

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
NÍVEL MESTRADO**



**AS METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE
SENADOR CANEDO:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA**

LEANDRO OLIVEIRA DE LIMA

Goiânia
2010



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
NÍVEL MESTRADO

**AS METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE
SENADOR CANEDO:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA**

LEANDRO OLIVEIRA DE LIMA

ORIENTADOR: DR. TADEU ALENCAR ARRAIS

GOIÂNIA

2010



Termo de Ciência e de Autorização para Disponibilizar as Teses e Dissertações Eletrônicas (TEDE) na Biblioteca Digital da UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás-UFG a disponibilizar gratuitamente através da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações – BDTD/UFG, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

1. Identificação do material bibliográfico: **Dissertação** **Tese**

2. Identificação da Tese ou Dissertação

Autor(a):	Leandro Oliveira de Lima				
CPF:	99988674104	E-mail:	leandro_oliveira_lima@hotmail.com		
Seu e-mail pode ser disponibilizado na página? <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não					
Vínculo Empregatício do autor	Bolsista com dedicação exclusiva durante o mestrado				
Agência de fomento:	Coordenação Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior	Sigla:	CAPES		
País:	Brasil	UF:	Goiás	CNPJ:	00889834/0001-08
Título:	AS METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE SENADOR CANEDO: REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA				
Palavras-chave:	Senador Canedo, estruturação socioespacial, Região Metropolitana de Goiânia e espaço intraurbano				
Título em outra língua:	METAMORPHOSIS IN RECENT URBAN SPACE OF SENADOR CANEDO: REARRANGEMENT IN SPACES OF METROPOLIS GOIANA				
Palavras-chave em outra língua:	Senador Canedo, socio-spatial structure, Metropolitan Area of Goiânia and space intraurban				
Área de concentração:	Natureza e produção do espaço				
Data defesa: (dd/mm/aaaa)	30/04/2010				
Programa de Pós-Graduação:	Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia – IESA/UFG				
Orientador(a):	Prof. Dr Tadeu Alencar Arrais				
CPF:	58588353172	E-mail:	tadeuarrais@ibest.com.br		
Co-orientador(a):					
CPF:		E-mail:			

3. Informações de acesso ao documento:

Liberação para disponibilização?¹ total parcial

Em caso de disponibilização parcial, assinale as permissões:

Capítulos. Especifique: _____

Outras restrições: _____

Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF ou DOC da tese ou dissertação.

O Sistema da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações garante aos autores, que os arquivos contendo eletronicamente as teses e ou dissertações, antes de sua disponibilização, receberão procedimentos de segurança, criptografia (para não permitir cópia e extração de conteúdo, permitindo apenas impressão fraca) usando o padrão do Acrobat.

Assinatura do(a) autor(a)

Data: ____ / ____ / ____

LEANDRO OLIVEIRA DE LIMA

¹ Em caso de restrição, esta poderá ser mantida por até um ano a partir da data de defesa. A extensão deste prazo suscita justificativa junto à coordenação do curso. Todo resumo e metadados ficarão sempre disponibilizados.

**AS METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE
SENADOR CANEDO:**
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudo Sócio-Ambientais (IESA) para obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Dinâmica sócioespacial: urbana e regional

Orientador: Dr. Tadeu Alencar Arrais

GOIÂNIA

2010

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
GPT/BC/UFG

L732m Lima, Leandro Oliveira.
As metamorfoses recentes no espaço urbano de Senador Canedo: [manuscrito] : rearranjos nos espaços da metrópole goiana / Leandro Oliveira de Lima. - 2010.
205 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Tadeu Alencar Arrais.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, 2010.

Bibliografia.

Inclui lista de figuras, abreviaturas, siglas e tabelas.

Apêndices.

1. Senador Canedo (GO) – Espaço Intraurbano. 2. Goiânia – Espaço Urbano. 3. Goiás – Metropolização. I. Título.

CDU: 911.3(817.3)

LEANDRO OLIVEIRA DE LIMA

**AS METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE
SENADOR CANEDO:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA**

Dissertação defendida e aprovada em 30 de Abril de 2010 no Curso de Mestrado em Geografia da Universidade Federal de Goiás para obtenção do grau de Mestre.

Banca Examinadora

Prof. Dra. Lana de Souza Cavalcanti - UFG
Presidente da Banca

Prof. Dr. Eguimar Felício Chaveiro – UFG
Examinador Interno

Prof. Dra. Amélia Cristina Alves Bezerra - UFF
Examinadora Externa

*Dedico este trabalho a Deus,
por manter-me firme na fé. À Miriã pelo
carinho e companhia...*

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, professor Dr. Tadeu Alencar Arrais, por participar em minha caminhada, pela amizade, respeito e seriedade na busca pelo conhecimento. As palavras faltam nos aqui.

Agradecer mais uma vez o incentivo de Flávia, desde os tempos da graduação, para que prosseguisse os meus estudos.

À professora Lana Cavalcanti e Carlos Maia sobre as sugestões na qualificação. Aos professores Eguimar Chaveiro, Patrícia Romão, Manoel Calaça, Beatriz Soares e Celene Barreira nos momentos de disciplinas do mestrado.

Aos colegas de graduação e pós: Késia Rodrigues e Sandra Sardinha. À Sélvia, Tathiana, Andréia, Marlon, Genival, José Carlos e demais. Todo sucesso!

À Coordenação para Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de estudo, primordial em minha qualificação.

Aos amigos de trabalho!

Aos entrevistados!

À minha família...

Começou como um subúrbio de cinturão verde, [...] convenientemente situado em volta da estação ferroviária (centro), [...], que iriam aparecer mais tarde, uma geração ou mais. As casas originais, para uma só família, abrigadas entre árvores, levantadas longe das ruas arborizadas e estradas, representam o ideal romântico na sua pureza. **A Cidade na História, Lewis Mumford (1991 p. 43)**

RESUMO

O estudo do espaço urbano é de fundamental importância para entender a sociedade atual, uma vez que a população mundial vem se concentrando cada vez mais em cidades. A construção desta, feita por diferentes atores, conferem fortes características fragmentadoras e desiguais, articuladas pelo modo de produção capitalista. A região Centro Oeste brasileira, de fundamental importância na economia nacional, local de duas cidades planejadas pelo urbanismo moderno (Goiânia e Brasília), constitui-se também num pólo atrativo de pessoas e serviços, que conferem uma série de problemas urbanos às duas cidades e suas hinterlândias. Além disso, a inserção goiana no processo produtivo nacional, feita a partir da modernização conservadora e concentrada, reordenou significativamente a produção do espaço goiano, proporcionando a industrialização de algumas cidades em detrimento de outras, principalmente àquelas sortidas por infraestruturas como é o caso das cidades do sudeste goiano. A cidade de Senador Canedo (originada a partir da construção da ferrovia e de pouso de boiadas) surge em meio a esse contexto e não fica alheio aos processos econômicos vividos intraestado. Assim, objetivamos analisar o processo histórico socioespacial territorializado na cidade de Senador Canedo, compreendendo que a proximidade à metrópole interferiu na lógica e no processo histórico de crescimento da malha urbana canedense acarretando sérios problemas de ordem administrativa. Buscamos, além disso, destacar a importante função de Senador Canedo na Região Metropolitana de Goiânia (RMG) enquanto cidade-satélite, considerando o processo de metropolização da capital goiana. Senador Canedo participa contribuindo com aproximadamente 75 mil pessoas (estimativas do IBGE para 07/2008) no contexto metropolitano, sendo o município com maior taxa de crescimento populacional (9,3%) da RMG (3,2%) entre 1991 e 2000. A metodologia utilizada na pesquisa foi revisão e levantamento bibliográfico relacionado à temática urbana e específica da cidade estudada a fim de oferecer subsídios sobre a criação da cidade bem como a sua reprodução cotidiana. A pesquisa de campo, a partir de entrevistas e aplicação de questionários e o mapeamento visam reconstituir a história socioespacial da cidade e as implicações decorrentes da lógica hegemônica da capital no contexto urbano canedense. A regionalização dos dados obtidos permitirá à análise a reconstituição da apropriação da cidade a partir da escala intraurbana. Por essa metodologia compreendemos a estruturação socioespacial de Senador Canedo levando em conta a forma de reprodução que o modelo capitalista de consumo dirigido tem conduzido suas ações sobre a cidade além de perceber que a metropolização é o processo hegemônico da dinâmica interna de Senador Canedo.

Palavras-chave: **Senador Canedo, estruturação socioespacial, Região Metropolitana de Goiânia e espaço intraurbano.**

ABSTRACT

The study of urban space is basic to understand the actual society, as the world population is increasing more and more in the cities. The construction of these cities, made by different actors, give strong fragmenting features, articulated by the capitalist mode of production. The Brazilian Central-Western region, of fundamental importance in the national economy, site of two planned cities by modern urbanism (Goiânia and Brasília), is also an attractive pole for people and services that provide a range of urban problems for the two cities and its hinterlands. Moreover, the insertion of Goiás in the national productive process, made by the conservative and concentrated modernization, significantly rearranged the production of the space of Goiás, providing the industrialization of some cities over others, especially those assorted with infrastructure such as the cities of southeastern Goiás. The town of Senador Canedo (originated from the construction of the railroad and landing herds) appears in this context and is not alien to economic processes experienced intra-state. Thus we aimed to analyze the historical process of socio-spatial territorialized in the town of Senador Canedo, understanding that the proximity to the city interfered with the logic and with the historical growth of the canedense urban area, causing serious administrative problems. Besides we seek to highlight the important role of Senador Canedo in the metropolitan area of Goiânia (RMG) as a satellite town, considering the process of becoming city of the capital of Goiás. Senador Canedo contributes with approximately 75 million people (IBGE estimates to 07/2008) in the metropolitan context, as the municipality with the highest population growth rate (9.3%) of the RMG (3.2%) between 1991 and 2000. The methodology of the research will review the literature related to urban themes and specific study of the city to provide subsidies on the construction of the city and its daily reproduction. The field research, from interviews and questionnaires and the mapping aimed the reconstruction of the socioespacial history and the mapping of the city and the implications of the hegemonic logic of capital in the urban canedense. The regionalization of the data analysis will allow the analyse and reconstitution of the appropriation of the city from the intraurban scale. By this methodology we understand the structuring of socio-spatial Senador Canedo taking into account the form of reproduction that the capitalist model of directed consume has led their action on the city beyond realizing that the hegemonic process of metropolization is interfering in the internal dynamics of Senador Canedo.

Keywords: Senador Canedo, socio-spatial structure, Metropolitan Area of Goiânia and space intraurban.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 01	Área Metropolitana de Goiânia	43
Figura 02	Senador Canedo: regiões administrativas.....	47
Figura 03	Rede urbana goiana influenciada pela ferrovia (2009).....	66
Figura 04	Região Metropolitana de Goiânia: expansão urbana (2000).....	83
Figura 05	Localização da Av. Dom Emanuel, Senador Center e Igreja Matriz.....	103
Figura 06	Região Central – Área Urbana, Município de Senador Canedo.....	133
Figura 07	Região Oliveira – Área Urbana, Município de Senador Canedo.....	147
Figura 08	Região Galvão – Área Urbana, Município de Senador Canedo.....	154
Figura 09	Região Morumbi – Área Urbana, Município de Senador Canedo...	171

GRÁFICOS

Gráfico 01	Problemas apontados pelos moradores do Jardim das Oliveiras em 2002.....	142
Gráfico 02	Forma de acesso ao imóvel no Jardim das Oliveiras.....	142

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Atores Produtores Segundo a Lógica de Atuação na Cidade	40
Quadro 02	Divisão Regional de Senador Canedo, Goiás, 2009	48
Quadro 03	Classificação econômica das estradas de ferro (Brasil e Estados Unidos) 1954	67
Quadro 04	Situação geral dos núcleos urbanos servidos pela ferrovia entre 1909 e 1922	70
Quadro 05	Os padrões de conurbação na Região Metropolitana de Goiânia	82
Quadro 06	Evolução da Composição do Aglomerado Urbano de Goiânia 1980-1998	84
Quadro 07	Ranking dos municípios mais competitivos em Goiás em 2005..	110
Quadro 08	Áreas destinadas às Empresas Privadas em Senador Canedo entre 1990 e 2008	113
Quadro 09	Número de Linhas de Transportes em Senador Canedo 1960 - 2008	122

Quadro 10	Planta de Valores Venais de Senador Canedo em 2006 e 2008.	125
Quadro 11	Valorização Residencial nas Adjacências dos Equipamentos Urbanos em Senador Canedo segundo os atores imobiliários – 2007	127
Quadro 12	Evolução Espacial da Região do Jardim das Oliveiras	146
Quadro 13	Evolução Espacial da Região Galvão	156
Quadro 14	Conjuntos Habitacionais em Senador Canedo até 2008	158
Quadro 15	Planta de Valores Venais de Senador Canedo em 2008	168

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Estado de Goiás*: população total, rural, urbana e quantidade de municípios (1910 -1980)	63
Tabela 02	Taxa de Urbanização em Goiás: de 1940 a 2000	64
Tabela 03	Situação Ferroviária Brasileira em 1952	68
Tabela 04	Região Metropolitana de Goiânia: emprego formal por setor de atividade – 2005	79
Tabela 05	População e taxa geométrica anual de crescimento demográfico dos municípios da RMG - 1970-2007	87
Tabela 06	Crescimento Populacional de Senador Canedo 1970 – 1991	100
Tabela 07	Histórico Financeiro Total e ICMS em Senador Canedo entre 1998 e 2008.....	108
Tabela 08	Motivos de fixação populacional em Senador Canedo	132

LISTA DE FOTOGRFIAS

Foto 01	Ex-subprefeitura	93
Foto 02	Ex-subdelegacia	93
Foto 03	Rua da Estação	93
Foto 04	Estação Ferroviária Senador Canedo	93
Foto 05	Área urbana, principais bairros e equipamentos urbanos do distrito na década de 1970	96
Foto 06	Igreja Matriz – Segundo equipamento urbano mais importante da historia da centralidade do Distrito de Senador Canedo	117
Foto 07	Avenida Dom Emanuel num domingo – Pontos comerciais próximos a Igreja Matriz com fachadas arcaicas demonstrando o tempo e a situação econômica dos atores que as construíram	117
Foto 08	Aspectos da fachada principal do Senador Center na Avenida Dom Emanuel, 2007.....	117
Foto 09	Aspectos Internos do Senador Center em Senador Canedo – 2009.....	117
Foto 10	Av.Dom Emanuel – Lojas de importância estadual. Suas fachadas já denotam um momento mais atual, 2007.....	117
Foto 11	Avenida Dom Emanuel – Equipamentos comerciais e aspectos da centralidade urbana em 2009.....	117
Foto 12	Divulgação de Obras Federais em associação com o município destinada à construção de casas populares em Senador Canedo, 2009	134
Foto 13	Casas populares no Bairro das Indústrias, em Senador Canedo, 2009	134
Foto 14	Casas populares no Jardim Bouganville em Senador Canedo, 2009	134
Foto 15	Assentamento subnormal às margens da RFFSA na Região Central de Senador Canedo, 2009.....	134
Foto 16	Nova sede da prefeitura de Senador Canedo em construção na Região Central, 2009	136
Foto 17	Complexo da Saúde na Região Central de Senador Canedo em 2009	136
Foto 18	Zonas Industriais na Região Central de Senador Canedo, 2009	137
Foto 19	Zona Industrial da Petrobrás, Região Central, Senador Canedo, 2009	137
Foto 20	Distrito Industrial Genoveva Rezende Machado, Região Central, Senador Canedo, 2009	137
Foto 21	Distrito Agroindustrial de Senador Canedo, Região Central, 2009	137
Foto 22	Fachada de industria na Região do Oliveiras (Área Administrativa II)	148
Foto 23	Zona Industrial na Região do Oliveiras (Área Administrativa II)	148
Foto 24	Conurbação Galvão-Goiânia em 2009.....	150

Foto 25	Conurbação Goiânia (oeste) e Galvão (leste) em 2009. Aspectos do tecido urbano	150
Foto 26	Zona Industrial na Região Galvão (I), 2009.....	155
Foto 27	Zona Industrial na Região Galvão (II), 2009.....	155
Foto 28	Fachada principal da entrada do loteamento Jardim Veneza...	164
Foto 29	<i>Outdoor</i> divulgando 'futuro' <i>shopping center</i> em frente ao Jardim Veneza, 2009	164
Foto 30	Setores de Chácaras com Piscinas em Senador Canedo – 2009	167
Foto 31	Aspecto físico de uma casa no Solar das Auroras, 2009	169
Foto 32	Aspecto físico de uma residência no Aurora das Mansões, 2009	169
Foto 33	Aspecto físico de uma residência no Condomínio Alta Vista, 2009	169
Foto 34	Aspecto físico de uma residência no Condomínio Alto da Boa Vista, 2009	169

LISTA DE ABREVIATURAS SIGLAS

AGLUG - Aglomerado Urbano de Goiânia
AGR - Agencia Goiana de Regulação
AGETOP – Agencia Goiana de Empresas de Transportes e Obras Públicas
BEG - Banco do Estado de Goiás
CANG - Colônia Agrícola Nacional
CMTC - Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo
CDTC - Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos
CELG - Centrais Elétricas de Goiás
CEF – Caixa Economica Federal
COHAB-GO - Companhia de Habitação de Goiás
DETRAN – Departamento Nacional de Trânsito
EMGOPA - Empresa Goiana de Pesquisa Agropecuária
FEGIP - Federação Goiana de Inquilinos e Posseiros
GETRANS - Executivo de Gestão da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo
IBGE - Instituto
ICMS – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDH-M - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPTU - Imposto Predial Territorial Urbano
ITU - Imposto Territorial Urbano
ITBI - Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis
IPASGO – Instituto de Previdência e Saúde de Goiás
JUCEG – Junta Comercial do Estado de Goiás
ONG - Organizações Não Governamentais
ONU - Organização das Nações Unidas
PDD – Plano Diretor Democrático
PDIG - Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia
PLAMBEL - Plano Metropolitano de Belo Horizonte
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A
RMG - Região Metropolitana de Goiânia
RMTC - Rede Metropolitana de Transportes Coletivos
SEPLAN - Secretaria Estadual de Planejamento

SINE – Sistema Informação Nacional de Emprego

SOCIN - Superintendência das Obras da Cidade Industrial de Goiânia

SPTC – Secretaria de Polícia Técnico-Científica

TRANSURB - Empresa Estadual de Transportes

SUMÁRIO

RESUMO	05
ABSTRACT	06
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	07
LISTA DE TABELAS	09
LISTA DE FOTOGRAFIAS	10
LISTA DE ABREVIATURAS SIGLAS	12
INTRODUÇÃO	16
1 O ESPAÇO URBANO E SUA PRODUÇÃO	21
1.1 Cidade e Urbano: aspectos conceituais	22
1.2 A produção do espaço urbano	28
1.2.1 Os atores do espaço urbano	32
1.2.1.1 A análise urbana: o espaço intraurbano	41
1.2.1.2 Senador Canedo: espaço intraurbano na metrópole	46
2 O DISTRITO SENADOR CANEDO NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO GOIANA	56
2.1 O significado da urbanização goiana	57
2.2 Expressão urbana da modernização goiana	61
2.3 Impactos ferroviários na urbanização goiana	65
2.4 Metropolização: o significado político-institucional	73
2.5 A metropolização em Goiás e os rebatimentos sócioespaciais em Senador Canedo	77
2.6 A ferrovia: formação territorial do distrito Senador Canedo	89
2.7 A igreja matriz e a expansão urbana em Senador Canedo	98
2.8 O momento de emancipação política de Senador Canedo	101
3 A CRIAÇÃO DO MUNICÍPIO: ESTRUTURAÇÃO URBANA E VERTICALIDADES EM SENADOR CANEDO	105
3.1 A 'cidade' e a territorialização da Petrobrás	106
3.1.1 A centralidade em Senador Canedo	115
3.1.2 O terminal de transportes coletivos e os impactos na mobilidade urbana	121
3.1.3 A avenida Dom Emanuel e a valorização imobiliária na Região	

Central	124
3.1.4 A produção urbana de Senador Canedo na Região Central	130
3.2 Jardim das Oliveiras: o crescimento de Goiânia em Senador Canedo	137
3.2.1 A produção urbana da Região Oliveiras.....	143
3.3 Vila Galvão: a primeira conurbação com a capital	149
3.3.1 A produção urbana da Região Galvão	152
3.4 Valéria Perillo e a ação do Estado na produção urbana	157
3.5 Jardim Veneza: condomínios exclusivos em Senador Canedo	161
3.6 A Região do Morumbi e a produção urbana na metrópole	165
CONSIDERAÇÕES FINAIS	172
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	175
ANEXOS	185

INTRODUÇÃO

A inserção goiana no processo produtivo nacional, feita a partir da modernização conservadora e concentrada, como estudou Estevam (2004), reordenou significativamente a produção do espaço urbano. Proporcionou também a industrialização de algumas cidades, principalmente aquelas atendidas por infraestruturas (ferrovias e rodovias), como é o caso das cidades do sudeste goiano. Senador Canedo também se insere nesse contexto. De um assentamento às margens da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) surgiu o primeiro bairro e, mais tarde, em 1953, a lei de criação do Distrito de Senador Canedo (Lei 239 de 31 de Março). Por algumas décadas dependeu politicamente e economicamente da capital goiana, emancipando-se em 1988.

O fato de Senador Canedo pertencer à Região Metropolitana de Goiânia tem interferências bastante salutares no cotidiano de seus moradores, entre as quais a mobilidade é um problema comum às grandes cidades brasileiras, que está também presente em Senador Canedo, Aparecida de Goiânia e Trindade, municípios que pertencem a RMG. Todavia, o crescimento populacional e os processos de urbanização presentes em Senador Canedo podem e devem ser compreendidos dentro da dinâmica metropolitana, já que a cidade faz parte do mesmo aglomerado urbano.

A dificuldade de deslocamento que seus habitantes enfrentam fez com que tanto Senador Canedo quanto os outros municípios citados, desenvolvessem centralidades para atenderem às suas necessidades desde os primórdios de suas respectivas fundações. Por isso, observando os anseios consumistas da sociedade por espaço e a lógica de produção capitalista, Senador Canedo presencia atualmente a instalação de equipamentos diferentes dos habituais quando da sua consolidação como núcleo urbano, o que favorece a estruturação da sua centralidade. Diversas indústrias têm procurado se instalar em sua malha urbana em virtude das políticas públicas implementadas e pela logística oferecida pela cidade.

Sobre isso, Santos (1994) e Gottdiener (1993), estudando outras localidades e em outras escalas, advertem-nos que as mudanças ocasionadas pela ação hegemônica do capital (que se aplica também em Senador Canedo) devem ser entendidas como parte de um processo maior constituído e denominado pelos autores de desconcentração industrial. A territorialização capitalista da Petrobras e

empresas correlatas em Senador Canedo, além de outras empresas, contribuem de forma preponderante nas receitas do município. Esses investimentos têm reflexo direto nas relações sociais e econômicas internas, proporcionando mudanças significativas na dinâmica socioespacial da cidade. Todavia, sabemos que essa realidade não é suficiente para gerar empregos para a população e nem impede o movimento pendular existente, já que emprego não é a única razão que favorece essa dinâmica.

Outro processo importante na estruturação urbana da cidade é a especulação imobiliária, resultante da luta empreendida pelos atores sociais na produção do espaço urbano. Não fugindo da regra, equipamentos como o *shopping* Senador Center aliados também à atuação de atores imobiliários da capital goianiense, representados pelas imobiliárias Versátil Imóveis, Tropical Imóveis e a Leonardo Rizzo entre outros, atuam em conjunto com os grupos imobiliários locais e os órgãos públicos, favorecendo o desencadeamento da especulação imobiliária na cidade. Assim, a estruturação intraurbana em Senador Canedo, bem como a valorização imobiliária inerente, está relacionada com a territorialização do capital quer seja ele de ordem privada ou pública. Esse processo é articulado pelos atores do espaço urbano, atendendo aos seus anseios (geralmente da minoria) que se apropriam dos diferentes espaços da cidade.

Em razão dessas colocações, nossa investigação busca uma abordagem desse espaço urbano. Objetivamos pesquisar: a) a formação socioespacial; b) a inserção regional e os discursos que a fundamentam; c) a relação entre os movimentos pendulares e a segregação na metrópole goiana, como também o processo inicial de conurbação entre um bairro popular e os condomínios fechados; d) os vazios urbanos existentes entre os próprios bairros de Senador Canedo entre outros fenômenos.

O trabalho contribuirá como uma ferramenta à disposição do poder público no sentido de desvelar os processos de estruturação socioespacial da cidade, por ser ele o regulador e gestor da produção urbana. Também busca conscientizar a sociedade sobre a sua participação no processo de construção da cidade. Para a Geografia a contribuição se efetiva a partir do momento em que discutir o espaço urbano, a cidade e suas contradições, nada mais é do que discutir o *locus* principal do modo de produção capitalista. Nesse sentido, o trabalho se torna

importante pois contribui com a literatura urbana produzida em Goiânia. Para tanto, elencamos alguns questionamentos; dentre outros, seguem os principais:

- O que é a cidade capitalista, quais são as suas relações, os seus atores e como eles produzem o espaço urbano?
- O que é a urbanização e como ela pode ser interpretada no território goiano?
- Quais os impactos da ferrovia na urbanização goiana, e qual a sua relação com Senador Canedo?
- Quais os impactos socioespaciais decorrentes da metropolização goiana no arranjo espacial intraurbano das cidades do entorno?
- Quais os atores do espaço urbano estão envolvidos na produção socioespacial da cidade e na estruturação da malha urbana de Senador Canedo?
- Quais os impactos socioeconômicos e espaciais no município causados pela implantação do *shopping* Senador Center, do Terminal de Combustíveis da Petrobras, do Terminal de Integração de Passageiros Osvaldo Agostinho Cardoso e da Praça Criativa?
- Há especulação imobiliária desencadeada pela implantação dos referidos equipamentos urbanos?

Diante da problemática apresentada, os objetivos desta pesquisa foram analisar a estruturação histórica e socioespacial do município a partir dos impactos ocasionados pela implantação de equipamentos de grande porte em Senador Canedo; entender a formação da centralidade e os processos de segregação socioespacial que atuam em Senador Canedo; verificar a inserção regional da cidade proporcionada pela implantação do Terminal de Combustíveis da Petrobras em Senador Canedo; entender o processo de implantação dos equipamentos urbanos e como eles geraram valorização imobiliária na cidade.

A categoria de análise privilegiada foi o espaço (espaço urbano, intraurbano). Entretanto, outros conceitos colaboraram no entendimento dos fenômenos estudados como é o caso da centralidade e da segregação socioespacial. A paisagem urbana também auxiliou-nos enquanto categoria, contribuindo com o entendimento dos processos analisados. Dentre os autores que

sustentaram esses conceitos e categorias podemos mencionar Lefebvre (1991), Garnier (1997), Gottdiener (1993), Harvey (1973), Castells (1996), Villaça (1998), Spósito (1998), Corrêa (1989), Cavalcanti (2001) entre outros que também contribuíram (a seu tempo) de forma direta e indireta na elucidação dos questionamentos levantados.

Quanto à reestruturação intraurbana, Gottdiener (1993) ressalta que as mudanças na estrutura interna da cidade estão relacionadas com as mudanças no processo de acumulação do capital, no sistema mundial, nas novas estratégias do trabalho e que de alguma forma altera as formas da cidade. A centralidade também será um conceito utilizado na compreensão da estruturação do espaço urbano canadense. A segregação socioespacial também será um conceito trabalhado no terceiro capítulo, levando em conta as ideias de Cavalcanti (2001) e Villaça (1998). A paisagem urbana também será bastante reveladora das contradições urbanas.

A metodologia utilizada na execução dessa dissertação obedeceu a seguinte sequência: a) Revisão bibliográfica teórica, com finalidade de fundamentar os argumentos propostos na problemática. Bibliografia técnica: análise documental, de jornais, leis e periódicos canadense e outros, a fim de que pudesse nos oferecer subsídios sobre a criação e reprodução da cidade. b) Pesquisa de campo em três partes: 1) Levantamento e caracterização da área de estudo; 2) Elaboração de questionários/entrevistas a ser aplicado aos moradores pioneiros da cidade com o objetivo de levantar informações sobre o tempo de fundação do distrito; 3) Aplicação de questionários e entrevistas com moradores pioneiros da cidade, através de um levantamento já realizado em trabalho publicado por Moraes (2000). O número de questionários aplicados em campo não representou o universo pré-determinado pela lógica estatística vigente. A importância do questionário/entrevista esteve em perceber a forma e a imagem que os atores produtores do espaço urbano tinham da cidade; c) Análise e interpretação dos dados coletados nos periódicos, jornais e fotos, das entrevistas. Após a análise bibliográfica geral, dos dados coletados em campo, as considerações acerca do objeto foram organizadas em três capítulos assim organizados.

O primeiro capítulo intitulado *O Espaço Urbano e sua Produção* objetivou analisar conceitualmente a cidade, o urbano e sua produção. Reconhecemos o que é a cidade do ponto de vista conceitual e em seguida o conteúdo que qualifica o espaço urbano. A partir daí, o processo de produção do espaço urbano destaca os

atores, suas ações e a forma diferencial em que a cidade é produzida sob a escala intraurbana.

O segundo capítulo, *Impactos da Urbanização e da Metropolização Goiana na Criação do Distrito Senador Canedo*, trata de uma análise sobre a urbanização goiana e as especificidades dos conceitos e como eles se aplicam ao caso goiano. A modernização enquanto projeto estatal verticalizador e as suas marcas deixadas no território, associada com os impactos ferroviários na urbanização goiana são também investigados. Em seguida, o processo de metropolização evidencia a hegemonia da capital instigando a criação do Distrito de Senador Canedo, aqui analisado em três períodos. A periodização sobre a formação do distrito permitiu compreender as diferentes dinâmicas que atuaram na consolidação deste núcleo urbano.

O terceiro capítulo analisa a *Emancipação Política: Estruturação Urbana e Verticalidades em Senador Canedo*. Neste capítulo analisamos as transformações socioespaciais que ocorreram na cidade de Senador Canedo após a sua emancipação política. A primeira parte versa sobre a caracterização geral do município levando em conta a importância da Petrobras para a cidade entre outros equipamentos urbanos de impacto na dinâmica interna. Após isso, o item Jardim das Oliveiras analisa o crescimento de Goiânia em Senador Canedo e a atuação do Estado e da Federação Goiana de Inquilinos e Posseiros (FEGIP) na configuração desta região, levando em conta o processo histórico e socioespacial da região. Na Região Galvão tratamos de questões referentes desde a instalação da “Santa Marta”, sua influência na ocupação da região, a atuação do Estado na produção urbana e na conurbação com a capital. A seguir analisamos a instalação de conjuntos habitacionais na cidade, tendo o Valéria Perillo como ponto inicial da discussão. Outro item deste capítulo verifica a instalação de um loteamento fechado em Senador Canedo, levando em conta conceitos como auto-segregação, interesses imobiliários entre outros aspectos. O último item desta seção é atribuído ao processo de expansão e ocupação diferenciada do ponto de vista do uso do solo e dos atores sociais envolvidos no processo de produção urbana da Região do Morumbi no contexto metropolitano.

CAPÍTULO

1

O ESPAÇO URBANO E SUA PRODUÇÃO

Neste capítulo objetivamos analisar conceitualmente a cidade, o urbano e sua produção. A partir de autores da Geografia e outras ciências sociais, buscamos compreender os diferentes atores que compõem e constroem a cidade, entendendo que essa produção é diferencial ao longo do seu processo histórico. Reconhecemos também a necessidade de optar por algumas teorias que melhor expressassem a magnitude do fenômeno urbano. Inicialmente, discutimos conceitualmente o que é a cidade e em seguida o conteúdo que qualifica o espaço urbano. A partir daí, seguimos com o processo de produção do espaço urbano destacando os seus atores, suas ações e a forma diferencial em que a cidade é produzida sob o modo de produção capitalista. Por último, a escala intraurbana exemplifica a importância do estudo da RMG e, mais especificamente, Senador Canedo.

1.1 Cidade e urbano: aspectos conceituais

Lefebvre (1991) interpreta a cidade diferentemente das teorias urbanísticas produzidas em sua época. Para este autor, a cidade é a projeção da sociedade sobre um determinado local; “é uma obra de arte criada” (LEFEBVRE, 1991). O referido autor atribuiu duas ordens que regem a teia de relações internas e externas da cidade. A ordem distante é, segundo o autor, a das instituições, do Estado e das ideologias dominantes. Nessa ordem é que se estabelecem as principais relações de produção da cidade. Lefebvre (1991) questionou o urbanismo enquanto uma máscara que escondia o interesse dos atores dominantes que, segundo ele, apropriava indevidamente dos espaços da cidade. A ordem próxima, a das relações entre os indivíduos, foi, a seu modo, alterada profundamente de acordo com os interesses das minorias, o que colocou em crise o direito à cidade. Para o autor, pela ordem distante, estabeleceram-se nas cidades os interesses dominantes de regulação, sobretudo, expressos nos modelos de planejamentos exigidos pelos organismos internacionais.

Garnier (1997), por sua vez, traz a discussão sobre a cidade a partir das formas e funções que esta tomou ao longo da história. O processo de industrialização, para a autora, teve papel fundamental para o desenvolvimento da cidade atual tornando-a complexa e dificultando sua conceituação. Desde sua origem a cidade passou por diversas funções, seja enquanto um núcleo comercial, religioso, seja como centro industrial. Para a referida autora, a cidade é um “objeto”

e um “sujeito” ao mesmo tempo. Sendo objeto, admite inúmeros papéis: é mediadora de relações sociais entre os seus habitantes, e por essas múltiplas relações possui os seus variados papéis. Porém, é também sujeito à medida que atua na condição de mediadora com o meio exterior.

Tanto Garnier (1997) quanto Clark (1991) concebem a cidade como um “sistema aberto” e um conjunto complexo na sua relação com o exterior. Decorrente dessa inserção no contexto mundial de expansão do capitalismo concorrencial, a cidade tornou-se também uma organização em crise dada à diminuição da sua função social. Sobre a crise da cidade, Pintaudi (1999) observa que há, em diferentes momentos históricos, problemas urbanos expressos nos espaços da cidade. Porém, a autora elucida que sob o capitalismo industrial a cidade passou a ser gerida e difundida pela ideologia cientificista que, adquirindo *status* de civilização urbana, dado o intenso grau de urbanização, criou uma situação propícia para um reencontro entre a cidade e a filosofia, o viver e o pensar na cidade.

Na busca pela superação da anarquia mercantil instalada nas cidades pelo capitalismo, Lefebvre (2002) evidenciou a necessidade da revolução urbana. Em outros termos, segundo esse autor, seria devolver à cidade (considerando a urbanização completa da sociedade) a sua função social já que a cidade capitalista otimizou a função de “centralidade”. A revolução urbana, para Lefebvre (2002, p. 19), significa

o conjunto das transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões de crescimento e de industrialização (modelo, planificação, programação) ao período no qual a problemática urbana prevalecerá decisivamente, em que a busca de soluções e das modalidades próprias à sociedade passará ao primeiro plano.

Tal revolução serve para identificar a mudança de um período em que as questões de crescimento econômico e industrialização predominam para uma fase onde a problemática urbana se torna decisiva, quando a pesquisa de soluções e formas apropriadas à sociedade toma a dianteira. Em decorrência disso, Lefebvre (2002) admitiu que a cidade se diferenciou da aldeia em sua função original. Para o referido autor, como “lugar da razão”, considerando o seu componente político, a cidade se tornou o palco das revoluções, capaz de superar, pela apropriação (entendida como uso e valor de uso), a concepção mercantil da cidade, da troca e

com valor de troca – à cidade vendida. Assim, para o autor, a cidade sob o capitalismo desempenhou dois papéis; o primeiro, fatídico, considera a cidade do e para o capital. O segundo é a superação do primeiro, a cidade para além do capital.

Para Harvey (1973), a cidade é uma forma criada podendo ser vista como uma série de objetos arranjados de acordo com algum padrão no espaço. O autor critica o consenso de olhar a cidade como uma totalidade harmônica dentro do qual tudo se relaciona. O autor, analisando a cidade, e ao mesmo tempo criticando a abordagem predominante dos anos 1960, mais precisamente a escola de ecologia humana, entende a cidade separada de outras estruturas, à margem das contradições entre as relações sociais de produção e as forças produtivas.¹ Para ele, o urbanismo agiu como uma ferramenta política de grupos sociais com a função de moldar, produzir uma cidade cooptada ao padrão particular das relações sociais, o velho discurso de “otimização” da cidade. Harvey (1973) elucidou, assim, que o urbanismo não era meramente um produto das forças econômicas e sociais que agia na cidade, mas que produzia e representava os interesses hegemônicos da produção urbana. Posteriormente, Harvey (1992) manteve sua crítica à estrutura urbana racionalizada e funcionalista herdada da lógica produtiva e industrial. Para ele, a ciência “asséptica” continuava vendo a cidade sem significado, pautada por uma lógica extremamente funcionalista, não simbólica, mas ideologicamente dissimulada. Porém, do mesmo modo que Harvey (1973) questionou a Escola de Chicago, Carlos (2004) teceu críticas aos autores que viam a cidade unicamente como reprodução do capital ou da dominação do Estado, pois esvaziavam o sentido da vida humana que se efetiva nas cidades. Assim, a autora chama a atenção para irmos da “cidade forma” de Harvey (1973) à “cidade conteúdo” de efetiva prática socioespacial.

Em alguns pontos, há concordância entre a teoria urbana de Lefebvre (1991) e Harvey (1973) na estruturação das ideologias que constituem a dominação do espaço urbano. Ambos concordam que o urbanismo expressa e modela as relações da cidade à superestrutura do modo de produção. Para Lefebvre (1991), no entanto, o grande problema da produção da cidade é que existe um conflito entre o

¹ Segundo Freitag (2006), a Escola de Ecologia Humana é conhecida por fazer analogia entre ciclo da vida botânica e ciclo de vida das cidades, atitude que consistiu reducionista e com interpretações equivocadas do processo sociohistórico das cidades. O principal precursor dessa corrente foi Robert Park. Segundo Maia (1994), Park estava incluído na corrente darwinista social onde o estudo da cidade ideal estava alicerçado nos modelos metodológicos fornecidos pelas ciências naturais, que se mostravam válidas para a realização de uma pesquisa “neutra” e “objetiva”.

processo dialético social que é constante, fluído e dominado por ideologias burguesas e a manutenção legitimada pelo urbanismo, dos espaços da cidade que ele chamou de força socioestrutural dominante. Outro ponto comum entre Harvey (1973) e Lefebvre (1976) é o carácter político e efetivo do espaço urbano. Portanto, a relação intrínseca à sua produção é moldada por ideologias autônomas. Para Harvey (1973), a estrutura da produção da cidade é a sociedade industrial, pois ela mantém o controle, já que o volume de capital fixo investido não pode ser interpretado como uma resposta direta da urbanização. Lefebvre (2002), por outro lado, assegura que o urbanismo se tornou uma ferramenta tão forte das elites burguesas e industriais a ponto de dominar a sociedade industrial.

A influência do urbanismo modificou as relações sociais e de produção na cidade, mas não foram suficientemente capazes de transformá-las. Neste sentido, concordamos com Harvey (1973) que o processo de produção da cidade é controlado e restringido pelos processos que regulam o modo de produção capitalista.

A trajetória das forças produtivas capitalistas deixou suas marcas na cidade modificando processualmente as suas funções (políticas, ideológicas, comerciais, culturais e etc.) suas formas e estruturas. Concomitante a essas marcas na paisagem urbana, outras ficaram também no pensamento geográfico e nas ciências sociais em geral.² Sobre isso, Abreu (1994) afirma que as sucessivas contribuições de outros pensadores anteriores à corrente crítica radical servem como ponto de partida para pensar a cidade. Por isso, é necessário ver o seu rebatimento no espaço, delimitando o grau de articulação dos atores que a produzem inscritos na paisagem urbana. Com isso, o autor quer explicar que, além do comprometimento político do pensador explicitando o carácter diferencial da produção da cidade, devemos explicar a variabilidade da paisagem urbana com um olhar crítico nas relações socioespaciais.

Ao invés da execução das reformas urbanísticas – conjunto de intervenções físicas na paisagem urbana, compete-nos pensar a reforma urbana em outros termos. O planejamento da cidade, dependendo do compromisso político de

² Nossa pesquisa utiliza o conceito de paisagem urbana de Cavalcanti (2001 p. 14), que refere-se ao “aspecto visível do espaço, sua expressão formal e aparente”. Segundo ela, a paisagem urbana nos permite diferenciar quais classes sociais estão fazendo uso de determinadas localidades: áreas deterioradas, áreas segregadas entre outras podem ser reconhecidas pelo debruçar do olhar geográfico sobre a paisagem urbana.

enfretamento das relações sociais pode contribuir para que a estruturação do espaço da cidade rompa com a lógica de “acumulação primitiva” da terra urbana, assunto discutido por Kowarick (1979).

Por mais diferenciadas que sejam as cidades em decorrência de suas funções urbanas - condições espaciais de desenvolvimento, da planta, extensão, utilização e preço do solo, do nível informacional e comercial, densidade populacional e etc., e da interpretação político-científica adotada sobre o fenômeno urbano – uma pergunta crucial surge: qual a função da cidade na sociedade moderna? Considerando a inter-relação desses fatores com a sociedade, Garnier (1997) alerta que no percurso de nossa resposta a essa pergunta não devemos pensar as cidades desconsiderando o componente político e econômico dos atores que a compõe. De acordo com Lefebvre (1991), a cidade, enquanto obra produzida através da história, fora arruinada por estratégias de classes preocupadas com a criação de mercadorias. Portanto, além de conter a sociedade urbana em suas mais diversas manifestações culturais, sociais, políticas, a cidade carece resgatar o seu sentido de obra. O autor defende que o espaço da cidade é o lugar do vivido, das ambiguidades das relações sociais e da manifestação afetiva e efetiva.

Para Castells (2000, p. 19), boa parte das cidades da América Latina não são originadas dos processos de concentração dos meios de produção e força de trabalho. Trata-se, segundo ele, de um “desaguadouro daquilo que o sistema desorganiza sem poder destruir inteiramente”. Por outro lado, o autor afirma que as cidades de sociedades dependentes se estruturam e se mantêm na condição de polos de desenvolvimento desigual, ou seja, são expressões espaciais da “concentração de meios de produção da força de trabalho necessária, assim como de distribuição de mercadorias exigidas pelo mercado” desenvolvidas a partir do processo de acumulação capitalista.

Porém, deixando por um instante o “esqueleto de pedra” - como apelidou Garnier (1997, p. 47) - e prosseguindo no movimento da civilização em marcha, que frequentemente se conflitam, nos deteremos às transformações sociais na cidade, o que representa para nós o urbano.

O urbano é o conteúdo espacializado e fluído na cidade. É espacializado dadas as condições de aglomeração e trocas sociais que acontecem no espaço. É fluído em decorrência da sua mobilidade permanente e, por essa razão, exige um pensamento também dinâmico. O urbano, enquanto conteúdo que compõem o

espaço, existe porque é espacializado na cidade capitalista. A forma organizada da sociedade reflete a forma de organização do urbano. Para Garnier (1997), o maior problema do urbano é que ele se organiza em classes, colocando em crise a cidade na forma de organização social. Para Harvey (1973), todavia, a cidade e o urbano são estruturas menores dentro do capital. Assim, para o autor, a sociedade se organiza em classes porque essa dinâmica é articulada pelo capital.

Para atingir o urbano e efetivamente devolver o sentido social de centro do poder da cidade – no sentido de tirá-la da crise - é preciso contornar o obstáculo que o torna impossível - a realidade socioprodutiva capitalista na cidade. O urbano então é responsável pela revolução na cidade. Por isso, os urbanos e suas formas de organização precisam superar as características do modelo de acumulação capitalista – a desigualdade.

Para Pintaudi (1999, p. 136, grifos nossos), o *urbano não é a cidade*, não se refere à vida na cidade. Segundo a autora, o urbano é

produto do esfacelamento do seu espaço social, fruto das crises contínuas e comunitárias, dos problemas, das alterações da vida urbana que contribuíram para o seu empobrecimento e para a degenerescência de uma sociedade que hoje se apresenta desunida, isolada, e cuja separação, promovida pela submissão total ao econômico, contraditoriamente é alimentada pelos próprios meios de comunicação como o automóvel, a televisão, o satélite que, aparentemente, unificam o mundo

O acotovelamento das classes na cidade nada mais é do que consequência do esfacelamento do urbano, pois ele apenas se parece com a cidade porque assume e admite a sua forma, assegura a referida autora.

Compreendendo a permanência do movimento urbano na cidade, a casa, o lugar de trabalho, os pontos de encontro e os caminhos são elementos que condicionam a atividade dos homens. Ao tratar das mudanças estruturais no modo de vida urbano, Spósito (1998) destaca que elas se relacionam com o papel das cidades face à industrialização, dada a crescente especialização funcional do espaço urbano. Aliado à ampliação do mercado exigida pela industrialização, segundo a autora, houve uma intensa divisão social do trabalho que se manifestou nas cidades como lugares com diferentes funções, logo, numa divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, entendemos que o urbano desempenha funções divididas territorialmente porque o trabalho assim está dividido. Por tudo isso, Carlos (2004, p. 09) apregoa o urbano como reprodução da vida em todas as suas dimensões,

revelando o processo de generalização da urbanização e da formação de uma sociedade urbana como possibilidades articuladas indissociavelmente aos planos local-mundial.

As diferentes funções e suas múltiplas relações com o modelo de produção conferem, à cidade, uma complexa organização social e cultural. Porém, para Damiani (1999), a cidade não pode ser somente a "área de consumo" que completa as unidades fabris, uma versão simplificada do capitalismo e expressão máxima da alienação urbana. As consequências políticas e sociais do modo de produção capitalista materializadas na cidade potencializaram a crise da apropriação do urbano devido as características alienantes do modo de produção adotado nas cidades mercantis, centralistas, periféricas e segregadoras. O espaço urbano, lugar privilegiado da expansão e realização do mundo das mercadorias, perde o seu sentido social se reproduzindo diferencialmente, assunto que será discutido a seguir.

1.2 A produção do espaço urbano

Utilizamos o espaço enquanto conceito geográfico a fim de compreender a organização social do espaço urbano.³ Desse modo, o conceito de espaço urbano é entendido como local onde as tensões se estabelecem, tanto na totalidade de sua produção quanto numa parcela desse espaço. Dessas tensões, o espaço urbano derivado da acumulação de trabalho humano e da racionalidade capitalista, com suas múltiplas facetas, se reproduz criando sempre diferentes espaços compostos por diferentes atores sociais.

Contido no modelo de produção capitalista industrial e monopolista, o espaço urbano está organizado baseado na contradição das classes sociais que o compõem. Além disso, é o espaço das manifestações culturais e ao mesmo tempo a soma de todos esses elementos ocorrendo simultaneamente. A complexidade da

³ O espaço é o objeto de estudo da Geografia e uma das principais categorias explicativas da ciência geográfica. Para Santos (1986), o espaço é uma categoria universal e permanente. É apreendido como categoria histórica e é a própria significação dos objetos, do seu conteúdo e das relações entre eles. De acordo com o referido autor, o espaço pode ser entendido também como: "Conjunto de relações realizadas através de *funções* e de *formas* que se apresentam como testemunho de uma história escrita por *processos* do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro *campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares*" (SANTOS, 1986, p. 122. Os grifos são nossos).

produção do espaço urbano é tanta que permite a existência de diversas interpretações da cidade, dadas as oposições entre os níveis de vida e renda entre os setores de atividades econômicas que compõem a produção do espaço urbano. Para Carlos (2004, p 07), o espaço urbano se revela como condição, meio e o produto da ação humana.

Lojkine (1997), analisando a evolução do modo de produção capitalista e o seu impacto na produção urbana, evidenciou os vínculos que unem os grupos hegemônicos detentores de capital ao Estado, explicitando que as evoluções que permeiam o modo de produção não são suficientes para modificar a superestrutura que modela o espaço urbano. Para o referido autor, existe uma adaptação do aparelho territorial às necessidades espaciais dos grupos monopolistas que fazem com que a unidade (entre classe hegemônica e Estado) vença a aparente diversidade (de classes que participam do processo de produção do espaço urbano) e que, portanto, existe um mecanismo global, nacional e regional, contraditório e de segregação social do espaço urbano que acompanha a evolução do modo de produção capitalista. O autor também enfatizou o papel crítico das grandes firmas em reestruturar o espaço da cidade, o que ele chamou de privatização da infraestrutura econômica da cidade.

No mesmo sentido, Gottdiener (1993, p. 215) afirmou que esse comportamento das grandes empresas é dado por um padrão de “reestruturação econômica anárquica nas decisões de localização” e o caráter desordenado do rápido investimento de capital no espaço urbano. Assim, o autor menciona que nem sempre a estruturação do espaço urbano interno das cidades é dada por demandas internas dos atores, mas é produzido por um processo social de estruturação. O caráter anárquico dessa reestruturação é ainda mais exacerbado quando o Estado intervém nesse conflito agindo, na maioria das vezes, contra o interesse geral, ou então, mediando a relação, geralmente desarticula a fração menos poderosa economicamente.

A perspectiva da produção social do espaço urbano, especificada pela articulação dialética entre ação e estrutura, que comungam Lefebvre (1991), Harvey (1973), Lojkine (1997) e o próprio Gottdiener (1993) diferiu-se da perspectiva convencional ao qualificar os processos sociais com base no papel desempenhado pelos atores do espaço urbano. Esses autores criticaram, em essência, as teorias tradicionais convencionais que viam o ambiente construído como o resultado de

várias decisões de demanda tomadas por grandes quantidades de atores urbanos separados: comerciais, banqueiros, proprietários de casa própria e semelhantes. Ao analisar os atores urbanos separadamente, a teoria convencional isolava do debate da produção urbana o conflito transmitindo a ideia de que essa produção se dava de maneira natural e pacífica. Porém, para Gottdiener (1993, p. 226):

as formas de espaço são produzidas, ao contrário, pelo que se convencionou especificar como de articulação entre estruturas capitalistas tardias e as ações do setor da propriedade, especialmente os efeitos de grupos escolhidos e do Estado na canalização do fluxo, de desenvolvimento social por lugares e modelos específicos.

Portanto, a produção do espaço urbano é feita a partir da articulação social dos atores que, associados de acordo com seus interesses, elegem espaços privilegiados intensificando o conflito expresso na própria paisagem urbana. A complexidade da organização e da articulação da produção do espaço urbano no capitalismo, tornou o homem num cidadão ensombrecido em “busca de privilégios em vez de direitos” (SANTOS, 1993, p. 109). Sobre isso Villaça (1998, p. 328) afirma que:

O espaço urbano é produzido e consumido por um mesmo e único processo. A sua estruturação interna, entretanto se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo (condições de vida) das camadas de mais alta renda. [...] tal estruturação se dá sob a ação do conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço urbano, ou, [...] em torno da disputa pela apropriação diferenciada do espaço enquanto produto do trabalho.

São esses espaços consolidados pelas inúmeras conquistas sociais esvaziados de sentido que evocam novas teorias. Essas teorias permitiram, por exemplo, pensar e propor uma cidade possível e educadora, diferente da proposta de Le Corbusier na Carta de Atenas.⁴ Uma cidade alternativa, não dada à lógica

⁴ A Carta de Atenas foi o resultado das discussões de IV CIAM (Congresso Internacional da Arquitetura Moderna), em 1933. Sua proposta destaca a obrigatoriedade do planejamento regional e intraurbano; a submissão do solo urbano aos interesses coletivos; a industrialização de componentes e a construção padronizada; a limitação do tamanho e densidade das cidades; a edificação em meio ao verde contínuo. Todavia, a arquitetura de Le Corbusier deixou implícita a influência da máquina sobre a sociedade, a qual interfere no modo de viver das pessoas, nas relações de trabalho, economia e que refletiram em transformações nas cidades. Com a evolução da técnica, e o incremento de formas simples e que resgatavam a harmonia entre os processos da arte e da natureza, instituiu um horizonte para a organização das cidades. As raízes do urbanismo deixadas por Le Corbusier contribuíram, consideravelmente, para a realidade das cidades atuais, desde sua consideração aos estudos das áreas de influência, na planificação da cidade, fundadas no estatuto do

única e exclusiva do capital, foram assuntos debatidos na Carta das Cidades Educadoras (2004) e por Gomez-Granell & Villa (2001), objetivando “a cidade enquanto lugar da práxis” cidadã, onde os homens exercem direitos e não são somente transeuntes.

A estrutura da produção urbana é evidenciada pelo uso do solo urbano na produção de localizações privilegiadas, ou mesmo pela promoção de acessibilidade. Através de infraestruturas e da intensificação da segregação socioespacial as classes dominantes fragmentam o espaço urbano.⁵ Assim, a fragmentação e a articulação se evidenciam como lógica modeladora da morfologia interna das cidades. Essa fragmentação e articulação da morfologia das cidades é a expressão do modo de produção que também se evidencia na sociedade dividindo-a em classes, que se organizam em sítios e que produzem o espaço a partir das forças inerentes a tais classes.

Na produção do espaço urbano, Gottdiener (1993, p. 218) afirma que devemos considerar os interesses fundiários sob o capitalismo tardio como um setor separado, um setor que seja estruturado em torno do circuito secundário de acumulação. Concordando com Lefebvre (1991) e opondo-se a Harvey (1973), Gottdiener (1993) esclarece que o valor da terra urbana é um produto social que pode ser explorado por qualquer um. Para Gottdiener (1993, p. 219),

qualquer indivíduo independentemente de classe pode potencialmente participar das atividades do setor da propriedade, pois a terra é uma mercadoria que pode ser convertida em muitas formas de valor de troca e, em contraste com qualquer outra mercadoria, com o tempo tem seu valor de troca elevado porque as relações capitalistas exigem que a terra seja cara.

Nesse sentido, só consideramos a colocação do autor em termos potenciais. O caso brasileiro, e de vários outros países, indica que a produção urbana relacionada à terra foi socialmente usurpada. Uma análise coerente da história agrária brasileira é um excelente mecanismo para se entender a

solo; até o zoneamento do solo, de modo que os arranjos espaciais cumpram suas funções e supram as necessidades da população.

⁵ Para Carlos (2004), a segregação socioespacial é um produto que se apóia na propriedade privada do solo urbano, capaz de diferenciar o acesso do cidadão à cidade, limitando o uso dos lugares. Para a autora a segregação pode ser causada de forma: a) espontânea (estratégia de classes); b) programada (intervenções das políticas urbanas do Estado); c) através da mercantilização do solo urbano (dado pelas estratégias das imobiliárias). Nas duas últimas formas as colocações de Carlos (2004) se aproximam com o pensamento de Gottdiener (1993) corrente que comungamos conceitualmente.

conformação do espaço urbano atual. A Lei de Terras de 1850, por exemplo, indiretamente socializou e acentuou a concentração fundiária nas mãos da minoria. Em parte, isso explica a luta pelo acesso tanto à terra urbana quanto à rural. Harvey (1973, p. 266) já arrematava que “a pobreza urbana é, na maior parte dos casos, pobreza rural reorganizada dentro do sistema urbano”. Para ele, as atividades do setor imobiliário, que correspondem à produção do espaço urbano, são sustentadas, em parte, por uma infraestrutura de crédito altamente organizada que atende às necessidades do capital.

Em síntese, as frações de capital financeiro, industrial e comercial combinam com o Estado para fornecer ao setor da propriedade uma estrutura hierárquica e organizada. Valendo-se dessas afirmações, Gottdiener (1993, p. 226) elaborou sua tese onde “os padrões socioespaciais de desenvolvimento são explicados pelas atuações das coligações e redes de crescimento junto com as negociações e conflitos que envolvem aqueles grupos e outras frações de classe”.

Quanto às formas de produção do espaço urbano, concluímos inicialmente que elas são resultados/produtos da ação social, política e econômica; o ato de produzir o espaço; todavia essa relação produtiva é diferencial e não é de fácil elucidação devido as relações sociais serem complexas. No próximo item abordaremos os diferentes produtores do espaço urbano com suas importantes contribuições no contexto da cidade capitalista.

