


Fonte: Elaborado pelos autores

O papel do meio ambiente é, de certa forma, ambíguo: generoso e hostil. Generoso por dispor tamanha fartura, louvada na fertilidade do solo e na abundância das águas. Hostil devido ainda não estar totalmente sob o domínio do ser humano. O engenheiro louva a chegada da ferrovia à Zona da Mata (ver a área definida como Mato Grosso de Goiás na Figura 6). Tal evento, segundo ele, foi capaz de iniciar a mudança no uso do solo das imediações, fazendo surgir lavouras e pastagens. A possibilidade de se produzir, em especial, café, dotaria o estado de capacidade de se assemelhar ao estado de São Paulo, que se tornou rico em exportar tal produto. No entanto, no seu ponto de vista, as terras que julgava que seriam as mais férteis do país deveriam ser “domesticadas” pelo poder da nova cidade, a qual “tornar-se-ia a verdadeira Metrópole do Centro e os ubérrimos *mattagães goyanos*, onde hoje ainda imperam a onça e o tapir virão transformar-se em uma das zonas mais populosas e mais ricas do Brasil”¹⁰.

¹⁰ Voz do Povo, 1931 – Op. Cit.

Figura 6 – Localização do Mato Grosso de Goiás



Fonte: elaborado pelos autores

Tal dualidade do pensamento sobre o meio ambiente o supunha apenas como recurso, à medida em que a madeira, o solo e as águas propiciariam riquezas, mas não sem antes serem pavimentados e disciplinados ao traçado geométrico dos *boulevares* e praças. Os jardins e bosques teriam nada além de um caráter utilitário, desde que submetidos a disposições contidas e ajustadas ao meio urbano, que nada lembraria o ambiente selvagem. Segundo Frederick Law Olmsted, essa importância dos parques urbanos seria capaz de sensibilizar, até mesmo, as populações mais desfavorecidas, possuindo um papel moralizante (Beveridge, 2015). Por fim, o discurso de que a metrópole sonhada e pensada segundo a abordagem do urbanismo do início do século XX, a cidade industrial, deveria pousar sobre solos do sertão se iniciava. No alvo estava sempre se tornar semelhante aos grandes centros urbanos, primeiramente brasileiros, mas, em horizonte mais distantes, europeus.

4- Considerações Finais

Anteriormente ao movimento denominado Marcha para o Oeste, as partes mais centrais do Brasil se encontravam em um estágio de baixo povoamento. A baixa densidade demográfica e o distanciamento dos centros consumidores dificultavam uma maior exploração dos recursos, mesmo que esses existissem em abundância. Se, por um lado, as oligarquias de determinadas regiões se beneficiassem desse considerado atraso, a urgência de se adequar à modernidade industrial do século XX inspirava desejos por uma metrópole utópica. Essa utopia era traçada por uma nova ciência que se solidificava e se afirmava na tentativa de corrigir os malefícios das fábricas poluentes e das habitações insalubres.

Se as preferências políticas da época fizeram recair sobre o improvável interventor Pedro Ludovico Teixeira a missão de dinamizar a economia de um estado exclusivamente agropecuário, a ele se uniram outros que desejavam respirar os ares das cidades mais importantes do Brasil dessa época. A planificação, experiência latino-americana fundamentada em conceitos europeus, tentava “sanitizar” velhos centros “inadequados”, entregues à sujeira e ao opróbrio. Mesmo que a cidade de Goiás, a velha capital, não compartilhasse de idênticos problemas de Rio de Janeiro e São Paulo, parecia totalmente inadequada aos olhos daqueles que desejavam se parecer com uma Europa industrial.

O meio ambiente era uma barreira a ser vencida, substituindo os domínios das feras pela domesticação dos espaços, contidos e ordenados. A natureza figurativa e pitoresca que ocupasse cenários era buscada e louvada como paliativo aos males que surgiriam das chaminés e dos despejos indesejáveis. A paisagem original só serviria de fundamento para o solo que se transformaria à medida que se adentrava, ligando-se ao que poderia transportar o produto daquilo que se plantasse daqui a além-mares, a troca de dinheiro. Fartura e exuberância, qualidades naturais de regiões de matas, como no caso do Mato Grosso de Goiás, representaram um papel importante nos discursos sobre a construção de uma nova capital para Goiás. O volume e a abundância de rios esperavam a produção de energia que impulsionaria fábricas, mesmo sem que houvesse nem a prospecção de minérios, nem tampouco se idealizasse quais produtos pudessem ser manufaturados. Parece, no entanto, que o resultado pouco importava e, sim, os objetivos de desenvolvimento econômico baseado na mudança de um estado rural para outro, urbano.

Nesse processo, quanto maior o adensamento populacional melhor. As cidades populosas significavam uma mudança de etapa, construindo edifícios, impulsionando as transformações no campo. A capital foi construída, trazendo consigo a gente que a povoou, criando novos centros, avançando ao oeste que se denominara sertão. Porém, a contrário do que desejava Carlos Haas, não se assentou junto à confluência dos rios e a ferrovia tardou mais que esperado, mesmo que as estradas acelerassem a derrubada de matas, o plantio de lavouras e formação de pastagens.

CAPÍTULO 2

A transformação da paisagem no Mato Grosso de Goiás: cidades projetadas e a produção agrícola (1940-1952)

The Mato Grosso de Goiás landscape transformation: planned cities and agricultural production (1940-1952)

Anderson Dutra e Silva

Patrick Thomaz de Aquino Martins

Sandro Dutra e Silva

RESUMO

Por volta da década de 1940, após o início da construção de Goiânia como nova capital do estado de Goiás, houve aumento na migração de trabalhadores para o estado. Como resultado da Marcha para o Oeste de Getúlio Vargas, foi criada a Colônia Agrícola de Goiás, promovendo parcelamentos rurais em vários locais do entorno do Mato Grosso de Goiás, atraindo ainda mais pioneiros para a região. Através dos relatos de Speridião Faissol e de pressupostos teórico-metodológicos de William Cronon, fez-se a análise de duas cidades projetadas entre as décadas de 1940 e 1950, as quais são Ceres e Goianésia, e do desenvolvimento de Anápolis, antiga vila que, no período estudado, representava o crescimento econômico como importante entreposto da produção agrícola emergente. É possível perceber que o planejamento urbano, inaugurado no estado em Goiânia, se apresentava como um marco do desenvolvimento e de adequação do modo de vida considerado atrasado (rural) ao modo de vida desejado para o século XX (urbano). A busca pelo aumento populacional nesta região de Goiás, apoiou-se na dualidade entre floresta e campo, entre agricultura e pecuária e entre desenvolvimento e atraso, tendo a natureza como cenário de justificativas para novos ganhos econômicos. É fundamental olhar para ações do passado a fim de compreender suas repercussões na atualidade e, neste caso, entender as transformações das paisagens rural e urbana.

Palavras-chave: *hinterland*, Marcha para o Oeste, Urbanização, Produção Agrícola, Pioneiros.

ABSTRACT

Around the 1940s, following the beginning of the construction of Goiânia as the new capital of the state of Goiás, there was an increase in the migration of workers to the state. As a result of Getúlio Vargas's 'March to the West,' the Goiás Agricultural Colony was created, promoting rural land allotments in various areas around Mato Grosso de Goiás, further attracting pioneers to the region. Based on the accounts of Speridião Faissol and the theoretical-methodological assumptions of William Cronon, an analysis was conducted of two planned cities between the 1940s and 1950s—Ceres and Goianésia—and the development of Anápolis, a former village that, during the period studied, represented economic growth as an important hub for emerging agricultural production. It is evident that urban planning, initiated in the state with Goiânia, served as a milestone in development and in the adaptation of a lifestyle considered backward (rural) to the lifestyle desired for the 20th century (urban). The push to increase the population in this region of Goiás was supported by the dualities between forest and savannah, between agriculture and livestock, and between development and backwardness, with nature serving as the backdrop for justifications of new economic gains. It is essential to look at past actions in order to understand their repercussions in the present, and, in this case, to understand the transformations of both rural and urban landscapes.

Keywords: Hinterland, March to the West, Urbanisation, Agricultural Production, Pioneers.

Quem chega primeiro, bebe água limpa.
(Ditado popular)

1- Introdução

Por volta da década de 1940, o “Mato Grosso de Goiás” (MGG) ostentava sua exuberância, tanto pelo porte de suas espécies, quanto pela sua extensão (Dutra e Silva, 2017). Construída às suas bordas, a cidade de Goiânia, que foi projetada por Attilio Corrêa Lima, arquiteto e urbanista com especialização na França (Diniz, 2007, 2017), representava o ideal do urbanismo progressista europeu em solo goiano, modelo difundido pelo mundo no século XX, no qual a “metrópole”¹¹ se opunha à cidade medieval, tendo na industrialização e no povoamento ordenado a estratégia para maiores ganhos econômicos. As cidades deviam ser pensadas e projetadas para aproveitar o potencial dos mananciais para produção elétrica, a proximidade de vias de acesso para transporte de matéria-prima e escoamento dos bens manufaturados, o relevo favorável ao escoamento de esgotos e ao abastecimento de água, entre outras qualidades (Choay, 2015). A natureza, segundo esta corrente de pensamento, mesmo que representasse papel importante para a depuração do ar para o bem-estar dos cidadãos, é entendida como recurso a ser explorado em benefício dos ganhos econômicos. Também, havia um ideal estético do traçado retilíneo dos bulevares e da ordenação urbana no decoro dos edifícios e no zoneamento funcional da cidade.

Se a industrialização em Goiás fosse inexpressiva em relação à do sudeste do país, a fertilidade do solo (especialmente no que se esperava do MGG) poderia impulsionar a produção agrícola, produzindo bens primários que seriam distribuídos às regiões mais populosas. A nova capital, revestida de um manto de “modernidade industrial”, serviu de influência para outras sedes de município em regiões próximas. Nesse contexto, o que investigou-se o papel que a natureza representou nos discursos entre as décadas de 1940 a 1960, partindo de duas cidades projetadas: Ceres e Goianésia, ambas localizadas no estado de Goiás em região de influência do MGG. Também, pretende-se estudar as mudanças urbanas ocorridas, no período descrito, na cidade de Anápolis, que, segundo Faissol (1952, p. 47), dividia a principal importância do estado com Goiânia na década de 1940. Os registros feitos pelo geógrafo sobre a cidade no período apontado apresentam ruas estreitas e sem calçamento, com casario de estilo novo

¹¹ Ao se analisar documentos da criação de Goiânia, observa-se o termo “metrópole” como uma ideia de cidade moderna em oposição ao modelo colonial de cidades brasileiras.

substituindo as antigas construções, abandonando qualquer uniformidade. Ele cita, também, que a sede do município ficaria nas proximidades do encontro entre o “chapadão e o planalto cristalino”, cuja transição “se reflete na vegetação; também se observa o contacto (sic) entre as zonas dos campos cerrados e a mata” (Faissol, 1952, p. 48). Se um crescimento populacional e econômico desta cidade parecesse natural, devido a estar por volta de 50km da capital que se desenvolvia, observar influências do processo de urbanização da região podem nos levar a entender até que ponto os referenciais de planejamento urbano foram utilizados para sustentar a criação de novas parcelas de glebas e qual o papel da natureza nesse processo. Apoiando-se em Cronon (1991), o qual apontou que a zona rural se transforma pela presença da metrópole, foram analisadas as transformações na relação entre as sedes de município e com relação às produções agropecuárias.

Para sustentar a pesquisa, foram utilizados, além dos levantamentos publicados por Faissol (1952), publicações em jornais do período delimitado, utilizando-se a Hemeroteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional. Os mapas temáticos obtidos da publicação foram georreferenciados para serem analisados junto às bases de dados disponíveis no Sistema Estadual de Geoinformação (SIEG), comparando-se dados atuais e registros anteriores.

2- O Mato Grosso de Goiás e o desenvolvimento da nova capital

Para Cronon (1991), ao utilizar o exemplo de Chicago, o papel desta cidade como polo irradiador da urbanização no meio-oeste norte americano passa por discursos que têm a natureza como elemento promotor do empreendimento. Ele nomeou como *boosters* aqueles que utilizavam dos recursos naturais e da localização da emergente cidade para vender uma ideia de “metrópole” em região de baixíssimo povoamento. Segundo o mesmo autor, este processo foi definido por Frederick Turner (1861-1932) como a força motriz dos estadunidenses em avançar sobre a “Fronteira”¹², áreas ainda não exploradas, as quais possuíam potencial para serem desbravados. Ainda afirma que não haveria melhor elemento a ser estudado para esse processo do que o centro urbano anteriormente referido.

¹² “My contention is that no city played a more important role in shaping the landscape and economy of the midcontinent during the second half of the nineteenth century than Chicago. Conversely, one cannot understand the growth of Chicago without understanding its special relationship to the vast region lying to its west. Although the persistent rural bias of western history has often prevented us from acknowledging this fact, the central story of the nineteenth-century West is that of an expanding metropolitan economy creating ever more elaborate and intimate linkages between city and country. To see the traditional American ‘frontier’ from this metropolitan perspective, no place furnishes a more striking vantage point than Chicago.” (Cronon, 1991, p. xiii)

A transformação da paisagem, em oposição aos processos evolutivos que levaram eras para consolidar-se, se fez de forma rápida pela ação humana. Tal feito acabou, mais tarde, sendo louvado por aqueles que idealizavam a criação de uma cidade “moderna”, a qual representava, na interpretação de um agente fundamental para a criação da capital de Goiás nos anos de 1930, um desejado avanço. O engenheiro Armando de Godoy (1876-1944) registrou que:

(...) graças à evolução social e à circunstância de ter a humanidade entrado francamente na **fase industrial**, a **cidade moderna** é um centro de trabalho, uma grande escola em que se podem educar, desenvolver e apurar os principais elementos do espírito e do físico do homem e uma fonte de poderosas energias sem as quais os povos **não progridem e não prosperam**. É das cidades modernas que partem os vigorosos **impulsos coletivos** e é nelas que se faz a coordenação dos **movimentos** e das **atividades** de uma nação (IBGE, 1942, p. 14). Grifos nossos

Esta afirmação representa um desejo “industrial” como elemento impulsionador do “sertão”, o que, ao exemplo de Chicago, poderia conduzir o estado de Goiás à contemporaneidade dos grandes centros, negando seu presente atrasado. As semelhanças dos casos, o norte-americano e o brasileiro, se faz tanto pela colonização do oeste pouco explorado (William Cronon considera a cidade americana mencionada como um portal para o oeste), quanto pela presença de cidades que almejam maior aglomeração populacional com muitos trabalhadores e com uma maior produção de bens, objetivando grandes ganhos econômicos.

O contraste entre o “natural” e o “edificado” se dá, primeiramente, pelo entendimento de que “atraso” é aquilo que não foi tocado pela mão humana, considerado como desperdiçado, inútil ou pouco aproveitado. Na direção oposta, há o “progresso”, que aponta adiante a um futuro industrial que submete, domina, ordena e ressignifica a natureza. Nas palavras de Godoy (IBGE, 1942), a cidade antiga é o palco dos privilegiados que se locupletaram com o trabalho escravo, tendo como principal trunfo a posse de vastas fazendas, tornando o espaço urbano o local de suas atividades culturais e de sua ostentação financeira. No novo destino de quem projeta uma nova apropriação do solo goiano, na década de 1930, a presença de um centro urbano e industrial (pelo menos na intenção) seria, seguramente, o ponto de partida para o desenvolvimento cultural e econômico de todo o estado.

De fato, a cidade de Goiânia acabou sendo construída a partir de 1933¹³. Como o engenheiro Godoy havia recusado a empreita de projetar a cidade, o interventor Pedro Ludovico Teixeira (1891-1979) contrata o arquiteto Attilio Corrêa Lima (1901-1943) que realiza os projetos, inicia a construção, mas rescinde contrato no ano de 1935, sendo substituído pelos

¹³ Decreto n.º 3.359, de 18 de Maio de 1933 (IBGE, 1942).

irmãos Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno (1910-1996 e 1911-1990, respectivamente), ambos engenheiros. Neste novo contrato, Godoy passa a ser o consultor de projetos, fazendo pequenas alterações no plano inicial de Corrêa Lima (Diniz, 2007, 2017; Manso, 2001). Assim, a construção original passa a contar com uma mistura de bulevares (herdados do modelo francês), com as cidades jardim (baseado no modelo inglês), ambos evocando ares de modernidade, embora trouxessem intrínseca contradição (Daher, 2009).

A ideia de natural e intocado promovia, na mente dos empreendedores, o sentimento de desperdício e abandono. Tanto que, em 1937 (em plena construção de Goiânia), o engenheiro Abelardo Coimbra Bueno relatava que a cidade se erguera “em vasta campina, inteiramente virgem, onde não se notava o menor vestígio da ação do homem”¹⁴. No tal sítio que abundava a fauna campestre como as perdizes (citadas apenas como alvos de caças), já havia, no momento em questão, uma população de 7.500 habitantes. Ao tratar do ritmo das construções, públicas e privadas, exalta o domínio do ser humano sobre a natureza, enaltecendo uma modernidade alicerçada em novos costumes urbanos cristalizados em edifícios como hotéis, boates e palácios. Seu irmão¹⁵ Jerônimo, no ano anterior, havia propagado em outro periódico do Rio de Janeiro que a nova capital goiana deveria ser o polo irradiador da aviação no país. A criação da nova cidade, segundo ele, possibilitaria fazer conexões com cidades dos estados de Mato Grosso, Pará e Acre, entre outros estados (Figura 7), propiciando ainda maior penetração no interior do Brasil. E, ainda em suas palavras, tal situação poderia trazer o tão sonhado “desenvolvimento” a áreas pouco habitadas e quase isoladas dos centros econômicos e urbanos.

É possível, de certa forma, perceber que uma iminente vocação urbana no centro-oeste era louvada e propagada como uma nova ordem urgente e fundamental. As construções iam avançando, tanto pelo esforço empreendedor dos Coimbra Bueno, quanto pelo comando político do interventor. A capital se consolida aos poucos, transformando os arredores, atraindo para Goiás novos desbravadores em busca de oportunidades. No final da década de 1940, acompanhando o geógrafo alemão Leo Waibel (1888-1951), Speridião Faissol (1923-1997) percorreu o estado de Goiás em três viagens (1946, 1947 e 1948). Tais jornadas foram realizadas por estradas e acessos rodoviários ou por avião e tinham o intuito de fazer o mapeamento populacional e vegetacional do estado. No ponto central de sua obra, publicada

¹⁴ Jornal do Brasil. Edição 00005 de 07 de janeiro de 1937. Fonte: Hemeroteca Digital- Fundação Biblioteca Nacional.

¹⁵ O Jornal. 02 de fevereiro de 1936. Fonte: Hemeroteca Digital – Fundação Biblioteca Nacional.

em 1952, está o Mato Grosso de Goiás (MGG) por sua exuberância e fertilidade de solos (Faissol, 1952).

