

UNIVERSIDADE EVANGÉLICA DE GOIÁS (UniEVANGÉLICA)
CAMPUS SENADOR CANEDO
BACHARELADO EM DIREITO

THIAGO RODRIGUES DOS SANTOS

DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE:

Análise sobre a política de desenvolvimento urbano aplicada na Avenida João Leite
em Goiânia - GO

Senador Canedo

2024

THIAGO RODRIGUES DOS SANTOS

DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE:

Análise sobre a política de desenvolvimento urbano aplicada na Avenida João Leite em Goiânia - GO

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Evangélica de Goiás (UniEVANGÉLICA), *Campus* Senador Canedo, sob orientação da Prof^a. Ma. Hellen Pereira Cotrim Magalhães.

Senador Canedo

2024

THIAGO RODRIGUES DOS SANTOS

DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE:

Análise sobre a política de desenvolvimento urbano aplicada na Avenida João Leite em Goiânia - GO

Monografia apresentada no dia 12 de junho de 20224 à Banca Examinadora do Curso de Bacharelado em Direito da Universidade Evangélica de Goiás (UniEVANGÉLICA), Campus Senador Canedo, constituída pelos docentes a seguir relacionados, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharela em Direito:

Profa. Ma. Hellen Pereira Cotrim Magalhães
Professor Orientador

Prof. Tercyo Dutra de Souza
Professor Representante do NTC

Esp. Marcos Vinícius Borges Alvarenga
Professor Convidado

Primeiramente, agradeço a Deus, Pai Todo-Poderoso, e a Jesus Cristo, por me darem forças para superar os desafios e por permitirem que eu realize o sonho de finalizar a faculdade, especialmente após minha segunda tentativa. Sou profundamente grato a Deus por todas as bênçãos em minha vida.

Agradeço à minha família, começando pelos meus pais, pelo apoio incondicional, tanto moral quanto financeiro. Ao meu pai, por todas as lições de vida valiosas. Aos meus irmãos, Dênis e Nayara, pela constante presença e suporte.

À minha esposa, Simone, minha eterna gratidão pela resiliência demonstrada nos últimos dias. Agradeço também aos meus colegas Vanessa da Silva, Geovanna Ribeiro, Welma Souza, e Lucas Souza pelo companheirismo e apoio durante essa jornada acadêmica.

Expresso minha profunda gratidão aos meus professores, especialmente à minha orientadora, Prof^a. Hellen Magalhães, que foi um canal de bênção em minha vida. Dedico esta obra a ela por todo o suporte e orientação. Que o Senhor a abençoe grandemente.

Agradeço ainda ao Prof. Marcos Vinícius de Alvarenga Borges, um grande professor e amigo, e à Profa. Eliane França, por todos os ensinamentos valiosos no direito civil.

Por fim, agradeço a todos os alunos e à UniEvangélica, Campus de Senador Canedo, por esta rica oportunidade de crescimento acadêmico e pessoal.

O direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual para acessar os recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade. Aliás, com frequência, não se trata de um direito individual uma vez que esta transformação depende, inevitavelmente, do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. A liberdade de criar e recriar nossas cidades e a nós mesmos é um dos mais preciosos e dos mais negligenciado dos nossos direitos humanos

David Harvey

RESUMO

A análise do direito à cidade, da mobilidade urbana e da infraestrutura das vias públicas é crucial para o desenvolvimento urbano sustentável. Com o rápido crescimento das cidades brasileiras, a gestão eficiente das vias públicas é essencial para garantir acesso igualitário aos serviços urbanos e melhorar a qualidade de vida. Este estudo examina as políticas de desenvolvimento urbano na Avenida João Leite em Goiânia-GO, visando compreender os desafios e avanços na implementação das diretrizes legais de planejamento urbano. O objetivo principal é analisar detalhadamente a política de desenvolvimento urbano na Avenida João Leite. Os objetivos específicos são: a) examinar a evolução das diretrizes legais e constitucionais do desenvolvimento urbano no Brasil; b) investigar as perspectivas históricas e jurídicas do planejamento urbano de Goiânia com ênfase no bairro Santa Genoveva; e c) analisar a aplicação prática dessas políticas na Avenida João Leite, avaliando infraestrutura, acessibilidade e impacto na qualidade de vida dos moradores. A metodologia inclui pesquisa bibliográfica, qualitativa, empírica e documental.

A relevância do tema justifica-se pela importância da mobilidade e infraestrutura urbana para cidades inclusivas e sustentáveis. Goiânia, em rápido crescimento, enfrenta desafios específicos de planejamento urbano e o estudo da Avenida João Leite oferece uma análise representativa dessas dinâmicas. A pesquisa revelou que, apesar dos avanços significativos na implementação das políticas de desenvolvimento urbano, ainda existem desafios consideráveis, especialmente relacionados à infraestrutura e acessibilidade.

Este trabalho conclui que a aplicação das diretrizes de planejamento urbano na Avenida João Leite resultou em melhorias na mobilidade e na qualidade de vida dos moradores. No entanto, a solução plena dos problemas identificados exige um maior investimento e uma gestão mais eficiente. As políticas implementadas mostraram-se eficazes até certo ponto, mas para alcançar uma sustentabilidade urbana completa, é necessário enfrentar de forma mais contundente os desafios remanescentes, como a acessibilidade inadequada e a manutenção da infraestrutura.

Em resumo, embora a Avenida João Leite tenha visto progressos notáveis, o estudo indica que há um longo caminho a ser percorrido para resolver completamente os problemas urbanos. A análise das políticas de desenvolvimento urbano aplicadas sugere que, com um planejamento mais robusto e investimentos direcionados, é possível transformar a Avenida João Leite em um modelo de sustentabilidade urbana. Este trabalho contribui para o conhecimento acadêmico sobre política urbana no Brasil e fornece informações para a formulação de políticas públicas mais eficientes, promovendo melhorias contínuas na mobilidade urbana e na infraestrutura, com impacto positivo na vida dos cidadãos e na sustentabilidade das cidades.

Palavras-Chave: Acesso à cidade; Direito à cidade; Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

The analysis of the right to the city, urban mobility, and public road infrastructure is crucial for sustainable urban development. With the rapid growth of Brazilian cities, efficient management of public roads is essential to ensure equal access to urban services and improve quality of life. This study examines urban development policies on Avenida João Leite in Goiânia-GO, aiming to understand the challenges and advancements in the implementation of legal urban planning guidelines. The main objective is to analyze in detail the urban development policy on Avenida João Leite. The specific objectives are: a) to examine the evolution of legal and constitutional guidelines for urban development in Brazil; b) to investigate the historical and legal perspectives of urban planning in Goiânia with an emphasis on the Santa Genoveva neighborhood; and c) to analyze the practical application of these policies on Avenida João Leite, evaluating infrastructure, accessibility, and the impact on residents' quality of life. The methodology includes bibliographical, qualitative, empirical, and documentary research.

The relevance of the topic is justified by the importance of mobility and urban infrastructure for inclusive and sustainable cities. Goiânia, which is growing rapidly, faces specific urban planning challenges, and the study of Avenida João Leite provides a representative analysis of these dynamics. The research revealed that, despite significant advances in the implementation of urban development policies, there are still considerable challenges, especially related to infrastructure and accessibility.

This work concludes that the application of urban planning guidelines on Avenida João Leite has resulted in improvements in mobility and residents' quality of life. However, fully solving the identified problems requires greater investment and more efficient management. The implemented policies have been effective to a certain extent, but to achieve complete urban sustainability, it is necessary to more thoroughly address the remaining challenges, such as inadequate accessibility and infrastructure maintenance.

In summary, while Avenida João Leite has seen notable progress, the study indicates that there is still a long way to go to fully resolve urban issues. The analysis of the

applied urban development policies suggests that with more robust planning and targeted investments, it is possible to transform Avenida João Leite into a model of urban sustainability. This work contributes to academic knowledge on urban policy in Brazil and provides information for the formulation of more efficient public policies, promoting continuous improvements in urban mobility and infrastructure, with a positive impact on citizens' lives and city sustainability.

Key Words: Access to the city; Right to the city; Urban mobility.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I – EVOLUÇÃO DAS DIRETRIZES LEGAIS CONSTITUCIONAIS	11
1.1. AS CONSTITUIÇÕES E SUAS INFLUÊNCIAS URBANÍSTICAS	11
1.2 LEIS E REGULAMENTAÇÕES INFRACONSTITUCIONAIS SOBRE A POLÍTICA URBANA	18
1.3 PRINCIPAIS AVANÇOS APÓS A CONSTITUCIONALIZAÇÃO DA POLÍTICA URBANA	22
CAPÍTULO II – PERSPECTIVAS HISTÓRICAS E JURÍDICAS DO PLANEJAMENTO URBANO DE GOIÂNIA, COM FOCO NO BAIRRO SANTA GENOVEVA	24
2.1 PERSPECTIVAS HISTÓRICAS SOBRE A CRIAÇÃO DE GOIÂNIA	24
2.2 ANÁLISE SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DE GOIÂNIA-GO	30
2.3 ORIGENS E DESENVOLVIMENTO DO BAIRRO SANTA GENOVEVA.....	37
CAPÍTULO III – ANÁLISE SOBRE A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO APLICADA NA AVENIDA JOÃO LEITE EM GOIÂNIA	40
3.1 O DIREITO À CIDADE APLICADO À AVENIDA JOÃO LEITE	40
3.2 O PRINCÍPIO DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E SUA APLICAÇÃO PRÁTICA	42
3.3 AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO APLICADA À AVENIDA JOÃO LEITE	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
REFERÊNCIAS	52
ANEXOS	57

INTRODUÇÃO

O direito à cidade e a mobilidade, bem como a infraestrutura das vias públicas, são temas centrais no debate sobre desenvolvimento urbano sustentável. Em um contexto de crescimento acelerado das cidades brasileiras, a organização e gestão das vias públicas tornam-se essenciais para garantir o acesso igualitário aos serviços urbanos e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Nesse sentido, a análise das políticas de desenvolvimento urbano aplicadas em áreas específicas, como a Avenida João Leite em Goiânia, permite compreender os desafios e avanços na implementação dos princípios legais que orientam o planejamento urbano.

O objetivo geral desta monografia é realizar uma análise aprofundada sobre a política de desenvolvimento urbano aplicada na Avenida João Leite, em Goiânia-GO. Para alcançar esse objetivo, são estabelecidos os seguintes objetivos específicos: a) examinar a evolução das diretrizes legais e constitucionais que norteiam o desenvolvimento urbano no Brasil; b) investigar as perspectivas históricas e jurídicas do planejamento urbano de Goiânia, com ênfase no bairro Santa Geneveva; c) analisar a aplicação prática da política de desenvolvimento urbano na Avenida João Leite, avaliando aspectos como infraestrutura, acessibilidade e impacto na qualidade de vida dos moradores.

A metodologia adotada para este estudo é diversificada e abrangente, combinando pesquisas bibliográficas, qualitativas, empíricas e documentais. A revisão bibliográfica permitirá contextualizar teoricamente os temas abordados, enquanto a pesquisa qualitativa incluirá observações in loco para captar imagens reais e atuais da Avenida João Leite. A análise empírica envolverá o exame de dados coletados em campo, e a pesquisa documental focará na legislação e nos planos diretores que orientam o desenvolvimento urbano em Goiânia.

A escolha do tema se justifica pela sua relevância no contexto urbano contemporâneo, onde a mobilidade e a infraestrutura das vias públicas são fundamentais para a promoção de cidades mais inclusivas e sustentáveis. Goiânia, sendo uma das cidades que mais cresce no país, enfrenta desafios específicos de expansão e planejamento urbano, o que torna o estudo da Avenida João Leite um caso representativo das dinâmicas e dilemas enfrentados em áreas de crescimento rápido. A análise dessa avenida permitirá não apenas a compreensão dos processos

locais, mas também a identificação de boas práticas e pontos críticos que podem ser aplicados em outras cidades brasileiras.

Assim, esta pesquisa busca contribuir para o avanço do conhecimento acadêmico sobre a política urbana no Brasil e fornecer insights valiosos para a formulação de políticas públicas mais eficazes. Espera-se que os resultados deste estudo possam subsidiar ações que promovam a melhoria da mobilidade urbana e da infraestrutura das vias públicas, impactando positivamente a vida dos cidadãos e a sustentabilidade das cidades.

CAPÍTULO I – EVOLUÇÃO DAS DIRETRIZES LEGAIS CONSTITUCIONAIS

No Brasil, ao longo de sua história, desde os primórdios até os dias atuais, foram promulgadas sete importantes constituições: a de 1824, 1891, 1934, 1937, 1946, 1967 e a atual, de 1988. Cada uma dessas constituições reflete um momento único na trajetória do país, desde os tempos do Império Português até a atualidade.

No contexto histórico, essas constituições desempenharam papéis distintos, marcando diferentes fases e regimes políticos. Desde a transição do Império para a República, passando pela turbulência da Ditadura Militar, até chegar à presente Constituição Federal, promulgada em 1988 e ainda em vigor nos dias atuais, elas refletem as transformações e os desafios enfrentados pelo Brasil ao longo de sua jornada política e social.

1.1. AS CONSTITUIÇÕES E SUAS INFLUÊNCIAS URBANÍSTICAS

Com o apoio do Partido Português, que incluía grandes latifundiários e comerciantes influentes, D. Pedro I extinguiu a Assembleia Constituinte de 1823 e instaurou o primeiro projeto de Constituição no Brasil. A Carta Imperial de 1824, aprovada em algumas Câmaras Municipais de confiança do Imperador, continha 179 artigos e é considerada uma imposição imperial (Brasil, 2018).

A Constituição de 1824 consagrou o voto censitário, restringindo o direito de voto a quem possuía determinados requisitos financeiros, o que praticamente excluía as comunidades de baixa renda. Apelidada de “Constituição da Mandioca”, ela refletia a riqueza dos grandes latifundiários da sociedade rural e agrária da época. A riqueza era medida em farinha de mandioca, produzida pelos grandes fazendeiros, que também servia como moeda de troca e indicador de produtividade e riqueza (Bulos, 2017).