1.2.1 Os atores do espaço urbano

O Estado é, segundo Souza (2003), o principal produtor do espaço urbano dado o monopólio legítimo do uso da força sobre a sociedade.⁶ É o maior responsável pelas inovações e criação de condições de sucesso dos investimentos. Como instrumento de ‘homogeneização’ do espaço e dos equipamentos de infraestrutura, ele torna-se o responsável pela penetração e pelo sucesso dos capitais investidos. Esses investimentos ou ações podem ser feitos ora pelo Estado, ora pela iniciativa privada sendo que, neste caso, estas são gerenciadas pela ação estatal.

⁶ A compreensão do termo segue a orientação weberiana considerando também “a origem social (burguesa) da elite dirigente e as afinidades ideológicas daí decorrentes” (SOUZA, 2003, p. 20).

A regulação estatal, a curto, médio ou longo prazo, segundo Lojkin (1997), serve apenas para deslocar e exacerbar a contradição de base já que a renda fundiária permanece inalterada e os mecanismos de habitação social – os conjuntos habitacionais feitos pelo Estado – não suprimem a lógica concentradora da renda fundiária urbana nas mãos dos atores hegemônicos. Aliás, no caso francês analisado pelo autor, a ação estatal respondeu de forma indutiva, a partir dos conjuntos habitacionais, na periferização urbana, o que também se aplica no caso goianiense conforme estudos feitos por Bernardes (2000) e Moyses (2004).

Ressalta-se que o Estado pode atuar diretamente na produção do espaço urbano como um grande industrial consumidor deste espaço, ou como promotor imobiliário a partir de programas sociais relativos à habitação em centros urbanos. O Estado participa também como provedor da infraestrutura (asfalto, escola, esgoto etc.) urbana e em última instância como ator regulador do uso do solo (leis e normas) e no controle dos movimentos sociais. Kowarick (1979) afirma que nada mais falso supor que o Estado assegurará, em suas entidades, os interesses populares. Para o autor, o Estado age, na maioria dos casos, canalizando esses interesses para os centros decisórios a fim de tutelá-los.

O Estado, enquanto ator regulador do espaço urbano cooptado pelas elites (que geralmente exercem além do poder econômico o poder político), acaba por beneficiar as classes de melhor poder aquisitivo. Assim, o Estado estrutura certas áreas em detrimento de outras, acentuando o processo de segregação socioespacial. As áreas da cidade antes não contempladas com infraestrutura por parte do poder público tornam-se refúgio das classes dominantes após a sua valorização, correspondendo, assim, ao processo que Corrêa (2001) denominou de invasão-sucessão.

Gottdiener (1993), valendo-se do pensamento lefebvriano, denominou o aparelhamento do Estado com os interesses hegemônicos na produção do espaço como redes de crescimento. Para o autor, as redes de crescimento são coalizões público-privadas combinadas que se mantêm através de burocracias locais. Geralmente é composta por um grupo seletivo de indivíduos que formam uma rede que perpassa os setores privado e público, de modo a tornar indistinguíveis os dois setores. Segundo Gottdiener (1993), grande parte do desenvolvimento que ocorreu em nossas grandes cidades é resultado mais das ações de rede de crescimento do que das decisões de corporações individuais, bancos e semelhantes. Assim,

analisando cada ator do espaço urbano separadamente neste item, não compartilhamos da visão desarticulada que prevê uma diversidade isolada de ações na produção urbana. Esta é apenas uma forma didática e política de responsabilizar devidamente cada ator no processo de produção do espaço urbano.

É dever do Estado proporcionar políticas que sejam capazes de inserir as camadas com maiores dificuldades econômicas na aquisição de moradias e/ou parcelas de terras (lotes) em solo urbano.⁷ Um exemplo que ganhou grande repercussão nacional na década de 1980 e 1990 foi o Mutirão da Moradia em Goiás.⁸ Porém, as ações do Estado na produção do território devem ser consideradas em sua completude, pois por mais que o Estado tenha o caráter público isso não é suficiente para garantir que a sua prática política não esteja a serviço da iniciativa privada. Além disso, o momento político e o grupo político que atua na gestão do Estado determinam a qualidade dos investimentos oferecidos a essas camadas. É notável, por exemplo, a diferença em termos de qualidade, localização e infraestrutura entre as casas do Mutirão da Moradia e as casas ofertadas no Valéria Perillo em Senador Canedo, conforme diagnosticou os estudos feitos por Araújo (2008).

Schmidt e Farret (1986) avançaram na compreensão do Estado brasileiro delineador da dinâmica urbana e da metropolização brasileira. Para os autores, o Estado usa a cidade de forma contraditória e combinada, o que se aproxima bastante da proposta de Lojkine (1997). O Estado, segundo a análise de Schmidt e Farret (1986) feita sobre o período da ditadura militar, enfatiza as cidades como *locus* da produção, permitindo que com os escassos recursos investidos elas sejam máquinas produtivas, e aqui reside a contradição, abandonadas à sua própria sorte, deixando-a na incerteza do jogo do mercado.

Nessa mesma perspectiva, Arantes et al. (2002) demonstraram que a implantação do Planejamento Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro não passou de uma orquestração estatal com o objetivo de legitimar os interesses dominantes. Para esses autores, o que estava por trás do discurso do planejamento estratégico estatal era que, ancorados por um pensamento único e externo à realidade carioca, deveriam colocar em escanteio as reivindicações populares, dando espaço aos

⁷ Nesse caso, estamos nos referindo ao Estado de Bem Estar Social discutido por Nogueira (2001).

⁸ Sobre o assunto, ver o Relatório Mutirão Da Moradia do Governo do Estado de Goiás (GOIÁS, 1983).

interesses dos empreendedores e a um agressivo *marketing* para criar falsos consensos, legitimadores das elites burguesas cariocas.

Um pouco contrário a essa linha de raciocínio, Souza (2002) critica os “abusos generalizantes” do marxismo mencionando que o Estado é uma espécie de “condensação de uma relação de forças”. Nas palavras de Souza (2002, p. 29), temos que considerar que

Embora a lógica da ação do Estado, em uma sociedade capitalista, tenda a ser a da reprodução da ordem vigente, isso não precisa ser sempre uma verdade: aquilo que é verdade “no atacado”, ou estruturalmente, não é, necessariamente, sempre verdade “no varejo”, ou conjunturalmente.

Por outro lado, sobre a intervenção estatal na produção urbana, Gottdiener (1993) argumenta que ao contrário das teorias estruturalistas, que concebem o Estado enquanto mediador, a intervenção é contraditória por natureza porque atua na manutenção da renda fundiária nas mãos dos produtores imobiliários nas cidades e que desembocaram na periferização induzida das classes menos favorecidas. Porém, a periferização das cidades não significa somente lugar de excluídos, já que a fragmentação do tecido sociopolítico-espacial, induzida e privilegiada por equipamentos urbanos, expressa também a solução escapista das elites burguesas que nem sempre estão associadas com os governantes (SOUZA, 2008).

Historicamente, seguindo a orientação dos organismos internacionais, a ação estatal permitiu que a iniciativa privada traçasse uma estratégia espacial na cidade que lhe favorecesse, ocupando os melhores espaços. Villaça (1998) aponta que inicialmente essas estratégias ocorreram em lugares centrais e posteriormente nos periféricos, privilegiados por processos de descentralização. A iniciativa privada atua hegemonicamente na produção do espaço urbano, tanto em escala global quanto local, acaba se estabelecendo enquanto importante ator produtor do espaço urbano.

No caso dos atores produtores de ordem privada, explanamos aqui aqueles cuja ação social esteja vinculada aos interesses de classes economicamente capazes de utilizar a terra como bem de troca. Nesse grupo estão incluídos os proprietários dos meios de produção, industriais, comerciantes, os

latifundiários e os promotores imobiliários; e o que os unem, segundo Harvey (1973), é o objetivo de usar o solo urbano enquanto valor de troca.

Os industriais e comerciantes atuam juntos, pressionando o Estado de forma a conseguir doações de áreas urbanas ou incentivos fiscais, resultando em maior lucratividade. No caso dos latifundiários - aqueles que possuem terras rurais bem próximas à malha urbana – quando desejam tornar tais terras rurais em urbanas, desde que essas terras lhe sejam atribuídas valor de troca em detrimento do uso, lucram mais ao venderem terras por m². A forma de produção do espaço urbano empreendida por esse grupo é a venda alternada de glebas de terra, o que possibilita maiores lucratividades àquelas terras intermediárias. Vale ressaltar que esses espaços são adquiridos de acordo com a disponibilidade de capital e o interesse de cada um deles.

A classe média também tem se constituído outro ator de grande significado espacial.⁹ A difusão do modo de vida e os valores próprios da classe média contribuem para a consolidação da representação da vida urbana. Esses atores constroem, com base na imagem de uma ordem urbana harmoniosa e sem conflito, uma grande parcela do espaço urbano realimentando o processo de expansão urbana a partir dos condomínios, tanto vertical como horizontal.

Desse modo, o espaço urbano torna-se produto a ser consumido como outro produto qualquer. A sua intensificação se dá, associando-se o poder político dos governos municipais, através do *marketing*, utilizando-se dos anseios sedutores associados à oferta de espaço urbano. Os gostos, expectativas e projetos das camadas médias, das quais fazem parte frequentemente os atores imobiliários, parecem representar as frentes de coalizão (política e econômica) na reprodução urbana. Sobrepondo ao *marketing* urbano implementado pelo estado, esses atores associados constroem as imagens oficiais frequentemente desprovida de conflitos para torná-la produto de exportação às mais diversas escalas. Para Sanchez (2001), os cidadãos de classe média encarnam com mais força o conservadorismo e a

⁹ O termo classe média foi utilizado para definir aqueles que tem apenas quantia moderada de capital. As primeiras referências à expressão surgiram no final do século XVIII cunhada por Thomas Gisborne para referir-se à existência de uma classe social localizada entre a classe dos senhores da terra (mais ricos) e a dos trabalhadores agrícolas e urbanos (mais pobres). Nessa classe, eram incluídos os profissionais liberais ligados a trabalhos não manuais bem como os alfabetizados, detentores de algum diploma (SANCHEZ, 2001).

despolitização produzidos pela cidade-pátria no usufruto dos novos espaços, pois ao defendê-la parecem encontrar-se a si mesmos.

As organizações civis também são importantes na produção urbana. Organizados politicamente e juridicamente, essas instituições captam recursos por diversas vias junto ao Estado, atuando decisivamente na construção de novos loteamentos, conjuntos habitacionais. Podem também pressionar o poder público de diversas formas, no intuito de conseguir ter atendidas as suas reivindicações. Gardet (1990) acompanhou organizações sociais de luta pela moradia urbana em São Paulo por mais de três anos, registrando que o processo de conquista se dá em três tempos distintos: a) as associações enfrentam um período de luta pelo reconhecimento legal junto às autoridades; b) as organizações sociais nunca conseguem tudo o que reivindicam junto ao poder público; c) frequentemente ocorre a dissolução das organizações sociais após terem sido contempladas as suas reivindicações. Para Gardet (1990), o comportamento das organizações sociais tem peso significativo na produção urbana, pois expressam a capacidade de interferência de diferentes atores na esfera da gestão urbana pública.

O último grupo incluso dentro da iniciativa privada são os promotores imobiliários. Geralmente eles vivem da demanda oferecida e articulada pela ação do Estado e do capital. Segundo Harvey (1973), esses atores são responsáveis por arrastar, às cegas, os padrões de evolução de uso do solo urbano tornando-os injustos socialmente. Esses atores produtores do espaço urbano têm conhecimento do valor da terra. Segundo Maia (1994), as relações desenvolvidas por eles vão desde a relação comensalista com o Estado (espera de incentivos), passando pela pressão decorrente do aumento do número de indivíduos dessa determinada classe, o que provoca alterações nas instâncias político-institucional, ideológica e de luta de classes até a atuação especulativa sobre os valores de uso e de troca do terreno, o que compromete a qualidade de vida das classes menos favorecidas da sociedade.

Conforme Rodrigues (1994), a terra é um falso capital que se valoriza sem a atividade produtiva. As terras urbanas, que socialmente tornam-se mercadorias nas mãos desses atores, se tornam renda que os fazem atuar de forma especulativa para que possam extrair os seus lucros. Por isso, esse grupo se vale desta atitude para manter-se na esfera da produção urbana, contribuindo significativamente na fragmentação do espaço urbano. Segundo Corrêa (1989), esses produtores atuam também pressionando o Estado a fim de que possam lucrar a partir dos

investimentos públicos em infraestrutura e projetos sociais. São os principais indutores da produção desigual da cidade e do processo de periferização e favelização dos principais centros urbanos mundiais, conforme estudos feitos por Davis (2006).

No ponto extremo da produção do espaço urbano estão os atores sociais excluídos economicamente.¹⁰ São de longe os mais afetados pelos processos segregantes e resultantes do modo de produção capitalista. O problema da habitação, resultante do processo de urbanização bastante comum na América Latina, analisado por diversos autores (RODRIGUES, 1994; SANTOS, 1994; SACHS, 1999), é uma das maiores dificuldades enfrentadas pelas classes sociais com menor poder aquisitivo. Isso constitui-se num problema para o processo de produção do espaço urbano já que estimula a ocupação irregular de áreas impróprias para a habitação, distantes, desprovidas de infraestrutura, acarretando disso a periferização social conforme enunciou Cavalcanti (2008).

Kowarick (1979), escrevendo sobre a espoliação urbana nos tempos da ditadura militar, denunciou o aparelhamento estatal aos organismos internacionais que, para ele, significou a retaliação legalista frente aos agrupamentos de trabalhadores que se opusessem às regras de um sistema eminentemente excludente. Segundo o autor, dissimulando os interesses hegemônicos, houve favorecimento da aquisição de lugares estratégicos na cidade por parte dos outros atores sociais, enquanto que as classes sociais excluídas, tuteladas pelo Estado, territorializaram periféricamente a cidade ilegal desarticuladas politicamente à alienação urbana.

A periferia social se traduz na apropriação de terrenos usualmente inadequados para os outros atores do espaço urbano, tais como: encostas íngremes, áreas alagadiças e áreas de preservação ambiental que podem ocorrer até mesmo no centro da cidade (CORRÊA, 1989). Trata-se de uma apropriação de

¹⁰ Para compreender tais produtores é preciso também considerar a situação habitacional brasileira paralelamente à produção do espaço urbano no Brasil. A história de luta pela moradia da classe trabalhadora do país possibilita entender que as políticas econômicas e fundiárias condicionaram e limitaram os programas de promoção pública de habitações sociais. Essas políticas compensatórias demonstraram-se mais frágeis do que os mecanismos de exclusão social inscritos no modelo econômico (SACHS, 1999; SANTOS, 1993).

fato, pois esta classe social torna-se impossibilitada de viver em áreas supervalorizadas da cidade.¹¹

Em Goiânia, conforme estudos feitos por Moyses (2004), esse grupo se organizou na luta pela terra urbana, ocupando diversas partes da cidade, sendo que a principal localização se efetivou na região noroeste da cidade. Para o autor, esses atores, coagidos pelo Estado e com todo aparato legal que tentava evitar as posses urbanas, conseguiram se organizar coletivamente assumindo nessa região a dianteira na expansão urbana da cidade, o que os tornaram politicamente influentes na produção urbana goianiense.

Em resposta às imposições dos atores sociais abastados, as periferias sociais surgem como lugar dos menos favorecidos no processo produtivo. Nesse sentido, consideramos esse grupo como produtores do espaço urbano importante na elucidação dos estudos intraurbanos em Senador Canedo. Essa produção é forjada na apropriação, entendida como direito à moradia, ainda que essa realidade se efetive em espaços pouco valorizados da cidade. Uma ressalva deve ser feita ao grupo. Harvey (1973, p. 139, grifos nossos) considera-os como produtores do espaço urbano em sua teoria de uso do solo urbano. No entanto, o autor enuncia o caráter frágil e pouco resistente da classe, já que “o valor de uso da casa é determinado pela consideração conjunta de *uma situação pessoal ou de família e uma casa particular em uma localização particular*”. Destarte, na disputa pela produção do espaço urbano, que é desigual, a pouca coesão social dessa classe favorece a dominação dos demais atores. Kowarick (1979) defende a ideia de que para esse grupo subsistir na cidade é preciso que desenvolva uma capacidade de desatrelamento das esferas dominantes, conseguindo maior e mais sólido enraizamento nas bases que formam as respectivas aglutinações reivindicativas.

Harvey (1973) classificou a produção do espaço urbano de acordo com os interesses dos atores: os usuários de moradia atribuem “valor de uso”, os corretores, proprietários de terras, incorporadores e indústria da construção e as instituições financeiras utilizam, na dinâmica urbana, o solo enquanto “valor de troca”. O Estado, apoiado na carência de valores de uso, já que somente os usuários de moradia têm essencialmente em última instância essa finalidade, atribui o valor de uso ao solo

¹¹ Em Goiânia, segundo estudos feitos por Paula (2003) e Marinho (2007), a concentração da população mais abastada se deu no sul da cidade. No caso dos condomínios fechados, a localização não obedece somente esse sentido.

urbano, ainda que permita os demais atores interferirem na demanda, o que lhes confere permanente atuação no processo de produção do espaço urbano na condição de valores de troca que, por sinal, detêm as maiores lucratividades, caracterizando o urbanismo exploratório. Como síntese da produção social do espaço urbano confeccionamos o quadro 01.

Quadro 01 - Atores Produtores do Espaço Urbano		
Ator	Ação	Como marcam a paisagem urbana
Estado	Intervenção estatal que distribui infraestrutura, serviços básicos - regularização fundiária (gestão e planejamento da cidade)	Estado intervém no conflito, agindo, na maioria das vezes, contra o interesse geral, ou então, mediando a relação. Geralmente desarticula a fração menos poderosa economicamente (LOJKINE, 1997)
Latifundiários	Venda alternada de glebas de terra – utilização da terra como valor de troca em detrimento do uso	Os padrões socioespaciais de desenvolvimento são explicados pelas atuações das coligações e redes de crescimento formadas entre esses grupos – apropriação dos espaços mais convenientes nas negociações/conflitos que envolvem estes com os outros atores (GOTTIDIENER, 1993)
Proprietários dos Meios de Produção (industriais e comerciantes)	Atuam pressionando o Estado de forma a conseguir doações de áreas urbanas e/ou incentivos fiscais	
Promotores Imobiliários	Vivem da demanda oferecida e articulada pela ação do Estado e do capital. Utilizam-se com frequência de práticas especulativas	
Classe Média e Organizações Sociais	São grandes consumidores de espaço urbano pois incorporam os discursos mais variados propagados pelas incorporadoras imobiliárias	Responsáveis pelos adensamentos urbanos (condomínios verticais, por exemplo). Interfere no processo de invasão-sucessão urbana ao pressionar o poder público em defesa de seus privilégios. Movimentam e alimentam o mercado de terras urbanas. Agem em organizações e/ou individualmente (HARVEY, 1973; CORRÊA, 2001)
Atores Sociais Excluídos Economicamente	Apropriação de terrenos usualmente inadequados para os outros atores do espaço urbano – caráter frágil e pouco resistente da classe	Constituem a cidade ilegal – favelização, guetos: sinônimo de segregação socioespacial (CORRÊA, 2001)

Fonte; Lojkine (1997); Gottidiner (1993); Harvey (1973); Corrêa (2001).

Organização: LIMA (2009)

Para maior esclarecimento da realidade citadina enquanto um lugar de vivência e embate social, bem como produção do espaço urbano, faz-se necessário analisar a cidade a partir da escala intraurbana e a forma das relações estruturadas, materializadas, assunto discutido no próximo item.

1.2.1.1 A análise urbana: o espaço intraurbano

Os estudos urbanos não estão saturados, principalmente aqueles que têm a escala regional e intraurbana como ferramenta. Há muito que avançar nessas escalas. Nesse entendimento, a geografia goiana vem se preocupando cada vez mais com os fenômenos alavancados pela disputa e relações sociais nas cidades. No caso da Geografia urbana, a preocupação se dá desde a escala regional com os trabalhos de Arrais (2004; 2008), Barbosa et al. (2004) até a intraurbana como os desenvolvidos por Cavalcanti (2001; 2007; 2008), Paula (2003), Pinto (2009), Arrais (1999), Anjos (2009), Gomes (2007) e Freitas (2007) entre outros.

A cidade, enquanto sistema aberto, possui uma dinâmica que é orientada quase sempre de forma fechada pelos atores hegemônicos. Analisar essa dinâmica é estudar o espaço intraurbano reconhecendo sua estruturação territorial ao longo de seu processo histórico. Mas qual é a importância do espaço intraurbano para os estudos urbanos? A resposta a essa pergunta pode ser feita assim: “reciprocamente, a nível intraurbano a cidade particular é o foco da atenção, e a análise é dirigida para a identificação e a explicação de padrões internos de uso do solo e suas interações” (CLARK, 1991, p. 22).

Para Villaça (1998), o intraurbano é importante, pois dá a dimensão exata das diferenças e contradições que se processam dentro da cidade. A fim de se ter um bom entendimento das questões do intraurbano, o autor menciona que é necessária a compreensão de quatro itens básicos: 1) a semântica; 2) a distinção entre espaço intraurbano e regional; 3) a especificidade do espaço intraurbano; 4) as confusões nas abordagens dos espaços intraurbanos e regionais. No semântico, o autor discute sobre a utilização do termo intraurbano, mesmo havendo redundância é necessário para qualificar de forma correta o objeto de estudo, pois usando a expressão espaço urbano pode-se entender por processo de urbanização, espaços regionais, nacionais, continentais e mesmo planetário.

Ainda segundo Villaça (1998), a escala intraurbana serve como análise no deslocamento do homem enquanto produtor desse espaço, ou seja, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor. Além disso, para Clark (1991), essa escala serve também na análise do desenvolvimento urbano em termos de centros intraurbanos e da expansão e declínio das áreas internas, refletindo as preferências de mudança locacional da indústria e a prosperidade diferencial da força de trabalho.

Os efeitos da metropolização goiana também sugerem uma análise integrada entre escalas. Senador Canedo, localizada na Região Metropolitana de Goiânia (ver figura a seguir) não pode ser analisada sem levar em conta a influência e a polarização da metrópole em sua malha urbana. Um exemplo disso foi a estruturação urbana da periferia leste às margens das GO 010 e GO 403, que expressa o processo de metropolização goianiense em Senador Canedo nas décadas de 1980 e 1990 com influência rodoviária na migração, pressão demográfica por moradia e periferização. Esse processo também se efetivou no caso da GO 060 em Goianira, GO 070 em Trindade e BR 153 e GO 040 em Aparecida de Goiânia, conforme estudos feitos por Pinto (2009) e Anjos (2009). Nossa análise será feita a partir da escala intraurbana, associada à narrativa metropolitana que, por sinal, tem peso significativo na explicação da morfologia urbana das cidades do entorno de Goiânia e os padrões de conurbação.

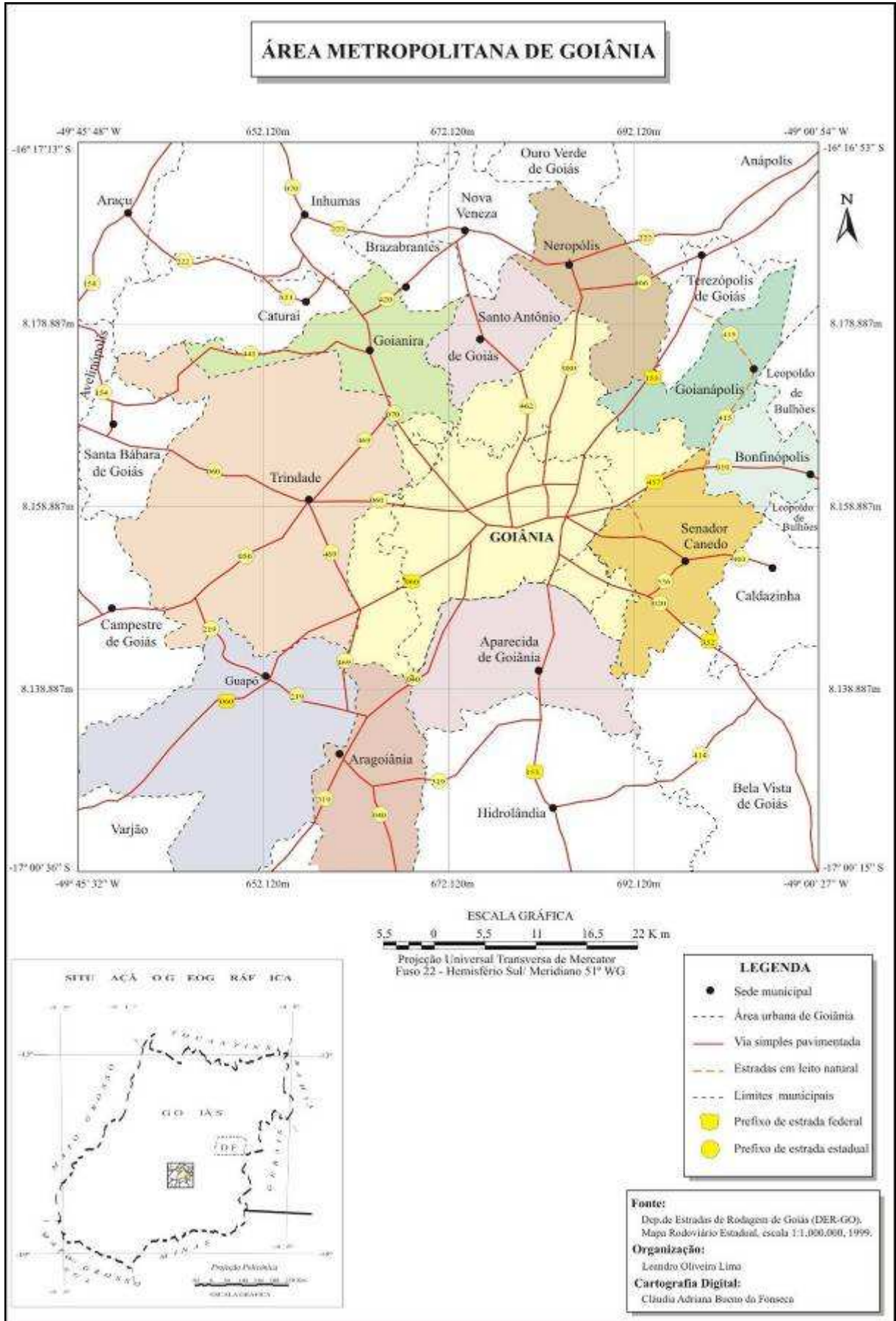


Figura 01

No caso específico do Distrito de Senador Canedo, desde sua constituição em 1953 enquanto distrito até 1989 e posteriormente com sua emancipação, a escala intraurbana privilegia a compreensão da produção espacial do distrito em momento de subordinação política, econômica e social que também se verificou nos outros municípios limítrofes à capital. Também permite compreender as novas dinâmicas que se estruturaram em Senador Canedo após a sua emancipação política - a atração de indústrias, serviços e pessoas (descentralização/desconcentração industrial) - ao mesmo tempo em que o grau de integração-desintegração do município no contexto metropolitano bem como as características de dependência mostram-se frequentes, haja vista a metrópole manter-se centralizada em termos de oferta de mão-de-obra e serviços.

Outro ponto bastante peculiar é a análise dos investimentos em infraestrutura na cidade. Segundo Spósito (1998), ao nível intraurbano o poder público escolhe para seus investimentos em bens e serviços coletivos exatamente os lugares da cidade onde estão os segmentos populacionais de maior poder aquisitivo; ou que poderão ser vendidos e ocupados por estes segmentos, pois é preciso valorizar as áreas. Este fato para nós tem peso significativo no ordenamento legal da produção do espaço já que, conforme demonstramos anteriormente, há uma estreita ligação entre o poder político e o poder econômico na produção da cidade alterando leis que favoreçam diretamente determinados atores políticos. Assim, se percebe as discrepâncias da função social da cidade, a apropriação de lugares privilegiados e do poder público no contexto da cidade.

Em decorrência da produção desigual da cidade, os principais equipamentos urbanos interferem no deslocamento urbano tanto de matéria quanto do ser humano articulando, assim, no cotidiano, os fluxos de pessoas e mercadorias. Esse fato é essencial para o entendimento do modelo urbano adotado na maior parte das cidades, pois estas condições de deslocamento (casa/trabalho/lazer) geram custos sociais e econômicos de grandes impactos principalmente aos atores de menor poder aquisitivo.

Na compreensão do espaço intraurbano das cidades é preciso entender os processos que se desencadeiam (como por exemplo, a centralidade e a polinucleação) nas áreas centrais, destacando seus diferentes papéis funcionais, seus graus de importância e fragmentação dos espaços e usos gerados por esses processos.

A fragmentação dos espaços e dos usos no intraurbano constitui-se em um processo de estruturação territorial, que Spósito (2007) nomeou de reestruturação da cidade, através do qual denotam áreas de concentração e diversificação de comércio e serviços pertencentes a usuários de distintas classes sociais e que podem ser melhor avaliados pela análise intraurbana.¹² Uma série de processos que se instauram nas cidades e, dentre esses, os ligados à segregação socioespacial são assuntos bastante recorrentes em estudos urbanos a partir dessa escala.

Para Villaça (1998), as especificidades do espaço intraurbano podem ser explicadas pela localização dos objetos (equipamentos urbanos). As abordagens feitas pelo autor mostram mediações que passam fundamentalmente pelos traços nacionais definidores da estrutura e dos conflitos de classe e, ainda, pela dominação política e econômica através do espaço urbano e intraurbano. A configuração do espaço urbano, na maior parte das cidades brasileiras, acarretou a fragmentação do tecido sociopolítico gerando segregação social e econômica, conforme atestou Souza (2000). Através de espaços residenciais para classes média e alta nos centros urbanos ao mesmo tempo em que expulsa a pobreza para a periferia, como aconteceu no caso da revitalização do “Bota Abaixo” implantado por Pereira Passos no Rio de Janeiro, se organiza o espaço interno das cidades. Em Goiânia esse fenômeno ficou explícito na desapropriação do Parque Oeste Industrial, assunto que se tornou manchete nos principais jornais da cidade¹³.

Nesse sentido, Bernardes (2000) demonstrou que mesmo Goiânia sendo capital planejada isso não foi o suficiente para evitar as discrepâncias socioespaciais originadas no contexto da sua fundação até o seu crescimento dado pela intensa urbanização. Para Bernardes (2000, p. 173)

a ocupação do espaço não planejado ocorre concomitante à construção dos primeiros edifícios da cidade. Em que pesem a funcionalidade e as preocupações com o planejamento regional, com a preservação ecológica e com o zoneamento da cidade, não foi reservado um espaço no plano da cidade para aqueles que seriam os seus primeiros moradores, justamente os que vieram trabalhar na construção.

¹² A referida autora diferencia reestruturação da cidade de reestruturação urbana em decorrência da escala de análise. No primeiro caso a escala é intraurbana, na última a escala é intraregional.

¹³ No caso de Goiânia, tratou-se da remoção de uma parcela considerável de população que ocupou uma área privada e com caráter especulativo. O uso da violência fez com o processo de remoção dessa população se tornasse assunto na mídia local e até nacional. Os moradores foram despejados numa área isolada da cidade ate que fosse concluído o Conjunto Habitacional Residencial Real Conquista onde foram assentados.

Dessa forma, a partir da periferia entendida como periferia social, entendida como local de moradia das populações de baixa renda, as franjas da metrópole se configurou na medida em que a urbanização do território, associado as altas taxas de migração de outras regiões do país, ampliavam a demanda por moradia por parte dos atores de menor poder aquisitivo.¹⁴

A periferização é um ponto-chave para o entendimento de um determinado ator no processo de produção urbana. No discurso da urbanização/metropolização a análise intraurbana exemplifica a realidade de Senador Canedo, assunto que será a seguir.

1.2.1.2 Senador Canedo: espaço intraurbano na metrópole

Há duas premissas que nos instigam no estudo do espaço intraurbano na metrópole: a primeira é que, em virtude dos estudos que já foram feitos sobre Senador Canedo, observamos que a partir deles não visualizamos a cidade, pois os marcos regulatórios (leis) não são evidenciados pela literatura, induzindo o raciocínio a crer que trata-se de uma cidade sem ordenamento territorial. A segunda é que o espaço urbano inconsolidado - do ponto de vista do *continuum* urbano (ver figura 02), gerou explicações pontuais, pois consideraram partes que não explicam a totalidade do espaço urbano canedense, correlação possível pela perspectiva intraurbana e metropolitana simultâneas, como faremos no capítulo 03.

Para analisarmos a cidade, utilizaremos a regionalização administrativa como suporte. Porém, entendemos que os processos desencadeadores da configuração espacial que demandaram tal regionalização foram sociais e econômicos, expressão da segregação gestada na metrópole, que configurou-se em tempos distintos e com interesses específicos.

¹⁴ Temos consciência de que as camadas abastadas da sociedade também ocupam a periferia geográfica das cidades enquanto lugares auto-segregados – os condomínios fechados conforme estudos feitos em Goiânia por Marinho (2007) e Souza (2000) no Rio de Janeiro.

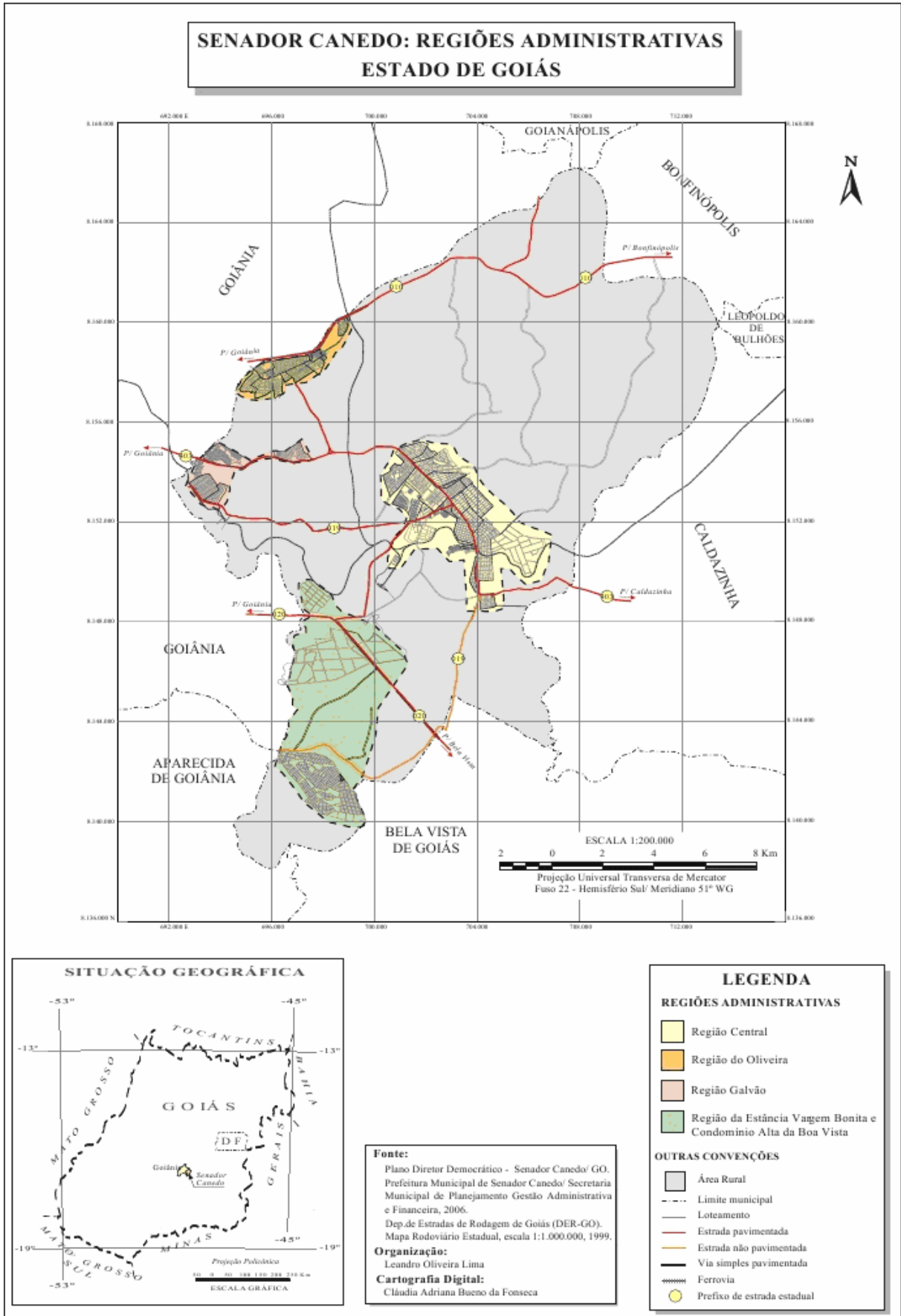


Figura 02

A cidade encontra-se dividida em quatro regiões administrativas (ver quadro 02). Cada uma dessas regiões administrativas possui especificidades históricas e processos espaciais ocorrendo em tempos diferentes. A Região Central, dividida em quatro microrregiões, é o núcleo urbano mais antigo e é a sede do município. A Região da Vila Galvão, dividida em duas microrregiões, e a Região do Oliveira, dividida em três microrregiões, foram ocupadas efetivamente no final da década de 1980 e início dos anos 1990, sendo que são as duas regiões que apresentam íntima ligação com a expansão demográfica goianiense.

Quadro 02 - Divisão Regional de Senador Canedo, Goiás (2009)	
Região	Bairros
Região Central	Conjunto Morada do Morro, Jardim Canedo I e II, Bairro Alvorada, Bairro das Indústrias, Nova Goiânia, Setor Genoveva Resende, Morada Nova, Residencial Boa Vista e Chácara Alvorada, Jardim Todos os Santos I, II e III, Conjunto Sabiá, Conjunto Uirapuru, Residencial Anuar Auad, Setor Comercial, Recanto dos Sonhos, Distrito Agroindustrial de Senador Canedo, Distrito Brasil Central e Residencial Parque Vitória, Setor Central, Vila Santa Rosa I, II e III, Vila Bonsucesso, Vale das Brisas, Chácara Bom Sucesso, Vila São Sebastião, Parque Industrial, Residencial Pedro Miranda, Setor Monte Azul, Jardim Bouganville, Jardim Flamboyant, Chácara Vargem Bonita, Chácara São Geraldo e Sítios Olhos d'água
Região Galvão	Conjunto Valéria Perillo, Margarida Procópio, Vila São João I e II e Condomínio Jardim Veneza, Vila Galvão, Condomínio Portugal, Chácara Retiro do Pescador, Residencial Marília e Chácara Retiro
Região do Oliveira	Vila Matinha, Estrela do Sul e Morada do Sol, Jardim das Oliveiras, Condomínio Tivolândia, Recanto das Oliveiras e Mansões Boa Sorte, Jardim Liberdade, Residencial Rio Araguaia, Setor Castros e Parque Alvorada I e II
Região do Morumbi*	Estância Vargem Bonita e Condomínio Alto da Boa Vista, Morumbi, Aurora das Mansões, Solar das Auroras, Vila Retiro, Sítios de Recreio, Associação de Cabos e Soldados da PM

Fonte: Plano Diretor Democrático de Senador Canedo (2007)

* O PDD (2007) denomina esta região de Estância Vargem Bonita e Condomínio Alto da Boa Vista.

A Região do Morumbi, dividida em duas microrregiões, possui ocupações mais recentes (exceção da Vargem Bonita I) e se referem a chácara e sítios de recreio, constituindo uma ocupação diferenciada tanto do ponto de vista do uso solo,

como da ligação funcional, e também em termos do nível econômico dos atores que compõem a região.

Autores como Pinto (2009) e Anjos (2009) demonstraram em suas pesquisas que a supremacia goianiense “apagou” a história socioespacial de núcleos urbanos anteriores à criação de Goiânia em 1933, como foi o caso de Aparecida de Goiânia, Trindade, Campinas, Hidrolândia e Goianira. Em Senador Canedo a história socioespacial segue outra perspectiva.

Em primeiro lugar, considerando o estudo histórico feito por Moraes (2000) e entrevistas feitas pelo autor da pesquisa em 2008, que afirmam ser a origem do povoado anterior à chegada da ferrovia, logo como local de pouso de boiadas na “região do Batata e do Bonsucesso”, sua institucionalização foi feita por Goiânia (lei nº 239 de 1953) em terras principalmente do município de Bela Vista de Goiás e Aparecida de Goiânia. Assim, Senador Canedo, considerando a ferrovia como marco da Vila São Sebastião (antes denominada de Esplanada), já nasceu como distrito goianiense. Por isso, não se apaga o que não foi escrito.

O distrito de Senador Canedo (municipalizado pela lei nº 10.435 de 1988) funcionou como subúrbio de Goiânia por quatro décadas, sob péssimas condições de infraestrutura urbana, servindo no contexto metropolitano como local de assentamento do excedente humano de Goiânia.

A história socioespacial não escrita, assim dizendo, reside em primeiro lugar na dificuldade e na inexistência, de bibliografias e informações geo-históricas dos órgãos gestores (Estado e município de Goiânia). Os dados censitários do distrito só foram desagrupados pelo IBGE na década de 1970, o que nos faz defender a ideia de apêndice urbano goianiense com duas décadas sem informação sobre o distrito. Em segundo lugar, as recentes fontes bibliográficas, todas datadas da década de 1990, narram aspectos sociohistóricos e espaciais de forma genérica e assim organizados: a) quando feitas por pessoas ligadas ao município, enfatizam o período de emancipação política com narrativa pouco esclarecedora da realidade socioespacial canedense; b) indicam o crescimento econômico da cidade no Estado de Goiás como se isso fosse suficiente para resolver todos os problemas do município; c) camufla os reflexos coercitivos que o Estado e Goiânia conferiram socioespacialmente à Senador Canedo durante quatro décadas seguidas.

Quando a análise sobre o município parte da metrópole, três caminhos são seguidos pelos autores: a) utilizam dados gerais que não elucidam a lógica

territorial da cidade, pois desconsideram os mecanismos legais – ainda que recentes – da cidade; b) são estudos de caso, relacionando a pressão demográfica de Goiânia em franjas urbanas da metrópole, porém não contemplam a espacialidade do município; c) interpretam, geralmente, que Senador Canedo é uma “cidade de segunda linha”, cidade-dormitório, não explicando o porquê além de não admitir que a cidade tem dinâmica interna própria.

Alguns autores como Visconde (2002; 2007), Araújo (2008), Alves et al. (1996), Amaral (2000) e Paixão (2001) estudaram a cidade de Senador Canedo a partir de outras categorias e conceitos (lugar, segregação, urbanização etc). Por sinal, narraram a produção e a lógica territorial de organização hegemônica de Goiânia no espaço canedense. Esses estudos não possibilitaram entender a dinâmica das quatro regiões de Senador Canedo, pois se relacionam mais com o contexto de desenvolvimento da cidade a partir da influência de Goiânia. Por outra perspectiva, o esforço teórico-empírico empreendido aqui ambiciona superar esse fato, a começar pela fragmentação territorial urbana de Senador Canedo, que é o pano de fundo da análise dos deslocamentos intraurbanos da cidade. Entender também que há distintas forças atuando em cada região administrativa de Senador Canedo.

Em nossa pesquisa, além da importância dada à dinâmica intraurbana, utilizaremos a proposta de zoneamento morfofuncional desenvolvida por Amorim Filho (2005).¹⁵ Esse autor, em sucessivos trabalhos de campo desde a década de 1970, desenvolveu um modelo de zoneamento a ser aplicado nos estudos das cidades pequenas, médias e grandes, que partiu de uma análise intraurbana enfatizando a forma e a organização dos espaços dessas cidades.

Além disso, levando em conta os marcos influenciadores da expansão urbana em Senador Canedo (Ferrovia, Estado e Petrobras) explicamos a produção urbana a partir do conceito de verticalidade proposto por Santos (1994) associando esses elementos aos referidos modelos expostos em Amorim Filho (2005). A explicação morfológica funcional explicitada pelo último autor mencionado se aplica às cidades médias e/ou metrópoles regionais. Em nossa análise, pautando pelos fatores regionais e verticais que induziram a expansão urbana no contexto

¹⁵ Amorim Filho (2005) assim desenvolve o modelo de zoneamento morfofuncional da estrutura urbana: área central, área pericentral, zona periférica e zona periurbana. Utilizaremos esse modelo para analisar a evolução da cidade de Senador Canedo e a sua morfofuncionalidade no contexto metropolitano no capítulo 2 e 3.

metropolitano, consideraremos a proposta na escala intraurbana qualificando as regiões com suas funções na metrópole.

Focando a porção leste da RMG e a conseqüente expansão urbana canedense nessa localização, por uma perspectiva intrametropolitana, seria viável utilizar o modelo de “núcleos múltiplos” de Amorim Filho (2005), por duas razões: a primeira é que Senador Canedo em primeira instância desempenha o papel de “zona suburbana”, fato evidenciado pelos trabalhos de Araújo (2008) e Visconde (2002; 2007) sobre dois lugares na metrópole.¹⁶

A outra razão se reside nos estudos da RMG que possuem uma escala de abordagem mais geral, não contemplando as especificidades de cada região administrativa de Senador Canedo. Essa premissa não anula a ideia de que pelo menos duas das quatro regiões administrativas de Senador Canedo (Galvão e Oliveiras) sejam, por um processo histórico, influenciadas diretamente pela segregação socioespacial de Goiânia. Esse fato ordena o nosso raciocínio a pensar que a estruturação intraurbana da região leste de Goiânia implicou na estruturação oeste de Senador Canedo nas duas regiões de conurbação. Por isso, a compreensão intraurbana de Senador Canedo não se restringe a essa cidade, mas também se estende à Goiânia ou vice-versa.

Em termos de localização, mobilidade e circulação a cidade encontra-se segregada socioespacialmente. Sendo assim, vale fazer uma ressalva importante em relação aos trabalhos de Araújo (2008) e Visconde (2002; 2007) sobre a referida exclusão decorrente da ação do Estado. Se os fatores distância e localização foram essenciais na conclusão das análises sobre o fenômeno da segregação socioespacial em Senador Canedo, pela via intraurbana, nossa análise aponta para uma diferenciação de segregação socioespacial em Senador Canedo, em que pese os fatores distância e localização e todos os custos demandados desses fatores. Os dois setores analisados (Jardim das Oliveiras e Conjunto Valéria Perillo) pelos autores mencionados são os mais favorecidos, ou os menos afetados, em termos de localização e infraestrutura. Isso nos leva a crer que a área mais segregada socioespacialmente seja de fato a Região Central, que, por sinal, já nasceu

¹⁶ Amorim Filho (2005) utiliza o conceito de zona para a análise interna das cidades e região para a análise em redes, por exemplo. Porém, em nossa pesquisa, a expressão região e/ou região administrativa são equivalentes ao conceito de zona do referido autor, pois consideramos a proposta institucional canedense na análise intraurbana para não inserir outra no debate. Se acaso houver necessidade de discutir a cidade em outra escala, utilizaremos sempre Região Metropolitana de Goiânia. Se existir outra, explicaremos a seu tempo.

desligada da malha urbana metropolitana, desprovida de infraestrutura, e é a mais povoada e dependente de serviços de transporte coletivo. Na última década, em decorrência de uma série de medidas tomadas pelo poder público e iniciativa privada, conseguiu sanar minimamente tais deficiências, conforme Lima (2007).

Propondo uma análise abrangente do desenvolvimento intraurbano de Senador Canedo, em termos de localização e distância, consideramos padrões de segregação elevada para a Região Central, intermediário para a Região do Jardim das Oliveiras e menor para a Região da Vila Galvão, onde se situa o objeto de pesquisa de Araujo (2008). Além disso, nossa explicação é qualificada, por exemplo, no tipo de construção das moradias – o caso do Conjunto Valéria Perillo. Nesse conjunto, as casas foram doadas, enquanto que em setores como Jardim Canedo I, na região Central, as construções foram (e são) feitas pelo sistema autoconstrução que, pela lógica, demanda um grau maior de investimento do proprietário. No Conjunto Habitacional Jardim Sabiá (Região Central) as casas foram financiadas em 25 anos pela Caixa Econômica Federal. No Conjunto Uirapuru as casas geminadas, de menor qualidade e localização que o Valéria Perillo, também foram financiadas. O Conjunto Morada do Morro, construído pelos peemedebistas na década de 1990, possui um padrão inferior ao das casas do Valéria Perillo e dista mais de dez quilômetros da capital. Falta água diariamente e nunca tiveram aquecedor solar. Outra característica que nos leva a pensar nessa hierarquização é a área de conurbação da Região Vila Galvão. Esta região encontra-se separada pelo Rio Meia Ponte e os muros dos condomínios são fechados, porém dista em média 8 km de grandes equipamentos urbanos e do centro de Goiânia, o que corresponde menor tempo de acesso aos equipamentos da centralidade de Goiânia.

Em virtude da chegada das classes mais ricas de Goiânia à porção sudeste da cidade, equipamentos de grande porte, como a sede da prefeitura de Goiânia, O Centro Cultural Oscar Niemeyer, o Ginásio Internacional Goiânia Arena, o Autódromo de Goiânia, O *Flamboyant*, *Carrefour*, *Wall Mart* entre outros (CORRÊA, 2006), se concentraram na região, o que lhe conferiu um maior valor econômico, ao mesmo tempo em que se “aproximou” de Senador Canedo que, por sinal, possui distância relativamente privilegiada no contexto locacional da RMG se comparada, por exemplo, à Trindade e à Goianira. Além desses fatores, a região da Vila Galvão, que se localiza no limite da fronteira com Goiânia, é atendida por três linhas de ônibus, dista em média 5 km do Terminal do Novo Mundo, o que lhe

favorece rápido acesso ao Hospital das Clínicas e ao centro de Goiânia. Outro ponto importante em relação ao favorecimento da região Galvão e que coloca a região do Jardim das Oliveiras em posição intermediária na escala de segregação é a maneira pelo qual se efetuou o assentamento.

Segundo Visconde (2002; 2007), a articulação junto ao Estado foi feita pela Federação Goiana de Inquilinos e Posseiros (FEGIP) no sentido de pressionar o estado à doação de terras e não de construir casas. Além disso, a Região do Oliveiras, por sua localização, é menos privilegiada que a Região Vila Galvão.

A contribuição de Villaça (1998) na análise intraurbana das regiões metropolitanas permite uma compreensão da segregação socioespacial das metrópoles brasileiras, com os atores responsáveis pela estruturação espacial das cidades. Em Goiânia, cidade comparativamente bem mais recente do que aquelas analisadas pelo autor, há semelhanças nesse processo de produção urbana. Bernardes (2000), analisando a evolução do plano diretor, enquanto mecanismo de regulação do solo urbano em Goiânia, chegou à conclusão de que na década de 1950 – década de criação do distrito de Senador Canedo – a lei nº 176 alterou o Decreto nº 574, que favorecia o uso do solo como valor de troca, que culminou nos processos de verticalização, horizontalização, crescimento desordenado e de ampliação da área urbana. Por conseguinte, geraram segregação socioespacial na metrópole, o que favoreceu a periferação e o transbordamento populacional e imobiliário para os municípios vizinhos. Para a autora, a referida lei expressou a força do capital se impondo e forçando o Estado a assumir as transgressões ao planejamento, sendo que:

a implementação dessa lei provocou a explosão demográfica da cidade, imprimindo-lhe novas imagens através dos processos de horizontalização e verticalização, de crescimento desordenado e de ampliação da área urbana, o que virá ocasionar, no futuro, a conurbação com as cidades vizinhas (Op. Cit., 2000, p. 178).

A produção do espaço metropolitano pela elite – regiões sul e sudeste de Goiânia - dominando equipamentos centrais e não centrais e atraindo-os para sua direção de deslocamento conferiu a Senador Canedo localização privilegiada no contexto metropolitano. O privilégio tornou-se ainda maior à região da Vila Galvão. Por outro lado, sabe-se que o privilégio localizacional pouco contribui com as classes

populares, já que a estrutura socioeconômica permanece rígida, limitando a mobilidade socioespacial dos cidadãos.

Por mais parecidas que sejam as cidades que estejam interligadas, elas possuem características que lhes são específicas. Cada cidade tende a se constituir historicamente conservando o caráter orgânico da comunidade que nela vive. É assim que Senador Canedo, enquanto uma cidade da região metropolitana, possui problemas intraurbanos que não destoam da realidade goianiense, mas que possui especificidade própria, se comparada às demais cidades da RMG. Legitimamos, assim, o uso da escala intraurbana para entendermos os fenômenos desencadeados em Senador Canedo os quais consideramos como parte de uma estruturação intraurbana da própria cidade. Partindo dela, buscamos alertar os atores reguladores-modeladores no sentido de que estes tracem uma estratégia de desenvolvimento intraurbano que melhor beneficie as classes sociais canedenses.

A escala na análise geográfica da cidade depende dos questionamentos que fazemos ao nosso objeto. Esse fato merece uma consideração relevante sobre a importância da análise micro e macro da realidade, que qualifica a produção científica. Para Revel et al. (1998), não devemos hierarquizar ou pormenorizar uma ou outra escala – a macro e a micro. Porém, em Geografia a capacidade de explicação da variabilidade da paisagem qualifica a análise do fenômeno. Quando apontamos as análises generalizantes da geografia metropolitana, que desconsideram a especificidade socioespacial de Senador Canedo, há uma razão de ser em tal prática, já que essas análises buscam uma compreensão do fenômeno urbano a partir de outra escala que não seja micro. Um exemplo disso é o trabalho de Arrais (2007), que trata da mobilidade espacial na região metropolitana. Como visto, sua análise tem uma escala de abrangência que não possibilita detalhes, mas permite uma correlação com os demais municípios, sendo o cotejo essencial na elucidação da mobilidade na metrópole.

Sem querer estabelecer um jogo de escalas, pois isso seria uma armadilha metodológica, segundo Gribaudi (1998), apontamos que a perspectiva do lugar – como micro escala de abordagem na Geografia – não seria capaz de tornar evidente o arranjo espacial de Senador Canedo. Araújo (2008) trabalhou com o caso específico da produção de um lugar na região metropolitana de Goiânia, o Conjunto Valéria Perillo em Senador Canedo. Estudando tal bairro numa região de um município, sua análise, apesar de baseada em dados levantados em campo, não

permitiram uma qualificação considerada das condições com as quais vivem os demais moradores da mesma região – A Vila Galvão. Nesse sentido, o morar distante que desestimula o acesso aos benefícios do modo de vida urbano – (ARAUJO, 2008 p. 112) revela apenas as condições físicas das moradias deste bairro e não as qualidades de localização da região (no contexto da metrópole, a Região da Vila Galvão é a que possui melhor localização em relação às outras duas regiões da cidade).

O próximo capítulo, dedicado ao contexto da origem do distrito, buscará analisar os processos espaciais que se desenvolveram em Senador Canedo, levando em conta os fatores políticos, econômicos e sociais que estão envolvidos no contexto interno do distrito bem como a sua relação com a capital e os efeitos da metropolização refletidos na malha urbana de Senador Canedo.

CAPÍTULO

2

**IMPACTOS DA URBANIZAÇÃO E DA METROPOLIZAÇÃO GOIANA
NA CRIAÇÃO DO DISTRITO SENADOR CANEDO**

Este capítulo tem como objetivo analisar a urbanização goiana, associado às teorias da Geografia urbana, entendendo os limites e as especificidades dos conceitos e como eles se aplicam ao caso goiano. A modernização, enquanto projeto verticalizador estatal, e as suas marcas deixadas no território, associada com os impactos ferroviários na urbanização goiana, são também investigados em seguida. A partir daí, o processo de metropolização evidencia a hegemonia da capital, tendo a ferrovia como principal objeto de inserção ao capitalismo, o que também instigou a criação do Distrito de Senador Canedo. A periodização sobre a formação socioespacial do distrito permitiu compreender as diferentes dinâmicas que atuaram na consolidação deste núcleo urbano, desde a ferrovia, passando pela influência da Igreja na urbanização, finalizando no momento de *boom* demográfico e emancipação política em Senador Canedo.¹⁷

2.1 O significado da urbanização goiana

Antes de falarmos propriamente sobre a urbanização goiana precisamos admitir a noção conceitual que fazemos sobre o termo. A urbanização, para Clark (1991), é um fenômeno que se diferencia de crescimento urbano. Para ele, a urbanização é um fenômeno social e não espacial, ou seja, está ligado às transformações nos modos de vida, seja no plano comportamental seja no social, como novos estilos e hábitos que são forjados através do meio urbano. Nesse sentido, como podemos utilizar esse conceito no entendimento do caso goiano?