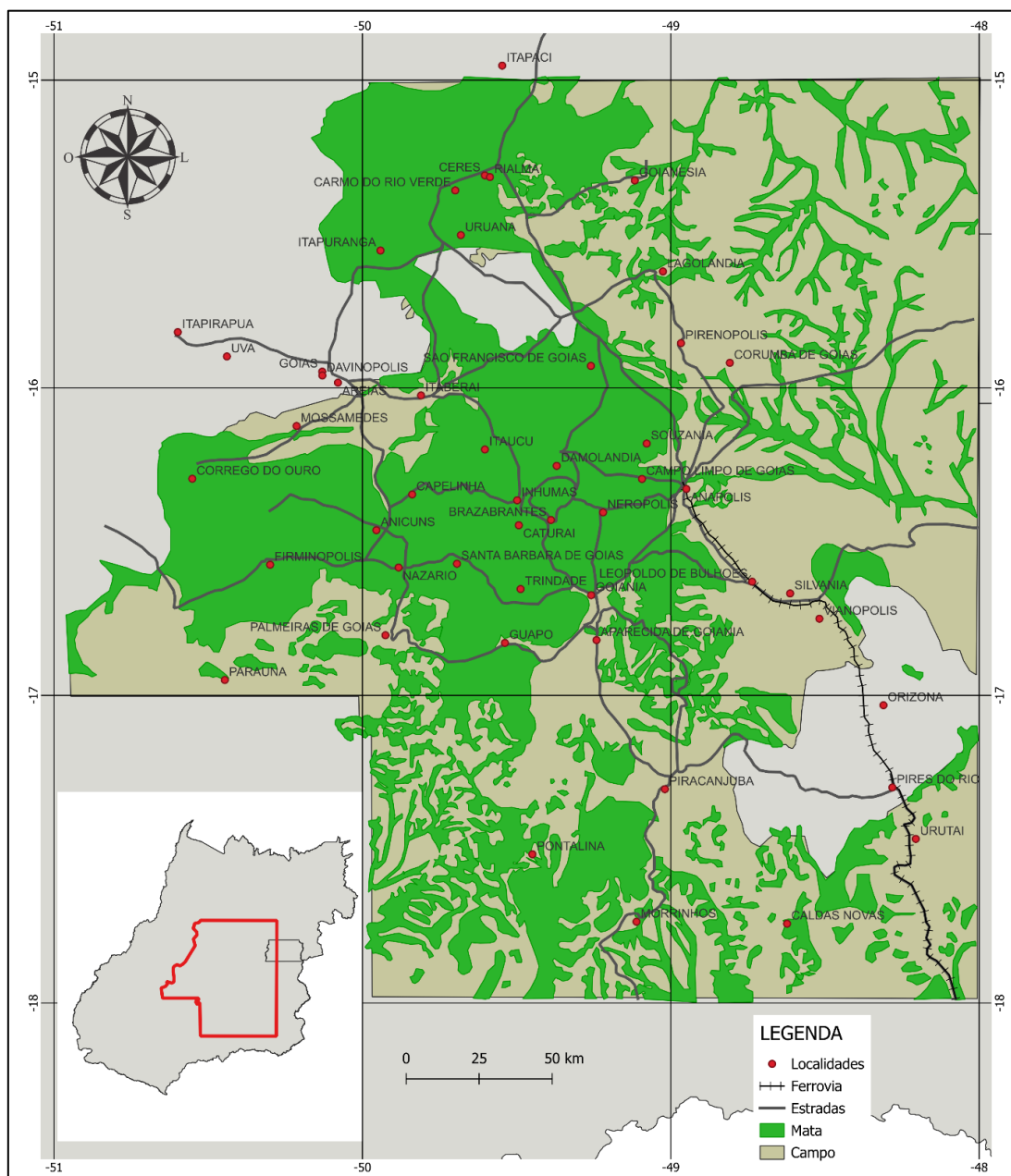
Figura 7 – Mapa de rotas aéreas e vias a partir de Goiânia – O Jornal- 02 de fevereiro de 1936.



Fonte: Hemeroteca Digital – Fundação Biblioteca Nacional

Uma importante distinção que aparece nessa produção é a de “matas” e “campos” (Figura 8). O primeiro termo se destaca pelas vastas florestas estacionárias e ciliares, enquanto o segundo designa o Cerrado. O geógrafo faz certo destaque ao que chamou de matas de primeira classe (cujo solo seria alcalino ou neutro, com maior concentração de húmus) e de segunda classe (solo com tendência para acidez, com pouco húmus e de baixa umidade). No período de suas visitas, parte das áreas florestadas de primeira classe já havia sido utilizada para a agricultura, tendo como indícios o tipo de solo analisado e a presença de alguns exemplares da palmeira guariroba, guardando, por vezes, traços de queimadas.

Figura 8 – Mapa de Vegetação de Speridião Faissol em 1952



Fonte: autoria própria adaptado de Faissol (1952)

Pode-se perceber uma certa empolgação em sua narrativa pela presença de migrantes que, segundo ele, eram, em sua maioria, provenientes dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Bahia. A dualidade “campo” e “mata” é reforçada pelo uso do solo. A mudança do tipo de produção econômica ocorrida em Goiás após a queda da mineração nos séculos XVIII e XIX se apropriara dos campos mais abundantes, possibilitando que o estado se tornasse uma região onde a população bovina acabou por superar, em quantidade, a humana (Campos, 2015). Em sua perspectiva, a atividade pastoril representava certo atraso por ser um trabalho pouco

“produtivo” e, de certa forma, “preguiçoso”, envolvendo poucos trabalhadores. Já a agricultura, por sua vez, era atraente, fazendo com que pequenos proprietários de terra ou aventureiros deixassem sua terra natal, vendendo o que tinham no intuito de adquirir novas propriedades (a preços mais baixos) para produzir alimentos. Essa atividade, segundo o seu relato, tinha como preferência a fertilidade das áreas de matas. Assim como Abelardo Coimbra Bueno, sua impressão sobre os traços do que chamou “progresso” se materializava em construções de um promissor hábito de vida urbana. Se, por um lado, as edificações antigas eram caracterizadas por moradias que, convenientemente, assumiam função de habitação e trabalho, por outro, a existência de estabelecimento comerciais e de pernoites (como hotéis e pensões) indicava uma transformação dos costumes nas vilas em transição para cidades.

Sua descrição cartográfica da vegetação predominante delimitou duas grandes regiões que se intercalam. É notável seu destaque sobre o MGG, ao que descreveu como “uma extensão contínua de matas”, que, por vezes, apresentava “algumas interrupções em pequenas áreas, que formam verdadeiras ilhas de ‘campo cerrado’ dentro da mata” (Faissol, 1952, p.33). Ainda relata que a paisagem acabou se transformando, especialmente, pela ação humana, onde o que chamou de “pioneiros” trouxeram consigo uma nova ordem econômica, que, na época em questão, acabara tendo uma predominância de um horizonte de lavouras de arroz, seguida pela produção de milho e de café. Nesse contexto, a perspectiva de Cronon (1991) pode explicar melhor o mecanismo desse pioneirismo (em contrapartida à visão de fronteira de Turner) pela interpretação que cidade e campo fazem parte de um mesmo mecanismo econômico. O movimento dessas engrenagens, segundo o autor, se dava pelos *boosters*, idealizadores que faziam “surgir” cidades do nada, atraindo produtores rurais que procuravam por melhores oportunidades de preços para seus produtos em um populoso mercado consumidor. Assim, tanto loteadores quanto lavradores apostavam em empreendimentos que pareciam promissores, como terras baratas que poderiam valorizar-se com o passar dos anos.

No caso goiano, um processo que Faissol (1952) cita é o do loteamento de terras devolutas que, segundo ele, é maior na região do MGG. A forma das propriedades oriundas desse parcelamento é o mais geométrico possível, buscando maior equidade de condições entre as glebas como, por exemplo, o acesso à água. As dimensões das fazendas variavam entre 50 e 500 hectares, sendo as menores porções localizadas na Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), havendo, também, diferença com relação às regiões de matas de primeira qualidade (menores e mais caras) e às regiões de campos (maiores e mais baratas). A respeito dos preços das terras, quanto mais próximo fosse a sede do município maiores seriam, sofrendo reduções

à medida que se distanciava em relação ao centro urbano. Um dado do ano de 1946, por exemplo, revela que o valor pelo alqueire, em relação a Goiânia, variava de Cr\$ 20.000,00 (próximo à sede do município) a Cr\$ 12.000,00 (um pouco afastado) e a Cr\$ 2.200,00 (muito afastado). As médias das demais cidades do MGG relatadas eram de Cr\$ 5.000,00, Cr\$ 3.500,00 e Cr\$ 2.000,00, guardadas as mesmas proporções. Ao se observar a pouca estrutura disponível nesse período (embora a cidade de Anápolis já contasse com acesso à ferrovia), é possível perceber uma influência de um otimismo com a capital. Por mais que houvesse certa igualdade de condições entre os municípios pela proximidade às terras férteis das matas, a fé numa “metrópole moderna” inflava os valores das propriedades rurais em seu entorno.

Há certa consonância com o que Cronon (1991) afirma sobre Chicago no sentido de que a promessa da “metrópole” ia transformando a paisagem, fazendo surgir boas oportunidades de negócios. De fato, tal ação acaba sendo um engenhoso sistema onde primeiro se projeta o futuro, depois se investe em atrair os visionários e, à medida que mais pessoas aderem a empreitada, maior acaba sendo a valorização fundiária, fazendo girar a roda, confirmando a “profecia” dos *boosters*. A construção de estradas para facilitar o escoamento dos produtos ou qualquer outra consolidação do que era entendido com marca do “progresso” fazia subir os preços das propriedades, fossem elas loteadas pelo estado ou por particulares. A natureza, então, empresta aos agentes transformadores recursos que favoreceriam ganhos financeiros progressivos, fazendo com que a realidade confirmasse o sonho.

3- As cidades projetadas, o campo produtor e as matas

De fato, a capital já havia materializado um espírito desenvolvimentista no estado de Goiás. Na base desse desenvolvimento, o planejamento urbano, pelo menos no que se refere a uma geometria linear com avenidas e ruas largas, poderia ser suficiente para imprimir, em pleno sertão goiano, ares de modernidade. Há vários fatores aos quais se pode atribuir a ideia de que as cidades coloniais brasileiras, de tradição portuguesa, não possuíam devido planejamento. Por um lado, pode-se entender que o senso comum preferia o modelo espanhol (mais geométrico) ao modelo orgânico das cidades históricas brasileiras (de Keller e Costa; de Souza, 2021). Com relação à antiga capital, a justificativa de sua mudança (inicialmente defendida para a região do rio Araguaia) estava na decadência econômica, na insalubridade e na dificuldade de transporte (Couto de Magalhães, 1938). Mais uma vez, a natureza capacitava a escolha, uma vez que bens naturais como madeira, argila, cal, pastagens, terras férteis e água em abundância (com

preferência a quedas para geração de energia) deveriam garantir melhor higiene e ganhos com a produção de alimentos ou bens de consumo, além de transporte facilitado dos produtos.

Nesse contexto de natureza inexplorada, o pioneirismo requeria um passo de fé. Muitos dos que vieram para o estado de Goiás com esperança em uma nova vida mais próspera vendiam suas propriedades em sua terra natal para adquirir maior quantidade de terras por menores preços. A maioria foi atraída pela CANG, mas não somente, pois houve migração para outras áreas dentro ou nas bordas do MGG. Era, então, necessário acreditar que os recursos e as condições trouxessem melhores benefícios num futuro não tão distante. Os apontamentos de Faissol (1952) destacam o perfil dos migrantes, que, em suas palavras seriam

(...) otimistas e estão dispostos ao trabalho, sendo pequeno o número dos que desistem ou abandonam a colônia, depois de algum tempo.

Em geral, poucos anos depois a sua vida se transforma completamente, e eles às vezes já têm certo conforto. Os mais antigos possuem casas, plantam legumes, frutas, etc., e a maior parte dentre os recém-vindos tem um aspecto muito melhor, depois do primeiro ano (Faissol, 1952, p. 89)

Segundo seus relatos, a CANG era um polo situado no município da antiga capital (cidade de Goiás), tendo seus limites entre os rios das Almas e São Patrício, o divisor de águas dos rios Areias e Ponte Alta, até a confluência do rio Verde com o Rio das Almas. Se, de fato, o engenheiro Carlos Haas¹⁶ não fora atendido pelo governador Pedro Ludovico Teixeira na escolha do local (ver Dutra e Silva; Martins; Dutra e Silva, 2024; Mendonça, 2009), anos mais tarde, puderam ser vistas as movimentações de um novo centro urbano na região descrita por seu “Memorial Hass” de 1931. As confluências dos rios citadas, bem no meio das matas daquelas terras em que ele afirmou serem, talvez, as mais férteis do país, receberam a CANG, que, nos tempos das visitas de Faissol, agitava-se e crescia. Um dos fatores que impulsionava tal agitação fora a construção da estrada ligando esse ponto à cidade de Anápolis. Tal ligação possibilitava tanto o abastecimento de bens que chegavam pela ferrovia aos colonos, quanto o escoamento da nova produção agrícola para zonas mais povoadas em sentido oposto. A conclusão da obra da estrada deu-se no ano de 1944, quando havia, segundo Faissol, apenas 10 famílias na colônia. Os números seguintes foram de 1600 pessoas em 1946, 2000 pessoas em

¹⁶ O engenheiro defendeu a mudança da capital para a região da confluência entre os rios Uru/Verde com o rio das Almas em 1931 em artigo publicado no jornal Voz do Povo, sediado na cidade de Goiás, sob o título “Memorial Hass”. O interventor Pedro Ludovico não escolheu a região proposta, mas adotou parte de seus apontamentos para redigir o contrato do projeto de Goiânia. Não foi encontrado nenhum outro documento relativo ao engenheiro Carlos Haas.

1947 e, no momento quando o livro estava sendo escrito (por volta de 1952), já havia em torno de 10.000 pessoas (Faissol, 1952).

O plano da colonização da CANG impunha certas condições e objetivava certos resultados. O primeiro, era o de fixar o homem na terra, promovendo a rotação de culturas e não a de lugar, sendo que a segunda se dá pela procura por novas zonas ainda férteis após a exaustão do solo primeiramente ocupado. Além disso, pensava-se numa “agricultura moderna” de alta produtividade em vez da subsistência simples e nada comercial. Para isto, era necessário criar mecanismos suficientes não só para atrair trabalhadores, mas também para modelar o espírito empreendedor dos que chegavam. Neste sentido, o projeto de uma cidade, em vez da espera por uma ocupação espontânea, figurava como um esforço necessário para o desenvolvimento ordenado. Sobre isso, Faissol diz que

A sede da colônia deverá ser uma cidade com o nome de Ceres e tem um **plano urbanístico** bem organizado. Nesta cidade haverá diversões para os colonos, além de escolas profissionais e um hospital, que aliás já está em pleno funcionamento, prestando inestimáveis serviços à toda a população (Faissol, 1952, p. 90) grifos nossos.

Ao se observar o plano urbanístico da cidade de Ceres (Figura 9), é possível verificar uma proposta mais racional da apropriação do sítio. Embora não tenha sido encontrada a planta original, o projeto é composto por uma avenida em anel que delimita o perímetro urbano, duas avenidas maiores nos sentidos leste-oeste e norte-sul e quadras retangulares alternadas por quadras trapezoidais ou triangulares. Tal disposição de quadras se dá pelo posicionamento do centro cívico institucional no encontro das avenidas principais, de onde partem outras quatro avenidas em diagonal. É possível verificar uma porção considerável de áreas verdes e institucionais.

O traçado definido pela empresa F. Saturnino Rodrigues de Brito foi, de acordo com o relato do agrimensor Philemon Justiniano Ribeiro (? - 2007)¹⁷, parcialmente modificado por ele, mantendo o conceito do traçado original. Ele cita (em áudio obtido) que os pioneiros se “encantaram” com as ruas largas, algo ainda pouco visto no estado. Segundo ele, a cidade de Anápolis, que já estava mais estruturada economicamente na época, possuía ruas estreitas, possivelmente pelo desejo de obtenção de lucro com maior aproveitamento de áreas vendáveis. Com relação à importância do projeto, o legado dos Saturnino de Brito já se consolidara no país, começando pelo pai (1864-1929), que foi um dos precursores da engenharia sanitária e do

¹⁷ De acordo com entrevista gravada por Sandro Dutra e Silva (arquivo pessoal).

urbanismo no Brasil (Bertoni, 2015; Faria, 2015; Oliveira; Souza, 2016), tendo sua continuidade com o filho (1899-1977), que manteve um trabalho notável na primeira metade do século XX, participando ativamente de projetos e de conselhos de urbanismo e engenharia¹⁸.

Figura 9 – Plano Urbanístico de Ceres



Fonte: Google Satellite.

O agrimensor Philemon Ribeiro, que se formou na Escola Agrícola de Lavras na turma de 1938/2 (Lemos, 2019), relatou que foi primeiro para a cidade de Anápolis com interesse de chegar ao estado do Mato Grosso. Conheceu Bernardo Sayão (1901-1959) em Goiânia e foi contratado por este para trabalhar como chefe dos agrimensores na CANG. Pelo reconhecimento de seu trabalho, foi contratado para realizar o plano urbanístico de Goianésia (Figura 11). Ao serem observados os dois projetos, é possível notar certa semelhança. A malha urbana, por exemplo, também é circundada por uma avenida. Se em Ceres o formato do anel é mais irregular ou orgânico (por conta da topografia e de cursos hídricos), em Goianésia o traçado circundante é bastante regular (ovoide). A configuração das ruas forma quadriculas perfeitamente cartesianas, orientadas segundo eixos norte-sul e leste-oeste. De forma semelhante, alguns eixos em diagonal partem de praças centrais que também são cortadas por uma avenida no sentido norte-sul.

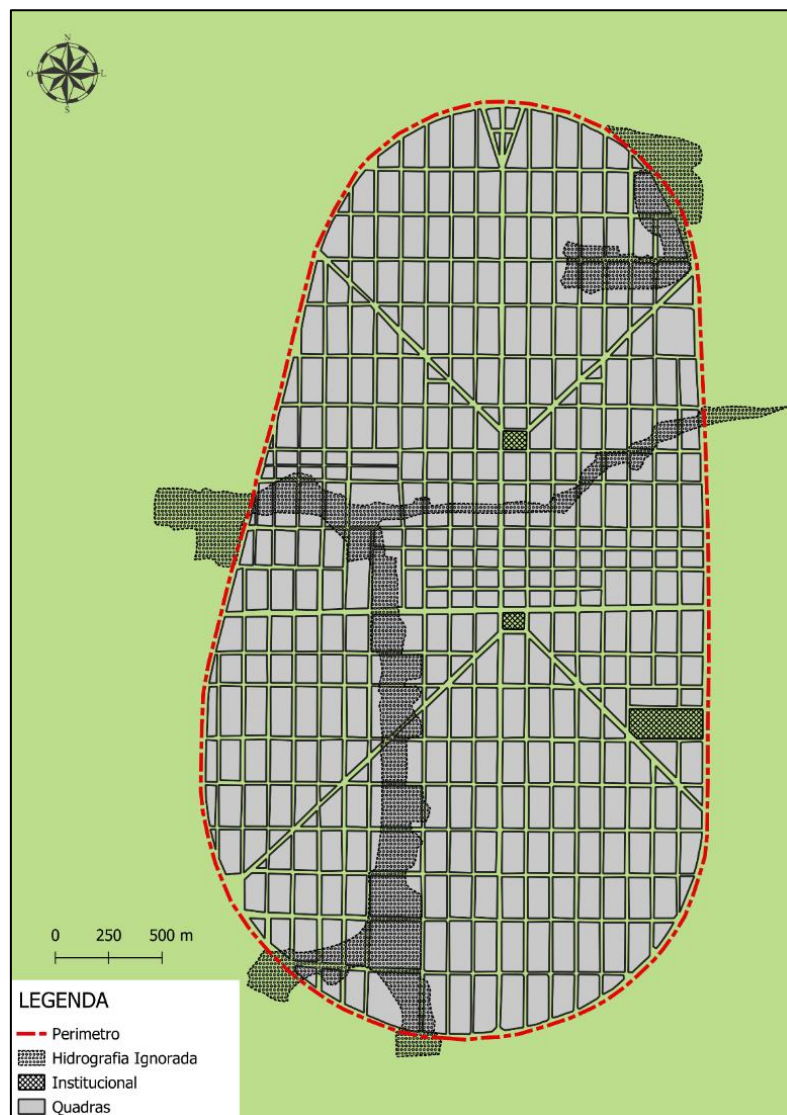
¹⁸ Informações obtidas de exemplares da revista “O Cruzeiro” em edições de 1941 e 1951, “Revista Municipal de Engenharia” em edições de 1941, “Revista Brasileira de Engenharia” de 1942 e “Revista de Arquitetura” de 1940.

Figura 10 – Anúncio da empresa F. Saturnino Rodrigues de Brito



Fonte: Revista Brasileira de Engenharia (1942)

Figura 11 – Plano Urbanístico de Goianésia



Fonte: Google Satellite

Neste traçado, quando visto em imagem de satélite, percebe-se que, na atualidade, existem grandes áreas vazias ou quadras recortadas por massas arbóreas que indicam cursos hídricos, os quais foram possivelmente ignorados no projeto original. Há, também, formações de represas nesses referidos grandes espaços. Isto indica que o ímpeto ordenador desta malha urbana não ignorou somente a topografia (embora haja leve inclinações de terreno), mas a presença de nascentes e córregos também. Se no presente pode-se julgar que a natureza venceu certas disputas pelo registro de vegetação no interior de quadras e por grandes vazios, no momento em que se desenvolvia o projeto, sugere-se que tais elementos naturais deveriam se submeter à “geometria do desenvolvimento”.

