



PUC GOIÁS

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PROGRAMA DE MESTRADO EM DIREITO, RELAÇÕES
INTERNACIONAIS E DESENVOLVIMENTO**

Iza Maria Finotti

**MEIO AMBIENTE URBANO DA CIDADE DE GOIÂNIA,
QUALIDADE DE VIDA E (IN) SUSTENTABILIDADE**

Goiânia
2012

IZA MARIA FINOTTI

**MEIO AMBIENTE URBANO DA CIDADE DE GOIÂNIA,
QUALIDADE DE VIDA E (IN) SUSTENTABILIDADE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito, Relações Internacionais e Desenvolvimento da Pontifícia Universidade Católica de Goiás como requisito para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof.Dr. Gil César Costa de Paula

Goiânia
2012

Finotti, Iza Maria.
F515m Meio Ambiente Urbano da Cidade de Goiânia,
Qualidade de Vida e (IN) Sustentabilidade [manuscrito] /
Iza Maria Finotti. – 2012.
94 f. ; il. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade
Católica de Goiás, Mestrado em Direito, Relações
Internacionais e Desenvolvimento, 2012.

“Orientador: Prof. Dr. Gil César Costa de Paula”.

1. Urbanização – Goiania (GO). 2. Qualidade de vida -
Goiania (GO). 3. Sustentabilidade. I. Título.

CDU: 711(817.3)(043)

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
MESTRADO EM DIREITO, RELAÇÕES INTERNACIONAIS E DESENVOLVIMENTO**

COMPLEMENTO DA ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

NOME DO CANDIDATO: Iza Maria Finotti

MATRÍCULA: 201011010010008

TÍTULO DO TRABALHO: “MEIO AMBIENTE URBANO DA CIDADE DE GOIÂNIA, QUALIDADE DE VIDA E (IN) SUSTENTABILIDADE”

NOME DO ORIENTADOR: Prof. Dr. Gil César Costa de Paula

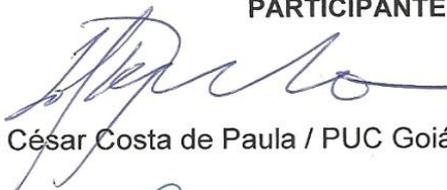
CONCEITO: (A) (A, B, C ou D)

APROVADO

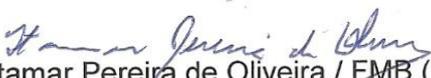
**DISSERTAÇÃO
APROVADA COM
MODIFICAÇÕES**

REPROVADO

PARTICIPANTES


ORIENTADOR Dr. Gil César Costa de Paula / PUC Goiás (Presidente)


MEMBRO Dra. Glacy Odete Rachid Botelho / PUC Goiás (Membro)


MEMBRO Dr. Itamar Pereira de Oliveira / FMB (Membro Convidado)

Dedico este trabalho aos meus pais Adalberto Finotti e Antônia Poli Finotti por me terem proporcionado a possibilidade de viver.

Aos meus filhos Júnior e Carolina, grandes companheiros de jornada, amor incondicional, a quem devo os melhores momentos da minha vida. Parceiros com quem divido todos meus anseios e angústias, loucuras e alegrias e sem os quais a vida não teria o menor sentido.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus por me haver dado forças e coragem para buscar a realização de mais um sonho.

A todos os colegas de mestrado pelo companheirismo e disponibilidade em sempre ajudar.

Não poderia jamais deixar de mencionar alguns colegas que se fizeram imprescindíveis durante todo este percurso.

Ao meu grande amigo, parceiro e colega de docência e mestrado da Pontifícia Universidade Católica de Goiás Fernando de Paula, por todo apoio, paciência, amizade, cumplicidade. Pessoa que sempre se fez presente em todos os meus momentos incentivando e me fazendo acreditar que ao final ainda riríamos juntos de todos os percalços. Tudo realmente seria impossível sem a ajuda do meu grande amigo.

Ao colega Eurípedes Ribeiro pela grande felicidade de poder ter convivido com pessoa tão ímpar durante a jornada do mestrado.

Às minhas colegas de docência Clarissa Machado e Silvia Gabriela, que sempre estiveram presentes durante todo este tempo.

Ao meu amigo e colega de docência Alano Franco Bastos, pelas incansáveis noites de conversas, pelo companheirismo, pelo apoio e principalmente por haver sido um dos meus maiores incentivadores.

Ao colega de PUC Geraldo Fonseca Neto, por toda atenção, carinho e incentivo a mim dispensados durante todo nosso tempo de convivência.

Ao prof. Ms. Edison Fernando Pompermayer por sua também colaboração, apoio e as palavras de sempre incentivo.

A todos os professores que tive a grande oportunidade de conviver em decorrência de nossas aulas, prof. Dr. Gil César Costa de Paula, prof. Dr. Haroldo Reimer, prof. Dr. Germano Campos Silva prof. Dr. José Antonio Tietzmann, prof. Dr^a Glacy Odete Rachid Botelho e ao também professor Dr. Nivaldo dos Santos.

Ao meu orientador Prof. Dr. Gil César Costa de Paula por quem guardo muito respeito, e por haver acreditado na idéia do tema fora de um contexto óbvio da lei e cuja orientação competente é responsável pelos acertos existentes neste trabalho.

Aos ilustres membros da banca de qualificação

Um agradecimento especial ao meu sobrinho e afilhado Paulo Ricardo, por sempre acreditar em minhas possibilidades de crescimento.

Impossível deixar de agradecer a todos meus alunos que de forma ou outra participaram também desta empreitada, obrigada por tudo.

O caminho foi árduo, noites em claro, rotina de trabalho extenuante, inseguranças quanto ao futuro. Mas o final se faz inconteste e o mais importante é conseguir provar que para se chegar a algum lugar é preciso sonhar, acreditar e saber que os obstáculos são sempre colocados em nossos caminhos, por uma única pessoa... nós mesmos.

O sol nasce e ilumina as pedras evoluídas que cresceram com a força de pedreiros suicidas. Cavaleiros circulam vigiando as pessoas. Não importa se são ruins nem importa se são boas. E a cidade se apresenta centro das ambições para mendigos ou ricos e outras armações. Automóveis, motos e metrô, trabalhadores, patrões, policiais e camelôs. A cidade não para, a cidade só cresce. O de cima sobe e o de baixo desce. (...) A cidade se encontra prostituída por aqueles que a usaram em busca de saída. Ilusora de pessoas de outros lugares. A cidade e sua fama vai além dos mares. No meio da esperteza internacional, a cidade até que não está tão mal. E a situação sempre mais ou menos. Sempre uns com mais e outros com menos.

RESUMO

O presente trabalho tem por finalidade analisar o desenvolvimento da cidade de Goiânia, desde sua concepção original até os dias atuais, evidenciando que tal crescimento ocorre de modo célere, desorganizado e atendendo única e exclusivamente os anseios especulativos do setor imobiliário, resultando, por óbvio, em manifesta degradação do meio ambiente da aludida Urbe. Assim, e principalmente em face do não cumprimento das políticas públicas que obstam a exploração desordenada de Goiânia, tem-se que a Capital do progressista estado de Goiás vem marcando passo, em questões ambientais, na história da evolução da humanidade. Em assim sendo, já se pode até mesmo antever que ela não mais está a cumprir com a sua função social, na medida em que não garante aos seus habitantes as condições mínimas de uma saudável qualidade de vida e, o que é mais grave ainda, não se preocupa com a sua sustentabilidade. Tudo isso fere, inclusive, a legislação pátria que dispõe sobre o assunto, máxime a norma exposta no art. 225 da Constituição Federal de 1988, e demais diplomas legais que regem esta matéria. É certo que os grandes centros urbanos, não só no Brasil como em todo o mundo, passam por adensamentos populacionais descomedidos, degradações ambientais e omissões do poderes públicos no controle dessas questões, sendo certo que com Goiânia não seria diferente, principalmente por esta possuir um enorme potencial de desenvolvimento, o que tem feito com que pessoas de várias partes do País para cá se dirijam, atraídas quer em busca de trabalho, ampliação de negócios ou de uma melhor qualidade de vida. No entanto, essa Capital poderia - como ainda pode - fazer diferente, bastando pautar-se pelo desenvolvimento planejado, ordenado e sustentável.

Palavras-chave: Goiânia; desenvolvimento urbano; qualidade de vida; insustentabilidade.

ABSTRACT

This academic work aims to analyze the development of the Goiânia City, since its original conception to the present day, showing that such growth occurred so rapidly, disorganized and in view solely of the desires of the speculative real estate, resulting, obviously, in clear degradation of the environment of the City. Thus, especially in the face of the failure of public policies that prevent uncontrolled exploitation of Goiânia, is that the progressive capital of the Goiás'state has been marking time on environmental issues in the history of human evolution. Being so, it can even predict that it no longer is to fulfill its social function, in that it does not guarantee its inhabitants the minimum conditions for a healthy life's quality and, what is even more serious, do not worry about its sustainability. All this hurt even the country that has legislation on the subject, the maxim exposed the norm in art. 225 of the 1988 Constitution and other statutes governing's troubles. It is true that the large urban centers, not only in Brazil but all over the world are overblown for high density population, environmental degradation and omissions of public authorities in control of these issues, given that in Goiânia would be no different, mainly because it has a enormous potential for development, which has meant that people from various parts of the country they are traveling here, attracted either looking for work, business expansion or a better quality of life. However, this capital could - and still can - do it differently, just be guided by development planned, orderly and sustainable.

Keywords: Goiania; urban development; life's quality; unsustainability.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Traçado Original.....	36
Figura 2 – Praça Cívica com Visão para as Av. Goiás, Araguaia e Tocantins	36
Figura 3 – Fotos comparativas Praça Cívica.....	37
Figura 3 – Abertura da Av. Goiás – crédito nas fotos.....	38
Figura 4 – Abertura da Avenida Tocantins	38
Figura 5 – Abertura Avenida Anhanguera	39
Figura 6 – Abertura Av. Paranaíba.....	39
Figura 7 – Estádio Olímpico	40
Figura 8 – Automóvel Clube de Goiás.....	40
Figura 9 – Visão Aérea de Goiânia década de 40 – 14.943 habitantes, 910 veículos - DM Especial 78 anos	45
Figura 10 – Visão Panorâmica de Goiânia 2011 -1.302.001 habitantes e 1.000.000 de veículos registrados	45
Figura 11 – Parque Cascavel.....	56
Figura 12 – Construções Parque Cascavel.....	56
Figura 13 – Construções Parque Cascavel.....	56
Figura 14 – Construção Parque Cascavel.....	57
Figura 15 – Moradia Parque Cascavel - Contraste	57
Figura 16 – Vista Parque Vaca Brava	59
Figura 17 – Vista Parque Vaca Brava	59
Figura 18 – Lote Vago Parque Vaca Brava - 25.07.2011	59
Figura 19 – Lote anterior aos 11.02.2012	60
Figura 20 – Rua 5 – Parque Vaca Brava – Banca Paulista aí esteve por 20 anos	60
Figura 21 – Tapumes que circundam a obra embargada.....	62
Figura 22 – Lote onde seria construído o hotel-conforme se encontra	62
Figura 23 – Vista parcial Parque Flamboyant	63
Figura 24 – Vista Parcial Parque Flamboyant	63
Figura 25 – Parque Flamboyant – Rede de Água estourada	65
Figura 26 – Área do desmoronamento.....	66
Figura 27 – Prédio em construção	66

Figura 28 – Entrada do Condomínio Granville	67
Figura 29 – Parte interna do Condomínio Portal do Sol I	68
Figura 30 – Conjunto Habitacional – Minha Casa Minha Vida	70
Figura 31 – Terminal Padre Pelágio.....	72
Figura 32 – Rua 3 esq. Av. Goiás	72
Figura 33 – Av. Fued José Sebba – Sentido PUC	73
Figura 34 – Av. 136	73
Figura 35 – Poluição	73
Figura 36 – Imóveis desocupados T-63	78
Figura 37 – Imóveis depredados T-63.....	78

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Crescimento da população de Goiás, Goiânia e de cidades limítrofes em dez anos.....	68
Tabela 2. Trânsito e transporte coletivo.....	75

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 - O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: UM CONCEITO NECESSÁRIO À GESTÃO DO MEIO AMBIENTE URBANO NO SÉC XXI.....	16
1.1 O Meio Ambiente é Também Urbano e Deve Estar em Equilíbrio	16
1.2 O Desenvolvimento Sustentável: Uma Opção Advinda do Cenário Internacional, mas que Permeia o Ordenamento Jurídico Urbano Brasileiro	20
CAPÍTULO 2 - O MEIO AMBIENTE E O PLANEJAMENTO URBANO NA HISTÓRIA DAS CAPITAIS GOIANAS	29
2.1 A Cidade de Goiás: Capital do Ouro, Num Sítio Pouco Adaptado a ser Capital	29
2.2 A Nova Capital do Estado de Goiás	34
CAPÍTULO 3 - A INSUSTENTABILIDADE DE GOIÂNIA NO SEC. XXI	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
APÊNDICE A – Perfil dos Entrevistados	97
APÊNDICE B – Questionário sobre mobilidade do trânsito e aceitação do transporte coletivo, utilizado com moradores da Cidade de Goiânia	98
APÊNDICE C – Questionário utilizado com arquitetas	100

INTRODUÇÃO

Hodiernamente, existe uma preocupação generalizada com a questão ambiental, onde palavras, tais como sustentabilidade, qualidade de vida, ecologicamente correto, aquecimento global, degradação ambiental, meio ambiente equilibrado, dentre outras, estão em voga.

E isso em face de uma série de estudos a evidenciarem que, se algo não for feito com urgência, a humanidade caminha, a passos largos, para um cataclismo.

Logo, soluções são perquiridas, a fim de que a raça humana não sofra as consequências dos abusos por ela perpetrados, ou, ao menos, para que os processos de degradação ambiental existentes, que afetam a salutar qualidade da vida dos habitantes deste planeta, sejam minimizados.

E, como de conhecimento, tais processos de degradação provêm da própria incúria dos seres humanos na medida em que promovem alterações profundas no meio ambiente natural, na busca incessante de melhores (e mais exageradas) condições de vida, sugando, cada vez mais, os recursos naturais até então disponíveis.

Por outro lado, percebe-se que o Poder Público não só age com descaso, mas chega ao ponto de praticar, e até mesmo, proteger o saque aos recursos naturais disponíveis.

Assim, o Estado, ora deixa de intervir com seu poder fiscalizador, não implementando medidas preventivas ou de precaução quando das alterações junto ao meio ambiente, ora fomenta os exploradores dos recursos naturais, criando legislação de encomenda, que afrouxa a fiscalização de seus próprios agentes, e tudo isso por razões políticas ou por meros, mas absurdos interesses econômicos.

Daí a necessidade de estudos sérios sobre o que constitui o meio ambiente, mormente o urbano, o que se espera de uma cidade, quando se fala de qualidade de vida, e qual a postura que deve ser adotada pelo Poder Público.

Para tanto, lance-se o presente estudo, com vistas à análise das questões acima enfocadas, com fulcro no que ocorreu na Capital do Estado de Goiás, denominada Goiânia.

Nesse desiderato, quando se fala em meio ambiente urbano, entende-se como sendo a transformação do ambiente natural, através da intervenção humana.

O que definitivamente se espera de uma cidade é que ela cumpra com sua função social, que seja uma cidade sustentável, que cresça, mas sem degradação ao meio ambiente, que respeite a dignidade da pessoa, que estabeleça saudável qualidade de vida, trabalho, moradia, lazer, saúde, segurança, educação, dentre outros.

Dentro deste conceito de cidade sustentável é que se pretende dar enfoque a este trabalho contextualizando, como já dito, a cidade de Goiânia e seu crescimento vertiginoso, onde a agressão ao meio ambiente já se faz uma constante e uma possível irreversibilidade já se torna iminente.

O desenvolvimento acelerado pelo qual vem passando a cidade de Goiânia fere, sem sombra de dúvida, os preceitos dos artigos 182 e 225, da Constituição Federal de 1988, bem como o art. 2º, I, da Lei nº 10.257/2001, que enunciam que todas as pessoas possuem o direito de viver em um ambiente equilibrado e de salutar qualidade de vida, lembrando que esta engloba todos os outros atributos básicos e integrantes da dignidade da pessoa como moradia, transporte, saúde, educação, trabalho dentre outros.

Goiânia passa por um processo vertiginoso de crescimento que se alia a uma grande especulação imobiliária promovendo, para uma minoria elitizada, a verticalização de empreendimentos, em regiões nobres e com direito a “jardins particulares” (parques municipais), ou, então, a possibilidade da horizontalidade intramuros, ou seja, a ascensão dos condomínios fechados, fora do centro urbano, como uma suposta questão de segurança.

A descaracterização da cidade de Goiânia como sustentável se dá justamente a partir do momento em que prioriza a minoria elitizada, oferecendo a esta, todas as possibilidades, ao menos em tese, de qualidade de vida e expurga a população de menor poder aquisitivo para fora dos contornos da cidade, onde pode se notar uma quantidade enorme de loteamentos que já trazem efeitos devastadores para a Região Metropolitana de Goiânia.

É dentro deste contexto que este trabalho será desenvolvido em três capítulos que culminarão em breve conclusão.

No primeiro capítulo serão abordados temas conceituais como: meio ambiente, meio ambiente urbano, qualidade de vida e saúde, sustentabilidade, trazendo enfoques sobre a Conferência de Estocolmo, o Relatório Brundtland e a Conferência do Rio em 92.

No segundo capítulo será abordada a história de Goiás, enquanto capital do ouro, a forma como ocorreu sua ocupação, os problemas de sua localização para uma urbanização adequada e os motivos que levaram à mudança da capital, bem como os Planos Diretores de Atílio Correa Lima, Luis Saia e Jorge Wilhem.

Em um terceiro capítulo, será abordada a descaracterização da cidade em relação ao seu plano originário e em que momento histórico a mesma se perdeu de sua concepção de cidade planejada, passando a ser vitimada por um crescimento desorganizado sobre o prisma de uma especulação imobiliária.

Para desenvolvimento, do presente trabalho foi utilizada como fonte a pesquisa bibliográfica, bem como quantitativa, quando da análise de questionários formulados para averiguar da forma pela qual as pessoas observam a cidade de Goiânia.

O presente trabalho não tem por objetivo exaurir o tema proposto. O que se busca é, tão somente, analisar se dentro do contexto exposto, Goiânia pode ser considerada como uma cidade sustentável.

CAPÍTULO 1

O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: UM CONCEITO NECESSÁRIO À GESTÃO DO MEIO AMBIENTE URBANO NO SÉC XXI

1.1 O Meio Ambiente é Também Urbano e Deve Estar em Equilíbrio

O vocábulo meio ambiente analisado sobre o prisma conceitual se faz redundante na concepção de alguns doutrinadores por serem palavras sinônimas. José Afonso da Silva¹ expõe que meio ambiente são palavras sinônimas, pois “ambiente indica a esfera, o círculo, o âmbito que nos cerca, em que vivemos”, logo, “já contém a palavra meio”

Para Celso Antonio Pacheco Fiorillo², também existe uma redundância no vocábulo meio ambiente, considerando serem os termos meio e ambiente sinônimos, pois ambiente seria o “âmbito que circunda”, sendo desnecessário, então, o vocábulo meio.

Por sua vez André Rafael Weyermüller em sua obra diz da dificuldade da conceituação de meio ambiente:

Conceituar o meio ambiente não é tarefa simples. É possível, porém, compreendê-lo enquanto um conjunto de todos os elementos que formam o planeta, sejam eles vivos ou não, sejam eles naturais ou construídos, bem como o próprio homem o qual é parte integrante e inseparável desse todo sistêmico e interdependente que nos rodeia e que ao mesmo tempo nós rodeamos. Ou seja, o homem é parte importante do todo e não mais o destinatário dos recursos disponíveis como se acreditava no passado, com a ressalva de que ainda encontramos esse pensamento infelizmente.³

Paulo de Bessa Antunes assim escreveu sobre meio ambiente:

O conceito de meio ambiente está fundado em uma realidade que, necessariamente, considera o ser humano como parte integrante de um contexto mais amplo. Meio ambiente é uma designação que compreende o

¹ SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional** 9. ed. atual. São Paulo: Malheiros 2011, p. 19.

² FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 12ª ed. São Paulo: Saraiva 2011, p. 72.

³ WEYERMÜLLER, André Rafael. **Direito ambiental e aquecimento global**. São Paulo: Atlas. 2010, p. 11.

ser humano como parte de um conjunto de relações econômicas, sociais e políticas que se constroem a partir da apropriação econômica dos bens naturais que por ser submetidos à influência humana, se constituem em recursos ambientais.⁴

A Constituição Federal de 1988 dispõe, em seu artigo 22, sobre o que é termo meio ambiente.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

A Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981 traz a definição legal de meio ambiente quando em seu artigo 3, inciso I, prevê:

Art. 3º Para os fins previstos nesta Lei entende-se por:
I – meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química, biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas.

Verifica-se que meio ambiente é o conjunto de tudo que circunda nosso planeta, todos os recursos ambientais tutelados pelo art. 3ºV, da Lei nº 6.938/81 como: “atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo e os elementos da biosfera, a fauna e a flora”.

A Constituição Federal de 1988 recepcionou, em seu artigo 225, a proteção ao meio ambiente trazida pela Lei nº 6.938/81, art. 3º, I.

Assim sendo temos o meio ambiente tutelado como um todo, abrangendo então o meio ambiente natural, constituído pelo solo, água, ar e flora; o meio ambiente cultural constituído pelo patrimônio histórico, artístico, paisagístico e o meio ambiente artificial ou modificado pela força humana, além do especial meio ambiente do trabalho.

Divisões, com a finalidade de melhor adequar as palavras sobre alguns prismas, fizeram, então, que surgissem, em relação ao direito ambiental, as seguintes classificações:

- a) meio ambiente natural, constituído pelo solo, ar, água, flora, fauna;

⁴ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental** 10 ed revista, ampliada e atualizada. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007, p. 6.

- b) meio ambiente artificial, o meio modificado pela intervenção humana (meio ambiente urbano);
- c) meio ambiente cultural, formado pelo patrimônio histórico;
- d) meio ambiente do trabalho, onde o trabalhador desempenha suas tarefas ligadas a seu desenvolvimento pessoal, merecendo por isso tratamento especial.

Com base na divisão acima, pertinente se faz trazeremos o conceito de meio ambiente na concepção de José Afonso da Silva⁵: “O meio ambiente é, assim, a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas”.

Sobre meio ambiente urbano, objeto de estudo deste trabalho, alguns conceitos também deverão ser expostos.

Segundo palavras de Celso Antonio Pacheco Fiorillo:

O meio ambiente artificial é compreendido pelo espaço urbano construído, consistente no conjunto de edificações (chamado espaço urbano fechado), e pelos equipamentos públicos (espaço urbano aberto). Dessa forma, todo espaço construído, bem como todos os espaços habitáveis pelo homem compõem o meio ambiente artificial.⁶

Luis Paulo Sirvinskaskas⁷, assim define meio ambiente artificial:

Meio ambiente artificial é uma das espécies do meio ambiente ecologicamente equilibrado previsto no art.225 da CF. É aquele construído pelo homem. Cuida-se da ocupação gradativa dos espaços naturais, transformando-os em espaços urbanos artificiais. Essa construção pelo homem pode dar-se em espaços abertos ou fechados. Denominam-se espaço urbano fechado os edifícios, casas clubes etc; e espaço urbano aberto as praças, avenidas, ruas e etc.

Considera-se meio ambiente urbano, as cidades construídas pelo homem com objetivo de fazer dela sua moradia, seu habitat.

O meio ambiente urbano vem sendo alvo de grande preocupação, pois ao modificar o ambiente natural, o homem acaba por promover, alterações negativas,

⁵ SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional** 9 ed.atual. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 20.

⁶ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 3 ed. São Paulo: Saraiva 2002 p. 204.

⁷ SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental** 9 ed.rev, atual e ampl. São Paulo: Saraiva, 2011.

que tendem a se tornar irreversíveis, o que acaba por influenciar sobremaneira no equilíbrio e sustentabilidade das cidades.

A cidade, enquanto espaço natural modificado pelo ser humano em busca de melhor qualidade de vida, deverá ser sempre primado pelos princípios da sustentabilidade e do equilíbrio.

Por sustentabilidade de uma cidade, entende-se a possibilidade de desenvolvimento de forma planejada, com espaços organizados que proporcionem aos seus habitantes um ambiente saudável, com condições dignas de trabalho, moradia, educação, saúde, lazer, transporte, sem que seja necessário, para tanto, a degradação ambiental, ou uso indiscriminado dos recursos naturais, ou seja, sem que ocasione o desequilíbrio ambiental, para que não apenas as gerações presentes possam dele se utilizar, como também as futuras.

Celso Antônio Pacheco Fiorillo⁸, esclarece:

O princípio do desenvolvimento sustentável tem por conteúdo a manutenção das bases vitais da produção e reprodução do homem e de suas atividades, garantindo igualmente uma relação satisfatória entre os homens e destes com seu ambiente, para que as futuras gerações também tenham a oportunidade de desfrutar os mesmos recursos que temos hoje à nossa disposição.

Por princípio do equilíbrio entende-se: “o princípio pelo qual devem ser pesadas todas as implicações de uma intervenção no meio ambiente, buscando-se adotar a solução que melhor concilie um resultado globalmente positivo”.⁹

José Afonso da Silva¹⁰ ressalta que existe uma grande preocupação, nos dias atuais, com o meio ambiente urbano, deixando-se de lado o que em primeiro momento seria causa de única problemática, a saber, o uso indiscriminado do solo, passando a abranger agora, também, as questões relacionadas ao ar, água e áreas verdes.

É no meio ambiente urbano que se traduz as mais diversas formas de degradação ambiental, o que, incontestavelmente, fere o que se denomina de função social da cidade, quando esta deixa de proporcionar a seus habitantes digna qualidade de vida.

⁸ FIORILO, Celso Antunes Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro** 12 ed. ver., atual e ampl. São Paulo: Saraiva, 2011.

⁹ SIRVINSKAS, Luís Paulo *apud* Paulo de Bessa Antunes, **Direito Ambiental**, 3 ed. Rio de Janeiro, Lumen Juris, 1999. cit., p.30.

¹⁰ SILVA, José Afonso da **Direito Ambiental Constitucional** 9. ed. atual. São Paulo: Malheiros 2011, p. 228

De todo este processo, extrai-se que, meio ambiente natural e meio ambiente artificial (urbano) estão intrinsecamente ligados, pois, o mau uso de um, desencadeia a degradação do outro, fazendo ainda com que surjam problemas de ordem social, tendo sempre o homem como seu eixo central, enquanto agente causador da alteração da degradação ambiental.

Fernando da Costa Tourinho Neto¹¹, ao expor seu entendimento em um artigo sobre dano ambiental, assim se manifestou em relação à preservação ambiental dentro de um contexto de equilíbrio:

Temos de proteger a natureza e o meio ambiente para a nossa própria salvação. Não é por altruísmo e sim por puro egoísmo. Precisamos, pois, preservar o meio ambiente – a flora, a fauna, o solo, o ar, a água – para termos uma boa qualidade de vida. Para conseguirmos isso, é preciso desenvolver uma consciência ecológica, uma consciência voltada para a recuperação da qualidade ambiental, caso contrário o mundo estará perdido.

Para que ocorra então o equilíbrio ambiental dentro de todo um processo de sustentabilidade é necessário que haja a preservação do meio ambiente como um todo.

1.2 O Desenvolvimento Sustentável: Uma Opção Advinda do Cenário Internacional, mas que Permeia o Ordenamento Jurídico Urbano Brasileiro

A Conferência de Estocolmo foi o grande marco para as discussões ambientais que começaram a se delinear a partir de 1972, na capital da Suécia, Estocolmo, quando da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano. Estiveram presentes na Conferência 113 países e 250 organizações não governamentais.

O Relatório desta Conferência chamava atenção para o desenvolvimento acelerado e para a degradação que causava sérios riscos à sobrevivência humana.

Um momento marcante desta Conferência foi o confronto entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos, vez que os primeiros já alertavam para os

¹¹ Dano Ambiental - disponível em < <http://campus.fortunecity.com/clemson/493/jus/m02-004.htm>> Acesso em 12.jul.2011.

problemas enquanto os outros buscavam o crescimento rápido para se verem livres da miséria que os assolava.

Desta Conferência surgiu a Declaração do Meio Ambiente que já na exposição de motivos mostra a necessidade de se orientar “os povos do mundo na preservação e na melhoria do ambiente”,¹² proclamando em 07 (sete) itens sempre a necessidade da integração homem versus ambiente, e a responsabilidade de todos os governantes.

Um dos itens que muito chama atenção, trata-se do número 6 (seis) não relegando, por obviamente, a importância dos demais, que traduz a seguinte idéia:

Atingiu-se um ponto da história em que devemos moldar nossas ações no mundo inteiro com a maior prudência, em atenção às suas conseqüências ambientais. Pela ignorância ou indiferença podemos causar danos maciços e irreversíveis ao ambiente terrestre de que dependem nossa vida e nosso bem estar. Com mais conhecimento e ponderação nas ações, poderemos conseguir para nós e para a posteridade uma vida melhor em ambiente mais adequado às necessidades e esperanças do homem. São amplas as perspectivas para a melhoria da qualidade ambiental e das condições de vida. O que precisamos é de entusiasmo, acompanhado de calma mental, e de trabalho intenso mas ordenado. Para chegar à liberdade no mundo da Natureza, o homem deve usar seu conhecimento para com ela colaborando criar um mundo melhor. Tornou-se imperativo para a humanidade defender e melhorar o meio ambiente, tanto para as gerações atuais como para as futuras, objetivo que se deve procurar atingir em harmonia com os fins estabelecidos e fundamentais da paz e do desenvolvimento econômico e social em todo o mundo.¹³

A partir de então a declaração expressa 26 (vinte e seis) princípios sempre estabelecendo direitos e deveres de povos e Estados.

Consoante se pode observar, a Conferência de Estocolmo foi de suma importância e serviu de alerta para o uso consciente dos recursos naturais pelo homem, sempre lembrando que quando utilizado de forma indiscriminada os recursos naturais em sua grande maioria não são renováveis, o que poderá causar uma irreversibilidade natural que de conseqüência poderá ser sentida quando das novas gerações.

Dez anos após a Conferência de Estocolmo, mais precisamente em 1983, foi criada uma comissão pela ONU, denominada Comissão Mundial sobre Meio

¹² Disponível em <www.vitaecivilis.org.br/anexos/Declaracao_Estocolmo_1972>. Acesso em 13.jul.2011

¹³ Disponível em <www.vitaecivilis.org.br/anexos/Declaracao_Estocolmo_1972.pdf>. Acesso em 13.jul.2011

Ambiente e Desenvolvimento, presidida por Gro Harlem Brundtlandt, para um estudo aprofundado sobre as discussões e resultados da Conferência de Estocolmo.

O Relatório de Brundtland que também ficou conhecido como Nosso Futuro Comum (Our Common Future), propagava a idéia de desenvolvimento sustentável como sendo “aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as futuras gerações atenderem suas necessidades”.¹⁴

Estabelecia, ainda, o Relatório, as medidas a serem tomadas pelos países participantes da Conferência de Estocolmo, dentre elas uma que será objetivo do presente trabalho, qual seja, o controle da urbanização desordenada e integração entre campo e cidade menores e atendimento das necessidades básicas (saúde, escola, moradia).

Em 1992, com a participação de 172 países e cerca de 1.400 organizações não governamentais, foi realizada no Brasil, mais precisamente no Rio de Janeiro a II, Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano – Rio 92 - conhecida também como Cúpula da Terra (Earth Summit) por conclamar a comunidade internacional à participar da discussão sobre a necessidade urgente da mudança de comportamento, com vistas à preservação da vida na Terra, discutindo sobre o desenvolvimento sustentável e como reverter a degradação ambiental.

Após a II Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano, ficou instituído, então, o princípio da sustentabilidade que visa à proteção do meio ambiente, assimilando-o ao desenvolvimento socioeconômico.

Durante a Rio 92 foram assinados 05 (cinco) documentos:

1. Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
2. Agenda 21
3. Princípios para Administração Sustentável das Florestas
4. Convenção da Biodiversidade
5. Convenção sobre Mudança do Clima.

¹⁴Disponível em < http://pt.wikipedia.org/wiki/Relat%C3%B3rio_Brundtland>. Acesso em 13.jul.2011.

A Agenda 21 trouxe, em seu Capítulo 7, regras para o desenvolvimento equilibrado das cidades:

1. oferecer a todos habitação adequada;
2. aperfeiçoar o manejo dos assentamentos;
3. promover o planejamento e o manejo sustentáveis do uso da terra;
4. promover a existência integrada de infraestrutura ambiental: água, saneamento, drenagem e manejo de resíduos sólidos;
5. promover sistemas sustentáveis de energia e transporte nos assentamentos humanos;
6. promover o planejamento e o manejo dos assentamentos humanos localizados em áreas sujeitas a desastres;
7. promover atividades sustentáveis na indústria da construção;
8. promover o desenvolvimento dos recursos humanos e da capacitação institucional e técnica para avanço dos assentamentos humanos.

Dos documentos retro elencados, o que mais nos fornece subsídios para desenvolvimento da dissertação é a Agenda 21, que, em seu Capítulo 5 - Dinâmica Demográfica e Sustentabilidade, nos itens 5.3 e 5.11,¹⁵ ressaltam:

5.3 O crescimento da população mundial e da produção, associado a padrões não sustentáveis de consumo, aplica uma pressão cada vez mais intensa sobre as condições que tem nosso planeta de sustentar a vida. Esses processos interativos afetam o uso da terra, a água, o ar, a energia e outros recursos. As cidades em rápido crescimento caso mal administradas, deparam-se com problemas ambientais gravíssimos. O aumento do número e da dimensão das cidades exige maior atenção para questões de Governo local e gerenciamento municipal. Os fatores humanos são elementos fundamentais a considerar nesse intrincado conjunto de vínculos; eles devem ser adequadamente levados em consideração na formulação de políticas abrangentes para o desenvolvimento sustentável. Tais políticas devem atentar para os elos existentes entre as tendências e os fatores demográficos, a utilização dos recursos, a difusão de tecnologias adequadas e o desenvolvimento. As políticas de controle demográfico também devem reconhecer o papel desempenhado pelos seres humanos sobre o meio ambiente e o desenvolvimento. É necessário acentuar a percepção dessa questão entre as pessoas em posição de tomar decisões em todos os níveis e oferecer, de um lado, melhores informações sobre as quais apoiar as políticas nacionais e internacionais e, de outro, uma estrutura conceitual para a interpretação dessas informações.

¹⁵Disponível em < <http://www.ecolnews.com.br/agenda21/>> Acesso em 17.jul.2011.

5.11 O público deve ser mais sensibilizado, em todos os níveis, quanto à necessidade de otimizar o uso sustentável dos recursos por meio de um manejo eficiente desses recursos, sempre levando em conta as necessidades de desenvolvimento das populações dos países em desenvolvimento.

Em 1996 foi realizada em Istambul, a II Conferência do Habitat, que trouxe em seu III Princípio a noção do que seria um desenvolvimento sustentável, alertando que sustentabilidade refere-se não apenas à questão ambiental, mas também à possibilidade de moradia, educação, trabalho, sempre imputando ao Poder Público bem como a sociedade de forma geral, a responsabilidade de se manter a hegemonia entre as necessidades da população e a proteção ambiental.

O Brasil, quando da conferência de Estocolmo, mostrou-se reticente quanto à idéia do desenvolvimento sustentável, por entender que esta idéia seria um fator impeditivo ao crescimento do país.

Como a Constituição Brasileira da época não trazia nada que amparasse o meio ambiente, algumas normas foram sendo criadas conforme exigisse o momento, como por exemplo o Código Florestal em 1934, o Código das Águas 1934, O Código da Pesca em 1938, dentre outras.

Aos poucos, no entanto, o País foi compreendendo a idéia do que seria o desenvolvimento sustentável e, em 1981, foi aprovada a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 – Lei da Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA que, em seu art. 2º, reza:¹⁶

Art. 2º A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 recepcionou o conceito da Lei nº 6.938/81, sendo então a primeira Constituição Brasileira a tratar efetivamente sobre o meio ambiente em seu Capítulo V, art. 225.

O artigo 182, da Constituição Federal de 1988, traz normas disciplinadoras sobre política de desenvolvimento urbano:

¹⁶ Legislação de direito ambiental/ obra coletiva de autoria da Editora Saraiva. 4 ed.São Paulo: Saraiva, 2011.

Art. 182 - A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes.

E como um dos instrumentos que busca amparar a eficácia da Lei nº 10.257/2001 estabelece-se então o Plano Diretor, elencado no art. 4º do Estatuto da Cidade.

Logo, o Plano Diretor é o instrumento hábil para então traçar todas as ações (planejamento), que visem ao desenvolvimento das cidades.

A Lei Complementar nº 171, de 29 de maio de 2007, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia, em seu artigo 2º, aduz:

Art. 2º - A Política Urbana do Município de Goiânia sustentar-se-á nos princípios da igualdade, oportunidade, transformação e qualidade, tendo por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, garantindo à população a requalificação do território do Município e uma cidade mais justa e sustentável.

Observa-se, entretanto, que nem sempre o Plano Diretor se faz implementado haja vista, que na grande maioria das vezes, os interesses econômicos da cidade e de grandes grupos empreendedores se sobressaem em relação a toda uma sociedade, ou seja, o interesse individual se sobrepõe ao interesse coletivo, ferindo assim preceitos normativos estatuídos pelo Estatuto da Cidade.

A Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, regulamentando o art. 182, da CF/88, veio estabelecer regras gerais para a política urbana e trouxe em seu artigo 1º, § único o seguinte texto.

Art.1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts.182 e 183 da Constituição Federal,será aplicado o previsto nesta Lei.
§único. Para todos os efeitos, esta Lei denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental

Por outro lado o artigo 2º, da lei supra mencionado, em seu inciso IV, oferece uma visão mais ampla, da extensão do Estatuto da Cidade, quando da fixação de diretrizes para o ordenamento urbano.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.

Assim, observa-se uma efetividade maior do Estatuto da Cidade, quando se estabelece parâmetros para o crescimento da urbe, sob a ótica de um planejamento efetivo que visa o desenvolvimento das cidades buscando-se coibir danos ambientais ou minorá-los, disciplinando, ainda, os espaços da cidade e as formas de sua ocupação.

Maria Luiza Machado Granziera,¹⁷ traz duas vertentes de forma simples e precisa a questão sobre a importância do planejamento da cidade, obedecendo os princípios abarcados pelo Estatuto da Cidade, bem como a ineficiência do Estado em implantar dito planejamento.

O Estatuto da Cidade traz para o direito em vigor alguns princípios relativos à necessidade de planejar as cidades de forma séria e concreta. Não apenas planejar, mas também garantir que a cidade, na implantação dos planos, alcance efetivamente a desejada sustentabilidade. Mas as diretrizes definidas na lei, por si apenas, não mudam o quadro das cidades brasileiras: é cada Município, na elaboração e execução de sua política urbana, ouvindo a sociedade, o ente responsável por essas mudanças. Todavia, não se trata de tarefa simples. É tradicional a incapacidade do Estado brasileiro para proceder ao planejamento e implantar, de fato, as atividades planejadas, contrariando a própria Constituição Federal. É verdade que planos são elaborados. Mas entre sua formulação e sua implantação ainda exista uma distância às vezes abissal. Em relação à sustentabilidade do meio ambiente, o planejamento, pelo Município, deve levar em conta sua expansão proporcionalmente à quantidade de recursos naturais disponíveis, além, é claro, da capacidade financeira do Poder Público para fazer frente às demandas de equipamentos urbanos, transporte, saúde, educação etc..