O marco inicial para as políticas públicas no Brasil Imperial começou com a organização dos municípios através das Câmaras Municipais. Essas câmaras, órgãos de administração pública e jurídica, herdaram e adaptaram funções baseadas no Direito Romano, sendo constituídas por vereadores cujas funções eram prescritas pelo ordenamento do Reino e pelos magistrados.

Durante esse período, as Câmaras Municipais eram responsáveis por obras de interesse comunitário, como a urbanização, limpeza urbana, iluminação pública,

administração de cemitérios, saneamento, fiscalização de currais e matadouros, prevenção contra incêndios, e manutenção de estradas e caminhos públicos, além do abastecimento de carne (Nogueira, 2012).

No período colonial, houve poucas regras e atos urbanísticos. Um exemplo é a Carta Régia da Capitania de São José do Rio Negro, que traçou um planejamento urbano para outras capitanias, abrangendo construções de igrejas, casas, praças e cadeias (Silva, 2009).

Ela determinava, entre outras coisas, o local apropriado para a praça central, a construção de um pelourinho, a área para a edificação de uma igreja, e as áreas para as casas das vereações, audiências e cadeias. As casas dos moradores deveriam ser alinhadas e uniformes externamente para manter a estética da vila, enquanto a parte interna poderia ser construída conforme a preferência de cada um (Silva, 2009).

A análise histórica do desenvolvimento urbano no Brasil revela uma trajetória marcada pela influência de elites econômicas e pela implementação de medidas de controle social. A Constituição de 1824, ao instituir o voto censitário, exemplifica como as políticas públicas foram moldadas para atender aos interesses dos grandes latifundiários, excluindo as classes mais baixas. A organização dos municípios através das Câmaras Municipais e a implementação de obras públicas fundamentais mostraram os primeiros passos na administração urbana, embora limitados pelo contexto e pelas restrições da época (Brasil, 1824)

A Carta Régia da Capitania de São José do Rio Negro destacou-se como um dos raros exemplos de planejamento urbano mais estruturado, com orientações específicas para o desenvolvimento das vilas. Essas iniciativas pioneiras, embora ainda rudimentares, estabeleceram as bases para o planejamento urbano futuro no Brasil (Brasil, 1824)

Após a Proclamação da República em 1889, o Brasil entrou em um novo processo de construção e reformulação parlamentar. A abolição da escravatura, ocorrida ainda no período imperial, marcou o fim do trabalho escravo e coincidiu com o início do processo de industrialização do país. Com o crescimento industrial, a demanda por emprego aumentou, levando à migração de trabalhadores do campo para os grandes centros urbanos em busca de oportunidades. Esse período também viu o abandono da política franco-britânica em favor do modelo presidencialista norte-americano (Brasil, 1889).

A Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil foi promulgada em 24 de fevereiro de 1891, estabelecendo um Estado federativo e separando as competências entre a União e os Estados Federados. A República foi adotada como forma de governo, trazendo importantes mudanças estruturais. A função executiva foi atribuída ao Presidente da República, a função legislativa ao Congresso Nacional, composto pela Câmara dos Deputados e pelo Senado, e a função judiciária aos juízes e tribunais federais. O habeas corpus, aplicado na Declaração de Direitos, evoluiu na doutrina brasileira sob a influência de pensadores como Pedro Lessa e Ruy Barbosa (Bulos, 2017).

O Plano de Políticas Públicas no Brasil Republicano iniciou a construção e modernização da capital, que na época era a cidade do Rio de Janeiro. As obras começaram com a desapropriação de terrenos para a construção de casas, prédios e bens públicos, conforme estabelecido pelo Decreto nº 602 de 24 de julho de 1890, que visava a renovação e o desenvolvimento da cidade. Esse projeto de desapropriação também contemplava a mobilidade urbana, com a abertura de ruas e estradas para facilitar a locomoção e o transporte de mercadorias, essencial para o abastecimento da capital. Os proprietários que concordavam com a desapropriação de suas terras eram indenizados e tinham preferência na compra de novos terrenos disponibilizados pela União a preços fixados pelo governo (Silva, 2009)

Contudo, o projeto de urbanização da cidade do Rio de Janeiro não obteve grande sucesso. A Constituição de 1891 não dava a devida importância ao direito urbanístico das cidades, algo que seria melhor abordado em constituições posteriores. É importante destacar obras significativas, como as linhas férreas, que facilitaram o transporte de mercadorias entre os estados, contribuindo para o abastecimento das cidades e o rápido crescimento da produção industrial (Silva, 2009).

Durante o mandato de Getúlio Vargas como presidente, o Brasil viu a promulgação da Constituição em 16 de julho de 1934. Esta constituição, moldada pela visão política de Vargas, trouxe consigo uma série de medidas significativas. Entre elas, destacam-se o fortalecimento do poder central do governo, a introdução do voto obrigatório e secreto para cidadãos a partir dos 18 anos (incluindo mulheres, mas excluindo mendigos e analfabetos), o estabelecimento da Justiça Eleitoral e da Justiça do Trabalho, bem como a instituição de leis trabalhistas, como a jornada diária de oito horas, descanso remunerado semanal e férias. Além disso, foram estabelecidos instrumentos legais como o mandado de segurança e a ação popular (Brasil, 2018).

Posteriormente, em dezembro de 1935, essa Constituição sofreu três emendas. Tais modificações tinham como objetivo reforçar a segurança do Estado e ampliar as responsabilidades do Poder Executivo, visando conter "movimentos que ameaçassem as instituições políticas e sociais", conforme indicado no texto oficial (Brasil, 2018).

A atuação do setor público desempenhou um papel crucial como impulsionador da modernização e do controle da produção e do território. Isso se materializou por meio da criação de novas entidades, como ministérios, autarquias, departamentos e institutos, aliada à promulgação de leis e códigos. A Revolução de 1930 concedeu uma prioridade inegável à integração do mercado nacional, por meio de uma reorganização econômica destinada a expandir os sistemas viário e urbano (Brasil, 2018)

Desde o início da década de 1930, foram elaborados planos para a reestruturação das cidades brasileiras e programas territoriais abrangentes, incluindo políticas de povoamento, transporte e comunicação. Nesse contexto, durante os "Anos Getúlio", consolidou-se no Brasil a institucionalização do urbanismo e do planejamento, por meio da formação de uma burocracia técnica integrada à estrutura governamental (Brasil, 2018)

É essencial observar que, apesar ou talvez devido às restrições impostas pelos regimes liberal-democrático (1934-1937) e autoritário (Estado Novo), a legitimação desses campos profissionais foi estabelecida mediante a separação das funções executivas das legislativas. Essa separação implicou no distanciamento da esfera política das atividades de gestão (Fridman, 2013).

A Constituição de 1937, apelidada de 'polaca' pelo presidente Getúlio Vargas, foi fortemente inspirada na Carta ditatorial da Polônia de 1935, introduzindo no Brasil o modelo de neopresidencialismo. A Carta de 1937 retirou a autonomia das entidades federativas, estabelecendo um tipo de federalismo nominal (Bulos, 2017).

Em 10 de novembro de 1937, por decreto, Getúlio Vargas revogou a Constituição de 1934, dissolveu o Congresso Nacional e unilateralmente outorgou a Carta Constitucional do Estado Novo, inspirada nos preceitos do fascismo. Esse ato resultou na abolição dos partidos políticos e na concentração exacerbada de poder nas mãos do chefe do Executivo. A promulgação oficial desta Carta também ocorreu em 10 de novembro de 1937 (Bulos, 2017,).

Entre as medidas mais impactantes adotadas estavam a instituição da pena de morte, a supressão da liberdade partidária e de imprensa, a anulação da autonomia

dos Poderes Legislativo e Judiciário, a restrição das prerrogativas do Congresso Nacional, a permissão para suspender a imunidade parlamentar, além da detenção e exílio de opositores do governo. Adicionalmente, estabeleceu-se a eleição indireta para a presidência da República, com um mandato estendido para seis anos (Bulos, 2017).

Após a derrota dos países do Eixo na Segunda Guerra Mundial, o ideário fascista entrou em crise, impactando o Brasil. Getúlio Vargas tentou, sem sucesso, manter-se no poder. Diante da expressiva reação popular e do apoio das Forças Armadas, ele foi deposto em 29 de outubro de 1945. O então presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), José Linhares, assumiu o cargo após a deposição de Vargas (Brasil, 2018).

O novo presidente formou um novo gabinete e revogou o artigo 167 da Constituição, que mantinha o estado de emergência, além de abolir o Tribunal de Segurança Constitucional. No final de 1945, as eleições presidenciais foram vencidas pelo general Eurico Gaspar Dutra, que tomou posse em 31 de janeiro de 1946. Durante seu governo, Dutra governou por meio de decretos-lei enquanto se preparava para uma nova Constituição (Brasil, 2018).

Embora o Direito Urbanístico não fosse um foco principal da Constituição de 1937, a lei outorgou ao Governo Federal o poder de emitir regulamentos e consolidar disposições referentes às desapropriações. Tal ação foi realizada por meio do Decreto 4.956 de 9 de setembro de 1933, aplicado às obras dos Estados e Municípios pelo Decreto-lei 496 de 14 de junho de 1938. A consolidação de 1933 tinha como objetivo principal facilitar as iniciativas de renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro (Silva, 2009).

Uma das regulamentações mais significativas foi a Lei 816/1955, expressa no artigo 8º do Decreto 4.956/1933. Conforme essa disposição, uma vez aprovados os planos e projetos das obras por decreto do Presidente da República ou do Prefeito (conforme o artigo 5º), todos os prédios e terrenos contidos nesses planos seriam considerados desapropriados em favor da União, Distrito Federal ou dos respectivos concessionários, necessários para a execução das obras (Silva, 2009).

Entretanto, essa regulamentação não se perpetuou no sistema de desapropriações brasileiro estabelecido pelo Decreto-lei 3.365/1941. Igualmente, a disposição do artigo 13 da referida consolidação também não permaneceu. Este artigo determinava que, se a desapropriação visasse à abertura de novas vias, os

proprietários que aceitassem a indenização por acordo teriam a faculdade de adquirir os terrenos disponíveis nas novas vias de comunicação pelo preço mínimo estipulado pelo Governo, independentemente de concorrência. Ambas as normas possibilitaram a reurbanização do Rio de Janeiro no início do século passado (Silva, 2009).

A Constituição de 1937 elevou o município à condição de "órgão constitutivo dos poderes", resultando na criação das Comissões de Planos nos Departamentos das Municipalidades, inspiradas em modelos norte-americanos. Tais comissões visavam legitimar o urbanismo, adaptando práticas à realidade urbano-industrial e fortalecendo as estruturas municipais. Apesar de sua composição multidisciplinar e subcomissões diversas, os planos priorizaram obras viárias e negligenciaram a incorporação de novos temas e problemas urbanos. Permaneceram alinhados a um urbanismo de projetos fragmentados, não adotando uma abordagem contínua baseada em dados e pesquisas, embora contemplassem intervenções locais integradas (Fridman, 2013).

Durante a Era Vargas, houve um engajamento do governo com questões urbanas, impulsionado tanto pela pressão popular quanto pela necessidade de melhorias decorrentes da industrialização. Esta abordagem incorporou aspectos técnicos de administração, legislação, habitação, conhecimento territorial, criação de novas cidades e planos diretores. O planejamento passou a ser uma função governamental, focado na cidade como objeto estratégico de atuação e no urbanismo como prática voltada para o interesse público. No entanto, paradoxalmente, essa abordagem foi marcada pela despolitização e tecnicização da atuação profissional, buscando conciliar interesses entre capital e trabalho (Fridman, 2013).

Em relação à legislação, a Constituição de 1934 separava a propriedade do solo do subsolo, concedendo controle ao poder federal. A constituição estabeleceu a função social da propriedade e autorizou o governo a cobrar contribuições de melhoria sobre a valorização do imóvel urbano causada por obras públicas, submetendo a propriedade ao interesse coletivo. Embora esses artigos tenham sido revogados pela Constituição de 1937, nesse mesmo ano foram promulgadas leis sobre loteamentos e, posteriormente, regras sobre desapropriações por utilidade pública por municípios, estados e territórios. Além disso, a Lei do Inquilinato congelou os aluguéis, afetando a atividade imobiliária já consolidada e garantindo renda aos proprietários (Fridman, 2013).

Na política nacional para as cidades, houve uma mudança significativa na abordagem da moradia operária, que se tornou parte da agenda governamental, direcionada pela atuação dos IAPs (Inspetorias de Águas e Esgotos) e iniciativas locais. Tomando o exemplo do Código de Obras do Rio de Janeiro (Decreto nº 6.000 de 1937) como paradigma, é possível observar a busca pelo "ordenamento racional da cidade". Esse código determinou áreas específicas para as habitações dos trabalhadores e estabeleceu a erradicação das favelas e cortiços, realocando as famílias em unidades habitacionais mais saudáveis (Fridman, 2013).

A Constituição de 1937, sob o governo de Getúlio Vargas, marcou um período de centralização do poder e de supressão das liberdades democráticas no Brasil. Inspirada em modelos ditatoriais, a Carta de 1937 implementou medidas drásticas que impactaram profundamente o sistema político e jurídico do país, incluindo a concentração do poder no Executivo e a abolição da autonomia dos Estados. As políticas públicas e urbanísticas adotadas durante o Estado Novo, embora voltadas para a modernização e desenvolvimento das cidades, foram caracterizadas pela tecnificação e despolitização, refletindo a tensão entre os interesses do capital e do trabalho. Essas políticas contribuíram para o desenvolvimento urbano, mas também evidenciaram as limitações de um planejamento centralizado e autoritário. A deposição de Vargas em 1945 e a subsequente redemocratização abriram caminho para novas abordagens no planejamento urbano e na gestão pública, marcando o fim de um período de forte controle estatal e o início de uma era de reconstrução democrática no Brasil (Brasil, 2018)

A promulgação da Constituição dos Estados Unidos do Brasil em 18 de setembro de 1946 marcou um momento crucial na história do país, representando a redemocratização e a reconstitucionalização após um período conturbado sob o governo de Getúlio Vargas. O contexto internacional favorável, influenciado pelo término da Segunda Guerra Mundial, desempenhou um papel significativo na elaboração deste documento, refletindo uma tendência global de retomada dos princípios constitucionais em diversas nações ao redor do mundo (Brasil, 2018)

Este período também testemunhou movimentos democráticos e ações que pavimentaram o caminho para uma sociedade mais justa e inclusiva. No entanto, o golpe de Estado em 1964 interrompeu o avanço desses movimentos, colocando o Brasil em um regime autoritário que durou quase duas décadas. Ainda assim, durante esse período, houve esforços para implementar políticas urbanas e de

desenvolvimento, como a criação do Banco Nacional da Habitação e a formulação de planos de desenvolvimento urbano (Brasil, 2018)

A convocação da Assembleia Nacional Constituinte em 1985 marcou o início de um novo capítulo na história brasileira. A promulgação da Constituição de 1988, conhecida como "Constituição Cidadã", representou um marco na consolidação da democracia e na garantia de direitos fundamentais para todos os cidadãos. Este documento não apenas abordou questões econômicas e sociais, mas também dedicou atenção ao campo urbanístico, estabelecendo diretrizes para o desenvolvimento urbano e a preservação ambiental Segundo Senado Federal, 2018.