Nas décadas de 1940 e 1950, pelo menos no que se pode extrair dos relatos de Speridião Faissol, sugere-se que o “sertão” (ou *hinterland*) desejava ser “metrópole”. Neste sentido, a ideia seria se representar nem tanto pelo termo de um grande centro urbano bastante povoado, mas por uma região que podia trocar seus hábitos rurais por um cotidiano um pouco mais agitado, onde as ruas pudessem promover maior movimentação comercial na medida em que atraía cada vez mais moradores e viajantes. Além disso, não era a aglomeração espontânea sertaneja que se pretendia louvar, mas o chão traçado a instrumento preciso, as ruas abertas como largas estradas prontas a receberem veículos no seu leito e novas construções em suas margens. Se uma grande cidade ainda não era a realidade desta região, pelo menos a presença de pequenos pontos bem projetados sob traçados rígidos teria a capacidade de romper com o tempo lerdo da antiga agropecuária que manteve em pé grandes extensões de matas em regiões de solos férteis. Para que o campo se transforme, esses empreendimentos tornam-se necessários, pois solidificam a urgência urbana desse século.

4- O desenvolvimento urbano de Anápolis, a venda de lotes e o papel da natureza

Diferente de Ceres e Goianésia, a cidade de Anápolis seguiu o caminho “natural” das cidades do centro-oeste brasileiro. Segundo Faissol (1952), o povoamento da região iniciou-se pelas rotas entre municipalidades com produção aurífera desde o século XIX, sendo ponto de passagem entre as cidades de Goiás, Pirenópolis, Jaraguá e Corumbá. Alguns dos que faziam tal rota acabaram se assentando às margens dos ribeirões das Antas, Lavapés e João Daí (que terá sua importância logo adiante). Os apelidos da localidade “Cabeceira das Antas” e “Campos Ricos” denotam o que Cronon (1991) define como “primeira natureza”, onde a paisagem natural, esculpida e florestada pelos processos das transformações de longas eras, define pontos de referências com pouca interferência humana, servindo de marcos a viajantes e moradores

das circunvizinhanças. Segundo o mesmo Faissol (1952), o que atraiu os primeiros moradores não foi a Mata (MGG) nas proximidades da cabeceira do ribeirão das Antas, essa era uma barreira que, pela sua dimensão e exuberância, representava mais obstáculo que riqueza. Foram os “Campos Ricos” que, naquele momento inicial, atraíram os migrantes pela facilidade de manejo, riqueza em caças e pela proximidade às águas.

Ele também cita que a cidade e a capital não tinham rivalidade entre si, mas, como as mais importantes do estado na sua opinião, se completavam, sendo a primeira pelo papel econômico e a segunda pela vocação político-administrativa. O surgimento de Goiânia, além da Marcha para o Oeste, já havia transformado a rotina de Anápolis, ou seja, a sua criação trazia traços de “modernidade” no estado, inaugurando ações desenvolvimentistas em solo goiano (Dutra e Silva, 2017). O Decreto-lei 3.059 de 1941¹⁹ instituía a criação de colônias agrícolas e, em 1944, foi concluída a construção da estrada que ligava Anápolis (e não Goiânia) à CANG. A partir desse momento, a interligação com a ferrovia (que chegou em 1935) permitia a distribuição dos produtos agrícolas ao sudeste do país, tendo a cidade como entreposto de beneficiamento e distribuição. Até mesmo a nova capital dependia dessas relações comerciais, tendo ligações por rodovias com o sul e o sudoeste do estado.

No final dos anos 1940, as duas cidades goianas tinham muito mais esperança em uma modernidade que se construía aos poucos do que uma efetiva concretização dos benefícios do século XX. Se a capital exalava os traçados retilíneos e a setorização do tão atual urbanismo francês (embora não tivesse o domínio econômico do estado ainda), as ruas estreitas e não pavimentadas de Anápolis contrastavam com os movimentos de trabalhadores e grãos que agitavam armazéns e vagões. Antes que os ares de urbanidade moderna se solidificassem, eram os trilhos que inspiravam as mudanças. Uma filmagem cuja data referida é o ano de 1948 (Figura 12) mostra, entre outras vantagens louvadas, uma fazenda (denominada Lagoa Formosa) que possuía uma estação junto à ferrovia, o que possibilitou a instalação de uma serraria e uma olaria, sendo possível, também, visualizar trabalhadores produzindo rapadura e um curral com gado reunido. Se a ideia de “progresso” e “desenvolvimento” tem no “sertão” uma barreira a ser transposta, tendo no símbolo da transformação a urbanização,

¹⁹ Brasil. Decreto-lei 3.059, de 14 de fevereiro de 1941.

Acessado de: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3059-14-fevereiro-1941-413001-publicacaooriginal-1-pe.html>, no dia 11/03/2025 às 18:14.

antagonicamente, as áreas rurais representavam o “atraso”. Desta forma, a “metropolização” almejada transformaria a natureza, a paisagem e o uso do solo ao seu redor, inclusive do campo.

Para Cronon (1991), ao voltar ao passado, não há distinção entre rural e urbano, nem tampouco existe a ideia do que isso representa. Há, no entanto, as marcas que a paisagem evidencia e que, na maioria das vezes, dão nome à região onde surgirá o novo centro. Além disso, as regiões possuem complexidade como as linhas nem tão bem definidas entre florestas e campos de gramíneas, entre rochas e cascalhos ou rios e lagos. Esta é a “primeira natureza”, que indica que a história do lugar já estava sendo contada bem antes do lançamento das fundações da “metrópole”. Ele afirma que a cidade nasce do sonho e do desejo de seres humanos que a profetizam sobre o solo de uma localidade. Neste caso, os pequenos assentamentos que surgiam modestamente junto à cabeceira do ribeirão das Antas, cujo nome acaba se referindo não só ao relevo, mas também à fauna que possivelmente ocupava tal paisagem, poderiam muito mais se diluir nesse horizonte natural do que representar uma fronteira entre natureza e edificação.

Figura 12- Frame de vídeo promocional de Anápolis em 1948, fazenda Lagoa Formosa



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=m1BTzVJzTC0>

A “metrópole” desejada, elemento muito valorizado no mundo industrializado do século XX, também definida (entre outros elementos construídos) como a “segunda natureza” por

Cronon (1991), era uma negação à “primeira natureza”. Esta, por sua vez, desempenhava duplo papel, podendo ser encarada como barreira ou como região que oferece boas oportunidades. No caso dos “Campos Ricos”, há uma série de fatores que podem ser apontados como impulsionadores de desenvolvimento. O primeiro se dá pela criação de uma cidade *ex nihilo* projetada para ser capital, apoiada no urbanismo francês a partir de 1932 e que já tomava forma no final dos anos 1940. O segundo, se dá pela chegada da ferrovia em 1935. E o terceiro é a “Marcha para o Oeste” de Vargas, que institui a criação de Colônias Agrícolas a partir de 1941. Tal conjunto de ações permitiu que fosse tirado proveito da atenção sobre a região, o que promoveu a transformação na rotina das fazendas, abriu novas ruas e ergueu edifícios.

As ruas estreitas e não pavimentadas de Anápolis não foram suficientes para arrefecer o ânimo de Speridião Faissol com a cidade. Se a “segunda natureza” ainda não estava “adequada” às necessidades dos novos tempos, a agitação de migrantes e as projeções que a economia fazia suscitar o animavam com relação ao sucesso vindouro. Ele relata que:

Atualmente está se desenvolvendo uma nova zona comercial nesta parte da cidade, a fim de atender ao movimento comercial dos pioneiros, que às vezes, nem sequer passam pelo centro da cidade. Pensões e hotéis também estão aparecendo em grande número; alguns deles são considerados como de boa qualidade.

Não há propriamente uma zona comercial na cidade, embora haja um trecho onde as casas comerciais se concentram mais (na avenida Antônio Carlos²⁰ e entre esta e a praça da Prefeitura).

Neste trecho da cidade está reunida mais de metade das casas comerciais, inclusive as mais importantes.

Do outro lado do córrego Antas está se desenvolvendo um novo bairro, o “Bairro Jundiaí”, com um bem traçado plano urbanístico em franco desenvolvimento (Faissol, 1952, p. 49).

O bairro citado estava sendo erguido nas proximidades do córrego João Daí (anteriormente citado), por isso o nome Jundiaí. O projeto apresentava o modelo de urbanismo inglês, um contraponto ao modelo francês (Choay, 2015) adotado em Goiânia (exceto pelo Setor Sul criado pela equipe de Armando de Godoy), Ceres e Goianésia e foi realizado por João Alves de Toledo no início da década de 1940 (Cabral; Valva, 2020; Máximo; Trevisan, 2024). Foram encontradas publicações do jornal *Lavoura e Comércio*, sediado na cidade de Uberaba-MG, divulgando o novo projeto na década de 1940 (Figura 13). Numa publicação de 1944, o título “O plano de urbanização de Anápolis – o memorial apresentado pelos técnicos”²¹ descreve que o interventor Pedro Ludovico Teixeira nomeou Joaquim Câmara Filho como prefeito da cidade com o intuito de acelerar o processo de adequação da infraestrutura da cidade,

²⁰ Atualmente, a rua Antônio Carlos se chama rua Manoel Dabadia.

²¹ *Lavoura e Comércio* – Uberaba-MG – edição de 23 de novembro de 1944

pois ainda não havia abastecimento de água potável, coleta de esgoto e pavimentação. É relatado que foi produzido um material técnico com mais de quarenta e seis páginas datilografadas e vinte e duas plantas de projetos. O comando estaria a cargo do urbanista João Alves de Toledo e contaria com a participação de outros engenheiros e técnicos. A publicação do mesmo jornal no ano de 1945 traz na matéria o título “Bairro Jundiáí, de Anápolis, um golpe de civilização! O maior plano urbanístico do Brasil Central, depois do milagre da beleza de Goiânia”²². Outra de 1946 apresenta “Anápolis forja de progresso”. Nessas divulgações, o projeto urbanístico do bairro Jundiáí é apresentado como um instrumento de “modernização”, oferecendo garantias de um sucesso urbano apresentado por ruas largas para melhoria do tráfego, áreas apropriadas para o comércio de bens e mais de mil lotes que poderiam ser adquiridos em prestações.

Figura 13 – Propaganda do Bairro Jundiáí publicada no jornal Lavoura e Comércio em 25/06/1946



Fonte: Hemeroteca Digital

²² Lavoura e Comércio – Uberaba-MG – edição de 28 de setembro de 1945.

Foram encontradas citações do novo bairro em outros periódicos de outros estados. O jornal “A Manhã”, do Rio de Janeiro, cita, em 28 de novembro de 1944, que a Sociedade Imobiliária de Anápolis estava construindo

(...) uma cousa (sic) verdadeiramente admirável e merece ser comentada com frequência e calor. O “Jundiaí” é um prolongamento da cidade, da qual já faz oficialmente parte integrante e situa-se no ponto mais saudável de Anápolis. Iniciada há pouco menos de um ano, vai sobremaneira adiantada sua construção, como adiantados vão os estudos iniciais de canalização de água, serviços de esgotos, iluminação pública e pavimentação do bairro.²³

O termo “Nova Anápolis” associado ao projeto do bairro apresenta uma certa dualidade, onde se toma emprestado o nome da cidade sede para sustentar a criação de um anexo, mas com ares de uma nova municipalidade de acordo com diretrizes de um novo urbanismo emergente. Seria um projeto complementar, mas poderia ser uma nova “metrópole” que, neste caso, não substituiria o antigo povoamento, mas o elevaria ao estado de centro urbano qualificado às necessidades industriais e comerciais. Informações como “moderno”, “progresso”, “civilização”, entre outros termos, se contrapõem à ideia de natureza herdada e reafirmam as vantagens de uma “segunda natureza” ajustada às necessidades daqueles que estão a empreender. Cronon, (1991) trata esses divulgadores com *boosters* (anteriormente citados) que ajustam seus discursos para fazer caber questões como a fertilidade do solo, a facilidade de transporte e outras combinações que as regiões propiciam para garantir que a “metrópole” traga aos investidores sucessos financeiros. Nesta propaganda, promessas de bem-estar com serviços de infraestrutura adequados, áreas de lazer e locais de moradia confortáveis se apoiam em um planejamento divulgado com um benefício admirável.

No processo da criação de cidades, trazendo consigo o se ajustar ao século XX, transforma-se a paisagem, não somente no ambiente urbano. É, pelo menos à primeira vista, perceptível a diferença entre urbano e rural, pois supõe-se que a urbanidade acaba na linha onde se interrompe a pavimentação das vias, a iluminação dos postes e a sequência de edificações. No entanto, as alterações da paisagem se desenvolvem em um horizonte mais amplo. No caso da região destacada, ações, coordenadas ou não, mudam as relações sociais, atraem pessoas, se apropriam de elementos naturais e desencadeiam um processo onde a “rua”, a “roça” e a “currutela” são parte de uma roda que gira e se transforma.

²³ A Manhã – Rio de Janeiro – Edição de 28 de novembro de 1944

5- Considerações Finais

É certo dizer que os pioneiros, pelo menos os que se dispuseram a resistir aos percalços das incertezas e permaneceram, conquistaram seu objetivo inicial de melhorar sua condição, ao menos com relação aos bens, especialmente os imóveis. Também, não se abandona a ideia de que o projeto urbano trouxe benefícios como a ordenação dos espaços, a construção de infraestrutura mínima e a garantia de certo bem-estar aos cidadãos. Desta forma, esta análise não pretende desqualificar os esforços do passado em criar centros urbanos planejados, tendo como embrião o projeto da cidade de Goiânia. É importante destacar que o estado de Goiás, com atenção especial à região do MGG, herdou dos pioneiros conquistas importantes, as quais foram possíveis graças à aventura de buscar no incerto a garantia de uma “vida melhor”.

O ponto de vista de Speridião Faissol com relação ao processo de ocupação humana na região do MGG pode ser, em certa parte, uma representação da visão da sociedade do sudeste brasileiro que, no período de sua observação, criava uma distinção rígida entre o que se considerava “civilização” e o que se considerava “sertão” ou “*hinterland*”. Ao se louvar a migração de regiões mais povoadas do país em direção a Goiás, especialmente às áreas de matas, pode-se perceber que a mudança do estado “selvagem” do oeste do Brasil (o próprio termo “Marcha para o Oeste”) era algo desejável. E o oposto ao estágio natural (embora houvesse povoamento nas regiões há séculos) era a urbanização. Mas não seria uma transformação a partir do modelo de cidade tradicional, pois sua sustentação inicial que era a mineração não oferecia vantagens no momento estudado. A pecuária, atividade que tornou possível a manutenção dos povoamentos até então, era vista como atrasada e ineficaz.

Então, a agricultura, que na época era desaconselhada em região de campos, passa a ser incentivada nas áreas de matas, pois os solos que as mantiveram eram dotados de fertilidade. Era necessário ocupar, parcelar, desmatar, queimar, plantar e vender os produtos da terra. Nesse processo, a ocupação apenas das regiões rurais não poderia ter a eficiência necessária pois as distâncias entre propriedades e a falta de polos para reunir e distribuir os bens poderia não efetivar as relações comerciais. Era necessária a presença de centros urbanos que, além de criar mercados consumidores, facilitaria a dinâmica do armazenamento, do beneficiamento e do transporte aos centros mais populosos. Entretanto, não eram quaisquer cidades que se desejava construir, mas aquelas ajustadas aos novos tempos, as que poderiam industrializar o centro-oeste do Brasil e proporcionar a construção de estradas e ferrovias para acessar as maiores distâncias, além de permitir o melhor aproveitamento do transporte aéreo.

É um processo bivalente, onde o campo produtor atrai pessoas, as estradas possibilitam os acessos a locais mais longínquos e isolados e, estas relações acabam produzido aglomerações que vão se fortalecendo e, ao se fortalecer, promovem melhorias na agricultura e na pecuária nas imediações. A cada avanço, a zona urbana alavanca a zona rural e vice-versa. Estas ações podem suscitar a visão utilitarista da natureza, onde, desde que se justifique o ganho econômico ou o avanço do que se chamou “progresso”, pode-se apropriar de qualquer bem natural sem se preocupar com a sua importância mais ampla, como é o caso das matas, ou até dos campos menosprezados por Faissol. Ao mesmo tempo, a adoção de um modelo específico de cidade pode mascarar os reais objetivos de sua utilização, pois a urbanização do século XX procurou resolver problemas causados pela industrialização, buscando promover a melhor relação entre a sociedade e o meio onde ela se instala. Assim, apenas a adoção de um traçado que remete à ideia do urbanismo contemporâneo pode não ter a mesma eficácia das propostas originais dos utopistas, mas pode representar uma justificativa para a venda de lotes e a aplicação de intenções políticas.

As paisagens que vemos na atualidade são o resultado de ações do passado, não somente nas cidades, mas também ao redor. Tanto os campos quanto as matas foram, ao longo dos anos, subjugados a processos que podem, em certa perspectiva, ser considerados bem-sucedidos ao se adotar um ponto de vista da ocupação de uma área que outrora era pouco habitada e que mantinha-se em semelhança do seu estado “original”. É fundamental discutir sobre as ações humanas em relação ao meio ambiente, buscando compreender as suas repercussões na atualidade e refletir sobre possíveis caminhos menos impactantes para o futuro.

CAPÍTULO 3

O Cerrado, as matas e as áreas verdes: as transformações da paisagem de Anápolis-GO e o papel da natureza no planejamento urbano (1957-1977)

The Brazilian Cerrado, the woods, and the green areas: the landscape transformation of Anápolis and the role of nature in the urban planning (1957-1977)

Anderson Dutra e Silva

Patrick Thomaz de Aquino Martins

Sandro Dutra e Silva

RESUMO

O presente estudo investiga o processo de desenvolvimento urbano e industrial de Anápolis (GO), entre 1957 e 1977, à luz da História Ambiental. A partir da criação de Goiânia nos anos 1930 e do impulso da Marcha para o Oeste na década de 1940, observa-se uma transição do modelo rural para um projeto urbano-industrial que buscava alinhar Goiás à ideia de desenvolvimento nacional. Anápolis, favorecida por sua localização estratégica entre Goiânia e Brasília, consolidou-se como polo logístico e, posteriormente, industrial com a criação do DAIA. Entretanto, o crescimento populacional acelerado e a pressão por infraestrutura revelaram contradições entre planejamento e realidade urbana. A urbanização seguiu uma lógica economicista, priorizando loteamentos, vias e edificações, frequentemente em detrimento de elementos naturais, como cursos d'água e áreas alagadas, vistos como entraves ao "progresso". A análise de mapas, leis e reportagens da época demonstra como o discurso desenvolvimentista justificava a transformação da paisagem e a subordinação da natureza à racionalidade urbana-industrial. Conclui-se que, enquanto o polo industrial foi concebido de forma planejada, a cidade consolidada careceu de adequações estruturais, enfrentando problemas ambientais e urbanos. Assim, a segunda natureza – construída – sobrepôs-se à primeira, natural, na tentativa de moldar Anápolis como cidade moderna e industrial, mesmo que em descompasso com sua realidade territorial e ecológica.

Palavras-chave: história ambiental; Anápolis; desenvolvimento populacional; meio ambiente.

ABSTRACT

This study investigates the process of urban and industrial development in Anápolis (GO), between 1957 and 1977, through the lens of Environmental History. Beginning with the creation of Goiânia in the 1930s and the impetus of the March to the West in the 1940s, a transition is observed from a rural model to an urban-industrial project aimed at aligning Goiás with the idea of national development. Anápolis, favored by its strategic location between Goiânia and Brasília, was consolidated as a logistical hub and, later, as an industrial center with the creation of the DAIA. However, accelerated population growth and increasing pressure for infrastructure revealed contradictions between planning and urban reality. Urbanization followed an economic logic, prioritizing subdivisions, roads, and buildings, often at the expense of natural elements, such as watercourses and wetlands, which were seen as obstacles to "progress." The analysis of maps, laws, and newspaper reports from the period demonstrates how the developmentalist discourse justified landscape transformation and the subordination of nature to urban-industrial rationality. It is concluded that, while the industrial park was conceived in a planned manner, the consolidated city lacked structural adjustments, facing both environmental and urban issues. Thus, the second nature – the built one – overlapped the first, natural one, in an attempt to shape Anápolis as a modern and industrial city, even if out of step with its territorial and ecological reality.

Keywords: Environmental History; Anápolis – Brazil; population development; Environmental.

