



UnB

BR 153 E VALE
DO SÃO PATRÍCIO

GOIAS

PROCESSOS
URBANIZADORES
DO TERRITÓRIO



Richardson Thomas S. Moraes

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan



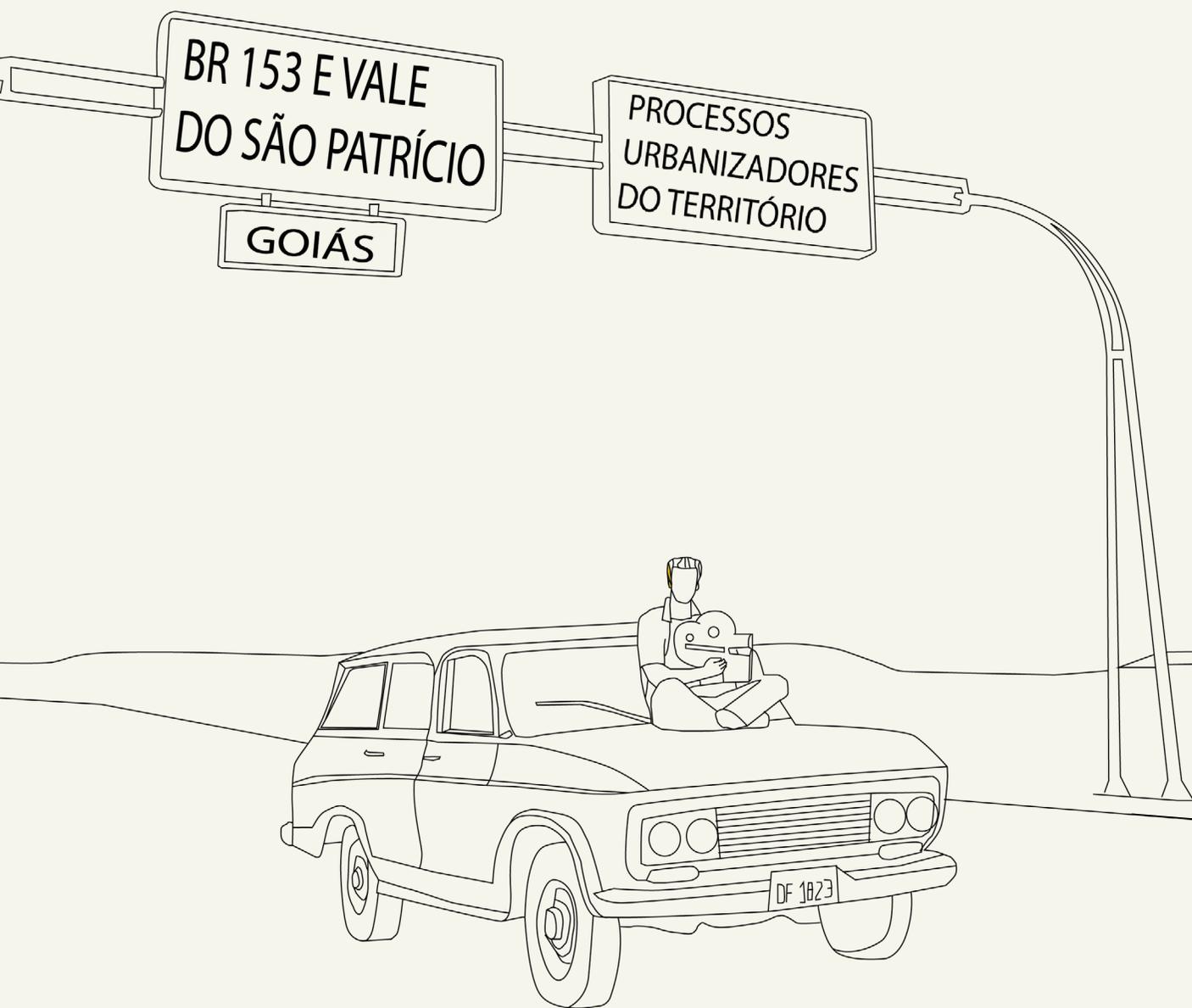
Programa de Pós-Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de Brasília



Universidade de Brasília

Richardson Thomas da Silva Moraes

Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura e Urbanismo.



Área do PPG

Teoria, História e Crítica

Linha de Pesquisa

História e Teoria da Cidade e do Urbanismo

Orientador

Prof. Dr. Ricardo Trevisan

BRASÍLIA-DF
MARÇO 2023



Programa de Pós-Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de Brasília



Universidade de Brasília

Dissertação de mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

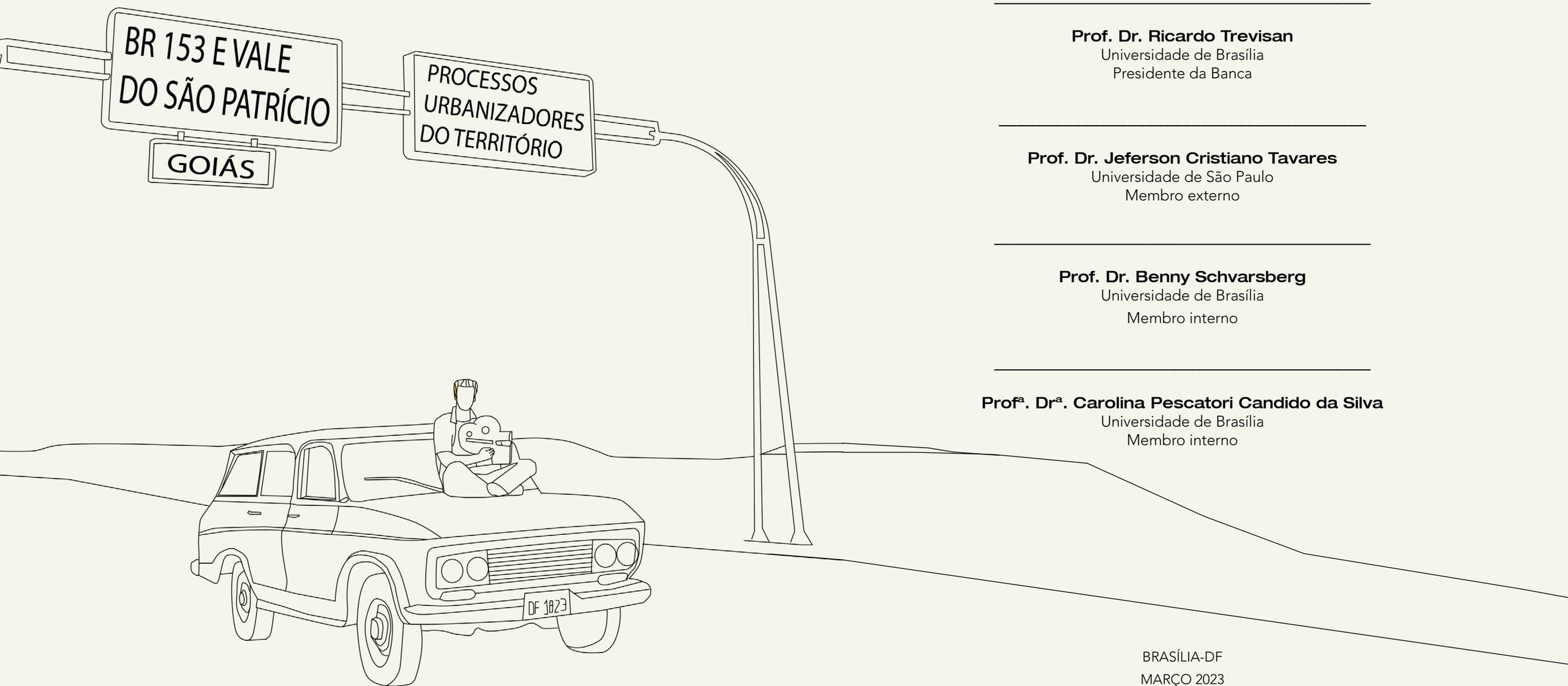
BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ricardo Trevisan
Universidade de Brasília
Presidente da Banca

Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares
Universidade de São Paulo
Membro externo

Prof. Dr. Benny Schvarsberg
Universidade de Brasília
Membro interno

Prof^a. Dr^a. Carolina Pescatori Candido da Silva
Universidade de Brasília
Membro interno



BRASÍLIA-DF
MARÇO 2023

Dedico este trabalho à memória de Maria Terezinha da Penha Silva, professora, mulher, irmã, mãe, tia, avó e bisavó. A melhor amiga que eu poderia ter. A minha inspiração às curiosidades e aos estudos que me contagiaram além dos contos, causos e do gangorrear de sua cadeira de fios. A candura condensada para poucos, como para mim, num coloquial, curto e saudoso substantivo feminino: vó Tê.

AGRADECIMENTOS

Toda conquista é um grande motivo para comemorar e agradecer, ainda mais uma iniciada em anos pandêmicos, fazendo-nos questionar a noção de realidade, funcionalidade e fugacidade das coisas. E quem dirá da associada a um completo período negacionista, duro e de ódio propagado gratuitamente num (des) governo. A conclusão deste trabalho é fruto de muito esforço pessoal, coletivo, de apoios emocionais e mentais. A todos, todas e todes que percorreram, fomentaram ou se/ me fizeram combustível num trecho dessa viagem de alguma forma: **MUITO OBRIGADO!**

Eu, um dos primeiros da família a conseguir cursar uma graduação e, agora, finalizando uma Pós-graduação, completamente ciente dos privilégios que me cercam/cercaram enquanto homem branco, cisgênero e homossexual, compreendo que muitos dos anseios, da coragem e sede de entender o mundo e nele obter um lugar vêm

de todas as ilustres figuras femininas protagonistas de minha história, em especial minha mãe, Ana Claudia da Silva Moraes, e minhas avós, Maria Terezinha da Penha Silva (in memoriam) e Eliete Dias de Moraes. Obrigado por me ensinarem a ouvir, não desistir, a sonhar e por serem gigantes mulheres, principalmente dentro de um contexto extremamente conservador, patriarcal e interiorano.

Ao meu pai, Elieudes Dias de Moraes, que, por muitos anos, percorreu a rodovia Belém-Brasília como caminhoneiro, obrigado pelas histórias novas ao retornar e pelas promessas de me levar junto quando tivesse a idade suficiente. Ao meu irmão, Richard Franco da Silva Moraes, por ser meu parceiro nos estudos e de estrada desde que saímos de São Luiz do Norte sonhando exatamente com o que já somos hoje.

Aos amigos e amigas próximos, os de longa data e os mais recentes, como os que conheci

nos grupos de pesquisa “Atlas de Cidades Novas Brasileiras, TOPOS: Paisagem, Projeto, Planejamento” e nos encontros matutinos aos sábados para vasculhar e explorar o acervo da Fundação Coimbra & Bueno Ltda. doado à Universidade de Brasília, muito obrigado por todas as contribuições, afeto e palavras de ânimo. Vocês foram essenciais! Ao Vitor Silvério Prado, muito obrigado por todo o apoio no desenvolvimento gráfico deste trabalho!

À Ana Amélia Moura, ao Anderson Ferreira e à Luiza Lemos, agradeço por todos os apontamentos, debates e costura tecidos nesta jornada iniciada desde a graduação, por sempre me alertarem do meu potencial e das minhas fragilidades. À Simone Buiate, minha brilhante dupla nas disciplinas da pós-graduação, orientações, artigos, localização e consulta de acervos, degustações na Rua 20 do setor Central de Goiânia, de conversas leves – e algumas desesperadoras, eu diria –, obrigado por me acolher tão carinhosamente e dividir o amendoim caramelizado nas idas a Brasília.

Ao meu professor orientador Ricardo Trevisan, por sua atenção, considerações, encaminhamentos e

ajuda no processo desta pesquisa. Aprender com você foi um privilégio inestimável e muito inspirador. Agradeço por todas as questões que trouxe à baila e por me convidar a contribuir em artigos escritos por várias mãos, proporcionando-me novas experiências até do outro lado do Oceano Atlântico. Aos membros da banca de qualificação, Prof. Jeverson Tavares e Prof. Benny Schvarsberg, por suas contribuições fundamentais para o prosseguir da pesquisa.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, por expandir minha formação crítica e me apresentar tantos novos assuntos, referências, pessoas e trabalhos excepcionais.

Aos meus colegas da Gerência de Geoprocessamento e Topografia da Agência Goiana de Habitação pela torcida, apoio e solidariedade na finalização deste trabalho.

E obrigado a todos e todas que, de alguma forma, se fizeram presentes e que compreenderam minha ausência em tantas datas.

RESUMO

MORAES, Richardson Thomas da Silva. **BR-153 e Vale do São Patrício (GO): processos urbanizadores do território.** 2023. 153 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2023.

A dissertação busca compreender e analisar os processos de urbanização da região conhecida como Vale do São Patrício, Goiás, a partir da rodovia BR-153, a Belém-Brasília. Procura identificar como ocorreram os variados processos de urbanização impulsionados em diferentes contextos históricos, desde um breve panorama colonial, passando pela política de interiorização do país através da Marcha para o Oeste, até o momento de maior interesse da pesquisa, a estruturação do cruzeiro rodoviário, em especial a criação da rodovia Transbrasiliana. Objetiva analisar como a rodovia transformou a região

a partir de processos urbanizadores do Vale, seja pela expansão de cidades existentes, seja pela criação de cidades novas. Para isso, faz uso do estudo histórico da região e da rodovia (fontes primárias e secundárias) bem como da cartografia e dos conceitos de técnica, espaço e tempo de Milton Santos. Cabe ressaltar que tais espaços e tempos são observados a partir do entendimento de rede urbana, conceituada por Roberto Lobato Corrêa e de rua da estrada de Álvaro Domingues.

Palavras-chave: rodovia BR-153; Vale do São Patrício; processos urbanizadores; Cidades Novas; Marcha para o Oeste;

ABSTRACT

The dissertation seeks to comprehend and analyze the urbanization processes of the region known as Vale do São Patrício, in Goiás, from the BR-153 highway, also known as Belém-Brasília. It seeks to determine how the various processes of urbanization promoted in different historical contexts took place, from a brief colonial overview, through the policy of interiorization of the country through the March to the West, until the moment of greatest interest in the research, when the highway cruise was structured, in particular the creation of the Transbrasiliana highway. The objective is to investigate how the highway transformed the region

from urbanization processes at Vale do São Patrício, either through the development of existing cities or through the creation of new cities. For this, this work makes use of the historical study of the region and the highway (primary and secondary sources), as well as the cartography and concepts of technique, space and time by Milton Santos. It should be highlighted that such spaces and times will be observed from the understanding of urban networks, as defined by Roberto Lobato Corrêa and road street by Álvaro Domingues.

Keywords: BR-153 highway; Vale do São Patrício; urbanizing processes; new cities; March to the West;

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	8
RESUMO	10
ABSTRACT	11
LISTA DE FIGURAS	14
LISTA DE MAPAS	18
LISTA DE TABELAS	19
SIGLAS E ABREVIATURAS	20
INTRODUÇÃO	25
CAPÍTULO 1 – RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA: TÉCNICA, ESPAÇO, TEMPO E LIMIARIDADE	40
1.1 DA POEIRA DO PROGRESSO: O FIM DO ISOLAMENTO	41
1.2 RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA: EMPREITADA SÉPIA E SEUS LAMBAIOS	47
1.3 O LUGAR: MUITOS NOMES, MESMA TÉCNICA	53
1.4 DA SPVEA À SUDAM: ESTRADA NA CONTRAMÃO	63
1.5 NA ESTRADA: O ESPAÇO E AS REDES	67
CAPÍTULO 2 – A MARCHA, O VALE, AS CIDADES	75
2.1 NOVOS ESPAÇOS, NOVAS REDES E A URBANIZAÇÃO	76
2.2 ESPAÇOS LUMINOSOS E O TEMPO DOS HOMENS LENTOS	85
CAPÍTULO 3 – A RUA DA ESTRADA: BR-153 E O VALE DO SÃO PATRÍCIO	96
3.1 OS EMPREENDEDORES	97
3.2 AS PAISAGENS VISÍVEIS OU (RE)MEMORÁVEIS	99
3.3 CIDADES COMO INFRAESTRUTURAS	102
CONSIDERAÇÕES FINAIS	111
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	114
ANEXOS	123

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Mapa da "Marcha para Oeste"

27

Figura 02: Cartaz do programa Marcha para Oeste

42

Figura 03: Caravana da Integração Nacional em marcha

51

Figura 04: Mapa da rodovia Belém-Brasília em sua inauguração em abril de 1960, com marcação do Vale do São Patrício

52

Figura 05: Mapa da rota aérea de reconhecimento para o traçado da rodovia Anápolis-Belém efetivada pelos engenheiros Jales Machado e Gastão Coreixas em Abril de 1948

56

Figura 06: Mapa tronco rodoviário Anápolis-Peru

57

Figura 07: Mapa com demais nomenclaturas atribuídas a rodovia BR-153

61

Figura 08: Exemplo hipotético de uma rede urbana complexa apresentada por Roberto Lobato Corrêa

62

Figura 09: Recorte nosso de trecho do mapa do Estado de Goiás reorganizado em 1939 por Frei Reginaldo M. Tournier

83

Figura 10: Mapa da Capitania de Goyaz

86

Figura 11: Mapa das rodovias do sul do Estado de Goiás e do Distrito Federal

90

Figura 12: Reconhecimento do território quilombola de Porto Leocádio

91

Figura 13: Placa na rodovia BR-153, próximo a Fazenda Ligação, local do acidente de Sayão no município de Imperatriz (PA)

100

Figura 14: Trecho da rodovia BR-153 próximo a cidade de Rialma (GO)

101

Figura 15: Rodovia BR-153 próximo a cidade de Rianápolis (GO), vista para trecho da Ferrovia Norte-Sul

101

Figura 16: Estátua na entrada de Jaraguá (GO)

101

Figura 17: Venda de painéis às margens da rodovia BR-153 em Nova Glória (GO)

101

Figura 18: Mapa da "Terra de Ninguém (1948)"

126

Figura 19: Mapa tronco rodoviário Anápolis-Peru

127

Figura 20: Mapa com as distâncias de Brasília em relação as capitais de cada estado da federação

128

Figura 21: Bernardo Sayão embarcando rumo a cidade de Açailândia

128

Figura 22: Carga/descarga de subsídios em acampamento (não identificado) durante abertura da rodovia Belém-Brasília

129

Figura 23: Caravana de integração

129

Figura 24: Mapa Recuperação da Bacia Amazônica, ligação Anápolis-Belém

130

Figura 25: Ligação rodo-fluvial Anápolis-Belém

131

Figura 26: Plano local de desenvolvimento integral, mapa base Rialma-Ceres

131

Figura 27: Juscelino Kubitschek dirigindo um dos maquinários na abertura da rodovia Belém-Brasília

132

Figura 28: Limite entre o estado de Goiás e o Distrito Federal com sinalização da direção para Belém, Anápolis e Goiânia. (Fotografia utilizada na composição da capa deste trabalho)

132

Figura 29: Limite entre o estado de Goiás e o Distrito Federal com sinalização da direção para Belém, Anápolis e Goiânia. (Fotografia utilizada na composição da contracapa deste trabalho)

133

Figura 30: Rodovias do Programa de Integração Nacional, projeto de levantamento de recursos naturais

133

Figura 31: Vista aérea de trecho da rodovia Belém-Brasília

134

Figura 32: A Belém-Brasília rasga o cerrado brasileiro

134

Figura 33: Choupana na beira da rodovia

135

Figura 34: A mata fechada foi aberta à mão pelos trabalhadores

135

Figura 35: Abertura da rodovia, trecho em Porangatu (GO)

135

Figura 36: Fotografia de trecho da rodovia com escrita revelando surpresa diante da topografia

135

Figura 37: Trabalhadores erguem cruz no local onde morreu o engenheiro Bernardo Sayão

136

Figura 38: Vista aérea de trecho da rodovia Belém-Brasília

136

Figura 39: Operários cortam toras de madeira para as obras da rodovia Belém-Brasília
136

Figura 40: Abastecimento aéreo dos trabalhadores na Belém-Brasília
136

Figura 41: Campo de pouso improvisado no meio da mata
137

Figura 42: Mapa regional da Terra Prometida descrito no livro de Lowell, demarcando o local de sua morada no Vale do São Patrício
138

Figura 43: Mapa que previa a organização de um sistema de ligação rodo-fluvial de Anápolis a Belém
139

Figura 44: Imagem aérea dos municípios de Ceres (à esquerda) e Rialma (à direita)
140

Figura 45: Imagem aérea do município de Barro Alto
140

Figura 46: Imagem aérea do município de Jaraguá
141

Figura 47: Imagem aérea do município de Goianésia
141

Figura 48: Imagem aérea do município de Carmo do Rio Verde
142

Figura 49: Imagem aérea do

município de Guaraíta
142

Figura 50: Imagem aérea do município de Guarinos
143

Figura 51: Imagem aérea do município de Hidrolina
143

Figura 52: Imagem aérea do município de Ipiranga de Goiás
144

Figura 53: Imagem aérea do município de Itapaci
144

Figura 54: Imagem aérea do município de Itapuranga
145

Figura 55: Imagem aérea do município de Jesúpolis
145

Figura 56: Imagem aérea do município de Morro Agudo de Goiás
146

Figura 57: Imagem aérea do município de Nova América
146

Figura 58: Imagem aérea do município de Nova Glória
147

Figura 59: Imagem aérea do município de Pilar de Goiás
147

Figura 60: Imagem aérea do município de Rianópolis
148

Figura 61: Imagem aérea do município de Rubiataba
148

Figura 62: Imagem aérea do município de São Francisco de Goiás
149

Figura 63: Imagem aérea do município de Santa Isabel
149

Figura 64: Imagem aérea do município de Santa Rita do Novo Destino
150

Figura 65: Imagem aérea do município de São Luiz do Norte
150

Figura 66: Imagem aérea do município de São Patrício
151

Figura 67: Imagem aérea do município de Uruana
151

LISTA DE MAPAS

Mapa 01: Mapa de contextualização geográfica: mesorregião Centro Goiano (cidades do Vale do São Patrício)

29

Mapa 02: Mapa de contextualização geográfica: mesorregião Centro Goiano (BR-153 em vermelho, com destaque para os municípios limítrofes de Anápolis e Uruaçu, num percurso equivalente a 248 km)

34

Mapa 03: Mapa do Brasil com demarcação da rodovia Transbrasiliana

59

Mapa 04: Mapa do Vale do São Patrício com nomenclaturas atribuídas à rodovia BR-153

60

Mapa 05: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir do período aurífero no estado de Goiás

77

Mapa 06: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir da CANG

78

Mapa 07: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir da CANG e outros processos

79

Mapa 08: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir de processos evangelizadores/cruzadas

80

Mapa 09: Mapa do Vale do São Patrício com aplicação do exemplo de rede complexa apresentado por Roberto Lobato Corrêa, tendo

como base de referência a Região de Influência das Cidades (REGIC) do IBGE (2018), pesquisa local e nos acervos acessados.

84

Mapa 10: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades com reduto quilombola de resistência

88

Mapa 11: Região de duplicação da BR-153, de Anápolis a Porangatu

104

Mapa 12: Região de duplicação da BR-153, recorte de Anápolis a Uruaçu

105

LISTA DE TABELAS

Quadro 01: Anos de formação e emancipação dos municípios do Vale do São Patrício, com destaque para as cidades com surgimento vinculado diretamente a abertura da BR-153

31

Quadro 02: Relação de setores e empreiteiras responsáveis na construção da Belém-Brasília

49

Quadro 03: Relação dos distritos e as empreendedoras/firmas responsáveis pelas obras

64

Quadro 04: Relação das empreendedoras/firmas, trechos da Belém-Brasília e atividade realizada

65-66

Quadro 05: Relação dos trechos (Km) e das empreendedoras/firmas/órgãos responsáveis pelas obras da Belém-Brasília dentro do Vale do São Patrício

99

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CANG: Colônia Agrícola Nacional de Goiás

CPI: Comissão Parlamentar de Inquérito

CPVEA: Comissão para a Valorização Econômica da Amazônia

DIP: Departamento de Imprensa e Propaganda

DNER: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

FAB: Força Aérea Brasileira

INCRA: Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PGVN: Plano Geral de Viação Nacional

PRN: Plano Rodoviário Nacional

RODOBRÁS: Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília

SALTE: Plano de Saúde, Alimentação, Transporte e Energia

SPVEA: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM: Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

VSP: Vale do São Patrício

Partidas e chegadas

Aqui estão meus anseios,
memórias, dores e limiaridade.

De Ipameri, veio a mineira se encontrar
no cerrado do Vale, do Rio Vermelho,
dos Bois, das Almas e de Pedra.

Professora da última flor do lácio,
mulher afoita, insólita, curiosa, medrosa
e de coragem.

De marmelada de banana fez os
caminhos de terra batida,
com goiabada de marmelo apreciou o
ceifar da nova estrada.

Fio a fio, a cadeira tricotava seus causos,
a impaciência das mãos pedia provas:
de doces, de cheiros, de acalento e
conhecimento.

Dona Tê sabia como ninguém como se
costuravam Emílias, histórias e estórias.

Essa viagem é [também] repleta de
[seus] retalhos,

esquinas, marcos, idas e vindas.

No fim, no meio, no início:

diacronias, sincronias e pontos de
integração.

INTRODUÇÃO

Essa presente dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo busca compreender e analisar os processos de urbanização da região conhecida como Vale do São Patrício, em Goiás, a partir da rodovia BR-153, a Belém-Brasília. Procura identificar como ocorreram os variados processos de urbanização impulsionados em diferentes contextos históricos, desde um breve panorama colonial, passando pela política de interiorização do país através da Marcha para o Oeste, até o momento de maior interesse da pesquisa, a estruturação do cruzeiro rodoviário, em especial a criação da rodovia Transbrasiliana. Diante disso, a pesquisa elenca e busca responder às seguintes questões: quais os contextos de formação da região do Vale do São Patrício e da rodovia BR-153? Quais cidades compõem o Vale, já existiam,

foram expandidas e/ou criadas e como a rodovia Belém-Brasília transformou a região a partir dos processos urbanizadores desencadeados? As cidades podem ser lidas como infraestruturas de apoio tanto agrícola quanto urbano?

Para obter tais respostas, é necessário, inicialmente, compreender que, nos dois primeiros séculos de colonização, em toda a América Latina, quase todo excedente tomava a forma de ouro, prata e açúcar, visto que os produtos/artesanatos produzidos não eram tão desenvolvidos quanto os asiáticos – isso perante o mercado de luxo. Com a crise do açúcar no final do século XVII e o descobrimento de jazidas de ouro, outros metais e pedras preciosas no interior do Brasil pelos portugueses, foram criadas expedições – entradas e bandeiras

– para a localização de pontos de extração e captura de índios para o trabalho escravo. Nesse contexto, inicia-se a exploração aurífera no estado de Goiás que marca uma das primeiras etapas da colonização da hinterlândia brasileira, com a abertura de novos caminhos e a consequente criação de pequenos povoados, freguesias e vilas. No século XVIII, produtos como o cacau, o algodão, o tabaco e o couro ganharam destaque nas exportações, embora a primazia permanecesse nos minerais, com os metais considerados de maior valor até por serem mais fáceis de se metamorfosearem em qualquer outro uso existente no mercado (SINGER, 1998, p.99). Com o declínio das minas em fins deste século, a economia voltou-se para as fazendas de subsistência e pecuaristas. Nesse tempo, no estado goiano, os redutos de escravos foragidos mais tarde se tornariam assentamentos urbanos.

Contudo, foram as políticas desenvolvimentistas e de integração nacional – propagadas, principalmente, no governo de Getúlio Dornelles Vargas (1930-1945) e de Juscelino Kubitschek (1956-1961) – que, de fato, propiciaram o desenvolvimento urbano do interior

do país, sobretudo de Goiás. Tais eventos – a saber, por exemplo, as fundações de Goiânia e Brasília –, conhecidos e alvos de extensos estudos, possibilitaram a disposição das cidades em grupos além dos limites das classificadas micro e mesorregiões, muito embora ainda esteja inconcluso, na historiografia, o caminho trilhado para o fichamento de alguns conjuntos de grande importância urbanística e econômica do antigo Mato Grosso Goiano – o Vale do São Patrício, recorte espacial estabelecido para este estudo.

Ao longo da Marcha para o Oeste (1938) ocorrida durante o Estado Novo de Vargas (1937-1945), a região do Vale se desenvolveu como um grande celeiro a céu aberto, servindo de apoio para a construção de Goiânia e Brasília e se tornou uma das centralidades do estado goiano por seu empreendedorismo de pequeno a grande porte com ênfase no setor agrícola/pecuarista (**Figura 01**). Originou-se de mais uma tentativa de ocupação do sertão brasileiro, de centralização do poder e de acordos geopolíticos internacionais de desenvolvimento econômico, social e das cidades através da industrialização.



Figura 01: Mapa da “Marcha para Oeste”.
Fonte: Museu da Fotografia Documental

Constituiu-se em uma realidade empreendida por agentes políticos, técnicos e empreendedores de capital privado, que assumiram a missão de, literalmente, abrir caminho ao progresso, entrando para a história local como figuras folclóricas.

Com a propaganda de terras férteis, de prosperidade e a preços baixos, vinculadas ao imaginário popular de símbolos nacionais da Marcha para o Oeste, a região do Vale se desenvolveu. Em 1941, foi criada a Colônia Agrícola Nacional de Goiás

– CANG (Decreto nº 6.882, de 19 de fevereiro de 1941) –, originando a cidade nova de Ceres, empreendida pelo engenheiro agrônomo e seu administrador, Bernardo Sayão Carvalho Araújo (1901-1959). Além disso, a região também se beneficiou da construção da rodovia BR-153, advinda da operação Brasília e do Plano de Metas de Kubitschek (1956-1961), considerada uma “Nova Marcha para Oeste”, e que, notavelmente se consolidou como meio estruturador das cidades da

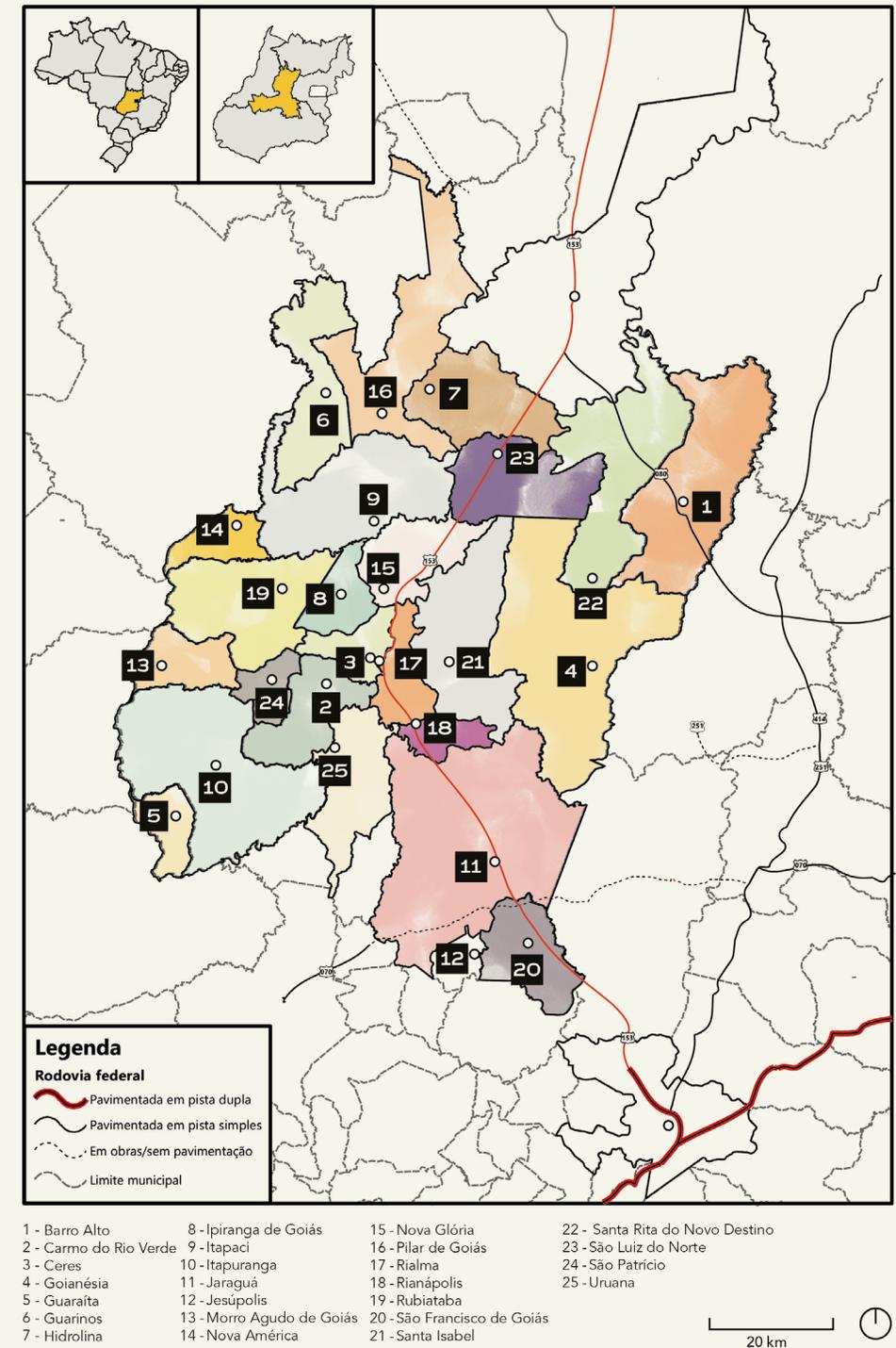
região, influenciando processos de urbanização e a composição de uma rede.

Sayão foi também responsável pela construção da rodovia Belém-Brasília (BR-153), chegando a falecer durante a sua realização, vitimado por uma árvore que lhe caiu em cima, em Açailândia, no Pará, em janeiro de 1959. O desbravador afirmara: "Não estou aqui só para plantar milho e arroz. Ceres é ponto de apoio para abrir estrada até Belém do Pará" (NEIVA, 1984, p.106). É nesse bojo sertanejo, realizado como uma etapa preliminar de ocupação da Amazônia, que a fragmentada região do Vale do São Patrício foi tecida e entrou na corrida pela modernidade.

Assim, a dificuldade em encontrar conteúdos e pesquisas relacionadas à área para além do viés agropecuário e econômico construiu, nesta proposta de dissertação, o objetivo de lançar luz à estruturação dos 25 municípios que compõem o Vale do São Patrício (**Mapa 01**), a saber, em ordem alfabética: Barro Alto, Carmo do Rio Verde, Ceres, Goianésia, Guaraíta, Guarinos, Hidrolina, Ipiranga de Goiás, Itapaci, Itapuranga, Jaraguá, Jesúpolis, Morro Agudo de Goiás, Nova América,

Nova Glória, Pilar de Goiás, Rialma, Rianópolis, Rubiataba, São Francisco de Goiás, Santa Isabel, Santa Rita do Novo Destino, São Luiz do Norte, São Patrício e Uruana.

Essas cidades pertencem à convenção geopolítica da mesorregião Centro de Goiás. Essa convenção é subdividida em 18 outras microrregiões. Nesse recorte, a maior parte das cidades pertence à microrregião de Ceres, sendo Jaraguá, Jesúpolis e São Francisco de Goiás as únicas da microrregião de Anápolis. Ademais, o conjunto varia de acordo com: a origem dos assentamentos, seja de indígenas, como Itapaci e Jaraguá ou movidos por um ato de fé, como Itapuranga e Hidrolina; de características viáveis para a agropecuária, como Uruana e Santa Isabel; pelo número de habitantes, com 59.549 em Goianésia e 2.356 em Morro Agudo de Goiás; pelas extensões geográficas, como Barro Alto, com 1.093,248 km² e Guaraíta, com 205,307 km²; ou por denominações-tipo. Um arcabouço que vai de cidades-polo, como Ceres, a cidades muito pequenas, como Jesúpolis, por exemplo. Além disso, não são conhecidos, de forma clara e/ou aprofundada,



Mapa 01: Mapa de contextualização geográfica: Mesorregião Centro Goiano (cidades do Vale do São Patrício).
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado a partir do IBGE e Instituto Mauro Borges / Segplan - GO. Gerência de Cartografia e Geoprocessamento - Junho/2014.

os processos urbanizadores de seu espaço – se o quadro socioespacial dessas cidades se deu por alguma convenção específica e inerente durante a ocupação pela iniciativa governamental ou de particulares, e/ou mesmo pela conjuntura da exploração aurífera do período colonial. Fatos que, provavelmente, influenciaram e ainda influenciam na maneira como elas se relacionam na atualidade, sendo Ceres, Barro Alto, Goianésia e Jaraguá as cidades que detêm maior destaque no Vale, nos atendimentos na área da saúde, mineração (níquel), produção sucroalcooleira e de confecções, respectivamente.

Assim como a criação de Rialma, situada na margem oposta do Rio das Almas, se deu como forma de abstração do que era proibido por Bernardo Sayão – bebidas, prostituição e jogos – na colônia agrícola de Ceres (TREVISAN, 2009, p.67-68), afere-se a constituição das outras cidades ao seu redor. Tais cidades se desenvolveram por sua inserção, como esteios, como núcleos de imigrantes – que vieram em busca da prosperidade e de lotes de terras ofertados pela CANG (variavam de 26 a 32 hectares) –, em

detrimento do desenvolvimento industrial proposto pela Marcha, pelos “Acordos de Washington”¹ (1942) e pela abertura da rodovia BR-153 a partir de 1958 – um dos trechos do “cruzeiro rodoviário” juscelinista, “composto pelas rodovias Belém/Brasília (2.000 km), Acre/Brasília (2.500 km), Fortaleza/Brasília (1.500 km), Belo Horizonte/Brasília (700 km) e Goiânia/Brasília (200 km)” (MOREIRA, 2008, p.176). Nesse contexto, a abertura da rodovia BR-153 também ganhou visibilidade, compondo-se como uma infraestrutura de fomento das cidades desse recorte, seja pela expansão urbana das existentes, seja pela criação de cidades novas² (**Quadro 01**).

