

Revisitando um sonho moderno. O sistema de áreas verdes do Setor Sul em Goiânia: dos planos de Atílio Corrêa Lima e Armando de Godoy à atualidade

Revisiting a modern dream: The parks systems of Setor Sul in Goiânia, from Atílio Corrêa Lima and Armando de Godoy plans to nowadays

Volviendo a un sueño moderno: El sistema de áreas verdes del Setor Sul en Goiânia, de los planes de Atílio Corrêa Lima y Armando de Godoy a la actualidad

Julia Lobo Caixeta

Arquiteta e Urbanista, UNESP, Brasil
jlcaixeta@gmail.com

Marta Enokibara

Professora Doutora, UNESP, Brasil
marta@faac.unesp.br

RESUMO

A capital de Goiás foi projetada por dois profissionais, o engenheiro-arquiteto e urbanista Atílio Corrêa Lima (1901-1943) e o engenheiro Armando Augusto de Godoy (1876-1944). Atílio foi contratado em 1933 pelo Interventor de Goiás para a elaboração do Plano de Urbanização, demitindo-se da função em 1935. Godoy assumiu como consultor para a revisão dos projetos desenvolvidos anteriormente e elaborou um novo projeto para o Setor Sul, criando uma proposta de bairro-jardim com um sistema de áreas verdes públicas. O Plano de Urbanização aprovado em 1938 previa que a cidade abrigaria 50 mil habitantes. Para 2017, o IGBE estimou uma população de 1.466.105 habitantes, aproximadamente 30 vezes mais que o previsto inicialmente. Apesar do grande crescimento populacional, o Setor Sul manteve seu sistema de áreas verdes. Entretanto, ao longo dos anos, muitas dessas áreas encontravam-se subutilizadas e foram reurbanizadas através do Projeto CURA (1973). Mesmo assim, as áreas permaneceram em grande parte subutilizadas ou foram invadidas e ocupadas por usos conflitantes. A pesquisa histórica evidenciou que apesar do grande potencial representado pelo sistema de áreas verdes do Setor Sul, projetos ou planos gerais não foram capazes de ativar o sistema originalmente proposto. Analisando a quadra F-40, adotada como estudo de caso no presente trabalho, detectou-se potencialidades, particularidades e problemas a serem resolvidos, concluindo-se que cada área deve ser estudada individualmente, observando as diferentes dinâmicas com seu entorno e a cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Espaços públicos. Sistema de áreas verdes. Goiânia.

ABSTRACT

The capital of Goiás was designed by two professionals, the engineer-architect and urbanist Atílio Corrêa Lima (1901-1943) and the engineer Armando Augusto de Godoy (1876-1944). Atílio was hired in 1933 by the Governor of Goiás to prepare the Urbanization Plan, resigning from his position in 1935. Godoy took over as a consultant to review the projects previously developed and prepared a new project for the South Sector, creating a proposal for neighborhood-garden with a system of public green areas. The Urbanization Plan approved in 1938 provided that the city would house 50 thousand inhabitants. By 2017, the IGBE estimated a population of 1,466,105 inhabitants, approximately 30 times more than expected. Despite the great population growth, the Southern Sector maintained its system of green areas. Over the years, however, many of these areas were underutilized and redeveloped through the Cura Project (1973). Even so, the areas remained largely underutilized or were invaded and occupied by conflicting uses. The historical research evidenced that despite the great potential represented by the system of green areas of the South Sector, projects or general plans were not able to activate the system originally proposed. Analyzing the F-40 block, adopted as a case study in the present work, we detected potentialities, particularities and problems to be solved, concluding that each area should be studied individually, observing the different dynamics with its surroundings and the city.

KEY WORDS: Public space. Urban green space systems. Goiânia.

RESUMEN

La capital de Goiás fue proyectada por dos profesionales, el ingeniero-arquitecto y urbanista Atílio Corrêa Lima (1901-1943) y el ingeniero Armando Augusto de Godoy (1876-1944). En el año de 1933, por el Interventor de Goiás para la elaboración del Plan de Urbanización, dimitió de la función en 1935. Godoy asumió como consultor para la revisión de los proyectos desarrollados anteriormente y elaboró un nuevo proyecto para el Sector Sur, creando una propuesta de "barrio-jardín con un sistema de áreas verdes públicas. El Plan de Urbanización aprobado en 1938 preveía que la ciudad albergara a 50 mil habitantes. Para 2017, el IGBE estimó una población de 1.466.105 habitantes, aproximadamente 30 veces más de lo previsto. A pesar del gran crecimiento poblacional, el Sector Sur mantuvo su sistema de áreas verdes. Sin embargo, a lo largo de los años, muchas de esas áreas se encontraban infrautilizadas y fueron reurbanizadas a través del Proyecto Cura (1973). Sin embargo, las áreas permanecieron en gran parte infrautilizadas o fueron invadidas y ocupadas por usos conflictivos. La investigación histórica evidenció que a pesar del gran potencial representado por el sistema de áreas verdes del Sector Sur, proyectos o planes generales no fueron capaces de activar el sistema originalmente propuesto. En el presente trabajo se ha detectado potencialidades, particularidades y problemas a ser resueltos, concluyendo que cada área debe ser estudiada individualmente, observando las diferentes dinámicas con su entorno y la ciudad, analizando la cuadra F-40, adoptada como estudio de caso en el presente trabajo, se detectaron potencialidades, particularidades y problemas a ser resueltos, concluyendo que cada área debe ser estudiada individualmente, observando las diferentes dinámicas con su entorno y la ciudad.