1- Introdução

O urbanismo introduzido no estado de Goiás por Atílio Corrêa Lima com a criação de Goiânia na década de 1930 (Campos, 2002; Chaul, 2009; Corrêa Lima, 1937; Di Almeida, 2011; Diniz, 2007, 2017; Manso, 2001), era também a marca de um processo político-econômico tanto de apropriação do centro-oeste brasileiro na primeira metade do século XX (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019, 2020; Dutra e Silva; Dutra e Silva; Della Giustina, 2018; Dutra e Silva; Martins; Dutra e Silva, 2024; Dutra e Silva, 2017; Dutra e Silva; Franco; Drummond, 2017), quanto de ajuste ao modelo de “modernidade” que se baseava em “metrópoles industriais”. Neste contexto, a dualidade entre o urbano e o rural ou entre a “civilização” e o sertão representava ideias de desenvolvimento nos primeiros e atraso nos segundos. Sendo assim, as cidades que pudessem materializar os símbolos desta emergente “industrialização” seriam o antídoto para uma natureza obsoleta e não ajustada às necessidades de consumo e ganhos econômicos.

Embora a relação entre rua e fazenda tenha uma ligação afetiva para a população goiana (o estado se destaca pelo agronegócio e pela relação com a música sertaneja) (Santos; Rodrigues, 2020; Vettorassi; Ferreira; Sofiati, 2021), a construção de uma capital através da abordagem do urbanismo francês (Corrêa Lima, 1937; Diniz, 2007, 2017; Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019; Dutra e Silva; Martins; Dutra e Silva, 2024) consolidaria os intentos de domínio territorial de Getúlio Vargas (Dutra e Silva, 2017) nas preocupações sanitárias e no impulso empreendedor de Pedro Ludovico Teixeira²⁴ (Campos, 2002), lançando-se a pedra fundamental que representaria a semente dos novos tempos em campo de obsolescências.

O bucólico em meio urbano, mesmo tendo as áreas produtoras como principal fonte de renda, não seria o reflexo da natureza local, mas de uma outra, importada, que refletisse uma racionalidade, guiada por seus idealizadores. Corrêa Lima, autor do projeto da capital goiana, se orgulhava dos espaços destinados às áreas verdes que, segundo ele, seriam o pulmão da desejada “metrópole” (Corrêa Lima, 1937). Este era também um sonho industrial, mesmo que dessincronizado com a história da industrialização pois a produção de bens de consumo era pouco relevante no Brasil da década de 1930 em relação à Europa e aos Estados Unidos, na medida em que representava o urbanismo progressista da formação do arquiteto. Tal movimento, que surgiu a partir de utopistas e se consolidou no trabalho de arquitetos, buscava corrigir os erros que as indústrias causaram às cidades europeias, especialmente, no século XIX,

²⁴ Interventor escolhido por Getúlio Vargas para governar Goiás em 1930 e idealizador da criação de Goiânia.

pois as chaminés tornaram seus ares esfumaçados e o alto povoamento contaminou mananciais com dejetos humanos (Choay, 1999, 2015).

Assim, a nova capital de Goiás acabou desempenhando um papel muito importante para a consolidação de uma mentalidade “desenvolvimentista”, onde se apostou no parcelamento de terras cultiváveis e na criação e no desenvolvimento de cidades (Faissol, 1952). À medida que novo centro urbano “moderno” (Diniz, 2007, 2017; Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019; Dutra e Silva; Dutra e Silva; Della Giustina, 2018; Dutra e Silva; Martins; Dutra e Silva, 2024) é construído e a Colônia Agrícola de Goiás (CANG) é estabelecida, a cidade de Anápolis se afirma como um polo capaz de receber a produção agrícola da região do Mato Grosso de Goiás (MGG) e distribuí-la às regiões consumidoras dentro e fora do estado (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2020; Dutra e Silva, 2017; Faissol, 1952). A partir de 1957, com a abertura da rodovia que ligaria à nova capital federal, vê-se um novo impulsionador de desenvolvimento na região, fornecendo mão de obra, materiais e mantimentos à sua construção (Dias, 2011). Nos anos 1970, com a inauguração do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA)²⁵, a cidade passa a representar um papel importante para a industrialização do estado.

Com fundamentação em pressupostos da História Ambiental (Worster, 1991), este estudo tem por objetivo entender como os ideais de desenvolvimento urbano e de crescimento econômico baseado no aumento populacional interferiram nas questões ambientais e nas formas de ocupação de áreas de natureza (Cronon, 1991) ao longo dos anos em Anápolis. As pesquisas foram baseadas em planos diretores e legislações urbanas, publicações em jornais (através da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e do acervo do Museu Histórico de Anápolis) e em imagens de satélite e ortofotos.

2- A Natureza do Desenvolvimento

A partir da construção e consolidação de Goiânia como nova capital de Goiás, o estado poderia substituir sua vocação rural por uma outra, urbana e industrial. Porém, as primeiras décadas foram marcadas por um desenvolvimento lento, pelo menos mais vagaroso do que desejavam os protagonistas de sua criação. Para Pedro Ludovico Teixeira, a cidade irradiaria desenvolvimento de si para todo o estado através de seu sistema rodoviário. Armando de Godoy²⁶ acreditava que é “das cidades modernas que partem os vigorosos impulsos coletivos e

²⁵ Inaugurado em 9 de novembro de 1976 (FIEG, 1976).

²⁶ Armando de Godoy foi um engenheiro com atuação no urbanismo que teve papel importante no início do planejamento de Goiânia, substituindo Attilio Corrêa Lima a partir de 1935, passando a ser consultor da empresa Coimbra Bueno & Cia. Ltda (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019a, 2020a).

é nelas que se faz a coordenação dos movimentos e das atividades de uma nação” (IBGE, 1967, p. 14).

Com relação à Anápolis, localizada a mais ou menos cinquenta quilômetros ao norte de Goiânia, é possível destacar um crescimento econômico a partir dos anos de 1930, impulsionado não apenas pela construção da “metrópole” desejada, mas, principalmente, pela chegada da ferrovia. Segundo Polonial (2011), em treze anos (de 1935 a 1948), o comércio varejista na cidade teve incremento de 539,62%, o comércio atacadista de 1533,34% e o serviço de beneficiamento de bens de 212,50%. Isto corrobora com a impressão de Faissol (1952) sobre a vocação da localidade em relação à economia, onde ele afirma sua importância como uma “capital” dos negócios. O contraste, de acordo com o geógrafo brasileiro, se dava pela falta de infraestrutura que, no final da década de 1940, era configurada por ruas estreitas e sem pavimentação. Fato semelhante aparece no relato de Lévi-Strauss (1996) sobre Goiânia no final da década de 1930, caracterizada como um lugar desprovido de qualquer traço de urbanidade, a não ser pelas ruas esculpidas na terra e pelos postes fincados no chão.

É certo que o desenvolvimento, pelo menos o econômico, chegou à região e o caso anapolino deu a largada antes, em comparação com a capital. Do ponto de vista dos benefícios urbanos, as mudanças foram bem mais lentas. Se é necessário tomar Goiânia e seu ideal de cidade progressista (Choay, 2015; Diniz, 2007, 2017; Dutra e Silva; Martins; Dutra e Silva, 2024) como influência para os novos centros que se desenvolviam no estado, questões de importância ambiental e do papel da natureza no planejamento parecem ser menos priorizadas ou, até mesmo, ignoradas. Assim, o parcelamento do solo acaba justificando muito mais o aumento populacional do que o ordenamento do solo e sua infraestrutura necessária. Quanto mais pessoas trocam a roça pela rua, mais trabalhadores e consumidores são admitidos, o que faz a roda girar.

Freitas (2007) afirma que, mesmo antes da criação de Brasília, Anápolis teve um crescimento populacional considerável, implicando na expansão do território urbano, baseando-se na aprovação de loteamentos. O autor cita que foram aprovados 46 novos projetos entre 1951 e 1955, mesmo que a formação desses bairros tenha demorado a se consolidar. Como sendo a estação mais próxima à capital federal que estava sendo construída, serviu de apoio logístico às suas demandas. No entanto, apresentava deficiências quanto ao abastecimento de água e de energia elétrica e contava com problemas de transporte de gado pelas ruas nos anos 1950. No

final desta década é que começam as alterações importantes para a cidade, inclusive com a pavimentação da rodovia que ligava às duas capitais entre 1958 e 1959.

O urbanismo nesse período parece exercer um papel de utilitarismo econômico, justificando as necessidades dos empreendedores e potencializando suas capacidades de ganho. A transferência de pessoas oriundas do campo ou, até mesmo, de outros estados, transformava, aos poucos, as feições do pequeno povoamento. A trajetória dos que chegavam desenhava sobre o chão as oportunidades de lucrar em metros quadrados, com valores superiores aos obtidos por hectares. As mudanças no uso do solo e na paisagem apresentavam problemas que o urbanismo progressista desejava corrigir, como a poluição de cursos hídricos (Freitas, 2007).

A natureza local aparenta não ter destaque nos discursos do final dos anos 1950. Em publicação do ano de 1957 na revista denominada “A Cinquentenária”²⁷, louvam-se os feitos dos empreendimentos locais com um subtítulo “50 anos de progresso intensivo”. No texto, são destacados os números de residências (apontando aumento populacional), a importância do comércio e da indústria (caracterizada pela produção cerâmica, têxtil e de carne refrigerada), além de narrar que os estabelecimentos se beneficiavam das estradas, depreciando o valor da ferrovia à qual julgava não estar acompanhando o “nível do progresso do estado”. Tais relatos têm consonância com o termo cunhado por Cronon (1991) como sendo a “segunda natureza”, aquela feita pela mão humana. Muitas vezes, a “primeira natureza” é utilizada para justificar investimentos em determinado lugar por ter uma espécie de conjunto de qualidades, como proximidade a matas, caminhos naturais (fluviais ou terrestres) ou relevo pouco acidentado. Porém, é comum perceber que, depois de certo tempo, exaltasse bem mais a segunda, dando crédito aos benefícios construídos, buscando valorizar ainda mais a força atrativa de um centro urbano, construído e ajustado pelo trabalho de empreendedores.

O termo “progresso” pode ser entendido por características de desenvolvimento econômico. E se a industrialização ainda não tivesse o poder e o peso dos modelos europeu e norte americano, é possível perceber que já havia certa relevância desses empreendimentos na vida cotidiana e na economia da cidade. A matéria da revista de 1957 ainda cita que dezenas de caminhões chegavam do canteiro de obras da capital federal, abastecendo-se de bens para garantir os trabalhos. Neste sentido, dá-se importância elevada ao que se conheceu como “desenvolvimentismo”, muito característico da América Latina como esforço de combater o “subdesenvolvimento” do qual países como o Brasil eram exemplo (Dathein, 2003; Milani;

²⁷ A Cinquentenária: edição única em comemoração do jubileu da cidade de Anápolis - 1957

Sales, 2018; Pereira, 2011; Perissinotto, 2014; Salomão, 2017). A pressa de se ver livre do “atraso” parece ser muito mais predição de um futuro em que se enxerga uma “metrópole”, capaz de se comparar às grandes cidades do exterior ou mesmo a São Paulo e Rio de Janeiro. Neste processo, o povoamento passa a ser muito importante para os planos, tanto para Anápolis, quanto para Goiás, uma vez que a distância dos centros de poder adiou por mais de um século a possibilidade de lucro a partir do consumo, o qual pode ser maior quanto maior for o número de consumidores.

3- O desenvolvimento urbano e o potencial industrial

Em 1950, a população urbana de Anápolis era de 18.350 e a rural, de 31.988 habitantes. Já no censo de 1970, os números foram de 91.557 e 13.564 respectivamente (IBGE, [s. d.]). Percebe-se um crescimento populacional do município não só em termos absolutos, mas, também, há uma acentuada inversão de moradores do campo para a cidade. Nesse processo, a necessidade de novas moradias cria oportunidades para a venda e o aluguel de imóveis para a iniciativa privada por um lado e, por outro, sobrecarrega o poder público de responsabilidades em prover infraestrutura adequada para o contingente habitacional. O que deveria ser um processo sincronizado entre a oferta de lotes e a capacidade de gerir as demandas, se torna um jogo desequilibrado, onde as obras necessárias para garantir o bem-estar dos cidadãos e do meio ambiente acabam ficando passos atrás das necessidades do momento. Assim, escolhem-se as benfeitorias mais urgentes, deixando para outros momentos aquelas que podem ser adiadas, optando-se por um substituto paliativo. Por exemplo, na falta de abastecimento de água, usam-se poços e, para a coleta de esgoto, fossas (onde a deposição é lançada diretamente no solo sem qualquer tratamento) ou o lançamento direto nos mananciais (Freitas, 2007).

Em 1969, como instrumento de regulação e ordenação das construções e do uso do solo, o prefeito Raul Balduino de Sousa promulga o primeiro plano diretor de Anápolis (Anápolis, 1969). Entre os objetivos descritos, podem ser destacados a intenção de criar ordenamento racional e estético das construções, dotar de equipamentos públicos regiões periféricas e de expansão urbana através do abairramento²⁸, adequar o sistema viário e conectá-lo às estradas estaduais e federais e qualificar áreas públicas pelo paisagismo de regiões destinadas à recuperação e ao lazer da população, distribuindo-as de forma equitativa. Há uma evidente preocupação nesta lei em regular o desenvolvimento tanto funcionalmente quanto

²⁸ No capítulo V da lei, ficaram definidos 25 bairros, porém não foi encontrado o mapa referido nos arquivos da prefeitura.

esteticamente. Termos como os gabaritos das ruas, os recuos das construções e a revitalização de áreas decadentes demonstram a necessidade do cuidado com o ambiente urbano, na medida em que se deseja garantir que os cidadãos se submetam a uma racionalidade de crescimento. Como forma de assegurar tais ações, o plano estabelece três grandes zonas: a urbana, a de expansão urbana e a rural. Na primeira, ficam definidos como elementos fundamentais a pavimentação das ruas com meio-fio e canalização pluvial, rede de abastecimento de água potável e coleta de esgotos, iluminação pública e escola primária ou posto de saúde numa distância de até três quilômetros.

Na parte descrita como “Dos terrenos a urbanizar”, há preocupação com os mananciais, de modo a evitar a ocupação inapropriada dos cursos d’água, áreas de várzeas e solos pantanosos. No entanto, há a possibilidade de desviar, canalizar e até aterrar mananciais e, mesmo que o texto traga como advertência tal ação, o empreendedor poderia se decidir por fazê-lo desde que autorizado pelo poder público. A ideia do domínio sobre a natureza para fins econômicos não era algo novo no final da década de 1960. Entre 1902 e 1906, o prefeito Pereira Passos decidiu abrir avenidas na cidade do Rio de Janeiro, as quais seriam dotadas de instalações de água, esgoto e gás, não importando quais obstáculos naturais estivessem no meio do caminho. Anos mais tarde, na década de 1930, o plano de Prestes Maia e Ulhôa Cintra para São Paulo foi ainda mais ousado, promovendo canalizações e aterros de nascentes e rios no centro da cidade, permitindo ocupações de construções em áreas onde anteriormente se situavam fundos de vales (Bruand, 1997). Percebe-se uma priorização (tantos nos casos anteriores, quanto no plano de Anápolis) das vias de circulação que, em 1969, já tinha um maior fluxo de automóveis, e na uniformidade das edificações, uma vez que o ordenamento edilício tem papel fundamental em todos os casos.

O desejo de substituir o “atraso” rural pelo “progresso” urbano pode ser entendido como um esforço de criar um espaço de oportunidades, especialmente econômicas, onde a rua pavimentada e dotada de infraestrutura adequada (mesmo que em parte) ladeada de casario de boa construção criava um cenário de organização e de decoro urbano. Seria o revés do descaso e da desordem, situações as quais se trabalhava para solucionar com o abairramento definido na lei municipal. Tais condições, somando-se ao aumento populacional, poderiam ser bons atrativos a novos empreendimentos econômicos, tornando realidade o sonho industrial para a região. Como dito anteriormente pela matéria da revista “A Cinquentenária”, o destaque da indústria cerâmica pode ser entendido como retroalimentado pelo aumento da população, sendo fomentado por cada nova casa que surgia e, mais ainda, pela grande demanda da construção de

Brasília. A produção têxtil, além de se nutrir de mão de obra cada vez maior, poderia atender à região ao redor e, até mesmo, outras partes do país pelos meios de transportes terrestres. O vigor do importante entreposto de distribuição de bens do campo citado por Faissol (1952) no final da década de 1940 poderia alcançar ainda mais pessoas, uma vez que as capitais, estadual e federal, cresciam em ritmo acelerado na passagem da década de 1970.

Tal vocação industrial, antes pensada para Goiânia²⁹, foi alterada para Anápolis. Em publicação de 14 de fevereiro de 1974, o jornal “Correio Brasiliense”³⁰ dizia que o DAIA estava em fase final de projeto, informando que seriam criados em torno de 300 empreendimentos industriais (de pequeno e médio porte), possibilitando a criação de 15 mil empregos diretos e de 50 mil indiretos. Em outra matéria do dia 13 de março do mesmo ano³¹, o veículo de notícia afirma que uma empresa de celulose se instalaria no distrito, utilizando matéria-prima num raio superior a cem quilômetros, absorvendo a produção de eucalipto, bambu, madeira nativa do cerrado e, até mesmo, palha de arroz. A cidade, neste contexto, aparece como elemento de modificação não somente de suas entranhas, mas influencia a mudança no campo ao seu redor (Cronon, 1991). Este fato é, de certo modo, confirmado em outra publicação do ano seguinte (07/02/1974), ainda pelo mesmo periódico que cita que Anápolis passaria a pertencer à região geoeconômica de Brasília e que,

“visando atingir diversas regiões de Goiás e Minas Gerais, bem como áreas do DF, o Plano governamental prevê, para o chamado eixo Ceres-Anápolis, os seguintes projetos: programas de pesquisa e experimentação, fomento agropecuário e assistência técnica e creditícia, construção de cinco armazéns convencionais, com capacidade total de dezoito mil toneladas, e um armazém graneleiro - (...) – construção de cinco subestações, 36 quilômetros de linhas de transmissão e 425 quilômetros de rede de distribuição para eletrificação rural – instalação de 7.600 terminais telefônicos e onze canais para serviço interurbano – construção de 38 quilômetros de estrada de terceira classe e 300 de estradas vicinais – construção e equipamento de três escolas integradas de 1º e 2º graus com capacidade total de 2.800 alunos, e treinamento de pessoal docente – construção, equipamento e reforma de dez unidades sanitárias, e implantação e ampliação de sistemas de abastecimento de água, construção de redes de esgotos sanitários e realização de estudos de poluição fluvial.”³²

²⁹ A lei nº 6.502 de 30 de dezembro de 1966 criava a “Cidade Industrial de Goiânia”, porém, em 1967, fez-se a mudança para a cidade de Anápolis, possibilitando a criação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA).

³⁰ Disponível em:

https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_02&pesq=%22Distrito%20Agroindustrial%20de%20An%C3%A1polis%22&pasta=ano%20197&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=44354

³¹ Disponível em:

https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_02&pesq=%22Distrito%20Agroindustrial%20de%20An%C3%A1polis%22&pasta=ano%20197&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=45307

³² Disponível em:

A “vocação industrial” se apoiava na constru o e na amplia o de cidades, onde a abertura e a pavimentação de ruas, a mudança de fazendas em bairros e a aglomera o de edifícios (habitados por pessoas) cria uma via de mão dupla, que atrai pessoas e gera oportunidades, atraindo ainda mais indivíduos e criando mais oportunidades   medida que cresce. Por estar situada entre capitais, Anápolis perde o protagonismo dos anos 1940 quando se apoiava na ferrovia e na produ o agropecuária da região do Mato Grosso de Goiás (MGG), uma vez que as cidades sede do estado e do distrito federal passam a assumir seus papeis de principais centros regionais. Porém, esta rela o de proximidade fez desenvolver um eixo de importância econômica e de crescimento populacional, alterando a forma de se pensar os meios urbano e rural.

4- Os ares de “metrópole”³³, as áreas verdes e o modelo de desenvolvimento urbano

Na década de 1970, Anápolis vivencia mudanças bastante significativas em suas rela es sociais e econ micas, fatos que iriam interferir nas estratégias urbanas na cidade. Além da implanta o do DAIA (inaugurado em 1976), o estabelecimento de uma base aérea demandou a vinda de militares para ali residir, consumir e se relacionar (Freitas, 2007). Com o aumento populacional e com porte de um centro urbano médio, alguns problemas começam a aparecer como consequência. Ao final da década, havia certo descrédito a respeito da ferrovia na cidade. Segundo Polonial (2011), já havia, desde a década de 1930, um menor investimento no setor ferroviário no Brasil. Em Goiás, a falta de incentivo ao setor se refletia na baixa capacidade de escoar os produtos agrícolas, uma vez que a produ o s  aumentava, além da década de 1950 (em diante) marcar a chamada “era rodoviária”. A partir deste período, houve protestos da popula o anapolina para retirada de trilhos do centro da cidade, o que ocorreu, definitivamente em 3 de maio de 1976.

