O Cerrado, as Matas e as Áreas Verdes: as Transformações da Paisagem de Anápolis-GO e o Papel da Natureza no Planejamento Urbano (1957-1977)

Anderson Dutra e Silva[1], Patrick Thomaz de Aquino Martins[2]

RESUMO

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

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

[1] Doutor em Recursos Naturais do Cerrado. Professor na Universidade Evangélica de Goiás (UniEVANGÉLICA). Orcid: 0000-0001-5247-0870. E-mail: dimdutra74@gmail.com

[2] Doutor em Geociências e Meio Ambiente. Professor na Universidade Estadual de Goiás (UEG Campus Formosa). Orcid: 0000-0003-3814-3982. E-mail: partick.martins@ueg.br

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

Embora a relação entre rua e fazenda tenha uma ligação afetiva para a população goiana (o estado se destaca pelo agronegócio e pela relação com a música sertaneja, por exemplo) (Santos e Rodrigues 2020; Vettorassi, Ferreira, e Sofiati 2021), a construção de uma capital através da abordagem do urbanismo francês (Diniz 2007; Corrêa Lima 1937; Diniz 2017; A. Dutra e Silva e Dutra e Silva 2019; A. Dutra e Silva, Martins, e Dutra e Silva 2024) consolidaria os intentos de domínio territorial de Getúlio Vargas (S. Dutra e Silva 2017) nas preocupações sanitárias e no impulso empreendedor de Pedro Ludovico Teixeira[3] (Campos 2002), lançando-se a pedra fundamental que representaria a semente dos novos tempos em campo de obsolescências.

O bucólico em meio urbano, mesmo tendo as áreas produtoras como principal fonte de renda, não seria o reflexo da natureza local, mas de uma outra, importada, que refletisse uma racionalidade, guiada por seus idealizadores. Corrêa Lima, autor do projeto da capital goiana, se orgulhava dos espaços destinados às áreas verdes que, segundo ele, seriam o pulmão da desejada "metrópole" (Corrêa Lima 1937). Este era também um sonho industrial, mesmo que dessincronizado com a história da industrialização pois a produção de bens de consumo era pouco relevante no Brasil da

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

década de 1930 em relação à Europa e aos Estados Unidos, na medida em que era representado pelo urbanismo progressista da formação do arquiteto. Tal movimento, que surgiu a partir de utopistas e se consolidou no trabalho de arquitetos, buscava corrigir os erros que as indústrias causaram às cidades europeias, especialmente, no século XIX, pois as chaminés tornaram seus ares esfumaçados e o alto povoamento contaminou mananciais com dejetos humanos (Choay 2015, 1999).

Assim, a nova capital de Goiás acabou desempenhando um papel muito importante para a consolidação de uma mentalidade "desenvolvimentista", onde se apostou no parcelamento de terras cultiváveis e na criação e no desenvolvimento de cidades (Faissol 1952). À medida que novo centro urbano "moderno" (Diniz 2007, 2017; A. Dutra e Silva e Dutra e Silva 2019; A. Dutra e Silva, Dutra e Silva, e Della Giustina 2018; A. Dutra e Silva, Martins, e Dutra e Silva 2024) é construído e a Colônia Agrícola de Goiás (CANG) é estabelecida, a cidade de Anápolis se afirma como um polo capaz de receber a produção agrícola da região do Mato Grosso de Goiás (MGG) e distribuí-la às regiões consumidoras dentro e fora do estado (Faissol 1952; A. Dutra e Silva e Dutra e Silva 2020; S. Dutra e Silva 2017). A partir de 1957, com a abertura da rodovia que ligaria à nova capital federal, vê-se um novo impulsionador de desenvolvimento na região, fornecendo mão de obra, materiais e mantimentos à sua construção (Dias 2011). Nos anos 1970, com a inauguração do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA)[4], a cidade passa a representar um papel importante para a industrialização do estado.

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

4. Inaugurado em 9 de novembro de 1976 (FIEG 1976)

A Natureza do Desenvolvimento

A partir da construção e consolidação de Goiânia como nova capital de Goiás, o estado poderia substituir sua vocação rural por uma outra, urbana e industrial. Porém, as primeiras décadas foram marcadas por um desenvolvimento lento, pelo menos mais vagaroso do que desejavam os protagonistas de sua criação. Para Pedro Ludovico Teixeira, a cidade irradiaria desenvolvimento de si para todo o estado através de seu sistema rodoviário. Armando de Godoy[5] acreditava que é "das cidades modernas que partem os vigorosos impulsos coletivos e é nelas que se faz a coordenação dos movimentos e das atividades de uma nação" (IBGE 1967, 14).

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

É certo que o desenvolvimento, pelo menos o econômico, chegou à região e o caso anapolino deu a largada antes, em comparação com a capital. Do ponto de vista dos benefícios urbanos, as mudanças foram bem mais lentas. Se é necessário tomar Goiânia e seu ideal de cidade progressista (A. Dutra e Silva, Martins, e Dutra e Silva 2024; Choay 2015; Diniz 2017, 2007) como influência para os novos centros que se desenvolviam no estado, questões de importância ambiental e do papel da natureza no

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

planejamento parecem ser menos priorizadas ou, até mesmo, ignoradas. Assim, o parcelamento do solo acaba justificando muito mais o aumento populacional do que o seu ordenamento e sua infraestrutura necessária. Quanto mais pessoas trocam a roça pela rua, mais trabalhadores e consumidores são admitidos, o que faz a roda girar.

Freitas (2007) afirma que, mesmo antes da criação de Brasília, Anápolis teve um crescimento populacional considerável, implicando na expansão do território urbano e baseando-se na aprovação de loteamentos. O autor cita que foram aprovados 46 novos projetos entre 1951 e 1955, mesmo que a formação desses bairros tenha demorado a se consolidar. Como sendo a estação mais próxima à capital federal que estava sendo construída, serviu de apoio logístico às suas demandas. No entanto, apresentava deficiências quanto ao abastecimento de água e de energia elétrica e contava com problemas de transporte de gado pelas ruas nos anos 1950. No final desta década é que começam as alterações importantes para a cidade, inclusive com a pavimentação da rodovia que ligava às duas capitais entre 1958 e 1959.