Em suma, ao longo de sua história constitucional, o Brasil enfrentou desafios, superou períodos autoritários e avançou na consolidação de sua democracia. As constituições promulgadas ao longo dos anos refletem não apenas a evolução política e social do país, mas também os valores e aspirações de sua população, moldando o caminho para um futuro mais justo e igualitário.

1.2 LEIS E REGULAMENTAÇÕES INFRACONSTITUCIONAIS SOBRE A POLÍTICA URBANA

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 abordam questões fundamentais do direito urbanístico no Brasil. Essas disposições estabelecem que os princípios de ordem pública, resultantes do poder de polícia do Estado-Administração, estão intimamente ligados às atividades e setores que impactam o bem-estar social. Assim, estipulam normas para o desenvolvimento, funcionalidade, conforto e estética das cidades. Com base nessas diretrizes constitucionais, as imposições urbanísticas visam alcançar atividades particulares, protegendo a coletividade como um todo. Quando necessário, há condicionalidade e restrição do uso da propriedade no exercício do direito de construir, mediante obrigações positivas, negativas ou permissivas (Bulos, 2023).

A Lei 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, regulamenta os artigos 21, XX, 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana. O Estatuto da Cidade, delineado em seu artigo único, visa ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana em benefício do bem coletivo, segurança e bem-estar dos cidadãos (Silva, 2009). Essas diretrizes serão detalhadas e discutidas ao longo deste volume, juntamente com os

instrumentos de política urbana e institutos de direito urbanístico que compõem os capítulos II, III, IV e V do Estatuto (Silva, 2009).

Até a criação da Lei 6.766/1979, o parcelamento do solo urbano era regido pelo Decreto-Lei 58/37, que se focava principalmente em normas civis, regulando as relações entre loteadores e adquirentes de lotes. Esse decreto, no entanto, oferecia pouca atenção aos aspectos administrativos e ignorava completamente o caráter penal (Qbar; Mamed, 2003). Com o desenvolvimento socioeconômico do país e o crescimento urbano, tornou-se evidente que o decreto não atendia mais às necessidades públicas. Assim, a Lei 6.766/1979 foi promulgada para abordar de maneira abrangente as questões civis, administrativas e penais relacionadas ao parcelamento do solo urbano (Qbar; Mamed, 2003).

A Lei nº 11.124/2005, aprovada após 13 anos de trâmite no Congresso Nacional, instituiu o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), seguindo as diretrizes do Estatuto da Cidade. Esta legislação definiu um processo participativo para o Plano Nacional de Habitação e estabeleceu a criação de fundos controlados por conselhos com participação popular, orientados pelos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (Ferreira et al, 2019). Apesar das expectativas, a vinculação orçamentária proposta não se concretizou, levando o governo federal a lançar o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) como uma estratégia alternativa para estimular a economia e obter ganhos políticos a curto prazo (Ferreira et al, 2019).

A Lei nº 11.445/2007 estabelece diretrizes para a regulação dos serviços de água e esgoto, incentivando a criação de entidades subnacionais de regulação. A análise de dados de 2.523 municípios brasileiros sugere que o custo regulatório varia de maneira não proporcional ao tamanho da unidade regulada, impondo um ônus significativo ao setor (SciELO, 2008). A Lei também exige regulação independente, financiada por taxas de regulação, mas a viabilidade dessa prática se mostra limitada na maioria dos municípios brasileiros (SciELO, 2008).

A Lei nº 12.305/2010 institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), abordando a gestão integrada de resíduos sólidos. A PNRS define a responsabilidade compartilhada pela gestão dos resíduos entre cidadãos, empresas, prefeituras e governos estadual e federal, promovendo uma abordagem sistêmica e sustentável para enfrentar os desafios associados à gestão dos resíduos sólidos (Reis; Friede; Lopes, 2019).

A Lei nº 11.381/2007 introduz modificações significativas na regularização, ocupação, demarcação e utilização de imóveis sob domínio da União Federal, visando aprimorar a eficácia dos processos e promover maior clareza nas ações administrativas. As alterações incluem normas para demarcação de terrenos em áreas de interesse social, revisão de dispositivos de licitação, utilização de recursos do Fundo Nacional de Habitação e otimização dos processos de concessão de loteamentos (Gomes, 2015).

A Lei nº 7.661/1988 institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), que visa o ordenamento do uso dos recursos naturais e da ocupação dos espaços costeiros. O PNGC II, atualizado pela Resolução CIRM nº 005/97, busca integrar políticas setoriais da União, promovendo uma gestão descentralizada e participativa das atividades socioeconômicas na Zona Costeira (Cardoso, 2012).

A Lei nº 11.977/2009, ao tratar da regularização fundiária e da legitimação de posse, assume relevância especial na concretização do direito à moradia. Esta legislação é crucial para a compreensão da dinâmica urbana e da problemática habitacional, promovendo a integração socioespacial das camadas mais desfavorecidas da população urbana (Gomes, 2015).

A Lei nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, visa a integração dos diversos modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas. A legislação enfatiza a necessidade de mapeamento de áreas suscetíveis a desastres naturais e a elaboração de planos de contingência, além de abordar a regulação do saneamento básico e a organização de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas (Bordalo, 2022).

Os núcleos urbanos, que abrigam a maioria da população mundial, apresentam desafios significativos, como congestionamentos, uso irregular do solo, poluição e especulação imobiliária. Embora esses desafios sejam evidentes, o desenvolvimento urbano também trouxe avanços econômicos e sociais. A sustentabilidade e a qualidade de vida nas cidades dependem de enfrentar esses desafios de maneira eficaz (Libório, 2004; Silva, 2006).

Os núcleos urbanos emergem como uma realidade inescapável na contemporaneidade, com a maioria da população mundial, incluindo a brasileira, vivendo e interagindo nas cidades, tornando-as espaços fundamentais para as relações humanas. De acordo com dados oficiais, mais de 85% da população brasileira reside em áreas urbanas.

É crucial destacar que as cidades têm desempenhado um papel central ao longo da história da humanidade. Como observado por José Afonso da Silva (2006), os primeiros vestígios de urbanização remontam a 3.500 a.C na Ásia Ocidental. No entanto, nos últimos dois séculos, especialmente nos últimos 200 anos, testemunhamos uma transformação significativa na organização do espaço habitado. Passamos de uma sociedade predominantemente rural para uma sociedade predominantemente urbana (Libório, 2004), um fenômeno que é caracterizado pelo processo de urbanização (Silva, 2006). De fato, uma das métricas utilizadas por economistas para medir o desenvolvimento de um país está relacionada ao seu grau de urbanização (Silva, 2006).

Diversos fatores contribuíram para a consolidação dos espaços urbanos, com o aumento significativo da população sendo um deles. Entre 1940 e 2000, a população brasileira quadruplicou, passando de 41 milhões para 170 milhões. Em 2019, o censo registrou a presença de 210 milhões de brasileiros. Além disso, o desenvolvimento econômico e social encontrou nas cidades um ambiente propício para sua realização. A facilidade nos negócios comerciais, a melhor interação entre demanda e consumo, a especialização do trabalho e o crescimento das atividades de prestação de serviços desenvolvidas para a aglomeração populacional foram todos fatores que impulsionaram a formação das cidades. Destaca-se também a importância das relações comunitárias, que encontram nas cidades o ambiente propício para sua consolidação (IBGE, 2018)

Outro fator determinante foi o avanço das técnicas de construção, possibilitando a disseminação de edificações cada vez mais imponentes e seguras, facilitando o agrupamento social característico do meio urbano (IBGE, 2018)

No entanto, o crescimento urbano trouxe consigo uma série de desafios, incluindo congestionamentos, uso irregular do solo, loteamentos clandestinos, poluição sonora e visual, poluição eletromagnética, especulação imobiliária, gestão privada de resíduos sólidos, falta de saneamento básico e propagação de doenças. Como ressalta Libório (2004), esse adensamento urbano sem precedentes resulta em profundas implicações sociais, econômicas, políticas e jurídicas.

Em suma, os núcleos urbanos representam um fenômeno complexo e multifacetado que reflete não apenas a evolução da sociedade, mas também os desafios que enfrentamos na busca por um desenvolvimento urbano sustentável e equitativo.

1.3 PRINCIPAIS AVANÇOS APÓS A CONSTITUCIONALIZAÇÃO DA POLÍTICA URBANA

A promulgação do Estatuto da Cidade se destaca como um dos marcos jurídicos mais relevantes, consolidando normas de ordem pública e interesse social. As disposições do direito público possuem caráter imperativo e cogente, evidenciando seu interesse social inerente para a coletividade. A expressão "normas ou leis de ordem pública" é frequentemente utilizada, especialmente no âmbito de determinadas normas do direito privado, para sublinhar sua imperatividade e cogência, ressaltando a inderrogabilidade dessas normas pela vontade dos particulares (Silva, 2009).

No contexto do Estatuto da Metrópole, o crescimento acelerado das cidades resultou na formação de núcleos urbanos densamente povoados, transformando territórios em verdadeiros maciços urbanos. Essa expansão gerou continuidade urbana entre diversos municípios, apresentando desafios comuns que demandavam soluções uniformes (Bordalo, 2022).

É importante notar que as regiões metropolitanas já eram previstas na Constituição de 1967 (e na EC nº 1/1969), que atribuíram à União a competência para sua criação. Sob esse arcabouço, foram estabelecidas oito regiões metropolitanas, incluindo São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador e Belém. Atualmente, o Brasil conta com mais de 70 regiões metropolitanas (Bordalo, 2022).

Apesar da previsão constitucional, o regime das unidades regionais carece de legislação geral, resultando em disciplinas heterogêneas. Para preencher essa lacuna, foi promulgada a Lei federal nº 13.089/2015, conhecida como Estatuto da Metrópole, uma norma nacional decorrente da competência da União para estabelecer normas gerais de direito urbanístico. A aplicação desta lei segue as diretrizes gerais de direito urbanístico previstas no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) (Bordalo, 2022).

A categoria geral regulamentada pela Lei nº 13.089/2015 é a metrópole, definida como o "espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configura, no mínimo, a área de influência de uma capital regional" (art. 2º, inciso V). Essa definição adota os critérios estabelecidos pelo IBGE (Bordalo, 2022).

No cenário brasileiro, nos deparamos com a complexa realidade socioambiental das nossas cidades, marcada pelo aumento da ocupação ilegal e pelo crescimento das favelas. O urbanismo brasileiro, compreendido como o conjunto de planejamento e regulação urbanística, muitas vezes carece de um comprometimento efetivo com a realidade concreta, direcionando-se frequentemente para uma ordem que abrange apenas uma parcela da cidade (Maricato, 2014).

Podemos caracterizar esse enfoque como um conjunto de ideias fora de lugar, que, ao pretender estabelecer uma ordem para todos os indivíduos conforme os princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa, revela-se distante da efetiva abrangência e atenção às diversas facetas da complexidade urbana (Maricato, 2014).

A intervenção urbanística por parte do Poder Público frequentemente desencadeia conflitos entre o interesse coletivo, voltado para a ordenação adequada do espaço físico, e os anseios dos proprietários, que buscam explorar ao máximo seus lotes. Esses proprietários, guiados pelo espírito de lucro e por uma concepção individualista da propriedade como direito absoluto, muitas vezes edificam integralmente o terreno (Silva, 2009).

Nesse contexto, é comum que propriedades particulares resistam às limitações no volume edificável de seus terrenos ou à destinação de áreas livres, buscando uma exploração mais abrangente do solo sob sua titularidade (Silva 2009). A resolução desses conflitos de interesse no âmbito urbanístico é uma função essencial da legislação. À medida que a atividade urbanística se torna mais intensa, surgem normas jurídicas para regulamentá-la e fundamentar a intervenção no domínio privado (Silva, 2009).

Em conclusão, a promulgação do Estatuto da Cidade e do Estatuto da Metrópole destaca-se como um marco jurídico relevante, consolidando normas imperativas de ordem pública e interesse social. No entanto, a aplicação dessas leis enfrenta desafios significativos devido à complexa realidade socioambiental das cidades brasileiras, caracterizada por ocupações ilegais e crescimento desordenado. A legislação urbanística deve continuar evoluindo para mediar os conflitos entre interesses coletivos e individuais, visando uma urbanização inclusiva e sustentável. Portanto, é imprescindível um compromisso efetivo do Poder Público e dos proprietários para alcançar uma ordenação urbana equilibrada e justa, garantindo a eficácia das normas e a realização do direito à cidade.

CAPÍTULO II – PERSPECTIVAS HISTÓRICAS E JURÍDICAS DO PLANEJAMENTO URBANO DE GOIÂNIA, COM FOCO NO BAIRRO SANTA GENOVEVA

2.1 PERSPECTIVAS HISTÓRICAS SOBRE A CRIAÇÃO DE GOIÂNIA

A história de Goiânia teve a sua gênese em 1933, marcando um capítulo significativo na evolução urbana de Goiás. Nesse ano, a cidade foi estrategicamente planejada para se tornar a nova capital do estado, sob a orientação urbanística de Atilio Corrêa Lima, cuja visão foi fortemente influenciada pelo movimento Art Déco.