Há um aparente louvor a um símbolo de cidade edificada para o automóvel. O traçado e a pavimentação de ruas parecem evocar um modelo de urbaniza o onde a constru o representaria a transi o do “atraso rural” em detrimento do “desenvolvimento urbano”, o que pode ser identificado como uma maneira de subordina o da natureza (solo, cursos d’água, vegeta o e paisagem)   mão de empreendedores tanto do setor público quanto da iniciativa

https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_02&pesq=%22Distrito%20Agroindustrial%20de%20An%C3%A1polis%22&pasta=ano%20197&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=57531

³³ O termo “metrópole” aqui empregado faz referência ao modelo de cidade pensado e propagado desde a década de 1930 quando Goiânia foi idealizada e construída.

privada. De forma dessincronizada com a história europeia, o planejamento urbano nesta região do centro-oeste brasileiro nos anos 1970 se apoiava na industrialização como “salvamento” econômico (prioritariamente) e, nesse processo, o desenvolvimento dos bairros e o crescimento populacional apoiariam tal esperança industrial. Publicações do jornal Correio do Planalto do ano de 1976 vão enaltecer a criação do DAIA, como, por exemplo, a matéria intitulada “Goiasindustrial presenteia a cidade de Anápolis com o DAIA”³⁴, a qual afirmava que o parque industrial seria capaz de absorver a mão de obra que veio para a construção da capital federal, nutrindo de trabalho as empresas que viriam e, com isso, seriam atraídos novos trabalhadores. Também, enfatiza que a posição geográfica da cidade garantiria a logística necessária devido aos acessos a centros consumidores e a portos distribuidores.

Tais afirmações corroboram com o que Cronon (1991) relatou sobre os *boosters* de Chicago no século XIX. A diferença, neste caso, se dá porque no exemplo norte-americano os divulgadores (especialmente corretores de imóveis) exaltavam o que o autor chamou de “primeira natureza”, que seriam pradarias, canais fluviais e caminhos naturais, e, no caso goiano, aparecem elementos da “segunda natureza” como a estrutura viária (ferrovias e rodovias) e a estrutura urbana. Pode-se dizer que há uma adaptação da divulgação, que outrora se sustentou da fartura da natureza, porém, no momento apontado, exalta a capacidade dos elementos construídos como fonte atrativa de investimentos.

Embora as publicações jornalísticas representem divulgações de meios de comunicação e não de interessados do mercado, a sua repetição em vários exemplares reforça nos leitores uma “certeza” de lucros futuros, podendo ser para um investidor ou para um trabalhador, ambos à procura de boas oportunidades. O mesmo Correio do Planalto publicava títulos como “DAIA uma realidade de Anápolis para o Brasil”³⁵, valorizando a “modernidade” do traçado urbano, onde as linhas de ônibus utilizariam faixas próprias distintas dos demais veículos, o sistema próprio de saneamento e a interligação com a rede telefônica da cidade. Em sequência, apresentava imagem do projeto creditado ao escritório H.J. Cole + Associados S/A³⁶ (Figura 14), apresentando o traçado, a setorização e informações sobre potencialidades do empreendimento e sobre os investimentos aplicados. Outros títulos de exemplares do ano de 1976 também chamam atenção tais como “Divisão racional do DAIA garante seu crescimento”,

³⁴ Correio do Planalto. “Goiasindustrial presenteia Anápolis com o DAIA”. Edição de 31/07/1976, p.51. Fonte: Museu Histórico de Anápolis

³⁵ Correio do Planalto. “DAIA uma realidade de Anápolis para o Brasil”. Edição de 09/11/1976, p.17. Fonte: Museu Histórico de Anápolis

³⁶ Ver (Lucchese, 2013).

“SENAI: garantia de mão-de-obra do DAIA”, “DAIA também tem muita importância para Brasília”, “Incentivo: a base de atração das indústrias” e “Anápolis nasceu com vocação industrial”, apontando o entusiasmo e otimismo do periódico. Industrialização, planejamento urbano e a esperança pelo maior povoamento parecem fazer parte de uma engrenagem que vai transformando paisagens e atraindo o tão desejado “progresso”.

Figura 14 – Plano urbanístico do DAIA publicado no jornal Correio do Planalto em 31/11/1976



Fonte: Museu Histórico de Anápolis

Com referência ao urbanismo progressista de Tony Garnier (Choay, 2015), havia preocupação, entre outras coisas, de se manter as indústrias com certo distanciamento da malha habitacional. De forma semelhante, o novo distrito industrial se localizava a uma distância segura dos cidadãos comuns, poupando sua atmosfera das emissões indesejadas e tratando seu próprio esgoto. Não era apenas a fagulha do planejamento racional, eram ações práticas que se materializavam. O desejo fabril, pensado para o estado na década de 1930 quando se idealizou a nova capital, se assentava a aproximadamente cinquenta quilômetros em uma outra cidade, menor, porém com grande potencial. Se Goiânia era o centro do poder, para onde todas as atenções regionais se direcionavam (mesmo que Brasília já despertasse atenção de todo o país), Anápolis poderia assumir papel coadjuvante, atraindo interesses na produção de bens e na constituição de uma população operária.

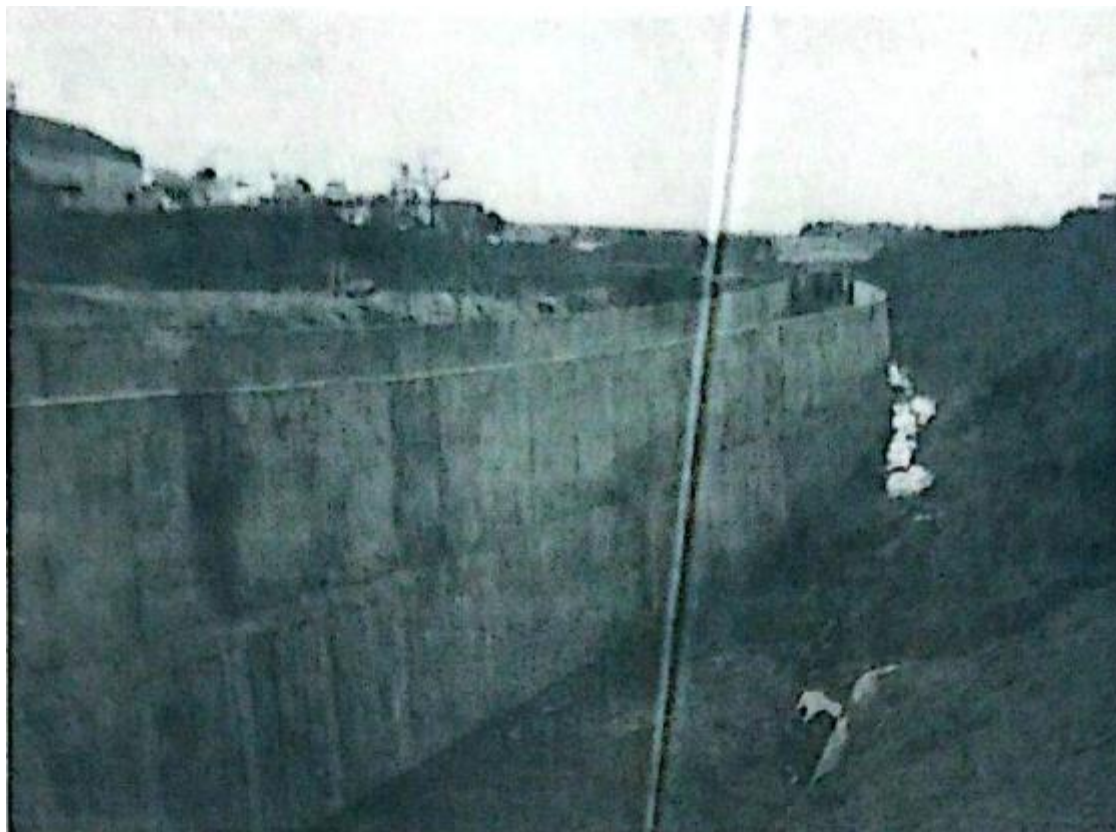
Se o DAIA representava um novo centro urbano, mesmo sem autonomia de gestão e subordinado à sede municipal, tendo sido pensado e parcelado desde o princípio para esse fim principal, a cidade “convencional” deveria se ajustar à sua malha anteriormente imposta. Mesmo que o bairro Jundiaí já tivesse sido projetado na década de 1940 e já, no final da década de 1970, se consolidava e, também, ter presenciado até esse último período várias transformações nas ruas e no casario, os gestores urbanos teriam que admitir que ajustes deveriam acontecer em uma disposição existente. Ou seja, embora surgissem loteamentos em diversos sítios adjacentes, era com o centro pioneiro e com os locais de maior atividade cotidiana que eles tinham que lidar. Diferentemente do distrito agroindustrial, onde o solo estava virgem de construções, não se poderia escolher, por exemplo, os locais de concentração de comércio varejista, as habitações e as atividades de maior impacto baseando-se nos elementos naturais e na disposição do relevo, pois o objeto de “melhorias para o progresso” já tinha endereços, espaços dispostos em quadras circundadas por vias. Ou seja, as principais atividades comerciais já estavam consolidadas, sem que existisse qualquer planejamento prévio para os setores.

Um projeto de um parcelamento ou loteamento *ex nihilo*, geralmente, opta, convenientemente, por desviar de certos acidentes geográficos e escolher o declive mais apropriado à circulação e ao saneamento (Corrêa Lima, 1937). No caso anapolino, o crescimento populacional se deu de forma gradativa e pouco acelerada, tendo a origem da cidade num pequeno vilarejo que, ao se expandir, cresceu a partir da continuidade de suas ruas que acabaram encontrando tais acidentes, os quais poderiam ser entendidos como barreiras, produzindo, assim, certos vazios urbanos, não por interesses especulativos, mas por força de impossibilidades tecnológicas ou de recursos financeiros. Neste processo, a natureza não vai aparecer como instrumento de divulgação de vendas, mas, em alguns casos, como elemento a ser dominado para fins de ampliação de construções. Uma publicação do Correio do Planalto de 10 de janeiro de 1977³⁷ descreve que havia um novo trecho de canalização do córrego das Antas (ver Figura 15), sendo que o primeiro já fora executado para ampliar áreas de brejos em meio urbano. O trecho descrito, segundo a matéria, possibilitou a criação de um centro cultural (que foi utilizado como Centro Administrativo Municipal no início dos anos 1980), demonstrando a capacidade das construções sobre a natureza. É evidente a percepção de que, neste caso, as margens do veio hídrico eram vistas como espaço inutilizado pois não permitia a

³⁷ Correio do Planalto. “Córrego das Antas terá segunda etapa de canalização”. Edição de 10/01/1977.

ampliação de vias e de edifícios. O descrito “aproveitamento” sugeria que as áreas alagadas poderiam, enfim, ser ocupadas.

Figura 15- Canalização do Córrego das Antas registrada pelo Correio do Planalto em 10/01/1977.



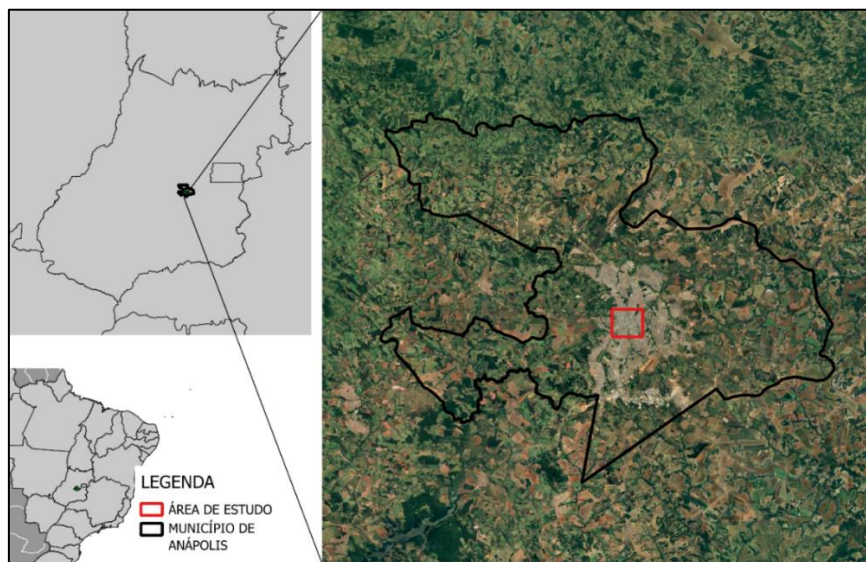
Fonte: Museu Histórico de Anápolis

A natureza, no contexto analisado, aparenta representar um objeto a ser explorado, especialmente para ampliação das construções. Tal caráter utilitário, talvez, não esteja relacionado à necessidade de moradias que teriam maior procura à medida que mais trabalhadores chegariam para as indústrias que seriam instaladas³⁸. Como forma de identificação desse argumento, foi selecionada uma região de aproximadamente 9km², focalizando o centro da cidade, bairros vizinhos a este e o bairro Jundiaí. Inicia-se a observação a partir de uma série de cópias em nanquim sobre papel vegetal que são transcrições categorizadas de ortofotos realizadas no ano de 1976, as quais produziram documento entregue à prefeitura no ano de 1977 (ver Figuras 16 e 17). Nesse destaque, foram selecionadas cinco

³⁸ Fato interessante que se deve observar é instalação da Base Aérea que, segundo Freitas (2007), importante contribuição para o aumento populacional de Anápolis, porém este fato não será mencionado com detalhes neste trabalho.

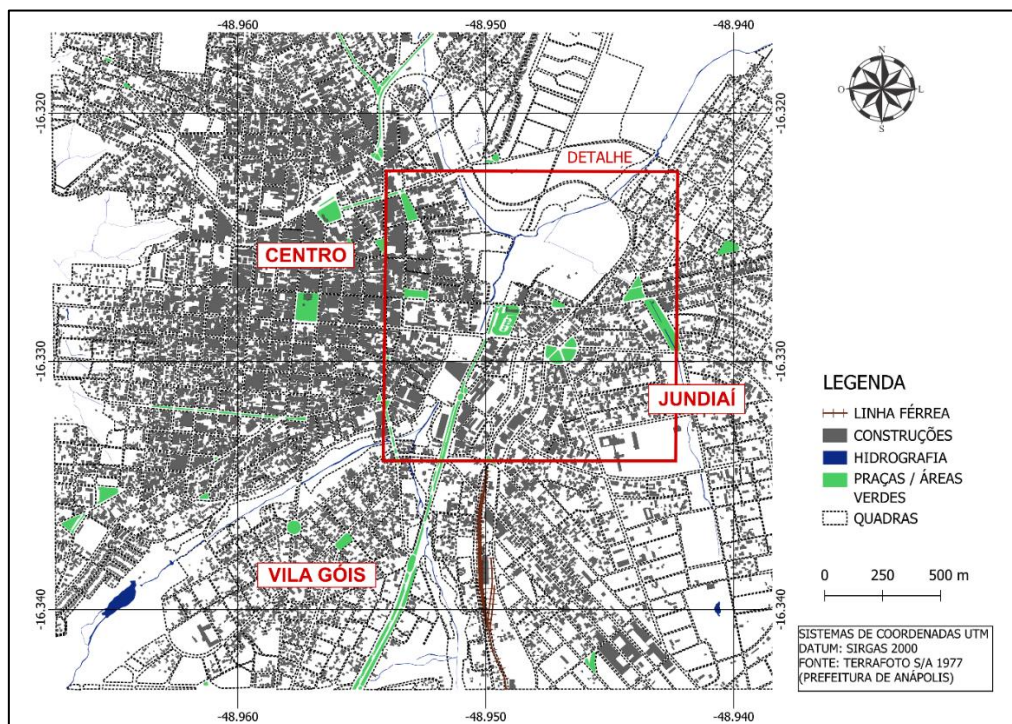
categorias: linha férrea (que, no período descrito finalizava na região leste do bairro Jundiáí), as construções existentes, as quadras delimitadas, as áreas verdes (canteiros, praças, ilhas de avenidas) e a hidrografia.

Figura 16 – Localização de Anápolis com a delimitação da área de estudo.



Fonte: IBGE e Google Satellite.

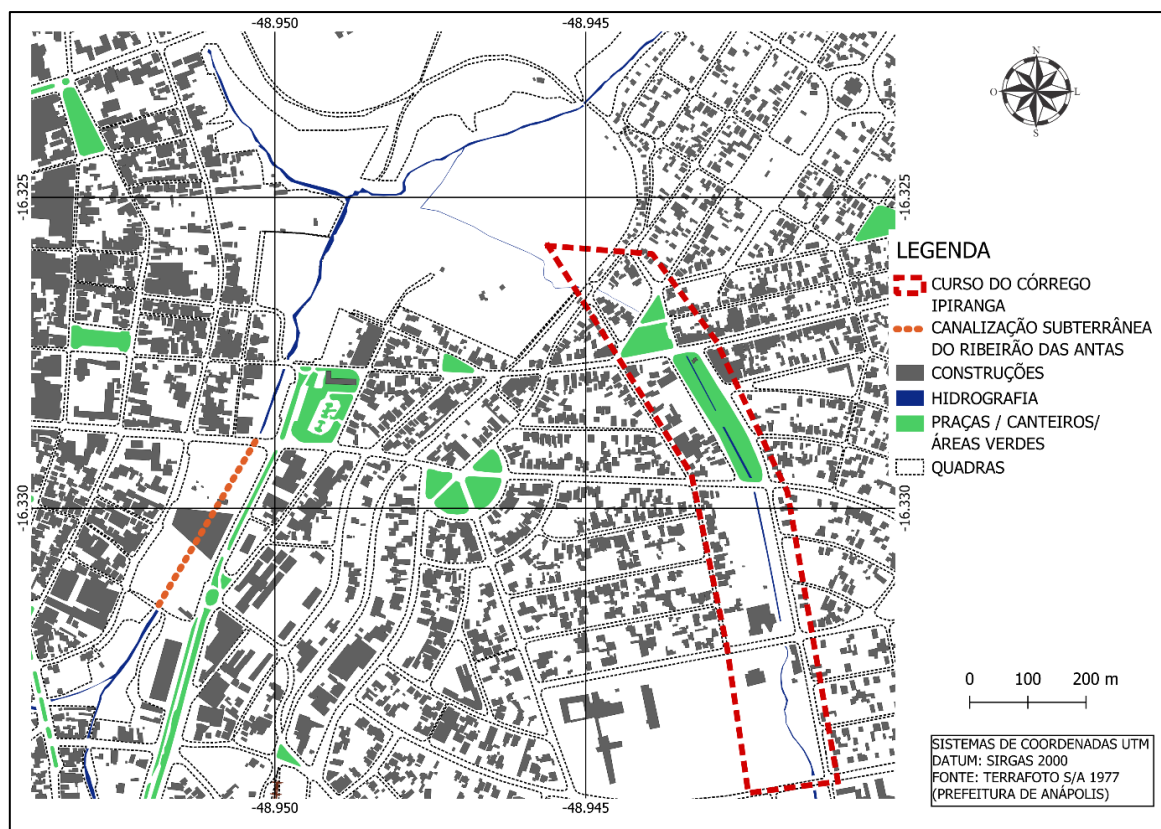
Figura 17- Área delimitada com a classificação de categorias.



Fonte: Adaptado de TerraFoto S/A (Prefeitura Municipal de Anápolis)

É possível perceber que ainda havia grandes áreas vazias dentro da malha urbana consolidada, as quais poderiam ser utilizadas para construções de habitações, estabelecimentos comerciais ou de serviços e, inclusive, edifícios públicos. O que se sugere é que a exaltação das construções de canais para drenar áreas alagadas e retificar os cursos hídricos seria mais uma preocupação com a paisagem do que com a necessidade de se obter mais áreas para edificações. A ampliação do detalhe destacado na Figura 17 mostra que a canalização no ribeirão das Antas possui um trecho que fora aterrado (ver Figura 18), o qual já contava com a construção de um edifício sobre o curso. Portanto, não seria somente uma proteção de margens, mas, também, uma apropriação semelhante à proposta para a cidade de São Paulo nos anos 1930 como dito anteriormente (Bruand, 1997). O termo “brejo” utilizado na publicação de 1977 citada anteriormente pode indicar que a vegetação das matas ciliares e das áreas de várzea seria uma espécie de empecilho visual, como que representasse partes de áreas rurais “descuidadas”. A ideia de “domesticar” tais trechos de natureza teria como estratégia impor uma geometria contida, onde os materiais como concreto, alvenaria e asfalto requalificassem esses locais, submetendo árvores, arbustos, flores e forração à ordem de canteiros delimitados por elementos construtivos.

