

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE ANÁPOLIS – UNIEVANGÉLICA
Programa de Mestrado Multidisciplinar em Sociedade,
Tecnologia e Meio Ambiente
Fundo de Amparo a Pesquisa do Estado de Goiás - FAPEG

GOIÂNIA – AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS E AS ZONAS
DE INTERESSE URBANÍSTICO/ÁREAS ESPECIAIS DE
INTERESSE URBANÍSTICO

Rosângela de Miranda

Orientadora: Profa. Dra. Genilda D'arc Bernardes

Dissertação de Mestrado

Anápolis – GO, 2011

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE ANÁPOLIS - UNIEVANGÉLICA
Programa de Mestrado Multidisciplinar em Sociedade,
Tecnologia e Meio Ambiente

GOIÂNIA – AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS E AS ZONAS
DE INTERESSE URBANÍSTICO/ÁREAS ESPECIAIS DE
INTERESSE URBANÍSTICO

Dissertação de Mestrado submetida ao Centro Universitário de Anápolis - UniEvangélica, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Mestre em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente, na linha de pesquisa sobre Políticas Públicas, área acadêmica.

**GOIÂNIA – AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS E AS ZONAS
DE INTERESSE URBANÍSTICO/ÁREAS ESPECIAIS DE
INTERESSE URBANÍSTICO**

Rosângela de Miranda

Dissertação de Mestrado submetida ao Centro Universitário de Anápolis – UniEvangélica, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Mestre em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente, na linha de pesquisa sobre Políticas Públicas, área acadêmica.

Aprovado por:

Profa. Dra. Genilda D'arc Bernardes/Mestrado/UniEvangélica Orientadora

Prof^o. Dr. Eguimar Felício Chaveiro/Mestrado/IESA-UFGO

Prof^o. Dr. Maurício José Nardini/Mestrado/UniEvangélica

Prof^o. Dr. Roberto Prado de Moraes/Mestrado/UniEvangélica

Aos meus filhos, Karl Vinicius e Kamila, pela paciência e carinho a mim dedicados no decorrer destes três anos de estudo. No apoio deles com a negligência materna frente aos deveres impostos pelo cotidiano de uma sociedade que exige e toma todo o nosso tempo, subvertendo os valores mais sagrados, onde relegamos a segundo plano aqueles que fazem parte de nossa própria carne e que cabe a eles na maioria das vezes suportar no dia a dia, os momentos de nervosismo e da correria para a entrega de trabalhos. A minha irmã Rosa Maria por cuidar dos meus filhos à noite e nas minhas viagens para Anapólis.

Ao término do trabalho fazemos uma retrospectiva dos momentos difíceis por que passamos e pensamos nas pessoas que estiveram conosco ao longo da jornada, principalmente, na família que tanto nos apóia.

Agradeço a Deus pelo existir e a Nossa Senhora do Perpétuo Socorro pela força e perseverança na quase desistência e nos limites do cansaço.

O que seria de mim sem a minha orientadora Genilda D'arc Bernardes pelo tempo e pela paciência que com sempre recebeu os meus rascunhos, quase sempre atrasados, a qual as pontuações sempre foram de muita ajuda, sem o que, com certeza, essa dissertação não teria sido terminada. Obrigada.

Os meus sinceros agradecimentos a Mafalda Paz, Linda Rocha, Ignês, Ivani Dolores, Ana Célia, Ângela por estarem comigo ao longo dos anos trabalhados no CEI-GO. Aos colegas de trabalho e professores da Escola Municipal Pedro Gomes de Menezes pela paciência em suprir os meus atrasos em sala de aula.

Enfim aos mestres Clarimar, Francisco Itami, Ivan, Maurício Nardini, Mirza, Nelson, Nilton, Pietrafesa, Ricardo, Roberto Prado, e, para fechar você, Eunice.

Obrigada a todos!

RESUMO

Este trabalho busca discutir a natureza do processo de ocupação de áreas públicas através de contratos celebrados entre o Poder Público e a Iniciativa Privada, dentre eles o de Parcerias Público Privadas no município de Goiânia, especificamente na área em que se encontra o Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas e suas adjacências. Outra questão suscitada são as Áreas Especiais de Interesse Urbanístico que estão contempladas no PDIG de 2007, cuja área, objeto de estudo, se encontra próxima. A análise se baseou no fato do poder público municipal vir atuando como agente negociador do espaço urbano. Adotam-se, assim, conceitos desenvolvidos no pensamento econômico denominado Neoliberal. Notou-se que não houve dificuldades no decorrer do processo da institucionalização dos projetos, haja vista, de um lado, à especificidade dos serviços e, por outro, pelo fato do planejamento urbano ser atividade inerente à função de governo e, como tal, está interligada com a noção de poder. A estrutura e o desenvolvimento da pesquisa, no qual resultou a presente dissertação está dividido em três partes: a primeira diz respeito a metodologia e aos procedimentos adotados, além de apresentar uma contextualização histórica, sobre a formação do espaço urbano de Goiânia e as intervenções feitas em seu planejamento original; a segunda trata especificamente das Parcerias Público Privadas e o modelo econômico vigente e na terceira, finaliza-se a descrição da área pesquisada e sua relação com o setor Campinas.

Palavras-chaves: Parcerias Público Privadas – PDIG 2007 – Goiânia – Espaço Urbano – Áreas de Interesse Especial de Interesse Urbanístico

ABSTRACT

This paper seeks to discuss the nature of the process of occupation of public areas through contracts concluded between the Government and Private Sector, including the Public Private Partnerships occurred in Goiânia, specifically in the area that is subterminal Road Passenger Campinas and surrounding area. Another issue raised is the Special Interest Urban Areas that are covered in PDIG 2007, whose area, subject matter, is nearby. The analysis was based on the fact that the municipal government acting as an agent come negotiating urban space. Adopt, therefore, the concepts developed so-called neoliberal economic thinking. It was noted that there were no difficulties during the process of institutionalization of the project, considering on the one hand, the specificity of services, and secondly, because of city planning activity to be function of government and, as such, is intertwined with the notion of power. The structure and development of research, which resulted in this dissertation is divided into three parts: the first concerns the methodology and procedures used, and presents a historical background on the formation of the urban area of Goiânia and the interventions made in its original plan, the second deals specifically with the Public Private Partnerships and the current economic model and and the third concludes the description of the area surveyed and its relationship with the sector Campinas.

Keywords: Public Private Partnerships - PDIG 2007 - Goiânia - Urban Space - Areas of Townscape Interest Special Interest

LISTA DE IMAGENS E MAPAS

IMAGEM - 1	Retrato da Desigualdade Urbana	41
IMAGEM - 2	Vista Total da Área Pública da Pesquisa	62
IMAGEM - 3	Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas e Áreas Adjacentes	63
IMAGEM - 4	Modelo de Casa onde está situada parte da Secretaria de Segurança Pública de Goiás – SSPGO	70
IMAGEM - 5	Vista Parcial dos Pontos de Venda localizados nas Calçadas da Área da Pesquisa (roupas, sapatos, lanches, etc)	74
IMAGEM - 6	Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas	77
MAPA - 1	Regiões Administrativas de Goiânia	22
MAPA - 2	Áreas Especiais de Interesse Urbanístico	42
MAPA - 3	Área da Pesquisa e Adjacências	72

LISTA DE SIGLAS

AEIS	Áreas Especiais de Interesse Social
AGR	Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos
AMMA	Agência Municipal de Meio Ambiente
APAs	Áreas de Proteção Ambiental
APPs	Áreas de Proteção Permanente
ASDERGO	Associação dos Servidores do Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
CEIPD	Conselho Estadual de Investimentos, Parcerias e Desestatização
CED	Conselho Estadual de Desestatização
COHAB	Companhia Metropolitana de Habitação
COMOB	Companhia Municipal de Obras e Habitação do Município de Goiânia
CF	Constituição Federal
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetos Modernos
DERGO	Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás
ESAF	Escola de Administração Fazendária
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço Fundo
FGP	Fundo Garantidor de Parcerias
GBDES	Gerência de Bens Desestatizados
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano

IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
IPPUG	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Goiânia
LOA	Lei Orçamentária Anual
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LRF	Lei de Responsabilidade Fiscal
MB	Maia e Borges
ONU	Organizações das Nações Unidas
OS	Organização Social
OSCIP	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
PDIG	Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNUMA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
PNMA	Política Nacional de Meio Ambiente
PPA	Plano Plurianual
PPPs	Parcerias Público Privadas
PT	Partido dos Trabalhadores
PSDB	Partido Social Democrático Brasileiro
ROTAM	Rondas Táticas Metropolitanas
RMG	Região Metropolitana de Goiânia
SANEAGO	Saneamento de Goiás S/A
SEPLAM	Secretaria Municipal de Planejamento
SEPLAN	Secretaria de Planejamento Estadual
SIEG	Sistema Estadual de Estatística e Informações Geográficas de Goiás

SPE	Sociedade de Propósito Específico
TRPs	Terminais Rodoviários de Passageiros
UEG	Universidade Estadual de Goiás
UICN	União Internacional para a Conservação da Natureza
WWF	Fundo Internacional para a Natureza

SUMÁRIO

RESUMO	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUÇÃO	14
1 - GOIÂNIA: VER, SENTIR E PENSAR A PAISAGEM	21
1.1. Localização e caracterização	21
1.2. Caracterização do problema	23
1.2.1. Problemática e questionamentos	31
1.3. Cotejamento do problema	32
1.3.1. Planos Diretores: lugar e espaço	34
1.3.2. Características do lugar da Pesquisa	39
2 – AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS, O QUE É ISSO?	43
2.1. Tipos de contratos – definição	43
2.1.1. Concessão	44
2.1.2. Serviço Público e Concessão – Como e porque da utilização	45
2.1.3. O que é o Contrato de Permissão	46
2.1.4. O que é a Concessão de Obra Pública	46
2.1.5. A Concessão de Uso	46

2.2.	Contexto Histórico das Parcerias Público Privadas	47
2.3.	As Parcerias Público Privadas no Estado Brasileiro	50
2.4.	As PPPs em Goiás e Goiânia	57
3 –	GOIÂNIA E AS INTERVENÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS	60
3.1.	Localização da Área Estudada	61
3.2.	Descrição da Área e Problemas Levantados	64
3.2.1.	O Contexto da Transformação da Paisagem	67
3.2.2.	Dados sobre a Beneficiária da Concessão	70
3.3.	Goiânia – Segregação Planejada	74
3.4.	O Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas – Quando surgiu	76
3.4.1.	O Processo de Desestatização dos Bens do Estado de Goiás	77
3.4.2.	A Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR)	79
3.4.3.	A Questão Ambiental: O Córrego Cascavel e o Ribeirão Anicuns..	82
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	84
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
	BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS	97
	ANEXOS	

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como título **Goiânia – as parcerias público privadas e as zonas de interesse urbanístico/áreas especiais de interesse urbanístico**

Ele será desenvolvido na linha de pesquisa sobre as Políticas Públicas, do Programa de Mestrado Multidisciplinar em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente do Centro Universitário de Anápolis - UniEvangélica, considerando a área da Política Urbana, com ênfase no Planejamento Urbano de Goiânia, capital do Estado de Goiás.

A pesquisa visa conhecer e analisar a questão do lugar, utilizando como objeto de estudo área situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas, em Goiânia, analisando o processo de intervenção do Estado no ordenamento territorial, especificamente, no uso e ocupação do solo urbano, na venda, cessão, doação e permuta de áreas públicas para a iniciativa privada, por meio das Concessões e/ou das Parcerias Público Privadas, prevista nos Planos Diretores.

Um dos objetivos principais é transcender o conceito de paisagem, analisando partes de uma totalidade, tais como a forma, a função, o processo e a estrutura. Essas categorias são adotadas para análise do espaço, utilizando a cidade de Goiânia-Goiás como referência e o objeto de estudo a área acima citada elevando-a como categoria analítica local. Nesse contexto busca conceituar e correlacionar o lugar nas variáveis tempo e espaço, tendo como referência o sistema capitalista de produção, utilizando-se dialética como de linha de pensamento e a fenomenologia como forma de digressão sobre a realidade. A análise prospectiva será consubstanciada nas Políticas Públicas vigentes, nas Concessões e nas Parcerias Público-Privadas.

Para tanto os objetivos do estudo voltam-se para o levantamento

nos documentos das Secretarias de Planejamento Estadual (SEPLAN), da Secretaria de Planejamento Municipal (SEPLAM) do município de Goiânia.

Diagnosticar e levantar como se deu o repasse à sociedade civil, seja ela, de forma legal, ilegal ou via Lei das Parcerias Público Privadas, em uma área situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas em Goiânia.

Observar, compilar e coletar dados documentais sobre a aplicação da Agenda 21 local, Plano Diretor, a Lei das Parcerias Público Privadas com vistas a gerar elementos que possam subsidiar discussões para elaboração de políticas públicas de meio ambiente e urbanização.

Goiânia, hoje com 78 anos de idade, contados a partir do lançamento da pedra fundamental, possui uma população de 1 milhão, 281 mil e 975 habitantes, cujo modelo de desenvolvimento foi pautado nas migrações rural-urbanas, fenômeno esse, em parte, responsável pela ocupação desordenada e mudanças no plano original da cidade.

O Plano de Urbanização Integrado, de 1990, autorizou o município a fornecer concessões das áreas públicas e dos serviços públicos para serem administrados pelos próprios moradores, ou seja, toda a responsabilidade do cumprimento das leis de edificação está a cargo do administrador do condomínio, liberado pelo poder público (CAMPOS, 2007, p. 84), surgindo assim, os grandes condomínios horizontais fechados, denominados loteamentos fechados e, portanto, dá início a concessão do uso do espaço público à iniciativa privada.

O Plano Diretor de Goiânia de 2000, diz que o uso e a ocupação do solo, deverão pautar-se em um conjunto de princípios e diretrizes que busquem a distribuição equilibrada dos ônus e benefícios da urbanização e o atendimento à função social da propriedade urbana, com a subordinação do uso e ocupação do solo ao interesse coletivo. Além disso, a proteção e recuperação do meio ambiente e do patrimônio cultural devem ser condicionantes centrais da ocupação do solo. (PEREIRA, 2002, p. 20)

O processo de ocupação e urbanização da Capital de Goiânia foi pautado no modelo de desenvolvimento capitalista, como pólo comercial, financeiro e industrial, assumindo a função econômica e administrativa do

Estado de Goiás.

Nesse momento, coube-lhe o papel de vanguarda, estimulando as atividades econômicas e sociais de acordo com as orientações da conjuntura vigente, do ordenamento espacial e dos interesses econômicos. O projeto original de planejamento da cidade em vários momentos passou por várias intervenções, no sentido de adequá-la aos ditames da nova ordem econômica mundial.

A história de Goiânia está permeada pelas intervenções de planejamento. No ano de 1938 surgiu o primeiro Plano Geral de Urbanização. Em 1959, sob a coordenação do Arquiteto e Urbanista Luís Saia, criou o Plano Diretor, cuja finalidade era a adequação dos sistemas de tratamentos de esgoto à topografia, a preservação de áreas verdes, recuperação de vales e a implantação de vias expressas em suas margens.

Em 1969, a elaboração do Plano Diretor Integrado de Goiânia, sob o comando do Sr. Jorge Wilhelm foi estruturado a partir de três pontos: 1º - o crescimento linear – o eixo ou corredor Norte-Sul; 2º - o crescimento à margem da BR-153; e 3º - o desenvolvimento contínuo na direção Oeste e Sudoeste, com a criação de conjuntos habitacionais como direcionadores do crescimento urbano.

Apesar de constar em vários trabalhos como sendo um Plano de Urbanização Jaime Lerner, elaborou um Plano Diretor de Transporte em 1975 o qual servirá de base para o Plano Diretor de 1984, desta vez sob o comando da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) onde foram definidos os eixos de transportes, comércio e serviços para Goiânia, através do eixo Leste-Oeste, na Avenida Anhanguera e o eixo Norte-Sul, na Avenida Goiás.

Este PDIG também reforçou o planejamento dos grandes conjuntos habitacionais, indutores do desenvolvimento urbano, na região oeste do município com financiamento do Banco Nacional de Habitação (BNH) e da Companhia de Habitação (COHAB).

Com o PDIG de 1992, através da Empresa Engevix Engenharia S/A, ocorreu a intervenção no zoneamento e uso do solo da cidade e a criação de novos centros urbanos na Avenida T-63. Esse PDIG trouxe grandes mudanças, delineando em seu bojo, as diretrizes norteadoras das políticas sócioeconômicas, físico-territoriais, culturais, institucionais e administrativas.

Assim começa a mudança do papel da Gestão Municipal de reguladora para negociadora do solo urbano, tornando mais flexíveis os instrumentos relacionados à condição indispensável para a desenvoltura do empreendedor imobiliário. Nesse momento, o poder público assume o controle do desenvolvimento urbano, cujo cerne é o desenvolvimento econômico-social.

Essas intervenções ensejaram o crescimento da cidade e a valorização do solo urbano, e ao mesmo tempo funcionou como pólo atrativo de migrantes vindos do interior do estado e de outras regiões.

Utilizando a citação de Carlos, no qual enfatiza o processo de valorização econômica da terra urbana:

[...] o uso do espaço urbano - o lugar – como categoria de análise é o fato de seu uso, ou seja, o fato de terem se tornado um “território usado”, uma vez que, a sociedade não atua sobre a natureza em si, e sim, a partir de um determinado valor que é dado aquele pedaço de natureza – valor atual e futuro. (CARLOS, 1994).

Partindo do pensamento de Milton Santos, adotada pela autora no tocante ao uso do solo urbano, por meio da análise do lugar, busca-se conhecer Goiânia, em uma área situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas. Esta área pertence ao Setor Aeroviário, em Goiânia, bairro esse que faz divisa com o Setor Campinas, a Leste, este praticamente um bairro residencial. No Setor Aeroviário existiam moradias, comércios locais, escolas para a comunidade e o transporte coletivo urbano da cidade de Goiânia para as regiões do Morro do Mendanha, Sudoeste e Noroeste terminava no DERGO (o restante do percurso era feito a pé pelos moradores dos bairros dessas regiões). Daí o nome do terminal de passageiros ser e Terminal do DERGO haja vista, que era o único órgão público de relevância que havia no setor, servindo de referência para tudo.

Na primeira parte, no capítulo um, é feita uma discussão sobre o valor da terra, gerando renda (Marx) e da terra como parcela do espaço necessária sobrevivência e produção da sociedade, dotada de valor.

Na segunda, o diagnóstico da situação em que se encontra a

distribuição das áreas públicas de Goiânia repassadas a Sociedade Civil Organizada, via concessões e/ou parcerias público-privadas legais, ou de apropriações ilegais visando contribuir para a implantação das novas diretrizes preconizadas pelo Ministério das Cidades. Busca subsidiar Políticas Públicas locais para a elaboração de programas de capacitação para a utilização dos recursos naturais dentro do espaço urbano ocupado. Prioriza-se, ainda, a conscientização, tanto do poder público, como da sociedade civil na utilização racional do sítio urbano.

O aporte teórico utilizado na pesquisa para a intermediação entre categorias e realidade é pautado nos autores: SANTOS (1982; 1989; 1992; 1993; 1994; 1996; 1999), CARLOS (1994), LEFEBVRE (1970, 2001, 2008), NIETZSCHE (2005), FOULCAULT (1995), WEBER (2001), BERMAN (1995), SOJA (1993), MARICATO (2000, 2008, 2010), SILVA (1986), CASSETI (1991), LACAZE (1990), BARDET (1990), BARREIRA (2002, 2008), CINTRA (2007), SILVA (2003), BRASIL (2001), GOIÂNIA (2004; 2007), OLIVEIRA e MOYSÉS (2003), SABINO JÚNIOR (1980), CARMONA (2007), NARDINI (2006), MAFFESOLI (2002), BERNARDES e MORAIS (2010), OLIVEIRA e CHAVEIRO (2010).

A presente pesquisa será qualitativa, descritiva, bibliográfica, documental e, sobretudo, explicativa no sentido de registrar e interpretar os fenômenos estudados (LAKATOS, 1990). Serão, também, utilizados os procedimentos da observação e registro de imagens por meio de fotografias. Esse caminho permitirá uma abordagem qualitativa cujo objetivo é verificar a forma como ocorreu a cessão da área pública – objeto de estudo.

A análise retrospectiva dos planos diretores de Goiânia possibilita verificar quais foram às bases das intervenções no plano original da cidade naquele momento, e quando é que o poder público municipal passa (ou) a controlar o desenvolvimento urbano da capital, alterando as normas legais vigentes em detrimento dos interesses da Iniciativa Privada nas áreas públicas. Nesse sentido será abordada a introdução da Lei nº. 11.079/2004 – Lei das Parcerias Público Privadas, nas instâncias estadual e municipal de Goiânia.

Estudar, tendo como referência o Plano Diretor Integrado de 2007, procurando subsídios junto ao Instituto de Pesquisa e Planejamento

Urbano de Goiânia (IPPUG) levantando os projetos em desenvolvimento entre o poder público local e empresas, nas áreas especiais de interesse urbanístico e especialmente na área de estudo a que se propõe a pesquisa.