PALABRAS-CLAVE: Espacio público. Sistema de áreas verdes. Goiânia.

INTRODUÇÃO

O Setor Sul da cidade de Goiânia possui um traçado único, suas ruas são orgânicas e no interior das quadras existem grandes áreas verdes públicas. A diferença entre este setor e os demais deve-se à participação de Armando de Godoy no Plano de Urbanização para a criação da nova capital, aprovado em 1938, e tal qual é conhecido atualmente.

O projeto do Setor Sul seguiu os princípios do teórico inglês Ebenezer Howard, propondo o modelo bairro-jardim. O sistema viário foi organizado em vias arteriais e *cul de sacs* para os automóveis, enquanto as vias de pedestres seriam feitas nos “parques internos”, para onde as residências voltariam suas entradas sociais. Porém, o que existe hoje é o oposto desse ideal, as residências têm acesso às áreas verdes pelos “fundos”, que se encontram em sua maioria subtilizadas e com ocupações irregulares.¹

OBJETIVO

Objetivo é investigar as condições que influenciaram a atual situação do sistema de áreas verdes do Setor Sul, primeiramente fazendo um percurso histórico desde o Plano de Urbanização (1938) até o Projeto Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada (CURA, 1973). Posteriormente, analisando a situação atual do Setor Sul, tendo como objeto de estudo a quadra F-40. O objetivo específico é apontar as potencialidades, particularidades e problemas a serem resolvidos.

JUSTIFICATIVA

Apesar da importância histórica e do grande potencial que representa o sistema de áreas verdes do Setor Sul, estas áreas não conseguiram, até hoje, fazer parte da dinâmica da cidade, do bairro e dos lotes no seu entorno. As áreas estão atualmente entregues a diferentes processos de descaracterização, degradação e invasão.

MÉTODO DE ANÁLISE

Este trabalho está organizado em duas partes: a primeira de levantamento histórico, resgatando as duas propostas urbanísticas para Goiânia; a segunda de levantamento e análise do sistema de áreas verdes atual do Setor Sul, tendo como estudo de caso a quadra F-40.

¹ Este texto é originalmente parte do Trabalho Final de Graduação (TFG) de Julia Lobo Caixeta, do curso de Arquitetura e Urbanismo da UNESP-Bauru, sob orientação da Prof. Dra. Marta Enokibara, com as complementações para a presente publicação.

1. PLANO DE URBANIZAÇÃO DE GOIÂNIA (1938)

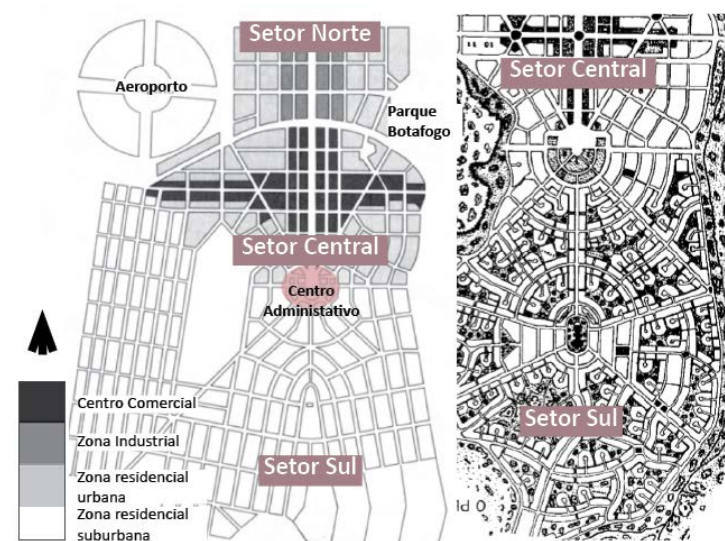
1.1 PLANO DE ATTÍLIO CORRÊA LIMA PARA (1933 – 1935): O MODELO FRANCÊS

Attílio Corrêa Lima foi contratado para executar o plano urbanístico de Goiânia em julho de 1933, através do Decreto nº 3547. O programa a ser atendido previa uma população de 50.000 habitantes, onde 15.000 estariam alocados na região central (MONTEIRO, 1938, p.74). Em 1933, contratado para projetar o plano e dirigir as obras, Attílio se muda para o local com a família, onde residem por dois anos (ACKEL, 2007, p. 157).

