



GOIÂNIA

A NOVA CAPITAL DE GOIÁS¹

Attilio Corrêa Lima

Attilio Corrêa Lima foi engenheiro-arquiteto, urbanista e paisagista brasileiro, sendo o primeiro urbanista formado em Paris. Seu projeto mais conhecido foi o plano urbanístico de Goiânia.

¹ Resumo de um estudo a ser editado futuramente



RUA DESERTA – Um aspecto da velha capital

A IDÉIA DA MUDANÇA DA CAPITAL

O Estado de Goiás sofreu como os demais estados centrais de grandes extensões territoriais, os males provindos da centralização comercial e industrial, no momento em que passa do feudalismo agrário escravocrata, para o trabalho livre. É notório o aspecto desolador de todo o interior brasileiro, onde a cada passo, encontramos vestígios de prosperidade em épocas passadas. Essa nova era na economia nacional, abre um período de larga expansão ao capitalismo, rompendo de direito, os laços com o passado feudal, embora de fato subsistam influências deste sistema.

Há uma verdadeira sede de emprego de capitais. É a época da criação de grandes empresas, onde homens como o Visconde de Mauá se celebrizam pelas suas realizações no campo da economia privada. As grandes fortunas herdadas dos antigos feudos agrícolas, são movimentadas em bancos, acionando a produção e principalmente os transportes. Só no distrito federal vemos

fundarem-se com capitais brasileiros deses seis companhias de bondes. (Mais tarde absorvidas pela Light and Power). O mesmo se verifica nos transportes marítimos, dentro da baía da Guanabara, que tem o seu litoral e as ilhas cortados pelos “ferry-boats” de companhias nacionais (hoje privilégio da Cantareira) ²

No próprio Estado de Goiás, temos o exemplo da tentativa realizada pelo General Couto de Magalhães, para a navegação do Araguáia. É estranhável apenas que este grande empreendedor que conheceu as verdadeiras causas da decadência do estado, tivesse tentado artificialmente reerguê-lo, numa época em que tudo ainda esta por fazer no litoral.

No período republicano, Goiás atravessou uma fase de obscurantismo, agravado pela sujeição aviltante á oligarquias partidárias, que esgotaram suas ultimas energias.

Para as transformações profundas, num ambiente que conserva ainda reminiscencias de uma economia feudal – agrária e, conseqüentemente de uma sociedade que dela decorre, foram precisas lutas tremendas.

² Noronha Santos. – Meios de transporte no Rio.

Entre as reformas de que carecia o estado, para o seu pleno desenvolvimento, destacava-se como principal medida, a mudança da capital. Idéia aliás alimentada há longa data, por espíritos esclarecidos, que sempre pugnaram pela grandeza daquele estado. Em gerações sucessivas a questão se manteve de pé á espera de uma ocasião propícia.

O General Couto de Magalhães foi um dos primeiros, que se bateu por este idéal, com a autoridade que lhe outorgava o seu profundo conhecimento de causa. Na sua obra de valor inestimável: “PRIMEIRA VIAGEM AO ARAGUAIA”, esgota as razões que justificam a mudança da capital da provincia. Razões essas, persistentes até nossos dias, de vez que não desapareceram as causas que as determinaram; muito pelo contrario, agravaram-se com o correr do tempo. Nada mais convincente do que a baixa sensível da curva de população.

Si em 1863, o presidente da então provincia, assim se esternava, não menos vibrante foi a palavra nesse sentido de outro administrador, Rodolpho Gustavo da Paixão, trinta anos mais tarde, em pleno limiar do periodo republicano.

Tão evidente era a necessidade de mudar a sua capital, que na constituição Goiana, promulgada em 1891, e nas suas sucessivas reformas, lá está no art. 5., tit. 1º: **“A cidade de Goiás continuará a ser a capital do Estado, enquanto outra cousa não de liberar o Congresso”**.

Já se fazia tardar um espirito arrojado, com uma coragem civica suficiente para arrostar as íras e a resistência passiva dos interesses materiais, da má fé e da ignorancia.

A testa do movimento revolucionario de trinta em Goiás, sóbe ao poder Dr. Pedro Ludovico Teixeira. Homem nascido para a luta, empreendedor e de uma tenacidade invejável, toma a tarefa de realizar o velho sonho de Couto de Magalhães. Enceta uma campanha violenta e bastante perigosa porque no campo das idéias, os tropeços são maiores do que no campo das armas. Apesar de tudo vence, conseguindo levar a cabo sua obra, sacrificando seus proprios interesses pela causa comum. Tanto maior foi sua vitoria, quando consegue vergar altos interesses, associando-os á luta pela mudança da capital, elementos dantes irredutíveis.

A campanha toma aspétos graves, quando por ocasião da propaganda eleitoral, para a constitucionalisação do país, a opposição toma por lema, e o faz passear pela cidade em cartazes ao som de tambôr: **“Votai contra a mudança da capital”**.

De nada valeu o imenso desperdicio de energias, em demolir uma obra sã. De um lado, interesses pessoais, má fé, rotina e superficial espirito bairrista, de outra experiência, visão larga, patriotismo. Felizmente a razão triunfa sempre, no dia 20 de novembro de 1935, instalava-se Goiania a nova capital.

RAZÕES DA MUDANÇA DA CAPITAL

São inumeras as razões que impulsionam e corporificam a idéia de mudar a capital do estado para outro local. Podemos reduzi-las, classificando-as em tres grupos distintos: a) relativamente a sua posição econômico geografica; b) em relação a sua situação fisiografica; c) como consequencia das duas primeiras, ás influencias mesologicas.

A posição econômica geografica de uma aglomeração urbana, é a causa primordial do seu desenvolvimento, sem o contáto diréto com outros centros, sua vida é toda artificial. Toda a cidade tem, justificando sua existência uma causa; si esta causa cessa, a cidade torna-se decadente.



CARRO DE BOIS - A vida em Campinas no inicio da construção da cidade.

Transcrevemos aqui, um conceito do General Couto de Magalhães, presidente da provincia em 1863.

“Temos decaído desde que a industria do ouro desapareceu. Ora, a situação de Goiás era bem escolhida quando a provincia era aurífera. Hoje, porém, que está demonstrado que a criação do gado e a agricultura, valem mais do que quanta mina de ouro ha pela provincia, continuar a capital aqui é condenar-nos a morrer de inanição, assim como morreu a industria que indicou a escolha deste lugar.

As povoações do Brasil foram formadas a esmo; e economia politica era uma ciência desconhecida, de modo que o governo ainda que quizesse não poderia dirigir com acerto essas escolhas: hoje porém assim não é.

Uma população de 5.000 homens colocada em lugar desfavorável, não póde nada mais produzir, do que o necessário para a sua nutrição.”

Evidentemente em relação á sua posição, Vila-Bôa de Goiás acha-se no centro geométrico, de toda a zona mais rica em ouro e diamante, objetivo importante da economia do periodo colonial. Sendo ela propria

um garimpo, pois ás margens do Rio Vermelho onde se acha, apesar dos duzentos anos de exploração, os meninos nas horas de folga, vão batear no seu cascalho já exausto, migalhas de ouro para satisfazer suas modestas necessidades pecuniárias.

De Vila-Bôa irradiaram todas as explorações e bandeiras, formando com Cuiabá, em Mato-Grosso, os dois pontos mais avançados nos sertões de época heroica das bandeiras. Diz Americano do Brasil na “Sumula de Historia de Goiás”.