De modo geral, além das reflexões teóricas, espera-se contribuir para a efetiva implantação da Agenda 21 local, do Plano Diretor e do Estatuto da Cidade, além de possibilitar a criação de uma base de dados sobre a cidade, pelos especialistas locais, subsidiando projetos de extensão com a comunidade, além de novas pesquisas que possam subsidiar políticas públicas em outras áreas, tais como: ambientais, educacionais, de saúde, lazer, etc., direcionadas a ocupação do espaço urbano, de forma eqüitativa, diminuindo as desigualdades sociais, bem como planos de desenvolvimento econômico sustentável para Goiânia e para todas as outras cidades que formam a Região Metropolitana.

A dissertação será composta de três capítulos.

O primeiro capítulo discorrerá a respeito dos principais conceitos, noções e categorias para a análise do objeto de estudo, tais como a questão urbana, as técnicas e a tecnologia, o meio ambiente, a paisagem, o lugar, o espaço e sua transformação pela sociedade moderna.

O segundo capítulo diagnostica a situação da distribuição das áreas públicas de Goiânia repassadas a Sociedade Civil Organizada, via concessões e/ou parcerias público privadas, ou de apropriações ilegais visando contribuir para a implantação das novas diretrizes preconizadas pelo Ministério das Cidades, na criação de políticas públicas no intuito da elaboração de programas de capacitação para divulgar conhecimentos e utilização dos recursos naturais dentro do espaço urbano ocupado.

Ainda neste capítulo será abordada a introdução da Lei nº. 11.079/2004, lei das Parcerias Público Privadas, pelo poder público municipal de Goiânia, um breve estudo do Plano Diretor da Cidade de Goiânia, da Agenda 21 local, ou seja, trata-se basicamente, do estudo da parte legal da Política Urbana, aplicada na Capital do Estado de Goiás.

O terceiro capítulo versará quanto à utilização do espaço urbano, especificamente, da análise do lugar busca-se conhecer Goiânia, através da área situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas. Parte-se de

um levantamento histórico, geográfico, bibliográfico e documental da sua origem, transformação e utilização, levando-se em consideração às variáveis espaço e tempo, o modo de produção, a necessidade social e o seu valor como objeto.

Em seguida, será feita algumas considerações a respeito do atual estágio em que se encontra a área e suas adjacências.

1- GOIÂNIA: VER, SENTIR E PENSAR A PAISAGEM

Este capítulo versa sobre os principais conceitos, noções e categorias para a análise da ocupação desordenada de Goiânia, especificamente, para compreender se existe e qual é a relação desta ocupação com às parcerias público privadas. Nele discute-se a questão urbana, o meio ambiente, a paisagem, o lugar, o espaço e a sua transformação pela sociedade moderna.

Privilegia-se a análise do processo de intervenção do Estado no ordenamento territorial, especificamente, no uso e ocupação do solo urbano, por meio da análise do lugar. Busca-se conhecer Goiânia, utilizando-se o recorte ou parte da totalidade do espaço como subsídio para uma discussão sobre o valor da terra como mercadoria e da terra como parcela do espaço necessária à sobrevivência e à re-produção da sociedade.

1.1. Localização e Caracterização

Goiânia foi criada pelo Decreto nº. 3359 de 18-05-33 às margens do Córrego Botafogo, na área formada pelas fazendas Crimeia, Vaca Brava e Botafogo e do município de Campinas. O lançamento da Pedra Fundamental foi no dia 24 de Outubro de 1933, pelo então interventor do Estado de Goiás Pedro Ludovico Teixeira. O Córrego Botafogo faz parte da Bacia do rio da Prata com vários cursos d'água intermitentes, cujo rio principal é o rio Meia Ponte que faz parte da Bacia do rio Paraná. (SIEG/SEPLAN, 2010).

Ela se localiza na microrregião central do Estado de Goiás, a 202 km de Brasília, com uma altitude média de 705 metros e seus limites instituídos por meio da Lei Municipal nº 4.525, de 31/12/71. (idem).

MAPA 1: Regiões Administrativas de Goiânia

Fonte: Seplam (2002) Agenda 21-2004 p. 42

O mapa um, retirado da Agenda 21 local, representa o espaço urbano do Município de Goiânia em regiões administrativas e dentro delas os espaços constituídos pelos bairros da capital. São onze regiões administrativas: Central, Sul, Campinas, Leste, Sudeste, Sudoeste, Norte, Noroeste, Vale do Meia Ponte, Mendanha e Oeste.

A área do município é de 739,49 Km² para uma população de 1.281.975 habitantes e densidade demográfica 173,75 hab/km² (SIEG/SEPLAN, 2010).

Goiânia exerce polarização entre os 20 municípios que compõem a Região Metropolitana de Goiânia (RMG), tendo como função predominante, as atividades do Terceiro Setor. (IBGE, 2010).

1.2. Caracterização do Problema

Antes de falar da problemática da pesquisa, convém destacar alguns pontos importantes para o presente estudo. O primeiro é estender o conceito de desenvolvimento sustentável: aquele que atende as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras de atenderem às suas próprias, ou o desenvolvimento que provê a todos os serviços econômicos e ambientais básicos, sem ameaçar a viabilidade dos sistemas natural e social construídos, dos quais estes serviços dependem. (AGENDA 21, 2004, p.18)

Santos (1996), afirmava que com a presença do homem sobre a superfície do planeta a natureza está sempre sendo redescoberta. Os sistemas lógicos aprimoram, as religiões são reinventadas de acordo com a evolução material da sociedade, da mesma forma a natureza vai se transformando.

O homem é o principal fator existente nos fenômenos naturais, ou seja, ele é geológico, geomorfológico e climático e os eventos naturais são somente “eventos” passageiros, pois o que predomina na maior parte do tempo é o fator homem.

Para LEFF (2002), o desenvolvimento sustentável busca de forma efetiva o equilíbrio entre tecnologia e ambiente, ou seja, a tecnologia deve estar a serviço da promoção da equidade social e econômica, não só entre os diversos grupos sociais de uma nação, mas também entre os diferentes países, na busca da justiça social na melhor distribuição do “usufruto” dos recursos naturais.

Para um desenvolvimento sustentável efetivo, ainda, segundo LEFF (2006), é necessário ter uma nova forma de pensar a respeito da ordem econômica vigente, tendo em mente a criação de políticas públicas cujo objetivo é reduzir a pobreza e criar ações que fortaleçam a autonomia produtiva da sociedade civil, minimizando a relação de dependência que esta mantém com o Estado.

Desta forma o desenvolvimento deve atender ao objetivo de uma economia eficiente, pelo aumento das riquezas, mas consubstanciada na ordem ecológica, social, cultural e espacial.

SACHS (1986) ao utilizar o termo ecodesenvolvimento, um dos primeiros termos ou conceitos de desenvolvimento sustentável, diz inicialmente que o planeta não conseguiria suportar o modelo econômico vigente, comprometendo sua sobrevivência e que esse crescimento que se faz através da desigualdade e de um consumo desenfreado, e que apenas aprofunda a divisão inter e intra-nações. Faz ainda, uma dura crítica aos modelos comerciais e da idéia de crescimento zero, defendida pelo Clube de Roma.

Este é um relatório feito em 1968, pautado nos dados computadorizados, sob a liderança de Meadows. Neste ponto de vista, o desenvolvimento é o objetivo e além de ser visto como direito de todos.

Para dar maior ênfase a esse argumento, (ROMEIRO, 2001, p. 6) diz que esse conceito surgiu dentro de um contexto antagônico entre o crescimento econômico e o meio ambiente, também discutido pelo Clube de Roma, onde se discute a incompatibilidade do modelo econômico existente e a utilização dos recursos naturais, pregando o esgotamento dos mesmos e determinando algumas medidas a serem adotadas pela sociedade, dentre elas criar e implementar ações com objetivo de conter os crescimentos econômico e demográfico. (CORRAZA: 2005, p.9)

A partir de 1980 o conceito de desenvolvimento sustentável, suplantou o conceito de ecodesenvolvimento, passando a ser adotado desde então, como expressão oficial nos documentos emanados de organizações como da Organização das Nações Unidas (ONU), da União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) e do Fundo Internacional para a Natureza (WWF).

Em um mundo onde a conjuntura atual é resultante de uma economia de subsistência que no decorrer de curto espaço de tempo passa à uma economia de mercado, sobretudo, com advento das novas tecnologias e uso extremo dos recursos naturais a questão urbana traz em seu cerne a consolidação do capitalismo ocidental e o forte processo de industrialização.

Desta forma a questão ambiental surge em contraposição a esse caráter predatório da expansão econômica capitalista, colocando “em cheque” este modelo de desenvolvimento.

A relação do homem com o meio transforma a paisagem através diversas e sucessivas formas de utilizações dos demais recursos naturais e do solo.

Além disso, temos como foco o espaço urbano. E para fortalecer esse conceito partimos do pressuposto de que é nele que se expressa de forma mais nítida e imparcial, tanto as propostas liberais, de centro ou de esquerda e, portanto, por exprimir o funcionamento da economia e dos ecossistemas naturais, tornou-se atrativo para os ambientalistas.

Outra questão relevante é que cabe ao município definir os parâmetros de ocupação em seu território, em consonância com a Constituição Federal de 1988 e com o Estatuto das Cidades, aprovado em 2001.

É neste sentido, focando a questão ambiental e urbana, apresenta-se o conceito de Zona Especial de Interesse Urbanístico (ZEIU) ou AEIU (Área Especial de Interesse Urbanístico). As Zonas Especiais de Interesse Urbanístico (ZEIUs) ou Áreas Especiais de Interesse Urbanístico (AEIUs)¹, de acordo com os conceitos de vários Planos Diretores, são as áreas que devem ser melhores integradas à estrutura da cidade, aproveitando as melhorias já implantadas ou mesmo eliminando a precariedade da infraestrutura existente. (PDDUA, Porto Alegre, 2007).

O PDIG 2007 estabelece por ZEIS as regiões ou áreas edificadas em que o poder público tenha implantado conjuntos habitacionais de interesse social ou que tenham sido ocupadas de forma espontânea, em que há interesse público em ordenar a ocupação por meio de implantação de programas habitacionais de urbanização e regularização fundiária, tanto urbanística quanto jurídica. (Associação de Moradores do Jardim Botânico, maio de 2010)

As AEIS/ZEIS estão sujeitas a critérios especiais de parcelamento, ocupação e uso do solo, cujo objetivo é a promoção da melhoria da qualidade de vida de seus habitantes e a sua integração à malha urbana.

¹ AEIUs se refere ao termo utilizado no PDIG 2007, de Goiânia. Nos demais Planos Diretores usa-se ZEIUs. Ambos tem o mesmo significado.

Elas podem ser áreas edificadas ou não, destinadas à implantação de programas e empreendimentos de interesse social, desde que vinculados ao uso habitacional.

As Zonas Especiais de Interesse Social é um instrumento de política urbana que permite que o Poder Público dê tratamento diferenciado a uma determinada área em geral, ocupada por habitações não apropriadas à moradia, loteamento irregular ou conjunto habitacional de baixa renda.

As AEIS/ZEIS, via de regra, são aprovadas por lei municipal na qual autoriza a Prefeitura a gabaritar e dimensionar lotes diferentes dos permitidos pela legislação que disciplina as ocupações regulares, possibilitando assim a legalização dessas edificações incorporando-as à “cidade formal”.

Elas devem ser urbanizadas, além disso, devem receber investimentos em infraestrutura e serviços públicos, como saneamento básico, iluminação pública, sistema viário e de circulação com acesso às moradias e reflorestamento. A regularização urbanística é um dos primeiros passos para a regularização fundiária, que dá a quem ocupa o terreno o direito a posse ou propriedade.

Na criação de uma AEIS/ZEIS, necessário se faz alguns levantamentos, tais como as especificidades dessa área, as condições socioeconômicas dessa população (faixa de renda, escolaridade, existência de serviços e infraestrutura urbana) particularidades físicas e ambientais (inclinação do terreno, tipo de vegetação a preservar, os rios, as lagoas, características geológicas, etc). Cabe ao Poder Executivo Municipal apresentar projetos de lei para criação de AEIS. Ao Legislativo Municipal cabe aprovar ou rejeitar a proposta.

No município de Goiânia foi estabelecido pelo PDIG 2007, três AEIS, divididas da seguinte forma: AEIS 1: áreas onde se encontram assentamentos de posseiros urbanos no qual integrarão futuros projetos de urbanização e regularização fundiária; AEIS 2: correspondem a áreas onde situam loteamentos ilegais; e AEIS 3: áreas destinadas ao poder público municipal para a implantação de moradias para a população de baixa renda.

Além disso, esse Plano Diretor estabelece as condições necessárias para a população ter acesso aos planos e programas de moradia

nas AEIS que são: ser morador no município de Goiânia há mais de dois anos, ter renda familiar de no máximo cinco salários mínimos vigentes, não ser proprietário de imóveis e não ser beneficiário de quaisquer outros programas habitacionais promovidos pelo poder público Municipal, Estadual ou Federal.

Em Goiânia, está estabelecido no PDIG (2007) no artigo 82 que para efeito do estabelecimento do modelo espacial e no intuito de promover um melhor ordenamento das funções urbanas, é necessário integrar o uso do solo ao sistema de mobilidade urbana. Esse PDIG instituiu os principais eixos de desenvolvimento com base na estrutura do transporte coletivo da seguinte forma:

i - Corredor Principal: As Avenidas Anhanguera, Goiás, Mutirão, T-9, T-7 e Leste-Oeste são denominados Eixos de Desenvolvimento Exclusivo.

ii - Os eixos de transporte coletivo como preferenciais, situados a sudoeste da cidade estão destinados à política habitacional de baixa renda (AEIS) e compreende o Corredor 20 - Rodovia GO – 070; o Corredor 19 – GYN 24; o Corredor 17 – Av. Pedro Ludovico; o Corredor T-9 – Tramo Setor Garavelo/GO-040; Corredor Anhanguera – Tramo Vila Pedroso; Corredor Goiás Norte; e, o Corredor Goiânia II/Campus UFG. (PDIG 2007, Goiânia, p. 29)

O zoneamento, como uma das formas de organizar a cidade dá margem a distorção da realidade da cidade. Isso se dá quando analisamos o espaço da cidade através de um mapa e traçamos seus limites, ruas, avenidas, áreas verdes, loteamentos, etc, e quando analisamos de fato a realidade local. Isso reforça e dá origem a um espaço dual: de um lado cria a cidade formal, ou seja, aquela que recebe todos os investimentos públicos e de outro a cidade informal, seu contraponto absoluto, aquela que cresce à margem desses recursos explicitando espacialmente as diferenças sócioambientais. (GROSTEIN, 2001, p.13)

A questão do meio ambiente e o espaço urbano começaram a sobressair a partir dos anos de 1980 e 1990, por meio da realização de fóruns internacionais promovidos pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Uma dessas mudanças foi com relação à política dos assentamentos humanos, na conferência realizada em Vancouver (1976) denominada Habitat I e a de Istambul (1996) a Habitat II, dá visibilidade e

importância às cidades dentro das nações e seu papel dentro do conceito de sustentabilidade. (GROSTEIN, 2001, p. 16).

A ECO 92, A Agenda 21, produto da conferência do Rio, e as conferências de Vancouver e Istambul (Habitat I e II) norteiam as políticas públicas e as práticas urbanas de diversas cidades e metrópoles brasileiras. Seus pontos principais são: a idéia de desenvolvimento sustentado; a necessidade de coordenação setorial; a descentralização de tomada de decisões; e a participação social na gestão urbana.

A ineficiência dos gestores públicos em proporcionar o acesso a terra e a falha dos mercados em fornecer financiamentos adequados em termos de preço, tempo e lugar fez com que o governo federal sinalizasse com uma política urbana de apoio as ações locais nos estados e municípios. É neste sentido que as cidades são vistas como pontos centrais para se alcançar o desenvolvimento sustentado, pois é nesse espaço que se localiza a maior parte das atividades econômicas, políticas e sociais de toda a sociedade moderna. (GROSTEIN, 2001, p. 18).

A formulação de políticas públicas se faz necessária no sentido de conter a degradação ambiental, fenômeno esse associado às estratégias de sobrevivência das populações de baixa renda nas cidades cuja origem reside nas condições socioeconômicas e na falta de opções de moradia acessíveis.

O modelo de desenvolvimento capitalista consolidou formas inadequadas no uso e ocupação do solo que transforma os fundos de vale em avenidas, as áreas protegidas em loteamentos, além de ocupar as várzeas, sem se preocupar com o território e com as enchentes e demais consequências, como é caso também do desmatamento de áreas verdes e o surgimento de várias “ilhas de calor” nos centros urbanos bastante adensados.

Convém ressaltar que a responsabilidade pública é evidente. Mediante a um contexto de escassez de recursos, os investimentos públicos e o aval a financiamentos do poder público têm que se pautar em prioridades definidas em políticas e práticas de ações para o desenvolvimento urbano sustentável, de forma flexível e socialmente construídas, isto é, resultante da compreensão dos conflitos que ocorrem nos processos de ocupação, expansão e transformação urbana.

Assim, as políticas públicas contribuirão para a construção de um ambiente urbano equilibrado e justo, pois surgiram a partir de questões socioeconômicas formuladas e assumidas, no sentido de distribuir os benefícios urbanos das obras públicas e da justiça social definida pela democratização dos acessos a todas as instâncias da vida urbana, principalmente a uma moradia digna. E moradia digna não é só a residência em si, mas todas as condições inerentes ao bem estar da comunidade local, tanto orgânica quanto inorgânica, que é habitat de todas as espécies.

Quanto as condições de vida, as reivindicações sociais envolvem o poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada, cabendo ao poder público e a sociedade civil criar as políticas necessárias. Quanto aos processos de legitimação política todos eles são responsáveis pelo processo.

O PDIG 2007, em seu artigo 132, diz compreender os trechos do tecido urbano que estão sujeitos a requalificação ambiental e econômica resguardando e valorizando suas peculiaridades. Neste caso, destaca-se os incisos II, IV e V, por contemplar o Setor Campinas. Área da antiga Sede do Departamento Estadual de Rodagem do Estado de Goiás (DERGO) e outras a serem enquadradas de acordo com o interesse público. (PDIG, 2007, p. 37)

A área da pesquisa situa-se neste perímetro. É uma área pública, pertencente ao patrimônio do Estado de Goiás de acordo com o Plano Diretor está sujeita a mudanças de ordem “ambiental” e econômica respeitando-se suas particularidades. A questão é que várias partes dessa área são constituídas por vazios urbanos, mal utilizadas, pois abrigam pontos de prostituição e consumo de drogas.

A questão mais conflituosa, no entanto, é que a maioria desses vazios foram criados pela gestão municipal, na expulsão de pessoas e demolição de edificações sem um propósito definido. Como o governo é transitório e o que resta de fato é o Estado, os gestores que entram nem sabem o que e nem porque aconteceu tal medida.

A partir da Constituição de 1988, tem-se claro, que no exercício de participação e cidadania pautados na universalização dos direitos sociais, na ampliação do conceito de cidadania e em uma nova compreensão sobre o papel e o caráter do Estado, remete à definição das prioridades nas políticas públicas. Assim a política urbana ganha um novo instrumento: as zonas

especiais de interesse social, que ampliam as possibilidades de ação pública que permite alterar o foco de atuação nas áreas centradas especificamente em medidas de cunho administrativo para as políticas públicas ampliando a inclusão social, econômica e urbanística dos moradores da cidade (GROSTEIN, 2001, p. 18).

No art. 133, do PDIG (2007) são previstas as áreas de Programas Especiais de Interesse Ambiental que compreendem trechos do território sujeitos aos programas de intervenção de natureza ambiental, visando a recuperação e a conservação de áreas degradadas, de ecossistemas aquáticos. O Córrego Cascavel² funciona como limite ou divisor natural entre o Setor Campinas e Setor Aeroviário, onde se encontra a área de estudo e neste encontra-se fragmentos da vegetação nativa, de recuperação de solos e contenção de projetos públicos. (PDIG, Goiânia, 2007)

O terceiro conceito é sobre as Parcerias Público Privadas. Não poderia seguir sem antes comentar esse modelo de contrato firmado entre a gestão pública e a iniciativa privada.

O objetivo é contextualizar o processo de terceirização das atividades tanto ao nível público como privado.

Nos anos 80 e 90, nos governos de Fernando Collor de Melo (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), momento em que no Brasil houve um aprofundamento no neoliberalismo, fortalecendo a privatização de órgãos públicos, a abertura do mercado brasileiro, a valorização do mercado e as livres iniciativas, pregava a diminuição do Estado e o aumento a participação da livre iniciativa. (ARAÚJO, 2008, p. 3).

Desta forma, cria-se a Lei Federal nº. 11.079/2004 – Parcerias Público Privadas, cujo objetivo é solucionar de uma forma clara e socialmente eficaz a relação investimento privado e infra-estrutura pública em áreas de altíssima relevância social.

A Lei das PPPs, como é denominada e conhecida, define a modalidade de contrato de concessão, seja a patrocinada, seja a administrativa.

² O Córrego Cascavel localiza-se na porção sul do Município de Goiânia e apresenta uma área de 34,28 km². Atravessa os bairros mais antigos da Capital: Parque Amazônia, Setor Sudoeste, Setor Bueno, Bairro dos Aeroviários, Setor Campinas, etc. (SEIBT, 2008, p. 3)

É uma parceria entre a Administração Pública e a iniciativa privada, com o objetivo de fornecer serviços de qualidade à população, por um longo período de tempo.