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

A natureza local aparenta não ter destaque nos discursos do final dos anos 1950. Em publicação do ano de 1957 na revista denominada “A Cinquentenária”[6], louvam-se os feitos dos empreendimentos locais com um subtítulo “50 anos de progresso intensivo”. No texto, são destacados os números de residências (apontando aumento populacional), a importância do comércio e da indústria (caracterizada pela produção cerâmica, têxtil e de carne refrigerada), além de narrar que os estabelecimentos se beneficiavam das estradas, depreciando o valor da ferrovia à qual julgava não estar

[6] A Cinquentenária: edição única em comemoração do jubileu da cidade de Anápolis - 1957

acompanhando o "nível do progresso do estado". Tais relatos têm consonância com o termo cunhado por Cronon (1991) como sendo a "segunda natureza", aquela feita pela mão humana. Muitas vezes, a "primeira natureza" é utilizada para justificar investimentos em determinado lugar por ter uma espécie de conjunto de qualidades, como proximidade a matas, caminhos naturais (fluviais ou terrestres) ou relevo pouco acidentado. Porém, é comum perceber que, depois de certo tempo, exaltasse bem mais a segunda, dando crédito aos benefícios construídos, buscando valorizar ainda mais a força atrativa de um centro urbano, construído e ajustado pelo trabalho de empreendedores.

O termo "progresso" pode ser entendido por características de desenvolvimento econômico. E se a industrialização ainda não tivesse o poder e o peso dos modelos europeu e norte americano, é possível perceber que já havia certa relevância desses empreendimentos na vida cotidiana e na economia da cidade. A matéria da revista de 1957 ainda cita que dezenas de caminhões chegavam do canteiro de obras da capital federal, abastecendo-se de bens para garantir os trabalhos. Neste sentido, dá-se importância elevada ao que se conheceu como "desenvolvimentismo", muito característico da América Latina como esforço de combater o "subdesenvolvimento" do qual países como o Brasil eram exemplo (Dathein, 2003; Milani; Sales, 2018; Pereira, 2011; Perissinotto, 2014; Salomão, 2017). A pressa de se ver livre do "atraso" parece ser muito mais predição de um futuro em que se enxerga uma "metrópole", capaz de se comparar às grandes cidades do exterior ou mesmo a São Paulo e Rio de Janeiro. Neste processo, o povoamento passa a ser muito importante para os planos, tanto para Anápolis, quanto para Goiás, uma vez que a distância dos centros de poder adiou por mais de um século a possibilidade de lucro a partir do consumo, o qual pode ser maior quanto maior for o número de consumidores.

O DESENVOLVIMENTO URBANO E O POTENCIAL INDUSTRIAL

Em 1950, a população urbana de Anápolis era de 18.350 e a rural, de 31.988 habitantes. Já no censo de 1970, os números foram de 91.557 e 13.564 respectivamente (IBGE, [s.d.]). Percebe-se um crescimento populacional do município não só em termos

absolutos, mas, também, há uma acentuada inversão de moradores do campo para a cidade. Nesse processo, a necessidade de novas moradias cria oportunidades para a venda e o aluguel de imóveis para a iniciativa privada por um lado e, por outro, sobrecarrega o poder público de responsabilidades em prover infraestrutura adequada para o contingente habitacional. O que deveria ser um processo sincronizado entre a oferta de lotes e a capacidade de gerir as demandas, se torna um jogo desequilibrado, onde as obras necessárias para garantir o bem-estar dos cidadãos e do meio ambiente acabam ficando passos atrás das necessidades do momento. Assim, escolhem-se as benfeitorias mais urgentes, deixando para outros momentos aquelas que podem ser adiadas, optando-se por um substituto paliativo. Por exemplo, na falta de abastecimento de água, usam-se poços e, para a coleta de esgoto, fossas (onde a deposição é lançada diretamente no solo sem qualquer tratamento) ou o lançamento direto nos mananciais (Freitas 2007).

Em 1969, como instrumento de regulação e ordenação das construções e do uso do solo, o prefeito Raul Balduíno de Sousa promulga o primeiro plano diretor de Anápolis (Anápolis 1969). Entre os objetivos descritos, podem ser destacados a intenção de criar ordenamento racional e estético das construções, dotar de equipamentos públicos regiões periféricas e de expansão urbana através do abairramento[7], adequar o sistema viário e conectá-lo às estradas estaduais e federais e qualificar áreas públicas pelo paisagismo de regiões destinadas à recuperação e ao lazer da população, distribuindo-as de forma equitativa. Há uma evidente preocupação nesta lei em regular o desenvolvimento tanto funcionalmente quanto esteticamente. Termos como os gabaritos das ruas, os recuos das construções e a revitalização de áreas decadentes demonstram a necessidade do cuidado com o ambiente urbano, na medida em que se deseja garantir que os citadinos se submetam a uma racionalidade de crescimento. Como forma de assegurar tais ações, o plano estabelece três grandes zonas: a urbana, a de expansão urbana e a rural. Na primeira, ficam definidos como elementos fundamentais a pavimentação das ruas com meio-fio e canalização pluvial, rede de

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

abastecimento de água potável e coleta de esgotos, iluminação pública e escola primária ou posto de saúde numa distância de até três quilômetros.