“Os notaveis comentadores dos anais de São Paulo são acórdes em afirmar por essa época o declínio das empresas bandeirantes, adiantando que os lares paulistas começaram a ruir com a evasão dos melhores elementos sociais, todos procurando os adustos sertões, especialmente depois da grande bandeira de Ananguéra em 1722; é verdade esta ultima parte, mas ha a ajustar que a séde do bandeirantismo se deslocou de São Paulo para Goiás e Mato-Grosso, de onde a começar a quarta década do século XVIII, partiam as algaras, cheias de fé e de cobiça, para escavar os leitos dos rios ou talhar a terra bruta e rica de ouro”.

Eis a origem de Vila-Bôa como centro importante satisfazendo pela sua posição ás necessidades de todo um sistema de vida economica, que como os demais estão sujeitos a crescer ou desaparecer.

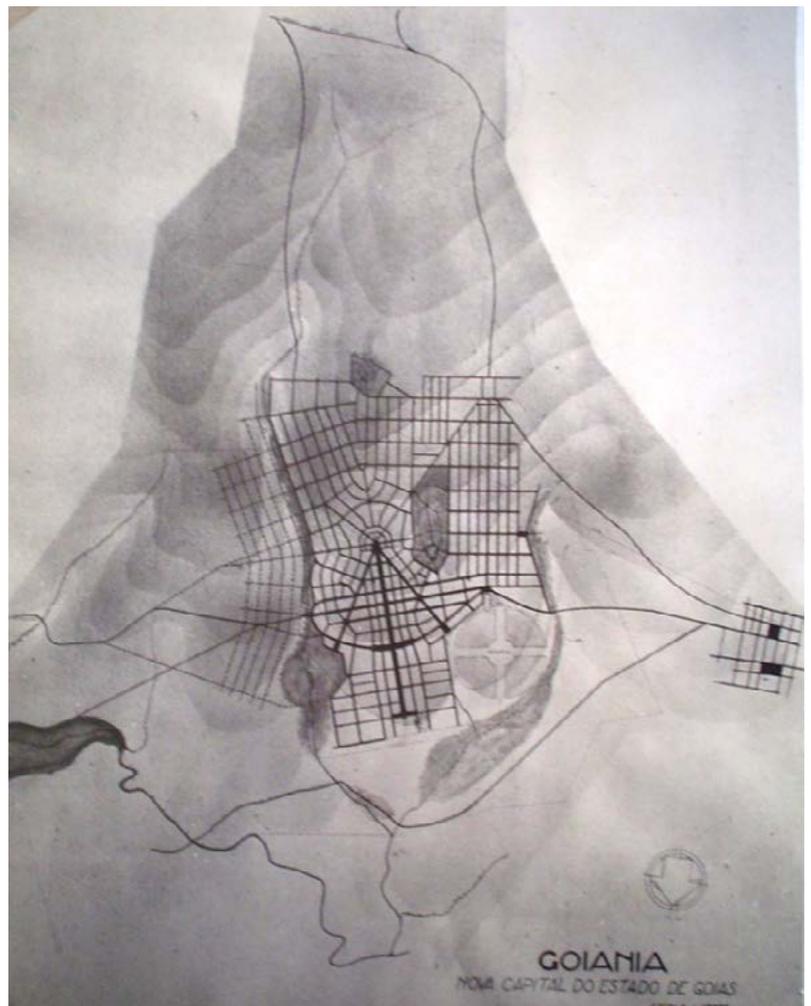
Assim, vemos que nas aglomerações urbanas, onde uma certa forma de atividade justifica sua existência, desenvolver-se, quando essa atividade subsiste; transformar-se si surge nova forma de atividade, ou perecer por falhar qualquer das duas hipóteses precedentes. Entre as primeiras, estão as grandes metropoles como por exemplo o Rio de Janeiro, porto de mar importante, centro comercial e administrativo, que até conserva essas características. No segundo caso, Genebra que foi sucessivamente na idade media, renascimento e tempos modernos, respectivamente: Feira, praça de comercio, séde do protestantismo, centro turistico e finalmente em nossos dias séde da Liga das Nações. No Alaska encontramos antigas cidades de mineração, que se tranformaram em centros de comercio de peles, e, atualmente muitas em centros industriais. Denver no Colorado, um dos maiores centros auríferos em pleno seculo XIX, não decaí pelo simples fáto de, dada a sua posição geografica transformar-se num importantissimo entroncamento ferroviário.

No terceiro caso estão as cidades que não fizeram jús a uma substituição do seu elemento vital por varias razões. Amalfi e Veneza, intermediarias entre o comercio do oriente com o ocidente, declinam e morrem, quando a hegemonia desse comercio para á península Iberica. Bruges importante centro comercial desaparece, quando seu comercio com o mediterraneo que se fazia através do continente por Augsburg, Champanhe e Brie, é substituído

pela navegação no Gibraltar e no Atlantico. A obstrução da barra do rio Zwin por essa época fal-a decair completamente, merecendo dos cronistas da época a designação de “Bruges la morte”. Antuerpia sucede-lhe, conquistando toda a primazia do comercio da região, não mais como o fim de um estenso caminho terrestre de comercio com o mediterraneo, mas como fim de uma linha de navegação comercial para este ultimo.

Seria longo enumerar as cidades brasileiras que pereceram em virtude da decadência da mineração, ou mesmo por outras causas, Ouro-Preto, Sabará, São João del Rei, são casos tpicos. Natal é um exemplo de cidade em vias de transformação. De pequeno porto, capital de estado, está transformando-se numa importante base de navegação aérea transoceânica.

Goiás está no terceiro caso e em situação bem desfavoravel, porque embora tenha permanecido por largo espaço de tempo como capital de provincia e de estado, nem por isso logrou desenvolver-se. Teve contra si não sómente uma razão importante de ordem economico-geografico, como tambem serissimas razões fisiográficas.



RAZÕES FISIOGRAFICAS

É na extremidade noroeste do planalto central do Brasil, nascedouro das principais bacias fluviais do Amazonas, do Prata e do S. Francisco, que se encontra Vila-Bôa de Goiás.

A serra Dourada, estensa muralha de sustentação, que arrima a face noroeste do planalto, formando a suave depressão da bacia Amazonica, constitue uma vedação natural entre o planalto e aquela vertente.

Sómente por um estreito desfiladeiro, unica passagem natural, transpõe-se este obstaculo, alcançando-se o rio Vermelho afluente do Araguáia. Ponto obrigatorio de passagem e concentração de bandeiras, foi o local ideal para pouso, dando origem posteriormente a Vila-Bôa. Encravada no dorso da serra Dourada, colocada num profundo grotão, satisfazia ás necessidades sumárias de expedições habituadas á vida rude.

O produto da mineração feita nos vales do Tocantis e do Araguáia, refluíam pelo estreito corredor em busca de São Paulo e do litoral. “Os grandes caminhos naturais de circulação humana” de que fala Marcel Poëte, acha-se aqui exemplificado exuberantemente. As condições geográficas, impuzeram a formação da cidade ás margens do rio Vermelho, apezar da sua topografia acidentada.