As parcerias público privadas são contratos que estabelecem vínculo obrigacional entre a Administração Pública e a iniciativa privada visando à implementação ou gestão, total ou parcial, de obras, serviços ou atividades de interesse público, em que o parceiro privado assume a responsabilidade pelo financiamento, investimento e exploração do serviço, observando, além dos princípios administrativos gerais, os princípios específicos desse tipo de parceria.

Essa parceria se faz mediante a ação da iniciativa privada em projetar, financiar, executar e operar uma determinada obra/serviço, objetivando o melhor atendimento de uma determinada demanda social e o setor público contribui financeiramente, no decorrer do contrato, com os serviços já prestados a população, dentro do melhor padrão de qualidade auferido pelo poder concedente. (ARAÚJO, 2008, p. 3).

1.2.1. Problemática e questionamentos

O que chamou atenção para o desenvolvimento desta pesquisa foi o quantitativo de áreas públicas utilizadas pela iniciativa privada, cuja observação demonstra um abandono proposital do poder público em relação a algumas áreas estratégicas (centrais ou periféricas, caracterizadas como espaços vazios), situadas dentro do espaço urbano da cidade de Goiânia, que fazendo uso das variáveis espaço e tempo, onde não se empreendem esforços para utilização para fins sociais (públicos) destas áreas, mas o interesse maior em repassá-las à iniciativa privada.

Como o espaço urbano da capital é muito grande, decidiu-se por fazer um recorte e estudar essas áreas através do estudo específico de uma área pública situada no Bairro dos Aeroviários e que está contemplada no atual Plano Diretor de Goiânia. A localização, a descrição e demais características desta área, trataremos no decorrer deste capítulo.

Após consulta ao PDIG de 2007, constatou-se que nos art. 132 – Áreas de Programas Especiais de Interesse Urbanístico, encontram-se no item II – o Setor Campinas e no item IV – as áreas de equipamentos [...] autódromo, hipódromo e a área da antiga Sede do Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO).

Outra questão relevante é a questão de moradia. Num país, bem como nos Estados e nas cidades brasileiras, onde há um déficit habitacional “crônico” custa-se acreditar no que aconteceu. Na área proposta para pesquisa residiam, até o ano de 2002, dez famílias em casas construídas pelo DERGO para seus funcionários, inclusive, hoje, ainda existem algumas residências no entorno da área que está sendo utilizada pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás.

À época as famílias foram despejadas, segundo fontes, com a utilização de força policial. Essas casas foram demolidas, inclusive também, a Escola Municipal Marechal Castelo Branco, resultando no local um vazio urbano, com infra-estrutura e fácil acesso para a população em geral, visto que ela se localiza perto de uma importante linha viária localizada na Avenida Anhanguera (avenida que corta a cidade de Goiânia no sentido Leste-Oeste. Hoje, esta área está sendo utilizada como local para estacionamento “clandestino”, ponto de venda e tráfico de drogas, além da prostituição. O que é pior, atualmente, nem o poder público sabe o porquê dessa desocupação.

É uma área pertencente ao Estado de Goiás, registrada no Cartório da 1ª. Circunscrição de Goiânia, em 23/11/1950, por força do artigo 3º do Decreto-Lei nº. 58, de 10/12/1937 tornou-a inalienável, ou seja, não pode ser vendida.(vide certidão em anexo)

Observando a área em si e consultando o PDIG de 2007, constata-se que além de estar contemplada nos artigos 132 e 133, ela se localiza nas mediações de dois afluentes da Bacia do Rio Meia Ponte, que são o Córrego Cascavel e o Ribeirão Anicuns, e próxima à região central do Bairro de Campinas, considerada, hoje, patrimônio Cultural da cidade e ao Morro do Mendanha, que é uma Área de Proteção Ambiental (APA).

1.3. Cotejamento do problema

De acordo com o Plano Diretor Integrado de Goiânia – PDIG 2007, instituído pela Lei Complementar nº. 171, de 29 de maio de 2007, art. 3º, item VII – assegura a parceria entre o Poder Público e a Iniciativa Privada. Entretanto a política urbana, embasada nos contratos de parcerias público privadas via concessões já existia desde 1997, presente no PDIG.

Os artigos 182, 183, da Constituição Federal de 1988, que tratam do meio ambiente, o artigo 225, inciso 4º, da Constituição Federal de 1988 que trata do Plano Diretor, do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, e também a Lei nº. 10.257/2001 – Estatuto da Cidade fundamentam sobre a função social da propriedade urbana. Esses fundamentos ilustram a forma como se deu, inicialmente, a ocupação da área estudada e a mudança de sua função mediante à nova função delegada por novas relações administrativas entre o poder público e a iniciativa privada.

Frente às leis de ocupação do solo e com a observação *in loco* da área em questão buscou-se vislumbrar quais os sujeitos envolvidos no processo de ocupação do espaço urbano, tais como: o papel do poder público municipal como investidor e normatizador; a iniciativa privada (agentes da especulação imobiliária) como representante do sistema produtivo, impondo sua vontade sobre o Estado, visando à manutenção ou maximização de suas taxas de lucros; e os moradores despejados, utilizados como massa de manobra na ocupação dos espaços vazios centrais ou periféricos da cidade.

Em seguida, procurou-se estudar qual o papel do Poder Público no processo de privatização ou apropriação do espaço público como fomentador das condições propícias ao desenvolvimento, da ocupação e uso do espaço urbano, bem como, o seu papel de protetor dos ambientes naturais e sociais. Indagou-se sobre o papel de gerenciador da gestão pública municipal, ou melhor, como “intermediária” nas crises sociais decorrentes das diferenças relativas à segregação social. Além disso, perguntou-se como esse gerenciador do público, que é o Estado, tanto na esfera municipal, estadual e federal, serve como instrumento estratégico na organização econômica, social e política, nas escalas micro, meso e macro do ordenamento territorial.

Assim, a área ao assumir a função que mais convém aos interesses do mercado, acaba deixando de lado a sua função social. Para

Carlos (1994), ao abordar a transformação do espaço urbano em mercadoria, afirma que os espaços-tempos são utilizados como momentos da apropriação do homem enquanto modo de produção da vida, onde o espaço urbano é transformado em mercadoria e é constantemente objeto de valorização.

Nessa linha de abordagem nota-se a mudança do papel do Poder Público Municipal de regulador para negociador do solo urbano, tornando mais flexíveis os instrumentos relacionados à condição indispensável para a desenvoltura do empreendedor imobiliário, quando assume o controle do desenvolvimento urbano, cujo cerne deveria estar direcionado para desenvolvimento econômico-social da cidade.

Desta forma torna-se indispensável conjugar a Política Urbana, o crescimento econômico, a justiça social, a distribuição e a ocupação da terra pela população de baixa renda, a estruturação urbana, a proteção dos recursos naturais, melhorias nos índices de produção, dentre outros, conforme ordena o Estatuto da cidade (2002) e o Plano Diretor de Goiânia aprovado em 2007.

Nesse parâmetro, o primordial são as intervenções possíveis e desejáveis para o desenvolvimento sustentável e, sobretudo, para a proteção do ser humano e a promoção da inclusão social.

1.3.1. Planos Diretores: lugar e espaço

Pode-se estudar o espaço percebido, isto é, aquele da percepção comum à escala do indivíduo e de seu grupo, ou seja, a família, a vizinhança, daí compreendendo o que se chama de ambiente. Uma das hipóteses levantadas é aquela que concebe o espaço como resultado do trabalho e da divisão do trabalho, pois ele é o lugar geral dos objetos produzidos, o conjunto das coisas que o ocupam e de seus subconjuntos, efetuado, objetivado, portanto, funcional de acordo com um conjunto ou setor de atividade. O espaço é, amiúde, o objetivo, ou melhor, a objetivação do social, das relações que a sociedade materializa a partir de uma intencionalidade. Por isso, para o autor, o espaço tornou-se *instrumental*. Lugar e meio onde se desenvolvem

estratégias, onde elas se enfrentam, o espaço deixou de ser neutro, geográfica e geometricamente, há muito tempo. Logo, o espaço não é neutro e nem inofensivo; pelo contrário, está – como considera Lefebvre (MONDARDO, 2010, p. 196)

O plano inicial de Goiânia, elaborado pelo arquiteto Atilio Corrêa Lima, demonstra a fundamentação nos planos de urbanismo do século XX, com base na escola francesa de Belas Artes nos moldes das cidades-jardins. Esse plano trazia em seu bojo a funcionalidade, a estética, o sistema viário e o zoneamento. (MOTA, 2004, p. 25)

Posteriormente, Goiânia se constituiu *paripassu* a um conjunto de planejamento, uma vez que o seu crescimento urbano foi mediado por outros planos, conforme será discutido em outro momento do trabalho.

Em uma dessas intervenções - o Plano de Urbanização Integrado, de 1990 - autorizou o município a fornecer concessões das áreas públicas e dos serviços públicos para serem administrados pelos próprios empreendedores³, ou seja, toda a responsabilidade do cumprimento das leis de edificação ficou a cargo do administrador do condomínio, liberado pelo poder público (CAMPOS, 2007), surgindo assim, os grandes condomínios horizontais fechados, denominados loteamentos fechados e, portanto, dando início a **concessão** do uso do espaço público à iniciativa privada, apenas para exemplificar.

A Constituição Federal do Brasil de 1988, nos artigos 182 e 183e a Lei nº. 10.257/2001 - Estatuto da Cidade embasa e consubstancia o PDIG de 2007, diz que o uso e ocupação do solo devem nortear-se por um conjunto de princípios e diretrizes que busquem a distribuição equilibrada dos ônus e benefícios da urbanização e o atendimento à função social da propriedade urbana, com a subordinação do uso e ocupação do solo o interesse coletivo. Além disso, a proteção e recuperação do meio ambiente e do patrimônio cultural devem ser condicionantes centrais da ocupação do solo. (PEREIRA, 2002).

³ Lei Municipal nº. 7.042 de 27 de dezembro de 1991

Cada lugar tem, a cada momento, um papel próprio nos processos produtivos (circulação, distribuição e consumo).[...] Quanto mais pequeno o lugar examinado, tanto maior o número de níveis e determinações externas que incidem sobre ele. Daí a complexidade do estudo da menor parcela do espaço. (SANTOS, 1994, p. 30).

Com relação à citação, explicitando um pouco SANTOS (1994) quanto ao lugar em que se desenvolve a pesquisa. Área pequena, mas um lugar configurado por um conjunto de determinações, às vezes contraditórias, no qual incidem interesses estranhos à lógica que diz respeito à forma ordenada de ocupação urbana, conforme será especificado no capítulo 3 deste estudo. Lugar, aqui entendido como o “palco”, a “arena”, onde são conjugadas várias forças antagônicas ou não decorrentes dos diversos interesses que cada segmento social representa dentro do sistema produtivo. A dificuldade na análise reside na grande quantidade de variáveis que uma pesquisa *in loco* tem que considerar, ou seja, um estudo generalizado tem suas nuances mais definidas.

O exercício leva de modo sucinto ao retorno da história da construção da cidade, concatenando o processo de ocupação e urbanização ao modelo de desenvolvimento capitalista, como pólo comercial, financeiro e industrial sob a função econômica e administrativa. Nessa perspectiva, coube-lhe o papel de vanguarda tanto em escala local como regional. Nesse sentido, o projeto original da cidade, em vários momentos, sofreu intervenções, no sentido de adequá-la aos ditames dos interesses econômicos.

Em 1959, em Saia⁴, o projeto original sofreu intervenção, pois a finalidade era a adequação dos sistemas de tratamentos de esgoto à topografia, a preservação de áreas verdes, recuperação de vales e a implantação de vias expressas em suas margens. (RODRIGUES, 2008, p. 72)

[...] no Plano Saia o zoneamento foi tomado como fator de coibição da expansão urbana, através de um sistema viário racional. Segundo MOURA (2003) tanto o plano de Janssen⁵ (1952-1954) e Luís Saia (1960) não foram

⁴ Luís Saia era Engenheiro e Arquiteto formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo em 1948. Para ele o Planejamento Urbano era função do Arquiteto que deveria conhecer e levar em consideração as características locais, a geomorfologia do terreno e os aspectos culturais na elaboração do plano. (MOTA, 2004, p. 86)

⁵ Edwald Janssen (1952-1954) Topógrafo Alemão tal qual Luís Saia construiu um plano, que também não foi

oficializados por questões de ordem política e financeira, segundo a autora, configurando um quadro de convivência dos agentes políticos com a especulação imobiliária. (RODRIGUES, 2008, p. 72).

Como se vê, a iniciativa de Saia acabou sendo deixada de lado por ingerências do poder econômico com a convivência do poder público.

Em 1969, é elaborado outro Plano Diretor Integrado de Goiânia (PDIG), sob o comando do Jorge Wilhelm, que buscava intervir na expansão da cidade por meio de três pontos: 1º - o crescimento linear – o eixo ou corredor Norte-Sul; 2º - o crescimento à margem da BR-153; e 3º - o desenvolvimento contínuo na direção Oeste e Sudoeste, com a criação de conjuntos habitacionais como direcionadores do crescimento urbano.

Em 1975 é elaborado um Plano de Transporte sob a responsabilidade de Jaime Lerner no comando da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), no qual foram definidos os eixos de transportes, comércio e serviços para Goiânia, através do eixo Leste-Oeste, na Avenida Anhanguera e o eixo Norte-Sul, na Avenida Goiás (RODOVALHO, 2008, p.46)

Com base neste Plano de Transportes Urbanos foram elaborados e implementados os grandes conjuntos habitacionais, indutores do desenvolvimento urbano, na região Oeste do município com financiamento do Banco Nacional de Habitação (BNH) e da Companhia de Habitação (COHAB).

De acordo, ainda, com RODOVALHO (2008, p. 44), houve um período em que a cidade não contou com um Plano Diretor que ordenasse o crescimento de Goiânia, isso se deu no período em que ocorreu o movimento das Diretas Já⁶, a partir de 1982. O que aconteceu foi a retomada do Plano de Transporte de Jaime Lerner de 1975, que serviu de base para vários projetos “paliativos”.

Com o PDIG de 1992, coordenado pela Empresa Engevix Engenharia S/A ocorreu intervenção no zoneamento e uso do solo da cidade e a criação de novos centros urbanos na expansão da Avenida T-63. Esse PDIG trouxe grandes mudanças, entre elas diretrizes norteadoras das políticas sócio-econômicas, físico-territoriais, culturais, institucionais e administrativas.

aprovado. (MARTINS, 2008, p. 72).

⁶ Movimento Político liderado por alguns partidos políticos com participação popular, no período de redemocratização do país, após ditadura militar vigente desde 1964. Nota da autora da pesquisa.

(RODOVALHO, 2008, p. 48).

De acordo com Rodovalho (2008) esse Plano Diretor de 1992 tinha como objetivo a adequação da legislação municipal à política urbana estabelecida pela Constituição Federal de 1988, que preconizava a função social da propriedade, a sustentabilidade do meio ambiente urbano e a abertura às novas relações do poder público com a iniciativa privada através da maior flexibilidade na administração e gestão dos bens públicos com as organizações sociais, via contratos de concessão, cessão e parcerias público privadas.

Nesse período nota-se a mudança do papel do Estado de regulador para negociador do solo urbano, tornando mais flexíveis os instrumentos relacionados à condição indispensável para a dinamização do empreendedor imobiliário. O poder público assume o controle do desenvolvimento urbano, cujo cerne é o desenvolvimento econômico-social. E o espaço urbano assume de vez a sua condição de mercadoria, deixando de ter um valor de uso. CARLOS (1994), em seu estudo destaca essa condição.

O uso do espaço urbano - o lugar – como categoria de análise é o fato de seu uso, ou seja, o fato de terem se tornado um “território usado”, uma vez que, a sociedade não atua sobre a natureza em si, e sim, a partir de um determinado valor que é dado aquele pedaço de natureza – valor atual e futuro. (CARLOS, 1994).

Carlos (1994) parte do pensamento de Santos e enfatiza o uso do espaço urbano na dimensão econômica. Essa reflexão permite compreender o tema proposto para análise, objeto desse estudo, qual seja, Goiânia - as Parcerias Público Privadas e as Zonas de Interesse Urbanístico/Áreas Especiais de Interesse Urbanístico.

A área estudada está situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Campinas, na cidade de Goiânia, Estado de Goiás, onde existia um conjunto habitacional dos funcionários do antigo Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO), uma escola denominada Escola Estadual Engenheiro Flávio Cascão, conveniada com a Secretaria Estadual de Educação, que foram demolidas, ficando o espaço vazio.

Nessa área estão localizadas as escolas Estaduais Duca Viggiano e Olavo Bilac que estão situadas na quadra seguinte, fazendo divisa com a Avenida 24 de Outubro com a Rua 13, no Setor Aeroviário. O objeto em questão que envolve a área pública e a iniciativa privada diz respeito ao Subterminal Rodoviário de Campinas que se situa entre as duas escolas e a área desocupada.

1.3.2. Característica do lugar da pesquisa

[...] Em cada época, os elementos ou variáveis são conduzidos por uma tecnologia específica. As técnicas são variáveis. Seu grau de modernidade só pode ser auferido dentro de um sistema como um todo, seja ele local, nacional ou internacional. Cada lugar é uma combinação de técnicas qualitativamente diferentes, individualmente dotadas de um tempo específico.... Uma organização pode ser local, mas funciona em escalas diferentes. (SANTOS, 1992, 12 e 13).

O que chamou atenção para o desenvolvimento desta pesquisa foi o quantitativo de áreas públicas utilizadas pela iniciativa privada, cuja observação demonstra um abandono proposital do poder público em relação há algumas áreas estratégicas (centrais ou periféricas, caracterizadas como espaços vazios), situadas dentro do espaço urbano do município de Goiânia, as quais os governantes não se esforçaram em confirmar a finalidade e utilização para fins sociais (públicos) destas áreas, cujo interesse maior é repassá-las à iniciativa privada.

Essa prática está de acordo com o Plano Diretor Integrado de Goiânia de 2007 (PDIG), instituído pela Lei Complementar nº. 171, de 29 de maio de 2007, art. 3º, item VII – assegurando... parceria entre o Poder Público e a Iniciativa Privada.... (PDIG-2007). Também prevista no Título II – Capítulo I – Da Estratégia de Ordenamento Territorial, no art. 6º, parágrafo único, itens I, II, III e IV e no Capítulo VI – Da Estratégia de Gestão Urbana, no art. 69, item II,

letra “d”, dispõe quanto a Região Metropolitana de Goiânia (RMG).

Observando a área de estudo si e consultando o PDIG de 2007, constata-se que além de estar contemplada nos artigos 132 e 133, ainda possui dois afluentes da Bacia do Rio Meia Ponte, que são o Córrego Cascavel e o Ribeirão Anicuns e próxima ao Morro do Mendanha, que é uma Área de Proteção Ambiental (APA).

Para Carlos (1994), os espaços-tempos são utilizados como momentos da apropriação do homem enquanto modo de produção da vida, onde o espaço urbano é transformado em mercadoria e conseqüentemente em objeto de valorização.

A premissa básica para a discussão parte da teoria valor da terra-matéria, gerando renda (Marx, 1984) e da terra como parcela do espaço dotado de valor.

Dessa forma, é importante desvendar os discursos utilizados nos Planos Diretores das Cidades, no tocante ao ordenamento territorial, como necessários ao desenvolvimento sustentável, econômico e social, da cidade, onde o gerenciador público, no caso o Estado, é visto como instrumento estratégico, sócio econômico e político. Nessa perspectiva, o Estado tem utilizado de prerrogativas para favorecer grupos privados em detrimento da coletividade.



IMAGEM 1 – Retrato da Desigualdade Urbana - 2011, Foto retirada do local da pesquisa. Rua 13 esquina com Rua 9 – Setor Aeroviário.

Esta imagem representa a ocupação da área onde antes havia uma escola e um conjunto habitacional, onde residiam dez famílias que eram funcionários do antigo Departamento de Estradas de Rodagens de Goiás (DERGO). Nota-se nos dias de hoje o espaço abandonado servindo como estacionamento de carros e algumas barracas de venda de roupas na calçada pública. Esta imagem foi feita próxima ao Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas.

2 – AS PARCERIAS PÚBLICO PRIVADAS, O QUE É ISSO?

Este capítulo versará sobre as diferentes modalidades de contratos, existente entre a administração pública e a iniciativa privada, com ênfase nos contratos de Concessão e no conceito das Parcerias Público Privadas e a sua aplicação na cidade de Goiânia, especificamente nas Zonas de Interesse Urbanístico/Áreas Especiais de Interesse Urbanístico, a partir da área descrita no capítulo anterior.

O PDIG 2007 especifica e dá abertura a celebração de contratos de parcerias público privadas em várias áreas, mas para esse trabalho a ênfase é no espaço urbano com foco nas Áreas de Especiais de Interesse Urbanístico e a utilização de áreas públicas para a cessão a iniciativa privada via contratos apesar do Plano Diretor dispor com mais clareza sobre as PPPs na produção e manutenção da habitação de interesse social, em especial com as Cooperativas Habitacionais Populares e Associações Habitacionais de Interesse Social.

Quanto as AEIS/ZEIS, apesar de constar no Plano Diretor, inclusive com mapa especificando essas áreas (vide mapa na pág. 41), não as define e deixa essa parte para ser regulado por leis complementares através de programas e projetos.

