Fronteiras
Revista Catarinense de História

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[1]
Patrick Thomaz de Aquino Martins[2]
Sandro Dutra e Silva[3]

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 savanah, 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.

[1] Doutor. UniEVANGÉLICA, Anápolis, Goiás. Brasil. E-mail: dimdutra74@gmail.com | https://orcid.org/0000-0001-5247-0870
[2] Doutor. Universidade Estadual de Goiás (UEG), Formosa, Goiás. Brasil. E-mail: patrick.martins@ueg.br | https://orcid.org/0000-0003-3814-3982
[3] Doutor. UniEVANGÉLICA, Anápolis, Goiás; Universidade Estadual de Goiás (UEG), Anápolis, Goiás. Brasil. E-mail: sandrodutra@unievangelica.edu.br | https://orcid.org/0000-0002-0001-5726

ISSN 2238-9717 | n. 48, p. 321-345, ago./2026 | DOI: https://doi.org/10.36661/2238-9717.2026n48.15704
https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/FRCH/index

Fronteiras

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

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"[4] se opunha à cidade medieval, tendo na industrialização e no povoamento ordenados 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, 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, pretendeu-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 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

[4] 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.

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), quando acompanhou o geógrafo alemão Leo Waibel (1888-1951), publicações em jornais do período delimitado, utilizando-se a Hemeroteca Digital da Fundação Biblioteca Nacional. Os mapas temáticos obtidos da publicação foram georrefenciados para serem analisados junto às bases de dados disponíveis no Sistema Estadual de Geoinformação (SIEG), comparando-se dados atuais e registros anteriores.

Fronteiras

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"[5], 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.

[5] "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 (Schama, 1996; Worster, 1991; Santos, 1996). 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.

Nesse contexto, a ideia de paisagem é representada muito além do que um mero cenário onde se desenvolvem os processos. A dualidade entre o natural e o construído se estabelece em local determinado e descrevem abordagens, intentos e ações que se desenrolaram ao longo do tempo. Tais "paisagens pretéritas" constituem a materialidade do espaço geográfico descrita

por quem a descreve, podendo ser vista muito além de sua descrição narrativa, mas, também, de forma indireta, na qual as impressões daquele que relata carregam valores, impressões e percepções socioculturais de seus agentes. Sobre isso, Dora Shellard Corrêa afirma que:

> Entre o historiador e a paisagem retratada está o cronista com seu tempo e lugar e o próprio pesquisador com sua historicidade, visões de mundo, que condicionam o que se enxerga e o que não se nota. A percepção do mundo é transformada pela intervenção e pelos olhos do cronista, reelaborada entre o ato de ver e sentir e de transcrevê-la no papel. No geral, a História acaba trabalhando com os apontamentos e a memória de um espaço geográfico, de uma árvore ou de um rio. São raros os casos em que o ver é acompanhado simultaneamente do escrever ou do pintar. E, ao analisar esse quadro, o próprio historiador não deixa de projetar sobre ele memórias, estruturas de percepção do espaço ideologicamente determinadas e questões de seu tempo, que obscurecem a apreensão de formas diversas de relação com o espaço físico (Corrêa, 2013, p. 68).

De certa forma, o embrião do urbanismo europeu em solo goiano parece ter acentuado tal dualidade entre "sertão" e "metrópole", fazendo parecer possível uma transformação da situação do que se pode ser considerado atrasado, enquanto representa uma natureza original. De fato, a cidade de Goiânia acabou sendo construída a partir de 1933[6]. 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 irmãos Jerônymo 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"[7]. 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

[6] Decreto n.º 3.359, de 18 de Maio de l933 (IBGE, 1942).
[7] Jornal do Brasil. Edição 00005 de 07 de janeiro de 1937. Fonte: Hemeroteca Digital- Fundação Biblioteca Nacional.

alicerçada em novos costumes urbanos cristalizados em edifícios como hotéis, boates e palácios. Seu irmão[8] Jeronymo, 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 (Figura 1), 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.