O sólo em que repousa a cidade é composto em quasi sua totalidade de rocha calcarea e cascalho. Cercada por todos os lados pelo complexo arqueano, que aflora como gigantesco paredão, tolda-lhe completamente o horizonte, e, não beneficiada pelo clima dada a sua baixa latitude de 16° sul, a cidade vibra de radiação calorifica. Foi ponto de convergência e de irradiação de empreendimentos temerarios, hoje nada representa no concerto acenômico da nação. Mantida até nossos dias artificialmente e por tradição como centro administrativo apenas.

Milita a natureza em seu favor apenas, pelo aspecto deliciosamente pitoresco. Sua topografia torturada pelo rio encachoeirado, pelos altos morros, pelos vales profundos e sombrios, pelas rochas que emergem em plena via publica, dão-lhe um aspéto pictórico, difficilmente egualado. Suas casas ingenuamente alinhadas com irregularidade e sem interrupção, muito brancas, sobresaindo no fundo intensamente verde, de uma exuberante flora tropical, apaixonam mas não a tal ponto de obstruir a razão. Os nenutares de um pântano são belos, mas nem por isso o homem os poupa, quando se vê em face do paludismo ou da malária!

RAZÕES MESOLOGICAS

Podemos enquadrar nas razões mesológicas não sómente as influencias do meio sobre o individuo, mas tambem as reações deste sobre aquele.

Si o meio é hostil, improdutivo, desligado das outras comunidades, a sociedade resente-se, estiola-se tornando-se apática. É o que notamos nas aglomerações, insulares, longinhas dos continentes. Ele cria uma mentalidade própria, restringindo as necessidades sociais a um minimo compativel com as suas possibilidades. Sua produção reduz-se ao estritamente necessário para a satisfação local. A falta de estímulo por sua vez, num circulo vicioso, faz diminuir a produtividade a um nível baixo e contristador.

Eis o que diz o Dr. Pedro Ludovico Teixeira, no seu relatório ao chefe do governo provisório, dando conta da sua gestão no período de 1930 a 33.:

“São de diversas naturezas os obstaculos com que temos lutado. A’ margem da opposição natural mas egoísta que os senhores de propriedades na velha capital movem á idéa, opposição que impelia a maioria deles a cotisar-se e enviar um emissário á capital da Republica, para pleitear pela imprensa e perante o Exmo. Chefe do Governo Provisório contra a mudança, ficam os empecilhos resultantes do espírito rotineiro de uns, do pessimismo acomodaticio de muitos e, sobretudo, da insignificância da renda estadual. A inexistência, na história administrativa de Goiás, de obras de vulto gigantesco, elidiu da velha mentalidade Goiana, cataliticamente a faculdade de admitir que se possa realizar, neste Estado, empreendimento notável como a construção de uma capital nova. A falta de habito de vêr administrações realizadoras como que infunde receio e inspira descrença quando surge alguém que move a guerra á inercia e se dispõe a fazer alguma coisa que fique. Não é impunemente, aliás, que os agregados humanos herdaram os prejuízos atávicos de duas ou três gerações inativas e modorrentas, dessas que dão aos pósteros a impressão de terem vivido de cócoras. E’ o caso de Goiás.”

O PROBLEMA EDILÍCIO – Os algarismos são sempre eloquentes, para a comprovação dos fatos.

Dos 15.000 habitantes que registraram os historiadores antigos, restavam em 1890 apenas 10.000. Segundo o recenseamento de 1932 a população da cidade era de 8.256 habitantes. Nada mais significativo. Consequentemente, o indice de construções na cidade de 1890 á 1914, foi em média anualmente

menor do que UM. Depois da guerra, com todo seu progresso técnico a média anual de construções elevou a 1 ½, o que nada representa, tanto mais sabendo-se que de 1890 a 1932 o número de casas desmornadas e não reconstruídas reduz essa cifra a zero.

O problema edilício em Goiás apresenta condições desoladoras. Mais de 98% da população desconhece a iluminação e insolação direta das peças de habitação noturna.

As construções em sua totalidade são ligadas, sem aberturas laterais, comprimidas em estreitos lotes, recebendo iluminação pela testada e pelo fundo apenas. Longos corredores atravessam a habitação, dando acesso a uma série de alcovas escuras sem ar e sem luz. Conquanto o lote seja estreito, em compensação é em regra geral demasiadamente profundo, e séria util pela vegetação que abriga, si não fosse fadado a ser o local de despejos e pasto onde campeiam os urubús.

Não querendo incidir na censura de parcialidade procuramos nos estribar sempre em conceitos emitidos de opiniões abalizadas. Rodolpho Gustavo da Paixão, quando presidente do Estado em 1890, escreveu em mensagem:

“..., espreguiçando-se ás margens do rio Vermelho, mas curtindo uma verdadeira sêde de Tântalo, visto como a agua viscosa deste ribeiro, despejo e lavadouro da população, não é e nem póde ser convenientemente distribuída ás casas, e porque a fornecida pelo unico chafariz existente e parcas fontes carece das condições de abundancia e necessaria potabilidade; desprovida de bom sistêma de esgôtos, capaz de evitar o uso prejudicialissimo das latrinas perfuradas no terreno, onde as matérias fecâis, sem escoamento entram em rápida decomposição e exalam deleterios miasmas, e absorvidas pelo sub-sólo, bastante permeavel, comunicam-se com os poços de serventia, de ordinario abertos nas proximidades daqueles fôcos de infecção, a decadente Vila Bôa, hospeda em seu seio poderosos agentes de destruição, que hão de em breve, transformal-a em vasta necropole, onde a morte campeie com todo seu cortejo de horrores”.

Decorridos 40 anos, nada autorisa a modificar estes conceitos. Na obra já citada de Couto de Magalhães, referindo-se ao estado sanitário da cidade diz – testualmente:

“Quanto á salubridade, não conheço, entre todos os lugares por onde tenho viajado (e não são poucos) um onde se reunam tantas molestias graves”.

Não se diga que estas afirmações careçam de exactidão para os dias que correm, porque na palavra do Interventor Goiano no relatório citado, afirma:

“E’ desolador registra-se que a cidade de Goiás, em 1933, ainda conserva os mesmos aspêtos, os mesmos prejuizos, a mesma penuria de conforto, as mesmas condições comerciais, a mesma deficiência de serviços públicos de que se ocuparam, falando sobre ela Couto de Magalhães e Rodolpho Gustavo da Paixão, cujos conceitos ainda hoje guardam em consequencia o calor da actualidade”.

O PROBLEMA DA AGUA. – Em 1772, durante a administração do Cápitão-General D. José de Almeida Vasconcelos, foi mandada levantar a historica fonte da Carioca. Seis anos mais tarde esse administrador faz construir o chafariz do Largo da Cadeia.

Estas duas fontes, são até hoje, os unicos processos de abastecimento dagua de que dispõe a população de Goiás. Desde os tempos coloniais que a população de Vila-Bôa, faz tradicionalmente a cauda, principalmente por ocasião do estío, começando alta madrugada, para aurir minguidos pótes dagua que satisfaçam ás necessidades usuais. Até 1935 não houve alteração no sistêma de abastecimento dagua.

A agua do sub-sólo, não póde ser aproveitada por dois motivos, primeiro a composição quimica da agua, saturada de carbonato de calcio, e de outras substancias que a torna viscosa, fal-a impotavel e refrataria ao sabão; segundo dada a natureza do sub-sólo, constituido de cascalho e de rocha, não se verifica a epuração natural das fossas fixas, dando-se uma infiltração rapida, que contamina o lençol subterrâneo. Portanto quimica e biologicamente condenavel, acarretando a impossibilidade de recorrer á abertura de póços nos quintais.