De acordo com Barbosa et al. (2004), o elemento primordial na mudança dos hábitos rurais em Goiás foi justamente o migrante. Segundo o autor, “ao fim de um certo tempo os imigrantes ou abandonaram o campo para se instalar nas cidades” ou foram embora para as grandes cidades do sul do país (BARBOSA et al. 2004, p. 62). É necessário entender que, no curso da urbanização goiana as políticas de governo faziam oposição ao conceito já que visavam a fixação do homem no campo. A Colônia Agrícola Nacional (CANG), por exemplo, foi uma política expansionista com o objetivo de fixar o trabalhador no campo e expandir a fronteira sendo, portanto, contrária ao conceito de urbanização enunciado. Assim, a

¹⁶ A “memória espacial” de Senador Canedo foi feita a partir de entrevistas com os pioneiros em decorrência da escassez de bibliografia que contemplem a trajetória territorial da cidade em sua totalidade. As fontes mencionadas contemplam apenas informações de algumas partes da cidade. O formulário-modelo e a transcrição de todas as entrevistas encontram-se em anexo.

ocupação do território (desconsiderando o período aurífero no século XVIII), influenciada pelas políticas públicas, indicavam o campo como lugar privilegiado.

O processo de urbanização goiana, precisa estar associado ao surgimento das cidades no estado. Dos fatores de povoamento enunciados por Barbosa et al. (2004) apenas os postos aduaneiros e de fiscalização e os postos de policiamento e vigia do território foram tão importantes na formação de núcleos urbanos, já que são característicos hábitos urbanos. Ainda segundo o autor, “tudo começou com ouro” mas a mineração “dependia da atividade agropastoril” de modo que “nenhuma cidade goiano-tocantinense nasceu da atividade industrial clássica” (BARBOSA et al., 2004, p. 63).¹⁸ Assim, as diferenças entre o processo de urbanização previsto por Clark (1991), que tem relação direta com a atividade industrial, e o modo pelo qual ela se efetivou em Goiás, existem diferenças processuais importantes e bastante significativas para interpretação da realidade urbana goiana. Sobre isso, Castells (2000) afirma que cidade e urbanização não se diferenciam somente pelo fato da cidade demonstrar as formas espaciais e o urbano os processos sociais. Para ele, falar de urbanização na França ou em outro país da América Latina não é falar do mesmo processo. Para o autor, a maneira pelas quais as cidades se desenvolvem nas economias dependentes é bem diferente do resto do mundo. Por essa razão, a urbanização propriamente dita, em termos científicos comuns à literatura acadêmica goiana, deve ser melhor avaliada em termos de processo social, equivalência conceitual e aplicação recorrente à literatura geográfica em Goiás.

Borges (1982) e Deus (2003) mencionam que a urbanização ocorreu em cidades das imediações da ferrovia. Analisando o peso conceitual do termo e a situação atual dessas cidades entendemos que, no caso das cidades originadas a

¹⁸ A mineração foi de fato uma atividade urbanizadora em Goiás, pois tal mantinha as pessoas na cidade. Com o fim do período aurífero houve uma desurbanização. Porém, a grande diferença em nosso processo é que o principal motivador da urbanização goiana foi, conseqüentemente, a atividade agropastoril. As fazendas atraíram e expulsaram pessoas para, só então, atrair capitais. Foram assim indiretos fatores de urbanização de praticamente todas as cidades goianas (BARBOSA et al., 2004). Esses autores constataram em linhas gerais as especificidades do processo de urbanização goiana no sentido que aponta Castells (2000). Para Barbosa et. al. (2004), a expressão urbano na verdade não passava de um eufemismo dada a falta sistemática de equipamentos e as condições precárias de infraestruturas nesses lugarejos. As cidades mais estruturadas em termos de equipamentos, segundo os autores, foram Vila Boa, Pirenópolis e Corumbá, desfrutando de praças, igreja, equipamentos públicos e casas com diferenciação de classes, ou seja, uma cidade *strictu sensu*. Mesmo com toda essa infraestrutura, as cidades mais dependiam do campo do que o contrário.

partir da ferrovia, houve uma interrupção no processo de urbanização; já essas cidades não contribuem significativamente com o percentual de população no território. Seria o processo de urbanização um processo periódico?

Barbosa et al. (2004) associa a expressão urbanização goiana e rede urbana referindo-se à mineração e atividade agropastoril enquanto atividades de sustentação econômica das cidades. Todavia, devemos considerar a urbanização enquanto processo ininterrupto que alimenta as cidades-capitais do Estado de Goiás. Com o fim do transporte de passageiros via ferrovia, conforme Deus (2003) evidencia, as cidades ligadas à ferrovia estagnaram-se o que não equivale para o processo de urbanização que aconteceu nas imediações de Goiânia e Brasília.

A partir do final do século XIX até meados do XX, a colonização espontânea foi o mais importante fator de urbanização conhecida em Goiás. Após essa fase, a urbanização no sentido do termo clarkiano, pode ser aplicada às análises das cidades goianas. Com a penetração da ferrovia e a abertura de novas estradas e rodovias, o fluxo de pessoas tanto de outros estados como do interior do estado se colocaram em marcha aos centros urbanos. Em suma, as deficiências de mobilidade no estado emperraram por longo tempo o processo de urbanização no território.

De outro modo, Rolnik (1994) afirma que o espaço urbano não pode restringir-se a um conjunto denso e definido de edificações para significar, de maneira mais ampla, a predominância da cidade sobre o campo. Para ela, a tradicional distinção entre cidade e campo vem sendo desfeita gradativamente. No caso específico das principais cidades atendidas pela ferrovia, a demanda foi ditada pelo campo. Segundo Harvey (1973), a urbanização do campo implicou a eliminação de estilos de vida regionais através das forças do mercado mundial. Por essa razão, a pobreza urbana é, para o autor, na maior parte dos casos, pobreza rural espacializada na cidade.

Em suma, as características da urbanização e das cidades, como parte dos traços modernos e da política de integração do território goiano, em linhas gerais, são:

- a) atualmente as cidades guardam algumas semelhanças processuais com as analisadas por Harvey (1973) e Lefebvre (1991) em termos de comportamento dos atores que a produzem. As cidades originadas tanto da mineração

em Goiás quanto as originadas pela ferrovia e rodovias estão fundadas na exploração de muitos por poucos.

- b) a urbanização implementada pela ferrovia e pelas rodovias, sob os auspícios de uma política de integração nacional, concentrou-se espacialmente em Goiânia e Brasília. As propostas ideológicas urbanas das elites políticas nacionais e locais lograram resultados, assegurando o triunfo das elites capitalistas que Castells (2000) nomeou de urbanização selvagem;
- c) decorrente das conclusões listadas em b, percebemos que na instauração das capitais, elites interessadas na interiorização e no projeto modernizador, interferiram na história socioespacial das elites e das cidades pretéritas como Campinas, Trindade e Bela Vista.
- d) as políticas de planejamento urbano permitiram que na escala da produção interna de Goiânia e Brasília fosse passível à acomodação dos interesses hegemônicos, que refletiu num espaço segregador, concentrador de capitais ao nível intraurbano e regional. Assim, estudar as cidades é investigar os impactos espaciais resultantes do desaguadouro urbanizador mencionado por Castells (2000).

Ao analisar a literatura urbana goiana devemos levar em conta a produção diferenciada das cidades. A lei inerente à produção do espaço urbano é a da distribuição de forma fragmentada (apropriando de espaços já ocupados) e dissimulada (negando os interesses contrários), segundo as exigências do sistema de produção. A modernização da agricultura deixou marcas na rede urbana goiana muitas vezes não tão esclarecidas espacialmente. Esse assunto será discutido no próximo item.

2.2 Expressão urbana da modernização goiana

A partir do discurso oficial de planejamento do território nacional, a integração do Centro Oeste foi feita pelo viés econômico tendo como principal objetivo, atender à demanda de produtos primários para a região sudeste brasileira que iniciava seu processo de industrialização. A mudança da capital, a ferrovia, a Cang, a construção de Brasília e a abertura da BR 153 são os marcos decisórios que expressam a reordenação do território goiano.

A modernização goiana significou o pioneirismo político de umas minorias ansiosas à penetração da ferrovia neste território. A ferrovia, nesse contexto, foi o principal mote dos discursos vigentes e divulgados pela oposição insatisfeita com o sistema político goiano. Borges (1982) deixou evidente, ainda que não fosse tema de sua investigação, que a penetração da ferrovia em terras goianas serviu quase que exclusivamente à economia agroexportadora. Sendo assim, a marca inicial do processo urbanizador que ficou no território goiano foi que as cidades funcionaram como local de concentração e refúgio de migrantes de outros estados. Além disso, era de interesse das elites das frentes pioneiras evacuarem as terras agrícolas ocupadas, depositando a população nas cidades. O território, desse modo, ao contrário do que dizia o discurso oficial, tornou-se ainda mais fragmentado, já que concentrou em basicamente dois pontos do território goiano (Goiânia e Brasília) a maior parte da densidade demográfica.

O discurso da modernização diz que o conjunto de cidades anteriores às planejadas perdeu, a partir da criação de Goiânia e Brasília respectivamente, o peso urbanizador anteriormente deixado pela mineração e pela atividade agropastoril. Barbosa et al. (2004) deixou claro que a rede urbana (com ressalvas do significado do termo para a geografia urbana externa) preexistente não tinha nenhuma relação com a atividade industrial clássica. Tampouco tiveram a criação de Goiânia e Brasília relação com essa atividade, a não ser sobre os interesses capitalistas que viriam acompanhando posteriormente a ferrovia. Correlato a isso, a questão da migração, a interna (rural-urbana) e de outros estados da federação, foram fatores decisivos na formatação urbana da metrópole goianiense. Nesses termos, a modernização do território, que estimulou a concentração fundiária, influenciou em parte significativa a urbanização concentrada mais especificamente em Goiânia e Brasília.

As políticas implantadas pelo governo brasileiro no território goiano tiveram grande importância no processo de integração econômica com o sudeste brasileiro. Essa integração foi articulada pela expansão ferroviária e rodoviária possibilitando um movimento migratório em direção à recém criada cidade de Goiânia. A modernização também, em linhas gerais, significou um projeto político das elites políticas locais avessas ao discurso de integração e escoamento de bens agropecuários.

A capital passou a receber uma grande leva populacional dado a intensa mobilidade intraestadual e de outros estados em busca de serviços e emprego que culminou conseqüentemente, dada as contradições de produção do espaço urbano, na expansão da malha urbana. Isso fez com que as cidades adjacentes (que se tornaram apêndices) também tivessem um aumento populacional considerável. Entre vários significados que possui a modernização, a implantação da nova capital, para as cidades anteriores a ela, significou a aniquilação urbana preexistente, ao mesmo tempo em que o entorno foi configurado pelo processo de periferização, sendo esse o significado mais sintomático na dinâmica dessas cidades, bastante evidente em Senador Canedo.

A ferrovia e as rodovias em maior grau ofereceram maior intercâmbio ao território goiano, reformulando a rede urbana e tornando-se elementos importantes na polarização regional, incentivando a migração e o desenvolvimento econômico. Os dados corroboram com o fenômeno da urbanização goiana e são importantes na compreensão do referido processo. De acordo com os dados da tabelas 01, houve um aumento significativo em termos populacionais no Centro Oeste decorrente das elevadas taxas de migração. Em Goiás essa forte corrente migratória foi acompanhada de um intenso processo de fragmentação territorial, verificada no aumento significativo do número de municípios goianos, que teve papel importante no surgimento de novas cidades no estado, principalmente no final da década de 1980.

Tabela 01 - Estado de Goiás*: população total, rural, urbana e quantidade de municípios (1910 -1980)

Ano	População Total	Urbana	Rural	Quantidade de Municípios
1910	407.405	-	-	45
1920	511.919	-	-	49
1940	661.140	-	-	52
1950	1.214.921	245.667	969.254	77
1960	1.913.289	575.325	1.337.964	144
1970	2.997.570	1.269.035	1.728.535	171
1980	3.860.174	2.401.098	1.459.076	212

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil (1916); IBGE: (1936;1952;1970;1980)

* Os dados correspondem a Goiás-Tocantins.

Em virtude da política de interiorização implantada pelo Estado Novo de Getúlio Vargas e com a construção de Brasília, num intervalo de 10 anos, 1950 a 1960, verificou-se um incremento significativo no quantitativo populacional (aproximadamente 700 mil pessoas), que utilizando das rodovias e da ferrovia, os 47,2% migraram para essas novas áreas urbanas, principalmente às duas capitais recém construídas. A maior parte desse total (52,8%) foi influenciado pelos programas agrícolas do período e também se fixaram na zona rural do Estado. A modernização da agricultura nesses termos significou para Goiás e o Centro Oeste, na escala nacional, lugar “bom” para migrar – tanto no campo quanto nas recém criadas capitais.

Para Barbosa et al. (2004) as cidades goianas mantinham uma relação tão forte com a dinâmica rural, a ponto de mencionar que se tratava de uma civilização de raízes rurais. Todavia, mesmo considerando a intensa fragmentação do território verificada após a década de 1940 (conforme tabela 01), não podemos desconsiderar as condições de infraestrutura desses novos centros urbanos, o que contribuiu nas elevadas taxas de urbanização concentrada nas duas capitais do Estado, sentidas principalmente a partir da década de 1970 (conforme tabela 02). A rede urbana criada durante o período colonial, segundo os autores, por depender das demandas do campo, não criou infraestrutura suficientemente capaz de conservar em seus interstícios os seus cidadãos. Quando o agronegócio se estabeleceu eliminando a produção agrícola de subsistência, a leva de mão-de-obra foi “liberada” (expulsa) das suas hinterlândias. Para a rede urbana goiana, em linhas gerais, o significado da modernização foi perda paulatina de população.

A partir de 1980 (conforme tabela 01 e 02) se observa claramente a urbanização interna que tem peso significativo no processo de metropolização goiana. Uma grande quantidade de pessoas “abandonam” o campo e passam a viver nas cidades. Além disso, o Estado continuou atraindo migrantes das regiões norte e nordeste do país o que é um componente explicativo das elevadas taxas (62,2; 80,8 e 88) vivenciadas a partir de 1980 respectivamente. Com isso, o território goiano ao longo das décadas de 1960 e 1970 se integrou com a política de economia de mercado nacional, já que o campo deixou de ser o local principal da população goiana. A incorporação agrícola constituindo-se como motor de modernização e a integração nacional, iniciada pela ferrovia e consolidada pelas rodovias, foram elementos importantes na configuração urbana goiana e que expressa uma modernização concentrada política e ideologicamente no sul goiano e nas duas capitais.

Tabela 02 - Taxa de Urbanização em Goiás: de 1940 - 2007

Goiás	1940*	1950*	1960*	1970*	1980*	1991	2000	2007
	18%	20,2%	30,1%	42,4%	62,2%	80,8%	88%	84,8%

Fonte: IBGE: (1936; 1952; 1970; 1980; 1991; 2000; 2007)

* Os dados correspondem à taxa de urbanização de Goiás-Tocantins.

A tabela 02 expressa tanto os processos migratórios oriundos de outras regiões do país quanto o êxodo rural proveniente da modernização da agricultura goiana. Os principais reflexos da modernização goiana, enquanto fatores de rearticulação do território, se mostraram eficazes na proposta de planejamento das capitais. As cidades das hinterlândias de Goiânia (Senador Canedo, Trindade, Goianira e Aparecida) e Brasília (Águas Lindas, Valparaíso, Cidade Ocidental etc) receberam codinomes, pejorativos como “terras-do-nem”, cidades-dormitórios, satélites, sem planejamento e infraestrutura capaz de absorver o contingente populacional não admitida pela lógica econômica política das hegemônicas metrópoles.

Os objetivos ideológicos de afirmação da nacionalidade e da civilização pela presença do Estado, nos confins do Brasil, foram na verdade um meio para excluir o atraso da economia de subsistência da autarquia produtiva tornando útil às outras regiões do país o cerrado. O objetivo da modernização, em termos econômicos, revela-se nos estímulos às atividades agroindustriais. Em termos

políticos, no aniquilamento de toda uma estrutura política montada nos tempos coloniais. Já em termos sociais, mudanças profundas nos hábitos rurais, concentração urbana, periferização social, manutenção e intensificação dos latifúndios.

2.3 Impactos ferroviários na urbanização goiana

É de conhecimento científico, e quase um senso comum, de tão debatido se tornou o fato, que as ferrovias foram vetores de urbanização em escala mundial. Pierre George (1990), em seu livro a Geografia dos Estados Unidos, dedica uma parte do livro ressaltando a importância e a magnitude que possui essa modalidade de transporte nos Estados Unidos, associando as ferrovias e os transportes lacustres ao primeiro ciclo de urbanização daquele país. Mumford (1991) também dedicou uma parte de sua atenção à importância dos trilhos no processo de urbanização das cidades. Para ele, os subúrbios enfileirados, descontínuos e convenientemente distanciados, sem ajuda da legislação, mantinham vantagens que foram avaliadas somente após os seus desaparecimentos. O autor associa as consequências da substituição desse modelo de transporte pelo rodoviário. A realidade norte-americana, guardadas as proporções, se assemelha a das cidades goianas que se instalaram em Goiás, a partir da chegada da ferrovia, e que foram substancialmente modificadas com a expansão rodoviária vivida a partir dos anos 1950 em Goiás (ver figura 03 com as respectivas cidades atendidas pela ferrovia).

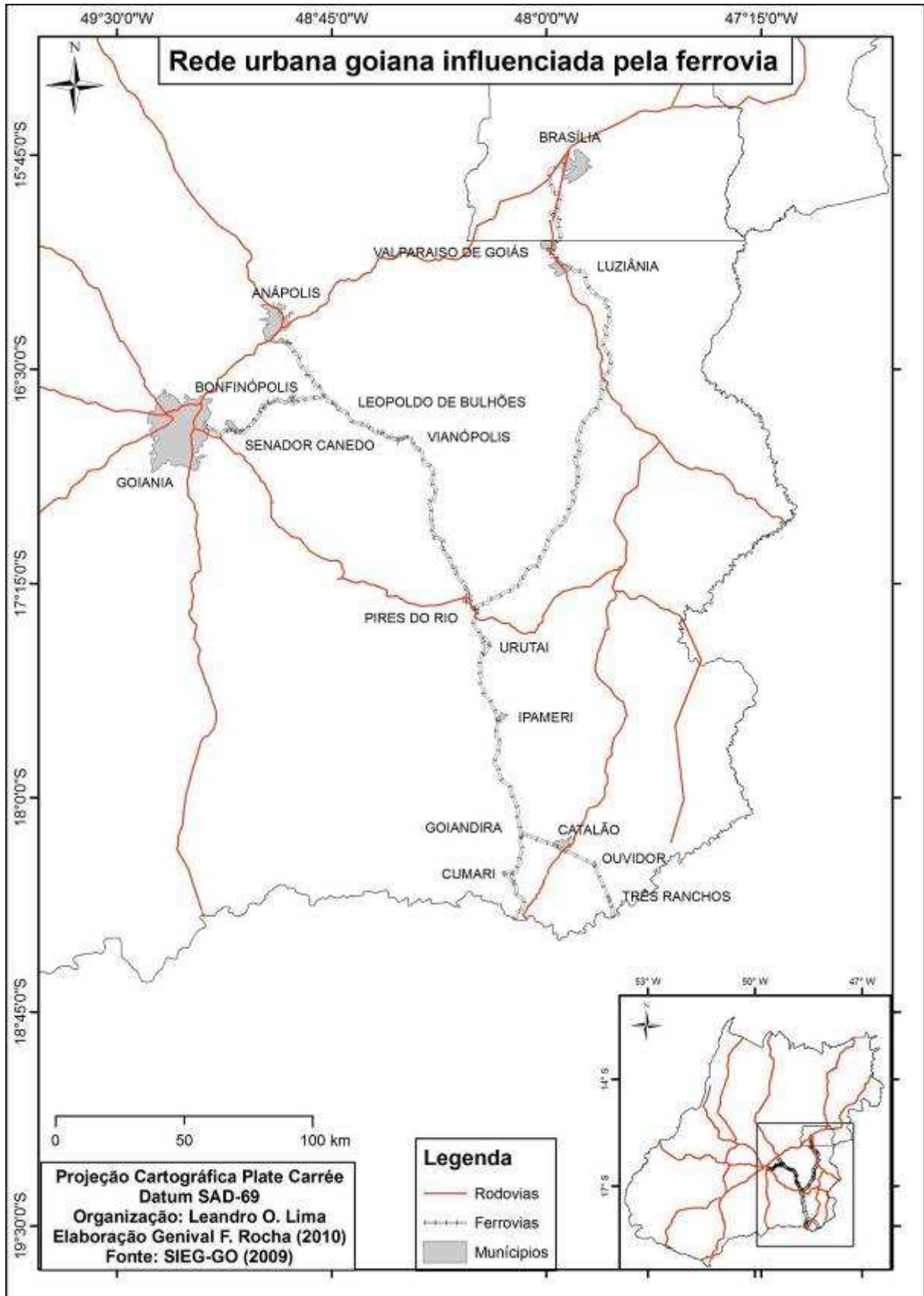


Figura 03

Como já dissemos, a criação de alguns núcleos urbanos em Goiás está vinculada com a chegada da Estrada de Ferro Goiás ao estado.¹⁹ Para Mumford (1991) e George (1990), há consenso na importância da ferrovia como vetor de urbanização tanto na Europa quanto nos Estados Unidos. O que difere nas análises dos autores e seus objetos são a magnitude do fenômeno ferroviário e o volume de pessoas e mercadorias transportadas. Para se ter noção dessa amplitude e poder relacioná-la, o quadro 03 a seguir é um ponto de partida. O IBGE (1954), em documento sobre o 1º Centenário das Ferrovias Brasileiras, mostrava que as ferrovias norte-americanas em sua maioria eram de 1ª categoria, assumiam 95% da extensão ferroviária e transportava, em consequência disso, o maior volume de pessoas e mercadorias. No Brasil o volume de cargas e pessoas transportadas pelas ferrovias de primeira ordem, em termos de tamanho, correspondia a 83,4%. Porém, em relação à produtividade econômica das ferrovias, no caso da Estrada de Ferro Goiás (conforme tabela 03), embora figurasse enquanto ferrovia de tamanho médio era responsável por 13% da malha, ressaltando a sua importância enquanto componente de integração para Goiás. Desempenhava função de primeira categoria (superior a vinte milhões de cruzeiros) e representava apenas 0,35% do total econômico transportado pela ferrovia no Brasil. Em 1952 Goiás, considerando a Estrada de Ferro Goiás em associação com a Companhia Mogiana, teve sua participação no valor total de aproximadamente 4,1%, sendo que a maior parte desse percentual (91,1%) foi contribuição da Companhia Mogiana.

Quadro 03 - Classificação econômica das estradas de ferro (Brasil e Estados Unidos), 1954		
País e classificação econômica		Receita Bruta Anual
Brasil	1ª categoria	Superior a vinte milhões de cruzeiros
	2ª categoria	Entre cinco e vinte milhões de cruzeiros
	3ª categoria	Inferior a cinco milhões de cruzeiros
Estados Unidos	1ª categoria	Superior a um milhão de dólares
	2ª categoria	Entre Cem mil e um milhão de dólares
	3ª categoria	Abaixo de cem mil dólares

Fonte: IBGE (1954)

Elaboração: Lima (2009)

¹⁹ Segundo o IBGE (1954), a ferrovia chegou a Goiás em 1913. Em Goiânia a ferrovia chegou em 1952.

Tabela 03 - Situação Ferroviária Brasileira em 1952

Tipo	Extensão	Quantidade	Equivalência em %
Grande Estrada	30.824 km	12	83,4
Média Estrada	3.682 km	8	9,8
Pequena Estrada	2.513 km	24	6,8
Total	37.019 km	44	100

Fonte: IBGE (1954)

Elaboração: Lima (2009)

Levando em consideração a importância da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) dentro do cenário goiano, a cidade de Senador Canedo, como espaço produzido, segue a mesma lógica de articulação proposta em relação às cidades européias auxiliadas pelos transportes e comunicações.²⁰ Para Spósito (1998, p. 54)

A divisão territorial do trabalho se torna mais efetiva e possível a partir do desenvolvimento das comunicações e dos transportes. No conjunto das inovações a que se denomina Revolução Industrial, está incluída a própria revolução dos transportes, para o que a construção de estradas de ferro na Europa do século XIX foi o primeiro passo.

A estrada de ferro e a estação Senador Canedo estimularam a fundação do distrito, já que no caso, a sua localização estava circunscrita em território goianiense e por isso não nasceu enquanto cidade. Com a implantação da Estrada de Ferro vários núcleos populacionais apareceram e dentro de poucos anos adquiriram características de centros urbanos. As cidades goianas, servidas pela linha ferroviária, reorganizaram-se e passaram a contar com as modernas inovações do mundo capitalista. No caso do distrito, devido à proximidade da capital, essas características urbanas mencionadas por Borges (1982) demoraram a se estruturar já que o distrito dependia dos recursos provenientes de Goiânia. Sendo assim, o distrito guardou em seu bojo uma forte relação com a dinâmica agrícola das imediações, fato que pode ser verificado, por exemplo, no primeiro plano diretor da cidade instituído pela Lei 155/91. A título de exemplo, as diretrizes de desenvolvimento econômico do referido documento possuem, dentre outras metas, “incentivar a produção e comercialização de hortifrutigranjeiros no município, com vistas ao abastecimento interno e ao de Goiânia, favorecendo programas comunitários” (SEÇÃO I, ARTIGO 12).

²⁰ A Companhia Mogiana foi estatizada em 06 de Janeiro de 1920 pelo Decreto nº. 13.963, em virtude de problemas financeiros e de gestão da linha (BORGES, 1982, p. 74).

Focando a ferrovia como componente de urbanização e um dos elementos que representava a modernização da região Centro Oeste brasileira, observamos que, apesar da Estrada de Ferro Goiás ser considerada de porte médio pelo IBGE em 1952, e ter 479 km de extensão, se comparada, por exemplo, como outras do seu porte, como é o caso da Estrada de Ferro Bahia-Minas, com 582 km e, portanto maior que a goiana, a receita bruta anual da Estrada de Ferro Goiás em 1952 (20.947 milhões de cruzeiros) a colocava em posição relativamente privilegiada, e a classificava enquanto estrada de 1ª categoria econômica. Por outro lado, a Estrada de Ferro Bahia-Minas estava classificada como estrada de 2ª ordem econômica. Essa análise serve como componente explicativo da grande importância da ferrovia em Goiás como componente dinamizador da economia, mesmo sabendo que em termos de participação nacional os percentuais apresentados são baixos, explica também os processos migratórios de mineiros em direção a Goiás. Contudo, os superávits registrados pela Estrada de Ferro Goiás, que aparentemente parecem ser exitosos, segundo Borges (1982), devem-se às altas tarifas sobre os transportes de cargas, inclusive sendo superiores às da própria Mogiana.

Deus (2003), Borges (1982) e Barbosa et al. (2004) associam a ferrovia à urbanização do território goiano. Deus (2003) argumenta que no caso do sudeste goiano a ferrovia teve um peso preponderante nas aglomerações urbanas. Para Borges (1982), a implantação da estrada de ferro fez surgir vários núcleos populacionais, outros se reurbanizaram e em pouco tempo adquiriram características urbanas contando com cinema, telefone, energia elétrica, telégrafo.

Porém, o fator preponderante que fez surgir novos núcleos urbanos nessa fase foi (diferentemente dos patrimônios, onde o ponto de partida era a igreja e a praça doadas pelos fazendeiros) a construção das estações ferroviárias, caso que se aplica a Senador Canedo. Pelo Decreto nº. 7.562 de 30/09/1909, a Companhia obrigava-se a fundar núcleos coloniais, pelo menos em cada trecho de 100 km, o que de certa forma delineou a rede urbana verificada na figura anterior (BORGES, 1982, p 132). Isso evidencia que havia uma contrapartida fixada juridicamente que os núcleos urbanos fundados, a partir da criação da estação ferroviária, induziriam a urbanização do território goiano, que posteriormente corroboraria com o êxodo rural imposto pela modernização goiana. Dentre as cidades mencionadas por Borges (1982) e Barbosa et al. (2004) estão Ananguera, Cumari, Goiandira, Roncador, Ouvidor, Pires do Rio, Vianópolis, Bonfinópolis, Senador Canedo e Urutáí.

O centro das discussões postas por Borges (1982) é que a ferrovia servia antes de tudo para o escoamento da produção (de gado, seus derivados e grãos) para o sudeste do país. Por outro lado, Deus (2003) menciona o predomínio da pecuária extensiva e da lavoura na região sudeste goiano em estagnação econômica e retrocesso populacional entre os anos 50 e 70 do século passado. A ferrovia tinha perdido o seu peso urbanizador para as rodovias, em decorrência da crise do transporte ferroviário no Brasil. Esta realidade nos faz pensar as seguintes questões: Qual foi de fato o peso urbanizador deixado pela ferrovia no território goiano? Quais as marcas urbanas deixadas pela ferrovia nesses núcleos urbanos?

As indústrias estabelecidas às margens das cidades atendidas pela ferrovia, conforme se observa no quadro 04, não eram provenientes de demandas urbanas. Segundo Borges (1982, p. 129), “estas indústrias não proporcionavam nenhuma forma de independência econômica para o Estado. Pelo contrário, funcionavam como instrumento da dependência”. Por outro lado, com exceção feita a Anhanguera – que possuía uma indústria de charqueada – as demais cidades originadas pela ferrovia não dispunham dessa atividade.

Quadro 04 - Situação geral dos núcleos urbanos servidos pela ferrovia entre 1909 e 1922				
Cidade	Ano de chegada da ferrovia	Infraestrutura urbana	Infraestrutura urbana demandada pelo campo	Observações
Ipameri	01/12/1913	Cinema (inaugurado em 1915). Revitalização urbana: alargamento das ruas e rede de esgoto (1920) Energia Elétrica, Iluminação pública, Telefone, Telégrafo, Banco do Brasil (1921). Setor de comércio e varejo sob o controle dos árabes Setor secundário – espanhóis e italianos, ex-funcionários da ferrovia	Indústria charqueadas; máquinas de beneficiamento de arroz; casas comissárias e consignatárias; sistema de transporte de mercadorias via carro-de-boi	Circulação de Jornal externo, células Partido comunista 330 migrantes estrangeiros
Catalão	24/02/1913	Projeto de rede de esgoto e Iluminação pública -1920 Comércio e varejo sob o controle dos árabes Setor secundário sob controle de espanhóis e italianos	Três charqueadas (1919); Uma fábrica coureira (1919) beneficiamento de arroz; Uma fábrica de manteiga (1919); Uma fábrica de banha (1919)	Circulação de Jornal externo, células Partido comunista 505 migrantes estrangeiros
Goiandira	24/02/1913	Casas de negócios	_____	Centro exportador de cereais
Cumari	24/02/1913	_____	_____	Centro produtor e exportador de arroz

Roncador	15/11/1914	Firmas comissárias; Ligação rodoviária; Firmas comerciais; Hotéis, casas de diversão noturna, prostíbulos	Aproximadamente 2 mil burros e dezenas de carros de boi; Inúmeros armazéns	Povoado extinto após a estatização da ferrovia
Urutaí	15/11/1914	_____	_____	Produtor e exportador agropecuários
Anhanguera	24/02/1913	_____	Uma charqueada	_____

Fonte: Borges (1982).

Organização: Lima (2009)

Em termos de infraestrutura urbana, observando as informações de Borges (1982), Catalão e Ipameri demonstraram sinais de urbanização tendo suas ruas alargadas para melhorar o fluxo de pessoas e mercadorias. Essas benfeitorias demoraram aproximadamente sete anos para serem executadas em Ipameri, cidade que, segundo Borges (1982), mais teve equipamentos comerciais. Roncador, pelos registros, foi o terceiro núcleo urbano que mais recebeu infraestrutura urbana, porém desapareceu após a estatização da ferrovia. As transformações urbanas, a centralidade, o fluxo de pessoas e mercadorias nessas cidades durou pouco mais de meio século, segundo Barbosa et al. (2004). Após meio século essas cidades já estavam arcaicas e não mais dinâmicas, como deve ser um centro urbano. Em linhas gerais, a configuração urbana impulsionada pela ferrovia teve essas características:

- no sudeste do estado os atores políticos anteriores à ferrovia disputaram o controle político e econômico da cidade com os recém chegados atores capitalistas paulistas, gaúchos e mineiros. A modernização da agricultura e a intensificação industrial das economias urbanas no sudeste goiano atraiu para as cidades do sudeste goiano, capital, trabalho melhor qualificado (para lidar com novas tecnologias) e incentivos fiscais, configurando espaços urbanos voltados ao mercado externo:
- a maior parte das filhas da ferrovia não prosperaram enquanto um centro urbano polarizador:
- Com o fim de transporte de passageiros via ferrovia, os núcleos urbanos alimentados por essa lógica entraram num período de estagnação (DEUS, 2003). Um deles foi extinto (Roncador). Isso coloca em evidência o peso

dos atores hegemônicos na produção urbana, levando a crer que os interesses de uns sobressaíram sobre os da maioria.

- Senador Canedo e Bonfinópolis subsistiram enquanto centro urbano criado pela ferrovia devido à polarização de Goiânia.

Três projetos modernizantes se entrelaçaram no século vinte em Goiás. A ferrovia, a construção de Goiânia e a de Brasília. A ferrovia (que transportou passageiros por 50 anos) atendia ao projeto de reestruturação produtiva planejada. Sua construção foi articulada pelas elites do sudeste goiano, em contraponto em grande parte às elites governadoras da antiga capital. Tinha objetivo de transportar pessoas e mercadorias para a capital, mais do que propriamente na urbanização das cidades “criadas” por ela mesma.

Quando se efetivou a construção da nova capital, a ferrovia se submeteu ao segundo projeto e, num curto espaço de tempo, assumiu seu papel na divisão regional do trabalho, que segundo Borges (1982) era de atender às necessidades do Estado oligárquico com interesses agroexportadores. Nesse sentido, a função da ferrovia foi mais de escoamento e transporte de mercadorias. O papel urbanizador foi transferido às rodovias, sobretudo, atraindo migrantes do norte, do sul e sudeste do país. A urbanização forçosa, imposta pelo decreto que regulamentava a criação de núcleos urbanos não foi adiante.

Após a implantação do projeto modernizador e geoestratégico, a configuração urbana goiana se tornou ainda mais complexa. Além dos atores políticos existentes que comandavam a produção das cidades goianas, houve uma sobreposição de novos atores que acabavam de chegar à arena política goiana. A ferrovia exitosa de Borges (1982) e as rodovias estruturantes de Barbosa et al. (2004) tiveram relevante peso na conformação urbana goiana. As políticas posteriores reafirmaram o peso ideológico e concentrador das elites pró-capitais e, ao contrário do discurso proposto, tiveram peso preponderante na concentração demográfica urbana atual. Senador Canedo, enquanto Distrito de Goiânia teve a sua origem relacionada à chegada da ferrovia à capital.

2.4 Metropolização: o significado político-institucional

É recorrente à literatura nacional que aborda a temática da metropolização associar esse processo a via institucional do governo federal, temporalizando-o a meados da década de 1960, conforme se pode observar em Schmidt e Farret (1986), Azevedo (2000) e Souza (2000). Isso se deve ao fato de que, o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND – 1972/1974) entre outras medidas recomendava a criação de regiões metropolitanas e reforçava ainda mais o modelo centralizador e verticalizador que vinha orientando as ações governamentais. As cidades, a partir da intervenção federal, eram vistas como unidades de produção transcendendo, assim, os interesses predominantemente locais, pois tinham significados econômicos para todo o país, conforme salientou Gouvêa (2005). Por isso mesmo, a política implantada pelo governo federal na Constituição de 1967 e mantida na Emenda Constitucional de 1969 indicava a possibilidade de estabelecer as Regiões Metropolitanas (RMs). O artigo 164 da referida constituição previa que:

A União, mediante Lei Complementar, poderá, para realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte de uma mesma comunidade socioeconômica.

Assim, as medidas políticas, econômicas e sociais a serem adotadas em cada uma das RMs, a partir de 1973 (momento da promulgação da Lei Federal Complementar nº. 14 que criou as oito primeiras RMs) seriam amparadas pelo plano diretor metropolitano objetivando atender à crescente demanda por equipamentos urbanos, moradia e assistência social à população. A primeira experiência de planejamento metropolitano ocorreu em Minas Gerais por via da Plambel (Plano Metropolitano de Belo Horizonte) entre as décadas de 1970 e 1980 que acabou atuando, todavia, no setor de transporte público.²¹

Em outras palavras, a soma de todas as problemáticas (principalmente ligada ao crescimento demográfico nas RMs) espacializada e concentrada nas cidades cunharam a expressão “questão urbana” para indicar uma busca por

²¹ Segundo Gouvêa (2005), a Ambel (Assembléia Metropolitana de Belo Horizonte), sucessora da Plambel, atualmente tem deliberado apenas em favor dos reajustes tarifários das passagens das linhas de ônibus intermunicipais.

respostas às demandas socioeconômicas. Para Souza (2000, p. 45), a questão urbana significou:

Nada mais que uma manifestação particularizada, em conformidade com as especificidades do espaço urbano e das relações sociais que nele tem seu palco, de processos sociais menos ou mais gerais que se originam e operam nas mais diferentes escalas, assim como, ao menos parcialmente, em um país como o Brasil, de problemas que acometem o espaço rural.

Diante dos processos de industrialização, modernização da agricultura e migração populacional entre as diversas regiões do país o governo federal, sob os auspícios do planejamento militar, criou políticas de assistência aos núcleos urbanos com demanda populacional elevada, focadas, sobretudo na questão da habitação e do transporte urbano. A grande demanda populacional derivada das migrações, organizada nas cidades, como disse Harvey (1973), exigiu respostas políticas imediatas. Os impactos das políticas públicas na habitação, por exemplo, intensificaram de um lado a segregação socioespacial dos pobres nas grandes cidades e de outro a concentração e crescimento da classe média no processo de produção urbana. Esses rebatimentos estão descritos em Kowarick (1979) e Sachs (1999) para o caso de São Paulo. Para o caso goiano, Moysés (2004) e Moraes (2003) discutem que na arena urbana o Estado interferiu de modo vertical favorecendo o espraiamento da cidade. Assim, o Estado foi o principal causador do não planejamento da metrópole, como colocou Moyses (2004) no caso de Goiânia.

Dentre as políticas concernentes à problemática urbana durante o período militar podemos destacar duas. A primeira diz respeito à institucionalização das regiões metropolitanas, que afirmava a hegemonia das principais capitais do país em sua área de influência. A segunda estava diretamente relacionada ao caráter econômico da política assistencialista de provisão de recursos, do tipo do Banco Nacional de Habitação, com vistas a atender a vertiginosa demanda nas principais capitais.²²

Para Azevedo (2000, p. 526), do ponto de vista institucional, as regiões metropolitanas no Brasil enfrentam sérios problemas relacionados à gestão compartilhada da RM, pois durante a ditadura militar herdaram o caráter centralizador e padronizado, o que não permitiu (mesmo após o novo acordo político

²² Azevedo (2000) destaca a Reforma do Estado, que incluía dentro desse contexto questões de seguridade social e reforma tributária com vistas a atender as demandas socioeconômicas das RMs.

da Constituição de 1988 em que os Estados assumiram o controle das RMs) as “idiosincrasias regionais”. Assim, a hegemonia política da metrópole, em detrimento dos demais municípios que a compõem, se instaurou. O autor revela ainda que esse fato se deve, sobretudo, ao caráter normativo das constituições estaduais que estavam diretamente ligadas ao regime militar.

Um dos elementos de maior peso no componente político da institucionalização das RMs indicava que o número populacional determinava a institucionalização da região metropolitana, o que afirmava o caráter histórico de concentração de investimentos no sudeste, sul e nordeste do país. Na década de 1970 foram institucionalizadas nove regiões metropolitanas no Brasil.²³ Dessas, três no sudeste, três no nordeste, duas no sul e uma no norte do país. Assim, os investimentos institucionais previstos a atender as necessidades a essas regiões ficaram detidos no litoral do país. Nesse sentido, a metropolização em seu conteúdo político expressava mais uma vez a hegemonia dos grandes centros urbanos do país no contexto de municipalização emergente no final da década de 1980.

A crise econômica e o processo de desconcentração industrial registrado a partir da década de 1980 tornaram as regiões metropolitanas os espaços urbanos mais notáveis da pobreza e da exclusão social. Em 2000, o IBGE indicava que 37,5% da população brasileira residia nas regiões metropolitanas. O que elevou para quase 42% em 2010. Além disso, o crescimento médio das capitais estaduais (sede das regiões metropolitanas) estava crescendo a taxas bem inferiores às registradas nos municípios vizinhos. A ‘involução metropolitana’, colocada por Santos e Silveira (2008), surgiu dessa lógica, já que a tendência a deterioração das condições de vida e de habitabilidade surgem em primeiro plano nas franjas metropolitanas.

Diante da confusão conceitual e da variedade de expressões criadas para explicação do fenômeno, Villaça (1998, p. 91) entende que a expressão “metrópole” está fortemente associada à importância social, econômica e cultural de um núcleo urbano. Isso se estende para as expressões “área metropolitana” e “metropolização”. Não se identificando com esses termos, o autor utiliza a “conurbação” para nomear a fusão de áreas urbanas de diferentes municípios.

Além dos problemas de ordem semântica, Gouvêa (2005) enuncia que nos últimos anos a incorporação de um grande número de novos municípios às

²³ As regiões metropolitanas institucionalizadas em 1973/74 foram Salvador, Fortaleza, Belo Horizonte, Belém, Curitiba, Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre e São Paulo.

antigas regiões metropolitanas tem sido quase sempre efetivada sem atender a quaisquer critérios urbanísticos e econômicos que justifiquem tal incorporação. Para o autor, em Belo Horizonte existe outro grupo de pesquisadores classificando a essa região metropolitana com grupos de municípios que não registram nem uma situação real de conurbação e adensamento urbano, nem expressividade política, econômica e populacional.

Outros problemas indicados por Gouvêa (2005) e Azevedo (2000) são: a) ausência de vínculo entre os planos municipais existentes; b) a defesa intransigente do princípio da autonomia municipal tem sido um dos principais obstáculos ao equacionamento da questão metropolitana; c) a maioria das RMs no Brasil está situada em torno das capitais dos respectivos estados. Segundo Gouvêa (2005, p. 109) “na medida em que a questão metropolitana não está sendo adequadamente tratada, contribui-se para agravar as desigualdades sociais, inter e intramunicipais, e para reforçar a oposição núcleo e periferia”. Nesse mesmo sentido, Carlos (2004, p. 11) alerta para a relação Estado-espço que se desenvolve na metrópole, marcado pelo exercício do poder estadual que cria “o espaço dos interditos em nome da lei e da ordem”. Segundo a autora, as políticas urbanas favorecem a recriação constante dos lugares atendendo às estratégias imobiliárias - definidas pela mediação do mercado do espaço - na metrópole. Destarte, a morfologia urbana é cada vez mais produto das estratégias políticas que impõem uma ordem repressiva à periferia das metrópoles.

Em decorrência da autonomia estadual na institucionalização das RMs e dos novos atores políticos envolvidos, na década de 1990 novas regiões metropolitanas foram implantadas. Novamente, a institucionalização indicou a concentração de três RMs no nordeste, três no sudeste e uma em cada uma das outras três regiões do país. Na corrente década outras cinco RMs foram instituídas, com caráter distinto das outras duas décadas anteriores. A região norte apontava um vetor de crescimento das capitais já que três das cinco RMs instituídas estavam nessa região. Mesmo assim, no balanço geral, as regiões mais beneficiadas pelas políticas públicas destinadas a essas regiões foram o nordeste e o sudeste do país. O sentido político das RMs, conforme demonstrado por Azevedo (2000, p. 535), assumiu diferentes conotações nos diversos estados brasileiros e já ficaram “a mercê das variáveis internas de cada Estado”. Desde a transcrição de partes dos textos da Constituição Federal de 1980 em alguns estados como também a omissão

do assunto em outros, a temática da metropolização foi marcada pela inexistência de uma consciência metropolitana em boa parte dos municípios pertinentes a elas.

2.5 A metropolização goiana e os rebatimentos socioespaciais em Senador Canedo

Os efeitos da metropolização tiveram peso significativo no ordenamento territorial goiano.²⁴ Isto ocorreu em decorrência da concepção política tomada. Santos e Silveira (2008) enunciava que as transformações do território não resultam apenas da pressão do sistema socioeconômico, mas também dos modelos ideológicos de desenvolvimento e de modernidade que se impõem aos detentores do poder.

Nesse sentido, o texto da Constituição Estadual reflete a opção política adotada no Estado com vistas à regulamentação do território. Assim, o que se lê no título II que rege sobre “A Organização dos Municípios e das Regiões Metropolitanas” em seu capítulo IV, e trata especificamente das “regiões metropolitanas, dos aglomerados urbanos e das microrregiões” em Goiás, foi reflexo do que ocorreu em grande parte dos estados brasileiros que, ao tratar do caso, consentiram em repetir o texto da Constituição Federal conforme enuncia Azevedo (2000).

O artigo 90 da Constituição Estadual, em seu parágrafo 1º, registra que os municípios que estivessem nas regiões metropolitanas não perderiam as suas autonomias política, financeira e administrativa. Porém, no caso de Goiânia, observamos que, muito embora o texto constitucional garantisse a autonomia, as leis de parcelamento do solo da capital impulsionavam o crescimento urbano do entorno, como salientou Pinto (2009) e Anjos (2009), interferindo na dinâmica da política interna desses municípios. Além disso, no parágrafo 2º da Constituição Estadual, elencando as funções públicas de interesse comum como “transporte e sistema viário, segurança pública, saneamento básico, ocupação e uso do solo, abertura e conservação de estradas vicinais, aproveitamento dos recursos hídricos, distribuição de gás canalizado, cartografia e informações básicas, aperfeiçoamento

²⁴ Em Goiás, a Constituição do Estado, promulgada em 05 de Outubro de 1989 delineou a conformação metropolitana dedicando parte do seu texto ao caráter fragmentário do espaço goiano. Com atenção à capital e o seu entorno, a política estadual regulamentou os nortes a serem tomados.

administrativo e solução de problemas jurídicos comuns” as medidas tomadas tiveram impactos com ênfase no setor de transporte intrametropolitano o que também se verificou em Belo Horizonte, como enunciamos anteriormente.

A história espacial do Aglomerado Urbano de Goiânia (AGLUG), que remonta à Lei Estadual nº. 8.956 de Novembro de 1980, indica a composição urbana da região metropolitana, sempre associada ao espraiamento urbano e com caráter fragmentário. O texto constitucional estadual traz em seu bojo uma faceta implícita que revela os reflexos da capital planejada no Centro Oeste. A lei não se refere à integração da oferta de empregos oferecidos pelo setor secundário, o que comprova ser a capital goiana uma cidade terciária. Nesse sentido, o texto indica a fragmentação do território, assim como tem sido na prática, não há desconcentração de serviços. A própria evolução dos dispositivos regulamentares do transporte coletivo e juntamente com a regulamentação do AGLUG estão associadas com a relação funcional de deslocamento pendular em direção à capital afirmando, assim, a sua hegemonia política, econômica, social e cultural.

O parágrafo 3º refere-se ao plano diretor metropolitano como definidor das diretrizes para o planejamento das funções de interesse comum. O artigo 91 estabelece os fatores a serem considerados para a instituição de regiões metropolitanas e aglomerados urbanos: população – no parágrafo 2º, do artigo 91, define que para a instituição de aglomerado urbano é necessário que pelo menos dois dos municípios tenham, no mínimo, 100 mil habitantes – e crescimento demográfico com projeção quinquenal, grau de conurbação e fluxos migratórios, atividade econômica, perspectivas de desenvolvimento e fatores de polarização, deficiência dos serviços públicos em um ou mais municípios, com implicação no desenvolvimento da região.

O Componente Econômico

Os impactos econômicos decorrentes das políticas públicas voltadas à questão urbana (metropolização em termos de processo), como não poderia ser diferente, deixaram suas marcas na metrópole. A concentração de serviços afirmou a hegemonia terciária da capital, fortalecendo-a para o nível informacional que desenvolveria posteriormente (ver tabela 04). Em termos de participação na produção de riqueza no estado, a RMG concentra mais de 50% dos empregos

relacionados ao comércio e serviços. Mesmo não sendo precedida por industrialização, a existente na cidade responde por mais de 45% dos empregos criados a partir desse setor econômico, conforme consta a tabela 04. Isso explica em parte as altas taxas de migração intra-regional, já que atrai trabalhadores de diversos pontos do Estado e do Brasil.

A descentralização e a formação de subcentros, que só viriam a ocorrer mais tarde, expressam o caráter econômico centralizador delineado pelos processos de segregação econômica e espacial. Diante o atual processo de descentralização, o crescimento político e econômico do entorno não é suficientemente forte e capaz de ameaçar a hegemonia política e informacional da capital mesmo havendo esse processo.

Tabela 04 - Região Metropolitana de Goiânia: emprego formal por setor de atividade – 2005

Municípios	Total	Agropecuária	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços
Abadia de Goiás	444	57	74	12	65	236
Aparecida de Goiânia	70.859	159	10.877	4.627	9.204	45.992
Aragoiânia	589	78	118	64	63	266
Goianápolis	510	54	120	1	64	271
Goiânia	416.506	3.040	49.302	19.237	77.39	267.529
Goianira	2.597	170	866	317	356	888
Hidrolândia	2.013	61	666	36	245	605
Nerópolis	4.322	171	1670	311	577	1.593
Sto. Antônio de Goiás	701	54	22	13	60	552
Senador Canedo	5.761	118	1.492	100	974	3.077
Trindade	8.766	328	4.059	62	1.327	2.990
Total do Estado	944.927	62.357	155.351	35.626	172.695	518.898
Região/Estado (%)	55,88	11,28	46,72	72,65	53,53	63,62

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego / RAIS (2005)

A cidade de Goiânia logo cedo assumiu o caráter de metrópole terciária, fato que interfere ainda hoje na mobilidade socioespacial da RMG, ocasionando sérios problemas relacionados ao estrangulamento do transporte coletivo, congestionamentos das vias de ligação, alto índice de migração pendular entre outros problemas. Além dos diversos problemas de ordem socioeconômica e espacial, boa parte da literatura concentrou-se também na interpretação dos

fenômenos urbanos da RMG, relegando em segundo plano o processo de urbanização entre a escala do Estado e das cidades fora da RMG.

Uma das características da metropolização no Brasil, foi que as regiões metropolitanas, além de se afirmarem como centro de gestão do território e sede do Estado, mesmo tendo passado por processos de desconcentração industrial, sobretudo no sudeste e a descentralização na escala interna das metrópoles, não deixaram de responder pela centralização financeira conforme enunciou Carlos (2004). Evidentemente que essa situação teve um reflexo espacial bastante complexo.

O Componente Territorial

Em termos históricos, na escala da metrópole, a capital afirmou-se enquanto centro de irradiação do poder político e econômico. Por se tratar de gestora das políticas macroeconômicas, elas também foram responsáveis pelo maior controle do território em toda a sua dimensão.

Santos e Silveira (2008, p 103), ao avaliar o fenômeno de metropolização paulista, admitiu que a “metrópole informacional” assentava-se sobre a metrópole industrial tornando-se a “metrópole onipresente”. Porém, o autor ressaltava que a força dessa nova metrópole não dependia da indústria, pois mesmo sob a desconcentração industrial ela mantinha em seu poder as atividades periféricas e poderia impor novas questões para o processo de desenvolvimento regional, a partir dos seus vetores hegemônicos, capazes de desorganizar e reorganizar ao seu modo e em seu proveito. Assim, a sobreposição de processos e funções sobre a metrópole apenas aumentava seu poder organizador do território. De igual modo, mas sobre condições (econômicas, políticas e sociais) e tempos diferentes, observa-se que em metrópoles que não desenvolveram o segundo setor dado a demanda de suas criações, caso de Goiânia, Palmas, Brasília e Belo Horizonte, mesmo não havendo o peso da metrópole industrial há a manutenção de poder no nível local, pois sob sucessivos processos de descentralização (diretamente associado ao setor terciário) essas metrópoles mantêm-se onipresentes, dada a hegemonia da gestão do território. Saliencia-se aqui que, é perceptível a atuação dos atores imobiliários (com suas respectivas empresas sediadas nas capitais) atuando nas franjas metropolitanas.

Para Gouvêa (2005, p. 91), o crescimento das metrópoles brasileiras resultou, fundamentalmente, de um processo de expansão do núcleo central e de absorção gradativa de espaços periféricos. As relações núcleo-periféricas se intensificaram e se orientaram, durante certo tempo, segundo uma estrutura composta de anéis sucessivos, apresentando ciclos de crescimento, de deterioração e de mudanças nos padrões do uso do solo ocorrendo concomitante processo de descentralização.

Na metrópole goiana, os municípios circunvizinhos foram tomados pelas redes de crescimento dos atores imobiliários e industriais como também pelos atores sociais menos abastados. Enquanto o processo de verticalização ocorria nas áreas centrais da cidade-capital, lugares privilegiados, condomínios exclusivos destinados aos atores abastados, a periferização tornou-se um processo em curso e sem vistas a terminar. Decorrente disso, do ponto de vista territorial, como bem conceituou Villaça (1998), a conurbação tornou-se evidente já que o interesse imobiliário e a demanda por moradia deflagraram a continuidade do tecido urbano, de um lado, e a fragmentação do tecido sociopolítico, de outro. O quadro 05 e figura 04, a seguir, organizam espacialmente os pontos de conurbação pelos quais atuaram as redes de crescimento que, direta ou indiretamente, interferiram na dinâmica urbana da RMG. Observamos que o ponto forte da conurbação localiza-se entre Goiânia e Aparecida de Goiânia, cidade que possui maior integração territorial urbana do contexto metropolitano. Em segundo e terceiro nível aparecem Trindade e Senador Canedo, municípios que contaram, sobretudo, com ações estaduais no parcelamento e consequente indução de conurbação. Apresentam grau menor de continuidade territorial, porém com forte relação funcional com a capital. Os dispositivos legais, que trataram da mobilidade socioespacial em Goiânia, também evidenciam a contiguidade territorial. As políticas intraurbano/regional implantadas expressaram o caráter pedante da mobilidade.

Quadro 05 - Os padrões de conurbação na Região Metropolitana de Goiânia em 2008				
Nome da conurbação		Quais cidades conurbam-se	Região que conurba-se	Principais características da conurbação
A	Aparecida	Aparecida de Goiânia com Goiânia	Sul de Goiânia	Densidade de contato físico com Goiânia; Novas centralidades; Novas lógicas de mobilidade; Especulação e valorização Imobiliária.
B	Trindade/Goianira	Trindade e Goianira com Goiânia	Noroeste e oeste de Goiânia	Expansão urbana desordenada dirigida pela iniciativa privada; Fragmentação dos bairros; Ocupação popular da terra urbana.
C	Senador Canedo	Senador Canedo com Goiânia	Leste de Goiânia	Ocupação dispersa dirigida pelo poder público; Loteamentos populares e condomínios fechados; Forte integração funcional com Goiânia.
D	Aragoiânia/Hidrolândia	Aragoiânia e Hidrolândia com Aparecida de Goiânia	Sul e Sudoeste de Aparecida de Goiânia	Estágio inicial de conurbação; Reduzido contato físico com Aparecida de Goiânia; Ocupação rural-urbana do espaço.