2.1. Tipos de Contratos – definição

Antes de definir os principais tipos de contratos será abordado o que diz o Direito Administrativo com relação aos contratos administrativos e suas principais prerrogativas, isso, de grosso modo, pois não é o nosso objetivo fazer um relato detalhado a respeito deste tema, mas tão somente esclarecer alguns pontos relevantes para a proposta da pesquisa.

No tocante à administração e no pensamento de Di Pietro (2002,

p. 240) os contratos da administração pública seguem três pressupostos:

i) segundo o primeiro pressuposto, não há igualdade na relação contratual entre a administração pública e a administração privada, pois a pública tem mais direitos do que a privada. Com relação à autonomia, esta é inexistente, pois ambas têm que obedecer a Constituição e as demais leis que regem os contratos. Por último, podemos dizer que é unilateral a questão obrigatória conjunta, onde é permitido a Administração Pública fazer alterações no contrato, devido à indisponibilidade do interesse público.

2.1.1. Concessão

De acordo com Di Pietro (2002), existem três grupos de contrato de concessão: i. O que podemos chamar de geral é referente, na acepção da palavra, na doutrina italiana, o que significa abranger quaisquer tipos de ato onde a Administração Pública, concede direito ou poderes de forma unilateral ou bilateral à iniciativa privada; ii. Subdivide-se em três tipos de contrato de concessão: a de serviço público, a de obra pública e a de uso de bem públicos; e, no iii. Os seus componentes dão-lhe uma acepção restritiva, sendo concessão somente a de serviços públicos.

Segundo a Lei nº. 8.987/1995, de 13 de fevereiro, a chamada Lei de Concessão e Permissão diz que a iniciativa privada pode construir, operar e cobrar tarifas dos usuários dos serviços, mas não pode ser remunerado pelo setor público.

Desta forma, na definição dos grupos de contato a autora define concessão como:

[...] o contrato administrativo pelo qual a Administração confere ao particular a execução remunerada de serviço público ou de obra pública, ou lhe cede o uso de bem público, para que o explore por sua conta e risco, pelo prazo e nas condições regulamentares e contratuais. (DI PIETRO, 2002, p. 273).

Ainda, com base na autora, destaca-se outro componente do Segundo Grupo que é a concessão constitutiva.

Neste tipo de concessão a Administração Pública consente a Iniciativa privada a utilização de parte de bem público, podendo o concessionário mudar a destinação ou função daquele bem público, sendo que parte do bem pode ser de uso privativo do concessionário.

2.1.2. Serviço Público e Concessão – como e porque da utilização.

De acordo com a pesquisa bibliográfica e de campo realizada nos anos de 2009, 2010 e parte do ano de 2012 e utilizando os argumentos dos autores Di Pietro (2002, 2007), Meirelles (2003), Carvalho Filho (2008), a concessão de serviço público foi uma das primeiras alternativas que a Administração Pública encontrou para transferir a terceiros a execução de serviços.

Isso se deu a partir do momento em que o Estado foi incapaz de assumir os encargos nas áreas sociais e econômicas. Com base em uma política baseada na gestão e métodos da iniciativa privada buscou-se formas de adequação da gestão pública na atividade privada, pautada na idéia da especialização e obtenção de resultados positivos e na maior flexibilidade e adaptação ao novo modelo da administração pública. (DI PIETRO, 2002, p. 275).

Em termos gerais existem dois tipos de concessão, a que se faz com empresa particular e a que se faz com empresa estatal, sendo que o fundamental é a relação contratual, ou seja, que exista um contrato de concessão entre duas instituições públicas e entre uma instituição pública e uma instituição privada.

A partir do que foi exposto temos que a concessão de serviço público “é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública delega a outrem a execução de um serviço público, para que o execute em seu próprio nome, por sua conta e risco, assegurando-lhe a remuneração decorrente da exploração do serviço” (DI PIETRO, 2007, p. 273).

2.1.3. O que é contrato de permissão

A permissão é a transferência a terceiros, da execução de um serviço público, para que o mesmo o exerça, em seu próprio nome e por sua conta e risco, mediante o pagamento efetuado pelo usuário desse serviço. (DI PIETRO, 2007, p. 280).

A diferença entre concessão e permissão está na existência da relação contratual entre as partes, que é o caso da concessão e a inexistência de acordo bilateral entre as partes, no caso da permissão.

Poderíamos dizer que a permissão é transitória e flexível de acordo com a demanda técnica ou do interesse coletivo, sob o controle do Estado.

2.1.4. O que é concessão de obra pública

O contrato de concessão de obra pública se dá quando a Administração Pública transfere a outros setores da sociedade a construção ou administração de uma obra pública, por sua conta e risco e recebe pagamento, pelos usuários, da obra ou na exploração dos serviços que ela ofereça.

Seu objetivo principal é a execução e não a prestação ou não de serviços públicos. Outra consideração importante é que não é o Poder Público que remunera o concessionário pela construção da obra, mas os beneficiários através das contribuições e tarifas fixadas em contrato. (*id*, p. 283).

2.1.5. A concessão de uso

Neste tipo de contrato é facultada a terceiros o uso privado de um bem público, desde que seja obedecida a sua finalidade. Pode ser firmado entre o poder público com pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado. (*ibid.* p. 561).

2.2. Contexto histórico das Parcerias Público Privadas.

A modalidade contratual, denominada de Parcerias Público Privadas refere-se a um tipo de contrato administrativo considerado como um meio na obtenção de recursos da iniciativa privada destinados a serviços públicos e setores de pouca viabilidade econômica quando prestados só pelo Estado.

É importante salientar que o contrato de parceria público privada não é um contrato privativo da Administração Pública. O regime jurídico das concessões patrocinadas e administrativas não difere do regime contratual da concessão comum, mas que a Lei nº 11.079/2004, no art. 3º, prevê as respectivas modalidades de concessão.

Uma diferenciação dessa modalidade é a necessidade de estipular em contrato um prazo máximo do vínculo obrigacional, o que pode ser comprovado no inciso I, art. 5º da Lei 11.079/2004, e também a previsão relativa à inadimplência do concedente. No inciso VI do mesmo artigo, são exemplos de exigências contratuais que se aplicam à concessão patrocinada não às comuns.

Ademais abriga outros traços contratuais, tais como a previsão de garantias de adimplemento das obrigações pecuniárias, por parte do concedente a exigência de constituição de Sociedade de Propósito Específico, e também, os aspectos exclusivos das concessões patrocinadas e administrativas.

Outro aspecto relevante é que ao contrário do que ocorre nas privatizações, as parcerias público privadas não importam em alienação definitiva do controle da política pública. Ademais, os contratos de parceria possuem maior abrangência em relação aos objetos cuja delegação é permitida. Portanto, privatização e parceria público privada são contratos administrativos distintos e não se confundem.

Para a celebração de contrato de parceria público privada é necessário que:

i – o valor do contrato seja superior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais);

ii – o período de prestação do serviço seja superior a 5 (cinco) anos; e

iii – que tenha como objeto, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública e não só a mão-de-obra. (Lei 11.079/04, art. 2º)

É no Reino Unido da Grã-Bretanha, em 1980, que as novas formas de administrar o Estado passaram a ter mais destaque no cenário mundial. As idéias neoliberais defendidas pelo Partido Conservador liderado por Margareth Thatcher provocam profundas alterações na relação Estado-sociedade.

Em mais uma das crises do sistema capitalista em que, a velha dicotomia distribuição e perda da competitividade criaram o dilema sobre qual agente terá recursos, a partir deste momento, para prover os serviços entendidos como públicos e de como seria feita esta oferta de produtos ou serviços para a sociedade. (MENDES, 1998, p. 30).

O tipo de contrato denominado de PPP⁷ foi criada, primeiramente, em 1992, no Reino Unido, com o objetivo de imprimir maior flexibilização às regras em relação a participação do capital privado no financiamento do setor público. Assim, ela veio alavancar o ritmo de investimentos e, conseqüentemente do crescimento econômico visando não sobrecarregar os gastos com a máquina pública.

Hoje em dia, esse tipo de contrato encontra-se bastante disseminado pelo mundo, no qual podemos destacar a ocorrência dos projetos nos seguintes países: na Finlândia no setor de educação e concessão de rodovias; na França, concessão de rodovias e de água potável; na Grécia, na

⁷ Nos países de hispânicos o termo utilizado é Asociación Público-Privada (APP) e nos países anglo-saxônicos Public Private Partnerships (PPP).

concessão de rodovias e de ferrovias, na educação e na água potável; na Irlanda, no Tratamento de resíduos sólidos e concessão de rodovias; na Itália, nos hospitais, transportes e tratamento de resíduos sólidos; na Holanda, na água potável e transporte ferroviário de alta velocidade; em Portugal, nos aeroportos e na concessão de rodovias; no Japão, na área de saneamento básico, habitação, tecnologia da informação e transporte; na Austrália, na concessão de rodovias, hospitais e presídios; na África do Sul, presídios, saneamento básico e educação; na Polônia, na concessão de rodovias; na Hungria, também na concessão de rodovias; na Eslovênia, no esgotamento sanitário; na República Tcheca, nas telecomunicações, e na América Latina, temos como exemplo o Chile, nas áreas de transportes e saneamento básico. (MARTINS e MESQUITA, 2008, p. 4).

No final dos anos 80 e início dos 90 as perspectivas econômicas mundial exigem estratégias empresariais que buscam se adaptar a um programa de estabilização centrado em uma política monetária de restrição com ênfase na abertura do mercado interno dos países à concorrência externa. O discurso neoliberal da desregulamentação, flexibilização de leis protecionistas, privatização, etc. é o mesmo que se presencia junto a uma forte recessão econômica em um ambiente com altas taxas de juros. (MENDES, 2008, p.62).

Nos momentos de crise é comum que alguns indivíduos movidos por motivos egoístas e sem se preocuparem com o interesses de outrem passem a planejar seus atos em prol de si mesmos, sem se importar com quaisquer regras de conduta, mesmo que isso prejudique a terceiros.

O Estado, com a perda de sua capacidade de coordenar o sistema econômico se mostra à sociedade como ineficiente, mediante a forma burocrática desta funcionar. Assim abre-se a discussão sobre como deve ser o novo papel Estado frente ao processo produtivo e à globalização econômica na década de 90.

Daí, surgirem novas propostas com o objetivo de tornar o Estado mais ágil e flexível e em condições de propiciar um ambiente econômico favorável às contingências e necessidades do mercado internacional, aumentando a competitividade. Esse modelo também se observa nos municípios, criando um cenário de competição interurbana.

Desta forma, os modelos e as técnicas gerenciais e organizacionais desenvolvidas dentro das empresas, no intuito de aumentar a competitividade, passam a ser utilizadas pela administração pública. (MENDES, 2008, p.72).

Mas para aqueles que professavam o pensamento social democrata, algumas funções ou atividades deveriam ser inerentes ao Estado e não poderiam ser privatizadas ou terceirizadas.

Assim ao Estado caberia legislar, tributar, fiscalizar, regulamentar, deter o poder de polícia e as ações de definir políticas públicas.

Em Harvey (1996, p. 49) encontra-se uma visão crítica sobre esse processo. Ele define o termo empresariamento que na sua visão, os governos urbanos substituem a gestão e adotam como característica principal deste projeto a parceria público privada na sua pior face.

Segundo ele, em momentos anteriores esta modalidade de contrato apresentava-se alicerçada em reivindicações cívicas onde o capital privado assumia mais claramente, os riscos inerentes ao sistema capitalista, atualmente, essa a parceria público privada, tem uma concepção especulativa em que o risco, em sua maior parte é assumido pelo poder público.

A adoção de políticas de isenção fiscal ou reestruturação de áreas degradadas, em sua maior parte voltadas para os empreendimentos imobiliários especulativos, tiveram como conseqüências em diversas cidades do mundo uma situação econômica e social inferior do que quando iniciaram o processo de busca do desenvolvimento econômico.

2.3. Parcerias Público Privadas e o Estado Brasileiro

No Brasil, o poder público através da Lei nº. 11.196/2005, que regulamenta o processo de privatização, através das concessões de serviços públicos à iniciativa privada e avança também neste assunto quanto ao que diz a Lei nº. 11.079/2004 - Lei das Parcerias Público Privada, especificando as formas de concessão: a patrocinada e administrativa. (DI PIETRO, 2007, p. 273).

Desta forma, a Lei nº. 11.079/2004 tem como objetivo solucionar

de uma forma clara e socialmente eficaz a relação investimento privado e infraestrutura pública em áreas de altíssima relevância social.

A Lei das PPPs, como é denominada e conhecida, é definida somente na modalidade de contrato de concessão patrocinada e concessão administrativa, o que a difere das demais concessões que trata as demais legislações.

Na parceria público privada patrocinada o serviço é prestado diretamente ao público, com cobrança tarifária que, complementada por contraprestação *pecuniária* do ente público, compõe a receita do parceiro privado.

Na parceria público privada administrativa de serviços públicos a parceria entre a Administração Pública e a iniciativa privada, tem como objetivo de fornecer serviços de qualidade à população, por um largo período de tempo, onde a iniciativa privada se propõe projetar, financiar, executar e operar uma determinada obra ou serviço, com o objetivo de melhor atender a uma demanda social, na qual o setor público contribui financeiramente, no decorrer de um contrato, com estes serviços já prestados a população, dentro de um padrão de qualidade que é autorizado pelo poder público.

De forma simples, PPPs são contratos celebrados no qual envolvem pagamentos do setor público ao parceiro privado em decorrência da oferta de serviços que, originalmente deveriam ser ofertados pelo setor público.

Estes pagamentos são realizados devido aos custos de investimentos, de outra forma, não seriam realizados pela empresa privada devido aos retornos líquidos reduzidos, ou seja, a margem de lucro é pequena ou insuficiente para cobrir as despesas.

No Brasil, a partir da década de 1990, apesar da pouca credibilidade quanto à eficácia das PPPs em promover suficiente volume de investimentos para reversão dos atuais gargalos na oferta de infraestrutura, esta parceria parece ter sido eleita como uma das principais na escolha do governo federal e alguns governos estaduais para construir e reformar a precária infraestrutura do país. (FERREIRA e PEREIRA, 2008, p.2)

Nesse sentido a Lei Federal nº. 11.079, de 30 de dezembro de 2004, regula a parceria financeira entre o setor público e o setor privado na área de infraestrutura sócioeconômica, conhecida genericamente como parceria

público privada (PPP).

Esses tipos de contratos já vinham sendo praticados em Minas Gerais e São Paulo, depois, no Ceará, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia, Goiás, Pernambuco e Santa Catarina. Como exemplo, temos a gestão privada da Penitenciária Industrial Regional do Cariri, no Ceará e a manutenção da malha rodoviária em Goiás pela iniciativa privada, dentro do Programa Terceira Via.

Em consonância ao processo de privatização das empresas estatais iniciado no governo Fernando Collor de Melo (1990-1992), por meio do Plano Nacional de Desestatização, continuado nos governos Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), devido à incapacidade fiscal do setor público, o governo veio a ponderar a importância do setor privado como parceiro na implantação da infra-estrutura. No sentido de legalizar tal parceria, foi aprovada a Lei Federal no 11.079, de 30 de dezembro de 2004, instituindo as normas gerais para a licitação e a contratação de PPP no âmbito da administração pública.

Com a nova lei federal da PPP tornou-se formal, duas modalidades de concessão. Até então, havia apenas a concessão comum de serviços públicos ou de obras públicas que era regulamentada pela Lei Federal no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, onde não permitia o desembolso de recursos públicos para o setor privado. No caso da Energia Elétrica, por exemplo, o Estado fazia uma concessão onerosa, onde o setor privado pagava um valor em dinheiro, por sistema de leilão e assumia esse serviço por um determinado período de tempo.

Hoje, se pode pela lei da PPP por meio da concessão patrocinada, a contraprestação pecuniária do Estado ao setor privado, além da cobrança de tarifas dos usuários; e também a concessão administrativa, consubstanciada num contrato de prestação de serviços onde só é consentida a contraprestação pública. Como exemplo de concessão patrocinada, temos a construção e ou recuperação e manutenção de rodovias com fluxos insuficientes de veículos, em que o parceiro privado é remunerado pela tarifa cobrada ao usuário e/ou por recursos orçamentários da administração pública. Na concessão administrativa, podem ser utilizados recursos públicos para pagar a instituição privada nos serviços de educação e saúde em

estabelecimentos públicos, na manutenção do patrimônio histórico e cultural, entre outras atividades economicamente menos atrativas.(FERREIRA e PEREIRA, 2008, p. 5)

Para garantir o pagamento das obrigações pecuniárias assumidas pelo poder público, a lei das PPPs criou o Fundo Garantidor de Parcerias Público Privadas (FGP) que tem natureza privada e cujo patrimônio é próprio e separado do patrimônio dos cotistas.

Esse fundo pode ser formado por recursos orçamentários, títulos da dívida pública, bens móveis e imóveis, ações de sociedade de economia mista, mantido o controle da União.

Além desse fundo garantidor, a lei estabelece outras garantias: a vinculação de receitas, a contratação de seguro-garantia, a garantia prestada por organismos internacionais, entre outras admitidas em lei.

Antes de firmar um contrato de PPP, a lei exige que se constitua uma SPE para implantar e gerir o projeto, o qual deverá obedecer aos padrões de governança corporativa.

Outra questão relativa ao contrato de PPP é que a administração pública não pode ter a maioria do capital votante da SPE, mas pode transferir seu controle para outros financiadores visando, a promoção e reestruturação financeira com o objetivo de assegurar a prestação dos serviços.

Todas as contratações de PPP devem ser precedidas do processo de licitação de concorrência, regulada pela Lei Federal no 8.666, de 21 de junho de 1993.

Uma das vantagens desse sistema é a possibilidade da iniciativa privada, tomar frente na implantação e gestão do empreendimento propiciando assim uma utilização mais racional dos recursos públicos.

As possibilidades de investimentos são grandes e abrangem área de infra-estrutura econômica: rodovias, ferrovias, portos, hidrovias, energia, aeroportos etc.; área social: em educação e saúde; em estabelecimentos públicos, saneamento básico, segurança pública, habitação, etc.; cultural: manutenção do patrimônio histórico; ambiental: recuperação e ou preservação do meio ambiente, entre outras. (FERREIRA e PEREIRA, 2008, p.8)

De acordo com o ponto de vista desses autores a PPP possibilita a participação do setor privado em projetos inviáveis do ponto de vista privado,

pois poder público assegura um desembolso integral ou parcial para viabilizar o empreendimento. Quanto aos riscos, os projetos são compartilhados de forma objetiva entre os parceiros, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior e/ou fatos econômicos extraordinários.

É um fato questionável, segundo os autores, a submissão prévia dos projetos dos governos estaduais, do Distrito Federal e municípios, à análise da União, com o objetivo de verificar o seu enquadramento fiscal (limite de 1% da receita corrente líquida) pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e de proceder à sua devida hierarquização e autorização pelo comitê gestor (CGP). (FERREIRA e PEREIRA, 2008, p. 10)

Essa obrigatoriedade contraria o princípio constitucional de administração autônoma dos entes federados (PINTO, 2005, p.10) e cria uma elevada demanda de trabalho ao CGP, inclusive porque a PPP admite o enquadramento de um número significativo de projetos, o que pode provocar a burocratização do procedimento administrativo com o conseqüente engessamento do fluxo de PPP.

A possibilidade de combinar menor valor da contraprestação pública com a melhor técnica poderia direcionar as licitações, prejudicando a transparência e a isonomia do processo, já que a comissão julgadora enfrentaria uma tarefa complicada de comparar preços divergentes relativos a tecnologias diferentes.

Outra questão é o alto nível de complexidade envolvido no desenvolvimento dos projetos de PPP, sendo prudente considerar, após a fase de habilitação, a negociação do projeto até a etapa de celebração do contrato, sem abandonar os princípios constitucionais básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação do instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

Deve-se levar em conta, ainda, que a participação do setor privado envolve a cobrança de juros mais elevados no financiamento da PPP, já que geralmente esse parceiro possui um risco superior ao da administração pública, mesmo considerando o nível da dívida pública brasileira. No entanto, o problema colocado à sociedade é o da escassez de recursos públicos para

implantar a infra-estrutura necessária, o que implica a falta de capacidade de endividamento a juros inferiores.

Finalmente, é sensato questionar a liberalidade dos limites impostos à participação de recursos próprios do setor privado. Pela lei, o financiamento pelas empresas públicas, sociedades de economia mista controladas pela União e entidades fechadas de previdência complementar pode alcançar até 90% dos recursos financeiros da SPE em determinadas áreas do país. Nesse caso, grande parte dos recursos para viabilizar os projetos deve ter origem na contribuição tributária do brasileiro.

A definição de PPP estabelecida na Lei Federal nº. 11.079, complementa por meio da concessão patrocinada e administrativa, as parcerias regulamentadas pela Lei de Concessão e Permissão (Lei nº. 8.987/95).

Na verdade, o objetivo básico da lei é estimular o setor privado a participar de maneira mais robusta na implantação da infra-estrutura socioeconômica do país que, pela sua precariedade atual, vem contribuindo para obstar um crescimento mais vigoroso e sustentado da economia.

O procedimento para viabilização de um projeto da PPP pressupõe uma determinada parcela de burocracia. Inicialmente, os entes federados remetem os seus projetos para o Comitê Gestor da Parcerias (CGP).