A partir então, do Estatuto da Cidade, e por via de consequência do instrumento por ela exigido, o Plano Diretor, é que se evidencia em uma preocupação maior com o meio ambiente urbano, seu desenvolvimento e sua sustentabilidade.

Dentre os princípios elencados no documento extraído da Conferência de Estocolmo, o Princípio 15 traz regulamentações acerca do planejamento das cidades, explicitando que o crescimento destas deverá ocorrer de forma a coibir toda

¹⁷ GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito Ambiental** 2. Ed. rev e atual. São Paulo: Atlas, 2011, p.618-619.

e qualquer forma de degradação ambiental que venha ocasionar riscos a sadia qualidade de vida.

Diante do explicitado, compreende-se, como meio ambiente urbano, a transformação do ambiente natural, através da ação humana, que desencadeara na formação das cidades.

Ao escolher então, uma cidade para se fixar, de imediato ali já se vislumbra naquele espaço todas as possibilidades para salutar sobrevivência, englobando moradia, educação, trabalho, saúde dentre outros.

O crescimento e desenvolvimento de uma urbe impescindem de um planejamento, que objetive transformar o meio ambiente natural de forma a se preservar sempre a sustentabilidade, ou seja, evitar a degradação ambiental, pautando-se sempre pela observância do exposto em seu Plano Diretor.

Cabe então ao urbanismo, organizar a estrutura da cidade de forma que atenda aos interesses da população, mostrando, sempre, que a preservação dos espaços se dará em prol do interesse geral.

Necessário se faz no presente contexto uma noção conceitual sobre urbanismo, quando o relacionamos às cidades.

A ordenação dos espaços nas cidades cabe ao Urbanismo, que, em conformidade com a topografia e outros elementos que condicionam a ocupação do solo, deverá organizar a localização das atividades industriais, do comércio, das residências e dos prédios públicos, entre outras. A relação do Direito Ambiental com o Urbanismo tem a ver com a fixação de normas protetoras do meio ambiente urbano, por meio de uma política lastreada em instrumentos adequados em cada caso concreto.¹⁸

Ronaldo de Souza Machado¹⁹ assim se manifesta em relação à necessidade de modificações no planejamento urbanístico de uma cidade:

As modificações contribuem para o ordenamento urbano quando preservam o interesse geral. As modificações preservam o interesse público quando valores urbanísticos importantes para a cidade e seus habitantes são valorizados, como áreas verdes, patrimônio histórico, beleza da paisagem urbana, ocupação ordenada do solo etc. A incidência das modificações no planejamento urbanístico não significa algo, necessariamente, ruim. Caso elas não sejam voltadas ao interesse público, porém, podem contribuir para o crescimento e desenvolvimento desordenado da cidade, causando problemas como desperdício de recursos públicos, destruição de áreas

¹⁸ GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito Ambiental** 2. ed. rev e atual. São Paulo: Atlas, 2011, p.15.

¹⁹ ARAÚJO, Ronaldo de Sousa. **Modificações no planejamento Urbanístico**. São Paulo: Nobel, 2009, p.77.

verdes de preservação, destruição do patrimônio histórico, congestionamento de veículos, monopólio e especulação de vazios urbanos etc.

Ante aos conceitos expostos, observa-se que não há como dissociar crescimento urbano de direito urbanístico, pois este tem como princípio básico a promoção de políticas de desenvolvimento que objetivem sempre a ordenação da ocupação do lugar, de forma a preservar sempre a sustentabilidade do espaço urbano.

Em assim sendo, não se poderia deixar de acrescentar a explanação de Maria Luíza Machado Granziera²⁰ sobre o desenvolvimento do Meio Ambiente Urbano em harmonia com o Direito Ambiental²¹:

A expressão meio ambiente urbano refere-se às cidades, sob o prisma da proteção ambiental. O processo de criação e desenvolvimento dos espaços escolhidos pelo homem para implementação das cidades é altamente complexo e envolve aspectos políticos, sociais, econômicos, culturais e religiosos, entre outros, os quais extrapolam a questão ambiental. O papel do direito ambiental não é apontar isoladamente, a solução das questões urbanas, mas servir de instrumento para ancorar o planejamento e a gestão das cidades, no que se refere à melhoria da qualidade da vida nesses espaços.

Logo, por cidade sustentável entende-se aquela que incorpora ao seu desenvolvimento os preceitos básicos e constitucionais da dignidade da pessoa humana, que estabelece ampla qualidade e vida como lazer, educação, moradia, saneamento, trabalho e preservação do meio ambiente.

Para a implementação das cidades, existem instrumentos extremamente eficazes e aptos a transformar todas as urbes em sustentáveis. A inobservância destes instrumentos se dá justamente em razão de interesses políticos escusos em conformidade com interesses econômicos de grandes grupos, que buscam o crescimento a todo e qualquer custo, priorizando cada vez mais a essência capitalista.

Frente ao exposto, compreende-se que o problema vivenciado na atualidade por todos os grandes centros urbanos, dentre eles a cidade de Goiânia, não se encontra na falta de lei que respalde a cidade sustentável, mas sim na sua não efetivação.

²⁰ GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito Ambiental** 2. ed. rev e atual. São Paulo: Atlas, 2011, p. 594.

CAPÍTULO 2

O MEIO AMBIENTE E O PLANEJAMENTO URBANO NA HISTÓRIA DAS CAPITAIS GOIANAS

2.1 A Cidade de Goiás: Capital do Ouro, Num Sítio Pouco Adaptado a Ser Capital

Quando da entrada dos bandeirantes e jesuítas pelo interior do País, foi descoberta por Bartolomeu Bueno da Silva, a primeira lavra de ouro em Goiás, localizada no Rio Vermelho, onde posteriormente, foi fundado o Arraial de Sant'Ana, denominado a seguir Vila Boa de Goiás, uma cidade formada sobre o ciclo do ouro.

Devido à descoberta das minas auríferas, a cidade de Goiás passou então a receber um intenso fluxo migratório.

As pessoas que se achegavam à cidade se espargiam sempre em locais onde o ouro pudesse ser encontrado, organizando-se em pequenos vilarejos.

Assim, casas eram construídas de forma geminada, dotadas de total falta de infra-estrutura como iluminação, ventilação, rede de esgoto e água, levando seus habitantes a viverem em situação de insalubridade.

A cidade de Goiás passou por um crescimento acelerado, fazendo com que seu desenvolvimento acontecesse de forma desorganizada e sua expansão ocorresse de conformidade com a descoberta de novas lavras auríferas.

Geograficamente, a localização da cidade de Goiás não era das mais favoráveis ao desenvolvimento da urbe por se encontrar entre rochas, marcada por acentuados declives, e de difícil acesso, sendo as ruas estreitas e calçadas por paralelepípedos.

Vários outros fatores se fizeram complicativos para a nova cidade que surgia. Por se localizar em solo rochoso, a implantação de sistema sanitário na cidade se fazia extremamente complexo. O que se encontrava, então, eram fossas rasas e fixas, que, em curto espaço de tempo se transformavam em grandes fontes de contaminação do solo.

Em outro revés, casas que não possuíam possibilidades para construção de fossas, em razão de sua localização, lançavam seus dejetos no Rio Vermelho, vindo então a comprometer, sem dúvida alguma, a saúde pública.

Outro fator que se fazia problema em relação à cidade dizia respeito à água do subsolo, vez que não podia ser aproveitada, em razão da composição química de elementos do solo, bem como em razão da contaminação das fossas rasas.

A atividade econômica, na cidade de Goiás, nesta época, girava única e exclusivamente em função da extração aurífera, sendo a agricultura e pecuária exercitadas apenas como forma de subsistência.

Como o ouro de Goiás era de aluvião e de fácil extração, em pouco tempo houve o rápido esgotamento das minas e, por conseqüência, o esvaziamento da cidade, pois esta não possuía nenhum outro atrativo que pudesse fixar ali seus habitantes.

A partir da queda do ciclo do ouro, a cidade passou por um período de total estagnação econômica, fazendo com que o solo goiano ficasse em total abandono.

Neste ínterim, e diante dos motivos assinalados, a permanência da capital do Estado na cidade de Goiás já se fazia ameaçada. Havia uma necessidade premente, da mudança de Capital da cidade de Goiás para outro sítio, sob pena de o Estado de Goiás passar definitivamente ao anonimato total.

Sob o ponto de vista social e ambiental, Goiás estava longe de ser uma cidade apta a ser uma Capital de Estado.

Fatores políticos como a luta entre as oligarquias do Sul e Sudeste do Estado de Goiás, contra a oligarquia dos Caiados, também vieram a contribuir para a mudança da Capital, pois o sudeste e sul que já eram tidos como os grandes centros econômicos do Estado se sentiam à margem das decisões políticas que eram comandadas pela oligarquia Caiadista.

Em assim sendo, fatores econômicos e políticos vieram se juntar aos fatores sociais e ambientais de forma a exercer uma pressão, objetivando a mudança da capital para outro ponto a ser então escolhido.

Neste contexto temporal, o mercado econômico do País se torna foco de grande expansão em razão da cultura cafeeira, o que faz com que a capital Estado de Goiás voltasse a ser novamente exigido, em razão de sua localização.

No entanto, em razão do difícil acesso à cidade de Goiás, por sua localização e impossibilidade de escoamento de safra, mais uma vez a Capital se fazia inviável naquela localidade.

Vários governadores desta época como Conde dos Arcos, em 1.754, Miguel Lino de Moraes, em 1.830, e José Vieira Couto Magalhães em 1.863, buscaram em seus governos a transferência da capital alegando sempre os problemas existentes em relação a transporte, condições geográficas, políticas, econômicas, sanitárias dentre outras.

Maria Helena José Ribeiro²² cita quatro pontos que foram utilizados por todos os que almejavam um novo lugar para a Capital:

1. quanto à composição econômico-geográfica, a cidade de Goiás era um centro geométrico de minas de ouro e diamante, importante no período colonial, mas com função esgotada desde os idos de 1750;
2. sobre a fisiografia, localizada a noroeste do Planalto Central, nascendo das principais bacias fluviais do Amazonas, Prata e São Francisco, e tendo em sua face noroeste a Serra Dourada, uma vedação natural, a cidade surgira ao lado do Rio Vermelho em uma depressão rochosa bastante acidentada, composta de rocha calcária e cascalho, e com uma latitude a 16º ao sul e apresentando um clima bastante castigador;
3. nas influências mesológicas, uma combinação dos dois fatores acima, a união das péssimas condições naturais, verdadeiras barreiras ao crescimento, com a inércia da população, composta de proprietários rurais, latifundiários e corporativistas, acomodados e apáticos, resultou numa cidade estagnada por suas limitações físicas e, principalmente, pela mentalidade oligárquica econômica e social, gerando a eterna relação do “meio sobre o homem e do homem sobre o meio”, tão visível que, de 1890 a 1932, em plena época da Revolução Industrial e do desenvolvimento econômico das cidades, a cidade de Goiás apresentou um índice zero de crescimento habitacional e um decréscimo de população que passou de 10.000 para 8.256 habitantes;
4. em relação à função dinamizadora, uma nova capital assumiria, efetivamente, o papel de centro das decisões econômicas, sociais e políticos-administrativas, tirando o Estado de Goiás, que em muitas localidades possuía uma situação comparável à época da idade da pedra polida, da nércia e do atraso. As suas riquezas seriam, assim, aproveitadas, principalmente a mineral, pois o Estado era um dos mais ricos em minério do país.

²² RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Narcisa A. Cordeiro. Goiânia Embasamentos do Plano Urbanístico Original. Goiânia. Cartográfica

José Vieira Couto Magalhães, então governador de Goiás no ano de 1863, em sua obra literária *Primeira Viagem ao Araguaia* descreveu:²³

Temos decaído desde que a indústria do ouro desapareceu. Ora, a situação de Goiás era bem escolhida quando a província era aurífera. Hoje, porém, que está demonstrado que a criação de gado e a agricultura valem mais do que quanta mina de ouro há pela província, continuar a Capital aqui é condenar-nos a morrer de inanição, assim como morreu a indústria que indicou a escolha deste lugar. As povoações do Brasil foram formadas a esmo; a economia política era uma ciência desconhecida, de modo que o governo, ainda que quisesse, não poderia dirigir com acerto essas escolhas; hoje, porém, não é assim. Uma população de 5.000 homens, colocada em lugar desfavorável, não pode mais produzir, do que o necessário para sua nutrição.

Atribuo o pouco ponderável progresso do vosso Estado ao fato de nele não ter podido surgir um centro urbano com todos os elementos necessários para se expandir e estimular as múltiplas atividades que caracterizariam a vida econômica e social de um povo. A necessidade disso se vem impondo há muito tempo e vós outros goianos ilustres, bem como vários homens importantes que visitaram Goiás, compredestes que não se pode mais adiar a solução de tal problema tão preemente ele se apresenta.²⁴

Logo, a cidade de Goiás não possuía infra-estrutura suficiente capaz de suportar o processo expansionista idealizado por Pedro Ludovico.

Sobre as condições sanitárias da capital do Estado, o presidente da Assembleia Estadual no ano de 1.890, Rodolfo Gustavo da Paixão, que expunha em seu relatório:

A Capital de Goiás é, sem dúvida, uma daquelas cidades cujo estado sanitário, dia a dia é pior, reclama as mais prontas e enérgicas providencias. Situada em meio de uma bacia, conquanto sobre terreno acidentado, cercada de altos montes que se comprimem em diminuto âmbito, embaraçando-lhe a regular ventilação, estreitando-lhe, demais, o horizonte visual: castigada por excessiva temperatura graças à sua baixa latitude de quase 16º.S, não corrigido pela altitude ou por causas locais; com edificação à antiga, obedecendo, in totum, à arte colonial, que era antes a negação dos mais rudimentares princípios arquitetônicos e dos mais salutareos preceitos da moderna higiene.²⁵

Em assim sendo, Pedro Ludovico, utilizando-se de seus conhecimentos médicos e aliado às idéias higienistas da época envia então, um relatório ao

²³ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Ofélia Sócrates Monteiro. **Como Nasceu Goiânia**. Rio de Janeiro: Ed. Revista dos Tribunais, 1938, p. 13-14.

²⁴ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Monteiro, Ofélia Sócrates. **Como Nasceu Goiânia**. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais. 1938, p. 50.

²⁵ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Monteiro, Ofélia Sócrates. **Como Nasceu Goiânia**. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais. 1938, p. 04-05.

Presidente Getúlio Vargas, discorrendo sobre a necessidade da mudança da Capital para outro ponto do Estado.

Tal relatório teve como embasamento, ainda, os pareceres do urbanista Armando Godói e do presidente da Assembleia Estadual de Goiás Rodolfo Gustavo da Paixão, sobre as dificuldades existentes no Estado, o que sem margem de dúvidas serviam de empecilhos para seu pronto desenvolvimento.

Então, abalizado nas idéias já expostas dos pareceristas, Pedro Ludovico recorre a justificativas de ordem sanitária²⁶

Mais de 90% da população residia em moradias insalubres, dotadas de alcovas sombrias, sem janelas para o exterior que jamais recebiam diretamente a luz solar.(...) Devido à perpétua escassez de água potável com a que a população se via a braços durante o ano inteiro, especialmente à época da estiagem, havia verdadeira legião de carregadores para a baldeação do preciosos líquido, os quais formavam extensas filas desde as primeiras horas da madrugada. Era comum nas localidades não providas de rede de abastecimento de água, a perfuração de cisternas para consumo doméstico. Em Goiás, tal não era possível. A água é absolutamente impotável, dada a abundância de carbonato de cálcio que lhes adicionam as rochas calcáreas. (...) No tocante à rede de esgoto, a questão não era menos grave. A cidade de Goiás se assenta toda ela em terreno rochoso de perfuração difícil, quase impossível, porque muito onerosa.

Com apoio no parecer supra, é conferido, pelo então Presidente Getúlio Vargas, a concessão para que novo sítio seja escolhido para instalação da nova Capital do Estado de Goiás.

Após a formação de uma comissão composta por engenheiros, comerciantes, bispo, advogado, começou-se então a escolha do sítio que sediará a nova Capital.

Algumas regiões como Bonfim (Silvânia), Pires do Rio e Campinas foram analisadas para possível implantação da nova cidade.

Por óbvio que a população de Goiás se fez reticente quanto à mudança da capital, mas Pedro Ludovico Teixeira não se deixou abater e trouxe para si a responsabilidade mudança da capital para novo e redimensionado espaço. “Tínhamos que colocar a força da razão acima dos sentimentos que nos prendiam à Cidade de Goiás. E Goiânia era a razão”.²⁷

²⁶ DAHER, Tânia *apud* Élis Bernardo. **Goiás. Coleção Nosso Brasil**. Rio de Janeiro: Bloch, 1976, p.78

²⁷ ROCHA, Hélio **Os Inquilinos da Casa Verde- Governos de Goiás de Pedro Ludovico a Maguito Vilela** Copyright@1988, p.32.

2.2 A Nova Capital do Estado de Goiás

Após a estagnação econômica sofrida pela capital Vila Boa, devido à escassez de seus recursos auríferos, aliados à falta de estrutura da cidade marcada por sua localização geográfica, ou seja, de difícil acesso, juntando-se à política desenvolvimentista adotada pelo então presidente Getúlio Vargas, a implantação de um novo espaço para a Capital do Estado se fazia inevitável.

A construção de Goiânia obviamente se fez dentro de um contexto de interesses políticos e econômicos. Políticos, porque se buscava pela ascensão de novos grupos políticos em detrimento das já existentes “velhas oligarquias” e econômicos, porque a cidade seria capaz de promover o intercâmbio com as demais localidades do País através de sua atividade agrícola.

Questionado pelo jornalista Hélio Rocha, em sua obra *Os Inquilinos da Casa Verde – Governos de Goiás de Pedro Ludovico a Maguito Vilela* sobre como “imaginaria Goiás sem Goiânia”, Pedro Ludovico assim respondeu:

É uma hipótese e raciocinemos então hipoteticamente. Em 1930, se fossemos classificar os Estados brasileiros pela sua importância socioeconômica, nos três últimos lugares teríamos mais ou menos iguais, Piauí, Goiás e Mato Grosso. Hoje, se não me engano, estamos em décimo - primeiro lugar, pesamos mais do que a metade dos demais Estados. Goiânia foi a alavanca que permitiu esta escafada. Mudou a mentalidade de Goiás, removeu a estagnação anterior.

Para instalação da nova capital, o local a ser escolhido deveria ser de fácil acesso e comunicação, de forma a permitir a migração de pessoas de outros estados e dotada de uma infra-estrutura que permitisse seu povoamento.

Assim, após parecer da comissão nomeada para escolha do novo local, Campinas foi eleita como a nova região onde seria implantada a Capital do Estado de Goiás, mas basicamente na região que compreendia as fazendas denominadas “Criméia”, “Vaca Brava” e “Botafogo”²⁸. Pedro Ludovico Teixeira, após a escolha do novo espaço, lança a pedra fundamental da cidade de Goiânia aos 24 de outubro de 1933, mas a mudança definitiva deu-se em 1937.

²⁸ Disponível em < <http://www.estadodegoias.com.br/cidades/goiania.html> > Acesso em 17.jul.2011.

Concebeu-se desta forma, a cidade nomeada Goiânia (nome este surgido após o veto de Pedro Ludovico aos nomes Petrolândia e Petrônia), cidade idealizada de forma arborizada, de avenidas largas, de zoneamento definido.

