

Goiânia, seu Primeiro Plano Diretor e  
Aspectos Atuais da Realidade da Cidade:  
uma leitura ambiental.

Kleber Adorno



# GOIÂNIA, SEU PRIMEIRO PLANO DIRETOR E ASPECTOS ATUAIS DA REALIDADE DA CIDADE: uma leitura ambiental.

Kleber Adorno<sup>1</sup>

## Resumo

Esse trabalho é fruto de uma pesquisa bibliográfica que analisa a implantação de Goiânia, uma cidade construída e planejada para ser uma cidade jardim. A reflexão que aqui se faz é fundamentada no Plano Diretor elaborado por Atílio Correa Lima e nas razões alegadas para a mudança da antiga capital goiana para o local onde hoje se encontra. Os reflexos ocasionados pelas alterações ocorridas no planejamento e nas modificações realizadas em desacordo com ele, depois de implantada a nova Capital, também são discutidos.

**Palavras-chave:** meio ambiente, urbanização, mudança, salubridade, planejamento.

## Introdução

No presente artigo, são analisados os principais fundamentos alegados para a mudança da capital do Estado de Goiás para o lugar onde hoje se encontra, a implantação de Goiânia sob a égide do seu primeiro Plano Diretor, bem como alguns aspectos da realidade atual da cidade, em uma perspectiva histórica, vista sob o prisma de uma leitura ambiental.

---

<sup>1</sup> Mestre em Filosofia Política e coordenador do Curso de Direito da Faculdade Anhangüera. E-mail: kleberadorno@aol.com

Segundo afirmativa de Silva (2000), o meio ambiente é considerado como conjunto de relações de ordem natural, artificial e cultural que propiciam o desenvolvimento equilibrado da vida. Abrange, deste modo, os aspectos natural (água, ar atmosférico, solo, fauna e flora), artificial (espaço urbano construído), cultural (patrimônio histórico, artístico, arqueológico, turístico e paisagístico) e do trabalho (local onde o trabalhador desenvolve os suas atividades profissionais). Esses aspectos do meio ambiente também influenciaram na escolha do local da nova capital.

A nova urbe, hoje sede do poder estadual, teve a sua instalação em local escolhido por uma comissão, nomeada pelo Dr. Pedro Ludovico Teixeira, então interventor do Estado.

O decreto nº 2.737, de 20 de dezembro de 1932, que é o primeiro relativo à mudança da capital, designou como integrantes da referida comissão, D. Emanuel Gomes de Oliveira, Arcebispo de Goiás; engenheiro João Argenta, urbanista; Dr. Colemar Natal e Silva, advogado; Cel. Antônio Pirineus de Sousa, oficial superior do Exército, Dr. Laudelino Gomes de Almeida, chefe do Serviço Sanitário do Estado, Antônio Augusto de Santana e Gumercindo Alves Ferreira, comerciantes, além do engenheiro do Estado (MONTEIRO, 1938).

A missão dos nomeados na comissão pelo decreto, seria a de examinar as condições topográficas, hidrográficas e climáticas de Bonfim (hoje, Silvânia), Pires do Rio, Campinas, e emitir um parecer sobre qual dessas três regiões, seria a mais adequada.

Após a realização das diligências e estudos necessários, a comissão incumbida da escolha do local da nova capital do Estado de Goiás, reuniu-se no dia 4 de março de 1933, no

Paço Municipal da Cidade de Campinas, escolhendo esta localidade como a região apropriada para sediar a nova capital (SABINO JÚNIOR, 1980).

Foi lavrada a ata onde se justificava as razões da indicação do lugar selecionado, na mesma, ainda se sugeria a audiência de técnicos renomados nacional e internacionalmente sobre o assunto para que emitissem o seu parecer.

Acatando a sugestão, o Interventor Federal, Dr. Pedro Ludovico Teixeira, convidou o Dr. Armando de Godói, um dos mais abalizados urbanistas brasileiros, para que o mesmo avaliasse a questão e opinasse tecnicamente sobre a mesma (PALACIN, 1976).

O Dr. Armando de Godói aceitou a incumbência e compareceu ao local escolhido, Campinas, hoje bairro de Goiânia, acompanhado dos engenheiros Benedito Neto de Velasco e Américo Carvalho Ramos, estudou com eles a região e as redondezas, homologando sem restrições a decisão da Comissão nomeada para esse fim (BORGES, 1987).

Como conseqüência do estudo feito, o Dr. Armando de Godói apresentou um relatório, em que analisou desde as razões alegadas sobre o atraso de Goiás, a oportunidade da mudança, até o clima, as condições topográficas e hidrológicas e a fertilidade do terreno, recomendando algumas providências.

Assim, o interventor editou em 18 de maio de 1933, o decreto nº 3.359, no qual é definida a escolha do local e demais providências pertinentes à implantação da nova capital.