Segundo Ackel (2007, p.134), Attílio foi um dos pioneiros do urbanismo técnico científico no Brasil, sendo o primeiro brasileiro formado no *Institut d'Urbanisme de l'Université* de Paris. Segundo Daher (2009, p.88), o modelo francês de urbanismo era estruturado em “três pilares”, tal qual para o plano de Goiânia:

O traçado de Goiânia se estruturou em três pilares, o sistema viário, o zoneamento e a configuração do terreno. Conforme o plano das cidades francesas, o traçado deveria conter a qualidade mais importante, a funcionalidade. As vias foram calculadas segundo a intensidade e direção do tráfego. O sistema viário foi composto por vias regulares em forma de xadrez, por ser o sistema mais fácil e rápido para a circulação de veículos. As vias em diagonal como as Av. Araguaia e Tocantins, tiveram um objetivo além de funcional, também estético, isto é, levar a visão do espectador em direção ao centro administrativo, enaltecendo-o. (DAHER, 2009, p.88)

Figuras 1 e 2: Plano de zoneamento de Attílio Corrêa Lima (esquerda) e Plano de Armando de Godoy (direita)



Fonte: Ackel, 2007.

No Plano de Attílio Corrêa Lima (Figura 1) a estrutura viária se converge para o Centro Administrativo de onde partem as principais avenidas. O sistema viário foi organizado por dois eixos: norte-sul, definida pela avenida Pedro Ludovico (atual avenida Goiás); e leste-oeste, pela avenida Anhanguera e Paranaíba. O tráfego intenso seria afastado do Centro Administrativo por estas avenidas, conectando, também, o aeroporto e o Parque Botafogo (LEME, 1999, p.227).

Quanto ao zoneamento (Figura 1), a cidade foi dividida em setores: “central, norte, sul, leste e oeste, onde seriam distribuídas as zonas: residencial, administrativa, comercial industrial, rural, vias públicas, espaços livres, praças, um aeroporto e uma estação ferroviária” (LEME, 1999 p.226).

Conforme relatório de Attílio, apresentado integralmente no livro “Como nasceu Goiânia” de Ofélia Monteiro (1938), a configuração do terreno foi trabalhada evitando as grandes velocidades das águas. As principais avenidas foram projetadas para seguirem o declive natural do terreno e as vias secundárias estariam posicionadas paralelamente às curvas de nível, desta forma garantindo a drenagem através da gravidade e infiltração natural. As avenidas Anhanguera, Araguaia e Tocantins possuiriam entre 30% e 50% de áreas permeáveis. A topografia, segundo Monteiro (1938, p.138), também foi utilizada como recurso para gerar monumentalidade.

Em 1935, Attílio deixa o cargo de Diretor de Obras, por razões pessoais e políticas, enquanto os Setores Norte e Central já estavam sendo implantados.

1.2 PLANO DE ARMANDO DE GODOY (1936 – 1937): O SETOR SUL TRANSFORMADO EM BAIRRO-JARDIM E A CRIAÇÃO DO SISTEMA DE ÁREAS VERDES

Com a saída de Attílio, a construtora Coimbra Bueno assume a direção de obras em 1936, e contratou Armando de Godoy como consultor técnico. Godoy elaborou um novo plano para o Setor Sul (Figura 2) adotando os princípios de bairro-jardim de Ebenezer Howard, oposto ao modelo francês do plano anterior (Figura 1) (GRAEFF, 1985, p.16). Segundo o próprio autor, “as exigências da cidade moderna não permitem o denominado traçado clássico” (GODOY, 1937 apud ACKEL, 2007, p.149).

O Setor Sul foi desenvolvido a partir de um traçado orgânico, respeitando a declividade natural do terreno, composto por quadras e lotes irregulares (entre 346 e 894 m²), unidos, em seu interior, por um “sistema de parques internos”, como expressou o Superintendente de Obras em relatório de 1937, que descreveu o projeto de Godoy (ALVARES, 1942, p.33). Godoy propôs uma interação entre o público e o privado, onde os lotes tivessem as entradas de serviço voltadas para as ruas e a entrada social voltada para o interior das quadras, as áreas verdes. Os pedestres se locomoveriam pelos parques, enquanto os veículos percorreriam as vias arteriais, coletoras, locais e *cul de sacs* (ALVARES, 1942, p.32 e 33).