Da obra *Retrospectiva Histórica do Estado de Goiás*²⁹:

A construção da nova Capital só se fez possível por causa do apoio do governo federal. A construção de Goiânia teve uma ação psicológica positiva, levando os goianos a pensar no futuro e esquecer o fracasso da mineração no passado. Na realidade, a nova Capital vai impulsionar um novo projeto econômico e político nesta região, a Marcha para o Oeste.

Após, então, escolha do novo sítio que sediará a nova Capital do Estado, o urbanista Atílio Correia Lima, foi contratado para o desenvolvimento do projeto de dar vida a Goiânia.

- 1º Plano Diretor – Atílio Corrêa Lima e a construção da cidade

Atílio Correa Lima era pós-graduado em urbanismo pelo Institute d'Urbanisme, Universidade de Paris-Sourbonne. Daí a influência de seu projeto trazendo como fonte de inspiração uma cidade jardim.

Goiânia foi planejada por Atílio Correa Lima, para ser uma cidade de 50.000 habitantes.

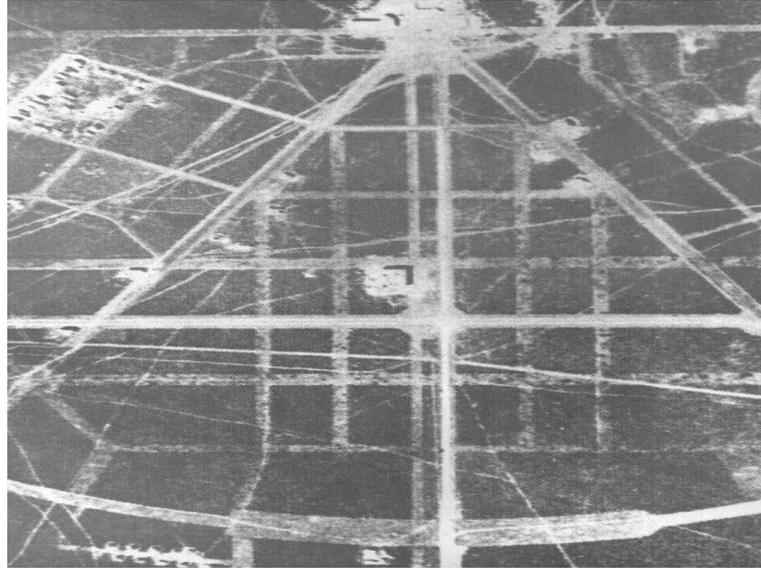
Quando perquirido sobre o planejamento de Goiânia para 50.000 habitantes, Pedro Ludovico assim responde:³⁰

Se levarmos em conta o fato de que a população da Cidade de Goiás não chegava a 10 mil habitantes, a previsão de 50 mil para Goiânia era, de certa forma, até ousada. De fato, a nova Capital superou rapidamente a sua própria concepção original e o projeto urbanístico teve de ser reformulado poucos anos depois.

Em seu projeto, o urbanista Atílio Corrêa Lima, estabelece um ponto alto da cidade, onde seria construído o Centro do Governo, local em que se teria uma visão ampla da cidade, convergindo para este centro as avenidas Goiás, Araguaia e Tocantins. Perpendicularmente a elas a Avenida Paranaíba.

²⁹ SOUZA, Cibeli de. **Retrospectiva histórica de Goiás: da Colônia à atualidade**/ Cibeli de Souza e Maria e Esperança F. Carneiro. Goiânia: Livraria Cultura Goiana, 1996, p. 22.

³⁰ ROCHA, Hélio **Os Inquilinos da Casa Verde- Governos de Goiás de Pedro Ludovico a Maguito Vilela** Copyright@1988, p. 32.

Figura 1 – Traçado Original

Fonte: Jornal Diário da Manhã – Especial – Goiânia 78 anos

Pelo plano de Corrêa Lima, o Centro Administrativo comportaria todos os prédios públicos da nova Capital e seria um lugar que em que não deveria haver o excesso de trânsito objetivando-se o silêncio que requer um órgão público.

O Centro Administrativo, órgão mais importante da cidade, tem acesso pelas Ruas 10, 11, 26, 34, 35, avenidas Araguaia, Tocantins e Pedro Ludovico. De qualquer ponto atinge-se facilmente as ruas citadas. Embora com fácil acesso, o Centro Administrativo não terá nunca um tráfego intenso, pois apesar da sua proximidade ao centro comercial, acha-se deslocado deste, só dando passagem para a zona residencial da parte alta.³¹

Figura 2 – Praça Cívica com Visão para as Av. Goiás, Araguaia e Tocantins

Fonte: Jornal Diário da Manhã – Especial – Goiânia 78 anos

³¹ DAHER, Tânia *apud* Lima Attílio Correa, **Goiânia, a nova capital de Goiás. Arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro, mar/abr, 1937, p.142.

Figura 3 – Fotos comparativas Praça Cívica



Foto: Hélio de Oliveira
Foto: Adriano Lago - 2011
Fonte: <http://www.goianiabr.com.br/2011/10/fotos-exibem-o-antes-e-depois-do.html>

Assim, foi então traçado um zoneamento para a futura capital, fazendo-se uma divisão somente para zona habitacional, que se decomporia em urbana e operária, por entender o urbanista, que a cidade ainda era nova e não necessitaria de grandes subdivisões.

Se em todas as aglomerações, existentes o zoneamento constitui um problema de difícil solução, para uma cidade que se forma é relativamente fácil, apesar de exigir que seja observada a mais rigorosa vigilância em torno do regulamento de zonas. Evitamos levar o zoneamento aos rigores extremos, como querem alguns profissionais, porque os excessos têm sempre efeito negativo, tais como as inúmeras subdivisões da zona residencial. Portanto, no caso de Goiânia, previmos apenas, para o bairro residencial, duas zonas: zona residencial urbana ou intensiva e zona residencial suburbana ou extensiva. Pensamos, assim, não cercear demasiado a liberdade do proprietário tendo em vista que não se pode exigir demasiado de uma população em formação e onde o nível médio da riqueza ainda é muito baixo³²

No plano diretor original, os prédios foram projetados com a arquitetura Art Déco devendo possuir fachadas limpas, retilíneas, funcionais e claras³³

A nova urbe foi então concebida com as seguintes características:

Como centro comercial, designamos a zona que se desenvolve em torno do centro geométrico da cidade, e tendo como eixo principal a Avenida Anhanguera. A rede de ruas neste trecho foi pensada para um trânsito mais intenso, e ainda com a possibilidade de alargamento futuro, sem

³² DAHER, Tânia *apud* Lima Atílio Correa, **Goiânia, a nova capital de Goiás. Arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro, março/abril, 1937, p.142.

³³ Disponível em <www.anhanguera.edu.br/home/index.php?option=com...task...> - Em cache - Similares Kleber Adorno> – acesso em 12 de out. 2011.

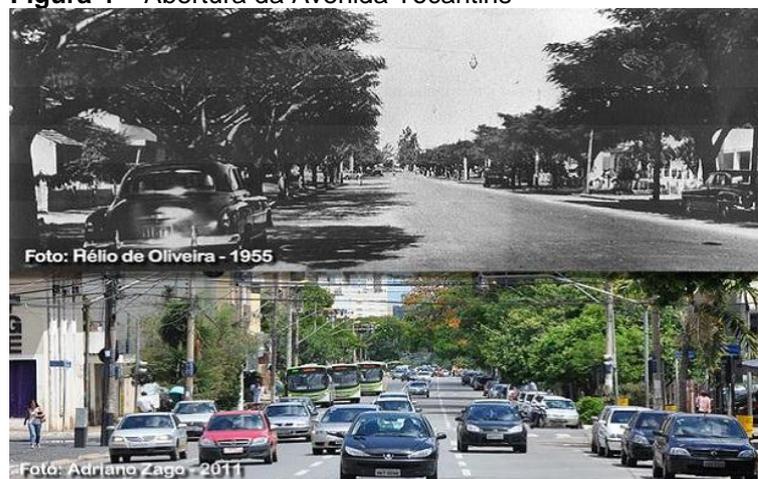
desapropriações. Todas as quadras desta zona dispõem de áreas internas públicas, para uso do comércio, que poderá fazer a descarga de mercadorias, evitando os longos estacionamentos na via pública e consequentemente a interrupção do tráfego. Assim também a coleta de lixo far-se-á livre do desagradável aspecto que apresentam, hoje em dia, as grandes cidades. Além dessas áreas que servem ao comércio que lhe é adjacente, previmos nas quadras 21, 23, 38, 51 e 52 grandes pátios para estacionamentos de veículos de aluguel. O trecho da Rua 3, compreendido, entre as Rua 6 e 9, é destinado exclusivamente à zona bancária. Na Avenida Pedro Ludovico só poderia ser tolerado o comércio de luxo, casa de moda, joalherias, cafés, bares e restaurantes com instalação de gosto. Para o comércio de gêneros de primeira necessidade, foram estabelecidos diversos pontos, distribuídos em todo perímetro da cidade para satisfazer as necessidades locais. A Avenida Paranaíba, relativamente ao tráfego, tem uma função toda especial, sua utilidade, só se manifestará quando a cidade tiver já grande desenvolvimento. Ela foi projetada tendo em vista a necessidade que há de desviar o tráfego que atravessa a cidade com outro destino, evitando o acúmulo inútil no centro da cidade, constituído na sua maioria de pesados veículos de carga.³⁴

Figura 3 – Abertura da Av. Goiás – crédito nas fotos



Fonte: <http://www.goianiabr.com.br/2011/10/fotos-exibem-o-antes-e-depois-do.html>

Figura 4 – Abertura da Avenida Tocantins



Fonte: <http://www.goianiabr.com.br/2011/10/fotos-exibem-o-antes-e-depois-do.html>

³⁴ Idem.

Figura 5 – Abertura Avenida Anhanguera

Fonte: <http://www.goianiabr.com.br/2011/10/fotos-exibem-o-antes-e-depois-do.html>

Figura 6 - Abertura Av. Paranaíba

Fonte: <http://www.goianiabr.com.br/2011/10/fotos-exibem-o-antes-e-depois-do.html>

Para fins de lazer e recreação, Atílio destinou as seguintes áreas.

Os play-grounds são constituídos, principalmente pelas áreas internas das quadras da zona residencial, aliás, como aconselha a prática. Os campos destinados aos esportes compreendem: o grande Estádio Municipal, situado junto Aeródromo, aproveitando o espaço disponível deste, sem comprometer a sua segurança. Compõem-se de um grande campo de futebol de acordo com as dimensões internacionais, pista para corridas e jogos atléticos; grande arquibancada voltada para o nascente; doze quadras de tênis, uma grande piscina, e sede social. Foi igualmente destinada para ser do Automóvel Clube de Goiás, já em formação, a área compreendida na extremidade sul do parque dos Buritis. Este último, por nós, projetado, compõem-se de uma luxuosa sede social, pavilhão de apartamentos para hóspedes, garagens, etc; campos de tênis e grande piscina.³⁵

³⁵ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Monteiro, Ofélia Sócrates. **Como Nasceu Goiânia**. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais, 1938, p.108.

Figura 7 – Estádio Olímpico

Fonte: www.panoramio.com/photo/9380946

Figura 8 – Automóvel Clube de Goiás

Fonte: <http://acervo.cidarq.ufg.br/index.php/fotografia-da-construcao-do-automovel-club-de-goias-em-goiania-goiania-1938;isad>

Constavam ainda do projeto de Corrêa Lima, os espaços livres de áreas verdes destinados em hectares, para que a cidade pudesse gerar uma melhor qualidade de vida para seus habitantes.

Conforme leciona a doutrinadora Maria Eliana Jubé Ribeiro³⁶

Atílio Corrêa Lima fez uma descrição e defesa detalhadas de cada uma dessas áreas, justificando assim, suas razões preservacionistas do ambiente natural, bem como da vida urbana. Para o arquiteto, as vias públicas deveriam ser fartamente arborizadas, além das praças e jardins.

Logo, para que a cidade fosse construída, necessário seria a aquisição de sítios por parte do governo para edificação da cidade.

³⁶ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes.** Goiânia: ed. UCG, 2004, p.65.

Outras formas para aquisição de espaços foram também utilizadas quando da doação ou troca de terras por particulares, onde já estabelecia se haveria ou não posse por parte dos negociantes em relação aos futuros lotes.

Quando, ainda, das negociações, já se estabelecia qual parte das áreas ficariam em poder do Estado e quais seriam para os interessados doadores ou permutantes o que certamente viria, em momento futuro, dar causa a grande especulação.

O urbanista em seu projeto, já prevendo a tendência de crescimento da nova Capital, quer através da especulação por parte dos particulares proprietários de terra ou, por própria tendência de futuras administrações, recomenda ao governo a necessidade de aquisição de uma maior quantidade de sítios, com objetivo de assegurar o crescimento urbano sem prejuízo das áreas verdes.

Attílio, consciente de que a valorização das terras particulares poderia ameaçar a implantação integral de Goiânia, previne o governo a adquirir mais áreas para a futura expansão da cidade e cria outras artimanhas para proteger as áreas verdes da ambição especulativa. Ele considera 25% de área verde suficiente, mas diante de possibilidade de serem destruídas pela ocupação de loteamentos, acrescenta uma área maior como prevenção das possíveis perdas futuras.³⁷

Para execução dos trabalhos de construção da cidade foi criada a Superintendência Geral de Obras da nova Capital, em abril de 1934, dirigida pela Coimbra Bueno e Cia. Ltda. com sede no Rio de Janeiro.

Entretanto, em 1935, Attílio Corrêa Lima se demite, supostamente por não concordar com a forma de trabalho da Coimbra Bueno, que se desvirtuava de seu projeto originário e por não concordar com as tendências especulativas impostas pelo grupo construtor.

Os irmãos Coimbra Bueno, ao investirem todas as suas possibilidades em Goiás viram-se, contudo, limitados pelo projeto de Attílio Correa Lima, que contrariava seus interesses, pois o urbanista orientara o crescimento da cidade no sentido norte, local de melhor topografia, com menores declividades. Os Coimbra Bueno, movidos pela ganância especulativa e como novos proprietários de glebas ao sul e a oeste da capital, no anseio de ver seus investimentos mais rapidamente contemplados, colocaram-se de forma antiética entre o projeto e sua execução, contribuindo definitivamente, para a saída de Attílio Corrêa Lima do projeto.³⁸

³⁷ DAHER, Tânia. **Goiânia uma utopia europeia no Brasil**. Instituto Centro Brasileiro de Cultura, 2003, p. 105.

³⁸ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: ed. UCG, 2004, p. 76.

Infere-se, ainda, da história da construção da Capital, que a empresa contratada, estipulou como forma de pagamento de seus serviços uma porcentagem em lotes situados na nova Capital, o que foi amplamente aceito por Pedro Ludovico donde pode-se ter como verdadeiro o motivo do abandono do projeto por Corrêa Lima.

A continuidade do projeto para construção da Capital foi entregue para análise de Armando Godoy, consultor da Coimbra Bueno, que se colocaria então, contrário às pretensões de projeto de Atílio Côrrea, adotando uma política mais expansionista para a cidade.

Dentro desse quadro, em 3 de maio de 1936, a imprensa oficial do Estado de Goiás comunicou a contratação do urbanista Armando Augusto de Godói, consultor da firma Coimbra Bueno, para a revisão dos trabalhos até então desenvolvidos e para propor novas soluções aos setores norte, sul e oeste da cidade. Nas obras de construção da capital goiana, sua atuação se deu em duas etapas: a revisão do projeto inicial, remodelando e reduzindo a zona comercial; e a ampliação e expansão do setor sul dentro dos princípios de cidade-jardim, redefinindo a zona de crescimento e desenvolvimento urbano de Goiânia, beneficiando visivelmente as propriedades da empreiteira Coimbra Bueno.³⁹

Na lição de Maria Eliana Jubé Carneiro⁴⁰ mesmo, possuindo uma visão diferente de Corrêa Lima, o urbanista Armando Godói, poucas modificações fez no plano originário, fazendo apenas pequenas alterações no já proposto projeto, “seja pelo adiantado da obra ou por respeito ao trabalho até então desenvolvido”.

Para que processo de habitação e desenvolvimento da nova capital se estabelecesse, vários incentivos e benefícios foram oferecidos aos que aqui primeiro aportassem.

Foram concedidos lotes aos que construíssem no prazo de dois anos, aumento de salários para funcionários públicos dentre outros. Havia então, quando da aquisição dos lotes, a possibilidade de escolha, para os novos proprietários, da construção imediata ou não.

No entanto, mesmo com todas as propostas formalizadas por Pedro Ludovico, as repartições federais já existentes na velha capital se mostravam totalmente opositoras à mudança para a Capital que se construía.

³⁹ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Monteiro Ofélia Sócrates. **Como Nasceu Goiânia**. Rio de Janeiro. Revista dos Tribunais. 1938, p.69.

⁴⁰ Idem.

Questionado sobre o fato, pelo jornalista Hélio Rocha, a resposta do então governador foi enfática:

Enfrentamos também esta oposição. E só conseguimos resolver isto quando fui ao Rio e expus pessoalmente o problema a Getúlio Vargas. Disse-lhe que a mudança da capital tivera todo apoio da união e, no entanto, alguns chefes de repartições federais e muitos funcionários não se dispunham a vir para Goiânia. Getúlio me ouviu com atenção e tomou providências imediatas, as repartições e os funcionários, mesmos renitentes, acabaram se adaptando bem em Goiânia.⁴¹

Uma ampla divulgação da nova Capital foi levada para o eixo Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte com o objetivo de trazer novos habitantes para a novel cidade.

Ainda em sua entrevista ao jornalista Hélio Rocha sobre em que medida a construção de Goiânia contou com a ajuda federal, Pedro Ludovico assim responde:

Todos sabem que o início da década de 30 correspondia a uma fase de dificuldades econômicas mundiais e, no Brasil, à consolidação de um movimento revolucionário. Era de mudanças, de transição. O governo federal também não estava apto a ajudar substancialmente determinado Estado. De Getúlio Vargas e de seu governo houve, sempre, grande apoio moral à nossa obra. Mas a ajuda financeira concreta limitou-se à emissão de 5 mil contos em apólices federais. Mesmo assim esta ajuda incorporava um ônus para nós: a construção, na nova Capital, dos prédios destinados a acolher órgãos de representação federal". E conclui em outra parte: "...a divulgação de Goiânia, não nos custou quase nada. Nossos débeis recursos financeiros sequer o permitiriam. O saudoso jornalista Joaquim Câmara Filho, que foi a alma da propaganda de Goiânia, na fase da mudança, prestou neste particular um serviço inestimável. Fez desta tarefa uma obsessão. Os jornais de fora sempre estavam editando alguma coisa sobre Goiânia, graças a seu empenho."⁴²

Não se deve olvidar que a empresa construtora era carioca, logo possuía grande interesse na divulgação da nova cidade, e que mais tarde os Irmãos Câmara viriam a se tornar um dos grupos mais poderosos do Estado, logo não existe o sonho da doação plena sem a esperada contrapartida.

Para que o novo centro urbano fosse construído, indispensável seria a contratação de mão de obra. Diante da favorável possibilidade de emprego, vários trabalhadores por aqui aportaram, para construção da cidade, ou ainda em busca de novas oportunidades.

⁴¹ ROCHA, Hélio **Os Inquilinos da Casa Verde- Governos de Goiás de Pedro Ludovico a Maguito Vilela** Copyright@1988, p.32.

⁴² ROCHA, Hélio **Os Inquilinos da Casa Verde- Governos de Goiás de Pedro Ludovico a Maguito Vilela** Copyright@1988 p.32.

Ocorre, entretanto que nenhum incentivo foi concedido a estes trabalhadores, tendo os mesmos que se utilizar de uma nova modalidade de moradia denominada invasão. Assim sem ter como abrigar a si e seus familiares, os novos moradores da cidade passaram a ocupar as margens do Córrego Botafogo, tendo o governo se tornado omissos a esta situação.