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

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

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

Tal vocação industrial, antes pensada para Goiânia[8], foi alterada para Anápolis. Em publicação de 14 de fevereiro de 1974, o jornal "Correio Brasiliense"[9] dizia que o DAIA estava em fase final de projeto, informando que seriam criados em torno de 300 empreendimentos industriais (de pequeno e médio porte), possibilitando a criação de 15 mil empregos diretos e de 50 mil indiretos. Em outra matéria do dia 13 de março do mesmo ano[10], o veículo de notícia afirma que uma empresa de celulose se instalaria no distrito, utilizando matéria-prima num raio superior a cem quilômetros, absorvendo a produção de eucalipto, bambu, madeira nativa do cerrado e, até mesmo, palha de arroz. A cidade, neste contexto, aparece como elemento de modificação não somente de suas entranhas, mas influencia a mudança no campo ao seu redor (Cronon 1991). Este fato é, de certo modo, confirmado em outra publicação do ano seguinte (07/02/1975), ainda pelo mesmo periódico que cita que Anápolis passaria a pertencer à região geoeconômica de Brasília e que,

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

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

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

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

> ampliação de sistemas de abastecimento de água, construção de redes de esgotos sanitários e realização de estudos de poluição fluvial.[11]

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

OS ARES DE "METRÓPOLE"[12], AS ÁREAS VERDES E O MODELO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Na década de 1970, Anápolis vivencia mudanças bastante significativas em suas relações sociais e econômicas, fatos que iriam interferir nas estratégias urbanas na cidade. Além da implantação do DAIA (inaugurado em 1976), o estabelecimento de uma base aérea demandou a vinda de militares para ali residir, consumir e se relacionar (Freitas 2007; Rézio, Valva e Lemes 2018; Oliveira et al. 2018). Com o aumento populacional e com porte de um centro urbano médio, alguns problemas começam a aparecer como consequência. Ao final da década, havia certo descrédito a respeito da ferrovia na cidade. Segundo Polonial (2011), já havia, desde a década de 1930, um menor investimento no setor ferroviário no Brasil. Em Goiás, a falta de incentivo ao setor se refletia na baixa capacidade de escoar os produtos agrícolas, uma vez que a produção só aumentava, além da década de 1950 (em diante) marcar a chamada "era rodoviária".

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

[12] O termo "metrópole" aqui empregado faz referência ao modelo de cidade pensado e propagado desde a década de 1930 quando Goiânia foi idealizada e construída.

A partir deste período, houve protestos da população anapolina para retirada de trilhos do centro da cidade, o que ocorreu, definitivamente em 3 de maio de 1976.

Há um aparente louvor a um símbolo de cidade edificada para o automóvel. O traçado e a pavimentação de ruas parecem evocar um modelo de urbanização onde a construção representaria a transição do "atraso rural" em detrimento do "desenvolvimento urbano", o que pode ser identificado como uma maneira de subordinação da natureza (solo, cursos d'água, vegetação e paisagem) à mão de empreendedores tanto do setor público quanto da iniciativa privada. De forma dessincronizada com a história europeia, o planejamento urbano nesta região do centro-oeste brasileiro nos anos 1970 se apoiava na industrialização como "salvamento" econômico (prioritariamente) e, nesse processo, o desenvolvimento dos bairros e o crescimento populacional apoiariam tal esperança industrial. Publicações do jornal Correio do Planalto do ano de 1976 vão enaltecer a criação do DAIA, como, por exemplo, a matéria intitulada "Goiasindustrial presenteia a cidade de Anápolis com o DAIA"[13], a qual afirmava que o parque industrial seria capaz de absorver a mão de obra que veio para a construção da capital federal, nutrindo de trabalho as empresas que viriam e, com isso, seriam atraídos novos trabalhadores. Também, enfatiza que a posição geográfica da cidade garantiria a logística necessária devido aos acessos a centros consumidores e a portos distribuidores.

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

[13] Correio do Planalto. "Goiasinsdustrial presenteia Anápolis com o DAIA". Edição de 31/07/1976, p.51. Fonte: Museu Histórico de Anápolis

Embora as publicações jornalísticas representem divulgações de meios de comunicação e não de interessados do mercado, a sua repetição em vários exemplares reforça nos leitores uma "certeza" de lucros futuros, podendo ser para um investidor ou para um trabalhador, ambos à procura de boas oportunidades. O mesmo Correio do Planalto publicava títulos como "DAIA uma realidade de Anápolis para o Brasil"[14], valorizando a "modernidade" do traçado urbano, onde as linhas de ônibus utilizariam faixas próprias distintas dos demais veículos, o sistema próprio de saneamento e a interligação com a rede telefônica da cidade. Em sequência, apresentava imagem do projeto creditado ao escritório H.J. Cole + Associados S/A[15] (Figura 1), apresentando o traçado, a setorização e informações sobre potencialidades do empreendimento e sobre os investimentos aplicados. Outros títulos de exemplares do ano de 1976 também chamam atenção tais como "Divisão racional do DAIA garante seu crescimento", "SENAI: garantia de mão-de-obra do DAIA", "DAIA também tem muita importância para Brasília", "Incentivo: a base de atração das indústrias" e "Anápolis nasceu com vocação industrial", apontando o entusiasmo e otimismo do periódico. Industrialização, planejamento urbano e a esperança pelo maior povoamento parecem fazer parte de uma engrenagem que vai transformando paisagens e atraindo o tão desejado "progresso".

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

[14] Correio do Planalto. "DAIA uma realidade de Anápolis para o Brasil". Edição de 09/11/1976, p.17. Fonte: Museu Histórico de Anápolis
[15] Ver (Lucchese 2013).

Anápolis poderia assumir papel coadjuvante, atraindo interesses na produção de bens e na constituição de uma população operária.