Em seguida, após o enquadramento fiscal da administração pública, o CGP seleciona os projetos considerados prioritários e autoriza a abertura de licitação, bem como aprova as minutas de editais e de contratos. Essas minutas devem ser submetidas à consulta pública com um prazo mínimo de 30 (trinta) dias para recebimento de sugestões.

Antes da celebração do contrato, de uma PPP, a Sociedade de Propósito Específico (SPE), deve ser constituída. Por fim, o CGP faz uma avaliação periódica da execução dos contratos e presta contas ao Congresso Nacional e ao Tribunal de Contas. Em termos avaliativos pode-se visualizar aspectos positivos e negativos da PPP no Brasil.

Dentre os aspectos positivos destacam-se a viabilidade da implantação da infra-estrutura socioeconômica num ritmo mais acelerado, em detrimento da restrição fiscal da administração pública, e seu consequente

impacto no crescimento e desenvolvimento do país; menor valor da relação preço/qualidade, devido a concorrência para assunção do projeto, bem como o alcance de padrões contratuais de qualidade; a responsabilidade do risco do parceiro privado pela construção e/ou operação do empreendimento; a manutenção do planejamento da infra-estrutura na esfera pública; e a flexibilidade na participação do setor privado nos investimentos, inclusive em alternativas inviáveis do ponto de vista econômico.

Com relação aos pontos negativos, vale a pena salientar a insuficiência da definição da origem dos recursos, especialmente por não considerar como passivos contingentes as garantias prestadas pelo parceiro público, o que pode dar origem a novos “esqueletos”, garantia de remuneração real mínima do investimento estabelecida em contrato; poder excessivo e centralizador do comitê gestor; e a pouca exigência na participação de recursos próprios do setor privado na parceria.

No contexto da lógica pública, nota-se que a PPP brasileira não foi feita com a preocupação de promover uma descentralização da riqueza nacional. Observa-se, que os projetos logísticos nas áreas com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) insuficientes apresentam-se menos atrativas ao ponto de vista privado. Aí a remuneração pública deve ser preponderante para a implantação desses empreendimentos.

Essa hipótese tem um limite estreito em virtude do alto endividamento da administração pública. Em suma, a atuação da política pública estará, via PPP, atendendo as demandas insatisfeitas, fazendo a provisão de infra-estrutura nas áreas de franco crescimento e nos setores e locais onde os gargalos acontecerem, o que implica a ação pública não implementando os sistemas de transporte enquanto uma estratégia de desenvolvimento voltada para as áreas menos favorecidas, fortalecendo o círculo vicioso das desigualdades regionais no país.

É interessante ponderar que o formato legal e regulatório, por exemplo, nos aspectos prazo, compatibilidade entre legislações vigentes e comprometimento de dívida, despesas e recursos públicos condenam as áreas menos favorecidas à quase total dependência de recursos públicos.

2.4. As PPPs em Goiás e Goiânia

É no município, por meio do Plano Diretor ou de legislação complementar, que serão definidos os conceitos de propriedade não utilizada ou subutilizada e que serão gravadas, em base cartográfica, as propriedades a serem submetidas a sanções de instrumentos previstos no Estatuto da Cidade. É no município ainda, que serão definidas as parcerias público privadas, as operações urbanas, a aplicação de um grande número de instrumentos jurídicos e fiscais entre outras iniciativas. (MARICATO, 2010, p. 6)

A Lei das PPPs, como é denominada e conhecida, define a modalidade de contrato de concessão, seja a patrocinada, seja a administrativa. A Lei nº. 11.079/2004, lei das PPPs tem como objetivo solucionar de uma forma clara e socialmente eficaz a relação investimento privado e infra-estrutura pública em áreas de altíssima relevância social.

Nesse novo cenário regulatório, as leis estaduais de parceria permanecem válidas nos pontos condizentes com a lei federal. A flexibilização de alguns empecilhos e de outros instrumentos legais, vem ampliar o conjunto de alternativas de parcerias, este é o aspecto chave da nova lei (MARTINS e MESQUITA, 2008, p.3).

As PPPs foram e são bastante utilizadas no Brasil, isso na modalidade de concessão patrocinada e administrativa. Em Goiás, principalmente, na cidade de Goiânia. Há muito exemplos de concessão. A ênfase deste estudo relaciona-se a concessão de uma área pública. Mas, destacam outros exemplos de contratos entre o poder público e a iniciativa privada, como caso do Parque Vaca Brava, onde está situado o Goiânia Shopping e o caso do Terminal Rodoviário de Passageiros Central, construído em 1986 e situado à Avenida Goiás s/n, Setor Central, ocupando área de 40 mil metros quadrados, cuja concessão será de 20 anos.

No que se refere ao Estado de Goiás, é o contrato celebrado entre a Administração Pública e o Setor Privado para a manutenção da malha rodoviária em Goiás por empresas privadas através do Programa Terceira Via.

Como a nossa pesquisa se dá no contexto urbano de Goiânia é importante fazer algumas considerações críticas sobre o ordenamento urbano partindo das afirmações publicadas no periódico *Perspectivasonline*, de que [...]

as modificações no Planejamento Urbanístico, acontecem em função de diversos fatores: social, político, cultural e, principalmente, em função do fator econômico. (ARAÚJO, 2008, p. 3).

Os estudos realizados em Goiânia, sobre o Jardim Botânico, enfatizou-se que a modificação realizada na ocupação daquela área pública ocorreu sem preocupação com as áreas para equipamentos públicos. Considerar-se-á, ainda, que mesmo existindo uma função social, na celebração do contrato, este favoreceu comércio especulativo de imóveis na localidade.

Araújo (2008, p.3) tece considerações apontando a necessidade de se priorizar os interesses públicos em uma situação de PPPs.

[...] ainda que a modificação beneficie uma parcela da população, pode-se considerar que a modificação não preservou o interesse público, pois para a população em geral, a preservação da área verde é (era) mais importante. (ARAÚJO, 2008, p. 3).

Com relação às construções irregulares, podem ser caracterizadas, inicialmente, em públicas e particulares, onde a legislação existente não faz diferenciação quanto às construções irregulares públicas e privadas, no entanto, nas planilhas de fiscalização **constam somente as particulares.**

Há outras construções polêmicas, por parte da iniciativa privada relacionada ao meio ambiente tais como a instalação de um supermercado de grande porte em uma área de fundo de vale, neste caso foi criado um “acordo de compensação” para possíveis danos ambientais, ou seja, esse caso passa pela questão de saber qual é o papel do capital e do município na estruturação urbana Levando-se em consideração que não há conhecimento de nenhum programa ambiental específico financiado pela iniciativa privada e que a prefeitura local deixou a empresa agir sem qualquer controle segundo seus próprios interesses, ou seja, é a apropriação da natureza pelo capital, é o relevo no contexto social, que nada mais é que o substrato onde as atividades sócias - econômicas se implantam. Então quem se apropria da natureza faz o que bem entende, assim sendo, essa é a idéia de propriedade. Ao Estado interessa apenas como observamos a valorização do espaço urbano. (X Encontro de

Geógrafos da América Latina: 2005, ps. 1615 e 1616)

Goiânia nos mostra uma cidade que há muito tempo abandonou a condição de cidade interiorana com alta qualidade de vida. Contudo, obedece a um processo de crescimento caótico orientado segundo os interesses de grandes grupos imobiliários, gerando vazios para especulação imobiliária, o que se dá de forma coordenada com a construção de bairros para colocar a população de baixa renda, como a região noroeste.

3 – GOIÂNIA E AS INTERVENÇÕES SÓCIOESPACIAIS

Este capítulo aborda a transformação da paisagem local, de acordo com os interesses econômicos do sistema capitalista de produção e das crises que lhe são inerentes. Através do estudo da área descrita nos capítulos anteriores e de acordo com o tema proposto.

Outro fator relevante é abordar o modelo de economia vigente, a atuação do poder público frente às políticas públicas direcionadas ao espaço urbano, especificamente ao local, ao qual buscamos em (CHAVEIRO e OLIVEIRA, 2010, p.119, apud MORAIS, 2006), o termo “segregação planejada”.⁸

Goiânia, hoje, é vista como a cidade ecologicamente correta⁹ em que o governo municipal do Partido dos Trabalhadores, Darci Accorsi (1993-1996) iniciou esse processo, seguindo a Constituição Federal de 1988 (OLIVEIRA e CHAVEIRO, 2010, p.112) e posteriormente por Pedro Wilson Guimarães (2001-2004), também do PT e nas gestões de Iris Rezende Machado (2005-2008), este do Partido do Movimento Democrático Brasileiro – PMDB.

Ao abordar o tema proposto é necessário mencionar o que preconiza a Agenda 21 Brasileira, em relação ao meio urbano, que tem por objetivo construir diretrizes e caminhos para a promoção de um desenvolvimento sustentável em nosso país, detectando nossas potencialidades e vulnerabilidades. Mais que isso, foi um processo profundamente participativo de diálogo e discussão entre os vários setores da sociedade nacional, no estabelecimento de pactos, de consensos possíveis em busca desse novo paradigma de desenvolvimento. (AGENDA 21, 2004, p. 13)

Convém ressaltar que o nosso trabalho diz respeito ao espaço urbano, para isso torna-se necessário o conceito de cidade sustentável. Esse

⁸ Características dos assentamentos urbanos em áreas distantes e confiadas do sítio dinâmico da cidade.

⁹ “A expressão cidade ecologicamente correta surgiu com a necessidade dos gestores públicos municipais assumir o compromisso com a causa ecológica”. Op. Cit. OLIVEIRA e CHAVEIRO, 2010.

tem origem na Organização das Nações Unidas (ONU), em estudos sobre a pobreza nos chamados países do Sul e o excesso de consumo nos países do Norte. Nesse momento, os governos, a sociedade civil organizada e as empresas se reúnem para discutir as crises do modelo capitalista, onde o planeta não consegue suportar por muito tempo, conclamando todos a participar e a pensar em ações que possam minimizar os problemas sócio-ambientais, culminando com a ECO-92, na cidade do Rio de Janeiro. (VALE JÚNIOR, 2008, p. 57).

O Relatório Brundtland faz parte de uma série de iniciativas anteriores à Conferência do Rio e à Agenda 21, que consolida o documento resultante da ECO-92 e ressalta os riscos do uso excessivo dos recursos naturais, sem considerar a capacidade de suporte dos ecossistemas (agenda 21, 2004, p. 18).

A razão de ser da Agenda 21 local está na construção coletiva das ações de desenvolvimento da cidade e nas propostas que valorizem a participação da comunidade. Isso resulta na possibilidade de alcançar mudanças positivas na capacidade de gestão das cidades, onde aprendemos com nossa própria experiência que é possível construir conceitos, teorias, práticas, metodologias e instrumentos apropriados à resolução não só dos nossos problemas, mas também de outras cidades. (AGENDA 21, 2004, p. 11).

3.1. Localização da Área Estudada

A presente dissertação é resultante do estudo efetuado com base em uma área situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Passageiros, em Campinas, na cidade de Goiânia, Estado de Goiás. No local existia um conjunto habitacional dos funcionários do antigo Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO), uma escola denominada Escola Engenheiro Flávio Cascão, onde a Associação dos Servidores do Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (ASDERGO) era mantida através de um convênio com a Secretaria Estadual de Educação, para o atendimento da comunidade local, que foi demolida, bem como, as residências onde moravam

as dez (10) famílias, ficando o espaço vazio.

Encontram-se nessa área pública as escolas Estaduais Duca Viggiano, situada na quadra 14, na Rua 13 esquina com a Rua 9, que a partir desse ano (2011), especificamente, no segundo semestre, passou a abrigar o Colégio Estadual Duque de Caxias e Olavo Bilac, situada na quadra a 15, divisa com a Avenida 24 de Outubro com a Rua 13, no Setor Aeroviário. Acontece que o Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas situa-se entre as duas escolas e a área desocupada.



IMAGEM 2 – Vista total da área pública da pesquisa (**FONTE:** Google Earth, julho de 2011, às 19h)

Na imagem dois procura-se mostrar visão total da área onde se observa seus limites geográficos locais que são as Avenidas Anhanguera, ao sul, 24 de Outubro ao Norte, a oeste, a Rua 13 e a leste, área verde onde está situado o Córrego Cascavel, onde será implantado o Parque de Campinas.

Como exemplo, temos o Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas construído e administrado pela Maia e Borges Investimentos S/A (MB Engenharia) empresa privada, situado em uma área pública. Quanto ao Terminal Rodoviário Passageiros Central, construído em 1986 e situado à Avenida Goiás s/n, Setor Central, ocupando área de 40 mil metros quadrados,

cuja concessão será de 20 anos. O contrato é entre o Poder Público Local e a Maia e Borba Investimentos S/A (MB Engenharia), a qual também é detentora da administração do Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas.



IMAGEM 3 – Vista aérea do Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas e áreas adjacentes (FONTE: Google Earth, julho de 2011, às 19h)

Na imagem três é nítida a utilização da área da pesquisa sendo utilizada como estacionamento. Tem-se a visão da Rodoviária de Campinas e mais ao fundo o teto da Escola Estadual Duca Viggiano e mais um espaço vazio.

Observa-se a transformação da paisagem durante um período de tempo, nota-se o abandono da área em questão, onde se faz crer ser esse o objetivo, ou seja, o esquecimento do que era o lugar, da sua necessidade, do que se espera desse lugar, no intuito, de que a comunidade esqueça de que ali é (era) uma área pública.

No lugar impregna-se toda uma ideologia de consumo, própria da dinâmica capitalista, dentre elas a da necessidade de serviços bancários, de melhor mobilidade, da necessidade do crescimento econômico, onde a população local passa a defender a apropriação desta área pública para atender ao *lobby* de alguns grupos da iniciativa privada com interesse na área

em questão. Ressalte-se, que por hora, esta, é só uma hipótese levantada na pesquisa, que apenas com um estudo aprofundado poderá confirmá-la.

3.2. Descrição da área e problemas levantados

Nesse contexto destaca-se o conceito de paisagem apontado no capítulo um, entendido, como um conjunto heterogêneo de meio natural e meio artificial, que se interagem quanto à forma, diversidade de componentes ou quaisquer outros critérios.

A paisagem retrata, no estudo da área em si, um espaço urbano marcado pela ocupação formal e informal, legal e ilegal, gerando conflitos de interesses de diversas ordens, que refletem um cenário de orientações políticas e administrativas muitas vezes divergentes, marcados pela segregação, acentuando as questões sociais, ora envolvidas.

A paisagem é a combinação de elementos naturais e objetos artificiais, isto é, objetos sociais. Ela compreende o resultado do trabalho do homem, no decorrer do tempo, sendo dinâmica, ou seja, conforme a sociedade muda, a paisagem também é transformada. “A paisagem é o resultado de uma acumulação de tempos, ela resulta em geografialização da história, pois materializa o tempo”. (SANTOS, 1982, ps. 37-38).

Quando se diz ocupação formal e informal é necessário explicitar o que era a paisagem representada na imagem 3, há um determinado tempo atrás. Esta área pertence ao Setor Aeroviário, em Goiânia, bairro esse que faz divisa com o Setor Campinas, a Leste, este praticamente um bairro residencial. No Setor Aeroviário existiam moradias, comércios locais, escolas para a comunidade e o transporte coletivo urbano da cidade de Goiânia para as regiões Mendanha, Sudoeste e Noroeste terminava no DERGO (o restante do percurso era feito a pé pelos moradores dos bairros dessas regiões). Daí o nome do terminal de passageiros ser denominado de Terminal do DERGO haja vista, que era o único órgão público de relevância que havia no setor, servindo de referência para tudo.

Isto posto, além de ser um bairro residencial, abrigar a sede do DERGO, também existiam ali várias residências destinadas às famílias de

funcionários do referido órgão. Além disso, haviam três escolas públicas dentro da área retratada na imagem três.

Em razão do aumento do fluxo de passageiros e veículos, o Subterminal de Rodoviário de Passageiros de Campinas foi transferido do Setor Rodoviário para as dependências desta área pública, próximo a Escola Estadual Duca Viggiano. E para finalizar a história há seis ou sete anos atrás demoliu-se dez residências e uma escola conveniada com o estado, mudando drasticamente a paisagem local, redefinindo totalmente a sua função.

Isso nos motivou a empreender buscas em cartórios, visitas aos órgãos oficiais do Estado de Goiás e do Município de Goiânia, tais como a SEPLAM, SEPLAN Estadual, à Cúria Metropolitana de Goiânia, à Igreja Matriz de Campinas e também a recorrer a fotos e mapas do *Google Earth*, *Google Maps* e observações, entrevistas não padronizadas com pessoas que trabalham nas proximidades há muito tempo.

Destaca-se a proximidade da área com o Setor Campinas, onde está localizada a Igreja Matriz de Campinas, sede da Paróquia Nossa Senhora da Conceição, Arquidiocese de Goiânia, onde se localiza o Santuário de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. Os leitores devem perguntar o que tem haver essas informações com a pesquisa. Consta que a Igreja Nossa Senhora da Conceição foi transformada em freguesia pela Lei Provincial de 10 de julho de 1843, elevando-se, portanto, de categoria, conquistando alguma autonomia em relação ao governo da província de Goiás, estando sob sua administração uma grande quantidade de terras.

No ano de 1894, após 50 anos, a Paróquia Nossa Senhora da Conceição, recebeu os padres redentoristas, vindos da Alemanha, alguns deles, artistas, arquitetos e marceneiros, construíram a antiga Matriz, a Igreja e o Convento da Vila São José. Já o Convento – hoje chamado Casa de Cultura Gustavo Rither – foi construído em 1949. (vide documento anexo).

A área delimitada para estudo pertencia a freguesia de Campinas.

De acordo com documento obtido no Cartório de Registro de Imóveis da 2ª. Circunscrição – Comarca de Goiânia – registrado sob o número de matrícula 44.653, no livro 2, ficha nº. 001, em Goiânia, 06 de junho de 1991, retirado em 25 de março de 2011, diz o seguinte:

[...] **IMÓVEL:** [...] uma parte de terras situada nos subúrbios do “**BAIRRO DE CAMPINAS**”, nesta capital, contendo a área 117.306,00m² (Cento e dezessete mil, trezentos e seis metros quadrados), devidamente demarcados pelos marcos M-1M-2, M-3, M-4, M-5, M-6 e M-7, cravados nos limites do mesmo terreno, medindo pelo **LADO** determinado pelos marcos M-1 e M-2, 269m (Duzentos e sessenta e nove metros), em direção a 21° NE; pelo **LADO** determinado pelos marcos M-2 e M-3, 364m (Trezentos e sessenta e quatro metros), em direção a 69° SE; pelo **LADO** determinado pelos marcos M-3 e M-4, 20m (Vinte metros), em direção a 69° SE; pelo **LADO** determinado pelos marcos M-4 e M-5, 13m (Treze metros), em direção a 21° NE; pelo **LADO** determinado pelos marcos M-5 e M-6, 50m (Cinquenta metros), em direção a 69° SE; pelo **LADO** determinado pelos marcos M-6 e M-7, 282m (Duzentos e oitenta e dois metros), em direção a 21° SW. E pelo **LADO** determinado pelos marcos de n.ºs. M-7 e M-1, 434m (Quatrocentos e trinta e quatro em direção a 69° NW, confrontado pela frente com o KM5 (Quilômetro Cinco) da Rodovia Estadual Goiânia-Goiás-Aruanã, e pelos demais lados e pelo fundo com terrenos de propriedade do vendedor. **PROPRIETÁRIOS: O PATRIMÔNIO DE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DE CAMPINAS.** (vide documento em anexo).

Nota-se também neste documento a venda da área para o Estado de Goiás, no ano de 1951, escritura essa lavrada no Cartório do 2º Ofício de Notas, em Goiânia, com data de 25/01/1951, vendida pelo valor de Cr\$ 117.396,00 (Cento e dezessete mil, trezentos e noventa e seis cruzeiros).

É perceptível que cada metro da área foi vendido ao Estado por Cr\$ 1,00 (Hum cruzeiro).

Com relação a mesma área outra certidão, agora fornecida pelo Cartório de Registro de Imóveis da 1ª. Circunscrição da Comarca de Goiânia, sendo este documento expedido em 11 de maio de 2011, portanto, posteriormente à venda anterior. Consta que a área em questão, faz parte da anteriormente descrita, agora com 17.604,00m² (Dezessete mil, seiscentos e quatro metros quadrados), pois as demais glebas, em torno de 100.000m² (Cem mil metros quadros) não constam do referido documento, haja vista, o documento se referir somente a quadra 20, onde está situado o Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas.

Cabe aqui ressaltar que na certidão anterior aventa-se tratar da descrição completa correspondente às áreas públicas onde estão localizados o Corpo de Bombeiros, o Centro de Ortopedia do Estado e toda a estrutura física

da Secretaria de Segurança Pública do Estado, além de duas escolas estaduais e uma creche municipal. Neste mesmo documento consta a data da venda de glebas para a criação do BAIRRO DOS AEROVIÁRIOS, certificando e ressaltando que essa área a partir do registro do loteamento, feito em 23/11/1950, por força que dispõe o artigo 3º do Decreto Lei 58, de 10/12/1937, tornou-se inalienável.

Outra questão é que a maioria das áreas que figurava sob a administração da Paróquia Nossa Senhora da Conceição – Matriz de Campinas eram feitas como donativos. Em nenhum momento houve qualquer movimento de legalização de posse dessas áreas, a não ser a venda de algumas delas aos agentes imobiliários para loteamentos, mas sempre preservando as áreas doadas. Como exemplo, o Bairro dos Aeroviários e o Setor São José.