O Plano Diretor original de Goiânia, aprovado pelo então primeiro Prefeito de Goiânia, Venerando de Freitas Borges, por intermédio do Decreto nº 90<sup>A</sup> em 1938, é de autoria

do urbanista Atílio Corrêa Lima (ALVARES, 1942).

O Plano Diretor elaborado por Atílio tinha como perspectiva uma cidade voltada para o centro de poder, tendo como suporte o Palácio das Esmeraldas que sediaría o governo do Estado, com avenidas lineares e convergentes para o mesmo (BORGES, 1987).

Goiânia foi planejada como uma cidade radiocêntrica, cujo pólo de irradiação era uma Praça, hoje denominada de Praça Cívica, onde também se localizaria um centro administrativo. O seu traçado radiocêntrico, além de permitir uma visibilidade maior e mais estratégica do Palácio - pois as grandes comemorações cívicas deveriam dar-se ali - facultaria, por intermédio das avenidas ali iniciadas, todas com traçado retilíneo, o acesso aos setores habitacionais e comerciais.

No plano diretor original, previu-se a divisão de Goiânia em zonas e subzonas de atividades, parques com a finalidade de preservar as matas ciliares, zonas de esportes e divertimentos, zona universitária, espaços de lazer e divertimento; além disso os prédios foram projetados de acordo com a arquitetura *Art Déco* devendo possuir fachadas limpas, retilíneas, funcionais e claras.

A idéia da mudança da capital do Estado, da antiga cidade de Goiás <sup>3</sup>/<sub>4</sub> conhecida como Vila Boa - para outro local, fora lançada em 1863 por Couto de Magalhães (TEIXEIRA, 1973).

Antes dele, em 1830, a idéia foi defendida pelo Marechal de Campo Miguel Lino de Moraes, 2º Governador de Goiás no Império, que governou no período de 24 de outubro de 1827 a 13 de agosto 1831 (MONTEIRO, 1938).

Entretanto, somente as condições políticas resultantes da Revolução de 1930, comandada por Getúlio Vargas,

facultaram o avanço desse desiderato.

A questão ambiental, foi um argumento poderoso utilizado no convencimento da necessidade de mudança da capital para outro local (PALACIN, 1976).

Além das alegações de que a Cidade de Goiás não podia crescer e se desenvolver - pois estava cercada pela Serra Dourada, não tinha energia elétrica e de que a criação de gado, mesmo que ainda incipiente e pouco lucrativa, tinha mais valor econômico do que a exploração de ouro - também se ponderava em favor da mudança da capital, o fato de que o excesso de carbono de cálcio nas rochas tornava impotável a água dos seus poços, inviabilizando-a para o consumo humano.

Ademais, a antiga capital não possuía água tratada e nem esgoto, as construções eram mal arejadas e quase não recebiam a luz solar, as doenças proliferavam-se com maior velocidade, e o índice de mortalidade superava o de outras cidades goianas, afirmavam os partidários da mudança.

O objeto do atual estudo, é pois, a cidade de Goiânia, capital do Estado de Goiás, delimitado pelo que se descreve nos registros das primeiras idéias da transferência da mesma, para o local onde hoje ela é instalada.

Nesse artigo, analisa-se brevemente alguns fundamentos arrazoados pelos mudancistas, que procuram justificar a substituição do local da antiga sede do poder goiano por um outro lugar, comparando a realidade anterior, com alguns recortes da contemporânea situação de Goiânia.

## **As razões da mudança da capital**

Attílio Corrêa Lima, classificou dentre as várias

razões que impulsionaram a idéia da mudança da capital do Estado de Goiás, do local da antiga Vila Boa para o município de Campinas  $\frac{3}{4}$  que tinha como sede a cidade do mesmo nome  $\frac{3}{4}$  em três grupos distintos: a posição econômica-geográfica; a situação fisiográfica, as influências mesológicas (LIMA, 1937).

Quanto às razões alegadas, decorrentes da sua posição econômica geográfica, com o declínio da indústria do ouro, Vila Boa de Goiás inviabilizou-se, pois a sua existência fundava-se na exploração dos garimpos do Rio Vermelho.

Ademais, Vila Boa encontrava-se no centro geométrico da zona mais rica em ouro e diamante, formando com Cuiabá, Mato Grosso, os dois pontos mais avançados dos sertões na época das Bandeiras, para cujos locais praticamente havia se transferido de São Paulo a sede do bandeirantismo.

A antiga capital do Estado constituía-se na época em centro irradiador de explorações e bandeiras, em função disso, possuía importante posição no interior de um sistema, cuja economia era alimentada pelo resultado da produção aurífera.