Figura 18- Detalhe sobre os cursos do ribeirão das Antas e do córrego Ipiranga.



Fonte: Adaptado de TerraFoto S/A (Prefeitura Municipal de Anápolis)

Observando o detalhe (Figura 18), é possível também perceber que o córrego Ipiranga já se encontrava contido dentro de quadras, canalizado e aterrado sob vias em alguns trechos. Na sua parte final, não é possível determinar seu trajeto a partir da graficação apresentada no documento, tanto por conta de não serem apresentadas imagens e, sim, desenhos e símbolos, tanto por conta da junção das folhas³⁹ devido às imprecisões gráficas. No entanto, há um certo momento em que o curso não aparece, sugerindo que segue debaixo das edificações. O documento mostra linhas que descreve como “canaletas”, onde se acredita ser conduzido o fluxo até chegar ao desagüe. O que é importante registrar é uma visão de estratégia urbana que, ao invés de tirar proveito dos cursos hídricos e de sua vegetação característica, opta por esconder ou reduzir tais elementos a áreas pequenas em detrimento dos edifícios e de vias pavimentadas. Neste contexto, a natureza (a primeira) que havia dado condições, seja pelo suprimento de caça, madeira ou água, seja pelo relevo pouco acidentado que permitia uma expansão da malha em linhas contínuas, torna-se um elemento a ser colocado ao fundo, ocupando menor importância na paisagem. Não é intenção desta análise encontrar possíveis culpados ou desqualificar o entendimento sobre o espaço urbano e seus recursos naturais, mas entender de que forma tais pensamentos nortearam o desenvolvimento da cidade.

Não é possível definir quais seriam as repercussões e os desfechos no horizonte de Anápolis caso se considerasse tirar partido da natureza local para definir estratégias de desenvolvimento urbano, a não ser por pura especulação. Todavia, percebe-se que algumas ações definidas no passado podem forjar o pensamento do presente. O intervalo de vinte anos, no entanto, entre as previsões (ou expectativas esperançosas) da publicação da revista O Cinquentenário até a inauguração do DAIA, representou a tentativa de se fazer uma cidade ajustada ou que chamaram de progresso, que, muitas vezes, ignorava vantagens ofertadas pela natureza e adaptava seus recursos às necessidades de momento.

5- Considerações Finais

A criação de Goiânia e a Marcha para o Oeste despertaram novos interesses para os moradores de Goiás, inaugurando uma nova perspectiva urbana. Se é possível perceber um aumento populacional das cidades brasileiras da década de 1960 em diante, o caso goiano seguiu de forma semelhante. Nesse processo, o desejo de fazer emergir uma vocação industrial também aflorava a necessidade de cidades ajustadas a essa nova realidade. No caso de um

³⁹ O mosaico foi feito a partir da digitalização de pranchas no formato A1 em escala 1:2000. Há situações em que a junção das regiões dos desenhos não tem boa definição ou encaixe correto.

planejamento a partir de um solo ainda não explorado (como o exemplo da capital do estado), o traçado, à imitação de quem desenha sobre a superfície que vai esculpir, pode escolher caminhos, ocupar vazios mais propícios ao objetivo desejado, agrupar ou espaçar futuros edifícios. No caso de Anápolis, seu crescimento e sua expansão se deram ao ritmo de ações que a beneficiaram (mas nem sempre) por estar no local certo e no momento propício. A ferrovia e a produção agrícola da região do Mato Grosso Goiano a tornaram protagonista na economia nas décadas de 1930 e 1940, a criação da capital federal e importância que assumia a estadual a deram a chance de aproveitar de sua posição estratégica para se industrializar nos anos 1960 e 1970.

O período destacado por esta pesquisa (1957-1977) faz uma breve análise de momento que marca o cinquentenário de emancipação da cidade até a instalação de seu parque industrial, buscando compreender as repercussões dos ideais do desenvolvimento almejado. O termo “progresso”, bastante utilizado em discursos do passado, parece evocar um movimento que sempre aponta para o futuro, como uma continuidade de melhorias gradativas a partir das etapas que vão sendo vencidas. Tal termo, também, parece ser o oposto de atraso, que pode ser entendido como uma inércia de um estado original ou a morosidade da transformação. O que acontece é que o risco de ignorar ou suplantar elementos importantes como os cursos hídricos e suas vegetações parece ter menor impacto para aqueles que esperam se desvencilhar de qualquer obstáculo que apareça diante de seus objetivos. A supressão desses acaba sendo louvada como a solução de problemas daquela realidade presente, criando a esperança de uma certa vitória humana sobre a natureza em vez de se apropriar dela de maneira adequada e integrada ao cotidiano urbano.

Tem-se, por um lado, uma cidade que assume um papel econômico importante para sua região e, também, para o estado, mesmo que não houvesse sido criada para tal ou tampouco exalasse odores de modernidade metropolitana. As transformações foram como ações pontuais, como o projeto do bairro Jundiaí na década de 1940 e do DAIA na década de 1970, puxando a reboque as mudanças nas partes centrais mais consolidadas. O que se pode observar nos traçados estudados, especialmente o recorte em detalhe, é que o ribeirão das Antas atravessa longitudinalmente no sentido norte-sul, dividindo a oeste a região mais antiga e, a leste, a região de implantação mais recente. Se, o antigo avança em direção ao novo (e vice-versa), há entre eles uma barreira, visível, intransponível em vários pontos (exceto pelas ligações de pontes ou bueiros), o que dificulta uma continuidade mais direta e espontânea, carecendo de ajustes à

medida que a mata, o barranco e a várzea são acessados. Por isso, dominar acaba sendo necessário, pois facilita a ocupação e elimina o obstáculo.

Se, por um lado há um cuidado tanto no traçado como na ordenação setorial para com o projeto do polo industrial, parece que as demais regiões estão a um passo atrás do atendimento das necessidades. O novo distrito já nasce planejado, com ruas de dimensões adequadas e instalações ajustadas tanto à demanda de eletricidade quanto à preocupação ambiental. Em oposição, as áreas já ocupadas têm que lidar com problemas de poluição e de ruas que vão ficando cada vez mais estreitas à medida que o fluxo de veículos aumenta. Essa aparente contradição por vezes é camuflada nos discursos pela promessa de ganhos econômicos que podem surgir com a industrialização e com a continuidade de oportunidades das capitais que crescem e podem alavancar a economia local. A segunda natureza vai ocupando o lugar da primeira, apontando para frente, justificando nas potencialidades (reais ou inventadas) a “certeza” de sucesso, especialmente o econômico. A cidade vai crescendo, vai se ajustando à medida que novas possibilidades se apresentam.

CAPÍTULO 4

Valoração de Área do Ribeirão das Antas por Método de Custos Evitados

The Value of an Area at the Antas River using the Avoided Costs Method

Anderson Dutra e Silva

Patrick Tomaz Aquino Martins

Joana D'Arc Bardella Castro

RESUMO

A urbanização crescente, na maioria dos casos, apoia-se na venda de lotes. Neste contexto, as áreas verdes são, inicialmente subjugadas e, quando se localizam em regiões mais nobres, utilizadas como instrumentos de valorização econômica de imóveis urbanos. A falta de planejamento urbano apropriado produz danos ao meio ambiente, fazendo com que o poder público gaste quantias vultuosas para reparar áreas degradadas. O Método de Custos Evitados (MCE) é um instrumento que pode ser adotado para evitar custos como reparação ao apresentar menor custo de investimento em ações mitigadoras substitutas. O presente artigo pretende apresentar valores de investimentos que devem ser adotados para uma área ainda não urbanizada na cidade de Anápolis-GO. A utilização de Bacias de Detenção de águas pluviais na implantação da infraestrutura urbana tem custo inferior que as obras de reparação, correspondendo aproximadamente a 39,46%, se comparada às obras de reparação de voçorocas.

Palavras-chave: Método de Custos Evitados; Meio Ambiente; Planejamento Urbano.

ABSTRACT

The growing urbanisation, in most of the cases, is based on lots sales. In this context, the green areas are ignored when they are located in poorer regions and used to boost to the sales when located in wealthy neighbourhoods. The lack of proper urban planning causes damage to the environment, making the governments spend large amounts of money to repair degraded areas. The Avoid Cost Method (ACM) is an instrument which can be used to avoid cost as it present lower investment in mitigation substitute elements. This paper intends to present value of the investment which can be implemented for an area not yet populated in the city of Anapolis, Brazil. The use of rainwater Detention Basin in the urban infrastructure represents 39,46% of the repair works, representing a lower investment of cost.

Keywords: Avoid Cost Method; Environment; Urban Planning.

1- Introdução

O crescimento populacional apresenta diversos desafios para o planejamento das cidades. A falta de oportunidades cria desequilíbrio habitacional, onde diversas famílias acabam ocupando áreas de importância ambiental como as regiões de várzeas, matas ciliares, encostas e topos de morro. No Brasil, este processo se intensificou a partir da década de 1960, período que marca o intenso processo de migração campo-cidade, produzindo grandes aglomerados habitacionais precários, em especial nas capitais de estado (Oliven, 2010; Santos, 1996). Tal processo acelerado dificulta a implementação de ações necessárias para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, seja na restauração de mananciais poluídos, na diminuição de gases na atmosfera ou na recuperação de danos causados pela combinação de ações antrópicas e naturais. No entanto, muitos esforços são necessários para a garantia do planejamento eficaz e participativo, tendo como premissa a função social da propriedade privada e dos lotes urbanos (Brasil, 2001).

Em Goiás, até a década de 1930, as cidades mantinham as características do período das Bandeiras (Esterci, 1972; Taunay, 1951), tendo como principal símbolo a sua capital, cidade de Goiás, que outrora fora um importante polo de mineração de ouro, mas que, nesse período referido, não apresentava condições necessárias para o desenvolvimento econômico do estado, pois acreditava-se que o crescimento populacional e o surgimento de uma “metrópole” (Alvares, 1942; Chaul, 2009) poderia ser o ponto de partida para que o estado atingisse o nível econômico de regiões mais abastadas. A cidade de Goiânia nasce de uma ideia visionária para a realidade local, mas com fortes relações com a ciência e com os pensamentos europeus, apoiando-se no urbanismo emergente do final do século XIX e início do século XX (Choay, 2015; Diniz, 2007, 2017). Desta forma, o seu projeto consideraria a natureza local não apenas como fonte de recursos, mas como garantia de uma cidade sanitária, onde a qualidade de ar seria mantida pelas matas e áreas verdes e o uso coerente das águas garantiriam bom suprimento aos cidadãos (Corrêa Lima, 1937). No entanto, esta visão inicial é abandonada devido à necessidade de se obter recursos para a construção, apoiando-se na venda de terrenos para a garantia da empreitada (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2019).

A criação da nova capital de Goiás fez com que a região acompanhasse as mudanças que viriam ocorrer em todo o país. Devido à Marcha para o Oeste, tendo Goiânia como polo ideológico do Estado Novo de Vargas, campo e cidade experimentaram rápidas transformações, onde a produção de grãos promovia a devastação do Mato Grosso de Goiás (região de matas

cujos solos possuíam grande riqueza de nutrientes) a fim de produzir alimentos para os centros urbanos e a construção da cidade e sua expansão atraía trabalhadores de várias partes do país, estabelecendo uma nova ordem na qual tanto o crescimento da cidade garantiria o sustento das fazendas, quanto a fartura de bens naturais ou cultivados alavancaria o ganho das atividades de beneficiamento e distribuição. Neste contexto, a cidade de Anápolis começa a se destacar como o principal entreposto da produção rural e sua distribuição, pois a ferrovia havia chegado em 1935, período de construção da capital (Dutra e Silva, 2017; Campos, 1980; Cronon, 1991).

Posteriormente, com a construção de Brasília (de 1956 a 1960), Anápolis se destacaria por seu papel de entreposto comercial, auxiliando na construção e no desenvolvimento das duas capitais. Esta vocação dotou a cidade de desenvolvimento econômico, acrescentando-lhe o efeito colateral desta ação: crescimento populacional. Sua população passa de 68.732 em 1960 para 107.539 e 184.225 habitantes em 1970 e 1980, respectivamente (IBGE, 1967, 1981). A estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística é de que, na atualidade, estima-se uma população de 396.526 pessoas⁴⁰. Tal crescimento cria tensões com respeito às utilizações do solo urbano, onde a demanda por habitação e a oportunidade de parcelamento do solo e da construção de novos empreendimentos desperta a busca por áreas menos ocupadas, as quais têm maior potencial de ganho desde que sua exploração possa ser potencializada pela maior densidade demográfica (Brusamarelo; da Luz, 2017).

As regiões próximas a cursos hídricos levantam questões que devem ser observadas no que diz respeito à ocupação urbana. No caso de Anápolis, o ribeirão das Antas tem boa parte de seu curso inserido na malha urbana consolidada. Nasce na região sul da cidade, em área de parque ambiental, e atravessa a região central até sair na região nordeste rumo à zona rural, absorvendo uma série de problemas como o acúmulo de resíduos sólidos e líquidos, além do assoreamento de suas margens (Argolo; Della Giustina, 2016; Adorno, 2007). Tal problema se apresenta como um dano bastante dispendioso aos cidadãos, o que poderia ser evitado caso fossem conhecidos os valores das vantagens de se evitar tais problemas, buscando demonstrar que os ganhos não se limitam ao momento presente de venda de empreendimentos, uma vez que os custos de reparação podem ser superiores.

Deste modo, o intuito deste estudo é realizar uma valoração ambiental de área ainda não ocupada próxima ao curso do ribeirão das Antas que possui vetores de interesse de fundiário através do Método de Custos Evitados. Pretende-se avaliar as possibilidades de utilização da

⁴⁰ Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/anapolis/panorama>, acessado em 09/04/2022 às 11:24.

região para o uso imobiliário, evidenciando os potenciais ambientais e a necessidade de sua conservação através da apresentação de valores monetários.

2- Materiais e Métodos

O Método de Custos Evitados (MCE) pretende estimar o investimento em ações preventivas, evitando custos maiores com danos ao meio ambiente. Para isso, pretende-se calcular os valores monetários da recuperação de um possível impacto ambiental negativo, utilizando valores de mercado. Assim, através de um modelo alternativo à reparação, utiliza-se da estimativa de custos gastos com elementos preventivos que visam evitar a degradação, pode-se chegar a valores presentes que possam justificar a implementação do modelo devido à possível economia que esse possa garantir (Castro; Nogueira, 2019).

Processos erosivos podem surgir a partir de causas naturais, mas é bastante evidente que a ação antrópica acelera e intensifica este tipo de degradação ambiental, seja em meio rural ou urbano. O desmatamento, as queimadas e a intensificação do uso do solo, que pode acarretar menor cobertura vegetal e maior impermeabilização, aumentando a velocidade e volume das águas pluviais, acarretando em concentração nos fundos de vale, desestabilizando a superfície do terreno. E ainda, além de partículas de solo, substâncias tóxicas muitas vezes acabam depositadas nos cursos hídricos, causando maiores problemas às populações vizinhas (Baldassarini; Nunes, 2014).

O presente estudo pretende analisar os custos evitados através de modelagem de ações preventivas e mitigatórias de processos erosivos. Foi escolhida uma área vazia em região de urbanização consolidada na cidade de Anápolis-GO, a qual possui grande potencial para realização de empreendimentos imobiliários. Através de valores aplicados a obras locais de recuperação de voçorocas, pretende-se mensurar os custos de problemas que poderiam ocorrer na área de estudo. Desta forma, através de comparação entre os dois montantes (das obras preventivas e das obras de recuperação), pretende-se justificar medidas prévias, as quais poderiam ser custeadas pelos empreendedores, evitando gastos públicos no futuro.

Foi utilizado o *software* de geoprocessamento QGIS, onde foi destacada área de aproximadamente 80 hectares localizada entre os bairros Anápolis City, Alphaville, São Carlos, Boa Vista e Setor Residencial das Rosas. Através de imagem do sistema SRTM (*Shuttle Radar Topography Mission*), pode-se obter os índices de declividade do terreno, mapeando as áreas mais vulneráveis. Na parte central da área escolhida, encontra-se o ribeirão das Antas, importante curso hídrico da cidade de Anápolis. Ao longo do trecho destacado, observa-se

considerável assoreamento (Argolo; Della Giustina, 2016), resultado de processos de ocupação inadequada, redução das áreas de matas ciliares e inundações ao longo de seu percurso que atravessa a malha urbana desde sua nascente no extremo sul até o extremo norte, nas imediações da região estudada.

Foi tomado como referência uma obra de contenção realizada pela prefeitura municipal na região da Vila Formosa, região sul. Nela, a voçoroca formada foi aterrada e a descarga das águas pluviais se dá por meio de dissipador em degraus feitos em gabião, tendo um total de 90 metros de extensão, 6 metros de largura, com 16 degraus no total (ver Figura 19). De acordo com informações contidas na página da Câmara Municipal, foram necessários 12 meses de obras, sendo empregados um total de 6 milhões de reais até a sua conclusão em janeiro de 2020.

Figura 19 - Obras de contenção de voçoroca na Vila Formosa, Anápolis-GO



Fonte: Jornal Opção, disponível em: <https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/prefeitura-de-anapolis-avanca-nas-obras-de-contencao-a-erosao-da-vila-formosa-220131/>, acessado em 25/05/2022 às 14:32.

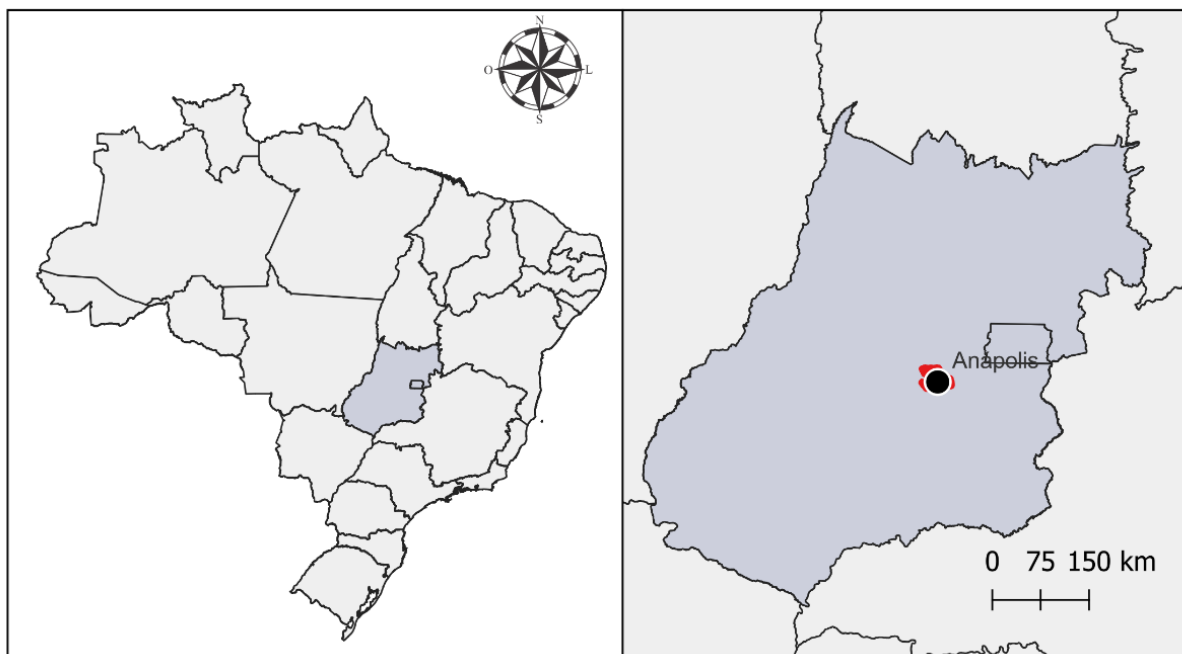
O MCE preconiza a adoção de medidas preventivas para evitar um dano futuro, que neste caso seria o aparecimento de erosões a partir da adoção de um bem substituto, o qual evitaria, de forma significativa, gastos vultuosos com obras reparatórias (Castro; Nogueira, 2019). Este bem substituto, no assunto específico, poderia ser as bacias de retenção (BR), obras que têm o intuito de reter o excedente do volume pluvial captado pelos sistemas de drenagem urbana. No processo tradicional, as águas superficiais das precipitações são captadas e conduzidas em tubulações de grande diâmetro e conduzidas ao leito de córregos e rios, o que implica em aumento de velocidade no destino final. O resultado desta ação é, geralmente, o desmoronamento das margens, sempre amplificado pela combinação de aumento da impermeabilização do solo com a destruição das matas-galeria que protegem os cursos hídricos.