É importante ressaltar que mesmo com a venda simbólica de hum cruzeiro para o Estado, houve também a preocupação de resguardar a não venda ou ocupação dessa área pela iniciativa privada.

3.2.1. O Contexto da Transformação da Paisagem

Para contextualizar o local da pesquisa é preciso fazer recorte no tempo e no espaço e falar sobre a história de Campinas.

A região do entorno de Goiânia era constituída pelas cidades de Pirenópolis, Corumbá, Silvânia, Santa Cruz, Piracanjuba, Palmeiras, Anicuns, Itaberaí e Jaraguá e tinha como centro a vila de Campininha das Flores¹⁰, que há época eram denominadas Freguesias¹¹, Em termos demográficos, esse conjunto abrigava 26,4% da população do Estado. (BARREIRA e NUCADA 2008, p.151)

Todas estas cidades situavam em torno de 80 a 120 km, sendo as mais distantes são as que ficavam ao norte de Campinas, Corumbá,

¹⁰ O termo Campininha das Flores refere-se a Cidade de Campinas, município sede que deu origem a Capital de Goiânia, sede administrativa do Estado de Goiás. Citação do texto de BARREIRA e NUCADA, 2008.

¹¹ Freguesia é a menor unidade administrativa territorial adotada pelo governo português á época e vigente até a presente data em Portugal. Dados atualizados de PAULETA , 2001.

Pirenópolis e Jaraguá, e ao sul, Santa Cruz, localizadas a mais de 100 km de distância.

Os municípios que dispunham de melhor capacidade de abastecimento de produtos, bens e serviços possuíam maior população e inclusive em algumas tinham atividades culturais e artísticas, que era o caso de Pirenópolis, Corumbá e Silvânia.

Em 1843 Campinas foi elevada à categoria de Freguesia. Esse ano marca para a igreja Católica, o início da paróquia do lugarejo, que até então, fazia parte do curato de Silvânia. Oficialmente, só em 1845 a paróquia de Campinas foi criada, e desmembrada de Silvânia, a antiga capela foi substituída pela igreja de Nossa Senhora da Conceição, a mesma padroeira da capela. (BARREIRA e NUCADA, 2008, p. 153)

A “Vila de Campininhas” (1907) existia anteriormente a fundação da cidade de Goiânia. Quando esta passou a existir, em 1938. O Bairro dos Aeroviários está localizado dentro da Região de Campinas, de acordo com as Regiões de Planejamento definidas pelo PDIG 2007 (vide mapa 1) e tem como limites geográficos locais, ao Norte, o Setor São José, ao Sul, o Setor Rodoviário, a Leste, o Setor Campinas e Oeste, o Setor Capuava, além de que se encontra entre o Córrego Cascavel e o Ribeirão Anicuns e ter uma profunda ligação com Campinas. Ambos são antigos. O Aeroviário tem hoje mais de cinquenta anos (vide sua fundação em 1950) e nas dependências desse bairro funcionava a antiga Sede do Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO).

O DERGO fornecia algumas residências para seus funcionários. A área de pesquisa que agora se encontra desocupada era constituída por 10 (dez) casas ocupadas por funcionários e suas famílias.

Na primeira gestão do Governador Marconi Perillo (1999-2002), marcada pela ideologia do PSDB (Partido Social Democrático Brasileiro), seguindo o ideário do neoliberalismo e da Política do Governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), teve início o processo de adequação do Estado à nova ordem mundial. Ou seja, sua gestão foi marcada pela descentralização do estado, pela maior flexibilidade na legislação vigente, no sentido de atender às necessidades do mercado, ampliando a participação da iniciativa privada na gestão dos órgãos públicos, principalmente, nas áreas em

que o estado providência já não conseguia arcar com os custos, delegando, portanto, algumas atividades a empresas, seja, em forma de consórcios, concessões e novos contratos, dentre eles as Parcerias Público-Privadas, criada pela Lei nº. 11.079/2004, pelo governo de FHC. Na realidade esse processo neoliberal começou a ser gestado ainda no governo de Fernando Collor de Melo (1990-1992).

A Constituição de 1988, em seu capítulo II – Da Política Urbana, em seus artigos 182 e 183 e no capítulo VI – Do Meio Ambiente, em seu artigo 4º, define a política urbana consubstanciada ao meio ambiente e estabelece normas para o elaboração dos planos diretores, parcelamento, uso e ocupação do solo, para ordenar a ocupação do espaço urbano, Concorre para isso, também, o Estatuto da Cidade, fundamentado na função social da propriedade.

O Governo do Estado de Goiás, na gestão de Marconi Perillo (1999-2003), como proprietário da área em questão resolveu construir a sede das Rondas Táticas Metropolitanas (ROTAM) neste espaço. Com isso desalojou-se as famílias, além de haver o fechamento de uma escola conveniada entre a ASDERGO e a Secretaria de Educação, com o de Engenheiro Flávio Alberto Cascão.

Após a retirada dessas famílias, algumas foram indenizadas e transferidas para outra área, isto é, aquelas que aceitaram ser transferidas e chegando à época a ocorrer conflitos com a polícia para a retirada de quem não estava disposto a deixar sua residência.

Desta forma tanto as casas, quanto a escola Engenheiro Flávio Alberto Cascão foram demolidas, restando um espaço vazio, sem construção nenhuma, onde existe algumas barracas de vendas de roupas, calçados e bolsas além de funcionar um lava carros, também administrado pela MB Investimentos S/A.



IMAGEM 4 – modelo das casas onde funciona atualmente alguns departamentos da Secretaria de Segurança Pública de Goiás – SSPGO.

A imagem quatro representa a estrutura das casas onde moravam as dez famílias que foram retiradas da área da pesquisa. Esta foto foi tirada no ano de 2011. Atualmente, alguns departamentos da SSPGO funcionam nestas residências.

3.2.2. Dados sobre a Beneficiária da Concessão

Em maio de 2010, iniciada a pesquisa de campo, constatou-se que a Maia e Borba Investimentos S/A (MB Engenharia) também foi a responsável pela revitalização do Parque Vaca Brava, onde funciona o Goiânia Shopping. A contrapartida era a cessão da área para a construção do Shopping em troca a Construtora promoveria a revitalização do Parque Vaca Brava.

Outra informação relevante é que a MB Engenharia é quem dirige o Araguaia Shopping, que se encontra nas dependências do Terminal Rodoviário de Passageiros de Goiânia. Com relação a esse contrato firmado

entre o governo do Estado e a MB Engenharia, especificamente, com relação a esse caso, em 27 de fevereiro de 2009, foi publicada no jornal Diário da Manhã (periódico de circulação diária em todo o Estado de Goiás), reportagem considerando ilegal o contrato. Segundo o Tribunal de Contas do Estado, através do Ministério Público, encontrou uma série de irregularidades, demonstrando lesão aos cofres públicos, à época, no valor de 36 milhões de reais até o fim do contrato.

Segundo o autor da reportagem (CARLOS, 2009) "... ao oferecer à iniciativa privada a exploração de negócios no terminal rodoviário – que é obra pública e feita com dinheiro retirado do bolso do contribuinte -, os dirigentes correm o risco de ação por improbidade administrativa”.

O Ministério Público enviou documento a Agência Goiana de Regulação (AGR) que diz:

Considera-se o contrato firmado entre o Estado de Goiás e a empresa Maia e Borba S/A (MB Engenharia), cujo objeto é a administração, exploração comercial e gerência do Terminal Rodoviário de Passageiros de Goiânia e do **Subterminal Rodoviário Passageiros de Campinas**, altamente lesivo aos cofres públicos. (grifo nosso)

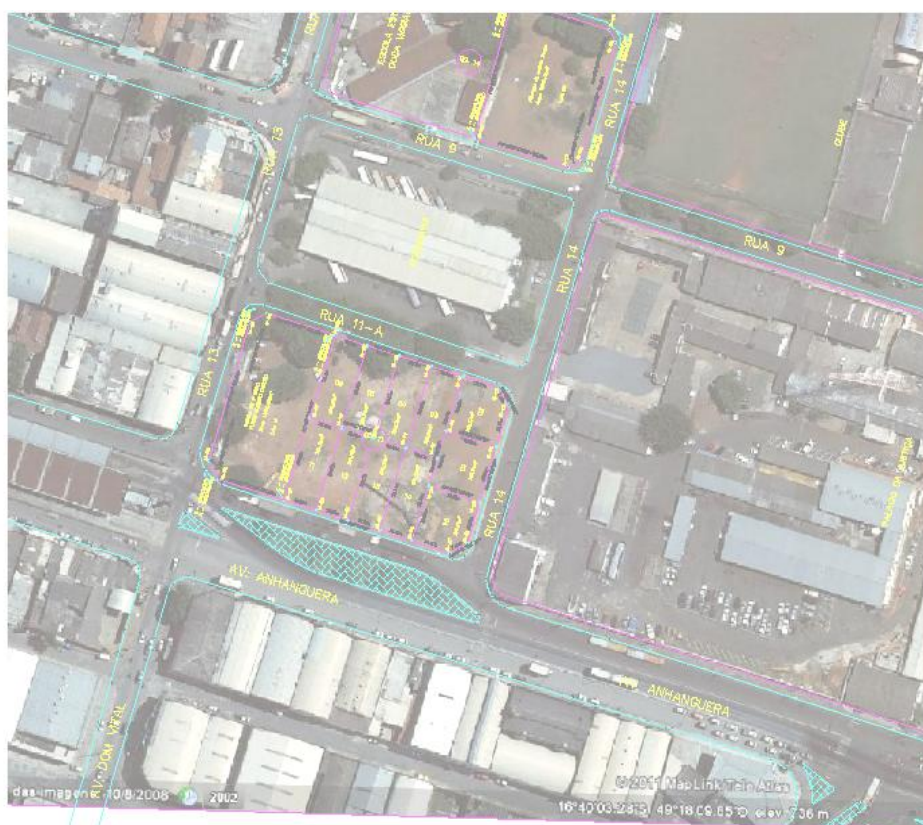
A pesquisa também demonstrou que a MB Engenharia passou por uma reestruturação, onde parte de seu patrimônio foi vendido e passou a ser administrado pela Brookfield Incorporações, empresa essa, com sede em São Paulo e de capital aberto com investimentos e parcerias em diversos países do mundo, com endereço à Av. T-9 nº. 1.423, no Setor Bueno.

Com a implementação da parceria entre Brookfield e a MB Engenharia Ltda, nota-se a significativa ampliação do investimento do capital no setor imobiliário da capital de Goiás, pressupondo-se que uma parte da empresa dedica-se a administração dos terminais rodoviários de passageiros e dos shoppings.

Em outras vertentes, foram colhidas sobre o destino da área estudada, no dia 27 de maio de 2010, através de pesquisa de campo e com informações coletada em conversas informais com moradores da região e adjacências, a área faz parte de uma antiga fazenda doada há cerca de mais ou menos 50 (cinquenta) anos à Paróquia Nossa Senhora da Conceição, onde

os Padres Redentoristas eram e são responsáveis pela administração da Igreja Matriz de Campinas, sendo que parte dessa fazenda foi vendida à iniciativa privada – imobiliárias e a, outra ao Estado de Goiás e algumas doadas também ao Estado.

Algumas dessas porções de terras vendidas e outras doadas ao Estado de Goiás se encontram até a presente data sem escritura definitiva, inclusive com edificações, algumas sem medição e devido registro definitivo em órgãos competentes. (vide mapa 3 da área da pesquisa e adjacências e certidões dos cartórios em anexo).



MAPA 3. Área da pesquisa e adjacências – Google, 2011, modificado em função da pesquisa

No mapa três, tem-se a vista de toda área da pesquisa com as metragens dos lotes onde localizavam as residências do antigo conjunto habitacional dos funcionários do antigo DERGO, da área que pertencia a Escola conveniada com o estado Engenheiro Flávio Cascão, que foram derrubadas e a área está vazia, sem nenhuma construção. Tem-se também a visão do Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas e da área da

Secretaria de Segurança Pública.

Efetivada a visita às duas Unidades Educacionais, edificadas nessas áreas, o Colégio Estadual Olavo Bilac, localizado à Av. 24 de Outubro, esq. com 13 e Escola Estadual Duca Viggiano, sito a Rua 13 esc. com Rua 9 – Setor Aeroviário.

Foram colhidas informações, por meio de método não sistematizado, com a Profa. Ábia, Secretária Geral do Colégio Estadual Olavo Bilac e com a Profa. Maria Gomes, ex-diretora e atual professora da Escola Estadual Duca Viggiano, ambas disseram que há um determinado tempo atrás, as respectivas escolas estavam funcionando irregularmente e que para continuarem funcionando deveriam refazer o registro da escola no Conselho Estadual de Educação e para tanto seria necessário a escritura da área onde estavam edificadas as referidas unidades educacionais. Tiveram que proceder uma busca de cartório em cartório em busca do documento oficial de doação para proceder a medição e posterior registro da área em que estavam situadas.

Quanto à área de pesquisa, de acordo com as pessoas que utilizam o espaço para lavagem de carros e algumas barracas onde se vendem roupas, sapatos, lanchonetes (pit dog), perfazendo um total de 08 (oito) barracas e 01 (um) ponto de para lavagem de carros, localizados nas calçadas da área estudada, em sua maioria disseram não saber a quem pertencia a área em questão, mas que pagam taxas para o Município de Goiânia para o funcionamento de seus pontos de venda.



IMAGEM 5 - Vista parcial dos pontos de vendas localizados nas calçadas da área de pesquisa (barracas de vendas de roupas, sapatos, etc).

Na imagem cinco procurou-se mostrar a área e as diversas barracas de venda de roupas e calçados que ainda se encontram em atividades, na Rua 13 no Setor Aeroviário.

Quanto ao ponto onde funciona o “lavajato” de carros, o usuário diz pagar taxa de água e que a área pertence a MB Engenharia, cujo talão de água se encontra no nome da administradora do Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas e que o responsável pela sua administração é o mesmo pessoal que administra o Terminal Rodoviário de Passageiros Central.

3.3. Goiânia – Segregação Planejada

O foco central da criação de Goiânia, pelo interventor Pedro Ludovico Teixeira (1933-1939) era o argumento de que sob a sua criação o Estado de Goiás todo se desenvolveria (MEDEIROS, 2010, p. 68). Goiânia nasce de forma centralizada no poder do Estado como criador e fomentador do crescimento econômico e desenvolvimento do Estado.

Desde o Início do seu planejamento, a configuração espacial da Capital foi embasada em um zoneamento diferencial e pautada no modelo

capitalista, discordando um pouco de OLIVEIRA e CHAVEIRO (2010) que é a partir de 1960 que a cidade assume as feições capitalistas. O nosso ponto de vista se baseia bem antes disso, no seu primeiro zoneamento na década de 1930, quando se projeta um plano segregado para a cidade de Goiânia (BERNARDES, 1989, p.41).

O primeiro plano urbanístico de Atílio Correia Lima, em 1937, era o seguinte: centro administrativo, área comercial, área industrial, área residencial e área rural, além de levar em consideração outros aspectos topográficos do sítio, tais como cursos d'água, ruas, etc. (MEDEIROS, 2010, p. 69).

Nele, não constava em nenhuma área para abrigar os primeiros construtores de Goiânia. Estes inauguraram as primeiras construções ilegais na margem direita do Córrego Botafogo e na atual Vila Nova. (BERNARDES, 1989).

Segundo OLIVEIRA e CHAVEIRO (2010, p.4), ao analisar a cidade de Goiânia a partir de 1960, observam o entrelaçamento entre a imagem da cidade e a lógica do mercado. Para eles, a partir dessa década, houve sim um aprofundamento desse processo de forma mais “escancarada”, onde o governo e os empresários se alinharam para explorar um novo “nicho” de investimento para um maior empoderamento do Estado e acumulação de capital através da apropriação da imagem da cultura.

MEDEIROS (2010) reforça essa ideia, tomando como referência o momento em que os Engenheiros Coimbra Bueno atuam como protagonistas principais na construção da cidade, cujo pensamento tecnicista sobressaia em defesa do empreendedorismo e da publicidade.

Assim, segundo Medeiros o que aconteceu foi a transformação de planejamento urbano a longo prazo, visando o crescimento e ocupação do espaço de Goiânia de forma sustentável para a implantação de processo de urbanização, pautado nas migrações através de publicidade junto ao governo federal em defesa também da construção da nova Capital Federal.

Surgem então os setores ¹² que vão caracterizar todo o traçado da cidade. Este modelo em forma de plantas estrutura toda a configuração

¹² Os Coimbra Bueno criaram um novo traçado para a cidade que passaram a ser uma somatória de plantas de setores a serem construídos.

espacial do espaço urbano de Goiânia. Uma das características das plantas é que elas teoricamente aceitam tudo, pois é um excelente método de visualização espacial, mas sua aplicabilidade *in loco* é questionável. De certa forma reduz-se o valor real e amplia-se a especulação.

Para referendar esse pensamento VALE JÚNIOR (2008, p. 61) o Estado até a década de 50, controlava todo o processo de parcelamento e ocupação do espaço urbano de Goiânia, chegando a doar lotes a funcionários públicos e oferecer lotes a baixo custo. Nota-se também desde a sua fundação o interesse em diferenciar a ocupação espacial através do zoneamento em área central compreendendo às atividades comercial, prestação de serviços e habitação; a norte, onde ficaria o comércio local, “indústrias” e moradia dos trabalhadores; e, a sul, voltada especificamente para a habitação, com parques e áreas verdes.

Com a permissão de construir sem responsabilidade com os benefícios públicos e infraestrutura básica ficou nítida a falta de controle do Estado no processo de ocupação do espaço urbano¹³ da capital de Goiás.

O abandono do projeto inicial de Atílio Corrêa Lima um plano de cidade jardim, em forma de cruz envolvendo a Avenida Anhanguera e a Avenida Goiás não condizia com a lógica de produção capitalista, haja vista, o “desperdício” de áreas bem localizadas e altamente valorizadas pelo mercado. (CARVALHO e DANEZI, 2005, p. 6).

Observa-se nessa lógica que o fato do planejamento ter constituído uma constante no processo de expansão urbana da cidade, as informações permitem inferir a preponderância da lógica capitalista.

3.4. O Subterminal Rodoviário Passageiros de Campinas – quando surgiu

O Terminal Rodoviário de Passageiros situa-se à Rua 13 s/nº. Campinas, isso de acordo com a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos, o que na realidade, *in loco*, o mesmo está

¹³ (RIGATTI, 1997) Espaço urbano é um arranjo morfológico onde se distingue os elementos que servem de barreiras para o movimento das pessoas e que possui um acesso mais ou menos controlado e os espaços livres que são delimitados e proporcionam os contatos sociais.

inserido dentro da área do Setor Aeroviário, em Goiânia, Goiás. Está localizado próximo ao Terminal do DERGO, este responsável pelo transporte coletivo urbano, na Capital. Outra ressalva é quanto ao nome, nota-se que na fachada do edifício está escrito Subterminal Rodoviário Passageiros de Campinas.



IMAGEM 6 – Subterminal Terminal Rodoviário de Passageiros de Campinas

Este prédio foi construído no ano de 1984 para receber os usuários da antiga Rodoviária de Campinas localizada no Setor Rodoviário, pois esta já não comportava mais o fluxo de passageiros e nem o tráfego de carros na região, etc.

A nova construção foi realizada pela MB Engenharia Ltda. Posteriormente houve assinatura de um Contrato de Concessão de Uso e Exploração Comercial, em 14 de julho de 1998 com vigência de 30 (trinta) anos cujo operador também é a MB Engenharia Ltda. (AGR, em 17/08/2011, as 12h40).

3.4.1. O Processo de Desestatização dos Bens do Estado

O Estado, seguindo as orientações econômicas vigentes do mercado atual, pautado na globalização econômica e liderança dos grandes blocos econômicos, onde o capital não tem fronteiras, nem os Estados tem

soberania de fato, e tem se como fator indiscutível a incapacidade de alguns estados em arcar com a sua manutenção.

A concessão de rodovias é uma das principais experiências brasileiras na efetivação de contratos de parceria público privada. Aproximadamente 10.000 quilômetros da malha rodoviária brasileira são gerenciados por concessionárias privadas, todas constituídas em Sociedade de Propósito Específico. (CAMACHO, 2008, p.4)

Estado de Goiás na gestão do então governador Alcides Rodrigues Filho (2007-2010), no intuito de regular e fiscalizar os serviços de interesse público, que é de sua competência, atribuiu a Agência Goiana de Regulação (AGR), em sua estrutura organizacional através da Diretoria de Energia e Desestatização, instituiu a Gerência de Bens Desestatizados (GBDES) cuja função é a de vistoriar os bens e serviços públicos, dentre eles os Terminais Rodoviários de Passageiros. (AGR, 2010, p. 31)

Cabe ao Estado de Goiás, edificar e gerir um patrimônio composto de 172 (cento e setenta e dois) terminais rodoviários de passageiros (TRPs) cuja responsabilidade é a oferta de serviços, proporcionando conforto e segurança aos seus usuários bem como, a preservação dos equipamentos e a qualidade dos serviços públicos.