O projeto visionário de Corrêa Lima delineou uma cidade com avenidas amplas, praças bem-cuidadas e setores residenciais, comerciais e industriais claramente demarcados. Esse planejamento meticuloso não apenas promoveu um ambiente estético agradável, mas também estabeleceu as bases para um crescimento ordenado e sustentável.

Entre os bairros que testemunharam essa transformação, destaca-se o Santa Genoveva, que emergiu como um dos mais antigos e distintos de Goiânia. Inicialmente uma região rural, o Santa Genoveva floresceu ao longo dos anos, se consolidando como um relevante polo residencial e comercial. Suas ruas sombreadas por árvores e arquitetura tradicional são testemunhos tangíveis do desenvolvimento urbano e da rica história da capital goiana.

A transferência da capital goiana de Goiás, estabelecida no século XVIII, era um assunto discutido desde a proclamação da República, em 1889. Apesar disso, a Constituição de 1891 optou por manter a capital na antiga região aurífera. Com o declínio do período do ouro, a antiga Goiás, outrora Vila Boa, começou a perder sua proeminência econômica. Cidades voltadas para a criação de gado e agricultura, localizadas mais ao Sul do Estado, emergiram como centros de maior relevância do que a própria capital. (Bernardes, Borges e Teixeira, 2017).

Com a Revolução de 1930, liderada pelos estados de Minas Gerais, Paraíba e Rio Grande do Sul, Getúlio Vargas assumiu a posição de chefe do Governo Provisório. Durante esse período, a Constituição de 1891 foi revogada, e Vargas passou a governar por meio de decretos, designando interventores para todos os governos estaduais (Melo, 2021). Em Goiás, o médico Pedro Ludovico Teixeira, um participante ativo da revolução de 1930, foi nomeado como interventor (Fernandes, 2013).

Pedro Ludovico, em oposição à oligarquia política estabelecida, viu uma oportunidade oportuna para promover a mudança da capital de Goiás. Para ele, era

essencial impulsionar a ocupação do Estado, redistribuindo a população para áreas menos povoadas, visando ao aumento da produção econômica. Na visão do interventor goiano, a mudança da capital representaria uma forma de conectar o Centro-Oeste ao sul do país (Cabero, 2015).

Em 1932, Pedro Ludovico criou uma comissão presidida por D. Emanuel Gomes de Oliveira, encarregada de discutir e selecionar o local mais apropriado para a construção da nova capital. Apesar da resistência de uma oposição robusta, que considerava a mudança dispendiosa e desnecessária, o interventor e os líderes da revolução de 1930 encararam a construção de uma nova cidade como um investimento, não como gastos supérfluos (Goiânia, 2024).

Em janeiro de 1933, a comissão instituída por Pedro Ludovico conduziu estudos sobre as condições topográficas, hidrológicas e climáticas das localidades de Bonfim (atual Silvânia), Pires do Rio de Ubatan (atual vila de Erigeneu Teixeira, em Orizona) e Campinas (atual bairro de Campinas). O relatório final apresentado a Pedro Ludovico indicou uma fazenda próxima ao povoado de Campinas como o local mais adequado para a construção da nova capital (Goiânia, 2024).

Por meio do decreto estadual nº 3359, datado de 18 de maio de 1933, foi estabelecida a região às margens do córrego Botafogo, compreendida pelas fazendas Crimeia, Vaca Brava e Botafogo, no então município de Campinas, para a construção da nova capital de Goiás. Em 24 de outubro de 1933, Pedro Ludovico lançou a pedra fundamental de Goiânia em um local especificado pelo engenheiro, arquiteto, urbanista e paisagista Attilio Corrêa Lima, responsável pelo projeto urbanístico da nova capital. A escolha da data foi uma homenagem aos três anos da revolução de 1930. (Prefeitura de Goiânia, 2024).

Segundo relatos históricos, o nome inicialmente sugerido para a nova capital de Goiás foi "Petrônia", em homenagem ao seu fundador Pedro Ludovico. O jornal O Social organizou um concurso cultural entre seus leitores para batizar a nova cidade. Dois nomes foram propostos: "Petrônia" e "Goiânia". O primeiro foi escolhido por 68 leitores do jornal, enquanto "Goiânia" obteve menos de 10 votos. Por razões não reveladas, Pedro Ludovico optou por "Goiânia" e formalizou o nome da nova capital por meio de decreto em 2 de agosto de 1935 (Goiânia, 2024).

Inicialmente projetada para acomodar 50 mil habitantes, Goiânia experimentou um crescimento moderado até 1955. No entanto, uma série de fatores contribuíram para um rápido aumento populacional, incluindo a chegada da estrada de ferro em

1951, a retomada da política de interiorização de Getúlio Vargas de 1951 a 1954, a inauguração da Usina do Rochedo em 1955 e a construção de Brasília de 1954 a 1960. Em 1965, aproximadamente 150 mil pessoas já habitavam a nova capital. Somente na década de 1960, Goiânia ganhou aproximadamente 125 novos bairros, e todo esse crescimento demandava maior infraestrutura, energia, transporte e escolas (Oliveira, 2024).

Goiânia foi concebida como capital de Goiás em 1933, adotando o conceito de cidade-jardim, com amplas áreas verdes e avenidas. A urbanização intensificou-se a partir da década de 1940 com a chegada de migrantes, resultando em desafios como crescimento desordenado e deficiências na infraestrutura. Esses aspectos compõem a rica história de Goiânia, evidenciando um processo de desenvolvimento urbano característico de muitas cidades brasileiras (Morais, 2009).

A mudança da capital de Goiás para Goiânia, iniciada nos anos 1930, foi um marco estratégico e urbanístico que impulsionou o desenvolvimento econômico e social da região. Pedro Ludovico Teixeira vislumbrou em Goiânia não apenas uma nova sede administrativa, mas também um centro integrador entre o Centro-Oeste e o sul do país. O planejamento urbano, pautado no conceito de cidade-jardim, proporcionou um ambiente mais saudável e agradável para os habitantes, apesar dos desafios do rápido crescimento populacional. A história de Goiânia reflete, assim, a determinação de seus idealizadores em construir um futuro próspero e integrado para o Estado (Morais, 2009)

Fundada em 24 de outubro de 1933, Goiânia emerge como uma cidade relativamente jovem no contexto brasileiro, onde muitas localidades têm raízes que remontam ao século XVI. Concebida para assumir o papel de nova capital do Estado de Goiás, sucedendo a antiga Cidade de Goiás (Vila Boa), Goiânia foi estabelecida na porção sul do estado, abarcando, na época, territórios que atualmente compõem o Estado do Tocantins. Essa iniciativa foi resultado de um projeto de desenvolvimento que visava aproximar o centro político goiano da área de maior desenvolvimento econômico nacional, concentrada na Região Sudeste (Nascimento, 2015).

Goiânia ascendeu à categoria de metrópole regional devido às dinâmicas que moldaram uma rede urbana, delineadas em seu planejamento urbano nas décadas de 1960 e 1980, quando estratégias foram estabelecidas para controlar e direcionar a expansão urbana. Entretanto, o que se observou foi a fragmentação do território e o surgimento de dinâmicas não previstas nesse planejamento. Essas mudanças têm

origem no Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG), concebido por Jorge Wilhelm entre 1968 e 1969, alinhado às políticas de desenvolvimento urbano do Governo Federal da época, que visavam expandir as áreas urbanas para promover o crescimento econômico em diferentes regiões do país (Rezende, 2019).

A urbanização de muitas cidades brasileiras, impulsionada por programas habitacionais, contribuiu para a expansão e fragmentação do território, visto que a reestruturação do sistema viário e a implementação de projetos de transporte coletivo facilitaram a mobilidade entre diferentes partes da cidade. Por meio da coleta de dados e da aplicação de critérios de análise urbana propostos pela escola francesa, buscou-se adotar uma abordagem histórico-geográfica para a elaboração da cartografia urbana de Goiânia, especialmente por meio de mapas que destacam os elementos reguladores, sejam os que indicam a expansão urbana ou os que a promovem (Panerai, 2006).

A partir da década de 1960, Goiânia experimentou um crescimento urbano rápido e desordenado, em meio à fragilidade crescente do sistema de planejamento público. Esse período foi marcado por intensos aumentos populacionais, resultando no desenvolvimento de novas áreas urbanas não previstas no plano original da cidade. Essa expansão foi impulsionada pela criação de loteamentos populares e clandestinos nas áreas periféricas da malha urbana central, iniciando um processo de periferização urbana em Goiânia (Sousa, 2019).

O processo de ocupação da Região Norte de Goiânia, onde se localizam o Jardim Guanabara e o Santa Genoveva, ilustra esse contexto de desenvolvimento urbano desordenado. A deturpação do plano urbanístico original resultou na adoção de um modernismo excludente, que não contemplava as necessidades de toda a população da nova capital (Melo, 2015).

O crescimento urbano contínuo e a falta de infraestrutura básica nas cidades brasileiras são fatores preponderantes para o agravamento do déficit habitacional, um problema de ordem social desde o século XIX (Villaça, 1986). O déficit habitacional no Brasil se intensificou a partir de 1920, com a transição para o modelo de moradia baseado na propriedade, substituindo o antigo sistema de inquilinato. Esse período marcou um aumento das ocupações irregulares, impulsionadas pelos movimentos de luta pela moradia da década de 1930 (Coutinho, 2022).

A partir dos anos 1940, a questão habitacional tornou-se tema central de debates, assumindo papel protagonista na agenda política. A demanda por moradia

passou a ser considerada crucial para mitigar as tensões sociais resultantes da falta de moradia adequada enfrentada pelos trabalhadores urbanos, que antes lutavam pelo direito de ter um imóvel para habitar (Melo, 2015).

Goiânia, fundada em 1933 com o propósito de se tornar a nova capital de Goiás, destaca-se como uma cidade jovem em comparação com outras localidades brasileiras de origem mais antiga. O planejamento urbano implementado nas décadas de 1960 e 1980 tinha como objetivo principal controlar a expansão urbana; no entanto, acabou por resultar na fragmentação do território e em dinâmicas não previstas. O crescimento desordenado a partir dos anos 1960 revelou a fragilidade do sistema de planejamento urbano, ocasionando intensos aumentos populacionais e o surgimento de áreas urbanas não planejadas, caracterizando um processo de periferização urbana. Este cenário reflete desafios comuns a muitas cidades brasileiras e evidencia a importância do planejamento urbano e habitacional para o desenvolvimento sustentável (Melo, 2015)

Conforme destacado por Azevedo (1941), Goiânia pode ser considerada uma cidade "criada", uma vez que foi meticulosamente planejada desde sua concepção para substituir a então capital do Estado de Goiás, Vila Boa (atualmente Cidade de Goiás), devido às desfavoráveis características fisiogeográficas e sanitárias do local. A descrição apresentada por Azevedo (1941), datada de agosto de 1890 e atribuída ao presidente do Estado, Dr. Rodolfo Gustavo da Paixão, revela as adversidades enfrentadas pela antiga capital:

A capital de Goiaz é, sem dúvida, uma daquelas cidades cujo estado sanitário, dia a dia pior, reclama às mais prontas e enérgicas providências. Situada em meio de uma bacia, conquanto sobre terreno acidentado, cercada de altos montes que 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 16° Sul, não corrigida pela altitude ou por causas locais; com uma edificação à antiga, obedecendo, in totum, à arte colonial, que era antes a negação dos mais rudimentares princípios arquitetônicos e dos mais saltares preceitos da moderna higiene, espreguiçando-se às margens do rio Vermelho, mas curtindo verdadeira sede de Tântalo, visto como a água viscosa deste ribeiro, despejo e lavadouro da população, não é e nem pode ser convenientemente distribuída às casas, e porque a fornecida pelo único chafariz existente e parcas fontes carece das condições de abundância e necessária potabilidade; desprovida de bom sistema de esgotos, capaz de evitar o uso prejudicialíssimo das latrinas perfuradas no terreno, onde as matérias fecais sem escoamento entram em rápida decomposição e exalam deletérios miasmas e, absorvidas pelo subsolo, bastante permeável, comunicam-se com os poços de serventia, de ordinário abertos nas proximidades daquelas focos de infecção, a decadente Vila-Boa hospeda em seu seio poderosos agentes de destruição, que hão de, em breve, transformá-la em vasta

Necrópole, onde a morte campeie com todo o seu cortejo de horrores (Paixão apud Teixeira, 1933, p. 111 e 112).

O Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG), elaborado por Jorge Wilhelm entre 1968 e 1969, é considerado o ponto de partida das transformações urbanas na cidade. Este plano, alinhado às políticas de desenvolvimento urbano do Governo Federal da época, propunha a expansão das áreas urbanas como forma de promover o crescimento econômico em diversas regiões do país (Rezende, 2019).

A legislação urbanística de Goiânia teve seu início com a fundação da cidade e baseou-se no Relatório elaborado por seu projetista, Atílio Correa Lima. Esse documento refletia os princípios modernistas de zoneamento funcional e do movimento *city beautiful*. As discussões sobre urbanismo da época foram fundamentais para moldar a paisagem urbana da cidade. O primeiro Plano Diretor foi revisado entre 1936 e 1938, período em que a construção da nova capital já estava sob a administração dos irmãos Coimbra e Bueno. Até meados da década de 1950, as diretrizes estabelecidas por esse plano foram seguidas, com o Estado controlando a ocupação urbana de acordo com a Planta Geral de Urbanização de 1947 (Rezende, 2019).

No final dos anos 1960, o crescimento urbano de Goiânia foi impulsionado pelo PDIG, que propôs três diretrizes para sua expansão: a implantação de grandes equipamentos e conjuntos habitacionais em áreas periféricas, a abertura de novas vias e a criação de eixos de interligação por meio do transporte público. Essa abordagem, focada no desenvolvimento econômico, refletiu uma tendência nacional coordenada pela União para estimular o crescimento das principais cidades (Santos, 2021).

O Serviço Federal da Habitação e Urbanismo (SERFHAU) desempenhou um papel crucial no desenvolvimento e implementação de políticas de planejamento urbano e habitacional, com o apoio do Banco Nacional de Habitação (BNH), que financiava diversos loteamentos nas áreas periféricas das cidades brasileiras. Essas ações representavam uma perspectiva

desenvolvimentista e progressista, comum em todo o país naquela época (Leal et. al, 2022).