1.3 PLANO E IMPLANTAÇÃO: A DESCARACTERIZAÇÃO PROGRESSIVA (1933-1959)

O período de 1933 a 1947 é caracterizado pelo controle total do uso do solo pelo Estado, que pode ser compreendido por dois decretos: O Decreto nº 90-A, de julho de 1938, que aprova o Plano de Urbanização; e o Decreto nº11, de 1944, que impedia o loteamento da zona urbana por cinco anos. Através do Departamento de Terras, o solo era parcelado, vendido ou doado, para fins urbanos segundo os planos de Armando de Godoy, que determinou a sequência da implantação dos setores.

Primeiramente seriam ocupados os Setores Central e Norte, que já estavam em processo de implantação. Depois de seis anos, poderia ser iniciada a ocupação do Setor Sul e posteriormente a do Setor Oeste. Tal medida se justifica no sentido de incentivar o adensamento de uma área inicial, diminuindo os custos de implantação e manutenção da cidade numa área muito extensa. (GONÇALVES, 2003 p.46)

Em 1947, o Código de Edificações, aprovado através do Decreto nº 574, ampliou a área de expansão prevista no Plano de Urbanização (1938), permitindo a intervenção da iniciativa privada no parcelamento do solo urbano com a contrapartida da implantação de infraestrutura. Entretanto, em 1950, a Lei nº 176 retirou essa obrigatoriedade. A reação foi imediata, com a “explosão violenta de loteamentos, passando o solo de bem de uso a bem de troca, no processo da dinâmica da mercantilização” (CORDEIRO & QUEIROZ, 1990, p.45). O resultado foi a descaracterização do Plano de Urbanização (RIBEIRO, 2004, p.40).

A década de 50 foi marcada, portanto, por uma distorção dos ideais modernos que fundaram a cidade. Os interesses privados “venceram” o plano (RIBEIRO, 2004). Para se ter uma ideia dos números, nos anos 30 foram aprovados 4 loteamentos; nos 40, 2 loteamentos e na década de 50 foram aprovados 179 loteamentos (IPHAN, 2001 apud MOTA, 2004). Esse processo gerou vazios nas áreas centrais da cidade e uma periferia precária em equipamentos e serviços urbanos. Apesar do grande número de loteamentos aprovados na década de 50, muitos só foram implantados a partir dos anos 60. Havia uma ansiedade generalizada dos donos de terras, pois temiam que o Estado controlasse o mercado imobiliário novamente. A causa desse fenômeno foi a criação de um excesso de loteamentos aprovados, muito além da demanda (PASTORE, 1984 apud MOTA, 2004, p.47).

A aprovação desordenada de loteamentos seguiu até 1959, quando através da Lei nº 1.556, novos loteamentos foram proibidos. Esta lei se manteve vigente até 1963. Nesse intervalo, o arquiteto Luís Saia foi contratado em 1960 para elaboração do novo Plano Diretor da Cidade, que não foi finalizado (MOTA, 2004, p.50).

1.3.1 A descaracterização do setor sul

As vendas dos lotes do Setor Sul começaram em 1937, com previsão de implantação apenas em 1962. Esta ação do Estado previa primeiramente a arrecadação de fundos para posterior implantação do plano, que priorizava a ocupação dos Setores Central e Norte. Entretanto, na década de 50, com o crescimento populacional e os loteamentos aprovados não implantados, muitos terrenos públicos começam a ser invadidas; forçando o Estado implantar o projeto (GONÇALVES, 2003, p.73). A partir de 1953 o Setor Sul começa a ser ocupado de forma efetiva, entretanto, o projeto não havia sido totalmente implantado:

Estas ruas foram abertas inicialmente quase com bicicleta, porque isto aqui era campo, existia muita lobeira. Na época, o pessoal ia fazendo o caminho e as ruas iam sendo abertas de acordo com os pedidos. Porque a pessoa tinha casa no meio do mato e precisava logicamente ter um acesso [...] (CAIXETA, 1986, p.136-137 apud GONÇALVES, 2003, P.73).

A ocupação do Setor Sul ocorreu de forma oposta ao projeto de Armando de Godoy, as casas foram construídas com as frentes voltadas às ruas, enquanto os fundos dos lotes eram voltados para as áreas verdes. Quando os moradores começaram a ocupar seus lotes, as áreas verdes eram tomadas por vegetação espontânea, sem nenhum tipo de infraestrutura ou cuidado, como relatado na entrevista acima. Segundo Gonçalves (2003, p.74), “A ideia de bairro-jardim fracassou antes mesmo de ser efetivamente implantada e as áreas verdes foram relegadas ao abandono, haja vista que a grande maioria das casas se voltava para a rua”. Desta forma, é compreensível que esses lotes não fossem ocupados devidamente, faltava infraestrutura e supervisão do Estado para garantir a implantação do que foi projetado (GONÇALVES, 2003). A relação pretendida entre as residências e as áreas livres nunca existiu.