Com o esgotamento dessa atividade, que tinha sido durante muito tempo a principal, senão única, mantenedora de toda a vida local, sendo inclusive a causa fundamental para a instalação do povoamento naquele lugar, a economia decaiu, via de conseqüência, não houve progresso; a cidade perdendo a sua base econômica essencial, estagnou.

A esse respeito diz Lima:

a posição econômica geográfica de uma aglomeração urbana, é a causa primordial do seu desenvolvimento, sem o contato direto com outros centros, sua vida é toda artificial. Toda cidade tem, justificando sua existência uma causa se essa causa cessa, a

cidade trona-se decadente. (LIMA, 1937, p. 33).

Referindo-se às razões fisiográficas, Lima (1937) destaca a localização de Vila Boa de Goiás, inserida na extremidade noroeste do planalto central do Brasil, “encravada no dorso da Serra Dourada, colocada num profundo grotão, satisfazia às necessidades sumárias de expedições habituadas à vida rude”.

Alega ainda Lima (1937) que Vila Boa é mantida artificialmente e por tradição apenas como centro administrativo, sendo a Serra Dourada uma extensa muralha de sustentação, que cerca toda a cidade faltando-lhe o horizonte, além do que facilita a permanência de altas temperaturas devido também à sua baixa latitude de 16º sul. A cidade possui uma topografia bastante acidentada e se assenta num solo composto quase integralmente por rocha calcária e cascalho.

Quanto às razões mesológicas Lima (1937) elenca uma série de pontos, destacando especialmente, os problemas edilício, da água, do esgoto e do transporte da velha capital. Destaca ele que dos 15.000 habitantes registrados pelos historiadores restavam em 1890, apenas 10.000 habitantes, sendo que o censo de 1932, detectou 8.256 habitantes, o que fez com que o índice de construções de 1890 a 1914 fosse menor do que um, elevando-se para um e meio, a média de construção, após a guerra, o que nada significa, em razão do grande número de casas desmoronadas e não reconstruídas, na mesma data. Quanto às casas já edificadas, diz Lima (1937) que os lotes são estreitos, sendo as construções sobre eles ligadas umas às outras, que veda a mais de 98% da população o acesso à luz nos quartos, sendo os mesmos, por isto também, mal

arejados. Acrescente-se a isto o fato de que os quintais são o local de depósito de dejetos, o que agrava as condições ambientais.

Com relação à questão da água na antiga capital, remanesciam apenas a fonte da Carioca e o Chafariz do Largo da Cadeia, mandados construir na administração do Capitão-General D. José de Almeida Vasconcelos, ainda no ano de 1772, construiu-se a fonte deu-se a construção do chafariz pois a captação oriunda de outros mananciais mostrou-se economicamente inviável, além do que a água do subsolo não podia ser aproveitada em razão da sua composição química por ser saturada de carbonato de cálcio e de outras substâncias, tornando-a viscosa, impotável e refratária ao sabão. Como o subsolo era constituído de cascalho e rocha, o mesmo permitia uma infiltração rápida das fossas fixas, o que contaminava o lençol freático, inviabilizando o uso da água (LIMA, 1937).

No tocante ao esgoto, em virtude do solo rochoso, não se achou uma solução economicamente viável para a instalação de tal benefício para um número tão pequeno de pessoas, resumindo-se o saneamento às instalações de singelas fossas fixas ou o derramamento dos dejetos humanos e lixo diretamente no leito do Rio Vermelho (LIMA, 1937).

Em relação ao transporte, o automóvel só era utilizado para as longas distâncias, especialmente para percorrer os 185 quilômetros que separavam Vila Boa da última estação da estrada de ferro, e mesmo assim, somente no período da seca, pois no chuvoso essa via tornava-se intransitável. Quanto ao transporte urbano, materiais e mercadorias só eram transportados em bestas ou mulas, pois as vias urbanas ásperas e acidentadas não permitiam a utilização de carros e nem

mesmo de carroças (LIMA, 1937).

### **As razões justificadoras da nova capital**

Não bastassem os fundamentos anteriormente referidos sobre a alegada incapacidade de Vila Boa para continuar sediando a capital do Estado de Goiás, a comissão nomeada pelo então interventor do Estado, Dr. Pedro Ludovico Teixeira, não encontrou, segundo Atílio Corrêa Lima (LIMA, 1937), sob o ponto de vista físico, nenhuma dificuldade para a escolha do local para a nova capital, de vez que o Estado possuía variados sítios salubres, aprazíveis, férteis e ricos em matéria prima. Daí decorre que a escolha do local foi relativamente fácil.

Superada a fase de definição da localização, estabeleceu-se que Goiânia, a nova capital, devia destinar-se a desempenhar uma função de dupla natureza, sendo uma de caráter econômico social e a outra política administrativa, pois o exercício de ambas serviria para despertar da letargia outras aglomerações do Estado, onde não existia nenhuma cidade com mais de 10.000 habitantes.