Segundo dado da AGR, a manutenção e o custo operacional desse sistema tem alto custo, necessitando assim, a formação de modelo administrativo de gestão desses bens com base nas parcerias entre o Estado e prefeitura ou Estado e entidades sem fins lucrativos, além das concessionárias por contrato e das concessões onerosas. (AGR. 2010, p.31).

No PDIG 2007, no Capítulo V – Da Estratégia do Desenvolvimento Sócio Cultural, artigo 50, parágrafo V, especifica e dá abertura a celebração de contratos de parcerias público privadas na produção e manutenção da habitação de interesse social, em especial com as Cooperativas Habitacionais Populares e Associações Habitacionais de Interesse Social.

3.4.2. Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR)

O processo de desenvolvimento econômico brasileiro esteve sempre vinculado na capacidade da União de investir em obras e serviços de infra-estrutura, como ocorria nas décadas de sessenta e setenta, e que hoje, pela total escassez de recursos públicos, não é mais possível ser realizado pelo Estado. Enquanto isso, na proporção inversa das dificuldades da Administração Pública, há um aumento geométrico na demanda de serviços e utilidades necessitadas pela população em geral.

O Estado, por sua vez, na tentativa de resolver tal situação procura na iniciativa privada uma forma de aumentar a quantidade de serviços prestados, o que até então, era atividade exclusiva da Administração Pública, visando atender com qualidade as necessidades da população, sem ter que arcar com os altos gastos dos investimentos.

Esta política, que retira do Poder Público a obrigação de investir para aumentar a oferta de serviços públicos, teve início no final da década de noventa, com o surgimento da Lei nº 8.987/95, que trata das concessões e permissões de serviços públicos, regulamentando, assim, o artigo 175 da Constituição Federal, ao “estabelecer regras para que esses serviços fossem transferidos à administração da iniciativa privada, com o propósito de mantê-los, amplia-los e adequá-los a padrões de excelência, sem embargo da titularidade e do poder/dever de fiscalização”

Em dezembro de 1999, o Estado cria a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos (AGR) e estabelece que é de sua competência, o gerenciamento e o acompanhamento da qualidade dos serviços públicos dados em Permissão, Concessão e Autorização a terceiros sobre bens do Estado de Goiás.

A AGR realiza todo o acompanhamento dos contratos e monitora a qualidade a prestação dos serviços de exploração dos seguintes bens

públicos, o Centro e Cultura e Convenções de Goiânia, Terminal Rodoviário de Passageiros Central, Terminal Rodoviário de Passageiros de Campinas e Ginásio Internacional de Goiânia – Goiânia Arena, todos localizados na cidade de Goiânia.

Com relação a uma de suas principais atribuições, de acordo com a lei supracitada, destacamos o artigo:

XXIV – promover a regulação, o controle e a fiscalização dos contratos de concessão, permissão, autorização, parceria público-privada, contrato de gestão com organização social (OS) e termo de parceria com organização da sociedade civil de interesse público (OSCIP), inclusive da prestação do serviço público por estas realizados.(Lei nº. 13.569, de dezembro de 1999).

Assim, cabe a ela regular os serviços públicos, direitos e bens desestatizados do Estado de Goiás, exercendo o poder regulatório, a fim de garantir o equilíbrio de interesses entre o poder público, usuários e operadores dos serviços públicos delegados.

Dentre as suas funções de regulação, destacamos o de delegar a Concessão, a Autorização e a Permissão e não cabe a AGR apresentar propostas deferindo ou não o processo da delegação proposta, autorizando, quando é o caso, o processo licitatório por deter as prerrogativas do poder concedente do Estado.

De acordo com suas atribuições legais, a ela compete fiscalizar a execução dos contratos de Autorização, Permissão ou Concessão de uso dos Terminais Rodoviários de Passageiros (TRPs) de propriedade do Estado, isso de acordo com a Lei nº. 14.572, de 03 de novembro de 2003. (AGR, 2008, p. 33).

Cabe a ela também as vistorias em atendimento ao Conselho Estadual de Investimentos Parcerias e Desestatização (CEIPD) que substituiu o Conselho Estadual de Desestatização (CED) pela Lei 14.910/2004 para celebração de convênio de Terminais Rodoviários de Passageiros TRPs do Estado de Goiás, inclusive os Municipais e os Particulares.

Através da Gerência de Bens Desestatizados (GBDES), a AGR fiscaliza todos os Terminais Rodoviários de Passageiros – TRPs do Estado de

Goiás, incluindo os TRPs de propriedade do Estado e das Prefeituras.

A AGR ainda opera os Terminais Rodoviários de Passageiros, cuja administração foi repassada ao Estado pelo desinteresse ou falta de condições administrativas das Prefeituras onde as atividades usuais da GBDES são de gerenciamento da administração dos TRPs feito por intermédio de servidores lotados em cada um deles.

Dentre suas atividades rotineiras a Gerência de Desestatização entrega materiais de limpeza e conservação nos Terminais Rodoviários de Passageiros (TRPs) de Água Limpa, Aragoiânia, Bela Vista, Buriti Alegre, Campo Alegre, Campestre, Cromínia, Pontalina, Ouvidor, Messianópolis, Sancrerlândia, Santa Bárbara, São Miguel do Araguaia e Varjão; faz reparos nas instalações elétricas, hidro-sanitárias, pinturas nos TRPs de Varjão, Buriti Alegre, Campo Alegre e Santa Bárbara, Campestre e Pontalina.

Também são realizadas vistorias físicas, administrativa e financeira.

A situação econômica de cada bem é acompanhada através dos relatórios mensais enviados pelos administradores, assim como as questões financeiras.

Assim, pelos bens concedidos, a fim de que estes cumprissem com os itens previstos, tanto nos termos de cessão quanto nos contratos de concessão celebrados e não realizados, ou que executassem alguns serviços de reforma, visando melhorar a qualidade dos serviços prestados aos usuários daqueles bens imóveis de uso público.

O processo de vistoria dos TRPs são realizados com o objetivo de obter um diagnóstico da estrutura física e das condições operacionais como forma de direcionar as orientações devidas às concessionárias quanto a:

- 1 - Estrutura física (cobertura, alvenaria, piso, revestimento, louças e metais, esquadrias e pintura);
2. Instalações prediais (elétrica e hidráulica);
3. Situação administrativa (contratos e/ou convênios com administradores).
4. Situação de embarque e desembarque de passageiros.

Nas vistorias e fiscalização são verificadas as condições gerais dos TRPs, ou seja, se estão em boas condições e se oferecem segurança

para que as empresas de ônibus possam oferecer aos passageiros um embarque e desembarque com total segurança e conforto. (RELATÓRIO ANUAL DA AGR, 2008, p.35).

3.4.3. A Questão Ambiental: o Córrego Cascavel e o Ribeirão Anicuns

Este tópico trata da questão ambiental, mencionada no projeto e no capítulo. 1. O destaque é lugar da pesquisa que se encontra em uma área denominada Zona de Interesse Urbanístico ou Áreas de Programas Especiais a qual é destinada a requalificação ambiental desde que se resguarde e valorize as suas peculiaridades, no caso, o Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO), e sua relação com as Parcerias Público-Privadas, criada pela Lei nº. 11.079/2004, prevista tanto na Constituição Federal de 1988 e nos Planos Diretores, dentre eles o PDIG 2007.

Campinas um bairro em um fundo de vale que teve uma valorização muito grande, área de grande impacto ambiental, a agora abriga parte da elite de Goiânia e até pouco tempo era uma área segregada, veio à especulação imobiliária e mudou toda paisagem, entretanto ainda sofre com problemas de enchentes, principalmente no verão, com chuvas concentradas, nas áreas nobres que em si não tem gente morando, é utilizada para construção de bosques, em áreas verde próxima aos rios, as residências se concentram em prédios em áreas que obviamente não chegam a ser inundada com enchentes. Com essa ocupação urbana acelerada observam-se problemas comuns como: contaminação do lençol freático, coleta de lixo, tratamento de esgoto entre outros. O principal aterro sanitário da RMG fica ao Norte, justamente no local onde encontramos as principais nascentes dos rios que também ocorre a Oeste.

Assim, este crescimento não leva em consideração parâmetros norteadores de uma ocupação democrática do espaço. Desta forma, às pessoas que chegam (a passeio, a trabalho ou mudança), tem a impressão de não haver pobres na referida metrópole goianiense. Há o cuidado por parte da

prefeitura de não permitir que mendigos armem suas “moradias” no centro da cidade. Eles são transferidos para periferia, onde se encontram bairros sem as condições mínimas de sobrevivência, como água, esgoto, energia elétrica, postos de saúde, delegacias, sistema telefônico, correio, entre outros elementos que são de utilidade pública e de grande importância no cotidiano das pessoas.

Isso fica claro desde o momento de criação da cidade. Ela já “nasce” segregando trabalhadores em bairros diferentes de sua atuação. Essa lógica, com o passar do tempo e com várias intervenções urbanas ocorridas, manteve a mesma forma. Como exemplo a região noroeste de Goiânia.

O ser humano ocupa o espaço geográfico se organizando em sociedades cada vez mais complexas e artificiais em uma relação conflituosa com a natureza e por vezes com a própria espécie, colocando-se em risco frente aos fenômenos naturais colocando em risco o equilíbrio entre o homem e o meio natural em que está inserido. (SEPLAM, 2008, p. 160)

Esse tipo de comportamento põe em risco a sua própria sobrevivência.

Observando a área de estudo si e consultando o PDIG de 2007, constata-se que além de estar contemplada nos artigos 132 e 133, ainda possui dois afluentes da Bacia do Rio Meia Ponte, que são o Córrego Cascavel e o Ribeirão Anicuns e estar próxima ao Morro do Mendanha, que é uma Área de Proteção Ambiental (APA).

Além disso, está contemplada no art. 132 – Áreas de Programas Especiais de Interesse Urbanístico, encontram-se no item II – o Setor Campinas e no item IV – as áreas de equipamentos [...] autódromo, hipódromo e a área da antiga Sede do Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO)..

Já no art. 133 são previstas as áreas de Programas Especiais de Interesse Ambiental que compreendem trechos do território sujeitos aos programas de intervenção de natureza ambiental, visando a recuperação e a conservação de áreas degradadas, de ecossistemas aquáticos (no caso o Córrego Cascavel que funciona como divisor entre o Setor Campinas e Setor Aeroviário, onde se encontra a área em estudo), fragmentos de vegetação nativa, de recuperação de solos e contenção de projetos públicos, ou parcerias público-privadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, as cidades surgiram primeiramente ligadas às atividades extrativistas e agro-mercantis. Na década de 1930, com o aumento da urbanização nota-se o uso indiscriminado do solo urbano e a falta de planejamento.

Nas décadas de 1950 e 1960 tem-se a consolidação da economia industrial e do mercado nacional com o aumento das migrações rural urbanas, e conseqüentemente, da urbanização brasileira.

O processo de formação do espaço urbano de Goiânia foi permeado por diversas intervenções no seu planejamento original. Essa ocupação e urbanização da cidade, pautada no modelo de desenvolvimento capitalista, tinha como premissa que esse espaço viesse a ser o pólo comercial, financeiro e industrial regional do Estado de Goiás.

O modelo de desenvolvimento predominante consolidou formas inadequadas de uso e ocupação do solo transformando os fundos de vale em avenidas, as áreas protegidas em loteamentos, além de ocupar as vertentes, sem se preocupar com o território, com as enchentes e com a população.

A inoperância, a falta de interesse e competência dos gestores públicos em dar melhor acesso aos bens das cidades e a dos mercados em fornecer financiamentos a grande maioria da população brasileira fez com a União criasse uma política urbana de apoio às ações locais nos Estados e Municípios.

A partir desse momento é que as cidades serão vistas como pontos centrais para se alcançar o desenvolvimento sustentado, pois é nesse espaço que se localiza a maior parte das atividades econômicas, políticas e sociais de toda a sociedade moderna. (GROSTEIN, 2001, p. 18).

Assim o poder público chama para si a responsabilidade de convidar a sociedade para participar da elaboração e implementação de políticas públicas voltadas para as cidades. Isso se faz em um momento, em que há um contexto de escassez de recursos, dos investimentos públicos e

que o aval do poder público em financiamentos tem que se pautar nas prioridades definidas em políticas e práticas de ações para o desenvolvimento urbano sustentável, flexíveis e socialmente construídas, isto é, resultante da compreensão dos conflitos que ocorrem nos processos de ocupação, expansão e transformação urbana.

Assim, as políticas públicas contribuirão para a construção de um ambiente urbano equilibrado e justo, pois surgiram a partir de questões socioeconômicas formuladas e assumidas, no sentido de distribuir os benefícios urbanos das obras públicas e da justiça social definida pela democratização dos acessos a todas as instâncias da vida urbana.

Quanto às condições de vida, as reivindicações sociais envolvem o poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada, cabendo ao poder público e a sociedade civil criar as políticas necessárias. Quanto aos processos de legitimação política todos eles são responsáveis pelo processo.

Pois a visão dominante no mundo ocidental até recentemente tinha (e ainda tem) o crescimento econômico como seu pilar estruturante e, como contraponto a desconsideração da dimensão ambiental. Por isso apesar da legislação existir através de códigos, estatutos, etc, a atuação da sociedade civil e do poder público deve ser constante, pois o mercado não é social e nem coletivo, ele é imediatista e individualista. A sua máxima ainda é acumular riquezas individuais ou de pequenos grupos em detrimento da coletividade.

A relação natureza e sociedade transformando a paisagem através das diversas e sucessivas utilizações do solo, da passagem da uma economia de subsistência para uma economia de mercado, do avanço das novas tecnologias, do uso intenso dos recursos naturais, exigindo controle da utilização e exploração dos recursos fez surgir a questão ambiental como contraponto ao caráter predatório da expansão econômica capitalista, o que demonstra a impossibilidade de continuidade deste modelo de desenvolvimento.

Isto posto, abre-se a discussão sobre cidades sustentáveis. Conceito esse entendido como sendo cidades sustentáveis aquelas cujo desenvolvimento busca o equilíbrio entre crescimento econômico, equidade social e preservação ambiental.

A questão que se coloca atualmente é que os instrumentos da gestão urbana, diga-se de passagem, o poder público, tem se mostrado ineficientes para lidar com a construção da qualidade ambiental urbana, por ter uma excessiva preocupação em organizar o espaço privado, que se estrutura no princípio da ação, intervenção, construção e uso sobre a paisagem natural.

A Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) por meio de suas disposições, tem sido o elo entre as questões ambientais e o desenvolvimento urbano brasileiro.

O Estatuto da Cidade (Lei nº. 10.257/2001) estabelece que a política urbana tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante algumas diretrizes.

Estas diretrizes como normas gerais de direito urbanístico, em especial para os Municípios, se propõem a balizar e induzir a aplicação dos instrumentos (inovadores ou já existentes) desta política regulamentados na lei.

O Plano Diretor funciona como instrumento de gestão ambiental urbana, sobretudo por não haver uma tradição de política ambiental em nível municipal no Brasil. A tendência, no entanto, é que o mesmo passe por uma re-conceituação, compatível com sua transformação em um instrumento que apóia à sustentabilidade ambiental urbana.

A partir da Constituição de 1988, nota-se que o exercício de participação e cidadania está intrinsecamente ligado à universalização dos direitos sociais, na ampliação do conceito de cidadania e em uma nova compreensão sobre o papel e o caráter do Estado.

É também na CF de 1988 que a política urbana ganha um novo instrumento: as AEIS/ZEIS. Elas ampliam as possibilidades de ação pública permitindo a alteração do foco de atuação nas áreas centradas, especificamente, com relação população de baixa renda, em medidas administrativas para as políticas públicas na construção de moradia popular.

Em Goiânia, o PDIG 2007, em seu artigo 132, fala sobre Zonas Especiais de Interesse Urbanístico ou Áreas Especiais de Interesse Urbanístico, mesmo que de forma superficial, diz compreender os trechos do tecido urbano que estão sujeitos a requalificação ambiental e econômica

resguardando e valorizando suas peculiaridades. Neste caso, damos ênfase aos incisos II, IV e V, por contemplar o Setor Campinas e a área da antiga Sede do Departamento Estadual de Rodagem do Estado de Goiás (DERGO) e outras a serem enquadradas de acordo com o interesse público. (PDIG, 2007, p. 37).

No art. 133, do PDIG 2007 são previstas as áreas de Programas Especiais de Interesse Ambiental as quais compreendem trechos do território sujeitos aos programas de intervenção de natureza ambiental, visando a recuperação e a conservação de áreas degradadas, de ecossistemas aquáticos.

O Córrego Cascavel funciona como limite ou divisor natural entre o Setor Campinas e Setor Aeroviário, onde se encontra a área de estudo e neste encontra-se fragmentos da vegetação nativa, de recuperação de solos e contenção de projetos públicos. (PDIG, Goiânia, 2007)

A mudança na paisagem local, no decorrer do tempo nos levou a refletir sobre a área em questão, haja vista que, sem a análise da aplicabilidade da legislação municipal não seria completa se não houvesse a discussão da ação e o papel do poder público frente ao modelo de desenvolvimento na atual conjuntura.

A presente dissertação, com base em vários autores e na legislação vigente tece alguns comentários sobre as Parcerias Público Privadas, portanto, é incoerente seguirmos sem antes comentar esse modelo de contrato firmado entre o poder público e a iniciativa privada.

A lei nº. 11.079/2004 trata das Parcerias Público Privadas (PPPs), ou seja, é uma forma de parceria entre a Administração Pública e Iniciativa Privada. Ela define modelo de contrato na forma de concessão, seja a patrocinada, seja a administrativa.

Essa modalidade de contrato surge em momento que há uma retração no mercado mundial e os países precisam adotar medidas para conseguir administrar os estados com menos recursos. Ela surge primeiramente, nos países anteriormente denominados de desenvolvidos ou de Primeiro Mundo, com o objetivo de fornecer serviços de qualidade à população.

Essa parceria se faz mediante a ação da iniciativa privada em projetar, financiar, executar e operar uma determinada obra/serviço, objetivando o melhor atendimento de uma determinada demanda social e o setor público contribui financeiramente, no decorrer do contrato, com os serviços já prestados a população, dentro do melhor padrão de qualidade auferido pelo poder concedente. (ARAÚJO, 2008, p. 3).

No Brasil, ela é gestada no Governo Neoliberal de Fernando Collor de Melo (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1994-2002). As PPS vem como forma de flexibilizar a burocracia estatal. Também traz em seu bojo o discurso de solucionar de uma forma e socialmente eficaz a relação investimento privado e infraestrutura pública em áreas importantes.

Quando se fala em data e aplicabilidade da Lei das PPPs é importante salientar que ela foi promulgada pelos governos ditos neoliberais, mas a sua aplicabilidade de fato, ocorreu nos governos ditos de esquerda do Partido dos Trabalhadores do então Presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010), data esta referentes aos dois mandatos.

Na realidade é veio formalizar as modalidades reguladas pela Lei Federal n. 8.987/1995 que não permitia o desembolso de recursos públicos para o setor privado.

Pode-se concluir, portanto, que a PPP é uma alternativa importante para elevar a oferta de infra-estrutura e serviços, da qual o Brasil não poderia prescindir. Entretanto, não se pode esperar das PPPs o efeito de redução das desigualdades regionais na atração e formação de redes de negócios no Brasil, uma distorção com repercussões extremamente negativas para o desenvolvimento brasileiro, que deve continuar concentrador e excludente. É bastante possível, entretanto, que o efeito seja no sentido de reforçar tais desigualdades.

Agora retornando a objeto específico deste estudo, que é a atuação do poder público frente a ocupação do espaço urbano de Goiânia, tendo como referência a área descrita no decorrer do trabalho, buscamos na Constituição de 1988, em seu capítulo II – Da Política Urbana, em seus artigos 182 e 183 e no capítulo VI – Do Meio Ambiente, em seu artigo 4º, política urbana consubstanciada ao meio ambiente e estabelece normas para o elaboração dos planos diretores, parcelamento, uso e ocupação do solo, para

ordenar a ocupação do espaço urbano, Concorre para isso, também, o Estatuto da Cidade, fundamentado na função social da propriedade, buscamos subsídio legal para embasar o nosso ponto de vista.

Em um país em que se detecta um grande déficit habitacional, é inconcebível o aconteceu. Não estamos aqui procurando culpados, mas o certo é que várias famílias foram prejudicadas, sem contar o prejuízo de toda a sociedade que arcam com os impostos, e como cidadãos são “donos” dessas áreas públicas.

Sabemos que o sufrágio universal delega poderes a quem elegemos, mas isso não significa que os governos, transitórios que são, se achem no direito de fazer o bem entendem sem levar em consideração a opinião da sociedade.

O Governo do Estado de Goiás, na gestão de Marconi Perillo (1999-2003), como proprietário da área em questão resolveu construir a sede das Rondas Táticas Metropolitanas (ROTAM) neste espaço. Com isso desalojou-se as famílias, além de haver o fechamento de uma escola conveniada entre a ASDERGO e a Secretaria de Educação, com o de Engenheiro Flávio Alberto Cascão.

Após a retirada dessas famílias, algumas foram indenizadas e transferidas para outra área, isto é, aquelas que aceitaram ser transferidas e chegando à época a ocorrer conflitos com a polícia para a retirada de quem não estava disposto a deixar sua residência.