Figura 1: Mapa de rotas aéreas e vias a partir de Goiânia – O Jornal- 02 de fevereiro de 1936



Fonte: Hemeroteca Digital – Fundação Biblioteca Nacional.

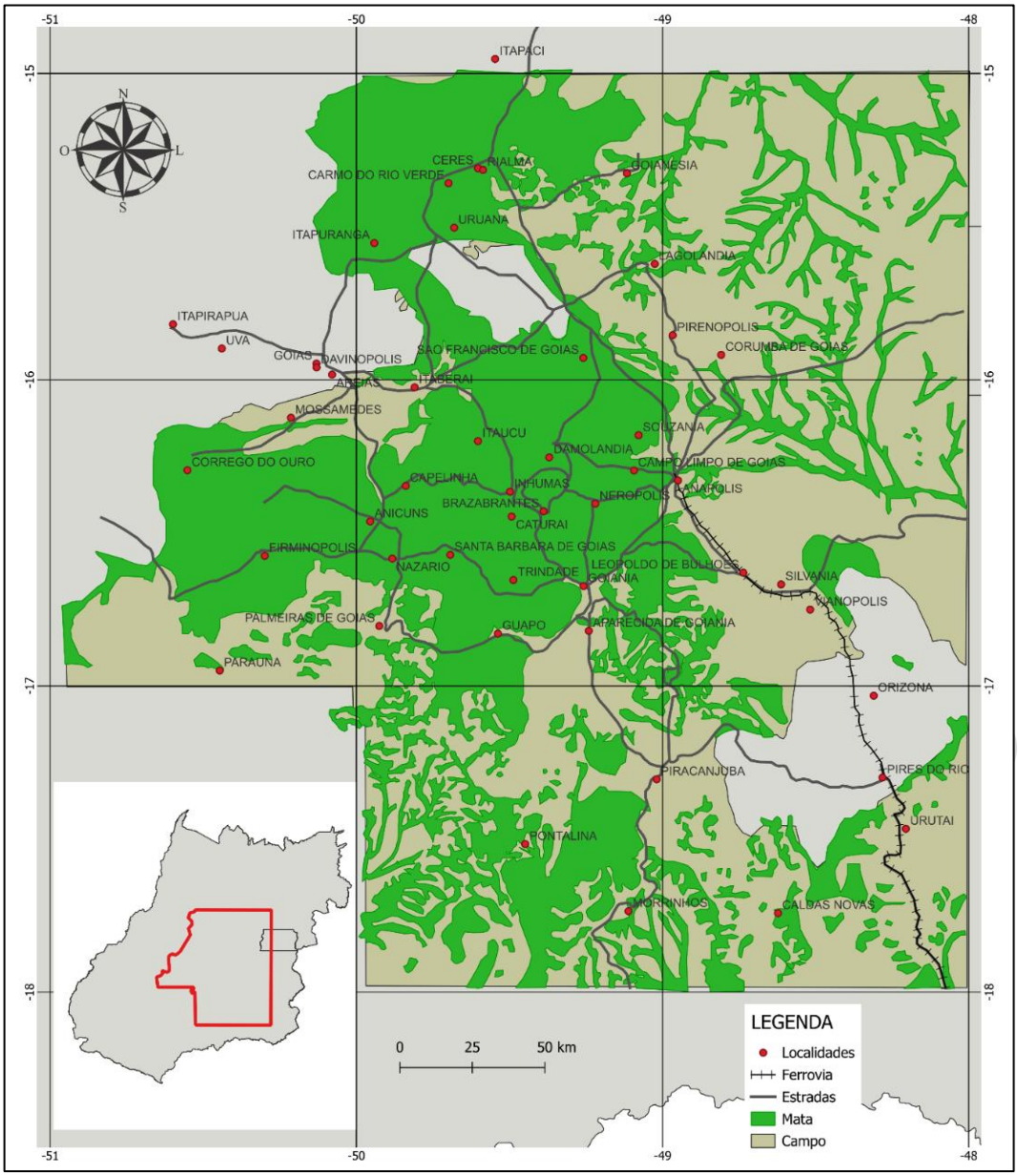
[8] O Jornal. 02 de fevereiro de 1936. Fonte: Hemeroteca Digital – Fundação Biblioteca Nacional.