Goiânia deveria ser um centro fomentador de progresso e, ao se compor dos requisitos das cidades modernas, despertaria a necessária confiança, para que nela os investidores aplicassem os seus capitais. Portanto, era necessária a sua fixação num local de fácil acesso e equidistante das zonas produtoras. Como principal centro comercial do Estado, além dos edifícios públicos, deveria possuir a nova cidade largas avenidas, e por ser capital de um dos Estados do Brasil mais rico em minérios, possivelmente seria transformada, no futuro, em importante centro metalúrgico. Como centro administrativo:

cabe-lhe a função de cabeça e de orientador. Sua política administrativa, sempre vigilante, será o coordenador, e o estimulante para as atividades econômicas e sociais. Sua posição deverá ser sempre na vanguarda, como tipo modelar, a sua estrutura deve ser ampla, refletindo uma certa nobreza de linhas, quer no seu traçado, quer na sua edificação (LIMA, 1937, p. 63).

Finalmente, conclui Lima (1937) que é dever do administrador cuidar para que as normas que iriam regulamentar as construções e o planejamento da nova capital fossem respeitadas, afirmando:

cabe a administração a suma responsabilidade de velar rigorosamente pela aplicação dos regulamentos, evitando sempre as concessões de qualquer espécie, que posam desmerecer a dignidade de uma capital. (LIMA, 1937, p. 63).

## **Plano da nova capital**

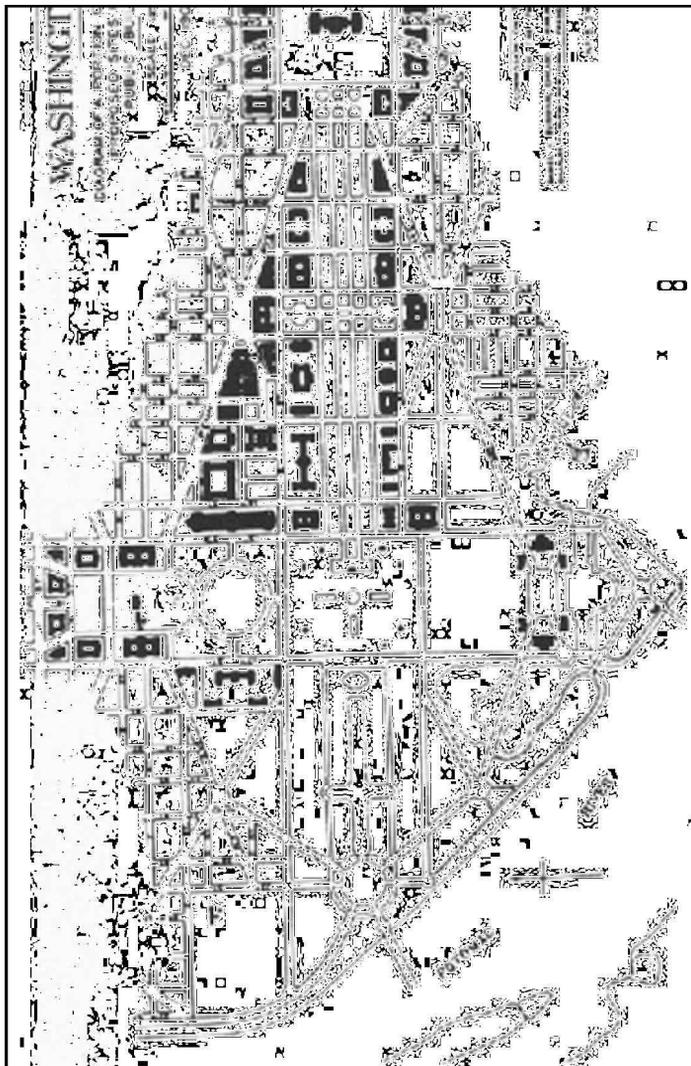
Goiânia foi planejada para ser uma cidade jardim, nos mesmos moldes, respeitadas as devidas proporções, de Versalhes, Karlsruhe, Camberra e Washington. Tanto é que se forem comparados os planos urbanísticos destas cidades com o da capital goiana (Figura 1), verificar-se-ão algumas notáveis semelhanças entre eles. A influência recebida por Lima (1937) pode ser constatada no seu relatório.