Figura 1. Plano urbanístico do DAIA publicado no jornal Correio do Planalto em 31/11/1976



Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

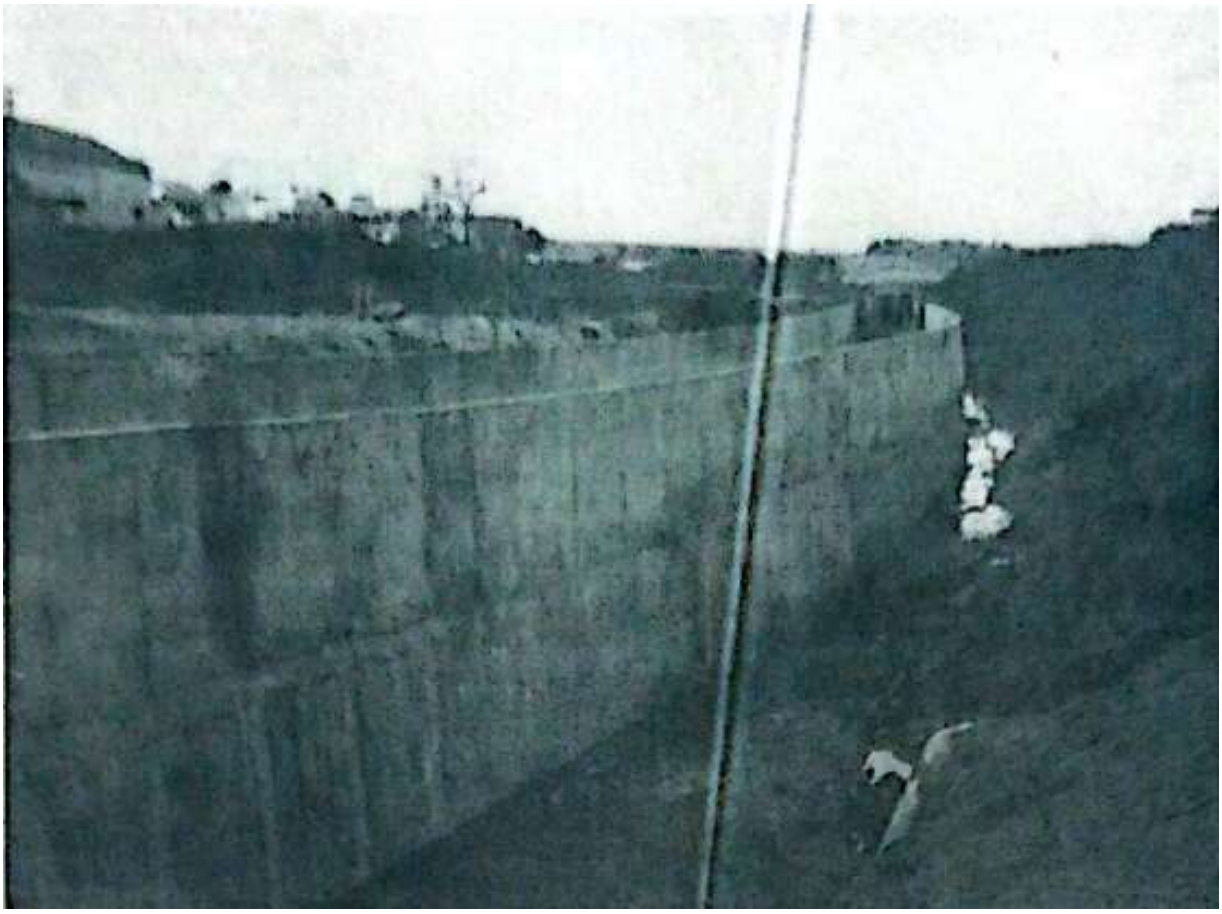
Se o DAIA representava um novo centro urbano, mesmo sem autonomia de gestão e subordinado à sede municipal, tendo sido pensado e parcelado desde o princípio para esse fim principal, a cidade "convencional" deveria se ajustar à sua malha anteriormente imposta. Mesmo que o bairro Jundiaí já tivesse sido projetado na década de 1940 e já, no final da década de 1970, se consolidava e, também, ter presenciado até esse último período várias transformações nas ruas e no casario, os gestores urbanos teriam que admitir que ajustes deveriam acontecer em uma disposição existente. Ou seja, embora surgissem loteamentos em diversos sítios adjacentes, era com o centro pioneiro e com os locais de maior atividade cotidiana que eles tinham que lidar. Diferentemente do distrito agroindustrial, onde o solo estava virgem de construções, não se poderia escolher, por exemplo, os locais de concentração de comércio varejista,

as habitações e as atividades de maior impacto baseando-se nos elementos naturais e na disposição do relevo, pois o objeto de "melhorias para o progresso" já tinha endereços, espaços dispostos em quadras circundadas por vias. As principais atividades comerciais já estavam consolidadas, sem que existisse qualquer planejamento prévio para os setores.

Um projeto de um parcelamento ou loteamento *ex nihilo*, geralmente, opta, convenientemente, por desviar de certos acidentes geográficos e escolher o declive mais apropriado à circulação e ao saneamento (Corrêa Lima 1937). No caso anapolino, o crescimento populacional se deu de forma gradativa e pouco acelerada, tendo a origem da cidade num pequeno vilarejo que, ao se expandir, cresceu a partir da continuidade de suas ruas que acabaram encontrando tais acidentes, os quais poderiam ser entendidos como barreiras, produzindo, assim, certos vazios urbanos, não por interesses especulativos, mas por força de impossibilidades tecnológicas ou de recursos financeiros. Neste processo, a natureza não vai aparecer como instrumento de divulgação de vendas, mas, em alguns casos, como elemento a ser dominado para fins de ampliação de construções. Uma publicação do Correio do Planalto de 10 de janeiro de 1977[16] descreve que havia um novo trecho de canalização do córrego das Antas (ver Figura 2), sendo que o primeiro já fora executado para ampliar áreas de brejos em meio urbano. O trecho descrito, segundo a matéria, possibilitou a criação de um centro cultural (que foi utilizado como Centro Administrativo Municipal no início dos anos 1980), demonstrando a capacidade das construções sobre a natureza. É evidente a percepção de que, neste caso, as margens do veio hídrico eram vistas como espaço inutilizado pois não permitiam a ampliação de vias e de edifícios. O descrito "aproveitamento" sugeria que as áreas alagadas poderiam, enfim, ser ocupadas.

[16] Correio do Planalto. "Córrego das Antas terá segunda etapa de canalização". Edição de 10/01/1977.

Figura 2. Canalização do Córrego das Antas registrada pelo Correio do Planalto em 10/01/1977.



