



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG)
FACULDADE DE ARTES VISUAIS (FAV)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E CIDADE

FÁTIMA JOHANNES MARTINS MATOZINHO

**História, memória e paisagens do Setor Aeroporto em
Goiânia**

GOIÂNIA
2025



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação Tese Outro*: _____

*No caso de mestrado/doutorado profissional, indique o formato do Trabalho de Conclusão de Curso, permitido no documento de área, correspondente ao programa de pós-graduação, orientado pela legislação vigente da CAPES.

Exemplos: Estudo de caso ou Revisão sistemática ou outros formatos.

2. Nome completo do autor

Fátima Johannes Martins Matozinho

3. Título do trabalho

História, memória e paisagens do Setor Aeroporto em Goiânia

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento SIM NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

a) consulta ao(a) autor(a) e ao(a) orientador(a);

b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.

O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Fátima Johannes Martins Matozinho, Discente**, em 03/07/2025, às 12:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriana Mara Vaz De Oliveira, Professor do Magistério Superior**, em 03/07/2025, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5479925** e o código CRC **F259E8A3**.

FÁTIMA JOHANNES MARTINS MATOZINHO

História, memória e paisagens do Setor Aeroporto em Goiânia

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade, da Faculdade de Artes Visuais, da Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito para obtenção do título de Mestra em Projeto e Cidade.

Área de concentração: Projeto, Teoria, História e Crítica.

Linha de Pesquisa: História e teoria da arquitetura e da cidade.

Orientadora: Prof. Dra. Adriana Mara Vaz de Oliveira

GOIÂNIA
2025

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Matozinho, Fátima Johannes Martins
História, memória e paisagens do Setor Aeroporto em Goiânia
[manuscrito] / Fátima Johannes Martins Matozinho. - 2025.
192 f.: il.

Orientador: Profa. Dra. Adriana Mara Vaz de Oliveira.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás,
Faculdade de Artes Visuais (FAV), Programa de Pós-graduação em
Projeto e Cidade, Goiânia, 2025.

Bibliografia.

Inclui siglas, mapas, fotografias, abreviaturas, símbolos, lista de
figuras.

1. História. 2. Memória. 3. Paisagens. 4. Setor Aeroporto. 5. Goiânia. I.
Oliveira, Adriana Mara Vaz de, orient. II. Título.

CDU 3



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

FACULDADE DE ARTES VISUAIS

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº **004/2025** da sessão de Defesa de Dissertação de **Fátima Johannes Martins Matozinho**, que confere o título de Mestre(a) em **Projeto e Cidade**, na área de concentração em **Projeto, Teoria, História e Crítica**.

Ao/s vinte e seis de junho de dois mil e vinte e cinco, a partir da(s) **14hs**, na sala remota do Google Meet <https://meet.google.com/nsc-npxj-vsuv>, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada “História, memória e paisagens do Setor Aeroporto em Goiânia”. Os trabalhos foram instalados pelo(a) Orientador(a), Professor(a) Doutor(a) **Adriana Mara Vaz de Oliveira (FAV-UFG)** com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor(a) Doutor(a) Sandra Catharinne Pantaleão Resende (UEG-Go), membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) Fernando Antônio Oliveira Mello (FAV-UFG), membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca não fizeram sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido a candidata **aprovada** pelos seus membros. Proclamados os resultados pelo(a) Professor(a) Doutor(a) **Adriana Mara Vaz de Oliveira**, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, ao(s) vinte e seis de junho de dois mil e vinte e cinco.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Adriana Mara Vaz De Oliveira, Professor do Magistério Superior**, em 26/06/2025, às 15:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Antonio Oliveira Mello, Professor do Magistério Superior**, em 26/06/2025, às 15:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **SANDRA CATHARINNE PANTALEAO RESENDE, Usuário Externo**, em 04/07/2025, às 16:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5421859** e o código CRC **41046130**.

Referência: Processo nº 23070.029794/2025-21

SEI nº 5421859

RESUMO

Para compreender a história de uma cidade é importante reconhecer as singularidades sociais e morfológicas dispostas em meio aos bairros que a compõe. O bairro age como uma ponte entre o âmbito geral e particular do homem, tornando-se um recurso para que ele identifique a si mesmo e a seus semelhantes mediante a apropriação do espaço e a criação de locais aconchegantes que representem seus costumes, culturas e identidades. Tomando como objeto de estudo o tradicional bairro de Goiânia, Setor Aeroporto, embarcamos numa jornada com o objetivo de reconhecer a história e a memória por trás de sua consolidação. Esmiuçamos seu processo de ocupação e como os bairros vizinhos assim como toda a cidade de Goiânia influenciou sua estruturação ao longo dos anos, além de compreendermos os motivos que o levaram a desenvolver paisagens tão distintas em seu perímetro. Essa pesquisa foi norteadada por revisões bibliográficas, documentais e iconográficas, bem como pelas histórias orais relatadas pelos antigos moradores e por uma investigação do cotidiano com base em preceitos da etnografia urbana, da cartografia e do estudo morfológico que juntos possibilitaram uma reconstrução das narrativas acerca do desenvolvimento do Setor Aeroporto. Ao reunirmos informações provindas de diferentes fontes nos deparamos com maneiras inéditas de interpretar a evolução desse bairro. Esses aspectos ao serem montados e remontados, viabilizaram ao nosso olhar captar novas perspectivas a respeito de sua trajetória, promovendo não apenas um preenchimento das lacunas e vazios existentes na história, como também permitindo ênfase nas particularidades que o tornam único.

Palavras-chave: História; Memória; Paisagens; Setor Aeroporto; Goiânia.

ABSTRACT

To understand the history of cities it's important to consider the social and morphological singularities that we can found on the neighborhoods that belongs to it. The neighborhood is a bridge between the general and private spheres of man, becoming a type of resource to identify himself through urban appropriating and creating comfort places in the city that can represent his behaviors, cultures and identities. Taking the traditional neighborhood in Goiânia, Setor Aeroporto, as our study object, we embarked on a journey to recognize the history and memory behind its consolidation. Through in-depth study occupation process and how neighboring and entire city of Goiânia influenced this neighborhood to structure itself over the years. In addition, we also search for ways to understand the reasons that led to development of such distinct landscapes within its perimeter. This research was guided by bibliographic, documentary and iconographic reviews, as well using the oral histories that were told by former residents of Setor Aeroporto combined with an investigation of daily life based on precepts of urban ethnography, cartography and morphological studies that together enabled a reconstruction of new narratives about Setor Aeroporto history. Gathering information from different sources, we were able to cross new ways of interpreting this neighborhood evolution. When those aspects were assembled and reassembled, they allowed them to capture new perspectives about Setor Aeroporto, promoting not only the filling of gaps and voids that exist in its history, but also allowing emphasis on Setor Aeroporto particularities that make it unique.

Keywords: History; Memory; Landscapes; Setor Aeroporto; Goiânia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Projeto para as pistas de pouso do Aeródromo de Goiânia disponibilizado pelo acervo família Corrêa Lima.....	30
Figura 2 - Projeto de Goiânia com o aeródromo e áreas para esportes.....	31
Figura 3 - Planta geral e imagem aérea de Goiânia (sem data) com marcação na área dos equipamentos de apoio.	32
Figura 4 - Vista aérea das duas pistas de pouso do Aeródromo de Goiânia disponibilizada pelo Acervo família Corrêa Lima.....	33
Figura 5 - Goiânia na década de 1930.....	34
Figura 6 - Foto do primeiro Aeroclube de Goiânia em 1944.....	35
Figura 7 - Primeiro Avião em Goiânia - Correio Aéreo Nacional, 1939.	36
Figura 8 - Primeiro aeroporto de Goiânia (1952).....	37
Figura 9 - Sede do aeroporto, foto disponibilizada por Lígia de Bastos Oliveira, a primeira mulher a se brevetar piloto de avião em Goiás.	37
Figura 10 - Estacionamento do Aeroporto, à direita Estação Meteorológica.....	38
Figura 11 - Aglomeração de pessoas para ver as decolagens de aviões no aeroporto de Goiânia em 1953.	39
Figura 12 - Recorte do Jornal Correio Oficial, datado de 12 de julho de 1942.	39
Figura 13 – Esboço da implantação de Goiânia disponibilizada pelo Acervo família Corrêa Lima.....	43
Figura 14 - Vista aérea de Goiânia com Aeroporto à direita e casas de ocupação irregular logo abaixo. Década de 1950.....	44
Figura 15 - Reportagem sobre a queda do avião de 14/08/1952.	46
Figura 16 - Primeiro esboço do projeto do Setor Aeroporto feito por Ewald Janssen em 1952. Em vermelho, as Avenidas Tocantins, Avenida “E” e Avenida Anhanguera. ..	50
Figura 17 - Goiânia na década de 1950. Na imagem é possível ver o aeroporto, o Setor Central, já praticamente todo ocupado e o Setor Oeste em início de ocupação.	51
Figura 18 - A Praça do Avião foi posicionada por Janssen na parte do bairro que ficaria mais distante dos bairros circundantes trazendo vida à essa porção do espaço.	53
Figura 19 - Avenida Contorno (em vermelho) para desviar o trânsito da Avenida Anhanguera (em amarelo) para a Rua 67 (em rosa).....	54
Figura 20 - Tipos de lotes comerciais propostos por Janssen.....	55
Figura 21 - Estudo de Janssen datado de 1952 para o novo bairro com base em todas as premissas antes ressaltadas.	57

Figura 22 - Desenho do Setor Aeroporto já implantado e com a Vila Cristo Redentor anexada ao seu perímetro.....	59
Figura 23 - Desenho de Janssen para áreas ocupadas entre a Rua 29-A e o córrego Capim Puba.....	61
Figura 24 - Praça do Avião ainda antes de sua urbanização em 1962.	62
Figura 25 - Praça do Avião já urbanizada em 1969.	64
Figura 26 - Praça do Avião com vista para prédios do centro (1970).....	65
Figura 27 - Mapa atual do Setor Aeroporto.	66
Figura 28 - Carta de Ignacy Goldfeld à Abel Teles apresentando Ewald Janssen....	68
Figura 29 - Demarcação dos agentes modificadores no Setor Aeroporto.....	72
Figura 30 - Reportagem mostrando o abandono da Praça do Avião antes de ser inaugurada.	73
Figura 31 - Programação do aniversário de Goiânia com a data da inauguração da praça do Avião.	74
Figura 32 - Praça do Avião com vista para o F-8 Gloster (1969).	75
Figura 33 - O F-8 Gloster fazia sucesso com as crianças em 1978.	75
Figura 34 - Palmeiras enfileiradas na Praça do Avião em 1969.....	76
Figura 35 - Playground infantil (Final da década de 1970).....	76
Figura 36 - Comparação entre a ocupação das quadras lindeiras à Praça do Avião, anos de 1968 e 1975 respectivamente.	77
Figura 37 - Ao que tudo indica essa pode ser a carcaça do F-8 Gloster Meteor completamente destruída.....	79
Figura 38 - Réplica do avião 14-Bis sendo instalada em 2003 e como ela está atualmente.....	80
Figura 39 - Praça do Avião em 1994, um ano antes de retirarem o F-8 Gloster Meteor de seu espaço.	81
Figura 40 - Praça do Avião após revitalização de 2003.	81
Figura 41 - Comparação entre o croqui de Janssen e a forma de apropriação escolhida por Godoi.....	83
Figura 42 - Cobertura curva e em balanço da Estação Rodoviária, 1962.	84
Figura 43 - Vista interior dos boxes de saída de ônibus modulares com a rodoviária já em funcionamento.....	85
Figura 44 - Localização da Estação Rodoviária e sua influência no entorno.	86

Figura 45 - Estação Rodoviária com a Praça General Joaquim Xavier Curado aos fundos.	87
Figura 46 - Passageiros aglomerados aguardando embarque em 1979.....	88
Figura 47 - Rodoviária com alta movimentação em 1980.	88
Figura 48 - Antiga Estação Rodoviária que hoje é sede do Corpo de Bombeiros.....	89
Figura 49 - Hospital do Pênfigo de Goiânia.....	91
Figura 50 - Pacientes e funcionários em frente ao Hospital do Pênfigo em Goiânia.	92
Figura 51 - Hospitais pioneiros da região e proximidade ao Setor Aeroporto.	94
Figura 52 - Primeira construção do Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima em 1964.	97
Figura 53 - Ocupação da quadra pelo Colégio Agostiniano e pela Igreja Nossa Senhora de Fátima.....	98
Figura 54 - Apropriação da quadra pelos padres agostinianos final da década de 1970.	99
Figura 55 - Novo edifício do Colégio Agostiniano ao lado da Igreja Nossa Senhora de Fátima.	99
Figura 56 - Colégio Estadual Colemar Natal e Silva.	100
Figura 57 - Igreja Nossa Senhora de Fátima recém-inaugurada em meados da década de 1970.	101
Figura 58 - Igreja Nossa Senhora de Fátima atualmente, a construção não passou por modificações significativas ao longo dos anos, preservando as características iniciais do projeto de Zanettini.....	101
Figura 59 - Interior da Igreja Nossa Senhora de Fátima.	102
Figura 60 - O Corretor Benedito Pereira Lemos sinaliza seu interesse em comprar carros dos condutores que passam pela avenida.	104
Figura 61 - Marcação de todas as garagens atualmente no Setor Aeroporto.	106
Figura 62 - Quartel de Polícia na antiga Rua 67 com Setor Aeroporto aos fundos em 1962.	109
Figura 63 - Demarcação do córrego do Buritis que passava lindeiro ao aeroporto de Goiânia.....	110
Figura 64 - No início da década de 1960 no Setor Aeroporto ainda que algumas de suas avenidas já estivessem demarcadas poucas contavam com asfalto. Algumas ruelas se formam em meio as quadras visto que os lotes ainda não haviam sido delimitados.	111

Figura 65 - Casa de Maria de Melo, uma das primeiras da rua 16-A e que se mantém conservada até os dias de hoje.....	112
Figura 66 - Mapa com demarcação das casas com elementos que fazem alusão ao modernismo.....	113
Figura 67 - Fotos atuais das casas listadas acima (numeração corresponde à marcada no mapa).....	114
Figura 68 - Entrevista do irmão de Dona Cleusa ao jornal.....	120
Figura 69 - Recorte do jornal sinalizando o acidente como o maior do país.	121
Figura 70 - Mapa de ocupação de Goiânia em 1954.	130
Figura 71 - Bordas do Setor Aeroporto, bairros vizinhos e algumas de suas características.	132
Figura 72 - Avenida Oeste, a costura entre o Centro e o Setor Aeroporto.	133
Figura 73 - Avenida Anhanguera uma barreira difícil de se penetrar, aos fundos é possível ver o HGG.	134
Figura 74 - Córrego Capim Puba marcado por ocupações sinaliza o fim do Setor Aeroporto e o início do Setor dos Funcionários.....	135
Figura 75 - Mapa com delimitações das paisagens a serem analisadas.	139
Figura 76 - Diferentes usos em torno da praça do avião. Na praça – o coração do bairro – diferentes atividades acontecem em meio as diferentes sensações causadas pelo entorno.	140
Figura 77 - Apropriação da calçada pelos comerciantes.....	141
Figura 78 - Variados cenários da Feirinha da Praça do Avião.	142
Figura 79 - O avião da Praça do Avião.	144
Figura 80 - Entradas do corpo de bombeiros, restritas à funcionários.	145
Figura 81 - Rua 29-A e calçada da antiga estação rodoviária que agora é sede do corpo de bombeiros.....	146
Figura 82 - Croqui dos lavadores de carro na praça.	147
Figura 83 - Praça sem nome em frente à antiga estação rodoviária.	148
Figura 84 - Praça General Joaquim Xavier Curado.....	148
Figura 85 - Hotéis remanescentes na paisagem.	149
Figura 86 - A dualidade entre passado e presente.....	150
Figura 87 - Alguns dos hospitais pioneiros do Setor Aeroporto que estão em funcionamento ainda hoje.	151

Figura 88 - Mapa com a distribuição dos serviços de saúde e apoio a eles. Os lotes dentro do perímetro estudado que não estão coloridos equipamentos de saúde possuem usos não-relacionados aos serviços de saúde.	152
Figura 89 - Alguns exemplos de usos de apoio aos serviços de saúde que não necessariamente desempenham uma função nessa área.	153
Figura 90 - Pessoas sentadas na calçada enquanto almoçam e esperam atendimentos médicos junto com as vans e ônibus que os trouxeram de outras cidades.....	154
Figura 91 - Avenida L.	155
Figura 92 - Demarcação das paisagens residenciais estudadas.	157
Figura 93 - Exemplos de residências remanescentes das paisagens.	158
Figura 94 - Aqui, espaço onde a vida acontece, aglomerações e interações da comunidade em torno do açougue e dos barzinhos se apropriando da calçada trazem vivacidade às ruas do bairro.....	160
Figura 95 - A Praça Brás Nicolau Limongi por ser tão impecavelmente cuidada pelos moradores da região, se mantém sempre limpa e vivida sendo um ponto de encontros querido por todos que moram em seu entorno.....	161
Figura 96 - Supermercado próximo ao Colégio Agostiniano onde quase sempre é possível observar aglomerações de moradores, principalmente idosos.	162
Figura 97 - Praça Nicanor Assis Albernaz, recebe diariamente moradores da região que aguardam seus filhos/netos na saída da escola.....	162
Figura 98 - Edifícios residenciais se concentram nas proximidades do Colégio Agostiniano.....	163
Figura 99 - Quadra de areia do Colégio Agostiniano. Durante o momento da foto os professores fechavam os portões após uma turma de alunos se retirarem do local depois da aula.	164
Figura 100 - As calçadas possuem uma vegetação agradável, muitas vezes cuidada pelos moradores, que facilita e estimula o deslocamento a pé.	165
Figura 101 - Mapa com a demarcação das paisagens em que as garagens são mais presentes.....	166
Figura 102 - É comum os garageiros se apropriarem das calçadas e até da própria rua com cadeiras, bancos ou em pé para ficarem mais próximos dos passantes da região e assim oferecerem seus serviços.	167
Figura 103 - Alguns exemplos de como as calçadas são tomadas por carros dificultando a caminhada por elas.	168