Nessa leitura, surge Rianápolis como um improvisado campo de aviação; Nova Glória a partir de assentamento de imigrantes, em sua maioria mineiros, mas também de

1 Após a entrada dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, os norte-americanos foram em busca de alianças estratégicas com os países sul-americanos a fim de acordar apoio para, caso fosse necessário, coordenarem ataques específicos. Assim, Brasil e Estados Unidos assinaram, em 3 de março de 1942, uma série de colaborações que ficaram conhecidas como Acordos de Washington, cujo principal pacto foi o uso das bases militares brasileiras no Nordeste e o envio de matérias-primas essenciais (borracha e outros insumos) - a Amazônia se constituindo como a principal fonte desses insumos. Em troca, os norte-americanos financiariam a industrialização do país e a modernização das Forças Armadas, ambas defendidas por Getúlio Vargas. (MEMORIAL DA DEMOCRACIA, [s.d.])

Cidade	Ano de Fundação	Leis/Decretos	Vínculo desurgimento
1. Barro Alto	Fazenda Barra Alto em 1949 / Município em 1958	Lei Estadual nº 2139, de 14-11-1958	CANG / Escravos
2. Carmo do Rio Verde	Seria a sede da CANG e começou a se desenvolver em 1939 / Município em 1952	Lei Estadual n.º 706, de 14-11-1952	CANG
3. Ceres*	Sede da CANG em 1941 / Município em 1953	Decreto Lei nº. 6.882, de 19 de fevereiro de 1941 / Lei Estadual n.º 767, de 04-09-1953	CANG
4. Goianésia*	Terras adquiridas da Paróquia da Vila de Jaraguá em 1857 / Distrito em 1948 (ligado a Jaraguá) / Município em 1953	Lei Estadual nº 747, de 24-06-1953	CANG / Jaraguá
5. Guaraíta	Doação de terras por Ovídio de Moraes Preto em 1962 / Município em 1992	Lei Estadual n.º 11.700, de 29-04-1992	Itapuranga / BR-153
6. Guarinos	Povoado de Gorino em 1729 / Município em 1988	Lei Estadual n.º 1.059, de 11-05-1988	Ciclo do ouro / Escravos / Pilar de Goiás
7. Hidrolina	Povoado de Lobeira em 1950 / Distrito de Pilar de Goiás em 1958 / Município em 1958	Lei Estadual n.º 2.131, de 14-11-1958	Religiosa / Pilar de Goiás
8. Ipiranga de Goiás	Começa a se estabelecer como povoado em 1941 / Município em 2001	Decreto Lei nº. 6.882, de 19 de fevereiro de 1941 / Lei Estadual n.º 13.416, de 28-12-1998	CANG
9. Itapaci	Povoado de Água Fria em 1924 / Distrito de Floresta (ligado à Pilar) em 1938 / Município em 1945	Decreto Lei estadual nº 1233, de 31-10-1938 / Decreto Lei estadual nº 55, de 19-07-1945	Indígena / Religiosa / CANG
10. Itapuranga	Vilarejo em 1912 / Distrito de Xixá em 1943 / Município em 1953	Decreto Lei Estadual n.º 8.305, de 31-12-1943 / Lei Estadual n.º 748, de 03-07-1953	Migração (mineiros, nordestinos e sulistas) / Religiosa (ponto de encontro) / CANG
11. Jaraguá*	Arraial Córrego de Jaraguá em 1726 / Vila de Jaraguá em 1833 / Município em 1882	Decreto n.º 8, de 01-07-1833 / Lei Provincial n.º 666, de 29-07-1882	Ciclo do ouro / Escravos / Indígenas / CANG / BR-153
12. Jesúpolis	Povoado em 1948 / Distrito (de São Francisco de Goiás) em 1982 / Município em 1991	Lei Estadual n.º 9.181, de 14-05-1982 / Lei Estadual n.º 11.401, de 16-01-1991	Religiosa
13. Morro Agudo de Goiás	Terras doadas em 1953 (ligado a Rubiataba) / Distrito em 1958 / Município em 1988	Lei Municipal n.º 45, de 12-12-1958 / Lei Estadual n.º 10.425, de 05-01-1988	Ponto de referência de aeronaves
14. Nova América	Povoado em 1944 / Distrito (de Itapaci) em 1956 / Município em 1958	Lei Municipal n.º 60, de 30-04-1956 / Lei Estadual n.º 2.109, de 14-11-1958	CANG / Atividade agrícola
15. Nova Glória	Povoado em 1947 / Município em 1980	Decreto Lei nº. 6.882, de 19 de fevereiro de 1941 / Lei Estadual n.º 8.842, de 10-06-1980	CANG / Migração de mineiros e imigrantes estrangeiros / BR-014 (atual BR-153)
16. Pilar de Goiás	Reduto de escravos em 1736 / Vila em 1831 / Município em 1953	Decreto de 11-11-1831 / Lei Estadual n.º 790, de 05-10-1953	Escravos / Ciclo do ouro

Cidade	Ano de Fundação	Leis/Decretos	Vínculo desurgimento
17. Rialma	Povoado de Barranca em 1948 / Município em 1953	Lei Estadual n.º 753, de 16-07-1953	Ceres (abstração do que era proibido na CANG) / BR-153
18. Rianópolis	Campo de aviação em 1941 / Município em 1958	Lei Estadual n.º 2.428, de 18-12-1958	CANG / BR-153 / Campo de aviação
19. Rubiataba*	Povoado em 1949 / Município em 1953	Lei Estadual n.º 807, de 12-10-1953	CANG / Atividade agrícola (café)
20. São Francisco de Goiás	Fazendas e garimpo em 1740 / Povoado de São Francisco das Chagas em 1850 / Distrito de São Francisco das Chagas em 1911 / Distrito de Chagas em 1943 / Município em 1953	Lei Provincial n.º 781, de 18-11-1886 / Lei Estadual n.º 768, de 08-09-1953	Ciclo do ouro / Religiosa / Serra de Jaraguá
21. Santa Isabel	Fazenda Terra Branca em 1947 / Povoado em 1949 / Município em 1982	Lei Estadual n.º 9.187, de 14-05-1982	CANG / Migrantes (Minas Gerais e Bahia) / Religiosa
22. Santa Rita do Novo Destino	Fazenda São Carlos em 1960 / Paletó Rasgado em (?) / Município em 1995	Lei n.º 12.801, de 27-12-1995	Religiosa / Escravos
23. São Luiz do Norte	Arraial de Lavrinhas em 1848 / Povoado (de Pilar de Goiás -Itapaci) em 1943-45 / Município em 1989	Lei Estadual n.º 10.428, de 08-01-1988	Ciclo do ouro / Escravos / BR-153
24. São Patrício	Povoado Vila de São Patrício em 1956 / Distrito Vila de São Patrício em 1988 / Município em 1995	Lei Estadual n.º 10.441, de 10-01-1988 / Lei Estadual n.º 12.803, de 27-12-1995	II Guerra Mundial / Migração (mineiros) / Religiosa
25. Uruana	Povoado em 1938 / Distrito (de Jaraguá) em 1943 / Município em 1948	Decreto-lei Estadual n.º 8.305, de 31-12-1943 / Lei Estadual n.º 132, de 14-09-1948	CANG / Agricultura / BR-153
* Cidades Novas			

Quadro 01: Anos de formação e emancipação dos municípios do Vale do São Patrício, com destaque para as cidades com surgimento vinculado diretamente a abertura da BR-153.

Fonte: Arquivo do autor e IBGE cidades, 2020.

outros países; Ipiranga de Goiás, sob administração de Datis Lima de Oliva, reforçando o viés agrícola. À primeira vista, é notória a conformação da

2 O conceito de Cidade Nova, desenvolvido por Trevisan (2009), constitui-se de núcleos urbanos: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privada e concretizado em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes; 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborado e/ou desenvolvido por agente definido – eventualmente profissional habilitado; e 6) em um limite temporal determinado, implicando, inclusive, em um momento de fundação razoavelmente preciso. Esses são seis atributos que definem o DNA de uma cidade nova, utilizados para identificar os exemplares ao longo dos tempos.

maior parte desses núcleos urbanos como cidades espontâneas a partir de um elemento edilício (igreja); de uma vila; do desejo de um indivíduo de ocupar e deixar seu registro, sua memória sobre o sítio – no caso, cidades fundadas *ex-nihilo*.

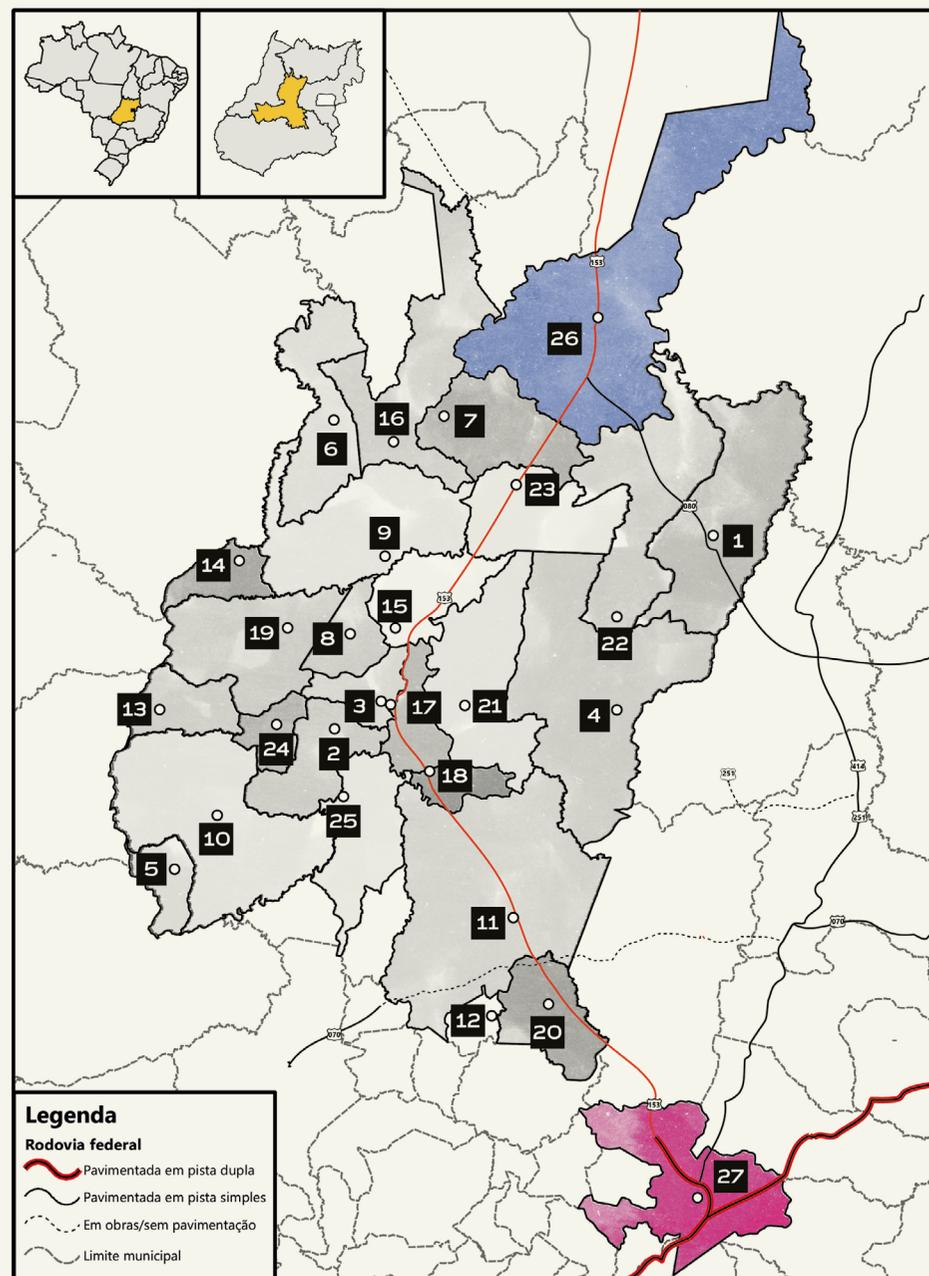
Por fim, e não menos valiosa, a configuração da BR-153, que é de suma importância para compreender as relações das cidades no Vale, tanto para evidenciar a história geral de

ocupação da região quanto casos específicos, como a atuação e o comprometimento do eng. Bernardo Sayão nesse cenário e os impactos da rodovia em cada cidade. É, principalmente, com a abertura e o funcionamento dessa rodovia que a região se estrutura e suas cidades estabelecem redes de conexão e de adensamento dos espaços. Por isso, o segmento da BR-153 proposto neste estudo encontra seu limite entre outras duas cidades-polos importantes: Anápolis (ao sul) e Uruaçu (ao norte) (**Mapa 02**). Além de Ceres, essas cidades, mesmo não pertencendo ao Vale, configuram-se como sua porta de entrada e de saída e ponto de atratividade (polos regionais) para os habitantes da região.

Para mais e tendo em vista as etapas que este trabalho percorre, é necessário destacar a trajetória documental percorrida e a preocupação metodológica do tratamento das fontes utilizadas. Destarte, faz-se uso do estudo histórico da região e da rodovia (fontes primárias e secundárias) bem como da cartografia. Para desenvolver uma leitura possível dessa condição histórica e político-

social referente à formação do Vale de São Patrício, a interlocução se dá com os conceitos de *Rede Urbana*, de Roberto Lobato Corrêa (1989), e de *História*, de Fernand Braudel (2014), a partir da referência basilar das obras: *Como se escreve a história*, de Paul Veyne (2008), *Planejamento regional no Estado de São Paulo: polos, eixos e a região dos vetores produtivos*, de Jeferson Tavares (2018), e *Urbanismo e política no Brasil dos anos 1960*, organizado por Maria Cristina da Silva Leme (2019). Como método de pesquisa, utilizam-se: o levantamento de documentos oficiais, literários e iconográficos, a leitura de artigos acadêmicos, trabalhos publicados em revistas especializadas, cartografias e consultas em redes eletrônicas, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB). Nesse sentido, a pesquisa também usa bibliografias a respeito da BR-153, como, entre outros, o livro *A rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional*, de Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias (1967), que dispõe de informações fundamentais sobre a construção da rodovia.

Para discorrer sobre como



- | | | | |
|------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 - Barro Alto | 8 - Ipiranga de Goiás | 15 - Nova Glória | 22 - Santa Rita do Novo Destino |
| 2 - Carmo do Rio Verde | 9 - Itapaci | 16 - Pilar de Goiás | 23 - São Luiz do Norte |
| 3 - Ceres | 10 - Itapuranga | 17 - Rialma | 24 - São Patrício |
| 4 - Goianésia | 11 - Jaraguá | 18 - Rianápolis | 25 - Uruana |
| 5 - Guaraitá | 12 - Jesúpolis | 19 - Rubiataba | 26 - Anápolis |
| 6 - Guarinos | 13 - Morro Agudo de Goiás | 20 - São Francisco de Goiás | 27 - Uruaçu |
| 7 - Hidrolina | 14 - Nova América | 21 - Santa Isabel | |

Mapa 02: Mapa de contextualização geográfica: Mesoregião Centro Goiano (BR-153 em vermelho, com destaque aos municípios limitrofes de Anápolis e Uruaçu, num percurso equivalente a 248 km)
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado a partir do IBGE e Instituto Mauro Borges / Segplan - GO. Gerência de Cartografia e Geoprocessamento - Junho/2014.

a Belém-Brasília transformou a região, quais foram os processos urbanizadores desencadeados e se as cidades podem ser interpretadas como infraestruturas, dando apoio ao desenvolvimento dos setores agrícola e urbano, a dissertação se estruturou em três capítulos. O primeiro busca compreender o contexto de formação da rodovia BR-153, narrando também sua expansão. Recorre aos conceitos de técnica, espaço e tempo, de Milton Santos (2013), vinculados às políticas desenvolvimentistas que captaram recursos e moldaram o imaginário popular a fim de “integrar o país” pelo eixo que corta as regiões Centro-Oeste e Norte entre os anos de 1940 e 1970. Posteriormente, procura caracterizar a rodovia, expondo os seus diferentes nomes e respectivos trechos no eixo norte-sul e como isso se vincula aos discursos presentes nos cadernos realizados pela Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1960, e aos poemas brasilistas de Rolim (1960). Por fim, são narradas as diferentes paisagens constituídas pela rodovia e como ela se tornou o principal meio de conexão das cidades do Vale.

O segundo capítulo dedica-se a compreender a confabulação da

identidade do Vale do São Patrício. Assim, analisa-se a composição de suas cidades, categorizando e detalhando as primeiras que surgiram bem como as que surgiram com e após a implantação da rodovia Belém-Brasília, visando a entender sua composição a partir do conceito de rede urbana, de Roberto Lobato Côrrea (1989). Além disso, marcas não tão visíveis na região do Vale do São Patrício são elucidadas, como as comunidades quilombolas, que, atualmente, ainda lutam por sua valorização e pela proteção de suas terras, atualmente tomadas, em sua maioria, pelo grupo de investidores do Rio de Janeiro chamado CODORA, do qual o eng. Bernardo Sayão era sócio e procurador para a transação de imóveis, parcelamento e venda (DAYRELL, 1974) – caso da cidade de São Luiz do Norte (GO), que possui remanescentes de escravos de resistência da exploração aurífera no arraial de Lavrinhas, criando a comunidade de Porto Leocádio. Dessa maneira, nesse segundo momento, os aportes conceituais de espaços luminosos e opacos e tempos rápidos e lentos, elaborados por Milton Santos (2013) e revisitados por Paola Berenstein Jacques (2012), são retomados.

Passada essas contextualizações necessárias referentes aos dois objetos e

suas especificidades (rodovia e cidades), o terceiro capítulo dá prosseguimento à historicidade de ambos, analisando, porém, as consequências e os impactos gerados pela urbanização desse espaço. São apresentados os novos empreendedores e as intencionalidades presentes na região do Vale, advindos da expansão das redes particulares das cidades como também do grupo em si, apontando os desdobramentos possíveis de modificação da área. O capítulo se encerra com a análise da paisagem da região já denominada de "celeiro a céu aberto", tendo o trecho da Belém-Brasília, que a transpassa, ora como "estrada rua", ora como "rua da estrada", terminologias trabalhadas por Álvaro Domingues (2009).



CAPÍTULO 1

RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA:

TÉCNICA, ESPAÇO, TEMPO E LIMIARIDADE

CAPÍTULO 1

RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA: TÉCNICA, ESPAÇO, TEMPO E LIMIARIDADE

Iniciando o percurso sugerido para estudo desta dissertação, será preciso narrar os primeiros processos urbanizadores brasileiros, traçando um breve panorama desde a ocupação do litoral até as políticas de interiorização e desenvolvimento da região Centro-Oeste e Norte do país. Nesse contexto, os suportes (departamentos, medidas, propagandas, comissões, grupos etc.) criados entre os anos 1940-1970, compreendendo os mecanismos e os governos que possibilitaram a construção, ampliação e finalização da rodovia Belém-Brasília, também podem ser elucidados nos conflitos e desenvolvimentos que circundaram a estrada e o espaço que sua técnica transpassou. Para tal, o capítulo se compõe de cinco partes: “Da poeira

do progresso: o fim do isolamento” (contextualizando o cenário político que levou à implementação da rodovia); “Rodovia Belém-Brasília: a estrada sépia e seus lambaios” (descrevendo as condições, os agentes e os dados de sua construção); “Da SPVEA à SUDAM: estrada na contramão” (detalhando a ação dos agentes na concepção, conservação e finalização da rodovia e o contexto de sua dissolução e ascensão); “O lugar: muitos nomes, mesma técnica” (que expõe os nomes e os respectivos significados atribuídos à estrada); e “Na estrada: o espaço e as redes” (que debate sobre o espaço e a rede de cidades confabuladas com a chegada dessa infraestrutura).

1.1 – DA POEIRA DO PROGRESSO: O FIM DO ISOLAMENTO

A batalha

Entre a máquina e a selva, o duelo tremendo
a que empresta o machado um papel decisivo,
abatendo, implacável, os gigantes da mata!

Ao furor combativo tôda [sic] a selva estremece.

A fauna, amedrontada, se embrenha na brenha.

[...]

Mas na face da terra encantada e ubertosa

[...] vai ficando o perfil retilíneo da estrada!

Lauro de Azevedo Rolim,

Transbrasiliana: poema brasilista,

1960, p.41.

Em seu prelúdio, pelo litoral, as terras brasileiras foram ocupadas e serviam à metrópole portuguesa como fonte de abastecimento de matérias-primas. Os assentamentos urbanos (mochas, freguesias, arraiais, vilas) funcionavam como pontos de distribuição e troca de materiais e produtos, de armazenagem, visando à importação e exportação. Dava-se apoio e suporte à produção agrícola e à mineradora e, simultaneamente,

serviam como sede dos aparelhos burocráticos do Estado (REIS FILHO, 1968). Essa realidade, marcada pela monocultura, pelos latifúndios e pautada pela mão de obra escrava, caracterizou a ocupação territorial do Brasil em seus três primeiros séculos de ocupação estrangeira como ocupação advinda de uma estrutura colonial de exploração unilateral e de trabalho compulsório, que acarretou numa disseminação heterogênea, que não compunha uma rede de povoados, vilas e cidades interligadas em seu espaço, salvaguardadas algumas e poucas regiões (LACERDA; TREVISAN, 2018). Esse cenário se alteraria somente com a divisão social do trabalho, no final do século XIX, impulsionando a urbanização do território brasileiro.

Em 1889, com a Proclamação da República, os processos de modernização urbana foram incorporados à agenda política, numa perspectiva de se desvincular o país de seu passado colonial e imperial, usando os conceitos de ordem, progresso, civilização, sanitarismo, higienismo, melhoramento e embelezamento como formas de se alcançar tal perspectiva/meta (VILLAÇA, 1999). Esse cenário

Figura 02: Cartaz do programa Marcha para Oeste.
Fonte: Memorial da Democracia.



promoveria intervenções em espaços intraurbanos, processos de expansão de povoados e de cidades já existentes, conferindo-lhes uma nova identidade com indícios de modernização. O território brasileiro, pela chegada de milhares de estrangeiros imigrantes, se adensou em novos núcleos e os projetos de cidades novas se tornaram mais frequentes e extrapolavam os limites dos estados das oligarquias paulistas e mineiras. Tais cidades, fomentadas por ações de colonização e ocupação territorial e pela economia agrária da pequena propriedade, eram implantadas ao longo das estradas de ferro e criadas no intuito de especular terras agrícolas e loteamentos urbanos próximos às linhas, rumo ao oeste, centro-oeste e sul do país (Figura 02).

Contudo, foi no governo de Getúlio Vargas³ (1930-1945) que essas ações se potencializaram,

³ Getúlio Vargas chegou ao poder após a Revolução de 1930, que destituiu Washington Luís e impediu a posse de Júlio Prestes (presidente eleito que assumiria o governo). Vargas permaneceu no comando do país por quinze anos, de 1930 a 1945, anos caracterizados pela centralização do poder, ampliação de benefícios trabalhistas – medida importante de aproximação com a massa e que lhe conferiu o título de líder populista na historiografia –, de intensa propaganda política governista e desenvolvimento da capacidade de negociação política. Os historiadores dividem a Era Vargas em três fases: Governo Provisório (1930-1934), Governo Constitucional (1934-1937) e Estado Novo (1937-1945), esta última como uma fase ditatorial (NEVES, [s.d.])

consolidando um poder nacional, autoritário e centralizador. Para Vargas, o Brasil deveria passar por um processo de urbanização, mas sem ignorar os projetos de apoio à população. “Modernizar o Brasil seria não apenas direcionar os investimentos nos transportes, na saúde e na educação, [...] [mas também] reunir todos os territórios, controlá-los de maneira a ser possível unir a população com vistas à segurança nacional” (ARRAIS, 2016, p. 4). A esse cenário, acrescentavam-se ainda as questões internacionais, como as da II Guerra Mundial (1939-1945). Com a entrada dos Estados Unidos da América (EUA) na Guerra, em 1941, e a demanda ao Brasil para assumir um dos lados (“Eixo”, composto por Alemanha, Itália e Japão, e “Aliados”, composto por França, Inglaterra, EUA e, posteriormente, URSS), estabeleceu-se a aliança estratégica Brasil/EUA de que resultaram os “Acordos de Washington”, que forneceriam apoio geopolítico aos EUA pelo fornecimento de borracha, riquezas do nosso subsolo (minerais, como bauxita, berilo, cromita etc.) e o uso de bases brasileiras militares no Nordeste. Em troca, o Brasil receberia financiamento norte-americano para consolidar suas

Forças Armadas e implementar o desenvolvimento econômico por meio da industrialização do país.

Para assegurar e proteger as terras brasileiras, sobretudo suas fronteiras ocidentais e a Amazônia, era imprescindível ocupá-las e povoá-las. Tal medida garantiria a obtenção de mais matéria-prima, a ampliação do mercado consumidor de bens faturados e a exploração de terras provedoras de energia. O sertão passaria a integrar o processo de desenvolvimento do país mediante a expansão das fronteiras agrícolas, o crescimento do número de novos núcleos urbanos ou o desenvolvimento daqueles estagnados e a criação de novas indústrias. Mas isso só seria possível se todas as regiões estivessem interligadas, apoiadas num sistema de troncos rodoviários⁴ em grelha – ainda hoje inconcluso – através do Plano Nacional de Rodovias, desenvolvido pelo Departamento

4 O sistema ferroviário foi preterido ao rodoviário devido ao maior tempo demandado para sua construção, sua menor vazão para escoamento de itens/volumes transportados e sua forma de apropriação da topografia (evitando terrenos acentuados, requisitando maiores contornos/voltas até um destino). O sistema rodoviário, além de permitir maior fluxo e possuir caixa de rodagem mais ampla, se impõe/se impunha ao solo. As estradas, nesse contexto, se tornariam símbolos de modernidade, de país industrializado, e impulsionariam a indústria automobilística, o que possibilitaria uma maior exploração dos recursos naturais (ANDRADE, 2015; TAVARES, 2020)

Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1944 (TAVARES, 2020). Assim, durante o Estado Novo (1937-1945), Vargas aludiria a esse progresso:

Marchamos para um futuro diverso do que conhecíamos em matéria de organização econômica, social e política. Os velhos sistemas e fórmulas antiquados entraram em declínio. Não é, porém como pretendem os pessimistas e os conservadores empedernidos, o fim da civilização, mas o início tumultuado e fecundo de uma nova era. (Getúlio Vargas apud CAPELATO, 2009, p. 146).

E implementaria a Marcha para o Oeste em 1938, dizendo:

[...] a civilização brasileira, a mercê dos fatores geológicos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizavam os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. Retomando a trilha dos pioneiros que plantaram no coração do Continente, em vigorosa e épica arremetida, os marcos das fronteiras territoriais, precisamos de novo suprimir os obstáculos, encurtar as distâncias, abrir e estender as fronteiras econômicas, consolidando, definitivamente, os alicerces da Nação. O verdadeiro sentido de brasilidade é a Marcha para o Oeste. No século XVII, de lá jorrou o caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da

América o Continente das cobiças e tentativas aventurosas. E lá teremos de ir buscar: dos vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das entranhas da terra, o metal com que forjar os instrumentos de nossa defesa e do nosso progresso industrial [...]. (Getúlio Vargas apud NEIVA, 1942, s/p).

Desse modo, através do nacionalismo e de um líder populista, a Marcha também serviria para mascarar os conflitos sociais e criar um clima de euforia e cuidado com a população, instigada, também, por Goiânia, que colocou Goiás e essa nova franja econômica do Centro-Oeste em conexão com os estados do sul do país (zona industrial). O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) reforçou, à época, o imaginário da sociedade brasileira diante do mito da unidade territorial que, aliada à criação de ministérios e órgãos institucionais específicos (DNER, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, Petrobrás etc.), possibilitou maior alcance geográfico de penetração do território, tornando possível a campanha destinada a desbravar e a colonizar o sertão. “A arrancada foi auxiliada por ações públicas como a Expedição Roncador-Xingu e a

Fundação Brasil Central; por projetos específicos como a rodovia de integração nacional Belém-Brasília” (TREVISAN, 2009, p.196). Essa arrancada continuaria no governo de Juscelino Kubitschek e transpassaria o Regime Militar (1964-1985).

No governo do general Eurico Gaspar Dutra (1946-1950), foram lançados planos de recuperação econômica da região amazônica após a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que investigou o drama dos trabalhadores enviados à área para um esforço de guerra, ato no qual desapareceram 30.000 trabalhadores – episódio da historiografia brasileira conhecido como os “Soldados da Borracha”. Esse fato contribuiu para que a região tomasse palco nos projetos do novo contexto possibilitado pela Constituição de 1946, que destinou 3% do orçamento total do governo federal para o programa de Valorização Econômica da Amazônia, visando ao soerguimento e à recuperação da região assim como à criação de um instituto internacional de pesquisas, a “Hileia Amazônica” (ANDRADE, 2015, p. 165). Nessa mesma época, também se destacou o estudo desenvolvido pelo deputado

Jales Machado (1894-1975), de 1948, sobre uma rede rodoviária a interligar as diversas regiões do país (proposta que será discutida e salientada mais adiante, no terceiro ponto deste capítulo: 1.3 “O lugar: muitos nomes, mesma técnica”). Assim, nesse ano, se formou, inserida no Plano de Saúde, Alimentação, Transporte e Energia (SALTE), promulgado por Gaspar Dutra em 1950, a Comissão para a Valorização Econômica da Amazônia (CPVEA) com os objetivos de fiscalizar a área, propor medidas e coordenar o destino dos recursos recebidos.

Contudo, foi no segundo governo de Vargas (1951-1954) que se criou, oficialmente, a Superintendência de Valorização Econômica da Região Amazônica (SPVEA)⁵, medida que asseguraria o desenvolvimento do “vazio demográfico” – interrompido pela situação da Guerra dos anos 1939-1945 –, fato que Vargas culpou pelo

atraso na expansão e na ocupação da região, como afirma em seu discurso eleitoral de 1950:

Vim, amigos da Amazônia, para dizer-vos que, se eleito (...) hei de promover medidas adequadas ao reforçamento das vossas energias, pondo em execução o vasto programa que a guerra interrompeu. Nas outras questões que dizem respeito, administrativamente, ao vosso Estado, quero reafirmar-vos que persisto nos planos antigos. O grande inimigo da vossa prosperidade é, sem dúvida, o deserto, é a fraqueza dos índices demográficos. (...) O homem só, isolado, como Robinson Crusóe – é homem perdido. Vivemos socialmente, progredimos em sociedade. Assim, o que necessitamos é evitar a dispersão e promover o aglutinamento das populações. (Getúlio Vargas apud ANDRADE, 2015, p. 164)

Durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), a questão do desenvolvimento da região Norte, em especial da Amazônia, se tornou mais explícita através de um novo bandeirantismo. O diagnóstico para o fim do isolamento da área passou por programas de cooperação entre agências nacionais e internacionais, além da construção de estradas de rodagem. Com o slogan de “cinquenta anos em cinco”, o Plano de Metas juscelinista consistiu em trinta objetivos, abrangendo áreas

como a educação, o setor de energia e de transportes etc., metas que tinham como síntese a construção da capital do país, Brasília. Foi um plano de industrialização (com a abertura a empresas multinacionais, inclusive do setor automobilístico), aliado a características desenvolvimentistas de expansão das fronteiras agrícolas e econômicas, aglutinado a um nacionalismo heroico e ufanista – iniciado em períodos passados e retomado a esse tempo. A interiorização da capital levou à abertura de rodovias que conectaram Brasília às demais capitais do país, sendo a Belém-Brasília a de maior importância e símbolo da modernidade propagandeada pelo governo. Foi a principal construção realizada pela SPVEA: uma estrada que adentrou a região amazônica, superando o “isolamento” através da “integração” promovida pelo “cruzeiro rodoviário”, interligando a região Norte à nova Capital e aos estados do Sudeste e Sul do país.

A dificuldade de construir a estrada em meio à floresta conferiu contornos épicos à empreitada (ANDRADE, 2018, p. 5), confabulando personagens de uma epopeia que atingiu seu objetivo por meio de

“máquinas do progresso” – como no poema de Lauro de Azevedo Rolim citado na abertura do capítulo. Um combate alcançado contra a natureza; iniciado e travado décadas antes. O fim do isolamento se fez entremeio à poeira do progresso, que ainda se assentava, às custas de vidas, de narrativas (in)visibilizadas, de fome e doenças, embora também de desenvolvimento.

1.2 – RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA: EMPREITADA SÉPIA E SEUS LAMBAIOS

Previamente estipulada com um pouco mais de 2.000 km de extensão, a rodovia Belém-Brasília, atual BR-153, surgiu para incorporar ao Brasil o que – supostamente – ainda estava dormente, virgem, situado a oeste da histórica Linha de Tordesilhas – uma linha sépia que transpassou o verde escuro da mata, ligando por terra a Amazônia ao resto do país (PIERRE, 1960, p. 15). Segundo Andrade (2018, p. 03), o “último projeto [antes dessa rodovia] voltado para a região amazônica de tamanho vulto e a causar tanto impacto em escritos locais e nacionais tinha sido a construção da ferrovia Madeira-Mamoré no início do século XX”. Contudo, com os modos de produção

⁵ No período ditatorial (1964-1966), a SPVEA serviu para a elaboração de relatórios que visavam a apontar os erros do passado para não os repetir no futuro. Em 1966, a agência foi desfeita e refundada, passando a se chamar Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), representando uma nova tentativa de incorporação da região ao restante do país (ANDRADE, 2015, p.166). No período ditatorial (1964-1966), a SPVEA serviu para a elaboração de relatórios que visavam a apontar os erros do passado para não os repetir no futuro. Em 1966, a agência foi desfeita e refundada, passando a se chamar Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), representando uma nova tentativa de incorporação da região ao restante do país (ANDRADE, 2015, p.166).

direcionados ao desenvolvimento de estradas de rodagem – que despenderiam menores custos e possibilitariam um maior fluxo de recursos –, a técnica seria substituída de acordo com o novo tempo. Se, antes, as ferrovias eram tidas como símbolos da modernidade e de uma possível entrada da Amazônia na sociedade civilizada, nos anos de JK as rodovias se tornaram símbolos de integração ao conceberem aberturas no meio da floresta amazônica, atribuindo às linhas férreas os signos do atraso, razão por que as foram desmantelando e substituindo-as a partir dos anos 1950 (ANDRADE, 2018, p. 3).

Com sobrecarga de demanda por parte do DNER, Kubitschek criaria, em 19 de maio de 1958, a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobrás), para agilizar a abertura da estrada federal. Com o sucesso do desbravamento, criação e desenvolvimento da Colônia Agrícola Nacional de Goiás – atual cidade de Ceres –, o engenheiro Bernardo Sayão, figura também conhecida no meio político dos anos 1950, tomara para si o cargo de supervisor da obra da rodovia. Sayão, que já auxiliara Kubitschek na construção

da nova capital federal, agora se enlaçaria em mais uma epopeia desenvolvimentista: especialmente a de realizar a obra num prazo de dois anos, fato que o engenheiro Regis Bittencourt, Diretor Geral do DNER, quando consultado por Juscelino, disse ser humanamente impossível à engenharia nacional: realizar uma obra tão vultuosa em tão pouco prazo e, sobretudo, naquele lugar inóspito.

Para sua realização, a Rodobrás assumiu os 1.302 km restantes, executando apenas 72 km em Goiás (de Gurupi a Crixás) e 15 km no Maranhão, deixando os demais 1.215 km, subdivididos em três setores, goiano, maranhense e paraense, ao encargo de diversas empreiteiras, conforme exposto no **Quadro 2**. A corrida para a construção e a finalização da rodovia se tornou tão importante que Waldir Bouhid, médico sanitário e presidente da SPVEA, escreveu em 1958, em seu relatório:

[...] a construção de Brasília, como nova Capital, ficaria incompleta para o seu ato inaugural histórico, em Abril de 1960, se a rodovia-tronco, que a vincula ao norte do país, não estivesse ultimada, simultaneamente. A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia foi chamada

consequência, a incorporar-se ao extraordinário Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek cabendo ao povo da Amazônia a honra de contribuir com a parcela de trabalho mais marcadamente histórico, pela intrepidez com que já se encontra e persistirá no desbravamento da compacta floresta equatorial, o trecho mais difícil, por onde avança a rodovia Belém-Brasília, num percurso de 550 quilômetros dentro da Hileia. (BRASIL, 1958, p. 35)

Para a abertura do traçado, foram mobilizados cerca de 6.000 trabalhadores – chamados de “lambaios” – para a fase inicial de desmatamento, operando com machados, terçados, facões e pequenas ferramentas de uso manual, abrindo passagem para as máquinas e, em pontos estratégicos, pistas de

pouso (infraestrutura de base para abastecimento das operações e postos avançados). Nesse período – conhecido como “tempos heroicos” e neobandeirantista (PIERRE, 1960; ANDRADE, 2015) –, a mão de obra, além do hercúleo trabalho incumbido, teve que lidar com um surto endêmico de malária e com a fome. O abastecimento dos acampamentos, que ficara ao encargo da Força Aérea Brasileira (FAB), entretanto, até a consolidação de áreas minimamente seguras para pouso, sofreu ou com o atraso na entrega de alimentos ou com outras intercorrências, conforme dados relatados pelo jornalista Arnaud Pierre (1960): os alimentos – até mesmo animais vivos – eram jogados com (e até sem) paraquedas,

Empreiteiras e trechos da BR -153		
Rodobrás fez 72 km em Goiás (de Gurupi a Crixás) e 15 km no Maranhão junto a Imperatriz	1.215 km restantes ela passou para empreiteiros dividido em três setores	
	Setores	Empreiteiras
	Goiano (630 km)	Estreito a Gurupi (Viatécnica: 150 km; George Lunes Engenharia e Construções [Gaúcho]: 290 km; Nacional: 190 km)
	Maranhense (285 km)	Ligação (PA) ao Estreito (George Lunes Engenharia e Construções [Gaúcho]: 30 km; Construtora Norte: 83 km; Apex [Engenheiro Carlos Teles]: 63 km; Oliveira & Paula: 35 km; Maranhense: 24 km; CIB Construtora e Incorporadora Ltda.: 50 km)
Paraense (300 km)	Guamá a Ligação (PA) (Construtora Gualo: 136 km; Freire Rocha Ltda.: 80 km; R.L. Almeida [Engenheiro Rui de Almeida]: 84 km)	

Quadro 02: Relação de setores e empreiteiras responsáveis na construção da Belém-Brasília.
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados da SPVEA, 1960 (Cadernos Belém-Brasília, v. 4).

ficando presos nas copas das árvores (PIERRE, 1960).