Os estudos feitos para a captação de outros mananciais e a sua instalação a domicilio, atingio – de acordo com os estudos feitos – cifras inacessiveis á minguada renda municipal.

Eis a razão da perpetuidade dos dois históricos chafarizes, com todo o seu cortejo nefasto de consequências. Não só pelo lado sanitário, se faz sentir os inconvenientes da deficiencia e impotabilidade da agua, porque é obvio fazer-se qualquer conjetura, sobre as possíveis consequências de tal estado de coisas. Tambem pelo lado social, onde a miseria humana atinge ao seu máximo. Não fugindo ao nosso objetivo, de evitar o critério pessoal, damos ainda a palavra ao Interventor federal no citado relatório:

“A contingencia secular de necessitar a população de um exercito de baldeadores de agua, deu lugar a que surgisse uma estranha instituição nitidamente local – “o Bôbo”. Caracterisa-se esta instituição, pela tendencia comum, verificavel em muitas das famílias goianas, de manter cada uma dela um Bôbo – mentecapto, idiota, imbecil – para serviço de transportes domésticos, especialmente o de agua. Há numerosas famílias que se beneficiam dos serviços desses desherdados da sorte, transformando-os em escravos irremissíveis, a troco dos restos de comida e de um canto para dormir, não raro entre os animais domesticos. Contam-se as dezenas, nesta capital, os infelizes classificaveis no extenso grupo patologico dos debeis mentais, desde os imbecis natos até os cretinizados pela miseria fisica ou por outras causas degenerescentes, congenitas ou adquiridas, os quais como verdadeiras maquinas, se esbofam nos trabalhos caseiros das famílias que os acolhem”.

Nada mais degradante ao recém-chegado do que deparar com esses infelizes que com prodigioso malabarismo levam á cabeça já calejada, um póte de barro de forma primitiva, com fundo ponteagudo. É muito comum, quando um desses individuos, reconhece em quem o observa um estranho á terra, iniciar uma série de exhibições, executando dificeis acrobacias, rolando ao chão sem derramar uma gota dagua e sem que o póte perca a posição vertical equilibrada á cabeça.

São deprimentes e dolorosas as condições de uma cidade, onde a sua população se habituou a ver nessa degradação social, um aspéto normal da vida quotidiana.

Eis aqui uma das perniciosas influencias que o meio póde exercer sobre o individuo, com essa sinistra instituição do Bôbo.

O PROBLEMA DOS ESGÔTOS. – Temos aqui insistir em transcrever inumeras vezes trechos do relatório do Dr. Pedro Ludovico e pensamos que deles não podemos nos dispersar ainda uma vez. Dada a sua situação de cidadão Goiano, portanto insuspeito, teve a firmeza de descrever com suas verdadeiras côres, as condições precarias da velha capital:

“Para as tornar mais distanciadas da habitação moderna e confortavel do homem civilisado, faltam-lhes ainda ás habitações da cidade, além de outros requisitos, instalações sanitárias. Enumeram-se a dedo, uma ou duas em cada rua, as casas dotadas desse elemento indispensavel, a menos que se queira dar o nome de instalação sanitaria a privadas sem esgôto e sem caixa de descarga, simples aberturas feitas no sólo rochoso dos quintais”.

Neste pequeno trecho, está descrito todo o saneamento da cidade.

Sendo o sólo em que repousa a cidade rochoso, avalia-se quão dispendioso seria qualquer perfuração para colocar os encanamentos e o que seria preciso dispendir para romper este sólo que só cede á violência da dinamite.

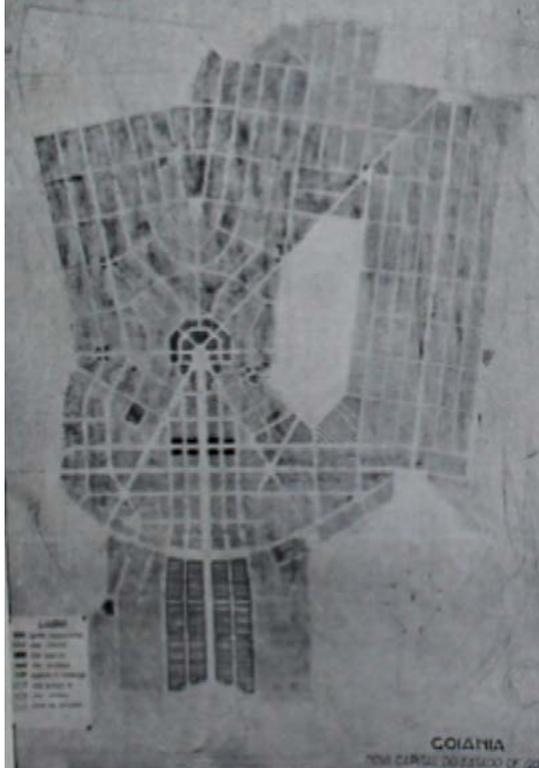
Em estudos anteriormente feitos, o orçamento para a instalação de agua e esgoto, alcançou cifras que não compensaria esse melhoramento, para tão minguada população. Por consequente o escoamento das materias fecais, se faz ou pelo despejo diréto ao leito do rio Vermelho, ou para fossas fixas, simples perfurações feitas nos quintais, o que vem a dar no mesmo, pois, a permeabilidade do terreno, não dá tempo a que se processe a epuração natural das materias fecais. Nem siquer o emprego tão aconselhavel em tais casos, das fossas sanitarias, encontrou aplicação corrente nesta cidade.

O TRANSPORTE. – Dentro da cidade, não existem meios de locomoção, primeiro pela sua insignificancia como aglomeração urbana, segundo pelas dificuldades que oferecem suas ruas acidentadas e estreitas. Os carros e carroças não são empregados, sendo feito o transporte de materiais e mercadorias em cargeiros. Só as bestas e mulas resistem á aspreza do sólo e as rampas exageradas do terreno. Em consequência disto a construção é dispendiosa e portanto restrita. Os materiais de construção carregados em lombo de bestas dificulta enormemente a edificação, tornando-a dispendiosa.

É curioso observar, que nessa região onde a pedra é abundante, na sua edificação só é empregada com diminutas dimensões, em regra geral de tamanho que permita ser levantada por um só homem e por ele mesmo amarradas com tiras de couro crú, de cada lado do animal. O mesmo sucede com a madeira, que é ligada por uma das estremidades, sendo a outra arrastada pelo sólo.

Evidentemente que com estas condições, a construção tem de ser escassa, apresentando uma tecnica bastante rudimentar, incompativel com o grau de civilização em que vivemos.

O automovel só é empregado para as comunicações de longas distancias. Assim, os 185 quilometros que separa a velha capital da ultima estação de estrada de ferro, é atualmente vencida por automovel, contudo no periodo das chuvas este meio de comunicação é praticamente inexistente.



ZONEAMENTO

A FUNÇÃO DA NOVA CAPITAL. – Embora a inquietação social seja um indício seguro da decadência do regime econômico em que vivemos e no velho mundo, as revoluções sociais e as reformas sejam seus colorários, nem por isso, no Estado de Goiás se faz sentir este estado de coisas. Como vimos acima, pela sua situação econômico geográfica, Goiás cruza ainda o limiar do sistema capitalista, atravessando portanto a sua fase mercantil. É uma prova de que nada é absoluto, com maior razão sabendo-se que algumas centenas de quilômetros acima de Vila-Bôa, existem aldeamentos que vivem ainda numa sociedade que corresponde a da “pedra polida”.