Em um primeiro momento, era o próprio Estado que cuidava do parcelamento do solo e venda dos lotes da nova Capital. Com o aumento cada vez mais significativo da população, o Estado cede o parcelamento e negociação dos lotes, para particulares, exigindo apenas que fossem obedecidos os quesitos localização e arruamento.

Nascia assim, a grande oportunidade para um ganho que se originava em especial dos lotes situados nas regiões periféricas da cidade. Este período ficou caracterizado como o grande *boom* da lucratividade para aqueles possuíam os lotes anteriormente negociados.

Para se ter uma exata noção da situação pela qual passava a Capital neste momento histórico, dos 185 loteamentos aprovados até 1959 apenas quatro possuíam água e esgoto, não havendo a menor infra-estrutura no que diz respeito, a educação, saúde, água tratada, esgoto, energia.

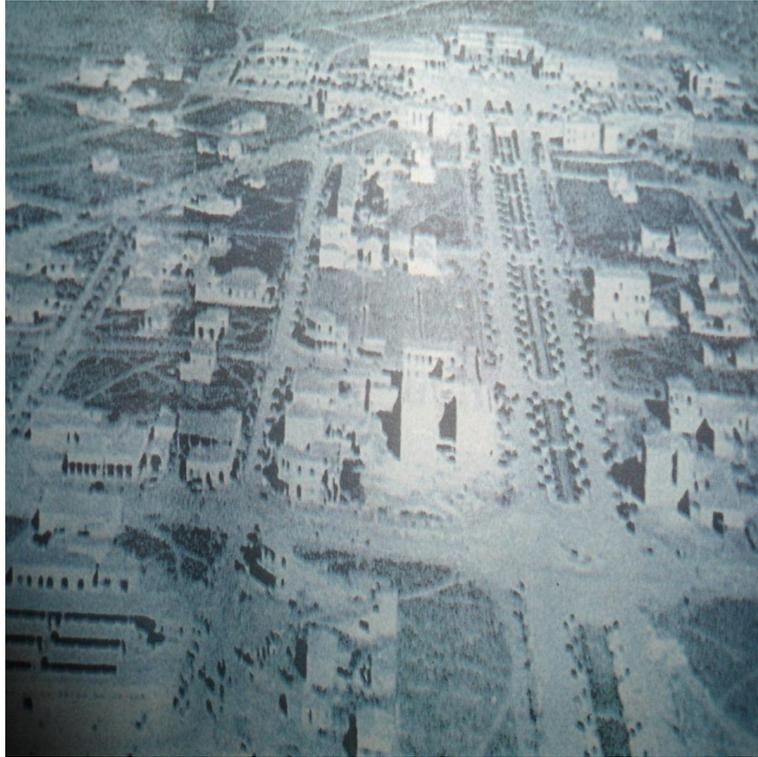
Frente a toda a problemática, foi promulgada a Lei Municipal nº 1.556 de 11.09.59, que proibia a liberação para novos loteamentos até uma detalhada análise do processo, bem como a elaboração de um novo Plano Diretor.

Porém, se a simples suspensão das aprovações evitava o crescimento dos desmandos administrativos, não solucionava a vida da cidade que a essa altura, se encontrava bastante desordenada, com a iniciativa privada pressionando o governo e exigindo uma solução mais eficaz.⁴³

Esta lei foi assinada pelo então prefeito de Goiânia, o jornalista Jaime Câmara. Para execução do novo Plano foi convidado o urbanista Luis Saia.

⁴³ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: ed. UCG, 2004. p. 76.

Figura 9 – Visão Aérea de Goiânia década de 40 – 14.943 habitantes, 910 veículos⁴⁴ - DM Especial 78 anos



Fonte: Jornal Diário da Manhã –Especial – Goiânia 78 anos

Figura 10 – Visão Panorâmica de Goiânia 2011 -1.302.001 habitantes e 1.000.000 de veículos registrados⁴⁵



Fonte: DM - Urbanismo

⁴⁴ Jornal Diário da Manhã –**Goiânia Desafios da Capital** de 24 de outubro de 2011, p.4.

⁴⁵ Jornal Diário da Manhã –Goiânia DM Urbanismo – Agosto de 2011 p.4 e Jornal Diário da Manhã –**Goiânia Desafios da Capital** de 24 de outubro de 2011 p.14

- **2º Plano Diretor – Luis Saia**

O urbanista Luis Saia ⁴⁶1959-1962 foi contratado então para elaborar o segundo Plano Diretor da Cidade de Goiânia.

O grande objetivo do Plano de Saia era buscar formas para conter a expansão efetivada pela iniciativa privada.

Noutro ponto, após estudos diagnosticados, Saia concluiu que o grande problema da nova cidade estava no crescimento desorganizado, em razão da especulação imobiliária, e da forma indiscriminada de crescimento de novos loteamentos, sem a menor preocupação com a preservação dos recursos naturais.

A proposta de Saia baseou-se na retomada dos fundos de vale, recuperando as áreas verdes existentes e implantando novas, incluindo os parques urbanos. Com isso, seria resolvido o problema dos fundos de vale e matas, além de disciplinados o uso e a ocupação do solo urbano. A importância de seu projeto é que ele colocou novamente na pauta do dia a necessidade de repensar a cidade de forma global e articulada, sendo contudo atropelado pelo momento político pelo qual o país passava logo no término dos trabalhos, instalando novamente uma era de oportunidades e desmandos. Assim, quase tudo se perdeu e, mais uma vez, a cidade pagou um alto preço⁴⁷

O que se pode afirmar com precisão é que o plano efetivamente não foi implantado por problemas políticos da época, em razão do golpe de 64.

- **3º Plano Diretor – Jorge Wilhelm**

O terceiro plano diretor foi desenvolvido pelo arquiteto Jorge Wilhelm (1967-1979).

Ao assumir o projeto, Whilliem encontrou uma cidade com alto índice populacional e sem qualquer infra-estrutura capaz de minimizar o problema. Os loteamentos haviam sido suspensos em 1959 e ainda não retomados, o que ocasionou a ocupação em áreas, principalmente de fundo de vale.

O que motivou o plano de Jorge Wilhelm foi justamente o crescimento desmensurado da cidade de acordo com os interesses do mercado.

⁴⁶ Sobre Luis Saia pouco se tem disposições doutrinárias ficando toda pesquisa feita através de um trabalho de mestrado de uma profissional de Arquitetura, trabalho postado no site pandora.cisc.usp.br/teses/disponiveis/18/18131/.../Dis_Juliana_Mota.pdf.

⁴⁷ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: ed. UCG, 2004, p.86.

Os maiores problemas identificados em relação à cidade foram:

Dominância dos aspectos especulativos, o crescimento vertiginoso, a carência de habitação, que levaram a cidade a uma expansão desordenada e fugindo totalmente a qualquer controle administrativo.(...) planejar Goiânia significa fundamentalmente utilizar conjuntos habitacionais como força indutora de adensamento e expansão urbana.⁴⁸

Jorge Wilhelm detectou também o denominado vazio urbano, onde uma pequena área contava com grandes investimentos e outra grande área se tornava obsoleta.

Ainda neste período, a cidade crescia de forma acelerada e desordenada.

Durante esta época os remanescentes da construção da Capital Federal, que lá não encontravam condições de sobrevivência, bem como pessoas de outras localidades, viam em Goiânia uma oportunidade de crescimento e melhoria de vida. Ante todo o processo migratório, a cidade passou a não mais comportar o contingente populacional.

Logo, a situação da Capital do Estado se fazia complexa, pois, a cidade não possuía infra-estrutura suficiente que fosse capaz de proporcionar a seus habitantes condições dignas de sobrevivência.

Assim, os novos moradores da Capital do Estado de Goiás, ao se verem sem perspectivas, passaram a invadir áreas como fundos de vale, trazendo à baila grande problemática social, ocasionando ainda aspectos negativos ao meio ambiente urbano da cidade.

Buscando então, encontrar soluções para os problemas que já se faziam insofismáveis, Jorge Wilhelm elaborou um projeto com escopo de resolver os problemas vivenciados pela urbe, onde tratou como objetivos principais:

1. racionalização do uso do solo e compatibilização da estrutura urbana e a população;
2. hierarquização do sistema viário, garantindo a eficiência da circulação em todos os níveis;

⁴⁸ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé *apud* Wilhelm Jorge. **Plano Diretor Integrado de Goiânia – PDIG.** Goiânia. Instituto de Planejamento Municipal (IPLAN). p.31.

3. Estabelecimento de diretrizes para a expansão urbana e adensamento da população em área urbanizada, de forma a garantir equipamentos urbanos necessários;
4. Estímulo ao desenvolvimento econômico, compatibilizando-se a capital do Estado e o pólo regional;
5. Ação integrada de todas as entidades agentes do município no desenvolvimento físico territorial, sócio-cultural, econômico e administrativo;
6. Aperfeiçoamento da administração municipal, de forma a permitir o aumento dos investimentos públicos e a ampliação dos serviços urbanos.

Assim, em razão do crescente aumento populacional, o Estado, com base no Plano de Wilhelm e na Política Nacional da Habitacional, delibera pela implantação de conjuntos habitacionais, com objetivo de oferecer moradias às pessoas que neste ínterim já habitavam as áreas de preservação ambiental.

Os espaços escolhidos para consecução dos projetos habitacionais, por certo eram os mais afastados do centro urbano.

Discorrendo sobre a política de reordenamento do espaço urbano de Goiânia, Maria Eliana Jubé Ribeiro explica:

Essa política tinha objetivos político-ideológicos muito claros de afastar a população pobre da cidade. Oferecer a ela apenas o lote, como era feito até então, era investir na possibilidade de seu retorno imediato da periferia ao centro, proporcional à falta de recursos urbanos disponíveis. Já instalá-la mesmo que precariamente em conjuntos habitacionais com o mínimo de infra-estrutura, moradias de baixo custo relativo e alto alcance populacional atendia parcialmente aos objetivos de enraizá-la na periferia da cidade. Obtinha-se, assim, uma solução de permanência que se fazia necessária naquele momento, tendo em vista o grande número de migrantes de baixo poder aquisitivo em busca da “seara” prometida.(...) persistiam ainda assim dois problemas cruciais a infra-estrutura deficitária e a falta de ocupação rentável, aliados ao vazio urbano entre os conjuntos e a cidade, o que era muito visível para a população em função da obrigatoriedade de seu deslocamento em busca de emprego e renda.⁴⁹

Por certo, a política habitacional adotada não se fez eficaz, pois, ao deslocar as pessoas para fora do perímetro urbano da cidade, para conjuntos habitacionais de localidades longínquas sem infra-estrutura básica, a grande tendência foi o retorno destas pessoas novamente aos locais de onde haviam sido removidas.

⁴⁹ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: ed. UCG, 2004, p.93.

Assim leciona Maria Eliana Jubé Carneiro:

A realidade fragmentou novamente a cidade de Goiânia (...) com a classe mais pobre excluída do processo e ocupando a zona de expansão urbana entre os conjuntos habitacionais periféricos e a cidade, intensificaram-se novamente as invasões em áreas públicas, em certa medida consentidas pelo Estado que fingia não enxergar a realidade. Novamente, os fundos de vale foram os primeiros ocupados. (...) ⁵⁰

O governo mesmo ciente de prejudicialidade deste aumento populacional via o problema apenas como econômico e jamais como social.

Logo, em meio a todo este crescimento houve então a descaracterização das áreas verdes, vez que as ocupações antes tidas como irregulares passaram a poder ocupar áreas reconhecidas como áreas de índice ocupacional permitidos.

Várias leis complementares surgiram em relação ao Plano de Whilliem dentre elas a Lei Municipal nº 5.019 de 08/10/75, conhecida também como Lei Lerner que dava ênfase à criação do sistema viário e transportes coletivos, objetivando valorizar os conjuntos habitacionais proporcionando a estes uma função social e também estabeleceu uma nova legislação de zoneamento e uso do solo.

Já a Lei Municipal nº 5.735, de 19/12/80, do arquiteto Lubomir Ficinsky, foi considerada a Lei do Zoneamento Urbano, que dispunha sobre áreas de expansão e uso de Goiânia.

Foi, em outras palavras, a lei que disciplinou e categorizou o uso do solo na cidade. Sofrendo sucessivas modificações, num total de cinco, ela disciplinou em termos relativos o crescimento da cidade até a década de 90, pois, no seu primeiro momento, liberou os gabaritos de uso e ocupação do solo, gerando um novo caos urbano, com deficiência de áreas públicas e equipamentos. ⁵¹

O Plano de Jorge Wilhelm foi acrescido por Leis Complementares, até a década de 90, quando então, em 1992 foi aprovado o Plano elaborado pela Engevix Engenharia S.A.

⁵⁰ Idem

⁵¹ RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: ed. UCG, 2004, p.96.

CAPÍTULO 3

A INSUSTENTABILIDADE DE GOIÂNIA NO SEC. XXI

Projetada na década de 30 para 50.000 habitantes, Goiânia conta hoje com mais de 1.302.001 habitantes segundo censo de 2010, do Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia (IBGE)⁵².

O grande fator responsável pelo aumento populacional da cidade foi incontestavelmente, o fluxo migratório. Por ser o Estado de Goiás essencialmente agrícola, o investimento em tecnologia de ponta feita pelos grandes latifundiários fez com que os trabalhadores da área rural migrassem, então, para o meio urbano, em busca de novas oportunidades.

Assim, a população rural se deslocava para as cidades próximas da área rural em que habitavam, onde, por vezes, se deparavam com a baixa empregabilidade destes centros.

Em grande parte destas cidades, para onde se deslocavam em primeiro momento os trabalhadores da zona rural, era quase inexistente um pólo industrial ou comercial forte que as mantivessem e, por via de consequência, oferecessem empregos a seus habitantes.

Logo, à procura de novas perspectivas, Goiânia se fazia o caminho do eldorado, por uma melhor qualidade de vida.

Entretanto, este aumento do contingente populacional findou por acarretar problemas de enormes dimensões, pois a cidade se tornou incapaz de proporcionar, a seus habitantes, condições dignas de sobrevivência, como moradia, trabalho, educação, saúde, dentre outros.

O fluxo migratório oriundo do interior do Estado, bem como de outros Estados, aliado ao retorno daqueles que residiam no exterior, fez com que Goiânia se tornasse uma cidade, incapaz de comportar tão grande contingente.

Na recente história da cidade uma nova modalidade de crescimento populacional começou a tomar uma proporção não esperada, vários estrangeiros aqui também começaram a chegar em busca de novas oportunidades, sendo que vários deles com o sério propósito de possuírem aqui seu próprio negócio.

⁵² Disponível em <www.censo2010.ibge.gov.br/dados_divulgados/index> Acesso em 12.out.2011.

Segundo matéria veiculada pelo Jornal o Popular⁵³ o número de imigrantes em busca de sucesso financeiro em Goiás avançou 68% de 2010 para 2011.

O certo é que os imigrantes legais que chegam em busca de melhores oportunidades, são, na sua grande maioria, mão de obra qualificada, o que poderá em um curto lapso temporal nos colocar em desvantagens devido à baixa qualidade de nossa mão de obra e a falta de incentivos para sua qualificação.

O Plano Diretor da Cidade, em seu artigo 38, elucida:

Art.38. A estratégia do eixo de desenvolvimento econômico tem como principal objetivo o crescimento da economia e o avanço social da população, alicerçado na conservação dos recursos naturais e do meio ambiente, em novas oportunidades empresariais e tecnológicas, tornando a cidade uma metrópole regional dinâmica e sustentável.

Ainda, no Capítulo IV, da Lei nº 171/07, que institui o Plano Diretor da Cidade de Goiânia, que versa sobre a Estratégia de Desenvolvimento Econômico, traz em seu art. 40, VI, diretrizes para viabilização de implementação de programas estratégicos para o desenvolvimento econômico da Urbe, sendo um deles:

Art.40
VI – viabilizar mecanismos institucionais que possibilitem o desenvolvimento da cidade, identificando as potencialidades de cada atividade geradora de emprego e renda e divulgá-las como forma de incentivo à população, visando diminuir a desigualdade, dando oportunidades a todos, qualificando e transformando a Capital.

No entanto, o que se pode notar atualmente em Goiânia é uma manifesta insustentabilidade, no que diz respeito à geração de empregos e rendas.

Nenhum incentivo é proporcionado a novas atividades para que possam gerar o avanço da empregabilidade.

Não raros são os casos de pessoas que, em busca de novas oportunidades, buscam incentivos financeiros para seus empreendimentos e se deparam com a negativa de investimentos.

Frente ao já escasso mercado de trabalho, cresce então, o quantitativo de trabalho informal pelas ruas da capital.

⁵³ FERNANDES, Montavani – **Crise Econômica, Agora é a vez deles virem para Goiás** - *Jornal O Popular*, Goiânia, 28.fev.2011, p.4.

Com o aumento do fluxo populacional, Goiânia agora sofre de uma nova fragilidade, ou seja, falta de moradia para pessoas desprovidas de recursos financeiros.

Destarte, a busca por moradia cresce na mesma proporção em que ocorre o aumento do fluxo populacional.

No que tange à moradia, José Roberto Marques⁵⁴, em sua obra, transcreve:

Inegavelmente, a moradia é um dos principais elementos a serem considerados quando da análise da qualidade de vida dos habitantes da cidade. A Declaração Universal dos Direitos Humanos, adotada pela Assembléia Geral das Nações Unidas (art. XXV) – Resolução 217 A (III), de 10.12. 1948, já previa: “toda pessoa tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação(...)”. Esse direito à moradia foi reafirmado na conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos – Habitat II. A Agenda Habitat, nela estabelecida, do qual a República Federativa do Brasil é signatária, enuncia em seu art. 26:

“Nós reafirmamos e somos guiados pelos propósitos e princípios da Carta das Nações Unidas e reafirmamos nosso compromisso de assegurar a plena realização dos direitos humanos a partir dos instrumentos internacionais, em particular neste contexto o direito à moradia disposta na Declaração Universal dos Direitos Humanos (...)

Infere-se, no entanto, que desde sua fundação, Goiânia, nunca foi planejada para ser uma cidade que acolhesse pessoas de baixo poder aquisitivo, conforme alhures explanado.

Assim, a questão moradia/habitação, em relação a estas pessoas sempre foi algo deixado em segundo plano pelo Poder Público, que as pretere, frente a uma minoria abastada que possui o mercado imobiliário voltado para suas prioridades.

As modificações ocorridas na cidade que hoje vivemos é apenas um reflexo do início da edificação, quando o grupo empresarial construtor utilizou-se da forma da mais valia, visando a obtenção de lucro fácil e fazendo com que Goiânia se tornasse “uma mercadoria imobiliária”.

Ocorre, no entanto, que esta mencionada “mercadoria imobiliária”, vem de encontro às necessidades da alta classe dominante do Município.

A capital do Estado possui, com base em Plano elaborado pela Secretaria Municipal de Habitação de Goiânia, um “déficit” habitacional de 59,4 mil unidades, onde se incluem 4.581 famílias que vivem em área de risco, 4.935 famílias que vivem em área de proteção ambiental, 19.989 famílias que tem renda familiar de até

⁵⁴ MARQUES, José Roberto. **Meio ambiente urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010, p. 116.

três salários mínimos e moram de aluguel e 11,7 mil famílias que vivem em situação de coabitação. Principal problema existente: conseguir áreas para obras que possam redimensionar a situação de todas estas famílias. O que se tem de concreto hoje para a construção destas habitações são vinte e duas áreas espalhadas e insuficientes para tal demanda. Existem ainda hoje 2.300 moradias populares em construção e licitação para mais 1.000 novas moradias.⁵⁵

Deduz-se do exposto, que tal situação se torna extremamente contraditória, haja vista estarmos presenciando no atual momento econômico um *boom* imobiliário.