Apesar das dificuldades, ora ditadas por fatores naturais da floresta, como o clima, os animais, as doenças e o tamanho das árvores (descritas com até 60 metros), ora por complicações técnico-administrativas, como o abastecimento dos acampamentos, a fresta da estrada foi construída a toque de caixa. Ludibriados pela ideologia nacional propagada pela imprensa de apoio ao governo e pelas promessas que o contato com a nova terra traria para a vida de todos do país, aliados a um estado de bem-estar social, os lambaios trabalhavam sem cessar (PIERRE, 1960; MOREIRA, 2008). Nesse contexto, a morte acidental de Bernardo Sayão, em 15 de janeiro de 1959, além da comoção que causou ao país, calhou como um ímpeto para a conclusão da obra, numa espécie de homenagem ao desbravador. E a sua morte, mais uma vez, metamorfoseou a floresta como um “mal” a ser abatido: arrebatado por uma árvore que caiu sobre sua barraca, em Ligação – acampamento dos topógrafos vindos do Pará e do Maranhão –, o engenheiro agrônomo foi levado de helicóptero até Açailândia, mas não resistiu aos

ferimentos e morreu ainda dentro da aeronave, cerca de 01 ano antes da inauguração da rodovia, quando restavam apenas 50 km para a sua finalização. Seu corpo foi enterrado com pompas e honras no cemitério da Boa Esperança em Brasília, rezando a lenda de ele ter o jazigo inaugural da nova capital.

Em 21 de abril de 1960, a Belém-Brasília foi inaugurada junto com a nova capital federal, não obstante a maior parte de seu trajeto estivesse ainda na condição de terra batida (ou estrada de serviço) e alguns trechos preenchidos com cascalho, sendo os percursos entre Belém-Guamá e Anápolis-Brasília os únicos asfaltados até a realização da Caravana de Integração Nacional, como revela o mapa da **Figura 04**. O completo asfaltamento da rodovia se estendeu até o governo Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) no regime militar. Até lá: atolamentos, buracos e demais dificuldades eram constantes e relatados sobre a estrada de rodagem. Apesar disso, o quadro no qual a estrada se encontrava não impediu a realização da Caravana, embora tenha dificultado o seu trajeto. Em comemoração e reafirmando a era industrial desenvolvimentista de seu



Figura 03: A Caravana da Integração Nacional em marcha. Fotógrafo não identificado.
Fonte: MELO, 1960 (Cadernos Belém-Brasília, v.3)

governo, Juscelino convidou todos os fabricantes de automóveis que residiam no país a comparecerem à Caravana, o que foi prontamente aceite e cedidos veículos e profissionais para a sua realização⁶. A Caravana teve início nos quatro pontos cardeais⁷ do país, com finalização e ponto de encontro marcado em

⁶ Os veículos fabricados no Brasil à época e que participaram da caravana foram: Jeep e Rural Willys, DKW, Kombi, Fusca, Simca Chambord, Toyota Land Crusier, caminhões Mercedes, Chevrolet, International e até ônibus Caio com chassi FNM (SILVA, 2004).

⁷ Cinquenta e seis veículos e dois aviões – sendo um da FAB e o outro um Catalina PP-BTD, pilotado por Raimundo Duarte Muniz – compunham a Caravana Norte de Integração Nacional. Ao final de cada trajeto, o coronel Lino Teixeira fazia um balanço do trecho percorrido e preparava o comboio para os próximos. Os engenheiros Gasparino Rodrigues da Silva (no trecho Pará-Maranhão) ou Waldir Lins (no trecho de Goiás) repassavam informações sobre a qualidade, tempo e dificuldades do tráfego dos percursos (MELO, 1960, p.27-34).

seu centro, na nova capital, Brasília. Kubitschek veio pelo Norte, partindo de Belém e estreado o trajeto da Belém-Brasília, juntamente com Waldir Bouhid, imprensa e curiosos que desacreditavam da veracidade de sua abertura.

A implantação da rodovia, atual BR-153, provou a eficiência das novas estradas e da florescente indústria automobilística. As regiões Centro-Oeste e Norte foram, finalmente, incorporadas ao resto do país. Seu desbravamento trouxe cidades, progressos e indesejáveis mazelas. Por toda a sua extensão pontuaram cidades que só existem

S. P. V. E. A.
COMISSÃO EXECUTIVA DA RODOVIA
BELEM - BRASÍLIA
(RODOBRÁS)

Figura 04: Mapa da rodovia Belém-Brasília em sua inauguração em abril de 1960, com marcação do Vale do São Patrício.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de mapa da SPVEA, 1960 (Cadernos Belém-Brasília, v.4)



por causa da estrada, bem como problemas fundiários, madeireiras predatórias e outras explorações não planejadas, em especial nas antigas áreas de floresta (MAZURAS, 2013, p. 21). Essa expansão econômica, ou melhor, expansão agrícola seria repetida, posteriormente, com a instalação de outras rodovias nessas regiões: Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho, Perimetral Norte e, em maior escala, a Transamazônica.

1.3 - O LUGAR: MUITOS NOMES, MESMA TÉCNICA

As vias de transportes serão, não tenhamos dúvida, a varinha de condão com que operaremos o milagre de tornar o Brasil uma potência, pois com elas elevaremos a nossa produção e o nosso nível de vida à altura de nossa grandeza territorial e demográfica.

Jalles Machado de Siqueira,
Ligação Anápolis-Belém, 1947, p.4

AA retórica implícita no processo de ocupar a Amazônia, presente nos contextos historiográficos referentes à interiorização do país e à abertura da rodovia Belém-Brasília - e que perduram até os dias atuais, indubitavelmente exposta e vivenciada no último governo, com a política do "passa boi, passa boiada" do ex-Presidente Jair Messias

Bolsonaro - faz uso de três estratégias narrativas específicas como forma de impor/justificar medidas e técnicas que alteram a paisagem natural. São elas: o adjetivismo apoteótico, o panteísmo mágico e/ou o derrotismo fatalista (SALLES, 2020). Na primeira forma, as escritas são dominadas por uma euforia consequente dos excessos presentes na natureza equatorial. Já no panteísmo mágico, a narrativa é fascinada pelas explorações de duas camadas de diferentes realidades que a floresta evoca. Uma é o natural tangível, aquilo que se vê; a outra é puramente imaginária e povoada pelo misticismo e por seres encantados de diferentes índoles. No derrotismo fatalista, a eloquência do discurso se encontra diante da própria dificuldade que é desbravar um espaço hiperbólico de diferentes escalas.

Essas narrativas, ainda presentes e aliadas aos ideais desenvolvimentistas de integração territorial e de um nacionalismo heroico e ufanista, reverberaram na linguagem, apresentação e propagandas das décadas de 40 a 70, em especial sobre a construção da atual rodovia BR-153. Ademais, principalmente ao analisar o percurso

Belém-Brasília e seu sucesso de abertura, a via trouxe à baila, de forma eufórica, entusiasmada e colonizadora, discursos de sobreposição da técnica sobre o chamado “Inferno Verde”⁸, este um derrotado pela estrada, como nos trechos do poema “A Estrada”, de Lauro de Azevedo Rolim (ROLIM, 1960, p.50-53):

A estrada

Ousada sucuriú [sic], com a cauda no Amazonas e a cabeça em Brasília, a repousar, disforme, distende-se, entre a selva, o cerrado e as baionas, a lâmina de asfalto imensamente enorme!

É a Transbrasiliana, a fabulosa estrada. A Pátria, através dela, encontrou-se a si mesma e, unindo-se inda mais, viu de si afastada da estrangeira agressão a tétrica abantesma.

Porque essa rodovia, imensa em seu traçado, do Brasil a mostrar o âmago [sic] futuroso, de muito ultrapassou o limite acanhado de um feito rodoviário – embora prodigioso –

8 “O chamado ‘Inferno Verde’, que a estrada Brasília-Belém transformará em ‘Paraíso Verde’” - fragmento narrado no curta-metragem Corte Vertical na Selva Amazônica: Ligação Rodoviária de Belém a Porto Alegre através da Estrada Brasília-Belém, [s.d.], trecho: 06’39”. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

para as raias tocar da nossa auto-defesa. Não mais existe, agora, a Amazônia isolada, que o homem, contrariando a própria natureza, ao coração da Pátria uniu-a com essa estrada. [...] Descobre-se o Brasil aos próprios brasileiros. Integra-se a Nação que, dispersa, crescia, no isolamento atroz dos longínquos aceiros, vítima da distância inóspita e vazia. [...] (ROLIM, 1960, p.50-53).

Nos poemas de Rolim também se fazem nítidos os insólitos medos que a floresta evocava, e que, hoje, compõem o folclore brasileiro, além de ultrajantes versos considerando a região da Amazônia Legal como “terra de ninguém” (**Figura 13**, presente no **Anexo I**) e seus habitantes – os povos originários, em especial os indígenas – como empecilhos frente ao desenvolvimento da nação, como no poema “A plaga” (ROLIM, 1960, p.22-32):

A plaga

Sentinela indormida [sic] o norte vigilando, da imensa Guajará junto às águas, alerta como o tetéu na plaina silenciosa, Belém se ergue e contempla o fabuloso estuário! A leste, ao sul e a oeste, o mundo

formidando da selva milenar – a vastidão deserta, o dédalo frondoso e a solidão que o esposa na selvagem simbiose em que se faz cenário! [...] O homem civilizado se deteve, qual se medroso, dos caudais à beira, criando cidades, vilas e povoados que parecem vigiar com mil cuidados, a selva colossal! [...] Da fauna imensa à portentosa flora, bilhões de vida se de sêres [sic] raros encontram nesse mundo os anteparos ao progresso que avança de hora em hora... [...] É o reino da Tocandira, necrófaga, horripilante, da qual até o Curupira procura viver distante!

Reino em que, ninfa encantada, das águas, em noite clara, à tona calma e ensombrada, fascinante, surge a lara! [...] E a plaga majestosa – a sempiterna plaga dos selvagens Gavões, dos Urubus guerreiros, brasilíndios que a habitam – repousa na quietude agreste que a embriaga, sob o teto de uns céus de nimbos prisioneiros, de nuvens que se agitam!

Êsse [sic] é o mundo assombroso, o

mundo extraordinário, cuja grandiosidade, assaz impressionante, passa a ser fecundada pelo arrôjo [sic] invulgar, o feito rodoviário que é a Brasília-Belém, da Pátria, de ora em diante, a portentosa estrada! (ROLIM, 1960, p.22-32)

Segundo Milton Santos (2013, p.57), as técnicas são dados do espaço: “técnicas agrícolas, industriais, comerciais, culturais, políticas, da difusão da informação, dos transportes, das comunicações, da distribuição etc.; técnicas que, aparentes ou não em uma paisagem, são, todavia, um dos dados explicativos do espaço”. Nessa perspectiva, e na frequência das narrativas comentadas, nota-se que, apesar de transcorrerem mais de setenta anos entre a apresentação do projeto de ligação Anápolis-Belém, do engenheiro e deputado Jales Machado de Siqueira (1894-1975), e o mundo contemporâneo, o eco de uma suposta ameaça comunista e o “problema do índio” se tornaram pontos estruturadores para a comoção e a garantia de financiamento de seu projeto. A solução para tais problemas e os demais de segurança nacional descansava, à época, na

abertura de rodovias, em especial da Transbrasiliana.

Em abril de 1948, Jales Machado e o engenheiro Gastão Coreixas, chefe da comissão construtora da ligação Anápolis-Belém, fizeram uma viagem de estudos que resultou no traçado da rodovia no que corresponde ao trecho de Uruaçu, em Goiás, a Tucuruí, no estado do Pará, visando à apropriação do espaço através de rodovias, hidrovias e ferrovias, tríplice que garantiria o escoar das manufaturas e a dinamização do espaço, como mostra o mapa da **Figura 05**.

Em seu discurso, publicado no *Diário do Congresso* em 11 de setembro de 1947, Jales Machado aponta que, na parte técnica,

o trabalho está baseado [n]os estudos de vários especialistas, sôbre [sic] os rios Araguaia e Tocantins, notadamente, os engenheiros Barbosa de Oliveira, Rubem Pereira e Comissão Gaffré, quanto à seleção dos trechos navegáveis, e dos técnicos da Colônia Agrícola de Goiás, quanto ao reconhecimento e orientação das rodovias. [...]. Essa ligação se efetivará com a construção de dois trechos de estradas de rodagem; e aproveitamento de dois trechos francamente navegáveis, do rio Tocantins, da Estrada de Ferro de

Alcobaça [atual Tucuruí, no Pará] e da Estrada de Rodagem Anápolis-Uruaçu, já em tráfego, passando, esta, pela Colônia Agrícola Federal de Goiás. (SIQUEIRA, 1947, p.3-4)

Seu projeto, por completo, está explícito no mapa da **Figura 06** (e no **Anexo I, Figura 19**), no qual, em suas palavras: "(...) a imagem do coração do Brasil com seu sistema arterial, impulsiona a seiva do seu engrandecimento, preservado de cobiças estranhas pelas garantias de ordem e estratégias que, simultaneamente, passa a oferecer à defesa nacional" (SIQUEIRA, 1947, p.7). A capital federal, no planalto central, se consolidaria como uma espécie de coração invisível, responsável por irrigar e coordenar os movimentos necessários para a disciplina, a orientação e a canalização das massas colonizadoras da Marcha para o Oeste. O plano visava a que o adensamento demográfico, assistido pelo poder público, permitisse o desempenho de novos processos racionais de produção, como o da mecanização das lavouras, além de desafogar o trecho comercial dentro do estado do Tocantins, que tinha a navegação como única via de transporte.

Machado e Coreixas,

impregnados pelos ideais eugenistas e em defesa das iniciativas privadas, não deixavam de expor e defender pedidos de emendas para a conclusão das obras do projeto na Câmara dos Deputados. Para ambos, a total abertura e pavimentação da Belém-Brasília e a conseqüente mecanização dos plantios, como citado, se combinariam numa "solução natural e humana do problema do índio" (SIQUEIRA, 1948b, p.12), acusado por ele de saquear plantações, como conformou um de seus discursos proferidos em 1948:

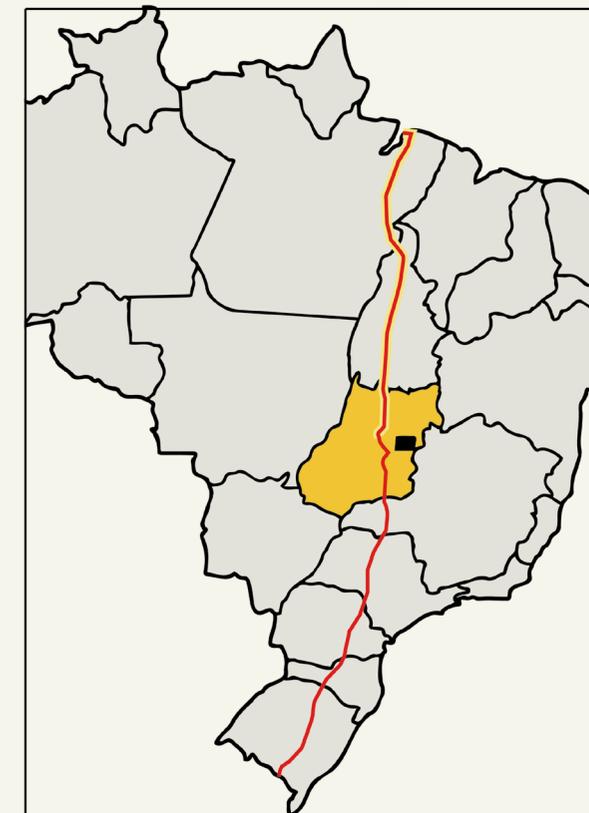
Em primeiro lugar devo revelar as constantes denúncias [sic] que, a partir de Pôrto [sic] Nacional, recebemos contra o serviço de proteção aos Índios (entregue quase exclusivamente a comunistas), cujas verbas, afirmam, são na quase totalidade desviadas, criminosamente. A uniformidade e constância das denúncias [sic] nos deram a convicção de sua procedência. [...] Propriedades agrícolas e pastoris em pleno florescimento estão sendo abandonadas ante a desproteção do cristão, frente ao Índio (SIQUEIRA, 1948a, p.3)

Por fim, Machado, retoricamente, salientou, em outro discurso daquele mesmo ano, os pontos necessários para a apaziguação dos problemas,

baseando-se em ideias conhecidas da história colonizadora brasileira, reforçando a exploração e a urbanização de novas terras e o espraiamento de pessoas⁹ pelo território:

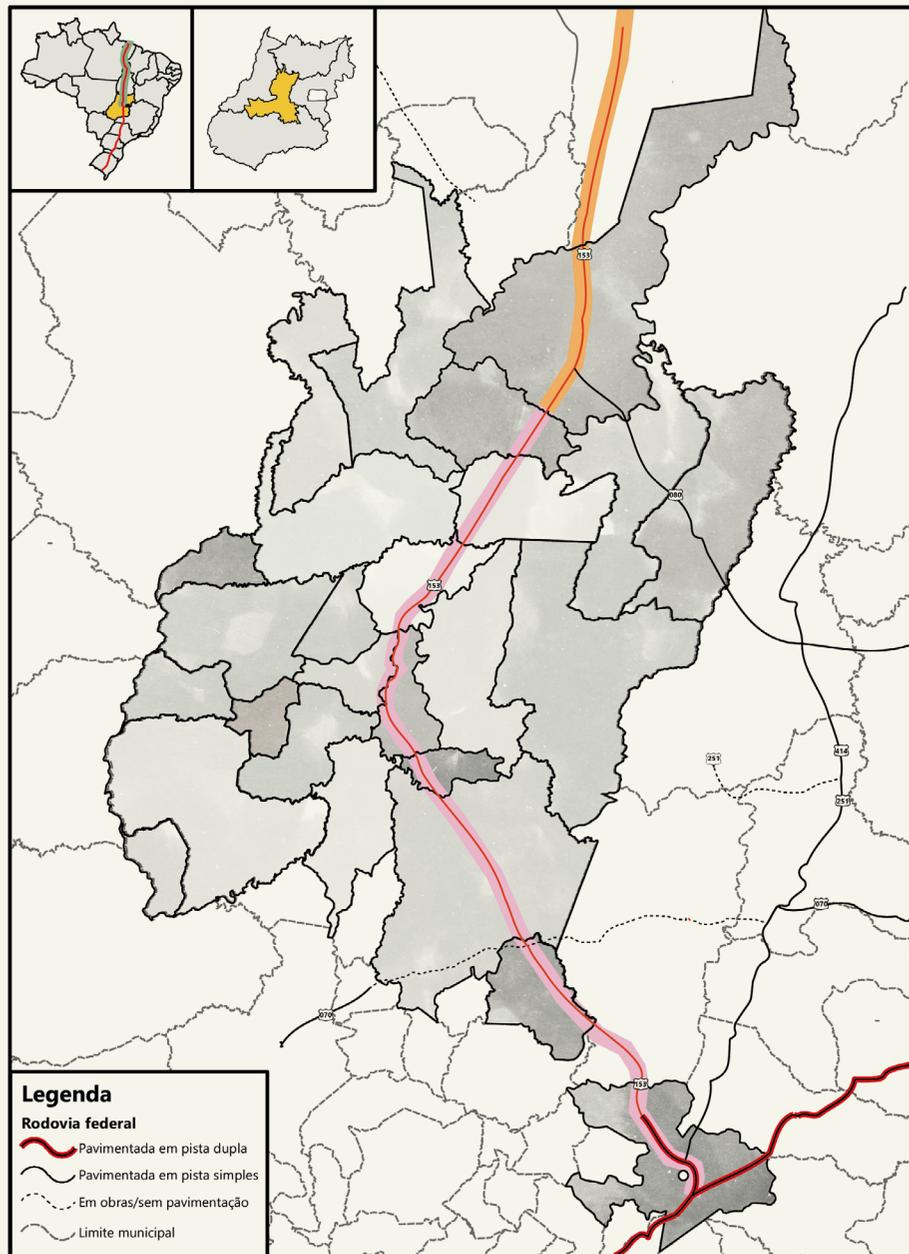
quem sobrevoar a região da Colônia Agrícola Federal de Goiás, donde efetivamente nascerá a

⁹ Para a criação dos trechos Anápolis-Belém quanto do tronco rodoviário Anápolis-Peru, Jales Machado se utilizou de observações realizadas quando da Marcha para o Oeste, que, segundo ele, poderia ser elencada como "tão simples, quanto exata e pitoresca" e que consistia no "italiano empurra paulista; paulista empurra mineiro; mineiro empurra goiano; goiano empurra índio" (SIQUEIRA, 1948 [a], p.5).



— Rodovia BR-153
— Traçado da rodovia Anápolis-Belém efetivada por Jales Machado, partindo de Uruaçu

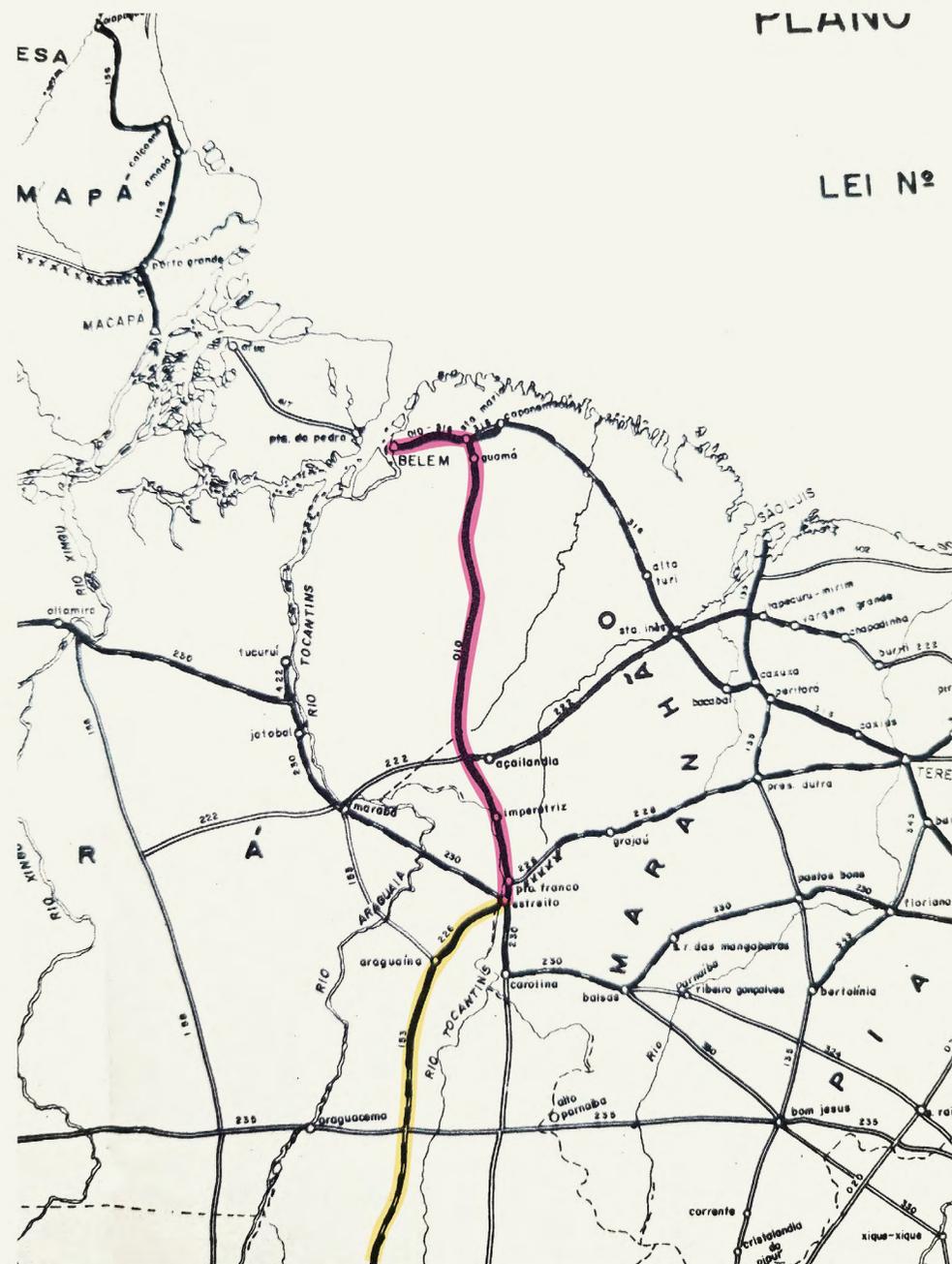
Mapa 03: Mapa do Brasil com demarcação da rodovia Transbrasiliana.
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado.



Rodovia BR-153

- Rodovia BR-153
- Traçado da rodovia Anápolis-Belém efetivada por Jales Machado, partindo de Uruaçu
- Traçado da rodovia Belém-Brasília

Mapa 04: Mapa do Vale do São Patrício com nomenclaturas atribuídas a rodovia BR-153.
 Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado.



Rodovia BR-153

- BR-010/Estrada das onças
- BR-014

Figura 07: Mapa com demais nomenclaturas atribuídas a rodovia BR-153.
 Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério sob mapa do Plano Nacional de Viação, Setor Rodoviário, 1973.

linha tronco, verificará que, em 4 anos, extensas e, fertilíssimas matas já foram quase devoradas e transformadas em culturas que fizeram de Goiás uma exceção, no Brasil, com produção crescente de gêneros alimentícios. A ótima estrada que proporcionou êsse [sic] milagre, continua despejando gente de várias regiões do país, em tal proporção que sua localização se transformou num sério problema e as reservas florestais se aniquilam rapidamente [sic]. A ligação Anápolis-Belém e a construção imediata do tronco Anápolis-Perú [sic], canalizariam de pronto, para as matas amazônicas, essa grande massa colonizadora de florestas, onde sua atividade seria tão proveitosa quanto desastrosa, já está sendo aqui, pelo arrazamento [sic] inevitável das florestas onde são verdadeiras ilhas, dentro de imensas extensões de campos que as circundam. O problema da nossa marcha para o Oeste, o do Índio, e o da exploração racional das riquezas extrativas da Amazônia, focalizados em discurso que aqui proferi [sic], em 25 de junho, teriam a sua solução natural e automática (SIQUEIRA, 1948b, p.12-13).

Diante desses conceitos, narrativas e projetos, percebe-se que a rodovia BR-153 se transfigurou em diferentes formas, manchas, posições socioespaciais e, a depender de seu recorte, também em múltiplas escalas, memórias e identidades que se mesclam e/ou se afastam. Características perceptíveis nos

diferentes nomes e particularidades atribuídos a essa estrada mediante fragmentos de sua forma linear, sendo chamada de: Belém-Brasília, apesar do trecho original ser entre as cidades de Anápolis e Belém (**Mapa 04**); TTransbrasiliana, quando analisada por seu percurso ligando os estados do Pará ao Rio Grande do Sul, numa ideia de percurso que “atravessa” o Brasil (**Mapa 03**); Rodovia Bernardo Sayão, homenageando o diretor executivo da obra, nomenclatura mais presente em diferentes trechos que transcorrem cidades na região Norte; BR-010, entre Estreito, no estado do Maranhão e Belém, no Pará; BR-014, entre Anápolis e Ceres, no estado de Goiás; e, por fim, Estrada das Onças, nomenclatura presente nos Cadernos da Belém-Brasília, elaborados pela SPVEA, em 1960, designando pontos conflituosos, de péssimas condições de infraestrutura (cheio de buracos e atoleiros) e/ou de saqueamentos (**Figura 07**).

A Belém-Brasília, quando pensada e associada metaforicamente (BRESCIANI, 2018), se introduz no espaço como uma espécie de espinha dorsal. De seu eixo vertical, outras ramificações se acendem ou a ela são conectadas¹⁰. A estrada se

desdobra numa linha de escoamento e de chegadas de manufaturas, dados, culturas, pessoas, histórias, possibilidades, caminhos, contornos, paisagens, e etc. Substantivos característicos do conceito de “rua da estrada” desenvolvido por Álvaro Domingues (2009). A ciência dessa técnica que à primeira vista percebe-se apenas sua camada de pinche, permite diferentes leituras do espaço como também de velocidades, e nesta última, as noções de fronteiras, territórios e distâncias ora se perdem, e, em outras, atribuem novas demarcações¹¹.

10 O DNER, seguindo a composição realizada pelo Programa de Integração Nacional (PIN), coordenou e planejou com os departamentos estaduais o sistema rodoviário, compreendido em cinco tipos rodovias federais: a) radiais – partem da cidade de Brasília em qualquer sentido. Sua numeração vai de 1 a 100, aumentando a partir do norte no sentido horário, como por exemplo: BR-040 Brasília-Rio de Janeiro; b) longitudinais – traçadas na direção dos meridianos (sentido norte-sul). Numeração de 101 a 200 aumentando de leste a oeste, exemplo: BR-153 Belém-Brasília; c) transversais – traçadas no sentido paralelo (leste-oeste). Sua numeração vai de 201 a 300 aumentando de norte a sul, como por exemplo: BR-230 Transamazônia; d) diagonais – traçadas diagonalmente e sua numeração vai de 301 a 400, como por exemplo: BR-364 Cuiabá-Porto Velho; e, por último, e) de ligação – ligam as anteriores citadas entre si, sua numeração vai de 401 a 500. (OLIVEIRA; SANTOS; SILVA NETO, 2006, p.3205-3206)

11 Essa dissolução da noção de território é conceituada a partir da teoria crítica urbana realizada por Neil Brenner (2018). Fronteiras que antes delimitavam o que era rural, urbano e/ou cidade são retiradas, o urbano não é mais constituído por uma demarcação/área territorial, mas sim de uma “posição” socioespacial dentro de um quadro amplo de relações multiescalares. Sendo assim, as camadas que permeiam a BR-153 e o Vale se compõem como uma mancha, indissociável, de diferentes escalas e relações atribuídas.

1.4 - DA SPVEA À SUDAM: ESTRADA NA CONTRAMÃO

A história

[...]

Já em mil novecentos e quarenta e sete era criada, por lei, a aludida entidade, a quem se dá a tarefa e o esforço [sic] se comete de atingir, de alcançar sua finalidade com êxito seguro e com certeza prévia. Foi assim que nasceu, na terra paroara, destinada a vencer a floresta e a distância, essa organização de competência rara que os entraves supera [sic] em qualquer circunstância, cuja sigla aqui está nesta palavra: SPVEA!

A Superintendência (eis o plano) de Valorização Econômica da Amazônia é o órgão soberano para dar à Hiléia [sic] fabulosa a devida expressão fisionômica a que ela faz jus pela importância de que, certo, e com justiça goza.

[...]

Lauro de Azevedo Rolim,
Transbrasiliana: poema brasilista,
1960, p.17-18.

Até aqui, temos que, apesar dos rápidos dois anos para a abertura e a inauguração da rodovia BR-153 junto à nova capital da federação, em abril de 1960, a sua completa pavimentação perduraria até o

Relação dos Distritos e Empreendedoras atuantes	
Distritos	Construtora/Firma
1º e 2º	Construtora Industrial Brasileira (CIB)
	Construtora Norte LTDA
	Empresa de Construções Civas e Rodoviárias LTDA (ECCIR)
	Flávio Espírito Santo
	George Yunes & Cia. LTDA
	Rui L. de Almeida Engenharia LTDA
	Sociedade Mineira de Engenharia LTDA (SMEL)
3º e 4º	COENGE S.A.
	Construtora Auxiliar de Terraplenagem (COTERRA S.A.)
	Construtora Cristo Redentor
	Minas Engenharia de Estradas S.A.
	Sergio Marques de Souza S.A. Engenharia e Comércio

Quadro 03:Relação dos distritos e as empreendedoras/firmas responsáveis pelas obras da Belém-Brasília.
Fonte: Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados de Mário de Barros Cavalcanti (1967).

Governo Médici (1969-1974). De outro lado, os pedidos e concessões de crédito para o projeto, abertura, pavimentação, conservação, contratação de mão-de-obra (especializada e/ou não), construção dos canteiros de obra, pontos de suporte, postos de abastecimento etc. estavam em pauta desde 1947, tendo sob o holofote as figuras do engenheiro e deputado Jales Machado, com o projeto do trecho Anápolis-Belém – comportando rodovia, hidrovia e ferrovia – e do tronco rodoviário Anápolis-Peru, e de Bernardo Sayão como supervisor da empreitada.

Também, conforme publicado

por Chermont de Britto na Revista Ferroviária de maio de 1955, as verbas da SPVEA não bastariam para a realização da ligação Anápolis-Belém. Segundo os relatórios da RODOBRÁS (CAVALCANTI, 1967), até o final do governo JK, a abertura da rodovia (ainda em fase de implantação) já contava com inestimáveis prejuízos, impedindo o prosseguimento da obra. Com a ascensão de Jânio da Silva Quadros ao poder, em 1961, a Comissão Executiva foi extinta, passando ao DNER a responsabilidade da continuação¹²

¹² O DNER também herdou uma ponderável quantidade de máquinas e veículos. Nesse meio tempo, compreendido entre janeiro de 1961 e março de 1962, a rodovia sofreu considerável desgaste pela quase total paralisação dos serviços de conservação (CAVALCANTI, 1967, p.428).

Relação das Empreendedoras, Trechos dependentes e atividades realizadas			
Construtora/Firma	Trecho Belém-Brasília (KM)	Atividade executada	
Flávio Espírito Santo	7**	Pavimentação e conservação	
Construtora Marabá	25		
Empresa de Construções Civas e Rodoviárias LTDA (ECCIR)	Guamá		
Rui L. de Almeida Engenharia LTDA	7**	Construção e ou restauração de ponte	
	34		
	48		
	86	Pavimentação e conservação	
	130		
	154		
	*	Ponte sobre o Rio Gurupi Mirim	
Celestino Rocha	122	Pavimentação e conservação	
Delta Engenharia LTDA.	159		
RODOBRÁS	195		
	240		
	244		
	265		
	193		Recuperação de ponte
	204		
	214		
	237		
	245		
	249		
	251		
	253		
	101		
	119		
307			
314			
423			
437			
455			
Construtora CONAMA	*	Ponte sobre o Rio Febrão	
Barbosa Lima	101	Ponte de madeira	
Ocir Proença	*	Ponte sobre o Rio Bananal	
George Yunes & Cia. LTDA	Trecho próximo à Araguaína	Pavimentação e conservação	
Construtora Industrial Brasileira (CIB)	*		
Sociedade Mineira de Engenharia LTDA (SMEL)	460	Recuperando os trechos mais afetados	

Relação das Empreendedoras, Trechos dependentes e atividades realizadas		
Construtora/Firma	Trecho Belém-Brasília (KM)	Atividade executada
Construtora Cristo Redentor S.A.	7**	Pavimentação e conservação
	395	
	454	
	498	
	534	Recuperação da ponte sobre o Rio Canabrava
Construtora Auxiliar de Terraplenagem (COTERRA S.A.)	604	Pavimentação e conservação
	674	
Minas Engenharia de Estradas S.A.	Cercadinho (KM/989) - Guará (KM/1024)	
COENGE S.A.	Entre Rio dos Bois e Guará (KM/1024)	
* Não foi possível identificar exatamente o KM referente a atividade citada.		
* Trecho com atuação de diferentes construtoras		

Quadro 04: Relação das empreendedoras/firmas, trechos da Belém-Brasília e atividade realizada.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados de Mário de Barros Cavalcanti (1965).

dos trabalhos. Esse quadro só se reverteu em fevereiro de 1962, após a SPVEA receber um crédito de cinco bilhões de cruzeiros através da Lei n. 3.974, de 25 de outubro de 1961. Em maio do ano seguinte, a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília reiniciaria a obra.

O vulto da obra encarregada e a falta de recursos disponíveis acarretaram novos pedidos de créditos, variando de cinco a vinte bilhões de cruzeiros entre 1962 e 1963. Em abril de 1964, o General de Divisão Ernesto Bandeira Coêlho interveio na SPVEA/RODOBRÁS diante da completa desmoralização do órgão pela corrupção moral da maioria dos seus dirigentes; da intrafegabilidade

da estrada em vários pontos, motivada pelo forte inverno; do péssimo estado de sua conservação; além de “uma inconcebível e criminosa desorganização administrativa” (CAVALCANTI, 1967, p.429). Decretou o imediato afastamento dos suspeitos e a instauração de um Inquérito Policial Militar, cujas conclusões confirmaram o desvio de dinheiro público.

Após a organização e o reestabelecimento da ordem administrativa, foi traçado um planejamento prévio, cujo objetivo era, ainda em 1964, a recuperação dos pontos críticos da implantação da estrada. Em sendo assim, o corte vertical da Belém-Brasília foi dividido

em quatro distritos, sendo uma série de empreiteiras responsáveis por diferentes trechos (KM) tanto na sua pavimentação quanto na conservação, construção e restauração de pontes, como sintetizado nos **Quadros 03 e 04**.