PLANTA GERAL

Tudo indica que em benefício do Estado o ritmo do progresso deva ser acelerado, afim de poder pesar na balança econômica da Federação. Falta-lhe um elemento vital que estimulando a produção, revolucione de alguma forma o seu sistema e sua tecnica primitiva.

As condições precárias da velha capital, como função centralizadora, foi um excelente pretexto, para dar nova séde á administração, creando um centro urbano, na zona mais desenvolvida do Estado.

É portanto de dupla natureza a função que está destinada a desempenhar a Goiânia. Uma de carater econômico-social, outra politica-administrativa.

Como função econômica cabe-lhe, abrigar e estimular o alto comercio, os estabelecimentos de credito, e as industrias. A fixação de um local de facil acesso e equidistante das zonas produtoras facilitará a aquisição e a troca, forçando a concentração.

Num Estado onde não existem cidades com mais de 10.000 habitantes, a criação de um centro, com seus edificios publicos, largas avenidas e acondicionamento de todos os requisitos das cidades modernas, inspira confiança e justifica o emprego de capitais. É no apoio consubstanciado pela presença da alta administração estadual, que esta região rica se desenvolverá em progressão geométrica. O destino que a espera é o de ser o maior centro comercial do Estado, pelos recursos de que dispõe.

Sua industria não será menos importante. Capital de um dos Estados mais ricos em mineiros, poderá ser um centro metalurgico quando nos libertarmos dos mercados estrangeiros. O nosso ferro e o nosso niquel que se evadem para o exterior, voltando como maquinismos por preços astronomicos, poderão, quem sabe, ser ali mesmo transformados. No dia em que se desfizer a lenda insuflada de fóra, e que diz ser um Brasil um país essencialmente agricola; e que ativarmos a nossa industria, qual será o papel que desempenhará esta cidade?

Como centro administrativo cabe-lhe a função de cabeça e de orientador. Sua politica administrativa sempre vigilante será o coordenador e o estimulante para as atividades economicas e sociais. Sua posição deverá ser sempre na vanguarda, como tipo modelar, a sua estrutura urbana deve ser ampla, refletindo uma certa nobresa de linhas, quer no seu traçado, quer na sua edificação. Cabe a administração a suma responsabilidade de velar rigorosamente, pela aplicação dos regulamentos, evitando sempre as concessões de qualquer especie, que possam desmerecer a dignidade de uma capital.

O rigor das medidas nela aplicadas será o exemplo que despertará as outras aglomerações urbanas do seu letargo. Goiânia não vale sómente pelo seu valor intrinseco, mas principalmente pela influencia que poderá exercer.

Num país ou num Estado, a capital é sempre o padrão, onde os outros satélites se espelham, por isso designavam-na os antigos de “METROPOLE”.

A responsabilidade que coube á administração estadual foi grande quando se cogitou da escolha do local onde deveria assentar a nova cidade. O Interventor do Estado cõnscio de tal responsabilidade nomeou uma comissão composta de pessoas de destaque, e de projeção social no Estado, bem como de técnicos de renome.

A tarefa da escolha do local sob o ponto de vista físico, foi relativamente facil, porque não há carência dentro do Estado de sitios salubres, aprasiveis, férteis e ricos em matéria prima.

A comissão nomeada, depois de percorrer os diversos pontos do Estado mais indicados, fixou-os definitivamente no município de Campinas, expondo em minucioso relatório as razões da preferência.

A escolha do local foi relativamente facil, porque a necessidade da mudança era tão imperiosa que o problema não se apresentava propriamente em localizar a capital neste ou naquele ponto, mas sim de sair de onde estava.

Vila-Bôa onde o progresso tem sido nulo, nunca teria desenvolvimento e progresso, como se observa atualmente em Campinas. Este município que tem como séde a cidade de mesmo nome, aglomeração de desenvolvimento quasi estacionário tinha uma população inferior a 500 habitantes e vejetava como outras tantas cidades do Estado, por falta de meios de comunicação. Toda sua vida desenvolvia-se em torno de dois conventos de religiosos alemães. Sua vida econômica restringia-se á produção para o sustento próprio. Embora distante 70 quilometros apenas de Leopoldo de Bulhões, cabeça da linha da estrada de ferro de Goiás, sua vida era bastante rudimentar. Acresce que todo transporte da estrada de ferro para a velha capital, fazia-se por Anapolis, ficando portanto Campinas deslocada da artéria vital do Estado. A estrada que ligava Campinas aos trilhos, era de péssimo traçado e de conservação nula eis a razão da situação estacionaria da cidade.

Quando iniciamos os estudos da nova capital, não nos cansamos de insistir sobre a necessidade de abrir uma estrada bem traçada e bem conservada, que ligasse Campinas á ponta da linha. De fato esta estrada concluída, e suprimidos os pedágios ainda existentes, todo o trafego para a velha capital, deslocou-se para esta região, reduzindo Vila-Bôa a triste contingência de contribuir para o desenvolvimento da nova capital em formação.

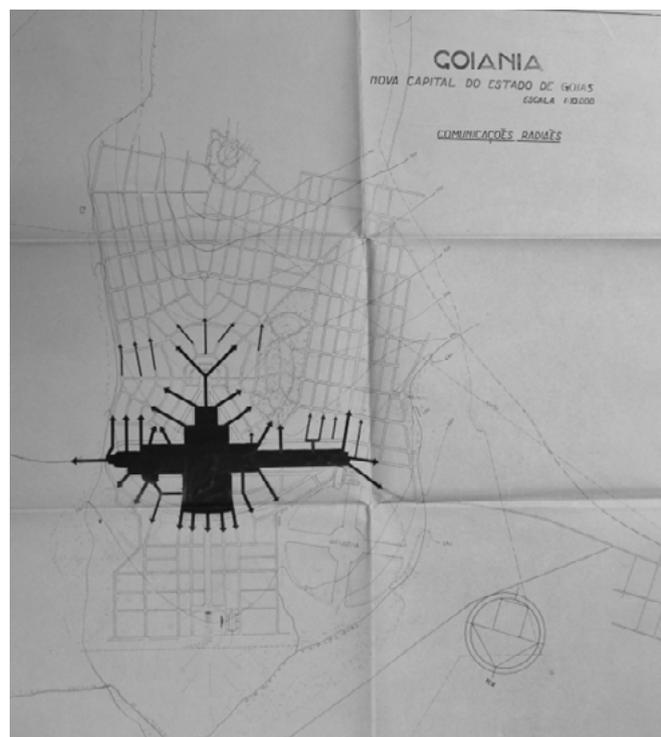
Decorridos apenas um ano após o inicio dos trabalhos, observou-se um movimento excepcional pelas estradas que convergem para Campinas,

sintoma evidente que as energias Goianas, não estavam totalmente adormecidas, pela mentalidade perniciososa da antiga aldeia de bandeirantes.

Campinas pela sua proximidade ao local escolhido viu dentro do seu perimetro urbano, em poucos meses “duplicar” o numero de suas casas. Fâto extraordinário em vista de ter sido nulo o aumento das construções nesta cidade em período anterior de 50 anos.