A adoção de BD pode acumular o volume excedente por certo período, reduzindo a vazão de saída a níveis próximos aos naturais (Rodríguez; Teixeira, 2021).

3- Resultados e Discussões

O processo de crescimento urbano cria, ao mesmo tempo, oportunidades de negócios e precarização dos recursos naturais. No caso do estado de Goiás, este fenômeno social coincide com a dinâmica brasileira, se intensificando a partir da década de 1960 (Oliven, 2010; Santos, 1996). O que se vê em boa parte das cidades são, na verdade, semelhantes a cicatrizes de ações do passado que priorizaram a venda de lotes em detrimento da conservação de bens naturais. Quando as áreas de natureza se situam em regiões de menor interesse fundiário, essas são abandonadas e depreciadas, ao contrário das localidades de maior valor imobiliário, onde as áreas verdes se tornam elementos impulsionadores de vendas de imóveis bastante valorizados (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2020). O equilíbrio almejado entre o ganho de capital e a conservação dos recursos é difícil de ser alcançado, devendo haver uma combinação de fatores, dos quais as responsabilidades dos atores públicos e privados devem ser bem estabelecidas no intento de que toda a sociedade seja atendida de forma satisfatória.

Figura 20 - Localização da cidade de Anápolis-GO



Fonte: IBGE.

Figura 21 - Perímetro do município de Anápolis / Delimitação da área de estudo



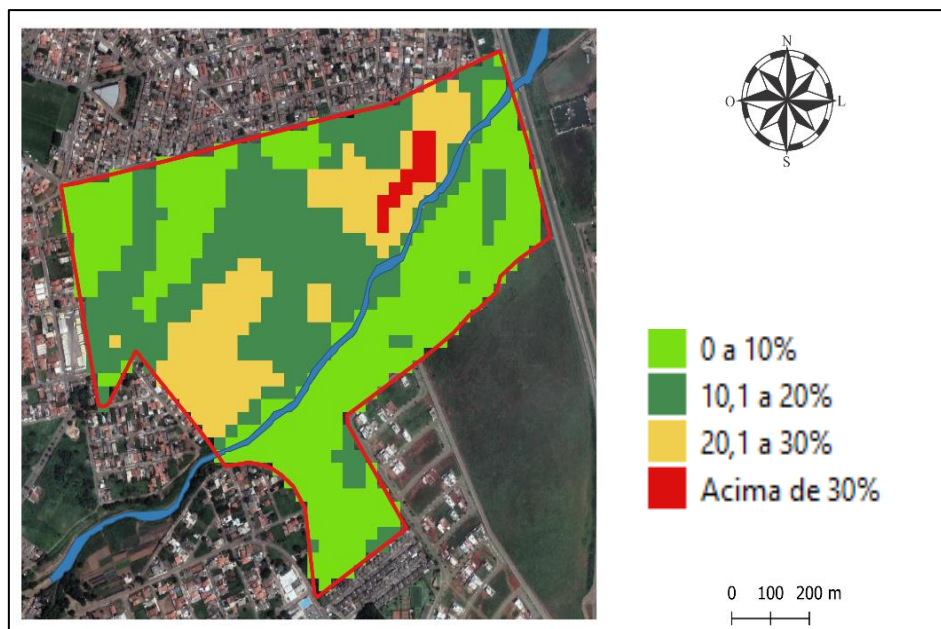
Fonte: Google Satelite.

Através de Modelo Digital de Elevação (MDE) SRTM, foi possível obter dados altimétricos da região estudada (figuras 20 e 21), definindo-se as declividades do terreno (figura 22), inclusive com suas respectivas áreas. Percebe-se que as regiões mais próximas às margens do curso hídrico têm maior declividade. Apenas pequena parte da gleba possui inclinação superior a 30%, que de acordo com a Lei Federal nº 6.766 (Brasil, 1979), que trata do parcelamento do solo urbano, torna-se impróprio ao loteamento. A maior parte possui inclinação na faixa de até 20%. No entanto, há, além do acúmulo do volume captado por toda a malha urbana, que se concentra no leito do ribeirão, bastante área para escoamento superficial, caso haja a implantação de ruas e edifícios no local. Esses fatores somados podem causar danos, primeiramente, às margens e, segundo momento, às construções.

Neste contexto, no qual certas decisões de projeto não levam em conta o custo de impactos ambientais na totalização do empreendimento, possíveis desastres podem apresentar valores bastante significativos aos empreendedores após a finalização das obras e ocupação da população. Na maioria dos casos, as ações reparatórias ficam a cargo dos cofres públicos, uma vez que toda a infraestrutura é doada à prefeitura e às concessionárias de eletrificação e saneamento. Independentemente de quem assumirá o ônus de possíveis transtornos, acredita-se que o investimento em ações mitigadoras possa ser bem inferior aos custos de ações reparatórias. No caso específico da drenagem pluvial, ao invés de se adotar a canalização e lançamento final sobre o curso hídrico, pode-se adotar BD, que podem acumular excedente de volume, diminuindo a velocidade de deposição final. Também, pode-se adotar dispositivos de

retenção de resíduos sólidos, impedindo o acúmulo de possíveis poluentes (Rodríguez; Teixeira, 2021).

Figura 22 - Declividades da área de estudo



Fonte: Modelo Digital de Elevação (MDE) - SRTM.

Ao levar-se em conta o valor global de R\$ 6.000.000,00 gastos pela prefeitura de Anápolis para reparação de voçoroca e estabilização do terreno para evitar possíveis danos às edificações próximas, vê-se que tais danos representam impacto financeiro vultoso. Considerando apenas a área pontual da obra, tem-se um total de aproximadamente 540 metros quadrados de construção da estrutura de lançamento. No período da inauguração, o valor por área representava R\$ 11.000,00 por metro quadrado. Aplicando-se o índice acumulado do INCC de 23,81%, define-se o valor aproximado de R\$ 13.600,00 por metro quadrado para valores até a data atual (maio/2022). Ao se comparar aos custos de implantação de BD aberta e gramada, o valor de construção poderá ser na ordem de R\$ 25,00 por metro cúbico (Rodríguez; Teixeira, 2021). Aplicando-se o INCC acumulado nos últimos doze meses (11,20%)⁴¹, tem-se uma atualização para R\$ 27,80 por metro cúbico.

O intuito deste estudo é de destacar apenas a região de maior declividade do terreno para fazer a simulação de custos de possível reparação de voçoroca. A área total obtida por geoprocessamento foi de 13.500 m² (ver tabela 1). Se for considerada apenas 10% dessa área

⁴¹ Fonte: Imobles – Guias Imóveis, disponível em: <https://imobles.com/guia-imoveis/indice-incc>, acessado em 31/05/2022 às 19:25.

como possível dano ambiental para ser reparado (considerando que a erosão é progressiva, iniciando-se em uma pequena parte), tem-se uma área de 1.350 m² que, ao valor unitário utilizado como base de cálculo de R\$ 13.600,00, chega ao valor de obras num total de R\$ 18.350.000,00. Embora não se possa precisar a real amplitude dos danos após a consolidação urbana do local, os valores gastos pelo poder público municipal e os problemas decorrentes das chuvas em Anápolis (Argolo; Della Giustina, 2016) demonstram que o risco é previsível e, caso ocorra, implicará em investimentos de montante considerável.

Tabela 1 - Áreas por declividade obtidas por geoprocessamento do Modelo Digital de Elevação

Declividade	Área (m ²)
0 a 10%	352.800
10,1 a 20%	291.600
20,1 a 30%	142.200
Acima de 30%	13.500

Fonte: próprios autores.

Fazendo-se uma simulação tomando em conta a área da bacia de contribuição (ver Figura 23) que tem área aproximada de 734.223 m² e um índice pluviométrico médio de 177,26 mm/h (período de retorno de 5 anos) para a cidade de Anápolis, pode-se estimar um volume de 130.148 m³. Ao se adotar um tempo de detenção de 2 horas, o volume acumulado chegaria a 260.296 m³, o qual deve ser distribuído em diversas BD ao longo do trecho do ribeirão. Utilizando-se o valor de R\$ 27,80 por metro cúbico, chega-se a um valor aproximado de R\$ 7.240.000,00, correspondendo a 39,46% do valor da reparação calculada. Este valor seria incorporado aos valores de investimento com infraestrutura. Também, as BD podem ser incorporadas ao paisagismo de um parque urbano, o qual pode ser contabilizado como parte do percentual que deve ser destinado à área verde (Brasil, 1979), englobando, inclusive, as áreas de proteção permanente. Como alento aos investidores fundiários, pode-se justificar que a adoção de equipamentos urbanos como parques ambientais pode potencializar os ganhos, uma vez que tais elementos tendem a aumentar o valor unitário de imóveis (Dutra e Silva; Dutra e Silva, 2020), ao mesmo tempo que se evita depreciação da região em que se insere.

Figura 23 - Bacia de contribuição da área estudada



Fonte: Modelo Digital de Elevação (MDE) - SRTM.

Outra estratégia que pode ser adotada é uma faixa de 100 metros além do contorno da área de proteção permanente, na qual se adotaria menor adensamento, podendo restringir a utilização de subsolos. É importante salientar que o Plano Diretor de Anápolis (Anápolis, 2016) já preconiza a utilização área permeável e de caixas de recarga (que são aparatos de detenção de águas pluviais) para as edificações a serem construídas. Embora o trecho do ribeirão das Antas em questão dependa de ações de reparação que devem ser realizadas em todo seu curso, a adoção de planejamento responsável pode reduzir ou impedir danos pontuais e à jusante do curso.

4- Conclusão

Ao longo de anos, as cidades brasileiras sofreram com problemas sociais e econômicos que impactam a população nos dias atuais. Na região centro-oeste esta dinâmica se deu da mesma forma, onde, a partir da década de 1960 privilegiou-se a urbanização tendo como veículo principal a venda de lotes. Neste processo, muitas áreas verdes foram abandonadas ou mal ocupadas, muitas vezes por construções irregulares, espontâneas ou autorizadas pelo poder público.

O modelo fundamentado apenas no ganho econômico com o parcelamento de lotes privados, tentando se apoiar na máxima utilização do solo urbano e no pouco investimento em

infraestrutura tem falhado no sentido de que os danos ambientais são mais onerosos que as possíveis medidas mitigadoras. Problemas como alagamentos e erosões põem em risco a população e os bens públicos e privados. Portanto, a análise correta dos possíveis meios de se evitar desastres pode ser uma estratégia viável aos empreendedores e ao poder público. Neste sentido, o Método de Custos Evitados (MCE) pode apresentar vantagens financeiras na utilização de um substituto ao custo com reparação.

É importante que tanto pesquisadores, técnicos, poder público, empreendedores e população comum se conscientizem da importância de se prever futuros impactos ambientais negativos, propondo-se medidas eficientes para evitar maiores custos. Assim, o MCE pode ser uma ferramenta útil ao planejamento, podendo ser adotado pelos envolvidos no processo, tanto dos investidores, como dos gestores, tornando o processo transparente aos cidadãos.

CONCLUSÃO

A década de 1930 pode ser destacada como um marco importante para a história do estado de Goiás. A transição de uma economia baseada na mineração aurífera, a qual possibilitou a construção de vilas e cidades, para a agropecuária parecia representar certa involução no processo de ocupação do Planalto Central. A mesma natureza que proveu o minério é a que ofertava campos e pastagem para rebanhos. As matas, por sua vez, representavam barreiras, locais inóspitos dominados por feras. No entanto, tais riquezas somente teriam seu devido valor, nos discursos daqueles que acreditavam no desenvolvimento econômico do século XX, caso fossem apropriadas e transformadas em elementos que poderiam ser convertidos em objetos representativos de uma sociedade industrial. A distância dos centros urbanos mais importantes do Brasil, sejam aqueles com importância econômica, política ou construtiva, fazia parecer que a região representasse um modelo de atraso decadente, incapaz da dignidade de uma sociedade ajustada à época em questão. Os vários sítios destacados sob o termo “sertão” nos mapas do período destacado reforçam a ideia de que havia um pensamento que valorizava a exploração humana sobre a natureza, mesmo embora houvesse presença de indivíduos como pequenos fazendeiros e povos originários em tais lugares. Desta forma, a implantação de uma “metrópole” poderia, ao mesmo tempo, consolidar o domínio sobre os recursos naturais, obtendo vantagens financeiras desses, e fortalecer a transição, o mais rápido o possível, para um modelo mais digno da contemporaneidade.

Na origem da criação de Goiânia, embora este trabalho a utilize de forma indireta, é inaugurado no estado um novo padrão de ocupação urbana baseado no planejamento, o qual objetivava a necessária ampliação contínua da malha e um maior crescimento populacional. Isto acaba tendo consonância com o desejo de povoamento do grande oeste brasileiro intensificado pela Marcha de Vargas nos anos 1940, tanto pela apropriação de uma estratégia de disciplinar o solo a uma geometria dominante, quanto pelo potencial de retorno econômico pela venda de lotes, a intensificação das relações comerciais e a possibilidade de abertura de novas frentes de trabalhos e serviços. Tal empreitada era louvada e propagada em periódicos da região sudeste do país como oportunidades de investimento, implicando em pouco desembolso no momento inicial e na garantia de maiores ganhos no futuro e, para tanto, seria muito mais coerente aproveitar o agora do que gastar mais a partir do aumento do valor imobiliário desses. A divulgação de uma certeza de sucesso (embora perceba-se que realmente os preços dos imóveis aumentaram à medida que a ocupação crescia) mascarava, de certa forma, as agruras de tal ocupação. Por mais que as ruas, tanto da capital quanto de cidades que

nasceram e cresceram nesse processo, iam sendo abertas, a infraestrutura encontrava desafios cada vez maiores à medida que se ampliavam os bairros. Assim, a ideia de planejar se limitava ao parcelamento do solo em vias e quadras, representando uma dominação sobre os recursos, carecendo de maiores investimentos em pavimentação, abastecimento e saneamento em outros momentos, em descompasso do ritmo das edificações.

O termo planejar, então, acaba se resumindo simplesmente ao desenho do traçado urbano, que poderia ser apresentado tanto no modelo progressista quanto no culturalista. Ambas as abordagens representavam uma modernidade (embora a segunda buscasse o bucolismo das cidades medievais), baseada em análises e na proposição de formas predefinidas. As áreas verdes teriam papel fundamental não apenas em uma proposta de compensação dos danos causados pela industrialização, mas, também, pela potencialização do espaço urbano com canteiros e praças pensados e ajustados, mostrando uma subordinação a um ambiente propício à circulação de veículos, ao trabalho e ao lazer, entre outras atividades. Há, nesse caso, uma dualidade entre campo e cidade, onde a natureza local figurou como instrumento de propagação da certeza ao lucro daqueles que quisessem investir, com potencial transformação pela exploração, e, ao mesmo tempo, como obstáculo ao desenvolvimento. Pode-se observar sempre um discurso que se adaptava a novos desafios, sempre apontando a um futuro que tinha como penhor os recursos e um determinado planejamento que, ao momento das divulgações, já estava acontecendo e prometia sempre mais.

Embora o urbanismo de Atílio Corrêa Lima, fundamentado na escola progressista francesa, tomasse como pressuposto a análise do local para sua devida apropriação, como por exemplo a exploração de mananciais para o abastecimento e a geração de energia e a topografia mais adequada para o traçado de ruas e o escoamento dos fluidos, vê-se que determinados problemas não foram solucionados ao compasso do crescimento populacional. As áreas de matas que, para o arquiteto deveriam ser mantidas como pulmão para a futura “metrópole”, foram retalhadas ou negligenciadas em face de ocupações espontâneas indevidas. Pode-se admitir que a descontinuidade de seu trabalho junto ao interventor Pedro Ludovico Teixeira evoque a um certo pragmatismo frente às utopias, materializado no esforço dos irmãos Coimbra Bueno, fundamentando a construção dos bulevares e praças em um elemento de valorização do espaço urbano, objetivando lucro nas vendas dos lotes. Essa estratégia acaba exercendo influência sobre o tipo de ocupação da área produtora. No caso de Ceres, a contratação de profissionais de relevância no cenário nacional para o projeto da sede da Colônia Agrícola (CANG) culminou no projeto de Goianésia, tendo na figura de Philemon Ribeiro um agente

fundamental tanto na implantação da primeira quanto no projeto da segunda. A mentalidade progressista definiu uma abordagem através de uma geometria rígida, valorizada por avenidas largas e praças. Nas duas situações, a nova cidade se achegava à região de produção agrícola, fazendo o intermédio entre o abastecimento de insumos, o consumo direto e a distribuição às áreas mais populosas do país. No entanto, a menor importância política dessas duas cidades as dotou de um aspecto mais próximo ao rural e ao provinciano do que ao ideal de metrópole, cujo planejamento teria controle sobre todo o desenvolvimento urbano, inclusive sobre o equilíbrio ambiental. Percebe-se que tais estratégias de projeto se limitaram ao modelo geométrico imposto, uma vez que elementos de preservação permanente foram ignorados como entes menores ou de pouca importância.

No caso de Anápolis, alguns fatores possibilitaram a ascensão da pequena cidade nos anos 1930, como por exemplo a construção da nova capital e a chegada da ferrovia. O fato de, primeiramente, estar no trajeto entre outras estradas e, por certa coincidência, distar pouco do principal centro urbano que emergia, impulsionou investimentos, os quais acabaram por movimentar o ambiente dos negócios. Tal processo moveu uma engrenagem que promoveu a transformação da paisagem à medida que se investia em novas construções, atraindo pessoas e aumentando as oportunidades de lucros. Isto se intensificou a partir da década de 1940 com a Marcha para o Oeste, que deu origem à CANG e a rodovia Belém-Brasília, além de criar condições para ampliação da população nas regiões adjacentes. Tanto cidade quanto o campo são cenários de transformações, onde um se apoia no outro, pois quanto maior se torna o polo consumidor, maior será o produtor, sempre se retroalimentando e crescendo na mesma proporção. Neste caso, a divulgação da natureza local não é tão importante, pois o processo já se iniciou devido a certo oportunismo. Então, aproveitando de certos benefícios, o apontamento para o futuro se deu pela promessa de industrialização, tão desejada nos tempos do interventor, mas que já se tornava possível com a implantação do DAIA no final do ano de 1976. Os recursos passam a figurar como elementos secundários de uma necessidade de transformação em bens de consumo para atender a populações das capitais próximas e, também, chegar a locais mais distantes. O solo, apropriado como ser inanimado, deveria ser doutrinado ao desejo de um novo plano que favorecesse a industrialização e a continuidade do crescimento populacional.

Mas a estratégia de ganhos econômicos com o parcelamento do solo urbano, utilizando o pretexto de um planejamento que se resumia à apropriação do sítio para a delimitação de lotes e ruas, acabou trazendo danos à natureza através da ocupação indevida de áreas que deveriam ser preservadas. Tal abordagem pode ter recolhido os lucros no momento em que unidades eram

vendidas e lançado ao futuro (passando a responsabilidade ao poder público) os danos da falta de uma gestão mais ampla, a qual deveria envolver os recursos naturais nesse processo. Muitas vezes, o sucesso econômico pode mascarar os problemas ambientais por apresentar à sociedade uma cidade que cresce com edifícios imponentes e faz com que parte de seus cidadãos enriqueça. No entanto, é fundamental aprender com o passado para que, no presente, seja possível se apoiar em um modelo de desenvolvimento que inclua a natureza local, buscando não somente conservá-la como também integrá-la nos espaços urbanos, não como moeda, mas como bem inegociável.