A infraestrutura urbana do Setor Sul e a urbanização das áreas verdes foram executadas tardiamente, em 1973, no Projeto CURA.

1.4 O PROJETO CURA (1973): INFRAESTRUTURA E URBANIZAÇÃO DO SISTEMA DE ÁREAS VERDES DO SETOR SUL

O Projeto CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada) foi parte de um programa maior intitulado “Programa de Contemplação Urbana”, subsidiado pelo Banco Nacional de Habitação (BNH). Este programa tinha como objetivo a realização de melhorias urbanas principalmente de áreas periféricas, com ocupação irregular e infraestrutura precária (FEST, 2005). De acordo com Relatório elaborado em 1977 pelo Escritório de Planejamento da Prefeitura Municipal de Goiânia, o Projeto CURA procurou atender as necessidades dos moradores que:

Reivindicam atividades de lazer e prendem-se de maneira marcante à urbanização das áreas livres. As necessidades de lazer demonstradas são amplas e abrangem atividades culturais, esportivas e sociais, com ênfase naquelas exercidas ao “ar livre”. A preocupação com urbanização das áreas livres vincula-se também ao fato de que os vazios acarretam problemas ligados à segurança, limpeza e higiene, uma vez que estão sendo utilizados como depósitos de lixo. (Escritório de Planejamento da Prefeitura Municipal de Goiânia, 1977, p. 71)

Segundo dados do Projeto CURA, das 28 áreas verdes do Setor Sul, 24 foram passíveis de urbanização. A proposta de urbanização dessas áreas teve como ênfase a “contribuição ecológica das áreas e a implantação de equipamentos de lazer ativo”. Foram implantadas, segundo tabela de estimativa de custos presente no relatório do Projeto: vegetação, equipamentos esportivos, pavimentação, iluminação, instalação hidráulica e a modelagem do terreno.

Atualmente, os equipamentos encontrados nas áreas são resquícios deste projeto: quadras de basquete, mesas de ping-pong, bancos de concreto, fragmentos de percursos interiores para pedestres, tudo em estado de deterioração. É perceptível no Relatório como esses equipamentos foram instalados de forma sistemática nas diferentes áreas verdes do Setor Sul, sem um maior estudo do que cada área necessitaria.

2. O SISTEMA DE ÁREAS VERDES DO SETOR SUL NA ATUALIDADE

Com base no material disponível pela Secretaria Municipal de Planejamento de Goiânia (SEPLAM) sobre o Setor Sul e análises *in loco*, percebeu-se que grande parte do sistema de áreas verdes deste Setor foi mantida como área livre, apesar dos processos de descaracterização do projeto. A maioria dessas áreas verdes públicas se encontra em processo de degradação. Os usos conflitantes mais encontrados atualmente nestas áreas de forma geral são: o acúmulo de lixo doméstico e entulho, tráfego de veículos, estacionamentos, áreas de carga e descarga, equipamentos deteriorados e construções irregulares.

Figura 3: Mapa do Setor Sul com principais vias, pontos de interesse e praças demarcadas.



Fonte: Mapa da Seplam, editado pela autora.

Apesar da situação de degradação das áreas verdes, o Setor Sul é muito valorizado. Posicionado próximo à região central da cidade, o Setor é abastecido por grande variedade de serviços e comércios, além de completa infraestrutura. Quanto à mobilidade, a região possui corredores de ônibus e ciclofaixas, além de importantes ruas e avenidas que conectam toda a região sul da cidade aos Setores Central, Marista, Oeste, Leste Universitário (Figura 3).

O Setor Sul atualmente é considerado um “polo cultural” de Goiânia, com um grande número de estúdios de música, galerias de arte, coletivos culturais, bares, casas de shows, etc. Mas a grande referência cultural são os inúmeros grafites que podem ser encontrados nos muros que circundam as áreas verdes do interior das quadras, e que tem levado os jovens a visitarem o Setor. Entretanto, sem infraestrutura e outras possibilidades de uso, acabam por se configurar como áreas de passagem.