Por óbvio que, contradição existente entre o crescimento imobiliário e o déficit habitacional encontra-se na premissa de que o mercado imobiliário objetiva, tão e somente, a classe de alto poder aquisitivo.

Nitidamente se observa que todos os investimentos do setor imobiliário, priorizam os bairros apresentados como elitizados, ou então, aqueles que possuam a probabilidade de serem modificados de forma a acolher a população mais abastada, colocando à margem e até expurgando para os extremos da cidade os menos favorecidos financeiramente.

Desde o início de sua construção, os interesses da capital sempre ocorreram em razão dos interesses de grandes empresários agregados aos interesses do Estado.

Exemplo da força dos grandes grupos na intervenção do crescimento de Goiânia pode ser amplamente notado quando da construção da Marginal Botafogo, que por longo tempo ficou conhecida como a via expressa que levaria ninguém a lugar algum.

Decorrido certo lapso temporal, o que se pode compreender é que a edificação desta marginal teria como forte propósito atender aos interesses de um grande grupo empresarial, mais tarde denominado *Flamboyant Shopping Center*, que viria consagrar àquele espaço, um valor venal inestimável.

Mais tarde, nasce nas imediações do shopping, um dos bairros mais nobres da cidade - Jardim Goiás, que tem como um dos grandes atrativos, o Parque *Flamboyant*: por fim nada advém do mero acaso.

⁵⁵ BORGES, Carla. **Goiânia perde áreas públicas**, *Jornal O Popular*, Goiânia, 29. mai. 2011, p. 4.

Conforme explica Ronaldo de Souza Araújo⁵⁶ em sua Obra *Modificações no Planejamento Urbanístico*:

No processo de crescimento e desenvolvimento da cidade de Goiânia – projetada para ser a nova capital do Estado de Goiás -, o valor do solo sempre teve grande influência no planejamento urbano. Com isso, pode-se constatar que a legislação urbanística sofreu muitas modificações, principalmente para atender ao mercado imobiliário em expansão na cidade. Com essa forma de utilização de legislação urbanística, buscando dar prioridade ao mercado imobiliário, produziu-se um crescimento desordenado (espontâneo), levando a cidade a perder muitas de suas características históricas. O potencial do mercado imobiliário deveria ser mais controlado e utilizado pela administração para que a cidade se desenvolvesse de forma mais planejada e menos espontânea

Grandes lucros é que são provas cabais de que a cidade vai bem. Em momento algum da nossa recente história, ouviu-se falar que existam preocupações com o lado social, ou seja, se há moradia, educação, lazer, saúde para aqueles que lidam no dia a dia em busca de sua subsistência, uma classe de maioria em razão inversamente proporcional às classes de grande poderio econômico.

Em recente reportagem levada pelo Jornal O Popular de 02.02.2012, estima-se que para o ano de 2012 as “vendas de imóveis de alto padrão devem crescer 10%”⁵⁷. Por questões estratégicas, grandes grupos capitalistas possuem um departamento de marketing, que procede com todo um processo investigativo de áreas onde deverão ser implantados os grandes empreendimentos, partindo sempre do pressuposto do potencial aquisitivo da clientela alvo.

Assim, para as edificações verticais de alto padrão, os grupos construtores priorizam os grandes parques da cidade, que por sua vez, foram criados como compensação ambiental, de forma a beneficiar estas construtoras outorgando, então, a possibilidade de ali edificarem seus empreendimentos.

Logo, os setores mais visados continuam sendo o Jardim Goiás e Bueno em decorrência de seus parques *Flamboyant* e *Vaca Brava* respectivamente, para a implantação de condomínios verticais com construções de torres cada vez mais altas.

Um fator bastante preocupante é que quanto mais altas as torres instaladas maior será o aprofundamento do solo para construção de garagens subterrâneas, o que ocasionará sério comprometimento do lençol freático.

⁵⁶ ARAÚJO, Ronaldo de Sousa. **Modificações no planejamento Urbanístico**. São Paulo: Nobel, 2009, p.77.

⁵⁷ Borges, Lídia. **Venda de imóveis de alto padrão devem crescer 10%**. *Jornal O Popular* 02.fev. 2012, p. 14.

Observa-se, entretanto, no atual contexto o grande saturamento destes setores frente à escassez de disponibilidade de lotes para novas edificações.

Em decorrência do grande saturamento, outros locais precisam ser encontrados para que os grupos construtores façam seus investimentos, de forma sempre a visar os interesses de uma clientela elitista bem como os interesses de grupos políticos.

Procurando então, atender a estes anseios econômicos, um novo ponto da urbe, vem surgindo como opção para novos empreendimentos, a saber, o recém criado Parque Cascavel.

Sabe-se que a edificação deste parque não se deu por mero acaso, tendo a construção do mesmo partido de uma negociação - compensação ambiental- entre o governo municipal e grupos imobiliários, visando a recuperação de uma área degradada, para transformá-la em local economicamente apreciável.

A forma como são estipulados valores da compensação ambiental, não implica em fazer com que os problemas locais sejam suprimidos, ao contrário, podem ser alargados, ocasionando danos como: comprometimento do lençol freático, curso das nascentes, crescimento desorganizado, problemas de trânsito.

As compensações ambientais formalizadas pela administração pública com empreendedores, algumas vezes permitindo a construção de edifícios mais altos, podem se transformar em armadilhas futuras. Elas poderão determinar a extinção do nosso maior bem público inestimável: o conjunto de parques urbanos da cidade.(Deire Assis apud Renato Rocha p.5)

Para o arquiteto e urbanista Luiz Antônio Mendonça negociações deste mote se tornaram o cerne da problemática ambiental e por via de circunstância feitas de acordo com a conveniência de cada época, transformando grandes áreas públicas em setores habitacionais. Relata então à jornalista Carla Borges:⁵⁸

A lei não é para todos', sustenta citando várias áreas públicas em locais nobres como Av. 85, Ricardo Paranhos e Mutirão, que até pouco tempo eram públicas e deram lugar a empreendimentos imobiliários. **Ele critica particularmente a negociação feita pela prefeitura para a criação do Parque Cascavel, onde em troca segundo o arquiteto "a prefeitura concordou em abrir mais uma quadra de lotes às margens do Córrego Cascavel, onde serão construídas quatro torres de 35 andares. (grifo nosso)**

⁵⁸ Borges, Carla- Urbanismo. **Goiânia perde áreas verdes**, entrevista com arquiteto e urbanista Luis Antonio Mendonça – para o *Jornal O Popular* 28.mai.2011.

Figura 11 – Parque Cascavel



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 12 - Construções Parque Cascavel



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 13 – Construções Parque Cascavel



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 14 – Construção Parque Cascavel



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 15 – Moradia Parque Cascavel - Contraste



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Dois posicionamentos se fazem interessantes no atual contexto deste trabalho, em relação à compensação ambiental para criação dos parques frente as áreas degradadas: o primeiro, dito pelo gerente de arborização da Agência Municipal do Meio Ambiente, Antônio Esteves e o segundo, proferido pelo professor do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, João Batista de Deus, ambos concedidos à repórter Deire Assis quando sua matéria para o *Jornal O Popular*⁵⁹ que abaixo transcrevemos:

A Prefeitura não tem como investir para implantar os parques na velocidade que a cidade necessita. As compensações são feitas dentro dos critérios

⁵⁹ ASSIS, Deire. **Bomba relógio urbana**, *Jornal O Popular* –Cidades- 24 de abr. 2011, p. 5.

legais. Áreas antes degradadas passam a ser utilizadas pela população. Todo mundo sai ganhando. Segundo ele, um parque como o Cascavel custa mais de R\$ 3 milhões. A Prefeitura não tem esse recurso e as compensações ambientais são uma saída. (Antônio Esteves)
 João Batista de Deus avalia que “a transformação de áreas degradadas em parques é salutar. O que não se pode permitir é o desrespeito à lei em nome dessa compensação. Se não, todos pagam... Se tiverem sido causados danos à área de preservação permanente, aí não há compensação que resolva”.

Apesar de compensação ambiental não ser objeto deste estudo, convém-nos sopesar o contexto das exposições acima ressaltadas.

Infere-se que, ao se aprovar a execução de determinada obra, tenha esta passado (ou deveria ter passado), por detalhados estudos, donde se chega à conclusão sobre quais os possíveis danos que poderão advir ao ambiente em razão da sua implementação.

Em assim sendo, caso se constate comprovada a possibilidade de degradação ambiental, promovida pela pretensa obra, esta será analisada sobre o prisma dos princípios da precaução ou prevenção, arbitrando-se então um valor a título de compensação ambiental ou indeferindo-se a consecução do projeto.

Conforme dito alhures, as localidades onde se situam os grandes parques da cidade são sempre os mais visados pelos empreendedores.

O Parque Vaca Brava é hoje, inegavelmente, um dos locais mais apazíveis da cidade. Entretanto, a forma descabida como vem sendo explorado, já fez com que algumas medidas fossem utilizadas com objetivo de minimizar ou estancar os prejuízos decorrentes de sua ocupação.

Alguns problemas, a partir de 2009, começaram a ser detectados junto ao parque, em decorrência do grande adensamento ali existente.

Em consequência do alto grau de impermeabilização do solo, as águas provenientes das chuvas passaram descer em grande volume em direção ao lago levando-se ao risco de uma ruptura. Assim, antecipando-se ao problema, foi construída no lago, uma barreira de contenção por meio de pedras em toda a borda.

A área que circunda o parque encontra-se ocupada pelos mais diversos tipos de empreendimentos como: *shoppings*, *mini shoppings*, bares, restaurantes, clínicas médicas, hospitais, postos de combustível, escolas, supermercados, salões de eventos, igrejas, laboratórios, além claro dos inúmeros condomínios. E toda esta diversidade de opções só faz com que aumente ainda mais a valorização do espaço, e, por via de consequência, o seu contingente populacional.

Figura 16 – Vista Parque Vaca Brava



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 17 – Vista Parque Vaca Brava



Fonte: Acervo Iza Finotti -2011

Figura 18 – Lote Vago Parque Vaca Brava - 25.07.2011



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 19 – Lote anterior aos 11.02.2012



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 20 - Rua 5 – Parque Vaca Brava – Banca Paulista aí esteve por 20 anos



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Ante todo processo de estrangulamento vivenciado pelo Setor Bueno, causou estranheza a liberação, pelos órgãos públicos do Município, de autorização para construção de um hotel, que contaria também com um centro de convenções, nas confluências das Ruas T-38 e T-62, proximidades do *Shopping Buena Vista* e Curso Luís Flávio Gomes, local de ruas estreitas, intenso trânsito e fluxo de pessoas.

A Lei Municipal nº 171/2007 que trata do Plano Diretor do Município de Goiânia, em seu artigo 94, inciso I, alude:

Art. 94. Empreendimentos e atividades de impacto são os macro-projetos, não residenciais, públicos ou privados, que, quando implantados, venham a

sobrecarregar a infra-estrutura urbana ou, ainda de repercussão ambiental significativa, provocando alterações nos padrões funcionais e urbanísticos ou ao espaço natural circundante como:

I – Os empreendimentos com capacidade para reunião de mais de 600 (seiscentas) pessoas simultaneamente.

Ainda, sobre o mesmo tema o artigo 95 e incisos da Lei supra citada diz:

Art. 95. A liberação para instalação das atividades geradoras de alto grau de incomodidade urbana, em macro-projetos ou não, será condicionada à elaboração preliminar de instrumentos técnicos tais como:

I – Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório do Meio Ambiente – EIA/RIMA; Plano de Gestão Ambiental – PGA; Plano de Controle Ambiental – PCA, nos termos da legislação ambiental federal, estadual ou municipal em vigor

II – Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

III – Estudo do Impacto de Trânsito

Na mesma seara, a Lei supra, em seu artigo 96, esclarece:

Art.96. O EIV será executado na forma a complementar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo das seguintes condições:

I – adensamento populacional

.....
V- geração de tráfego e demanda por transporte público

No entanto, quando questionado sobre a falta dos documentos acima mencionados, o Poder Público alegou que o empreendimento havia sido aprovado sob a égide do Plano Diretor de 1992, e que no Plano não havia previsibilidade de tais estudos.

Ainda esclarecendo acerca do empreendimento, ficou elucidado que, em primeiro momento, foi aprovada a construção de “empreendimento residencial de uso coletivo – apartamentos e que a alteração para hotel foi feita pelo próprio empreendedor”.⁶⁰

Após ação popular ajuizada pelos moradores, foi concedido parecer favorável pelo Ministério Público e a obra encontra-se embargada. Caso as licenças para construção do empreendimento sejam concedidas, será considerado então, o típico caso onde o interesse individual prevalece sobre o coletivo.

⁶⁰ Disponível em <http://www.seacgoias.com.br/sindesp/noticias/moradores-questionam-construcao-de-hotel>.

Figura 21 - Tapumes que circundam a obra embargada



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 22 - Lote onde seria construído o hotel-conforme se encontra



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Grande foco especulação imobiliária situa-se no Jardim Goiás, mais especificamente nas mediações do Parque *Flamboyant*, que também já se encontra sob ameaças devido ao grande número de empreendimentos ali existentes e os que estão em fase de implantação.

Os grupos imobiliários já vislumbram outras áreas confluentes ao Parque para que novos condomínios sejam construídos como é o caso das que circundam o Estádio Serra Dourada, Ministério Público, o próprio *Shopping Flamboyant*, dentre outros.

Grande se faz a preocupação com tamanho adensamento, pois o setor é cortado por ruas estreitas e não comportará a intensificação do trânsito.

Existe ainda, neste espaço do parque, um contraste muito grande entre seus moradores, pois em algumas ruas, há predominância de residências extremamente pobres quando colocadas em relação aos altos e luxuosos condomínios.

Figura 23 - Vista parcial Parque *Flamboyant*



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 24 - Vista Parcial Parque *Flamboyant*



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

O professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UniEvangélica de Anápolis Renato de Melo Rocha, em matéria veiculada pelo Jornal O Popular à repórter Deire Assis, expõe⁶¹:

Os problemas provocados pelo excesso de edifícios no entorno do Parque Flamboyant, no jardim Goiás, se agravam também, tendo em vista o perfil

⁶¹ ASSIS, Deire - **Bomba Relógio Urbana - Ocupação ameaça parques** – *Jornal O Popular* Goiânia 24.abr.2011.p.5.

dos imóveis da região. Como muitos dos apartamentos são destinados a família classe A, os edifícios oferecem duas, três garagens por apartamento, o que implica em uso excessivo do subsolo, comprometendo o lençol freático com consequências muito perigosas a curto prazo.

Ante ao exposto, verifica-se que as especulações imobiliárias junto aos grandes parques municipais da Goiânia, priorizam, de forma incisiva, o crescimento da cidade, única e exclusivamente em função dos interesses econômicos e políticos

Assim sendo, o que se apreende é a total inobservância normatizada pelo Plano Diretor do Município, que se mostra enfático ao priorizar a importância do desenvolvimento sustentável, de forma que a cidade atenda sempre às necessidades de seus habitantes, cumprindo, a sua função social.

A Lei Complementar nº 171/ 2007, que institui o Plano Diretor de Goiânia, em seu artigo segundo, invoca os princípios basilares pelos quais se promovera a sustentabilidade da cidade.

Art. 2º A Política Urbana do Município de Goiânia sustentar-se-á nos princípios da igualdade, oportunidade, transformação e qualidade, tendo por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, garantindo à população a requalificação do território do Município e uma cidade mais justa e sustentável.

Na mesma seara, o artigo 3º, da lei supra, traz as condições básicas para a implementação de política urbana eficaz quais sejam⁶²:

- I – o direito à cidade sustentável, compatibilizando o crescimento econômico com a proteção ambiental, o respeito à biodiversidade e a sociodiversidade;
- II – o direito à moradia digna;
- III – a função social da cidade e da propriedade urbana
- IV – gestão democrática e controle social
- V – a inclusão social e étnica, promovendo-se a eliminação das desigualdades e o combate à discriminação;
- VI – a sustentabilidade financeira
- VII – a parceria entre o Poder Público e a iniciativa privada

Com relação à especulação do mercado imobiliário o professor Jeová Alcântara, professor universitário⁶³, assim se posiciona:

Eu vejo com muita preocupação o desleixo do governo estadual em executar muitas das medidas preconizadas pelo Plano Diretor. Eles não

⁶² Lei Complementar 171/2007 – artigo 3º.

⁶³ ABREU, Sebastião repórter do DM Urbanismo em entrevista concedida por Jeová Alcântara- **Mercado segue aquecido e demanda continua reprimida** –*DM Urbanismo*-agosto de 2011, p. 7.

estão enxergando Goiânia como uma cidade que tem que ser planejada, que pode crescer sem se preocupar com a infraestrutura...Nos grandes bairros, os mais populosos de nossa cidade, quando se faz um prédio a infraestrutura é a mesma, a rede de esgoto é a mesma, de energia é a mesma, e como estes bairros estão suportando o impacto? Primeiro começa a estourar a rede de esgoto, de água e as ruas estão totalmente abarrotadas. Querem fazer obras faraônicas que mostram toda uma beleza, mas esquecem da infraestrutura, porque isso não dá voto, e nós precisamos cuidar da população, é para isso que o governo existe, para cuidar de seu povo que um dia o elegeru.

Figura 25 - Parque *Flamboyant* – Rede de Água estourada



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Corroborando com o posicionamento acima citado, ou seja, sobre o desleixo do Poder Público em relação à liberação de áreas para grandes empreendimentos, na recente história do município, foi divulgado o desmoronamento em 10 metros de profundidade, de uma área de lazer pertencente a uma residência, em decorrência da construção de um edifício residencial em frente ao Parque Areião, no Setor Marista.

Outras cinco residências vizinhas já apresentam rachaduras, em consequência da edificação do empreendimento.

Conforme noticiado pelo Jornal O Popular⁶⁴:

Um profissional de engenharia da Secretaria de Planejamento do Município (Seplam), que preferiu não se identificar, disse ontem que os políticos precisam ficar atentos ao que está acontecendo em Goiânia. Segundo ele, a cidade não pode ter edificação superior a 100 metros de altura porque a terra não agüenta. No caso do Setor Marista, conforme explicou, a terra é de cultura e a sondagem tem de ser bem feita. O corte daquele prédio foi

⁶⁴ LONGO Malu – Justiça manda parar obra que prejudicou casa – O Popular 28.12.2011, p.3.

muito alto e não teve proteção. A chuva foi penetrando, a pressão da piscina foi grande e a terra cedeu. Aquela área está toda condenada. O Marista não é para prédio vertical.

Figura 26 - Área do desmoronamento



Fonte: Wildes Barbosa – Jornal O Popular 21.12.2012

Figura 27 - Prédio em construção



Fonte: Sebastião Nogueira – Jornal O Popular 28.12.2011

Entretanto, mesmo com toda a problemática já anunciada, investidores continuam a buscar a expansão frente a estas áreas e o Poder Público, concedendo licenças para as edificações, desconsiderando em grande maioria das vezes o Plano Diretor.

Além da verticalização, as construtoras, voltam agora seu alvo para os condomínios horizontais, ou seja, os condomínios fechados, destinados definitivamente para uma classe alta e média alta.

Começando em um primeiro momento de forma mais comedida, as cidades intramuros atingiram seu ápice nos anos 2.000, são na atualidade um modismo para quem quer se manter distante dos problemas e da agitação do meio urbano.

Esta nova modalidade de moradia faz com que os agentes imobiliários se lancem, então, para fora dos contornos da cidade, sempre à procura de novos espaços para construções cada vez mais arrojadas, marcando ainda mais a disparidade social entre a população do município.

Assim, diante desta expansão imobiliária, para além do limites da Capital, atinge-se municípios do entorno, que já passam a integrar a Região Metropolitana de Goiânia.

No Plano Diretor do Município, não há regulamentação para este tipo de empreendimento, logo, o que tem acontecido é a necessidade de se fazer adequar à cidade as inovações e necessidades que surgem frente à evolução da urbe.