Segundo Cavalcanti (1967), a Transbrasileira, apesar de pioneira e de um épico fomento de diferentes áreas, foi rasgada sem estudos prévios que garantissem a elaboração de um projeto definitivo, dentro das normas técnicas oficiais admitidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Em seu limiar, a única e exclusiva mira da abertura da estrada era a imediata integração nacional e ocupação efetiva. Nos relatórios publicados, consta que, embora existisse um levantamento topográfico compreendendo toda a extensão da rodovia, os projetos parcialmente executados e que pudessem ser aproveitados na fase de implantação básica imperiosamente seriam unificados e apresentados de acordo com as normas e os padrões exigidos pelo DNER (CAVALCANTI, 1967, p.437). Tais fatos, alinhados às dificuldades de executar os serviços em região totalmente sem recursos, exacerbaram o clima de insatisfação

da mão de obra e a demanda por reajuste dos salários, levando a SPVEA/RODOBRÁS a mais uma solicitação e à obtenção de oitenta milhões de dólares advindos do Tesouro Nacional pela *Selective Investments N. V.*

Diante da constante instabilidade da RODOBRÁS, reverberada à SPVEA – que não atingia as finalidades para as quais fora criada –, e as articulações junto ao Banco de Crédito da Amazônia S/A., foi elaborado um único anteprojeto de lei que reestruturou a ambos conjuntamente. Assim, em 14 de setembro de 1966, os Ministros do Planejamento e de Coordenação dos Organismos Regionais submeteram à apreciação do Presidente da República a Exposição de Motivos n.154 e o projeto de lei que, votado pouco depois pelo Congresso Nacional, deu origem à Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

1.5 – NA ESTRADA: O ESPAÇO E AS REDES

Vivemos simultaneamente, em suma, a era do jato e a era do carro de boi.

Murillo de Azevedo, *Transportes sem rumo: o problema dos transportes no Brasil*, 1964

De forma sucinta, com a colonização litorânea do Brasil no período monárquico, as primeiras estradas surgiram para conectar o campo (centro de produção) aos portos (única via de exportação à época); e/ou para, literalmente, abrir novas passagens para transporte da Corte Real. Posteriormente, com o advento do café, do açúcar e, por fim, da borracha, esse cenário se transformaria à base de linhas férreas, vencendo maiores distâncias e permitindo um novo fluxo. Contudo, como já comentado no início do capítulo, a corrida pela industrialização da nação, já no período republicano brasileiro, em especial a partir da década de 1950, teve como foco a integração nacional através de estradas de rodagem.

Com a abertura de novas estradas, pequenas vias de períodos históricos anteriores foram aglutinadas e/ou esquecidas, devido às novas rotas que as permeavam. Embora essas primeiras vias acompanhassem, de certa forma, segmentos das estradas de ferro, o Plano Geral de Viação Nacional (PGVN) de 1934 não contemplava essa nova técnica em seus objetivos. Isso só viria a ocorrer década mais tarde com o primeiro

Plano Rodoviário Nacional (PRN) – inspirado no trabalho da Comissão de Estradas de Rodagem de 1928. Esse plano, além de instituir os princípios gerais da política administrativa rodoviária, seu financiamento, execução, fiscalização e conservação, levava em consideração quais linhas de ferro deveriam ser priorizadas¹³ e fixava a classificação das vias rodoviárias (utilização do prefixo “BR”), suas normas e especificações técnicas (CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, 1974).

Após a publicação de 1934, o Plano Geral de Viação Nacional foi revisado e publicado nos seguintes anos e atualizações: 1951, prevendo a integração dos diversos meios de transporte, levando em consideração os planos individuais, como o rodoviário e o fluvial, a esses dois designada a função de penetração, embora o plano nunca tenha sido, formalmente, aprovado pelo Governo Federal (BUIATE; BUIATE, 2022, p.13); o de 1964, já no período de Ditadura Militar, concretizando a sobreposição da técnica no espaço-tempo,

¹³ Embora o Plano Rodoviário Nacional tivesse expressa intenção de não estabelecer conflito com as linhas férreas, não previu o intercâmbio intermodal, resultando na execução de linhas rodoviárias paralelas às linhas ferroviárias, acirrando a competição entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem (BUIATE; BUIATE, 2022).

exaltando o sistema rodoviário como sinônimo de desenvolvimento, avanço e protagonismo, enquanto a rede ferroviária, paralelamente, assumia a noção de obsolescência, dificuldades e atrasos¹⁴; e, por último, o aprovado e ainda vigente, o PNV de 1973, que mudou, radicalmente, a política de transportes do país, impactado pelas mudanças estruturais, institucionais e de práticas neoliberais advindas do processo de globalização, desencadeando, por vez, em 1990, o processo de desestatização e privatização do sistema ferroviário brasileiro (BUIATE; BUIATE, 2020, p.13).

É importante ressaltar que, embora o PNV de 1964 procurasse atender às necessidades socioeconômicas e político-estratégicas do país ao instaurar que as vias e terminais deveriam ter caráter eminentemente nacional e

¹⁴ A revisão do Plano de 1964 foi aprovada em 1973 e, por um critério de interpretação, iniciou um questionamento quanto ao próprio conceito de Plano Nacional de Viação, propondo uma mudança para Sistemas de Viação, por avaliar que faltava ao Plano Nacional de Viação outras características de “plano” propriamente dito. Para isso, era necessário contemplar o valor a ser investido nos Planos Nacionais de Desenvolvimento e os Orçamentos Plurianuais de Investimento. Dessa forma, a revisão se propôs como um instrumento de planejamento, objetivando fixar metas físicas, princípios e normas básicas viárias ao Sistema Nacional de Transporte – formado pelo conjunto dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário (BUIATE; BUIATE apud CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, 1974, p.290).

preteridos os interesses regionais e locais (BUIATE; BUIATE, 2022, p.11), não foi isso, de fato, o que ocorreu. É importante evidenciar, nesse mesmo contexto, os debates na Câmara Federal, em 1948, advindos dos supostos benefícios e interesses pessoais que o trecho Uruaçu-Belém concedeu a Jales Machado. O deputado, engenheiro e um dos autores do projeto, possuía fazenda em Jaraguá¹⁵, em Goiás. Enquanto galgava a inadiabilidade da realização, conservação e finalização do referido segmento da BR-153, seu filho, engenheiro do DNER, Jair Machado, foi nomeado para integrar a RODOBRÁS, inflamando ainda mais as controvérsias que circundavam a famigerada estrada de rodagem (SIQUEIRA, 1948b, p.10).

Nesse sentido, Murillo de Azevedo (1964) afirmaria ser necessário analisar de forma profunda o setor que movimentava as estradas: a tração. Para Azevedo (1964), a dieselização posta em prática pelas estradas de rodagem brasileiras foi uma orientação atentatória à segurança nacional, embora fosse uma solução adequada aos Estados

¹⁵ Cidade do Vale do São Patrício cortada pela rodovia Belém-Brasília no trecho Anápolis-Colônia Agrícola Nacional de Goiás e construída ainda no Governo Vargas.

Unidos, que detinha o controle do mercado mundial de petróleo. No caso brasileiro, contudo, ele permanecia hipotético. Um “canto da sereia” da propaganda, aludindo às possibilidades de enormes economias produzidas no custo operacional dos transportes, embora, na perspectiva nacional, fosse melhor poupá-lo para atividades em que fosse realmente insubstituível. A indústria automobilística, aliada aos interesses petrolíferos e ao rodoviarismo, se prestaria à demagogia dos políticos, gerando redes de transportes consideradas “sem rumo”. Azevedo (1964) ainda afirma que:

no Brasil não há transporte organizado no sentido exato da palavra. Transporte é deslocamento econômico de riquezas. Isto não existe por estas bandas. Aqui movimentamos cargas em vez de transportá-las, salvo raras exceções. Movimentar é deslocar sem olhar o resultado econômico mais favorável à economia nacional. Não se ligando a custo. É o que ocorre. Vigoram desordem, bagunça a improvisação, os quebra-galhos salvadores (AZEVEDO, 1964, p.70)

Embora a técnica por si só não explique nada, a sua criação, sobreposição ou combinação são elementos explicativos da sociedade e de cada posição geográfica

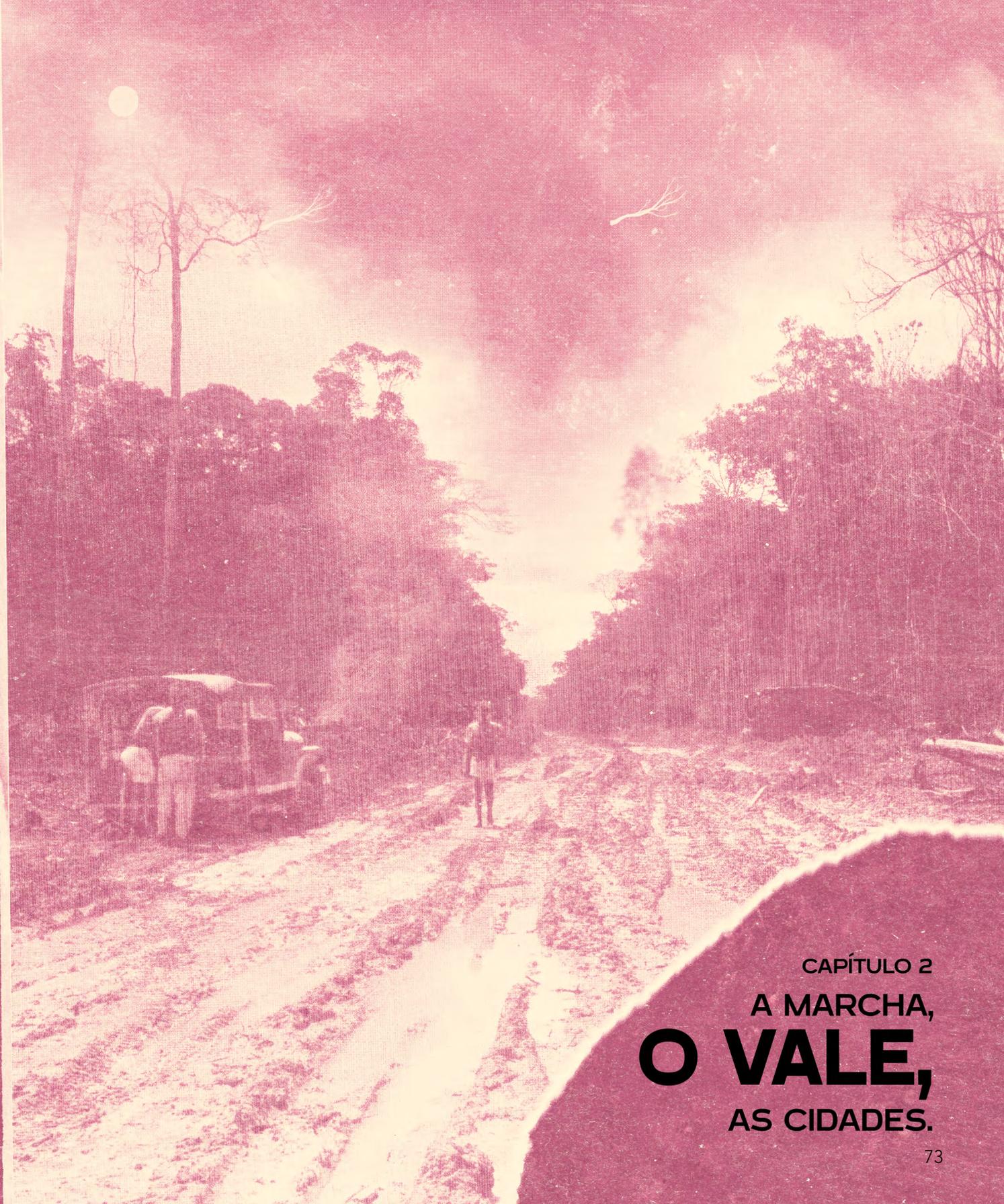
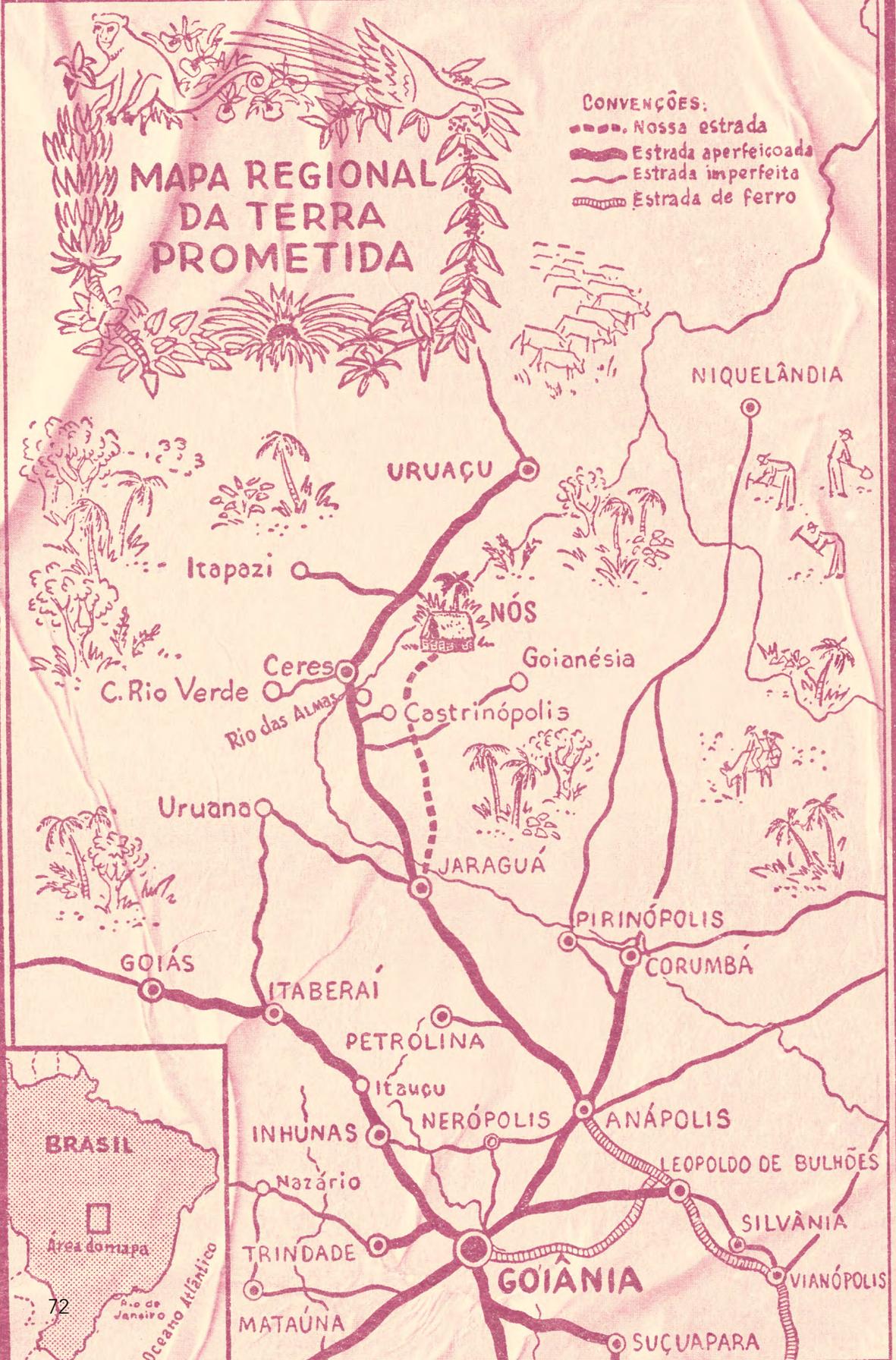
que ela transpassa (SANTOS, 2013, p.59). Apesar das diferentes vertentes, camadas, controvérsias, transições de governos etc., são inegáveis a ideia e a constatação da rodovia Belém-Brasília como artéria propulsora, desenvolvendo e/ou expandindo cidades existentes dentro do Vale do São Patrício, em Goiás, acarretando novos processos urbanos. E é também nesse sentido e seguindo a mesma linha crítica de Santos (2013), que Roberto Lobato Corrêa (1989) divaga sobre as redes urbanas complexas como resultantes da ação de vários processos, cada qual implicando localizações específicas, de lógica inexorável ou simultaneamente condizente a cada atividade e ao momento de sua implantação. E que, segundo ele, visa à “maximização dos lucros, mas [...] não é aleatória: cada localização resulta de uma decisão dotada de maior ou menor racionalidade” (CORRÊA, 1989, p.77). Diante disso, é possível verificar, no rasgo vertical da rodovia Transbrasiliana, cidades, denominadas por Corrêa (1989) como “bocas da mata/do sertão”¹⁶, as

¹⁶ As cidades rotuladas como “boca da mata”, “boca do sertão” e/ou “cidade primaz” se formam num alinhamento de centros no sopé de montanha, em fundos de estuário ou junto a recursos naturais de ocorrência concentrada. São pontos iniciais de penetração e conquista do território à sua retaguarda, e sua porta de entrada e saída (CORRÊA, 1989, p.72-75)..

quais, metaforicamente, se tornaram engrenagens de propulsão e impulsão de urbanização concomitantemente à abertura e à pavimentação da rodovia de integração e suas áreas de influência.

A partir desse conceito e nomenclatura de Corrêa (1989), pode-se notar que Ceres e Jaraguá foram as principais cidades tidas como “boca da mata” dentro Vale do São Patrício. A primeira se originou da antiga CANG, em 1941, servindo como principal ponto para a exploração das entradas e bandeiras no estado de Goiás e rumo ao (nor) oeste do país. Já a segunda, datada de 1726 com o Arraial do Córrego de Jaraguá, originou-se do apogeu do ouro no estado. Ambas, dentro de seus contextos e no que diz respeito às fronteiras do Vale do São Patrício, se estabeleceram (e ainda hoje se estabelecem) como principais influências na criação e desenvolvimento de outras cidades do recorte. Entretanto, sua força motriz foi expandida e dividida com outras mais, como, por exemplo, Goianésia, Rialma e Rianápolis, após a chegada da nova técnica – a Transbrasiliana –, dinamizando os processos urbanos presentes. Embora as cidades de

Goiás, Pirenópolis e Pilar de Goiás também se apresentem como uns dos primeiros centros de picada do sertão goiano, suas zonas de influência, no recorte de estudo, se limitaram (e se limitam) às cidades mais afastadas da Belém-Brasília.



CAPÍTULO 2
 A MARCHA,
O VALE,
 AS CIDADES.

CAPÍTULO 2

A MARCHA, O VALE, AS CIDADES

Compondo o itinerário do percurso sugerido como estudo, no capítulo 2 discorreremos sobre a construção do Vale do São Patrício, analisando os processos urbanizadores presentes desde as suas primeiras cidades até a chegada da rodovia Belém-Brasília, tendo em vista a dinamização e hierarquização das cidades, a criação da rede urbana (CORRÊA, 1989) e a possível confabulação/modulação do uso de corpos e do espaço (SANTOS, 2013). Para isso, o capítulo será desenvolvido

em duas partes necessárias para melhor análise dos dados coletados: “Novos espaços, novas redes e a urbanização” (traçando um breve panorama da formação das cidades do Vale do São Patrício, de forma categórica e aglutinada, analisando a composição da rede urbana criada, suas influências e conexão com a rodovia); e os “Espaços luminosos e o tempo dos homens lentos” (trazendo à baila os percalços e impactos gerados para os povos originários presentes na região de estudo).

2.1 - NOVAS ESPAÇOS, NOVAS REDES E A URBANIZAÇÃO

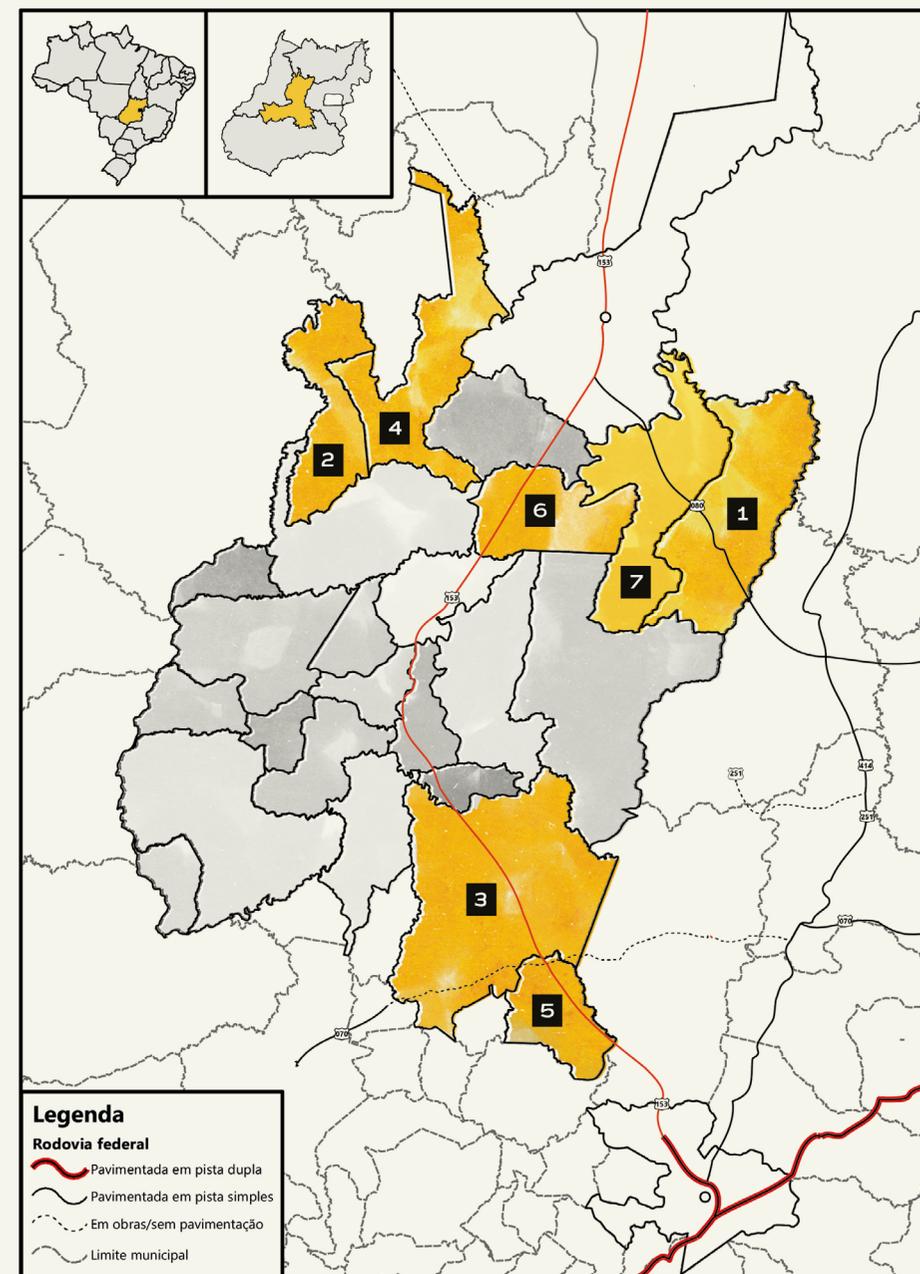
[...] cidades surgem como por encanto [...].

Jalles Machado de Siqueira, *Ligação Anápolis-Belém*, 1951, p.21

De forma pragmática e para melhor entendimento dos processos urbanizadores atrelados ao conjunto de cidades que compõem o Vale do São Patrício, elas serão abordadas em grupos, levando em consideração os dados obtidos nas redes municipais, no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e nos arquivos localizados nos acervos da Fundação Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional e Arquivo Público do Distrito Federal – elucidados no **Quadro 01** ainda na introdução deste trabalho. Assim, temos os seguintes agrupamentos e mapas: cidades com limiaridade datada a partir do ciclo aurífero no estado de Goiás, como é a situação das cidades de Barro Alto, Guarinos, Jaraguá, Pilar de Goiás, São Francisco de Goiás e São Luiz do Norte, conforme **Mapa 05**; Carmo do Rio Verde, Ceres, Goianésia, Ipiranga de Goiás, Rialma e Rubiataba, formadas a partir da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), **Mapa 06**; as originadas a partir da

CANG ou concomitantemente a outros processos – como migrações específicas, influência de uma ou mais cidades do conjunto, criação ou maior impulsão de desenvolvimento com a abertura da rodovia Belém-Brasília e/ou projetos de Cidades Novas (TREVISAN, 2009), caso de Itapaci, Itapuranga, Nova América, Nova Glória, Rianópolis, Santa Isabel e Uruana, expostas no **Mapa 07** com repetição de outras já citadas; e, por fim, Hidrolina, Jesúpolis, Santa Rita do Novo Destino e São Patrício, representando, no **Mapa 08**, as cidades com povoamento preliminar vinculado a ações evangelizadoras/cruzadas e fé.

Através do levantamento realizado e esmiuçado ao longo dos **Mapas 05 a 08**, aferem-se o surgimento e o adensamento desses espaços em direção ao centro da mancha do VSP como um todo, onde se dispõem aqueles literalmente transpassados pela rodovia BR-153, tendo como partida ou esteios as cidades tangentes à fronteira delimitada da região de estudo. Esse fato se conecta ao próprio contexto e à nomenclatura utilizada nos agrupamentos realizados. Ou seja, de um lado, temos as cidades

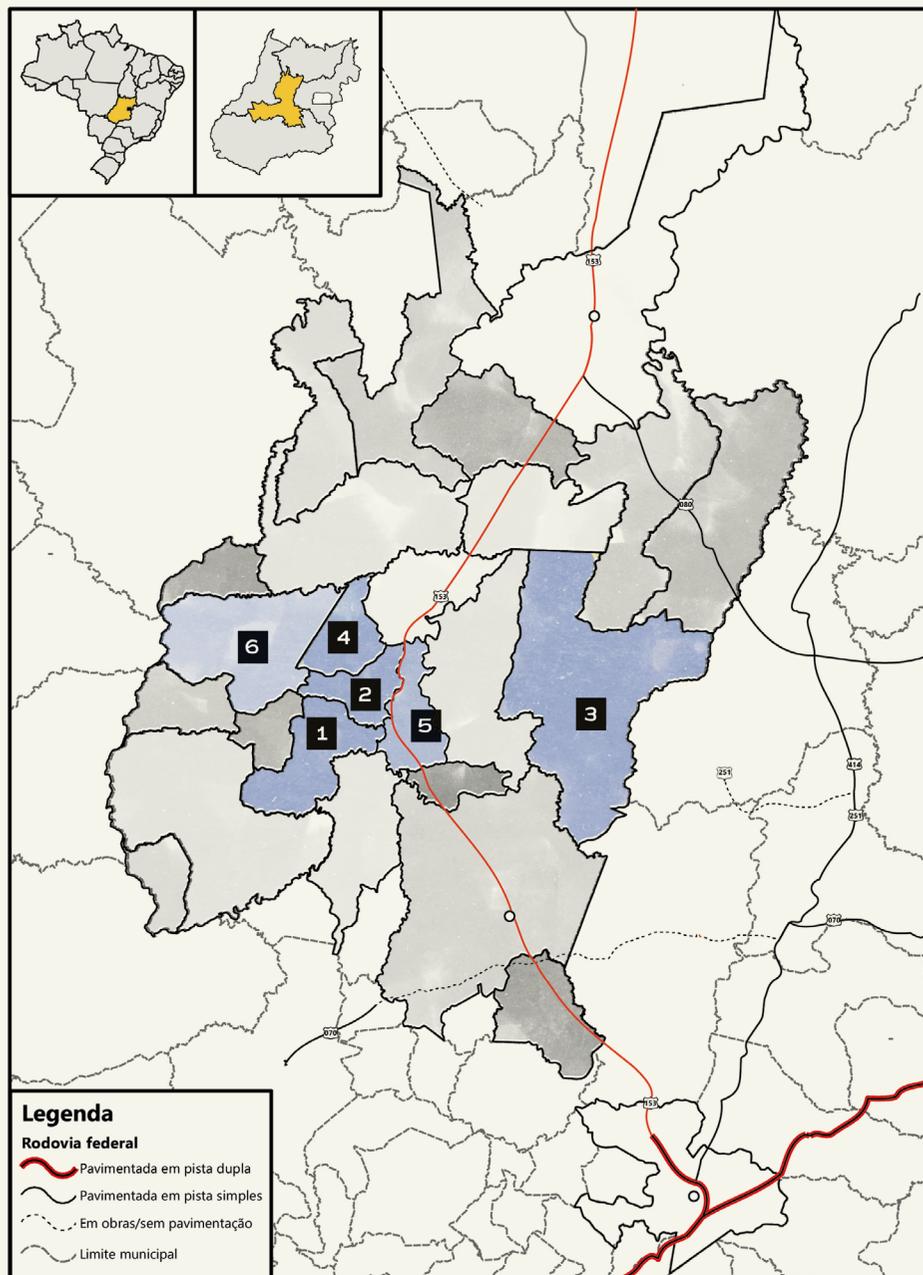


Cidades originadas a partir do Ciclo do Ouro em Goiás

- 1 - Barro Alto
- 2 - Guarinos
- 3 - Jaraguá
- 4 - Pilar de Goiás
- 5 - São Francisco de Goiás
- 6 - São Luiz do Norte
- 7 - Santa Rita do Novo Destino

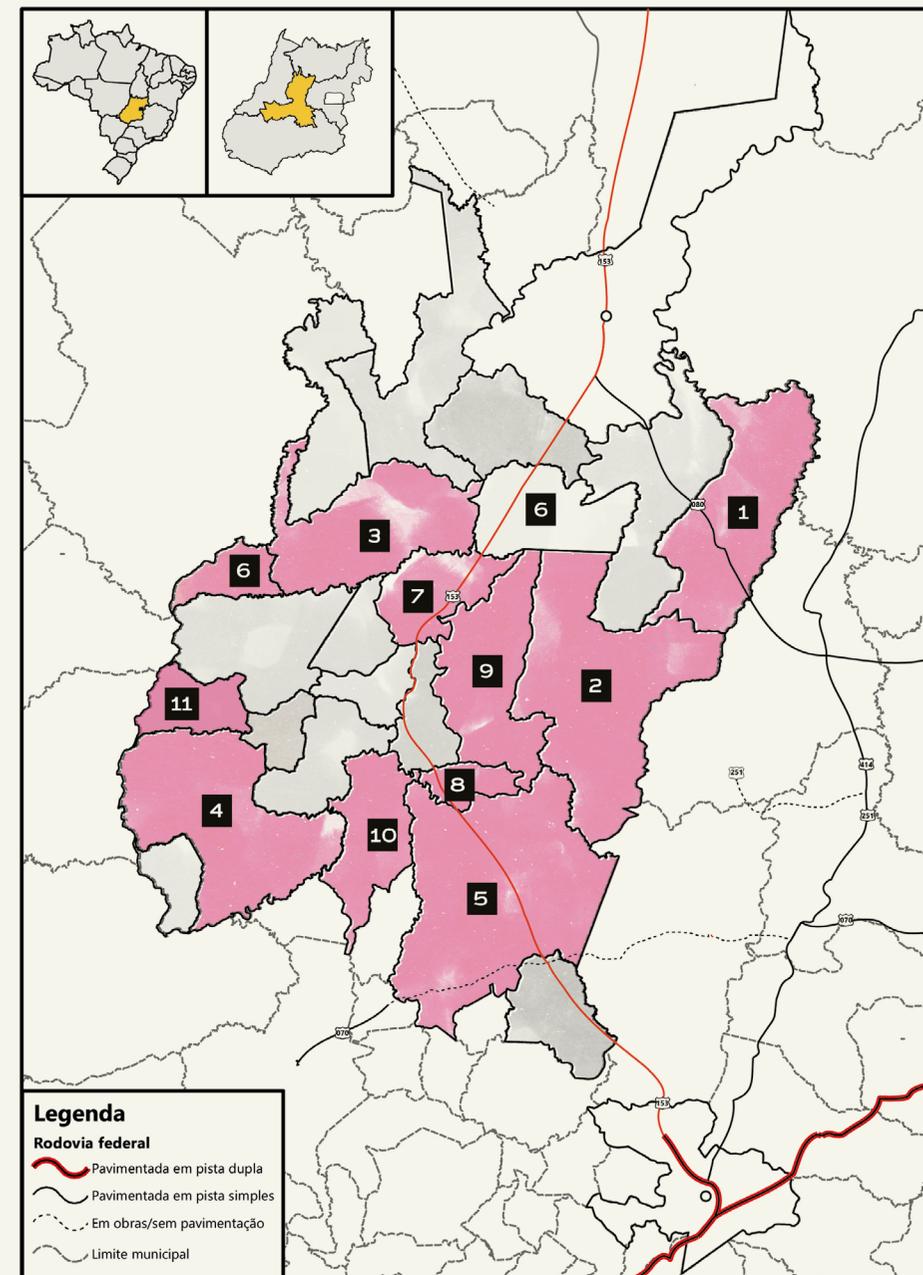
Mapa 05: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir do período aurífero no estado de Goiás

Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado



Cidades originadas a partir da CANG

- 1 - Carmo do Rio Verde
- 2 - Ceres
- 3 - Goianésia
- 4 - Ipiranga de Goiás
- 5 - Rialma
- 6 - Rubiataba



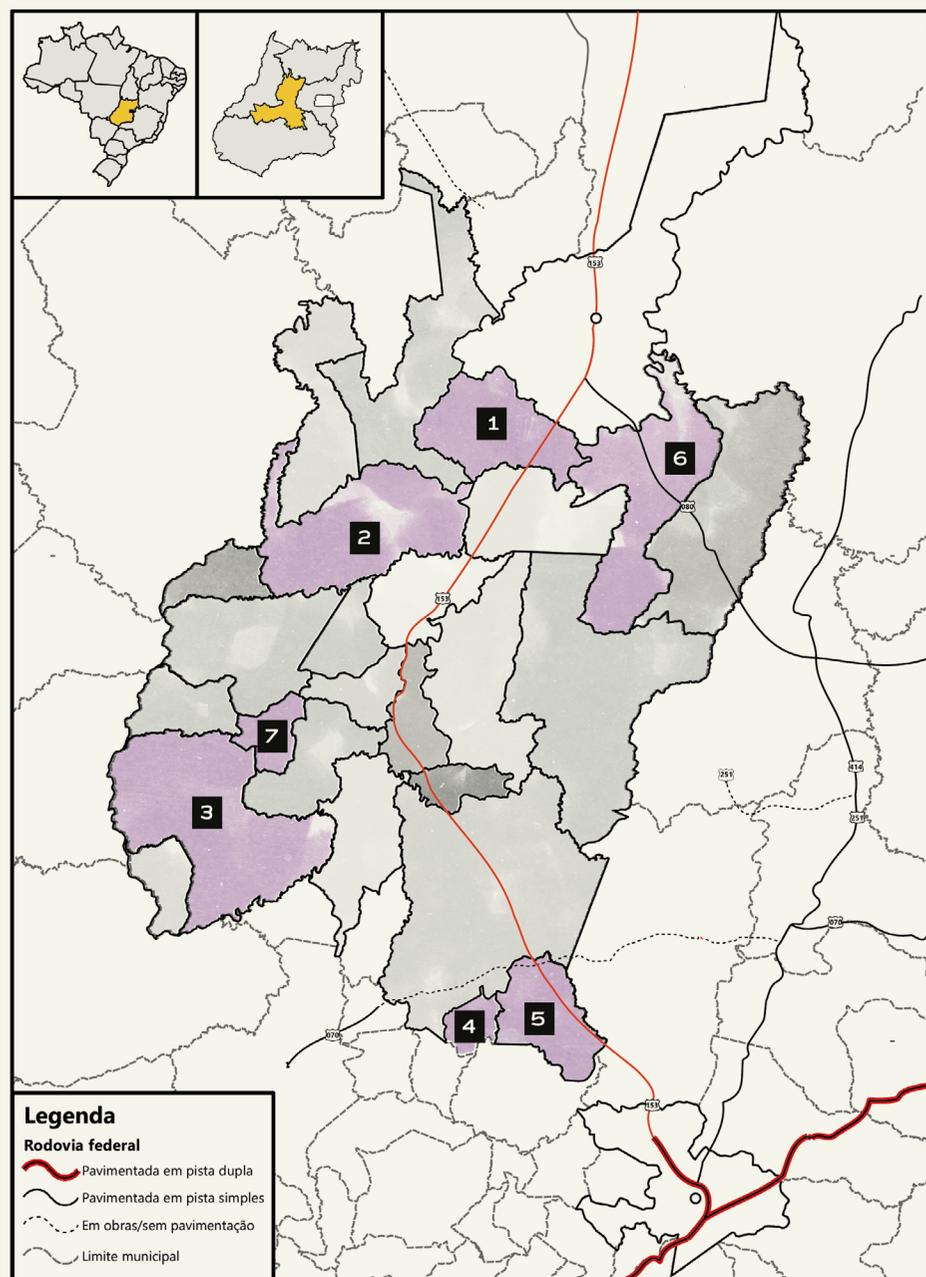
Cidades originadas a partir da CANG e outros processos

- 1 - Barro Alto
- 2 - Goianésia
- 3 - Itapaci
- 4 - Itapuranga
- 5 - Jaraguá
- 6 - Nova América
- 7 - Nova Glória
- 8 - Rianópolis
- 9 - Santa Isabel
- 10 - Uruana
- 11 - Morro Agudo de Goiás



Mapa 06: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir da CANG
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado

Mapa 07: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir da CANG e outros processos
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado



Cidades originadas a partir da Evangelização/Cruzas

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| 1 - Hidrolina | 6 - Santa Rita do Novo Destino |
| 2 - Itapaci | 7 - São Patrício |
| 3 - Itapuranga | |
| 4 - Jesópolis | |
| 5 - São Francisco de Goiás | |



Mapa 08: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades originadas a partir de processos evangelizadores/cruzas.
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado

vinculadas ao período aurífero do estado, mais distantes do recorte e advindas de conexões com as cidades de Goiás e Pirenópolis, referências importantes e de grande influência no surgimento de diferentes tipos de novos assentamentos, tais como vilas, arraiais, fazendas, povoados etc. da época. De outro, na porção central, a implantação da CANG – que dá origem à atual cidade de Ceres –, que fomenta o aparecimento de novos núcleos, atraindo novas migrações e combinações de mãos de obra, diferentes tipos de renda, produtos, manufaturas, culturas etc.; um intercâmbio de relações e possibilidades mais exacerbadas com a abertura, pavimentação e conservação da rodovia Transbrasiliana ao longo das décadas de 1960 a 1980.