Fonte: Pinto (2009)

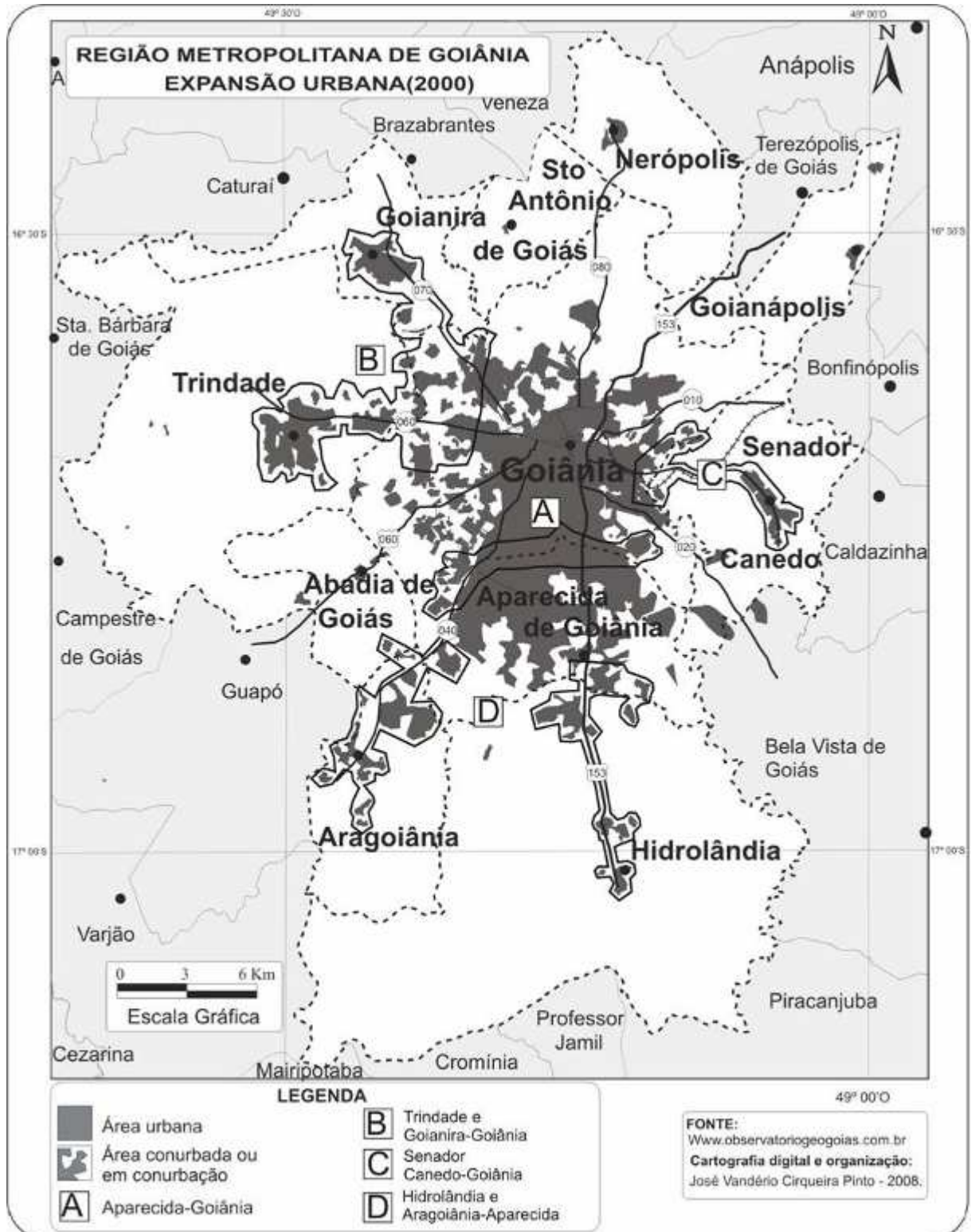


Figura 04

O Quadro 06, por outro lado, sintetiza os parâmetros legais que orientaram a inserção de municípios no aglomerado urbano de Goiânia. Por ele podemos notar que houve uma tendência de incorporação de municípios ao longo do tempo. Isso se assemelha com o caso ocorrido em Belo Horizonte, conforme demonstrou Gouvêa (2005) o que afirma a incorporação que não passa pelo crivo dos parâmetros urbanísticos, mas que atendem a interesses políticos tanto dos munícipes como dos gestores da capital. O que a lei goiana incorporou como sendo aglomerado urbano não condiz com o conceito de aglomerado de Villaça (1998), pois a maioria dos municípios referidos não passa por processo de conurbação. Assim, a relação funcional existente, no caso de municípios como Leopoldo de Bulhões diz respeito mais à esfera política e econômica do que propriamente territorial.

Quadro 06 - Evolução da Composição do Aglomerado Urbano de Goiânia - 1980-1998							
Município	Legislação e composição do Aglug						
	Lei Est. nº 8956/1980	Lei Est. nº 9.369/1983	Lei Est. nº 10.845/1989	Lei Compl. nº 09/1991	Lei Compl. nº 10/1992	Lei Compl. nº 16/1995	Lei Compl. nº 23/1998
Goianápolis	X	X	X				
Leopoldo de Bulhões	X	X	X				
Aparecida de Goiânia	X	X	X	X	X	X	X
Aragoiânia	X	X	X	X	X	X	X
Bela Vista de Goiás	X	X	X	X	X	X	X
Goiânia	X	X	X	X	X	X	X
Goianira	X	X	X	X	X	X	X
Guapó	X	X	X	X	X	X	X
Nerópolis	X	X	X	X	X	X	X
Trindade	X	X	X	X	X	X	X
Hidrolândia		X	X	X	X	X	X
Bonfinópolis			X	X	X	X	X
Brazabrantes			X	X	X	X	X
Senador Canedo				X	X	X	X
Caturai					X	X	X
Inhumas					X	X	X
Santo Antônio Goiás						X	X

Fonte: GOIÁS (1980; 1983; 1989; 1992a; 1992b; 1995; 1998)

Sobre esse assunto, Whitacker (2007, p. 150) afirma que “a nova espacialidade da metrópole implica em uma nova espacialidade que costuma avançar por eixos de circulação, e que por vezes perde inclusive sua contigüidade”. Para o autor, essa conformação aponta para a necessidade de se estudar a

metrópole com base numa articulação de escalas que dê conta do nível intraurbano e das formas e processos que parecem superar essa aparente dicotomia, já que cada vez mais se complexifica as relações nelas atuantes. Nesse sentido, Cavalcanti (2001) explicando o processo de urbanização e consolidação de Goiânia, enquanto capital do Estado de Goiás, aponta as dificuldades enfrentadas pela cidade e sua relação com o sítio urbano e sua conseqüente conurbação com os demais municípios vizinhos. Assim sendo, a cidade precisa adaptar-se às necessidades exigidas pelo aumento populacional. Acerca de Goiânia a referida autora destaca que

Atualmente, a malha urbana de Goiânia extrapola seus limites municipais, conurbando-se ou caminhando para uma conurbação com seus municípios vizinhos. Essa expansão urbana de Goiânia levou a criação do Aglomerado Urbano de Goiânia²⁵ (Op. cit., p.26-27).

Uma experiência interessante derivada do ordenamento jurídico (o aglomerado urbano), tendo em vista a gestão metropolitana goianiense, serve de experiência para as demais RMs no Brasil. Em Goiás, o governo estadual e as prefeituras de Goiânia e, inicialmente, de 14 municípios vizinhos constituíram um novo modelo de gestão metropolitana para o sistema de transporte coletivo via ônibus. Essa iniciativa exigiu ajustes políticos na escala política estadual já que o governo do estado detinha, desde 1976, o controle da rede de transporte público da capital estadual. O projeto goiano teve início no final de 2001 quando o gerenciamento do transporte coletivo, feito pela Agência Goiana de Regulação (AGR), entidade estadual, a cargo do Grupo Executivo de Gestão da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (Getrans), organismo transitório instituído para dar suporte aos processos de criação e implantação da Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTC).²⁶ O município de Goiânia, por deter cerca de 75% da demanda de transporte na região, ocupou a metade dos cargos de direção da

²⁵ O Aglomerado Urbano de Goiânia constitui-se em um agregado de municípios limítrofes à capital, instituídos pela Lei Estadual nº. 8.956, de 27/11/1980, com reajustes oficializados através da Lei Complementar nº. 27 em dezembro de 1999. Senador Canedo é um dos municípios que compõem o Aglomerado de Goiânia a partir da Lei complementar nº. 09 de 27/12/1991.

²⁶ A estrutura diretiva da empresa conta com a participação do estado e de todos os municípios envolvidos, numa proporção pactuada politicamente que procura respeitar o peso relativo de cada unidade administrativa no sistema de transporte. Sendo assim, cabe ao estado 25% da participação acionária, 50% à prefeitura de Goiânia e 25% às demais prefeituras vinculadas à Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC).

companhia. Na época coube à administração da capital indicar o presidente e o diretor técnico da CMTG. O diretor de fiscalização é designado pelo governo estadual e o diretor administrativo-financeiro pelo conjunto dos outros 14 municípios. A empresa ficou subordinada a uma Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), integrada por nove membros sendo um representante do governo estadual, um da Assembléia Legislativa, quatro da prefeitura de Goiânia, um da prefeitura de Aparecida de Goiânia e um representante indicado em comum acordo pelos outros 13 municípios participantes.

Segundo Gouvêa (2005), o principal problema enfrentado na escala da gestão metropolitana (em nosso caso específico representado pela CMTG) é de ordem econômica, já que os atores financeiros federais podem emprestar recursos para estados e municípios, e não para entidades metropolitanas que não apresentem fontes próprias de custeio. Em suma, o ajustamento territorial, visando a integração metropolitana da RMG, ocorreu pela via do transporte rodoviário delineando eixos de circulação. Historicamente, esses eixos desenvolveram centralidades que interferem gradativamente na mobilidade socioespacial, como é o caso da GO 010, GO O20 e GO 403 em Senador Canedo. A intensidade dos processos de urbanização e metropolização em Goiás, como no Brasil, conferiram uma miríade de problemas infraestruturais em termos de equivalência de equipamentos públicos. De modo geral, os recursos disponíveis, disputados também por outras políticas sociais estratégicas, nunca atenderam, nem de longe, às demandas de transporte geradas pelo crescimento intenso da metrópole.

A lógica programada de especulação imobiliária atuante em Goiânia foi importante no processo de conurbação dos municípios com a capital. Porém, a periferização resultou na dilaceração do tecido sociopolítico que, do ponto de vista econômico, onerou as classes sociais menos abastadas, assunto discutido no próximo item.

O Componente Sociopolítico

Em termos sociais, a metropolização significou a fragmentação do tecido sociopolítico, conforme tese defendida por Souza (2000). A periferia crescendo mais em termos populacionais do que a própria sede da metrópole desenvolveu o processo de macrocefalia, também conhecido por involução metropolitana.

Não destoando do restante do país, a RMG apresentou indicadores de crescimento médio superiores nas adjacências da capital conforme tabela 05.

Tabela 05 - População e taxa geométrica anual de crescimento demográfico dos municípios da RMG - 1970-2007

Instância espacial	Pop. 1970	Pop. 1980	Taxa de cresc. anual (%) 70/80	Pop. 1991	Taxa de cresc. Anual (%) 80/91	Pop. 1996	Taxa de cresc. Anual (%) 91/96	Pop. 2000	Taxa de cresc. anual (%) 96/00	Pop. 2007	Taxa de cresc. anual (%) 00/07
Goiânia ¹	380.773	717.562	6,54	922.222	2,31	996.797	1,57	1.093.007	2,33	1.244.645	1,87
Aparecida de Goiânia ²	7.470	42.632	19,03	178.484	13,9	264.063	8,15	336.392	6,24	475.303	5,06
Goianira	6.091	7.488	2,09	12.896	5,07	15.194	3,33	18.719	5,4	24.110	3,68
Senador Canedo ³	2.716	3.042	1,14	23.904	20,61	44.140	13,05	53.105	4,73	70.559	4,14
Trindade	22.519	30.612	3,12	54.071	5,31	69.318	5,09	81.457	4,12	97.491	2,6
Nerópolis	6.583	9.368	3,59	12.987	3,01	15.175	3,16	18.578	5,19	19.392	0,61
Aragoiânia	2.848	3.701	2,65	4.911	2,6	5.990	4,05	6.424	1,76	7.243	1,73
Hidrolândia	8.014	8.561	0,66	10.254	1,65	11.128	1,65	13.086	4,14	14.004	0,97
Sto. Antônio de Goiás						2.405		3.106	6,6	3.893	3,28
Abadia de Goiás								4.971		5.868	2,4
Bela Vista de Goiás	14.298	17.254	1,9	17.320	0,03	17.725	0,46	19.210	2,03	20.615	1,01
Goianápolis	7.340	7.574	0,31	10.716	3,2	9.845	-1,68	10.671	2,03	11.159	0,64
Guaporé	8.804	9.995	1,28	11.786	1,51	12.392	1,01	13.863	2,84	13.586	-0,29
RMG	464.740	854.747	6,28	1.259.551	3,55	1.464.143	3,06	1.672.589	3,38	2.007.868	2,64

Fontes: IBGE (1951; 1961; 1971; 1973; 1982; 1991; 1997; 2001; 2007)

Notas: 1 As taxas destacadas em amarelo escuro são as que ultrapassaram a média da RMG e se conurbaram com a metrópole.

As destacadas em verde não se conurbaram.

(1) População em 2007 estimada.

(2) População em 2007 estimada.

(3) População do distrito em 1980. Está incluída na população de Goiânia e excluída do total da população da RMG.

O município de Senador Canedo, no período analisado, foi um dos municípios que apresentaram a maior taxa de crescimento, perdendo apenas para Aparecida de Goiânia entre 2000 e 2007. Isso evidencia o peso do processo de macrocefalia, que resultou em perdas econômicas significativas à população de baixa renda já que, morando distante do centro, gastam cotidianamente uma quantia considerável de seus recursos com deslocamento. A evolução demográfica percebida nas duas últimas décadas em Senador Canedo, assunto melhor discutido no terceiro capítulo, tem interferência preponderante na dimensão do seu espaço intraurbano e no espaço intrametropolitano que, por sinal, se expressa espacialmente na acentuação das distâncias entre o centro e a periferia, conforme

apontou Corrêa (2007), e que efetivamente confere uma multiplicidade de funções a esse espaço.

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (2004, p. 40) menciona que o aumento da violência nas metrópoles guarda fortes relações com os processos de segregação socioespacial em curso. Separados em classes e grupos sociais, conforme o documento:

Observamos a combinação perversa de barreiras para a mobilidade social entre ocupações qualificadas e não-qualificadas – exigência de diplomas, experiência e idade, excluindo amplos segmentos de trabalhadores do acesso aos postos mais estáveis, protegidos e bem remunerados, e o seu isolamento, social e cultural em territórios da vulnerabilização e da exclusão.

Por outro lado, a metropolização significa a ascendência das elites das capitais e a marginalização da manifestação política da periferia porque concentra a atenção no processo político de planejamento centralista, como se ele fosse a resposta dos problemas e não a causa da periferização. Uma visão sobre isso foi evidenciada por Itami Campos em artigo publicado no Jornal O Popular de 20 de Janeiro de 1997. Segundo o autor:

A Prefeitura de Goiânia não tem como administrar e solucionar essa problemática, embora haja conurbação das cidades elas mantêm sua autonomia administrativa. Além disso, tanto a cidade de Aparecida de Goiânia, como a cidade de Senador Canedo, como a cidade de Trindade, bem como as outras do Aglomerado continuam mais ou menos tranqüilas ou ainda como pacata cidade do interior. De qualquer forma os problemas gerados pelo crescimento populacional, bem como pelo descontrolado uso do solo, que provocou um exagerado crescimento do tecido urbano, exigem do poder público recursos e serviços além da sua capacidade de atendimento.

Todavia, Moraes (2003, p. 17) afirma que:

Todos esses projetos foram estrategicamente implementados, pelo Estado, na franja da urbe modernista, uma espécie de cinturão de proteção ao núcleo original e à sua área de influência. São áreas com pouca infraestrutura, sem equipamentos, sem condições de vida digna para o cidadão, um perfeito exemplo dos paradigmas urbanísticos das cidades planejadas no Terceiro Mundo.

As nuances da forma urbana da metrópole, segundo Whitacker (2007), apresentam uma tendência de exacerbação dos espaços exclusivos na estruturação

do espaço urbano, de aumento da segregação e segmentação socioespacial, além da descontinuidade do tecido urbano.

Assim, Senador Canedo, fazendo parte do aglomerado urbano de Goiânia, recebeu uma parcela considerável de pessoas que vêm de diversas partes do Brasil. Através do Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG – 1971), o poder público desencadeou um processo desordenado de ocupação do solo urbano e propiciou um instrumento de desestruturação e desordenamento do espaço urbano goianiense. Assim, essa ação pública desencadeou uma repulsão extramunicipal das classes de baixa renda.

Paixão (2001, p. 19) acrescenta que:

Percebe-se um crescimento acelerado da população urbana, proveniente de migrações de famílias vindo de Goiânia e de vários pontos do Brasil. Uns atraídos pela facilidade de aquisição de lotes através de assentamentos, outros como forma de pagamento dos lotes em parcelas para imobiliárias e também aqueles que optaram pelas casas de conjuntos habitacionais financiadas pela Caixa Econômica Federal.

O paradoxo urbano do século XX teve também seu papel na expansão do tecido urbano – monofuncionalidade – que, ao destinar funções específicas a cada porção da cidade, tornam as distâncias maiores e os deslocamentos mais necessários. Avançando nessa direção e somando a isso mudanças da função urbana, o período de desindustrialização, fenômeno da retirada das indústrias das regiões centrais urbanas do país, e suas vantagens locais, que Gottdiener (1993) denominou de região metropolitana polinucleada, foi antecedida em Goiás pela chegada da ferrovia. Este equipamento, conforme apontamos anteriormente, influenciou a criação do distrito de Senador Canedo, assunto que será discutido no item seguinte.

2.6 A ferrovia: formação territorial do distrito Senador Canedo

Tanto a Estrada de Ferro Goiás como a BR – 153 foram fatores determinantes na criação de cidades no estado, segundo Barbosa et al. (2004). O distrito de Senador Canedo, especificamente, foi influenciado pela chegada da Ferrovia à Goiânia em 1952. Conforme se construía a malha ferroviária e as estações os acampamentos se tornavam pequenos núcleos urbanos. Os acampamentos demandados pela construção da estação ferroviária, denominada

pela RFFSA de Esplanada, resultaram no primeiro núcleo urbano de Senador Canedo. Esse aglomerado urbano, situado na Fazenda Vargem Bonita (que deu origem ao primeiro bairro de mesmo nome no distrito), terras do ex Senador Amaro Antônio da Silva Canedo (1842-1895), pertencia ao município de Bela Vista de Goiás. Foi elevado em 31 de Março de 1953 a condição de distrito de Goiânia (MORAES, 2000).

Os primeiros assentamentos se deram em volta da Estação Esplanada. Assim, o crescimento e desenvolvimento de Senador Canedo foram feitos a partir da chegada de migrantes. Por essa razão, observa-se que há uma estreita ligação da cidade, bem como a sua constituição urbana, com a criação de Goiânia.

As terras que constituíam o distrito de Senador Canedo serviam, antes da chegada da estrada de ferro, como um corredor de passagem das boiadas provenientes do norte do país, e do próprio estado de Goiás, que iam em direção ao sudeste goiano e brasileiro. Além de ser um corredor, Senador Canedo possuía duas regiões de pouso das boiadas: a região do Bonsucesso – conhecido por Batata, e a região do Bonito, divisa com o município de Bela Vista de Goiás (PLANO DIRETOR DEMOCRÁTICO, 2006). Embora um dos entrevistados mencione a importância do povoado como local de pouso de boiadas, o fator determinante da aglomeração de pessoas e casas e conseqüentemente a criação do distrito foi a estação ferroviária da Estrada de Ferro Goiás (SENADOR CANEDO, 1997).²⁷

Com a chegada da estrada de ferro à região (inaugurada no dia 07 de novembro de 1950) os trabalhadores dessas fazendas resolveram fixar suas moradias próximas à estação Senador Canedo, local onde surgiu o primeiro loteamento conhecido como Vargem Bonita. Em um primeiro momento, o povoado recebeu o nome de Esplanada, em razão do relevo onde está localizada a estação. Posteriormente foi denominado de São Sebastião (1940) (PAIXÃO, 2001). Em Março de 1953, através da lei nº 239, o aglomerado urbano foi elevado à condição de distrito, mediado pela vereadora de Goiânia, Maria José Cândido e assinada pelo então prefeito de Goiânia, Sr. Venerando de Freitas Borges, ficando denominado definitivamente de Senador Canedo.

Senador Canedo, por sua origem e localização, foi a única aglomeração urbana da RMG, com exceção da capital, atendida pela ferrovia. Isso constituiu-se

²⁷ Em entrevista feita pelo pesquisador, apenas o Sr. Juscelino Vieira relaciona o distrito com os acampamentos de tropas e boiadas (ver entrevista em anexo).

numa amenidade importante na estruturação urbana do distrito, favorecendo a ocupação demográfica do distrito.²⁸ Os relatos que se seguem atestam esse fato.

Nós viemos para cá de Minas Gerais acompanhando, trabalhando na estrada de ferro. Meu pai trabalhava na estrada de ferro e com a chegada da estrada de ferro, nós chegamos aqui mais ou menos em mil novecentos e cinquenta e três cinquenta e quatro. Ao terminar a estrada, ai meu pai saiu da estrada e montou comércio aqui. Meu avô já tinha comércio, tinha armazém, açougue. Ai meu pai veio pela primeira vez e montou um bar aqui na esquina, aqui onde tinha a única energia (informação verbal concedida por Edson F. Carvalho, 2008)

Aqui o transporte mais fiel para nós era esse trem de ferro porque cabia todo mundo. Aqui ficava todo mundo esperando por ela. Quando ia e voltava era maravilhoso [...].Muita gente mudava pra cá. Comprar um terreninho, morar aqui. Vinha gente de fora, das fazenda, tomar o trem aqui pra ir pra Goiânia. Tinha muito passageiro, muita gente de Bela Vista. De todo lugar, desses municípios. Vinham tomar o trem aqui pra ir pra Goiânia (informação verbal concedida por Luiza N. Aguiar, 2008)

Porém, o curto período em que a estrada de ferro funcionou como transporte de passageiros (entre 5 e 10 anos no distrito, segundo entrevistas) e outras mercadorias, antes de ser monopolizado pelo transporte de combustíveis, foi um fator decisivo na migração e no êxodo rural do sul goiano em direção a capital e de suma importância na formação e dinâmica interna do distrito de Senador Canedo.

Os desinvestimentos relacionados ao período da ditadura militar, momento em que os atores políticos optaram pela expansão da malha rodoviária, expressaram a estagnação da ferrovia no Brasil e em Goiás mais especificamente, o que marcou também a dinâmica urbana do distrito, fazendo com que o fluxo de pessoas e mercadorias se estagnasse a partir da década de 1960, o que ocorreu com as outras cidades servidas pela linha.²⁹

A implantação das rodovias serviu como vetor de urbanização em Goiás, e foi responsável em parte pelo transporte de migrantes oriundos do sul do estado e pela expansão dos interesses petrolíferos no Brasil, refletindo de forma preponderante na dinâmica urbana canedense limitando o crescimento do distrito

Durante a fase de influência da ferrovia em Senador Canedo, uma marca importante deixada na organização urbana foi a forma concêntrica do centro da

²⁸ Segundo Moraes (2000), esse núcleo urbano surgiu em decorrência da necessidade de alojamento dos funcionários da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A).

²⁹ Santos e Silveira (2008) explicam que o retrocesso foi dado, notadamente, pela desativação de vários ramais da região sudeste, vinculada em grande parte, às políticas de fomento do sistema rodoviário e aos interesses do negócio petrolífero.

cidade. Mumford (1991, p. 546) apontou essa característica como uma marca menos dramática na cidade, e no distrito em nosso caso, já que a estação serviu como um “shopping center suburbano” que controlava o deslocamento linear e o crescimento da cidade, como aconteceu após a substituição pela rodovia que para ele fez mais do que espriar a cidade, “destruiu a escala pedestre”. A mudança de escala, do pedestre ao automóvel, deixou uma marca nos cidadãos canedenses. O tempo de deslocamento gasto nas viagens cotidianas à metrópole consome boa parte dos seus tempos, colocando o transporte como um *locus* de permanência considerável. A consequência também pôde ser sentida no espaço do distrito durante a década de 1980 – assunto discutido mais adiante. O espraiamento e transbordamento da metrópole, induzida pelo automóvel/estrada e atores imobiliários, constituiu-se em assentamentos futuros das franjas urbanas. Isso porque é muito subjetivo avaliar a qualidade dos transportes que atendiam o distrito na época da Viação Jussara. Esse fator marcou, em Senador Canedo, a passagem da *ferrovia* para a *rodovia como vetor de urbanização*.

A sede do distrito de Senador Canedo possui uma história diferenciada das demais regiões do município. Essas diferenças se dão do ponto de vista da sua fragmentação territorial, da formação intraurbana, do tempo histórico e da integração tanto com a metrópole quanto com as demais regiões administrativas. Esta área foi o epicentro urbano do distrito e posteriormente da cidade de Senador Canedo. Nela estão localizados os dois principais fatos históricos que originaram Senador Canedo – a região do Bonsucesso (pouso de boiadas) e a estação Ferroviária. É também, desde meados da década de 1950, o centro de gestão territorial do distrito e da cidade respectivamente.

Em meados da década de 1950 a infraestrutura era quase inexistente, já que a economia urbana era incipiente, prevalecendo as atividades agrícolas com vistas ao abastecimento interno e de Goiânia, estando dependente de Goiânia. O fluxo urbano, de pessoas e mercadorias, era intenso apenas em função do transporte de passageiros via ferrovia, uma espécie de distrito de passagem. Pelos relatos, percebemos que os primeiros comerciantes do distrito foram migrantes que acompanharam a construção da ferrovia. A concentração de comércios e serviços, ainda que precários, foi delineada pela concentração de pessoas que frequentavam a Estação Ferroviária. A localização da prefeitura, das primeiras casas, da subdelegacia também estava localizada às margens da ferrovia (vide fotos 01, 02,

03 e 04 a seguir). Uma das primeiras escolas, denominada de Escola da Estação, guardava no seu nome a importância da ferrovia (SENADOR CANEDO, 1997).

Apesar da importância da Estação Ferroviária na dinâmica urbana do distrito, o que prevalecia era a atividade agrícola das imediações do distrito além das olarias. A função da ferrovia na dinâmica urbana do distrito foi a de transporte de passageiros oriundos das fazendas de Bela Vista e Caldazinha, que buscavam a capital para fazerem suas compras e serviços.



Foto 01: Ex-subprefeitura



Foto 02: Ex-subdelegacia



Foto 03: Rua da Estação
Fonte: Lima (2009)



Foto 04: Estação Ferroviária Senador Canedo

Segundo relatos de Luiza do Nascimento Aguiar, uma das primeiras moradoras da região, escritã e proprietária do primeiro cartório do distrito, a ferrovia dava animação à dinâmica do distrito devido a sua capacidade de levar muita gente para Goiânia de uma só vez, já que as linhas de ônibus eram precárias. A infraestrutura da cidade não mudou muito durante os períodos em que a ferrovia transportou passageiros. No entanto, a situação piorou ainda mais após a extinção

dessa função. Houve uma estagnação do crescimento do distrito até que as condições de transporte fossem melhor resolvidas na década de 1970.

O povo ficou tudo achando ruim porque parou o movimento do povo que vinha de fora. O transporte ficou mais difícil. Ai começou vim um leiteiro, dois e levava o pessoal pra Goiânia. Tinha ônibus não! Demorou ter ônibus pra vir pra cá (informação verbal concedida por Luiza N. Aguiar, 2008).

Aqui eram poucas ruas sabe. Tinha a rua da Estação, essa rua Brasil e a rua São Sebastião. Poucas casas aqui. Era distrito de Goiânia Era pequenininho [...] Tinha umas trezentas casas já. O centro era num colégio lá embaixo, colégio Pedro Xavier Teixeira (o nome correto e atual é Colégio Senador Canedo). O centro era ali perto do Buda. Era pouquinho rua, cidade pequena quando eu vim pra cá (informação verbal concedida por Luís Lima do Amaral, 2008).

A estação ferroviária tinha movimento pra daná. A cidade foi perdendo movimento quando fez o asfalto de Bela Vista. Dai o povo da periferia das fazendas que passavam por aqui, já não passavam mais. Alguns iam a trabalho, outros iam fazer compras. O lugar mais próximo pra fazer compra era Goiânia. [...] A primeira estrada foi essa da Santa Marta, a Sete Grotas (informação verbal concedida por Edson Ferreira de Carvalho, 2008).

Posteriormente, após o fim do transporte de passageiros via ferrovia (que durou uns quatro ou cinco anos segundo Luiza), a ligação do distrito se dava com muita dificuldade pela Estrada Sete Grotas, conhecida também por “voo de pica-pau”. A estrada seguia em direção a GO 010, que ligava Goiânia a Anápolis e Leopoldo de Bulhões. Enquanto os ônibus não começavam a circular definitivamente em linhas específicas para o distrito, os moradores dependiam das caronas nos caminhões leiteiros e bicicletas.

O meio de transporte era pela ferrovia, quem não optava pela ferrovia, enfrentava os caminhões poeirentos, os leiteiros (informação verbal concedida por Edson Ferreira de Carvalho, 2008).

Uai, eu num estou falando pra você que num tinha jeito! Era um caminhão leiteiro que transportava. Tinha dia dele não ir, dai ficava todo mundo aqui esperando [...] Nesse tempo era a coisa mais difícil do mundo. Nós íamos pra Goiânia tinha vez, de bicicleta. Deixava a bicicleta lá no Jardim das Oliveiras (provavelmente Setor Matinha) pra depois ir pra Goiânia (informação verbal concedida por Luiza N. Aguiar, 2008).

E ônibus? Quando começou a circular ônibus? Ônibus começou mais ou menos em 70 (informação verbal concedida por Edson Ferreira de Carvalho, 2008).

Tinha um ônibus que vinha de Pires do Rio. Cabia umas vinte e poucas pessoas. O ônibus vinha de Pires do Rio uma vez na semana, passava em Bela Vista, por aqui e levava pra Goiânia [...] Às vezes pegávamos o ônibus que vinha de Bulhões. Passava ali (Setor Matinha), então nosso recurso era esse. Ainda agradecia a Deus quando chegava lá (em Goiânia) (informação verbal concedida por Luiza N. Aguiar, 2008).

O transporte era muito precário. Era um ônibus velho que tinha [...] uma jardineira como eles falavam. Ela dava duas viagens em Goiânia: saía de Caldazinha passava por aqui e ia pra Goiânia. Dez e meia ela voltava, vinha só até aqui. Depois voltava (em Goiânia) e vinha embora à tarde. Então, eram pouquíssimas pessoas que iam trabalhar lá. Eram muito poucas pessoas que iam pra Goiânia e voltava. Tinha gente que ia todo dia [...] Senador Canedo é cidade que o povo ficava mais aqui mesmo (informação verbal concedida por Juscelino Vieira, 2008).

Pelo que foi exposto, percebe-se que as dificuldades de deslocamento eram latentes. De certo modo, isso refletiu por um período de tempo na dinâmica interna do distrito, já que as relações políticas com a prefeitura de Goiânia eram precárias como atesta o ex-subprefeito.

Eu fui subprefeito um ano só. Olha, subprefeito é igual vice-prefeito não manda coisa nenhuma. Então a minha função era só fazer ofício reivindicando melhoria e eles engavetando. Fiz pouca coisa por Senador Canedo. Eu consegui levar energia na Vila São Sebastião e em vários lugares na Vila Bom Sucesso, no Jardim Todos os Santos. Conseguimos trazer o colégio Pedro Xavier Teixeira. Lá era um campo de esportes, de futebol (década de 1980) (informação verbal concedida por Edson Ferreira de Carvalho, 2008).

O distrito esteve limitado às margens da ferrovia por quase três décadas (ver foto 05 a seguir). As principais vias internas eram a Rua da Estação, a Rua José Calaça e a Rua Brasil. Os principais pontos de comércio e serviços estavam situados na Rua da Estação. O acesso mais antigo ao distrito, conforme consenso relatado pelos entrevistados, era a Estrada Sete Grotas. Somente após o asfaltamento da GO 020, que ligava Goiânia a Bela Vista, é que essa via perdeu a sua importância para a GO 536. Embora a Sete Grotas ligasse o distrito a GO 010, a expansão urbana se dava em direção leste da cidade, obedecendo ao alinhamento da ferrovia.

As Vilas São Sebastião e Bonsucesso se expandiram nessa época, juntamente com a Vila Santa Rosa, de forma linear e no sentido leste-oeste do município. A expansão da Vila Santa Rosa pode ser explicada em decorrência da sua localização à margem norte da ferrovia, pela influência da chegada das linhas

de ônibus e posteriormente a criação do Jardim Todos os Santos. No caso da Vila Bonsucesso a influência se relacionou com a vinculação do distrito com fazendas ligadas a Caldazinha.

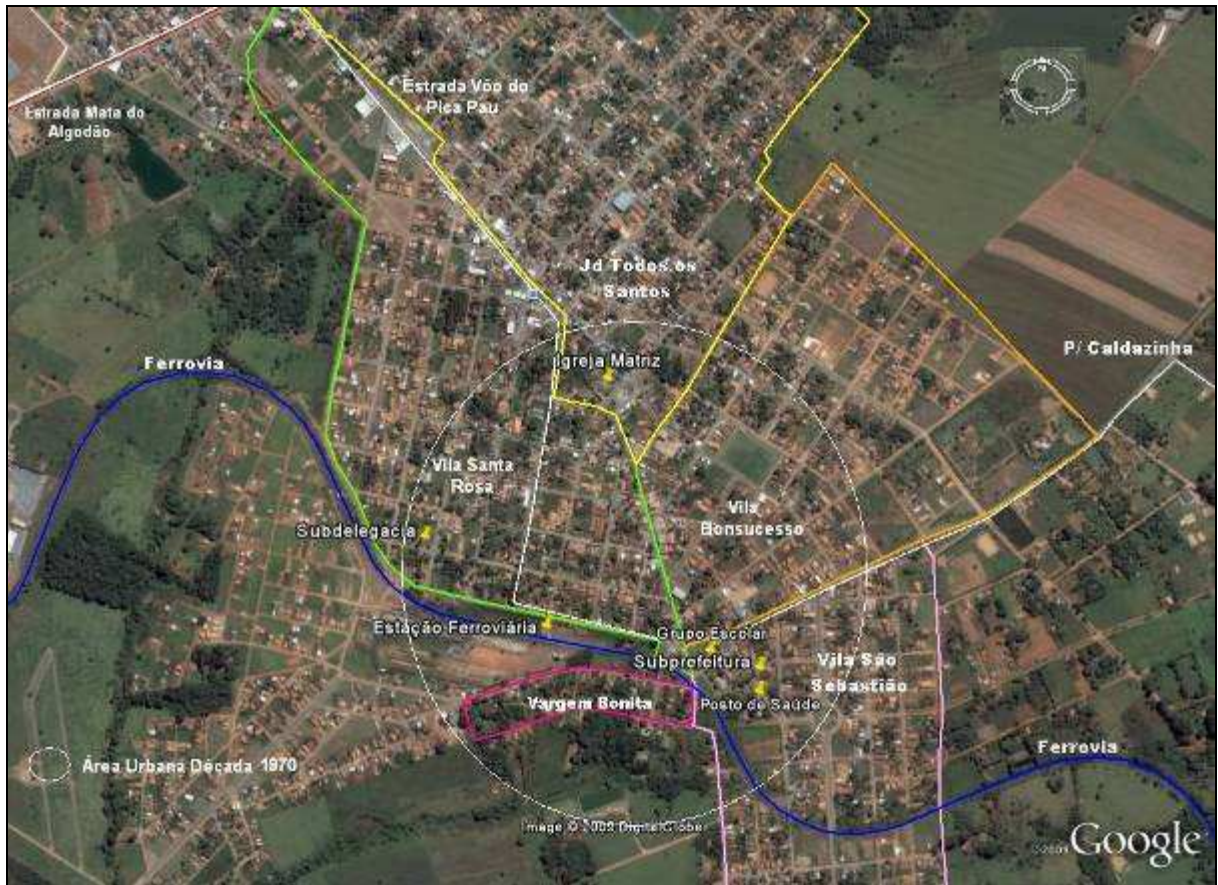


Foto 05 – Área urbana, principais bairros e equipamentos urbanos do distrito na década de 1970

A Vila São Sebastião, a leste da estação, exemplifica a expansão urbana relacionada às dinâmicas criadas pelos fazendeiros da Vargem Bonita, como é o caso do próprio loteamento Vargem Bonita, influenciado pela ligação do distrito com o município de Bela Vista. A explicação do crescimento urbano do distrito nessa direção é dada por duas razões. A primeira é que Senador Canedo serviu de entreposto logístico de transporte aos dois municípios, Caldazinha e Bela Vista, que não foram contemplados com estação da rede ferroviária. A segunda deriva da primeira e diz respeito ao fluxo de pessoas que se originavam das imediações acessando a cidade por essas localidades, às vezes a pé ou com algum outro meio de transporte da época (bicicleta, carro de boi ou carroça) e rumando em direção à capital. Importante ressaltar que o transporte coletivo era de péssima qualidade, conforme já mencionou Luiza Aguiar. Havia também uma forte ligação do distrito

com Bela Vista, tanto é que alguns entrevistados mencionam que inicialmente o distrito esteve dividido ao meio entre os municípios de Bela Vista e Goiânia.³⁰

A região do distrito, no conjunto urbano de Senador Canedo, possuía pouca integração com Goiânia em relação aos transportes. Ressalta-se que essa foi a única região que teve transporte de passageiros via ferrovia, embora esse fato não tenha durado mais que uma década, segundo Luiza Aguiar. O primeiro loteamento de propriedade de dona Natália Ambrozina recebeu o nome de Vargem Bonita e se localiza ao sul da Estação, no município de Bela Vista. As duas primeiras ruas abertas foram a José Calaça e a Salatiel. Os bairros mais antigos, conforme apontou o ex-vereador José Eduardo, foram a Vila Santa Rosa, Vila São Sebastião e Vila Bonsucesso. A venda de lotes urbanos, próximo a ferrovia, o baixo custo atraiu a população de baixa renda das invasões de Goiânia, passando a residir em Senador Canedo, mas continuavam dependendo de Goiânia (SENADOR CANEDO, 1997).

A partir da criação do distrito a infraestrutura urbana inicial foi implantada. O primeiro subprefeito indicado pela prefeitura de Goiânia (Moacir Ferreira dos Santos com mandato entre 1953 e 1961) construiu as três principais vias de acesso ao distrito: Estrada Sete Grotas, que ligava o distrito a GO 010, Estrada da Mata do Algodão, que posteriormente resultou na SEN 01 (não pavimentada) e a estrada (atualmente GO 536) que liga o distrito a GO 020. Além dessas vias, entre 1954 e 1958 o distrito contava com a subprefeitura (ver foto anterior) e duas escolas (Escola Rural José Botelho e o Grupo Escolar de Senador Canedo). Em Agosto de 1960 chegou a energia elétrica no distrito. A chave geral, localizada na praça da Igreja Matriz, fez com que a tal praça fosse o centro elétrico e religioso da cidade.

O centro comercial desse período era a Rua da Estação. Nela localizava-se a farmácia, o dentista, a loja de tecidos, a mercearia, a máquina de beneficiar arroz e a pensão, conforme Moraes (2000, p. 28 e 29). Entre 1962 e 1966 o subprefeito Sr. João Soares da Silva construiu a primeira rede de esgoto pluvial e instalou a primeira linha telefônica em 1965. O distrito pouco avançou em termos de infraestrutura durante o mandato de Luiz Lima do Amaral (1968-1979). O que se tem conhecimento é a aquisição de uma ambulância e o início das obras do primeiro colégio de 2º grau e do posto de saúde.

³⁰ Sobre esse assunto ver os relatos de Luiza N. Aguiar e Juscelino Vieira em anexo.

2.7 A igreja matriz e a expansão urbana em Senador Canedo

Outro fator que colaborou na estruturação da cidade em Senador Canedo foi a construção da primeira igreja católica da cidade, por volta da década de 1950. A importância da Igreja dentro do contexto social e político canedense se deu a partir da atração de pessoas. Segundo relatos diversos, o Padre Francisco Sales Peclat, considerado como o 'pai dos pobres', facilitou a aquisição de lotes na cidade. Na verdade, o referido padre estava apenas recebendo os não inseridos em terras urbanas goianienses, já que vendia lotes em longas prestações, sem reajustes e em período de forte inflação. O Jardim Todos os Santos, segundo pesquisa recente feita por Lima (2007), é o maior bairro de Senador Canedo, resultado do loteamento feito pelo referido padre.

A religiosidade e as decorrentes manifestações culturais foram determinantes na fixação do centro comercial em torno da igreja. Antes disso, as trocas comerciais se davam nas imediações da estação ferroviária. Três fatores foram cruciais na realocação do centro: o primeiro e o mais importante foi a extinção do transporte de passageiros pela rede ferroviária (por volta da década de 1960); o segundo foi a implantação do transporte coletivo feito pela Viação Jussara (1960),³¹ a rota estabelecida pelo ônibus fez com que o comércio local se desenvolvesse às margens da Av. Dom Emanuel; o terceiro foi a criação do loteamento Jardim Todos os Santos (constituído em três etapas, terras do Padre Peclat), o maior bairro da Região Central de Senador Canedo. Dessa forma a Rua da Estação e a Rua José Calaça perderam a sua importância na centralidade, de forma paulatina, para a Av. Dom Emanuel. Esse período é marcado pela chegada do transporte coletivo ao distrito, o que foi determinante no padrão de crescimento voltado a Goiânia e às margens da rodovia por onde passava o ônibus da viação Jussara.

A Av. Dom Emanuel tornou-se a principal via de acesso a Senador Canedo. Substituindo a Rua da Estação, antiga rua central próxima à ferrovia, por volta da década de 1960 quando a Empresa de Transporte Coletivo Jussara assumiu a linha de transporte coletivo do distrito, conhecida como "Senador Canedo

³¹ Após a extinção do transporte de passageiros pela ferrovia, os canedenses utilizaram como meio de transporte a "Jardineira", ônibus que fazia a rota Pires do Rio – Goiânia. Na década de 1960 é que a Jussara começou a explorar a rota de transporte coletivo na cidade. A Viação Jussara foi substituída posteriormente pela estatal Transurb.

Via Goiás Carne” (entrada no distrito pela GO 536), a avenida se estruturou enquanto principal acesso do distrito. Às margens dessa avenida se consolidou os principais comércios da cidade (LIMA, 2007).

Durante a década de 1970 a malha urbana de Senador Canedo sofreu um aumento considerável. Segundo o Plano Diretor Democrático (2006), nesse momento Padre Peclat, uma autoridade eclesiástica da região, resolve lotear suas terras a preços baixíssimos, o que fez com que Senador Canedo aumentasse consideravelmente o seu número de habitantes. Ainda sobre a expansão urbana de Senador Canedo, Paixão (2001, p.15) observa que Peclat teve papel importantíssimo nesse processo:

Mais que a própria Igreja em si, o responsável pelo crescimento de Senador Canedo foi o Pe. Peclat que loteou uma pequena fazenda por valores irrisórios à população carente. Isso contribuiu para o crescimento urbano de Senador Canedo, a partir dos anos 60, pois o fruto dessa venda surgiu o maior loteamento da cidade – o Jardim Todos os Santos.

A história industrial do distrito remonta a 1968, segundo Costa (1997), época em que o governador goiano Otávio Lage iniciou o projeto de implantação do Distrito Industrial de Goiânia, construído pela SOCIN (Superintendência das Obras da Cidade Industrial de Goiânia). O referido autor relata que devido às pressões políticas anapolinas o projeto não foi bem sucedido. Na década de 1980 utilizaram o local para implantar o Goiás Hortifrutigranjeiro.

O período compreendido entre 1953 e 1970 foi um período de lento crescimento populacional na área urbana do distrito, conforme podemos observar no censo de 1980, na tabela 05 a seguir, mesmo considerando a influência da igreja no processo de urbanização do distrito. Apesar de os dados de 1970 não estarem desagrupados em termos rurais/urbanos pelo IBGE, nota-se que os projetos estaduais territorializados no distrito, a maioria de caráter agrícola, fixava a população no meio rural. O crescimento em termos numéricos entre 1970 e 1980 foi de apenas 326 (trezentos e vinte e seis) pessoas.

Segundo o PDD (2006), a partir das décadas de 1970 e 1980 dois projetos influenciaram o crescimento demográfico de Senador Canedo, atraindo para a área rural do distrito moradores dos municípios de Guapó e Nova Veneza. O primeiro projeto foi denominado de Goiás Hortifrutigranjeiro e tinha como objetivos

aumentar a oferta de empregos na região e a produção agropecuária. Para isso, a infraestrutura foi articulada pelo Estado de modo que este financiou a construção de casas e os meios de transportes para o escoamento da produção. Este fato, conforme aponta Moraes (2000, p. 13), fez com que Senador Canedo acabasse

[...] se tornando uma importante região de escoamento da produção. Foi construída além da Estação Ferroviária de Senador Canedo, um conjunto de casas em parceria com o Estado, por meio da Empresa Goiana de Pesquisa Agropecuária – EMGOPA. Este conjunto de casas recebeu o nome de Hortifrutigranjeira, e servia para moradia dos trabalhadores da Rede Ferroviária.

Outro projeto inaugurado na década de 1980 foi a instalação do frigorífico Goiás Carne. Esse frigorífico, juntamente com o Goiás Hortifrutigranjeiro, impulsionou o crescimento populacional fazendo com que uma série de projetos de infraestrutura se instalasse em Senador Canedo. Desses podemos citar: a criação da linha de transporte coletivo para o distrito, durante a gestão do então subprefeito Walderico Nery Blamires (1979-1981) por meio da Empresa Estadual de Transportes – TRANSURB (MORAES, 2000); e a criação do Colégio Estadual Pedro Xavier Teixeira (inaugurado em 02/1981) com a finalidade de atender à crescente demanda educacional em Senador Canedo (Tabela 06).

Tabela 06- Crescimento Populacional de Senador Canedo 1970 – 2007

Ano	Urbana	Rural	Total
1970	-	-	2.716
1980	824	2.218	3.042
1991	8.753	15.152	23.905
1996	41.384	2.882	44.266
2000	50.442	2.663	53.105
2007	67.900	2.659	70.559

Fonte: IBGE (1970; 1980; 1991; 1996; 2000; 2007)

- Dados não desagregados

Pelos dados da tabela 06 observamos um crescimento demográfico acelerado no distrito em virtude da alta taxa de migração. A explicação para tal processo está relacionada com: a) os projetos agrícolas estaduais, (Hortifrutigranjeiras) que fizeram com que houvesse um aumento da taxa média anual de crescimento entre 1980 e 1991 de 19% na população rural do distrito em decorrência de migração; b) a ocupação urbana das regiões da Vila Galvão e

Oliveiras no final da década de 1980 são componentes essenciais na explicação da alta taxa média anual de crescimento populacional urbano no distrito (23,5%). Embora haja esse crescimento elevado percebemos que, em termos populacionais, a área urbana do distrito (Região Central), por si mesma, não mantinha infraestrutura eficiente capaz de influenciar toda a urbanização canedense. Conforme esses dados, percebemos também que entre os períodos de 1970 e 1980 a taxa de crescimento anual do distrito foi de 1,14% enquanto que entre 1980 e 1991 essa taxa foi de 20,61%, fato justificado pela ação do Estado na criação do Jardim das Oliveiras, além de outros conjuntos habitacionais – assunto discutido no capítulo 03.

Moraes (2000) afirma que até antes da instalação da igreja matriz e a chegada do Pe. Peclat a área urbana da cidade se resumia a poucas casas. “O crescimento de Senador Canedo nesses 40 anos foi lento, pouco se mudou” (Op. Cit, p. 07). Ainda de acordo com o referido autor, Senador Canedo não teve como mola propulsora de desenvolvimento e crescimento econômico a ferrovia. Por outro lado, consideramos o Estado enquanto um componente vertical estruturador no processo de urbanização do distrito, que culminaria no final de 1980 na emancipação política, assunto discutido a seguir.

2.8 O momento de emancipação política de Senador Canedo

Os processos de segregação socioespacial, problema comum aos centros urbanos brasileiros que acometem tanto as metrópoles planejadas como as não planejadas, fizeram com que Senador Canedo, desde os primeiros assentamentos até os dias atuais, fosse um lugar de refúgio dos migrantes que não conseguiram se instalar na capital do Estado de Goiás. O descaso político de Goiânia e do Estado, aliado à pouca autonomia e coesão dos atores políticos canedenses, fizeram com que sucessivos assentamentos urbanos, configurados em sua malha distrital, se tornassem local de refúgio para os migrantes que buscavam a metrópole nas décadas de 1970 e 1980. Além disso, as regras do jogo imobiliário, determinadas pela legislação goianiense, impediram que as classes populares conseguissem se instalar na cidade. A lei 4.526 de 1971 em Goiânia que, segundo Moyses (2004), constituiu-se em marco regulador da expansão desordenada em Goiânia, transferiu o desordenamento urbano para as periferias metropolitanas. No caso de Senador

Canedo, os reflexos da segregação socioespacial são datados com maior expressividade durante o final da década de 1980, momento de ocupação da Região Vila Galvão e Região do Oliveira, conforme mencionamos a partir da tabela 06, mas que também serão discutidos com mais profundidade no próximo capítulo.

Assim, a produção do distrito de Senador Canedo esteve ligada ao contexto de planejamento, tanto de Goiânia quanto de Goiás. As cidades periféricas que compreendem a RMG, bem como os diversos problemas que possuem, são resultados do planejamento segregador que ao longo da história foi feito na capital do estado. Enquanto Goiânia despontava no cenário brasileiro como cidade planejada e capital moderna, Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Trindade entre outras, surgiram como a negação do planejamento da capital. Ou, dialeticamente falando, a complementaridade do processo de produção da capital, já que dadas as condições de habitação excludentes essas cidades se tornaram o refúgio dos trabalhadores do Centro Oeste.

O crescimento demográfico expressivo das décadas de 1970 e 1980, demonstrado na tabela anterior, fez surgir movimento político no distrito disposto a lutar pela emancipação.³² Além disso, a onda nacional de municipalização afirmada pela constituição federal de 1988 serviu como amparo legal e mote político alimentando o debate da emancipação de Senador Canedo. Em 1º de junho de 1989 tomou posse o primeiro prefeito eleito em Senador Canedo. O prefeito Divino Pereira Lemes assumiu a cidade num momento de intenso fluxo migratório.

A grande conquista em termos de infraestrutura que se deu nesse período foi a pavimentação da GO 403. Embora a conquista da pavimentação fosse importante para a dinâmica urbana da região central e a integração com a metrópole, a mesma serviu como corredor de migrantes em direção às franjas urbanas da metrópole. A Av. Dom Emanuel é em Senador Canedo a extensão da GO-403, via que dá acesso à cidade de Caldazinha. Essa avenida funciona como a entrada principal da Região Central de Senador Canedo, tanto via Colônia Santa Marta (ver figura 05) quanto via Frigorífico Goiás Carne.³³ A pavimentação da GO-

³² Além de políticos canedenses é comum encontrar ainda hoje personagens políticas goianienses atuando em Senador Canedo. O processo migratório pendular não está restrito aos moradores de baixa renda. Uma das primeiras figuras políticas que atuou em Senador Canedo foi o Ex. Vereador Professor José Eduardo.

³³ A antiga Colônia Santa Marta foi fundada em 1943, quando as internações eram compulsórias para os portadores de hanseníase. O hoje chamado Hospital de Dermatologia Sanitária Santa Marta é uma unidade hospitalar/asilar voltada para o atendimento aos remanescentes da doença, sendo um

403 foi condição importantíssima na estruturação intraurbana desta região. É decisiva também na constituição da Av. Dom Emanuel como a principal avenida em Senador Canedo, bem como a fixação do centro canedense às suas margens (LIMA, 2007).

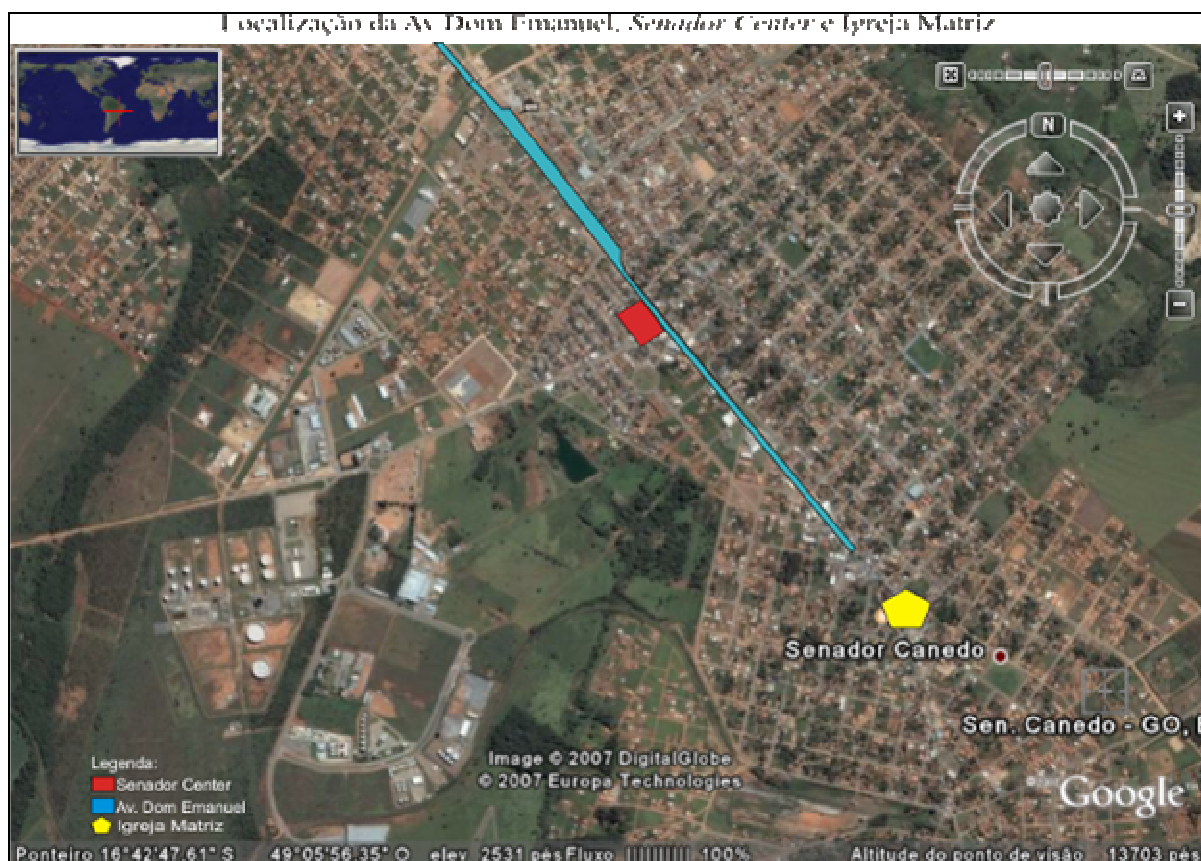


Figura 05

A Av. Dom Emanuel expressa a fase rodoviária do distrito de Senador Canedo na Região Central do distrito. O acesso ao núcleo original via GO 403, além de ser importante para esta região, foi significativo na estruturação e ocupação urbana da Região Galvão. Por essa via, sentido Santa Marta, se estabeleceu a conurbação Goiânia-Galvão. Pela GO 010, final da década de 1980 e durante a década de 1990, houve o assentamento popular que configurou o segundo tipo de conurbação Goiânia-Oliveira. A GO 020 que liga Goiânia a Bela Vista, na década de 2000, constituiu outro fator de conurbação, denominado Morumbi-Aparecida-Goiânia. Essas questões serão melhores discutidas no capítulo 03, embora sejam bastante elucidativas da fase de expansão urbana rodoviária em Senador Canedo.

