

GEOGRAFIA HISTÓRICA DE ITAPACI (GO): as origens da cidade e suas primeiras décadas de formação

Anderson Ferreira Aquino¹

Pós-graduando do Programa de Pós-graduação em Geografia (Mestrado Acadêmico),
Universidade Federal de Goiás – Regional Catalão

ferreiraaquino@hotmail.com.br

Dra. Magda Valéria da Silva²

Professora da Unidade Acadêmica Especial Instituto de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Goiás – Regional Catalão

magdaufgcatalao@yahoo.com.br

RESUMO: O artigo apresenta uma reflexão sobre a Geografia Histórica e a contribuição que as análises nesse campo podem dar no âmbito dos estudos urbanos. Posteriormente analisa-se a geografia da cidade de Itapaci (GO) em suas origens e primeiras décadas de formação histórica, utilizando-se múltiplas fontes como artigos, textos institucionais, mapas e fotografias. Demonstra-se a riqueza elucidativa dos diferentes documentos analisados para compreensão do processo de formação da cidade de Itapaci, e espera-se a partir de um melhor entendimento das origens da cidade e de seu passado, contribuir para bem compreender a cidade do presente, em sua dinâmica e funções urbanas e regionais.

Palavras-chave: Geografia Histórica, Cidade, Itapaci.

GT – 8: Geografia Histórica Urbana

¹ Bolsista do Programa de Demanda Social da CAPES.

² “Beneficiária de auxílio financeiro da CAPES – Brasil” via Programa: Bolsas Concedidas no Âmbito do Acordo CAPES/FAPEG 2017-2019.

1 INTRODUÇÃO

Aborda-se no presente artigo, a origem e a formação geográfica e histórica nas primeiras décadas da cidade de Itapaci (GO). Objetiva-se analisar a partir da Geografia Histórica Urbana, a formação dessa cidade e como era sua dinâmica em seus primórdios, visando contribuir para estudos posteriores acerca do dinamismo atual das funções urbanas e regionais da cidade.

Para alcançar o objetivo de analisar a geografia histórica da cidade de Itapaci, realizou-se um levantamento e revisão bibliográfica de artigos, teses e livros que tratam sobre a temática em questão. Autores como Moraes (2000), Santos (2008a, 2008b) e Carneiro (2018) são utilizados para subsidiar uma reflexão acerca da Geografia Histórica. Para analisar o caso específico da cidade de Itapaci, esforça-se na tentativa de reconstruir partes da geografia da cidade em suas origens e nas primeiras décadas de sua formação, utilizando-se para tanto autores como Carmin (1955, 1960), IBGE (2010, 2018), Silva (2014) e Aquino (2016).

O trabalho é parte preliminar de uma pesquisa de pós-graduação, financiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), sobre o dinamismo contemporâneo e as funções urbanas e regionais da cidade de Itapaci, enquanto pequena cidade localizada no centro-norte do estado de Goiás. O interesse pessoal por temáticas e estudos históricos é antigo por parte do pesquisador, fato reforçado durante os anos finais da Graduação em Geografia (Bacharelado), ao cursar duas disciplinas de núcleo livre na Unidade Acadêmica Especial Instituto de História e Ciências Sociais, da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão (História das Revoluções Burguesas e Ascensão do Capitalismo Ocidental, e História de Portugal Medieval).

2 A GEOGRAFIA HISTÓRICA E A CIDADE

As relações entre História e Geografia são antigas e datam de tempos anteriores a própria sistematização destas enquanto disciplinas científicas, mas no geral, não são tão comuns os estudos que articulem ambos os campos em sintonia primorosa. Parte desta dificuldade é fruto do processo de divisão e individualização da ciência. Immanuel Kant já discorria no início do século XIX que a História deveria se ocupar da descrição dos acontecimentos que ocorreram ao longo do tempo, enquanto a Geografia deveria privilegiar a análise de tais acontecimentos efetivados na dimensão do espaço (CARNEIRO, 2018). Tal raciocínio vigorou por séculos no âmbito da ciência, e teve

como consequência um considerável atraso na consolidação teórica e metodológica das disciplinas.

Moraes (2000) traz importantes contribuições sobre a relação e articulação entre as duas disciplinas. O autor reitera que tanto a geografia material objetivada no espaço terrestre, quanto o discurso geográfico, são produtos da história. Essa colocação de ambos como elementos do *fluir* histórico é importante e serve como verdadeiro contraponto às contemporâneas proposições de um materialismo geográfico anti-historicista, aventadas por alguns pesquisadores pós-modernos que não deixam de reforçar a dualidade proposta por Kant ainda no começo do século XIX.

A diferenciação exposta por Moraes (2000), da geografia material enquanto realidade fáctico-material de disposição e arranjo espacial dos objetos, e do discurso geográfico enquanto conjunto de representações formuladas pelas sociedades acerca dessa realidade, permite se pensar a existência da geografia, material e discursiva, em todos os períodos históricos e sociedades, inserida na cultura e na história de cada grupo social, abrindo-se um amplo horizonte para os estudos no âmbito da Geografia Histórica.

Em recente trabalho sobre as questões teóricas e metodológicas da Geografia Histórica, Carneiro (2018) expõe como – através da combinação do espaço com o tempo – esse campo de investigação situado na fronteira disciplinar da Geografia e da História possibilita investigar

[...] o desenvolvimento e as mudanças do ambiente geográfico no passado, as causas dessas modificações, suas consequências e as regularidades correspondentes. Ela renova os laços antigos entre história e geografia, seja para benefício mútuo ou ainda para promover uma reassimilação revigorante na geografia e na história como um todo. Neste sentido, pode ser o começo para o alargamento dos horizontes geográficos dos historiadores e o aprofundamento da compreensão histórica dos geógrafos. (CARNEIRO, 2018, p. 8).

O autor ainda ressalta o crescente número de estudos de Geografia Histórica nas últimas duas décadas, envolvendo historiadores e principalmente geógrafos, todavia, não deixa de pontuar que tais trabalhos permanecem em sua grande maioria restritos a estudos de caso, permanecendo uma verdadeira carência de reflexão dos aspectos teórico-metodológicos desse campo de estudo, com escassas referências bibliográficas – cuja produção é predominantemente anglo-saxônica. Isso não só corrobora para a ampliação dos tradicionais problemas da Geografia Histórica, bem como amplia as características excessivamente descritivas e reduz o caráter explicativo de tais pesquisas (CARNEIRO, 2018).