A presente dissertação é resultante do estudo efetuado com base em uma área situada entre a Avenida Anhanguera com a Rua 13, no Setor Aeroviário, próximo ao Subterminal Rodoviário de Passageiros, em Campinas, na cidade de Goiânia, Estado de Goiás. No local existia um conjunto habitacional dos funcionários do antigo Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (DERGO), uma escola denominada Escola Engenheiro Flávio Cascão, onde a Associação dos Servidores do Departamento Estadual de Rodagens do Estado de Goiás (ASDERGO) era mantida através de um convênio com a Secretaria Estadual de Educação, para o atendimento da comunidade local, que foi demolida, bem como, as residências onde moravam as dez (10) famílias, ficando o espaço vazio.

Encontram-se nessa área pública as escolas Estaduais Duca

Viggiano, situada na quadra 14, na Rua 13 esquina com a Rua 9, que a partir desse ano (2011), especificamente, no segundo semestre, passou a abrigar o Colégio Estadual Duque de Caxias e Olavo Bilac, situada na quadra a 15, divisa com a Avenida 24 de Outubro com a Rua 13, no Setor Aeroviário. Acontece que o Subterminal Rodoviário de Passageiros de Campinas situa-se entre as duas escolas e a área desocupada.

Cabe aqui ressaltar que na certidão anterior aventa-se tratar da descrição completa correspondente às áreas públicas onde estão localizados o Corpo de Bombeiros, o Centro de Ortopedia do Estado e toda a estrutura física da Secretaria de Segurança Pública do Estado, além de duas escolas estaduais e uma creche municipal. Neste mesmo documento consta a data da venda de glebas para a criação do BAIRRO DOS AEROVIÁRIOS, certificando e ressalvando que essa área a partir do registro do loteamento, feito em 23/11/1950, por força que dispõe o artigo 3º do Decreto Lei 58, de 10/12/1937, tornou-se inalienável. (vide anexo/documentos)

Outra questão é que a maioria das áreas que figurava sob a administração da Paróquia Nossa Senhora da Conceição – Matriz de Campinas eram feitas como donativos. Em nenhum momento houve qualquer movimento de legalização de posse dessas áreas, a não ser a venda de algumas delas aos agentes imobiliários para loteamentos, mas sempre preservando as áreas doadas. Como exemplo, o Bairro dos Aeroviários e o Setor São José.

O Estado, seguindo as orientações econômicas vigentes do mercado atual, pautado na globalização econômica e liderança dos grandes blocos econômicos, onde o capital não tem fronteiras, nem os Estados tem soberania de fato, e tem se como fator indiscutível a incapacidade de alguns estados em arcar com a sua manutenção.

O Estado de Goiás é proprietário da área pública descrita no presente trabalho. Vivemos num país que possui leis federais, estaduais e municipais, cada um de abrangência de acordo com sua esfera de poder delegado. Temos uma Constituição Federal, uma Estadual e temos leis municipais, políticas públicas, etc., ou seja, temos diversos mecanismos de fazer funcionar a nossa sociedade. Mas de fato, na prática, isso deixa a desejar.

Uma das explicações talvez seja o crescimento populacional, a urbanização, as migrações, as crises econômicas, o tamanho do estado, a corrupção, ou seja, na verdade não existe um culpado. O que existe é o não exercício da cidadania, da solidariedade, diria até que é falta de inteligência, mas não, é puro egoísmo e imediatismo, ganância e insensatez.

No caso da área em questão foi o que aconteceu. Durante todo o tempo de pesquisa, foi observado a convivência do Poder Público com os interesses da Iniciativa Privada. A priori, a retirada das famílias, tinha como objetivo não gerar direito de propriedade, até tudo bem. É um bem público. Agora a derrubada das casas e do prédio onde funcionava a Escola não faz sentido. Essas famílias estavam morando em um local com infra-estrutura completa e foram transferidas para a Região Noroeste, onde até a presente data ainda não conta nem com saneamento básico. Mas já foi feito e a área se encontra vazia.

Agora ela é um ponto de prostituição, de venda e uso de drogas, acarretando perigo para quem passa por lá em qualquer horário e o poder público não sabe o porquê esta área se encontra vazia.

Esta situação vigora há mais de cinco anos. Agora é preciso que o poder público tome uma providência e faça uso desta área. É público e notório o valor imobiliário desse terreno para o capital. Pois aventa-se a construção de Shopping Center nos moldes do Araguaia Shopping, onde está localizado o Terminal Rodoviário Central, cuja administração é feita pela mesma empresa do Subterminal de Passageiros de Campinas.

Mediante a situação que se encontra este lugar, talvez seja uma saída. Mas para isso é necessário um mecanismo diferente de construção e celebração de contrato entre o Poder Público e a Iniciativa Privada. Talvez na SPE, no CGP, abra-se espaço para membros da Associação de Moradores.

É necessário também a participação da sociedade civil através de audiência pública, pesquisa com comunidade local, fiscalização constante pelo Ministério Público, criação de conselho de fiscalização que seja realmente paritário e não presidido por membros do poder público que representem o governo ou a parte interessada, mas alguém neutro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agenda 21 – Goiânia - Cidade de Todos, Secretaria de Planejamento Municipal de Goiânia, 2004.

Associação de Moradores e Amigos do Jardim Botânico. **O QUE SÃO AS ZONAS DE INTERESSE SOCIAL?** Rio de Janeiro, novembro de 2011.

BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes. **Vão do Paranã: a estruturação de uma região**. Brasília: Ministério da Integração Nacional: UFG, 2002.

_____e NUCADA, Miraci Kuramoto. **A Rede de Relações de Campininhas das Flores**, Artigo publicado na Internet sem data de postagem. Parte da Dissertação de Mestrado do Programa de Pós Graduação em Geografia da IESA/UFG. Goiânia, 2008.

BERNARDES, Genilda D'Arc; CHAVES, Guedes. **Projetos de pesquisa: revisitando o tema**. In: Educação e Mudança. N. 3 Anápolis, jan/jun de 1999. p. 113-199.

_____, Dissertação de mestrado intitulada **Construtores de Goiânia: o Cotidiano no Mundo de Trabalho**. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1989.

BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE – Lei nº 10.257/2001.

BRITO, Manuelita Falcão, Dissertação de mestrado: **Ensaio de Parcerias público-privadas como Instrumentos de Gestão e Desenvolvimento Urbano**. Fundação Joaquim Nabuco, Recife, 2005.

CAMACHO, Bruno Sanna **Parcerias Público-Privadas. Conceito, princípios e situações práticas**. Revista Jus Vigilantibus, São Paulo, junho de 2008.

CARMONA, Paulo Afonso Cavichioli. **O Consórcio imobiliário como Instrumento de intervenção urbanística**. Belo Horizonte : Forum, 2007.

CAMPOS, Roberto Cintra. **Não-lugares – Condomínios Horizontais Fechados em Goiânia 1990/2006**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura – UFRGS/UCG, Goiânia/Porto Alegre, 2007.

CARLOS, Ana Fani A .**A (re) produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1994.

CARLOS,Weliton. In: **Governo Avalia Contrato de Rodoviária**. Diário da Manhã, Goiânia, 27 de fevereiro de 2009.(b)

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 19. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris Ltda, 2008.

CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. DAINÉZI, Plínio Marcos. **Pela Revalorização das Áreas Verdes Urbanas: o caso do Parque Botafogo em Goiânia – Go**. DEPLAN/IGCE/UNESP Rio Claro, 2005.

CASSETI, Valter. **Ambiente e Apropriação do Relevo**. São Paulo: Contexto, 1991.

CORRAZA, Rosana Icassati. **Tecnologia e Meio Ambiente no Debate sobre os Limites do Crescimento: notas à Luz das Contribuições Seleccionadas de Georgescu-Roegen**. Revista Economia. Jul. 2005. Artigo.

CUNHA, Patrícia Oliveira Vieira da. **Plano Diretor e Configuração Espacial: Organização Espacial e Configuração da Malha Urbana**. Dissertação de Mestrado Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 2007.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

FERREIRA, João Sette Whitaker. MARICATO, Ermínia. **Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?** Extraído do Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras, Porto Alegre/São Paulo, 2002.

FERREIRA, Pedro Cavalcanti; PEREIRA, Ricardo A. de Castro **Efeitos de Crescimento e Bem-estar da Lei de Parceria Público-Privada no Brasil**, RBE, Rio de Janeiro, 2008.

GROSTEIN, Marta Dora. **Metrópole e Expansão Urbana: a persistência de processos “insustentáveis”**. Artigo publicado em revista Perspectiva, vol. 1, São Paulo, 2001.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo, Loyola, 1993.

LACAZE, Jean Paul. **Os Métodos do Urbanismo**. Campinas - SP: Papirus, 1993.

LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisas**. 2. ed., São Paulo: Atlas, 1990.

LEFF, E. **Epistemologia ambiental**, tradução de Sandra Valenzuela, São Paulo: Cortez, 2002.

LEFF, E. **Racionalidade ambiental: a reapropriação social da natureza**, tradução: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LEFEFBVRE, Henry. **O Direito a Cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

GOIÂNIA. LEI ORGÂNICA DO MUNICIPAL – Diário Oficial nº. 937/90.

MARICATO, E.; ARANTES, O.; VAINER, C. **A Cidade do Pensamento Único: desenvolvendo consensos**. Vozes. Petrópolis, 2000.

_____. **ESTATUTO DA CIDADE: COMENTADO**. Aliança das Cidades, São Paulo, 2010.

MARTINS, Ricardo S. e MESQUITA, Arlan Mendes. **Desafios logísticos às redes de negócios no Brasil: o que podem as parcerias público-privadas (PPPs)**. Rio de Janeiro ; FGV, 2008

MARX, K. **El Capital**. v. de I a VIII, México, 1984.

MEDEIROS, Wilton de Araújo. **Goiânia Metrôpole: sonho, vigília e despertar (1933/1973)**. Tese de Doutorado. Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2010.

MENDES, João Luiz Guerreiro. **Terceirização do planejamento urbano: um novo estilo racionalista de governar?** Dissertação de Mestrado do Programa de pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 1998.

MEIRELLES, Helly Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. Revista dos Tribunais, São Paulo: Saraiva, 1998.

MIRANDA, Telma Guimarães de. **Aspectos Relativos à Urbanização em Goiás, no período de 1950 a 1980 e principais instrumentos norteadores da política de desenvolvimento urbano**. Cadernos ICHL, Goiânia-Go: CEGRAF, 1990.

MONDARDO, Marcos Leandro. **Espaço e política** .Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 30, n. 1, p. 195-200, jan./jun. 2010..

MORAES, Sérgio de. **O Empreendimento Imobiliário e o Estado: o processo de expansão de Goiânia em direção ao Sul (1975-1985)**. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano, UNB, Brasília, 1991.

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

OLIVEIRA, Adão Francisco e MOYSÉS, Aristides (coords.) (2003) **Aspectos da Gestão Urbana – Diagnóstico Temático**. Goiânia : Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAM.

OLIVEIRA, Adão Francisco e CHAVEIRO, Eguimar F. **Planejamento Urbano e Imagética da Cidade: signos mercadológicos e segregação socioterritorial em Goiânia**, ACTA Geográfica, Boa Vista, v. 4, n. 7, p.109-124, jan./jul. de 2010.

OLIVEIRA, Gustavo Henrique Justino de. Doutor em Direito do Estado pela USP, Ed. Revista dos Tribunais, 2009.

PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS. Lei nº. 11.079/2004

PAULETA, Carlos Mendes. **Parcerias Público Privadas nas Políticas Sociais. Um caso das freguesias da Área Metropolitana de Lisboa (1993-1997).** Dissertação de Mestrado em Geografia Humana e Planejamento Regional e Local pela Faculdade de Letras de Lisboa, Portugal, 1998.

PEIXOTO, Elane Ribeiro. **A Cidade Genérica.** Estudos, Goiânia. V. 31, nº. 10, nov. 2004.

PEREIRA, Aliger dos Santos. **Loterias: uma parceria público-privada no território de Salvador.** Dissertação de Mestrado planejamento territorial e desenvolvimento social, pela Universidade Católica de Salvador, 2007.

PINTO, José Emílio Nunes. **A Percepção de risco nas Parcerias Público-Privadas e a Lei nº. 11.079/2004 e seus Mitigantes.** Jus Navigandi, Teresina, 2005. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=61567>. Acesso em 25/11/2008, às 15h40.

PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA – PDIG – 2007. Lei Complementar nº. 171, de 29/05/2007.

Relatório Anual da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos, Goiânia, 2008 e 2010.

RIGATTI, D. **O Processo de Desenho Urbano em Conjuntos Habitacionais.** In: Paisagem Ambiente : ensaios. São Paulo, 1998.

RODOVALHO, Márcia Oliveira. **Análise do Planejamento Urbano e Efetividade dos Planos Diretores de Goiânia.** Dissertação de Mestrado. Goiânia: UCG, 2008.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas Cidades Brasileiras.** São Paulo: Contexto, 1991.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo, Hucitec, 1994.

_____, **Metamorfoses do Espaço Habitado.** São Paulo: Hucitec, 1994.

SEIBT, Ana Carolina. et all. **Erosões Fluviais na Sub-bacia Hidrográfica do Córrego Cascavel.** Goiânia, AMMA, 2008.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e Urbanização.** São Paulo: Contexto, 1994.

THIOLLENT, Michel. **Metodologia da pesquisa-ação.** 7ª. ed., São Paulo:

Cortez, 1996.

VALE JÚNIOR, Francisco Rodrigues. **A Função Social da Propriedade em Goiânia: teoria e prática.** Dissertação de mestrado da Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

X ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA – Anais. Universidade de São Paulo, março, 2005.

BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS

ALVES, Alda Judith Mazzotti. **O método nas ciências naturais e sociais**. São Paulo: Pioneira, 1996.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10520: apresentação de citações de documentos. Rio de Janeiro, ver... 2002.

_____, NBR 14724: apresentação do trabalho acadêmico. Rio de Janeiro, 2002.

_____, NBR 6023: referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 2002.

_____, NBR 6027: sumário. Rio de Janeiro, 2003.

_____, NBR 6024: numeração progressiva das seções de um documento. Rio de Janeiro, 2003.

_____, NBR 6028: resumos. Rio de Janeiro, 2003.

BERMAN, Marshal. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**. São Paulo: Cia das Letras, 1986.

BERNARDES, Genilda D'Arc; CAMPOS, Francisco Itami. **Goiânia: Sociabilidade na Periferia**. Ciências Humanas em Revista, Goiânia: Editora da UFG, jan/dez, 1991.

BOBBIO, N. **O Conceito de Sociedade Civil**. Rio de Janeiro: Graal, 1982.

BRASIL. CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988, Diário Oficial da União, de 5 de outubro de 1988, Brasília.

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2004). Censo Demográfico 2005. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. [28 de nov. 2008, às 19h15].

CARLOS, Ana Fani A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1991.

_____, **A (re) produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1994.

CASTRO, Ronaldo Souza de.; LAYRARGUES, Philippe Pomier e LOUREIRO, Frederico Bernardo. (Orgs.). **Educação Ambiental Brasileira. Educação Ambiental: Repensando o espaço da cidadania**. 2ª. ed. São Paulo: Cortez, 2002.

CASTRO, Ronaldo Souza de. **Sociedade e Meio Ambiente: A Educação**

Ambiental em debate. Email: Ronaldocastro30@hotmail.com

CHEVALIER, J. & GHEERBRANT, A. **Dicionário de Símbolos.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1995.

CÓDIGO DE POSTURAS DO MUNICÍPIO DE GOIÂNIA – Lei Complementar nº. 014/1992.

CORREA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial.** 2. ed., Rio de Janeiro: Ática, 1987.

CUNHA, Patrícia Oliveira Vieira da. **Plano Diretor e Configuração espacial: organização espacial e configuração da malha urbana.** UFRGS – Scielo, Porto Alegre, 2007.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica em ciências sociais.** 3ª. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 1995.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio Século XXI Escolar: O minidicionário da língua portuguesa.** 4ª. ed. Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 2001.

GASKELL, George; BAUER, Martin W. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** Petrópolis: Vozes, 2002.

GASPARINI, Diógenes. **O Município e o Parcelamento do Solo.** 2. ed., São Paulo: Saraiva, 1988.

GIDDENS, A. **As Conseqüências da Modernidade.** São Paulo, UNESP, 1991.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de pesquisa social.** 5ª. ed., São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, Flora Maria; BRANDÃO, Antônio Carlos; GALVÃO, Antônio Carlos. **Regiões e cidades, cidades nas regiões. (orgs.). O desafio urbano-regional.** São Paulo: Unesp, 2003.

GONZALES, Andres Garcia. Artigo Publicado em revista desconhecida. Autor é pós-graduando pela Universidade de Franca, São Paulo, 2006.

GRAMSCI, A. **Concepção Dialética da História.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 9ª. ed. 1991.

HABERMAS, J. **Mudança Estrutural da Esfera Pública.** Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1984.

_____, **Consciência Moral e Agir Comunicativo.** Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1989.

HAGUETTE, Maria Tereza Frota. **Metodologias qualitativas na Sociologia.**

Petrópolis: Vozes, 1992.

_____. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio.** Espaço & Debate, Ano XVI, n.º 39. São Paulo, p. 48-64, 1996

KOCHE, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e prática de pesquisa.** 17 ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

LEFF, E. **Saber ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder.** Petrópolis: Vozes, 2001.

LEI COMPLEMENTAR N. 022 DE NOVEMBRO DE 1993. Câmara Municipal e Goiânia.

LEI Nº. 5.735, DE DEZEMBRO DE 1980 – LEI DE ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO DE GOIÂNIA.

LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisas.** 2. ed., São Paulo: Atlas, 1990.

MARX, K. **El Capital.** v. de I a VIII, México, 1984.

MATTOS, Silvio (coord.) (2003). **Aspectos Sócio-ambientais – Diagnóstico Temático.** Goiânia: SEPLAM.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde.** São Paulo : Hucitec - Abrasco, 2000.

_____ (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** 19 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MORIN, Edgar. **Ciência com consciência.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

_____, **Saberes globais e saberes locais: o olhar transdisciplinar.** Rio de Janeiro : Garamond, 2000.

MORAES, Eliany A. Coutinho e PENIDO, Valéria Fleury de Carvalho (coords.) (2003). **Aspectos Físico-Territoriais – Diagnóstico Temático.** Goiânia: Secretaria Municipal de Planejamento - SEPLAM.

MOYSÉS, Aristides. **A Construção de Goiânia no Contexto da revolução de 30 e da luta pelo poder local.** Goiânia-Go: Estudos, jan/dez, 1990.

NOVAES, Washington. RIBAS, Otto e NOVAES, Pedro da Costa. (2000). **Agenda 21 Brasileira – Bases para a discussão.** Brasília: Ministério do Meio Ambiente/PNUD.

NARDINI, Maurício José. **Parâmetros Legislativos para Goiânia do Século XXI: a busca da efetivação das normas Municipais.** Tese de Doutorado da

Universidade Federal de Goiás, IESA/UFG, Goiânia, 2006.

ORTIZ, Renato. **Taquigrafando o social**. In: Ciências Sociais e trabalho intelectual. Campinas: Olhos D'água, 2002.

PALACIN, Luiz. **História de Goiás**. 3 ed., Goiânia: Cultura Goiana, 1983.

PARKER, Richard. A. REA M. Louis. **Metodologia de Pesquisa: do planejamento à execução**. São Paulo: Pioneira, 2000.

PENA–VEJA, Alfredo. **O despertar ecológico: Edigar Morin e a ecologia complexa**. Rio de Janeiro : Garamond, 2003.

REBELLO, Adriano Muniz. **Direito à cidade: legislação brasileira e instrumento de gestão**. PUC-PR. Scielo.

SÃO PAULO. LEI MUNICIPAL Nº 13.885/2004 – **Planos Diretores Regionais e Zoneamento**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, Projeto Espaço da Cidade. São Paulo, 2005.

SABINO JUNIOR, Oscar. **Goiânia Global**. Goiânia: Oriente, 1980.

SADER, Emir e Gentilli, Pablo. **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Um discurso sobre as ciências**. Porto: Edições Afrontamento, 1986.

_____, **Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade**. São Paulo, Cortez, 1995.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **A Cidade como um jogo de cartas**. Niterói; Universidade Federal Fluminense: EDUFF; São Paulo: Nobel, 1988.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____, **Espaço e Método**. 3ª. ed., São Paulo: Nobel, 1992.

_____, **Manual de Geografia Urbana**. 3. ed., São Paulo: Hucitec, 1989.

_____, **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____, **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Brasiliense, 1999.

SÉVER, Marcos Leal Alves. **Análise da degradação ambiental urbana causada pelo ruído: o caso dos templos religiosos**. Dissertação de mestrado em Planejamento e Gestão Ambiental – UCB – Brasília, 2003.

SCHMIDT, B.V. **O Estado e a Política Urbana no Brasil**. Porto Alegre: UFRGS, 1983.

SILVA, Rosana Fernandes da. **Condomínios Horizontais Fechados em Goiânia, um caso: Prive Atlântico**. Dissertação de mestrado em Sociologia Urbana. UFG – Goiânia, 2003.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O Desafio Metropolitano**. Bertrand, 2007.

WEBER, Max. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. 2. ed., São Paulo: Pioneira, 2001.

_____, **Metodologia das Ciências Sociais**. São Paulo: Cortez, 2001.

WILHEIM, Jorge. **Plano Diretor de Goiânia – PDG**. Goiânia, IPLAN, 1969.