No caso específico da região central canedense, o padrão rodoviário e o sistema de transporte coletivo delinearão a urbanização das margens da linha de ônibus nos quatro setores desse período: Jardim Todos os Santos, Vila São Sebastião, Vila Santa Rosa e Vila Bonsucesso. Dos quatro setores, o mais antigo é a Vila São Sebastião, Vila Santa Rosa, Vila Bonsucesso e Jardim Todos os Santos respectivamente.

A década de 1980 marcou profundamente a história socioespacial do distrito. Os assentamentos das franjas urbanas na região do Jardim das Oliveiras e Vila Galvão, motivados pela FEGIP, tornou-se um foco de articulação política decisiva na emancipação do distrito. Por outro lado, os gestores goianos e goianienses, com os interesses hegemônicos, assentaram em uma área sem nenhuma infraestrutura urbana uma boa parcela do contingente goianiense demonstrado na tabela anterior, se livrando das obrigações sociais com aquela população. O Setor Matinha, a Vila Galvão, o Condomínio Tovolândia, embora sejam anteriores à emancipação política do distrito, serão analisados no capítulo seguinte.

CAPÍTULO

3

**A CRIAÇÃO DO MUNICÍPIO: ESTRUTURAÇÃO URBANA E
VERTICALIDADES EM SENADOR CANEDO**

Este capítulo tem como objetivo analisar as transformações socioespaciais que ocorreram na cidade de Senador Canedo após a sua emancipação política. A primeira parte versa sobre a caracterização geral do município levando em conta a importância da Petrobras para a cidade até outros equipamentos urbanos de grande impacto na dinâmica interna. Após isso, analisamos o crescimento de Goiânia em Senador Canedo e a atuação do Estado e da Fegip na configuração desta região, levando em conta o processo histórico e socioespacial da região. Sobre a Região Galvão, tratamos de questões referentes desde a instalação da “Santa Marta”, sua influência na ocupação da região, a relação vertical do Estado na produção urbana e no processo de conurbação com a capital. A seguir, analisamos a instalação de conjuntos habitacionais na cidade tendo o Valéria Perillo como ponto inicial da discussão. Em outra parte deste capítulo verificamos a instalação de um loteamento fechado em Senador Canedo, levando em conta conceitos como auto-segregação, interesses imobiliários entre outros aspectos. A última parte analisa o processo de expansão e ocupação diferenciada do ponto de vista do uso do solo e dos atores sociais envolvidos no processo de produção urbana da Região do Morumbi no contexto metropolitano.

3.1 A cidade e a territorialização da Petrobras



Outdoor de um posto de combustível em Senador Canedo, 2009

A nossa análise permeará as implicações que a territorialização da estatal Petrobras no município gerou em termos de fluxos à dinâmica da cidade de Senador Canedo. Por razão dessa nova dinâmica decorrente da emancipação política e econômica, a análise feita aqui antecederá o marco temporal datado de 1996 (período de inauguração do funcionamento da estatal).

A lógica produtiva redirecionou a forma da cidade. A imposição das necessidades do capital redefiniu a centralidade da Região Central, pois atraiu, a partir dos incentivos fiscais, uma gama de novos atores investidores que influenciaram decisivamente na dinâmica interna da região, alocando novos equipamentos urbanos para a cidade. Essas ideias são chaves para o entendimento do significado do Terminal de Combustíveis da Petrobras na malha urbana canedense. As alterações espaciais exigidas pela rede de polarização da empresa, como alargamento das vias de circulação, expansão da área industrial, além da importação de mão-de-obra qualificada para o setor, delinearam uma nova dinâmica e um novo fluxo de mercadorias e serviços à cidade. Por outro lado, como diz o texto do *outdoor*, assumiu a paternidade econômica da cidade, assim que se constituiu representando os atores industriais no processo de produção espacial.

Uma reportagem do Jornal Diário da Manhã, em 10 de junho de 2007 intitulada “Senador Canedo: cidade rica, povo pobre”, atesta esse fato. Num questionamento feito pela equipe do jornal acerca da precariedade de infraestrutura por qual passava a cidade em relação ao saneamento básico, o atual prefeito da cidade, Sr. Vanderlan Vieira Cardoso, afirmou que:

O município fora tratado como dormitório dos moradores de Goiânia, para resolver problemas habitacionais na capital [...] Investidores estão fixando moradia na cidade, gerando emprego e renda para os habitantes locais, que não precisam mais viver pra lá e pra cá, entre Goiânia e Senador Canedo, para trabalhar.

Além da precária infraestrutura mencionada na reportagem, segundo Spósito (1998, p. 54), temos que considerar ainda a dependência em termos econômicos decorrente da articulação entre os lugares da própria constituição da rede urbana. Para a autora:

Um dos resultados concretos da articulação entre os lugares, que permitiu a constituição da rede urbana, foi a interdependência entre as cidades, que provocou, ao longo do tempo, a subordinação de umas às outras, ao que se deu o nome de hierarquia urbana.

No tocante à subordinação econômica, ainda na mesma reportagem mencionada, o prefeito destacava as mudanças ocasionadas pela instalação do terminal de combustíveis da Petrobras, que para ele, contribuía na minimização dos efeitos metropolizantes sobre a cidade. Para o prefeito Vanderlan,

a instalação da base de distribuição de petróleo da Petrobras em Senador Canedo, há 10 anos, colocou a cidade em uma posição privilegiada para atrair investimentos, além de tornar-se a principal fonte de renda para os cofres públicos, gerando cerca de 90% da receita total da prefeitura. Com o 'pool' vieram uma centena de pequenos negócios, como empresas de distribuição, logística, segurança e transportadoras (DIÁRIO DA MANHÃ, JUNHO, 2007).

A instalação da Petrobras contribuiu de maneira decisiva na arrecadação de impostos via ICMS do município após 1998, conforme aponta a tabela 07. Sobre esse fato o levantamento realizado pelo PDD (2006) destacava que alguns requisitos como a localização geográfica privilegiada, a malha viária, estando perto de grandes pólos como Anápolis, Itumbiara, Goiânia e Brasília, contribuíam para a instalação do terminal da Petrobras no município, incrementando o crescimento econômico da cidade. De acordo com Santos (1994, p. 43), fatos como esses denotam a modernização do núcleo urbano já que o "urbanismo subterrâneo" se tornou indispensável às atividades econômicas contemporâneas com significativo peso na expansão da malha urbana.

Tabela 07 - Histórico Financeiro Total e ICMS em Senador Canedo entre 1998 e 2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Arrecadação (R\$ mil)	88.656	138.440	243.252	383.000	455.490	613.348	678.656	681.885	839.360	853.358	954.493
Repasse (R\$ mil)	*	*	*	9.486	14.372	21.502	19.701	24.833	41.860	51.726	64.387
Receita Total do Município	9.199	11.942	21.927	29.408	42.768	55.507	58.048	73.648	97.694	134.875	169.560
% do ICMS na receita	*	*	*	31%	29%	25%	29%	29%	23%	26%	26%

Fonte: SEFAZ (2008)

* Tendo em vista o acordado entre a Petrobras, o município e o Estado, nesses períodos não ocorreram repasses em virtude da empresa arcar com os custos de financiamento de ligação de água encanada ao município.

A partir da instalação da Petrobras em Senador Canedo, o município começou a figurar entre os municípios de destaque na arrecadação estadual. Segundo o *ranking* da Secretaria Estadual de Planejamento (SEPLAN), Senador Canedo foi o segundo maior município em arrecadação de ICMS no estado, perdendo apenas para Goiânia no ano de 2004.³⁴ Esse aumento rendeu até

³⁴ Segundo o artigo 107 da Constituição Estadual de Goiás o regime de partilha das receitas tributárias é assim executado: 75% fica retido no estado e 25% são distribuídos em cotas para os municípios. Desses 25%, 85% é repartido na proporção do valor adicionado nas operações relativas à

posicionamentos por parte da imprensa comentando sobre as “guerras fiscais” no sistema de arrecadação de receitas, entre os municípios goianos e principalmente nas regiões metropolitanas. Por outro lado, o aumento nas receitas do município foi bastante positivo do ponto de vista dos recursos disponíveis a serem investidos em infraestrutura.

A arrecadação e, conseqüentemente, o crescimento dos repasses do ICMS para o município de Senador Canedo explica em parte o interesse por parte de determinados atores sociais da cidade em destacar uma maior representatividade do município em âmbito regional e mesmo metropolitano. Alegam que o ICMS fez com que o município tornasse o primo rico de Goiânia (DIÁRIO DA MANHÃ, 2010) e a Dubai do cerrado (DIÁRIO DA MANHÃ, 2008). Por outro lado, temos consciência da importância dos repasses nas receitas do município, conforme indicamos na tabela anterior, mas não associamos a dita “prosperidade” do município sem o contexto da descentralização metropolitana. Assim, fica evidente que a territorialização da Petrobras e empresas correlatas (Gasball, Cia Ultragaz, etc) em Senador Canedo, além de outras empresas de alimentos têm contribuído de forma preponderante nas receitas do município reafirmando os processos de desconcentração e descentralização industrial que ocorreu no setor de abastecimento de petróleo na região metropolitana de Goiânia. Esse volume de capital arrecadado, razão da inserção do município no *ranking* estadual, tem significado na escala intraurbana uma maior autonomia do poder público em interferir na infraestrutura da cidade.

Em 2005, a revista Economia e Desenvolvimento (p. 45) destacou os dez municípios mais competitivos em Goiás (ver quadro 07).³⁵ Nesse *ranking*, Senador Canedo assumia a quinta posição, sendo o segundo município da Região

circulação de mercadorias e nas prestações de serviços realizadas no território de origem, 10% é distribuído em cotas iguais entre os municípios e 5% é distribuído na proporção do cumprimento das exigências estabelecidas em lei estadual específica, relativas a fiscalização, defesa, recuperação e preservação do meio ambiente (GOIÁS, 1989).

³⁵ A metodologia utilizada pela Revista Economia e Desenvolvimento é feita com base na participação relativa do Pib municipal na escala estadual. O estudo leva em consideração informações das localidades que refletem características como o dinamismo, riqueza econômica, infraestrutura econômica e tecnológica, mão-de-obra, qualidade de vida, localização estratégica/logística e política de incentivos financeiros e tributários. Os municípios ranqueados foram selecionados pelo critério populacional. Dessa forma, os escolhidos para análise apresentavam população acima de 15 mil habitantes, conforme estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) relativa ao ano de 2004, abrangendo o universo de 58 municípios. Goiânia foi excluída da classificação devido à grande diferença que seus dados econômicos e sociais apresentam em relação aos demais municípios.

Metropolitana de Goiânia. Convém lembrar que, do ponto de vista do arranjo e do tempo de emancipação política dos dez municípios selecionados, Senador Canedo é o município mais recente, o que tem relação com o baixo desempenho apresentado em termos de políticas de incentivos fiscais (embora elas existam e serão comentadas mais adiante), porém apresentava o segundo maior índice de dinamismo econômico atrás apenas de Catalão. No contexto metropolitano os índices de localização estratégica e logística foram superiores a Aparecida de Goiânia, município que, ao contrário de Senador Canedo, apresentou o pior índice de dinamismo econômico dos dez municípios apontados, embora apresente um dos maiores índices fiscais e tributários que, na escala regional, demonstra sua capacidade diferencial no gerenciamento de suas receitas.

Quadro 07 – Ranking dos municípios mais competitivos em Goiás em 2005										
Ranking	Município	Dinamismo	Riqueza Econômica	Infraestrutura Econômica	Qualidade de Vida	Mão de Obra	Infraestrutura Tecnológica	Localização Estratégica Logística	Políticas de Incentivos Fis. e Trib.	Média Ponderada
1º	Anápolis	37,22	97,56	77,68	69,47	22,16	58,37	47,85	20,51	58,50
2º	Rio Verde	37,70	70,24	87,18	71,95	21,43	56,94	32,78	22,75	54,84
3º	Catalão	64,47	44,83	55,09	70,20	20,92	14,24	46,84	7,41	48,56
4º	Ap. de Goiânia	16,00	77,62	73,17	55,10	15,98	15,80	39,38	8,56	39,70
5º	Senador Canedo	55,70	28,69	54,61	56,99	15,44	0,00	42,62	1,19	38,87
6º	Itumbiara	29,74	38,86	63,80	71,54	21,04	16,89	30,75	7,07	38,68
7º	Luziânia	30,13	38,60	63,42	52,60	14,86	13,21	43,58	7,65	36,77
8º	Jataí	31,69	37,79	51,41	67,35	19,56	13,57	31,03	3,95	36,00
9º	Caldas Novas	33,20	18,29	49,57	72,64	15,59	7,52	30,71	1,18	32,74
10º	Mineiros	19,40	16,14	42,88	70,61	16,55	4,07	16,55	3,53	26,14

Fonte: Revista Economia e Desenvolvimento (2005)

Outra reportagem veiculada no Jornal Diário da Manhã, de julho de 2007 no caderno Cidades e intitulada de “*Vanderlan defende Senador Canedo*”, atesta este fato:

Não vai ser fácil para Goiânia, Luziânia e outros municípios aumentarem suas receitas de ICMS, por meio do Coíndice, com redução no repasse destinado a Senador Canedo. É o que diz o prefeito Vanderlan Vieira Cardoso, que detém grande fatia do imposto por causa do pool da Petrobras no município. “*Temos uma base da empresa estatal e não uma distribuidora*” lembra ele (grifo nosso).

As palavras do atual prefeito de Senador Canedo, Vanderlan Vieira Cardoso, denotam o interesse da gestão atual em se resguardar contra a capital

goiana, já que Goiânia possui apenas uma distribuidora de combustíveis sob sua jurisdição, enquanto Senador Canedo abriga uma base, o que significa vantagens em termos territoriais e de arrecadação. Dessa forma, o prefeito gaba-se de ter “mais direito” na arrecadação dos impostos pagos pela estatal, apesar de que o importante é o volume proporcional das receitas decorrentes da partilha final do ICMS frente às demandas da capital e às demandas de Senador Canedo que é superior a 25% das receitas.

A cidade de Senador Canedo apresenta outros indicadores sociais e econômicos que a coloca como uma das principais cidades do Estado de Goiás. A já citada reportagem do Jornal Diário da Manhã, intitulada de “*Senador Canedo: cidade rica, povo pobre*”, (publicada em 10/07/2007), apontava o bom desempenho da cidade mencionando-a como um polo importante para investimentos no Estado:

A proximidade da capital (16km), o centro de distribuição, o terminal da Ferrovia Centro-Atlântica e a posição estratégica colocaram Senador Canedo em 6º lugar no ranking dos municípios mais competitivos do Estado de Goiás, perdendo apenas para Goiânia, Anápolis, Rio Verde, Catalão e Aparecida de Goiânia.

Os indicadores econômicos do *ranking* estadual, na prática, não implicam em distribuição de renda e melhores condições de moradia e vivência. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M), por exemplo, criado pela Organização das Nações Unidas (ONU) para medir a qualidade de vida dos municípios através da educação, da renda e da longevidade de seu povo, coloca Senador Canedo na 149ª posição do *ranking* entre os 246 municípios goianos.³⁶ Com índice de 0,729, a cidade fica abaixo da média estadual, que é 0,776. Além disso, concentra a maior parte da sua riqueza (50,7%) nas mãos de uma parcela mínima da população (20%). Exemplo disso é que somente 227 dos 14.249 lares do município, segundo o IBGE (2009), o que dá exatamente 1,59%, são mantidos com renda familiar superior a 10 salários mínimos. Levando-se em conta outra estatística socioeconômica, a taxa

³⁶ O IDH baseia-se em quatro indicadores, agrupados em três dimensões. Uma utilização adequada do IDH em nível municipal exige, necessariamente, certas adaptações. A questão básica se resume ao fato do IDH ter sido inicialmente “idealizado para ser calculado para uma sociedade razoavelmente fechada, tanto do ponto de vista econômico (no sentido de que os membros da sociedade são os proprietários de, essencialmente, todos os fatores de produção) quanto do ponto de vista demográfico (no sentido de que não há migração temporária), o que certamente não oferece uma caracterização adequada de um município” (FJP/IPEA, 1998, p. 08). O grande problema desses indicadores nas regiões metropolitanas é a elevada taxa de migração pendular que compromete, por exemplo, os índices relacionados à educação e renda.

geométrica de crescimento, o município apresentava 13,11% em 1996 diminuindo para 4,46 em 2008 tendo a quarta maior população da região metropolitana de Goiânia.

Devemos considerar que as mudanças ocasionadas pela ação vertical e hegemônica do capital em Senador Canedo, segundo as teorias de Santos (1994), Gottdiener (1993), fazem parte de um contexto externo constituído e denominado de desconcentração industrial. No tocante aos dutos petrolíferos da Petrobras instalados no Brasil e ao contexto que determina esses fenômenos, Santos (1994, p.43) afirmava que: “o fato de que a energia se transporte em forma de eletricidade, ou através de modernos condutos de óleo, de gasolina ou de gás” permitiria depois a desconcentração industrial. Para Gottdiener (1993), a desconcentração industrial foi entendida como uma procura das grandes empresas por lugares alternativos àqueles que antes eram privilegiados como os grandes centros urbanos. Essa realidade, segundo o autor, modifica a lógica de reprodução do capital na cidade. Em suas palavras, a desconcentração industrial:

[...] apreende a dispersão regional maciça de pessoas, comércio, indústria e administração pública, juntamente com a reestruturação contemporânea de tais regiões em domínios multicentrados – esparramados por vários quilômetros e localizados em todo lugar do país, especialmente naquelas áreas consideradas antigamente imunes ao desenvolvimento urbano (Op. Cit., 1993, p. 19).

A ação “desconcentrante” do capital em termos de localização geográfica da planta industrial acabou por atrair empresas de diversas partes do país (conforme quadro 08) e da região metropolitana, já que a cidade possuía uma infraestrutura mínima como é o caso da rede ferroviária. Porém, convém ressaltar que antes que tais empresas pudessem migrar para o município mudanças no ordenamento jurídico e territorial foram necessárias. Sobre isso, analisando as leis de parcelamento e doação de terras urbanas em Senador Canedo, observamos que as leis favoráveis à instalação das empresas representou um aumento significativo da malha urbana da Região Central da cidade, conforme pode-se verificar no quadro a seguir. A lei nº. 746/01 mencionava apoio à construção de galpão, pavimentação das ruas de acesso e a terraplanagem por conta do município à cada empresa que se instalasse na cidade. Outra lei bastante peculiar isentava ainda mais os industriais dos ônus de mudanças das suas plantas industriais para o município. A lei 327/94

isentava tributos como Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), Imposto Territorial Urbano (ITU), Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), além de mais 11 taxas por dez anos seguidos.³⁷ Nesse mesmo sentido, a lei nº. 368/95 concedia três milhões de m³ de água em serviços de água e esgoto gratuitamente ao polo coureiro calçadista Goiásindustrial, “arcando com todas as despesas de manutenção do sistema de adução e tratamento” por um prazo de vinte anos, podendo ser prorrogado por igual prazo. Outra lei, 389/95, autorizava o poder público a arcar com “despesas de doação de placas ou targetas” aos proprietários de veículos transferidos e emplacados no município incentivando, assim, a transferência de alocação de automóveis da capital para cidade.

Quadro 08 - Áreas destinadas às Empresas Privadas em Senador Canedo entre 1990 e 2008		
Lei de aprovação	Empresa	Área doada (m²)
Lei 571/98	DVS Trading Corp	2.600.00
Lei 572/98	Cia Ultragaz S/A	21.975.00
Lei 573/98	Ind. e Com. Prestacional Gráfica Ltda	5.500.00
Lei 574/98	Com. de Madeiras Snooker Ltda	2.000.00
Lei 576/98	Rodotruk Equip. p/ Autos Ltda	2.500.00
Lei 578/98	Brasilspuma Ind. Bras. Colchões Ltda	8.235.16
Lei 599/98	Rodotruk Equip. p/ Autos Ltda	2.834.67
Lei 601/99	Gasball Armazenadora e Dist. Ltda	18.222.66
Lei 663/00	Manancial Dist. Petróleo Ltda	7.906.87
Lei 789/02	Visão Engenharia	4.005.50
Lei 795/02	Arpec Equipamentos Ltda	2.721.51
Lei 797/02	Queiroz Prod. Alimentícios Ltda	5.468.93
Lei 802/02	Marques e Martins Ltda	-
Lei 806/02	Puma Comb. Transportes Ltda	15.347.58
Lei 813/02	Q-Vida Industrial Ltda	4.420.57
Lei 822/02	Empresa de Ind. de Bebidas	8.011.00
Lei 824/02	Faculdade de Senador Canedo – FASCAN	5.000.00
Lei 825/02	Monte Sinai Com. Frutas Ltda	1.500.00
Lei 843/02	Cicopal Ind. Com. de Prod. Alimentícios Ltda	4.000.00
Lei 844/02	Paulo Roberto Mesquita de Oliveira	2.364.71**
Lei 846/02	Marques e Martins Ltda	4.000.00
Lei 850/02	Serra Diesel Ltda	14.239.65
Lei 851/02	Sol Ind. Com. de Prod. Alimentícios Ltda	12.011.00
Lei 855/02	Mind Com. de Confeções Ltda	2.000.00
Lei 857/02	Dias e Dourado Ltda	1.000.00
Lei 860/02	Petro Borges Dist. Petróleo Ltda – Lei 833	-
Lei 872/03	Transportadora e Distribuidora Uruguay Ltda	*
Lei 873/03	Auto Posto e Transportadora Uruguay Ltda	*
Lei 876/03	Visão Engenharia Ltda	5.323.60
Lei 1323/07	Sociedade Mestra de Educação e Cultura	16.454.17
TOTAL		139.022.83

Organização: Lima (2009). * área já computada pela lei 789/02, lei 802 e 846 de 2002 ** lei 874/03 revogava a referida lei. - área não especificada em lei

³⁷ A lei isentava as taxas de licença para construção, expediente, serviços urbanos, licença para localização e funcionamento, alvará de construção, certidão negativa de débitos, vistoria fiscal, uso de solo, termo de habite-se, certidão de limites e confrontações e a taxa de desmembramento; remembramento e remanejamento de imóvel.

Os marcos regulatórios da dinâmica de expansão da área industrial urbana foram modificados oito vezes num intervalo de dez anos. Esse fato denota, de um lado, a fragilidade do primeiro plano diretor aprovado pela lei 155/91 e, de outro, a pressão exercida pelos atores industriais na cidade. Após o afrouxamento jurídico apontado anteriormente, a exemplo da lei 327/94 que tratava da isenção de IPTU, ITU e ITBI, várias doações de terras urbanas foram concedidas aos industriais, conforme constatado no quadro 08. Dos quase 140 mil metros quadrados doados na região central, grande parte dessas áreas foram destinadas às empresas que mantinham instalações em Goiânia, diretamente ligadas à Petrobras, como é o caso da Rodotruk, Cia Ultragaz e Gasball, o que afirma a tese da desconcentração metropolitana industrial, associada aos incentivos fiscais e ao mesmo tempo revela o peso dos atores sociais abastados na produção do espaço urbano.

De acordo com as considerações demonstradas, percebe-se à luz da análise intraurbana a importância que Senador Canedo tem diante do contexto regional e intrametropolitano. Porém, as mudanças que sucedem no interior da cidade em decorrência da autonomia financeira e a atuação do poder público-privado evidenciam os atores industriais na produção urbana. O conceito denominado por Santos (2002) como verticalidade é adequado para demonstrar a importância da ação do capital externo na cidade, principalmente a partir da implantação da RFFSA (inaugurada em 07/09/1950) que deu origem a cidade, assunto discutido no segundo capítulo, até a instalação do terminal de abastecimento de combustíveis da Petrobras.³⁸ A verticalidade serve, nesse sentido, para caracterizar os atores hegemônicos que agem sobre o território de maneira coercitiva. Para Santos (2002), o poder do capital e das grandes corporações atuante no território é vertical enquanto as relações humanas entre os cidadãos, de menor peso econômico, são dadas pela horizontalidade. Nas verticalidades, segundo o autor, o tempo é único; nas horizontalidades são possíveis tempos diversos.

³⁸ Para Santos (2002, p. 284), as verticalidades são pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. As verticalidades dão conta, sobretudo, da circulação, distribuição e consumo e funcionam como elemento de cooperação ampla, tanto econômica, política e geográfica. A horizontalidade, por outro lado representa as extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade e estão relacionadas ao processo de produção de mercadorias. Para o autor, os dois conceitos são interdependentes e representam dois arranjos e duas segmentações no espaço.

3.1.1 A centralidade em Senador Canedo

Em Goiás, o surgimento de centros comerciais próximos a igrejas, ferrovias, entre outros equipamentos que de algum modo tenham importância dentro de uma determinada cidade foi um fator recorrente nos núcleos urbanos, conforme atestou Barbosa et al. (2004). Em Senador Canedo, o primeiro centro se desenvolveu próximo à Estação Ferroviária, conforme demonstramos no capítulo II. Sobre esse assunto, Moraes (2000, p. 44) afirma que “os primeiros pontos comerciais ficavam todos muito próximos à estação ferroviária, até porque a cidade se resumia em poucas ruas acima da estação”.

A necessidade de criação desse centro se deu em função da dificuldade de locomoção de pessoas até Goiânia, já que a ferrovia não representava facilidade de acesso à capital, pois a própria ferrovia não fora criada com o objetivo de transporte de passageiros.³⁹ Sobre isso o referido autor esclarece que:

Isto acabou influenciando para que se construíssem algumas casas e pontos comerciais. Isso porque a cidade mais próxima era Goiânia, porém, era muito difícil conseguir chegar até lá, sobretudo para fazer compras de alimentos básicos. Então alguns comerciantes abriram pequenos armazéns (MORAES, 2000, p. 10).

Corrêa (2001, p. 123), discorrendo sobre a centralização como “a criação de uma área central dentro de uma determinada cidade”, associa esse fenômeno às relações de desenvolvimento da economia de mercado desses lugares. Neste sentido, a chegada da estação ferroviária à Goiânia permitiu a criação do distrito de Senador Canedo, trazendo consigo as marcas externas de um modo de produção capitalista pré-estabelecido, oriundo do Triângulo Mineiro, configurando o centro canedense, ainda que de forma bastante incipiente, e inserindo o distrito na dinâmica da metrópole. Desse modo, o centro de Senador Canedo se iniciou em torno da ferrovia apontando indícios de influências externas na formação da sua centralidade. O outro fator que colaborou na estruturação da centralidade em Senador Canedo foi a construção da primeira igreja católica por volta da década de 1950. A importância da Igreja dentro do contexto social e político canedense se deu

³⁹ Villaça (1998) ressalta que o centro possui um sentido de encurtamento de distâncias e facilidade de acesso aos equipamentos oferecidos. Assim, nesse contexto, o meio mais eficaz em Senador Canedo para resolver o acesso aos bens e serviços da população foi desenvolver um centro próprio já que o centro mais próximo da cidade distava mais de dez quilômetros.

a partir da atração dos fluxos de pessoas e mercadorias em volta de si, tornando-se o centro da cidade. Além disso, o maior setor da cidade, loteado pelo padre Peclat (Jardim Todos os Santos) estava localizado próximo ao templo. A partir da criação da igreja matriz, o centro canedense se desenvolveu um pouco mais nas imediações desta. Assim, a primeira área que originalmente foi o centro (imediações da estação ferroviária) foi perdendo a sua importância, de forma paulatina, para a recém criada Igreja, conforme se discutiu no capítulo 02.

Após a instalação do transporte coletivo ligando o distrito a Goiânia, a Av. Dom Emanuel (nome dado em homenagem a um arcebispo de Goiânia), uma das ruas de localização da Igreja Matriz, surgiu como principal via de acesso à Senador Canedo substituindo a antiga via de acesso próxima à ferrovia – Rua da Estação. Esse fato ocorreu por volta da década de 1960 quando a Empresa de Transporte Coletivo Jussara, anterior a estatal Transurb, fazia a linha conhecida como “Senador Canedo Via Goiás Carne” e utilizava a referida avenida para entrar em Senador Canedo. Assim, às margens da Av. Dom Emanuel começou a se instalarem os seus pontos comerciais: O Banco do Estado de Goiás (BEG - atualmente Banco Itaú), a agência lotérica, uma banca de revistas, cartório de registro de imóveis entre outros, fato consolidador do centro tradicional da cidade em torno da igreja.

A paulatina aglomeração de equipamentos comerciais como bancos, cartórios, lojas de calçados, entre outros nessa avenida, além da sua importância como via de acesso a outras cidades como Caldazinha e Bela Vista de Goiás, acabaram por conferir a essa imediação a centralidade do distrito. Somente após 1989, no entanto, é que as leis do município redefiniram os limites do centro comercial da cidade, expandindo-o em direção aos grandes equipamentos urbanos demandados pela expansão urbana e a própria necessidade de expansão da oferta de serviços.

A paisagem dos prédios próximos da Igreja Matriz (ver foto 06 e 07) é um elemento revelador do processo de constituição histórica da centralidade canedense. Pela estrutura dos equipamentos e sua localização geográfica, percebe-se que os principais fluxos comerciais existentes em Senador Canedo estavam situados nessa área e em sua adjacência até final da década de 1990. Em contrapartida (conforme se observa nas fotos 08, 09, 10 e 11) a paisagem dos edifícios comerciais da Av. Dom Emanuel refletem um novo momento e uma nova

produção da paisagem por atores mais abastados economicamente, preocupados em estabelecer um novo padrão arquitetônico para o centro da cidade.



Foto 06 – Igreja Matriz – Segundo equipamento urbano mais importante da história da centralidade do Distrito de Senador Canedo, 2009.



Foto 07 – Avenida Dom Emanuel – Os pontos comerciais com fachadas arcaicas demonstrando o tempo e a situação econômica dos atores que as construíram, 2007.



Foto 08 – Aspectos da fachada principal do Senador Center na Avenida Dom Emanuel, 2007.



Foto 09 – Aspectos Internos do Senador Center em Senador Canedo – 2009.



Foto 10 – Av. Dom Emanuel – Lojas de importância estadual. Suas fachadas já denotam um momento mais atual, 2007.



Foto 11 – Avenida Dom Emanuel – Equipamentos comerciais e aspectos da centralidade urbana em 2009.

Fonte: Lima (2007; 2009)

A partir da chegada de novos atores ainda mais abastados, novas paisagem e novos fluxos foram evidentes, alterando significativamente a centralidade já existente. Trata-se da eliminação de rugosidades, que também significa a sobreposição de atores na produção da centralidade urbana.

Pintaudi (1999) menciona que as cidades, no decorrer da história, ganham e perdem funções. Contudo, a função comercial da cidade ainda prevalece segundo a autora, pois comércio e cidade são elementos indissociáveis. Se as atividades comerciais e de serviços prevalecem isso não significa dizer que não sofram diversas transformações, incluídas aí as de posicionamento geográfico do centro comercial de acordo com os interesses dos novos atores políticos da centralidade. Nesse sentido, o centro canedense vem modificando sua localização, tendo em vista a ação dos grandes equipamentos como o Terminal de Transporte Coletivo, o *shopping* Senador Center (ver foto 08 e 09) e a sede da prefeitura, com poder de impacto local maior que os pequenos comerciantes, o que se constitui na ação verticalizadora da produção urbana da região.⁴⁰ Essas mudanças alteram a compreensão do sentido histórico dos processos comerciais estabelecidos na cidade, dando às diferentes formas presentes, em seu conjunto urbanístico, uma nova dinâmica.

Algumas mudanças atuais são perceptíveis na centralidade da Região Central de Senador Canedo, principalmente após a transferência da sede da prefeitura municipal para outra localização dentro da mesma região.⁴¹ Tal equipamento possui um peso político e econômico de grande valor para a estruturação intraurbana da região, pois representa a realocação do centro de gestão territorial da cidade. Segundo Villaça (1998), equipamentos desse porte têm poder de atrair para si as centralidades dos centros urbanos, como verificamos em nossa pesquisa (LIMA, 2007).

⁴⁰ Para o desenvolvimento deste item alguns passos metodológicos foram tomados. Para tanto, utilizamos dados de trabalho de campo feitos pelo autor em 2007 na ocasião de sua pesquisa de trabalho de conclusão de curso. Esses questionários tiveram como objetivo construir o perfil socioeconômico como também as atividades profissionais, escolaridade, bairros de moradia desses entrevistados, entre outros, a fim de apreender como ocorreu a formação da centralidade e os impactos sobre a mobilidade intraurbana.

⁴¹ De acordo com Spósito (2001; 1998), a centralidade é um conceito baseado em fluxos que permitem nódulos de articulação da circulação intraurbana e interurbana que a ela se revela. É causada a partir da implantação de equipamentos de grande porte como *shopping centers*, pois estes geram grande movimentação de pessoas, automóveis entre outros, em decorrência de sua localização, determinando mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal e que redefine o centro, a periferia e a relação concomitante entre esses.

O Senador Center é um *shopping* comunitário, pois sua localização privilegiada atrai clientes de vários pontos da cidade. Tal feito é confirmado nas entrevistas, pois segundo os usuários entrevistados a sua localização é central⁴². Do total de pessoas entrevistadas, 63% afirmaram que o Senador Center é o melhor local para ser o centro da cidade. Os outros 36% preferem as imediações da Igreja Matriz como centro principal, pois consideram que o fator histórico de desenvolvimento da cidade é mais importante. O Senador Center, apesar de estar entre as principais vias de acesso que ligam Senador Canedo a Goiânia, encontra-se também num dos setores mais centralizados geograficamente da cidade: o Conjunto Sabiá.

Pelo tamanho e poder de articulação política e econômica que o *shopping center* exerce na centralidade, entendemos que ele redefine a geografia comercial do centro estabelecendo uma nova dinâmica no fluxo de pessoas em sua direção, atestando a centralidade exercida por esses equipamentos no espaço intraurbano, conforme já salientava Spósito (2001). Áreas até então destinadas à moradia como o Conjunto Habitacional Jardim Sabiá, bairro que não havia uma materialidade que favorecia o tempo rápido, perde aos poucos a sua função residencial em decorrência da ação hegemônica do capital, tornando-se numa área comercial. O próprio fluxo de automóveis, das pessoas e mercadorias mudou, já que se criaram pontos importantes de atração, principalmente para esse tipo de consumidores.

A reorientação dos fluxos em direção ao Senador Center foi afirmada pela instalação do Vapt Vupt - uma central de atendimentos de serviços públicos prestados pelo Estado de Goiás, além de outros serviços, o que corroborava com os interesses do capital, fato que também ocorreu em *shoppings* de Goiânia. Assim, por conter em seus interstícios condomínios ou plataformas de órgãos como Celg, Corpo de Bombeiros, Detran, Instituto de Identificação (SPTC), Ipasgo, Juceg - Junta Comercial do Estado, Procon, Secretaria da Fazenda e o Sine, órgãos de suma importância para a comunidade, o Senador Center atraiu para si um maior contingente de pessoas circulantes no espaço intraurbano canedense denotando a centralidade decorrente do aumento de oferta de bens e serviços.

⁴² Para chegarmos a essa classificação do referido shopping center em Senador Canedo utilizamos os trabalhos de Frúgoli Jr e Pintaudi (1992) e Padilha (2006) que analisam conceitualmente esses equipamentos no contexto urbano.

Além dos serviços dos órgãos públicos mencionados, o *shopping* também atraiu a Agência dos Correios, a única agência da Caixa Econômica Federal e a única do Banco do Brasil além de um posto de serviço e caixa-rápido do Banco Itaú. A única Agência Lotérica de que dispunha a cidade de Senador Canedo transferiu-se das imediações próximas à Igreja Matriz para uma sala comercial dentro do *Senador Center*. Isso demonstra o poder de articulação exercido pelos atores e gestores do equipamento urbano dentro da centralidade canedense.

Com o intuito de perceber a relação de ofertas e serviços de supermercados oferecidos por Senador Canedo e se essa relação é dependente da capital no tocante a esses serviços, verificou-se que 75% dos usuários utilizavam os serviços de supermercado na própria cidade. Assim, observamos que a mobilidade socioespacial é bastante restrita nesse aspecto. As ofertas e serviços de vestuários oferecidos em Senador Canedo revelam que 62,97% do total de entrevistados fazem tais compras em Goiânia, ao passo que apenas 37,03% fazem em Senador Canedo. Esses dados indicaram a ineficiência dos serviços de artigos de vestuário oferecidos pelas lojas de Senador Canedo em 2007, que representa uma migração pendular elevada e que significa dizer que a centralidade urbana da cidade ainda não se consolidou nesse quesito.

Sobre os fluxos e serviços bancários, bem como a relação entre esses serviços em Senador Canedo e Goiânia, os dados apontaram que 79% utilizam os serviços bancários de Senador Canedo. Apenas 19% alegaram não utilizar os serviços bancários da cidade. Do total de usuários, 37,97% responderam que utilizam o *Senador Center* para esses fins já que os bancos mais utilizados estão instalados nele.

Em virtude dos argumentos apresentados, podemos perceber uma realocação dos maiores equipamentos comerciais em torno do *Senador Center*. Além disso, observamos que a centralidade da Região Central encontra-se bastante diversificada interferindo diretamente na mobilidade socioespacial em âmbito metropolitano. Todavia, as diferenciações comerciais bem nítidas na paisagem expressam a força do capital hegemônico em sobrepor-se aos de menor poder econômico. Outro equipamento urbano importante para a dinâmica das transformações urbanas da Região Central e que tem impacto em toda a cidade é a instalação do terminal de transporte coletivo também localizado próximo ao *Senador*

Center. A mobilidade intraurbana e os impactos relativos à mobilidade urbana são discutidos no próximo item.

3.1.2 O terminal de transportes coletivos e os impactos na mobilidade urbana

O Terminal de Transportes Coletivos Oswaldo Agostinho Cardoso, em Senador Canedo, representa outro equipamento urbano significativo que alterou a dinâmica intraurbana da cidade. Até a sua criação, aprovado pela lei 1.244/07, a mobilidade intraurbana estava diretamente associada à demanda de linhas de ônibus ofertada pelo sistema de transporte coletivo de Goiânia, o que implicava dizer que as dificuldades de acesso aos mais diversos pontos da cidade eram ainda maiores.

As quatro regiões administrativas não apresentavam nenhuma ligação funcional, já que o fluxo de pessoas entre o Jardim das Oliveiras e a Região Central era limitada, pois havia apenas uma linha de ônibus que fazia a ligação entre as duas regiões. Apesar de existir um ônibus responsável por essa intermediação o fluxo de passageiros era mínimo, já que a ligação funcional da Região do Oliveiras é maior com Goiânia.

A matéria intitulada “*Vanderlan defende Senador Canedo*” veiculada no Jornal O Cidadão durante o mês de Setembro de 2005, período anterior a instalação do terminal de passageiros, abordava a dificuldade enfrentada nos deslocamentos diários tanto pelos moradores da cidade, quanto para a administração pública. O prefeito Vanderlan Vieira Cardoso falava da dificuldade de integração dos bairros da sua cidade e da relação dos seus cidadãos com a capital.

Nós estamos condicionados à questão da integração dos bairros. Houve alguns atrasos devido às questões técnicas, da AGETOP, mas já estão sendo construídos novos pontos modernos, com abrigos e segurança para os usuários, além de embelezar a cidade. Agora com relação do transporte de Senador Canedo a Goiânia nós já tivemos um bom acréscimo de 15 ônibus e outros novos ônibus agora vão estar em circulação. Há um compromisso do prefeito de Goiânia, Íris Resende, de nos ajudar neste sentido porque a Prefeitura de Goiânia é majoritária na CMTA. Agora em Senador Canedo em apenas 7 meses vamos ter a cidade toda interligada. Para você ter uma idéia, o cidadão que mora no Jardim das Oliveiras não vai precisar ir em Goiânia para vir aqui em Senador Canedo é um grande avanço em 7 meses de governo.

Após a instalação do terminal, apesar das críticas dos usuários decorrentes da adaptação ao novo sistema de locomoção intraurbana implantada na cidade, observa-se que houve, em decorrência do número de linhas implantadas (ver quadro 09), um aumento do número de linhas de ônibus a circular pela cidade, o que favoreceu o encurtamento das distâncias a serem percorridas a pé. Isso revela o peso estruturador do terminal de transporte coletivo interferindo nos deslocamentos e favorecendo a integração da cidade.

Quadro 09 - Número de Linhas de Transportes em Senador Canedo 1960-2008		
	Linha	Ano de Criação
Antes do Terminal	Bela Vista/Caldazinha/Goiânia	1960
	Praça da Bíblia Goiás-Carne	1960
	Novo Mundo – Santa Marta	1980
	Caldazinha	1980
	Novo Mundo – Morada do Morro	1990
Após o Terminal	Senador Canedo - Caldazinha	2008
	Monte Azul	2008
	Jardim Flamboyant	2008
	Jardim Canedo II	2008
	Jardim das Oliveiras	2008
	Jardim Boa Vista	2008
	Senador Canedo Goiás Carne	2008
	Novo Mundo – Santa Marta	2008

Fonte: CMTC (2008)
Organização: Lima (2009)

Isso implica dizer que, do ponto de vista do acesso, mudanças significativas foram implantadas favorecendo o deslocamento dos usuários nos diversos pontos da cidade. Além disso, como é de se esperar, houve uma maior valorização econômica das moradias ao longo dos eixos rodoviários de transporte em decorrência da melhoria do acesso que, por sinal, tem se mostrado estruturador das centralidades emergentes nos arrabaldes da metrópole goiana.

Desse modo, consideramos que o Terminal de Transportes marcou significativamente os fluxos urbanos (o tempo em que, por exemplo, a área urbana central de Senador Canedo era atendida por apenas duas linhas de transporte coletivo) implantando uma nova marca na paisagem urbana. O peso socioeconômico que uma linha de transporte urbano tem no contexto intraurbano não pode ser

desconsiderado das análises urbanas, pois significa ganhos em termos sociais aos diversos moradores dessas áreas que, por sinal, são áreas que surgiram segregadas dado o limitado grau de acessibilidade intraurbana, principalmente numa cidade onde a quantidade de pessoas (mais de 75 mil habitantes segundo o IBGE, 2009) que não dispõem de nenhum tipo de veículo para se locomover é 47%.⁴³

A integração do transporte coletivo via Terminal Osvaldo Agostinho Cardoso resultou em melhoria na locomoção intraurbana em Senador Canedo. Todavia, vale lembrar que, das 06 linhas que alimentam o referido Terminal, apenas uma permite ligação entre a Região Central e a Região do Oliveira. As demais linhas possibilitaram uma maior abrangência apenas dentro da Região Central.⁴⁴

Pensando em mobilidade intraurbana e acessibilidade entre a Região da Galvão e Oliveira, a última lei que aprovou o Plano Diretor da cidade (lei nº 1.317/07, Capítulo III) prevê a abertura de uma estrada que ligue a Região Galvão com a Região Oliveira. O capítulo III, parágrafo 16 da referida lei estabelece as diretrizes gerais para a Mobilidade Urbana e Acessibilidade. Todavia, por mais que ele expresse a ideia de “articulação plena do território municipal” não há conexão funcional urbana entre a Região Galvão e a Região Oliveiras já que a dependência é majoritariamente em relação à capital em termos de serviços e trabalho. A mobilidade socioespacial foi melhorada entre áreas urbanas e rurais de que fala a lei em maior grau na Região Central. As demais regiões ainda estão isoladas entre si no tocante à mobilidade urbana, do ponto de vista funcional conforme já explicamos linhas atrás.

Observamos melhorias no planejamento urbano da cidade, visando a integração das regiões. O desafio se estabelece na forma como será consolidada tais propostas previstas no plano diretor. No entanto, não se pode mensurar se essa integração é negativa ou positiva já que, como dito, o maior deslocamento das regiões adensadas popularmente (Galvão e Oliveira) se dá no sentido Região - Goiânia por motivos de trabalho, serviços e lazer, conforme já atestou Araújo (2008) e Visconde (2007). Após a instalação do terminal de transportes coletivo, do Senador Center e da Praça Criativa na Região Central, houve significativas valorizações imobiliárias decorrentes das benfeitorias realizadas.

⁴³ Em 2007 verificamos que do total de cem entrevistados apenas cinquenta e três pessoas dispunham de um tipo de veículo.

⁴⁴ Antes da implantação do terminal três linhas deveriam cobrir toda a região central. Essas linhas eram a Santa Marta (255), Goiás Carne (283) mais a linha do Conjunto Morada do Morro.

3.1.3 A avenida Dom Emanuel e a valorização imobiliária na Região Central

A especulação imobiliária é resultado da luta empreendida pelas classes sociais na reprodução do espaço urbano das cidades capitalistas. Não fugindo à regra, Senador Canedo guarda diversas ações relacionadas à especulação da terra em sua malha urbana. A territorialização de empreendimentos capitalistas como o Senador Center, aliados a grupos imobiliários da capital goianiense como a Versátil Imóveis, Tropical Imóveis e Leonardo Rizzo, agindo em conjunto com os grupos imobiliários locais e os órgãos públicos, favoreceram o desencadeamento desses processos na cidade.

A implantação do Senador Center está entre os rearranjos que geraram uma onda de valorização do preço do solo urbano, o que promoveu a segregação socioespacial. O impacto que um *shopping center* gera em volta do local no qual é implantado foi discutido tanto por Montessoro (2001) quanto por Spósito (1998). Ambas autoras ressaltam que esse é um fato de grande importância geográfica dentro do espaço intraurbano, pois trata-se de um ponto privilegiado, geralmente orientados por obras de engenharia, que tem grande peso na centralidade de um espaço urbano, conforme também atestou Villaça (1998). Além do mais, a força econômica inerente a esses equipamentos suplantam aqueles que tentam se consolidar dentro da área central das cidades. Assim, o *shopping center*, de maneira geral, cria no território adjacente a ele uma área acessível a classes distintas e que detém um poder aquisitivo considerável, expulsando do seu meio o ator de menor poder aquisitivo.

Um dos mecanismos que favorece a expulsão dos atores sociais de menor poder aquisitivo das áreas valorizadas da cidade vão desde a carga de imposto elevada decorrente dos grandes investimentos em solo criado até a possibilidade de adquirir lugares maiores, porém mais distantes, na periferia geográfica da cidade. Analisando as plantas de valores venais referentes aos anos de 2006 e 2008 ficou claro o aumento significativo da carga de Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), principalmente nas áreas centrais da cidade, conforme o quadro 10. A maior alíquota cobrada verificada em 2006 estava vinculada a áreas de uso industrial/comercial, fora da centralidade urbana da área administrativa. Porém, após a instalação dos equipamentos, em 2008 a maior alíquota cobrada estava destinada à quadra onde se localiza o Senador Center, no Jardim Sabiá e custava

70 reais o m². Além disso, o reajuste tarifário no período 2006-2008 indicava um reajuste positivo nos principais setores da Região Central chegando a ser superior a 400% no Setor Jardim Todos os Santos, um dos setores delimitados por lei como Setor Central.

Quadro 10 - Planta de Valores Venais de bairros da Região Central de Senador Canedo em 2006 e 2008			
Setor	Valor por m² em reais		Área média
	2006	2008	
Setor Central (Jd. Todos os Santos)	6,33	36,00	675
Setor Central (Vila Santa Rosa)	5,58	13,20	650
Bairro das Indústrias	3,52	5,00	1.000
Setor Comercial	21,02	33,00	1.000
Jardim Sabiá (quadra do shopping)		70,00	3.150
Jardim Sabiá	19,87	50,00	250
Zona Industrial	21,02	56,05	28.000

Fonte: Leis nº. 1.307/07; 1.119/05

Organização: Lima (2009)

Da mesma forma que os locais privilegiados da cidade são resultados de uma construção histórica coletiva, as periferias de classes com menor poder aquisitivo também são. O Senador Center é resultado da ação especulativa de um grupo social distinto em Senador Canedo, os atores imobiliários da cidade como Leonardo Rizzo, Tropical Imóveis, Versátil Imóveis entre outras, bem como as suas pressões junto ao poder público. As modificações decorrentes da implantação do Senador Center afetaram o local da sua instalação. Como exemplo pode-se citar o Conjunto Habitacional Jardim Sabiá que, como já demonstrado anteriormente, passou por modificações visando atender às necessidades exigidas por tal equipamento. Essas modificações trouxeram consigo um maior fluxo de pessoas e mercadorias para o bairro em questão.

A reestruturação em Senador Canedo não está restrita às áreas próximas ao Senador Center, mas também ao longo dos eixos de circulação e de centralidades. O elemento diferenciador entre as adjacências do Senador Center e as demais áreas é a velocidade com que a valorização imobiliária acontece em decorrência de um maior investimento público municipal e o impacto estabelecido

pelo *shopping* no centro da cidade. Sobre isso, no primeiro semestre de 2009, um dos lotes (de aproximadamente 600 m²) localizados na Avenida Dom Emanuel em frente ao Senador Center foi comercializado por 350 mil reais, o equivalente a 1.715 reais o m². A planta de valores venais aprovada para vigência em 2008, porém indicava que o metro quadrado nesse setor custaria trinta e seis reais, conforme o quadro anterior. Segundo o corretor de imóveis Sr. Jeremias de Paula da D'Paula Imóveis em Senador Canedo, um lote que custava em média R\$ 80 mil antes da instalação do Senador Center foi vendido no início do ano de 2007 pelo valor de R\$ 230 mil. Também outro corretor imobiliário, Sr. Joaquim de Souza, atestou a supervalorização imobiliária do local. Segundo ele, outro lote em frente ao Senador Center avaliado por ele em 2005 por R\$ 80 mil foi vendido no primeiro semestre de 2007 por R\$ 190 mil.

Na década de 1990, herdando do distrito a centralização dos equipamentos urbanos em dois setores, os deslocamentos eram canalizados para três bairros principais. A Vila Santa Rosa, o Jardim Todos os Santos e a Vila Bonsucesso concentrava os principais equipamentos urbanos. Um fato novo que marca bem a paisagem urbana da região central (e também Oliveira e Galvão) é o caráter descentralizador dos equipamentos urbanos instalados na década de 2000. Os novos equipamentos públicos instalados possuem uma maior diversificação em termos de setores no contexto interno das regiões. Um fato que atesta isso é a instalação das secretarias municipais em pontos distintos da região central. Além disso, o poder público pretende levar para as outras duas regiões (Galvão e Oliveiras) equipamentos de gestão do município como é o exemplo da Secretaria de Infraestrutura entre outras. Isso evidencia uma maior intervenção do poder público na produção urbana, pois sabemos que esses equipamentos públicos terminam por funcionar como vetor de ocupação e criação de novos loteamentos no contexto interno a depender de sua instalação.

O local da instalação do Senador Center tinha a finalidade de ser uma praça de lazer à época da criação do conjunto Sabiá. Localizado entre as avenidas Dom Emanuel, Aroeira e a Rua Itaperuna, o Jardim Sabiá, paulatinamente por volta da década de 1990, começou a desenvolver atividades comerciais ao longo da Avenida Dom Emanuel e também da Avenida Progresso. Após a implantação do Senador Center, do Terminal de Integração de Passageiros Osvaldo Agostinho Cardoso e da Praça Criativa – localizados na Av. Dom Emanuel e nas imediações do

Conjunto Sabiá - essas imediações tornaram-se local de grande fluxo de pessoas, automóveis e caminhões, fato intensificado pelo Terminal de Combustíveis da Petrobras. Algumas mudanças na Av. Dom Emanuel, visando a circulação de pessoas, mercadorias e automóveis foram evidentes e as melhorias em termos de infraestrutura geraram uma onda de valorização e especulação imobiliária que atingiu todo o eixo da Avenida Dom Emanuel, conforme apontado no quadro 11 a seguir.

QUADRO 11 – Valorização Residencial nas Adjacências dos Equipamentos Urbanos em Senador Canedo, segundo os atores imobiliários – 2007*				
Localização do Imóvel	D'Paula Imóveis	Donquim Imóveis	Leonardo Rizzo	Média aproximada de valor venal
Residência no Interior do Conj. Sabiá antes do <i>Senador Center</i>	13 mil reais	15 mil reais	20 mil reais	16 mil reais
Residência no Interior do Conj. Sabiá depois do <i>Senador Center</i>	60 mil reais	40 a 50 mil reais	45 a 60 mil reais	53 mil reais
Valorização aproximada em %	360%	200%	160%	230%
Residência no Conj. Sabiá antes do <i>Senador Center</i> nas Av. Emanuel, Progresso e Aroeiras	30 a 40 mil reais	60 mil reais	30 a 40 mil reais	43 mil reais
Residência no Conj. Sabiá depois do <i>Senador Center</i> nas Av. Emanuel, Progresso e Aroeiras	100 mil reais	100 a 150 mil reais	70 a 100 mil reais	103 mil reais
Valorização aproximada em %	186%	108%	143%	140%
Lote no Residencial Anuar Auad antes da Praça Criativa	50 mil reais	20 a 30 mil reais	40 mil reais	38,3 mil reais
Lote no Residencial Anuar Auad depois da Praça Criativa	100 a 130 mil reais	120 a 150 mil reais	70 a 150 mil reais	120 mil reais
Valorização aproximada em %	130%	440%	175%	215%
Residência no Conj. Uirapuru antes da Praça Criativa e do Terminal	20 mil reais	20 a 25 mil reais	20 a 25 mil reais	21,6 mil reais
Residência no Conj. Uirapuru depois da Praça Criativa e do Terminal	50 mil reais	40 a 50 mil reais	40 a 45 mil reais	45,8 mil reais
Valorização aproximada em %	150%	100%	100%	108%

Organização: Lima (2007)

(*) Este quadro foi feito a partir de entrevistas com atores imobiliários que atuam em Senador Canedo com o objetivo de traçar um paralelo entre os valores venais de imóveis na região antes e depois da instalação dos equipamentos. Os valores demonstrados são opiniões dos corretores.

A valorização imobiliária decorrente da instalação dos equipamentos urbanos revela a ação política dos atores urbanos na configuração da centralidade de Senador Canedo. Para o Sr. Joaquim de Souza, proprietário da Donquim Imóveis, há de fato uma mudança significativa nos valores venais nas adjacências da Av. Dom Emanuel.⁴⁵ Em entrevista concedida em 2007, o referido corretor imobiliário afirmava que havia “um grande desenvolvimento e valorização dessas áreas por causa do fluxo de pessoas que usufruem dessas instalações”. Além disso, o corretor associava toda essa valorização imobiliária às políticas implantadas pelo prefeito Vanderlan Vieira de Souza. Para o corretor:

Com a valorização feita pela atual gestão, atraiu os investidores imobiliários como a Tropical Imóveis o que tem acarretado essa expansão da cidade surgindo vários loteamentos.

Para outro corretor, o Sr. Olivaldo Batista, existe de fato uma supervalorização imobiliária bem como a especulação inerente. Em suas palavras:

Por ser a região mais movimentada da cidade, com grande fluxo de carros e pessoas passando nesta avenida trouxe uma disputa das especulações imobiliária nesta avenida. Pode se tornar em uma 24 de outubro (em Campinas-Goiânia), por isso o grande interesse.

Fica expresso nas palavras do referido corretor de imóveis que a região possui uma dinâmica econômica que lhe confere valorização rápida. Para ele:

A instalação do Senador Center também foi responsável pelo aumento da movimentação na região. O comércio melhorou, o dinheiro começou a circular dentro da própria cidade, há valorização dos imóveis da região.

O relato de um morador da Av. Dom Emanuel também contribui para a confirmação da supervalorização da área. Segundo o Sr. Jesus Nazareno, professor do ensino público da cidade:

⁴⁵ Em 2007, em termos de *finalidade* da referida avenida, os dados indicavam que 40,98% dos entrevistados utilizavam a avenida para realizarem seus serviços. O segundo maior percentual de respostas foi de 27,8% relacionando a avenida como local para compras. A soma desses dois denota a centralidade da Av. Dom Emanuel enquanto local de trocas comerciais em Senador Canedo. No tocante ao lazer e a diversão apenas 19,64% associaram a avenida com tal finalidade, fato influenciado pela Praça Criativa, outro grande equipamento urbano que interferiu na produção urbana da região. Por essas razões, a valorização e especulação imobiliária tornaram-se inevitáveis.