Figura 104 - Aqui uma demonstração do dinamismo da paisagem, a diferença é de apenas 2 anos entre o início, a finalização e seu funcionamento da garagem.	169
Figura 105 - As garagens se instalam uma do lado da outra frequentemente, nas paisagens onde elas são maioria poucos usos distintos são vistos.	170
Figura 106 - Feira de alimentos compete pela atenção dos clientes da região com os garageiros durante as quintas-feiras.	171
Figura 107 - O desenho urbano das áreas das margens do Capim Puba reflete a ocupação irregular pelo qual o local foi submetido.	172
Figura 108 - Diferentes perspectivas da Rua 15A em dois momentos diferentes, no primeiro ela passa mais distante das margens do córrego, já na segunda imagem já se encontra praticamente sob a mata ciliar do Capim Puba.	173
Figura 109 - Região proveniente das ocupações ilegais na beira do córrego Capim Puba.	174
Figura 110 - Diferenças entre as construções encontradas ao longo da margem do córrego Capim Puba.	175
Figura 111 - Embora haja sons de vida acontecendo dentro das residências quando olhamos à nossa volta vemos apenas vazio.	176
Figura 112 - Proximidade das casas ao córrego Capim Puba. Na segunda imagem vemos umas grades improvisadas pelos moradores na tentativa de aumentar a segurança do local.	177
Figura 113 - Mural de colagens com a história do Setor Aeroporto. Inspirado nas montagens de Warburg, não há compromissos com a linearidade dos fatos apenas em reportar as passagens importantes da história do bairro.	181

SUMÁRIO

Introdução	16
1. Capítulo 1: Goiânia a cidade moderna no sertão de Goiás	22
1.1. Reconstrução de narrativas por montagens.....	22
1.2. Cidades modernas caminham com a aviação.....	26
1.3. Goiânia, um crescimento desplanejado	40
2. Capítulo 2: Narrativas do Setor Aeroporto	48
2.1. “O aeroporto que virou bairro” (Oliveira, Peixoto, 2016).....	48
2.1.1. “Ewald Janssen, topógrafo por formação, urbanista por excelência” (Gonçalves, 2002)	67
2.2. De residencial à centralidade: o papel dos agentes modificadores.....	71
2.2.1. Praça do Avião, um lugar de memórias	72
2.2.2. A Estação Rodoviária de Goiânia	82
2.2.3. Pioneirismo hospitalar e o caminho para se tornar um polo de saúde no centro-oeste	90
2.2.4. Os padres Agostinianos e sua influência religiosa e educacional.....	96
2.2.5. Garageiros ou o comércio de carros usados	102
2.3. Setor Aeroporto por um viés de memória.....	107
3. Capítulo 3: Paisagens do Setor Aeroporto	123
3.1. Desvendando paisagens, entendendo conceitos	123
3.2. Fronteiras e limites do Setor Aeroporto.....	129
3.3. As diversas paisagens do Setor Aeroporto	137
3.3.1. Praça do avião, o coração do Setor Aeroporto	140
3.3.2. Prelúdio de uma centralidade	144
3.3.3. Bairro-Hospital	150
3.3.4. Residencialidade remanescente	156
3.3.5. Paraíso Automobilístico	165
3.3.6. Reflexos de uma ocupação espontânea.....	171
Considerações finais	177
Referências	182
Referências (Figura 113)	191
Entrevistas	192

Introdução

A cidade é uma importante forma de representação de uma sociedade. Produto da natureza humana, ela surge como um corpo de costumes e tradições organizadas e transmitidas no espaço físico interligando-se aos processos vitais das pessoas que a compõe (Park, 1973). Por ser um resultado direto da intervenção humana, a cidade muito nos diz sobre aqueles que a ergueram por isso torna-se caminho para melhor apreender o passado que ali reside. Além de suas características físicas, ela se mostra como lugar de histórias fragmentadas, passados roubados e tempos empilhados sempre à espera de alguém para desvendá-los (Certeau, 1998).

Apurar o passado existente nas cidades nos permite conhecer diferentes narrativas acerca dos acontecimentos ocorridos ao longo dos anos. O bairro, parte da urbe em que o homem acomoda sua moradia, é talvez um dos elementos da cidade onde se reside uma maior quantidade de fragmentos capazes de nos levar a épocas distantes. Isso acontece graças a seu atributo de lugar íntimo para seus moradores que possibilita sua conversão numa parcela conhecida do espaço onde, positiva ou negativamente, o homem acaba por se sentir reconhecido (Mayol, 1997).

A vida humana emerge em meio à extensão do bairro que ao se articular com diferentes práticas e dinâmicas, estabelece junto ao todo cidadão, coexistências que nos tornam aptos a viver (Oliveira, Peixoto, 2016). Nele se abrangem diferentes aspectos – construções, ruas, paisagens, mobiliários etc. – que nos oportuniza visualizar a relação existente entre cidade e habitante. Assim como Mayol (1997) já elucidava,

Diante do conjunto da cidade, atravancado por códigos que o usuário não domina, mas que deve assimilar para poder viver aí, em face de uma configuração de lugares impostos pelo urbanismo, diante dos desníveis sociais internos ao espaço urbano, o usuário sempre consegue criar para si algum lugar de aconchego, itinerários para o seu uso ou seu prazer, que são as marcas que ele soube por si mesmo, impor ao espaço urbano (Mayol, 1997, p. 41-42).

Através da história, memória e paisagens de uma cidade, conseguimos recuperar importantes informações acerca daqueles que construíram aquele espaço.

As dinâmicas urbanas praticadas em diferentes momentos, quando observadas com afinco, viabilizam uma reflexão sobre determinado local e sua conformação através do tempo. Goiânia, mesmo sendo uma cidade jovem, muito tem a contar sobre sua consolidação. A história de seu centro histórico, de sua arquitetura e de seu traçado vem sendo amplamente estudada há alguns anos. Sua criação converteu-se em um importante alicerce para o urbanismo brasileiro, que mesmo caminhando a passos lentos no país, se propôs a estabelecer em meio ao sertão de Goiás, um estado extremamente pobre e isolado durante o início do século XX, uma capital traçada seguindo preceitos clássicos e modernos.

Nos bairros de Goiânia tais princípios já podiam ser percebidos mesmo em suas nomenclaturas, onde a utilização da palavra Setor para designá-los surgia justamente como resultado dessa tentativa de se criar uma cidade "moderna". Seus idealizadores que buscavam evidenciar tal modernidade empregaram no projeto da cidade algumas das experiências desenvolvidas pelo Movimento Moderno, dentre elas o *zoning*, ou zoneamento (Manso, 2001). Atílio Corrêa Lima, responsável pelo primeiro projeto de Goiânia, organizou seu plano diretor estabelecendo cinco principais setores de acordo com as funcionalidades e usos que abrigariam: O Setor Central para atividades administrativas e comércio; o Setor Norte que abrigaria atividades industriais; o Setor Sul que se destinava para a zona residencial e da catedral; e por fim os Setores Leste e Oeste (Manso, 2001), que embora aparecessem apenas como esboços iniciais provavelmente surgiriam também como apoio a zona residencial conforme o Setor Sul fosse sendo ocupado.

Dada sua representatividade para o modernismo brasileiro, Goiânia foi palco de diversas pesquisas e investigações, entretanto, tais estudos em sua grande maioria são quase que exclusivamente sobre seu núcleo inicial e mesmo que muitos de seus bairros também tivessem colaborado para consolidação da capital, com o passar do tempo, suas histórias foram sendo deixadas de lado. Aqueles que não conseguiram manter seus passados preservados correm o risco de terem suas trajetórias esquecidas em meio as tantas mudanças as quais a cidade é submetida. O Setor Aeroporto é um bom exemplo disso, pois mesmo sendo considerado um tradicional bairro de Goiânia e carregar consigo importantes acontecimentos no que diz respeito a própria história da cidade, poucos são os estudos que o tem como protagonista. Halbwachs (1990, p. 80-81) discute essa ausência:

[...] a necessidade de escrever a história de um período, de uma sociedade, e mesmo de uma pessoa, desperta somente quando eles já estão muito distantes no passado, para que se tivesse a oportunidade de encontrar por muito tempo ainda em torno de si muitas testemunhas que dela conservem alguma lembrança. Quando a memória de uma sequência de acontecimentos não tem mais por suporte um grupo, aquele mesmo em que esteve engajada ou que dela suportou as consequências, que lhe assistiu ou dela recebeu um relato vivo dos primeiros atores e espectadores, quando ela se dispersa por entre alguns espíritos individuais, perdidos em novas sociedades para as quais esses fatos não interessam mais porque lhes são decididamente exteriores, então o único meio de salvar tais lembranças, é fixá-las por escrito em uma narrativa seguida uma vez que as palavras e os pensamentos morrem, mas os escritos permanecem.

O passado por não estar mais presente envolve incertezas sobre seu real conhecimento (Lowenthal, 2012) que nos mostra a necessidade de resguardá-lo do apagamento iminente. O Setor Aeroporto que primeiramente surgiu como de fato um aeroporto, e que teve suas primeiras construções emergindo de modo esporádico e irregular ao redor de seu perímetro, apenas se consolidou oficialmente como bairro após a transferência do campo de aviação para um outro local, o Setor Santa Geneveva (Gonçalves, 2002). No entanto, mesmo com sua área parcelada, vendida e com seu perímetro oficialmente estabelecido como um bairro, o Setor Aeroporto apenas viu suas paisagens se modificarem significativamente após a chegada de importantes agentes em seu espaço. A presença da Rodoviária de Goiânia (1960), a chegada do Hospital Ortopédico de Goiânia (1968) e do Hospital São Francisco de Assis (1969), a urbanização da Praça do Avião, no final da década de 1960, e a construção do Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima (1964) e da Paróquia Nossa Senhora de Fátima (1970), trouxeram ao bairro não só a vivacidade de um novo lugar como também atraiu para ele novos e diferentes usos (Oliveira, Peixoto, 2016).

De lá para cá, o Setor Aeroporto muito se modificou. A crescente presença de hospitais, clínicas, hotéis, comércios de carros, entre outros, possibilitaram que um

bairro residencial se tornasse uma relevante centralidade¹ para Goiânia. Suas paisagens tornaram-se tão heterogêneas que mesmo durante um pequeno percurso em uma de suas ruas, torna-se perceptível a grande mistura de usos, serviços e residências sendo difícil acreditar que se trata de um mesmo bairro. Essas constantes transformações revelam-se como parte importante da trajetória de consolidação do Setor Aeroporto, porém, ao iniciarmos um estudo sobre sua história, nos deparamos com uma escassez de informações que evidenciou ainda mais a necessidade de estudá-lo, promovendo assim a preservação do seu passado e de suas memórias, mantendo-as vivas mesmo com todas as modificações sofridas ao decorrer dos anos.

Partindo disso, o objetivo desta pesquisa se estruturou com base em uma análise aprofundada do Setor Aeroporto reconhecendo e evidenciando sua história, na busca por compreender como sua ocupação se caracterizou historicamente e de que maneira ela influenciou o bairro para que suas paisagens se tornassem tão heterogêneas como são atualmente. Elas, que através de suas formas revelam momentos históricos diferentes, mas que coexistem entre si na atualidade moldam-se como um palimpsesto², trazendo acumulações, substituições e ações de diferentes gerações que acabam se superpondo com o passar do tempo (Santos, 2006).

Como objetivo secundário, foi desenvolvido um estudo das relações dos limites e fronteiras existentes entre o Setor Aeroporto e seu entorno, faceando às intervenções urbanísticas realizadas em Goiânia e como isso afetou o desenvolvimento de sua malha urbana, nos permitindo um entendimento mais acurado sobre o que levou suas paisagens atuais a se distinguirem tanto entre si. Assimilamos que o ontem foi tão importante quanto o hoje quando ao coletarmos os detalhes e fragmentos do passado ficamos aptos a verificar as lembranças que surgem naquele meio de forma mais tangível (Lowenthal, 2012).

¹ O centro urbano é uma área que abriga uma grande concentração de atividades econômicas dentro de uma cidade, agrupando diferentes equipamentos, usos e serviços bem como um volume de pessoas (Silva, 2013). As centralidades se formam quando na cidade começam a surgir um ou mais desses centros que, hierarquizados através de centro principal, subcentros e centros de vizinhança, atingem grande capacidade de acumular e atrair atividades e pessoas, polarizando e organizando novos fluxos e tornando-se importantes pontos da forma urbana (Hassenpflug, 2007).

² Palavra grega surgida no século V a.c., surgiu para denominar pergaminhos nos quais se apagavam as escrituras reaproveitando-os para o registro de novos textos. O palimpsesto apresentava uma escrita sucessiva de textos superpostos, contudo o ato da raspagem em busca do apagamento das escreveduras não conseguia remover todos os caracteres precedentes que se mostravam, por vezes, ainda visíveis, possibilitando uma futura recuperação (Pesavento, 2004).

O Setor Aeroporto, bairro residencial que sem deixar de sê-lo, transformou-se numa centralidade com as mais peculiares características geraram uma singular apropriação na cidade de Goiânia que mereceram serem observadas. Afinal, investigar o dia a dia de uma cidade configura-se como mirar no vívido e na subjetividade das emoções, hábitos e comportamentos de uma sociedade (Damiani, 1994). No desenvolver da pesquisa foram feitas revisões bibliográficas de estudos relacionados ao bairro e à Goiânia, além de uma verificação de trabalhos similares em outros locais. Recorremos também a arquivos e museus da cidade, com destaque para o acervo Ewald Janssen localizado no Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás que nos agraciou com importantes informações sobre o processo de concepção do Setor Aeroporto.

Reconhecemos de antemão a ausência de referências pertinentes ao bairro e, por isso, para respaldar esta pesquisa, foi necessário um cuidado especial quanto aos métodos de coleta de informações. Utilizar-se de lembranças nos ajuda a reconstruir o passado, que pautado em dados emprestados do presente e de fragmentos reconstituídos de épocas anteriores, manifesta-se como imagens alteradas (Halbwachs, 1990). Assim, entrevistas com antigos moradores do bairro e o exame de jornais e documentações antigas também se tornaram fontes importantes de conhecimento, que por se estabelecerem no âmbito das memórias possibilitaram um aprofundamento nas dinâmicas intrínsecas na formação do Setor Aeroporto.

Estudar fenômenos e elementos não palpáveis nem sempre é uma tarefa simples, principalmente na área das ciências sociais, por isso foi necessário também delimitar metodologias capazes de reconhecer esse aspecto social para resguardar o bom desenvolvimento da pesquisa. O funcionamento espacial do bairro que foi alterado algumas vezes requisita de registros mais sensíveis sobre suas práticas cotidianas, e por essa razão esta dissertação se pautou em dois processos investigativos: a etnografia urbana, ou seja, uma metodologia guiada pela produção de dados de conhecimento recolhidos a partir de uma interrelação entre o pesquisador e sujeitos com base em observações diretas, conversas e entrevistas (Rocha, Eckert, 2008); e a cartografia, onde o pesquisador através de pistas encontradas no próprio local de estudo, entrega-se ao plano da experiência e conduz um percurso de investigação livre partindo do pressuposto que essa experimentação transformar-se-á em um saber-fazer (Passos, Barros, 2020).

Assim, os capítulos seguintes correspondem aos estudos e análises desenvolvidas sobre o Setor Aeroporto. No capítulo 1 foram abordados conceitos teóricos sobre a possibilidade de montar novas narrativas acerca de uma determinada sociedade utilizando história, memória e paisagem, juntamente com uma apresentação do início do Setor Aeroporto, quando sua área ainda abrigava o aeroporto da cidade. Foi feita também uma breve contextualização da história da cidade de Goiânia ressaltando a importância da instalação desse equipamento numa capital que tinha como principal intuito performar-se como moderna. Ainda sob esses aspectos, foram abordadas as leis e peculiaridades que envolviam a cidade e que levaram à desativação do aeroporto e a criação do novo bairro.

No capítulo 2 apresentamos o objeto de estudo como de fato um bairro. Analisamos o projeto do Setor Aeroporto a partir de sua forma, de suas características e principalmente as motivações que levaram seu projetista Ewald Janssen a tomar as decisões projetuais que o transformaram naquilo que ele é hoje. Neste capítulo também trazemos um pouco da história de Janssen e sua importância para a cidade de Goiânia, além de analisar como sua atuação como técnico do Departamento de Viação e Obras Públicas (DVOP) o influenciou no estabelecimento das diretrizes de criação do Setor Aeroporto. Ainda neste capítulo descrevemos as histórias e particularidades do que chamamos aqui de agentes modificadores, elementos que surgiram ao longo da consolidação do bairro e que afetaram significativamente a conformação de suas paisagens.

E, por fim, no capítulo 3, adentramos numa perspectiva da atualidade, colocando em pauta as paisagens e o cotidiano do bairro e estudando suas especificidades por meio da etnografia, da cartografia e da morfologia urbana. Nesse sentido, averiguaram-se as fronteiras e limites entre o Setor Aeroporto e os bairros vizinhos na construção de suas paisagens, e ao selecionarmos algumas delas para um estudo mais aprofundado, estabelecemos um balanço de seus principais aspectos e como seu espaço cotidiano é apropriado diariamente pelos habitantes.

História, memória e paisagem se fizeram pilares para o desenvolvimento dessa pesquisa, que através da junção dos fragmentos, relatos, resíduos de história e de memória permitiram a montagem de uma nova narrativa acerca do Setor Aeroporto nascida de novos pontos de vista observados ao longo de nosso estudo.

1. Capítulo 1: Goiânia a cidade moderna no sertão de Goiás

1.1. Reconstrução de narrativas por montagens

O ato de lembrar o passado é uma importante forma de resguardar nosso sentido de identidade, afinal saber quem fomos confirma o que somos (Lowenthal, 2012). Ao observarmos a cidade o hoje se mostra diferente daquilo que um dia já foi, seja por ação do tempo ou do homem, o fato é que a urbe se altera no decorrer dos anos por isso estudar suas trajetórias e acontecimentos passados nos propicia uma melhor compreensão do que está a nossa volta.

Para entrar em contato com épocas anteriores por intermédio das cidades podemos utilizar três principais norteadores – história, memória e paisagem. História e memória apesar de andarem juntas estão longe de serem sinônimos (Nora, 1993). A história é uma representação do passado mais criteriosa, normalmente registrada por meio de textos, livros, jornais etc., e tem como característica a demanda por um discurso ligado a continuidades temporais, a evoluções e a relações entre os dados obtidos (Nora, 1993) de forma objetiva e fundamentada. Já a memória surge como forma de representação de uma ausência no tempo (Pesavento, 2004). Seja por meio de lembranças relatadas ou guardadas por alguém (acervos, coleções, diários etc.), a memória se destaca por sua proximidade à vida. Sempre junto aos grupos vivos ela caminha em permanente evolução aberta a dialética da lembrança e do esquecimento, passando por modificações sucessivas e ficando vulnerável às longas latências e repentinas revitalizações (Nora, 1993).