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

Uma importante distinção que aparece nessa produção é a de "matas" e "campos" (Figura 2). O primeiro termo se destaca pelas vastas florestas estacionárias e ciliares, enquanto o segundo designa o formato savânico do Cerrado (Dutra e Silva, 2020; Dutra e Silva *et al.*, 2026). 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. Isto demonstra que, no momento relatado, havia ainda traços do que se podia identificar como "floresta de primeira classe", porém com um novo uso do solo. O ato modificador do pequeno produtor ajustava a uma nova necessidade econômica um bem natural de grande potencial. O solo que dotou o lugar matas exuberantes, guardava sob as raízes uma riqueza de potencial exploração que, no momento citado, ainda era incipiente. Pode-se perceber uma certa "esperança" do narrador no trabalho determinado dos agricultores, os quais deixavam sua terra natal para se aventurar em campo desconhecido, o qual trazia riscos, mas, também, benefícios àqueles que tivessem disposição tal para substituir a natureza local por outra pensada e desejada pelos empreendedores. Sobre esta ação, Leo Waibel faz uma comparação dos pioneiros com militares, louvando seu empenho transformador ao dizer que:

> De certa maneira, pode-se comparar a frente pioneira a uma frente militar. O pioneiro, especialmente o pioneiro agricultor, é um soldado que combate a natureza. Um exército completo de pioneiros é necessário para derrubar matas, construir casas e estradas, enfim, transformar a paisagem natural em cultural (Waibel, 1958, p. 134).

Figura 2: Mapa de Vegetação de Speridião Faissol em 1952



Fonte: autoria própria, adaptado de Faissol (1952).

A empolgação em sua narrativa pela presença de migrantes é evidente. Segundo ele, eram, em sua maioria, provenientes dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Bahia. 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 chegassem à região 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 (Turner, 1996). 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.

Fronteiras

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 Haas[9] 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 1947 e, no momento quando o livro estava sendo escrito (por volta de 1952), já havia em torno de 10.000 pessoas (Faissol, 1952).

[9] 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.

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 3), 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)[10], 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 urbanismo no Brasil (Bertoni, 2015; Faria, 2015; Oliveira; Souza, 2016), tendo sua

[10] De acordo com entrevista gravada por Sandro Dutra e Silva (arquivo pessoal).

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 engenharia[11].

Figura 3: Plano Urbanístico de Ceres



Fonte: Google Satelite.

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 5). 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

[11] 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.

semelhante, alguns eixos em diagonal partem de praças centrais que também são cortadas por uma avenida no sentido norte-sul.