É digno de nota os serviços de obras publicas urbanas, como meio fio, coretos e jardins onde dantes eram simples pastagens. Conquanto pareça jocoso, não podemos deixar de assinalar a introdução do sorvete. Quem conhece o interior do Brasil, sabe o que significa esse refrigerante na economia local. Não pelo valor que representa como comercio, mas como indice de progresso, por ser um gasto superfluo. Pois bem em Campinas existem atualmente tres sorveterias.

Apesar de todo esse progresso, é de notar que Campinas, distando apenas cinco quilômetros de Goiânia, será no futuro apenas um dos seus arrabaldes mais importante. Formada por uma quadricula de ruas relativamente modesta, desenvolvendo-se em torno de uma praça, onde se acha a igreja e um convento de freiras, com o advento da nova capital, sua estrutura urbana modificou-se sensivelmente. Na sua extremidade sul, onde está o largo da Cadeia, por uma estrada larga e réta, que se comunica com a nova capital, formou-se um extenso tentaculo, desenvolvendo-se toda a cidade nessa direção.



O SITIO – Foi inicialmente indicado o local denominado de Paineira, para o assentamento do núcleo inicial. Discordamos dessa opinião por ser o local muito deslocado da estrada de rodagem. Sendo a estrada a artéria vivificadora do organismo urbano, tudo indica que o núcleo central em formação, deva ser atravessado por aquela.

Não foi somente esta a razão que nos obrigou a escolher outro trecho, também porque o estabelecimento da água, ficaria muito mais dispendioso. O núcleo inicial situado na Paineira, só teria como ponto mais elevado, para a localização do reservatório a elevação denominada de “Serrinha”, enquanto que naquele por nós designado, o reservatório ficará na própria Paineira, cujas vantagens se pode verificar facilmente:

Local do reservatório	Distância da represa ao reservatório	Altura de elevação mecânica
SERRINHA	3.550 metros	80 a 100 metros
PAINEIRA	900 metros	Aprox. 45 metros

A configuração do terreno também para isso correu; sua formação sedimentar, dá-lhe um perfil côncavo, isto é de declividade decrescente. Ora, um núcleo urbano construído na Paineira, assentaria sobre um terreno de três a quatro por cento de declividade, ao passo que mais abaixo, no local por nós escolhido, essa declividade é em média de dois por cento; portanto muito mais propício para conter a parte central da cidade.

O TRAÇADO – O traçado da cidade obedece, de uma maneira geral, à configuração do terreno, às necessidades do tráfego e ao zoneamento.

1.º) À configuração do terreno:

Todas as ruas e avenidas dispostas de modo a não contrariarem a topografia e foram feitas com a preocupação de não seguirem o maior declive, salvo nas avenidas e ruas principais. Como a região é sujeita a chuvas periódicas e abundantes, procuramos atenuar os males causados pelas enxurradas, evitando as grandes velocidades da água, com o traçado que procura sempre o menor declive, tolerando somente para as ruas mais importantes os declives mais acentuados, pois serão estas ruas mais cedo beneficiadas com calçamentos, esgotos, etc.

Independente disto, os logradouros importantes como as avenidas Pedro Ludovico, Anhangüera, Araguaia e Tocantins, dispõem de 50 a 30% de áreas de infiltração, nas partes ajardinadas gramadas ou cobertas com camadas de cascalhinho – o que diminui o volume da água a esgotar, tendo em vista que as construções e os calçamentos, contribuem para o aumento do volume da água a esgotar de uma quantidade proporcional à área impermeabilizada.

O escoamento das águas das chuvas ou das águas residuais far-se-á integralmente por gravidade, sendo aquelas em curtos trechos despejadas diretamente no leito dos rios, e estas enviadas a emissários colocados nos talweggs do Botafogo e dos Buritís.

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

A ossatura do plano da cidade é constituída, pela av. Anhangüera, eixo das principais comunicações para o exterior, av. Pedro Ludovico cruzando ortogonalmente com aquela ligando o centro administrativo à Gare de Estrada de Ferro, As avs. Araguaia e Tocantins, que partem do centro administrativo, ligando aquela ao parque Botafogo e esta ao Aerodromo e finalmente a av. Parnaíba, em curva, ligando o parque Botafogo ao Aerodromo e cortando as avenidas acima descritas.

2.º) O tráfego:

As ruas “3”, “4”, “5” e av. Anhangüera, paralelas entre si, serão as ruas de maior tráfego no futuro, pelas condições acima expostas, de coincidir a av. Anhangüera com a estrada de rodagem, eixo de todas as comunicações.

A av. Pedro Ludovico tem um caráter pitoresco e monumental, constituindo uma avenida jardim. O tráfego que nela circulará da av. Anhangüera para cima destina-se quase que exclusivamente para o centro administrativo, e dessa avenida para baixo, para a Gare. Pela sua largura excepcional e pelo seu aspecto luxuoso, prestar-se-á para as demonstrações e festas cívicas.



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

A av. Paranaíba, relativamente ao tráfego, tem uma função toda especial, sua utilidade só se manifestará, quando a cidade tiver já um grande desenvolvimento. Ela foi projetada tendo em vista a necessidade que ha, de desviar o tráfego que atravessa a cidade com outro destino, evitando o acúmulo inútil no centro da cidade, constituindo na sua maioria de pesados veículos de carga. Este aliás, é um problema que prende muito a atenção dos urbanistas europeus no momento, a que os franceses chamam de "les voies d'évidement". Como se vê, não é um problema fácil para as cidades com grande desenvolvimento. Contudo no momento a av. Paranaíba não deixa de ter uma função bastante importante, ela é o acesso natural da estrada de rodagem para a zona industrial.

3.º) O zoneamento

O zoneamento da cidade é feito procurando satisfazer as tendências modernas, de localizar as diversas atividades da cidade em zonas demarcadas a fim de, não só melhor obter a organização dos serviços públicos, como também, para facilitar certos problemas técnicos, econômicos e sanitários, não falando aqui na questão estética.

Si em todas as aglomerações existentes, o zoneamento constitui um problema de difícil solução, para uma cidade que se forma é relativamente fácil,

apesar de exigir que seja observada a mais rigorosa vigilância em torno do regulamento das zonas.

Evitamos levar o zoneamento aos rigores extremos, como querem alguns profissionais, porque os excessos têm sempre efeito negativo, como por exemplo, as inúmeras sub-divisões da zona residencial. Portanto no caso de Goiânia, previmos, apenas, para o bairro residencial, duas zonas: zona residencial urbana ou intensiva; e, zona suburbana ou extensiva. Pensamos, assim, não cercear demasiado a liberdade do proprietário, tendo em vista que não se pôde exigir demasiado de uma população em formação, e onde o nível médio da riqueza ainda é muito baixo.

CENTRO ADMINISTRATIVO – O grupo que constitui os edifícios da administração estadual, municipal e federal, desenvolve-se em torno de uma grande praça de caráter monumental, destacando-se no seu eixo de simetria o palácio do governo. Sucodem-se escalonados à direita deste a secretaria geral e o palácio da Justiça; e, à esquerda a Câmara Estadual e a Prefeitura Municipal. No lado fronteiro ao Palácio ficarão localizados os edifícios federais, como a Coletoria, Juízo Eleitoral, Juízo de Menores, etc. Os outros edifícios estaduais ficam concentricamente na parte posterior aos acima descritos.