Apesar de ambos os conceitos terem aspectos em comum, a história mostra-se como uma compilação dos fatos que ocuparam maior importância na trajetória dos homens, enquanto a memória se revela como uma corrente de pensamentos contínuos que retém do passado aquilo que ainda está vivo e é capaz de permanecer na consciência de um dado grupo (Halbwachs, 1990). A clareza da diferença entre esses dois termos emerge quando entendemos que,

[...] a história se interessa pelo passado e não pelo presente. Mas o que é verdadeiramente o passado para ela é aquilo que não está mais compreendido no domínio onde se estende ainda o pensamento dos grupos atuais. Parece que ela precisa esperar que os antigos grupos

desapareçam, que seus pensamentos e sua memória se tenham desvanecido, para que ela se preocupe em fixar a imagem e a ordem de sucessão dos fatos que agora é a única capaz de conservar. Sem dúvida, é preciso então apoiar-se em depoimentos antigos cujo rastro subsiste nos textos oficiais, jornais da época, nas memórias escritas pelos contemporâneos [...] o historiador se deixa guiar por razões que não têm nada a ver com a opinião de então, porque esta opinião não existe mais; não somos obrigados a levá-la em conta, não se tem medo que ela venha a se chocar com um desmentido (Halbwachs, 1990, p. 109).

Memória e história se mostram como processos de uma introspecção onde uma envolve componentes da outra apresentando linhas tênues que, embora se mostrem significativamente diferentes, a memória surge como inevitável e indubitável enquanto a história mostra-se como contingente e empiricamente verificável (Lowenthal, 2012). Amparados no âmbito de épocas posteriores, esses conceitos encarregam-se das informações já registradas ou mantidas sob as lembranças de alguém, ao passo que a paisagem engloba a esfera da atualidade.

Ao mostrarem-se como uma materialização da história e da memória, as paisagens abrigam em si vestígios capazes de nos contar sobre outros tempos. Seu significado assume uma polissemia conceitual em razão das diversas dimensões que ele precisa comportar, ou seja, dependendo de qual for a área do estudo, essa palavra pode obter diferentes significados. Aspectos morfológicos, funcionais, históricos, espaciais e simbólicos estão nela imbricados (Alves, 2010) e, por isso, a necessidade de serem levados em consideração.

Para esta pesquisa, estabelecida mediante o estudo das cidades, nos é de interesse justamente a paisagem urbana, ou seja, aquela referente à matéria e ação humana, que engloba sentidos e aspectos simbólicos dispostos sob a malha. Um tipo de paisagem social, fruto de uma ação da cultura sobre a natureza, que por meio da obra do homem transforma o meio ambiente a seus próprios modos (Pesavento, 2004). Produto daquilo que a humanidade constrói, a paisagem espacializa identidades e culturas. É como se fosse uma expressão de "ordem" e "caos" que se manifesta formalmente através da produção do espaço se colocando como visível, imediata e que traz em si uma dimensão do real no qual se intui a representação das

relações humanas criadas em diferentes momentos de desenvolvimento daquela sociedade (Carlos, 1992).

Representando na urbe as peculiaridades do homem, a paisagem indica, dentre outras características, a junção entre passado e presente, mostrando-se como objeto transtemporal que reflete épocas distintas em um mesmo instante. Santos (2006, p. 92) explica que,

[...] um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos.

Somos capazes de identificar resquícios do passado ao olhar atentamente ao nosso redor. Estes fragmentos espalhados em meio às paisagens urbanas têm um caráter rememorador de histórias. Resíduos de acontecimentos antigos, eles podem ser criação tanto dos homens quanto da própria natureza, ambos atestando o pretérito seja biologicamente por envelhecimento e desgaste, seja historicamente por suas formas e estruturas anacrônicas (Lowenthal, 2012). Ao observamos a cidade devemos nos atentar às particularidades que evidenciam as diferentes temporalidades exibidas pelos objetos que coexistem naquele mesmo espaço, levando em consideração que as relíquias nos alertam de sua existência por meio de seus desgastes naturais, ornamentações, decorações específicas bem como sua capacidade de se demonstrarem como emanção de uma era anterior (Lowenthal, 2012).

História e memória prenunciam por si próprias um tempo decorrido, já os vestígios reminiscentes que não possuem vida própria, necessitam do apoio destes dois componentes para que juntos instaurem um novo caminho para a compreensão das narrativas históricas de determinadas sociedades. Capazes de auxiliar num exercício de rememoração consciente, esses elementos viabilizam a detecção de aspectos e ocasiões distintas (Lowenthal, 2012) que ao amontoarmos através de uma “montagem” nos permite desenvolver novos panoramas acerca do que foi vivido ao longo dos anos.

Jacques (2018) nos exemplifica este processo de montagens por meio de uma análise dos trabalhos de Aby Warburg, um importante historiador de arte alemão, que em seu trabalho *Atlas Mnemosyne* apresenta uma forma prática de "montar" novas narrativas. De acordo com a autora, este trabalho de Warburg consistia na literal criação de painéis com centenas de milhares de imagens, mapas, desenhos, esquemas, recortes de jornais e revistas entre outras peças capazes de elucidar épocas distantes. Warburg tinha seu foco em procurar algo que permanecesse vivo nas memórias e que assombrasse tempos remotos. Assim, por intermédio de um processo de transmissão, transformação ou mesmo de memória involuntária ou inconsciente, esse recurso salienta as lacunas, descontinuidades de histórias incompletas, falhas e impuras, ressaltando as contaminações e os anacronismos daquilo que está registrado (Jacques, 2018).

O processo de montar uma nova narrativa que cruza diferentes campos e disciplinas valoriza não só resultado fixo, mas sim o processo aberto (Jacques, 2018) em que ao utilizar-se de histórias oficiais, relatos e rugosidades, as montagens e desmontagens possibilitam a formação de perspectivas inéditas. Esse método nos auxilia na apreensão da complexidade da cidade grande moderna e na assimilação da construção de sua história (Jacques, 2018). Uma prática que acaba misturando tempos distintos, informações recortadas, restos, resquícios, farrapos, todos em prol do aprofundamento em determinados conhecimentos. Walter Benjamin (2009, p. 502) ressalta,

[...] montagem literária. Não tenho nada a dizer. Somente a mostrar não sursurriarei coisas valiosas, nem me apropriarei de formulações espirituosas. Porém, os farrapos, os resíduos: não quero inventariá-los, e sim fazer-lhes justiça da única maneira possível: utilizando-os.

Benjamin (2009) narrava as histórias de uma cidade a partir da junção de diferentes elementos recortados. Fossem eles, vestígios ou restos reminiscetes do passado, eram selecionados com clareza e precisão para dar vida a um novo relato. Seja na montagem literária, historiográfica ou urbana, associar improváveis dados proporcionam choques entre ideias possibilitando novas observações de diferentes aspectos e espaços (Jacques, 2018).

Essa colagem de fragmentos mostra-se capaz de produzir um novo tipo de conhecimento histórico em que o desmonte da história hegemônica permite ao

pesquisador remontar trajetórias a partir dos relatos de tempos heterogêneos e anacrônicos de forma bem mais complexa e menos linear, criando um conhecimento transversal que atravessa campos distintos e explora limites e fronteiras (Jacques, 2018). Durante o desenvolvimento desta dissertação a busca por estabelecer uma nova forma de pensar a história do Setor Aeroporto nos possibilitou considerar a complexidade de tempos dispares que permearam sua história, e dessa forma, elaborar um novo conhecimento partindo do processo concebido pela prática de montar e desmontar autorizando que histórias de diferentes tempos se unam para aprimorar o entendimento do todo.

Monta-se então um quebra cabeça com referências distintas, sejam elas narrativas oficiais contadas por livros, leis e jornais, ou mesmo a junção das informações retiradas das memórias e das lembranças presentes nos acervos ou em relatos de moradores e usuários entrevistados. O fato é que o remontar do passado do Setor Aeroporto, na busca por preencher lacunas existentes e analisar sua consolidação, permitiu a partir de novas perspectivas o início de um processo de composição dos conhecimentos disponíveis acerca do bairro.

1.2. Cidades modernas caminham com a aviação

O conceito de cidade varia a depender da maneira como é adotado, podendo adquirir diferentes significados. Aqui o tratamos como uma construção humana, produto social e trabalho materializado (Carlos, 1992). Independente do motivo que a levou a ser construída, a cidade é um local moldado pelo homem para o homem. Seu espaço torna-se lugar de encontro entre pessoas e coisas, assumindo uma postura concentrada e *polimulticêntrica* que evoca e provoca concentrações, acumulações e dispersões (Lefebvre, 2002).

Repleto de características que remetem à sua história, a cidade nasce num determinado momento da humanidade e vai se constituindo ao longo desse processo histórico assumindo diferentes formas e conteúdos (Carlos, 1992). Reconhecer as mudanças sofridas ao longo dos anos nos permite não apenas compreender seu passado como também o momento da humanidade no qual sua construção estava inserida. Em cada etapa de seu processo de consolidação, a malha urbana assume

aspectos e funções distintas (Carlos, 1992) influenciadas pelo contexto histórico vigente.

“Goiânia foi a primeira capital brasileira planejada do século XX” (Gonçalves, 2002, p. 21) e ela surgiu como um símbolo de modernidade para o país. Apesar da mudança da capital do estado de Goiás ter sido motivo para discussões desde o final do século XIX, foi somente com a revolução de 1930 e a ascensão do governo Vargas que a concretização deste antigo sonho foi possível (Daher, 2003). Sob a liderança de Pedro Ludovico Teixeira, nomeado Interventor Federal por Getúlio Vargas, foram dados os primeiros passos para transferência da capital de Goiás para outra localidade.

Grande parte das cidades tem sua origem vinculada a diferentes funções urbanas, podendo ser de cunho industrial, cultural, comercial, administrativa ou política (Carlos, 1992). Em Goiânia, apesar de terem sido apresentados diversos motivos para sua construção, a função urbana referente a política e a administração de um Estado parecem ter sido os fatores determinantes para a sua construção. Manso (2001, p. 82) reforça esse anseio dizendo que “a nova capital do estado de Goiás iria desempenhar funções de dupla natureza: uma de caráter econômico-social, outra político-administrativa”.

O governo Vargas pautado numa propaganda de modernização e patriotismo queria propagar uma imagem de avanço ao longo de todo Brasil e a criação de uma nova capital em Goiás caminhava junto a esse objetivo. Em prol de alcançar essa meta, Pedro Ludovico Teixeira, impôs que a construção da cidade fosse apoiada nos princípios do urbanismo moderno para que essa ideia de modernidade se transparecesse para além das propagandas e fosse visível por meio também de seu desenho urbano (Gonçalves, 2002). E de certo modo, o início de seu planejamento de fato passou pelas mãos de importantes nomes do urbanismo brasileiro da época, tais como Attilio Corrêa Lima, Armando Augusto de Godoy e a equipe técnica que trabalhava para a construtora dos irmãos Coimbra Bueno. Com sua forte propaganda de cidade moderna,

Goiânia marcou uma nova etapa na expansão do capitalismo em Goiás, na qual a forma inicial de acumulação foi através da indústria da construção civil, subsidiada de certa forma pelo Estado intervencionista de

Pedro Ludovico e pela exploração da mão de obra dos primeiros operários (Gonçalves, 2002, p. 92).

O projeto inicialmente foi desenvolvido por Attilio Corrêa Lima, escolhido pessoalmente por Pedro Ludovico Teixeira por ser "o único urbanista brasileiro formado em urbanismo, especialista em planejamento urbano" (Diniz, 2021, p. 19). Dada as referências teóricas que Corrêa Lima tinha graças à sua especialização francesa, seu projeto trazia manifestações diretas do urbanismo que vinha sendo trabalhado mundo afora naquela época. Manso (2001, p. 100) destaca os seguintes pontos,

No plano de Goiânia, o cenário composto de avenidas, bulevares, praças e traçados geométricos revela semelhanças com a Paris de Haussman [...] Além de Haussman, destacam-se também as experiências desenvolvidas pelo Movimento Moderno, entre elas o *zoning*, a observação de regras de urbanismo, de higiene e de salubridade, bem como a aplicação de teorias como as *green belts* (anéis verdes), as cidades-satélites e a desprivatização do solo.

Uma das principais decisões influenciadas pelo movimento moderno foi a questão do zoneamento, que como dito anteriormente, foi tão forte para a nova capital que muitos de seus bairros são denominados como "Setor" até os dias de hoje. Esse tipo de solução urbana surgiu inicialmente numa experiência alemã de planejamento que dividia as zonas residenciais por densidade, gabarito e classe social (Daher, 2003). Embora essa experiência tenha sido controversa para alguns estudiosos da época, ela serviu de base para este recurso se tornar parte do planejamento de grandes cidades.

Os urbanistas franceses desse período se utilizavam de um zoneamento em que se distinguiam espaços funcionais, industriais e de habitação, além de levar em consideração a situação geográfica, a direção dos ventos dominantes, a morfologia entre outras questões locais que por compartilhar dos mesmos ideais, Corrêa Lima aplicou durante a concepção da nova capital (Daher, 2003). Assim, localizando os diversos elementos da cidade em zonas diferentes, visou-se obter uma melhor organização evitando problemas técnicos, econômicos e sanitários, adequando seu

traçado em cinco principais zonas: administrativa, comercial, residencial urbana, residencial suburbana e zona rural (Diniz, 2021).

Corrêa Lima também se preocupou em estabelecer um espaço destinado a construção de um aeródromo. Afinal, com o uso desse tipo de transporte cada vez mais comum, era clara a necessidade desse equipamento nas cidades modernas. A ideia apesar de inicialmente ter sido criticada por acharem-na fora da realidade do estado de Goiás (distante e marginalizado) seguiu conforme planejado (Daher, 2003). O urbanista chegou a comentar em de seus relatórios,

O aeródromo foi por nós projetado e construído, quando ainda havia descrença na possibilidade de ida de aviões ao local. Confiantes no papel que cabe a aviação, principalmente para longas distâncias e acesso difícil e, conhecendo a deficiência dos campos de pouso existentes no Estado, empreendemos a construção, relativamente simples, dada as condições do terreno. Consta o campo de duas pistas que se cruzam norte-sul e este-oeste, com 100 metros de largura e 1000 metros de extensão (Lima, 1937, p. 145 *apud*. Daher, 2003 p. 99).

O aeródromo, que foi construído na área onde se encontra o bairro que conhecemos hoje como Setor Aeroporto, obteve resultados satisfatórios para a nova capital e conforme ela crescia logo se viu a readequação do equipamento em um aeroporto³. Corrêa Lima ressaltou a importância dessa construção para a nova capital destacando a segurança e qualidade de sua estrutura e frisando o pioneirismo em relação à ligação da nova capital com outros centros do país por meio da linha do Correio Aéreo Militar trazida pelo coronel Amílcar Pederneiras (Diniz, 2021). Corrêa Lima evidenciou,

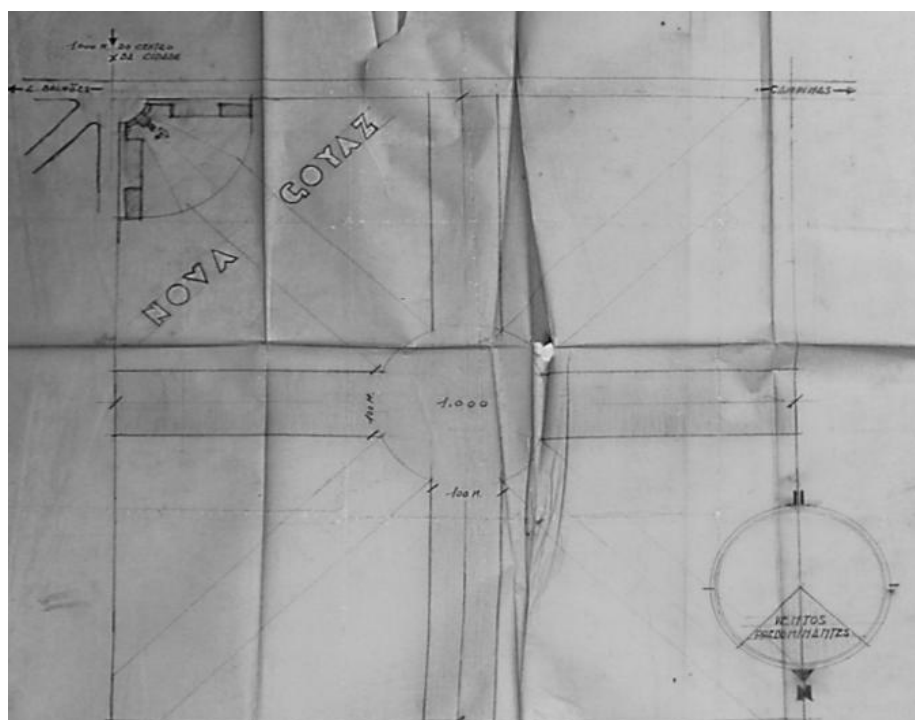
A boa impressão causada ao coronel Amílcar Pederneiras, quando por lá passou, valeu-nos uma certa confiança, pois nunca nos esqueceremos dos ares de mofa com que foi encarado o início da construção do campo pelos

³ Aeródromo é uma área delimitada destinada para pouso, decolagem e movimentação de aeronaves podendo incluir em seu perímetro edificações, instalações e equipamento de apoio para as operações aéreas, já o aeroporto é um aeródromo público onde além das edificações, instalações e equipamentos de apoio para as operações aéreas também conta com suporte ao processamento de pessoas e cargas (Agência Nacional de Aviação Civil, 2021).

derrotistas. O aeródromo de Goiânia foi ao encontro das necessidades mesmas da aviação, e hoje, pode-se dizer, o melhor campo do Estado, pela segurança que inspira. O ilustre militar a que acima nos referimos conseguia, pouco depois, modificar a rota da linha do correio aéreo militar, verdadeiro pioneiro do progresso dos nossos sertões, fazendo-os pousar semanalmente em Goiânia (Lima, 1937, p. 145 *apud*. Diniz, 2021 p. 99).