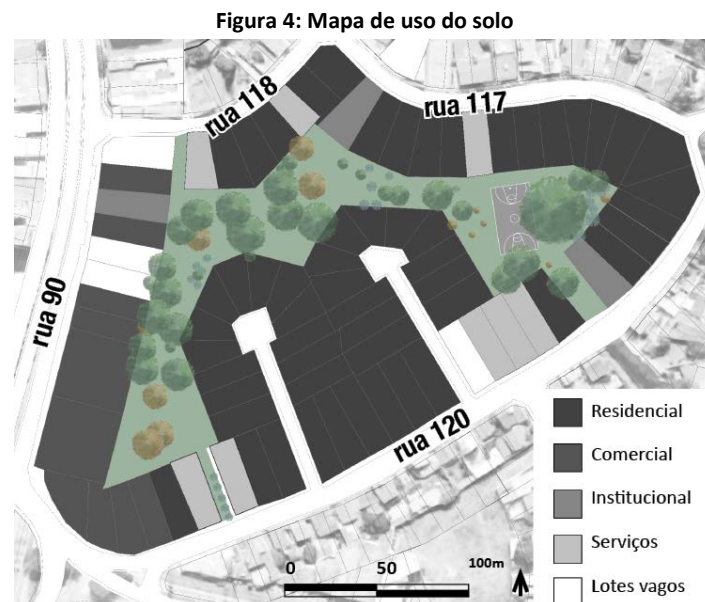
2.1 ESTUDO DE CASO: QUADRA F-40

A quadra F-40, localizada na porção sul do Setor Sul (Figura 3), foi escolhida como estudo de caso. Suas particularidades serão analisadas segundo levantamento e pesquisas *in loco*, onde foram realizadas, também, entrevistas e levantamento fotográfico.

2.1.1. Levantamento

A quadra F-40, localizada na porção sul do Setor Sul (Figura 3), originalmente residencial, atualmente possui diferentes usos: residencial, comercial e institucional (Figura 4). O uso mais predominante ainda é o residencial, concentrado ao longo das vias locais (ruas 117, 118 e 120). Ao longo dos *cul de sacs* a ocupação é totalmente residencial. Na rua 90, via arterial do Setor Sul, observamos maior número de estabelecimentos comerciais (restaurante, papelaria, loja de bebidas, loja de móveis e decoração, mercearia, lanchonete e loja de motocicletas). Estes estabelecimentos possuem grandes recuos nas calçadas, que comportam muitas vagas para automóveis. A parte posterior destes estabelecimentos, voltada para a área verde, é onde acontece a carga e descarga de mercadorias e estacionamento dos funcionários.

A quadra F-40 ainda não está totalmente ocupada, existem quatro lotes vagos, sendo três destes localizados na rua 90 (sendo dois utilizados como estacionamento) e o outro na rua 120.



Fonte: imagem da autora.

No interior da quadra, a área verde apresenta poucas opções de usos. Os únicos equipamentos encontrados na praça estão todos em estado de degradação. A quadra esportiva, resquício do Projeto Cura (Figura 6), apesar má conservada, ainda é usada esporadicamente como quadra de futebol. Do Projeto Cura também restou alguns percursos, mas em precário estado de conservação. Há também um pequeno parque infantil que foi adquirido pela Associação de Moradores há mais de 10 anos, igualmente em precárias condições.

Figuras 5 e 6: Quadra F-40: área esportiva deteriorada e grafites.



Fonte: fotos da autora.

Figuras 7 e 8: Mapa de levantamento da vegetação (esquerda) e copaíba (direita)



Fonte: imagem e foto da autora.

Na área verde é possível encontrar uma rica vegetação, implantada por iniciativa dos moradores, mas sem um projeto paisagístico. Já existe na área um bosque bem formado, com muitas áreas sombreadas. No levantamento realizado, a espécie mais encontrada foi a Sibipiruna (*Caesalpinha peltophoroides*), com 17 exemplares por toda a extensão da área. Das espécies já mais desenvolvidas (pois há vários plantios recentes), foram contabilizadas 13 espécies de árvores ornamentais, 17 espécies de frutos comestíveis, 9 tipos de palmeiras e 3 de arbustos. Das arbóreas ornamentais se destaca, além das sibipirunas, os flamboyants e ipês de jardim, porém a maior referência é a grande copaíba localizada na porção leste da área (Figura 8). Dos frutos comestíveis destacam-se as mangueiras e amoreiras. Existem diversas palmeiras, principalmente coco da Bahia e palmeira imperial. A maioria das espécies vegetais encontradas é exótica, porém existem exemplares do cerrado, bioma predominante de Goiás, como o cajuzinho do mato, ingá-feijão, pequi, araçá-amarelo, guariroba, jerivá e o ipê rosa. Os muros que circundam os lotes são em grande parte altos e protegidos por serpentinas e cercas elétricas, evidenciando a relação conflitante entre a vizinhança e o espaço público. Nota-se que grande parte dos lotes possui acessos de pedestres ou automóveis na área verde, sendo

usados como acesso a garagens e edículas nos “fundos” dos lotes. Existem muros cobertos por vegetação (Figura 9) e grafites (Figuras 10 e 11), que em alguns casos foram encomendados pelos próprios moradores aos artistas (Figura 11).