**Fonte:** Graeff (1985 apud REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UEG, 2001).

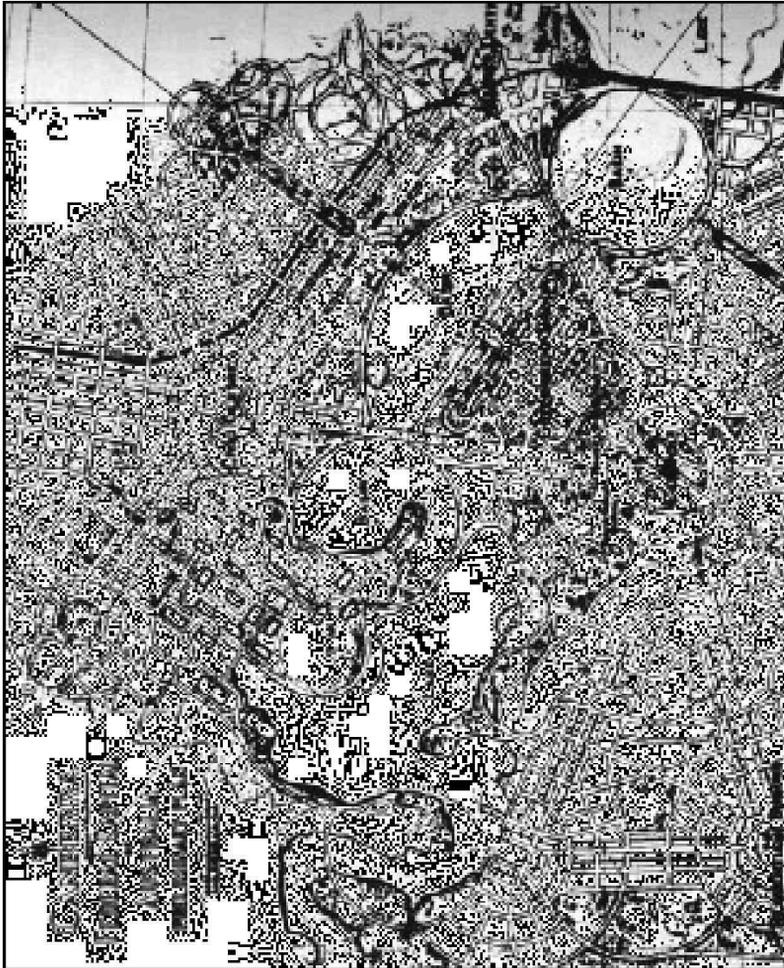
Figura 1 – Plano Piloto de Goiânia proposto por Atílio Corrêa Lima – 1933-1935

Nas Figuras 2, 3 e 4 é possível visualizar as semelhanças entre o Plano Piloto de Goiânia e os três demais.



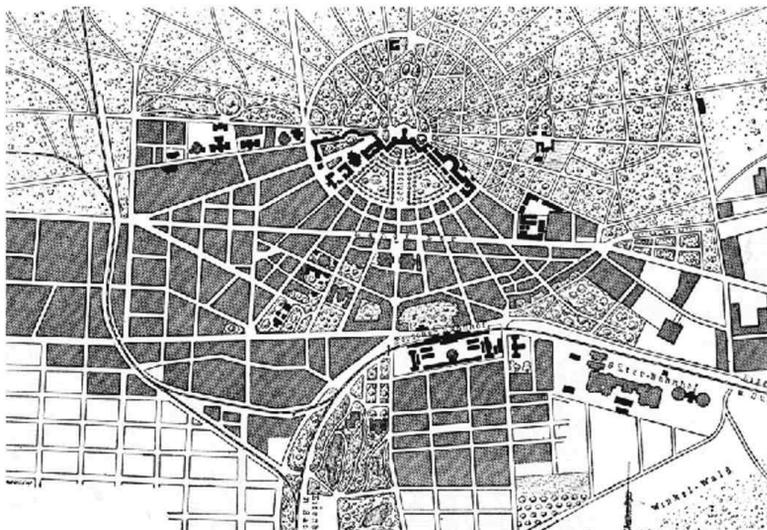
**Fonte:** Ciucci et al. (1975 apud REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UEG, 2001).

Figura 2 – Washington, plano definitivo da Comissão de Macmillan – 1901



**Fonte:** Sicca (1985 apud REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UEG, 2001).

Figura 3 – Plano vencedor do concurso internacional para Camberra, a nova capital Australiana – 1913.



**Fonte:** Revista de arquitetura e urbanismo da UEG (2001).

Figura 4 – Plano geral de Karlsruhe, clássico ocidental do séc. XVIII.

Lima (1937), ao elaborar o projeto de Goiânia, sustentase, para o planejamento da mesma, na configuração do terreno, na necessidade do tráfego, no zoneamento e no loteamento.

O sistema viário, em virtude das chuvas abundantes da época, foi planejado, de modo a não se insurgir contra a topografia natural, excetuando-se aquelas vias principais, pois as mesmas deveriam receber breve calçamento e esgoto (LIMA, 1937).