Denota-se a partir daí, que o pesquisador em Geografia Histórica não pode se contentar apenas com a descrição cronológica ou mesmo com evolução temporal de determinado fenômeno,

lançando mão unicamente de uma análise retrospectiva (CARNEIRO, 2018). É preciso ir além e manter viva a preocupação com a complexidade e o funcionamento da dinâmica geográfica dos lugares, das paisagens e das regiões do passado em suas ligações internas e externas, e buscar refletir ainda como as práticas empreendidas em tais pesquisas contribuem para compreensão das dinâmicas espaciais atuais e reforçam o campo investigativo da Geografia Histórica, bem como da Geografia e da História.

Tal preocupação da articulação entre o presente, o passado e a totalidade nos estudos geográficos também é expressa por Milton Santos (2008a), ao dizer que

A geografia deve preocupar-se com as relações presididas pela história corrente. O geógrafo torna-se um empiricista e está condenado a errar em suas análises se considera somente o lugar, como se ele tudo explicasse por si mesmo, e não a história das relações, dos objetos sobre os quais se dão as ações humanas, já que objetos e relações mantêm ligações dialéticas, onde o objeto acolhe as relações sociais, e estas impactam os objetos. [...] É só através dessa relação que não nos enganamos diante das coisas que têm a mesma aparência. Cada pessoa, cada objeto, cada relação é um produto histórico. (SANTOS, 2008a, p. 63-64).

Desta forma, coloca-se como preocupação pertinente nas pesquisas geográficas em geral, e no trabalho do geógrafo histórico em particular, o estudo das mudanças no tempo e no espaço, das relações históricas entre os objetos geográficos e a sociedade, bem como das ligações entre o local e o global, com o objetivo de compreender tanto as forças de transformação quanto as forças de resistência que se embatem no tempo e no espaço, no passado e no presente.

Entretanto, como elencado por Carneiro (2018), a análise geográfica do passado não é tarefa fácil por vários motivos, entre os quais, não haver a possibilidade de observação direta do fenômeno que se deseja estudar. Dessa maneira, a pesquisa em Geografia Histórica basicamente tem por base os rastros deixados pelo passado, sejam eles documentos, atas, fotografias, diários, manuscritos – geralmente encontrados em arquivos –, material jornalístico, artigos científicos de épocas passadas, mapas antigos e por fim, mas não menos importante, nos vestígios do passado presentes na paisagem atual.

Tais estruturas provindas do passado se revestem, conforme Santos (2008b), sob a forma de relíquias históricas no seio dos fatores de inércia, que se colocam como elemento de contradição entre o dinamismo atual e as estruturas antigas que resistem nos lugares. Para Carneiro (2018), tais vestígios antigos se inserem na paisagem atual sob a forma de resíduos.

Quanto a análise de determinados documentos históricos, necessário se faz que o pesquisador esteja atento ao discurso geográfico, histórico, político, social e ideológico, ou seja,

analisar não apenas as características do documento em si, mas sob que contexto e por quem foi escrito ou produzido, quais ideias e objetivos – sejam pessoais ou institucionais – o permeiam (CARNEIRO, 2018).

Não se pode esquecer que os discursos geográficos variam profundamente a partir do lugar, da sociedade e da época em que foram gerados. A construção de tais discursos se insere “[...] dentro de mentalidades vigentes, isto é, de formas de pensar historicamente determinadas, com epistemés próprias que conformam não apenas os paradigmas da reflexão, mas a própria sensibilidade humana” (MORAES, 2000, p. 2).

Expor tais questões ajuda não incorrer no erro de se tomar evidências do passado geográfico dos lugares como verdade absoluta, ou imaginar que se pode recriar a totalidade daquilo que já aconteceu na paisagem, de descreve-la da forma que ela realmente foi, o que demonstra não apenas incoerência científica como também ingenuidade do pesquisador. Carneiro (2018) ressalta que a própria interpretação geográfica e histórica dos lugares é uma reconstrução contemporânea, ou seja, carregada de condicionantes históricos, sociais e político-ideológicos.

Uma das áreas que mais tem merecido destaque bem como contribuído nos estudos de Geografia Histórica é, sem dúvida, a Geografia Urbana. Decerto pelas colaborações da História, como também da Estatística, serem imprescindíveis à Geografia Urbana, como elencado por Santos (2008b) em seu estudo sobre o centro da cidade de Salvador (BA), apresentado à Universidade de Strasbourg (França) como tese de doutorado, defendida em 1958.

Ao mesmo tempo clássica e atual, a obra de Santos (2008b) coloca em destaque a ideia de dinamismo como um fator ativo no espaço urbano. Essa ideia de dinamismo é “[...] inseparável das preocupações de um estudo geográfico, representada essencialmente pelas formas presentes de vida, isto é, pelas funções regionais e urbanas [...]” (SANTOS, 2008b, p. 28). Como um dos fatores passivos, o autor destaca as estruturas antigas, que também correspondem as forças de inércia, representadas pela resistência que tais estruturas oferecem em maior ou menor grau de intensidade, cujo resultado é de uma paisagem nova, adaptada ou transformada a partir da luta entre o dinamismo atual e as estruturas antigas.

Na busca por compreender as raízes da dinâmica contemporânea da cidade de Itapaci, localizada no centro-norte do estado de Goiás, segue-se uma análise no campo da Geografia Histórica, objetivando-se expor uma contextualização das primeiras décadas que se seguiram após se originar enquanto povoado, distrito e sede municipal (cidade), em meio as densas matas de cerrado, do então chamado Mato Grosso de Goiás.

3 AS ORIGENS E AS PRIMEIRAS DÉCADAS DA CIDADE DE ITAPACI

O município de Itapaci localiza-se na Microrregião de Ceres³, na porção centro-norte do estado de Goiás. Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018), a área territorial municipal é de 956,125 km², e a população total estimada para o ano de 2018 é de 22.533 habitantes. No último Censo Demográfico, realizado no ano de 2010, a população recenseada no município foi de 18.458 habitantes, com 16.675 residentes na área urbana e 1.783 residentes na área rural (IBGE, 2018).

Em relação à capital federal Brasília, a cidade de Itapaci está distante cerca de 320 km, interligada por várias rodovias pavimentadas federais e estaduais. A distância para a capital estadual Goiânia é de 223 km, através das rodovias pavimentadas GO-336, BR-153 e GO-080. Já para a cidade de Anápolis, distante a 185 km, a conexão é feita pela GO-336 e BR-153, também conhecida como Rodovia Belém-Brasília ou Transbrasiliana.

Apesar de inserida no rol das pequenas cidades, Itapaci possui um interessante dinamismo urbano e regional, se destacando como um centro da produção agroindustrial desde meados dos anos 1980, cuja principal produção é a de álcool derivado da cana-de-açúcar (AQUINO, 2016).