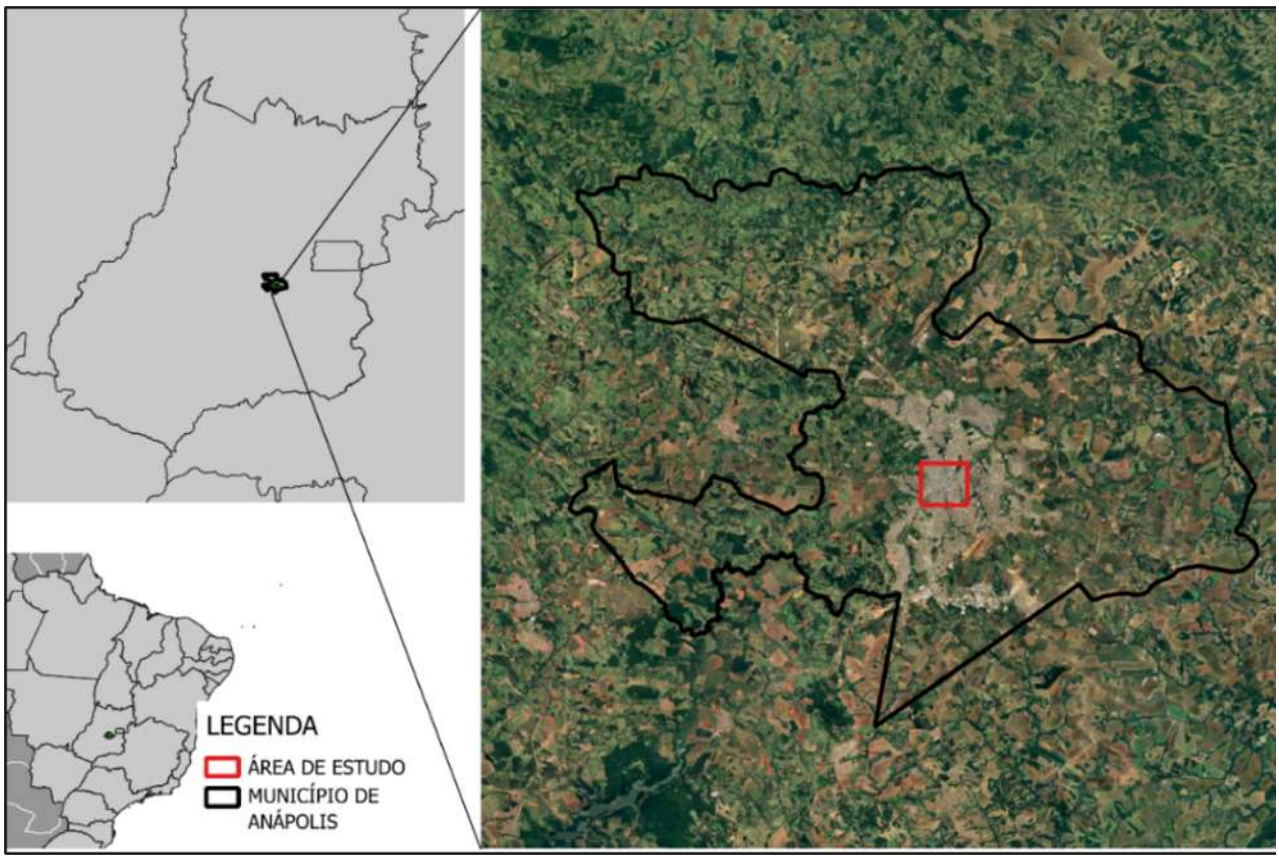
Fonte: Museu Histórico de Anápolis

A natureza, no contexto analisado, aparenta representar um objeto a ser explorado, especialmente para ampliação das construções. Tal caráter utilitário, talvez, não esteja relacionado à necessidade de moradias que teriam maior procura à medida que mais trabalhadores chegariam para as indústrias que seriam instaladas[17]. Como forma de identificação desse argumento, foi selecionada uma região de aproximadamente 9km², focalizando o centro da cidade, bairros vizinhos a este e o bairro Jundiaí. Inicia-se a observação a partir de uma série de cópias em nanquim sobre papel vegetal que são transcrições categorizadas de ortofotos realizadas no ano de 1976, as quais produziram documento entregue à prefeitura no ano de 1977 (ver Figuras 3 e