Logo, diante de tais fatos, é necessário que o Direito crie formas para embasar as decisões quando da edificação dos condomínios horizontais, pois não se pode ignorar os fatos, já que eles se fazem uma realidade, e não existam normas que os regulamentem.

Figura 28 - Entrada do Condomínio *Granville*



Fonte: http://www.neivacoelhoimoveis.com.br/cond_horizontais.php -

Figura 29 – Parte interna do Condomínio Portal do Sol I

Fonte: http://www.neivacoelhoimoveis.com.br/cond_horizontais.php

Objetivando então desacelerar este abrupto crescimento os prefeitos das cidades que integram a então Região Metropolitana de Goiânia como: Goianira, Trindade, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás e Senador Cãnedo, já não mais concedem licenças para novos empreendimentos, a despeito de evitar danos ambientais bem como o que ocorreu em épocas anteriores com Aparecida de Goiânia que passou por um crescimento caótico.

Algumas destas cidades como Goianira teve um aumento populacional de cerca de 81.95% de acordo com o censo de 2010, conforme quadro abaixo

Tabela 1. Crescimento da população de Goiás, Goiânia e de cidades limítrofes em dez anos

Cidade	Censo 2000	Censo 2010	Aumento (%)
Goiânia	1.093.007	1.302.001	19.12
Goianira	18.719	34.060	81.95
Trindade	81.457	104.488	28.27
Aragoiânia	6.424	8.365	30.21
Senador Canedo	53.105	84.443	59.01
Bela Vista de Go.	19.210	24.554	27.81

Fonte: IBGE apud Jornal O Popular 31.10.2011- Carla Borges

O crescimento imobiliário não traz boas novas apenas no que diz respeito às construções, mas também ao mercado locatício e de investimentos. Assim, pessoas com possibilidades de aquisição, vislumbram na compra de imóveis uma maior possibilidade de investimento seguro e rentável.

Frente o todo o exposto, o que se pode aduzir uma vez mais, é que o mercado imobiliário tem priorizado de forma incontestada quando de seus lançamentos, sempre as classes sociais de maior poder aquisitivo.

Na recente história da cidade de Goiânia, foi aprovado o projeto para a construção do Parque Ambiental Macambira, um dos maiores parques lineares urbanos do mundo, em um trecho que compreenderá 24 km, que beneficiará diretamente 131 bairros da capital, sendo que, para o que o referido projeto se concretize, 804 famílias e estabelecimentos comerciais serão realocados e outros 788 imóveis desapropriados.⁶⁵

Resta-nos aguardar agora, como se portará o mercado imobiliário, frente a este novo projeto e mais ainda, para onde serão expurgadas ou relocadas estas pessoas que terão seus imóveis desapropriados.

Na outra ponta, a grande massa populacional formada por pessoas de baixo poder de compra passou, então, a ser assentada, nas localidades mais afastadas do centro urbano, vivendo, em grande maioria, em condições precárias, sem sequer possuírem uma moradia digna para si e seus membros.

A Lei Complementar nº 171/2007, ao tratar da promoção da moradia dispõe em seus arts. 49 e 50, I:

Art.49. Entende-se por moradia digna aquela que dispõe de instalações sanitárias adequadas, que garanta as condições de habitabilidade, e que seja atendida por serviços públicos essenciais.

Art.50. A implementação das estratégias definidas pelo desenvolvimento sócio-cultural em relação à moradia objetiva:

I – a promoção de uma política habitacional para populações de baixa e de nenhuma renda, com incentivos e estímulos à produção de habitação, com o objetivo de implementar ações, projetos e procedimentos que incidam na produção da habitação de Interesse Social.

Assim, o mercado imobiliário não poderia também deixar de “atender”, esta parcela da sociedade e, em uma parceria com o governo, atuar no projeto Minha Casa, Minha Vida, em vários bairros do município.

Ocorre, no entanto, em grande maioria dos loteamentos, altas concentrações de residências, sem infra-estrutura plena, faltando saneamento básico, água, transporte, escolas, creches, postos de saúde, ou seja, todos os requisitos que atendam a dignidade da pessoa.

⁶⁵ LONGO, Malu, Enfim, programa sai do papel – *Jornal O Popular*, Goiânia 31.abr.2012,p.10.

Figura 30 – Conjunto Habitacional – Minha Casa Minha Vida



Fonte: Patrick Cândido - 2011

O professor Lenine Bueno Monteiro em entrevista à jornalista Malu Longo para o editorial *Goiânia 78 anos do veiculado* pelo *Jornal o Popular* em 23.11.2011, ao ser questionado se o goianiense vive bem, proferiu a seguinte resposta;

Qual goianiense? Aquele dos altos extratos de renda, ou o goianiense das classes populares que anda de ônibus ou a pé? Um estudo feito pelo Ipea mostra que grande parte dos moradores das periferias das metrópoles brasileiras não usa ônibus, seu próprio aparato de transporte: os pés para se locomover por grandes áreas para economizar. A concentração de renda dita o modo de morar e viver nas cidades. Quem habita condomínios e edifícios de luxo mora bem, mas a grande massa goianiense não mora bem e sofre problemas de toda natureza. Um exemplo é o Parque Mutirama, o único parque de diversões popular da cidade de Goiânia.

Marcada por um crescimento vertiginoso, Goiânia vem dando sinais de que a cidade, sob todos os aspectos (saúde, transporte, educação, moradia) não vai bem. Aliado ao crescimento demográfico, se junta ainda o problema da mobilidade urbana.

Segundo recentes estatísticas da Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), 20 mil veículos são colocados nas ruas da cidade mensalmente (carros, motos e caminhões)⁶⁶.

Hoje se estima existam mais de 1 milhão de carros devidamente cadastrados, e se formos analisar existem pessoas que possuem mais carros do que membros em suas famílias.⁶⁷

⁶⁶ GUERREIRO, Gabriela Um milhão e não para por aí – *Jornal Diário da Manhã*, 28.08. 2011, p.15.

⁶⁷ Idem.

Uma das grandes causas para o aumento do número de veículos pelas vias da cidade, sem dúvida alguma se dá em razão das facilidades proporcionadas por agências automotoras, quando das aquisições dos veículos com preços que atendam a intenção do consumidor.

No ano de 2008, quando da crise econômica experimentada pelos Estados Unidos, antes que esta se resvalasse em nosso País, algumas atitudes foram tomadas dadas as pressões exercidas pelos grandes fabricantes de automóveis, que já se colocavam como vítimas da crise e por consequência ameaçavam a demissão em massa de seus funcionários.

O Governo Federal então, com objetivo de minimizar a situação, baixou as alíquotas do IPI para que pudesse haver vendas de automóveis. Assim, o incentivo proporcionado pelo governo, promoveu grande impulso para aquisição de veículos automotores oferecendo grandes facilidades de financiamentos.

Esta medida ultimou por gerar um *boom* de vendas, que culminou em um inchaço de veículos pelas vias da cidade, fazendo então com que o trânsito se tornasse ainda mais caótico.

Conforme leciona José Roberto Marques⁶⁸, em sua obra *Meio ambiente urbano*

O tráfego de veículos automotores na via pública tem, nos últimos tempos, disputado o espaço que lhes é destinado com ciclistas e pedestres, principalmente com os últimos, ora porque não são respeitados pelos condutores, ora porque a sinalização não é adequada, revelando-se insuficiente.

O trânsito em Goiânia devido a seus congestionamentos infundáveis tem sido alvo de vários estudos e tentativas de minimizar o grande impacto causado pela alta demanda de veículos pelas ruas.

Cada espaço da cidade já se encontra tomado pela sofreguidão da morosidade e da irresponsabilidade. Em horário de *rush*, alguns setores chegam a ficar intransitáveis.

Os locais mais problemáticos, no momento de pico, são principalmente aqueles que circundam as escolas, onde o motorista, sem o menor senso de

⁶⁸ MARQUES, José Roberto – **Meio ambiente urbano**. - 2 ed.. Rio de Janeiro:Forense Universitária, 2010, p.112-113.

civilidade, persiste em estacionar em fila dupla para embarque ou desembarque de seus passageiros.

Dentro de um contexto de horários, a situação se faz tão periclitante que um simples minuto de atraso poderá trazer consequências inestimáveis em nosso núcleo de trabalho ou familiar.

Figura 31 - Terminal Padre Pelágio



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 32 - Rua 3 esq. Av. Goiás



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 33 – Av. Fued José Sebba – Sentido PUC



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 34 – Av. 136



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2011

Figura 35 – Poluição



Fonte: O Popular –Diomício Gomes - 2011

O Plano Diretor de Goiânia em seu Capítulo III, que fala sobre Estratégia de Mobilidade, Acessibilidade e Transporte em seu artigo 17 e incisos expõe:

Art. 17 A implementação da política de mobilidade, acessibilidade e transporte dar-se-á por meio das seguintes diretrizes gerais:

I – prioridade dos deslocamentos não motorizados sobre os motorizados, dos deslocamentos coletivos sobre os individuais e dos deslocamentos das pessoas sobre os bens e mercadorias;

II – estímulo aos meios não motorizados de transporte, valorizando a bicicleta como um meio de transporte e integrando-a com os modais de transporte coletivo;

III – estruturar a rede viária com prioridade para a segurança, a qualidade de vida e a integração territorial do Município, favorecendo a acessibilidade e a circulação;

IV – promover a difusão dos conceitos de trânsito seguro e humanizado e de mobilidade sustentável

V – organizar, disciplinar e fiscalizar o trânsito de forma a garantir a segurança das pessoas, a capacidade operacional da rede viária e a observância das prioridades de circulação estabelecidas nesta Lei;

VI – consolidar a importância de deslocamento dos pedestres incorporando a calçada como parte da via e submetendo o interesse privado dos proprietários dos lotes, ao interesse público

VII – propiciar mobilidade às pessoas, em especial àquelas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o seu acesso à cidade e aos serviços urbanos;

VIII – garantir na rede estrutural de transporte coletivo, com corredores exclusivos, bi-articulados, veículos leves sobre trilhos e modais com tecnologia metroviária.

Analisando então, o artigo supracitado, nos deparamos mais uma vez com a inoperabilidade do Plano Diretor da Cidade, considerando-se principalmente que nenhuma destas diretrizes são, sequer, vislumbradas no cotidiano da cidade.

Basta que para tanto vejamos a situação do pedestre quando disputa milimetricamente os espaços pelas ruas da cidade, dos ciclistas que não possuem uma via própria para deslocamento, dentre várias outras situações.

O presidente da Agência Municipal de Trânsito (AMT), em uma reportagem feita pelo jornalista Paulo Henrique Faria assim se expressou:⁶⁹

A cidade está muito cheia de veículos e eu defenderia que devemos fazer um escalonamento de horários. Hipoteticamente, uma das soluções pode ser as faculdades e comércios em geral funcionando mais tarde e a construção civil ainda mais cedo. Assim o fluxo certamente seria menor e conseqüentemente o congestionamento também. Outra coisa bastante relevante seria o cidadão deixar o carro em casa e começar a utilizar o transporte público, assim como é feito em São Paulo, Nova York, Tóquio e em várias outras megalópoles do mundo.

⁶⁹ FARIA, Paulo Henrique – **Os grandes problemas de Goiânia – 78 anos especial**, Jornal O Popular, Goiânia, 2011 p.14.

Infelizmente, a situação não se faz tão fácil como se pretende mostrar.

Em primeiro momento, dada a precariedade e ineficácia do transporte coletivo existente na cidade, a utilização deste recurso torna-se totalmente inviável para grande número de pessoas, diante da má prestação de serviços oferecida por este meio de transporte.

De outro lado, além de investimentos em nova frota de ônibus, necessário seriam, para eficácia deste transporte, corredores próprios, para que pudessem trafegar com maior fluidez.

Em uma pesquisa realizada, onde se buscava saber qual a opinião das pessoas em relação ao trânsito da cidade, transporte coletivo e intenção do Poder Público em melhorá-lo, sistema de rodízio de automóveis, adesão ao transporte coletivo e rodízio obtivemos os seguintes dados que serão lançados nas considerações abaixo.

Tabela 2. Trânsito e transporte coletivo

	ótimo	Bom	regular	crítico
Trânsito	-	4.55%	31.81%	63.64%
Transporte coletivo	-	-	45.45%	54.55%

Fonte: Pesquisa realizada através de entrevistas apêndice I/ fevereiro 2011.

A adesão ao transporte coletivo, na forma com se encontra atualmente 68.19% dos entrevistados afirmaram que não fariam uso do mesmo, reduzindo-se para 36.37% a restrição caso houvesse implementação dos serviços (apêndice I).

Muito já se falou sobre o transporte por rodízios ou escalonamento, em que as pessoas passariam se integrar de maneira a se conduzir através da carona solidária, em forma de revezamento, sempre priorizando os locais para onde se dirigem.

Cabe ressaltar, que na rotina diária de cada família, tal atitude apesar de viável, se torna complexa, pois cada cidadão possui um tempo diferenciado.

Quando questionados sobre se sistema de rodízio melhoraria ou não o tráfego local, bem como de que forma se daria sua participação no processo, 59% dos entrevistados responderam que o rodízio de automóveis nenhuma melhoria traria, enquanto que média de 63.7% responderam que só participariam do processo se obrigatório, sendo que apenas média de 36.3% responderam que participariam espontaneamente do processo caso fosse implantado (apêndice I).

Dentro de todo um contexto que pudesse viabilizar e promover a sustentabilidade do trânsito e por via de consequência a cidade de Goiânia, seria sem sombra de dúvidas a implementação do transporte coletivo.

A Lei nº 171/2007 – Plano Diretor – na seção II, que dispõe sobre o Programa do Sistema de Transporte Coletivo em seu artigo 26 incisos I, IV, IX e X, nos traz o exemplo, da viabilidade deste, se realmente fossem cumpridas as normatizações da Lei.

Art. 26 O transporte coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado do Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado em observância do modelo institucional metropolitano em vigor e dar-se-á por meio das seguintes diretrizes gerais:

I – planejar e implementar soluções para o transporte coletivo que ampliem a mobilidade da população por modos coletivos, contribuindo para a mobilidade sustentável;

IV – estabelecer soluções de planejamento e operação que priorizem a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual, em especial mediante a adoção de soluções de infra-estrutura viária que lhe garanta prioridade e primazia na circulação;

IX – qualificar o serviço de transporte por meio de inovações tecnológicas da frota e dos sistemas operacionais, rede e infra-estrutura, visando maior regularidade, menor lotação, maior conforto e menor tempo nas viagens;

X - estimular a atualização tecnológica do serviço de transporte coletivo, mediante a pesquisa e o incentivo à adoção de veículos para o transporte coletivo, com menor emissão de poluentes e menor consumo de combustíveis não renováveis.

Logo, a solução ideal para o problema da insustentabilidade do trânsito dado ao excessivo aumento de veículos pelas ruas, seria um transporte público de qualidade, com acomodações dignas onde as pessoas pudessem se locomover sem problemas, sem congestionamentos, e com toda a garantia de segurança.

Entretanto, tal prática só se fará eficaz, a partir do momento em que houver, além da melhoria já citada, também a conscientização da população sobre os benefícios para o cotidiano da cidade e delas mesmas, quando da utilização deste meio de locomoção.

Dentro da pesquisa realizada, em média 82% dos entrevistados acreditam que não existe interesse do governo local, com vias a melhorar o sistema de transporte coletivo, enquanto média de 18% preferiram não opinar.

O professor da Escola de Engenharia Civil da Universidade Federal de Goiás e especialista em trânsito, Cristiano Farias Almeida, diz que⁷⁰

Além dos incentivos financeiros, a origem dessa situação está na falta de políticas públicas voltadas para beneficiar o serviço de transporte público. O Aumento é ruim porque tende à saturação de várias vias da cidade. Como consequência, eleva o tempo de deslocamentos e o número de acidentes e deteriora a qualidade de vida da população.

Buscando, então, proporcionar à cidade, um trânsito mais humano, ou seja, mais sustentável, várias intervenções foram feitas, porém sem nenhuma efetividade concreta, dentre elas o Viaduto da Praça do Ratinho e o Viaduto da T-63.

Alterações estas, que proporcionaram um grande gasto ao município, e pouca efetividade trouxeram para a solução da mobilidade, apesar de ainda ser considerada por média de 73% dos entrevistados como benéfica à fluidez do trânsito (apêndice I).

No entanto, se for analisado com detalhes, o trânsito, junto a estes viadutos, tem se tornado cada vez mais sôfrego, pois, mudou-se o desenho, mas não foi alterada a estrutura da via, pois ônibus e carros se confundem pelas faixas.

Um fator alarmante que poderá se encontrar junto às ruas que circundam tais obras é o grande número de imóveis vazios e depredados, pois os comerciantes não suportaram o impacto trazido por estas construções, frente à interrupção das vias e tempo gasto pelas obras.

Outra situação que fez com que houvesse o esvaziamento do comércio local (junto aos viadutos), se deu em razão da dificuldade de acessibilidade a estes centros.

Assim, conclui-se que o comércio que se situa nos pontos extremos dos viadutos, pouca alteração econômica sofreu, diferentemente do que se situa no centro.

⁷⁰ GUERREIRO, Gabriela – **Um milhão e não para por aí** – *Jornal Diário da Manhã*, Goiânia, 28.ago.2011, p.15.

Figura 36 – Imóveis desocupados T-63



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2012

Figura 37 – Imóveis depredados T-63



Fonte: Acervo Iza Finotti - 2012

Interessante se faz ressaltar ainda, nestes locais, onde sobrevivem os pontos comerciais, que os pedestres disputam com veículos as calçadas locais, pois estes ocupam a maior parte da via destinadas aos transeuntes.

Chama-nos atenção especial a modificação realizada frente à antiga Praça do Chafariz -T-63. Transformada em um viaduto, a antiga praça, transformada em uma obra faraônica, nenhuma alteração fez ao trânsito local, ao contrário, criou problemas de outras ordens.

A construção do elevado, por exemplo, faz com que diante da amplitude do congestionamento, o motorista deixe de ter uma visão do todo, dependendo do ponto em que se encontra.

Diante ainda do grande número de edifícios que circundam o viaduto da T-63, grandes transtornos são gerados em razão do já mencionado elevado, pois seu ponto alto alcança aproximadamente o segundo andar de um prédio, o que faz com que as pessoas que habitem naquela área vivam dias de extrema agonia, quer seja pelo trânsito, pela poluição por ele causada ou ainda pelos incessantes “rachas” que por ali ocorrem sem qualquer interferência das autoridades competentes

A modificação da Praça do Chafariz em viaduto se fez ainda dentro de um contexto limítrofe para a população, pois o Poder Público inviabilizava informações pertinentes aos estudos de impactos ambientais.

Várias audiências foram realizadas pelo Ministério Público solicitando providências no sentido de que o Poder Público disponibilizasse tais informações, tendo inclusive a obra sido ameaçada de ser embargada, caso as autoridades competentes não apresentasse todos os estudos pertinentes à mesma.

Igualmente diversas intervenções já foram realizadas no aludido viaduto com vias a estancar possíveis problemas, como fissuras na pista ou queda de placas.

Visando ainda a sustentabilidade do trânsito, várias rotatórias existentes na cidade foram retiradas, bem como praças recortadas e implantados semáforos, buscando uma maior fluidez ao tráfego.

Ainda dentro do contexto de melhoria da mobilidade na cidade, algumas modificações se fizeram inusitadas como, por exemplo, a obra realizada na Rua 10, que dá acesso ao setor universitário, em que se nota a pouca efetividade da mesma.

A intenção, quando da modificação da rua supra mencionada, seria a construção de uma ciclovia e um corredor próprio para os coletivos. Só não se explica uma ciclovia que dividir espaço com transeuntes.

Assim, a reformulação da via, mais sacrifícios tem causado aos que por ali trafegam diante dos inusitados desvios existentes e das poucas possibilidades de retorno.