Quanto as origens do sítio urbano de Itapaci, o IBGE (2018) descreve que a área teria sido inicialmente ocupada no ano de 1924, quando se fixaram no interflúvio dos rios São Patrício e São Patricinho, José Ferreira Dutra e outras famílias pioneiras, tais como as famílias Lemos, Adorneles e Andrade. Todavia, apenas no ano de 1935, que Domiciano Rodrigues Peixoto teria doado cerca de 10 alqueires goianos (aproximadamente 48,4 hectares) à padroeira, Imaculado Coração de Maria, e um cruzeiro doado por Abdias Dias da Silva fora fincado no dia 2 de julho daquele ano. O povoado que começara a se formar em torno do cruzeiro erguido em plena mata recebeu como primeira denominação o topônimo de Água Fria, mesmo nome da fazenda de Domiciano Peixoto, doador da gleba de terras à padroeira (IBGE, 2018).

Um pouco diferente da narrativa do IBGE (2018) é a descrição das origens e a caracterização de Itapaci em seus quinze primeiros anos de existência após a emancipação política administrativa, publicada em dois artigos científicos do geógrafo norte-americano Robert Leighton

³ Os municípios que compõem a Microrregião de Ceres são: Barro Alto, Carmo do Rio Verde, Ceres, Goianésia, Guaraíta, Guarinos, Hidrolina, Ipiranga de Goiás, Itapaci, Itapuranga, Morro Agudo de Goiás, Nova América, Nova Glória, Pilar de Goiás, Rialma, Rianápolis, Rubiataba, Santa Isabel, Santa Rita do Novo Destino, São Luiz do Norte, São Patrício e Uruana.

Carmin. Carmin visitara Itapaci em dois momentos, no ano de 1948, quando descreve a cidade e analisa suas funções regionais (CARMIN, 1955), e posteriormente em julho de 1956, quando retorna à Itapaci como parte de seu estudo sobre a fronteira agrícola goiana. Um dos produtos dessa segunda passagem do pesquisador em Itapaci é seu segundo artigo sobre a cidade, também publicado na Revista *Transactions*, da Universidade de Illinois, em 1960 (CARMIN, 1960).

Conforme Silva (2014), Robert Carmin nasceu em Muncie, no estado norte-americano de Indiana, em 28 de novembro de 1918. Foi professor titular do *Michigan State College* entre os anos de 1942-1944 e 1947-1950, e cartógrafo do *U.S. Office of Strategic Service* (OSS, em português, Agência de Serviços Estratégicos dos EUA) em 1944 e 1945. A OSS operou entre 1942 e 1945, com objetivo de obter informações de interesse militar, político, econômico e estratégico. Após ser desativada em 1945, várias de suas antigas funções foram assumidas pela Agência Central de Inteligência (Central Intelligence Agency, CIA). Silva (2014) ressalta que a passagem de Carmin na OSS o influenciou posteriormente em sua carreira como geógrafo, principalmente em sua preocupação e dedicação especial pela cartografia.

Entre 1951 e 1962, Carmin lecionou na Universidade de Illinois, e posteriormente assumiu o cargo de professor de geografia e reitor do *College of Sciences and Humanities – Ball State University*, onde desenvolveu inúmeras pesquisas e publicou vários trabalhos sobre a América Latina (SILVA, 2014).

Em 1953, o geógrafo norte-americano publicou na Universidade de Chicago a Tese *Anápolis, Brazil: Regional Capital of an Agricultural Frontier*, na qual propôs analisar a urbanização brasileira selecionando Anápolis como estudo de caso. Seu estudo de campo em Anápolis e região se estendeu de junho de 1948 a março de 1949, momento em que o pesquisador visita e registra suas impressões sobre Anápolis, sobre a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), e sobre as cidades de Jaraguá e Itapaci, respectivamente ao sul e ao norte da CANG (SILVA, 2014).

Para compreender como Anápolis atualmente funciona como uma cidade e obter uma estimativa de suas possibilidades futuras, temos que compreender a sua relação com a área rural e com cidades como Jaraguá e Itapaci. Para atingir esse entendimento é preciso conhecer as condições que levaram à expansão agrícola em Goiás. Além disso, o conhecimento das condições que têm incentivado uma concentração de pessoas em certas partes do estado deve indicar a direção de futuros assentamentos agrícolas e nos dar uma base parcial para determinar o futuro crescimento, estagnação ou declínio de Anápolis. (CARMIN, 1953, p. 112 apud SILVA, 2014, p. 113, tradução SILVA, 2014).

Na avaliação de Carmin, tais cidades tinham importância fundamental no contexto regional, pois se inseriam nas áreas de expansão agrícola, das quais a manutenção do notável crescimento econômico de Anápolis dependia fundamentalmente (SILVA, 2014). Buscando entender a então contemporânea dinâmica da cidade de Anápolis, e também traçar possíveis estimativas quanto ao futuro da região, Robert Carmin visita algumas cidades inseridas na área que ele denominou de Área de Comércio Primário de Anápolis (SILVA, 2014), momento em que ele visita a cidade de Itapaci pela primeira vez.

Em seu primeiro artigo publicado sobre Itapaci, Carmin (1955) a define, já no título de seu artigo, como *A frontier Town* (uma cidade da fronteira). Para ele, tal cidade é o produto concreto do avanço da fronteira agrícola no coração do Brasil. Antes de analisar a cidade e a região na qual se insere, Carmin (1955) expõe uma contextualização das origens de Itapaci.

Narra o autor que a ocupação da área iniciou no dia 11 de setembro de 1934, quando dois fazendeiros se estabeleceram às margens do Rio São Patricinho, divergindo em uma década da narrativa exposta pelo IBGE (2018). Com a constante chegada de outros colonos na área, atraídos pela qualidade dos solos agricultáveis, os dois agricultores começaram a vender lotes e o povoado surgiu em uma pequena clareira em meio a densa mata conhecida como Mato Grosso de Goiás. A mata que envolvia o povoado nascente fornecia matéria-prima para a construção das casas e lenha, e o pequeno rio e outros vários córregos forneciam abundância de água aos pioneiros habitantes do lugar (CARMIN, 1955).

O assentamento cresceu e, em 1938, foi elevado à categoria de distrito pelo Decreto-lei Estadual nº 1.233, de 31 de outubro, sob o novo topônimo de Floresta – em referência a densa mata que o rodeava –, subordinado ao município de Pilar. Ao contrário do crescimento vivenciado pelo então distrito de Floresta – posteriormente, em 1943, o topônimo foi alterado para Itapaci, *Pedra Bonita* na língua tupi–, a histórica cidade de Pilar, fundada por volta de 1741, durante o movimento bandeirante, permanecia decadente e isolada desde o fim da exploração aurífera (CARMIN, 1955; IBGE, 2018).