Goiânia foi planejada em 1933 para substituir Vila Boa como capital de Goiás, devido a problemas sanitários. O PDIG de 1968-1969, elaborado por Jorge Wilhelm, iniciou as transformações urbanas, visando expandir áreas urbanas para promover crescimento econômico. A legislação urbanística teve início com a cidade e baseou-se no relatório de

Attílio Correa Lima, refletindo princípios modernistas. O crescimento urbano desordenado a partir dos anos 1960 evidenciou a fragilidade do planejamento, levando à periferização. O SERFHAU, com apoio do BNH, teve papel crucial no desenvolvimento de políticas urbanas e habitacionais.

2.2 ANÁLISE SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DE GOIÂNIA-GO

O primeiro plano diretor de Goiânia, desenvolvido pelo renomado arquiteto-urbanista e paisagista Atílio Corrêa Lima em 1935 e posteriormente revisado por Armando de Godoy, foi concebido para abrigar uma população de até 50 mil habitantes. Esse plano pioneiro enfatizou o zoneamento urbano, considerações topográficas, a criação de áreas verdes, a organização da rede viária e a gestão do tráfego urbano. Sua concepção adotou um modelo radiocêntrico, tendo a Praça Cívica como núcleo central, onde seriam concentrados o centro administrativo e o ponto inicial de avenidas principais de trajetória linear, conectando os diversos setores residenciais e comerciais da cidade (Vale Júnior, 2008).

Até 1950, o planejamento urbano de Goiânia era de responsabilidade do Estado. Apesar das influências e pressões da empresa Coimbra e Bueno, bem como das ocupações regularizadas no setor leste, a conformação do espaço urbano da cidade seguiu as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Correia Lima e Godoy (Oliveira, 2005).

O Plano Diretor de Goiânia, elaborado pelo arquiteto Luis Saia em 1962, propunha a divisão da cidade em seis regiões como forma de conter e organizar o crescimento urbano. No entanto, esse plano ficou incompleto e não foi implementado, deixando lacunas no desenvolvimento planejado da cidade (Mota, 2004; Bellorio, 2013).

Em 1966, o governo contratou o arquiteto Jorge Wilhein em parceria com a firma Serete Engenharia S.A. para elaborar o terceiro plano da cidade, conhecido como Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG). Em contraste com os planos anteriores, esta nova abordagem foi resultado de debates conduzidos por uma equipe multidisciplinar, que identificou o crescimento acelerado e a falta de habitação como os principais responsáveis pela expansão urbana desordenada (Barreira et al., 2022).

Esse plano pioneiro foi o primeiro a estabelecer diretrizes para o parcelamento do solo, as quais se tornaram a base da legislação vigente, embora tenham sofrido alterações ao longo do tempo (Silva, 2016).

Um novo plano para a cidade seria proposto apenas em 1992, resultando no quarto PDG, elaborado pela empresa Engevix Engenharia S.A. Nesse documento, os aspectos institucionais e administrativos foram priorizados, prevendo uma reformulação e modernização administrativa, bem como das inúmeras leis urbanísticas municipais para sua implementação. O plano introduziu conceitos como função social da propriedade e sustentabilidade do meio ambiente urbano, muitos dos quais em consonância com os debates oriundos do Fórum de Reforma Urbana. Desse estudo, derivou a Lei nº 031 (Lei de Uso e Ocupação do Solo), em 29 de dezembro de 1994, que instituiu as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS – I, II, III), possibilitando a regularização de posses urbanas e de loteamentos clandestinos e irregulares que surgiram até 1991 (Barreira et al., 2022).

Assim, desde o primeiro Plano Diretor participativo, aprovado e em vigor desde 1992, a cidade de fato se esforçou para se ancorar nos princípios da reforma urbana construída pelo debate nacional desde 1980, que se consubstanciou na Constituição de 1988 e, posteriormente, no Estatuto da Cidade. Os próximos planos seriam o de 2007, atualizado à luz do Estatuto da Cidade, e o de 2022 (Lei 349/22) (Barreira et al., 2022).

O Plano de 2007 foi elaborado em um contexto urbano marcado pela aprovação do Estatuto das Cidades, em 2001, e pelo debate urbano-ambiental intensificado pelos desdobramentos da Rio+10. Nesse período, Goiânia já era uma cidade com mais de 1,2 milhões de habitantes, caracterizada por uma expansão territorial desordenada e grandes disparidades sociais (Barreira et al., 2022).

As demandas sociais identificadas e que nortearam o plano de 2007 resultaram de amplo processo de consulta e debate popular, promovido durante a construção da

Agenda 21 Municipal, a revisão do Plano Diretor (2002 a 2004) e a realização da 1ª Conferência das Cidades. O plano adotou um modelo conceitual que partiu do diagnóstico feito por meio de leituras técnicas e comunitárias, estabelecendo os princípios gerais que o orientaram (Barreira et al., 2022).

Estes princípios foram pactuados na 2ª Conferência das Cidades, resultando na definição dos Eixos Estratégicos: sustentabilidade socioambiental, ordenamento territorial, mobilidade, acessibilidade e transporte, sociocultural e desenvolvimento econômico, e gestão urbana. A partir desses eixos, foi idealizado um modelo espacial que correspondia à visão de futuro desejada pela comunidade. Esses eixos estratégicos foram mantidos na revisão que originou o Plano de 2022 (Barreira et al., 2022).

O Plano Diretor de Goiânia 2007 considerou os recursos hídricos, observando as sub-bacias como unidades territoriais e naturais de planejamento, e apontou a necessidade de sistemas de drenagem nos novos loteamentos. Introduziu inovações ao apontar a necessidade dos planos setoriais e propôs uma metodologia para definir os polos geradores locais, visando estimular as atividades econômicas e transformar Goiânia em uma metrópole regional (Barreira et al., 2022).

O Plano Diretor de 2007 foi concebido com a ideia central de promover uma cidade mais compacta, priorizando o adensamento urbano em áreas já consolidadas e a implantação de corredores de transporte coletivo. A intenção era criar uma cidade mais sustentável, com menor dependência do transporte individual e mais acessibilidade para a população de baixa renda, por meio da oferta de habitações de interesse social em áreas bem localizadas, Segundo Fernandes (2021).

Além disso, o Plano Diretor de 2007 foi elaborado em conformidade com o Estatuto da Cidade, que estabelece diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano no Brasil. Nesse sentido, foram elaborados diversos planos setoriais, como o de Drenagem Urbana, Mobilidade, Arborização Urbana, Gestão de Resíduos Sólidos e Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), visando garantir um desenvolvimento urbano mais sustentável e equilibrado (Fernandes, 2021).

No entanto, apesar dos esforços em elaborar planos setoriais e seguir as diretrizes do Estatuto da Cidade, a efetiva implementação desses planos enfrentou desafios. A Lei Complementar Nº 171, de 29 de maio de 2007, que definiu o Modelo Espacial do território goianiense, acabou refletindo mais os interesses do capital

privado do que as necessidades da população em geral, resultando em um modelo urbano que privilegia o lucro em detrimento do bem-estar coletivo (Fernandes, 2021).

Ao analisar o contexto dos debates que resultaram na aprovação da Lei nº 349/2022, que definiu o novo Plano Diretor de Goiânia, a temática da participação sociopolítica voltou a ser questionada. Quem participa e como participa torna-se peça fundamental no conteúdo definidor do novo plano (Hora, 2022).

O Plano Diretor de Goiânia de 2022 foi aprovado em meio a uma situação excepcional devido à pandemia de Covid-19. Embora sua proposta inicial tenha sido resultado de um trabalho extensivo e detalhado da equipe técnica da prefeitura, realizado entre 2016 e 2019, as discussões na Câmara Municipal, por meio do Projeto de Lei Complementar nº 023, resultaram em uma proposta que coloca a cidade diante de um cenário crítico (Fernandes, 2021).

A segregação social tem se manifestado de forma mais evidente nos últimos anos, com o aumento das áreas de ocupação irregular, a localização periférica dos empreendimentos destinados à habitação social e de baixa renda, e o aumento do número de casos de despejos e de pessoas vulneráveis em situação de rua, causados também pela pandemia. No entanto, o Plano Diretor de 2022 não aborda essas questões de forma efetiva, carecendo de um programa de longo prazo para o assentamento da população sem moradia (Fernandes, 2021).

Além disso, é possível observar uma diferenciação no tratamento dado pela prefeitura aos bairros de classe média e alta em comparação aos bairros populares. Os bairros populares apresentam infraestrutura precária, serviços de limpeza deficientes, urbanização e manutenção precárias das praças e parques, entre outros aspectos. A acessibilidade das regiões periféricas também é comprometida em relação às principais áreas de serviços da cidade, devido ao baixo investimento em transporte público, o que impacta negativamente as populações mais pobres (Fernandes, 2021).

A dinâmica do espaço urbano é rearticulada com a implantação do BRT, que libera adensamento ao longo desse eixo de desenvolvimento com parâmetros urbanísticos questionáveis. Há também a não incorporação dos vazios urbanos como áreas estratégicas de ocupação habitacional e a expansão da área urbana sobre o rural, limitando a preservação dos recursos ambientais e a revalorização das áreas rurais. Paralelamente, a renda da terra é novamente direcionada para

megaempreendimentos de múltiplos usos, impactando áreas já consolidadas (Fernandes, 2021).

Em resumo, o Plano Diretor de 2022 deixa de abordar questões cruciais relacionadas à segregação social, infraestrutura precária e acesso aos serviços públicos nas áreas periféricas, evidenciando a necessidade de políticas mais efetivas para promover um desenvolvimento urbano mais justo e sustentável em Goiânia (Fernandes, 2021).

Diante da análise dos Planos Diretores de Goiânia, é claro que é preciso repensar o desenvolvimento urbano da cidade. Os desafios relacionados à habitação, mobilidade urbana, infraestrutura e segregação socioeconômica demandam ações integradas e efetivas. Os próximos planos devem incorporar medidas que garantam o acesso equitativo à cidade, promovendo a inclusão social e a sustentabilidade ambiental. Para isso, a participação ativa da sociedade civil e a implementação eficaz das políticas públicas são fundamentais para construir uma Goiânia mais justa e habitável para todos.

O Plano de Urbanização de Goiânia teve seu início em 1933, quando Attílio Corrêa Lima foi contratado para projetar e dirigir as obras da cidade, conforme estabelecido pelo Decreto nº 3547. O plano, baseado no modelo francês, previa uma população total de 50.000 habitantes, dos quais 15.000 estariam concentrados na região central. Attílio e sua família mudaram-se para Goiânia, residindo no local durante os dois anos em que esteve envolvido no projeto e na execução das obras (Monteiro, 1938).

O traçado de Goiânia se estruturou em três pilares, o sistema viário, 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).

No Plano de Attílio Corrêa Lima, a estrutura viária foi concebida de forma a convergir para o Centro Administrativo, de onde se originam as principais avenidas. Essas vias foram organizadas em torno de dois eixos principais: o norte-sul, representado pela avenida Pedro Ludovico (atual avenida Goiás); e o leste-oeste,

pelas avenidas Anhanguera e Paranaíba. Essa disposição tinha como objetivo desviar o tráfego intenso do Centro Administrativo, ao mesmo tempo em que conectava o aeroporto e o Parque Botafogo (Leme, 1999).

Conforme o relatório de Atílio, apresentado integralmente no livro "Como Nasceu Goiânia" de Ofélia Monteiro (1938), o planejamento da cidade levou em consideração a configuração do terreno para evitar o escoamento rápido das águas. As principais avenidas foram projetadas para acompanhar o declive natural do terreno, enquanto as vias secundárias foram dispostas paralelamente às curvas de nível, garantindo uma drenagem eficiente por gravidade e infiltração natural.

Avenidas importantes, como Anhanguera, Araguaia e Tocantins, foram projetadas com entre 30% e 50% de áreas permeáveis. A topografia também foi aproveitada para conferir monumentalidade à cidade (Monteiro, 1938). Em 1935, Atílio deixou o cargo de Diretor de Obras por questões pessoais e políticas, enquanto os Setores Norte e Central já estavam em processo de implantação.

O plano urbanístico original de Goiânia, idealizado por Atílio Corrêa Lima em 1935 e posteriormente modificado por Armando de Godoy, foi uma expressão precursora dos princípios do urbanismo moderno. Projetado para uma população de 50 mil habitantes, o plano primordialmente considerou elementos essenciais como zoneamento, topografia, áreas verdes, hierarquia viária e tráfego. A cidade foi concebida seguindo um modelo radiocêntrico, com a Praça Cívica como ponto central irradiador. A partir dela, avenidas de traçado retilíneo foram projetadas para conectar os diferentes setores habitacionais e comerciais (Vale Júnior, 2008).

Naquela época, o urbanismo moderno valorizava a funcionalidade, a racionalidade e a higiene urbana, visando resolver os problemas gerados pelo crescimento desordenado das cidades. A concepção de Goiânia refletia esses ideais, demonstrando uma preocupação com a organização espacial e a qualidade de vida dos habitantes, além de marcar um avanço significativo no planejamento urbano do Brasil (Barreira et al, 2022).

Plano Diretor de Goiânia de 1962 com o fracasso do plano original, que projetava uma população de 15.000 habitantes, expansível para 50.000, Goiânia testemunhou, em três décadas, um aumento populacional três vezes maior do que o previsto. Na década de 70, a cidade já contava com cerca de 363 mil habitantes. Esse crescimento descontrolado trouxe desafios significativos de ordenamento urbano, evidenciando deficiências preexistentes e levando o poder público municipal a assumir

a responsabilidade pelo planejamento territorial, resultando na criação do Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG) (Fernandes, 2021).

O Plano Diretor de 2007 tinha como objetivo principal promover uma cidade compacta, com investimentos em corredores de transporte coletivo e em habitações de interesse social. Contudo, é importante ressaltar que os estudos e diagnósticos que embasaram esse plano foram realizados por iniciativa privada, evidenciando a significativa influência do setor privado nos rumos do planejamento urbano de Goiânia (Fernandes, 2021).