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

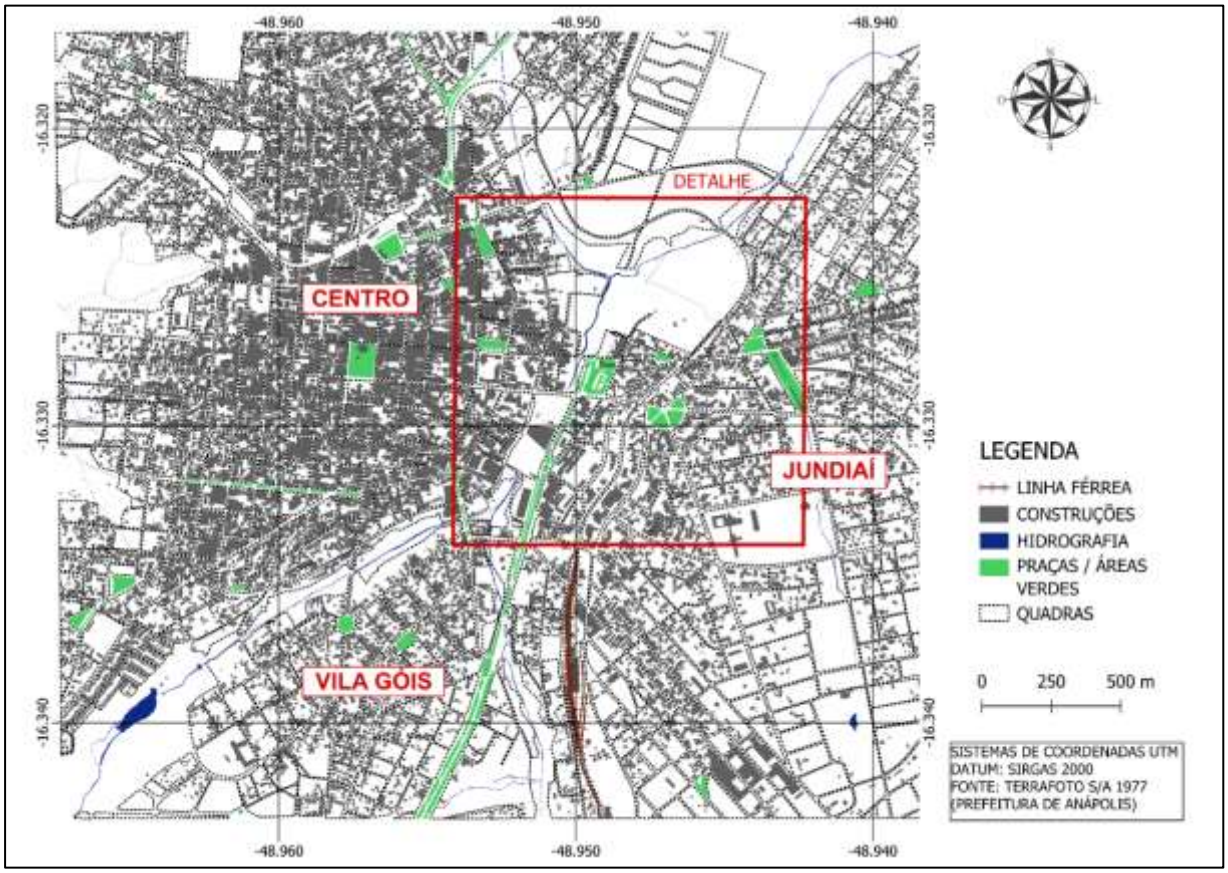
4). Nesse destaque, foram selecionadas cinco categorias: linha férrea (que, no período descrito finalizava na região leste do bairro Jundiaí), as construções existentes, as quadras delimitadas, as áreas verdes (canteiros, praças, ilhas de avenidas) e a hidrografia.

Figura 3. Localização de Anápolis com a delimitação da área de estudo.



Fonte: IBGE e Google Satelite.

Figura 4. Área delimitada com a classificação de categorias.

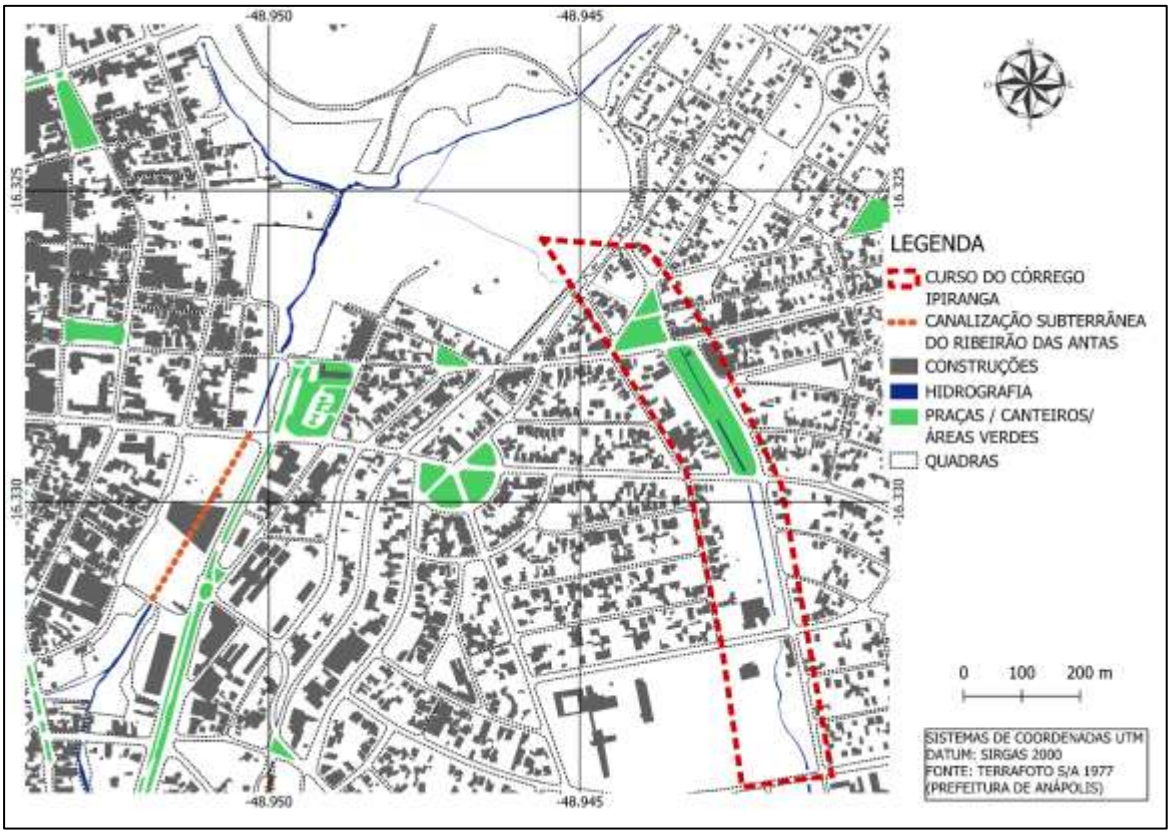


Fonte: Adaptado de TerraFoto S/A (Prefeitura Municipal de Anápolis)

É possível perceber que ainda havia grandes áreas vazias dentro da malha urbana consolidada, as quais poderiam ser utilizadas para construções de habitações, estabelecimentos comerciais ou de serviços e, inclusive, edifícios públicos. O que se sugere é que a exaltação das construções de canais para drenar áreas alagadas e retificar os cursos hídricos seria mais uma preocupação com a paisagem do que com a necessidade de se obter mais áreas para edificações. A ampliação do detalhe destacado na Figura 4 mostra que a canalização no ribeirão das Antas possui um trecho que fora aterrado (ver Figura 5), o qual já contava com a construção de um edifício sobre o curso. Portanto, não seria somente uma proteção de margens, mas, também, uma apropriação semelhante à proposta para a cidade de São Paulo nos anos 1930 como dito anteriormente (Bruand 1997). O termo "brejo" utilizado na publicação de 1977 pode indicar que a vegetação das matas ciliares e das áreas de várzea seria uma espécie de empecilho visual, como que representasse partes de áreas rurais "descuidadas". A ideia

de “domesticar” tais trechos de natureza teria como estratégia impor uma geometria contida, onde os materiais como concreto, alvenaria e asfalto requalificassem esses locais, submetendo árvores, arbustos, flores e forração à ordem de canteiros delimitados por elementos construtivos.