Segundo Milton Santos (2013), as combinações, num lugar, de técnicas de idades diferentes significam, em cada momento histórico, possibilidades locais de acumulação ou espraiamento do capital, em virtude da rentabilidade diferencial, intrinsecamente baseada em modos de produção consolidados. A partir dessas relações, se configura a hierarquia entre os lugares

produtivos, as possibilidades de expansão ou de estancamento entre um lugar e outro. Além disso, as infraestruturas ou técnicas presentes em cada lugar não dependem exclusivamente do tipo e volume da produção, mas dependem também do seu destino, o que obriga a levar em conta os processos de circulação. Em outras palavras, como aponta Santos (2013, p.61), as infraestruturas “presentes em cada lugar encontram, em grande parte, explicação e justificativa fora do lugar”. Dessa maneira, cada lugar/cidade/região é, em qualquer momento, um sistema espacial independentemente da idade de seus elementos (SANTOS, 2013, p.61).

Nesse sentido, no caso do recorte em estudo, se evidencia a presença de diferentes processos urbanizadores ao longo do desenvolvimento das cidades da região e a formação de redes urbanas que ora se vinculam, se afastam ou dão origem a tantas outras. No entanto, de acordo com a lupa inserida na abordagem, se afunilam em direção ao corte vertical que detém o escoamento de suas produções, chegadas e partidas de bens, objetos, pessoas, modernização

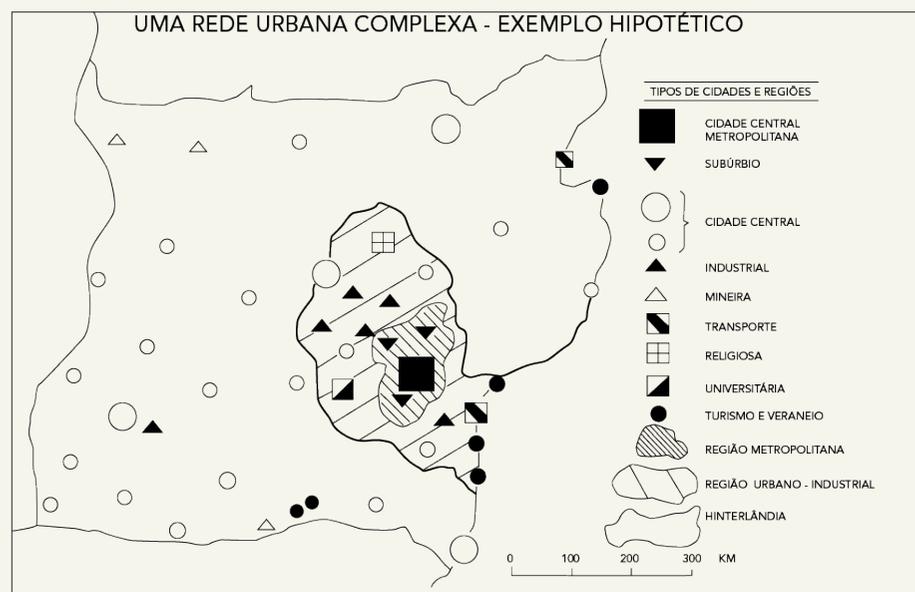


Figura 08: Exemplo hipotético de uma rede urbana complexa apresentada por Roberto Lobato Corrêa. Fonte: Corrêa (1989, p. 76).

etc. Em outras palavras, seu sistema axial de maior integridade: a rodovia. A confluência de rios e terras férteis somada a esses fatos conforma um complexo padrão de centros de redes urbanas comuns à rede dendrítica, analisada por Roberto Lobato Corrêa (1989), exemplificada na **Figura 08**, apresentando diferentes pontos de análise para a conexão dos vínculos dessas redes num caso hipotético.

Estes contatos de áreas distintas no que se refere às condições ecológicas e à produção de cada espaço exemplificam o surgimento das cidades tidas como “boca da mata” ou “cidade primaz”,

possivelmente justificando o domínio, a hierarquização e os maiores ou menores desenvolvimentos urbanos das cidades do recorte, principalmente se analisadas as cidades de Ceres, Jaraguá, Goianésia e Barro Alto como especialistas num tipo de produção e/ou serviço, vinculadas a uma técnica, ou seja, à rodovia, numa região planialtimétrica banhada por afluentes do rio Tocantins: Rio das Almas, Rio dos Bois, Rio São Patrício e Rio Vermelho em especial, evidentes na **Figura 09**¹⁷. outra instância,¹⁷ Esse mesmo conjunto de espaços é representado por Joan Lowell, autora, ex-artista da Broadway e do cinema norte-americano, que viveu na região entre as cidades de Goianésia e Uruaçu, como “Terra Prometida”, caso do mapa da **Figura 42**, no **Anexo V**. Neste mesmo livro, Lowell (s.d.) relata a fertilidade das terras, a abundância dos cafezais e a comercialização agropecuária

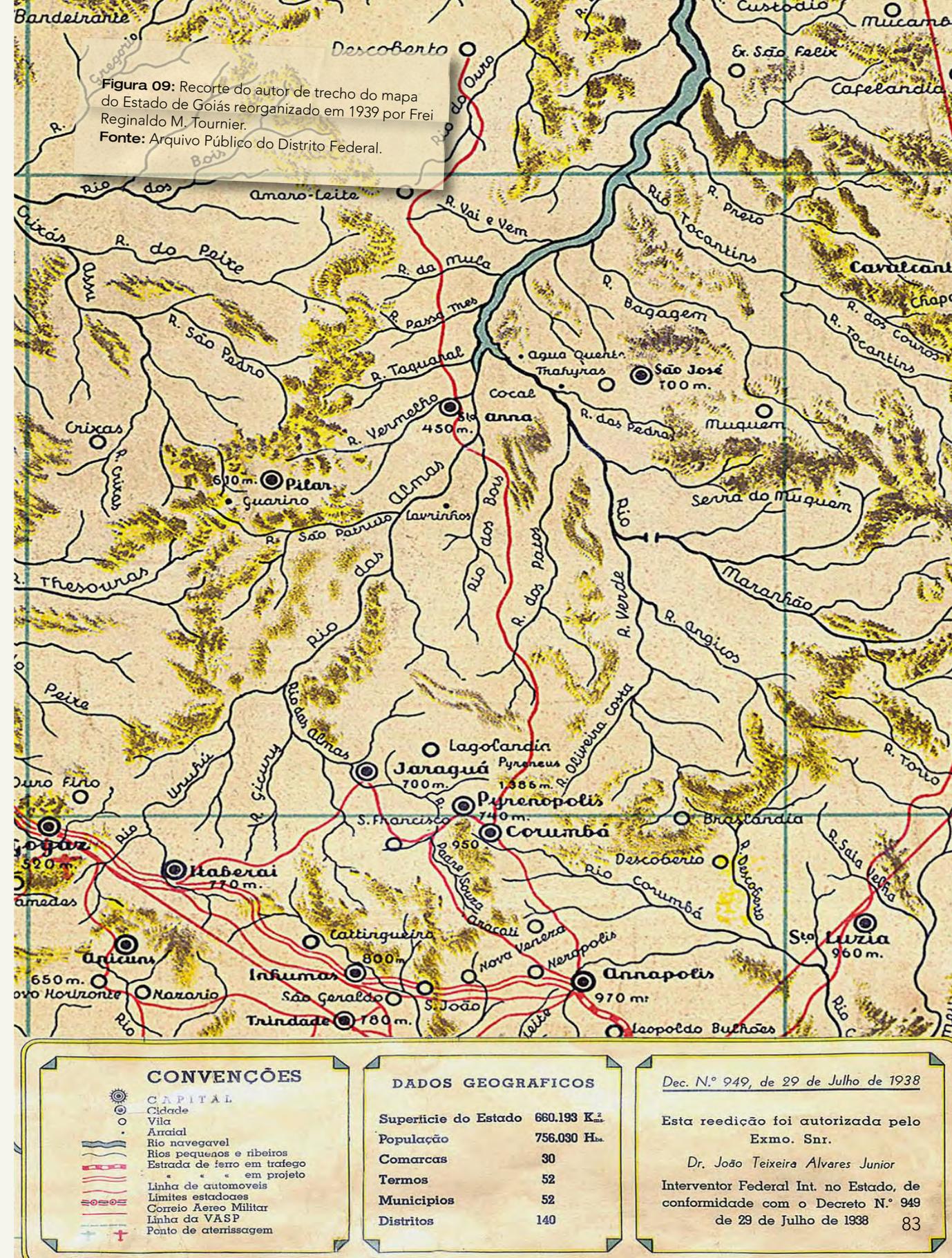
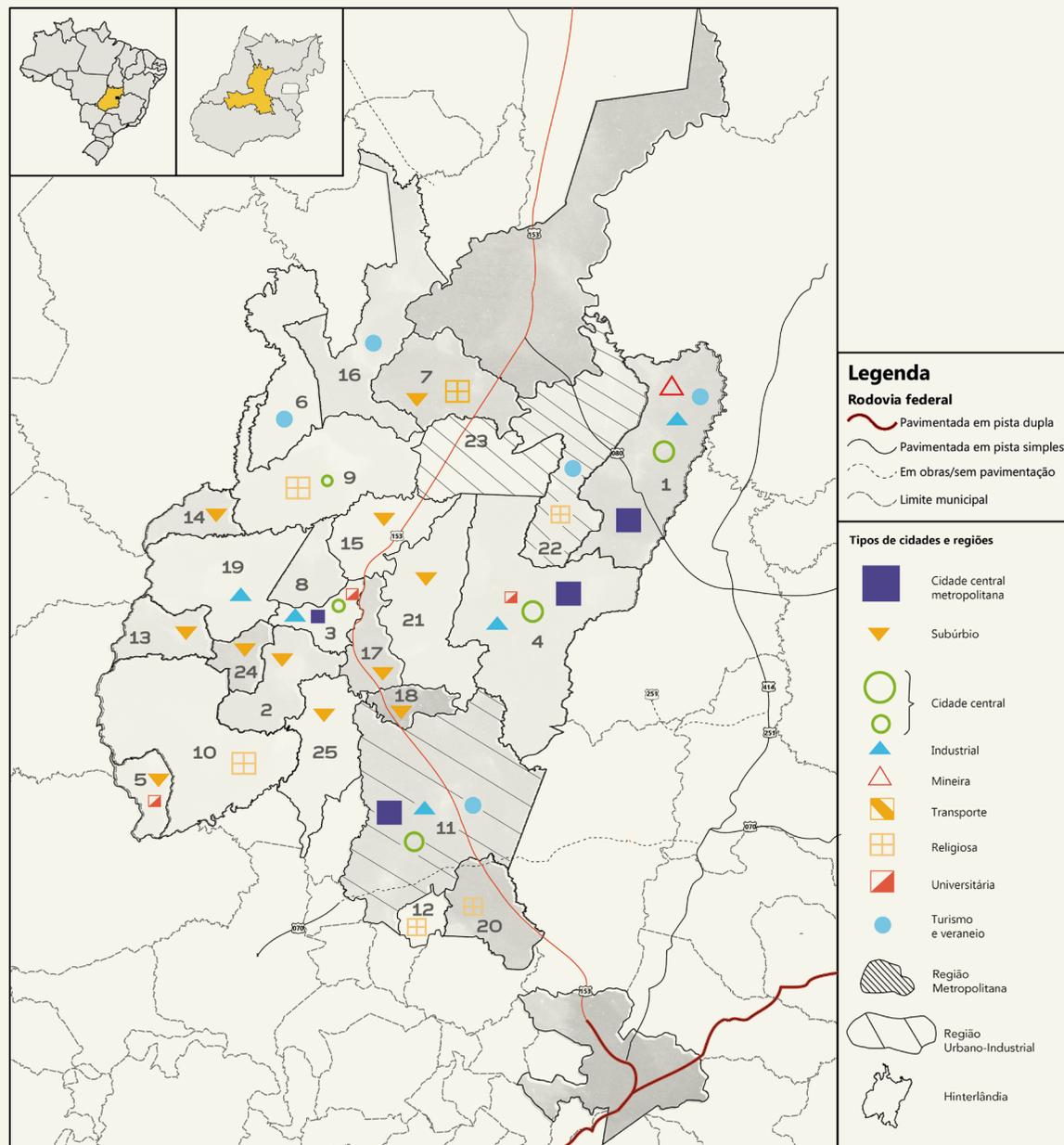


Figura 09: Recorte do autor de trecho do mapa do Estado de Goiás reorganizado em 1939 por Frei Reginaldo M. Tournier. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

CONVENÇÕES		DADOS GEOGRÁFICOS		Dec. N.º 949, de 29 de Julho de 1938 Esta reedição foi autorizada pelo Exmo. Snr. Dr. João Teixeira Alvares Junior Interventor Federal Int. no Estado, de conformidade com o Decreto N.º 949 de 29 de Julho de 1938 83
	CAPITAL	Superfície do Estado	660.193 Km ²	
	Cidade	População	756.030 Hs.	
	Vila	Comarcas	30	
	Arraial	Termos	52	
	Rio navegável	Municípios	52	
	Rios pequenos e ribeiros	Distritos	140	
	Estrada de ferro em tráfego			
	Estrada de ferro em projeto			
	Linha de automóveis			
	Limites estaduais			
	Correio Aéreo Militar			
	Linha da VASP			
	Ponto de aterrissagem			



- | | | | |
|------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 - Barro Alto | 8 - Ipiranga de Goiás | 15 - Nova Glória | 22 - Santa Rita do Novo Destino |
| 2 - Carmo do Rio Verde | 9 - Itapaci | 16 - Pilar de Goiás | 23 - São Luiz do Norte |
| 3 - Ceres | 10 - Itapuranga | 17 - Rialma | 24 - São Patrício |
| 4 - Goianésia | 11 - Jaraguá | 18 - Rianópolis | 25 - Uruana |
| 5 - Guaraíta | 12 - Jesúpolis | 19 - Rubiataba | |
| 6 - Guarinos | 13 - Morro Agudo de Goiás | 20 - São Francisco de Goiás | |
| 7 - Hidrolina | 14 - Nova América | 21 - Santa Isabel | |



Mapa 09: Mapa do Vale do São Patrício com aplicação do exemplo de rede complexa apresentado por Roberto Lobato Corrêa, tendo como base de referência a Região de Influência das Cidades (REGIC) do IBGE (2018), pesquisa local e nos acervos acessados.
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado com base em Corrêa (1989, p.76).

Corrêa (1989) também aponta como característica da rede dendrítica o excessivo número de pequenos centros indiferenciados entre si no que se refere ao comércio varejista. Essas relações, quando aplicadas ao recorte de estudo, caso do **Mapa 9**, evidenciam a diversificação (ou ausência) dos diferenciados papéis e pesos, no mais ou menos complexo mosaico de centros e hinterlândias do recorte.

Ainda segundo Corrêa (1989), todas essas articulações costuradas são indissociáveis, pois

ao se caracterizar a rede urbana como objeto da periodização é necessário que se tenha em conta a variação espaço-temporal daqueles elementos gerais que lhe são pertinentes. Reportam-se eles às cristalizações materiais e às relações vinculadas às instâncias econômica, jurídico-política e ideológica. Os Elementos da rede urbana a serem considerados devem dar conta da gênese da rede urbana, da localização absoluta e relativa das cidades – isto é, o sítio e a posição –, da forma espacial da cidade e da rede, da paisagem e das funções urbanas, dos agentes sociais envolvidos no processo de produção e das relações entre eles, e das articulações com espaços externos ao da rede (CORRÊA, 1989, p.79).

Nessa perspectiva e considerando as especificidades de cada região do Vale do São Patrício,

importa salientar a associação/ transformação dessas cidades em espécies de engrenagens motoras, ou seja, numa força motriz que, atrelada à rodovia BR-153 como fio condutor, empreendeu a nova capital do estado, Goiânia, na década de 1930-1940 e a nova capital federal, Brasília, nos finais da década de 1950 e início de 1960. Tendo como combustível as cidades elencadas neste trabalho como portas de entrada e saída da região do Vale, Anápolis e Uruaçu, as quais possibilitaram e possibilitam tantas outras mais conexões à novas redes e tipos de circulação se diminuirmos ou aumentarmos a escala do recorte estabelecido.

2.2 - ESPAÇOS LUMINOSOS E O TEMPO DOS HOMENS LENTOS

O povoamento da região do Vale do São Patrício iniciou-se com a Corrida do Ouro, em 1726, desenvolvendo caminhos, vilas coloniais e arraiais de médio e pequeno porte de exploração, identificados no mapa da **Figura 10**. O ouro em Goiás foi escasso e encontrado em maiores quantidades nos leitos dos rios (aluvião). Contudo, em alguns pontos de drenagem, ocorreu também a extração do ouro de filões (encontrado em veios de quartzo

CAPITANIA DE GOYAZ

(Vila, Arraiais do ouro, caminhos)

LEGENDA

- Vila colonial - Capital
- Arraial colonial - Cabeço de Juizado
- Arraial colonial importante
- Arraial colonial pequeno

Paradas Vilas e Arraiais do ouro

— Principais caminhos coloniais

--- Limites da Capitania pretendidos por D. Marcos de Noronha (1750)

..... Limites atuais do Estado de Goiás

A. Jazidas auríferas descobertas

/// Áreas secundárias de mineração de ouro

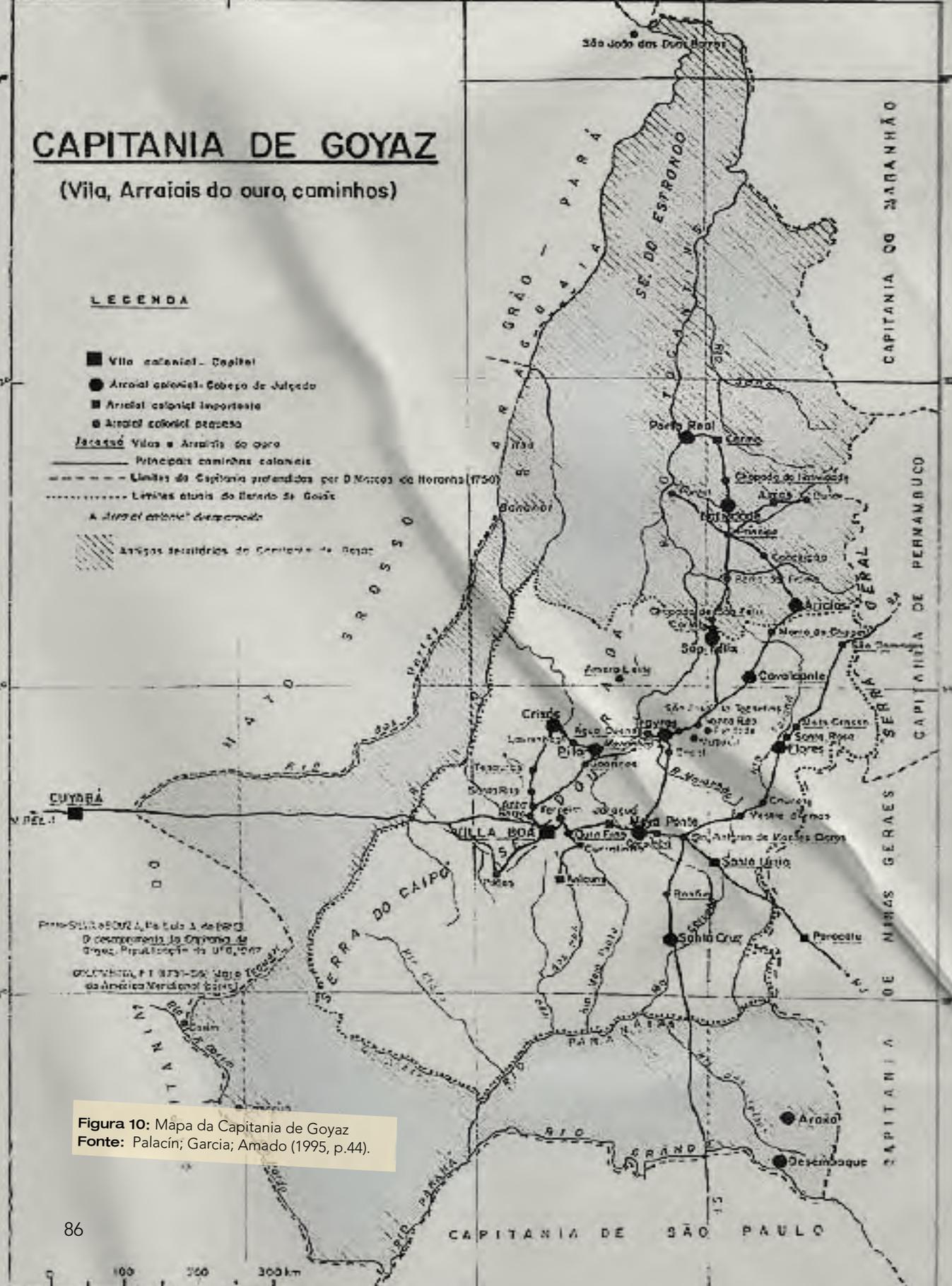


Figura 10: Mapa da Capitania de Goyaz
Fonte: Palacín; Garcia; Amado (1995, p.44).

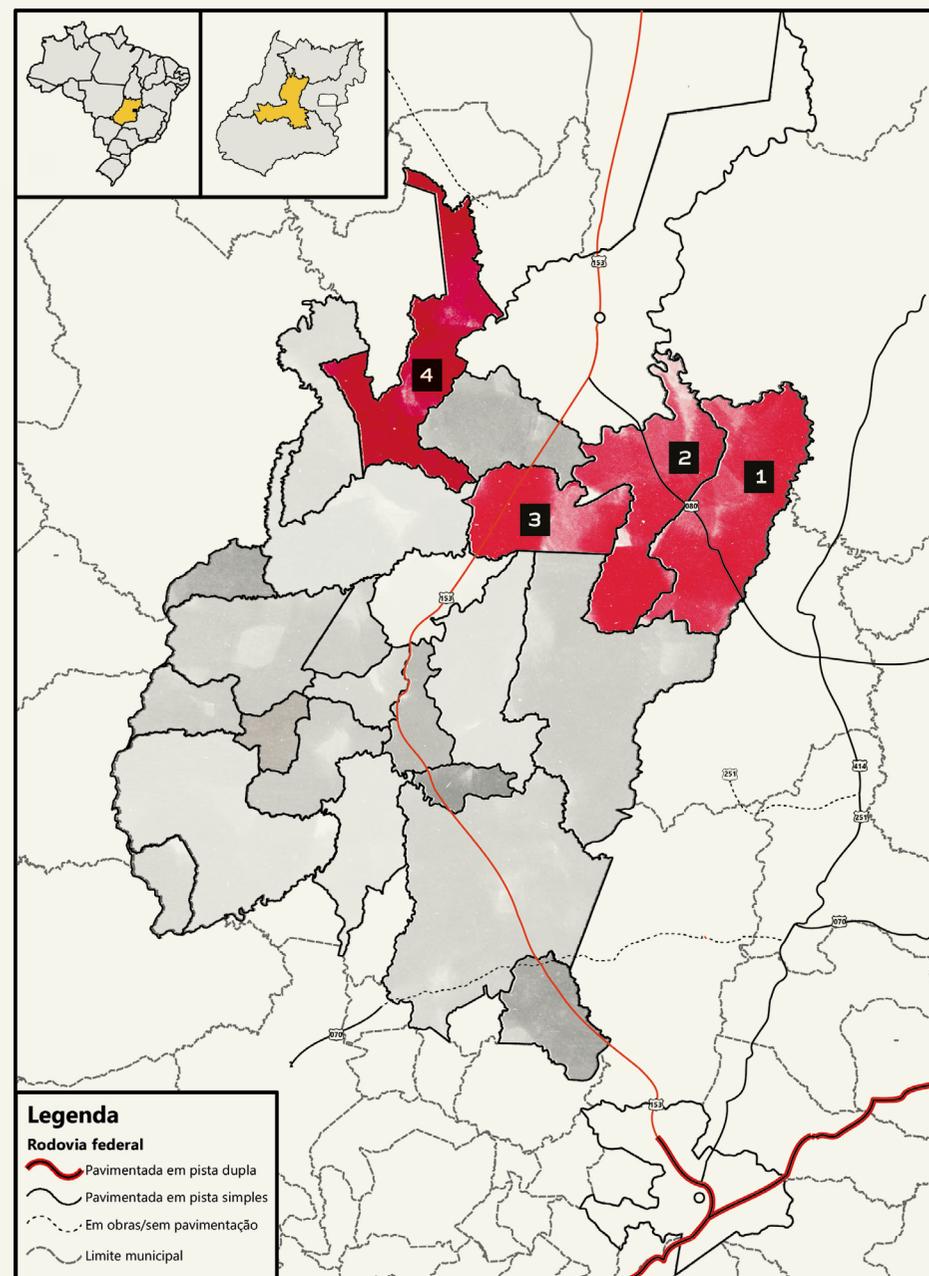
ou de outras rochas auríferas). Nesse contexto, destacam-se os arraiais: Córrego de Jaraguá, Pilar, Guarinos, Santa Rita e Lavrinhas. O primeiro se expandiu e chegou à categoria de Vila pertencente ao julgado de Meia Ponte (atual Pirenópolis); os demais permaneceram como pequenos arraiais correspondentes à capital Villa Boa (atual Cidade de Goiás). A disposição desses povoados configurou caminhos que asseguraram o deslocamento de minérios, manufaturas e pecuária. Tudo isso baseado na força de trabalho compulsória, que, em alguns momentos, se rebelou, culminando na formação de comunidades quilombolas de resistência, **Mapa 10**.

Como exemplo, temos Pilar de Goiás, uma das cidades mais antigas do estado, que nasceu em 1736 resultante de um reduto de escravos foragidos os quais, na região, encontraram abrigo e uma grande jazida de ouro. Esse reduto foi encontrado pelo bandeirante João de Godoy Pinto Silveira, que instituiu uma missão para encontrar a mão de obra escondida. E a encontrou já com uma razoável quantidade de ouro garimpada do

espaço. Segundo consta, diante do flagrante, os escravos ofereceram ao bandeirante o ouro encontrado em troca da liberdade, constituindo a Comunidade Quilombola de Papuã – como era chamada a área devido à abundância de capim marmelada.

Com o que ficaria como característica do início desses assentamentos na hinterlândia brasileira, Godoy construiu, no local, uma igreja em devoção a Nossa Senhora do Pilar. Esse monumento marca a povoação de maior escala dentro do recorte das cidades impulsionadas pela exploração do ouro, atividade que perdurou até finais do século XIX quando entrou em declínio e seus habitantes passaram a depender da agricultura. Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2021),

[...] enquanto as minas de Vila Boa, Meia Ponte e Santa Luzia se esgotavam, em meados do século XVIII, o arraial de Nossa Senhora do Pilar crescia e prosperava. Pilar produziu, em 10 anos, o equivalente a todo o ouro que toda a Província de Goiás produziu em um século. Razão pela qual a administração da província se transferia para ela por seis meses do ano. O ouro transformou o local em um cenário de pompa e riquezas, com frequentes visitas de fidalgos do Reino (IPHAN, 2021)



Cidades com reduto quilombola de resistência

- 1 - Barro Alto
- 2 - Santa Rita do Novo Destino
- 3 - São Luiz do Norte
- 4 - Pilar de Goiás



Mapa 10: Mapa do Vale do São Patrício, demarcação das cidades com reduto quilombola de resistência.
Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado

E ainda, segundo o IPHAN (2021), além da presença afrodescendente, a cidade de Pilar foi, também e primeiramente, povoada por índios Curuxá (ou Kirixá) e Canoeiro - ancestralidade que, no decorrer da expansão de suas fronteiras e desenvolvimento urbano, a cidade conseguiu aglutinar, valorizar e contar através do tempo, compondo e expondo sua identidade. No entanto, apesar de constituir pontos interessantes e de grande valor para a historiografia goiana e nacional – como a menor Casa de Câmara e Cadeia do tipo no Brasil –, o potencial turístico da cidade é negligenciado e o número de visitantes diminuto. Em vista disso, a cidade tem investido, desde 2013, numa retomada da economia aurífera, como aponta Alves (2018):

Pilar sonha com dias melhores desde a retomada da exploração do ouro por uma empresa canadense, em 2013. O município recebe royalties da atividade executada pela Yamana, que extrai 3,7 toneladas de ouro ao ano na mina a cerca de 2km do núcleo urbano. No entanto, a maioria dos operários e executivos da multinacional não reside nem gasta o dinheiro em Pilar, por falta de lojas. Eles preferem Itapaci, a 32km, que tem a mesma população, mas, devido à usina de cana-de-açúcar, à produção agropecuária

e às faculdades, possui hotéis, restaurantes e um comércio diversificado. (ALVES, 2018)

Há anos, o rio das Almas se constituiu, para alguns assentamentos, como uma das principais rotas para o sudeste da comercialização dos produtos obtidos das safras de cereais, engenhos e pequenos produtores rurais. Caminhos interligando fazendas ao rio transpassaram a antiga Estrada Real, de que famílias de lavradores foram se apossando, originando povoados e mais tarde cidades como a estrada de Nortelândia, presente na **Figura 11** que ligava a região de Lavrinhas de São Sebastião (local de extração de ouro) e o rio das Almas à fazenda da família Broch (região da atual cidade de São Luiz do Norte).

A cidade de São Luiz do Norte nasceu a partir (cerca de 21 km) do pequeno arraial de exploração conhecido como Lavrinhas de São Sebastião, hoje, um de seus distritos. A extração aurífera no local já ocorrera a partir do ouro de filões, extração que demandava mais tempo e investimento e, em muitos casos, a abertura de galerias – estruturas que marcaram o imaginário da população e são lembradas por seus

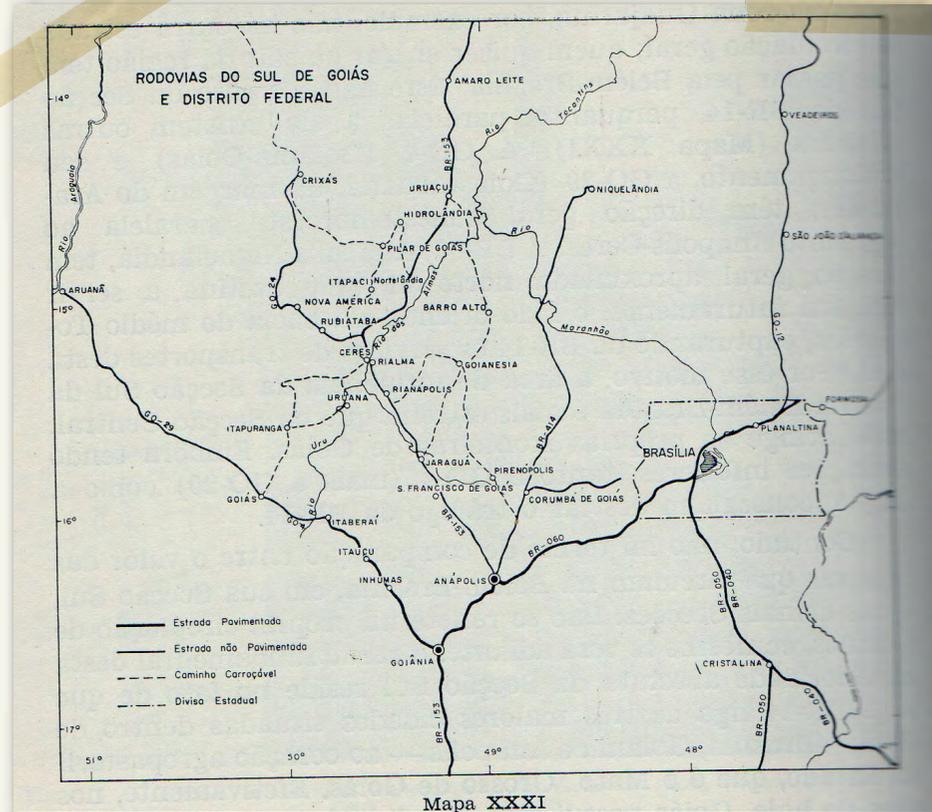


Figura 11: Mapa das rodovias do sul do estado de Goiás e do Distrito Federal.
Fonte: VALVERDE; DIAS, 1967, p.320

desabamentos e vidas ceifadas. A renda a partir do metal só foi mais satisfatória quando ele foi descoberto nos leitos do Rio Vermelho, um dos afluentes da área.

A região também ficou marcada pela presença de famílias advindas de revoltas escravocratas de resistência à época da mineração (a partir do século XVIII). A Comunidade de Porto Leocádio mora na localidade há pelo menos dois séculos, a 245 km da capital, Goiânia, onde pleiteia uma

área de 1,5 mil hectares. Contudo, a comunidade, composta por 20 famílias, atualmente ainda luta por sua valorização e pela proteção de suas terras, até o momento tomadas, em parte, pelo grupo de investidores do Rio de Janeiro chamado CODORA, grupo que adveio para o lugar junto com Bernardo Sayão, conforme já assinalamos (DAYRELL, 1974). Além do grupo, mais de 1.493 hectares correspondentes à comunidade estão fragmentados e invadidos por fazendeiros da região, como consta



EDITAL Nº 209/2018

RECONHECIMENTO DO TERRITÓRIO QUILMBOLA DE PORTO LEUCÁDIO

O INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA/SP, SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL NO ESTADO DE GOIÁS com sede na Av. João Leite, 1520 - Setor Santa Geneveva na cidade de Goiânia/GO, inscrito no CNPJ sob o nº 00.375.972006-75, vinculado a Casa Civil da Presidência da República, neste ato representado pelo seu Superintendente Regional Eurípedes Malaquias de Souza, por competência delegada pela PORTARIA/INCRA/P/Nº 1910/17/08/2016, portador do CPF nº 083.703.621-68, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 130 da Estrutura Regimental deste Instituto, aprovada pelo Decreto nº 8.955, de 11 de janeiro de 2017, publicado no Diário Oficial do dia 12 de janeiro de 2017, combinado com o art. 121 inciso VII, do Regimento Interno da Autarquia, aprovado pela Portaria/INCRA/P/Nº 49, de 31 de janeiro de 2017, publicada no Diário Oficial da União do dia seguinte, TORNA PÚBLICO que tramita nesta Superintendência o PROCESSO ADMINISTRATIVO nº 54150.001539/2006-95, por solicitação da Associação Comunidade Quilombola Porto Leucádio, que trata do reconhecimento e regularização fundiária do TERRITÓRIO QUILMBOLA DE PORTO LEUCÁDIO, localizado no município de São Luiz do Norte, no Estado de Goiás. O território ora em processo de regularização é resultado do RELATÓRIO TÉCNICO DE IDENTIFICAÇÃO E DELIMITAÇÃO - RTID, elaborado no âmbito do contrato nº 27000/2011 firmado entre Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA com a Empresa Associação Positiva de Brasília - APB que ocorreu através de pregão licitatório Edital 015/2011, instituída pela Ordem de Serviço INCRA/SR04/GO/G/Nº 77, e aprovado pelo Comitê de Decisão Regional, conforme Resolução/CDR/SR(04) Nº 56/2017 de 16 de outubro de 2017. A comunidade é composta por 20 (vinte) famílias quilombolas e o território identificado e delimitado possui área descrita em cinco áreas particulares, cinco posses e uma área ocupada pela comunidade quilombola, que totalizam 1.577,8003 ha (mil quinhentos e setenta e sete hectares, oitenta ares e três centiares). Destas, a área efetivamente ocupada pela comunidade é de 83,9923 ha, áreas particulares de Joaquim Fialho dos Santos de 730,1011 ha, Ricardo Fontoura de Siqueira, Otávio Lage de Siqueira Filho e Silvia Regina Fontoura de Siqueira de 205,1756 ha, José Antônio Neto de 539,2775 ha, Wilson Roberto, 4,95224 ha, Engilberto Gonçalves Almeida 4,1323 ha, não registradas Walter José dos Santos 0,2943 ha, Vanderlei Dorneles da Silva 0,6637 ha, Anilton Odair de Moraes 1,6033 ha, Débora Cristina Correia Borges 4,6328 ha, Jean Carlos de Moura e José do Guido 4,2269 ha. O território quilombola de Porto Leucádio possui os

seguintes limites e confrontações: NORTE: Fazenda São Sebastião da Lavrinhas, proprietário Joaquim Fialho; Povoado de Lavrinhas; SUL: Fazenda Lavrinha de São Sebastião D. Boa Vista I, proprietário Antônio Fernando Abrão de Moraes e Luiz Henrique Almeida Marchini; Fazenda Azagaia (Lavrinha de São Sebastião); Paulo Rogério Albernaz e Humberto Pereira Rocha; LESTE: José Machado; Severo Soares Leite; Edmilson Soares Leite; Amélia Soares Leite; José Mineiro; Fazenda Lavrinha de São Sebastião, proprietária Perciliana Maria Braudes de Araújo e outros; e, OESTE: Fazenda São Sebastião da Lavrinha, matrícula 4.760; Rio das Almas. No perímetro descrito incidem os seguintes registros imobiliários: Parte da Matrícula nº 241, Cartório de Registro Geral de Imóveis de São Luiz do Norte registrada em nome de Joaquim Fialho dos Santos; Matrícula 1.070 Cartório de Registro Geral de Imóveis de São Luiz do Norte registrada em nome de José Antônio Neto; Matrícula 975 Cartório de Registro Geral de Imóveis de São Luiz do Norte registrada em nome de Ricardo Fontoura de Siqueira, Otávio Lage de Siqueira Filho e Silvia Regina de Fontoura Siqueira; Matrícula nº 735 Cartório de Registro Geral de Imóveis de São Luiz do Norte registrada em nome de Wilson Roberto; Matrícula nº 1399 Cartório de Registro Geral de Imóveis de São Luiz do Norte registrada em nome de Engilberto Gonçalves Almeida. E Matrícula 441, da área ocupada pela comunidade quilombola registrada em nome de Adão de Lima. Ficam também cientificados pelo presente edital todos os proprietários, posseiros, lindeiros e demais ocupantes com terras inseridas no todo ou em parte no perímetro acima delimitado, mesmo que não mencionados no presente instrumento. Nestes termos, o INCRA/SR-04-GO, COMUNICA aos senhores detentores de domínio abrangidos pelo perímetro descrito, aos demais ocupantes, confinantes e terceiros interessados que terão o PRAZO DE 90 DIAS para apresentarem suas contestações ao Relatório Técnico. As contestações, instruídas com provas pertinentes, deverão ser encaminhadas para a Superintendência Regional do INCRA de Goiás, situada na Avenida João Leite, 1520 Setor Santa Geneveva - Goiânia - GO, CEP74672-000, telefone (62) 32691701/32691749. Informa ainda que, no mesmo local, de segunda a sexta-feira, das 8:30 às 12:30 e das 13:30 às 17:30 horas, o processo administrativo nº 54150.001539/2006-95, em cujos autos se processa o feito, estará à disposição dos interessados para consulta, mediante agendamento.