Essa avenida sempre teve uma valorização acima da média tendo em vista ser o eixo comercial do município. O que ocorreu pós novas obras fora somente um impacto maior na questão da supervalorização.

A mudança no eixo central transferiu e polarizou o fluxo de transeuntes às imediações dos equipamentos urbanos, intensificando a segregação socioespacial, atestada até mesmo pelos corretores imobiliários. Essas modificações na Av. Dom Emanuel foram feitas com recursos do poder público, conforme atestam as palavras do prefeito Vanderlan Vieira Cardoso em entrevista concedida ao Jornal O Cidadão em Setembro de 2005.⁴⁶

A duplicação da GO-403 é fruto de um compromisso que tivemos do governador. A rodovia não vai ser duplicada ainda, mas estamos lutando para isso. Por enquanto será feito o recapeamento enquanto aguardamos recursos federais para a duplicação de 6,5 quilômetros da estrada. As obras que vão ser feitas, como a da Dom Emmanuel, serão custeadas com recursos do município.

Os investimentos da Prefeitura de Senador Canedo na Av. Dom Emanuel tiveram impactos relevantes na área e nos bairros adjacentes aos equipamentos instalados, atestando o peso do principal ator urbano. O seguinte trecho da entrevista do jornal Diário da Manhã (10/07/2007), intitulada “Senador Canedo: cidade rica, povo pobre”, também atestava esse fato.

A tática utilizada pelo prefeito Vanderlan Cardoso para melhorar a qualidade de vida em Senador Canedo passa pela construção de obras de infraestrutura diferenciadas em sua forma física, visando aperfeiçoar o conceito que os moradores têm do lugar onde vivem. É o caso da Praça Criativa, onde a prefeitura investiu R\$ 1,2 milhão para compor um espaço coberto de múltiplo uso, palco permanente para shows e eventos, pista para esportes radicais, praça de lazer e parque infantil, quiosques comerciais, jardins e fonte de água. A praça, que se transformou no ponto de encontro da população, aumenta a estima dos moradores e influencia no perfil das construções na cidade, explica Vanderlan. Ao lado da Praça Criativa, o novo terminal do transporte urbano de Senador Canedo é outro atrativo para a mudança de mentalidade proclamada pelo prefeito. Com investimentos municipais de R\$ 1,3 milhão, a estação de passageiros ocupa uma área de 7,2 mil m², preparada para receber 10 mil pessoas, por dia, garantindo um espaço organizado para os usuários do transporte coletivo.

Por outro lado, os atores sociais excluídos das áreas supervalorizadas da cidade admitem para si as áreas onde as velocidades são lentas. Quem necessita

⁴⁶ As modificações ditas pelo atual prefeito de Senador Canedo em 2005 foram responsáveis pelo rearranjo do trânsito às margens do Conjunto Habitacional Jardim Sabiá, após a implantação do Senador Center.

de velocidades rápidas são as economias dos atores hegemônicos, como é o caso do Senador Center. São para esses atores que há sentido uma avenida ampla, com trânsito orientado para os veículos, já que o automóvel ainda é uma boa representação da cidade capitalista. Para tanto, criam-se condições materiais para que o tempo gasto nas atividades comerciais e de consumo seja curto, pois o centro é, pelo menos em tese, o lugar da circulação rápida. Já entre os bairros que não dispõem de tais equipamentos próprios aos centros vão-se mais devagar, no sentido de que não há uma necessidade de circulação rápida. Isso implica afirmar que, principalmente nos bairros das classes baixas, os pobres circulam sob “tempos lentos” já que em sua maioria não dispõem do automóvel para o seu respectivo traslado.⁴⁷ Assim se expressa a segregação socioespacial vivenciada na cidade, tempos distintos para usos distintos entre atores distintos.

A estruturação intraurbana em Senador Canedo, bem como a valorização imobiliária da Av. Dom Emanuel, são resultantes, como se pôde perceber, da territorialização do capital quer seja ela de ordem privada ou pública. Essa territorialização do capital causa mudanças significativas nas áreas onde os tais se instalam. Todavia, essa ação é articulada pelos atores abastadas da sociedade, atendendo aos anseios da minoria que se apropria dos espaços privilegiados da cidade e ao mesmo tempo em que nega aos demais atores o direito à cidade.

3.1.4 A produção urbana de Senador Canedo na Região Central

Os atores que constituíram a Região Central são, em sua maioria, atores sociais que desde a origem foram excluídos socioespacialmente do tecido urbano goianiense. Em parceria com o Estado, o município consolidou sua expansão urbana no intuito de construir moradias para um contingente populacional migrante não admitido na metrópole, conforme atestamos na tabela 07.

Como abordamos no capítulo 02, o núcleo original do distrito data de 1950 sendo que os quatro principais bairros dessa época (Vargem Bonita, Vila São Sebastião, Vila Santa Rosa e Bonsucesso) estagnaram-se em decorrência da chegada de novos atores no distrito e da criação de novos loteamentos sem uma

⁴⁷ A expressão “tempo lento” se refere ao conceito de Santos (2002). O autor propõe interpretar particularmente o tempo das transformações em velocidades diferentes no espaço. A temporalidade para ele é considerada como uma interpretação particular do tempo social por um grupo, ou por um indivíduo.

demanda equivalente. Na década de 1980 surgiram o Jardim Todos os Santos, destinados às camadas pobres de Goiânia e as chácaras Vale das Brisas, com finalidade de sítios de recreio às camadas que tivessem condições de adquirir essas terras. Entre 1950 e 1980 a Região Central teve um lento processo de adensamento urbano, do ponto de vista comparativo com as outras áreas da região, fato que só foi alterado na década de 1990 em virtude da emancipação política e da formação da nova centralidade.

Durante a década de 1990, o Estado participou da expansão urbana da área administrativa financiando três conjuntos habitacionais que admitiram uma parcela considerável de população na região central. Os Conjuntos Uirapuru e o Morada do Morro são dois exemplos claros de atuação do poder público estadual na configuração urbana da Região Central. O primeiro, destinado aos atores urbanos com condição mínima de pagar pelos imóveis e o segundo, resultado dos mutirões de moradia do governo estadual àqueles sem condição de pagar pelo imóvel. Dado o caráter social dos conjuntos, compreende-se que o poder público estadual interpretou que o município funcionava como dormitório, pois as políticas públicas metropolitanas mantiveram os serviços em Goiânia. Financiando o Conjunto Habitacional Jardim Sabiá, através da Caixa Econômica Federal (CEF), os programas habitacionais dos governos estadual e federal, em parceria com a prefeitura local, expandiram ainda mais o centro da cidade. O Conjunto Habitacional Jardim Sabiá, local de implantação do Senador Center, foi fundado na década de 1990. As construções desse conjunto foram financiadas pela CEF e vendidas em trezentas parcelas a serem pagas em até 25 anos. A execução das obras ficou sob a responsabilidade da construtora IKHASA S/A.

A década de 2000 registra a atuação dos atores imobiliários em maior grau, na produção urbana da Região Central. Os demais bairros, excluindo os históricos (Vila São Sebastião, Vila Santa Rosa e Vila Bonsucesso) foram constituídos por atores urbanos imobiliários que implantaram bairros dotados de pouca infraestrutura. Na maioria deles, o sistema de construção implantado foi o de autoconstrução, decorrendo disso um índice de adensamento urbano menor do que os verificados nos conjuntos habitacionais. Por este motivo, o número de lotes vazios e com caráter especulativo, dada a influência dos equipamentos urbanos como o *shopping center*, o terminal de transportes coletivos e a Praça Criativa, são mais evidentes nesses bairros. Depreende-se daí que esses bairros expressam a

produção urbana feita a partir dos atores imobiliários e daqueles que dispunham de recursos suficientes para adquirirem seus imóveis. Esses atores têm contribuído de maneira significativa na expansão da malha urbana dessa área administrativa já que tem caráter residencial, conforme mencionamos na tabela 08. Já nas duas últimas décadas o número de loteamentos aprovados foi alto em relação ao índice de adensamento urbano efetivado e expresso na paisagem, conforme podemos observar na figura a seguir. Além dos atores imobiliários, o poder público tem financiado casas populares em alguns bairros dos empreendedores imobiliários. Durante a década de 2000, onze leis destinavam a atenção do poder público à questão da moradia popular. Dentre essas, destacamos a lei 1.212/06 que regulamentava empréstimo de 13 milhões de reais junto a CEF para construção de moradias populares (ver foto 12 e 13 de parte desse empréstimo), a lei 1.206/06 que criava o Fundo Municipal de Habitação e o Conselho Municipal de Habitação, a lei 1.131/06 que criava Organizações Não Governamentais (ONG) como a Ong PróMoradia, Ação Meio Ambiente e Cidadania, e a lei 1.129/06 que regulamentava a Associação de Inquilinos e Sem Tetos de Senador Canedo.

TABELA 08 – Motivos de fixação populacional em Senador Canedo 2001-2007

Fatores de Fixação	Nº - 2001*	%	Nº - 2007	%
Trabalho	14	15,05	49	38,58
Qualidade de vida	09	9,68	28	22,05
Moradia	60	64,52	38	29,93
Proximidade de Goiânia ¹	08	8,60	-	-
Outros	02	2,15	12	9,44
Total	93	100	127	100

Fonte: Lima (2007) e Paixão (2001)

¹ Esse item não foi avaliado no trabalho de campo 2007.

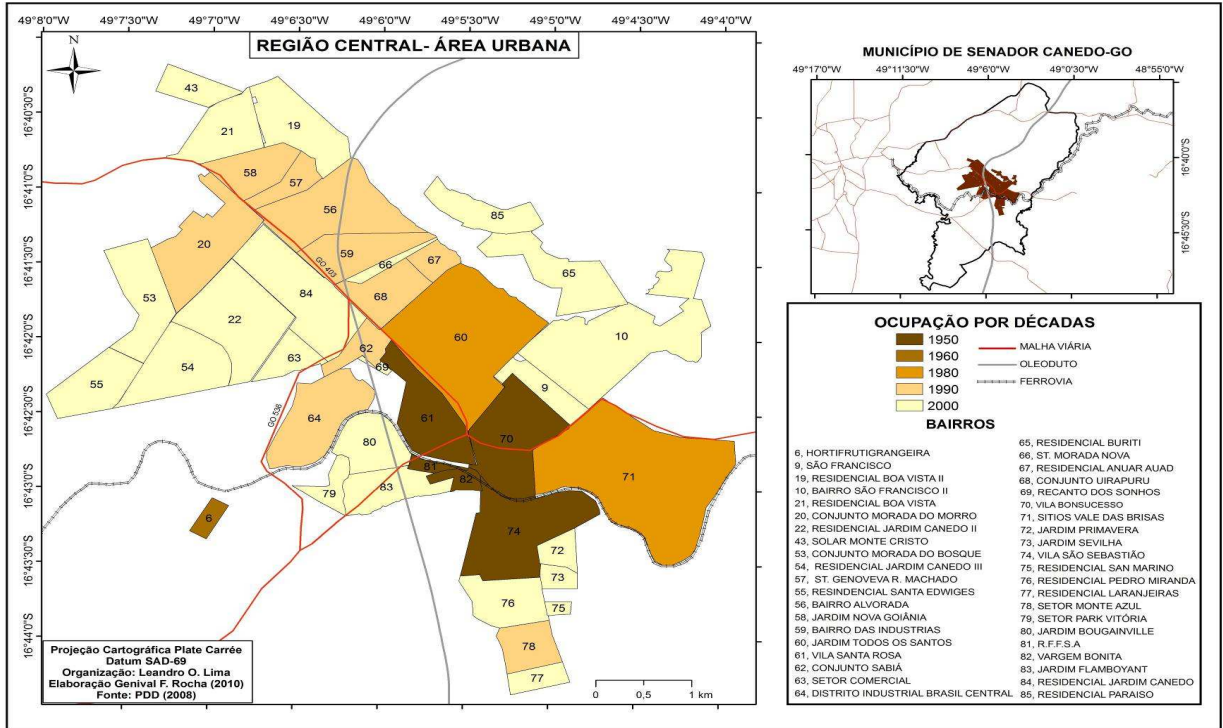


Figura 06

Conforme podemos observar nas fotos 12, 13 e 14, o governo municipal, em parceria com o Estado, construiu casas populares utilizando os recursos federais, mão de obra dos moradores em alguns casos (foto 14) e de contratos com empresas particulares. O poder público utilizou áreas públicas (estaduais e municipais) para a construção das casas e em outros adquiriu lotes da iniciativa privada para construção dessas moradias, como registrado no Jardim Bouganville, Jardim Flamboyant e Residencial Pedro Miranda, local onde o poder público entregará casas a 130 famílias em 2010. Por outro lado, a ocupação subnormal representada pela foto 15, localizada bem próxima do novo conjunto habitacional, indica a ação dos atores sociais excluídos socialmente (os novos posseiros) em Senador Canedo à espera de contemplação com uma das 130 moradias oferecidas pelo poder público.



Foto 12 – Divulgação de Obras Federais em associação com o município, sobre a construção de casas populares em Senador Canedo, 2009.



Foto 13 – Casas populares no Bairro das Indústrias, em Senador Canedo, 2009.



Foto 14 – Casas populares no Jardim Bouganville em Senador Canedo, 2009.



Foto 15 – Assentamento subnormal às margens da RFFSA na Região Central de Senador Canedo, 2009.

Fonte: Lima (2009)

No geral, a paisagem urbana da Região Central expressa o baixo nível de sofisticação das construções, em sua maioria construídas pelo sistema de autoconstrução. Um ponto importante que marca a paisagem é a continuidade da malha urbana interna nos bairros ofertados pelo estado, com poucas áreas de especulação imobiliária (lotes vagos). No caso dos bairros originados de empreendimentos imobiliários, o número de lotes vagos é maior, o que caracteriza o poder dos atores imobiliários de especular o uso do solo urbano, o que acontece com menor frequência nos assentamentos feitos pelo estado nos conjuntos habitacionais.

A malha urbana da Região Central está marcada por uma considerável quantidade de lotes vazios ao longo dos eixos viários de circulação (Av. Dom Emanuel, Av. José Eduardo, Av. Peclat, entre outras). Há uma expansão urbana em virtude dos interesses imobiliários em toda cidade em decorrência dos altos custos de aquisição de moradia em Goiânia. Em levantamento bibliográfico junto à câmara municipal de Senador Canedo, em 2008, verificamos mais de 18 loteamentos aprovados somente durante a década de 2000 (ver figura anterior) sendo que há pelo menos 05 loteamentos surgidos nesse período dos quais não encontramos registros. Portanto, há em cada região um processo corrente de expansão horizontal que tem interferência direta na mobilidade socioespacial. Acerca dos vazios demográficos existentes entre os novos e antigos bairros de Senador Canedo e de seus respectivos problemas, Visconde (2007, p. 169) relata que:

Essa formação territorial muito ligada ao processo de expansão da malha urbana de Goiânia, tem provocado um distanciamento dos núcleos urbanos que estão espalhados pelo seu território municipal, contando ainda com extensas áreas rurais, o que muito prejudica sua administração.

Essa realidade socioespacial é importante para se apreender as mudanças ocasionadas no direcionamento do crescimento da malha urbana em Senador Canedo. Tais considerações podem levar ao seguinte questionamento: Quais os sentidos de crescimento da malha urbana da região central? Há interesses particulares no sentido de ordenamento do solo?

Observando o sentido de orientação que segue o crescimento da malha urbana da região central, percebemos que ela cresce principalmente coincidindo

com o lado ao qual transferiu-se a sede da prefeitura e o “complexo da saúde”⁴⁸ (ver fotos 16 e 17). Isso denota o interesse político e imobiliário em valorizar os vazios demográficos existentes entre a cidade e Goiânia tornando esses equipamentos em vetores de expansão urbana. Por outro lado, há também ocorrência de inauguração de novos loteamentos como é o caso do Boa Vista II, inaugurado em 2009 mesmo sem o adensamento do Boa Vista I, o que revela o interesse dos atores imobiliários na cidade.



Foto 16 – Nova sede da prefeitura de Senador Canedo em construção na Região Central, 2009.
Fonte: Lima (2009)



Foto 17 – Complexo da Saúde na Região Central de Senador Canedo em 2009.

A zona industrial estabelecida na região central está dividida em três regiões (conforme foto 18, 19, 20 e 21) e expressa duas características elementares. A primeira diz respeito ao contexto de descentralização metropolitana, fenômeno relacionado à procura de áreas maiores para as plantas industriais onde a legislação atuante é menos rígida do ponto de vista da regulamentação do uso do solo urbano e também associado aos incentivos fiscais. O segundo ponto é o caráter centralizado da zona industrial da cidade na Região Central da cidade. Dividida em três regiões urbanas de baixo índice de emprego, esse fato pouco interfere nos deslocamentos da Região Oliveiras e Região Galvão para a capital, fato que recentemente tem sido alvo de atenção por parte do poder público.

⁴⁸ O complexo da saúde é constituído pela Secretaria Municipal de Saúde e um almoxarifado para materiais relacionados à secretaria.



Foto 18- Zonas Industriais na Região Central de Senador Canedo, 2009.



Foto 19 – Zona Industrial da Petrobras, Região Central, Senador Canedo, 2009.



Foto 20- Distrito Industrial Genoveva Rezende Machado, Região Central, Senador Canedo, 2009.



Foto 21 – Distrito Agroindustrial de Senador Canedo, Região Central, 2009.

Fonte: Google Earth (2009)

3.2 Jardim das Oliveiras: o crescimento de Goiânia em Senador Canedo

A segregação socioespacial, ou até mesmo a auto-segregação das elites de Goiânia, teve como orientação geográfica o crescimento em direção a porção sul e sudoeste da cidade, conforme estudos recentes feitos por Paula (2003) e Vaz (2002).⁴⁹ Visconde (2002) atesta que a porção leste da cidade foi destinada às classes populares e sua consequente ocupação urbana se deu a partir de movimentos organizados em prol da moradia, como é o caso da Fegip. Assim, a

⁴⁹ A segregação socioespacial é um conceito utilizado para designar o processo no qual grupos sociais tendem a criar seus próprios espaços de vivência. Para Cavalcanti (2001), o conceito de segregação socioespacial é fundamental para entender que além do sítio natural da cidade, a sociedade constrói outros específicos de classes específicas, fazendo uma seleção das áreas que lhes interessam. Já Villaça (1998) nomeia esse processo como regiões gerais ou conjunto de bairros, já que existe uma tendência de aglomeração de classes sociais afeitas num determinado ponto da cidade, ou seja, classes de menor poder aquisitivo tendem a morar em bairros populares ao passo que as classes dominantes se entrelaçam nos bairros mais nobres da cidade.

cidade de Senador Canedo contribuiu no cenário metropolitano como local de destino das classes populares recém chegadas de diversos pontos do país, já que as políticas adotadas pelo poder público dificultavam a aquisição de casas próprias àqueles que não dispusessem de salários. Segundo Visconde (2002, p. 165), “essa política não alcançou todos os segmentos da classe trabalhadora brasileira, especialmente aqueles de menor capacidade econômica, inclusive os subempregados e os desempregados”.

O processo de ocupação da região leste da cidade de Goiânia se deu principalmente pelos atores sociais de baixa renda. Esse fator desencadeou o processo de ocupação subnormal na região e, conseqüentemente, iniciou a ocupação da cidade de Senador Canedo, bem como o processo inicial de conurbação.

Em virtude da política de salários baixos e de financiamentos habitacionais pouco favoráveis até a década 1980, pode-se dizer que aqueles que dispusessem de emprego conseguiriam se estabelecer em bairros goianiense na porção leste, como é o caso do Conjunto Riviera e do Jardim Novo Mundo, ambos criados na década de 1960. Aqueles outros não contemplados por emprego com carteira assinada deveriam organizar-se em movimentos populares e ocupar as áreas além dos bairros mencionados. Como exemplo disto surgiu vários bairros em Goiânia e Senador Canedo decorrentes da ocupação irregular: o Jardim das Oliveiras (criado em 1987), o Jardim Dom Fernando I (em 1987) e a região leste do Parque das Amendoeiras (em 1986), todos oriundos de processos subnormais de aquisição (VISCONDE, 2002, p. 59).

O Jardim das Oliveiras é um entre outros setores que decorreram do processo de segregação e especulação imobiliária goianiense. Os atores produtores desse setor, a maioria vindos de Goiânia, são representantes da luta pela moradia na capital. Encabeçados pela Fegip, os não contemplados por moradia nos bairros já ocupados ‘irregularmente’ como o Jardim Dom Fernando, Vila Concórdia e Vila Pedroso durante a década de 1980, em última instância, foram assentados pelo Estado em áreas ainda mais distantes do centro da capital onde a legislação se mostrava relativamente frágil, se comparada à lei 4.526/71 de Goiânia que versava sobre o reordenamento e apropriação territorial urbano. Esse fenômeno é central na ocupação da Região Oliveiras em Senador Canedo. O número de bairros dessa região é onze e desses, quatro são originados a partir de “invasões”.

As ideias colocadas por Visconde (2002, p. 59) atestam que “com base no processo de luta e organização pelos sem-teto ocorre a ocupação dos espaços urbanos na cidade legítima essa heterogeneidade nas formas das habitações em Goiânia” e expressam o peso político das organizações sociais na produção urbana. A referida autora, analisando as “ocupações espontâneas” verificadas em Goiânia durante a década de 1980, mensurou o papel do Estado na produção urbana enquanto um forte especulador já que:

O papel do Estado representado pela prefeitura é válido ressaltar que o investimento colocado por esta no tecido urbano é fator de intensa valorização diferencial da terra, o que o torna agente principal no processo de especulação imobiliária e segregação espacial (VISCONDE, 2002, p. 60-61).

E continua dizendo que

O processo de segregação do espaço da metrópole de Goiânia, visto historicamente, foi impulsionado por estratégias políticas, determinadas pelo sistema econômico, social e ideológico do Governo. Mesmo surgindo como espaço planejado, Goiânia teve seu crescimento e apropriação do uso do solo muitas vezes sem o controle do setor público, e cresceu em parte de forma espontânea e desordenada, direcionado por especuladores que nortearam o parcelamento e a ocupação da cidade, como também de todo o seu entorno. – Ele (O Jardim das Oliveiras) surgiu como uma área de parcelamento para assentamentos da população de baixa renda definida e organizada pela COHAB⁵⁰ (VISCONDE, 2002, p. 63 e 72).

A área de instalação do Jardim das Oliveiras pertencia ao poder público. Nesse sentido, houve planejamento e, por isso mesmo, o Estado se configurou enquanto principal ator produtor de espaço urbano beneficente dos atores imobiliários especuladores já que o poder público poderia adquirir outras áreas próximas das já loteadas a exemplo de Vila Pedroso na época. Porém, parcelando na franja urbana beneficiou os especuladores e promotores imobiliários nas décadas seguintes. Sobre a localização do bairro Visconde (2002, p. 79) atesta que

O assentamento surgiu no limite do rural, com a mancha urbana, pertencente ao Banco do Estado de Goiás (BEG), denominada de Fazenda Macaúba. Essa fazenda era de propriedade privada dos herdeiros de Aristoclides Teixeira, que a venderam para o Estado, para fazerem nela inicialmente um conjunto de prédios para a população de baixa renda.

⁵⁰ A COHAB-GO (Companhia de Habitação de Goiás) foi criada em 1964 e tinha como meta construir casa para os trabalhadores com ganhos de até três salários mínimos.

Nesse caso, o Estado foi um dos primeiros atores a interferir na fronteira entre o Distrito de Senador Canedo e Goiânia para resolver o problema de carência de moradia na região metropolitana. Na ocasião, o Estado estava infringindo as leis municipais pois a área pertencia ao distrito de Senador Canedo que pertencia a Goiânia. A lei 4.526/71 teve peso significativo no ordenamento das franjas urbanas da metrópole, pois estimulou o parcelamento dos limites municipais adjacentes a Goiânia. Sobre isso, Visconde (2002, p. 64) mencionou que:

A ocupação dos municípios pertencentes à região metropolitana de Goiânia intensificou-se após a Lei Municipal nº 4.526, de 31/12/1971, instrumento legal que exigia o reordenamento e a apropriação dos loteamentos de Goiânia, que para serem aprovados, deveriam conter infraestrutura. Essa exigência teve como consequência a expansão urbana, pois os baixos custos dos lotes, fora dos limites de Goiânia, induziram a ocupação dessas áreas por grande parcela de moradores com baixa renda, intensificando a segregação urbana.

O primeiro Plano Diretor de Senador Canedo aprovado pela Lei nº. 155/91 já incorporava, em seu capítulo I, artigo 2º e inciso II, que a política de desenvolvimento urbano e de expansão das áreas urbanas já deveriam ordenar os processos de adensamento e expansão urbana, de forma a maximizar a utilização da infraestrutura. Por tudo isso, as características com que se consolidou a Região Oliveiras expressaram a fragmentação do tecido sociopolítico urbano desde sua origem, o que culminou numa série de problemas dos mais diversos.

Para Visconde (2007), o Jardim das Oliveiras é caracterizado por um grande índice de miséria, desemprego, subemprego, marginalização e exclusão, além de outros fatores que, de maneira marcante, contribuiriam, e muito, para a segregação da população. Por outro lado, Visconde (2002, p. 67), colocando a discussão da apropriação que se dá diferencialmente no espaço urbano, afirma que “o indivíduo enquanto portador de direitos e deveres, não tem o mesmo peso, nem o mesmo usufruto em função do lugar em que se encontra no espaço total”. Por outra ótica, entendemos que esses atores sociais organizados no contexto de sua classe foram bem sucedidos na construção do lugar Jardim das Oliveiras, o que contraria a ideia de não autonomia do indivíduo, conforme coloca a referida autora. Destacamos então que os atores sociais excluídos organizados agem coletivamente conquistando os seus lugares no processo de reprodução urbana, ainda que às margens da metrópole.

Nesse sentido, os problemas urbanos que culminaram no processo de conurbação entre Goiânia e Senador Canedo, que de certa forma transfere uma gama de relações e de problemas estruturais e administrativos da cidade de Goiânia para os limites do município de Senador Canedo são problemas do ponto de vista da reprodução do solo urbano na cidade capitalista, já que os planejadores destes espaços alcançam, com frequência, os seus objetivos, impregnados de interesses e lucros.

Sendo assim, não há problemas no planejamento do ponto de vista da reprodução do espaço urbano no contexto capitalista. As cidades crescem de forma segregada, no ponto de vista espacial, sob o capitalismo. Além disso, houve sucesso no âmbito da gestão urbana metropolitana, pois o poder público estadual, interferindo na gestão metropolitana, pretendia exportar os problemas decorrentes da demanda por moradia para os demais municípios vizinhos já que as suas políticas estiveram voltadas em maior grau à mobilidade (transportes/deslocamento) em detrimento de um programa de alocação e ajuste territorial da demanda por moradia no espaço urbano da capital, o que posteriormente favoreceu a especulação imobiliária, planejada, centralista e classista, conforme já denunciava Gottdiener (1993) ao apontar as redes de crescimento mencionadas no capítulo 01.

Assim, a fragmentação do uso do solo urbano na metrópole deu origem a formação e ocupação das franjas urbanas com inúmeros problemas para a população, como carência de infraestrutura (ver gráfico 01). No entanto, a ocupação da área feita a partir da doação de lotes (ver gráfico 02), mediante retribuição em forma de votos, foi importantíssima para os atores envolvidos no processo, principalmente para os comandantes do Estado.

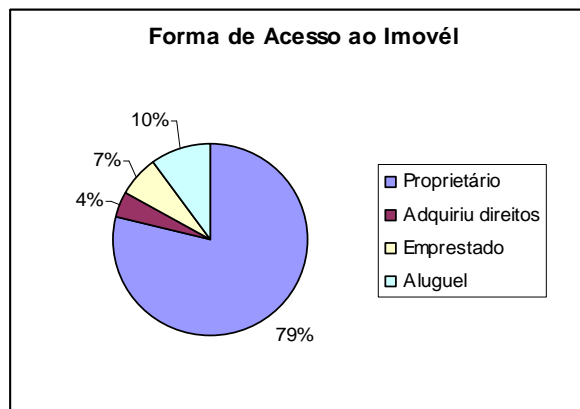
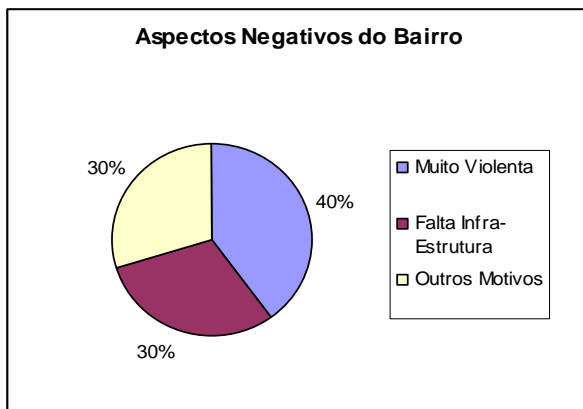


Gráfico 01 – Problemas apontados pelos moradores do Jardim das Oliveiras em 2002.

Fonte: Visconde (2002)

Gráfico 02 – Forma de acesso ao imóvel.

*A expressão *proprietário* do gráfico 02 refere-se à doação de lotes pelo poder público estadual.

A relação histórica da origem da Região do Oliveiras com Goiânia confere a essa uma maior especificidade de bairro dormitório de Goiânia. Somente nos últimos dez anos é que a infraestrutura, em termos de equipamentos públicos, começou a interferir na mobilidade socioespacial dos moradores e no movimento pendular. A implantação de um terminal de serviços do Vapt Vupt (Ganha Tempo), aprovado pela lei 1.109/05 e instalado na Av. Macaúbas, interferiu nos deslocamentos e na relação de dependência à Goiânia e a Região Central, no tocante aos serviços básicos. No entanto, isso não é suficientemente capaz de atenuar os principais deslocamentos que se dão no sentido casa-trabalho. Porém, há na região Oliveiras um setor com caráter industrial (Setor Estrela do Sul) destinado à microempresas, que tem sua contribuição na geração de renda e nos deslocamentos da região.

A expansão da porção leste de Goiânia no final da década de 1990 até os dias atuais, como os bairros Jardim Abaporu, Jardim Maria Helena, Residencial Sonho Dourado, Jardim Tupinambá dos Reis e Setor São Leopoldo, quando do loteamento dos bairros, apresentavam mensalidades próximas de 1 Salário Mínimo (SM). Enquanto os referidos loteamentos cobravam prestações que ultrapassavam a média de 70% do salário mínimo, os novos loteamentos dessa região canedense não atingiam 50% do SM, o que facilitou a aquisição por parte dos menos favorecidos. Além desse fator, a proximidade geográfica e a facilidade de acesso a Goiânia pela GO 010 também foi um fator importante e atrativo da região.

A infraestrutura se efetivou nessa região em decorrência da ação do Governo do Estado de Goiás doando as terras, construindo escolas durante as décadas de 1990/00 e na parceria do município com a União. Na Região Oliveiras a centralidade se desenvolveu acompanhando a linha de transporte coletivo. A Av. Macaúbas concentra a maior parte da oferta de bens e serviços. Nela instalou-se os principais supermercados, a feira e as lojas de artigos para vestuário, calçados entre outros. Além da Av. Macaúbas, a antiga estrada de Anápolis, hoje conhecida por Av. Senador Canedo, coloca-se como espinha dorsal da centralidade já que ela liga os vários bairros da região. A integração da região é feita por 3 linhas de transporte coletivo diretamente ligadas ao Terminal Coletivo do Jardim Novo Mundo além de outra linha que liga a região à sede do município (Região Central).⁵¹

3.2.1 A produção urbana da Região Oliveiras

O bairro mais antigo da região é a Vila Matinha - década de 1960, conforme Visconde (2002) - que desempenhou papel importantíssimo durante muitos anos com a região central de Senador Canedo, já que era atendido pela linha de ônibus que ligava Goiânia a Leopoldo de Bulhões. Quando os moradores de Senador Canedo precisavam ir a Goiânia e não podiam ir de trem, eles pegavam a estrada Sete Grotas e embarcavam na parada de ônibus desse setor. Naquela época a referida estrada não tinha o mesmo traçado que possui hoje a GO 403. A Sete Grotas estava ligada a GO 010, antigo “caminho de Anápolis”. Assim, a Vila Matinha funcionava como um entreposto de transporte. Com o crescimento do Jardim das Oliveiras, no final da década 1980 e início de 1990, o crescimento da Vila Matinha se estagnou em decorrência do Jardim das Oliveiras ser mais próximo de Goiânia do que a referida vila. O fluxo de pessoas que se instalaram nessa porção de Senador Canedo “optaram” por morar no Jardim das Oliveiras. Todavia, existe atualmente parcelamentos entre a Vila Matinha e o Jardim das Oliveiras, caso dos bairros Morada do Sol e o setor industrial denominado de Estrela do Sul, que se configura com o padrão linear à “Estrada de Anápolis”.

O Jardim das Oliveiras está dividido em três partes. O Jardim das Oliveiras I é o núcleo original do assentamento durante a década de 1980 e o maior

⁵¹ As linhas são: Jardim das Oliveiras, Setor Matinha, Parque Alvorada além das linhas de Bonfinópolis e Goianópolis que também passam pela região (CMTTC, 2009).

bairro da região. É o bairro onde se localiza os principais equipamentos comerciais da região (principalmente a Av. Macaúbas) que, por sinal, tem principal via de acesso à região pela GO 010. O Jardim das Oliveiras II foi originado a partir da expansão do primeiro visando assentar outra leva de inquilinos e posseiros também com origem goianiense; esse bairro conta com um número menor de equipamentos comerciais. Uma extensão do Jardim das Oliveiras II, o Recanto das Oliveiras é uma ocupação mais recente feita por chácaras o que confere uma produção urbana diferente do ponto de vista dos atores que a compõem. Desse modo, além da região ter uma história de luta social por parte da Fegip, admite também as camadas mais abastadas que do mesmo modo participam da produção urbana canedense.

O Jardim Liberdade também foi fruto de ocupação irregular. Não há um ordenamento territorial do ponto de vista da regularidade do tamanho dos lotes nesse bairro em decorrência de sua ocupação espontânea. Dentre os bairros inseridos é o que possui menos infraestrutura. Não possui lotes regulares e localiza-se na encosta do córrego Lajeado do Capoeirão. Na década de 2000, o poder público investiu recursos consideráveis no setor criando um parque ecológico e uma escola modelo nas imediações. Porém, do ponto de vista dos atores urbanos, esse setor é o que melhor expressa o padrão de ocupação dos atores sociais excluídos economicamente na Região Oliveiras. Embora esteja dotado de infraestrutura (asfalto, energia elétrica e água tratada) o setor não apresenta um ordenamento territorial (do ponto de vista do arruamento e uniformidade dos lotes) marcando a paisagem pela ocupação espontânea.

O Residencial Araguaia é um loteamento regular originado pela iniciativa privada. Apresenta-se bem ocupado embora tenha pouco tempo de criação. É bastante acessado em decorrência do Colégio Estadual David Skafi. Foi aprovado pela lei 553 de 06 de Julho de 1998, portanto um loteamento recente com poucos estabelecimentos comerciais, e um baixo índice de adensamento que só ocorreu no início da década corrente. Os principais pontos comerciais estão às margens da Av. Senador Canedo, que faz divisa com o Jardim das Oliveiras I, Bairro Liberdade e Parque Alvorada.

O Parque Alvorada foi loteado no final da década de 1980 e início de 1990 sendo o terceiro maior setor em concentração demográfica da Região do Oliveira. Os seus lotes encontram-se bastante adensados em decorrência da demanda popular que instigou a criação do bairro, os movimentos populares. Há um

maior número de estabelecimentos comerciais em decorrência da distância que se encontra da principal avenida da região (Av. Macaúbas). Também está localizado na encosta do córrego Lajeado do Capoeirão.

O setor Morada do Sol foi loteado na corrente década e localiza-se entre o Jardim das Oliveiras I e o Setor Matinha. Há uma escola municipal – Escola Municipal Clarinda de Melo. O adensamento desse bairro bem como a do Residencial Araguaia são as menos consolidadas em decorrência do tempo de existência dos bairros. Dessa maneira, eles apresentam poucos equipamentos urbanos e uma esparsa ocupação.

O Condomínio Tovolândia também é um bairro histórico da região. Criado pela iniciativa privada, seu proprietário o projetou como residência familiar. Destinando uma casa para cada um de seus 13 filhos, o Sr. Antônio José de Oliveira parcelou uma chácara criando assim o condomínio. Desse modo, o setor tem um perfil diferente da região do ponto de vista da demanda e dos atores inseridos no processo. O condomínio apresenta poucas dezenas de casas e é fechado por cercas vivas. Desse modo, apesar de fazer parte da Região Oliveira, não está diretamente integrado a ela do ponto de vista dos atores sociais que a constituíram.

Na tentativa do poder público em levar à região empresas que gerem emprego e que interfiram na mobilidade urbana, o poder público destinou na última década uma área industrial à Região Oliveiras, instalada no Setor Estrela do Sul. Sendo assim, é o único setor da região que possui uso misto (residencial e industrial) de ocupação. O setor possui padrão de ocupação linear, obedecendo a via de ligação entre o Jardim das Oliveiras e a Vila Matinha um baixo nível de adensamento urbano.

Há também na região chácaras nas imediações de Goiânia e Senador Canedo, ao longo dos eixos de circulação, que atenuam a ocupação das encostas do córrego Lajeado do Capoeirão interferindo, assim, no processo de conurbação com a capital. Além disso, a ação desses atores em toda a cidade mostra-se cada vez mais presente na ocupação de encosta de córregos já que o município, em toda a sua área urbana, é frequentemente banhada por córregos. Esses atores constituem-se enquanto fortes ocupantes dos leitos hídricos da cidade. Aliás, no contexto intraurbano essa é uma regra de ocupação utilizada por esses atores sociais.

Quadro 12 - Evolução Espacial da Região do Jardim das Oliveiras		
Bairros	Década/Ano de Origem	Demanda/atores
Setor Matinha (região de Pouso de Boiadas)	1960	Entrepasto comercial/popular
Condomínio Tovelândia	1960	Iniciativa privada
Jardim das Oliveiras I, II	1980/90*	Popular/Estado
Parque Alvorada	1980/90*	Popular
Jardim Liberdade	1990	Popular
Setor Castros	2000	Mercado Imobiliário
Residencial Araguaia	1990/00*	Mercado Imobiliário
Setor Morada do Sol	2000	Mercado Imobiliário
Setor Estrela do Sul	2000	Mercado Imobiliário
Recanto das Oliveiras	2000	Mercado Imobiliário
Sítios Mansões Retiro	2000	Mercado Imobiliário
Chácaras Pedroso	1990	Mercado Imobiliário
Chácaras Alvorada	2000	Mercado Imobiliário

Fonte: * Visconde (2002) e Lima (2009)

A ação dos múltiplos atores urbanos na região do Oliveiras e os aspectos históricos da região foram preponderantes nos padrões de ocupação da área. A maior demanda que resultou na expansão urbana da região foi decorrente dos atores sociais excluídos da metrópole e configurou um padrão linear de expansão ao longo dos eixos de ligação da região (GO 010 e Av. Senador Canedo – antiga Estrada de Anápolis). Conforme se observa no mapa a seguir, a Avenida Macaúba e a Av. Senador Canedo mantêm-se enquanto fator de estruturação do padrão de expansão urbana.

O padrão de drenagem do transporte coletivo delineou a centralidade (em formação) da região ao longo dessas vias. Ao obedecer ao fluxo de transporte coletivo, a centralidade se configurou sem acompanhamento de grandes equipamentos urbanos como hospitais, escolas e praças. Isto decorre de uma herança histórica que permaneceu na região já que antes do Jardim das Oliveiras a região funcionava como via de ligação e acesso à capital. Após a implantação das linhas de transporte coletivo, destinadas a escoar mão de obra à metrópole, os eixos rodoviários influenciaram o padrão de ocupação e de expansão urbana da região, conforme figura a seguir.

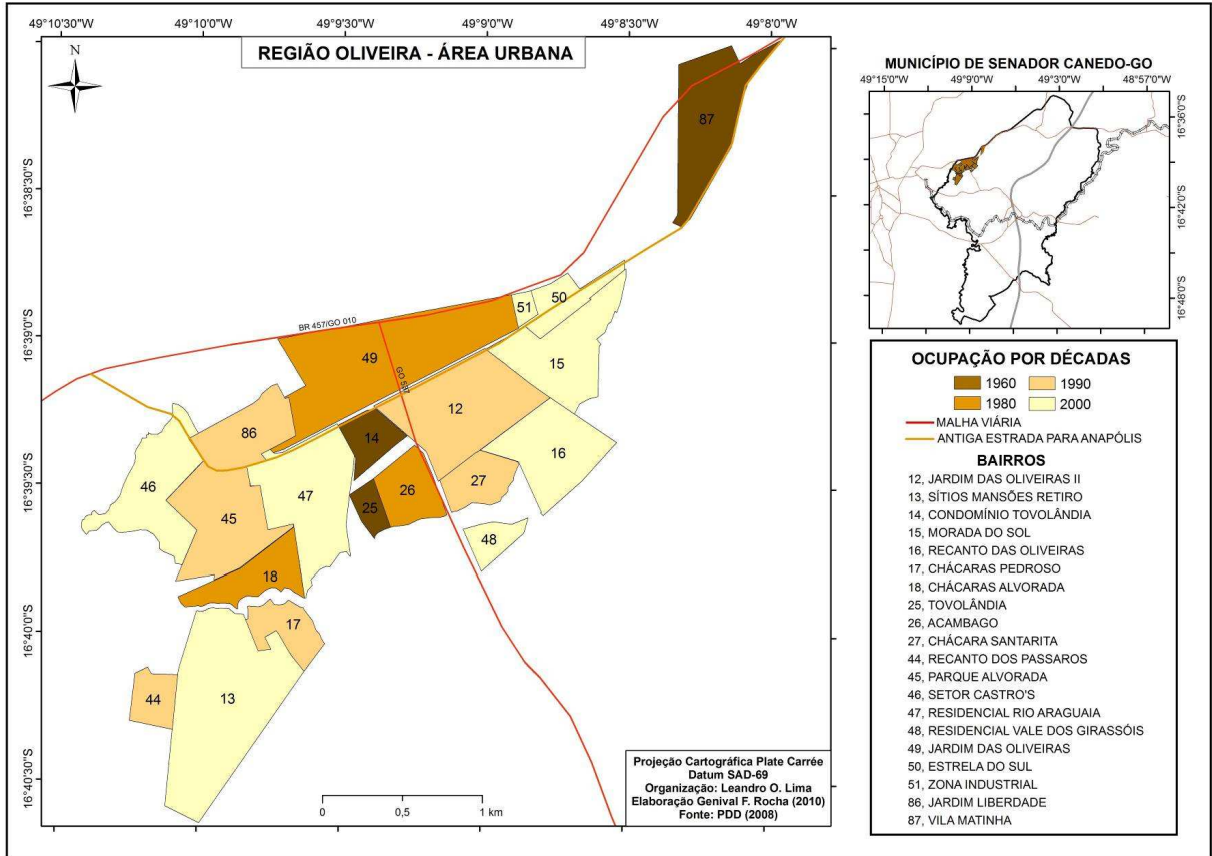


Figura 07

A produção da região Oliveiras não é determinada somente por atores sociais excluídos em associação com o Estado na produção urbana. Na expansão urbana dessa região em Senador Canedo predominou o modelo de autoconstrução, já que desde a década de 1960, momento em que começaram os assentamentos no Setor Matinha, a expansão urbana não registrou nenhuma ação do poder público na construção de casas. Além desses, há também os atores industriais que, atraídos pela política de incentivos fiscais, tem se instalado na região (ver fotos 22 e 23) o que caracteriza uma ação política importante numa região onde o índice de geração de emprego é ainda mais baixo que a Região Central da cidade. Há também setores de chácaras e sítios de recreios que caracterizam a ação de outros atores na produção urbana da região.



Foto 22 – Fachada de indústria na Região do Oliveiras (Área Administrativa II), 2009
Fonte: Lima (2009)



Foto 23 – Zona Industrial na Região do Oliveiras (Área Administrativa II), 2008.

Na década de 2000, conforme se registra no mapa anterior, atores imobiliários interferem constantemente na produção da região, incentivando a expansão urbana com a criação de novos loteamentos, como também se afirma a tendência de parcelamento de chácaras nas imediações dos mananciais do município. Todavia, a característica mais marcante na produção urbana da região foi de fato a ação dos atores sociais da FEGIP no contexto metropolitano.

No caso das Regiões Oliveira e Galvão, as suas relações funcionais com Goiânia são mais intensas do que a Região Central. É necessário entender que a expansão urbana nessas duas regiões, até antes de 1988, significava o crescimento de Goiânia dentro do distrito de Senador Canedo. O Jardim das Oliveiras derivou do

movimento de luta pela moradia em Goiânia. Representado pela FEGIP significou a organização popular dos atores sociais excluídos na luta por moradia na metrópole consolidando entre outras questões a segregação socioespacial na metrópole. Como “solução do problema”, o governo do Estado assentou esses atores na franja urbana de Goiânia e dentro dos limites do distrito de Senador Canedo. Isto desencadeou um processo de ocupação das margens do córrego Lajeado do Capoeirão e o início da conurbação entre as duas cidades. Por outro lado, após a emancipação política de Senador Canedo, esse fenômeno acabou se tornando um problema para a administração pública de Senador Canedo, conforme atestaram as reportagens mencionadas ao longo do texto, e que implicaram novas demandas de capital que oneraram a gestão urbana.

Outro ponto importante do Jardim das Oliveiras é o caráter histórico da questão de acesso a Goiânia. A Estrada das “Sete Grotas”, a primeira ligando a sede do distrito de Senador Canedo à Goiânia, passava pela Região do Oliveiras, o que indica uma forte ligação funcional da região entre Senador Canedo e Goiânia. A ausência da ponte sobre o Rio Meia Ponte na GO 403 condicionava os moradores do distrito também a GO 010. Por isso, o caminho mais utilizado segundo os entrevistados era a GO 020 (que liga Goiânia a Bela Vista). A distância entre a Região Central e o Jardim das Oliveiras e o número de linhas de transporte coletivo integrados a Goiânia são os principais indicadores que demonstram a função residencial e de integração da região com Goiânia. Segundo os dados da CMTc (2009), existem 04 linhas que atendem especificamente essa região saindo do Terminal Novo Mundo (Goiânia), ao passo que apenas uma liga a Região do Oliveira à Região Central de Senador Canedo. Vale considerar que essa linha foi criada oficialmente após a implantação do Terminal de Transportes Coletivos Osvaldo Agostinho Cardoso.

3.3 Vila Galvão: a primeira conurbação com a capital

A região da Vila Galvão é constituída pelos bairros Vila São João I e II, Conjunto Margarida Procópio, Vila Galvão, Condomínio Portugal, Jardim Veneza, Residencial Marília e pelo Conjunto Habitacional Valéria Perillo.

A origem dessa região remonta ainda à época da ferrovia. As casas eram construídas às margens do córrego Lajeado do Capoeirão e da ferrovia e doadas

aos curados de hanseníase, internatos da Colônia Santa Marta. Assim, a referida colônia serviu como outro fator que contribuiu com a expansão e consolidação dessa região. Nesses termos, essa região foi de fato a primeira conurbação de Senador Canedo com a capital, no tempo em que Senador Canedo ainda era distrito de Goiânia.

O principal fator que atenua a continuidade do tecido urbano entre essa região e Goiânia deriva-se da movimentação do relevo na região, em decorrência da planície de inundação do Córrego Lajeado do Capoeirão, o morro da Santa Marta e as encostas íngremes próximas ao Rio Meia Ponte, conforme fotos 24 e 25.

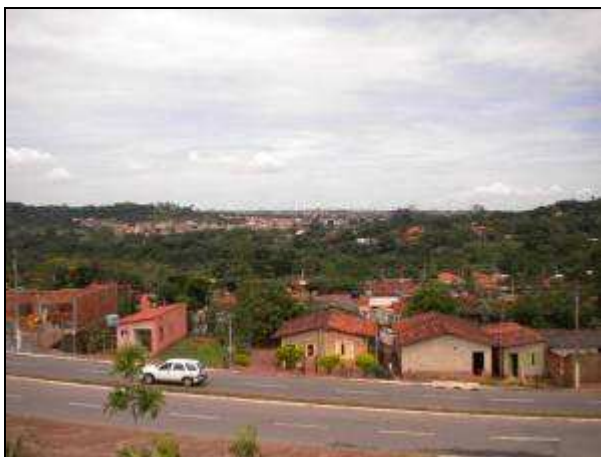


Foto 24 – Conurbação Galvão-Goiânia em 2009. Ao fundo, condomínios fechados da capital. Fonte: Lima (2009)



Foto 25 – Conurbação Goiânia (oeste) e Galvão (leste) em 2009. Aspectos do tecido urbano.

A Região Galvão está conectada à central de Senador Canedo e a Goiânia via GO 403 sendo que, da mesma forma que o Jardim das Oliveiras, o seu principal vínculo funcional se dá com Goiânia. Nos limites com Goiânia, a referida região encontra-se conurbada com a Colônia Santa Marta e com os setores leste de Goiânia.

Ainda não existe nenhuma ligação de transporte coletivo que conecte essa região administrativa diretamente à região central de Senador Canedo, mesmo porque a demanda de mobilidade urbana nesse sentido é bem mínima já que a ligação funcional com Goiânia é hegemônica. Então, caso os moradores dessa região queiram ir ao centro de Senador Canedo via transporte coletivo devem, necessariamente, retornar ao Terminal de Transportes Coletivos do Jardim Novo Mundo em Goiânia e daí seguir destino à Senador Canedo.

No caso da Região da Galvão, que também significou entre outros aspectos o crescimento de Goiânia no Distrito de Senador Canedo, essa região foi resultado de migração, sobretudo após a construção da ponte sobre o rio Meia Ponte na GO 403, de moradores de Goiânia. Outra ponte foi construída sobre o rio Meia Ponte na última década ligando a Vila Galvão ao Conjunto Riviera. Além disso, as três linhas de ônibus do Terminal do Jardim Novo Mundo que atendem essa região indicam o grau de relação e dependência com Goiânia. Outro ponto importante é que não existia, até 2008, nenhuma linha de ônibus que ligasse a Vila Galvão à região Central de Senador Canedo diretamente. Caso algum morador da região Galvão queira resolver problemas administrativos de ordem municipal, ele deverá (caso não queira andar até a GO 403) necessariamente retornar ao Terminal do Novo Mundo e embarcar novamente no ônibus da linha 255 que faz a ligação com a área Central de Senador Canedo.

A Vila Galvão, conurbando com bairros residenciais de Goiânia como o Residencial Aruanã e o Aruanã Parque, na porção sudeste também desenvolveu seus principais pontos comerciais acompanhando a linha de ônibus, já que a oferta de serviços e mercadorias de Goiânia, por conta da distância, não supria as primeiras necessidades da região. Por essa razão, Vila Galvão e Condomínio Portugal são os principais bairros em termos de oferta e serviços da região. Possuem alguns pontos comerciais de pequeno porte, destinado à atender as demandas de primeira necessidade (compras de supermercados, açougues, padarias etc) em decorrência de seu distanciamento do centro de Goiânia como do centro de sua própria cidade. Em virtude de ter a menor distância relativa à Goiânia (se comparado com Região Central e Oliveiras) a consolidação da centralidade nessa região é mais lenta, fato que a conferiu uma centralidade menos desenvolvida das três regiões – em termos de número de equipamentos comerciais conforme Lima (2007).

De modo geral, a Avenida Sussuapara se afirmou como o principal eixo comercial da região – é, por exemplo, a rua onde acontece a feira dominical. O que interfere na dinâmica da centralidade dessa avenida e a própria proximidade com a centralidade exercida por Goiânia na região. Além disso, a rota do sistema de transportes influenciou a centralidade linear (obedecendo o traçado da linha do ônibus coletivo) na região. Como o sistema de transporte é radial/circular, a centralidade em formação se estruturou ao longo desses eixos de circulação de

ônibus, fato nítido na Vila Galvão e também no Jardim das Oliveiras. Fora dos eixos de circulação predominam as residências e alguns pontos isolados de comércios, que não fazem parte do eixo da centralidade, mas que atendem em menor grau a população adjacente. Essa avenida mencionada dista em média dez quilômetros dos demais bairros de Senador Canedo, como por exemplo, o Jardim Todos os Santos, setor que compreende a maior parte da centralidade desenvolvida de Senador Canedo.

Tendo em vista os atores que compõem o espaço urbano canedense, bem como as marcas deixadas por eles na produção urbana, o próximo item fará a análise da produção urbana na Região Galvão avaliando os atores da produção, o tempo de cada ação e as marcas deixadas na paisagem.

3.3.1 A produção urbana da Região Galvão

O bairro mais antigo da Região Galvão é a Vila São João I e II, resultado inicial da realocação dos moradores da Santa Marta. Apresenta pouco ordenamento de ruas e lotes em decorrência de sua ocupação espontânea. É o bairro que melhor representa o peso do padrão urbano impactado pelo transporte coletivo na região. Sua malha urbana constitui-se na primeira conurbação do tecido urbano Senador-Goiânia.

O maior bairro da região, a Vila Galvão, surgiu no final da década de 1980 e teve seu adensamento urbano intensificado na década de 1990. Os atores urbanos envolvidos nesse bairro são, em sua maioria, de baixa renda, também não admitidos na metrópole. Diferente da articulação política encabeçada pela Fegip no Jardim das Oliveiras, não se tem conhecimento de uma ação política coletiva que fosse responsável pela criação do bairro. Por sua demanda, é o bairro que possui maior número de estabelecimentos comerciais, porém não há a presença de grandes lojas de impacto metropolitano como existe na região central da cidade. Seu parcelamento originou-se da iniciativa privada, sendo que os lotes na época eram vendidos a baixo custo.

O Condomínio Portugal, mais recente que a Vila Galvão, também surgiu na década de 1990 após a criação da Vila Galvão. Sua ocupação às margens da rede ferroviária é atualmente marcada por ocupações irregulares nessas imediações.

O Residencial Marília é o bairro mais recente (década de 2000), originado a partir dos interesses imobiliários da iniciativa privada. Pelo alto custo dos terrenos, (comparado com os que estão a disposição no mercado imobiliário da região) o bairro encontra-se com baixo adensamento urbano.

O Conjunto Margarida Procópio é um conjunto instalado pelo poder público estadual em associação com o município para sanar problemas de moradia durante a década de 1990. Apresenta ordenamento e arruamento regular, embora a infraestrutura (posto de saúde e escolas) só foram instalados na década de 2000. Seus moradores são, em sua maioria, provenientes de Goiânia.

Das quatro regiões administrativas de Senador Canedo, a Vila Galvão, como se pode observar pela evolução histórica-espacial da figura a seguir, é a que apresenta o menor dinamismo em termos de expansão urbana. Das maiores expansões registradas na região, destaca-se a criação do Conjunto Valéria Perillo e do Jardim Veneza, que apesar de estarem agrupados oficialmente pela prefeitura estão separados do ponto de vista do *continuum* urbano pela GO 403 e serão discutidos mais adiante.