Figura 5. Detalhe sobre os cursos do ribeirão das Antas e do córrego Ipiranga.



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

Observando o detalhe (Figura 5), é possível também perceber que o córrego Ipiranga já se encontrava contido dentro de quadras, canalizado e aterrado sob vias em alguns trechos. Na sua parte final, não é possível determinar seu trajeto a partir da graficação apresentada no documento, tanto por conta de não serem apresentadas imagens e, sim, desenhos e símbolos, tanto por conta da junção das folhas[18] devido às imprecisões gráficas. No entanto, há um certo momento em que o curso não aparece,

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

sugerindo que segue debaixo das edificações. O documento mostra linhas que descreve como “canaletas”, onde se acredita ser conduzido o fluxo até chegar ao desague. O que é importante registrar é uma visão de estratégia urbana que, ao invés de tirar proveito dos cursos hídricos e de sua vegetação característica, opta por esconder ou reduzir tais elementos a áreas pequenas em detrimento dos edifícios e de vias pavimentadas. Neste contexto, a natureza (a primeira) que havia dado condições, seja pelo suprimento de caça, madeira ou água, seja pelo relevo pouco acidentado que permitia uma expansão da malha em linhas contínuas, torna-se um elemento a ser colocado ao fundo, ocupando menor importância na paisagem. Não é intenção desta análise encontrar possíveis culpados ou desqualificar o entendimento sobre o espaço urbano e seus recursos naturais, mas entender de que forma tais pensamentos nortearam o desenvolvimento da cidade.

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A criação de Goiânia e a Marcha para o Oeste despertaram novos interesses para os moradores de Goiás, inaugurando uma nova perspectiva urbana. Se é possível perceber um aumento populacional das cidades brasileiras da década de 1960 em diante, o caso goiano seguiu de forma semelhante. Nesse processo, o desejo de fazer emergir uma vocação industrial também aflorava a necessidade de cidades ajustadas a essa nova realidade. No caso de um planejamento a partir de um solo ainda não explorado (como o exemplo da capital do estado), o traçado, à imitação de quem

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

O período destacado por esta pesquisa (1957-1977) faz uma breve análise de momento que marca o cinquentenário de emancipação da cidade até a instalação de seu parque industrial, buscando compreender as repercussões dos ideais do desenvolvimento almejado. O termo "progresso", bastante utilizado em discursos do passado, parece evocar um movimento que sempre aponta para o futuro, como uma continuidade de melhorias gradativas a partir das etapas que vão sendo vencidas. Tal termo, também, parece ser o oposto de atraso, que pode ser entendido como uma inércia de um estado original ou a morosidade da transformação. O que acontece é que o risco de ignorar ou suplantar elementos importantes como os cursos hídricos e suas vegetações parece ter menor impacto para aqueles que esperam se desvencilhar de qualquer obstáculo que apareça diante de seus objetivos. A supressão desses pode representar, no ideal da época analisada, como a solução de problemas daquela realidade presente, podendo ser sugerida uma esperança de uma certa vitória humana sobre a natureza em vez de se apropriar dela de maneira adequada e integrada ao cotidiano urbano.

Tem-se, por um lado, uma cidade que assume um papel econômico importante para sua região e, também, para o estado, mesmo que não houvesse sido criada para tal ou tampouco exalasse odores de modernidade metropolitana. As transformações foram como ações pontuais, como o projeto do bairro Jundiaí na década de 1940 e do DAIA na década de 1970, puxando a reboque as mudanças nas partes centrais mais consolidadas. O que se pode observar nos traçados estudados, especialmente o recorte em detalhe, é que o ribeirão das Antas atravessa longitudinalmente no sentido norte-sul, dividindo

a oeste a região mais antiga e, a leste, a região de implantação mais recente. Se o antigo avança em direção ao novo (e vice-versa), há entre eles uma barreira, visível, intransponível em vários pontos (exceto pelas ligações de pontes ou bueiros), o que dificulta uma continuidade mais direta e espontânea, carecendo de ajustes à medida que a mata, o barranco e a várzea são acessados. Isso pode indicar um domínio como necessidade, à medida em que facilita a ocupação e elimina o obstáculo.

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

REFERÊNCIAS

Almeida, Patrick Vieira Di. 2011. "Attilio Corrêa Lima e o Planejamento de Goiânia – um marco moderno na conquista de sertão brasileiro". *Urbana* 4 (4): 52–66.

Anápolis. 1969. *Lei de nº 160, de 26 de setembro de 1969*.

Bruand, Yves. 1997. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. 3ª. São Paulo: Perspectiva.

Campos, Franciso Itami. 2002. "Mudança da Capital: uma estratégia de poder". Em *Goiânia: cidade pensada*, 169–84. Goiânia: Ed. da UFG.

Chaul, Nasr Fayad. 2009. "Goiânia : a capital do Sertão". *Revista UFG* XI (6): 100–110.

Choay, Françoise. 1999. "A natureza urbanizada, a invenção dos 'espaços verdes'". *Projeto História* 18: 103–6.

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

Corrêa Lima, Attilio. 1937. "Goiânia: a nova capital de Goiás". *Arquitetura e Urbanismo*.

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

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

Dias, Simone Silva. 2011. "O papel de Anápolis-go no contexto do eixo Goiânia – Anápolis - Brasília". Dissertação de Mestrado, UnB.

Diniz, Anamaria. 2007. "Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935): Ideal estético e realidade política". Dissertação de Mestrado, UNB.