Figuras 9, 10 e 11: Muros com vegetação (esquerda) e grafites (centro e direita)



Fonte: fotos da autora.

A conexão visual entre as residências e a área verde é limitada, salvo alguns sobrados. Os muros altos também aumentam a sensação de estrangulamento do campo de visão. Devido ao desenho orgânico do espaço, não existe conexão visual com a área livre como um todo, causando uma sensação de insegurança.

Figura 12: Mapa dos acessos da área livre da quadra F40



Fonte: imagem da autora.

Os acessos ao interior da quadra – sua área verde pública, tem pouca comunicação e visibilidade com o entorno (Figura 12). A quadra conta com três acessos projetados ao seu interior, sendo dois deles localizados na rua 120, por onde os veículos entram, e outro na rua 118. O acesso “a” da rua 120 (figura 13), na porção oeste da área, é a mais utilizada pelos veículos de carga; o acesso “b”, da rua 120 (Figura 14) é mais utilizado por moradores, que acessam seus lotes pela área verde. O acesso “c”, da rua 118, é muito estreito (Figura 15), e não permite a entrada de carros. Também existe o acesso “alternativo”, na rua 90, através dos lotes vagos. Todos os acessos se encontram delimitados por muros e sem nenhum tipo de sinalização indicando a

existência da área verde interna. Por sua dimensão e forma também permitem pouca visualização da área interna.

Figuras 13, 14 e 15: Acessos ao interior da quadra F40



Fonte: fotos da autora.

A quadra F-40 tem localização privilegiada na cidade, próxima ao Setor Central e da Praça do Cruzeiro, articuladora do tráfego do Setor Sul (Figura 3). Além disso, pode ser acessada de diferentes regiões da cidade através do corredor de ônibus da rua 90, onde será implantado o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). A quadra se encontra muito próxima ao cruzamento da rua 90 e avenida 136, importantes vias de ligação aos principais Setores da redondeza, Central e Marista, e à região sul da cidade, onde se encontram muitos condomínios horizontais e verticais, além de supermercados e *shoppings centers*.

2.1.2 Conflitos

Figuras 16, 17 e 18: Mapeamento dos conflitos e acessos da quadra F-40 (esquerda) e conflitos (direita)



Fonte: Google Maps, editado pela autora. Fotos da autora.

O primeiro conflito que pode ser detectado na área está relacionado ao tráfego de veículos. Além das atividades de carga de descarga e estacionamento (Figura 18), muitos veículos

circulam livremente pela área. Este fluxo de veículos gera insegurança, não permitindo que os pedestres caminhem livremente.

Na porção que concentra a maioria dos lotes com estabelecimentos comerciais se concentram, também, a maior parte dos conflitos. Segundo os moradores, as lojas expandiram seus prédios invadindo a área verde. Além do fluxo de automóveis de carga e descarga, é possível encontrar nas proximidades vestígios de 7 árvores sacrificadas e 2 danificadas (Figura 16 e 17).

Outro conflito são os acessos ao interior da quadra. Há apenas 3 acessos estreitos e camuflados entre as fachadas das edificações, portanto, com pouca visibilidade para o interior da quadra. O maior conflito entre os moradores e a área verde se refere à falta de segurança. Grande parte dos muros das residências são equipados com sistemas de segurança. Durante as entrevistas, muitos moradores revelaram evitar qualquer relação de visibilidade da residência com a área verde. O que se vê, portanto, são muros de alturas variadas contornando o interior da quadra, mas a maioria com um acesso para a o interior da quadra.

2.1.3 Potencialidades

Ainda que a quadra F-40 tenha vários usos conflitantes, é necessário ressaltar as potencialidades da área, como sua proximidade com importantes vias de interligação para todos os quadrantes da cidade e os diferentes usos que a cercam.

Em seu interior há alguns muros com grafites que atraem grupos de jovens que visitam a área apenas para fotografá-los. Possui, também, um bosque formado, com muitas áreas sombreadas e gramadas, de grande valor ambiental e paisagístico (Figuras 19 e 20). Há uma grande variedade de plantas, muitas dessas recém-plantadas, revelando a preocupação dos moradores com a área. A participação desses moradores nos cuidados para com a manutenção da vegetação é uma particularidade fundamental.

Figuras 19 e 20: Arborização da quadra F-40



Fonte: fotos da autora.

3. CONCLUSÃO

Em relação ao levantamento e análise dos pontos de conflito e as potencialidades identificadas na quadra F-40, são colocadas algumas conclusões e sugestões:

3.1. PONTOS DE CONFLITO

- Quanto ao tráfego de veículos e o uso irregular para estacionamento de carga e descarga:

A área verde pública não deve ser usada como rua ou estacionamento (Figura 16), devendo ser permitida apenas quando extremamente necessárias e limitadas de acordo com as atividades de cada quadra. É necessário que as áreas verdes do Setor Sul se tornem, em maior parte, exclusivas para pedestres.