A promulgação da Lei nº 031, em 29 de dezembro de 1994, foi um marco para Goiânia, estabelecendo a Lei de Uso e Ocupação do Solo. Essa legislação criou as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS – I, II, III), viabilizando a regularização de posses urbanas e de loteamentos clandestinos e irregulares surgidos até 1991. Esse instrumento foi fundamental para a inclusão social e a regularização de áreas que anteriormente estavam à margem da legalidade, contribuindo significativamente para a organização urbana da cidade (Fernandes, 2021).

A Lei Complementar nº 171, de 29 de maio de 2019, que regula o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano de Goiânia, classifica o Setor Sul como AA – Área Adensável. Nessa área, os lotes adjacentes aos Eixos de Desenvolvimento Exclusivo, conforme indicado no mapa, podem ser adensados, permitindo a construção de edifícios sem limites de altura. Essa medida visa promover o adensamento urbano e o desenvolvimento sustentável nessa região da cidade (Fernandes, 2021).

O Plano Diretor de Goiânia de 2022 foi aprovado em um contexto de excepcionalidade devido à pandemia da Covid-19. Apesar de sua concepção inicial ter sido resultado de um trabalho minucioso da equipe técnica da prefeitura, que se estendeu de 2016 a 2019, as discussões na Câmara Municipal, por meio do Projeto de Lei Complementar nº 023, resultaram em uma proposta que apresenta desafios significativos para a cidade (Barreira et al, 2022).

Ao longo do tempo, as regulamentações urbanas de Goiânia têm evoluído para promover um crescimento ordenado e sustentável da cidade. Desde o Plano de Urbanização de 1938 até o recente Plano de Desenvolvimento Integrado de 2022, várias medidas foram implementadas, abordando questões como zoneamento, mobilidade urbana e habitação social. A participação popular também tem sido valorizada, garantindo que as políticas urbanas atendam às necessidades da

população. Além disso, há um foco crescente no desenvolvimento econômico equilibrado e na sustentabilidade ambiental, visando ao uso eficiente dos recursos naturais e à preservação das áreas verdes da cidade.

2.3 ORIGENS E DESENVOLVIMENTO DO BAIRRO SANTA GENOVEVA

O Setor Santa Genoveva, parte integrante da história de Goiânia, possui suas raízes profundamente entrelaçadas com a figura influente do Dr. Altamiro de Moura Pacheco. Originário de Bela Vista, ele se estabeleceu na capital goiana na década de 30, deixando um legado marcante através de suas significativas contribuições para a cidade. Dentre suas realizações notáveis, destacam-se a doação de 100 lotes para instituições de caridade no bairro e outros 904 para a construção do Aeroporto Internacional Santa Genoveva. Este último, em homenagem à sua mãe, Dona Maria Genoveva de Moura Pacheco, foi batizado com o nome da santa homônima, dando origem também à denominação do Setor Santa Genoveva (Goiás de Norte a Sul, 2024).

A preocupação ambiental do Dr. Altamiro refletiu-se no Setor Santa Genoveva, que ainda mantém áreas verdes significativas, como o Bosque do Café. Essa consciência ecológica também se manifesta na nomenclatura das ruas e avenidas, muitas das quais homenageiam obras de artistas plásticos e elementos da fauna e flora brasileira (Goiás de Norte a Sul, 2024).

Apesar da inauguração do Aeroporto Internacional Santa Genoveva em 1955, o bairro enfrentou desafios de infraestrutura até a década de 80, com relatos de ruas sem pavimentação, falta de abastecimento de água tratada e saneamento básico precário, além de um número reduzido de residências (Alves et. al., 2021). A mobilização dos moradores foi crucial para superar esses obstáculos, culminando em um movimento organizado no final dos anos 80 e início dos anos 90, que reivindicava melhorias para a região (Goiás de Norte a Sul, 2024).

Um exemplo marcante dessa iniciativa é a fundação da Escola Padre Lima por Dona Maria Socorro, esposa de Seu João Sobreira, membro ativo da comissão que lutava por melhorias no bairro. Com o apoio da comunidade e da Igreja Santa Genoveva, a escola cresceu e continua a proporcionar educação de qualidade às crianças da região (Goiás de Norte a Sul, 2024).

Apesar dos avanços, o Setor Santa Geneveva ainda carece de um comércio e serviços locais mais robustos, o que leva os moradores a buscar esses recursos em bairros adjacentes. Destaca-se, entretanto, pela oferta de serviços de saúde, sobretudo com o renomado Hospital Santa Geneveva, que se tornou referência na região Centro-Oeste (Goiás de Norte a Sul, 2024).

Por outro lado, o Aeroporto Internacional Santa Geneveva, que deveria ser um ponto de orgulho tanto para o bairro quanto para a cidade, enfrentou contratempos. A reforma planejada para ampliar sua capacidade foi interrompida pelo Tribunal de Contas da União em 2007, deixando o aeroporto aquém de seu potencial como cartão postal de Goiânia (Goiás de Norte a Sul, 2024).

Assim, a trajetória do Setor Santa Geneveva não apenas reflete o desenvolvimento físico do bairro, mas também destaca a resiliência e a determinação de seus moradores, que, ao longo do tempo, uniram-se para transformar sua realidade, deixando um legado de luta e conquistas para as gerações futuras.

O bairro Santa Geneveva, em Goiânia, tem testemunhado um desenvolvimento gradual e peculiar ao longo dos anos. Enquanto o progresso urbano não se consolidava completamente na região, alguns moradores aproveitavam a precariedade das condições locais, utilizando lotes baldios para o plantio de alimentos, embora apenas para consumo familiar (Remy, Peclat e Aguiar, 2012).

Cercado por bairros influentes na capital, como Jardim Guanabara, Setor Jaó, Negrão de Lima e Goiânia 2, o Santa Geneveva se desenvolveu e hoje se destaca como uma área nobre. A maioria das residências foi preservada, mas as principais ruas e avenidas viram surgir grandes indústrias, o que gerou certo desconforto para os moradores (Sakai e Carneiro, 2017).

Apesar desse crescimento econômico, o bairro ainda enfrenta carências no que diz respeito ao comércio e serviços locais, levando os moradores a buscar esses recursos nos bairros vizinhos. No entanto, a área se destaca pela oferta de serviços de saúde, principalmente com o renomado Hospital Santa Geneveva, que se tornou referência no Centro-Oeste (Goiás de Norte a Sul, 2024).

Por outro lado, o Aeroporto Internacional Santa Geneveva, que deveria ser um cartão postal do bairro e da cidade, enfrentou dificuldades. As obras de ampliação da capacidade do aeroporto foram embargadas pelo Tribunal de Contas da União em 2007, deixando o local em um estado que contrasta com seu potencial como ponto de referência de Goiânia (Almeida, Almeida e Bandeira, 2021).

Esses são alguns dos fatores que influenciaram o crescimento e desenvolvimento do bairro Santa Genoveva em Goiânia, uma região que, apesar dos desafios, continua a se destacar pela sua história e pela qualidade de vida que oferece aos seus moradores.

CAPÍTULO III – ANÁLISE SOBRE A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO APLICADA NA AVENIDA JOÃO LEITE EM GOIÂNIA

A mobilidade urbana desempenha um papel fundamental na configuração e na vivência das cidades, sendo um dos elementos centrais do direito à cidade. Este direito, que engloba a garantia de acesso aos espaços urbanos e aos recursos por parte de todos os cidadãos, é crucial para promover uma melhor qualidade de vida tanto para pedestres quanto para condutores (Martins, 2024).

Em Goiânia, uma das capitais brasileiras mais densamente motorizadas, a necessidade de repensar as políticas de mobilidade e infraestrutura viária é evidente, considerando que a cidade figura como a terceira do país em número de veículos por habitante, atrás apenas de Belo Horizonte e Curitiba, com 80 veículos para cada 100 pessoas (Machado, 2024).

Nesse contexto, o presente capítulo propõe analisar de forma crítica e reflexiva a política de desenvolvimento urbano aplicada na Avenida João Leite, localizada no setor Santa Genoveva, a cerca de 5 km do centro de Goiânia. Por meio desta análise, busca-se compreender como a infraestrutura urbana dessa via reflete e influencia a efetivação do direito à cidade, bem como avaliar a implementação prática das políticas de mobilidade e desenvolvimento urbano na região.

A Avenida João Leite se apresenta como um cenário privilegiado para tal análise, sendo uma via de importância estratégica para o fluxo viário local e para a interligação de diferentes bairros e regiões da capital goiana.

Assim, ao investigar as dinâmicas, os desafios e os impactos da política de desenvolvimento urbano na Avenida João Leite, pretende-se contribuir para o aprimoramento das políticas públicas voltadas para a mobilidade e o planejamento urbano em Goiânia.

3.1 O DIREITO À CIDADE APLICADO À AVENIDA JOÃO LEITE

Segundo o Plano Diretor da cidade, a Avenida João Leite é classificada como via coletora, destinada a coletar e distribuir o tráfego, promovendo uma melhor mobilidade urbana e contribuindo para o descongestionamento viário.

A mobilidade urbana é crucial para garantir o direito à cidade, sendo essencial para o pleno exercício dos direitos individuais e coletivos. A relação entre o direito à

cidade e a mobilidade urbana requer a participação de ambos os elementos para o desenvolvimento urbano sustentável, incluindo a pavimentação de ruas e avenidas (Gonçalves; Malfitano, 2021).

A organização do trânsito no Brasil implica em uma interação dinâmica entre os diversos tipos de vias terrestres e a população. O sistema nacional de trânsito desempenha um papel fundamental no desenvolvimento urbano, garantindo o direito à mobilidade e atendendo às demandas da cidade (Melo, 2004).

A Lei Federal número 9.503/1997, que institui o atual Código de Trânsito Brasileiro, substituiu a Lei Federal número 5.108/1966, responsável pelo antigo Código Nacional de Trânsito. O inciso II do artigo 6º da Lei 9.503/1997 estabelece critérios técnicos, financeiros e administrativos padronizados para a execução das atividades de trânsito (Caetano, 2013).

A classificação das vias urbanas está estabelecida conforme o disposto no artigo 60 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que divide as vias em urbanas, de trânsito rápido, arteriais, coletoras e locais (CTB, 2024)

A Avenida João Leite destaca-se como uma das principais vias coletoras do Bairro Santa Genoveva, desempenhando um papel essencial na circulação viária local e contribuindo para o descongestionamento de outras vias importantes, como as avenidas Coronel Eugênio Jardim e Anhanguera.

Ao longo da Avenida João Leite, encontram-se diversos pontos de interesse, como escolas, centros comerciais, áreas de lazer e serviços, refletindo a vida cotidiana dos moradores e atraindo visitantes de outras localidades.

Além disso, a Avenida João Leite proporciona acesso a importantes áreas da cidade, como o Centro de Goiânia, o Setor Campinas, o Setor Goiânia 2 e o Setor Balneário Meia Ponte, sendo uma via estratégica para a interligação entre diferentes bairros e regiões da capital goiana. As vias de acesso à Avenida João Leite incluem a Rua Cotovia, que se dirige ao Bairro São Judas e à cidade de Nerópolis, e a Avenida Perimetral Norte.

Assim, a Avenida João Leite desempenha um papel fundamental no desenvolvimento urbano e na mobilidade do Bairro Santa Genoveva e regiões adjacentes, contribuindo para a qualidade de vida dos moradores e para a dinâmica da cidade como um todo.

A Avenida João Leite, classificada como uma via coletora fundamental para a mobilidade urbana e o desenvolvimento da cidade, desempenha um papel crucial na

coleta e distribuição do tráfego, aliviando a carga das vias de trânsito rápido e arteriais.

Um dos aspectos mais significativos da avenida é sua contribuição para o descongestionamento de outras vias importantes da cidade. Ao melhorar o fluxo do tráfego e reduzir os tempos de deslocamento, a Avenida João Leite impacta positivamente a qualidade de vida dos moradores e a eficiência do sistema viário urbano.

Além disso, a acessibilidade proporcionada pela avenida a várias regiões-chave, como o Centro de Goiânia, o Setor Campinas, o Setor Goiânia 2 e o Setor Balneário Meia Ponte, a torna uma via estratégica para a interligação entre diferentes partes da cidade. Isso facilita não apenas o deslocamento dos moradores, mas também o acesso a serviços, comércios e outras áreas urbanas importantes.

O impacto da Avenida João Leite no desenvolvimento urbano da região é outro fator relevante. Sua presença pode atrair investimentos imobiliários e comerciais, além de contribuir para a valorização dos imóveis locais. Ademais, sua conexão com outras vias importantes, como a Avenida Perimetral Norte, consolida sua posição como parte integrante e estratégica do sistema viário de Goiânia.

3.2 O PRINCÍPIO DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E SUA APLICAÇÃO PRÁTICA

A função social da cidade desempenha um papel crucial no desenvolvimento urbano, promovendo conceitos de uma cidade para todos, que busca a inclusão das comunidades por meio da planificação espacial e de medidas sociais e econômicas que combatam o racismo, a criminalidade e a exclusão social. Além disso, uma cidade participativa deve garantir espaços de participação pública, conectando desde o quarteirão até o cidadão em uma rede de ação local.

É incumbência expressa do Município promover a política de desenvolvimento urbano, visando ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. O artigo 182 da Constituição Federal estabelece que a política de desenvolvimento urbano, conduzida pelo poder público municipal, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Brasil, 2024).

Nesse contexto, é evidente que a propriedade urbana está sujeita às funções

sociais da cidade, conforme disposto no parágrafo 2º do artigo 182 da Constituição Federal (Brasil, 2024).

O plano diretor, orientado pela realização das funções sociais da cidade, condiciona o pleno exercício da propriedade urbana. Dessa forma, a função social da cidade se revela como um elemento essencial para um desenvolvimento urbano inclusivo e participativo. Cabe ao Município promover o desenvolvimento urbano, buscando o pleno atendimento das funções sociais da cidade, conforme preconizado pelo artigo 182 da Constituição Federal (Brasil, 2024).