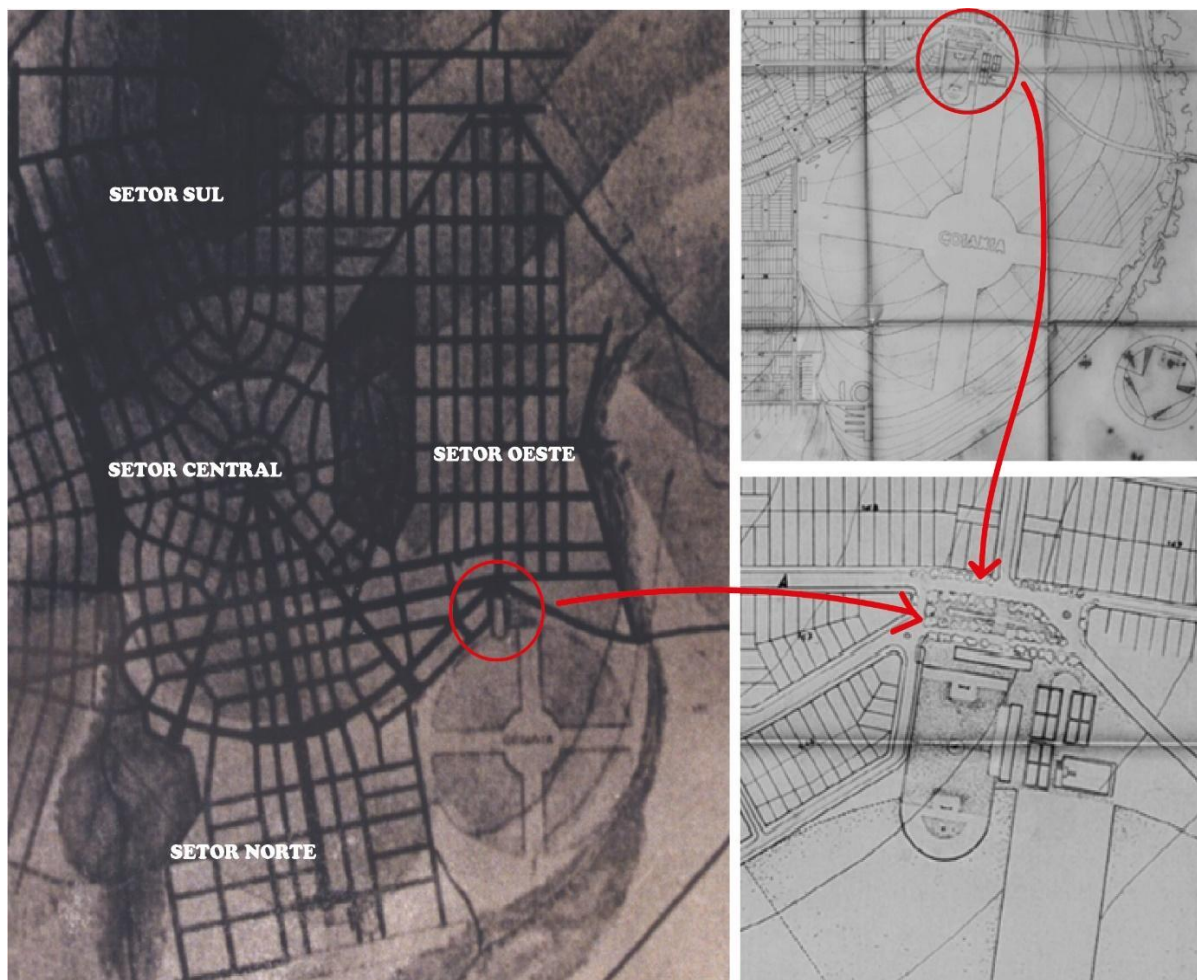
O urbanista nomeou o aeródromo de Nova Goyaz, salientando a função das pistas de pouso de receber quem chegava e quem partia da nova capital (Diniz, 2021). Nos esboços iniciais de Corrêa Lima o equipamento é delimitado com uma configuração quadrangular, onde o urbanista especifica sua localização à 1000m do centro da cidade e demarca um cruzamento para as pistas de pouso num formato circular com também 1000m de diâmetro (Figura 1). Em um outro esboço, com o desenho do aeródromo já inserido numa planta geral da nova capital podemos ver uma mudança em seu formato que de quadrangular se tornou circular, e no surgimento de uma área para esportes próximo aos lotes já parcelados do Setor Central (Figura 2).

Figura 1 - Projeto para as pistas de pouso do Aeródromo de Goiânia disponibilizado pelo acervo família Corrêa Lima.



Fonte: (Diniz, 2021)

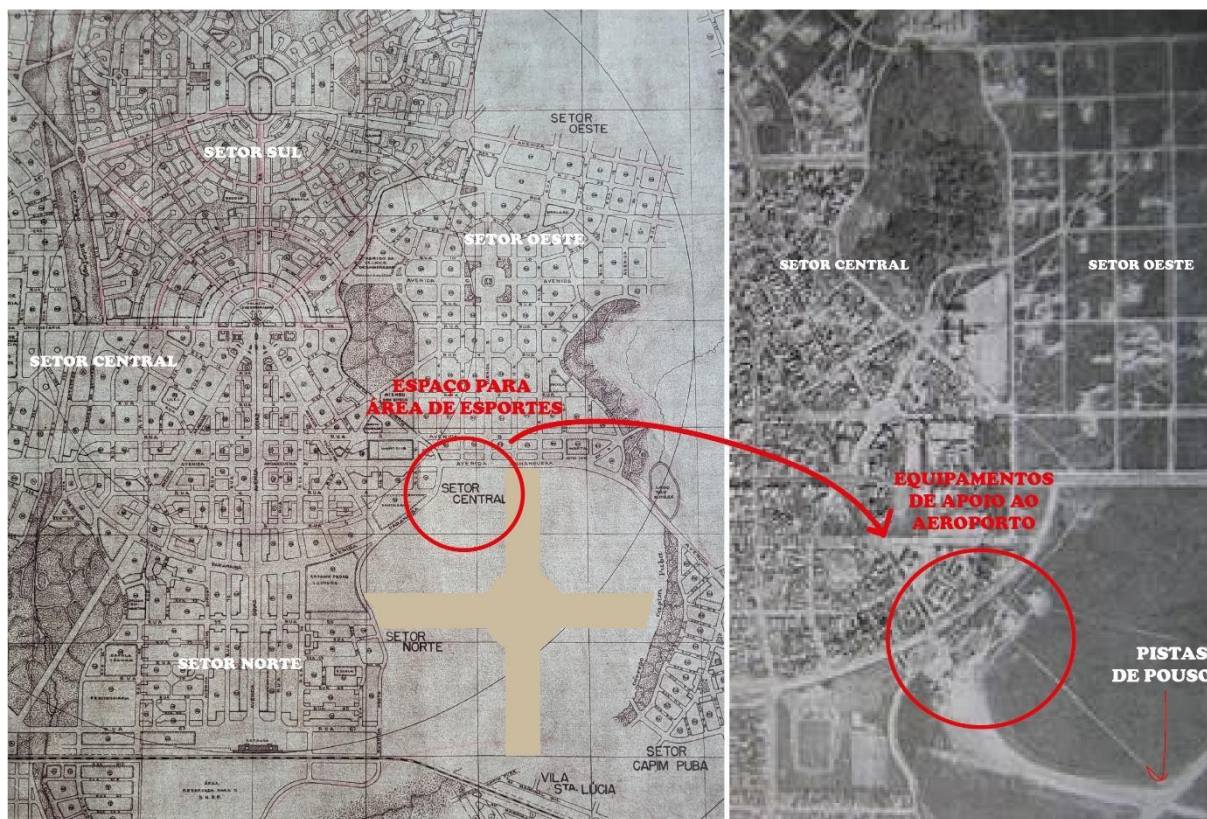
Figura 2 - Projeto de Goiânia com o aeródromo e áreas para esportes.



Fonte: (Acervo MUZA/MIS|GO, 1933) e (Diniz, 2021), modificados pela autora.

Embora o campo de aviação tenha sido de fato instalado no local estipulado por Côrrea Lima, os equipamentos esportivos acima retratados não foram construídos. Inicialmente apenas as pistas de pouso foram instaladas, posteriormente no espaço destinado ao esporte foram erguidos edifícios de apoio ao funcionamento do aeródromo (Figura 3). Além disso, o posicionamento escolhido pelo urbanista próximo as Avenidas Paranaíba e Tocantins, tornava fácil o acesso dos usuários, uma vez que essas eram importantes vias da capital. A não construção dessa área de esportes, entretanto, não foi a única modificação que foi realizada no projeto inicial de Côrrea Lima. Quando observamos o aeródromo implantado em meio a uma planta geral da cidade e o comparamos com os desenhos iniciais (Figura 2) do urbanista, vemos que os Setores Sul e Oeste também sofreram modificações em seus traçados ao passo em que a cidade ia sendo construída.

Figura 3 - Planta geral e imagem aérea de Goiânia (sem data) com marcação na área dos equipamentos de apoio.



Fonte: Acervo Ewald Janssen (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, 1952) e Página do Facebook Goiânia do Passado⁴, modificados pela autora.

Apesar de futuramente se tornar um problema, a princípio considerava-se uma decisão crucial a proximidade do campo de aviação à área central, uma vez que o avião era o principal meio de transporte que ligava a cidade à outras regiões do país visto que a malha ferroviária chegou tardiamente e a malha rodoviária era incipiente no Centro-Oeste naquela época (Diniz, 2021). A proximidade do núcleo da cidade e a topografia plana do terreno também foram importantes requisitos para a escolha da área de implantação do equipamento. Ademais, as pistas de pouso eram proporcionalmente do tamanho do núcleo inicial da nova capital o que para Côrrea Lima garantiria um maior desenvolvimento da região pela ligação aérea com o resto do país (Diniz, 2021). Em seu relatório do plano diretor entregue ao interventor Pedro Ludovico Teixeira, o urbanista anexou fotografias aéreas (Figura 4) do novo aeródromo de Goiânia que mostravam as pistas de pouso e seu perímetro rodeado pelas matas ciliares dos córregos Buritis e Capim-puba (Diniz, 2021).

⁴ Disponível em: <<https://www.facebook.com/GoianiadoPassado/posts/126179815810677/>>. Acesso em: 05 jan. 2024.

Figura 4 - Vista aérea das duas pistas de pouso do Aeródromo de Goiânia disponibilizada pelo Acervo família Corrêa Lima.



Fonte: (Diniz, 2021)

Após a inauguração de Goiânia, Corrêa Lima acabou sendo desconectado da função de gerenciar e auxiliar na construção da cidade e, para substituí-lo, Pedro Ludovico Teixeira contratou seus sobrinhos, os irmãos Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno, para fiscalizar e dar continuidade às obras em andamento. Esse fato justifica as alterações no projeto inicialmente entregue pelo urbanista que observamos anteriormente. Conforme as obras foram sendo continuadas pelos irmãos Coimbra Bueno mais modificações foram aplicadas no plano, mantendo-se fiel aos desenhos

originais apenas os Setores Norte e Central que já haviam sido construídos sob a supervisão de Côrrea Lima.

Ainda na intenção de manter a imagem de uma capital moderna, os irmãos optaram por chamar Armando Augusto de Godoy, um reconhecido engenheiro urbanista, para auxiliá-los a seguir com a construção de Goiânia. Godoy já tinha conhecimentos prévios sobre a cidade, visto que ele foi a primeira opção de Pedro Ludovico Teixeira para o desenvolvimento do projeto da nova capital, entretanto, por estar com ocupado com seu trabalho no Rio de Janeiro não pode aceitar essa função, mas esteve junto ao Interventor durante a escolha do sítio onde seria construída a nova capital, fazendo comentários sobre as possíveis áreas de implantação além de escrever relatórios mostrando a necessidade e importância dessa mudança (Manso, 2001).

Conforme Goiânia ia tomando forma sua malha urbana foi se distanciando cada vez mais do projeto original de Côrrea Lima por intermédio dos irmãos Coimbra Bueno e com as sugestões de Godoy. A imagem abaixo (Figura 5) datada da década de 1930 mostra o início da estruturação da nova capital sendo possível observar as pistas de pouso do aeródromo já consolidadas (1), os Setores Central (2) e Norte (3) já habitados e as margens do Córrego Botafogo (4) na qual avistamos brevemente algumas das casas dos operários que ajudaram na construção da cidade (Daher, 2003).

Figura 5 - Goiânia na década de 1930.



Fonte: (Daher, 2003).

Jerônimo Coimbra Bueno era um amante da aviação e acreditava veementemente no potencial do transporte aéreo para manter Goiânia em constante comunicação com a capital da república, integrando o centro-oeste ao restante do país (Porto, 2004). Por entender a importância deste equipamento para o desenvolvimento da nova capital o engenheiro percebeu a necessidade de aprimorar o aeródromo da cidade. Com a intenção de estimular os jovens a se interessarem pela arte da aviação e a pegarem gosto pelo voo e por essas máquinas que cortam os céus, Jerônimo Coimbra Bueno juntamente com seu irmão, inaugurou em 1937 o “Aeroclube de Goiás” (Porto, 2004).

De acordo com Porto (2004), os irmãos Coimbra Bueno aproveitaram a Campanha Nacional de Aviação "Deem Asas ao Brasil" patrocinada por Assis Chateaubriand que instigava a criação desses aeroclubes pelo país ao facilitar o acesso à aviões de treinamento básico para os municípios que construíssem campos de pouso e iniciassem uma associação de entusiastas pela aviação. O primeiro aeroclube de Goiás (Figura 6) foi então instalado na área do aeródromo existente disponibilizando um curso de piloto de avião que ensinava aos alunos conhecimentos teóricos e práticos sobre a aviação (Porto, 2004). Além das atividades acadêmicas desenvolvidas, o aeródromo de Goiânia também recebia regularmente aparelhos do Comando Aéreo Militar (CAM), trazidos pelo coronel Pederneiras conforme dito anteriormente (Figura 7).

Figura 6 - Foto do primeiro Aeroclube de Goiânia em 1944.



Fonte: (Porto, 2004)

Figura 7 - Primeiro Avião em Goiânia - Correio Aéreo Nacional, 1939.



Fonte: Museu Zoroastro Artiaga (Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, 1939).

Inicialmente o serviço do correio aéreo nacional em Goiânia era exclusivo para transporte de malas postais, que pesavam poucos quilos e eram compostas apenas de correspondências e uma ou outra encomenda de pequeno volume, no entanto, com a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, e com o apoio dos irmãos Coimbra Bueno novos aviões de maior capacidade de carga e passageiros começaram a pousar no solo da nova capital, finalmente possibilitando a readequação do equipamento à um aeroporto (Porto, 2004). Devido à essa reestruturação houve a necessidade de construir edifícios para apoio das novas atividades que seriam desenvolvidas. As instalações que começaram a compor o aeroporto de Goiânia eram a sede do aeroporto (Figura 8 e 9), estação de passageiros, uma casa para hospedar os pilotos e a estação meteorológica (Figura 10). As pistas de pouso, no entanto, continuaram sendo as mesmas (Oliveira, Peixoto, 2016).

Figura 8 - Primeiro aeroporto de Goiânia (1952).



Fonte: (Oliveira, 2008).

Figura 9 - Sede do aeroporto, foto disponibilizada por Lúgia de Bastos Oliveira, a primeira mulher a se brevetar piloto de avião em Goiás.



Fonte: (Porto, 2004).

Figura 10 - Estacionamento do Aeroporto, à direita Estação Meteorológica.



Fonte: Hélio de Oliveira (Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, 1955).

Fotografias são memórias registradas por meio de uma máquina. Apesar de representarem apenas um segundo de um tempo passado, observar suas nuances muito pode nos contar acerca dos contextos e situações em que foram realizadas. Afinal, quando revivemos a memória coletiva de um grupo essas imagens se encontram aos dados e vestígios trazendo para o comum, espíritos envolvidos que passando incessantemente entre um e outro, preenchem vazios, compilam sentimentos até o momento em que o acontecimento passado se estabeleça como uma lembrança (Halbwachs, 1990).

Na maioria das fotos encontradas do aeroporto, podemos observar que sempre havia uma comoção de pessoas em volta de seu perímetro (Figura 11). Isso acontecia provavelmente por conta de sua proximidade ao centro e da facilidade de acesso da população à sua área, possibilitando aos curiosos verem de perto os aviões que iam e vinham todos os dias. O artigo do jornal Correio Oficial de 1942, abaixo (Figura 12), notifica a população de um evento promovido pelo Aeroclub de Goyaz, mostrando que existia uma iniciativa do próprio Estado em promover a aviação através de

festividades tanto para a população local como também para todo o Brasil uma vez que na reportagem é ressaltado o fato de que o espetáculo seria gravado.

Figura 11 - Aglomeração de pessoas para ver as decolagens de aviões no aeroporto de Goiânia em 1953.



Foto: (Oliveira, 2008).

Figura 12 - Recorte do Jornal Correio Oficial, datado de 12 de julho de 1942.

<h2 style="text-align: center;">Manhã de aviação no Aeroporto</h2> <p style="text-align: center;">Promovida pelo Aero-Clube de Goiás, realizou-se, na manhã do dia</p> <hr/> <p>6, nesta Capital, a cerimônia de brevetamento de 15 novos pilotos civis, que irão ingressar à grande coluna do ar. As provas decorreram com felicidade e precisão.</p> <p>A comissão estava composta do dr. Maurício Soares, do Gabinete da Diretoria de Aeronáutica do Rio, e do Sr. Francisco Valoz, aviador civil, sob a competente presidência do conhecido aviador Cel. Lísias Rodrigues, da F. A. B..</p> <p>Antes de se iniciarem as provas, dois paraquedistas profissionais realizaram, por iniciativa do Aero- Clube local, duas espetaculares de-</p>	<p>monstrações de salto de paraquedas, que impressionaram a enorme mul- tidão que se aglomerava ao largo de todo o campo do aeroporto.</p> <p>Os saltos foram, um, de 1200 me- tros, e o outro, retardado de 1500, com queda livre até 400 metros do solo.</p> <p>Ao pousarem os corajosos para- quedistas no centro da pista foram eles delirantemente aplaudidos.</p> <p>Todas as cerimônias e provas fo- ram devidamente filmadas, graças ao D. I. P., que desde o início vem prestando grande ajuda aos feste- jos inaugurais de Goiânia.</p> <p>Dos 15 novos pilotos que desfila- ram garbosamente ante a comissão examinadora, após a apresentação de cada um, 6 são de Jataí, onde o Aero-Clube de Goiás mantém uma escola de pilotagem.</p> <p>Fez-se a seguir farta distribuição de belos postais e de folhetos ilus- trativos, lembrança dessa importan- te associação.</p>
--	---

Fonte: (Correio Oficial, 1942).

Apesar da descrença inicial na instalação de um aeródromo em Goiânia, sua construção mostrou-se muito significativa para o desenvolvimento da cidade. Suas formas simples, adaptadas às condições do terreno mostraram-se extremamente satisfatórias ao atender as necessidades da aviação o que o fez ser considerado em 1937 o melhor campo de aviação do Estado (Manso, 2001). Sua estrutura impressionou militares e chamou uma positiva atenção para a nova capital que além de abrir caminhos para facilitar os deslocamentos de longas distâncias, também transmitia uma importante imagem de modernidade à Goiânia.

1.3. Goiânia, um crescimento desplanejado

A nova capital influenciou positivamente a economia do estado de Goiás. A princípio o plano de Côrrea Lima propunha uma cidade capaz de abrigar até 50.000 habitantes (Gonçalves, 2002). Numa tentativa de manter-se fiel ao projeto, Pedro Ludovico Teixeira por meio do Decreto-Lei 11 de 6 de março de 1944 proibiu qualquer tipo de loteamento na zona urbana pelo período de cinco anos, tendo como única exceção prevista a área ocupada pelo aeroporto, que poderia ser parcelada antes do final deste prazo caso o aeroporto fosse transferido de local (Gonçalves, 2002). A existência deste decreto reitera que embora a proximidade do aeroporto ao núcleo inicial de Goiânia tenha sido planejada, trazia mais problemas que benefícios e por isso pouco tempo após sua inauguração, os responsáveis pela construção de Goiânia perceberam a necessidade de retirá-lo daquele espaço.