Referências Bibliográficas

- AB’SÁBER, A. The natural organization of Brazilian inter-and subtropical landscapes. **Revista do Instituto Geológico**, [s. l.], v. 21, p. 57–70, 2000.
- ADORNO, M. L. G. **Anápolis, um estudo da evolução urbana e impactos ambientais sobre os recursos hídricos - Estudo de caso: Córrego das Antas**. 2007. - UNB, [s. l.], 2007.
- ALVARES, G. T. **A luta na epopeia de Goiânia**. São Paulo: Gráf. Jornal do Brasil, 1942.
- ANÁPOLIS. **Lei complementar nº 349, de 07 de julho de 2016**. Anápolis, 2016.
- ANÁPOLIS. **Lei de nº 160, de 26 de setembro de 1969**. 1969.
- ARGOLO, E. D.; DELLA GIUSTINA, C. C. Simulações e modelagem hidrológica de microbacia urbana para previsão de inundações: O caso do Rio das Antas na cidade de Anápolis-GO. **Fronteiras**, [s. l.], v. 5, n. 3, p. 252–270, 2016.
- BALDASSARINI, J.; NUNES, J. A intervenção em prol da recuperação de áreas degradadas por erosão hídrica na microbacia hidrográfica da Água Três Unidos no município de Vera Cruz – SP. **Caderno Prudentino de Geografia**, [s. l.], v. 1, n. 36, p. 174–190, 2014.
- BERTONI, A. No caminho para o urbanismo. Saturnino de Brito e Édouard Imbeaux, trajetórias profissionais entre Brasil e França. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, [s. l.], v. 23, n. 1, p. 111–132, 2015.
- BEVERIDGE, C. E. (Ed). **Olmsted: writings on landscape, culture, and society**. New York: The Library of America, 2015.
- BRASIL. **Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Brasília, 1979.
- BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da cidade**. Brasília: Presidência da República, 2001-. ISSN 1098-6596.
- BRUAND, Y. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. 3ªed. São Paulo: Perspectiva, 1997.
- BRUSAMARELO, D.; DA LUZ, A. R. Perspectiva para a racionalidade ambiental no contexto da evolução CTS. **Cadernos Cajuína**, [s. l.], v. 2, n. 3, p. 79, 2017.
- CABRAL, A. L. L.; VALVA, M. d’Ayala. Discursos imobiliários e o reforço da imagem urbana no bairro Jundiá, em Anápolis, GO. **Revista RUA**, [s. l.], v. 26, n. 1, 2020.
- CAMPOS, F. I. Mudança da Capital: uma estratégia de poder. In: GOIÂNIA: CIDADE PENSADA. Goiânia: Ed. da UFG, 2002. p. 169–184.
- CAMPOS, F. I. Operários na construção de Goiânia. **Jornal Opção**, Goiânia, 24 out. 1980. p. 11.
- CAMPOS, F. I. **Questões Agrárias: bases sociais da política goiana**. Anápolis: Kelps, 2015.

CASTRO, J. D. B.; NOGUEIRA, J. M. **Valoração econômica ambiental: métodos da função da produção - teorias e estudos de caso**. Curitiba: CRV, 2019.

CHAUL, N. F. Goiânia : a capital do Sertão. **Revista UFG**, [s. l.], v. XI, n. 6, p. 100–110, 2009.

CHOAY, F. A natureza urbanizada, a invenção dos “espaços verdes”. **Projeto História**, [s. l.], v. 18, p. 103–106, 1999.

CHOAY, F. **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 7ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

CORRÊA LIMA, A. Goiânia: a nova capital de Goiás. **Arquitetura e Urbanismo**, Rio de Janeiro, p. 32–34, 1937.

COUTO DE MAGALHÃES, J. V. **Viagem ao Araguaya**. 4ªed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

COY, M.; KLINGLER, M.; KOHLHEPP, G. De frontier até pós-frontier: regiões pioneiras no Brasil dentro do processo de transformação espaço-temporal e sócio-ecológico. **Confins**, [s. l.], n. 30, 2017.

CRONON, W. **Nature's Metropolis: Chicago and the Great West**. New York: W. W. Norton & Co., 1991.

DAHER, T. O Projeto Original de Goiânia. **Revista UFG**, [s. l.], v. 11, n. 6, p. 77–91, 2009.

DATHEIN, R. (org.). **Desenvolvimentismo: o conceito, as bases teóricas e as políticas**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2003.

DE KELLER E COSTA, R.; DE SOUZA, V. T. **Cidades brasileiras: entre valores e narrativas do urbanismo**. [S. l.]: Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2021.

DI ALMEIDA, P. V. Atílio Corrêa Lima e o Planejamento de Goiânia – um marco moderno na conquista de sertão brasileiro. **Urbana**, [s. l.], v. 4, n. 4, p. 52–66, 2011.

DIAS, S. S. **O papel de Anápolis-go no contexto do eixo Goiânia – Anápolis - Brasília**. 2011. [Dissertação de Mestrado] - UnB, 2011.

DINIZ, A. **Goiânia de Atílio Corrêa Lima (1932-1935): Ideal estético e realidade política**. 2007a. 250p f. [Dissertação de Mestrado] - UNB, 2007.

DINIZ, A. Goiânia: modernismo periférico. **Revista Estética e Semiótica**, v. 7, n. 1, p. 101–114, 2017.

DRUMMOND, J. A. A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. **Estudos Históricos**, [s. l.], v. 4, n. 8, p. 177–197, 1991.

DRUMMOND, J. A.; FRANCO, J. L. A. ; **Proteção à Natureza e Identidade Nacional no Brasil, anos 1920-1940**. , Rio de Janeiro: Fiocruz, 2009.

DUTRA E SILVA, S. Challenging the environmental history of the Cerrado: Science, biodiversity and politics on the Brazilian agricultural frontier. **Historia Ambiental Latinoamericana y Caribena**, [s. l.], v. 10, n. 1, p. 82–116, 2020.

DUTRA E SILVA, S. Ecological Ideas and Historical Construction of the Brazilian Cerrado. *In*: OXFORD RESEARCH ENCYCLOPEDIA OF LATIN AMERICAN HISTORY. [S. l.]: Oxford University Press, 2023.

DUTRA E SILVA, S. **No Oeste a Terra e Céu: a expansão da fronteira agrícola no Brasil Central**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2017.

DUTRA E SILVA, A.; DUTRA E SILVA, S. A natureza e a modernidade urbana de Goiânia nos discursos da cidade símbolo do Oeste brasileiro (1932-1942). **Historia Crítica**, [s. l.], n. 74, p. 65–93, 2019.

DUTRA E SILVA, A.; DUTRA E SILVA, S. As áreas verdes na metrópole do hinterland : parques urbanos no planejamento urbano de Goiânia nas décadas de 1930 e 1940 1 Green spaces in the hinterland ' s Metropolis : parklands in the urban planning of Goiânia during the 1930s and 1940s. **Revista de Historia Regional**, [s. l.], v. 25, n. 2, p. 404–435, 2020.

DUTRA E SILVA, A.; DUTRA E SILVA, S.; DELLA GIUSTINA, C. C. Goiânia e a urbanização do Oeste: demografia, fronteira agrícola, áreas verdes e mananciais. **Revista Inclusiones**, [s. l.], v. 5, n. Enero-Marzo 2018, p. 14–29, 2018.

DUTRA E SILVA, S.; FRANCO, J. L. de A.; DRUMMOND, J. A. Colonização e desflorestamento: a expansão da fronteira agrícola em Goiás nas décadas de 1930 e 1940. *In*: HISTÓRIA AMBIENTAL E MIGRAÇÕES: DIÁLOGOS. São Leopoldo: editora UFFS, 2017. p. 262 p.

DUTRA E SILVA, A.; MARTINS, P. T. de A.; DUTRA E SILVA, S. A capital e o interior: influências da criação de Goiânia na urbanização do Mato Grosso de Goiás. **Esbocos**, [s. l.], v. 31, n. 56, p. 101–116, 2024.

ESTERCI, N. **O mito da democracia no país das bandeiras**. 1972. - UFRJ, Rio de Janeiro, [s. l.], 1972.

FAISSOL, S. **O “Mato Grosso de Goiás”**. Rio de Janeiro: IBGE, Conselho Nacional de Geografia, 1952.

FARIA, T. de J. P. Os projetos e obras do engenheiro Saturnino de Brito e mudança na paisagem urbana. **Geografia Ensino & Pesquisa**, [s. l.], v. 19, n. especial, p. 115122, 2015.

FIEG. Goiás Industrial. Goiânia, v. VIII, 1976.

FRANÇA, I. S. de. Pequenas cidades, problemas urbanos e participação social na perspectiva da população local. **Ateliê Geográfico**, [s. l.], v. 15, n. 1, p. 218–237, 2021.

FREITAS, R. A. de. Anápolis, fundos públicos e expansão urbana: 1957-1997. *In*: TOSCHI, M. S. (org.). **100 anos: Anápolis em pesquisa**. Goiânia: s/n, 2007. p. 35–45.

IBGE, I. B. de G. e E. **Coleção de Monografias - nº 409 (3ª ed.) - Anápolis, Goiás**. Rio de Janeiro: [s. n.], 1967.

IBGE, I. B. de G. e E. **Goiânia: coletânea especialmente editada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística como contribuição ao Batismo Cultural de Goiânia**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico IBGE, 1942.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. [S. l.], [s. d.]. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=352044>. .

IBGE, I. B. de G. e E. **Sinopse preliminar do Censo Demográfico: IX recenseamento geral do Brasil 1980**. Rio de Janeiro: [s. n.], 1981.

KEYES, J. J. **A Place of Its Own: Urban Environmental History**. [S. l.: s. n.], 2000.

KOHLHEPP, G. Transformações da Paisagem Natural no Norte do Paraná entre as Décadas de 1930 e 1980: Da Monocultura do Café à Modernização Agrária e suas Consequências Ecológicas, Econômicas e Sociais. **Historia Ambiental Latinoamericana y Caribena**, [s. l.], v. 10, n. 2, p. 255–283, 2020.

LEJEUNE, J.-F. The Landscape : Nicolas of Forestier and Great. **The Journal of Decorative and Propaganda Arts**, [s. l.], v. 22, n. 1996, p. 150–185, 1996.

LEJEUNE, J.-F.; BEUSTERIEN, J.; MENOCAL, N. G. The city as landscape : Jean Claude Nicolas Forestier and great urban works of Havana, 1925-1930. **The Journal of Decorative and Propaganda Arts**, [s. l.], v. 22, n. 1996, p. 150–185, 1996.

LEMOES, M. P. F. **História da Escola Agrícola de Lavras: o protestantismo e a educação do trabalhador do campo (1908-1938)**. 2019. [Dissertação de Mestrado] - CEFET-MG, Belo Horizonte, 2019.

LÉVI-STRAUSS, C. **Tristes Tópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

LUCCHESI, M. C. HJ COLE + Associados: planejamento e empreendimentos (1970-1980). **Urbana**, [s. l.], v. 5, n. 6, 2013.

MAIA, J. M. E. A imaginação da terra O pensamento brasileiro e a condição periférica. **Tempo Social, revista de sociologia da USP**, [s. l.], v. 25, n. 2, p. 79–97, 2013.

MAIA, J. M. E. **A terra como invenção: o espaço no pensamento social brasileiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

MAIA, J. M. E. As Ideias que Fazem o Estado Andar: Imaginação Espacial, Pensamento Brasileiro e Território no Brasil Central. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, [s. l.], v. 53, n. 3, p. 621–655, 2010.

MAIA, J. M. E. **Estado, território e imaginação espacial: o caso da Fundação Brasil Central**. Rio de Janeiro: FGV, 2012. v. 1

MAIA, J. M. E. **Fronteiras e state-building periférico: O caso da Fundação Brasil Central**. [S. l.]: Universidade Federal de Minas Gerais, 2019.

MANSO, C. F. A. **Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea - um certo olhar**. Goiânia: Edição do Autor, 2001.

MÁXIMO, P. H. P.; TREVISAN, R. Ideias modernizantes que circulam, se transformam e se materializam: as cidade de Anápolis (GO), o bairro Jundiáis e o modelo de Cidade-jardim. *In:* , 2024, Brasília. **III Simpósio PPG-FAU-UnB**. Brasília: [s. n.], 2024. Disponível em: [https://www.even3.com.br/anais/simposio-ppgfauunb/911596-ideias-modernizantes-que-circulam-se-transformam-e-se-materializam--a-cidade-de-apolis-\(go\)-o-bairro-jundiai-/](https://www.even3.com.br/anais/simposio-ppgfauunb/911596-ideias-modernizantes-que-circulam-se-transformam-e-se-materializam--a-cidade-de-apolis-(go)-o-bairro-jundiai-/). Acesso em: 10 mar. 2025.

MENDONÇA, J. G. C. **A Invenção de Goiânia: o outro lado da mudnaça**. 2ªed. Goiânia: UFG, 2018.

MENDONÇA, J. G. C. A queda de bonfim e a escolha prévia de campinas. **Mosaico**, [s. l.], p. 175–189, 2009.

MILANI, A. M. R.; SALES, R. Do “Desenvolvimentismo” ao “Novo Desenvolvimentismo” no Brasil: a evolução do conceito. [s. l.], v. 51, p. 48–67, 2018.

MONZOTE, R. F. **Nuestro viaje a la Luna: La ideia de la transformación de la naturaleza en Cuba durante la Guerra Fria**. La Habana: Fondo Editorial Casa de Las Américas, 2019.

OLIVEIRA, D. T. de; SOUZA, C. F. de. O urbanismo de Saturnino de Brito e as ressonâncias provocadas. **Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, [s. l.], n. 22, p. 84, 2016.

OLIVEN, R. G. **Urbanização e mudança social no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2010.

PEREIRA, J. M. D. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **CADERNOS do DESENVOLVIMENTO**, [s. l.], v. 6, n. 9, 2011.

PERISSINOTTO, R. O conceito de Estado desenvolvimentista e sua utilidade para os casos brasileiro e Argentino. **Revista de Sociologia e Política**, [s. l.], v. 22, n. 52, p. 59–75, 2014.

PLATT, H. L. The emergence of urban environmental history. . **Urban History**, [s. l.], v. 26, n. 1, p. 89–95, 1999.

POLONIAL, J. M. **Anápolis nos tempos da ferrovia**. Goiânia: Kelps, 2011.

PORTUGALI, J. On relevance in geography: Thünen’s isolated state in relation to agriculture and political economy. **Geoforum**, [s. l.], v. 15, n. 2, p. 201–207, 1984.

RODRÍGUEZ, C. A. M.; TEIXEIRA, B. A. do N. Avaliação de bacias de retenção de águas pluviais implantadas no município de São Carlos (SP), Brasil. **Engenharia Sanitaria e Ambiental**, [s. l.], v. 26, n. 1, p. 143–150, 2021.

SABINO JUNIOR, O. **Goiânia Documentada**. São Paulo: Edigraf, 1960.

SALOMÃO, I. C. As origens do desenvolvimentismo brasileiro e suas controvérsias: Notas sobre o debate historiográfico. **Nova Economia**, [s. l.], v. 27, n. 3, p. 421–442, 2017.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996a-. ISSN 1517-543X.v. 1

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996b-. ISSN 1517-543X.v. 1

SANTOS, J. C. V.; RODRIGUES, K. A. A música sertaneja na perspectiva geográfica: a cidade, suas raízes, fusões culturais e o tempo de lazer. **Geoambiente on-line**, Jataí-GO, v. 36, 2020. Disponível em: <https://orcid.org/0000-0002-5746-1217,2-GraduadaemGeografiapelaUniversidade>.

SCHOTT, D. Urban environmental history: what lessons are there to be learnt?. [s. l.], 2004. Disponível em: <http://www.esch.org/home.html>.

SMITH, H. N. **Virgin Land: the American West as Symbol and Myth**. Cambridge, Massachusetts/Londres: Harvard University Press, 2009.

SOSA, M. R. O Rio de agache e a Havana de Forestier. In: , 2006, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: IX Seminário de história da cidade e do urbanismo- São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006, 2006. p. 1–25.

STEPHENSON, B. Urban Environmental history: the essence of a contradiction. **Urban History**, [s. l.], v. 31, p. 887–898, 2005.

TAUNAY, A. **História das bandeiras paulistas**. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1951.

VELOSO, H. P.; RANGEL FILHO, A. L. R.; LIMA, J. C. A. **Classificação da vegetação brasileira, adaptada a um sistema universal**. Rio de Janeiro: IBGE, Departamento de Recursos Naturais e Estudos Ambientais, 1991.

VETTORASSI, A.; FERREIRA, L. dos S.; SOFIATI, F. M. Juventudes entre o rural e o urbano: o caso dos agroboys e agogirls de Bela Vista de Goiás. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 23, 2021.

WHITE, R. **The Frontier in American Culture: an exhibition at the Newberry Library**. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1994.

WORSTER, D. Para fazer história ambiental. **Estudos Históricos**, [s. l.], v. 4, n. 8, p. 1–17, 1991.

WORSTER, D. **Under Western Skies: Nature and History in the American West**. New York: Oxford University Press, 1992.

Apêndice

A CAPITAL E O INTERIOR: INFLUÊNCIAS DA CRIAÇÃO DE GOIÂNIA NA URBANIZAÇÃO DO MATO GROSSO DE GOIÁS

The state capital and the countryside: influences of the creation of Goiania on the urbanization of its hinterland (Mato Grosso de Goiás)

Anderson Dutra e Silva^a

 <https://orcid.org/0000-0001-5247-0870>

E-mail: dimdutra74@gmail.com

Patrick Thomaz de Aquino Martins^b

 <https://orcid.org/0000-0003-3814-3982>

E-mail: patrick.martins@ueg.br

Sandro Dutra e Silva^c

 <https://orcid.org/0000-0002-0001-5726>

E-mail: sandroduetr@hotmail.com

^a Universidade Evangélica de Goiás, Anápolis, Goiás, Brasil.

^b Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, Goiás, Brasil.

^b Universidade Estadual de Goiás, Universidade Evangélica de Goiás, Anápolis, Goiás, Brasil.



Article

Valoração de Área do Ribeirão das Antas, Anápolis (GO), pelo Método de Custos Evitados

Anderson Dutra e Silva ¹ , Patrick Thomaz de Aquino Martins ² , Joana D'arc Bardella Castro ³

¹ Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Recursos Naturais do Cerrado da Universidade Estadual de Goiás (UEG). ORCID: 0000-0001-5247-0870. E-mail: dimdutra74@gmail.com

² Doutor. Professor no Programa de Pós-Graduação em Recursos Naturais do Cerrado da Universidade Estadual de Goiás (UEG). ORCID: 0000-0003-3814-3982. E-mail: patrick.martins@ueg.br

³ Doutora. Professora no Programa de Pós-Graduação em Recursos Naturais do Cerrado da Universidade Estadual de Goiás (UEG). ORCID: 0000-0002-3048-3483. E-mail: bardella@ueg.br

RESUMO

A urbanização crescente, na maioria dos casos, apoia-se na venda de lotes. Neste contexto, as áreas verdes são inicialmente subjugadas e, quando se localizam em regiões mais nobres, utilizadas como instrumentos de valorização econômica de imóveis urbanos. A falta de planejamento urbano apropriado produz danos ao meio ambiente, fazendo com que o poder público gaste quantias vultuosas para reparar áreas degradadas. O Método de Custos Evitados (MCE) é um instrumento que pode ser adotado para evitar custos como reparação ao apresentar menor custo de investimento em ações mitigadoras substitutas. O presente artigo pretende apresentar valores de investimentos que devem ser adotados para uma área ainda não urbanizada na cidade de Anápolis-GO. A utilização de Bacias de Detenção de águas pluviais na implantação da infraestrutura urbana tem custo inferior que as obras de reparação, correspondendo aproximadamente a 39,46%, se comparada às obras de reparação de voçorocas.

Palavras-chave: valoração ambiental; meio ambiente; planejamento urbano.

ABSTRACT

The growing urbanization, in the most of the cases, is based on lots sales. In this context, the green areas are ignored when they are located in poorer regions and used to boost to the sales when located in wealthy neighbourhoods. The lack of proper urban planning causes damage to the environment, making the governments spend large amounts of money to repair degraded areas. The Avoid Cost Method (ACM) is an instrument which can be used to avoid cost as it present lower investment in mitigation substitute elements. This paper intends to present value of the investment which can be implemented for an area not yet populated in the city of Anapolis, Brazil. The use of rainwater Detention Basin in the urban infrastructure represents 39,46% of the repair works, representing a lower investment of cost.

Keywords: environmental value; environment; urban planning.



Submissão: 14/12/2022



Aceite: 12/06/2023



Publicação: 10/08/2023