O princípio da função social das cidades refere-se à responsabilidade das áreas urbanas em desempenhar um papel em prol da sociedade. Este conceito, intrinsecamente ligado ao direito urbanístico, defende que as cidades devem ser estruturadas e administradas de forma a promover o bem-estar de todos os seus habitantes, garantindo acesso equitativo a serviços públicos, áreas verdes, moradia adequada e transporte, além de promover a inclusão social, a igualdade e a justiça urbana. Presente na Constituição Federal brasileira, esse princípio orienta o planejamento e a gestão das cidades, visando alcançar um desenvolvimento urbano sustentável e harmonioso (Saleme, 2020).

Essa abordagem promove uma nova política de planejamento urbano, com foco na priorização do bem-estar e na segurança coletiva dos cidadãos (Rodrigues, 2012). O princípio da função social da cidade desempenha um papel essencial na resolução de conflitos relacionados ao planejamento, à apropriação, à propriedade, à gestão e ao uso do solo urbano, auxiliando a sociedade a compreender sua natureza e estabelecer critérios para os planos diretores municipais, considerando a densidade populacional e o desenvolvimento de áreas econômicas públicas e privadas, independentemente do tamanho da população.

A nova Carta de Atenas de 2003 amplia as funções urbanísticas para abranger interesses adicionais a serem protegidos, como a multiculturalidade, mobilidade, proteção intergeracional, identidade social, direito aos equipamentos e serviços urbanos, entre outros (Torres, Mota, 2020). Essa expansão reflete uma visão mais

inclusiva e abrangente da cidade do futuro, visando assegurar um desenvolvimento urbano coeso e sustentável, em consonância com os princípios da carta.

As funções sociais da cidade têm como objetivo atender aos interesses do grupo social urbano, garantindo condições dignas de vida. No entanto, essa diversidade de funções pode resultar em intensa litigiosidade e gerar diversos conflitos urbanos complexos, que surgem quando uma função é antagonizada por outra. Portanto, o princípio da função social da cidade, aliado aos preceitos da nova Carta de Atenas de 2003, representa um marco no planejamento urbano, estabelecendo bases sólidas para a promoção de cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis (Matiello, 2006).

Ao considerar os diversos interesses e necessidades da sociedade urbana, esses princípios orientam a elaboração de políticas públicas e planos diretores municipais que buscam garantir o bem-estar e a qualidade de vida de todos os cidadãos. Dessa forma, reafirma-se a importância de uma abordagem holística e participativa no planejamento urbano, que leve em conta não apenas as questões econômicas, mas também as sociais, culturais e ambientais, visando construir cidades mais humanas e harmoniosas para as gerações presentes e futuras.

O princípio da função social das cidades, que busca garantir que as cidades cumpram um papel em benefício da sociedade, é de extrema relevância quando aplicado à Avenida João Leite em Goiânia. Esta avenida, apesar de sua importância para a mobilidade urbana, enfrenta uma série de desafios relacionados à infraestrutura urbana, incluindo problemas de pavimentação, calçadas inacessíveis, dificuldades no escoamento de água, faixas de pedestres mal sinalizadas e semáforos ineficientes.

É fundamental compreender que a aplicação efetiva do princípio da função social das cidades exige não apenas a garantia de acesso equitativo a serviços públicos, moradia adequada e transporte, mas também a criação de um ambiente urbano seguro, inclusivo e acessível para todos os seus habitantes, independentemente de sua condição física ou socioeconômica. Infelizmente, a atual situação da Avenida João Leite destoia desse ideal, impactando negativamente a qualidade de vida dos seus usuários e evidenciando a necessidade urgente de

intervenção por parte do poder público.

A presença de problemas relacionados à pavimentação, calçadas, escoamento de água, faixas de pedestres e semáforos na Avenida João Leite não apenas compromete a segurança e o conforto dos usuários da via, mas também reflete a falta de planejamento e gestão adequados por parte das autoridades responsáveis pelo desenvolvimento urbano da cidade. Nesse sentido, a implementação de políticas públicas e a elaboração de planos diretores municipais que priorizem a melhoria da infraestrutura urbana da avenida são fundamentais para promover uma cidade mais justa, inclusiva e sustentável.

Ao considerar a influência do princípio da função social das cidades na política de desenvolvimento urbano da Avenida João Leite, é essencial reconhecer que a qualidade da infraestrutura urbana desempenha um papel fundamental na promoção do bem-estar e da segurança coletiva dos cidadãos. Portanto, cabe ao poder público municipal promover ações concretas para ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, conforme estabelecido no artigo 182 da Constituição Federal.

Em suma, é imperativo que sejam adotadas medidas urgentes para superar os desafios enfrentados pela Avenida João Leite em Goiânia, visando não apenas resolver os problemas existentes, mas também promover uma cidade mais inclusiva, acessível e sustentável para todos os seus habitantes. Somente assim será possível efetivamente cumprir o princípio da função social das cidades e construir um ambiente urbano que atenda às necessidades e aos interesses da sociedade urbana como um todo.

Na próxima seção, será realizada uma análise mais detalhada da Avenida João Leite, abordando suas problemáticas específicas relacionadas à infraestrutura urbana e discutindo possíveis políticas públicas que podem ser aplicadas para enfrentar esses desafios. Será examinada de forma crítica a situação atual da avenida, identificando as principais questões que afetam sua funcionalidade e segurança, e propondo soluções concretas que visem melhorar a qualidade de vida dos seus usuários e promover um desenvolvimento urbano mais sustentável e inclusivo.

3.3 AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO APLICADA À AVENIDA JOÃO LEITE

Avaliar a política de desenvolvimento aplicada à Avenida João Leite é fundamental para compreender os desafios enfrentados pela infraestrutura e mobilidade urbana na região. Como uma via coletora de grande importância para a cidade, a referida Avenida apresenta uma infraestrutura comprometida, com trechos não pavimentados que prejudicam a mobilidade dos usuários e impactam negativamente a comunidade local.

Destaca-se a relevância econômica da avenida, evidenciada pela presença de estabelecimentos comerciais e oficinas de máquinas pesadas ao longo de seu percurso, além das instituições como o Sesi Ferreira Pacheco e os hospitais Asmigo e Santa Genoveva, que desempenham um papel crucial na prestação de serviços à comunidade.

Outro aspecto a considerar é a localização da avenida às margens do Ribeirão João Leite, que desempenha um papel fundamental no abastecimento de água de Goiânia e região. No entanto, a degradação ambiental na área é uma preocupação crescente, demandando ações urgentes de preservação por parte das autoridades competentes.

De acordo com informações da prefeitura, a Avenida João Leite é considerada intrafegável em determinados trechos, o que acarreta transtornos significativos para os moradores e comerciantes locais. Além disso, a via representa um importante acesso a outras vias da região, aumentando ainda mais sua relevância para a mobilidade urbana.

No cenário jurídico, uma disputa pela manutenção e pavimentação da avenida está em curso, destacando a necessidade premente de intervenção do poder público para solucionar os problemas enfrentados. Portanto, torna-se imprescindível que as autoridades competentes adotem medidas eficazes para garantir a segurança, a mobilidade e a qualidade de vida dos cidadãos, ao mesmo tempo em que preservam o meio ambiente.

A Avenida João Leite desempenha um papel crucial na mobilidade urbana da cidade, sendo uma via coletora de grande importância. No entanto, sua infraestrutura deficitária, com trechos desprovidos de pavimentação, representa um grande entrave à acessibilidade da população.

A presença de estabelecimentos comerciais e oficinas de máquinas pesadas ao longo da avenida evidencia sua relevância econômica e funcional para a

comunidade. No entanto, a ausência de pavimentação e a precariedade da infraestrutura dificultam o acesso de pedestres, especialmente aqueles com mobilidade reduzida, como idosos e pessoas com deficiência.

É urgente a intervenção das autoridades competentes para melhorar a acessibilidade da Avenida João Leite. Medidas como a pavimentação adequada, a instalação de calçadas acessíveis e a sinalização apropriada são imperativas para garantir que todos os cidadãos possam utilizar a via de forma segura e inclusiva.

A acessibilidade é um direito fundamental de todos os cidadãos e deve ser priorizada na gestão urbana. Além de facilitar o deslocamento de pessoas com deficiência, idosos e crianças, uma infraestrutura acessível beneficia toda a comunidade, promovendo a inclusão social e a qualidade de vida.

Portanto, é imprescindível um esforço conjunto entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil para promover a acessibilidade na Avenida João Leite. Investir em infraestrutura acessível não apenas atende às demandas legais e éticas, mas também contribui para uma cidade mais inclusiva e acolhedora para todos os seus cidadãos.

A infraestrutura precária da Avenida João Leite, no Setor Santa Genoveva, tem um impacto profundo e multifacetado na qualidade de vida dos residentes. Esta via, classificada como via coletora, enfrenta desafios consideráveis devido à ausência de pavimentação em muitos de seus trechos, resultando em dificuldades significativas de mobilidade que afetam diretamente o cotidiano dos moradores.

A falta de pavimentação não apenas torna o tráfego veicular mais difícil, mas também cria obstáculos para os pedestres, ciclistas e usuários de transporte público. Esse cenário não apenas aumenta o tempo de deslocamento, mas também pode contribuir para o surgimento de condições insalubres, como poeira em períodos secos e lama em épocas chuvosas, afetando a saúde e o bem-estar dos residentes.

Além disso, a infraestrutura deficiente da Avenida João Leite compromete o acesso da população a serviços essenciais, como saúde, educação e lazer. A presença de importantes estabelecimentos comerciais e instituições de saúde ao longo da via, como o Hospital Asmigo e o Hospital Santa Genoveva, torna ainda mais urgente a necessidade de uma infraestrutura adequada para garantir o acesso a esses serviços vitais.

A falta de pavimentação também contribui para uma sensação geral de insegurança entre os residentes. A visibilidade comprometida, a falta de iluminação adequada e a condição irregular da superfície da estrada aumentam o risco de acidentes, especialmente durante a noite. Para os pedestres e ciclistas, em particular, essa situação pode representar um perigo adicional.

Além dos impactos na mobilidade e no acesso a serviços, a degradação ambiental causada pela infraestrutura precária também afeta negativamente a qualidade de vida dos moradores. A poeira resultante da falta de pavimentação pode levar a problemas respiratórios, enquanto a falta de drenagem adequada pode resultar em alagamentos e outros problemas ambientais.

Diante desses desafios, torna-se essencial que as autoridades competentes intervenham de forma decisiva para melhorar a infraestrutura da Avenida João Leite. Investimentos em pavimentação, sinalização adequada, iluminação e medidas de segurança são fundamentais para garantir o bem-estar e a segurança dos residentes do Setor Santa Genoveva. Além disso, uma abordagem integrada que leve em consideração não apenas a infraestrutura viária, mas também as necessidades sociais, ambientais e de saúde da comunidade é crucial para promover uma melhoria significativa na qualidade de vida dos moradores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história constitucional brasileira é marcada por sete constituições significativas, desde a imperial de 1824 até a atual de 1988. Cada uma dessas cartas reflete os diferentes períodos históricos do país. Por exemplo, a Constituição de 1988 representa um marco democrático após a Ditadura Militar. Já a Constituição de 1824, conhecida como "Carta Imperial", foi imposta por D. Pedro I e instituiu o voto censitário e as Câmaras Municipais, adaptadas do Direito Romano, com poucas iniciativas urbanísticas durante o período colonial, como a Carta Régia da Capitania de São José do Rio Negro.

Após a Proclamação da República em 1889, a Constituição de 1891 estabeleceu a República Federativa e dividiu as funções do Estado. Mesmo sem priorizar o direito urbanístico, iniciaram-se esforços de modernização no Rio de Janeiro. Durante o governo de Getúlio Vargas, a Constituição de 1934 fortaleceu o

poder central e introduziu medidas como o voto obrigatório e a Justiça do Trabalho, além de legislação trabalhista. Por outro lado, a Constituição de 1937, também de Vargas, foi autoritária, inspirada no fascismo, aboliu partidos políticos e concentrou poder no Executivo.

Após a redemocratização em 1945, a Constituição de 1946 marcou o retorno à democracia, com mudanças na legislação urbanística durante o governo de Eurico Gaspar Dutra. Já a Constituição de 1988, pós-Ditadura Militar, ampliou liberdades civis, direitos individuais e estabeleceu diretrizes para o desenvolvimento urbano, vinculando a função social da propriedade urbana ao planejamento da cidade. As legislações posteriores visam garantir o direito à moradia, melhorar a mobilidade, prevenir desastres e orientar o desenvolvimento das regiões metropolitanas, diante dos desafios trazidos pelo crescimento urbano.

A história de Goiânia teve início em 1933, quando foi estrategicamente planejada para se tornar a nova capital de Goiás, sob a orientação urbanística de Atílio Corrêa Lima, com forte influência do movimento Art Déco. O projeto visionário delineou uma cidade com avenidas amplas, praças bem-cuidadas e setores residenciais, comerciais e industriais demarcados, promovendo não apenas um ambiente esteticamente agradável, mas também um crescimento ordenado e sustentável. O bairro Santa Genoveva, inicialmente rural, emergiu como um dos mais antigos e distintos de Goiânia, testemunhando essa transformação e se consolidando como um polo residencial e comercial relevante, com ruas arborizadas e arquitetura tradicional.

A transferência da capital de Goiás para Goiânia, iniciada em 1933, foi um marco estratégico e urbanístico que impulsionou o desenvolvimento econômico e social da região. Pedro Ludovico Teixeira, interventor na época, viu na mudança uma oportunidade para promover a ocupação do Estado e conectar o Centro-Oeste ao sul do país. O planejamento urbano, baseado no conceito de cidade-jardim, proporcionou um ambiente saudável e agradável, apesar dos desafios do rápido crescimento populacional. A história de Goiânia reflete a determinação de seus idealizadores em construir um futuro próspero e integrado para o Estado.

Ao longo do tempo, o crescimento urbano de Goiânia foi impulsionado por planos diretores e projetos urbanísticos que buscaram promover o desenvolvimento econômico e sustentável da cidade. Desde o Plano de Desenvolvimento Integrado de 1968 até o Plano Diretor de 2007, várias medidas foram implementadas, abordando

questões como zoneamento, mobilidade urbana e habitação social. Apesar dos desafios enfrentados, como o crescimento desordenado e a fragmentação do território, a cidade busca repensar seu desenvolvimento, promovendo inclusão social e sustentabilidade, com participação da sociedade civil e políticas públicas eficazes.