Tal quadro leva à elevação de Itapaci à categoria de cidade e sede de município pelo Decreto-lei Estadual nº 55, de 19 de julho de 1945, enquanto Pilar é rebaixado à categoria de distrito pelo mesmo decreto, e tem todo o seu território anexado ao novo município de Itapaci, instalado em 11 de agosto do mesmo ano (AQUINO, 2016; IBGE, 2018).

A primeira viagem de Carmin à Itapaci ocorre, então, três anos após a emancipação política-administrativa da cidade. Ele cita, que apesar de ser a aglomeração mais avançada do

município, é um lugar um tanto primitivo. A cidade era formada por mais de 200 casas e outras edificações, e continha mais de mil habitantes. Chegava-se na cidade pela rústica ponte sobre o Rio São Patricinho, cuja precária estrada levava de encontro a rua principal, uma área aberta de cerca de 36,5 metros de largura, deixada em antecipação ao crescimento futuro, mas sem quaisquer traços de urbanização, abandonado às ravinas e ervas daninhas (CARMIN, 1955).

Das mais de 200 casas e construções, todas são térreas e a maioria está nas margens da rua principal. São construídas em estilo colonial, feita de tijolos e rebocadas com gesso, além de serem cobertas com telhas de barro. Nos arredores, as residências são em sua maioria cabanas cobertas de colmos e palhas (CARMIN, 1955).

Carmin (1955) descreve ainda a ausência de eletricidade e de abastecimento público de água. Poços e cisternas, além do rio e dos pequenos córregos cumprem a função de abastecimento. Em um dos córregos, uma das áreas é destinada para a lavagem das roupas, enquanto outra seção é utilizada pela população masculina para tomar banhos. Em tom um tanto decepcionado, Carmin (1955) relata que o local de banho público no rio fica a cerca de 150 jardas (137 metros) ao sul da única hospedaria da cidade, que ela caracteriza como “uma pequena pensão contendo seis quartos pequenos e sem instalações pretensiosas” (CARMIN, 1955, p. 112, tradução nossa).

Uma das questões que chama a atenção de Carmin (1955), é o padrão um tanto simples do traçado das ruas de Itapaci. Conforme o autor, além da rua principal, há cerca de sete ruas que a cruzam perpendicularmente em sentido Leste-Oeste. Nenhuma das ruas é pavimentada, mas a principal e algumas das secundárias são recobertas por cascalho misturado à terra.

Além das mais de 200 casas, existem cerca de 20 estabelecimentos comerciais, três advogados, três dentistas, dois barbeiros, uma agência de correios, uma prisão, uma Igreja Católica, uma escola mantida pela igreja e uma pequena fábrica de telhas e tijolos. Carmin (1955) ainda cita que um missionário evangélico e sua esposa estavam concluindo a construção da segunda escola da cidade.

Interessante ainda é a reflexão que o autor faz sobre a deficiente especialização das atividades de serviços e comércio em Itapaci, para ele, inibida pela própria escassez de população. Ele cita que um fabricante de sapatos, selas e artigos de couro também é responsável pelo comércio onde vende seus produtos e desempenha ainda a função de coletor de impostos do governo federal. Os dois líderes religiosos exercem suas atividades nas respectivas igrejas, além de lecionarem e desempenharem funções administrativas na escola (CARMIN, 1955).

Robert Carmin (1955) não deixou de comparar Itapaci à Anápolis, que com a ferrovia e as rodovias apresenta empreendimentos de comércio e serviços mais complexos, e toda uma dinâmica econômica e produtiva muito superior à Itapaci. Isso acaba por leva-lo a questionar o porquê a cidade se originou ali e como pôde ter crescido em condições tão adversas. Para ele, a resposta reside em uma porção de fatores, tais como a crescente população nacional com ampliação da demanda de alimentos, a queda da produção agrícola nas antigas áreas de cultivo, o destaque que o então centro-sul goiano teve como área de valor agrícola promissor, os férteis solos das áreas de *mato* (Cerradão), a extensão da Estrada de Ferro Goiás até Anápolis em 1935, a criação da CANG em 1941, além da implantação das estradas federais possibilitou, ainda que minimamente, a incursão dos agricultores pioneiros, tais quais os que se assentaram e deram origem à Itapaci.

Quanto as limitações espaço-temporais ao crescimento de Itapaci, o autor cita o fato dessa estar localizada na margem mais externa da zona de assentamento pioneiro da fronteira agrícola, e as precárias vias de transporte, com uma única e estreita estrada esburacada e várias pontes rudimentares de dois troncos sobre os barrancos, não permitirem que o ônibus e o caminhão que trafegam entre Anápolis e Itapaci, andem além das 5 milhas por hora (8 km/h), quando fazem a viagem semestral à cidade. Todavia, Carmin (1955), reconhece, que embora a estrada até Itapaci seja precária, ela ainda permite o tráfego de veículos automotores, pois para além de Itapaci, há apenas trilhas de carroças e cavalos, o que acaba por deixa-lo ainda um tanto otimista quanto ao crescimento e prosperidade da *frontier town*.

No ano de 1960, o geógrafo norte-americano publica seu segundo artigo sobre Itapaci, intitulado: *Itapaci, Brazil: rapid growth of frontier town* (Itapaci, Brasil: Crescimento rápido de uma cidade da fronteira). Esse é fruto de sua segunda visita à cidade, em julho de 1956 (CARMIN, 1960).

Em sua segunda pesquisa sobre a cidade, o autor demonstra maior preocupação com a questão das estradas, e destaca uma série de dificuldades e desvantagens da antiga estrada, superadas em parte no início dos anos 1950, quando uma nova estrada é traçada através da densa mata no centro da Colônia Agrícola Nacional de Goiás, alcançando a margem direita do Rio São Patrício em 1951. Em outubro do ano seguinte, o São Patrício foi superado e avançou-se os oito últimos quilômetros até a cidade de Itapaci (CARMIN, 1960).

Carmin descreve com espanto o desenvolvimento de dois povoados as margens dessa nova estrada. O primeiro é Nova Glória, que se formou no entroncamento da estrada federal com a nova estrada que leva à Itapaci (atual GO-154, estrada não pavimentada que ainda interliga as cidades

de Nova Glória e Itapaci), e possuía cerca de 200 pessoas residentes. O segundo povoado é Nova Ponte, que se formou onde o Rio São Patrício fora superado, e em 1956, com apenas cinco anos, já tinha população de 800 a 1.000 pessoas de acordo com Carmin (1960).