Figura 4: Anúncio da empresa F. Saturnino Rodrigues de Brito



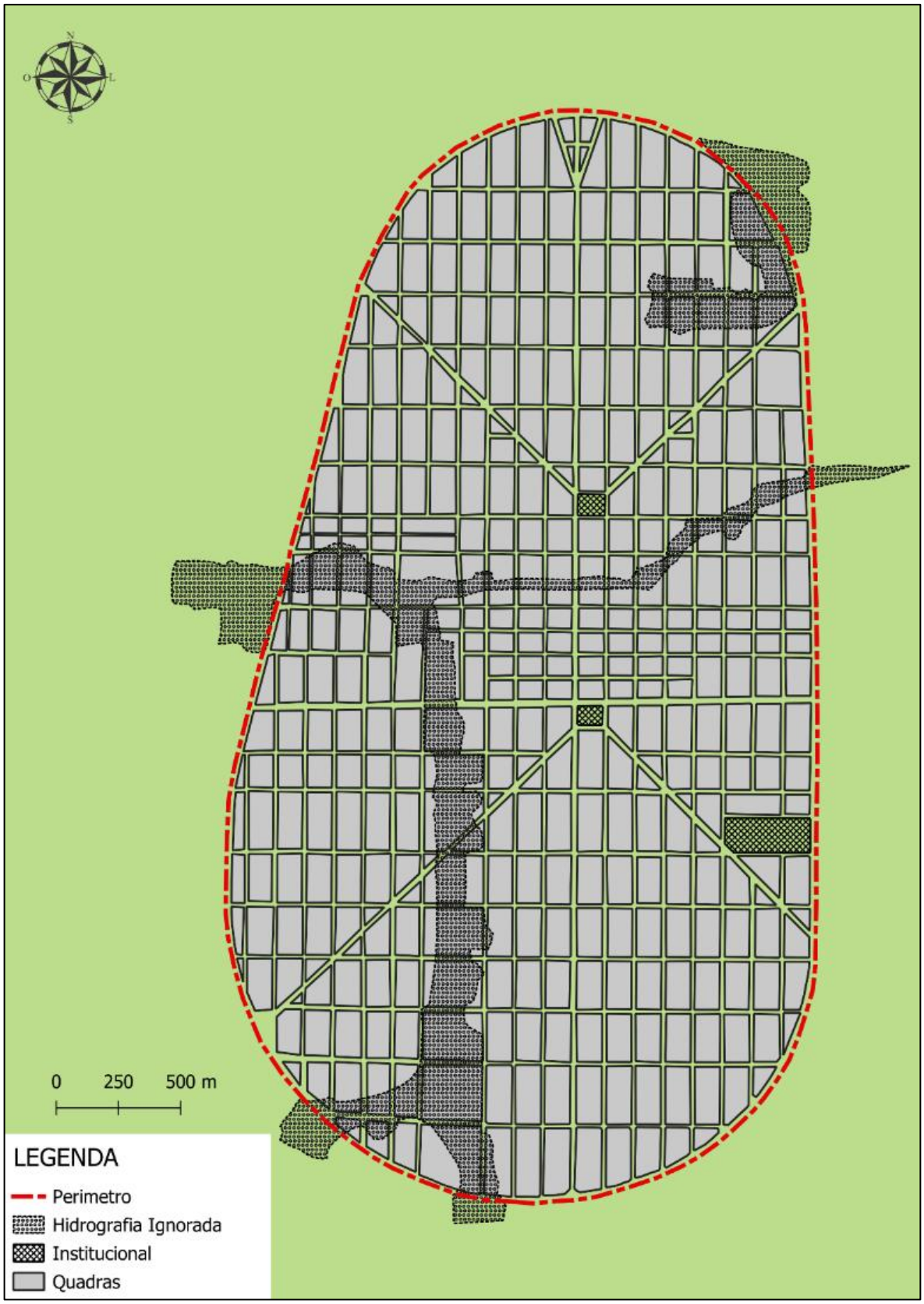
Fonte: Revista Brasileira de Engenharia (1942).

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".

Figura 5: Plano Urbanístico de Goianésia

Fronteiras



Fonte: Google Satelite.

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 atraia 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.

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. Ainda segundo Faissol (1952), o que atraiu os primeiros moradores não foi a Mata (MGG) nas proximidades da cabeceira do ribeirão das Antas, pois 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 1941[12] 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 6) 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, antagonicamente, as áreas rurais representavam o "atraso". Uma aparente contradição poderia estar relacionada à "metropolização" almejada, que não somente traça ruas, mas transforma 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

[12] 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.

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 6: Frame de vídeo promocional de Anápolis em 1948, fazenda Lagoa Formosa



Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=m1BTzVJzTCo.