A Avenida João Leite, localizada no Setor Santa Geneveva em Goiânia, desempenha um papel crucial na mobilidade urbana da cidade, sendo uma via coletora estratégica para o fluxo viário local e a interligação de diferentes bairros e regiões. No entanto, sua infraestrutura deficitária, com trechos desprovidos de pavimentação, representa um grande entrave à acessibilidade da população. A ausência de calçadas acessíveis e a precariedade da sinalização dificultam o acesso de pedestres, especialmente idosos, pessoas com deficiência e crianças, impactando negativamente a qualidade de vida dos moradores e a segurança viária.

A relevância econômica da avenida também é evidente, com a presença de estabelecimentos comerciais e instituições importantes ao longo de seu percurso, como o Sesi Ferreira Pacheco e os hospitais Asmigo e Santa Geneveva. Contudo, a falta de investimento em infraestrutura básica compromete não apenas a mobilidade, mas também a atividade econômica local, pois a via se encontra intrafegável em determinados trechos, prejudicando moradores e comerciantes. A disputa jurídica pela manutenção da avenida ressalta a urgência de intervenção do poder público para solucionar os problemas enfrentados e garantir a segurança e a qualidade de vida dos cidadãos.

Diante desse cenário, torna-se imperativo que as autoridades competentes adotem medidas eficazes para melhorar a infraestrutura e acessibilidade da Avenida João Leite. A pavimentação adequada, a instalação de calçadas acessíveis e a sinalização apropriada são fundamentais para garantir que todos os cidadãos possam utilizar a via de forma segura e inclusiva. Além disso, é necessário um esforço conjunto entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil para promover a acessibilidade na avenida e construir uma cidade mais justa, inclusiva e sustentável para todos os seus habitantes.

Em síntese, a história constitucional brasileira revela a evolução das políticas urbanísticas, refletindo os diversos contextos históricos do país. Desde a Constituição de 1824, que instituiu o voto censitário e poucas iniciativas urbanísticas, até a Constituição de 1988, que ampliou liberdades civis e estabeleceu diretrizes para o desenvolvimento urbano, cada carta magna desempenhou um papel crucial. Goiânia,

como exemplo de planejamento urbano estratégico desde 1933, destaca a importância de um crescimento ordenado e sustentável. A Avenida João Leite, por sua vez, ilustra os desafios contemporâneos de infraestrutura e mobilidade, reforçando a necessidade de políticas públicas eficazes e participação social para garantir cidades inclusivas e sustentáveis.

REFERÊNCIAS

ALCINO DE AZEVEDO TORRES, Marcos; DA MOTA, Mauricio Jorge Pereira. Função social da propriedade e funções sociais da cidade. **Revista de Direito da Cidade**, [S. l.], v. 11, n. 2, p. 684–711, 2020. DOI: 10.12957/rdc.2019.43506. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/43506>. Acesso em: 16 abr. 2024.

ALVES, Gabriel Vieira da Silva et al. **Análise das alternativas de transporte disponíveis para acesso terrestre ao aeroporto Santa Genoveva em Goiânia-GO**. 2021. Disponível em: <https://repositorio.ifg.edu.br/handle/prefix/788>. Acesso em: 7 mar. 2024.

AVRITZER, Leonardo. "O Estatuto da Cidade e a democratização das políticas urbanas no Brasil." **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v. 91, 2010, p. 205-221.

BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes; HADDAD, Marcos Bittar; MOYSÉS, Aristides. **Reforma Urbana e Direito à Cidade em Goiânia**. Goiânia, 2022.

BOHNEN FILHO, A. Cidade, Propriedade e o Novo Paradigma de Desenvolvimento Urbano no Brasil: a Função Social da Cidade. **Revista de Direito da ADVOCEF**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 199–132, 2005. Disponível em: <https://revista.advocef.org.br/index.php/ra/article/view/14>. Acesso em: 18 abr. 2024.

BOHNEN FILHO, A. Cidade, Propriedade e o Novo Paradigma de Desenvolvimento Urbano no Brasil: a Função Social da Cidade. **Revista de Direito da ADVOCEF**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 199–132, 2005. Disponível em: <https://revista.advocef.org.br/index.php/ra/article/view/14>. Acesso em: 18 abr. 2024.

BORDALO, Rodrigo. **Direito Urbanístico**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Método, 2022. 208p.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 17 abr. 2024.

BULOS, Lammego, Uadi. **Curso de Direito Constitucional**. 16ª ed. São Paulo: Saraiva, 2023. p. 871.

CABERO, María Manuela et al. **Patrimônio arquivístico e memória no estado de Goiás: estudos e tendências**. 2015. Disponível em: <https://gredos.usal.es/handle/10366/128833>. Acesso em: 7 mar. 2024.

CAETANO, Fernando Domingues. **Classificação de Vias Urbanas: o Código de Trânsito Brasileiro e os Planos Diretores Municipais no Estado do Paraná**. Monografia de Especialização. Curitiba, 2013.

CAIXETA, Julia Lobo; ENOKIBARA, Marta. **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. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, v. 5, n. 33, 2017.

CARDOSO JR, Ricardo Abranches Felix et al. "Projeto Orla, Proposta para Maior Sustentabilidade e Eficiência no Gerenciamento Costeiro-Armação dos Búzios (RJ)." *Sistemas & Gestão*, v. 6, n. 3, 2012.

COUTINHO, Gabriel Bungenstab. A Contribuição de Melhoria como Instrumento de Planejamento Urbano em Foz do Iguaçu. 2022. **Dissertação de Mestrado**. Disponível em: <http://dspace.unila.edu.br/handle/123456789/7589>. Acesso em: 7 mar. 2024.

CTB DIGITAL. **Comentário ao artigo 60 do CTB**. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/comentario/comentario60>. Acesso em: 07 de abril de 2024.

CUNHA, Márcia Maria. **Informalidade urbana e segregação socioespacial em Bauru: o caso do Jardim Niceia**. 2020. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/192800>. Acesso em: 7 mar. 2024.

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

FELTRIN, Talita Fernanda; RAIÁ JUNIOR, A. A. "Lei 12.608/12: Instrumento de auxílio à gestão da logística humanitária no enfrentamento de desastres causados por fenômenos naturais." In: **Anais do IX Convibra Administração–Congresso Virtual Brasileiro de Administração**, 2012.

FERNANDES, Guilherme Moura Fé. **Um Possível Cenário Urbano Sob a Ótica do Plano Diretor de Goiânia: Reabilitação e Requalificação do Setor Sul**. Goiânia, 2021.

FERNANDES, Marilena Julimar. Pedro Ludovico Teixeira x Antônio (Totó) Ramos Caiado: Memórias, Ressentimentos, Esquecimentos e Silêncios (1930-1970). 2013. 151 f. **Tese (Doutorado)** - Universidade Federal de Goiás, Faculdade de História. Disponível em: <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/113/o/T2013-09.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2024.

FERREIRA, G. G. et al. "Política habitacional no Brasil: uma análise das coalizões de defesa do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social versus o Programa Minha Casa, Minha Vida." *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2019.

FRIDMAN, Fania. "Urbanismo na Era Vargas: a transformação das cidades brasileiras." *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 15, n. 2, 2013.

GARCIAS, C. M.; BERNARDI, J. L. AS FUNÇÕES SOCIAIS DA CIDADE. *Revista Direitos Fundamentais & Democracia*, [S. l.], v. 4, n. 4, 2008. Disponível em: <https://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br/index.php/rdfd/article/view/48>. Acesso em: 17 abr. 2024.

GARCIAS, C. M.; BERNARDI, J. L. AS FUNÇÕES SOCIAIS DA CIDADE. *Revista*

Direitos Fundamentais & Democracia, [S. l.], v. 4, n. 4, 2008. Disponível em: <https://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/48>. Acesso em: 17 abr. 2024.

GOIÁS DE NORTE A SUL. **Programa "Goiânia - Santa Genoveva"**. Disponível em: https://www.goiasdenortea-sul.com.br/programa_-g-o-i-a-n-i-a-----s-t-.-s-a-n-t-a---g-e-n-o-v-e-v-a---_114. Acesso em: 02 de março de 2024.

GONÇALVES, Monica Villaça; MALFITANO, Ana Paula Serrata. O conceito de mobilidade urbana: articulando ações em terapia ocupacional. **Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional**, v. 29, p. e2523, 2021.

HORA, K. E. R. (2022). O dilema da participação sociopolítica no mundo da pós-verdade: uma reflexão a partir do processo de revisão do Plano Diretor de Goiânia-Goiás – Brasil. **Especialização em Políticas Públicas (mimeo)**. FCS/UFG. Goiânia. <https://repositorio.ifg.edu.br/handle/prefix/788>. Acesso em: 7 mar. 2024.

LEAL, Érica Pinheiro de Albuquerque et al. **O planejamento urbano integrado e a atuação da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém na Região Metropolitana de Belém**. 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/handle/2011/15451>. Acesso em: 7 mar. 2024.

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

LIBÓRIO, Daniela. **Elementos de direito urbanístico**. Barueri: Manole, 2004.

MACHADO, Camilla Vitória. **Conexões urbanas: terminal intermodal como modelo de integração urbana**. 2024. Disponível em: <https://repositorio.ueg.br/jspui/handle/riueg/3081>. Acesso em: 25 mar. 2024.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

MARTINS, Hugo Leandro Fontes. Tendências futuras na mobilidade urbana: áreas de intervenção do design no contexto da cidade. 2024. **Tese de Doutorado**. Disponível em: <http://repositorium.uminho.pt/handle/1822/87996>. Acesso em: 25 mar. 2024.

MATIELLO, Alexandre M. Da Carta de Atenas ao Estatuto da Cidade: questões sobre o planejamento urbano no Brasil. **Impulso**, v. 17, n. 44, 2006. Disponível em: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&profile=ehost&scope=site&authType=crawler&jrnl=01037676&AN=26878501&h=3MrtbdLaSeUU6%2Fceg9Z0sHA8SE6KQpzth2tUspbdFmQHZ1fpje%2B%2Fn%2BtYAesiA31E3zR6%2BgYaC8DeJqVMiHvo%2Bw%3D%3D&crl=c>. Acesso em: 25 mar. 2024.

MELO, Bruna Pinheiro de. Indicadores de ocupação urbana sob o ponto de vista da infraestrutura viária. 2004. 184 p. **Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes)** – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <link do documento>. Acesso em: 27 mar. 2013.

MELO, Camila Arantes de. **Goiânia, crescimento urbano e demandas habitacionais: o caso do Jardim Guanabara**. 2015.

MELO, Wander Oliveira et al. **Política Estadual e poder local: os efeitos da revolução de 1930 na reconfiguração de poder em Morrinhos, Goiás**. 2021. Disponível em: <http://200.137.241.33/handle/tede/818>. Acesso em: 7 mar. 2024.

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

MORAIS, Kamila Lopes et al. **Representações da cidade de Goiânia em contos de meados do século XX: imagens e discursos**. 2009. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tde/2450>. Acesso em: 7 mar. 2024.

NOGUEIRA, Octaviano. **Constituições Brasileiras**. 2012. Senado Federal. NOROESTE-DE-GOIANIA.pdf#page=130. Acesso em: 7 mar. 2024.

OLIVEIRA, Andressa Alves De. **PARQUE MACAMBIRA ANICUNS: UMA REVISÃO DE LITERATURA SOBRE A PRESERVAÇÃO AMBIENTAL E DESAFIOS PARA PREFEITURA DE GOIÂNIA**. História de Goiânia. Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/sobre-goiania/historia-de-goiania>. Acesso em: 02 de março de 2024.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, LXI/61. REIS, D. et al. "Política nacional de resíduos sólidos (Lei no 12.305/2010) e educação ambiental." *Revista Interdisciplinar do Direito - Faculdade de Direito de Valença*, v. 14, n. 1, 2018, p. 99–111.

REMY, Ulysses Cardoso; PECLAT, João Bosco Campos; AGUIAR, Vinicius. **DEGRADAÇÃO AMBIENTAL EM APP URBANA: ESTUDO DE CASO NO SETOR SANTA GENOVEVA NO MUNICÍPIO DE GOIÂNIA–GO**. 2012. Disponível em: RODRIGUES, A. M. Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. *Cadernos Metrópole*, [S. l.], n. 12, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8807>. Acesso em: 13 abr. 2024.

SAKAI, Diogo Isao Santos; CARNEIRO, Vandervilson Alves. POR UM PLANEJAMENTO AMBIENTAL E URBANO: Rio Meia Ponte em Goiânia. I Seminário da Paisagem Urbana e Sustentabilidade, p. 130. 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Pedro-Henrique-Pereira/publication/323255308_PAISAGEM_CENTRALIDADE_E_SUSTENTABILIDADE_0

SALEME, Edson Ricardo. Parâmetros sobre a função social da cidade. In: **Anais do XIV Congresso Nacional do Conpedi**. [S.l.: s.n.], 2020. Disponível em: <link do documento>. Acesso em: 13 de abril de 2024.

SANTOS, Daniela Braga. **A Região Noroeste de Goiânia: a construção da paisagem (1975- 2019)**. 2021. Disponível em:

<http://www.realp.unb.br/jspui/handle/10482/39898>. Acesso

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 6ª edição. São Paulo: Malheiros, 2009.

SOUSA, Gabriela Vilela de et al. **Condomínios horizontais fechados e fragilidade das normas urbanísticas na região metropolitana de Goiânia**. 2019. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/9925>. Acesso em: 7 mar. 2024.

TEIXEIRA, Pedro Ludovico. **Relatório apresentado ao Ex.mo S.nr D.r Getúlio Vargas, d. d. Chefe do Governo Provisorio, e ao povo goiano, pelo dr. Pedro Ludovico Teixeira, Interventor Federal neste Estado**. 1930-1933. Goiás. 1933.

VALE JÚNIOR, F. R. A função social da propriedade urbana em Goiânia: teoria e prática. 2008. Dissertação (**Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial**) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia.

VEROSSIMILHANÇA . Revista Jatobá, Goiânia, v. 3, 2021. DOI: 10.54686/revjat.v3i.71352. Disponível em:

<https://revistas.ufg.br/revjat/article/view/71352>. Acesso em: 7 mar. 2024.

ANEXOS