A construção de uma capital em tão pouco tempo num lugar tão remoto exigiu uma considerável migração de pessoas para participarem dessa obra. Goiás era um estado pobre, sem muitos recursos e afastado dos locais mais importantes do país, o que acabou dificultando a disponibilização de áreas e condições adequadas para a moradia desses operários migrantes, forçando-os a se acomodarem de forma precária ao longo de regiões próximas ao centro urbano (Gonçalves, 2002). Esse acentuado aumento demográfico contribuiu para o crescimento exacerbado e desplanejado⁵ da malha urbana que, apesar de possuir um projeto, se viu diante de duas cidades sendo construídas num mesmo espaço: uma seguindo os preceitos urbanísticos pautados

⁵ “Desplanejado” ou “desplanejamento” são termos utilizados por Gonçalves (2002) para explicar o crescimento desregulado da cidade de Goiânia ao que diz respeito à parcela da cidade que crescia de forma “ilegal” a partir de invasões e ocupações irregulares em terrenos sem urbanização fora daquilo que estava proposto em projeto.

nas teorias modernistas e a outra num completo oposto regado por espontaneidade e desplanejamento (Gonçalves, 2002). O mesmo autor complementa,

Podemos denominar a cidade em expansão dos anos 50 e 60 como a cidade legal, amparada pela lei, sob o impulso de um novo surto de urbanização e vinculada ao surgimento de uma infinidade de novos bairros. A cidade legal foi a cidade de uma possível modernidade, destituída, porém, de qualquer tipo de planejamento urbano que viesse orientar seu crescimento de maneira ordenada e segura. A cidade legal é a corporificação do que melhor expressa o crescimento urbano de Goiânia entre as décadas de 1950 e 1960: o “desplanejamento” da cidade planejada (Gonçalves, 2002, p. 112).

O estudo do processo de crescimento urbano nos permite uma melhor compreensão das dinâmicas que envolvem o desenvolvimento da cidade. Seus períodos de estabilidade são definidos por uma coesão interna dos processos de consolidação ao passo que se sucedem de momentos de ruptura marcados por ampliações importantes e avanços bruscos sobre o território (Panerai, 2006). Apesar do Decreto-Lei 11 proibir novos loteamentos na zona urbana de Goiânia isso não impediu que ela fosse ocupada de outras formas. Muitas áreas próximas ao Setor Central, principalmente nos entornos dos córregos Botafogo e Capim Puba, foram apropriadas de forma ilegal para instalação daqueles que ajudavam a erguer a nova capital.

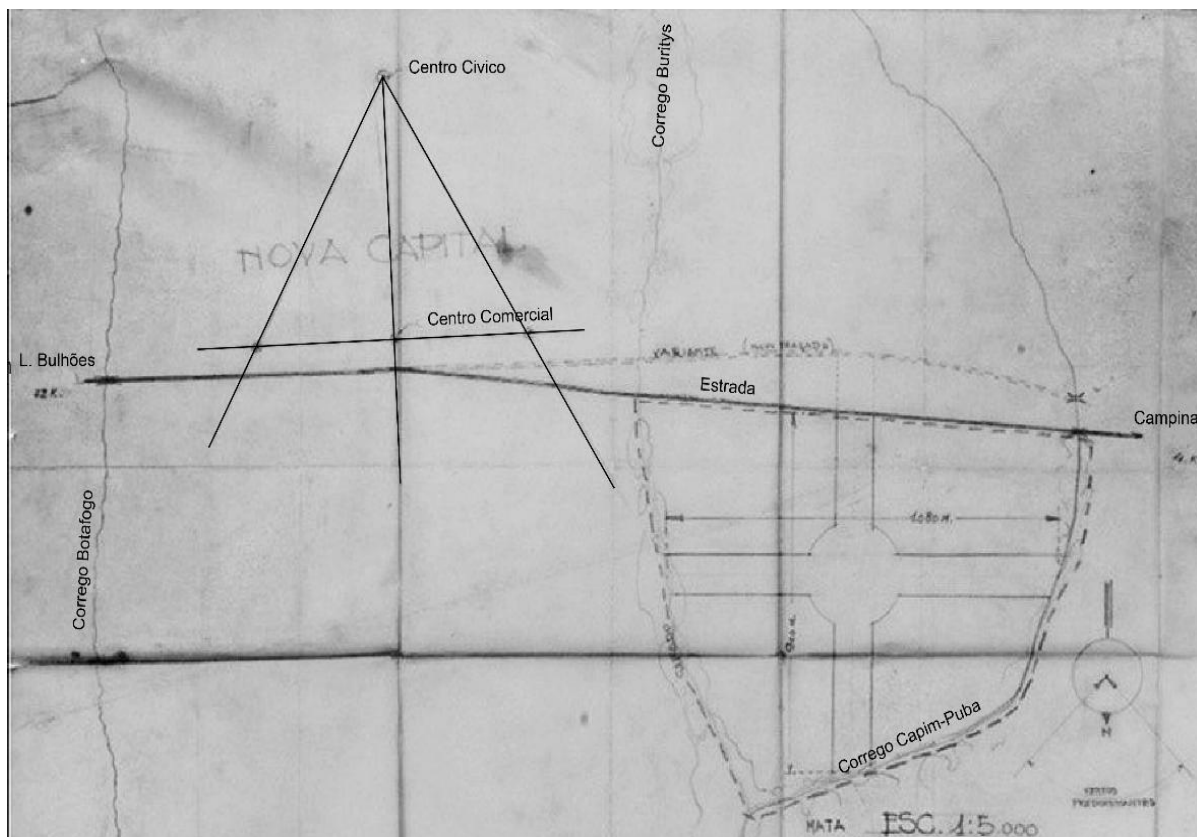
O Decreto-Lei 574, de 12 de maio de 1947, responsável pela criação do código de edificações de Goiânia, regulamentava tanto os aspectos físicos da cidade quanto a questão dos novos loteamentos a serem executados (Manso, 2001) que, de acordo com a lei, ao serem construídos se fazia obrigatória a instalação de redes de água e esgoto sob a responsabilidade de seus idealizadores. A legislação da capital dificultava a criação de novos loteamentos planejados, uma vez que para aprovação dos projetos era necessário disponibilizar também toda a infraestrutura básica junto a venda dos lotes, tornando suas execuções bastante onerosas. Porém, em 15 de março de 1950 o prefeito Eurico Viana assinou a Lei 176 que revogava essas obrigações (Manso, 2001). Essa decisão deu início a criação de uma grande quantidade de novos bairros ao longo da capital, fossem eles particulares ou

pertencentes ao Estado, já que essa medida permitiu também ao governo a isenção de maiores obrigações com infraestrutura, o que facilitou a implantação dos Setores Sul, Oeste e viabilizou a ideia de lotear a área do aeroporto e da Macambira (Gonçalves, 2002).

A cidade é um produto social, uma construção humana que se materializa a partir de suas ocupações que na maioria das vezes se dão segundo a necessidade de realização de determinadas ações, sejam elas produzir, consumir, habitar ou mesmo sobreviver (Carlos, 1992). Goiânia cresceu muito mais do que o previsto e sua contínua expansão demonstrava que logo mais sua extensão ultrapassaria os limites estabelecidos inicialmente. Esses limites quando pré-estabelecidos para determinar o crescimento de uma cidade, revelam um cuidado projetual ao delimitar o perímetro de expansão com base na geografia do sítio, tirando partido da natureza do solo, das zonas inundáveis e do relevo existente (Panerai, 2006).

Côrrea Lima ao planejar Goiânia traçou seu núcleo inicial no formato de um triângulo (Figura 13) emoldurado pelos córregos Botafogo e Capim Puba (Diniz, 2021). No entanto, com a intensificação do adensamento da capital não demorou muito para que essas divisas fossem extrapoladas e as áreas das bordas começassem a ser ocupadas. Isso causou uma preocupação quanto a proximidade do aeroporto com o centro da cidade, posto que as casas construídas fora do plano inicial se avizinhavam cada vez mais das pistas de pouso mostrando que em pouco tempo, a presença do aeroporto ali se tornaria inconcebível.

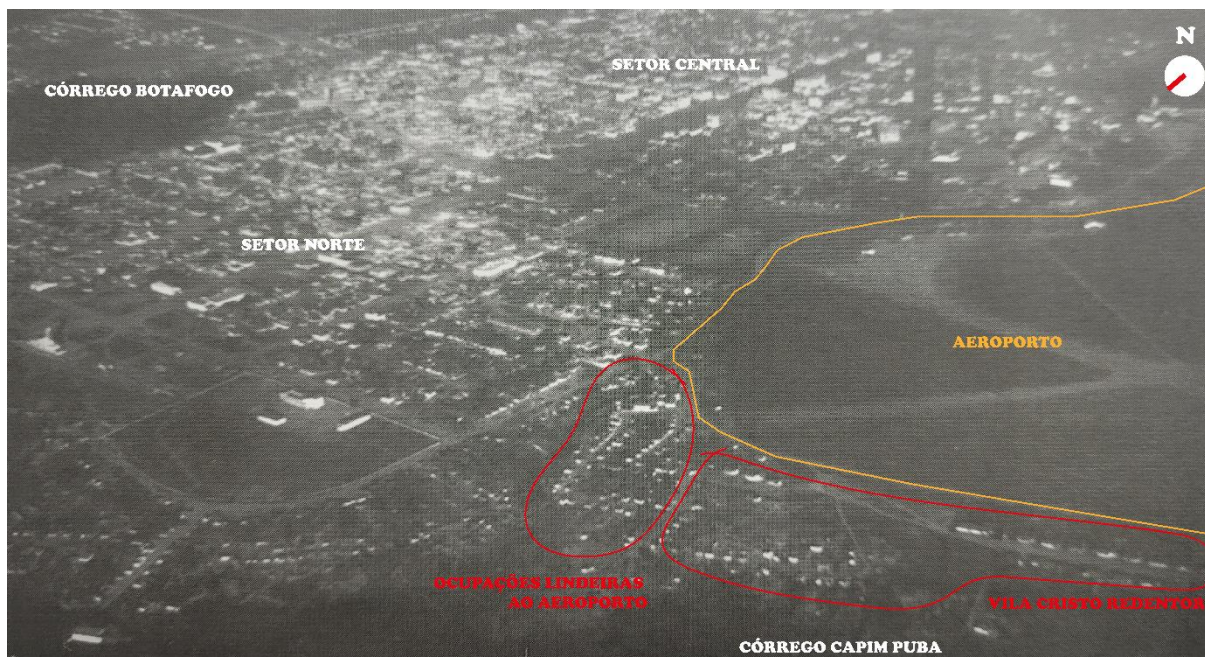
Figura 13 – Esboço da implantação de Goiânia disponibilizada pelo Acervo família Corrêa Lima.



Fonte: (Diniz, 2021), modificado pela autora.

No início da década de 1950, o crescimento de Goiânia já era bastante expressivo. Diversas casas surgiam lindeiras à área do aeroporto, revelando que a apropriação de seu entorno já era algo significativo nessa época. Além disso, próximo às pistas de pouso do aeroporto existia a Vila Cristo Redentor, proveniente da ação do próprio Estado, que por intermédio de Gercina Borges, esposa de Pedro Ludovico Teixeira, ofereceu para alguns migrantes vindos para Goiás a construção de uma nova vila nesse espaço para abrigá-los (Oliveira, Peixoto, 2016). Na Figura 14 abaixo, é possível observar algumas dessas construções às margens do córrego Capim-Puba (Oliveira, Peixoto, 2016) estabelecidas muito próximas às pistas de pouso do aeroporto.

Figura 14 - Vista aérea de Goiânia com Aeroporto à direita e casas de ocupação irregular logo abaixo. Década de 1950.



Fonte: (Oliveira, Peixoto, 2016), modificado pela autora.

Materializando-se enquanto condição geral da distribuição, circulação e troca, a cidade se torna o *locus* de uma produção que permite ao uso do solo urbano ser disputado pela sociedade gerando conflitos de interesses entre os indivíduos e as apropriações daquele local (Carlos, 1992). Enquanto Goiânia continuava seu crescimento um tanto confuso, entre loteamentos da iniciativa privada, ocupações irregulares e bairros já previstos em projeto, o Estado sancionou a Lei 587, de 14 de novembro de 1951 que estipulava algumas diretrizes para colocar em prática o loteamento da área do aeroporto.

A lei trazia como conteúdo a destinação das verbas arrecadadas com a venda dos lotes localizados na área ocupada pelo aeroporto em três principais finalidades: 40% seriam destinadas a constituição do capital inicial do Banco do Estado de Goiás S/A; 55% seriam destinados ao serviço de energia elétrica em Goiânia e Anápolis, e de água e asfaltamento para Goiânia; e 5% na construção do novo aeroporto. Trazia também diretrizes quanto aos preços, dimensões e forma de venda dos futuros lotes e por fim autorizava a participação do Estado de Goiás na constituição de uma sociedade anônima, de economia mista destinada a produção e exploração de energia elétrica para o fornecimento de força e luz para as cidades de Goiânia, Anápolis e outras localidades. Ao que tudo indica, havia uma grande expectativa para que o

aeroporto fosse rapidamente transferido para outro local e assim fosse implantado o novo bairro (Gonçalves, 2002).

Após a aprovação da Lei 587, o Estado encomendou ao topógrafo alemão Ewald Janssen, que fazia parte do corpo técnico do Departamento de Viação e Obras Públicas (Gonçalves, 2002) um projeto para o futuro bairro que deveria ser desenvolvido em apenas alguns meses. O Estado sancionou a Lei 724, de 14 de novembro de 1952 que estipulava o prazo de dezoito meses para a construção das zonas residenciais e comerciais do novo Setor Aeroporto de Goiânia. Ademais, também ficou autorizada a construção nos Setores Sul e Oeste cuja ruas já se encontravam abertas. Contudo, a lei ressalta que os proprietários não poderiam exigir do Estado ou de empresas concessionárias o provimento de infraestrutura básica (água potável, energia e esgoto sanitário) até que esses serviços de fato pudessem ser fornecidos regularmente.

Nesta mesma data, 14 de novembro de 1952, também foi atestada a Lei 681 que concedia à Janssen dois lotes como forma de remuneração pelo projeto do bairro a ocupar a área do aeroporto. Janssen foi responsável por executar tanto o projeto do loteamento quanto os cálculos necessários para sua execução. Com a proximidade do campo de aviação ao núcleo urbano de Goiânia, dois acontecimentos no ano de 1952 podem ter sido o estopim que se precisava para a rápida transferência do equipamento para longe do centro da cidade. Como foi dito anteriormente, a ocupação das áreas lindeiras ao aeroporto foi se tornando cada vez mais expressiva, o que acabou gerando um risco para a vida das pessoas que viviam ali (Oliveira, Peixoto, 2016). Isso se tornou mais evidente quando um acidente aéreo chocou a população de Goiás, trazendo medo aqueles que viviam próximos ao aeroporto. Oliveira e Peixoto (2016, p. 18) relatam que,

Todavia, a decisão de mudar o aeroporto de local foi acelerada por um acidente aéreo ocorrido em 1952, nas proximidades de Goiânia. Um avião caiu matando seus passageiros e tripulantes carbonizados, fato que deixou os moradores temerosos de tragédias semelhantes.

De acordo uma matéria no jornal Diário da Manhã, do dia 17 de abril de 2005, em 1952 aconteceu um acidente em Goiânia nas imediações do aeroporto envolvendo um avião do modelo Bonanza que caiu no quintal de uma residência carbonizando

seus tripulantes. Uma antiga moradora da região, Pursena Rosa Sales de Brita ou como prefere ser chamada Dona Preta (Brita, 2025), relembra que num dia qualquer um avião que carregava seis pessoas caiu no quintal de uma amiga que morava na rua “de trás” de sua casa (provavelmente a atual rua 15A) e que morreram quatro dos seis passageiros, duas moças, um rapaz e o piloto. Segundo Dona Preta, se buscar em sua memória ainda consegue visualizar a imagem das asas do avião caídas no quintal de sua amiga e isso acabou desencadeando uma insegurança geral entre ela e seus vizinhos, o que gerou medo e angústia aos moradores toda vez que um avião pousasse ou decolasse na cidade (Brita, 2025).

Além desse acidente, também ocorreu um outro nas imediações da Goiânia, que embora tenha sido relativamente distante da capital, foi suficientemente chocante para a população da época. O infortúnio aconteceu em 12 de agosto de 1952 e foi um abalo para o estado de Goiás, uma vez que o filho do governador Pedro Ludovico Teixeira, Antônio Borges Teixeira estava a bordo voltando de férias escolares dos Estados Unidos e acabou perdendo sua vida juntamente com mais outros 23 ocupantes (Silva, 2024). Na Figura 15 abaixo observamos o artigo do Jornal do Brasil, datado de 14 de agosto de 1952, que noticia a queda do avião e a morte do filho governador.

Figura 15 - Reportagem sobre a queda do avião de 14/08/1952.

<h2>Grave desastre de aviação em Goiânia</h2> <p>Precipitou-se ao solo um avião comercial, perecendo os quatro tripulantes e vinte passageiros, entre os quais o filho do governador Pedro Ludovico</p>	
<p>Goiânia, 12 (Agência Nacional) - Com a chegada de notícias do local onde caiu o avião de pre-</p>	<p>fixo ANN da "Nacional", está constatado que a aeronave explodiu em pleno voo, cerca de 10 horas, entre as cidades de Goiânia e Palmeiras, a 18 quilômetros desta capital. Devido ao incêndio que se verificou logo após o choque com o solo, todos os corpos ficaram carbonizados sendo que até o momento a maior parte dos passageiros, num total de vinte, está irreconhecível.</p> <p>No avião abastecido viajava o filho do governador Pedro Ludovico Teixeira, Antônio Borges Teixeira, que regressava dos Estados Unidos em gozo de férias escolares. O seu corpo, que foi identificado entre outros, acaba de chegar a esta Capital.</p>
<p>RADIO JORNAL DO BRASIL Onda de 940 Kcs. TEL. 22-1519</p>	
<p>DIÁRIO</p> <p>ANDO — Notícias do JORNAL da OPTICA NAZARE: 7,00 — — 21,00 e 22,00.</p> <p>PARA HOJE:</p>	

Fonte: (Jornal do Brasil, 1952)

De acordo com o site Desastres Aéreos (Silva, 2024), o avião era do modelo Douglas DC-3 PP-ANH, da companhia Viação Aérea Brasil S.A, e saía de Rio Verde

rumo a Goiânia, quando um incêndio de causas desconhecidas aconteceu a bordo. As tentativas de extinguir o incêndio foram fracassadas e por isso tentou-se realizar um pouso de emergência no aeródromo de Palmeiras de Goiás, entretanto, quando voava a cerca de 20m de altura o avião explodiu em pleno ar carbonizando todos os seus ocupantes (Silva, 2024). O acidente causou uma grande comoção no estado de Goiás, fazendo com que todos os estabelecimentos da capital fechassem as portas em sinal de luto (Silva, 2024).