Interessante ressaltar que Nova Glória foi um dos povoados formados no interior da CANG que conseguiram a categoria de cidade e município, juntamente com Ipiranga de Goiás e Ceres. Nova Ponte, que à época de Carmin (1960) crescia com mais vigor que Nova Glória, corresponde atualmente a dois povoados irmãos: Ceresópolis, com seus 212 residentes na margem direita do Rio São Patrício, pertencente ao Município de Nova Glória; e Ponte Nova, com seus 134 habitantes na margem esquerda, pertencente à Itapaci (IBGE, 2010).

A nova estrada reduziu a distância entre Itapaci e Ceres, sede da Colônia Agrícola, e acrescentou dinamismo em toda a região. Com os povoados que iam surgindo, novos colonos chegavam e o trânsito de caminhões, caminhonetes, ônibus e carros com os mais variados produtos e comerciantes trafegavam constantemente entre Itapaci e Ceres.

Em suma, a presença de uma população relativamente densa e produtiva fornece incentivos, como clientes de ônibus, um mercado de bens e um lugar onde os caminhoneiros podem comprar de colecionadores atacadistas ou de agricultores. Um caminhoneiro ou vendedor parte de Ceres para a próxima cidade, depois para a próxima, e assim por diante [...]. (CARMIN, 1960, p. 180, tradução nossa).

Após ponderar tais questões, Carmin (1960) conclui que uma cidade ou povoado desse agrupamento poderia ultrapassar as outras em crescimento, de tal forma que em certas circunstâncias poderia vir a restringir o crescimento das outras próximas. Para o autor, era um tanto cedo para afirmar se Itapaci levaria vantagem ou não, mas não deixa de ressaltar que sua liderança inicial – por ter surgindo antes das demais e por assumir a função de sede municipal – lhe dão fortes vantagens para assumir essa posição de cidade com influência regional.

Ele reforça tal ponto de vista trazendo os dados populacionais da cidade, que conforme ele, acumulou durante os primeiros quinze anos uma população aproximada de 900 pessoas. Nos seis anos seguintes, entre 1949 e 1954, dobrou sua população e, em julho de 1956, somava os seus 2.075 habitantes. Com entusiasmo ele descreve que a floresta foi cortada, novas ruas foram abertas, as lojas de varejo e uma variedade de serviços se estabeleceram na rua principal, muitos edifícios foram construídos e a cidade cresce, em consonância com o crescimento da produção no campo. O café, colhido em 1.316 hectares no ano de 1955, é o carro chefe da produção agrícola do município (CARMIN, 1960).

Na sua conclusão, o geógrafo norte-americano não deixa de frisar que Itapaci ainda permanece um lugar primitivo, com poucos confortos aos habitantes e visitantes, entretanto, afirma que há muitos indícios de que a cidade crescerá de maneira constante, principalmente em virtude do desenvolvimento da agricultura na sua área ao entorno, e que Brasília, a nova capital federal, inserida em uma área de cerrado relativamente improdutiva, dependerá muito de extensas e dinâmicas áreas produtoras de alimentos, então Itapaci e toda a região em que se situa tem um futuro próspero como fornecedor de um mercado consumidor urbano que tende a crescer vertiginosamente (CARMIN, 1960).

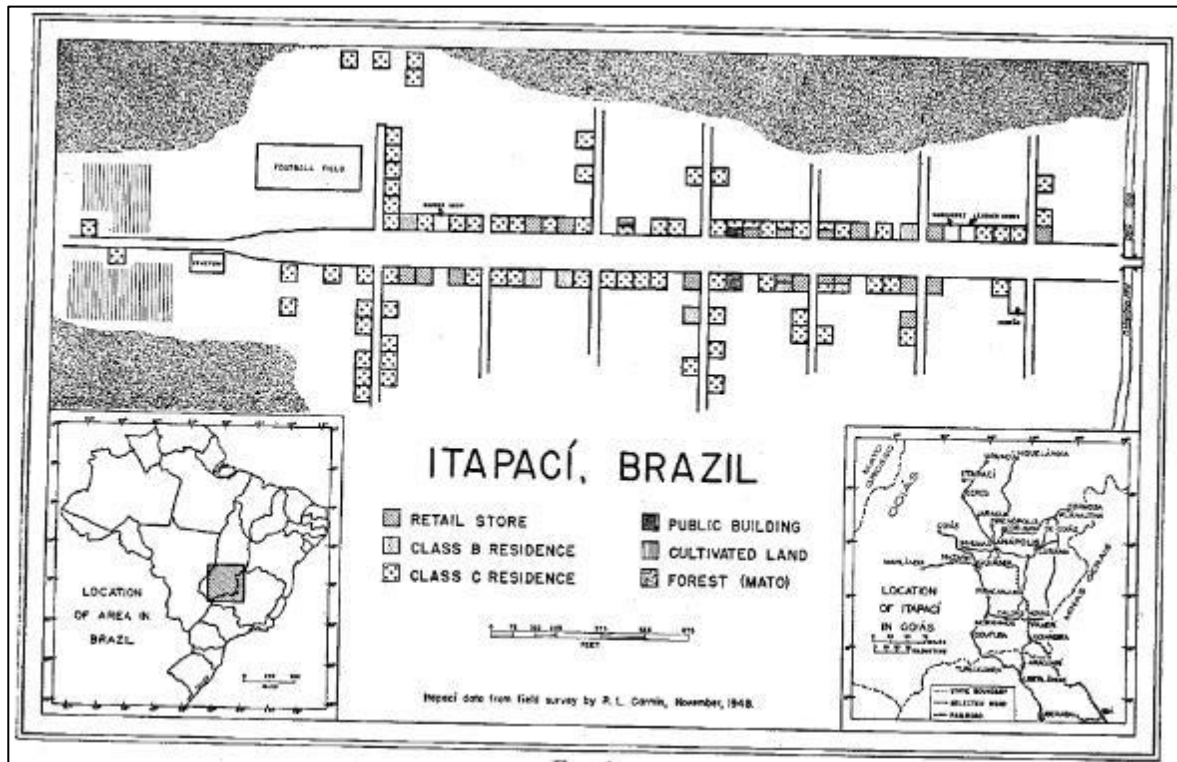
4 O REGISTRO DA CIDADE EM FORMAÇÃO NOS MAPAS E NAS FOTOGRAFIAS

Para elucidar a análise sobre a geografia histórica do contexto em que se originou a cidade de Itapaci e das primeiras décadas após a emancipação política, quando ganhou seu *status* de cidade, bem como compreender melhor os discursos geográficos produzidos tanto pela sintética historiografia ‘oficial’ do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018), quanto pelo geógrafo norte-americano Robert Carmin (1955, 1960), expõe-se nessa seção três dos mapas produzidos pelo pesquisador, um tanto representativos da geografia regional e urbana de Itapaci nas décadas de 1940 e 1950, além de fotografias históricas registradas pelo pesquisador e pelo IBGE.