Além disso, as avenidas Pedro Ludovico, atual avenida Goiás, Anhangüera, Araguaia e Tocantins foram concebidas de modo a possuir de 50 a 30% de áreas de infiltração, constituídas por jardins, gramados e cobertos por

cascalhinho, o que reduziria a quantidade de água a ser esgotada, à vista da impermeabilização promovida pelas edificações da nova urbe (LIMA, 1937).

Lima (1937) buscou tirar partido da topografia para evidenciar aquilo que foi chamado por ele de principal motivo da cidade, que é o Centro Administrativo, composto pelos edifícios públicos daquela que hoje é a Praça Cívica. E no seu relatório ele volta a dar certeza das influências recebidas e das fontes de sua inspiração quando concebeu Goiânia, ao afirmar:

da topografia tiramos partido também para realçar o principal motivo da cidade que é o seu Centro Administrativo. A situação que lhe demos é de grande destaque, sobressaindo visivelmente de todos os pontos da cidade e principalmente para quem nela chega. Quem atravessar a cidade ao longo da sua principal via comercial (Av. Anhangüera), verá sucessivamente três pontos de vista diversos ao cruzar as três grandes avenidas que convergem para aquele centro. Procuramos adotar o partido clássico de Versalhes, Karlsruhe e Washington, pelo aspecto monumental e nobre, como merece a capital de um grande Estado (evidentemente que guardando as devidas proporções) (LIMA, 1937, p. 141).

Goiânia, ao ser planejada por Atílio Corrêa Lima, teve a sua estrutura básica constituída pela Av. Anhangüera, principal base do comércio e principal via de tráfego para o exterior da cidade, a Avenida Pedro Ludovico, atual avenida Goiás, que cruzaria ortogonalmente com a Avenida Anhangüera, ligando o Centro Administrativo à Estação da estrada de ferro, a Avenida Araguaia que se iniciaria no Centro Administrativo e iria até o Parque Botafogo e a avenida

Tocantins que também se iniciaria no Centro Administrativo indo até o Aeródromo, que é o local hoje das proximidades da Praça do Avião no Setor Aeroporto, bem como a avenida Paranaíba, que ligaria em curva o parque Botafogo ao Aeródromo, cortando a avenida Araguaia e a avenida Tocantins (LIMA, 1937).

A capital goiana foi também planejada para que o tráfego pudesse sempre fluir com facilidade, mesmo quando o desenvolvimento impulsionasse um crescimento maior. As ruas 3, 4 e 5 foram indicadas em posição paralela com a avenida Anhangüera, para que pudessem auxiliar no escoamento do tráfego desta que é o eixo de todas as comunicações.

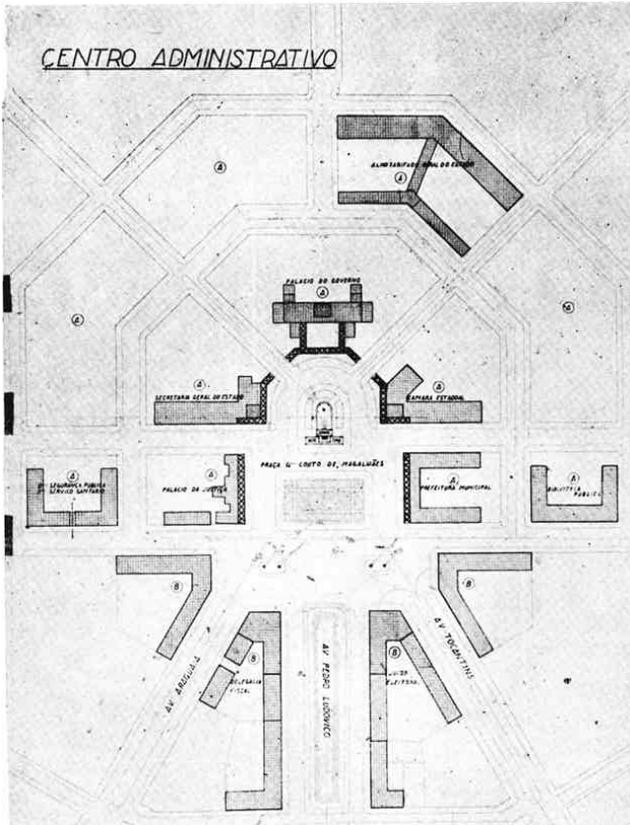
A avenida Paranaíba foi projetada com a finalidade de esvaziar o centro da cidade de veículos quando a mesma se desenvolvesse, de modo que nele não transitassem transportes de cargas, e mesmo daqueles que quisessem atravessar a cidade com outro destino que não o centro dela.

Já a avenida Goiás foi planejada com uma largura, paisagem e características especiais. Assim diz o relatório:

a avenida Pedro Ludovico tem um caráter pitoresco e monumental, constituindo uma avenida jardim. O tráfego que nela circulará da Av. Anhangüera para cima destina-se quase que exclusivamente para o Centro Administrativo, e desta avenida para baixo, para a Gare. Pela sua largura excepcional e pelo seu aspecto luxuoso, prestar-se-á para as demonstrações e festas cívicas. (LIMA, 1937, p. 141).