- Quanto aos acessos à área verde: Os acessos são escassos e camuflados. Desse modo, estes deveriam ser evidenciados através de sinalização informativa e atrativa. Sugere-se a instalação de faixas de pedestres elevadas nesses acessos, que além de reduzir a velocidade dos veículos, demonstra a rota do pedestre. A arte dos grafites presente na área também poderia ser aplicada nos muros que limitam esses acessos, chamando maior atenção para esses espaços.

- Quanto à segurança: Considerando que espaços públicos utilizados e ativos são mais seguros, uma forma de garantir essa segurança da área verde é a implantação de diversos usos e atividades, garantindo um uso efetivo do espaço.

3.2. POTENCIALIDADES

- Os grafites e seu poder atrativo na área: Existe atualmente um movimento espontâneo das pessoas se deslocando à área para fotografar os grafites nos muros. Este atrativo poderia ser explorado através de iniciativas que incentivem a divulgação desta arte em outros muros da quadra F-40 e outras quadras, possibilitando criar, inclusive, uma continuidade de percurso pelo sistema de áreas verdes do Setor Sul.

- A área comercial da quadra não apresenta apenas conflitos, a dinâmica gerada por estes estabelecimentos pode ser um potencial a ser trabalhado. Uma das formas seria através de maior interação desses empreendimentos e a área verde, através da abertura de seus “fundos” para que os clientes pudessem usar, também, a área verde pública, aumentando as conexões entre o espaço interno da quadra e seu entorno. Outra forma de estimular e articular a área verde com o tecido existente seria conectá-la com a mobilidade da rua 90 ao interior da quadra, através de pistas de caminhada, ciclovias e ciclofaixas.

- Vegetação existente: Em caso de intervenção projetual não há a necessidade de implantar grande quantidade de vegetação, principalmente arbórea. Por iniciativa dos moradores a área já é bem arborizada. Desta forma, qualquer intervenção futura a ser realizada na área deveria ser feita com a participação efetiva da vizinhança.

3.3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar da atual situação de degradação do sistema de áreas verdes do Setor Sul, a pesquisa histórica evidenciou que nunca houve um plano efetivo para a inserção dessas áreas na dinâmica urbana. Essas áreas são de extrema importância histórica e ambiental, e por isso deveriam ter estudos individualizados por quadra, de forma a constituir efetivamente um sistema de áreas verdes.

Através do estudo da quadra F-40 nota-se os complexos desafios que a área enfrenta. Suas particularidades revelam conflitos criados ao longo da história, mas também os potenciais. Acreditamos que a análise exposta neste trabalho comprova a necessidade de cada quadra receber estudos e propostas de requalificação urbana e paisagística individualizadas, de forma que o Setor Sul não se mantenha como um “sonho moderno”, mas efetivamente apropriado pelos moradores, a população do entorno e da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. **Attílio Corrêa Lima: uma trajetória para a modernidade**. 2007. 342P. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

ALVARES, Geraldo Texeira. **A luta na epopéia de Goiânia: uma obra de engenharia nacional**. Rio de Janeiro: Oficina Gráfica do Jornal do Brasil, 1942. 187 p.

CORDEIRO, Narcisa Abreu; QUEIROZ, Normalice Maria de. **Goiânia: Embasamentos do Plano Urbanístico Original**. Goiânia: Arte Gráfica, 1990. 64 p.

DAHER, Tânia. **O projeto Original de Goiânia**. Goiânia: Revista UFG, ano XI, nº6, 2009. 15p.
DINIZ, Ana Maria.

ESCRITÓRIO DE PLANEJAMENTO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE GOIÂNIA. **Projeto CURA**. Goiânia: Prefeitura Municipal, 1974.

FEST, Fausto Delanne de Campos. **Projeto CURA – complementação urbana e mudanças espaciais**. 2005. 186 f. (Dissertação de Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

GRAEFF, Edgar de Albuquerque. **Goiânia, 50 anos**. Brasília: MEC-SESU, 1985. 42 p.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. **Goiânia: uma modernidade possível**. Brasília: Ministério da Integração e defesa: UFG, 2003. 177 p.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2017**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=520870>. Acessado em 17/09/2017.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. 600 p.

MOTA, Juliana Costa. **Planos Diretores de Goiânia, década de 60: A inserção dos arquitetos Luís Saia e Jorge Wilhelm no campo do planejamento urbano**. São Carlos: USP, 2004. 218 p.

MONTEIRO, Ofélia Sócrates do Nascimento. **Como nasceu Goiânia**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938. 653 p.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: UCG, 2004. 157 p.