Em sua primeira viagem, quando realiza seu estudo de campo em Itapaci, no mês de outubro de 1948, o único registro para além da caracterização local e do que ele chama de descrição das funções urbanas e regionais da cidade, é um mapa do sítio urbano de Itapaci (Figura 1), que rusticamente se formava em meio a mata.

Difícil afirmar com precisão, mas provavelmente esse trabalho cartográfico do geógrafo norte-americano tenha sido o primeiro mapa produzido sobre a cidade de Itapaci. Da mesma forma que ao longo do primeiro artigo de Carmin sobre Itapaci (1955), o mapa traz a grafia do topônimo acentuado, o que não ocorre em seu segundo artigo (CARMIN, 1960).

Figura 1: Mapa de uso da terra da cidade de Itapaci em 1948.



Fonte: CARMIN, 1955.

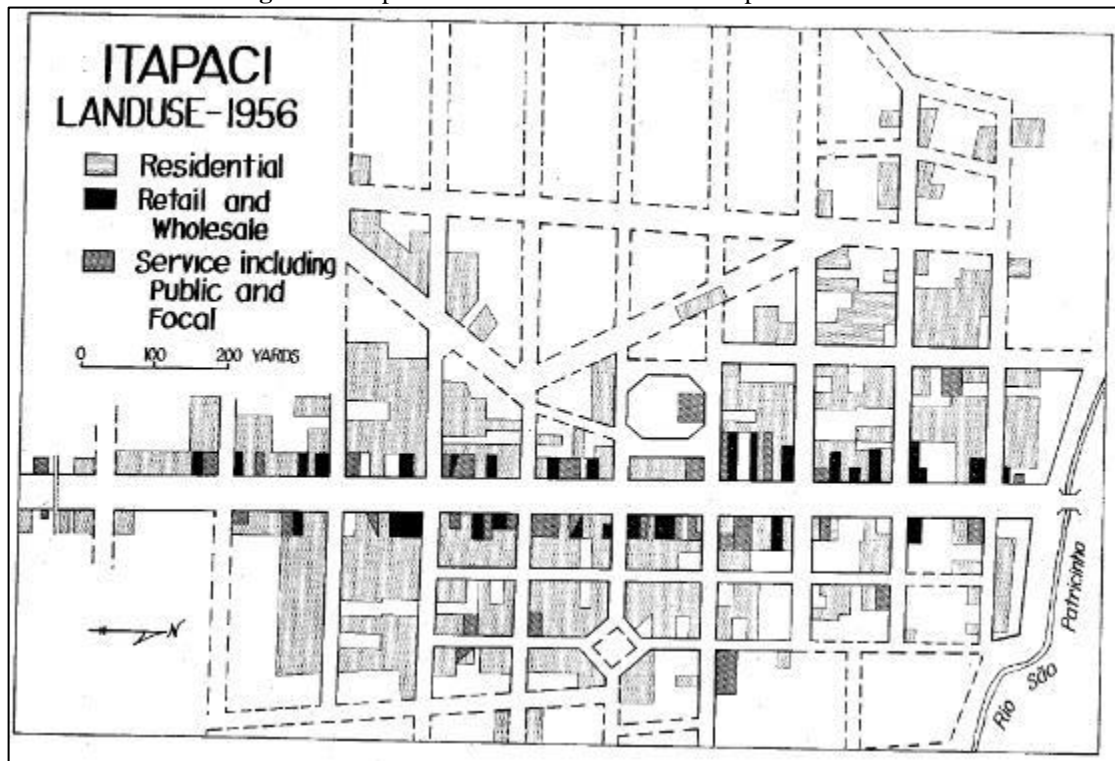
Cabe ressaltar a qualidade do trabalho cartográfico do autor, com a grande precisão e riqueza de detalhes no mapa, o que sem dúvida é uma das influências de sua passagem pela Agência de Serviços Estratégicos dos EUA. Nota-se que ele se preocupa em destacar a localização da cidade no Brasil, bem como os meios de acesso, tais como estradas e ferrovias que permitem a conexão da Região Sudeste ao estado de Goiás.

Na legenda, Carmin (1955) destaca os usos da terra na cidade em formação, com suas lojas de varejo (*retail store*), edifícios públicos (*public building*), residências que ele divide em classes B e C (*class B residence*, *class C residence*), terras cultivadas (*cultivated land*) e a mata que a circunda (*forest "mato"*).

Da esquerda para direita, ao longo da rua principal, o autor destaca alguns elementos da paisagem da cidade, como o cemitério, um campo de futebol, uma barbearia, a igreja ao lado da escola, a única pensão da cidade onde ele se hospedara e, por fim, na margem direita do mapa, ao norte do sítio da cidade, o Rio São Patricinho.

Ao revisitar Itapaci oito anos depois, o geógrafo norte-americano não esconde seu espanto e mesmo euforia com o crescimento da cidade, demonstrado a partir da comparação do mapa anterior com um novo mapa, produzido por ele em 1956 durante seu segundo trabalho de campo na cidade (Fig. 2).

Figura 2: Mapa de uso da terra da cidade de Itapaci em 1956.



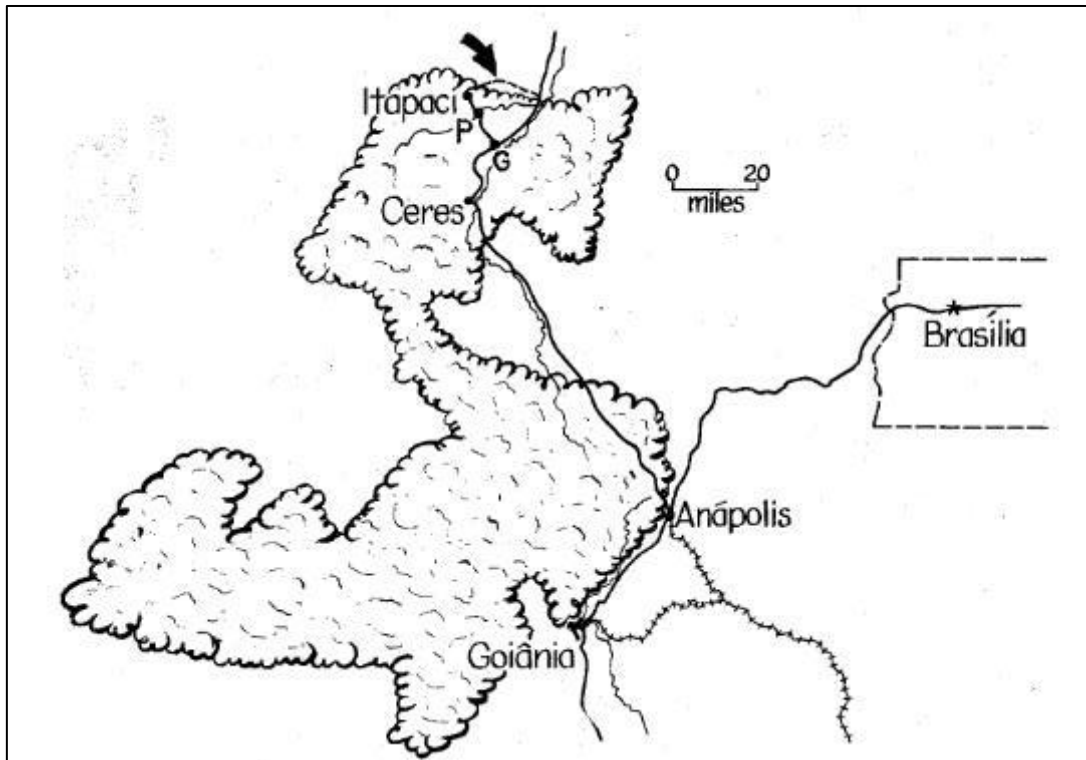
Fonte: CARMIN, 1960.