EURÍPEDES MALAQUIAS DE SOUZA
Superintendente

Figura 12: Reconhecimento do território quilombola de Porto Leucádio
Fonte: Blog do INCRA, 2018

na matéria divulgada no *Diário Oficial da União*, de 25 de junho de 2018, recorte da **Figura 12**.

Além disso, essa população também luta por maior visibilidade

dentro da própria história da cidade, visto que grande parte dos seus habitantes não os conhece e/ou não os valoriza. Em contrapartida, as cidades de Barro Alto e Santa

Rita do Novo Destino dividem sua origem a partir da Fazenda Barro Alto e São Carlos respectivamente, e as comunidades quilombolas de Pombal, Tomás Cardoso e Bocaina do Passa Três, compostas por mais de 45 famílias na primeira e 41 nas duas últimas. Nas três comunidades, os costumes estão mais preservados e as cidades participam de mais festividades ligadas à cultura africana dos grupos e desenvolvem projetos visando à sua inclusão social.

Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos. Na grande cidade, hoje, o que se dá é tudo ao contrário. A força é dos “lentos” e não dos que detêm a velocidade [...]. Quem, na cidade, tem mobilidade – e pode percorrê-la e esquadrihá-la – acaba por ver pouco, da cidade e do mundo. Sua comunhão com as imagens, frequentemente pré-fabricadas, é a sua perdição. Seu conforto, que não desejam perder, vem, exatamente, do convívio com essas imagens. Os homens “lentos”, para quem tais imagens são miragens, não podem, por muito tempo, estar em fase com esse imaginário perverso e acabam descobrindo as fabulações. (SANTOS, 1996 apud JACQUES, 2012, p.279-280).

Jacques (2012), a partir da visão de Santos (1996), afirma que o tempo lento é visto como uma possibilidade

de resistência, ou melhor, de insistência, já que diferentes velocidades e tempos coexistem na cidade e há uma hegemonia dos tempos e homens rápidos sobre os mais lentos. A coexistência de ambos na cidade garante tensões que podem levar a permanências e/ou transformações (JACQUES, 2012, p.280).

Para Santos (1996), os homens lentos são referenciados como os mais pobres, que ficam à margem da aceleração do mundo contemporâneo, fato que Jacques (2012, p.281) reforça como sendo um elogio à sobrevivência e não à pobreza, pois são eles que decifram, permanentemente, a cidade. A cidade, nessa linguagem, se enreda de conceitos como espaços luminosos – mais ricos e mais rápidos – e espaços opacos – onde vivem os mais pobres e lentos. No primeiro, há o espetáculo, a cidade como mercadoria, enquanto o segundo é o espaço do corpo a corpo, das tentativas, das lutas, da resistência. Nessa linhagem, podemos aferir o espaço urbano das cidades de Barro Alto, Pilar de Goiás, Santa Rita do Novo Destino e São Luiz do Norte como luminosos, em contraposição

aos opacos representados pelos espaços históricos e de resiliência, onde permanecem as populações quilombolas e/ou indígenas.

Apesar de a cidade de São Luiz do Norte, Goiás, ser atravessada pela rodovia Belém-Brasília (BR-153), a técnica (SANTOS, 2013) que incorporaria o Brasil ao que supostamente ainda dormia, era vazio (uma “terra de ninguém”) não garantiu o desenvolvimento do equilíbrio de poder das redes limítrofes representadas pelas outras três cidades debatidas, muito menos o ingresso e/ou a valorização devida aos verdadeiros símbolos nacionais e construtores do Brasil representados pelas comunidades quilombolas em questão.

A corrida pela modernidade, a mercadorização da Amazônia e outras terras como forma de coleção e a falta de afeição com a natureza e práticas destrutivas ao invés de conhecimento são fatos que ainda transpõem o cenário das cidades brasileiras e criam realidades tidas como “fantasmagóricas”, segundo Benjamin (2009)¹⁸. Realidades que,

¹⁸ Walter Benjamin (2009) apresenta duas figuras: a do observador contemplativo (flâneur) e a do colecionador. Para o referido autor, a fantasmagoria pode iludir o flâneur, num ponto de vista em que tudo é transformado e até mesmo o ser humano passa a ter valor de mercadoria. O colecionador é o observador

ao longo da história nacional, vêm demonstrando verdadeiro descaso e quadros violentos não só com a fauna e flora, mas com a população nativa e de origem africana que a compõe, aglutinando e menosprezando-a a favor de visões eugenistas e racistas. Rememorar, educar e incluir histórias dessas minorias e garantir o estabelecimento de suas fronteiras, terras e casas, principalmente após o [des]governo comandado pelo ex-presidente Jair Messias Bolsonaro e sua necropolítica, se fazem ainda mais necessárias, urgentes e atuais.

com desejo de toque. Ele adquire o objeto e o coloca na prateleira, “despindo as coisas de seu caráter de mercadoria ao tomar posse delas” (BENJAMIN, 2009, p. 59-61)



PRINCIPAIS ESTRADAS DA META RODOVIÁRIA

DO PRESIDENTE
JUSCELINO
KUBITSCHEK



META:
Instalação de uma rede
rodoviária nacional
com 100 mil
quilômetros e 100 mil
estações de serviço.



CAPÍTULO 3

A RUA DA ESTRADA:

BR-153 E O VALE DO
SAO PATRÍCIO

CAPÍTULO 3

A RUA DA ESTRADA: BR-153 E O VALE DO SÃO PATRÍCIO

No capítulo 3, elucidaremos os empreendedores contidos (e que permanecem) no desenvolvimento de ambos os objetos e como a paisagem das cidades da região podem ser lidas a partir da estrada, segundo os conceitos de “estrada rua” e “rua da estrada” de Álvaro Domingues (2009). Além disso, explanaremos quais foram as consequências e os impactos gerados pela urbanização

desse território; mais o adensamento das redes, discutindo se as cidades do Vale, além da rodovia, também, podem ser lidas como infraestruturas (uma técnica). Dessa forma, este último capítulo se desmembra em três partes: “Os empreendedores”; “As paisagens visíveis ou (re)memoráveis” e, por fim, “Cidades como infraestruturas”.

3.1 – OS EMPREENDEDORES

A história da cidade é a das suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo, e esse fato não nos pode escapar. Milton Santos, *Técnica, Espaço, Tempo*, 2013, p.68.

Os processos urbanizadores tanto das cidades do Vale do São Patrício quanto dos que acercam o projeto, abertura, pavimentação e conservação da rodovia BR-153 – elucidados até este ponto do trabalho – nos apresentaram uma extensa lista de nomes, figuras privadas e/ou públicas e firmas ou órgãos que tiveram participação na execução da estrada assim como na colonização desses espaços. Entretanto, nos interessa revelar e discutir sobre os empreendedores instalados dentro desse recorte, presentes desde seu liminar ou recém-chegados.

A região do VSP, notadamente fértil, desenvolvida como base de penetração da Amazônia e, posteriormente, influenciada com a inserção, em grande escala, de investimentos e de uma rodovia ligando diversos estados do país, tornou-se um farol atrativo tanto econômico quanto estratégico, impulsionando novos assentamentos ao mesmo tempo que seus

empreendedores se apropriavam de suas terras. Afrânio Melo (1960), no terceiro volume da série Cadernos Belém-Brasília, publicados pela SPVEA, associa a gravidade do até então isolamento do estado de Goiás com a dificuldade de se encontrarem sal e charque, itens comuns de comercialização. Todavia, com a inserção da Transbrasiliana, vislumbraram-se a tamanha magnitude e a abundância das terras, vez que não só os itens citados já não seriam mais escassos, devido à possibilidade de novos fluxos que a estrada de rodagem proporcionaria, como também a exploração de novas riquezas. Isso fica evidente quando Melo (1960) afirma que,

meses a fim, por vezes [sic], o Norte de Goiás sofria a falta de sal e de xarque [sic], o que dá uma ideia de seu isolamento econômico. Outra fonte de riqueza é o cristal de rocha. Devem-se aos mineradores, aliás, o desbravamento das áreas desertas de Goiás, e todos esperam que essa atividade prospere mais ainda, a partir de agora, com a abertura da Belém-Brasília (MELO, 1960, p.52).

Ainda segundo Melo (1960), na posição de Ceres, havia um avantajado rebanho bovino, suíno e de aves, além da instalação de “9 cerâmicas, 21 máquinas de beneficiar arroz, 6 máquinas de beneficiar café,

fábricas de manteiga e de açúcar, serrarias, fábricas de rapadura e de farinhas de mandioca” (p.58). Ou seja, concomitantemente às cidades de Uruaçu, Rialma e Jaraguá, Ceres estava destinada a exercer papel fundamental no sistema de abastecimento da nova capital, Brasília (MELO, 1960, p.61).

Nesse sentido e entrelaçadas aos dois objetos de estudo, há também as figuras de Bernardo Sayão e Jalles Machado como símbolos do desejo e da idealização da expansão das fronteiras nacionais. A participação de Sayão, primeiramente no desenvolvimento da Colônia Agrícola Nacional de Goiás, atual cidade de Ceres, e, posteriormente, nas “picadas de mata” para a abertura da rodovia, está atrelada à vinda da empresa carioca CODORA (DAYRELL, 1974) para a região, fixando-se no espaço que hoje se delimita como o município de Goianésia. Atualmente, a recém-nomeada Albioma Codora Energia/SA pertence ao Grupo Jalles Machado¹⁹ e conta com participações de membros de um grupo francês e do Grupo Otávio Lage (BOSSLE, 2016).

¹⁹ Agroindústria referência no setor sucroenergético nacional, comandada por Otávio Lage Siqueira Filho, neto de Jalles Machado e filho de Otávio de Lage de Siqueira (1924-2006), engenheiro e político. Otávio Lage foi governador do estado de Goiás por dois mandatos: 1966 a 1968 e 1968 a 1971 e apoiou a ditadura militar no estado (O POPULAR, 2019).

E, como evidenciado no capítulo anterior, representa ameaça ao território quilombola da Comunidade de Porto Leocádio em São Luiz do Norte.

Quanto à execução do projeto da rodovia proposto por Jalles Machado, na ligação rodoflúvia entre Anápolis, em Goiás, e Belém, no estado do Pará, os **Quadros 03 e 04** apresentam a gama de empresas terceirizadas e as ações de entidades públicas governamentais. Segundo Cavalcanti (1965), no que reporta aos trechos de Anápolis a Uruaçu, cidades que funcionaram como porta de entrada e saída do Vale do São Patrício, nota-se a participação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) na execução de trecho entre Anápolis e Jaraguá; a SPVEA, DNER e a firma Sérgio Marques de Souza S.A. no trecho de Jaraguá a Ceres; e, por fim, a RODOBRÁS, a cargo do trecho de Ceres a Uruaçu, conforme esboça o **Quadro 05**. A execução desse segmento da Belém-Brasília beneficiaria, indiretamente, o desenvolvimento da cidade de Goianésia como também a fazenda e a posterior rede sucroenergética de Machado, apesar dos referidos 20 km de distância da rodovia, como mostra o mapa da **Figura 25**, no **Anexo III**.

Dentro do Vale do São Patrício		
Trecho (KM)	Órgão/Empreiteira/Firma	Atividade executada
Anápolis (KM/134) - Jaraguá (KM/214)	DNER	Estrada nova e conserva do trecho existente
Jaraguá (KM/214) - Ceres (KM/277)	SPVEA, DNER e Firma Sérgio Marques de Souza S.A.	A firma Sérgio Marques de Souza S.A. complementa o trecho crítico conhecido como "Garganta"
Ceres (KM/277) - Uruaçu (KM/395)	RODOBRÁS	A firma Sérgio Marques de Souza S.A. realiza a ponte de concreto protendido sobre o Rio das Almas
		Reparos da ponte pensil de Ceres
		Recuperação da ponte do São Patrício (ponte de madeira de 25 metros de comprimento)

Quadro 05: Relação dos trechos e as empreendedoras/firmas/órgãos responsáveis pelas obras da Belém-Brasília dentro do Vale do São Patrício.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados de Mário de Barros Cavalcanti (1965).

A ocupação dessa região, atrelada à presença e ações de seus empreendedores e à circulação de bens e serviços em relação à Belém-Brasília, influenciou fortemente um padrão linear de centros dispostos em seu percurso. Essa rede urbana complexa, alinhada à técnica [rodovia] imposta sobre o que era considerado “inferno verde”, reconfigurou paisagens por todo o seu espaço. Paisagens construídas tanto visualmente quanto no plano dos signos e significados identitários. Suas sinalizações de trânsito, o seu comércio, os objetos fúnebres lindeiros à sua sarjeta, os ruídos do trajeto, as chamadas da Rádio do Vale (92,5 FM), os monumentos etc. se tornaram marcos comuns a quem

por lá passa e, principalmente, uma característica nativa para as pessoas que lá vivem e têm a BR-153 como uma espécie de rua, ponto de encontro ou “lugar em comum”, apesar das distâncias entre uma cidade do Vale e outra.

3.2 - AS PAISAGENS VISÍVEIS OU (RE)MEMORÁVEIS

Creio que é tudo, mas nem tudo o que se pode desvendar a partir da estrada tem que estar necessariamente localizado à beira da estrada. Álvaro Domingues, *A rua da estrada*, 2009, p.154.

A rodovia Belém-Brasília, conforme evidenciamos neste trabalho, é uma ação contínua no tempo e no espaço. Contudo, uma ação tecida e que tece diferentes

territórios. Percorre-se um trecho e mudam-se ou se aglutinam as fronteiras, os atores, as histórias, as vivências, os códigos. A depender do trajeto, a rodovia é passado, presente e/ou futuro. É técnica, infraestrutura, integração, desenvolvimento, progresso, paisagem ou mesmo um caminho para um celeiro produtivo a céu aberto²⁰. Todavia, pode ser também retrocesso se vinculada ao aumento de grilagens, desmatamentos, ataques a tribos, expansão do agronegócio e de fronteiras dentro de áreas quilombolas etc. – como em diversas medidas tomadas pelo governo-militar do ex-presidente Jair Bolsonaro. Afinal,

no plano mais geral da sociedade e das economias nacionais, prevaleceu o projeto político mais amplo do desenvolvimentismo, que se tornou hegemônico até os dias atuais. Esse projeto prioriza o crescimento econômico, mesmo que às custas da devastação da natureza. Fosse a iniciativa privada ou o Estado a explorar os recursos naturais, a nossa sociedade e os seus governos apoiaram, e continuam a apoiar o crescimento econômico a qualquer custo. (FRANCO, 2009, p.219 apud ANDRADE, 2018, p.18)

A BR-153 está em processo

de rua-da-estrada ao se estabelecer como “um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura”, na visão de Domingues (2009, p.15) - vivendo dos fluxos que lá chegam e de lá partem para outros caminhos, como na sua relação com as cidades do Vale do São Patrício. Cidades, outrora códigos (**Figuras 13 a 17**), pendurados pendurados ao longo de seu fio condutor/transformador. Contudo, é também estrada-rua, quando despida de sua tessitura e preservada apenas como objeto de percurso, passagem, ligação e colonização.



Figura 13: Placa na rodovia BR-153, próxima à Fazenda Ligação, local do acidente de Sayão, no município de Imperatriz (PA). Fotografia de Gustavo Kersten. **Fonte:** MAZURAS, 2013, p.101

Por fim, é essa identidade cruzada da rodovia com o Vale do São Patrício que garante a sua fluabilidade. É o que a faz transgredir daquilo que a originou e, ao mesmo

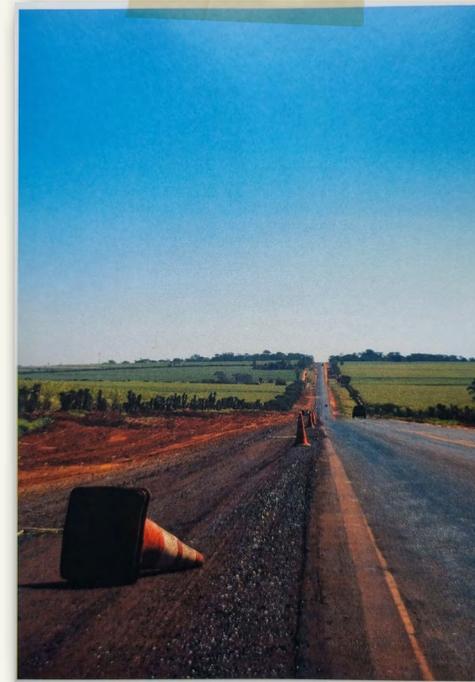


Figura 14: Trecho da rodovia BR-153 próximo a cidade de Rialma (GO). Fotografia de Gustavo Kersten. **Fonte:** MAZURAS, 2013, p.35

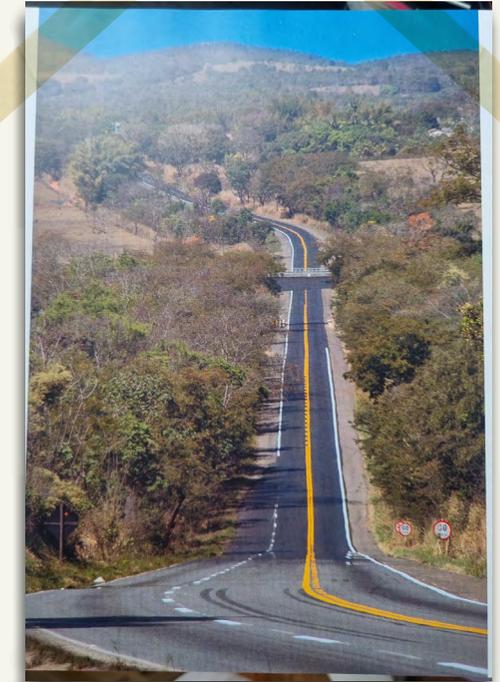


Figura 15: Rodovia BR-153 próxima à cidade de Rianópolis (GO), com vista para trecho da Ferrovia Norte-Sul. **Fonte:** MAZURAS, 2013, p.35

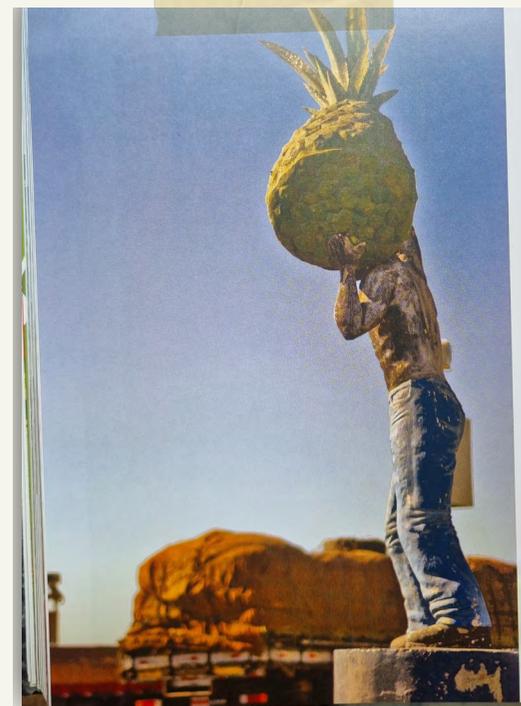


Figura 16: Estátua na entrada de Jaraguá (GO). Fotografia de Gustavo Kersten. **Fonte:** MAZURAS, 2013, p.208

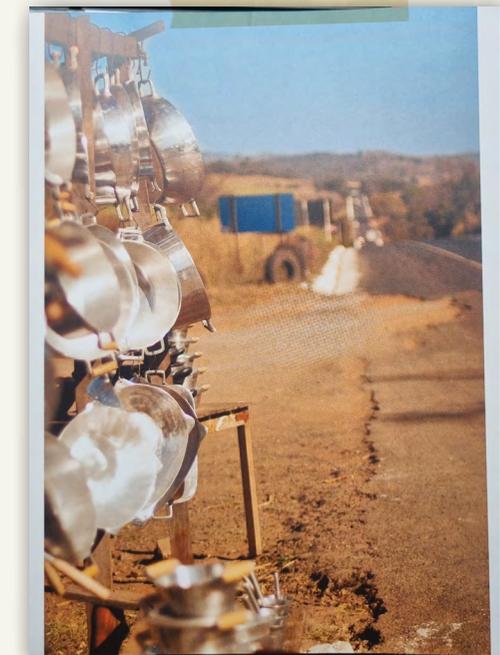


Figura 17: Venda de painéis às margens da rodovia BR-153, em Nova Glória (GO). Fotografia de Gustavo Kersten. **Fonte:** MAZURAS, 2013, p.212

²⁰ Nome atribuído à região do Vale do São Patrício durante a construção de Goiânia e Brasília, no contexto em que forneciam matéria-prima e mão de obra.

tempo, causa imprecisão na ideia de “lugar” e dissolve, mais uma vez, a noção de território. Uma dissolução que pode ser conceituada a partir da teoria crítica urbana realizada por Neil Brenner (2018, p. 11). Brenner aborda o urbano no âmbito de um desenvolvimento desigual, “constituído interativamente, contestado politicamente, além de configurado historicamente por escalas mutáveis que se estendem dos nossos corpos à cidade, à região, ao território nacional e ao planeta”, fato que abrange a dinâmica, as tessituras e as diferentes camadas do espaço. Nesse sentido, sem dúvidas, a discussão tratada se faz contemporânea e vai de encontro às ideias de Domingues (2009), quando este afirma:

a passagem da cidade para o urbano arrastou uma metamorfose profunda: de centrípeta, passou a centrífuga; de limitada e contida, passou a coisa desconfinada [sic]; de coesa e contínua, passou a difusa e fragmentada; de espaço legível e estruturado, passou a campo de forças organizado por novas mobilidades e espacialidades; de contrária ou híbrida do “rural”, passou a transgênico [sic] que assimila e reprocessa elementos que antes pertenciam a um e outro rurais ou urbanos; de organização estruturada pela relação a uma

centro, passou a sistema de vários centros; de ponto num mapa, passou a mancha, etc. (DOMINGUES, 2009, p.13)

Em suma, a Belém-Brasília, nesse recorte, se delimita como rua da estrada; ou um trajeto de infinitas possibilidades de rotas e contornos; de paisagens que convidam a rememorar diferentes períodos – como na **Figura 13**; de vivências que são efêmeras, instáveis ou até pessoais. Além disso, a estrada é, nesse ponto, sobretudo, dos passantes (DOMINGUES, 2009, p.148).

3.3 - CIDADES COMO INFRAESTRUTURAS

[...] não há por si só, um tempo da técnica: o objeto não se define sozinho, ou melhor, sozinho ele não tem sentido [...]. Milton Santos, *Técnica, Espaço, Tempo*, 2013, p.79

É notável, ao longo da historiografia urbana brasileira, a composição das cidades a partir de um desejo, de um ato de fé, de movimentos espontâneos, projetos específicos, cruzamento de ações privadas e/ou do Estado, posições estratégicas ou mesmo por relações governamentais internacionais. E, no caso das cidades do Vale do

São Patrício, tais composições não passam despercebidas.

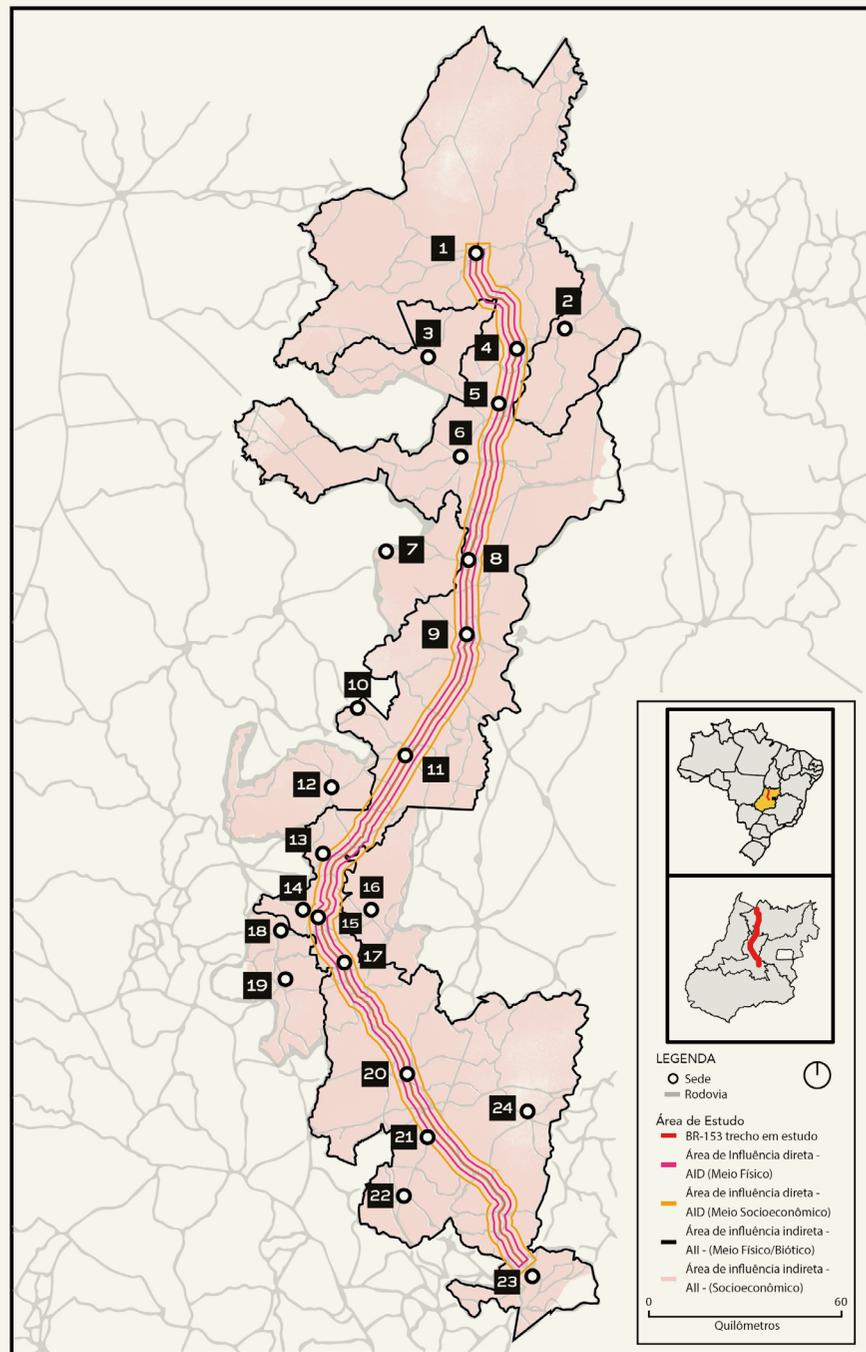
Segundo Roberto Lobato Corrêa (1989, p.67), “os investimentos realizados no campo e nas cidades menores pelas grandes cidades constituem condições para uma efetiva exploração, isto é, para uma efetiva continuidade do processo de acumulação capitalista”. Sua circulação se faz, necessariamente, diante de um processo de intensificação das atividades ali localizadas como também da sua incorporação ao sistema capitalista, como é o caso da Amazônia a partir da segunda metade da década de 1950. Na verdade, em virtude dessa ênfase e derrocada em busca de “coleccionar”²¹ a região amazônica, implantou-se a rodovia BR-153 como resultado de sua decantação que, ao cortar a região do VSP, impulsionou novos processos de urbanização ao mesmo tempo que ativou os já existentes nos diferentes municípios.

Nesse sentido, Corrêa (1989) considera a rede urbana como

[...] um conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constitui na estrutura territorial onde se verifica a criação, apropriação e circulação do valor excedente. A compreensão da singularidade de cada uma das redes urbanas –

comandadas pelas metrópoles ou capitais regionais, no processo de criação, apropriação e circulação do valor excedente – deve ser o objetivo mais geral dos estudos de casos: tais estudos não são senão a procura do entendimento de uma singularidade enquanto especificação da totalidade, e uma fonte de compreensão desta mesma totalidade social (CORRÊA, 1989, p.82).

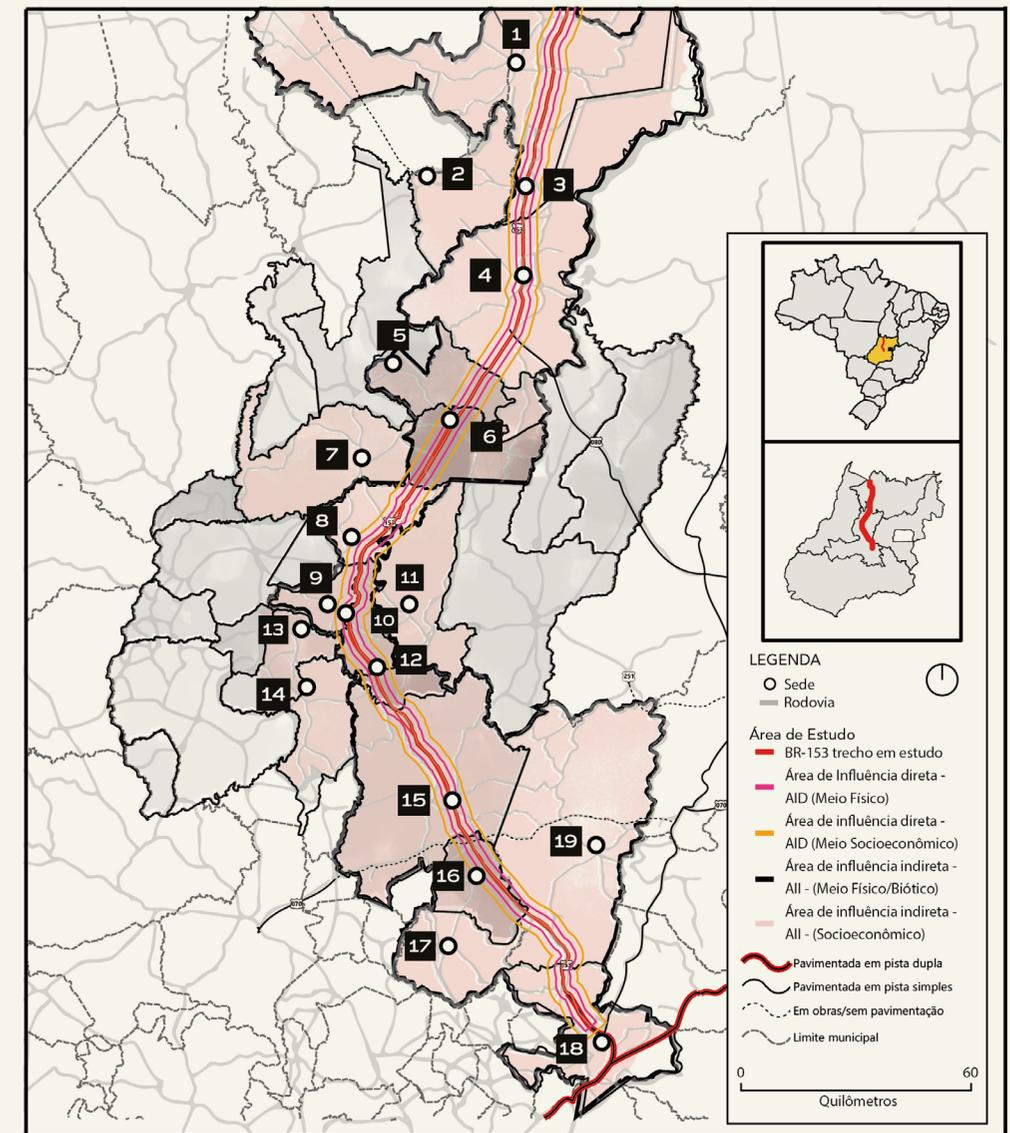
Dessa forma, de encontro à citação de Milton Santos (2013) na abertura deste subcapítulo, percebemos a transposição dessas cidades do recorte como sendo próprias infraestruturas do território. Devido à densidade de seus sistemas de ações e de objetos – nesse caso, as cidades –, o Vale do São Patrício se configura como uma “região do fazer” e essas regiões, segundo Santos (2013, p.109), “são cada vez mais regiões do fazer para os outros”. Nessa perspectiva, explicam-se as funções, análogas a engrenagens de um sistema, dessas cidades ao longo deste estudo: dando apoio agrícola e/ou urbano, ou seja, as cidades, nessa leitura, também se tornam uma técnica (SANTOS, 2013), tendo sua função a desempenhar dependente da análise: quando em relação a outra ou às demais cidades ou à Belém-Brasília.



- | | | | |
|---------------------------|------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| 1 - Porangatu | 8 - Campinorte | 15 - Rialma | 22 - Petrolina de Goiás |
| 2 - Formoso | 9 - Uruaçu | 16 - Santa Isabel | 23 - Anápolis |
| 3 - Mutunópolis | 10 - Hidrolina | 17 - Rianápolis | 24 - Pirenópolis |
| 4 - Santa Tereza de Goiás | 11 - São Luiz do Norte | 18 - Carmo do Rio Verde | |
| 5 - Estrela de Goiás | 12 - Itapaci | 19 - Uruana | |
| 6 - Mara Rosa | 13 - Nova Glória | 20 - Jaraguá | |
| 7 - Nova Iguaçu de Goiás | 14 - Ceres | 21 - São Francisco de Goiás | |

Mapa 11: Região de duplicação da BR-153, de Anápolis a Porangatu.

Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado com base no mapa do DNIT (2009) e base de dados do Sistema Estadual de Estatística e de Informações Geográficas de Goiás (SIEG).



- | | | |
|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 1 - Mara Rosa | 8 - Nova Glória | 15 - Jaraguá |
| 2 - Nova Iguaçu de Goiás | 9 - Ceres | 16 - São Francisco de Goiás |
| 3 - Campinorte | 10 - Rialma | 17 - Petrolina de Goiás |
| 4 - Uruaçu | 11 - Santa Isabel | 18 - Anápolis |
| 5 - Hidrolina | 12 - Rianápolis | 19 - Pirenópolis |
| 6 - São Luiz do Norte | 13 - Carmo do Rio Verde | |
| 7 - Itapaci | 14 - Uruana | |

Mapa 12: Região de duplicação da BR-153, de Anápolis a Porangatu.

Fonte: Elaboração do Autor e Vitor Silvério Prado com base no mapa do DNIT (2009) e base de dados do Sistema Estadual de Estatística e de Informações Geográficas de Goiás (SIEG).

Milton Santos (2013) também assevera a permanente organização e desorganização dos sistemas de ações e objetos dessas regiões. Isso é algo que, na presente conjuntura da rodovia BR-153, hoje em duplicação no trajeto de Anápolis a Porangatu, como mostra os **Mapas 11 e 12**, há de configurar e reconfigurar esses espaços. Possivelmente, as cidades dentro da faixa de influência da estrada terão seus fluxos ainda mais impulsionados por esse espessamento de seu gargalo de circulação de excedentes e serviços, muito embora isso também possa abrir novas brechas para as tentativas de expansão das fronteiras dos lugares de resistência presentes, além de novas colonizações não almejadas. Em vista disso, as cidades, como estruturas desse território, poderão intensificar movimentos que já desencadearam outrora ou acrescentar novos movimentos à baila.



**CONSIDERAÇÕES
FINAIS**

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao encerrar esta dissertação, resgatamos as nossas principais inquietações iniciais com o intuito de nos certificarmos se elas foram, pelo menos momentaneamente, elucidadas.

A primeira pergunta elencada foi: quais os contextos de formação da região do Vale do São Patrício e da rodovia BR-153? Para respondê-la, construímos o capítulo 1, *Rodovia Belém-Brasília: tempo, espaço, técnica e limiaridade*, e apresentamos os contextos políticos que antecederam e culminaram na

empreitada da estrada. Passamos pelos governos de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e pelo período militar, compreendendo os avanços e as medidas tomadas para a concepção, a instalação e a finalização da rodovia, seu tempo e seu espaço, ela analisada como uma técnica a partir do conceito de Milton Santos (2013). Posteriormente, expusemos as narrativas acerca das tentativas de exploração da região amazônica e a criação dos agentes/entidades intrínsecas à Belém-Brasília: o DNER, a SPVEA, a SUDAM e a RODOBRÁS,

além de diversas empreendedoras e figuras públicas, como Bernardo Sayão e Jalles Machado.

Durante a tessitura dos contextos acerca da BR-153 também nos atentamos para as cidades do Vale do São Patrício e percebemos os tempos sincrônicos e diacrônicos necessários para o entendimento dos objetos. Contudo, foi no capítulo 2, *A Marcha, o Vale, as cidades*, que nos debruçamos sobre a conformação das cidades do grupo. Categorizamos as 25 cidades da região do Vale por similaridades de formação de assentamentos, como as cidades iniciadas a partir do ciclo do ouro no estado de Goiás; as devidas à implantação da CANG; as atreladas à CANG e a outros processos, como a Marcha para o Oeste, o Plano de Metas de JK, migrações regionais, pontos de pouso, marco planialtimétrico para direcionamento de aeronaves (como Morro Agudo de Goiás), acordos internacionais, pontos estratégicos e processos específicos entre as cidades próximas; e as cidades implantadas a partir de um ato de fé.

Em seguida, relatamos os processos urbanizadores desencadeados pela abertura da rodovia dentro do recorte das

cidades e como essa rede urbana, a partir do conceito de Roberto Lobato Corrêa (1989), se configurou, analisando os papéis exercidos pelos diferentes municípios e como ela foi/heterogênea quando comparada com as cidades transpassadas pela rodovia e as demais do recorte, se mais afastadas do eixo transversal. Em sequência, seguindo o roteiro estabelecido, discorremos sobre os espaços luminosos e opacos, tempos rápidos e lentos, conceituados por Milton Santos (1996, 2013) diante dos casos das cidades de Barro Alto, Pilar de Goiás, Santa Rita do Novo Destino, São Luiz do Norte e das comunidades quilombolas de resistência, e a relação do desenvolvimento da rede urbana desses espaços.