Quando comparamos a data desse acidente (12 de agosto de 1952) e a data da Lei 724 (14 de novembro de 1952) – que estabelecia o prazo para o loteamento da área do aeroporto, e da Lei 681 (14 de novembro de 1952) - que recompensava Ewald Janssen por ter feito os cálculos e projetos do loteamento do novo bairro, percebemos uma diferença de poucos meses entre os acontecimentos, o que reforça a ideia de que esses acidentes poderiam ter sido um estopim para oficializar a mudança oficial do aeroporto da cidade.

Mesmo com o projeto pronto, os acidentes acontecendo e a constante pressão do Estado para parcelar o perímetro do aeroporto, foi apenas em 1954 que se teve notícias da validação de sua transferência. O jornal Folha de Goiaz de 25 de fevereiro de 1954, comunica a tão esperada mudança do equipamento para a Fazenda Macambira. Na reportagem dizia-se o seguinte:

Realmente num ambiente de mútua compreensão e cordialidade, o governador Pedro Ludovico e o engenheiro Coimbra Bueno comprometeram-se reciprocamente a formalizar a operação de acordo com as seguintes condições: a firma Coimbra Bueno cederá ao Estado de Goiás, dentro de seu loteamento denominado Setor Macambira, 750.000 metros quadrados para a imediata construção do novo aeroporto, recebendo em permuta, e como compensação, parte de terrenos urbanos, circunjacentes ao mesmo setor, pertencente ao Estado, e parte na Fazenda “Samambaia”, também de propriedade do Estado (Folha de Goiaz, 1954 *apud*. Gonçalves, 2002, p. 122).

O aeroporto, entretanto, não pode ser construído na Fazenda Macambira por conta de circunstâncias semelhantes às que motivavam sua transferência do núcleo

central: nos arredores do Setor Macambira já havia inúmeros projetos de bairros residenciais sendo aprovados e construídos, fazendo necessária a escolha urgente de um novo local. Foi determinado que o terreno para instalação do novo aeroporto de Goiânia seria na área doada por Altamiro de Moura Pacheco próxima ao Setor Santa Geneveva (Gonçalves, 2002). Com a desativação do equipamento e sua mudança para um novo local, sua antiga área pode finalmente ter sua ocupação viabilizada permitindo que o futuro bairro começasse a tomar forma.

2. Capítulo 2: Narrativas do Setor Aeroporto

2.1. “O aeroporto que virou bairro” (Oliveira, Peixoto, 2016)

Estruturar um pensamento por montagens de fragmentos nos permite tensionar o campo das histórias, onde as forças do passado ressurgem no presente cristalizando-se diante de nossos olhos como lampejos, relâmpagos ou memórias involuntárias que possibilitam nossa coexistência em tempos distintos (Jacques, 2018). As narrativas, sejam elas oficiais descritas em livros, pesquisas e trabalhos acadêmicos ou aquelas não oficiais retiradas dos relatos de memória, recortes de jornais ou mesmo interpretadas por intermédio de fotografias, viabilizam uma caminhada por diferentes tempos e a junção desses dados promove uma nova interpretação dos fatos já conhecidos. Ao aplicarmos essa metodologia no processo de estudos de um bairro alcançamos um conhecimento específico e complexo que operado pela prática do exercício de aglutinar informações acentua as diferenças, os vazios e as peculiaridades colocando-os lado a lado para que possamos melhor captar o todo.

O bairro caracteriza-se por ser um ambiente social que constitui para seu usuário a parcela do espaço urbano onde ele vive e se reconhece. Como "encenação da vida cotidiana" (Mayol, 1997, p. 38), ele é o agente responsável por ligar público e privado, operando como uma ampliação do morar. O bairro não somente se faz palco das relações primárias que acontecem constantemente na cidade, ele também se faz presente nas relações em família, em comunidade, além de se mostrar como um condicionante do habitar e da vida urbana, dos modelos culturais e dos valores vinculados à vida cotidiana (Lefebvre, 2002).

Produto da soma de trajetórias e experiências vividas pelos seus usuários, o bairro é parte essencial na vida daqueles que nele fazem sua morada. Ao se manifestar como um ambiente humanizado, é capaz de transparecer em suas paisagens a emoção estética do familiar se elevando a um fator cultural íntimo (Lamas, 2004). Palco de nossos anseios, de nossas lutas e conquistas,

[...] quem passeia pelo seu bairro é sempre portadora de diversos sentidos: sonhos de viajar diante de uma certa vitrine, breve sobressalto sensual, excitação do olfato sob as árvores do parque, lembranças de itinerários enterradas no chão desde a infância, considerações alegres, serenas ou amargas sobre o seu próprio destino, inúmeros “segmentos de sentido” que podem ir tomando o lugar do outro conforme vai se caminhando, sem ordem e sem regra, despertadas ao acaso dos encontros, suscitadas pela atenção flutuante aos “acontecimentos” que, sem cessar, se vão produzindo na rua (Mayol, 1997, p. 44).

Ponto de encontros e desencontros, de aglomerações, de memórias, de sorrisos e de abraços, o bairro é inerente a seus usuários. Assim como um quadro de referência ao mundo, as ações nele condicionadas coexistem na forma de paixões humanas, ações comunicativas e nas mais diversas manifestações de criatividade (Santos, 2006). Compreender suas nuances permite reconhecer identidades, seja nos hábitos, nas paisagens ou no cotidiano, o bairro tem muito a dizer sobre nós mesmos.

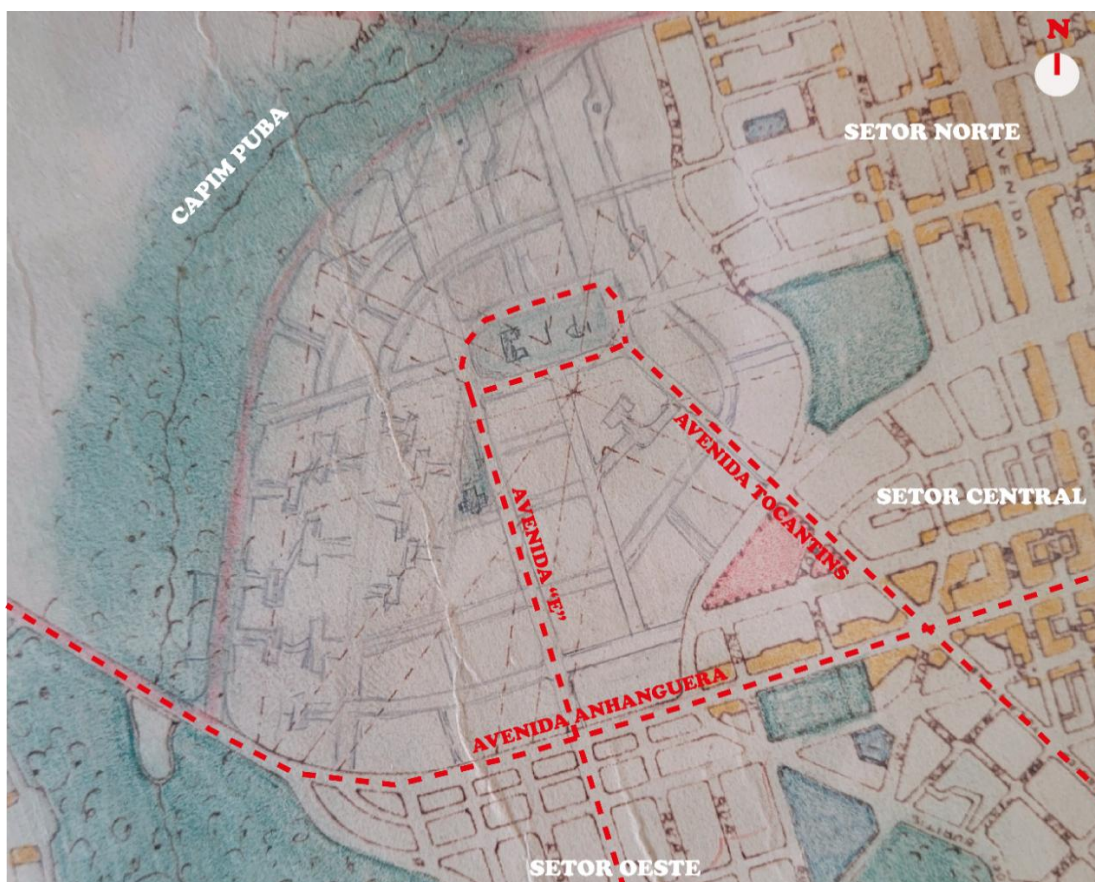
O desenho urbano possui uma relação direta com a história da área a qual ele compõe. Suas formas, construção e organização não apenas evidenciam características da época como também refletem como os profissionais produziam as cidades (Panerai, 2006). No caso do Setor Aeroporto, assimilar as particularidades de seu desenho possibilita apreender como a reprodução de um urbanismo funcionalista influenciou sua a consolidação. O bairro que ao ser submetido a repetições das tendências da moda urbanística contemporânea mundial, muitas vezes teve seu contexto social e cultural ignorado.

No projeto do Setor Aeroporto desenvolvido em 1952 pelo topógrafo alemão Ewald Janssen podemos notar uma tentativa de racionalizar o espaço com base em preceitos modernos. Esses aspectos embora tenham trazido soluções urbanas funcionais ao bairro, também aparentou ignorar questões sociais as quais a região

estava inicialmente inserida, como as ocupações ilegais lindeiras às margens do córrego Capim Puba, visto que não havia menções ou soluções para este problema.

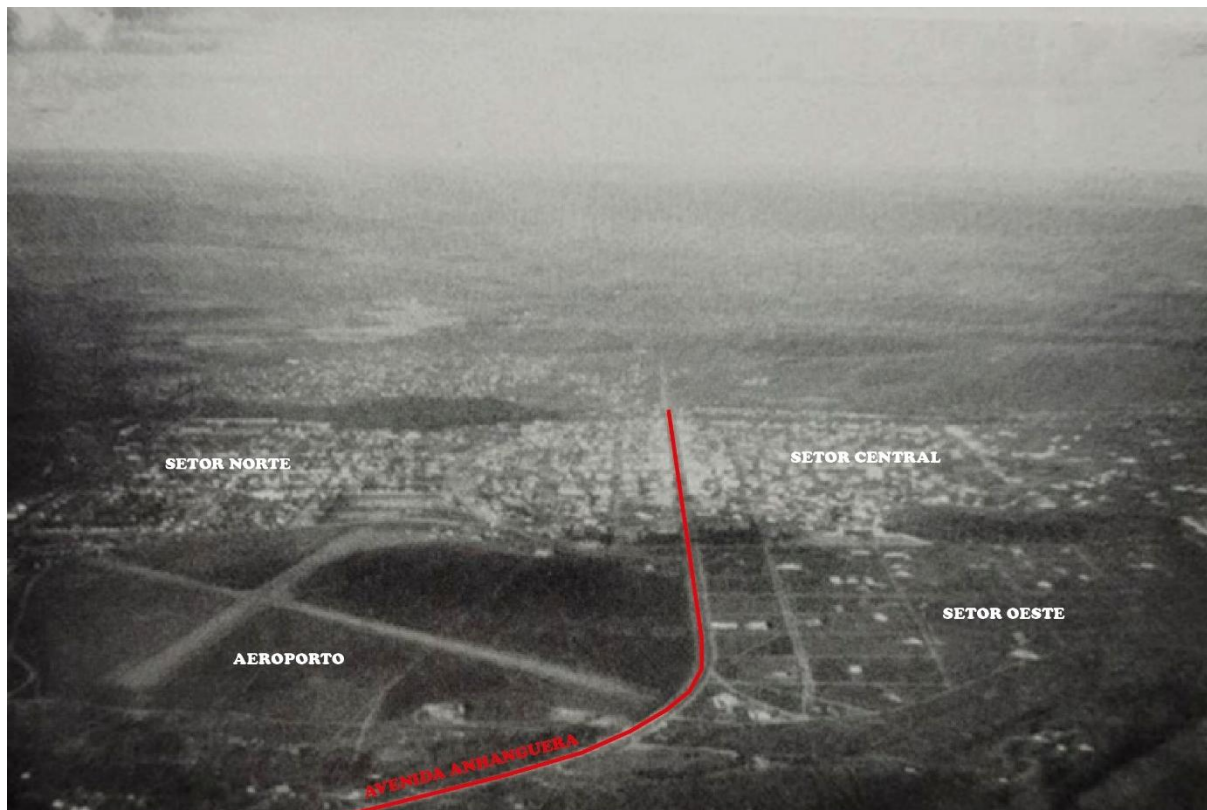
Janssen, que foi convidado com urgência para planejar o Setor Aeroporto, levou apenas três meses para desenvolver esta tarefa. Em um primeiro esboço sobre a planta geral da capital, podemos observar a intenção do topógrafo de conectar o entorno consolidado ao futuro bairro (Figura 16). Ele optou por prolongar a Avenida Tocantins conectando-a ao centro da cidade. E, ao traçar a Avenida E (atual Avenida República do Líbano) permitiu a ligação entre o novo bairro e o Setor Oeste, que apesar de não estar muito adensado no início da década de 1950, já apresentava suas ruas demarcadas e algumas casas espalhadas em meio a sua extensão (Figura 17). Ambas as avenidas convergiam direto ao ponto central do perímetro, espaço onde se cruzavam as pistas de pouso do aeroporto, e que foi reservado para a construção de uma praça. Esse local futuramente viria ser a Praça do Avião reconhecida como um importante símbolo do bairro.

Figura 16 - Primeiro esboço do projeto do Setor Aeroporto feito por Ewald Janssen em 1952. Em vermelho, as Avenidas Tocantins, Avenida “E” e Avenida Anhanguera.



Fonte: Acervo Ewald Janssen (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data),
modificado pela autora.

Figura 17 - Goiânia na década de 1950. Na imagem é possível ver o aeroporto, o Setor Central, já praticamente todo ocupado e o Setor Oeste em início de ocupação.



Fonte: (Daher, 2003), modificado pela autora.

Juntamente com o esboço inicial, Janssen também descreveu importantes diretrizes que guiaram a concepção do novo bairro. O documento intitulado "Descrição do Projeto de transformação do aeroporto atual em bairro zona residencial" (Janssen, 1952a) trazia as seguintes explicações sobre as decisões tomadas durante a concepção do projeto:

- Ligação do bairro residencial projetado no campo de aviação, diretamente ao centro da cidade de Goiânia contando com um desenvolvimento do conjunto no sentido de uma união entre ambos, formando um só centro da cidade;
- Áreas reservadas para escolas e jardins de infância deverão ser situadas em ruas tranquilas e sem grande movimento;
- Denominar o conjunto de bairro "Santos Dumont" em homenagem à aviação;
- Devido ao crescimento da cidade de Goiânia, em especial de sua zona central, o bairro atualmente projetado exige prever em tempo sua união como parte do centro;

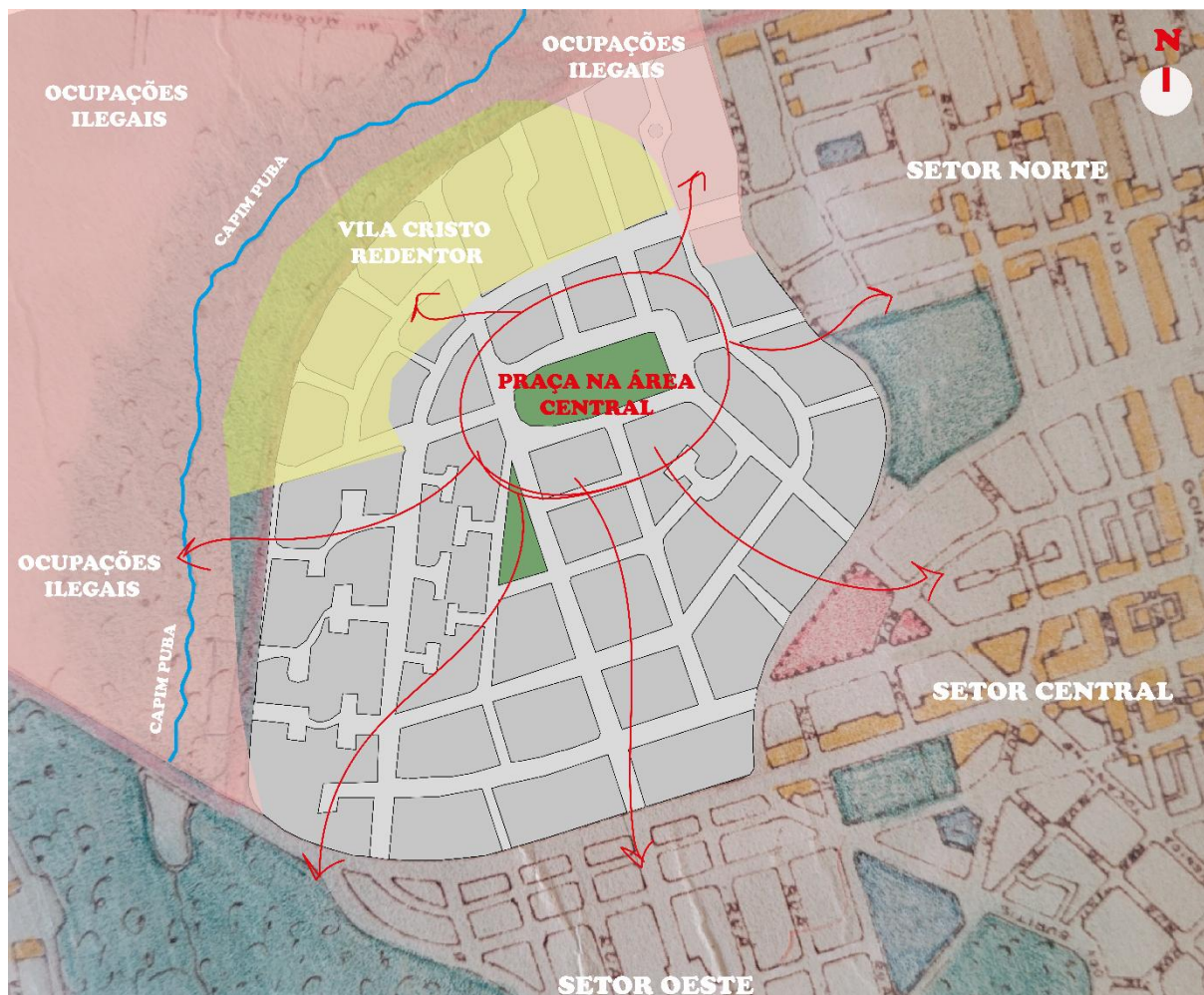
- O movimento motorizado aumentando exponencialmente faz necessário considerar na estrutura do projeto vias largas de comunicação e lugares para futuros estacionamentos.