Pela própria necessidade de redução da escala, Carmin (1960) reduz também o número de informações contidas em seu segundo mapa de uso da terra em Itapaci. Na legenda ele destaca apenas três categorias, residencial (*residential*), varejo e atacado (*retail and wholesale*), e serviços, incluindo de repartição pública (*service including Public and Focal*).

Carmin (1960) não mais tenta realizar uma classificação dos tipos residenciais, e registra cartograficamente a cidade de Itapaci em pleno processo de expansão do seu sítio urbano. Para enfatizar o crescimento, o autor destaca que as quadras contornadas pelas linhas contínuas tentam retratar o sítio original da cidade, que ele pôde visualizar em certa medida em 1948. Já as quadras que tinham sido criadas a partir do avanço sobre a mata e da abertura de novas ruas – muitas das quais não estão representadas no domínio do mapa, conforme o autor – são representadas por linhas tracejadas.

Outro mapa produzido por Carmin (1960) representa cartograficamente a região então conhecida como Mato Grosso de Goiás, a localização de Itapaci no contexto espacial dessa região e sua articulação com as cidades de Ceres – à época sede da CANG –, Anápolis, Goiânia e a recém-criada capital federal Brasília (Fig. 3).

Figura 3: Mapa da região do Mato Grosso de Goiás, 1956.



Fonte: CARMIN, 1960.

Carmin (1960) delimita e caracteriza o Mato Grosso de Goiás como uma região de floresta densa, ao oeste e norte da capital estadual Goiânia e a oeste da cidade de Anápolis. O autor traz com precisão a localização da cidade de Ceres e Itapaci, e indica com as letras “G” e “P”, as localizações de Nova Glória e Nova Ponte, respectivamente. É nítida sua preocupação com a rede de transportes que interliga as cidades, representando as estradas em linhas contínuas relativamente grossas, e a ferrovia em linha contínua com pequenos traços, que chega pelo Sudeste Goiano até Anápolis e Goiânia.

A nova capital federal Brasília se liga à Anápolis por uma única estrada federal, a Belém-Brasília ou Transbrasiliana. Da estratégica cidade de Anápolis, a Belém-Brasília segue em sentido noroeste, acompanhando a margem direita do Rio das Almas (linha contínua mais fina), até cruzá-lo em Ceres. A partir de Ceres, essa rodovia segue pela margem esquerda do Rio das Almas em direção à Uruaçu, que não é representada no mapa.

Carmin (1960) ressalta que Itapaci se localiza no extremo norte do Mato Grosso de Goiás, 29 km a Oeste do ponto onde a estrada federal emerge das densas matas, indicando com uma seta onde fora construído a primeira estrada de acesso à cidade, que ele denomina estrada velha, aberta fora da zona de mata, em área de campo cerrado mais facilmente penetrado. A estrada nova, com

as recém-surgidas aglomerações de Nova Glória e Nova Ponte, reduziu e muito o percurso entre Itapaci e as cidades de Anápolis, Goiânia, Brasília e principalmente Ceres.

Se em seu primeiro artigo sobre Itapaci, Carmin (1955) se mostra um tanto preocupado com as funções urbanas e regionais e com um levantamento das características internas da cidade que se formava, no seu segundo trabalho enfatiza muito mais a rede de transportes da cidade. Uma única fotografia da cidade é apresentada nesse artigo (Fotografia 1), na qual o autor ainda não deixa de enfatizar o acesso à cidade pela antiga estrada.

Fotografia 1: Vista panorâmica da cidade de Itapaci em 1956.



Fonte: CARMIN, 1960.

Carmin (1960) registra uma visão panorâmica da cidade de Itapaci na Fotografia 1, tirada de uma elevação na margem esquerda do Rio São Patricinho, ao norte da cidade. Na legenda da foto ele não deixa de destacar a rua principal da cidade, com seus 120 pés de largura (36,5 metros). Uma seta indica a estreita ponte que dava acesso a estrada velha (à esquerda da referida seta), enquanto a nova estrada chega à cidade pela outra extremidade da rua principal, fora do domínio da fotografia.

Disponível no Acervo Histórico do IBGE, a Fotografia 2 mostra a principal rua da cidade de Itapaci, denominada Avenida Floresta – em alusão às matas e ao antigo nome do distrito –, ainda sem grandes mudanças urbanísticas daquelas descritas por Carmin (1955).

Fotografia 2: Avenida Floresta na cidade de Itapaci, [19--].



Fonte: IBGE, 2018.

Apesar de não ter data precisa, o estilo colonial das residências e a baixa estatura das árvores na Avenida Floresta, em comparação com a Fotografia 3, permitem estimar que a Fotografia 2 registra o centro de Itapaci por volta da década de 1960. Algumas estacas sinalizam a área do canteiro central, possivelmente pensado desde o traçado original do sítio da cidade. Talvez tais estacas servissem ainda para amarrar os cavalos, muito utilizados à época, já que os automóveis ainda eram raros na cidade, observando-se um único carro no centro da foto.

Fotografia 3: Avenida Floresta na cidade de Itapaci em 1983.



Fonte: IBGE, 2018.

A Fotografia 3 apresenta a Avenida Floresta no ano de 1983, após ter incorporado inúmeras estruturas características da urbanização moderna como pavimentação asfáltica, rede de energia elétrica, sistema de iluminação pública, guias de meio-fio, calçadas, sinalização de trânsito e arborização, o que reforça a ideia da Fotografia 2 ter sido tirada ainda nos anos 1960. Tais estruturas acabaram por se sobrepor sobre as antigas formas, em sua maioria destruídas para dar lugar ao novo, signo da modernidade que vai se materializando no espaço.