Por fim, dissertamos, no capítulo 3, *A rua da estrada: BR-153 e o Vale do São Patrício*, acerca dos empreendedores presentes na região do Vale advindos dos próprios processos urbanizadores infligidos durante a abertura e a finalização da rodovia. É evidenciada a permanência da empresa CODORA, estruturada na região com vínculo inicial a Bernardo Sayão e, posteriormente, aglutinada pelo Grupo Jalles Machado. Em sequência, passamos pela análise e pela associação da Belém-Brasília às

terminologias de “rua da estrada” e “estrada rua” de Álvaro Domingues (2009), confabulando acerca de qual característica a estrada se imbuía ao mesmo tempo que analisamos a composição das paisagens visíveis e/ou semânticas da região do Vale por ela transformadas.

Ao encerrar o roteiro que esta dissertação se propôs percorrer, acrescentamos a leitura dessas cidades como infraestruturas do território, pelo seu apoio tanto agrícola quanto urbano ao seu entorno, além de se configurarem como uma região do fazer, segundo Santos (2013). Nesse ponto, foi possível abrir uma lacuna para trazer a atual ação de duplicação da BR-153, partindo de Anápolis, atravessando o recorte de estudo até chegar à cidade de Porangatu, possibilitando aferir a incidência de novos processos urbanizadores nesse mesmo espaço.

O intuito deste trabalho não foi reviver discursos ufanistas ou passar uma visão pessimista acerca dos contextos que entrelaçaram e entrelaçam ambos os objetos e suas recentes ações de duplicação da técnica aqui estudada, mas, sim, fazer um esforço para entender – e ao mesmo tempo aglomerar – informações antes bastante

espraiadas. Dessa forma, a reunião e a discussão de dados (antes fragmentados) acerca da região do Vale e sua relação com a Belém-Brasília podem instigar futuros desdobramentos e pesquisas sobre a área, mancha urbana importante tanto para dentro da historiografia do Centro-Norte goiano quanto da hinterlândia brasileira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADONIAS FILHO. *Estradas do Brasil*. Rio de Janeiro: Produzido pela Agência Jornalística IMAGE para o DNER, 1973.

ALVES, Renato. Conheça os tesouros históricos e artísticos escondidos em Pilar de Goiás. *Correio Braziliense*. Postado em 30 de junho de 2018. Disponível em: <https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/07/30/interna_cidadesdf,698263/o-que-tem-em-pilar-de-goias.shtml>. Acesso em 20 de maio de 2021.

AQUINO, Napoleão Araújo de. *A construção da Belém-Brasília e a modernidade no Tocantins*. 1996. 220 f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1996.

AMADO, Janaína; GARCIA, Ledonias Franco; PALACÍN, Luís. *História de Goiás em documentos: I. Colônias*. 1. reimpressão. Editora UFG, Goiânia, 2001.

ANDRADE, Nair Leal de. *História e Histórias da CANG: meu rincão por adoção*. Goiânia: Kelps, 1990.

_____. *Reforma Agrária: Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG)*. 2 ed. Goiânia: Kelps, 2006.

ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia no pós-guerra e a construção da rodovia Belém-Brasília. *Revista Muiraquitã*, UFAC, v.3, n.2, 2015, p.161-178.

_____. A poeira do progresso pede passagem: imagens de natureza e desenvolvimento na floresta amazônica. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: Nova Série, v.26, 2018, p.1-22.

_____. Vencidas a distância e floresta!: a Transbrasiliana e a Amazônia desenvolvimentista. *Revista Tempo*. Niterói, v.25, n.2, maio/julho de 2019, p.363-381.

ARANHA, Benedito da Silva; ALVES FILHO, João Batista. *Eu vi Ceres nascer: a saga do bandeirante Bernardo Sayão*. Ceres: Editora Jaime Câmara, 2001.

ARRAIS, Matheus Eurich. *A Marcha para o Oeste e o Estado Novo: a conquista dos*

sertões. (Graduação em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília. Brasília, 2016.

ARRAIS, Tadeu Alencar; CASTILHO, Denis; AURÉLIO NETO, Onofre Pereira. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. *GEOgraphia*. v. 18, n. 36, maio de 2016, p. 62-85.

AZEVEDO, Murillo de. *Transportes sem rumo: o problema dos transportes no Brasil*. Retratos do Brasil, v.25. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1964.

BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

BOSSLE, Renata. Grupo francês amplia presença na diretoria da Codora Energia, da Jalles Machado. *NovaCana*. Publicado em 29 de janeiro de 2016. Disponível em: <<https://www.novacana.com/noticias/grupo-frances-presenca-diretoria-codora-energia-jalles-machado-290116>>. Acesso em 02 de dezembro de 2022.

BRASIL. *Estradas do Brasil*. Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, s.d.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. Tradução de J. Guinsburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

BRENNER, Neil. *Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica*. Letra Capital Editora LTDA, 2018.

BRITTO, Chermont de. A ligação Anápolis-Belém. *Revista Ferroviária*. Estradas de Ferro do Brasil 1955. Rio de Janeiro: Revista Ferroviária Ltda, v.16, n.5, p.40, maio de 1955.

CAVALCANTI, Mário de Barros. *Rodovia Belém-Brasília (BR-14): relatório*. Rio de Janeiro: SPVEA-RODOBRÁS, 1965.

_____. *Da SPVEA à SUDAM (1964 – 1967)*. Belém: Imp. Universitária do Pará, 1967.

CANCELLI, Elizabeth. *O Estado Novo em Marcha para o Oeste*. 1ª ed. Curitiba: Editora CRV, 2017.

CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Multidões em cena: propaganda política no varguismo e no peronismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2009.

COELHO, Gustavo Neiva. *Arquitetura da mineração em Goiás*. 2ª ed. Goiânia: Editora Trilhas Urbanas, 2007.

CORTE VERTICAL NA SELVA AMAZÔNICA: Ligação rodoviária de Belém a Porto Alegre através da estrada Brasília-Belém (Documentário / Curta-metragem). NOVACAP. Acervo do Arquivo Público do Distrito Federal. Brasil, [s.d.]. Cor. 9 min.

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES. *Planos de Viação – Evolução histórica (1808-1973)*. Ministérios dos Transportes: 1974.

COSTA, Lucas Felício. *Poder, memória e estigmas: pontes entre Ceres e Rialma*. 2016. 184 f. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Título original: Concise Townscape. Architectural Press, 1971. 20 reimpressão. Portugal: Editora Edições 70, 2008.

DAYRELL, Eliane G. *A Colônia Agrícola de Goiás: análise de uma política de expansão para o oeste*. Dissertação (Mestrado em Educação) - Faculdade de Educação de Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1978.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 1999.

DOMINGUES, Álvaro. *A Rua da Estrada: o problema é fazê-los parar!* Porto: Dafne Editora, 2009. (Equações de Arquitectura, v. 44).

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), Plano Básico Ambiental e Gerenciamento Técnico para o licenciamento ambiental das obras de duplicação da seguinte rodovia: Rodovia BR-153/GO*. Consultoria de engenharia e Economia LTDA. Ministério dos Transportes, fevereiro de 2009.

FAISSOL, Speridião. *O “Mato Grosso de Goiás”*. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 1952.

FONSECA, Edgard Fróes da. *Uma política nacional de transportes*. Coleção Mauá. [s.c.]: Ministério da Viação e Obras Públicas, Serviço de documentação, 1955.

HALBAWACHS, Maurice. *A memória Coletiva*. São Paulo: Vértice, 2006.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão territorial brasileira 2002*. Rio de Janeiro, 2002.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *História – Pilar de Goiás (GO)*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1465/>>. Acesso em 20 de maio de 2021.

IMB - Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. *Goiás em Dados 2011*. Goiânia, 2011.

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. *INCRA reconhece e delimita território da comunidade quilombola Tomás Cardoso, em Barro Alto (GO)*. Blog do INCRA. Postado em 25 de outubro de 2013. Disponível em: <<https://incragoias.wordpress.com/2013/10/25/incra-reconhece-e-delimita-territorio-da-comunidade-quilombola-tomas-cardoso-em-barro-alto-go/>>. Acesso em 20 de maio de 2021.

_____. *Primeiro território quilombola de Goiás é comemorado com música e dança africanas*. Blog do INCRA. Postado em 04 de setembro de 2015. Disponível em: <<https://incragoias.wordpress.com/2015/09/04/primeiro-territorio-quilombola-de-goias-e-comemorado-com-musica-e-danca-africanas/>>. Acesso em 20 de maio de 2021.

_____. *Incra/GO inicia processo de reconhecimento do quilombo Porto Leucádio*. Blog do INCRA. Postado em 26 de junho de 2018. Disponível em: <<https://incragoias.wordpress.com/2018/06/26/incra-go-inicia-processo-de-reconhecimento-do-quilombo-porto-leocadio/>>. Acesso em 20 de maio de 2021.

JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). *Nebulosas do Pensamento Urbanístico: Tomo I – modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018.

_____. *Nebulosas do Pensamento Urbanístico: Tomo II – modos de fazer*. Salvador: EDUFBA, 2019.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva; CESAROLI, Josianne Francia (org.). *Nebulosas do Pensamento Urbanístico: Tomo III – modos de narrar*. Salvador: EDUFBA, 2020.

LACERDA, Larissa Alves; TREVISAN, Ricardo. *Aragarças no Brasil Central: Modernidades pré-Brasília. Anais do V Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo ENANPARQ*. Salvador: FAUFBA, 2018. pp. 2687-2710.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Ed. Unicamp, 1994.

LEME, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo e política no Brasil dos anos 1960*. São Paulo: Annablume, 2019.

LOWELL, Joan. *Terra prometida*. Tradução de Lígia Junqueira. Título original:

Promised land. 2 ed. São Paulo: Melhoramentos, [s.d.]. (Caminhos da vida, n.7).

MAIA, João Marcelo Ehlert. *Estado, território e imaginação espacial: o caso da Fundação Brasil Central*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.

MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: EDUSP, 1980.

MAZURAS, Marcelo. *BR-010: Belém-Brasília: uma estrada brasileira*. 1 ed. São Caetano do Sul: Casa Maior Editora, 2013.

MELO, Afrânio. *Dez dias na Belém-Brasília*. Rio de Janeiro: SPVEA, 1960. (Cadernos Belém-Brasília, v.3).

MEMORIAL DA DEMOCRACIA. *Assinados Acordos de Washington: EUA usarão bases aéreas no Nordeste e financiarão industrialização do Brasil*. [s.d]. Disponível em: <<http://memorialdademocracia.com.br/card/assinados-os-acordos-de-washington>>. Acesso em 19 de maio de 2021.

MORAES, Maria Augusta de Sant'Anna; Palacín, Luís. *História de Goiás*. Goiânia: Editora UCG, 1989.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: [FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.)]. *Brasil Republicano: O tempo da experiência democrática – da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. pp. 155-194.

NEVES, Daniel. *Era Vargas*. Brasil Escola, [s.d.]. Disponível em: <<https://brasilescola.uol.com.br/historiab/era-vargas.htm>>. Acesso em 14 de agosto de 2021.

O POPULAR. Jalles Machado – Especiais. *Jornal O Popular*. Publicado em 2019. Disponível em: <<https://especiais.opopular.com.br/gptw/2019/jalles-machado#:~:text=A%20Jalles%20Machado%20%C3%A9%20uma,produ%C3%A7%C3%A3o%20sustent%C3%A1vel%20e%20responsabilidade%20social.>>. Acesso em 04 de outubro de 2022.

OLIVEIRA, Luiz Carlos de; SANTOS, Gercina Maria dos; SILVA NETO, Manoel Lemes da. O Programa de Integração Nacional (PIN) junto ao primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1972/1974). *Anais do X Encontro Latino-Americano de Iniciação Científica e VI Encontro Latino-Americano de Pós-Graduação*. Universidade do Vale da Paraíba, 2006, p.3204-3207.

PALACÍN, Luís. *O século do ouro em Goiás (1722-1822): Estrutura e conjuntura numa capitania de minas*. 4 ed. Goiânia: Editora UCG, 1994.

PALACÍN, Luis; GARCIA, Leônidas Franco; AMADO, Janaína. *História de Goiás em documentos: I. Colônia*. Goiânia: UFG, 1995.

PANERAI, Philippe. *Análise urbana*. Tradução de Francisco Leitão; Revisão técnica de Sylvia Ficher. Coleção Arquitetura e Urbanismo. Brasília: Editora UnB, 2006.

PIERRE, Arnaud. *Primeira viagem na Belém-Brasília*. Rio de Janeiro: SPVEA, 1960. (Cadernos Belém-Brasília, v.4).

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Editora Ática S.A., 1993.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução urbana do Brasil*. São Paulo: Pioneira Editora, 1968.

RICARDO, Cassiano. *Marcha para o Oeste: a influência da "bandeira" na formação social e política do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959.

ROLIM, Lauro de Azevedo. *Transbrasiliana: poema brasilista*. Rio de Janeiro, 1960.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 1 – A floresta difícil. *Piauí*, v. 15, n. 170, p. 40-51, nov. 2020a.

_____. Arrabalde: parte 2 – Sete bois em linha. *Piauí*, v. 15, n. 171, p. 40-50, dez. 2020b.

_____. Arrabalde: parte 3 – A fronteira é um país estrangeiro. *Piauí*, v. 15, n. 172, p. 40-50, jan. 2021.

SANTOS, José Luiz dos. *O que é cultura*. Coleção primeiros passos. 14 ed. São Paulo: Brasiliense, 1996.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2013.

_____. *A natureza do espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SAYÃO, Lea. *Meu pai, Bernardo Sayão*. 4 ed. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal. 1984.

SERFHAU. *Relatório preliminar de desenvolvimento integrado do município de Ceres-GO*. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e Grupo de Trabalho do Projeto Rondon. Brasília, 1970.

SIQUEIRA, Jalles Machado de. *Solução do maior problema econômico-social do hinterland brasileiro: recuperação das bacias do Tocantins e do Araguaia, dentro do Plano da Valorização da Amazônia. Ligação Anápolis-Belém*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947.

_____. *Ligação Anápolis-Belém: sua influência na recuperação da Amazônia, sua função condutora da nossa Marcha para Oeste, solução automática e humana do problema do índio*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948a.

_____. *Reintegração do Brasil na exata rota do seu destino: discurso proferido na Câmara dos Deputados, em abono do projeto n.776 – 48, no dia 21 de julho e publicado no Diário do Congresso, de 27 do mesmo mês*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948b.

_____. *Ligação Anápolis-Belém: esmagando intrigas e calúnias que a vinham ameaçando. Discursos proferidos na Câmara Federal em 28/12/50 e 9/1/51, publicados no Diário do Congresso em 29/12/50 e 20/1/51*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1951.

SILVA, Ana Lúcia da. *A revolução de 30 em Goiás*. Goiânia: Cãnone Editorial e Agepel, 2001.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 3 ed. São Paulo: Editora Contexto, 1998.

SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. *A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do centro-norte de Goiás*. Revista Eletrônica Geoaraguaia, v.3, n.2, agosto/dezembro de 2013, p. 246-262.

TAVARES, Jeferson. *Planejamento regional no Estado de São Paulo: polos, eixos e a região dos vetores produtivos*. São Paulo: Annablume, 2018.

_____. *Infraestrutura na construção do território nacional, décadas de 1930 a 1970: arquitetura, urbanismo e as redes*. *Oculum Ensaio: revista de arquitetura e urbanismo*, v.17, n.1, maio de 2020, p. 1-19.

TREVISAN, Ricardo. *Cidades Novas*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina Vergolino. *A rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Tradução de António José da Silva

Moreira e Pedro Elói Duarte. Lisboa: Edições 70, 2008.

VILLAÇA, Flávio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169–243.

POLAROID LAND CAMERA



ANEXOS

SUMÁRIO DOS ANEXOS

ANEXO I

ACERVO FUNDAÇÃO COIMBRA BUENO 126

ANEXO II

ACERVO ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL 128

ANEXO III

ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL 130

ANEXO IV

ACERVO ARQUIVO NACIONAL (DF) 132

ANEXO V

ACERVO PESSOAL 134

ANEXO VI

IMAGENS DE SATÉLITE (GOOGLE EARTH) 140

ANEXO I

ACERVO FUNDAÇÃO COIMBRA BUENO

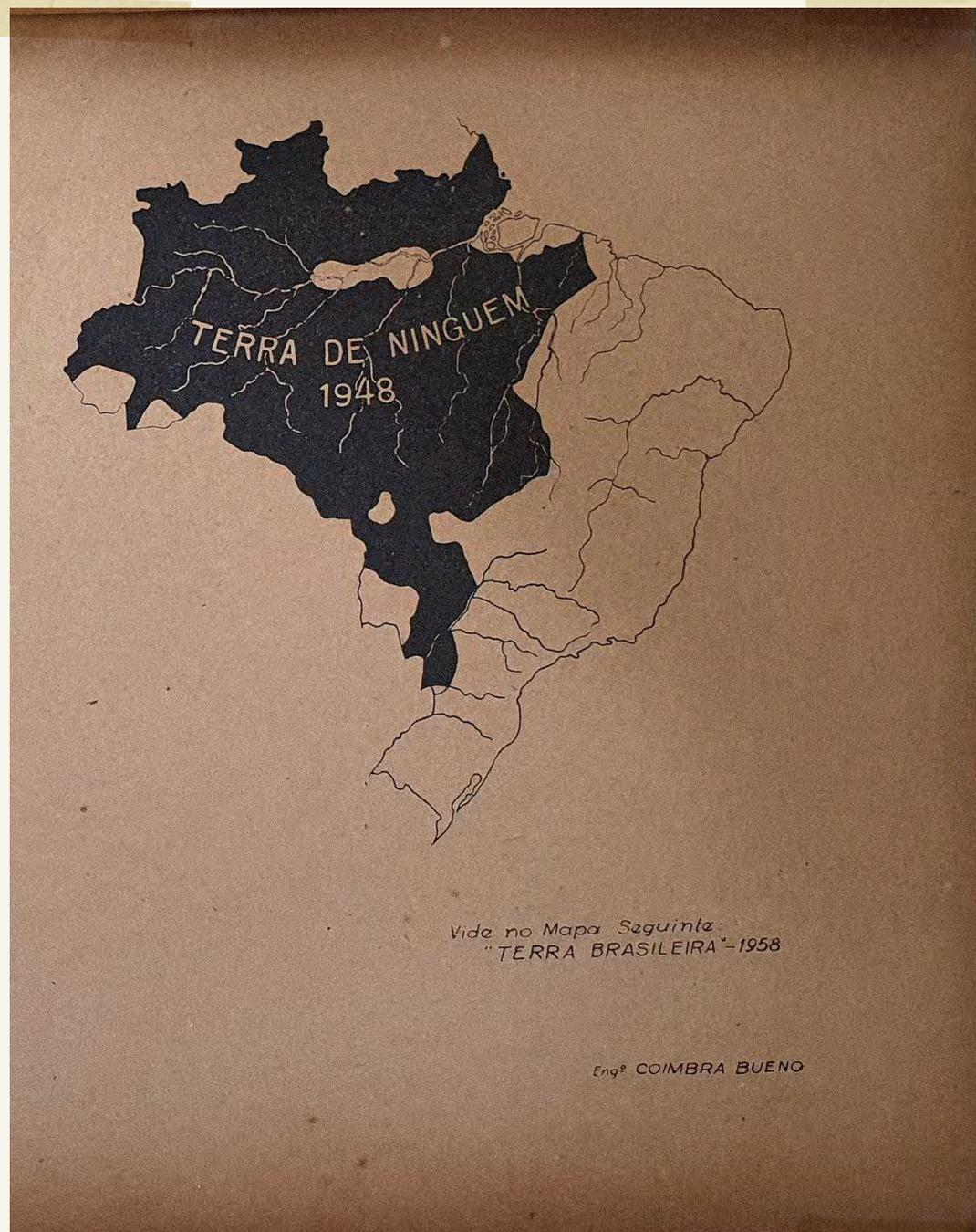


Figura 18: Mapa da "Terra de Ninguém (1948)".
Fonte: Acervo Coimbra Bueno localizado na Universidade de Brasília.

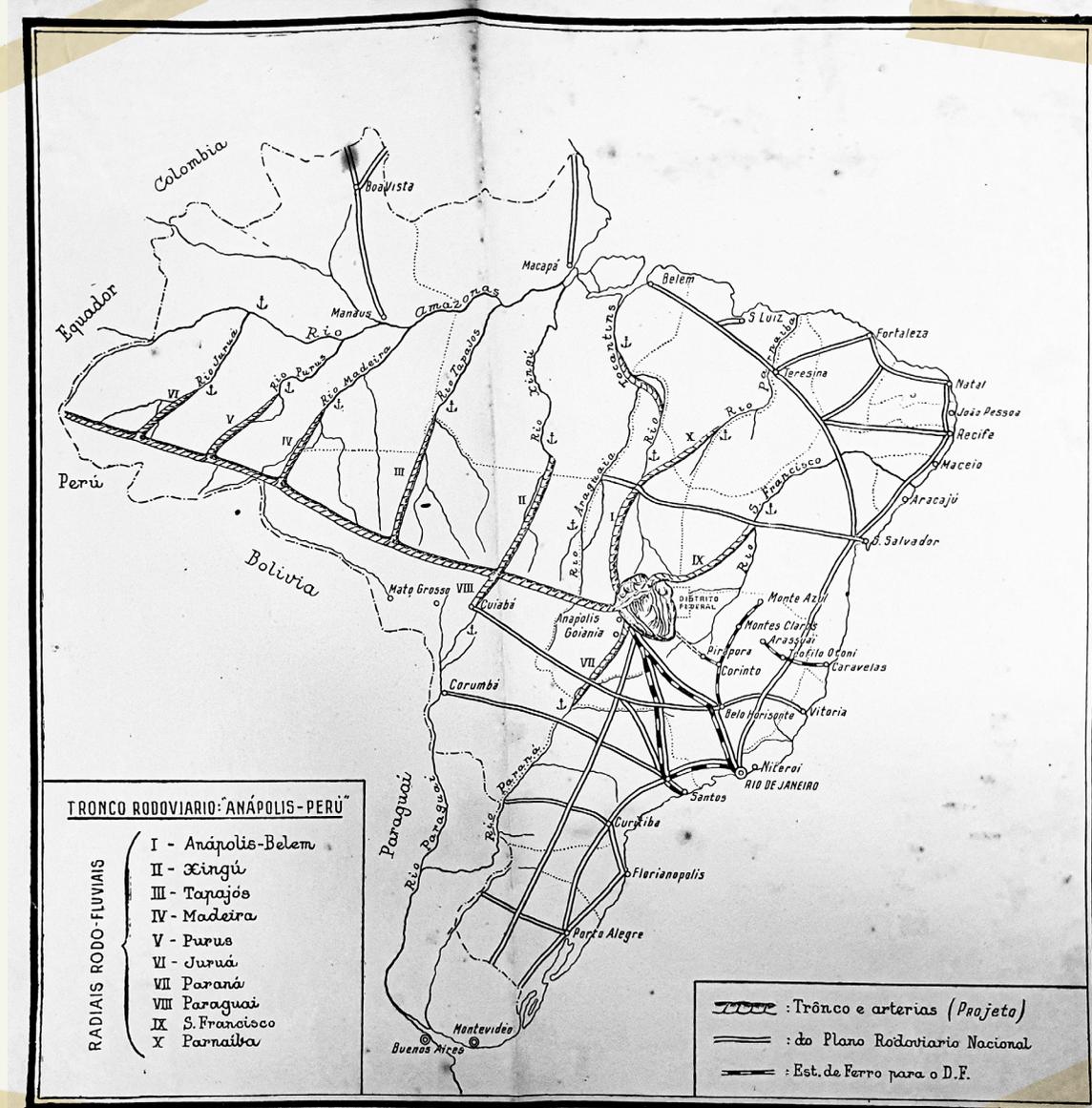


Figura 19: Mapa tronco rodoviário Anápolis-Peru.
Fonte: Acervo Coimbra Bueno localizado na Universidade de Brasília.

ANEXO II

ACERVO ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL

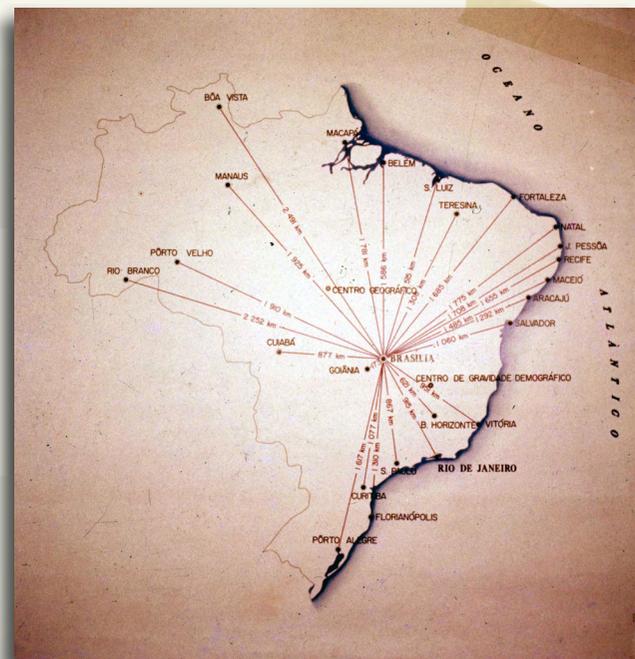


Figura 20: Mapa com as distâncias de Brasília em relação às capitais de cada estado.
Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal, subpasta NOVACAP, código da imagem: NOV-D-4-4-D-5' (2193).



Figura 21: Bernardo Sayão embarcando rumo à cidade de Açailândia.
Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal, subpasta NOVACAP, código da imagem: NOV-D-4-4-C-2 (2264).



Figura 22: Carga/descarga de subsídios em acampamento (não identificado) durante abertura da rodovia Belém-Brasília.
Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal, subpasta NOVACAP, código da imagem: NOV-D-4-4-B-17' (937).



Figura 23: Caravana de integração.
Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal, subpasta NOVACAP, código da imagem: NOV-D-4-4-C-4' (1818).

ANEXO III

ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL

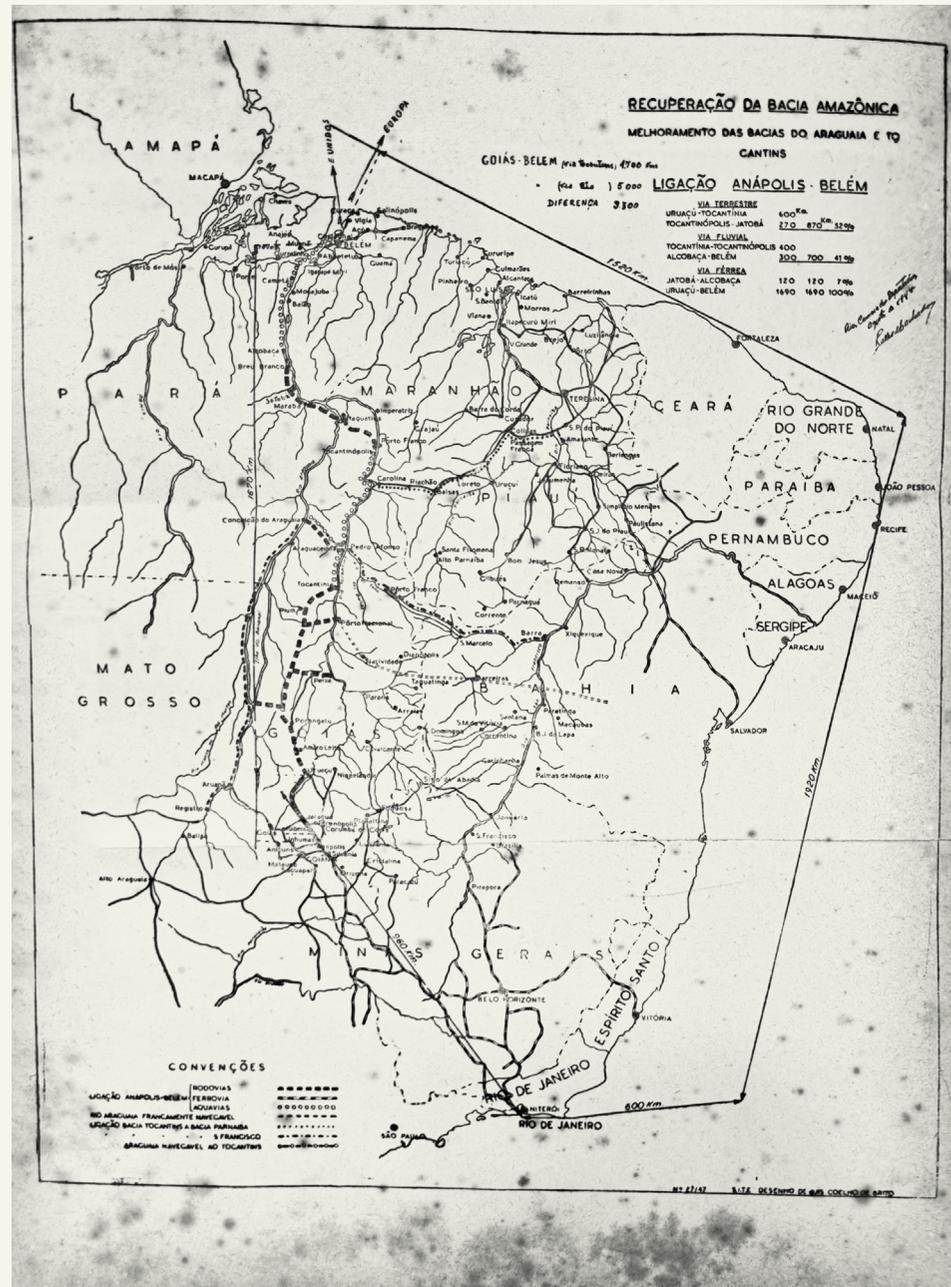


Figura 24: Mapa Recuperação da Bacia Amazônica, Ligação Anápolis-Belém. Fonte: SIQUEIRA, 1947.

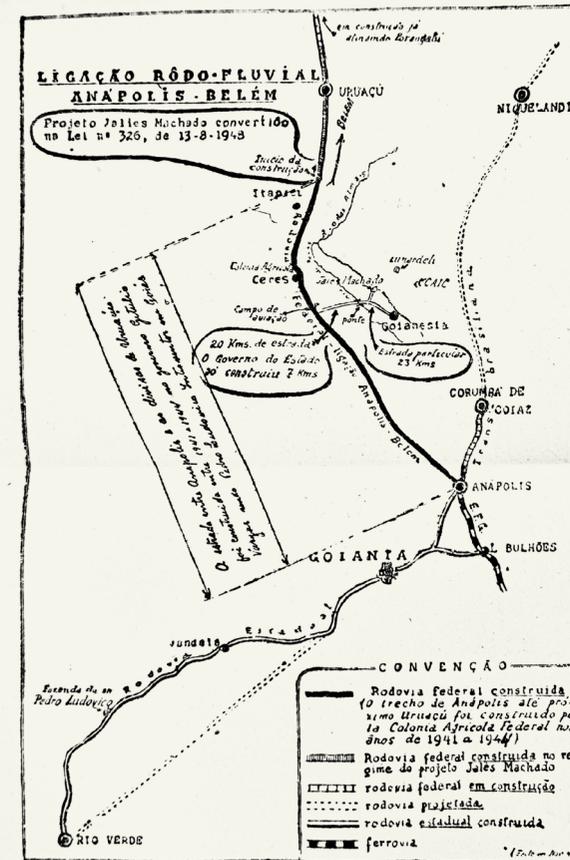


Figura 25: Ligação rodo-fluvial Anápolis-Belém. Fonte: SIQUEIRA, 1951.

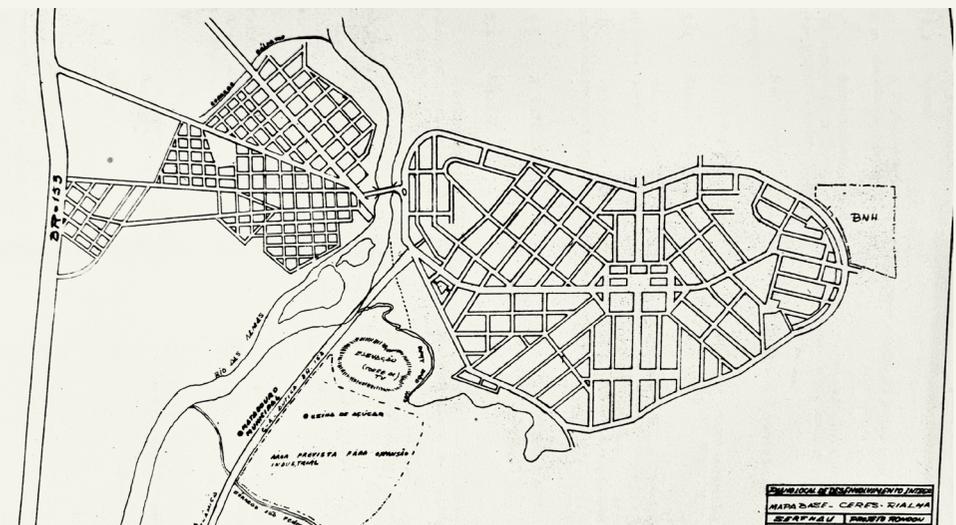


Figura 26: Plano local de desenvolvimento integral, mapa base Rialma-Ceres. Fonte: Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e Grupo de Trabalho do Projeto Rondon, 1970.

ANEXO IV

ACERVO ARQUIVO NACIONAL (DF)



Figura 27: Juscelino Kubitschek dirigindo um dos maquinários na abertura da rodovia Belém-Brasília.

Fonte: Arquivo Nacional (DF), acervo digital, código da imagem: br_rjanrio_ph_0_fot_05686_017.



Figura 28: Limite entre o estado de Goiás e o Distrito Federal com sinalização da direção para Belém, Anápolis e Goiânia. Fotografia utilizada na composição da capa deste trabalho.

Fonte: Arquivo Nacional (DF), acervo digital, código da imagem: BR_RJANRIO_EH_0_FOT_EVE_10804_d0013de0048.



Figura 29: Limite entre o estado de Goiás e o Distrito Federal com sinalização da direção para Belém, Anápolis e Goiânia. Fotografia utilizada na contracapa deste trabalho.

Fonte: Arquivo Nacional (DF), acervo digital, código da imagem: BR_RJANRIO_EH_0_FOT_EVE_10804_d0009de0048.



Figura 30: Rodovias do Programa de Integração Nacional, projeto de levantamento de recursos naturais.

Fonte: Arquivo Nacional (DF), acervo digital, código da imagem: BR_RJANRIO_EH_0_FOT_EVE_10804_d0004de0048.

ANEXO V

ACERVO PESSOAL

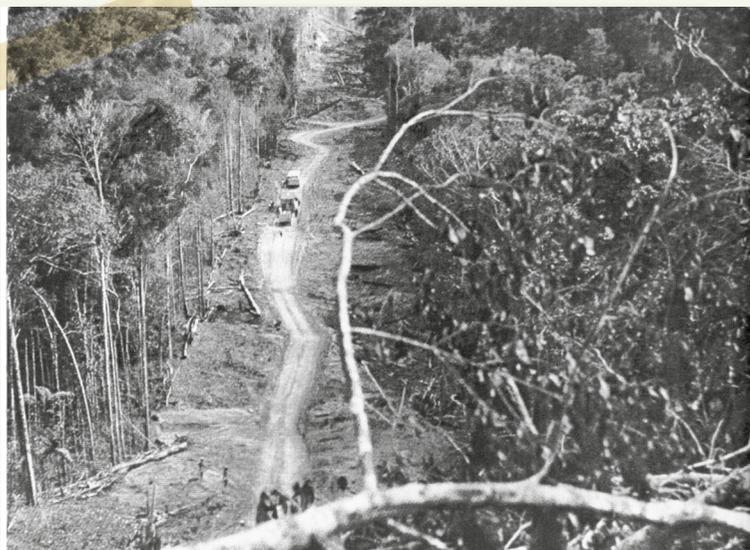


Figura 31: Vista aérea de trecho da rodovia Belém-Brasília. Fotografia histórica: Infoglobo.
Fonte: MAZURAS, 2013, p.20



Figura 32: A Belém-Brasília rasga o cerrado brasileiro. Fotografia histórica: Infoglobo.
Fonte: MAZURAS, 2013, p.18

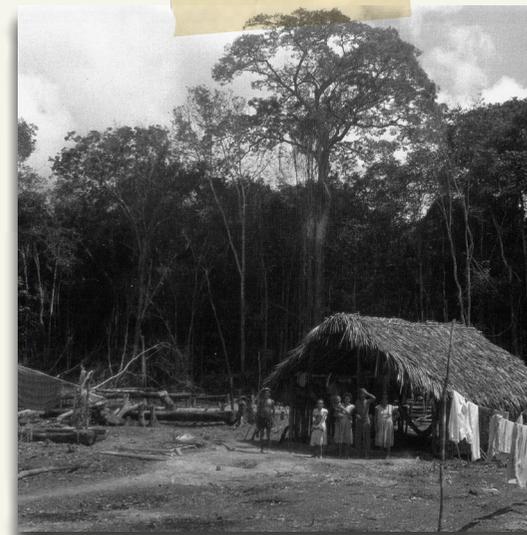


Figura 33: Choupana na beira da rodovia. Fotografia histórica: Infoglobo.
Fonte: MAZURAS, 2013, p.15



Figura 34: A mata fechada foi aberta à mão pelos trabalhadores; as máquinas só chegaram para terraplanagem. Fotografia histórica: Infoglobo.
Fonte: MAZURAS, 2013, p.14

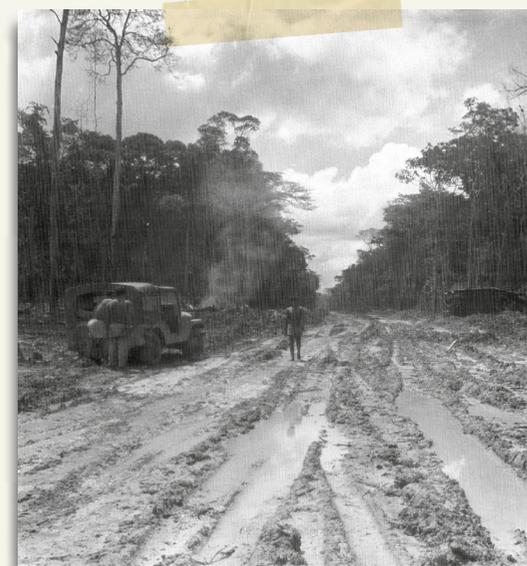


Figura 35: Abertura da rodovia, trecho em Porangatu (GO). Atenção para o barro puro: o asfalto só chegaria nos anos 1970. Fotografia histórica: Infoglobo.
Fonte: MAZURAS, 2013, p.10

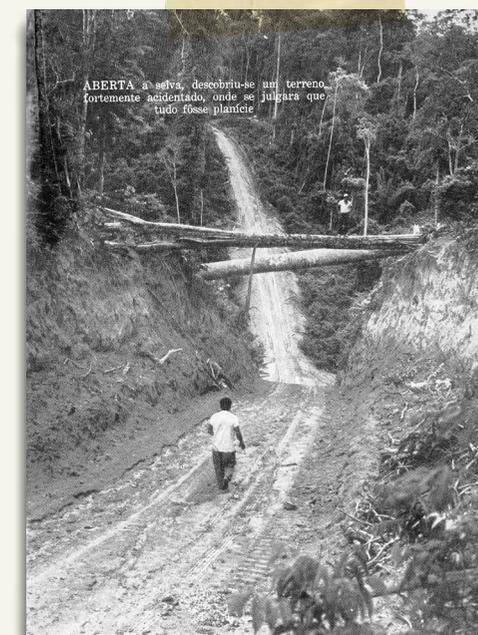


Figura 36: Fotografia de trecho da rodovia com escrita revelando surpresa diante da topografia.
Fonte: PIERRE, 1960, (Cadernos Belém-Brasília, v.4), p.39

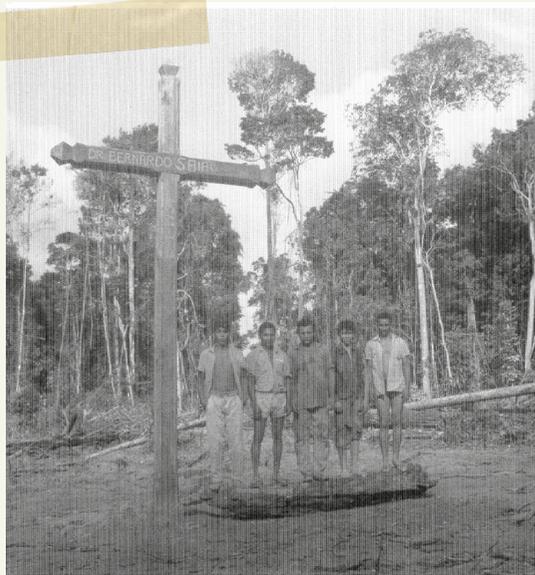


Figura 37: Trabalhadores erguem cruz no local onde morreu o engenheiro Bernardo Sayão. Fotografia histórica: Infoglobo.
Fonte: MAZURAS, 2013, p.13



Figura 38: Vista aérea de trecho da rodovia Belém-Brasília.
Fonte: PIERRE, 1960, (Cadernos Belém-Brasília, v.4), p.15



Figura 39: Operários cortam toras de madeira para as obras da rodovia Belém-Brasília.
Fonte: Memorial da Democracia.