Podemos notar que Janssen quando traça suas diretrizes de projeto tinha a intenção de interligar o novo bairro ao entorno circundante, fazendo uso de sua localização privilegiada, para possibilitar que no futuro ele se tornasse um ponto de encontros e afluências convertendo-se em parte do próprio centro. No mesmo documento, o topógrafo também ressalta que a praça central foi localizada de maneira a favorecer a valorização das partes mais afastadas do entorno já construído (Figura 18). Além disso, sua beleza também foi um tópico a se considerar uma vez que Janssen evidenciou a necessidade desta praça agradar também pelo ponto de vista estético.

A Vila Cristo Redentor foi um bairro que surgiu a partir da iniciativa do Estado que doou terras aos migrantes que vinham para a capital goiana em busca de melhoria de vida (Oliveira, Peixoto, 2010). Embora não apareça no desenho, a vila que se estruturou lindeira ao aeroporto já estava parcialmente consolidada em 1952, por isso em seu documento Janssen também enfatizava a necessidade de se respeitar seu traçado, porém considerando modificar o centro do conjunto de modo que as ruas formassem ligações diretas aos futuros projetos urbanísticos situados ao longo do córrego Capim Puba.

No esboço abaixo (Figura 18) podemos notar que a vila foi redesenhada como parte do novo bairro, o que indica que provavelmente o Estado já tinha uma intenção de reorganizar seu traçado. Apesar disso, ainda que o topógrafo demonstrasse uma real atenção com a cidade preexistente, em seus estudos são poucas as menções sobre as ocupações irregulares que aconteciam às margens do Capim Puba. Esse fato nos permite uma reflexão sobre a postura de Janssen como urbanista, ao questionamos se realmente havia uma preocupação de sua parte com sociedade ali já estabelecida ou se ele apenas se atentava as conexões com a “cidade legal” consolidada.

Figura 18 - A Praça do Avião foi posicionada por Janssen na parte do bairro que ficaria mais distante dos bairros circundantes trazendo vida à essa porção do espaço.



Fonte: Acervo Ewald Janssen (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data),
modificado pela autora.

Como forma de estabelecer a conexão entre o novo bairro e seu entorno, Janssen prolongou ruas e avenidas já existentes ligando diretamente as regiões entre si garantindo um trânsito fluido e uma relação mais íntima entre ambas. Além disso, existia a necessidade de se desviar o tráfego da Avenida Anhanguera, pois mesmo no início da década de 1950 essa via já se apresentava sobrecarregada. Em seus escritos, o topógrafo ressalta que durante um trabalho anterior a este projeto foi constatada a precisão de deslocar parte do trânsito da Avenida Anhanguera criando-se uma "avenida de contorno" (Janssen, 1952a). A Avenida Contorno (atual Rua 29-A) foi localizada entre o bairro projetado e o córrego Capim Puba (Figura 19), desviando parte do fluxo para a Rua 67 (atual Avenida Independência). Ademais, Janssen também evitou traçar ruas que fizessem contato direto com a Avenida

Anhanguera, priorizando vias que distribuíssem o trânsito para diferentes partes do bairro.

Figura 19 - Avenida Contorno (em vermelho) para desviar o trânsito da Avenida Anhanguera (em amarelo) para a Rua 67 (em rosa).

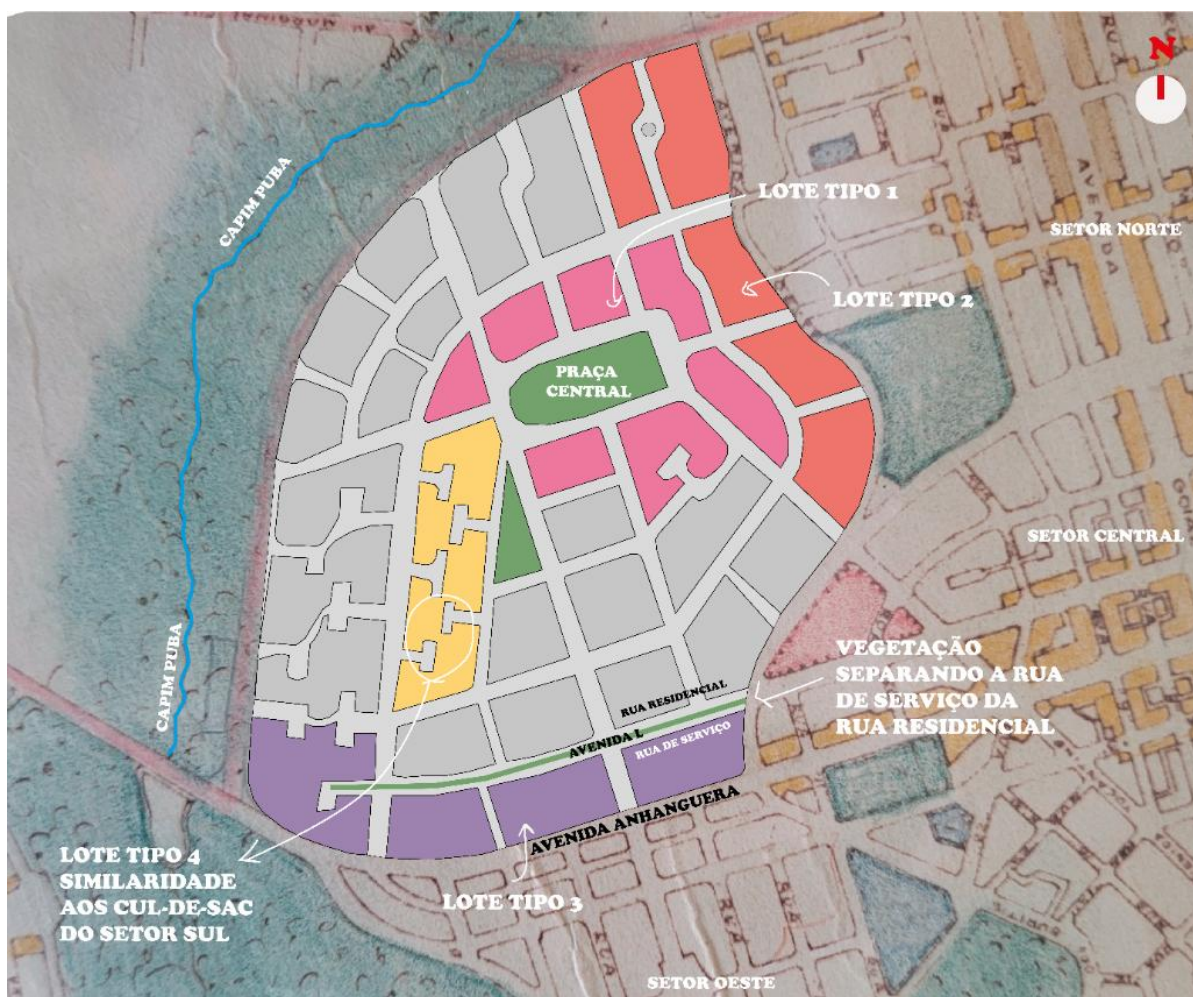


Fonte: Acervo Ewald Janssen (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data),
modificado pela autora.

Janssen também se preocupou em estabelecer critérios para a criação e organização dos lotes e quadras do futuro bairro. Ele instituiu três tipos básicos de conjuntos de lotes comerciais que poderiam ser implantados (Figura 20): o primeiro tipo seria ao redor da praça central como forma de encurtar os caminhos para os futuros habitantes; já o segundo tipo, deveria estar próximo ao Setor Norte (atual Setor Central) pois essa região até a data do documento, era pouco servida comercialmente; e por fim o terceiro tipo, que seria como uma continuação da zona comercial existente na Avenida Anhanguera. Além dessas tipologias, ao analisarmos seus desenhos

vemos uma configuração de quadras bastante similar aos cul-de-sac⁶ utilizados no Setor Sul, o que mostra que o topógrafo provavelmente se inspirou no traçado de Godoy para estabelecer algumas das características para seu projeto. Janssen também indicou que a primeira rua paralela à Avenida Anhanguera (atual Avenida L) seria separada por uma faixa de vegetação alta onde do lado próximo à Avenida Anhanguera seria considerada uma rua de serviço e do outro seria considerada de caráter residencial.

Figura 20 - Tipos de lotes comerciais propostos por Janssen.



Fonte: Acervo Ewald Janssen (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data),
modificado pela autora.

⁶ Cul-de-sac é uma expressão francesa utilizada na área do urbanismo para denominar ruas sem saídas. Normalmente aplicados em bairros-jardim, como os modelos americanos de Radburn e Welwyn, em Goiânia ele aparece no projeto do Setor Sul – feito por Armando Augusto de Godoy, como solução para organização das residências que teriam sua frente voltada para uma área verde coletiva enquanto seus fundos dariam para os cul-de-sac por onde os automóveis teriam acesso (Gonçalves, 2002).

No projeto foi reiterado também a necessidade de se reservar áreas para ajardinamentos, uma vez que mesmo que não fossem plantadas vegetações, os espaços poderiam servir como locais para instalação de futuros estacionamentos. Por fim, o último ponto trazido em seus relatos é em relação às ruas curvas existentes no projeto. Elas deveriam ir até o ponto permitido pelo prolongamento das avenidas e bairros vizinhos, tentando manter a beleza estética durante a implementação do desenho na região.

Outros desenhos encontrados nos indicam que antes de finalizar o projeto do Setor Aeroporto, Janssen modificou seu traçado inúmeras vezes. Mudanças pontuais foram sendo observadas como foi o caso das quadras que se assemelhavam aos cul-de-sac do Setor Sul que passaram por uma desconfiguração da ideia inicial de ruas sem saída, transformando-as em quadras com praças internas e uma via que conectava suas duas extremidades. Embora não se tenha nenhum documento que confirme, as modificações bem como o projeto do novo bairro, parecem ter sido pautados sob a influência do próprio desenho urbano da cidade de Goiânia. A praça central que inicialmente era retangular assumiu um formato circular, nos remetendo a configuração da Praça Cívica. Além disso, a recorrência de diversas praças espalhadas ao longo da malha urbana e a preocupação em setorizar os usos e tipos de edifícios construídos, nos alude à uma possível inspiração naquilo que estava sendo produzido urbano e arquitetonicamente na capital.

Janssen possuía um cargo como técnico do Departamento de Viação e Obras Públicas (DVOP) e por isso trabalhava constantemente com outros profissionais da área em diferentes questões que envolviam toda a dinâmica de consolidação da cidade. Isso nos leva a deduzir que essa recorrente participação nos assuntos que envolviam as soluções e diretrizes estabelecidas para Goiânia o influenciavam e por essa razão ele as incorporava durante a criação e produção de seus próprios projetos.

Na figura 21 abaixo podemos observar uma atualização do esboço inicial de Janssen para uma planta baixa, ainda que muito preliminar. Com o desenho mais padronizado, Janssen reorganiza as quadras e ruas numa disposição radial que parte da praça central circular. Ele também apresenta algumas quadras da até então Vila Cristo Redentor, mas como o traçado não é finalizado, isso indica que provavelmente era apenas um teste analisando possíveis organizações para um novo desenho dessa área. Ademais, na planta está inclusa parte do Setor Central e do Setor Oeste, o que

mostra a constante ênfase do topógrafo à ligação que o novo bairro deveria ter com seu entorno pré-existente.

Figura 21 - Estudo de Janssen datado de 1952 para o novo bairro com base em todas as premissas antes ressaltadas.



Fonte: (Gonçalves, 2002), redesenhado pela autora.

Com o projeto do novo Setor Aeroporto finalizado as expectativas para sua implantação eram cada vez mais intensas. A venda dos primeiros lotes já acontecia desde a entrega de seu projeto, em 1952 quando o aeroporto ainda estava em

funcionamento naquela área. A Lei 724 desse mesmo ano estipulava um prazo máximo de dezoito meses para o início das construções deixando implícita a ânsia de uma inauguração rápida.

A Vila Cristo Redentor que estava localizada numa área que inicialmente foi prevista para funcionar a Legião Brasileira de Assistência Sociedade Civil de Proteção à Maternidade, se encontrava em processo de parcelamento com uma área total de 183.000m² (Moreira, 2005 *apud*. Oliveira, Peixoto, 2010). Entretanto, a partir de 22 de abril de 1953 foi decidida a sua incorporação ao Setor Aeroporto (Goiás, 1999). A partir dessa data provavelmente começaram os estudos para sua inserção, contudo foi apenas após o prefeito João Paulo Teixeira Filho assinar o Decreto 82 de 20 de maio de 1955 que a área foi finalmente inserida no novo bairro (Moreira, 2005 *apud*. Oliveira, Peixoto, 2010). Posteriormente, o Decreto nº 045 de 05 de agosto de 1957 (Goiás, 1999) trouxe algumas modificações que permitiram que o novo Setor Aeroporto se estabelecesse por completo.

Conforme ia sendo construído, houve uma mudança de projeto nas quadras próximas a Avenida Anhanguera que foram diminuídas e mais ruas foram traçadas. Desistiu-se da ideia de colocar canteiros centrais na Avenida L, sendo alocadas apenas algumas praças no encontro entre a antiga Avenida Z (atual Avenida Dr. Ismerino Soares de Carvalho) e a Avenida E (atual Avenida República do Líbano) como mostra o mapa abaixo (Figura 22).

Figura 22 - Desenho do Setor Aeroporto já implantado e com a Vila Cristo Redentor anexada ao seu perímetro.



Fonte: Acervo Ewald Janssen (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data), modificado pela autora.

Ao traçarmos um desenho urbano é necessário que se tenha um profundo domínio de dois conhecimentos específicos: o primeiro, seria o processo de formação da cidade, ou seja, as informações históricas e culturais interligadas as formas utilizadas no passado e que se disponibilizam como conteúdo para o desenhista; e o segundo seria justamente a reflexão sobre como a malha urbana torna-se corpo materializado capaz de determinar a vida humana em comunidade (Lamas, 2004). Para além da necessidade de compreender o pré-existente é necessário entender também as relações sociais que vigentes naquele local, de maneira que a comunidade que ali vive consiga se adaptar e fazer daquele espaço um lar.

Janssen ao inspirar-se no projeto de Goiânia talvez tentasse trazer aos futuros moradores do Setor Aeroporto características por eles já conhecidas permitindo que

se desenvolvesse uma sensação de pertencimento àqueles que ali se instalassem. Por observar diariamente a cidade e seus problemas, ele estabelecia soluções urbanas funcionais com o intuito de evitar que essas adversidades surgissem também naquele novo espaço. Em seus documentos ele deixava clara sua preocupação com essas questões urbanísticas, fossem elas provindas de transtornos existentes na já consolidada capital, ou mesmo obstáculos que pudessem aparecer com o passar do tempo conforme a cidade fosse crescendo. Essa inquietação o levou a tomar decisões específicas que marcariam os principais aspectos do bairro. Em um dos documentos deixados por ele, denominado “Exposições sobre a Urbanização da Cidade de Goiânia” ele diz que,

O planejamento do tráfego deve ligar o conjunto da cidade às redes e rodovias já existentes e às em projeto igualmente dentro de uma zona urbana devem existir comunicações racionais entre diversos bairros, levando em conta o permanente aumento considerável pelo movimento de motorizados (Janssen, 1952b).

Janssen considerava o trânsito e o crescente aumento de automóveis nas cidades um ponto importante para se atentar durante seu processo de planejamento, por isso em vários de seus trabalhos ele tratava essa questão como uma importante diretriz. Ao estabelecermos as formas de desenho urbano não devemos trazer apenas concepções estéticas, ideológicas, culturais ou arquitetônicas, devemos também as ligar indissociavelmente aos comportamentos, apropriações e utilização do espaço, sempre priorizando a vida comunitária dos cidadãos (Lamas, 2004).

Além da anexação da Vila Cristo Redentor ao perímetro do novo bairro, foi decidido também inserir em sua totalidade as ocupações localizadas na área entre a Rua 29-A e o córrego Capim Puba. Janssen apresenta um desenho (Figura 23) para esse local onde ele organiza quadras e lotes com dimensões padronizadas e com vias que se encaixam perfeitamente no traçado do Setor Aeroporto. Além disso, nas proximidades da Avenida Anhanguera, Janssen também determina uma quadra para abrigar a instalação da futura Estação Rodoviária de Goiânia, o que indica que essa inserção de parte das ocupações próximas ao córrego, se deu antes de 1959 ano da inauguração do equipamento.

Figura 23 - Desenho de Janssen para áreas ocupadas entre a Rua 29-A e o córrego Capim Puba.