Para zoneamento da cidade, Lima (1937) buscou levar em conta, a melhor organização dos serviços públicos, bem como questões técnicas, econômicas, sanitárias e estéticas.

Assim é que foi fixado o Centro Administrativo (Figura 5), constituído dos edifícios da administração municipal, estadual e federal, no local onde se iniciam as avenidas Tocantins, Goiás e Araguaia.



Fonte: Revista de arquitetura e urbanismo da UEG (2001).

Figura 5 – Anteprojeto de Atílio Corrêa Lima para o Centro Cívico/Administrativo de Goiânia 1933 – 1935.

Quanto à área residencial, a mesma foi dividida em duas

zonas: a residencial urbana intensiva e a zona residencial suburbana extensiva.

Em relação à zona comercial, ela foi traçada em torno do centro geométrico da cidade, tendo como o seu eixo principal a avenida Anhangüera, sendo que o trecho da rua 3, compreendido entre as ruas 6 e 9 foi destinada à rede bancária. Foram previstas em várias quadras da zona comercial, grandes pátios para estacionamento de veículos de aluguel, bem como áreas internas, ligadas por vielas, que se prestariam à carga e descarga de veículos para o comércio, e também, para a coleta de lixo, de modo a evitar congestionamentos e preservar uma estética agradável.

A zona industrial foi prevista junto à estação da estrada de ferro, desde que ali se localizassem indústrias não nocivas. Ainda com uma preocupação estética e ambiental Lima (1937) prescreveu que todas as ruas deveriam ser arborizadas e as principais avenidas ajardinadas, sendo que todos os passeios, tanto da zona residencial quanto da área comercial, deveriam ter parte deles, gramados.

Em relação aos cursos d'água, o relatório de Lima (1937) determinou a vedação de qualquer construção ou empreendimento agropecuário na cabeceira e nas proximidades do córrego Botafogo e do Capim Puba, e previu a construção de vários parques e clubes, com a finalidade de preservar a qualidade da água que iria abastecer Goiânia, bem como garantir ao meio ambiente, uma adequada oferta de oxigênio. Com essa visão ambientalista, o arquiteto que planejou Goiânia, classificou os espaços livres da nova urbe, pelas suas diversas categorias:

Parque Botafogo .....	54 ha
Parque Buritis .....	40 ha

Parque Paineira .....	16 ha
Park-ways .....	25 ha
Jardins .....	16 ha
Estacionamento de veículos (arborizado)1 ha	
Praças (ajardinadas) .....	5 ha
Aeródromo .....	79 ha
Áreas destinadas ao esporte .....	8 ha
Vias públicas .....	128 ha
Total .....	375 ha

Esse foi, de modo sintético, o relato do estudo sobre as alegadas razões da mudança da sede da capital do Estado de Goiás, bem como algumas razões para a nova capital e o seu planejamento inicial.

### **Considerações sobre alguns aspectos atuais**

Ao andar pelas ruas do centro de Goiânia, raramente encontrarão nos seus passeios os jardins planejados por Lima.

Igualmente, a não ser nos finais de semana, ou nas noites, quando o vazio, a solidão e a insegurança tomam conta do centro da cidade, nos outros dias, o trânsito é caótico. As vagas para estacionamento dos veículos são cada vez mais raras. As calçadas, até há pouco tempo estavam apinhadas de ambulantes misturados aos trombadinhas, o que dificultava e desestimulava o trânsito dos pedestres.

Na avenida Goiás  $\frac{3}{4}$  até meses atrás ontem entulhada nos seus calçadões centrais de mercadores informais  $\frac{3}{4}$  pululam de lado a lado as lojas de R\$ 1,99, as de livros usados, cursinhos, igrejas, vendas de garapa, postos de gasolina, cafés,

lanchonetes e até modestos restaurantes, diferentemente daquilo que para ela Lima planejou.

Na avenida Pedro Ludovico, só deverá ser tolerado o comércio de luxo, casas de modas, joalherias, cafés, bares e restaurantes com instalações de gosto.

Para o comércio de gêneros de primeira necessidade, foram estabelecidos diversos pontos, distribuídos em todo o perímetro da cidade, para satisfazer as necessidades locais. (LIMA, 1937, p. 142).

A avenida Anhangüera, planejada para ser o principal espaço comercial da cidade (Figura 6), conta hoje ainda com várias atividades nesse setor, prejudicado entretanto com as intervenções que nela se fizeram, onde foi priorizado o espaço para os veículos, o que contribui, e muito, para a descaracterização da proposta inicial da cidade (Figura 7).