Depreende-se então, que vários investimentos foram efetuados buscando viabilizar o trânsito de Goiânia, frente ao aumento significativo de veículos automotores, porém, todos os esforços envidados têm se mostrado apenas paliativos, vistos somente para o momento presente.

A tríade mencionada, como aumento populacional, especulação imobiliária e precariedade do trânsito, são apenas alguns dos fatores que nos levam à certeza de

que a cidade de Goiânia suporta grande processo insustentabilidade frente ao Século XXI.

Resta-nos apenas contar com a boa vontade do Poder Público, para que tais problemas sejam solucionados, com a finalidade de fazer com que Goiânia ostente verdadeiramente o título de cidade que proporciona a todos seus habitantes uma salutar e melhor qualidade de vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo dados da OMEMP⁷¹, Organização Mundial de Estados, Municípios e Províncias nossa capital é considerada como a melhor em qualidade de vida. Infelizmente não é fácil aceitar ser esta constatação, apenas uma exposição de mídia, e que Goiânia está bem distante do conceito de cidade sustentável.

De um planejamento idealizado, a cidade passou a ser vítima de um crescimento desordenado.

Goiânia vive hoje uma realidade bem diferente da idealizada por Pedro Ludovico Teixeira, quando de sua fundação, diante dos anseios especulativos do segmento imobiliário e encontra-se hoje, totalmente descaracterizada em relação a seu Plano originário.

Arquitetada para ser uma cidade de avenidas largas e arborizadas, hoje é apenas uma lembrança de um ideal. Possui um centro histórico, esquecido, que se encontra à mercê de vândalos, que aos poucos foi cedendo seus espaços para outros setores.

A existência de setores elitizados, que passam por grande adensamento, monopolizados por grandes interesses econômicos, faz com que um verdadeiro contraste surja em razão de uma maioria esmagadora de pessoas menos favorecidas financeiramente, que são expurgadas para fora da cidade.

Desta forma, já se pode observar que a urbe, se encontra bem distante de cumprir com seu papel de cidade sustentável. A própria população já sente os reflexos de tal insustentabilidade, quando a cidade deixa de oferecer as condições mínimas de uma saudável qualidade de vida.

Goiânia, por tempos, tem sido alvo de desmandos de toda sorte.

Vivemos diante de um contraste violento, onde temos um Plano Diretor de grande valia, mas de pouca execução. Um plano que fala em crescimento econômico e sustentabilidade, quando esta, já se tornou uma utopia.

A realidade da insustentabilidade de Goiânia é tão patente, que basta a transcrição do artigo 2º, e seus incisos I e V, da Lei Complementar nº 171/2007, para chegarmos à conclusão de que o Plano Diretor da cidade é hoje inoperável.

⁷¹ Disponível em <<http://prefeitura-goiania-go.jusbrasil.com.br/politica/4162613/goiania-recebe-o-titulo-de-melhor-cidade-em-qualidade-de-vida-do-pais>> Acesso em 08.abr.2012

Art. 2º A Política Urbana do Município de Goiânia sustentar-se-á nos princípios da igualdade, oportunidade, transformação e qualidade, tendo por objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, garantindo à cidade e da propriedade urbana, garantindo à população a requalificação do território do Município e uma cidade mais justa e sustentável.

I –igualdade – o direito de atendimento às necessidades básicas como acesso à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer.

V- função social da cidade – como uso racional e adequado da propriedade urbana, dos recursos naturais e preservação do meio ambiente.

A cada dia novas situações surgem que nos deixam mais perplexos, diante do posicionamento e até mesmo inércia das autoridades, frente a situações de pessoas, que vivem ou apenas sobrevivem, em situações de verdadeira penúria, fazendo com o que princípio da igualdade se torne apenas uma utopia.

Por outro lado, tem-se o princípio da função social da cidade, que se vê descaracterizado diante das constantes barganhas, denominadas compensação ambiental, onde mais uma vez se prioriza uma minoria abastada, em detrimento de uma maioria marginalizada.

Estamos sob a égide de um Plano Diretor que versa sobre controle da poluição, em um momento em que são contabilizados mais de 1.000.000 veículos nas ruas, o que corrobora para um trânsito crítico que faz aumentar em níveis extremos, a poluição vivenciada pela cidade.

Outras normativas são traçadas, através do Plano Diretor do Município, como a coleta seletiva de lixo e mobilidade urbana em relação ao rebaixamento das vias para beneficiar pessoas portadoras de necessidades especiais.

Entretanto, observa-se a existência de um processo de coleta seletiva de lixo extremamente tímido, quando já se noticia que a produção de lixo quase dobra em relação ao número de habitantes.

Por outro viés, vê-se também a inoperabilidade existente em relação à normativa que diz sobre a mobilidade urbana sustentável, vez que não raro, nos deparamos com portadores de necessidades especiais deixados à mercê da própria sorte.

Conforme já exposto ao longo deste trabalho, a escopo não é discutir a efetividade ou não do Plano Diretor do Município, mas sim discorrer sobre contexto do crescimento da cidade, em que momento ocorreu sua transformação frente ao seu planejamento originário.

Logo, a descaracterização de Goiânia como cidade planejada, ocorreu no momento de sua fundação quando foi dada ao grupo construtor, a vantagem de estabelecer como forma de seus recebimentos, lotes na nova capital.

Assim agindo, o grupo contratado para a construção da cidade passou a manter, em seu poder, grandes glebas de terras, que posteriormente foram transformados em loteamentos onde inevitavelmente, se utilizou do processo da mais valia.

Infere-se então que a partir de tal fato, não mais foi possível conter o crescimento descomensurado da cidade de Goiânia.

Hoje, busca-se por medidas paliativas, com o intuito de fazer com que a urbe se enquadre dentro do conceito de sustentabilidade. No entanto, uma agravante existe no que tange a não conscientização da população.

Quando da consecução deste trabalho, foi realizado um apanhado, com intuito de se aferir o posicionamento das pessoas frente ao problemas vivenciados pela cidade. Causou grande estranheza, a forma incisiva com a qual vários dos entrevistados se posicionaram ao responder que, mesmo em se havendo melhorias, não se utilizariam do transporte coletivo, ou ainda que, se instituído o sistema de rodízio de veículos, visando a melhoria da cidade, apenas participariam em caso de obrigatoriedade.

Infelizmente, a idéia de melhoria concebida pela sociedade, por vezes se faz contundente, partindo-se principalmente do pressuposto que, todos consideram Goiânia como uma cidade que já não mais se encontra dentro de um conceito de sustentabilidade e, por outro revés, se faz reticente às mudanças que porventura sejam feitas, com intento de melhorar a qualidade de vida em nossa urbe.

Necessário então, que façamos um trabalho coletivo em prol da cidade, que juntemos nossas forças enquanto seres pensantes e dotados de potencial cognitivo e, que comecemos por nós as mudanças.

Os problemas existem, e é preciso que soluções sejam encontradas, buscando extirpá-los ou, ao menos, minimizá-los.

Este é o grande desafio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 10 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

BOFF, Leonardo, **Ecologia: grito da Terra, grito dos pobres**, Rio de Janeiro: Sextante, 2004.

BRASIL. **Constituição da Republica Federativa do Brasil – 1988 São Paulo**: ed. Saraiva, 2011.

DAHER, Tania. **Goiânia, uma utopia europeia no Brasil**. Instituto Centro Brasileiro de Cultura. 2003.

DESTEFENNI, Marcos. **A Responsabilidade Ambiental e as formas de reparação de dano ambiental**: aspectos teóricos e práticos – 1 ed. Campinas-SP: Bookseller, 2005.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**, 12 ed. rev, atual. e ampl. São Paulo. Saraiva, 2011.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito ambiental**, 2 ed. revista e atualizada. São Paulo. Atlas 2011.

MARQUES, José Roberto. **Meio Ambiente Urbano**- 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

MORAES, Luis Carlos Silva. **Curso de Direito Ambiental – 2 ed.** São Paulo. Atlas, 2006.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia. Ed. UCG. 2004.

ROCHA, Hélio. **Os Inquilinos da Casa Verde – Governos de Goiás**, de Pedro Ludovico a Maguito Vilela. Copyright@, 1988.

SÉGUIM, Élida. **O Direito Ambiental**, 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional**, 9 ed. atual. São Paulo. Malheiros, 2011.

SIRVINSKAS, Luis Paulo. **Manual de direito Ambiental**, 9 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2011.

SOUZA, Cibeli e Carneiro, Maria Esperança F. **Retrospectiva histórica de Goiás**. Da colônia à atualidade. Goiânia, Livraria Cultura Goiana, 1996.

TARREGA, Maria Cristina Vidotte Blanco. **Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável (coordenadora)**. São Paulo: RCS Editora, 2007.

TRENNEPOHL, Curt e Terence, **Licenciamento Ambiental**, 3 ed. revista e atualizada, ed. Impetus, Niteroi, RJ, 2010.

WEYERMÜLLER, André Rafael. **Direito Ambiental e Aquecimento Global**, São Paulo, ed. Atlas, 2010.

_____. **Princípio do poluidor pagador e compensação ecológica**: Revista Jurídica Consulex, ed. Consulex n.317,p. 44-46, 2010.

ABREU, Alzenar, Fernanda Granado, Paulo Henrique Faria e Talvane Garcia **Goiânia 78 anos**, Jornal Diário da Manhã, Goiânia, encarte especial, 24 Out. 2011

ASSIS, Deire. **Bomba Relógio Urbana**, Jornal O Popular, Goiânia, p.05 24 Abr. 2011.

ASSIS, Deire. **Transporte coletivo**, Jornal O Popular, Goiânia, 29 Maio 2011.

BORGES, Carla. **Goiânia perde áreas públicas**, Jornal O Popular, Goiânia, p04, 29 Maio 2011.

BORGES, Carla. **Expansão sem freios, trânsito quase parado**, Jornal O Popular, Goiânia, p.04, 17 Abril 2011

- BORGES, Carla. **Expansão urbana**, Jornal O Popular , Goiânia, p.09, 31 out. 2011
- CÂNDIDO, Patrick. **Paciência Esgotada**, Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 24 Out. 2011
- CASTRO, Martha. N. **O crédito de sustentabilidade**, Jornal O Popular, Goiânia, p.09, 06 Jan. 2011
- CÉSAR, Ricardo. **Migração invertida**, Jornal O Popular, Goiânia, p.04, 28 Agos. 2011
- DINIZ, Anamaria. **Goiânia, o mito da cidade moderna planejada**. Guiademi revista, nº10 julho/agosto de 2010 p.20-21
- DMUrbanismo**, Jornal Diário Da Manhã – agosto de 2011
- GUERREIRO, Gabriela. **Um milhão e não para por aí**, Jornal Diário da Manhã, Goiânia, p.15, 28 Agosto. 2011.
- LONGO, Malu, **Enfim, programa sai do papel** – Jornal O Popular, 31.03.2012,p.10.
- MARCOS, Almiro. **Lixo cresce mais que população**, Jornal O Popular, Goiânia, p.03, 03 Julho. 2011
- MERGULHÃO, Alfredo. **Fluxo Migratório**, Jornal O Popular, Goiânia, p. 03 , 14 Nov. 2010.
- MERGULHÃO, Alfredo. **Poluição**, Jornal O Popular, Goiânia, – 18.04.2011.
- MERGULHÃO, Alfredo. **Em marcha lenta**, Jornal O Popular, Goiânia, p.04, 06 Jun. 2011
- MERGULÃO, Alfredo. **Urbanismo**, Jornal O Popular, Goiânia, 19 Nov. 2011

PINHEIRO, Antenor. **Cidades para todos**, Jornal O Popular, Goiânia, 17 Abril 2011.

RESENDE, Leandro. **Reciclagem**, Jornal O Popular, Goiânia, p.11, 31 Out. 2011

SILVA, José A. Tietzmann. **Não podemos regredir**, Jornal O Popular, Goiânia.

SILVA, José A. Tietzmann e. **O hotel, a lei e o bom senso** **Jornal**, O Popular, Goiânia.

SILVA, José A. Tietzmann. **Verticalização: o céu é o limite?**, Jornal O Popular, Goiânia, 18 Out. 2009.

SILVA, José A. Tietzmann e. **Cidades e Cidadania**, Jornal O Popular, Goiânia, 28 Nov. 2010.

TOURINHO NETO, Fernando da Costa. **Dano Ambiental**, Brasil, Disponível em: <http://campus.fortunecity.com/clemson/493/jus/m02-004.htm>, Acesso em: 12.07.2011 às 12:53h.

VIDICA, Pedro Paulo. **Goiânia, a cidade do aluguel**, Jornal Diário da Manhã, Goiânia, p.15, 23 Out. 2011

Internet:

www.vitaecivilis.org.br/anexos **Declaração Estocolmo**, Brasil, Acesso em: 13.07.2011 às 21:15h

<http://prefeitura-goiania-go.jusbrasil.com.br/politica/4162613/goiania-recebe-o-titulo-de-melhor-cidade-em-qualidade-de-vida-do-pais>, página acessada aos 08.04.2012 às 10:26 hs

http://pt.wikipedia.org/wiki/Relat%C3%B3rio_Brundtland. Página visitada aos 13.07.2011 às 22.05h.

<http://www.ecolnews.com.br/agenda21/> Página visitada aos 17.07.2011 às 17:00 hs.

www.anhanguera.edu.br/home/index.php?option=com...task... -Em cache - Similares
(Kleber Adorno – artigo página visitada 12.10. 2011 às 9 hs

pandora.cisc.usp.br/teses/disponiveis/18/18131/.../Dis_Juliana_Mota.pdf–aos 12.10.
2011.

<http://www.estadodegoias.com.br/cidades/goiania.html> - história da cidade de
Goiânia. Página visitada aos 08.04.2012 às 15:29 hs.

APÊNDICE A - PERFIL DOS ENTREVISTADOS

1. Aleir Rosa dos Santos Júnior – Farmacêutico e bioquímico
2. Andréa Finotti – Farmacêutica e bioquímica, professora universitária - FANAP
3. Arethuza Alves – Fisioterapeuta
4. Bruno Justiniano Vieira da Paixão – Servidor Público
5. Carolina Finotti Santos - Bacharel em Direito
6. Célia Finotti – Médica Pediatra
7. Cibele Regina de Moraes – Relações Públicas
8. Estevão Mendes Rosa – Jornalista e Relações Públicas
9. Geraldo Fonseca Neto – Professor Universitário – PUC-Goiás
10. Hugo Sérgio Urzeda – Advogado
11. Lorhani Moraes – Bióloga
12. Marcos Vieira de Lemos – Auditor da Receita Federal do DF/
Professor Universitário – FMB e FIBRA
13. Orcivaldo Costa – Professor Universitário - DELTA
14. Paulo Henrique Carvalho Pinho – Advogado/Professor Universitário
– FMB/ Aphonsiana
15. Patrícia Finotti – Jornalista
16. Rafael Santana – Servidor Público
17. Raimundo Gomes Filho - Advogado
18. Sarah Cristina Borges – Servidora Pública
19. Savala Nunes – Assessora do Ministério Público de Goiás
20. Sílvia Gabriela Duarte – Professora Universitária – PUC-Go
21. Stênia Almeida – Comerciante – Sorveteria Frutos da Terra
22. Tiago de Oliveira Rocha – Advogado /Professor Universitário FMB

**APÊNDICE B – Questionário sobre mobilidade do trânsito e
aceitação do transporte coletivo, utilizado com moradores da
Cidade de Goiânia**



PUC GOIÁS

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PROGRAMA DE MESTRADO EM DIREITO, RELAÇÕES
INTERNACIONAIS E DESENVOLVIMENTO**

**MEIO AMBIENTE URBANO DA CIDADE DE GOIÂNIA,
QUALIDADE DE VIDA E (IN) SUSTENTABILIDADE**

Iza Maria Finotti

Entrevista

1) Como é composto seu núcleo familiar? (pessoas que moram com você)

- a) duas pessoas
- b) três pessoas
- c) quatro pessoas
- d) outros

2) Qual o seu tipo de habitação?

- a) apartamento
- b) casa
- c) condomínio fechado

3) Quantos veículos (carros, motos...) existem em sua residência?

- a) um
- b) dois
- c) três
- d) outros

4) Como você analisa o trânsito em Goiânia:

- a) ótimo
- b) bom
- c) regular
- d) crítico

5) Quanto ao transporte coletivo em Goiânia:

- a) ótimo
- b) bom
- c) regular
- d) crítico

6) Com objetivo de fazer com que o trânsito da cidade se torne sustentável, você passaria a utilizar o transporte coletivo?

sim não

7) Caso houvesse uma implementação (melhorias) no transporte coletivo você o utilizaria?

sim não

8) Dentro do contexto político vivido na atualidade, você acredita que exista interesse por parte do Poder Público em melhorar o transporte coletivo?

sim não prefiro não opinar

9) Quanto ao rodízio de veículos, você acredita que a implantação do sistema, melhoraria o tráfego da cidade?

sim não

10) Caso fosse implantado o sistema de rodízio de veículos em Goiânia, de que forma se daria sua participação?

espontaneamente apenas se obrigatório

11) A construção de viadutos na cidade, trouxe (traz) algum benefício, ou seja, proporciona maior fluidez ao trânsito? (Ex. Viaduto da Praça do Ratinho, Viaduto T-63)

sim não

12) Em linha geral, como você definiria hoje a cidade de Goiânia?

uma cidade sustentável (que atende a todos os anseios da sociedade no que diz respeito à moradia, trabalho, saúde, transporte, educação e outros)

uma cidade que já se encontra dentro de um conceito de insustentabilidade (não mais apresenta os preceitos relacionados na alternativa "a")

APÊNDICE C – Questionário utilizado com arquitetas



PUC GOIÁS

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PROGRAMA DE MESTRADO EM DIREITO, RELAÇÕES
INTERNACIONAIS E DESENVOLVIMENTO**

MEIO AMBIENTE URBANO DA CIDADE DE GOIÂNIA, QUALIDADE DE VIDA E (IN) SUSTENTABILIDADE

Iza Maria Finotti

Entrevista

- 1) A verticalização poderia ser considerada como melhor solução urbanística para a Cidade de Goiânia?
- 2) Quando da transferência da Capital do Estado da Cidade de Goiás, para novo sítio, alegou-se dentre vários motivos, o fato de ela se encontrar entre rochas, o que fazia com que seu clima se tornasse extremamente quente. A verticalização hoje, da forma como tem sido feita, principalmente se for analisado os setores altamente adensados, não traria para Goiânia o mesmo efeito das rochas da cidade de Goiás?
- 3) Com relação à Bacia do Ribeirão João Leite, a urbanização poderia evitar a transformação desta em uma eminente Lagoa do Guarapiranga?
- 4) Existe na cidade de Goiânia a aplicabilidade do Plano Diretor por parte do Poder Público, quando das liberações das licenças ambientais?
- 5) Quais os principais problemas que poderão advir aos Parques Municipais, em razão das grandes construções em seu entorno?
- 6) O mercado imobiliário vem crescendo vertiginosamente fazendo com que a cidade de Goiânia tenha por via reflexa um crescimento acelerado. Este crescimento poderá ocasionar a perda da função social da cidade, bem como sua sustentabilidade?
- 7) O artigo 225 da Constituição Federal dispõe sobre “meio ambiente equilibrado”. Como você analisaria a frase “O meio ambiente é também urbano e deve estar em equilíbrio”.
- 8) Existe a possibilidade de dissociar meio ambiente urbano e direito urbanístico?

- 9) O Poder Público teria o condão de controlar o potencial desenvolvimento do mercado imobiliário?
- 10) Quais os pontos análogos existentes entre os planos de Corrêa Lima, Luis Saia e Jorge Wilhem?
- 11) Sob o aspecto do meio ambiente urbano, sustentabilidade e função social da cidade qual sua análise sobre a cidade intramuros?