Diniz, Anamaria. 2017. "Goiânia: modernismo periférico". *Revista Estética e Semiótica* 7 (1): 101–14.

Dutra e Silva, Anderson, e Sandro Dutra e Silva. 2019. "A natureza e a modernidade urbana de Goiânia nos discursos da cidade símbolo do Oeste brasileiro (1932-1942)". *Historia Crítica*, nº 74: 65–93. doi:10.7440/histcrit74.2019.04.

Dutra e Silva, Anderson, e Sandro Dutra e Silva. 2019. 2020. "As áreas verdes na metrópole do hinterland : parques urbanos no planejamento urbano de Goiânia nas décadas de 1930 e 1940 1 Green spaces in the hinterland ' s Metropolis : parklands in the urban planning of Goiânia during the 1930s and 1940s". *Revista de Historia Regional* 25 (2): 404–35. doi:10.5212/Rev.Hist.Reg.v.25i2.0008.

Dutra e Silva, Anderson, Sandro Dutra e Silva, e Carlos Christian Della Giustina. 2018. "Goiânia e a urbanização do Oeste: demografia, fronteira agrícola, áreas verdes e mananciais". *Revista Inclusiones* 5 (Enero-Marzo 2018): 14–29.

Dutra e Silva, Anderson, Patrick Thomaz de Aquino Martins, e Sandro Dutra e Silva. 2024. "A capital e o interior: influências da criação de Goiânia na urbanização do Mato Grosso de Goiás". *Esbocos* 31 (56). Universidade Federal de Santa Catarina: 101–16. doi:10.5007/2175-7976.2024.e100085.

Dutra e Silva, Sandro. 2017. *No Oeste a Terra e Céu: a expansão da fronteira agrícola no Brasil Central*. Rio de Janeiro: Mauad X.

Dutra e Silva, Sandro, José Luiz de Andrade Franco, e José Augusto Drummond. 2017. "Colonização e desflorestamento: a expansão da fronteira agrícola em Goiás nas

décadas de 1930 e 1940". Em *História ambiental e migrações: diálogos*, 262 p. São Leopoldo: editora UFFS. doi:10.7476/9788564905689.

Faissol, Seridião. 1952. O "*Mato Grosso de Goiás*". Rio de Janeiro: IBGE, Conselho Nacional de Geografia.

FIEG. 1976. "Goiás Industrial".

Fonseca, Pedro Cezar Dutra. 2015. *Desenvolvimentismo: a construção do conceito*. Rio de Janeiro.

Freitas, Revalino Antonio de. 2007. "Anápolis, fundos públicos e expansão urbana: 1957-1997". Em *100 anos: Anápolis em pesquisa*, organizado por Mirza Seabra Toschi, 35–45. Goiânia: s/n.

IBGE. [s.d.]. "Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística". http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=352044.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 1967. *Coleção de Monografias - nº 409 (3ª ed.) - Anápolis, Goiás*. Rio de Janeiro.

Lévi-Strauss, Claude. 1996. *Tristes Tópicos*. São Paulo: Companhia das Letras.

Lucchese, Maria Cecilia. 2013. "HJ COLE + Associados: planejamento e empreendimentos (1970-1980)". *Urbana* 5 (6).

Manso, Celina Fernandes Almeida. 2001. *Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea - um certo olhar*. Goiânia: Edição do Autor.

Milani, Ana Maria Rita, e Romulo Sales. 2018. "Do 'Desenvolvimentismo' ao 'Novo Desenvolvimentismo' no Brasil: a evolução do conceito" 51 (setembro): 48–67.

Oliveira, Karla, Itami Francisco Campos, Giovana Galvão Tavares e Rildo Morão Ferreira, 2018. "Cidades médias e sustentabilidade ambiental: caracterização e atuação regional". Halac 8(1): 184-212.

Pereira, José Maria Dias. 2011. "Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil". *CADERNOS do DESENVOLVIMENTO* 6 (9).

Perissinotto, Renato. 2014. "O conceito de Estado desenvolvimentista e sua utilidade para os casos brasileiro e Argentino". *Revista de Sociologia e Politica* 22 (52). Universidade Federal do Parana: 59–75. doi:10.1590/1678-987314225205.

Polonial, Juscelino Martins. 2011. *Anápolis nos tempos da ferrovia*. Goiânia: Kelps.

Rézio, Tiago José Duarte, Milena D'Ayala Valva e Fernando Lobo Lemes, 2018. "Uma casa e uma avenida: simbolismo, identidade e racionalidade modernista em Anápolis". Halac 8(1): 136-157.

Salomão, Ivan Colangelo. 2017. "As origens do desenvolvimentismo brasileiro e suas controvérsias: Notas sobre o debate historiográfico". *Nova Economia* 27 (3). Universidade Federal de Minas Gerais: 421–42. doi:10.1590/0103-6351/3220.

Santos, Jean Carlos Vieira, e Karina Arantes Rodrigues. 2020. "A música sertaneja na perspectiva geográfica: a cidade, suas raízes, fusões culturais e o tempo de lazer". *Geoambiente on-line* 36. Jataí-GO. https://orcid.org/0000-0002-5746-1217,2-GraduadaemGeografiapelaUniversidade.

Vettorassi, Andrea, Lorrany dos Santos Ferreira, e Flávio Munhoz Sofiati. 2021. "Juventudes entre o rural e o urbano: o caso dos agroboys e agrogirls de Bela Vista de Goiás". *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* 23 (abril). Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR). doi:10.22296/2317-1529.rbeur.202112pt.

Worster, Donald. 1991. "Para fazer história ambiental". *Estudos Históricos* 4 (8): 1–17.

The Brazillian Cerrado, the Woods, and the Green Areas: The Landscape Transformation of Anápolis (Brazil) and the Role of Nature in the Urban Planning (1957-1977)

ABSTRACT

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

Keywords: environmental history; Anápolis – Brazil; population development; environmental.

Recibido: 04/04/2026
Aprobado: 06/10/2026