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 Carlos[13] 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 Jundiai", 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) (Daher, 2009) , 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 7). Numa publicação de 1944, o título "O plano de urbanização de Anápolis – o memorial apresentado pelos técnicos"[14] 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, 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 Jundiaí, de Anápolis, um golpe de civilização! O maior plano urbanístico do Brasil Central, depois do milagre da beleza de Goiânia"[15]. Outra de 1946 apresenta "Anápolis forja de progresso". Nessas divulgações, o projeto urbanístico do bairro Jundiaí 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.

[13] Atualmente, a rua Antônio Carlos se chama rua Manoel Dabadia.
[14] Lavoura e Comércio – Uberaba-MG – edição de 23 de novembro de 1944.
[15] Lavoura e Comércio – Uberaba-MG – edição de 28 de setembro de 1945.

Figura 7: Propaganda do Bairro Jundiaí publicada no jornal Lavoura e Comércio em 25/06/1946



Fonte: Hemeroteca Digital.

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.[16]

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

[16] A Manhã – Rio de Janeiro – Edição de 28 de novembro de 1944.

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. Os supracitados *boosters* cunhados por Cronon, (1991) ajustavam seus discursos para fazer caber, em seus propósitos, 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 no qual a "rua", a "roça" e a "currutela" são parte de uma roda que gira e se transforma.

Fronteiras

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 da condição "selvagem" do oeste do Brasil (apoiando-se no 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, facilitariam 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.

Fronteiras

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.

Referências bibliográficas

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.], vol. 23, no 1, p. 111–132, 2015.

CABRAL, A. L. L.; VALVA, M. d'Ayala. Discursos imobiliários e o reforço da imagem urbana no bairro Jundiaí, em Anápolis, GO. *Revista RUA*, [s. l.], vol. 26, no 1, 2020.

CAMPOS, F. I. *Questões Agrárias*: bases sociais da política goiana. Anápolis: Kelps, 2015.

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

CORRÊA, D. S. História ambiental e a paisagem. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC) revista de la Solcha*, [s. l.], no 1, p. 47–69, 2013.

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

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.], vol. 11, no 6, p. 77–91, 2009.

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

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

DINIZ, A. Goiânia: modernismo periférico. *Revista Estética e Semiótica*, [s. l.], vol. 7, no 1, p. 101–114, 2017.

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.], vol. 31, no 56, p. 101–116, 2024.

DUTRA E SILVA, S. Challenging the Environmental History of the Cerrado: Science, Biodiversity and Politics on the Brazilian Agricultural Frontier. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC) revista de la Solcha*, v. 10, n. 1, p. 82-116, 2020.

DUTRA E SILVA, S. *et. al*. Ecological misreadings, landscape eligibility, and divergent environmental histories underpin complex vulnerabilities in Amazon-Cerrado interbiome politics. *Environmental Science & Policy*, Volume 185, 2026, 104494, https://doi.org/10.1016/j.envsci.2026.104494

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

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.], vol. 19, no especial, p. 115122, 2015.

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

LEMOS, 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.

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 Jundiaís e o modelo de Cidade-jardim. 2024, Brasília. *III Simpósio PPG-FAU-UnB*. Brasília: [s. d.], 2024. Disponível em: https://www.even3.com.br/anais/simposio-ppgfauunb/911596-ideias-modernizantes-que-circulam-se-transformam-e-se-materializam--a-cidade-de-anapolis-(go)-o-bairro-jundiai-/. Acesso em: 10 mar. 2025.

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

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.], no 22, p. 84, 2016.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço*: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SCHAMA, S. *Paisagem e memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996

TURNER, F. J. *The Frontier in American History*. New York: Dover Publications, 1996.

WORSTER, D. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 198-215, 1991.

Recebido em 18/06/2026.
Aceito em 30/09/2026.