Abrimos exceção para o edifício dos Correios e Telegrafos, que de preferência, deve ser acessível ao grande público; por conseguinte, deve estar, no centro comercial da cidade.

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

Todas as quadras desta zona dispõem de áreas internas públicas, para uso do comércio, que poderá fazer a descarga de mercadorias, evitando os longos estacionamentos na via pública e conseqüentemente a interrupção do tráfego. Assim também a coleta do lixo far-se-á livre do desagradável aspecto que apresentam hoje em dia, as grandes cidades.

Além destas áreas que servem ao comércio que lhe é adjacente, previmos nas quadras 21, 23, 38, 51, 52 grandes pátios para estacionamento de veículos de aluguel.

O trecho da rua "3", compreendido, entre as ruas "6" e "9", é destinado exclusivamente à zona bancária.

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

ESPAÇOS LIVRES – Dentro do critério moderno que manda provêr as cidades de áreas livres plantadas, afim de permitir que ambiente seja beneficiado por essas reservas de oxigênio, procuramos proporcionar á cidade o maximo que nos foi possível de espaços livres.

Assim obtivemos, classificando os espaços livres pelas suas diversas categorias, medidas em Hectares (Ha):

	Ha
Parque Botafogo	54
" Buritys	40
" Paineira	16
Park-ways	25
Jardins	16
Playgrounds	3
Estacionamento de veiculos (arborizado)	1
Praças (ajardinadas)	5
Aerodromo	79
Áreas destinadas ao Esporte	8
Vias públicas	128
Total	375
Área total projetada	1.082

Portanto a área destinada á construção – 707 Ha.

Temos pois que os espaços não construídos representam 34,6% do total, relação talvez aparentemente exagerada, si não levarmos em consideração, que de preferência procuramos incluir e preservar certos sitios, já beneficiados pela natureza, para servir de parques ou jardins, evitando, tanto quanto possível, a sua destruição. A relação de 25% aconselhável pela prática, será facilmente atingida, não com a destruição das matas, como é a tendência natural, porque estas já estão incluídas na área que consideramos, mas com a expansão do loteamento, principalmente para a margem direita do Botafogo. Tratando-se de uma cidade em vias de formação, o nosso fito foi salvaguardar a natureza, deixando o campo livre á expansão da venda de terras e arruamentos novos, não havendo carência de terras, para a edificação.

Mesmo no caso em que a expansão do loteamento fizesse desordenadamente, sem o rigor aconselhável em tais casos, a relação de 25%, dificilmente seria prejudicada estando as zonas verdes já demarcadas. Será inevitável dentro em breve a especulação desenfreada, em torno da venda de terras. Logo que a cidade comece a dar fóros de progresso, aquela se fará sentir com todas as suas nefastas consequências; muito contribuirá para isso as mudanças de governo. É preciso, portanto, que desde já fiquem bem estabelecidas as reservas. Embora só muito mais tarde poderá a administração transformar essas matas em parques, nem por isso poderá dispor delas para outros fins que não os previstos.

Si encarmos os espaços livres, pela sua função higiênica e recreativa, encontraremos:

	Ha
Os três parques acima descritos	110
Os Parkways	25
Os Jardins	16
Os Playgrounds.....	3
Os Campos de esporte	8
Total.....	162

Esses 162 hectares, correspondem a 14% da área total, significando, portanto, uma proporção de 308 habitantes por cada hectare de parque ou jardim. Isto no caso mais desfavorável, isto é, tomando-se a população maxima de 50.000 habitantes, prevista condensada na área por nós projetada. Ora, esse caso não se dará, pois dispõe o patrimônio de Goiânia de terras suficientes para expandir-se e mesmo criar novas reservas. Mesmo levando em conta esta hipótese mais desfavorável, a relação está ainda aquém de vários grandes centros urbanos, vejamos:

Goiânia.....	308	habts. por Ha de parque.
Filadelfia	790	" " " "
Paris.....	1.354	" " " "
S. Paulo (BR)	1.075	" " " "
Detroit	660	" " " "
Nova-York	943	" " " "

Acresce a nosso favor que previmos todas as vias públicas, indistamente arborizados. Para somente citar a principal delas, a avenida Pedro Ludovico, a qual devemos uma largura excepcional de 50 metros, para uma aglomeração relativamente modesta, e que conta com 45% da sua área ajardinada. Sendo de 9 Ha,25 a área total desta avenida, tem portanto 4 Há,14 de jardim.

O Buritys, situado entre as ruas "72" e alameda dos Buritys, será transformado em pequeno. É necessário drenal-o convenientemente, conduzindo as aguas pelo talweg, em canal descoberto, tirando partido deste para os efeitos de cascata e um grande lago recreativo.

O córrego Botafogo, a partir do açude onde serão represadas as águas para o abastecimento da cidade, será tratado como parkway numa faixa nunca inferior a 50 metros para cada lado, a contar do leito do rio, e terminará no bosque Botafogo.

O bosque Botafogo, situado ao norte da av. Araguaia, é o principal parque da cidade, pela sua área de 54 Ha, e pela sua vegetação luxuriante onde medram especies frondosas das nossas madeiras de lei.

Atravessado pelo corrego de mesmo nome, que serpentea em toda sua extensão, formando algu-

mas corredeiras, presta-se admiravelmente para ser conversado ao natural, tirando-se partido apenas, com alguns caminhos e picados de passeio.

A simples conservação da mata e uma rigorosa vigilância contra devastação é o bastante para preservar este rico patrimônio que se encontra dentro do perímetro urbano.

O Capimpuba, deverá nas mesmas condições ser destinado a um parkway, estendendo-se por todo o seu curso até atingir a mata situada ao norte do aeródromo. Nesta mata, onde se dá a confluência dos córregos Botafogo e Capimpuba, e que mede 100 Ha aproximadamente, precisará ser conservada como reserva florestal preciosa para o futuro. Outra mata que está em idênticas condições é a que está situada no espigão de divisa entre o Patrimônio de Goiânia e as terras de Andreilino de Moraes, ainda pertencente a este último, mas que de direito deveria ser adquirida.

Não se trata somente de uma vasta reserva florestal, mas igualmente das cabeceiras do correjo do Palmito, que é de fato a divisa aconselhável para o território da nova capital.

Os Playgrounds são constituídos principalmente pelas áreas internas das quadras da zona residencial, aliás como aconselha a prática.

Os campos destinados aos esportes compreendem: o grande estádio municipal, situado junto ao aeródromo, aproveitando o espaço disponível deste, sem comprometer a sua segurança.

Compõe-se de um grande campo de Football de acordo com as dimensões internacionais, pista para corridas e jogos atléticos; grande arquibancada voltada para a nascente; doze quadras de tennis; uma grande piscina, e a sede do Automovel Club de Goiás, já em formação, a área compreendida na extremidade sul do parque dos Buritis. Este último, por nós projetado compõe-se de uma luxuosa sede social, pavilhão de apartamento para hóspedes, garages, etc., campos de tennis e grande piscina.

Na extremidade da av. Araguaia, junto ao parque Botafogo está reservada uma quadra para utilização de um qualquer club esportivo. Além desta existem áreas para o mesmo fim, na zona universitária, no terreno do 6.º batalhão de caçadores e no da força pública do Estado.