Tal mudança da paisagem urbana insere-se no movimento de modernização da agricultura no Cerrado, e Itapaci participa desse processo desde os anos 1980, com o início do cultivo da cana-de-açúcar para a produção agroindustrial de álcool. Das formas antigas, das velhas estruturas, pouco restou enquanto materialidades visíveis e evidentes, mas algumas forças de resistência ainda persistem, mesmo que sem tanta notoriedade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de uma reflexão da relação entre Geografia e História, e do vasto campo de pesquisa que emerge na fronteira disciplinar das duas disciplinas, ou seja, a Geografia Histórica, buscou-se abordar algumas linhas gerais dessa, bem como a riqueza que os estudos desse campo podem oferecer na compreensão do dinamismo das cidades contemporâneas, subsidiando o entendimento das formas e funções que dinamizam as cidades na atualidade a partir das características de tais estruturas e processos no passado.

Para analisar a geografia histórica da cidade, enquanto realidade urbana fático-material que existiu no passado e os discursos geográficos que se produziram sobre essa, escolheu-se a cidade de Itapaci, localizada no centro-norte do estado de Goiás. Tal escolha não é e nem poderia ser aleatória, já que o objetivo jamais pode se restringir a compreender o passado de uma cidade por si mesmo, mas sim, analisa-lo de forma que permita novas abordagens e um entendimento mais profundo da dinâmica do presente de tal cidade. Desta forma, escolheu-se analisar a geografia histórica da cidade de Itapaci como subsídio para futuras pesquisas sobre a dinâmica urbana e regional da cidade nos anos 1980 e 1990, e principalmente a partir dos anos 2000 até a contemporaneidade.

Não sendo possível a pesquisa direta do passado, elegeu-se como material de análise dois artigos publicados pelo geógrafo norte-americano Robert Leighton Carmin, e o histórico da cidade disponível no banco de dados virtual do IBGE. Mapas produzidos por Carmin (1955, 1960), e

fotografias tanto do autor supracitado, quanto do IBGE, também foram utilizados para elucidar a formação geográfica e histórica da cidade de Itapaci.

Há sem dúvida, uma riqueza para o conhecimento geográfico e histórico de Itapaci nesses documentos, e o presente trabalho se apresenta apenas como uma primeira sondagem. Tal material merece futuras análises mais minuciosas, que consigam trazer novas fontes documentais e novas abordagens para o aprimoramento do conhecimento sobre a geografia histórica de Itapaci.

Entretanto, faz-se algumas ressalvas. A sintética história da cidade, apresentada pelo IBGE, pauta-se muito na cronologia legalista, ou seja, centra-se muito nas leis e decretos que foram alterando as respectivas categorias político-administrativas de Itapaci ao longo do tempo. Enfatiza ainda os nomes dos personagens e famílias pioneiras do lugar, talvez como uma forma de mantê-los registrados na história oficial, já que muito possivelmente, representantes desses grupos familiares ocuparam os cargos políticos e administrativos após a criação do município. Outro problema no discurso geográfico expresso pelo IBGE, é não ir além da escala do lugar, não promovendo qualquer análise das origens e do crescimento inicial de Itapaci em relação ao que acontecia em Goiás e no Brasil.

Robert Carmin consegue empreender essa reflexão da cidade em relação à região, ao estado e ao país. Todavia, restringe muito suas preocupações com a questão das vias de transporte, que ele coloca quase que como solução para todos os problemas da cidade na época. Talvez por estar imbuído pelo espírito do pós-guerra, muito pautado na recuperação econômica e na ampliação da capacidade produtiva dos lugares, o pesquisador peca por não questionar as questões ambientais e sociais que vigoravam na época em Itapaci, no estado e no país. Não reflete a forma como a cidade foi se apropriando da natureza e se expandindo sobre os córregos, as matas, e nem os conflitos sociais que surgiram ao longo desse processo. Questões básicas, como a carência de hospitais e médicos não são citadas pelo geógrafo, e menos ainda propõe algo para superar tais carências. Parece que os períodos vivenciados por ele no Brasil lhe influenciaram de tal forma, que absorvera o velho discurso político de que, governar é construir estradas.

Entre essas e outras críticas, espera-se contribuir com a presente pesquisa para a compreensão da cidade de Itapaci em suas origens e como foi a realidade geográfica dessa em suas primeiras décadas. Após refletir sobre o passado, sem dúvida, melhor poderá se compreender as formas e estruturas urbanas dessa cidade no presente, bem como os processos na qual ela se insere, e as funções urbanas e regionais que cumpre.

6 REFERÊNCIAS

AQUINO, Anderson Ferreira. A fragmentação municipal no Brasil: uma análise sobre os desmembramentos territoriais no município de Itapaci (GO). In: SIMPÓSIO NACIONAL SOBRE PEQUENAS CIDADES, 4., 2016, Ituiutaba. **Anais do IV Sinapeq**. Ituiutaba: UFU/Observatório das Cidades, 2016. p. 813-827.

CARMIN, Robert Leighton. Itapací, Brazil: a frontier town. **Illinois Academy of Science Transactions**, Urbana, IL, v. 47, p. 111-116, 1955.

_____. Itapací, Brazil: rapid growth of frontier town. **Illinois Academy of Science Transactions**, Urbana, IL, v. 53, p. 173-182, 1960.

CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva. Questões teóricas e metodológicas da Geografia Histórica. **Terra Brasilis**, [s. l.], v. 10, nova série, p. 1-17, dez. 2018. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/terrabrasilis/3166#quotation>>. Acesso em: 03 jun. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010**: Sinopse por Setores. IBGE, 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>>. Acesso em: 13 mai. 2019.

_____. **IBGE Cidades**: Panorama e Histórico de Itapaci (GO). IBGE, 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/itapaci/panorama>>. Acesso em: 14 jun. 2019.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Geografia, História e História da Geografia. **Terra Brasilis**, [s. l.], v. 2, primeira série (2000-2007), p. 1-8, nov. 2000. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/terrabrasilis/319>>. Acesso em 03 jun. 2019.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008. 136 p. (Coleção Milton Santos, 10).

_____. **O Centro da Cidade do Salvador**: Estudo de Geografia Urbana. 2. ed. São Paulo: Edusp; Salvador: Edufba, 2008. 208 p. (Coleção Milton Santos, 13).

SILVA, José Fábio da. **O progresso como categoria de entendimento histórico**: um estudo de caso sobre a modernização da cidade de Anápolis – GO (1930-1957). 2014. 178 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.