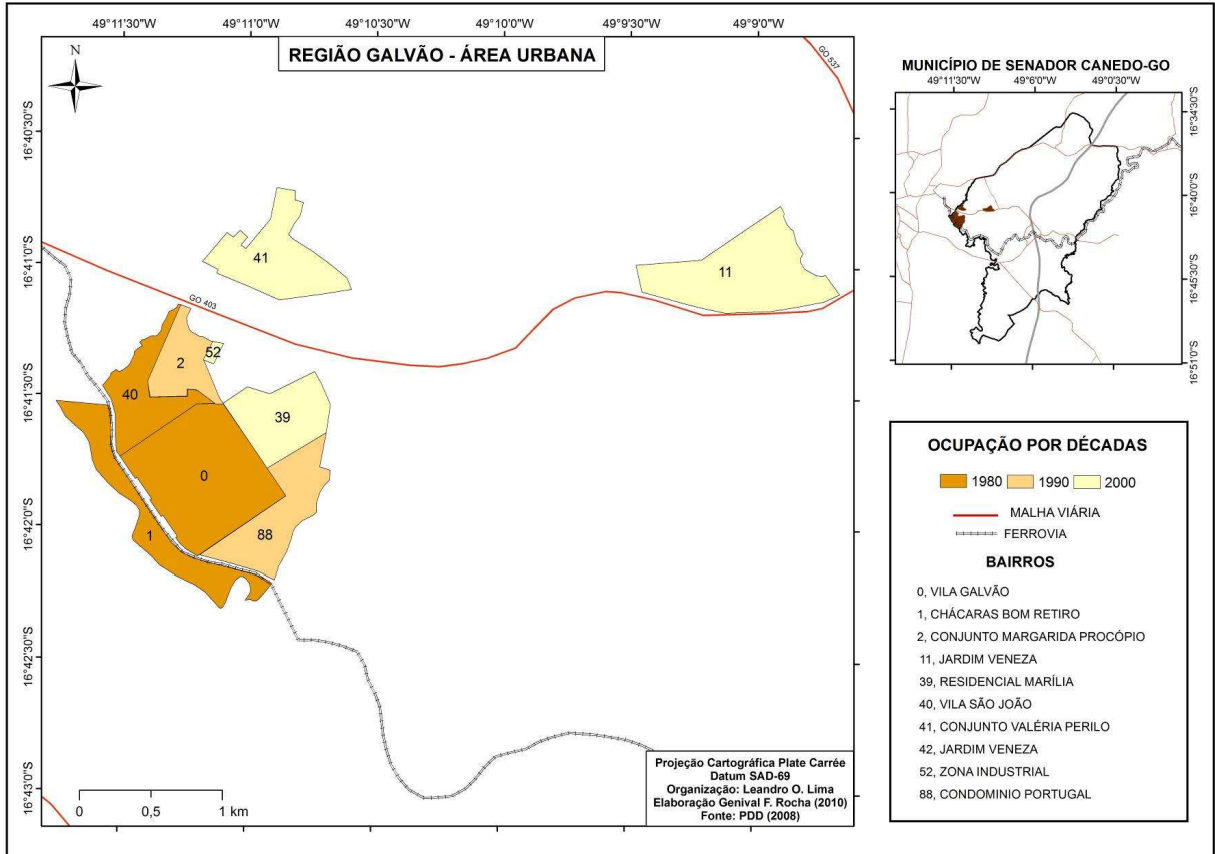


Figura 08

O caráter de ocupação da Região Galvão, associado com o padrão de escoamento de mão-de-obra via transporte coletivo, a própria distância média em relação à capital, elucida a fragilidade da formação de sua centralidade. Além disso, os atores envolvidos na produção urbana, conforme indicamos no quadro 13, são em sua maioria originados das classes populares. Sendo assim, destinada a função de região dormitório (assim como Oliveiras) e admitindo população de baixa renda, a presença do atores imobiliários da iniciativa privada na região tem se mostrado menos atuante se comparada às demais regiões. Até mesmo na estruturação da centralidade dessa região, a figura do grande capitalista e das redes de crescimento (verificadas na oferta de lotes, parcelamento de chácaras) é bastante limitada. Além disso, devemos considerar que a região é uma das mais acidentadas (do ponto de vista do relevo), portanto, impróprias para ocupação humana, fato que pode ser comprovado pela pequena continuidade do tecido urbano, verificada no quadro referente ao grau de conurbação elaborada por Pinto (2009). Vale ressaltar também que, na maior parte do tempo, a maioria dos atores urbanos dessa região exercem as suas atividades econômicas fora da região, já que trabalham em Goiânia, conforme demonstraram as investigações de Visconde (2002) e Araújo (2008). Porém, da mesma forma como ocorre atualmente, há uma intervenção do poder público incentivando a instalação de indústrias na região com o intuito de geração de empregos, conforme fotos 26 e 27 a seguir.



Foto 26 – Zona Industrial na Região Galvão (I), 2009.

Fonte: Lima (2009)



Foto 27 – Zona Industrial na Região Galvão (II), 2009.

Não muito diferente do caso analisado na Região Oliveiras, o padrão de adensamento urbana na Região Galvão manteve-se preso às peias funcionais da metrópole. Seguindo o sentido das vias de ligação, a região desenvolveu-se delimitada por atores populares (conforme o quadro 13), seguindo a orientação dos fluxos de transporte coletivo. A centralidade está subordinada ao fator “distância da capital” no sentido de, quanto mais próxima é a periferia social da metrópole, menor é o índice de diversificação da centralidade interna das zonas periféricas da metrópole.

Quadro 13 - Evolução Espacial da Região Galvão		
Bairros	Década/Ano de Origem	Demanda/atores
Vila São João I e II	1980	Popular
Condomínio Portugal	1990	Popular
Vila Galvão	1980/90	Popular
Conjunto Margarida Procópio	1990	Popular/Estado
Jardim Veneza	2000	Mercado Imobiliário
Residencial Marília	2000	Mercado Imobiliário
Conjunto Valéria Perillo	2000	Popular/Estado
Chácaras Bom Retiro	1990	Iniciativa Privada

Fonte: Lima (2009)

A descontinuidade do tecido urbano está determinada pelo peso dos atores estadual e imobiliário que atuam especulativamente na valorização das áreas. Os atores sociais de menor peso econômico têm limitada autonomia na configuração intraurbana do tecido. O seu peso é marcante, por outro lado, na questão da fragmentação do tecido sociopolítico. Segundo Amorim Filho (2005), atualmente o tecido urbano metropolitano é marcado essencialmente pela conurbação com função residencial predominante. Situada na zona periférica da metrópole os eixos de circulação tem forte impactos na configuração do tecido urbano, delimitando o padrão linear de crescimento dos bairros e da centralidade, como verificamos ao longo dos eixos de transporte coletivo.

Assim, como o Estado interferiu na Região Oliveira, há também na Região Galvão a ação do Estado no sentido de resolver problemas com a demanda por moradia tanto de Senador Canedo como de Goiânia.

3.4 Valéria Perillo e a ação do Estado na produção urbana

Apesar de estar localizado na região mencionada optamos por analisar este bairro separadamente do restante por considerar que o ator produtor deste espaço, o Estado, apesar das considerações apontadas por Araújo (2008), foi de fato determinante na oferta de infraestrutura e ocupação desse espaço. Além disso, o município contou anteriormente com outros projetos do governo estadual dos quais o Valéria Perillo se mostra bastante privilegiado. O conjunto Morada do Morro, por exemplo, criado no início dos anos 1990 na Região Central, contrastado com o Valéria Perillo é um exemplo bastante importante para evidenciar a ação do poder público na produção espacial urbana de Senador Canedo. No caso do primeiro conjunto, o Estado optou em instalá-lo distante mais de dez quilômetros de Goiânia, o que acarretou sérios problemas de deslocamento e congestionamento da já frágil existente linha de ônibus. Construindo casas de placas de cimento, do tipo das casas feitas por Íris Rezende na Vila Mutirão em Goiânia, o poder público conseguiu em curto prazo de tempo sanar a demanda por moradia na capital. Por outro lado, o Conjunto Valéria Perillo, do ponto de vista da infraestrutura e da qualidade de acabamento das casas, se apresenta como um bairro bastante privilegiado.

Nesse sentido, a ação do Estado na produção do espaço urbano de Senador Canedo foi diferencial no tempo histórico construindo paisagens diferentes. O Estado, ciente da demanda por moradia existente, ao seu modo, financiou os grandes deslocamentos como também ocorre atualmente em Goiânia no Conjunto Real Conquista. A atuação do Estado na cidade de Senador Canedo se mostra bastante acentuada dado o número de conjuntos habitacionais em que ele foi ator preponderante conforme se poder observar no quadro 14. Apesar da melhor infraestrutura instalada no Conjunto Valéria Perillo (várias casas foram entregues com aquecedor solar) em relação ao Conjunto Morada do Morro, o bairro já contava desde a sua instalação com creches, escolas públicas e posto de saúde. Porém, o Estado, ciente do alto valor da terra urbana de Goiânia, transferiu para o município os ônus com a manutenção de infraestrutura e todos os outros fatores diretamente relacionados a ela, mantendo o mesmo perfil de atuação pública na resolução dos problemas urbanos na metrópole.

Não consideramos que a infraestrutura oferecida no conjunto Valéria Perillo seja um elemento atenuador da segregação socioespacial relacionados aos

grandes deslocamentos, já que há mercado de terras disponíveis em Goiânia. Porém, observando a paisagem produzida na Região Galvão é nítida a diferença existente entre o restante da região e o Valéria Perillo. Por exemplo, há ocupações subnormais nas adjacências da rede ferroviária as margens da Vila Galvão. O processo inicial de ocupação da região foi do tipo irregular em meados da década de 1980, quando surgiram as primeiras casas na Vila São João. O tipo de mão-de-obra utilizada na maior parte da região foi do tipo autoconstrução, regra da produção urbana da cidade, exceção feita apenas aos conjuntos habitacionais mencionados no quadro abaixo e que afirma a ação do poder público na produção do espaço urbano.

Quadro 14 - Conjuntos Habitacionais em Senador Canedo até 2008			
Conjunto	Região	Ano de Criação	Atores Responsáveis
Goiás Hortifrutigranjeiras	Região Central	Década de 1960	Estado
Conjunto Habitacional Margarida Procópio	Região Galvão	Década de 1990	Estado/Município
Conjunto Habitacional Morada do Morro	Região Central	Década de 1990	Estado/Município
Conjunto Habitacional Jardim Sabiá	Região Central	Década de 1990	Município/Caixa Econômica Federal
Conjunto Habitacional Uirapuru	Região Central	Década de 1990	Município/Caixa Econômica Federal
Conjunto Habitacional Valéria Perillo	Região Galvão	Década de 2000	Estado/Município
Conjunto Habitacional Pedro Miranda (a ser inaugurado em 2010)	Região Central	Década de 2010	Estado/Município

Organização: Lima (2009)

A origem dos moradores do Valéria Perillo evidencia a migração de pessoas da cidade em direção ao setor. De acordo com Araújo (2008), 54, 5% das pessoas assentadas no Valéria Perillo são provenientes de bairros de Senador Canedo. Outros 35,6% são oriundos de Goiânia, o que reforça as políticas públicas estaduais de assentamentos urbanos nas franjas da metrópole, não se esquecendo que num passado próximo esses 54,5% oriundos do próprio município foram migrantes goianienses. Vale ressaltar que, dentre os fatores influenciadores da migração para o Valéria Perillo, 7,5% dos entrevistados por Araújo (2008) já apontavam que a localização do bairro era privilegiada.

Segundo a pesquisa de Araújo (2008), mais de 70% das famílias residentes no Valéria Perillo recebiam salários de até 2 salários mínimos, o que

atesta o baixo rendimento econômico das famílias assentadas. Por outro lado, a realidade dos demais bairros não destoia muito dessa faixa salarial, o que significa dizer que há privilégios em receber e poder morar num bairro onde as ruas em curto espaço de tempo foram asfaltadas, a demanda de transporte coletivo foi ajustada, entre outros pontos importantes da infraestrutura (posto de saúde, escolas, creches). Embora o comércio seja pouco diversificado, dado o breve período de implantação do bairro, ele se mostra em estruturação por depender do baixo volume de capital investido, como já apontamos, das condições oferecidas para investidores entre outros aspectos.

Um grande problema dos assentamentos feitos pelo Estado é a pouca oferta de serviços nos arredores da metrópole, o que interfere diretamente nos deslocamentos cotidianos dos indivíduos. Segundo Araújo (2008), 52% dos chefes de famílias migram cotidianamente para a metrópole todas as manhãs para trabalharem. Isso demonstra a supremacia metropolitana no tocante a oferta de serviços, o que tem acarretado sérios custos sociais decorrentes do deslocamento diário, como apontou também Arrais (2006). Esses fenômenos levam a seguinte reflexão: o Estado enquanto ator produtor do espaço urbano concebe e consente em assentar especulativamente as massas urbanas nas franjas urbanas de Senador Canedo, porém, não planeja medidas de descentralização de ofertas e serviços que interfiram diretamente na reorganização do setor terciário, proporcionando assim melhores ajustes sociais.

A reportagem “*Senador Canedo: cidade rica, povo pobre*” reforçava o papel desempenhado pelo Conjunto Valéria Perillo na dinâmica metropolitana. A ligação funcional entre a malha urbana de Senador Canedo e Goiânia, marcada por especulação imobiliária, seguia uma regra vigente no Brasil conforme atesta a reportagem:

Em Senador Canedo, a ordenação de algumas regiões urbanas da cidade obedece a uma regra conhecida no Brasil: levantar moradia a esmo, sem respeitar distâncias, o meio ambiente e até leis de ocupação do solo. O município conta com 46 bairros, sendo que alguns deles parecem nem fazer parte da cidade. "Nossa casa está mais para Goiânia do que para Canedo", afirma o professor de culinária desempregado Geraldo de Aquino, 59 anos, morador do Bairro Valéria Perillo, bairro distante 10 km do centro da cidade, que ostenta o nome da ex-primeira-dama do Estado (DIÁRIO DA MANHÃ, 2007).

Em virtude desses argumentos levantados consideramos que, apesar do Conjunto Valéria Perillo manter ligação funcional com Goiânia, o conjunto apresenta, no contexto urbano, localização geográfica privilegiada face às demais regiões de Senador Canedo. Trata-se de um exemplo de bairro planejado pelo Estado para atender a demanda por moradia na metrópole que, em termos de paisagem urbana, apresenta índices mais positivos do que as casas autoconstruídas de toda a extensão urbana de Senador Canedo. Apresenta sinais de especulação imobiliária, mesmo havendo, no ato da doação, mecanismos legais que coibissem as trocas comerciais, conforme enunciou Araújo (2008).

Consideramos a ação hegemônica do grande capital na produção do espaço urbano orquestrada no município desde a década de 1960, quando criou o Conjunto Goiashortifrutigranjeira perpassando pelos conjuntos habitacionais da década de 1990 na Região Central e na Galvão (Conjunto Margarida Procópio) além de mostrar-se bastante atuante no município na presente década (ano de inauguração do Conjunto Habitacional Pedro Miranda).

Os conjuntos habitacionais foram responsáveis pela atração significativa de população oriunda de Goiânia durante as décadas de 1990 e 2000 para Senador Canedo. O crescimento da população urbana, verificado na tabela 06, e nas elevadas taxas de crescimento vegetativo, mostradas no capítulo 02, revelaram, sobretudo, que as tensões demográficas registradas nas regiões Central, Galvão e Oliveira, são influenciadas pela instalação dos conjuntos habitacionais nos municípios periféricos. Em geral, os conjuntos habitacionais tem o objetivo de assentar populações de baixa renda da metrópole utilizando terras onde o custo seja menor. Frequentemente esses conjuntos habitacionais se instalam nos municípios limítrofes à capital induzidos pelo valor da terra, o que favorece o espraiamento das cidades do entorno.

A ocorrência de condomínios fechados tem se mostrado bastante presente nos centros urbanos metropolitanos no Brasil nas últimas décadas. No caso de Senador Canedo, objetivando atender uma classe não tão rica quanto às dos grandes condomínios fechados de Goiânia, mas não tão pobres quanto a maioria dos habitantes de Senador Canedo, atores imobiliários implantaram um loteamento fechado aos moldes de um condomínio exclusivo. Este assunto será discutido no próximo item.

3.5 Jardim Veneza: condomínios exclusivos em Senador Canedo

É bastante comum na paisagem urbana das metrópoles brasileiras a presença do muro cercando loteamentos. Souza (2008) observou que os fatores que influenciaram esse fenômeno no Rio de Janeiro foram a criminalidade entre tantos outros problemas relacionados à segurança que colocam em cheque a vida familiar e cria os discursos da necessidade da existência desses muros. O que desperta a atenção no caso analisado por Souza (2008) é que os condomínios exclusivos indicam uma segmentação social do tecido sociopolítico (como ele nomeia o processo de segregação socioespacial), que acontece em uma grande cidade. Dito isto, surgem algumas indagações que, no caso de Senador Canedo, em muito se diferencia da cidade do Rio de Janeiro.

Quais são os motivos que levam a criação de um condomínio, ou loteamento fechado em Senador Canedo? Qual a finalidade dos muros de concreto para tal empreendimento? Eles protegem quem? Seria uma tentativa adiantada da classe média baixa, (tomando o caso do Rio de Janeiro como exemplo), em se adiantar a fim de evitar problemas com os vizinhos futuros? Por que lotear uma área descontínua à malha urbana de Senador Canedo?

O Jardim Veneza é um loteamento fechado criado pela lei 1.033/04 que surge no primeiro ano da primeira gestão de Vanderlan Vieira Cardoso. As terras de propriedade da família Rosa, grandes proprietários de terras urbanas na porção leste de Goiânia, estão localizadas sob a rede de alta tensão das Centrais Elétricas de Goiás (CELG). O loteamento pertence à Região da Vila Galvão, embora esse loteamento esteja deslocado há aproximadamente cinco quilômetros da própria região. Possui atualmente (2009) cerca de 20 casas tipo sobrado (a maioria delas em construção), com cerca de oito famílias morando. Não há nenhum tipo de construção conhecida popularmente como barracões, o que denota o grau econômico de ocupação dos atores que o compõem. Além disso, todas as plantas baixas das construções devem ser aprovadas por engenheiros com vistas a inibir a construção desse tipo de moradia e que, segundo o corretor imobiliário que trabalha no local, serve para garantir o padrão de ocupação do setor e a valorização imobiliária.

Os contratos de compra dos imóveis, vendidos pela Administradora R.J.A Imóveis, constavam lotes avaliados em 30.044,52 (Trinta mil e quarenta e quatro reais e cinquenta e dois centavos). Esse valor poderia ser pago em até 99 (noventa e nove) vezes. Analisando a planta de valores venais de 2008 do setor, o valor venal médio dos lotes com áreas de 360 m² sairia em torno de 6.667 reais (seis mil seiscentos e sessenta e sete reais) valor que não corresponde com os preços praticados nas vendas dos lotes. Atualmente, segundo um vendedor no local, os lotes estão avaliados em torno de 45 mil reais, a depender da localização. Isso aponta, de um lado, para a ineficiência das políticas públicas de arrecadação do município e de outro para a ação dos atores imobiliários atuando em Senador Canedo. Em outro loteamento aberto, distante 4 km do Jardim Veneza, os preços praticados em contrato estavam em torno de 23.984 reais, cerca de 25% mais barato dos que os preços praticados nesse loteamento.

A cláusula 17^a do contrato de compra e venda dos imóveis do Jardim Veneza é bastante importante para entendermos o padrão residencial fixado. A partir desse critério, a paisagem urbana do setor registrou a diferenciação socioeconômica dos atores assim determinada:

O COMPRADOR tem conhecimento de que para iniciar a construção sobre o lote ora adquirido, deverá ter a aprovação em primeiro lugar do engenheiro que representa o empreendimento e em seguida junto aos órgãos competentes, recolhendo as taxas cobradas e com o acompanhamento do profissional credenciado, sob pena de ter sua construção embargada pelos poderes públicos, não podendo no futuro responsabilizar ou exigir qualquer indenização do vendedor ou seu representante, por desconhecimento da lei. Parágrafo único do artigo 34 da Lei 6.766/79.

PARÁGRAFO PRIMEIRO: O COMPRADOR tem conhecimento de que não será permitido construções em que o projeto não atingir 80,00 m² de área útil [...]

PARÁGRAFO SEGUNDO: O COMPRADOR não se opõe a nenhuma das cláusulas e se compromete só iniciar as obras após aprovação do engenheiro que representa o empreendimento e junto aos órgãos competentes.

[...]

PARÁGRAFO QUARTO: O lote acima adquirido será exclusivamente para uso Residencial, ficando estritamente proibido qualquer construção para fins comerciais. (CONTRATO PARTICULAR DE COMPROMISSO DE COMPRA E VENDA, 2006, p. 05, negrito no original).

Quatro considerações são visíveis no exposto acima e possuem um peso significativo no processo de adensamento urbano do setor. O primeiro está diretamente relacionado ao financiamento do imóvel. Em uma cidade como Senador

Canedo, onde facilmente se compraria um lote com quase vinte e cinco por cento abaixo do valor, e cuja localização no quesito amenidades seria bem mais facilitada, as classes que optariam por esse tipo de lote não seria as de baixo poder aquisitivo, caso da maioria da população canedense. Além disso, o financiamento do lote torna, em tese, uma despesa a mais no orçamento familiar, o que compromete o baixo nível de urbanização, fato que pode ser percebido dado o baixo ritmo de construções.

Em segundo, o custo dos serviços com projetos arquitetônicos é outro ônus que funciona como mecanismo segregador de classes. É inevitável que as famílias de baixo poder aquisitivo, como por exemplo aqueles que receberam doações de casas como o Valéria Perillo e o Morada do Morro e que ainda não conseguiram nem sequer ampliar as suas casas, jamais poderiam arcar com as despesas desses projetos, mas que também são necessitadas de maior conforto e “segurança”.

A área construída estipulada pelo contrato é o terceiro ponto que nos faz pensar sobre as condições socioeconômicas desse loteamento. O que não é difícil de visualizar em Senador Canedo, os barracões, às vezes de 01 (um) cômodo, construídos pelo sistema de autoconstrução, como estudou Paixão (2001) no processo de urbanização do Jardim Canedo I, e que atualmente se estende ao Jardim Canedo II e III e demais bairros, seriam facilmente, por um mecanismo legal, evitado dentro do loteamento

Em decorrência do baixo índice de vendas dos lotes as empresas responsáveis pela revenda têm investido em propaganda. Diversos *outdoors* foram afixados em Goiânia, principalmente na saída da GO 403 com o objetivo de divulgar o empreendimento. Além disso, propagandas relacionadas à implantação de um *shopping center* nas imediações do loteamento é outra maneira utilizada pelo atores imobiliários para disseminar a ideia do loteamento fechado (ver fotos 28 e 29). No entanto, na área mencionada, pelo que tudo indica, não pode ser construído equipamentos de grande porte, pois trata-se de uma rede de alta tensão da Central Elétrica de Goiás.



Foto 28 – Fachada principal da entrada do Loteamento Jardim Veneza.

Fonte: Encarte Publicitário e Lima (2009).



Foto 29 – *Outdoor* divulgando 'futuro' shopping center em frente ao Jardim Veneza, 2009.

A última questão desse loteamento é o uso restrito à moradia. A localização isolada do bairro é um fator que interfere na funcionalidade do loteamento já que, caso os usuários queiram fazer as suas compras, deverão se deslocar até o centro de Senador Canedo ou a Goiânia. Isto faz com que a maioria dos moradores desse loteamento seja no mínimo detentora de automóvel, o que não é tão comum em Senador Canedo. Por outro lado, o que se verifica é o baixo desempenho das vendas desses lotes na região. Além disso, a taxa de condomínio, associada com o alto valor dos lotes (chegando à 55 mil reais, segundo um corretor de vendas do local) dificultam a produção urbana desse bairro.

As amenidades urbanas da capital do tipo *shopping center* e o centro de Goiânia são frequentemente utilizadas enquanto dispositivo de *marketing* por parte dos atores imobiliários que atuam em Senador Canedo. Além disso, os empreendedores já inseriram no discurso de venda a questão do acesso que, segundo eles, favoreceria uma maior valorização imobiliária. Sobre isso Sánchez (2001) enuncia que a forte veiculação da *city-marketing* decorre da exploração por parte dos empreendedores imobiliários ávidos em vender, à classe média, espaços urbanos onde a ideia do usufruto pleno possa ser possível. Assim, os espaços da cidade tornam-se produto da modernização – e implicitamente sugere a existência de uma vida de classe média para todos os habitantes. Segundo Sánchez (2001, p.13):

De fato, estudos acerca do uso social dos espaços exclusivos [...] mostram uma forte afluência das camadas médias e uma composição social bastante seletiva nos mesmos, particularmente nos novos espaços culturais.

Freqüentemente, as formas de uso desses espaços podem ser lidas enquanto sínteses do novo padrão de vida coletiva veiculada pelo *city marketing*. Respondem a valores culturais fortemente associados ao estilo de vida das camadas médias. A capacidade de “capturar” esse setor da sociedade reside na evidente adequação entre os significados dos novos espaços e o conjunto de representações dos cidadãos – seus consumidores.

Diante desses argumentos, observamos que há uma forte atuação dos empreendedores imobiliários associados com a classe média baixa em produzir espaços exclusivos além dos limites da capital e numa região onde há um mercado de lotes saturados. Decorrente disso, o parcelamento do solo urbano tem se mostrado um mercado bastante favorável a esses atores urbanos, ainda que no curto espaço de tempo os rendimentos esperados não foram tão imediatos.

A seguir, analisaremos a atuação dos atores imobiliários e das organizações civis atuando em outra região da cidade, que criam espaços exclusivos e destinados a um público diferenciado. Agindo assim estimulam o processo de espraiamento da cidade, interferindo nos processos de conurbação entre Senador Canedo, Goiânia e Aparecida de Goiânia, demonstrando que o que prevalece na produção urbana é o interesse capitalista desses atores.

3.6 A Região do Morumbi e a produção urbana na metrópole

No princípio, o subúrbio era expressão de um novo modo de vida, menos custoso, menos arregimentado, menos estéril, menos formalizado, em todos os aspectos, do que os centros urbanos onde só se pensava em produção: [...]. Pela própria natureza do retiro, o subúrbio poderia ser identificado através de numerosas características sociais correlatas. [...] constituía uma comunidade segregada, apartada da cidade não só pelo espaço, mas estratificação de classes – uma espécie de gueto verde dedicado à elite.

A Cidade na História, Lewis Mumford (1991, p. 533)

A forma como Mumford (1991) inicia a narrativa sobre a configuração histórica dos subúrbios atesta nitidamente o interesse dos atores sociais abastados na origem desse tipo de comportamento socioespacial. Ainda que o autor conclua posteriormente que esse tipo de configuração urbana acarretou sérios problemas de deslocamento nas grandes cidades e que, portanto, tornavam-se inviável a sua execução, os processos socioespaciais das cidades brasileiras atuais evidenciam a continuidade do processo.

A Região do Morumbi em Senador Canedo revela a frequência desse comportamento urbano na metrópole. A compreensão do fenômeno socioespacial dessa região demanda a correlação constante entre o nível local e metropolitano já que os atores urbanos envolvidos no processo mantêm ligação funcional direta com Goiânia. A solução escapista, como diria Souza (2008), das elites urbanas em buscar os condomínios exclusivos, não se restringe aos tais, mas também se estende aos setores de chácaras nos arrabaldes da metrópole. Os altos custos com manutenção condominial, além de outros fatores, indicam que os subúrbios de chácaras são ainda uma boa opção a determinados indivíduos.

A expansão do setor de chácaras em Senador Canedo nas duas últimas décadas tem se mostrado um componente importante da dinâmica socioespacial na metrópole. Essa porção de área urbana está dividida em quinze setores constituídos de chácaras em que as médias dos terrenos variam entre 360 e 8000 m². O padrão de ocupação dessas chácaras se mostra bastante heterogêneo em virtude do tempo dos loteamentos, do perfil socioeconômico dos proprietários e também da localização dos estabelecimentos.

Embora nesse item nos detemos à análise da Região do Morumbi, outros setores de chácaras também se inserem em nossa narrativa já que apresentam semelhança do ponto de vista dos atores sociais envolvidos. Nas três regiões (Central, Oliveira e Galvão) existem também setores de chácaras. No Caso do Oliveira e Galvão, essas chácaras encontram-se mais valorizadas em virtude de suas localizações. Além disso, elas constituem também um elemento que interferiu no processo de conurbação entre a região do Oliveiras e Goiânia, conforme apontamos no capítulo 02.

A configuração da Região do Morumbi é um processo mais recente. Nela há desde loteamentos fechados como é o caso do próprio Morumbi, de pouco ou nenhum adensamento, como também propriedades com alto nível de edificação.⁵² Em uma observação de imagens de satélite do Google Earth datadas todas de 2009, detectamos que há uma proporção de quase 1 piscina por propriedade no Condomínio Alta Vista, no Condomínio Alto da Boa Vista e nas adjacências, onde identificamos mais de 150 piscinas (conforme foto 30) e mais de 20 campos de futebol gramado. Isso indica o nível socioeconômico dos atores que compõem esse

⁵² Em visita de campo realizada pelo autor em 2009 ao Residencial Morumbi havia apenas a edificação (ainda em curso) de uma residência no condomínio.

setor. Além disso, conforme se nota no quadro 15, a média de área construída constitui-se num elemento diferencial de uso do solo na região. Por esses indicadores, notamos que há diferentes usos, desde residências fixas ou como casas de campo. Além disso, o número de campos de futebol e quadras esportivas além da área coberta demonstra que esses atores são de fato diferenciados socioeconomicamente no contexto da cidade.



Foto 30: Setores de chácaras com piscinas em Senador Canedo – 2009. Cada ponto vermelho na foto representa uma piscina.
Fonte: Google Earth (2009)

A área média mencionada no quadro 15 a seguir não corresponde com o tamanho das propriedades. A prefeitura usou o tamanho de lotes urbanos para estipular o preço dos valores venais a serem aplicados aos condomínios de chácaras com áreas superiores incluídas na área de expansão urbana da cidade, mas que na realidade possuem áreas muito superiores a essa média.

O processo de expansão urbana da porção sudeste da RMG, em linhas gerais, se expressa espacialmente por enclaves sociais, organizados mais ou menos por ordem decrescente economicamente. O condomínio Alphaville (em Goiânia) detém as áreas mais valorizadas e casas com o maior nível de sofisticação. Depois do Alphaville o Portal do Sol, um pouco mais afastado do centro de Goiânia, absorveu uma parcela com um poder econômico um pouco menor. Ainda assim, a área mostra-se com um alto nível de sofisticação.

No caso dos condomínios de chácaras da Região do Morumbi, há outro perfil de ocupação. É diferente em termos de tamanho das propriedades e do nível de sofisticação e com custo-benefício das propriedades abaixo dos registrados nos outros dois condomínios. Sendo assim, os atores urbanos que ocupam essa área da cidade se distinguem em termos econômicos tanto das classes abastadas da capital, quanto das classes populares de Senador Canedo.

Quadro 15 - Planta de Valores Venais de Senador Canedo em 2008			
Setor	Valor por m² em reais		Área média
	2006	2008	
Vale das Brisas	1,12	1,70	5.000
Retiro do Pescador	1,17	1,80	4.000
Parque Residencial Morumbi	2,64	3,52	420
Aurora da Mansões	4,41	5,88	360*
Solar das Auroras	5,58	5,88	360*
Mansões Boa Sorte	7,34	5,88	360*
Sítios Rec. Ass. Cabos e Soldados	1,76	2,35	4.500
Chácaras Retiro	0,73	0,97	12.000

Fonte: Leis nº. 1.307/07; 1.119/05.

Organização: Lima (2009). * A área média desses setores apesar de ter tamanhos de lotes urbanos são chácaras com áreas superiores.

Um belo exemplo do diferencial qualitativo entre os atores sociais produtores dessa região e os das demais regiões, sobretudo os de origem popular, é que há estipulado em cada condomínio de chácaras uma área mínima a ser construída. No caso do Condomínio Alta Vista, o valor das chácaras no último semestre de 2009 estava em torno de cento e vinte e cinco mil reais com uma área mínima a ser construída de 150 m² e taxas de condomínios de mais de duzentos reais por mês.

Além dos condomínios destinados a esses atores (Condomínio Alto da Boa Vista, Alta Vista) há o complexo Aurora (composto pelos sítios Solar das Auroras, Mansões Auroras e Aurora das Mansões – ver fotos 31, 32) que são constituídos por chácaras com baixo nível de sofisticação das casas se comparado aos condomínios Alta Vista e Alto da Boa Vista (foto, 33, 34). Todavia, se levarmos

em conta o custo do terreno na região, como nos informou um morador (em torno de 120 mil reais uma área de três mil metros com uma casa popular) notamos certa afinidade entre o nível econômico do atores envolvidos na produção urbana da região.



Foto 31 – Aspecto físico de uma casa no Solar das Auroras, 2009.



Foto 32 – Aspecto físico de uma residência no Aurora das Mansões, 2009.



Foto 33 – Aspecto físico de uma residência no Condomínio Alta Vista, 2009.
Fonte: Lima (2009)



Foto 34 – Aspecto físico de uma residência no Condomínio Alto da Boa Vista, 2009.

Após a Região do Morumbi, o município de Bela Vista de Goiás, com o Sítio de Lazer Vale das Palmeiras, oferece chácaras com custo-benefício e tamanho inferiores aos registrados em Senador Canedo, segundo nos afirmou os corretores imobiliários do Condomínio Vila Verde e Condomínio Alto da Boa Vista.

Portanto, apesar da Região do Morumbi se diferenciar das demais regiões de Senador Canedo, sabemos que os atores que se associam na produção região são distintos economicamente das classes populares que produzem a Região do Oliveiras e Galvão, porém guardam também entre si suas diferenças econômicas.

Outro fator que intervém na valorização dos loteamentos de chácaras é a questão do acesso. Em entrevista com corretores imobiliários dos condomínios Alto

da Boa Vista e Villa Verde ambos indicavam a construção do anel viário metropolitano como vantagem no acesso e na valorização das propriedades. Acesso, nesse sentido, também indica apropriação diferenciada entre os atores urbanos. O gueto verde mencionado por Mumford (1991) sinaliza em Senador Canedo a apropriação diferenciada dos atores abastados economicamente no contexto da metrópole e de Senador Canedo frente a uma massa pauperizada ocupando as demais regiões da cidade.

As chácaras da Estância Vargem Bonita e Condomínio Alto da Boa Vista, constituída de condomínios de chácaras e sítios de recreio, possuem outra dinâmica no contexto intraurbano de Senador Canedo. Essa porção da cidade atende atores sociais distintos da maioria da população canedense. Refugiados nos subúrbios de chácaras, com valores agregados bem superiores aos lotes populares da cidade, esses atores fizeram dessa porção da cidade um lugar de moradia, alternativa ao “caos urbano” da metrópole. Existe pouca integração com a Região Central já que o seu principal acesso é a GO 020 que liga-se funcionalmente (em termos de oferta e serviços) direto com Goiânia. Não existe nenhuma linha de transporte coletivo urbano que se origine no Terminal Osvaldo Agostinho em Senador Canedo destinada a essa região. O acesso via transporte coletivo é feito apenas pela linha 582 que liga Bela Vista de Goiás ao terminal da Praça da Bíblia em Goiânia. Além disso, por se tratar de áreas de sítios de maior custo econômico, que conseqüentemente são destinadas às pessoas com níveis de renda maiores, o principal acesso é feito mediante automóveis particulares. É, sem dúvida, a região que acolhe a população de maior renda da cidade, juntamente com o Condomínio Jardim Veneza.

No processo de periurbanização intenso, que abordou Amorim Filho (2005), cobrindo essa vasta zona geográfica de Senador Canedo (a Região do Morumbi), observamos uma ampliação, intensificação e especialização de atividades urbanas a partir de clubes campestres, casas de campo, hotéis-fazenda e condomínios fechados se multiplicando ao longo das vias de circulação da região, conforme se observa na figura a seguir. Enquanto isso recua, em termos espaciais, as atividades rurais que, por outro lado, se intensificam e modernizam ocupando, cada vez mais, menos espaços na metrópole.

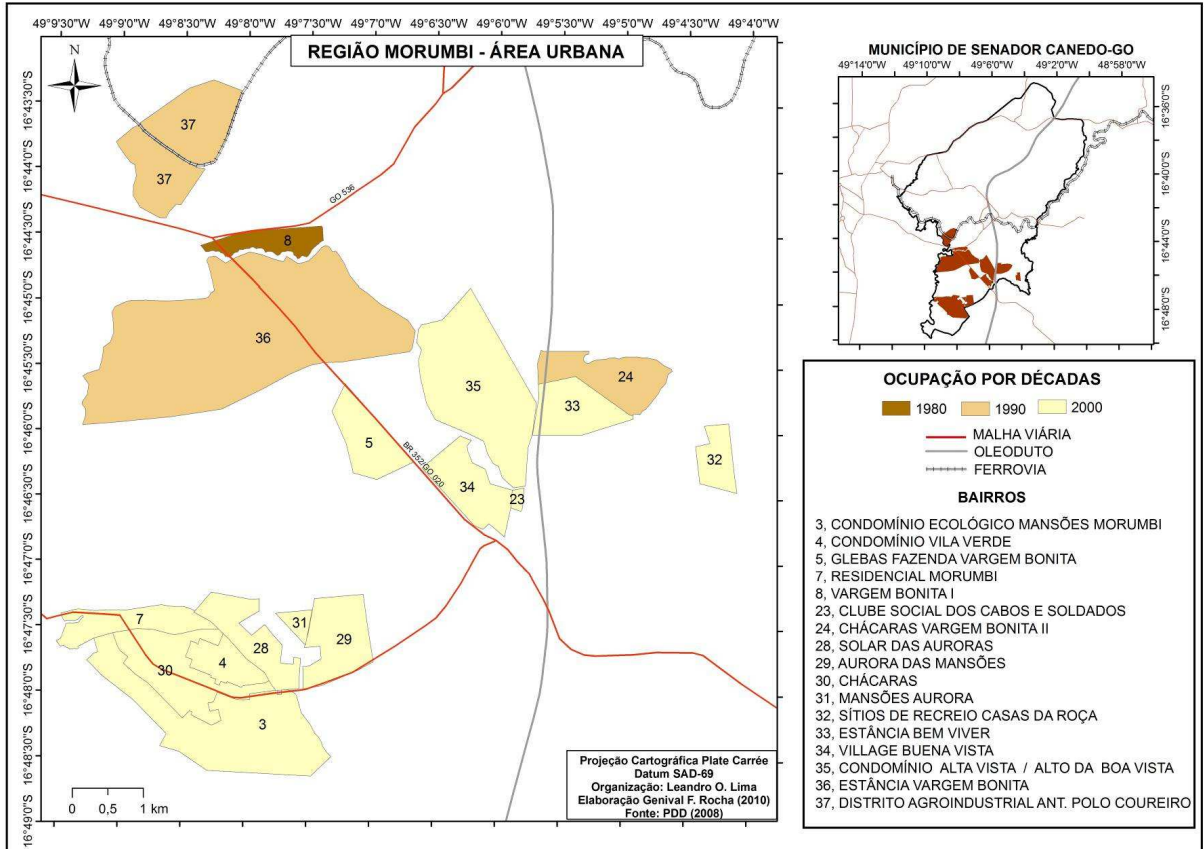


Figura 09

Considerações Finais

A cidade, embora “esvaziada” do seu sentido de uso, como identificamos no primeiro capítulo, permanece em constante produção. A produção do espaço urbano é frequentemente marcado pelo uso especulativo do solo urbano e a determinação do seu valor vem da luta social e dos diversos tipos de capital investidos no espaço conforme já salientava Santos (1994).

O processo de metropolização vivido no Brasil deixou suas marcas também nas duas RMs de Goiás. Os estudos da Região Metropolitana de Goiânia permitiram verificar a forte relação funcional de Senador Canedo com a capital. Além disso, soma-se a esse processo o momento político de municipalização em Goiás. Assim, ao mesmo tempo em que o poder público estadual “resolvia” o problema habitacional na capital, transferia politicamente para as franjas da metrópole os problemas comuns aos assentamentos com pouca infraestrutura.

Por essa razão, pelo menos duas das quatro regiões administrativas de Senador Canedo (Vila Galvão e Jardim das Oliveiras) são, por um processo histórico, influenciadas diretamente pela segregação socioespacial de Goiânia. Esse fato ordenou a estruturação intraurbana da região leste de Goiânia e implicou na estruturação oeste de Senador Canedo nas duas regiões de conurbação. Por isso, a compreensão de Senador Canedo não se restringiu a essa cidade, mas também se estendeu à Goiânia. Decorrente dessa realidade, o desafio da gestão metropolitana compartilhada, como apontou Gouvêa (2005), torna-se cada vez mais complexo, exigindo dos atores urbanos uma melhor avaliação em termos de processos socioespaciais e aqui se insere a nossa contribuição geográfica.

Além disso, observamos ao longo da trajetória socioespacial de Senador Canedo um aumento da demanda por terras urbanas, diretamente relacionada ao intenso processo migratório das três últimas décadas. O “jogo” político- imobiliário tenta ganhar “tempo e espaço” junto aos mecanismos de contenção do uso do solo em Goiânia, expandindo os seus negócios imobiliários nos municípios do entorno. Esses atores atuam mais facilmente – em decorrência da menor resistência político- imobiliária – loteando, especulando e ao mesmo tempo, induzindo as conurbações. Um exemplo dessa prática imobiliária no leste goianiense foi a expansão urbana de setores recentes, como é o caso do Jardim Abaporu, Tupinambá dos Reis, Setor São Leopoldo, Setor Maria Helena, criados e rapidamente urbanizados em

decorrência da posição privilegiada por infraestrutura, instalada pelo governo para atender a região de conurbação Goiânia-Oliveira.

O poder público de Senador Canedo deixou clara a sua ação política afeita aos interesses dos atores abastados da capital ao incentivar a migração das matrizes industriais. Isso evidencia, por outro lado, o poder político e econômico exercido pelas cidades limítrofes à capital, levando-nos a crer que a rede urbana não exerce apenas relações de subordinação como querem os “precursores das cidades-dormitório”, mas também de complementaridade. Especialmente sabemos que Senador Canedo age no metropolitano e estadual como uma cidade polarizadora no tocante aos serviços de abastecimento de combustíveis ao passo que está polarizada no tocante à centralidade de Goiânia.

O governo de Goiás, financiando os conjuntos habitacionais populares, contribui induzindo a migração intrametropolitana para os recém criados conjuntos. Assim, as organizações sociais, principalmente a Fegip, demonstraram o quão foi importante a sua participação no processo de produção do espaço urbano canedense. Na verdade, conforme nos aponta os dados, a maior parte dos migrantes procura as franjas urbanas da metrópole como local de residência – fato explicado pelo custo-médio da terra urbana relativamente menor nos municípios vizinhos, caracterizando a fronteira de conurbação como o espaço privilegiado e de pressão demográfica.

Tendo em vista todos esses processos e a função dos atores no espaço urbano de Senador Canedo, o modelo socioespacial de Amorim Filho (2005) que utilizamos auxiliou-nos no entendimento das funções de cada região da cidade no contexto metropolitano e intraurbano. A função residencial, evidenciada pelos trabalhos de Araújo (2008) e Visconde (2002; 2007), e a industrial aqui demonstrada atestam que a cidade exerce sua parcela de influência política na metrópole. A política municipal de incentivos fiscais adotada pelos gestores públicos deixa evidente que embora Goiânia ainda se afirme enquanto espaço imanente de poder, Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Trindade e Goianira contribuem como zona residencial e de indústria suburbana. As centralidades que se desenvolvem nos eixos viários mostram-se como componente de intervenção das periferias na dinâmica da capital. Por outro lado, o caráter histórico dos eixos viários foi importantíssimo no espraiamento do tecido urbano nas quatro regiões de Senador Canedo.

A conurbação da Região Oliveiras e Galvão foi um processo forçado pelo Estado entre Goiânia e Senador Canedo, em decorrência do crescimento populacional acelerado na metrópole. Nesse sentido, as duas zonas atuam como coadjuvantes na dinâmica goianiense e pouca relação funcional mantêm com a Região Central canedense.

Na Região Central de Senador Canedo estão localizadas as instituições de controle municipal, os principais eixos comerciais que são organizados pelos eixos viários. É a região que possui maior expansão urbana que, por sinal, concentra os principais atores produtores do espaço urbano canedense.

O aspecto formal e visível do espaço urbano grafado nos mapas indicam os “vazios especulativos dos atores urbanos canedenses. Esse processo foi financiado pela ação programada dos governos estadual e municipal no sentido de atender às reivindicações dos movimentos populares em prol da moradia para a população de baixa renda, intensificados nas décadas de 1970 e 1980.

Todas as quatro regiões analisadas em nossa pesquisa são, de algum modo, ligadas funcionalmente à capital. Todavia, pela perspectiva intraurbana, verificamos que os atores que produzem as regiões, do ponto de vista econômico e social, são distintos. Há regiões de assentamentos populares e também de atores urbanos abastados produzindo no espaço urbano, notadamente nas regiões dos sítios de recreios e chácaras. Associado a isso, o poder público municipal tem investido em obras de infraestrutura como a criação de parques, praças criativas, recapeamento e reordenamento do trânsito, tornando o embelezamento urbano o mote político do discurso do *city marketing*.

Percebemos que mesmo após os trabalhos desenvolvidos pela CMTC em toda a RMG, o principal problema que marca o ambiente metropolitano é a questão do deslocamento. A luta pelo controle do tempo de deslocamento ainda domina as demais lutas pelo espaço. Não apenas do ponto de vista de seus equipamentos, mas também do ponto de vista de suas localizações. Na disputa pelo controle dos tempos de deslocamento, os atores dominantes lançaram mão de várias estratégias, o que estimulou nossas discussões sobre Senador Canedo. Para alguns os espaços da cidade se efetivam enquanto valor de uso, para outros o valor de troca do espaço produzido assume a dianteira na produção urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. A.. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação – contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. In: CARLOS, A. F. A. (Org.). *Os Caminhos da Reflexão sobre Cidade Urbano*. São Paulo: Edusp, 1994, p. 199-322.

ALVES, A. P. S. et al. *A História do Espaço Agrário de Senador Canedo como Município Goiano*. Paper. UFG: Goiânia, 1996.

AMARAL, E. F. L. *Mobilidade Sócio-Espacial na Região Metropolitana de Goiânia: o caso de Senador Canedo 2000*. 45 f. Projeto de Pesquisa. Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Goiás, 2000.

AMORIM FILHO, O. B.; FILHO, N. S. *A Morfologia das Cidades Médias*. Goiânia: Vieira, 2005.

ANJOS, A. F. *Dinâmica intraurbana e espaço metropolitano: um estudo sobre o município de Goianira-Go*. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Ciências Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2002.

ARAÚJO, M. J. R. *A produção de um novo lugar na região metropolitana de Goiânia: o Conjunto Habitacional Valéria Perillo em Senador Canedo, GO*. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2008.

ARRAIS, T. A. *Goiânia: os discursos no urbano e as imagens da cidade*. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 1999. (Dissertação de Mestrado em Geografia).

_____. *Geografia contemporânea de Goiás*. Goiânia: Vieira, 2004.

_____. *Acionando territórios: breves reflexões sobre a mobilidade na região metropolitana de Goiânia*; 2006. Disponível em: <<http://www.observatoriogeogoiias.com.br/>>. Acesso em: 10 out. 2007.

_____. A cidade e a região/a cidade-região: reconhecer processos, construir políticas. In: *Cadernos Metrópole*. São Paulo: EDUC, 2008, nº. 20, p. 81-92.

AZEVEDO, S. & GUIA, V. R. M. Reforma do Estado e Federalismo: os desafios da governança metropolitana. In: RIBEIRO, L. C. Q. (org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan, FASE, 2000. p. 525-551.

BARBOSA, A S. NETO, A. T., GOMES, H. *Geografia: Goiás-Tocantins*. Goiânia: EdUFG, 2004.

BORGES, B. G. *O Despertar dos Dormentes*. Dissertação - Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1982.

BERNARDES, G. D. Considerações sobre o plano de Goiânia. In: SILVA, L. S. D. (Org.). *Relações Cidade-Campo: fronteiras*. Goiânia: UFG, 2000, p. 155-180.

CARLOS, A. F. A. *O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

CARTA DAS CIDADES EDUCADORAS. Proposta Definitiva, Novembro, 2004. Disp.<<http://www2.cmevora.pt/aec/Downloads/Cartadascidadeseducadoras.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2008.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CAVALCANTI, L. de S. Uma geografia da cidade: elementos da produção do espaço urbano. In: _____. (Org.). *Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia*. Goiânia: Alternativa, 2001.

_____. Cidade e vida urbana: a dinâmica do/no espaço intra-urbano e a formação para a participação em sua gestão. In: CAVALCANTI, L. S.; PAULA, F. M. A. (Orgs.). *A cidade e seus lugares*. Goiânia: Vieira, 2007, p. 10-28.

_____. Lugares Periféricos da Cidade, Vida Cotidiana e o Ensino de Geografia. In: _____. *Geografia Escolar e a Cidade: ensaios sobre o ensino de Geografia para a vida urbana cotidiana*. São Paulo: Papirus, 2008.

CHAVEIRO, E. F. *Goiânia, uma metrópole em travessia*. 2001. 321 f; Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

CLARK, D. *Introdução à Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

_____. O espaço urbano. In: _____. *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand, 2001.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPÓSITO, M. E. B. (org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo, Expressão Popular, 2007. p. 23-34

CORRÊA, E. A. L. *Descentralização e formação de novas centralidades em Goiânia: o caso do Setor Jardim Goiás*. 2006. 92. f. Monografia – Unidade Universitária de Ciências Econômicas e Humanas, Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2006.

COSTA, F. A. G. *Informações Socioeconômicas Municipais de Senador Canedo*. Goiânia: SEBRAE/GO, 1997.

DAMIANI, A. L. A crise da cidade: os termos da urbanização. In: CARLOS, A.F.A; DAMIANI, A. L.; SEABRA, O. C. L.(Orgs.). *O espaço no fim do século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999, p. 118-131.

DAVIS, M. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

DEUS, J. B. *O Sudoeste Goiano e a desconcentração industrial*. Brasília: Ministério da Integração Nacional: UFG, 2003.

ESTEVAM, L. *O Tempo da Transformação: Estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás, Goiânia*, Ed. UCG, 2004).

FREITAG, B. *Teorias da cidade*. Campinas, São Paulo: Papyrus, 2006.

FREITAS, C. A. L. L. Estruturação Urbana em Goiânia e Movimentos Sociais: a realidade construída no Vale dos Sonhos. In: CAVALCANTI, L. S.; PAULA, F. M. A. (Orgs.). *A cidade e seus lugares*. Goiânia: Vieira, 2007, p. 140-159.

FRUGOLI JR, H.; PINTAUDI, S. *Shopping Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: Ed. Unesp, 1992.

GARDET, J. B. *Mutirão: utopia e necessidade*. São Paulo: DBA, 1990.

GARNIER, J.B. *Geografia Urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

GEORGE, P. *Geografia dos Estados Unidos*. Campinas, SP: Papyrus, 1990.

GÓMEZ-GRANELL, C; VILA. I. (Coord.). *La ciudad como proyecto educativo*. Barcelona, Madrid: Ed. Octaedro, 2001. p. 11-52.

GOMES, R. R. Goiânia Desigual e Segregadora. In: CAVALCANTI, L. S.; PAULA, F. M. A. (Orgs.). *A cidade e seus lugares*. Goiânia: Vieira, 2007, p. 29-52.

GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993.

GOUVÊA, R. G. *A Questão Metropolitana no Brasil*. Rio de Janeiro, FGV, 2005.

GRIBAUDI, M. Escala, pertinência, configuração. In: REVEL, J. (Org.). *Jogo de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. Fund. Getúlio Vargas, 1998, p. 121-150.

HARVEY, D. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Hucitec, 1973.

_____. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

KOWARICK, L. *A Espoliação Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, H. *Espacio y Política: El Derecho a La Ciudad*, II. Barcelona: Ediciones Península, 1976.

_____. *O Direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.

_____. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2002. p. 15-32.

LIMA, O. L. *Reestruturação intra-urbana em Senador Canedo: a implantação do shopping Senador Center e os impactos socioespaciais ocorridos na Av. Dom Emanuel*. 2007. 122. f. Monografia – Unidade Universitária de Ciências Econômicas e Humanas, Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2007.

LOJKINE, J. *Estado Capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAIA, C. S. *Segregação Residencial Urbana* (análise teórica e síntese comparativa entre as perspectivas positivista e marxista). Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG, 1994.

MARINHO, C. A Reprodução de Lugares na Região Sul de Goiânia. In: CAVALCANTI, L. S.; PAULA, F. M. A. (Orgs.). *A cidade e seus lugares*. Goiânia: Vieira, 2007, p. 99-115.

MONTESSORO, C. C. L. Presidente Prudente: a instalação dos shopping centers e a (re) estruturação da cidade. In: BELTRÃO SPÓSITO, M. E. (Org.). *Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente: [s.n]. 2001

MORAES, L. M. *A Institucionalização da Segregação Urbana na Cidade de Goiânia: 1933 a 2000*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, USP, Brasil, 2003. Disponível em: < <http://www2.ucg.br/arq2/tesesDisert/luciamoraes.PDF>>. Acesso em: 06 out. 2009.

MORAES, L. R. *Retrospectiva Histórica de Senador Canedo: das origens à emancipação política*. Senador Canedo: 2000. Mimeografado.

MOYSES, A. *Goiânia: metrópole não planejada*. Goiânia: Ed. UCG, 2004.

MUMFORD, L. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NOGUEIRA, V. M. R. *Estado de Bem-Estar Social: origens e desenvolvimento*. *Katályses*, nº 5, jul./dez. 2001.

PADILHA, V. *Shopping Center: a catedral das mercadorias*. Rio de Janeiro: Boitempo, 2006.

PAIXÃO, G. L. R. *A expansão urbana de Senador Canedo*. Monografia (Licenciatura em Geografia). – Unidade Universitária de Ciência Sócio Econômicas e Humanas, Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2001.

PAULA, F. M. de A. *Descentralização e segregação sócio-espacial em Goiânia: uma análise das centralidades dos setores Bueno, Oeste e Marista*. 2003. Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Ciências Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2003.

PINTAUDI, M. S. A cidade e a crise. In: CARLOS, A.F.A; DAMIANI, A.L.; SEABRA, O. C. L.(Orgs.). *O espaço no fim do século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999, p. 132-136.

PINTO, J. V. C. *O espaço intraurbano de Aparecida de Goiânia: centralidades na metrópole Goiana*. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Ciências Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

PLANO de Desenvolvimento Integrado de Goiânia. Goiânia: Prefeitura Municipal de Goiânia/Serete S/A. Engenharia/Jorge Wilhelm – Arquitetos Associados, 1971.

POLÍTICA Nacional de Desenvolvimento Urbano, Ministério das Cidades, Brasil, 2004.

REVEL, J. (Org.). *Jogo de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Ed. Fund. Getúlio Vargas, 1998.

RODRIGUES, A. M. *Moradia nas cidades brasileiras*. São Paulo: Contexto, 1994.

ROLNIK, R. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

SACHS, C. *São Paulo: políticas públicas e habitação popular*. São Paulo: Edusp, 1999.

SÁNCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escala de ação política. *Revista de Sociologia Política*, Curitiba, Jun/2001. p. 31-49.

SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo: Hucitec, 1986.

_____. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. *A Natureza do Espaço*. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008.

SCHMIDT, B.; FARRET, R. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1986.

SENADOR CANEDO, Em Estudo. Prefeitura Municipal de Senador Canedo: Encontro Pedagógico de Educadores, Merendeiras e Pessoal Administrativo. Senador Canedo: Mimeografado, 1997.

SOUZA, A. M. *Deus e o Diabo na Terra do Sol: leitura política de um capitalismo tardio*. 2003. 193 f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

SOUZA, M. L. de. *O Desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

_____. *Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008, p. 51-91.

SPÓSITO, M. E. B. A Gestão do Território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In: Revista TERRITÓRIO, ano III, nº. 4, 27-53 jan./jun. 1998.

_____. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: _____ (Org). *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. São Paulo: EdUNESP, 2001.

_____. (Org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

VAZ, M. D. A. C. *Transformação do centro de Goiânia: renovação ou reestruturação?* 2002. 269 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2003.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

VISCONDE, M. S. X. *Um lugar na metrópole: o bairro Jardim das Oliveiras no município de Senador Canedo (GO)*. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2002.