**Fonte:** Revista de Arquitetura e Urbanismo da UEG (2001).

Figura 6 – Avenida Anhangüera na década de 50.



**Fonte:** Revista de Arquitetura e Urbanismo da UEG (2001).

Figura 7 – Av. Anhangüera, ano 2000.

Quanto ao setor sul, zona residencial, também desfigurado inclusive por algumas ações politiqueiras, merece um estudo específico, que não será feito no presente artigo, de vez que o planejamento do mesmo, foi à época modificado por Armando de Godoy, e não constitui objeto do presente estudo.

Em relação às áreas verdes, Goiânia hoje conta com um percentual bem menor do que aquela planejada por Atílio Corrêa Lima, possuindo a capital apenas seis áreas entre parques e bosques, sendo elas o Jardim Botânico, o Bosque dos Buritis, o Parque Areião, o Parque Vaca Brava, o Parque Botafogo e o Parque Carmo Bernardes.

Apenas como exemplo de redução do tamanho das áreas verdes, cita-se o Bosque dos Buritis que foi proposto por Lima, conforme anteriormente registrado, com uma área

de 40 ha ou 400.000 m<sup>2</sup>, restando dele hoje apenas 124.800 m<sup>2</sup>, aí se conclui que a Assembléia Legislativa de Goiás, o Museu de Artes de Goiânia e Centro Livre de Artes, e o Parque Botafogo, que na proposta de Lima continha 34 ha, sendo que hoje mede apenas 17,2 ha (VALVA, 2001).

### **Considerações Finais**

Goiânia foi planejada para ser uma cidade jardim, cuja proposta inicial permite uma perfeita convivência entre o cidadão e o meio ambiente.

Quando o homem é considerado como parte integrante da natureza <sup>3</sup>/<sub>4</sub> e isto está subsumido na concepção original da capital do Estado de Goiás <sup>3</sup>/<sub>4</sub> e por alguma forma esta relação é alterada, a cidade devolve aos seus habitantes, às vezes em forma de solidão, às vezes em forma de violência, as agressões que contra ela são praticadas.

A cidade que é edificada para o carro, dificilmente terá como prioridade o homem. A cidade construída para o homem, jamais terá o carro como prioridade. Uma capital, como Goiânia, concebida para uma convivência planejada e harmoniosa entre ambos, nunca aceitará impune, a predominância de um sobre o outro.

Felizmente, a atual administração municipal, dentro de um processo de revitalização do Centro de Goiânia, toma algumas medidas para resgatar parte da história arquitetônica da capital. Os ambulantes foram retirados da avenida Goiás e nela foram construídos jardins na tentativa de restaurar o cenário de Boulevard, além do que, segundo consta, também serão

plantadas 1.065 novas espécies nativas do cerrado (O LOJISTA, 2003).

Isto já é um bom início. É necessário que outras medidas continuem sendo tomadas para que Goiânia – uma cidade erigida sob a égide de um batismo cultural, e construída para que os seus habitantes tivessem uma vida salubre, próspera e feliz, possa permitir que todos tenham o direito de usufruir das condições ambientais e de progresso planejados, fundamentos alegados para a mudança da antiga capital.

### **Abstract**

This work is a product of a bibliographical research where is analyzed the implantation of Goiânia, planned AND built to be garden town. The reflection made here, is based on the Master Plan Guide elaborated by Atílio Correia Lima, and in the reasons plead for changing the old State of Goiás Capital to this location. The implications caused by the alterations in the original plan and in the modifications accomplished in disagreement with it after the implantation of the new Capital are also discussed.

**Key-words:** change, general healthy conditions, planning, implantation, garden.

## **Referências Bibliográficas**

ALVARES, G. T. **A luta na epopéia de Goiânia**. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1942.

BORGES, V. de F. **Samburá**. Goiânia: Autor, 1987.

LIMA, A. C. Goiânia: a nova capital de Goiás. In: **Arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro: Quitanda 21, 1937.

MONTEIRO, O. S. do N. **Como nasceu Goiânia**. São Paulo: RT, 1938.

O LOJISTA. Goiânia: CDL, ano 5, n. 34, 2003.

PALACIN, L. **Fundação de Goiânia e desenvolvimento de Goiás**. Goiânia: Oriente, 1976.

REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UEG. Ano I, n. 1, v. 1, 2001.

SABINO JUNIOR, O. **Goiânia global**. Goiânia: Oriente, 1980.

SILVA, J. A. da. **Direito ambiental constitucional**. 4.ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

TEIXEIRA, P. L. **Memórias**. Goiânia: Livraria Editora Cultura Goiana, 1973.

VALVA, M. d'A. Paisagem da memória: algumas ruínas em Goiânia. **Revista de Arquitetura e Urbanismo da UEG**. Ano 1, v.1, 2001, p.86