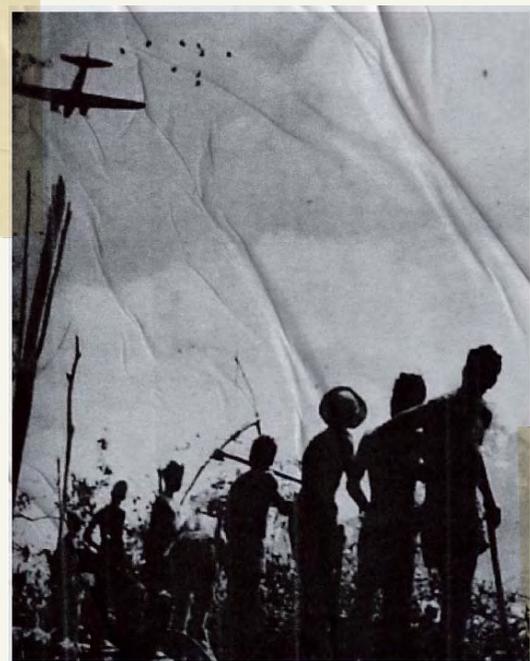


Figura 40: Abastecimento aéreo dos trabalhadores na Belém-Brasília. Fotografia não identificado.
Fonte: ANDRADE, 2018, p.15.

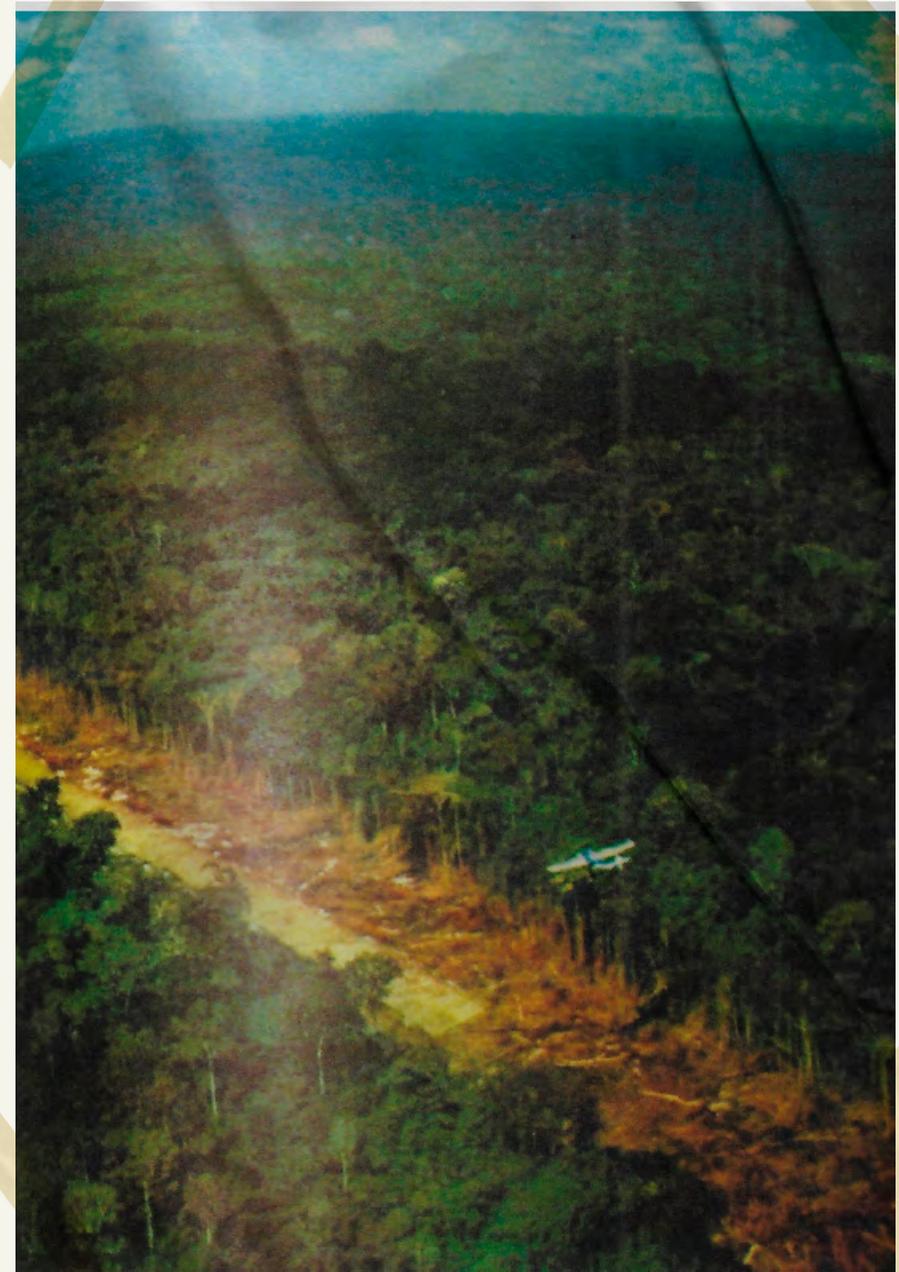


Figura 41: Campo de pouso improvisado no meio da mata. Fotógrafo não identificado
Fonte: ANDRADE, 2018, p.16.

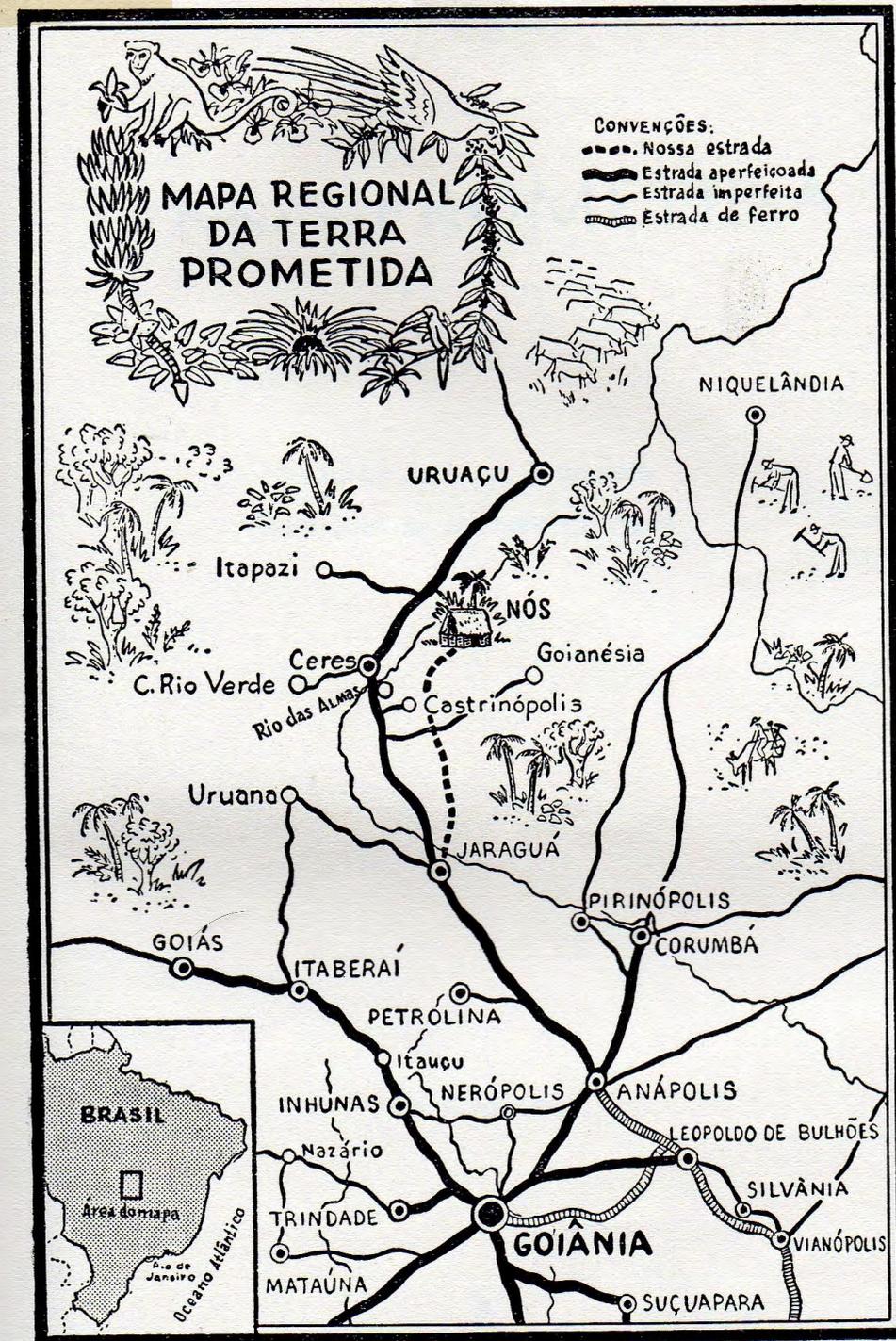


Figura 42: Mapa regional da Terra Prometida descrito no livro de Lowell, demarcando o local de sua morada no Vale do São Patrício.
Fonte: LOWELL, [s.d].

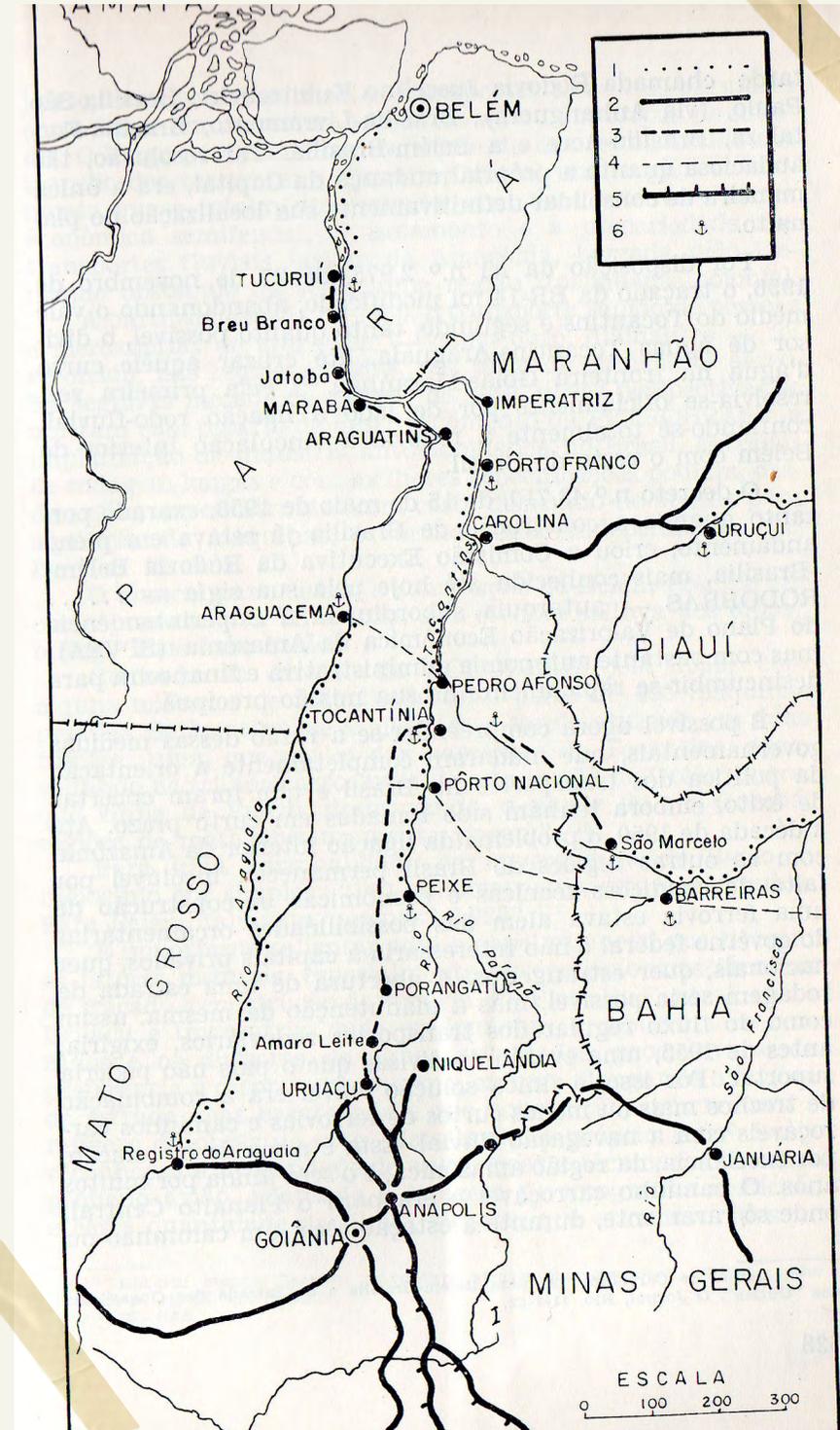


Figura 43: Mapa que previa a organização de um sistema de ligação rodo-fluvial de Anápolis a Belém.
Fonte: VALVERDE; DIAS, 1967, p.327

ANEXO VI

IMAGENS DE SATÉLITE (GOOGLE EARTH)



Figura 44: Imagem aérea dos municípios de Ceres (à esquerda) e Rialma (à direita).
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 45: Imagem aérea do município de Barro Alto.
Fonte: Google Earth, 2023.

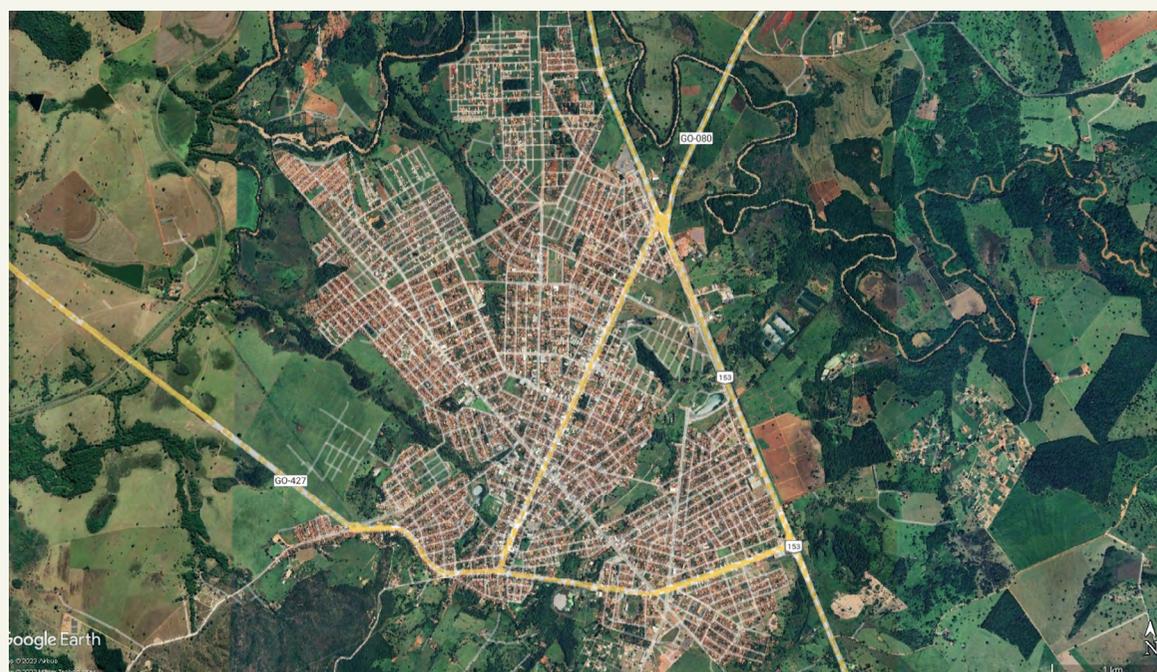


Figura 46: Imagem aérea do município de Jaraguá.
Fonte: Google Earth, 2023.

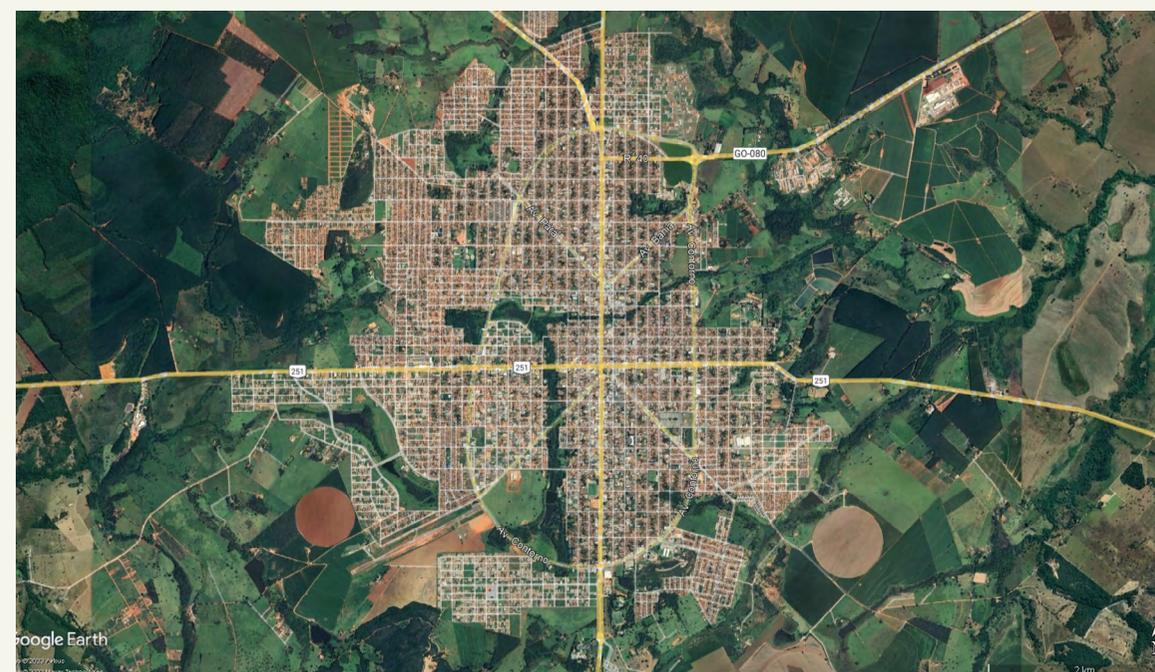


Figura 47: Imagem aérea do município de Goianésia.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 48: Imagem aérea do município de Carmo do Rio Verde.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 49: Imagem aérea do município de Guaraitá.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 50: Imagem aérea do município de Guarinos.
Fonte: Google Earth, 2023.

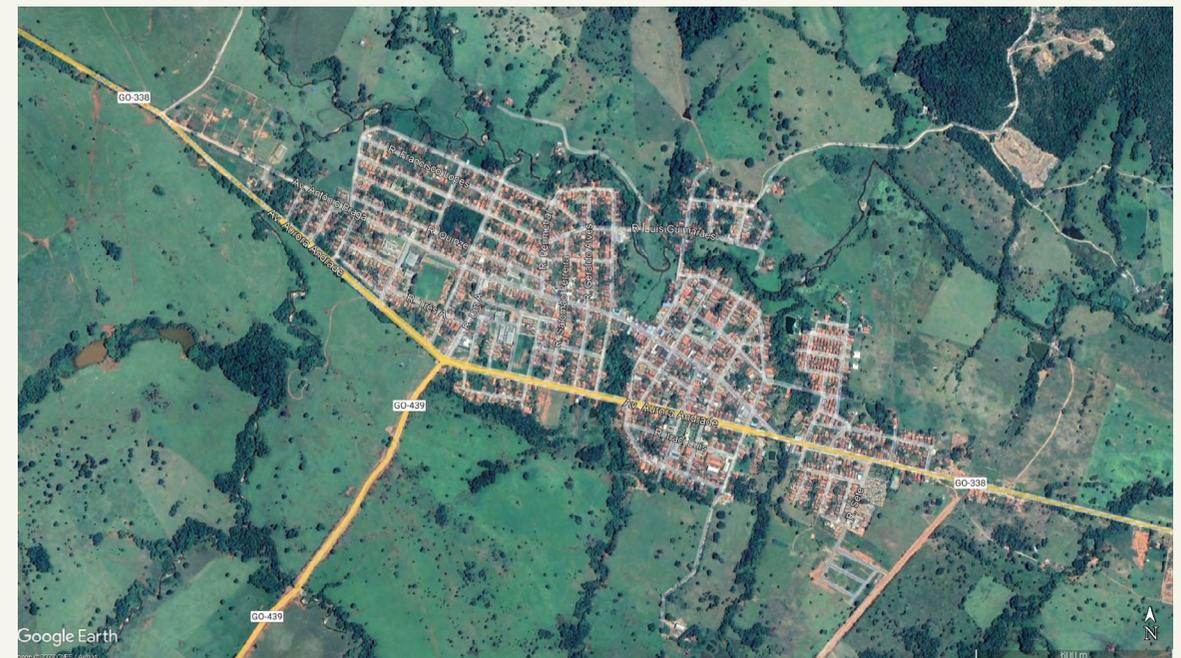


Figura 51: Imagem aérea do município de Hidrolina.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 52: Imagem aérea do município de Ipiranga de Goiás.
Fonte: Google Earth, 2023.

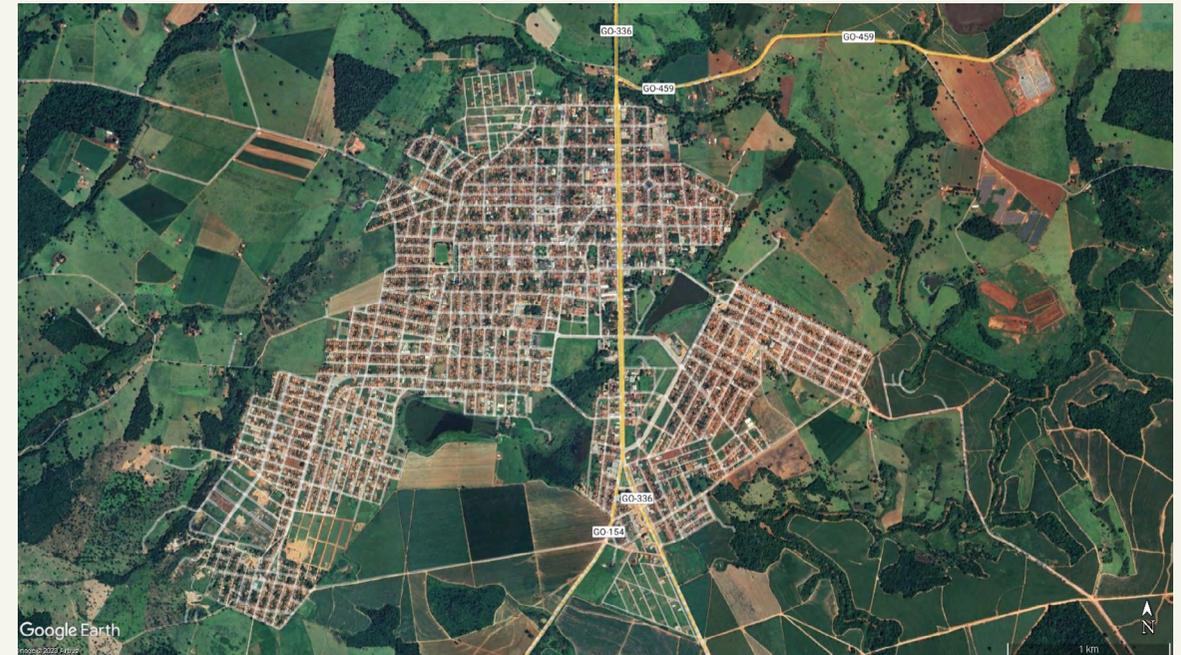


Figura 53: Imagem aérea do município de Itapaci.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 54: Imagem aérea do município de Itapuranga.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 55: Imagem aérea do município de Jesópolis.
Fonte: Google Earth, 2023.

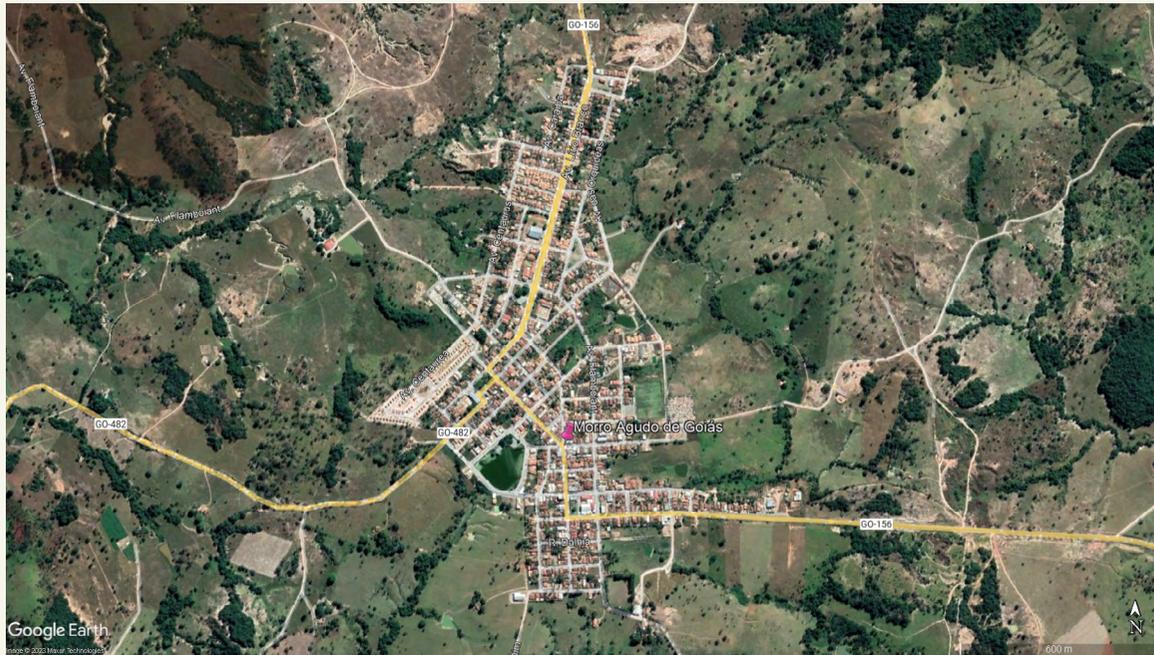


Figura 56: Imagem aérea do município de Morro Agudo de Goiás.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 57: Imagem aérea do município de Nova América.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 58: Imagem aérea do município de Nova Glória.
Fonte: Google Earth, 2023.

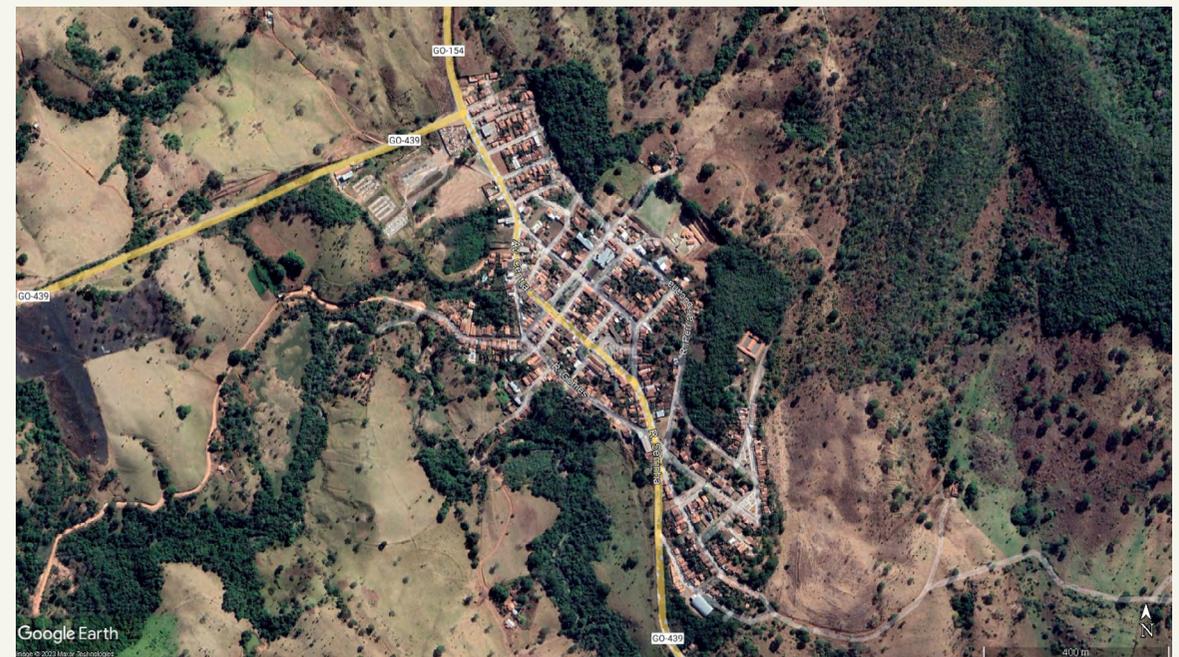


Figura 59: Imagem aérea do município de Pilar de Goiás.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 60: Imagem aérea do município de Rianópolis.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 61: Imagem aérea do município de Rubiataba.
Fonte: Google Earth, 2023.

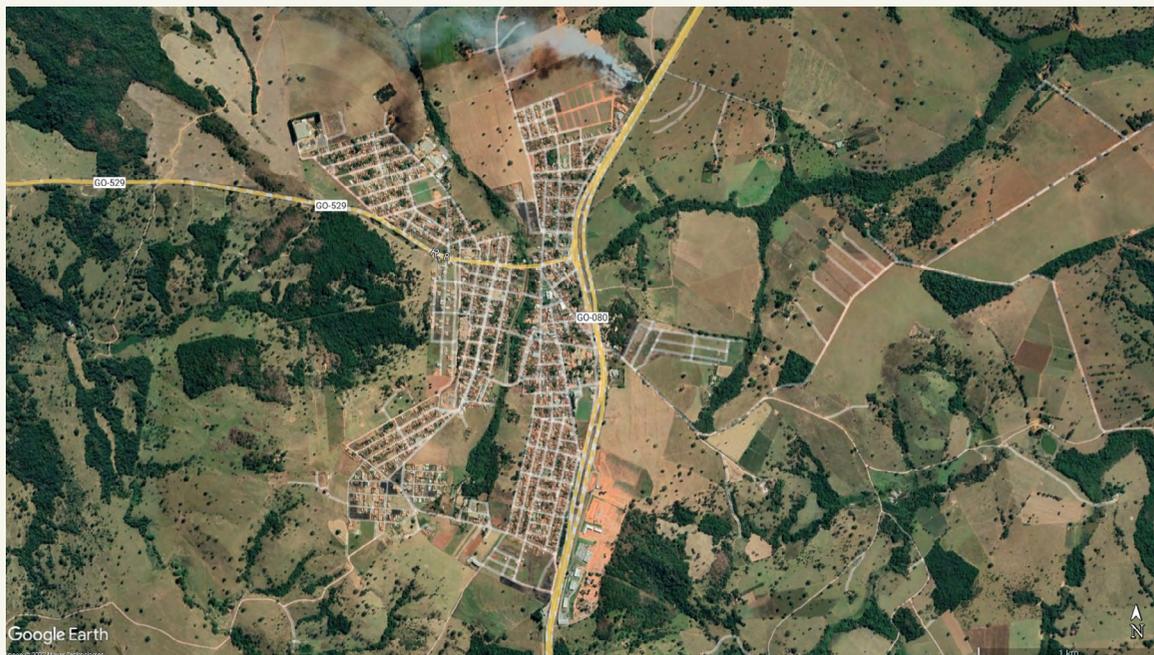


Figura 62: Imagem aérea do município de São Francisco de Goiás.
Fonte: Google Earth, 2023.

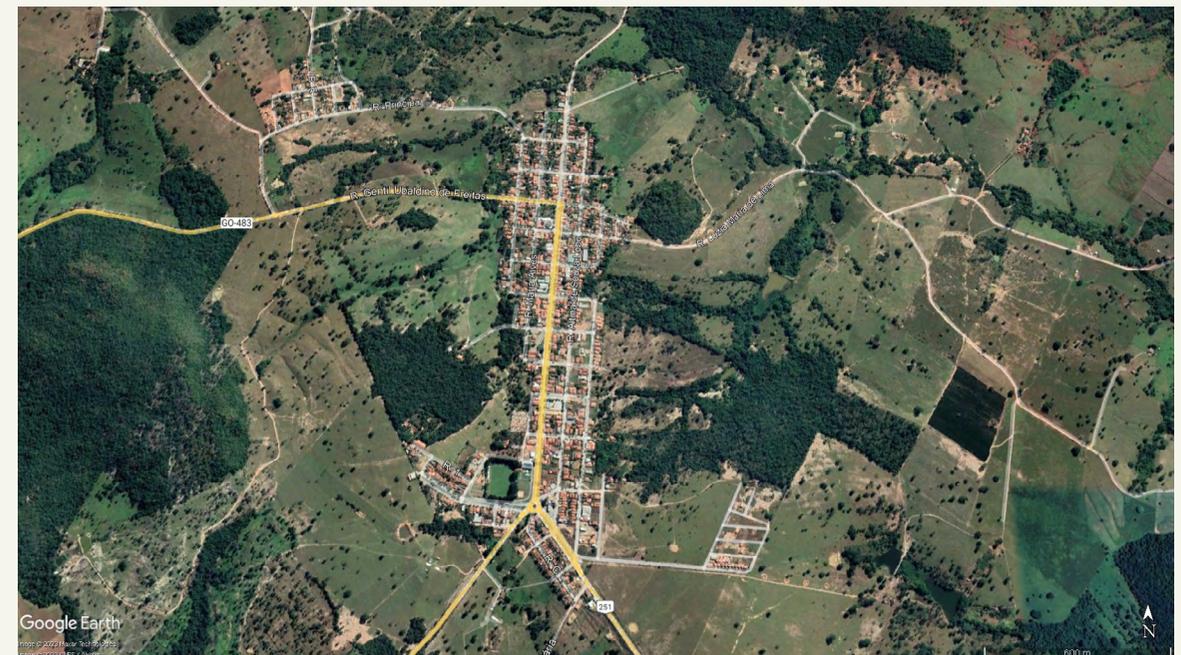


Figura 63: Imagem aérea do município de Santa Isabel.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 64: Imagem aérea do município de Santa Rita do Novo Destino.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 65: Imagem aérea do município de São Luiz do Norte.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 66: Imagem aérea do município de São Patrício.
Fonte: Google Earth, 2023.



Figura 67: Imagem aérea do município de Uruana.
Fonte: Google Earth, 2023.

 **Universidade de Brasília**

 faunb

 | Programa de Pós-Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de Brasília

BRASÍLIA-DF
MARÇO DE 2023