_____. Jardim das Oliveiras: um espaço segregado da metrópole. In: CAVALCANTI, L. S.; PAULA, F. M. A. (Orgs.). *A cidade e seus lugares*. Goiânia. Vieira, 2007, p. 160-174.

WHITACKER, A. M. Uma discussão sobre a morfologia urbana e a articulação de níveis diferentes de urbanização. In: SPÓSITO, M. E. B. (Org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 139-156.

Outras fontes:

COMPANHIA Metropolitana de Transportes Coletivos, Planilhas de Horários, 2009.

GOIÁS. *Relatório Mutirão da Moradia do Governo do Estado de Goiás*, 1983.

GOOGLE EARTH, Versão 5.0.11733.9347, 5 de Maio, 2009.

IBGE. Censos e Estimativas: 1916; 1936; 1951; 1952; 1954; 1961; 1970; 1973; 1980; 1982; 1991; 2000; 2001; 2007; 2008; 2009.

LEI 176, Goiânia, 16 de Março de 1950.

LEI 239, Goiânia, 31 de Março de 1953.

LEI 4.526, Goiânia, 31 de Dezembro de 1971.

LEI Complementar Federal nº. 14 de Junho de 1973.

LEI Estadual 8.956, Goiás, 27 de Novembro de 1980.

LEI Estadual 9.369, Goiás, 21 de Outubro de 1983.

LEI Estadual 10.435, Goiás, 09 de Janeiro de 1988.

LEI Estadual 10.845, Goiás, 21 de Junho de 1989.

LEI Complementar Estadual nº09 de 27 de Dezembro de 1991.

LEI Complementar Estadual nº10, de 10 de Julho de 1992.

LEI Complementar Estadual nº 16, de 18 de Julho de 1995.

LEI Complementar Estadual nº 23, de 9 de Janeiro de 1998.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 155 de 05 de Junho de 1991.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 746 de 25 de Setembro de 2001.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 327 de 29 de Agosto de 1994.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 368 de 18 de Julho de 1995.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 389 de 11 de Outubro de 1995.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 553 de 06 de Julho de 1998.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.033 de 25 de Outubro de 2004.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.109 de 01 de Dezembro de 2005.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.119 de 22 de Dezembro de 2005.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.129 de 23 de Fevereiro de 2006.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.131 de 23 de Fevereiro de 2006.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.206 de 20 de Dezembro de 2006.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.212 de 28 de Dezembro de 2006.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.244 de 22 de Maio de 2007.

LEI Municipal de Senador Canedo nº 1.307 de 20 de Dezembro de 2007.

MINISTÉRIO do Trabalho e Emprego. Disponível em: <www.mte.gov.br>. Acesso em: 20 de Julho de 2009.

O *CIDADÃO*, Senador Canedo, Setembro de 2005.

NEM todos jardins são floridos, em Goiânia. O *POPULAR*, 20 de Janeiro de 1997.

REVISTA Economia e Desenvolvimento, Julho/Setembro de 2005.

SENADOR Canedo: cidade rica, povo pobre. *Diário da Manhã*, 10 de junho de 2007.

SENADOR Canedo: a Dubai do cerrado. *Diário da Manhã*, 17 de Novembro de 2008.

SENADOR Canedo: o primo rico de Goiânia. *Diário da Manhã*, fevereiro de 2010.

PLANO DIRETOR DEMOCRÁTICO DE SENADOR CANEDO. Levantamento Histórico, 2006.

PLANO DIRETOR DEMOCRÁTICO DE SENADOR CANEDO, Lei nº. 1.317 de 2007.

Sítios consultados:

<<http://www.saude.go.gov.br>>. Acesso em: 04 ago. 2007.

FJP/IPEA, 1998. Disponível em:<<http://www.undp.org.br>>. Acesso em 01 jan. 2010.

<<http://www.gabinetecivil.goias.gov.br>>. Acesso em 15 de setembro de 2009.

ANEXOS

**Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio-Ambientais
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação
Curso de Geografia**

Pesquisador: Leandro Oliveira de Lima
Orientador: Prof. Dr. Tadeu Pereira Alencar Arrais

Modelo de Formulário-Entrevista para a coleta de dados do Projeto de Mestrado intitulado: REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA: AS METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE SENADOR CANEDO

Dados pessoais

Nome:
Naturalidade:
Data de nascimento:
Ano de chegada a Senador Canedo:
Profissão:

1 – Como foi a chegada a Senador Canedo? Por que motivo seus pais ou o senhor resolveu mudar para cá?

- Como era o perfil dos demais moradores, o que inclui a profissão e a classe social
- Fale um pouco sobre a procedência das pessoas (Goiás, Minas ou outro estado)

2 – Como era o município?

- As primeiras residências (em que lugar)
- Os três primeiros bairros (datas e grau de importância)
- Onde estava localizado o centro econômico da cidade?
- Como era a infra-estrutura urbana?
- Já havia uma diferenciação econômica dos bairros?
- E a Igreja, lembra de como era.... Qual a sua importância no contexto do município?

3 – E a relação com Goiânia?

- Como era o transporte para Goiânia?
- O que iam fazer em Goiânia?
- Como eram as estradas?
- Onde votava?

4 – E sobre a ferrovia?

- Qual a importância para o município?
- O que mudou com a sua chegada?
- Era comum a ligação com Goiânia?
- E a estação ferroviária, tinha muito movimento?
- Como ficou depois que o ponto final ficou em Senador Canedo?

5 – E o centro de Senador Canedo?

- Ele sempre foi naquele lugar?
- Onde estavam situados os primeiros comércios?
- Qual a relação entre o núcleo central e as demais regiões da cidade (Jd. Oliveiras, Vila Galvão, etc)?

6 – Senador Canedo atual

- Quais as principais diferenças?
- Você acha que a emancipação foi bom para o município?

Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio-Ambientais
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação
Curso de Geografia

Pesquisador: Leandro Oliveira de Lima
 Orientador: Prof. Dr. Tadeu Pereira Alencar Arrais

Entrevista para a coleta de dados do Projeto de Mestrado intitulado:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA: AS
METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE SENADOR CANEDO

Dados pessoais

Nome: Luiz Lima do Amaral

Naturalidade: Iguatú – Ceará

Data de nascimento: 29/09/1929

Ano de chegada a Senador Canedo: 1968

Profissão: Dentista prático, ex-subprefeito e ex-subdelegado

Como que foi a chegada do senhor em Senador Canedo?

Negocio é o seguinte é que eu trabalhava com o delegado. De agente eu peguei o cargo de sub-prefeito aqui no tempo do governadô. Liunindo Caiado foi que me numiô como sub-prefeito daqui de Senador Canedo na época foi mile e rapaiz tem uns quarenta anos pra trais mais o menos.

Sessenta e quanto?

É num me lembro é da época rapaiz eu...

Então a chegada do senhor foi por nomeação?

Subprefeito daqui.

O quê o senhor fazia em Goiânia nessa época?

Eu era agente de puliça em Goiânia. Ele falou (o governador) - não cê vai cê nomeado como subprefeito de Senador Canedo tô precisando de uma pessoa lá. Pulítico lá pra me ajudá. Liunindo Caiado foi quem me pois aqui, agora a época num me recordo rapaiz uns quarenta anos mais o menos pra trais.

Quando o senhor mudou pra cá como é que era o perfil dos moradores assim?

Aqui era poucos sabe. Tinha a rua da Estação, essa rua Brasil e São Sebastiana. Poucas casas aqui. Era distrito de Goiânia. Era piquininim.

Umhas quarenta casas?

Não, tinha mais. Tinha umas trezentas casas já.

Trezentos casas na década de sessenta?

É.

Que classe social que eles eram, eram pessoas ricas que moravam aqui ou eram pessoas mais pobres?

Não, negocio é o seguinte: o pessoal que morava aqui sempre mixia era com lavora. Né entendeu tinha aqui na Goias carne ali antigamente ---- tinha um terreno do estado e eu vim aqui como subprefeito. Fui e arrumei pessoal pra plantá lá. Fazê roça nessa região aqui da Goias Carne, Varge Bonita sabe. Ai o pessoal vivia mais era disso, de plantá roça mesmo, lavora, essas coisas.

Qual era a procedência dessas pessoas? Elas vinham de onde?

Era de Goiânia mesmo, parte era de Goiânia, daqui de Bom Jardim, aqui perto de Caldazinha, pessoal tudo daqui mesmo.

Elas vinham de outros estados?

Não, não sei não.

Tudo daqui mesmo?

Tudo daqui.

O senhor falou um pouco como que era esse município esse distrito. As casas ficavam localizadas sempre as margem da ferrovia ?

Quando eu vim pra qui já tinha subprefeitura né, por isso que eu assumi como subprefeito. Já tinha subprefeitura já tinha tido um subprefeito ai já tinha tido um subprefeito ai...

Onde que era o centro comercial na época?

O centro era num colégio lá em baixo, colégio Pedro Xavier Teixeira (o nome correto é Colégio Senador Canedo). O centro era ali perto do Buda por ali...

O senhor sabe o nome das ruas de comércio?

Naum, eu sei da Rua da Estação, São Sebastião, rua Brasil essas ruas mais o menos. Era poquinho rua, cidade pequena quando eu vim pra cá.

Já tinha diferença entre os bairros: um bairro mais rico, outro bairro mais pobre ou não dava pra perceber?

Não, não. Casas iguais.

Quantos bairros existia naquela época?

Rapaiz ali era o seguinte tinha uns três só.

Quais eram?

Era São Sebastião essa que eu falei era São Sebastião, era Bom Sucesso só essas --- mesmo --- e a rua da estação ai só isso ai mesmo

A Vila Santa Rosa nessa época não existia não?

Santa Rosa era aqui, essa que eu tô agora.

Já existia então a Vila Santa Rosa. Esses são os três mais antigos?

É.

Quando o senhor chegou já tinha esses três bairros?

Já tinha perfeitamente.

E a igreja? Qual era a influencia dela?

A igreja era, foi--- do padre Francisco pra cá.

Ela tinha uma influencia no centro da cidade?

Tinha, do padre prá cá tinha--- da igreja ainda – do padre Francisco-- pra cá foi o primeiro vigário ai tinha---

Como que era a relação do município com Goiânia? Era de dependência?

Não. Dependia mais de Goiânia sabe, o prefeito de Goiânia ajudava muito. Isso daqui era distrito né de Goiânia governadô prefeito.

Ajudava de que forma?

O prefeito nesse tempo deixa eu vê se me lembro era Índio do Brasil Artiaga que era o prefeito de Goiânia nessa época que me mandou pra cá que ajudava aqui sempre sim com verba com, serviço, pessoal lá sei...

Como era o transporte pra ir a Goiânia?

Era ônibus tinha dois ônibus --- antigo né e o trem o trem também corria daqui pra Goiânia.

Levava pessoas?

É, levava.

Até por volta de quanto esse trem levou pessoas pra Goiânia?

Rapaiz ele parou mais o menos uns deiz anos que ele deixou de levar pessoas pra lá pra Goiânia.

Na década de sessenta quando o senhor veio pra cá ele ainda levava pessoas pra Goiânia?

Levava. Levou muito tempo, uns oito anos mais o menos que ele deixou levava o pessoal pegava ai vinha de Leopoldo de Bulhões parava aqui e levava lá tá...

E esse transporte de ônibus ele era feito por qual estrada?

Essa aqui por dentro mesmo entendeu.

Essa que vai pelo Goiás Carne ou essa outra que corre as margens da ferrovia?

la por Goiás Carne. Mais essa corria mais pelo Goiás Carne.

O que essas pessoas iam fazer em Goiânia?

la fazer compra as vezes, fêra, essas coisas --- tinha uns que morava aqui e trabalhava lá.

Essas estradas eram asfaltadas?

Não. Não era não. Estrada de chão.

Onde vocês votavam?

Votar? Aqui mesmo no Senador Canedo.

Como é que funcionava... eles traziam?

Não, não. Eleição era aqui mesmo aqui eles arrumavam a urna ai o eleitoral né.

A comissão eleitoral trazia?

Comissão eleitoral trazia as urnas pra quele colégio que é antigo Pedro Xavier Teixeira pro outro pra --- prefeitura --- diretor ai pros dois colégio ai eles trazia as urna e o pessoal votava direto

E qual é a importância da ferrovia para o município? O senhor acha que ela foi importante?

Naquela época teve. Depois já num passou mais importância por que agora só carga --- essas coisas mas naquela época até que ajudava muito né as pessoa num tinha transporte as vezes trabalhava em Goiânia. Eles vinham cedo e a tarde.

Então ela era importante porque ela transportava pessoas?

É.

Depois que ela parou de transportar pessoas ela deixou de ser importante para o município?

Não deixou só que fez falta mais ai entrou os ônibus...

Essa estação ferroviária tinha muito movimento?

Tinha rapaiz. Na época ai dava muita gente

Gente de fora que ficava aqui no distrito ou só de passagem mesmo?

As vezes ficava ai, dia de domingo, sábado. Parente ficava ai na estação. Pessoal sempre ia lá esperá o trem, muita gente juntava ali conversando nos horário do trem...

Então, esse centro de Senador Canedo, os comércios sempre ficavam as margem da ferrovia?

O comércio era lá, justamente.

O senhor sabe quando que esse comércio se deslocou ali, de próximo da ferrovia e mudou pra próximo da igreja matriz?

O Pingüim já num existia esses supermercados que existe hoje não. Só mesmo lá no Buda ---- treis ou quatro supermercado por lá mesmo. Depois até que a cidade cresceu e formou o Pingüim. Esses otro ai, aquele da estação também. Um grande mercado ai do Buda, aumentou né, evoluiu. Mas nessa época num tinha. Tinha uns treis supermercado só, pouca gente né.

E Senador Canedo atualmente? O que o senhor acha da cidade?

Rapaiz, melhorô demais. Senador Canedo é uma cidade grande. Melhorô mais. O prefeito é muito bom, trabalhô bem, ai mudô demais rapaiz – aqui tem de tudo: cê vê o movimento que tem ai né.

Quais são as principais diferenças que o senhor vê antes, quando era distrito, e agora emancipado?

As diferença é muito grande. Nossa num tem nem comparação. A cidade cresceu né, evoluiu muito, melhorô demais. Muita assistência médica, aqui tem tudo já, hospital bom. Num tinha nada disso não.

E a questão da violência quando o senhor foi nomeado subdelegado era muito violento?

Era um pouco violenta né porque naquela época tinha umas pessoas ai mei que vinha de Caldazinha. É, vinha fazendo arruaça mais eu consertei. Consegui ajustá o cara.

E hoje o senhor acha que o município tá violento?

Aqui de veiz em quando dá uns pobremazim mais num é tanto não. A poliça aqui trabalha bem, o delegado ai é bom dá muita assistência ai.

Então o senhor acha que a emancipação foi boa pro município?

Foi.

**Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio-Ambientais
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação
Curso de Geografia**

Pesquisador: Leandro Oliveira de Lima
Orientador: Prof. Dr. Tadeu Pereira Alencar Arrais

**Entrevista para a coleta de dados do Projeto de Mestrado intitulado:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA: AS
METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE SENADOR CANEDO**

Dados pessoais

Nome: Edson Ferreira de Carvalho

Naturalidade: Barbacena - MG

Data de nascimento: 22/05/1944

Ano de chegada a Senador Canedo: 1953

Profissão: Ex-subprefeito, Comerciante e Aposentado

Como que foi a chegada do senhor a Senador Canedo ou por quais motivos seus pais ou senhor se mudou pra cá?

Nós viemos pra cá viemos de Minas Gerais acompanhando, trabalhando na estrada de ferro. Então nós veio acompanhando a estrada de ferro. Então nós chegamos aqui mais ou menos em mil novecentos e cinquenta e três (1953).

O senhor e seus familiares?

É. É chegou primeiro meu avô depois do meu avô...

Quem era o avô do senhor?

Era José Ferreira dos Santos depois veio os filhos acompanhando o velho. Meu pai trabalhava na estrada de ferro e com a chegada da estrada de ferro nós chegamos aqui mais ou menos em mil novecentos e cinquenta e três cinquenta e quatro. Ao terminar a estrada de ferro ai meu pai passou a ser, saiu da estrada e montou comercio aqui. Meu avô já tinha comércio, tinha armazém, açougue. Ai meu pai veio pela primeira vez e montou um bar aqui na esquina, aqui onde tinha a única energia. Na época foi meu pai que colocou através de um motor a diesel, mas só tinha energia elétrica no bar dele e na, nessa rua aqui num pedaço dessa rua aqui...

Na rua da estação?

É.

Como era o perfil dos moradores? Eram ricos?

Não, era tudo pobre.

Tudo pobre?

Tudo pobre.

Essas pessoas geralmente eram de onde? Vinham de outros estados?

Naum era tudo de Goiás mesmo. Só nós que viemos de Minas agora os outros ai acho que era de Goiás mesmo.

Sobre a procedência dessas pessoas então o senhor acha que era de Goias mesmo, aqui das imediações?

Eu acredito que seja de Goiás mesmo.

De outro estado o senhor não tem conhecimento?

Não.

Como eram as primeiras residências? Como que era o município? Aonde surgiram as primeiras casas?

As primeiras casas surgiu aqui nessa praça aqui. Quando nós chegamos aqui num tinha mais que umas quarenta, cinqüenta casas.

Isso em mil novecentos e cinquenta?

Mil novecentos e cinquenta. A primeira escola foi aqui na rua cento e cinco.

Qual é o nome da escola? O senhor lembra?

Não eu num recorde o nome da escola não, o cartório também era do senhor José Garcia que hoje tem uma escola com o nome dele lá na rua cento e cinco lá em cima.

Então as casas situavam aqui, na Rua da Estação?

Na Perimetral aqui--- era toda espalhada.

O centro comercial da cidade era a onde?

Era aqui mesmo na Rua da Estação,

Como é que era as casas, elas eram...?

As casas praticamente as mesmas que tá ai que você tá vendo.

Como elas eram construídas?

Elas eram construídas na base do adobo como essa daqui aquela ali era adobo várias casas aqui era construídas no adobo.

E tinha infra-estrutura? Tinha banheiro essas coisas ou era privada?

Privada era no fundo do quintal, banheiro mesmo, não.

Havia uma diferenciação entre o pobre o rico ou era mais igualitário?

Era tudo igual.

Ou tinha alguns que tinham mais dinheiro que os outros?

Não, isso ai tem mesmo né.

E a igreja? Qual era a influencia da igreja?

A igreja era... A igreja e a estação ferroviária era a única diversão que tinha aqui. Quando tinha festa na igreja era um lugar de encontro das juventude dos velhos e outro encontro também era a estação de ferro, quando o trem chegava. Só tinha duas seção: uma cedo outra a tarde. Passo, cabô! Duas seção de diversão, quem chegava de manhã, quem chegava a tarde...

Como que era o transporte para Goiânia?

Transporte era horrível pra daná.

No começo como foi feito?

Era através de caminhão de leiteiro, na carroceria por cima, acompanhando aqueles galão de leite, tomando muita pueira. O melhor meio de transporte que nois tinha aqui era trem de ferro.

E ônibus quando é que começou a circular ônibus?

Ônibus começou mais ou menos em setenta. Eu num me recorde naum rapaiz mais era...

Na década de setenta por ai?

Na década de setenta.

E o que as pessoas iam fazer em Goiânia?

Uai, alguns iam a trabalho, outros ia fazer compra né. O lugar mais próximo pra fazer compra era Goiânia.

Qual foi a primeira estrada?

A primeira estrada foi essa da Santa Marta Sete Grota aqui..

O nome dela era Sete Grota?

Era Sete Grota essa do --- que vai pra Goiânia.

Onde os senhores votavam em época de eleição?

No grupo aqui coleção de ----- que fala

Como era feito o procedimento as urnas vinham pra cá?

Vinham de Goiânia pra cá.

Vocês votavam nos prefeitos de lá?

É, aqui era subprefeitura.

E para a escolha do subprefeito como ocorria?

Através do prefeito de Goiânia, ele nomeava

Qual foi a importância da ferrovia para o município o senhor acha que ela foi importante ou ela não foi importante para o surgimento do município?

Foi importante demais da conta sem a ferrovia por exemplo não haveria a cidade.

Aqui é a segunda terceira em arrecadação de ICMS, se num fosse a ferrovia nois num tinha essa renda aqui porque é o petróleo que trais a renda aqui pra cidade.

O que mudou com a chegada da ferrovia?

Não eu quando eu cheguei a ferrovia já tava aqui então num sei.

Era comum essa ligação com Goiânia via ferrovia? Como é que era só acontecia por ela?

O meio de transporte era pela ferrovia agora, quem não optava pela ferrovia, enfrentava os caminhão pueirento ai, leitero.

E essa estação ferroviária tinha muito movimento?

A estação ferroviária tinha movimento pra daná. A cidade foi perdendo movimento quando fez o asfalto de Bela Vista, ai o povo da periferia das fazenda que passava por aqui já num passava mais.

Quando asfaltou a estrada de Bela Vista, Senador Canedo teve uma diminuição no fluxo de pessoas?

Teve, inclusive eu era comerciante, caiu demais da conta quando asfaltou lá.

Quais são os bairros mais antigos aqui de Senador Canedo?

Os bairros mais antigos é os primeiros que surgiram: Vila Santa Rosa, Bonsucesso, Jardim Todos os Santos e Vila São Sebastião. Esses eram os bairros que tinha aqui na época de mais movimento os outros só surgiu depois que...

Como que se deu essa transferência do centro aqui? O senhor falou que quando asfaltou a GO diminuiu o fluxo de pessoas mas o centro continua sendo aqui?

O centro continuou sendo aqui.

Quando que ele foi transferido pra lá?

Após a emancipação da cidade.

Quando foi isso?

Foi em oitenta e oito.

A igreja teve alguma influência na transferência do centro desta região para a outra?

Não teve não. A igreja não teve influencia nenhuma. A influência foi só a emancipação. Aí ela foi crescendo pra lá, prefeito fazendo as coisa tudo, levando tudo pra lá, as secretaria, tudo.

Atualmente quais são as principais diferenças que o senhor vê de hoje para aquela época? A época da ferrovia, daquele movimento, que o centro ainda era aqui, quais são as principais diferenças que o senhor vê?

Quais as diferenças?

É, o que mudou? A cidade não melhorou?

Melhorou demais da conta uai, melhorou com a emancipação da cidade né porque ai cresceu demais. A cidade evolui demais, o crescimento e é até meio desordenado. Eu acredito que foi meio desordenado o crescimento da cidade, a cidade cresceu mais pra lá e a gente ficou aqui. Mais agora o prefeito tá olhando mais aqui pra nós. Ele disse que vai olhá bastante aqui, aonde nasceu Senador

Canedo, aonde cresceu foi criado Senador Canedo. Eu acredito que aqui vai ficar um pouco melhor...

O senhor foi subprefeito né?

Eu fui subprefeito um ano ai só.

Como era essa relação do senhor com o prefeito o que vocês faziam pra trazer investimento pra cá?

Olha subprefeito é igual vice prefeito não manda coisa nenhuma. Então era só pra você fazer officio reivindicando melhoria e eles engavetando. Fez pouca coisa por Senador Canedo. Eu consegui levar energia na Vila São Sebastião e em vários lugares na Vila Bom Sucesso, no Jardim Todos os Santos e conseguimos trazer o colégio Pedro Xavier Teixeira. Lá era um campo de esportes, de futebol...

Que ano foi isso?

Em oitenta.

Na década de oitenta?

É na década de oitenta. O que a gente fez foi pouca coisa porque era só fazer officio que o prefeito...

Na década de oitenta onde é que funcionava a subprefeitura?

Aqui atrás do colégio tá ...

Já tinha Posto de saúde?

Tinha um só

Só tinha um posto de saúde na década de oitenta?

Um só.

Escola tinha quantas? Você se lembra?

Escola tinha uma, duas, três...

Qual a ligação de Senador Canedo aqui com o Jardim das Oliveiras, Vila Galvão?

Qual que é a ligação?

É. Já existia uma relação entre essa parte da cidade com o Jardim das Oliveiras naquela época?

Não, não.

E com a Vila Galvão?

Não.

Como que foi o surgimento da Vila Galvão? Você sabe dizer?

O surgimento da Vila Galvão foi com a emancipação da cidade que, antes, Galvão não era acho que nem Senador Canedo, era município de Goiânia, como Senador Canedo era.

Então o senhor acha que essa emancipação foi boa para o município?

A emancipação foi boa demais uai foi o que trouxe a evolução para a cidade...

Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio-Ambientais
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação
Curso de Geografia

Pesquisador: Leandro Oliveira de Lima

Orientador: Prof. Dr. Tadeu Pereira Alencar Arrais

Entrevista para a coleta de dados do Projeto de Mestrado intitulado:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA: AS
METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE SENADOR CANEDO

Dados pessoais

Nome: Luiza do Nascimento Aguiar

Naturalidade: Catalão - GO

Data de nascimento: 11/03/1925

Ano de chegada a Senador Canedo: 1950

Profissão: Escrivã aposentada

Como que foi a chegada da senhora a Senador Canedo?

A minha chegada a Senador Canedo foi muito importante eu vivia mudando pra qui e pra li, quatro mês aqui cinco acolá papai foi lá na minha casa em Goiania e falou minha fia cê vai mudá lá pra Esplanada aqui era Esplanada porque no meu tempo aqui era o coração de Goiânia chega desse mal--- da sorte vai embora mora lá ai meu marido ouviu o conselho dele comprô um lote aqui fez a nossa casinha nois viemô pra cá tinha seu ninguém aqui não tinha...

A primeira casa?

Não tinha sim do lado da estação aqui do lado de cima da estação tinha cinco seis casa no máximo do lado de baixo tinha umas quatro vi a igreja ali na pedra fundamental.

Porque motivo o pai da senhora resolveu vir pra cá?

É porque meu marido era dentista vivia trabalhando pra qui pra li a o marido da senhora é depois que meu pai disse chega de viver nessa vida vai ficar quetinha vai fazer uma casinha lá e ficar sossegada.

Como é que era os moradores, tinha o mais rico o mais pobre como é que era?

Não todo mundo da mesma classe mesmo tudo pobre era tudo pobre não eu não sou pobre não que meu pai (DEUS) é rico mais era tudo assim chegante por aqui tinha umas casinha muito ruim.

Eles eram de onde essas pessoas que chegavam? Eram de Goiás? De outro estado?

Não eu num sei. Não seu Vitalino era baiano, esse povo do Buda era mineiro, eu era de Catalão, mais ai nois ficamô tudo por aqui foi chegado mais um moradô mais otrô compramos mais um lote a divisa era aqui naquela rua ali da perimetral era o maior sacrifício do mundo pra gente arrumá as coisa por aqui em Bela Vista e Goiânia um num fazia o otrô também num fazia.

Tinha muita relação com Bela Vista Senador Canedo?

Tinha porque derrepente ia prestar um concurso para o cartório ai precisava de fazer as correria de Bela Vista era a maior dificuldade do mundo tinha que paga uma pessoa pra i lá diariamente e num tinha ônibus.

la como?

la lá pro Goiás Carne pegá o ônibus que ia pra Bela Vista era uma jornada terrível porque ia duas três vezes por semana levá documento buscá documento.

De Bela Vista ou de Goiânia?

De Bela Vista, de Goiânia, e de ---- .Era uma dificuldade terrível.

A ligação era maior com Bela Vista ou com Goiânia?

Tanto faiz tanto aqui tinha antigamente quanto ali também tinha, tinha que dividi de Bela Vista tinha que ir pra lá e de Goiânia pra cá era uma dificuldade terrível mais tudo isso já ficô pra trais graças a Deus.

Como é que era essas residências?

Essas residências aqui um poco era de Bela Vista município de Bela Vista e aqui era de Goiânia cê já pensô.

Como é que era as casas?

As casinha era tudo ruinzinha mais deu pra escondê uns dia tá ai.

Onde é que tava localizado o centro econômico da cidade?

Aqui no Senador Canedo velho aqui que era o centro.

Qual que era a rua?

A rua Brasil toda vida aqui...

A rua Brasil era o centro? (rua da casa da entrevistada)

É.

Tinha muito comercio aqui?

Num tinha nada seu Vitalino tinha um comercim piquininim lá na sede município de Bela Vista cê já pensô.

Do outro lado da perimetral aqui era município de Bela Vista?

É Bela Vista

Da perimetral pra cá era Goiânia?

Era. Uma dificuldade terrível mais tudo isso já ficô...

Como é que era assim, tinha hospital?

Tinha não meu fi pelo amor de Deus.

Tinha escola? Qual era a infraestrutura?

Tinha não, tinha uma famarcinha muito fraquinha aqui num era essas coisa nada tinha hora que ia lá em Caldazinha atrais de um remedio...

Buscava remédio em Goiânia também?

Em Goiânia era uma dificuldade, nem condução num tinha era o leiteiro que passava aqui.

Levava pra Goiânia?

Levava eu viajei muitas vezes dentro do --- da estrada de ferro ia junto com o maquinista que num tinha condução.

E quais foram os primeiros bairros?

Foi aqui eu num tô falando pro cê foi um poco aqui um poco do lado de Bela Vista ali abaixo da estrada de ferro lá tem umas casinha velha daquele tempo.

Como é que é o nome daquele bairro lá?

É Vila São Sebastião.

Então abaixo da estrada de ferro era Bela Vista é do lado de cá era Goiânia?

Cê já pensou isso era goiaba com abobora (risos) .

E a igreja?

A igreja era aquela grande lá.

A primeira igreja foi lá?

Foi eu assisti a primeira missa debaixo de um pau sem folha seco foi a primeira missa e o padre falou assim e vai vim muita gente chegô um carroceiro lá com umas vinte pessoas foi a festa.

Como é que era a relação com Goiânia? De Senador Canedo com Goiânia?

Uai eu num tô falando pro cê que num tinha jeito era um caminhão leiteiro que transportava tinha dia dele num i ficava todo mundo aqui esperano...

O dia que o leiteiro não vinha vocês não iam a Goiânia?

Não ninguém, num ia.

O transporte alem do leiteiro qual era o outro?

Não tinha não uai tô falando pro cê que num tinha...

E a ferrovia num chegou transportar...?

A ferrovia ainda não tinha sido inaugurada a estrada..

Em cinquenta?

É em cinquenta ainda num tinha sido não.

Quando que ela foi inaugurada?

Foi depois de uns dois anos que eu tava aqui que foi inaugurada o trem passava tinha um carro --- era uma realidade--- todo mundo queria ir derrepente cabô num tive mais era maria fumaça a lenha ---

A senhora sabe quanto tempo a ferrovia fez transporte de pessoas de Senador Canedo a Goiânia? quantos anos mais ou menos?

Fez uns quatro cinco anos por ai né.

Durante quatro a cinco anos ela fez o transporte de pessoas a Goiânia ai ela parou de fazer. Quem substituiu a ferrovia?

Ai tinha um onibuzim que vinha de Pires do Rio mais cabia acho que era umas vinte e poca pessoas o ônibus vinha de Pires do Rio uma vez na semana uma vez na semana passava por aqui por Bela Vista passava aqui e levava pra Goiânia

Isso de manhã ou a tarde?

De manha lá pras nove hora por ai ele passava sei.

E pra voltar de Goiânia?

Pra volta de Goiânia pra cá lá pras cinco hora ele lá em vinha e tinha mei de semana que num vinha sei era uma vez por semana .

O que essas pessoas iam fazer em Goiânia?

O que tinha que fazê? Todo mundo tinha que i lá porque lá tinha o comercio, tinha medico, e isso ai estudar estuda aqui tinha uns colégio assim uns grupim

Grupo? é grupim escolar.

Como que era essas estradas daqui pra Goiânia?

Aonde hoje é asfalto ali nois chamava de voou de pica-pau era assim buraco --- vão do pica-pau...

Como é que era o nome da estrada?

Não essa estrada que tem ai mesmo aqui.

Não era asfaltada?

Não era só no cascalho abria estrada...

Essa estrada da Santa Marta ou a do Goias Carne?

Da Santa Marta...

É porque essa estrada da Santa Marta já é... bem depois.

É porque existe uma outra estrada que vai perto da ferrovia é essa que a senhora está falando?

Não é essa que passa --- Santa Marta é essa mesmo é...

Qual é o nome dela?

Nois chamava ela de estrada do voou do pica-pau porque era assim baxava e subia era morro...

Tem outro nome não?

Não só esse voou do pica-pau nesse tempo era a coisa mais difícil do mundo pois ia pra Goiânia tinha vez que ia de bicicleta deixava a bicicleta lá no Jardim das Oliveiras pra depois ir pra Goiânia num tinha outro jeito naum.

Já existia o Jardim das Oliveiras naquela época?

Já algumas casinha também ali era um cerradão tinha umas casinha - --- umas três ou quatro casinha e um ponto de ônibus tinha um comércio ali

Lá na Matinha?

Não pra cá da Matinha pra cá da Matinha...

Então vocês iam daqui para o Jardim das Oliveiras pegar o ônibus?

Nois ia de bicicleta quando chegava nesse morro aí tava abrindo estrada era um atoleiro mato de um lado e outro ---- descia no meio do barro meu fi eu já guentei tanto trem que só Deus que sabe...

Onde vocês votavam?

Deixava a bicicleta lá no seu --- no Jardim das Oliveiras lá no córrego lavava os pés os barro limpava os garfos da bicicleta com um ramo uns trem deixava ela lá na volta pegava a bicicleta e vinha é desse jeito.

Lá no Oliveira tinha ônibus?

Que vinha de Bulhões passava ali, então nosso recurso era esse aí ainda agradecia a Deus quando chegava lá.

Onde vocês votavam quando tinha que votar?

Uai quando nois precisava de votar toda vez votava em Goiânia.

la pra Goiânia pra votar?

la pra Goiânia, teve uma época que nois votou até de noite é

Mas a justiça eleitoral chegou a trazer...?

Chegou mais depois de muito tempo.

Década de quanto mais ou menos?

Uai mais o menos eu num tô bem a par quando é que foi não mais eu depois uns quatro cinco anos pegou a vez umas eleições por aqui pôca gente--- era difícil demais meu fi.

E sobre a ferrovia qual é a importância dela para Senador Canedo?

Aqui o transporte mais fiel pra nois aqui era esse trem de ferro porque cabia todo mundo que tinha aqui ficava todo mundo esperando por ela quando ia e voltava era maravilhoso é...

Ir de trem era muito bom?

Muito melhor que de ônibus era uma vez na vida num tinha em cima do leiteiro..

Então a ferrovia tem uma importância grande para o município?

Tinha uai uma importância muito grande hoje até agora ----- podia voltar o tempo desse trem era uma beleza...

O que mudou quando ela foi inaugurada?

Que que mudou? Uai que aí deu uma reanimação muita gente mudava pra qui comprava um terreno morava aqui vinha gente de fora das fazendas tomava o trem aqui pra ir pra Goiânia .

Então a ferrovia causava movimentação na cidade? De verdade tinha muito passageiro muita gente de Bela Vista.

Muita gente de Bela Vista? De todo lugar aqui desses municípios tudo aqui vinha tomava o trem aqui pra ir pra Goiânia era assim.

E depois que ela parou de transportar pessoas?

Ai o leiteiro que tinha

A movimentação continuou ou como é que foi? Não aí povo aí ficou tudo achando ruim que parou o movimento do povo que vinha de fora e o transporte ficou mais difícil aí

começô vim um leiteiro dois e levava o pessoal pra Goiânia tinha onibus não demorô te onibus pra vim pra cá sei.

E o centro de Senador Canedo ele sempre foi ali as margens da ferrovia? O centro do Senador Canedo é aqui Vila Santa Rosa Vila Santa Rosa é aqui é o centro.

Agora assim eu falo o número de comércio. Aqui aonde é que tava a maior parte dos comércios? Eu num tô falando pro cê tinha um comercim do seu Vitalino e um do véi Juca que vei lá da Pedrera onde eles trabalhava na estrada de ferro e botaram um comercim ai e ai ficô esse dois ai vei um rapaiz que morava em Goiânia que tinha uma olaria aqui por perto ai feiz um comercim aqui também comerciô ai uns tempo.

A igreja teve influencia no comercio da cidade?

Teve porque o pessoal vinha frequentá a igreja tinha movimento de um povo de fora vinha aqui pra igreja pra igreja.

A igreja chegou a influenciar pessoas de fora pra vim pra cá?

Muito poco porque num tinha ninguem num tinha quase ninguem mais ainda foi muito bom e o padre ---deu muita oportunidade todo mundo, pessoas fraca todos tiveram oportunidade de tê sua moradia sei

Então ele é importante?

O padre ajudô muito.

Como é que era o que ele fazia para essas pessoas?

Vendia uns lote barato tinha oportunidade de muita gente comprá os lote dele ele vendia os lotes mais barato vendia coitado...

E como é que as pessoas pagavam ele?

Pagava a prestação outra hora --- não pagava ele, o padre foi uma pessoa muito boa teve muito boa vontade aqui em Senador Canedo.

E o Senador Canedo atual o que a senhora acha dele hoje?

De hoje?

A senhora acha que quais as diferenças?

Acho que melhorô muito Senador Canedo

Em que sentido assim, serviço, saúde?

de serviço de saude de hospital tudo melhorô de drogaria tem muita.

A senhora acha que a emancipação política foi boa ou foi ruim para o município?

Ótima Deus o livre nois se num tivesse emancipado nois tava num mato sem cachorro..

Na época da subprefeitura era muito difícil?

Bem difícil era terrível tinha nada aqui ninguém aqui teve nada no tempo anteriormente não ninguém teve nem – morá aqui

Qual foi a melhor década pra Senador Canedo que ela mudou a dinâmica dela?

Olha eu quero te falá realmente eu num vô falá coisas que eu num posso te prová o meu filho foi que fez isso aqui

Quem é o filho da senhora?

---- ele que – isso daqui com --- com tudo essa população toda de Senador Canedo sabe que foi ele..

Ele era? Um morador aqui mais falô nois tem que emancipá isso aqui ele lutou pela emancipação

Qual é o nome dele?

Eterno do Nascimento ai o Divino Lemes não quis emancipá escondeu e num assinô nada disse que num podia fazer isso aqui porque era chato gente de fora aqui --- ai ele se abalô muito ele seu --- que mora lá em ---hoje e um rapaiz que mora em Goiânia que falô vamo reuni vamo procurá essas medida aqui e começaram a buscá

olha qué vê de Bonfinópolis da onde começô o ---- eles andaram a noite toda atraiz disso e levaram na Assembleia depois passaram lá na Assembleia assinô...

Então seu filho mapeou o distrito pra conseguir a emancipação?

Mapeou ele tem os cadernos tudo ele vai te mostrá.

Ele mora aqui?

Mora onde era o cartório meu

A senhora trabalhou no cartório?

Trinta e oito anos.

Como é que era a relação assim a senhora registrou muita gente?

Cê sabe quem eu registrei primeiro aqui Nivaldo de Amaral já é bisavô....

Universidade Federal de Goiás
Instituto de Estudos Sócio-Ambientais
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação
Curso de Geografia

Pesquisador: Leandro Oliveira de Lima

Orientador: Prof. Dr. Tadeu Pereira Alencar Arrais

Entrevista para a coleta de dados do Projeto de Mestrado intitulado:
REARRANJOS NOS ESPAÇOS DA METRÓPOLE GOIANA: AS
METAMORFOSES RECENTES NO ESPAÇO URBANO DE SENADOR CANEDO

Dados pessoais

Nome: Juscelino Vieira

Naturalidade: Senador Canedo - GO

Data de nascimento: 14/11/1960

Ano de chegada a Senador Canedo: 1960

Profissão: Professor

Como foi a chegada do senhor aqui ou por quais motivos os pais do senhor mudaram pra cá ?

Olha minha chegada --- meu pai veio pra cá quando era piquininim mininim pequeno tinha uns três quatro ano de idade veio com o pai dele que veio de Bela Vista pra cá mudô de Minas Gerais pra Bela Vista em Bela Vista ele casô...

Seu avô era de Minas?

É e veio pra Bela Vista em Bela Vista viveu uns tempo lá casado já ai mudô pra cá pro município meu pai tinha uns três quatro anos só que nessa época num tinha nada aqui ainda tudo pertencia a Goiânia grande parte de Bela Vista mais ou menos isso ai.

Qual que era o perfil dos moradores nessa época por volta ai da década de sessenta a época em que o senhor viveu o perfil deles?Tinha uma diferença entre o rico e o pobre ou era tudo da classe pobre mesmo não havia...?

Tinha toda vida tem isso ai nunca deixô de existir.

Era explicito isso?

Era explicito naquele tempo a classe mais alta que a gente poderia falar assim era a classe comerciante que tinha na época classe comerciante e fazendeiro era a classe alta que tinha aqui eles tinham casa no distrito mas era pouquíssimo.

Eles tinham casa no distrito?

Tinham casa residência no distrito, então o perfil era esse uns era comerciante e os outros era assalariado trabalhador de zona rural e outros tinha grande parte de olaria né nessa época tinha muita cerâmica olaria outra parte trabalhava na roça mesmo.

A maior parte era de que de pobre?

Era classe baixa mesmo trabalhador rural.

A procedência dessas pessoas elas eram de onde a maior parte delas era migrante de outros estados pra cá ou era nascido daqui mesmo?

Não era mais gente de Goiânia goiano mesmo não era de outros estados era mais goiano mesmo veio algumas famílias de Minas Gerais acompanhando a ferrovia né cê tá falando na década de sessenta já né bem depois do surgimento do povoado já

então já existia umas famílias grande parte de famílias que vieram acompanhando a ferrovia a construção da ferrovia eles eram mineiros.

Isso no começo?

Não mais eles prevaleceu um tempo aqui algum tempo morando aqui até hoje tem família descendente dessas famílias té hoje morando ai ainda .

Depois disso a maior parte dessas pessoas eram de procedência de Goiânia pra cá?
É maior parte vinha de Goiânia era assim de Goiânia pra cá mesmo quase num vinha muita poca gente porque o transporte era difícil né daqui pra lá era uma jardineira velha num tinha asfalto num tinha nada era muito difícil o transporte pra lá então num era de Goiânia quando vinha chegava alguma família aqui geralmente de outro estado porque Senador Canedo nessa época ficou estagnado piquininim espaço piquininim nada ia pra frente cê entendeu nada nada cê dependia de Goiânia e Bela Vista.

As primeiras residências eram em que lugar?

As primeiras residências era dessa rua aqui pra baixo da rua Vitória aqui pra baixo mais as primeiras casas mesmo era abaixo da linha de ferro ali na rua José Calaça abaixo da antiga linha de ferro as primeiras casinhas que surgiu no distrito mesmo era ali as primeiras casas.

E o centro econômico aonde ele se localizava?

Era na rua de baixo ai na rua da estação

centro econômico era ali

os pequenos comércio que tinha era tudo ali mais o centro econômico que cê podia falar naquela época era pequeno os açougue era os armazém naquela época era armazém num existia nem supermercado nem frutaria nada era armazém que vendia cereais uns dois açougue mais ou menos que tinha farmacinha de vez em quando tinha depois tirava uma pequena lojinha de tecidos isso era o comércio que tinha local não tinha mais nada.

E a infraestrutura urbana hospital posto de saúde, escola?

Nada nada.

Delegacia, prefeitura?

Nada nada olha tinha subprefeitura nessa época Senador Canedo era distrito né pertencia a Goiânia e a Bela Vista então...

Como que dava essa relação pertencia lá ou aqui como é que era quem criou o distrito foi Goiânia mas ela tinha um vínculo político com Bela Vista?

É o seguinte criou-se o distrito de Senador Canedo por causa da estação da ferrovia mais só que já existia tem que considerar Senador Canedo antes da ferrovia tem que considerá porque Senador Canedo antes da ferrovia era rota de boiada né num tinha casa era algumas fazenda algumas fazenda mais era rota de boiada as boiada que vinha do norte passava por aqui tudo sabe então com o surgimento da ferrovia da estação com o aglomerado de casinha que surgiu logo teve a necessidade de criar um distritozim foi criado por Goiânia mais só que esse distrito ficou dividido ao meio uma rua que descia ali essa rua era Goias pra cá era Goiânia pra lá tudo Bela Vista né então ficou dividido ao meio metade do distrito pertencendo a Goiânia metade a Bela Vista.

Qual que é a rua que divide é a Perimetral ou é a Goias?

Olha num sei se é Perimetral é a segunda que desce terceira que desce ali a do supermercado Aliança

é a Perimetral

acho que é a Perimetral a do Aliança.

Então da Perimetral pra lá era Bela Vista pra cá Goiânia?

É então assim mas o domínio aqui mesmo era Goiânia né porque quando cê queria resolver alguma coisa do município de Bela Vista cê tinha que ir em Bela Vista.

Como é que era pra ir pra lá tinha transporte?

Bela Vista?

É.

Não tinha transporte nenhum não tinha um onibus Paraúna de sessenta e oito pra frente colocou um ônibus da viação Paraúna passando aqui passava em Caldazinha tudo uma vez por dia ai quando precisava fazia era ou ia pra Goiânia pra ir pra lá ou quem tinha condução propria ia de condução né pra resolver alguma coisa lá mais era mais resolvido era mais em Goiânia.

Quais são os primeiros bairros de Senador Canedo o distrito?

O primeiro bairro que surgiu é loteamento Vargem Bonita é porque não pode confundir que nós temos três ou quatro nomes de setor aqui com Vargem Bonita setor Vargem Bonita chacara Vargem Bonita um e dois loteamento Vargem Bonita então a primeira rua era ali embaixo foi o primeiro setor setor Vargem Bonita primeiro que surgiu.

E o segundo?

O segundo Vila Santa Rosa um que é aqui é esse pedaço aqui é Vila Santa Rosa 1.

O terceiro Vila São Sebastião?

O terceiro mais ou menos isso Vila São Sebastião surgiu praticamente quase junto com a Santa Rosa mais foi depois um pouquim.

Já existia uma diferenciação econômica entre esses bairros ou não?

Cê fala agora atualmente?

Não. Naquela época?

Não não era tudo mais ou menos a mesma coisa o que era mais alto um pouquim era a Vila Santa Rosa que era mais em cima da linha onde o comercio prevalecia né então ficava mais centralizado o movimento de comercio né.

E a igreja? Qual a influência da igreja no processo histórico do município?

Olha a igreja católica foi uma grande contribuinte né assim desde que surgiu o distrito padre ---- já veio colocou uma cruz ficou celebrando muito tempo em volta dessa cruz comprou um terreno ai dezessete alqueires ai ele primeiramente loteou uma partezinha ali em cima Jardim Todos os Santos perto da igreja ali mesmo onde pertence a igreja loteou uma parte ali então já influenciou só que nessa época num tinha casa nenhuma ali não tinha umas três casas pra lá da igreja era muito loteou mais na verdade num vendeu nada ai a influencia era assim porque a igreja naquela época era tradicional festa comemorações missa todo domingo era o único tirando a igreja e a estação onde que era os dois pontos de diversão lazer do povão era a igreja e a estação trem passano num tinha outra coisa festa era uma vez por meis tudo então a igreja tinha influencia nessa questão do lazer porque num deixava de ser um lazer tinha um coreto na praça pessoal ia rapaiz pra ficar no coreto pra ver as menina da igreja e tudo então há uma certa relação nesse sentido futuramente ai influenciou mais num foi a igreja foi o padre === se falar que foi a igreja é mentira foi o padre = que influenciou ele fez o loteamento dele que as terras eram dele vendendo a preço de banana pro povo mesmo que num tinha ocupação quando começou a ocupar em massa sabe até hoje esse trem tá dando problema esse loteamento hoje mesmo vai ter uma reunião na == pra vê esse negocio do loteamento que agora que surgiu o testamento e tem muita gente que num regularizou sabe mais a influencia não foi da igreja foi dele.

Da pessoa do padre?

Da pessoa do padre, não foi da igreja. A igreja influenciava nesse sentido que eu falava pro cê proporcionando lazer na questão da fé das pessoas nesse sentido.

E a relação com Goiânia como é que era o transporte para Goiânia?

O transporte era muito precário que era um onibus velho que tinha aqui só um ônibus uma jardineira que eles falavam né ela dava duas viagem em Goiânia ela saia de Caldazinha passava por aqui e ia pra Goiânia dez e meia ela voltava vinha só até aqui depois voltava e vinha embora a tarde então pouquíssimas pessoas que iam trabalhar lá eram muito poucas pessoas que iam pra Goiânia e voltava tinha gente que ia todo dia mais era pouquíssimas num tinha ocupação Senador Canedo é cidade que o povo ficava mais era aqui mesmo quem trabalhava.

A ferrovia chegou a transportar gente pra lá, pessoas?

Chegô mais só que a ferrovia foi bem antes né o auge da estação...

Por quanto tempo mais ou menos a ferrovia transportou pessoas?

Olha foi da década de cinquenta que surgiu ela aqui né inaugurou em mil novecentos e cinquenta transportou até mais ou menos o auge dela mesmo foi no início dos anos noventa antes oitenta e cinco por ai foi o auge da ferrovia que viajava muita gente de oitenta e cinco pra frente já caiu bastante começou surgir aqui transporte coletivo aqui que era a empresa Jussara que começou aqui

na década de oitenta já..

Então de cinquenta até final da década de setenta o transporte era feito por ferrovias, fora essa jardineira?

É essa jardineira quando começou na verdade ônibus da Jussara a jardineira já tinha saído já a Parauna tinha uma linha pra Bela Vista aqui mais passando por Caldazinha né.

O que essas pessoas iam fazer em Goiânia? Essas pessoas que se transportavam pra lá?

Essas pessoas na verdade era corretores, corretores não como é que fala... contadores que tinha que fazer transações pessoas daqui que iam fazer transação em Goiânia né banco em Goiania fazer essas coisas alguns aposentados muito pouquíssimos aposentados que ia lá recebê era mais ou menos essas coisas de vez em quando ia fazer compra alguma compra lá né que aqui era fraquíssimo pra fazer compra.

Como é que era as estradas?

Tudo sem asfalto tudo.

A primeira estrada que essa jardineira passava é essa GO-403 hoje ou é outra estrada?

Olha era a GO- 403 mais lá sabe aquele trevo que vai pro Oliveira lá ela virava pra lá e saia lá nas quela quebrada lá num tinha aquele pedacim lá que liga até a Goiânia santa marta lá num tinha não era em vez de virar porque ali no trevo vocês pega e vai sair na colonia Santa Marta naquela lá num tinha não ela ia pelo Oliveira e entrava é ela ia lá antigamente a gente falava estrada de sete grotas porque ali abaixo do voou tinha sete grotas mesmo sabe grotas é uns buracos mesmo sei ai a gente chamava de estrada sete grotas depois paralelo com essa construiu a do cemitério direto ela nem num é GO é seno né porque no município eles faiz seno 01 parece o nome dela.

Seno 01? Acho que é num tenho certeza não tem que olha no mapa que sai lá na Santa Marta na vila Galvão lá na Vila São João por dentro aqui

Quando vocês iam votar onde vocês votavam aqui ou em Goiânia?

Não aqui num tinha votação num tinha urna em Senador Canedo eu era menino ficava só vendo o povo votá trazia urna pra cá.

E qual que é a importância da ferrovia para o município?

A importância? Olha muita gente fala que o Senador Canedo surgiu a partir da ferrovia eu falo que num foi só a partir da ferrovia eu nunca coloco só a ferrovia cê entendeu ela foi de extrema importância para o desenvolvimento no começo surgiu o arraial mais tem que considerar as pessoas que moravam aqui já moravam fazendeiro longe um do outro era mais tinha fazendeiro que tinha boiada transportava boiada que mexia com lavoura de fumo aqui e vendia pra Bela Vista então se considera bem antes e a partir do momento do surgimento...

Pra área urbana que ela é importante?

É a ferrovia num tinha aglomerado de casas entendeu tinha mais era fazendas sitio pequeno ai a partir da ferrovia ai sim começou a surgir algumas casinhas começou o aglomerado urbano ai a partir daí ai cê já deve ter feito sua pesquisa ai--- ali embaixo na estação deixou plano o terreno lá né pra poder fazer a estação ai passaram a chamar o lugar o pessoal fala Esplanada mais num era Esplanada o pessoal até hoje minha mãe meu pai é tudo dessa época eles chamavam o lugar lá de Esprainado o nome popular linguagem popular mais a gente sabe que a linguagem real é Esplanada né é porque eles num sabiam falar direito e ai o primeiro nome do lugar vamô lá pro Esprainado o povo que tinha chácara em volta queria ir lá pro Esprainado pra vê o movimento do trem e ai eles falam que depois passou a se chamar São Sebastião não de Esplanada direto pra Senador Canedo ai fez a estação e deu o nome pra estação de Senador Canedo em homenagem ao Senador então o nome da estação foi dada em homenagem ao Senador ai quando criou isso em cinquenta e três a população discutiu e acharam porque a estação já tinha esse nome deu o mesmo nome ao distrito entendeu então quer dizer o distrito teve esse nome em homenagem ao senador indiretamente sim, mais homenagem foi feita mesmo na estação dando nome da estação nome do senador né.

Essa estação tinha muito movimento?

Tinha era movimento demais da conta tinha muito trem sabe muita ---- porque trem era direto indo e vindo muito movimento.

Aqui já chegou a ser o ponto final? Não, chegou ali na norte granjeira mais futuramente depois quando tava quase cabando o auge que cortou a ferrovia, que parou o movimento de passageiro, tava sendo ali na norte granjeira no terminal construiu um terminal ferroviário lá foi bem depois disso sabe.

Década de quanto mais ou menos?

Esse terminal foi no inicio da década de noventa que construiu esse terminal lá de oitenta e cinco a noventa por ai a sim construiu o terminal e ai foi só caindo o movimento e acabando té hoje o trem passa mais num tem passageiro e carga de vez em quando num é direto sim.

Relacionado ao centro de Senador Canedo ele era lá na avenida da estação. Como que ele foi mudando pra cima?

É ele era nessa rua da estação né ai com o movimento de emancipação iniciou o movimento de emancipação e emancipou em oitenta e nove ai que que aconteceu iniciou-se a prefeitura lá em baixo mais tava pequena demais precisava de um posto de banco e tudo ai ele comprou essa prefeitura aqui bem aqui antiga ai o movimento já foi concentrando pra cá alguns comercio pra cá foi surgindo e o movimento foi subindo.

A transferência da subprefeitura para a sede da prefeitura foi uma das causas?

É o surgimento do jardim Todos os Santos ai o pessoal já num descia tanto aqui mais surgiu alguns comercio por ali assim né mais ainda num tinha caído de todo pra

cá né ai foi surgindo ai a partir do momento que cada vez a cidade foi progredindo foi surgindo novos loteamento pra cá ai foi crescendo.

E Senador Canedo atual quais são as principais diferenças que o senhor percebe? --

-Senador Canedo era da igreja pra cá você podia considerá Senador Canedo da igreja pra cá e mesmo assim cê podia contá alguma casinha aqui então o crescimento populacional a população aqui aumentou demais comercio a logistica da cidade a influencia da infraestrutura que foi criada no município a infraestrutura muito grande né com a chegada da Petrobras até que a chegada dela num foi tanto porque ela ficou seis anos pra podê gerar impostos pro município eles construíram a estação de tratamento de agua pra SMS pra prefeitura e ai ficou seis anos com insenção de imposto ai depois de seis anos que a prefeitura começou a arrecadá ai que o negocio arrecadá muita coisa muita verba do governo federal ai sim começou a expandi demais entrá muito recurso então hoje a prefeitura de Senador Canedo é uma mina de dinheiro né quase pode se falar que foi as grandes industrias mesmo o fluxo de a evolução geral foi...

A emancipação política foi boa para o município?

Num tem duvida que sim né foi beleza assim no sentido do progresso né agora em relação a tranquilidade a pacato pra quem gosta de vida pacata tranquilidade né sem progresso sem nada onde os valores as pessoas podiam se reuni num tinha roubo num tinha assalto então nesse aspecto foi ruim pro município né mais no aspecto do progresso geração de emprego e renda num tem duvida que foi bom.

A questão da violência a emancipação influenciou?

Ela trouxe, infelizmente o progresso traiz consigo isso né a chegada de grandes conjuntos habitacionais – pra todo lado né isso num tem jeito.....