O aeródromo foi por nós projetado e construído, quando ainda havia descrença na possibilidade da ida de aviões ao local. Confiantes no papel que cabe á aviação, principalmente para as longas distancias e acesso difícil, e, conhecendo a deficiência dos campos de pouso existentes no Estado, empreendemos a construção, relativamente simples, dadas as condições do terreno. Consta o campo de

duas pistas que se cruzam norte sul e este oeste, com 100 metros de largura e 1.000 de extensão.

A boa impressão causada ao coronel Amilcar Pederneiras, quando por lá passou, valeu-nos uma certa confiança, pois nunca nos esqueceremos dos ares de mófa com que foi encarado o inicio da construção do campo pelos derrotistas. O aeródromo de Goiânia foi ao encontro das necessidades mesmo que da aviação, é hoje, póde-se dizer, o melhor campo do Estado, pela segurança que inspira. O ilustre militar que acima nos referimos, conseguia pouco depois, modificar a róta da linha do correio aéreo militar, verdadeiro pioneiro do progresso dos nossos sertões, fazendo-a pousar semanalmente em Goiânia.

CURSOS DAGUA – A bacia de infiltração que forma a cabeceira do correjo Botafogo, será interdita a toda e qualquer construção, no perímetro que será marcado. Esta interdição que se estende também aos estabelecimentos agro-pecuários, visa proteger de um modo eficaz a pureza da agua que deverá abastecer a cidade. Igual atenção deverá ser dada á bacia do correjo Capimpuba, susceptível de servir de reforço ao abastecimento.

As aguas que correm pelo Buritisal, deverão ser drenadas nos lugares alagadiços por meio de tubos de grés, e despejados no canal descoberto, traçado pelo talweg. Estas aguas servirão para alimentar os efeitos atrativos do parque dos Buritis.

A empresa que ora constrói a barragem para a usina elétrica, deverá ser exigido o conveniente preparo do terreno a ser alagado, afim de não crear condições sanitárias, desfavoráveis ao desenvolvimento da cidade. O exemplo do que aconteceu na cidade de São João Marcos no Estado do Rio, que desapareceu completamente devido ás febres paludosas surgidas após a construção da reprêsa do Ribeirão das Lages deve servir de aviso.

A reprêsa do Jaó poderá, si bem preparado o seu terreno, constituir um centro de atrações esportivas inédito no Estado. Pela extensão que alcançará o lago formado, todos os esportes aquáticos poderão ser praticados.

Não será utopia, pensar na possibilidade de mais tarde esta reprêsa tornar-se uma importante base de hidro-aviões. É mesmo bastante aceitável a idéa de traçar uma réde aérea tocando nos principais rios das nossas imensas bacias fluviais. Uma linha de navegação que corte o nosso interior, em busca do amazonas e dos países da America Central e do Norte, é perfeitamente aceitável.

No Estado de Goiás as facilidades são inúmeras. Temos como primeira base o leito do Paranaíba, trezentos quilômetros acima, a reprêsa do Jaó adrede preparada e finalmente outra etapa semelhante

atingindo o curso do Tocantins ou, de preferência, o do Araguaia em toda sua extensão.

São hipóteses que não se deve desprezar.

AREAS CONSTRUIDAS – Como vimos acima, as áreas destinadas à construção, somam 707 Ha, sendo o total incluindo vias públicas, parques e jardins de 1.082 Ha. Considerando o caso mais desfavorável, isto é de uma população de 50.000 habitantes condensado na área que projetamos termos a seguinte relação; medida em Ares – (*):

21, a64 por habitantes, em relação a área total

1, a414 por habitantes, em relação a área de construção.

Relação bastante aceitável, tendo em vista que este 1, a414 ou 141, m240 por habitante, destina-se ao uso privado, sendo o excedente em relação a área total, de uso coletivo.

Sobre o loteamento será encontrado com maior detalhe as imposições o que estão sujeitos, na regulamentação de construções.

Em regra geral foi adotado o critério de dar com a área mínima, 360 metros quadrados e uma testada nunca inferior a 12 metros. Hoje universalmente aceito que abaixo destes algarismos a construção não pôde oferecer condições de iluminação, insolação, boa distribuição interna e aspecto agradável. John Nolen no seu livro City Planning diz:

That the investigations of committee of the National Conference on City Planning would seem to show that shallow lots, say, 100 feet or less in depth, are most satisfactory as a standart; that the width tends to about 40 feet; that lots 100 feet in depht are readily convertible from residential to business use; that alleys are undesirable; and that wise restrictions upon the use of property tend to increase land values.

A autoridade que fala, dispensa maiores comentários. No Distrito Federal, sob a orientação do Dr. Armando de Godoy foram introduzidas estas dimensões mínimas para os lotes, muitos benefícios trazendo para a cidade, em prejuízo, já se vê, dos interesses dos especuladores de terrenos.

Quando iniciamos os estudos do plano da cidade, era então delegado do governo o engenheiro Dr. Benedicto Velasco, que servia no Rio de intermédio e fiscal. Este profissional grande insistência fez para que déssemos aos lotes as testadas mínimas de 10 metros, alegando a maior economia de

espaço, para facilitar a execução do plano. Fomos irredutíveis, no nosso critério dos 12 metros, e mesmo assim, muitas críticas temos recebido do povo Goiãno, que acostumado às grandes extensões territoriais, revoltam-se contra as dimensões adotadas no plano.

Si bem analisarmos, é mais um preconceito, ou mesmo um sentimento inato do espírito latifundiário do povo, do que propriamente uma necessidade material. Na velha capital, dificilmente se encontrará lote com mais de 10 metros de testada, na sua grande maioria variam entre 6 a 8 metros de frente, sendo a construção compacta, sem intervalos; fica livre somente a área dos fundos. Ora, em cidades onde não existem serviços de saneamento urbano, bem sabemos as condições higiênicas, desses quintais. Testemunham-no os urubús que campeam sobre a cidade, com tal ousadia, que um estrangeiro ingenuamente perguntou, vendo-os entre os galináceos displicentemente: São também animais domésticos?

De que valem as compridas chácaras si a construção é anti-higiênica, sem aeração e iluminação, tendo somente aberturas para a via pública, devassadas e para os fundos depósitos de imundícies! Em coisa alguma são aproveitadas as velhas chácaras de Vila-Bôa, porque não são lugares de prazer, onde os habitantes vivam entre a vegetação e as flores.

O nosso critério foi de dar a área mínima acima citada aos lotes de qualquer zona. Entretanto, na zona residencial estas medidas vão se dilatando, à medida que o lote se afasta do centro atingindo 15 metros de frente em certos trechos e mesmo 25 metros nas zonas periféricas destinadas a pequenas chácaras. Aumentando a testada, dilatamos proporcionalmente os fundos, permitindo, assim, a sub-divisão futura sem (na zona mais afastada) sobra de terrenos inaproveitados.

A rigidez da dimensão do lote, só foi aplicada para as dimensões mínimas; dentro de qualquer uma das zonas existem lotes de áreas superiores a 500 metros quadrados, principalmente em todo aquele de forma irregular.

Introduzimos, também, algumas quadras de grandes dimensões tendo no seu interior uma série de lotes segundo o sistema “cul de sac”. Nessas ruas internas procuramos sempre dar uma área bastante dilatada no seu interior, afim de servir para recreio de crianças.

Na zona industrial o lote mínimo é de 20x50.