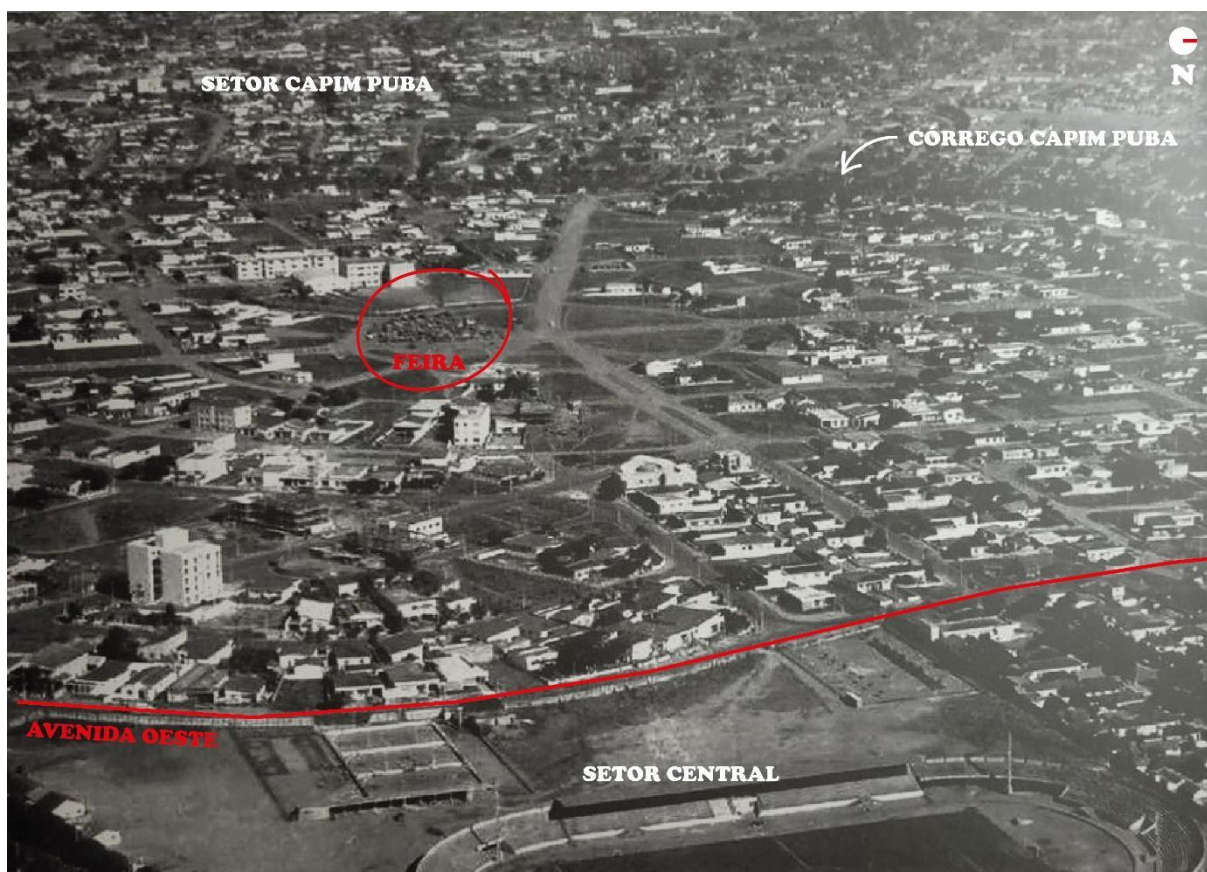


Fonte: (Janssen, sem data), redesenhado pela autora.

A consolidação do Setor Aeroporto se deu de forma lenta. Gonçalves (2002, p. 91) traz em seu livro uma reportagem do jornal Folha de Goiaz datada de 9 de julho de 1958 que relatava “uma votação em regime de urgência do requerimento do Sr. Hermano Vieira da Silva, solicitando a aprovação imediata do loteamento do Setor Aeroporto, nesta capital”, mostrando que provavelmente o bairro só foi completamente aprovado após essa data.

No início da década de 1960 muitas construções térreas já podiam ser avistadas no bairro, mas os lotes vazios ainda eram uma parcela perceptível da paisagem. Além do mais, a área que corresponde a atual Praça do Avião ainda não se caracterizava como tal, sendo apenas uma grande extensão de terra vermelha por onde os carros podiam circular livremente (Figura 24). Apesar disso, ainda que o local não se apresentasse como uma praça, seu espaço já era utilizado pelos moradores, principalmente às quintas-feiras onde religiosamente acontecia uma feira de alimentos no bairro que se mantém até os dias de hoje embora já não mais aconteça na Praça do Avião e sim em uma rua adjacente.

Figura 24 - Praça do Avião ainda antes de sua urbanização em 1962.



Fonte: (Oliveira, 2012), modificado pela autora.

A área destinada à praça só foi urbanizada no final da década de 1960 tornando-se um importante ponto de convergências do Setor Aeroporto. Sua estruturação se deu em um período em que Goiânia passava por um intenso processo de urbanização, onde o anseio por qualificar a nova capital como uma cidade moderna movia os esforços de seus construtores. A queda do Estado Novo e a mudança política que ocorreu contribuíram para que surgisse ainda nos anos de 1950 uma

grande pressão para um desenvolvimento mais rápido da cidade, isso pode inclusive ser também um dos pontos que favoreceram a necessidade de um rápido loteamento do Setor Aeroporto. Entre 1950 e 1960, a nova capital de Goiás foi a segunda cidade brasileira a ter o maior crescimento populacional do país, o que acarretou ainda mais tentativas de um reordenamento urbano (Gonçalves, 2002).

Dentre as tentativas de controlar o crescimento desorganizado de Goiânia podemos salientar duas iniciativas de criação de um Plano Diretor para a cidade feitos por Ewald Janssen em 1952 e pelo arquiteto Luis Saia no final da década de 1950. O Plano Diretor de Janssen se apresentava mais como um esquema mostrando apenas ideias daquilo que deveria ser realizado quanto aos desenhos, medições e diretrizes a serem seguidas. Ele se baseava numa projeção de um milhão de habitantes para Goiânia e reforçava a importância de um bom zoneamento para a capital, de forma que as diversas zonas representassem um conjunto funcional e orgânico de acordo com as condições naturais em relação aos ventos, a forma do terreno, aos cursos de água, assim como em relação às obras já realizadas e o traçado existente (Janssen, 1954).

Já o arquiteto paulista Luis Saia, a convite do governo do Estado, chegou em Goiânia em 1959 com a missão de solucionar de vez o “caos” no qual a cidade se encontrava imersa. Saia definiu suas propostas a partir da ênfase em aspectos da composição urbana (como comércio, lazer, escola, habitação, áreas verdes etc.) e de setorização da cidade baseado num complexo e preciso sistema viário (Oliveira, 1985). O arquiteto acreditava ser necessário realizar os estudos e análises para a nova capital sempre se pautando no processo econômico no qual o Brasil estava inserido, por isso seu plano foi feito sob o lema do progresso. Entretanto, apesar de seu pensamento racionalista tomar forma em argumentos sobre importância de áreas verdes, zoneamentos e a preocupação com as condições de vida daqueles que viviam sob invasões, ele não chega a de fato questionar as relações sociais intrínsecas na cidade naquela época (Oliveira, 1985).

Embora nem o plano de Janssen, nem o de Saia tenham sido implementados, muito do que foi estudado por eles marcaram os próximos passos do planejamento urbano de Goiânia. Em 1968 houve mais uma tentativa de organização da cidade, com o “Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia”, elaborado pelo arquiteto Jorge Wilhelm, que foi precursor de significativas mudanças nas paisagens da capital goiana (Gonçalves, 2002). Foi por meio de soluções baseadas na humanização,

revitalização e organização de determinados pontos da cidade que os responsáveis pela infraestrutura urbana da cidade buscavam reforçar a ideia de urbe moderna. Essa tentativa de modificar a imagem de Goiânia perante os olhos de quem a observava de fora, pode ser vista no próprio Setor Aeroporto com a urbanização da área central do bairro, trazendo finalmente à luz a Praça do Avião (Figura 25).

Figura 25 - Praça do Avião já urbanizada em 1969.



Fonte: (Oliveira, 2012).

Mesmo com a Praça do Avião já construída, o Setor Aeroporto seguia sua estruturando-se lentamente. No final da década de 1960 algumas das ruas do bairro não possuíam asfalto ou infraestruturas básicas, os lotes vagos permaneciam em quantidades significativas bem como a maioria das edificações ali erguidas permaneciam térreas, muito se destoando do vizinho Setor Central onde já se podia observar uma considerável quantidade de edifícios em altura estabelecidos (Figura 26). A despeito disso, dada sua boa localização não demorou muito para que o Setor Aeroporto começasse a ser objeto de interesse para o desenvolvimento da cidade. A instalação de alguns agentes, pouco a pouco, trouxeram visibilidade ao bairro

acarretando significativas mudanças em suas paisagens que observaremos mais à frente.

Figura 26 - Praça do Avião com vista para prédios do centro (1970).



Fonte: Página do Facebook Goiânia Antiga⁷.

Conforme o bairro foi se desenvolvendo as alterações feitas no projeto do Setor Aeroporto se tornavam cada vez mais visíveis. Fosse na disposição dos usos ou mesmo nos formatos das quadras, vias e praças o bairro passou por diversas adequações até assumir as características que tem hoje. Graças ao acompanhamento de Janssen e da equipe técnica do Estado, muitas das incorporações das áreas que vinham sendo ocupadas antes mesmo da desativação do aeroporto se inseriram no perímetro sem afetar a continuidade do traçado urbano. No entanto, algumas dessas localidades como as apropriações de terrenos na mata ciliar do córrego Capim Puba e no entorno da antiga Estrada de Ferro Goyaz não foram consideradas, o que dificultou a manutenção e harmonia do traçado do Setor Aeroporto.

⁷ Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=341996032637524&set=a.341995992637528&locale=pt_BR.>. Acesso em: 21 ago. 2023.

O descaso com essa área se refletiu de maneira bastante dessoante do restante do bairro. As quadras lindeiras ao Capim Puba se estruturaram sem nenhum tipo de padronização, com formatos diversos, ausência de medidas mínimas e com uma organização que não seguia nenhum tipo de regra ou preceito urbanístico. Em alguns casos, mesmo o acesso as casas se dão por ruelas estreitas, que não apenas se mantêm até os dias de hoje como continuam sem infraestrutura básica. Abaixo na figura 27 podemos ver a conformação atual do Setor Aeroporto que mesmo passando por diversas modificações manteve grande parte das diretrizes e configurações estabelecidas por Janssen.

Figura 27 - Mapa atual do Setor Aeroporto.



Fonte: Google Maps, alterado pela autora (2025).

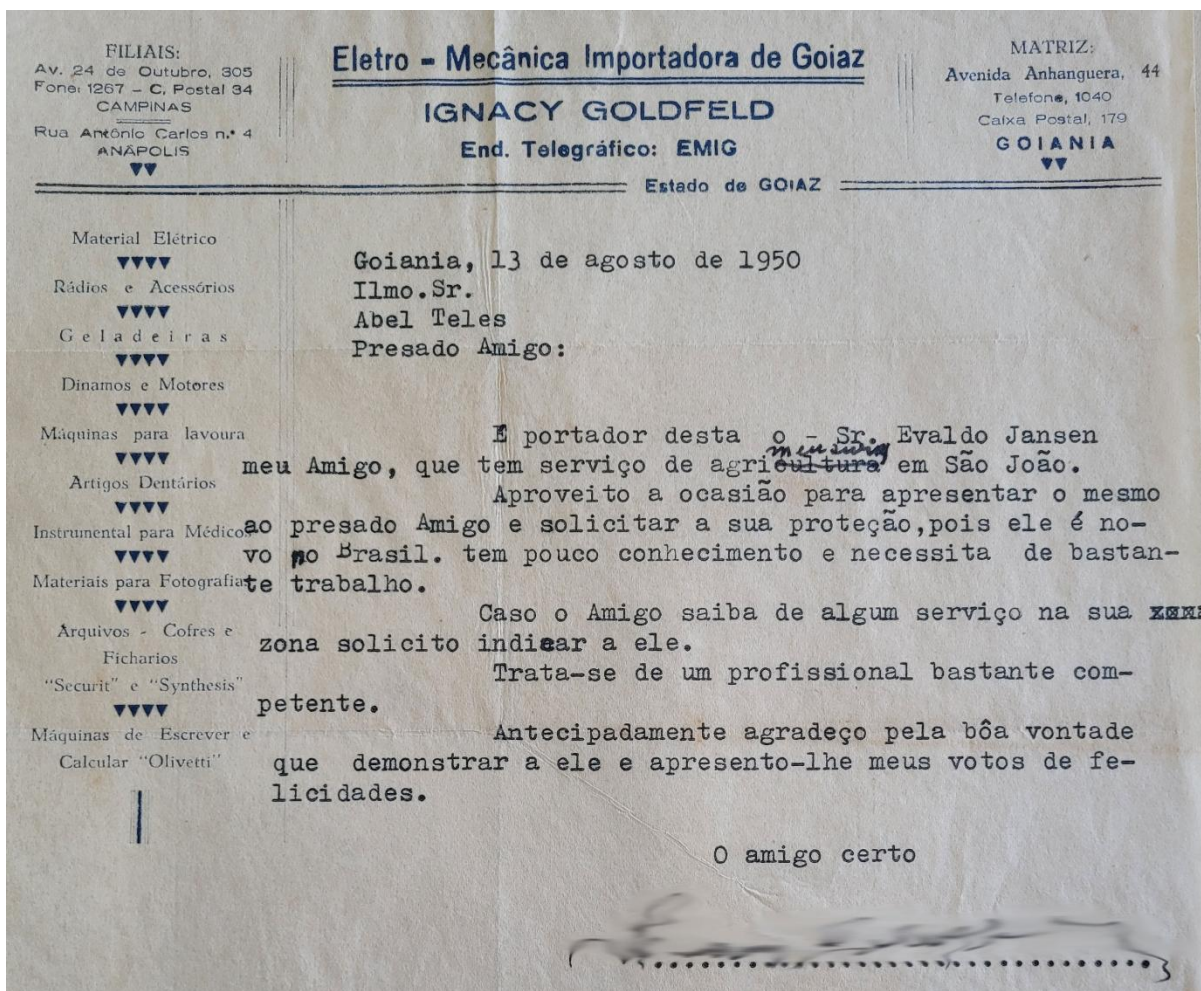
As ideias e diretrizes de Janssen mesmo hoje podem ser observadas e usufruídas por aqueles que percorrem o Setor Aeroporto e embora o foco da pesquisa se dê a partir do estudo da consolidação desse bairro, fez-se necessário ressaltar a

relevância do topógrafo na expansão de toda a cidade. O projeto do Setor Aeroporto foi apenas um dos muitos feitos por ele no decorrer de sua atuação na capital e isso nos leva a considerá-lo um dos profissionais do campo urbanístico mais ativos da época não apenas em Goiânia, mas em Goiás como um todo. Sua influência na estruturação da capital vai para além do que os estudos atuais elucidam, por isso é importante explicar parte de seu trajeto e trabalho não apenas para apreender melhor a relação entre Goiânia e o Setor Aeroporto, mas também para vislumbrarmos como sua atuação na capital interferiu nas tomadas de decisões que vemos no bairro de hoje.

2.1.1. “Ewald Janssen, topógrafo por formação, urbanista por excelência” (Gonçalves, 2002)

Nascido na Alemanha, Ewald Janssen é uma figura pouco explorada quando estudamos a história do desenvolvimento de Goiânia. Ele atuou na concepção e no projeto de diversos bairros, não apenas na capital, como também em cidades no interior do estado. De acordo com Cruz (2021), Janssen veio para o Brasil quatro anos após o fim da segunda guerra mundial, onde atuou como piloto na Luftwaffe (Força Aérea Alemã). Por intermédio de um amigo conheceu Pedro Ludovico Teixeira, que em sua busca por profissionais habilitados para atuar na consolidação da nova capital, o convidou para trabalhar como agrimensor junto ao corpo técnico do estado (Cruz, 2021). Uma carta datada de 13 de agosto de 1950 (Figura 28), escrita por Ignacy Goldfeld mostra a apresentação dos serviços de agrimensura de Janssen a seu amigo Sr. Abel Teles, além de solicitar proteção e ajuda a ele, visto que era novo no Brasil e necessitava de bastante trabalho.

Figura 28 - Carta de Ignacy Goldfeld à Abel Teles apresentando Ewald Janssen.



Fonte: (Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, 1950).

Embora tivesse um cargo no Departamento de Viação e Obras Públicas (DVOP) de Goiânia (Gonçalves, 2002), Janssen também teve seu papel na iniciativa privada realizando diferentes serviços. Dos muitos bairros por ele projetados podemos destacar o Setor Aeroporto como já vimos anteriormente, o Setor Pedro Ludovico, Jardim Europa, Jardim Novo Mundo, Bairro Capuava, Jardim Guanabara, Setor Bela Vista, Jardim Helvécia, Jardim Petrópolis, entre muitos outros. Da mesma forma, Janssen também participava da reestruturação e readequação de loteamentos já existentes ou em processo de construção, como foi o caso do Setor Oeste, Setor Sul, Setor Leste, Setor Norte, Setor Bueno, Setor Macambira, entre outros. Sua colaboração, no entanto, não se restringia apenas aos limites de Goiânia, Janssen também prestou serviços para diferentes cidades espalhadas de norte ao sul do estado, as quais podemos ressaltar: Catalão, Luziânia, Quirinópolis, Alvorada do Norte, Araguaína (atualmente pertencente ao estado do Tocantins) etc.

Ainda que tivesse desempenhado funções primordiais durante a concepção de muitos bairros da capital, a grande maioria dos projetos desenvolvidos por Janssen foram assinados por outros profissionais visto que sua formação como tecnólogo lhe trazia algumas restrições burocráticas referentes as possibilidades de sua atuação (Gonçalves, 2002). No entanto, mesmo que houvesse limitações isso nunca o impossibilitou de exercer suas funções na prática, contribuindo vigorosamente para o desenvolvimento da capital. Em seu papel como urbanista mostrava preocupação e empenho ao resolver problemas e aprimorar soluções urbanísticas para a cidade. Ao contribuir com métodos de trabalho, técnicas de concepção e com a comunicação de ideias em relação ao processo de construção (Lamas, 2004), Janssen fez parte da evolução do urbanismo goiano, trazendo experiências e sugestões baseadas em suas próprias vivências e estudos urbanos.

Janssen não se restringia a projetos de bairros e loteamentos, seu trabalho na DVOP lhe possibilitou atuar em diferentes atividades desde a elaboração de relatórios e estudos minuciosos para a capital, chegando até mesmo a desenvolver um projeto de plano diretor para Goiânia em 1952 (Gonçalves, 2002) como vimos anteriormente. Dentre os documentos encontrados em seu acervo, localizado no Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás (UFG), nos deparamos com diversas sugestões acerca de diferentes assuntos que variavam de recomendações sobre a cidade e planejamento urbano, até reclamações e alertas sobre determinados problemas por ele observados.

Como exemplo de um desses alertas, destacamos uma carta redigida por Janssen ao Diretor Geral da DVOP, onde exibia sua profunda preocupação com os muitos loteamentos que estavam sendo aprovados ao longo da nova capital. O topógrafo alegava que a grande maioria, não levava em consideração uma estrutura urbanística funcional e nem mesmo tentavam conectá-los aos bairros e ruas preexistentes. Ele frisava a grave situação que ocorria, principalmente na área central, e dava algumas sugestões de como driblar esse problema, tais como: não aprovar mais loteamentos nessas zonas; exigir plantas e desenhos dos responsáveis que demonstrassem um cuidado em se adequar à estrutura existente; ou mesmo fazer um novo estudo em busca de urbanizar aquilo que já estava consolidado (Janssen, sem data).

De acordo com Gonçalves (2002) o surgimento desses novos bairros obedecia a uma lógica própria e de difícil compreensão, que nascia dos interesses econômicos

que impulsionaram essa eclosão desordenada na cidade, haja vista que grande parte dos proprietários de terra se beneficiavam com esse veloz progresso de Goiânia. Durante as décadas de 1950 e 1960, as primeiras de atuação de Janssen na cidade, observamos um difícil período para o planejamento urbano na capital. Devido a modificação e flexibilização das leis que regiam o estabelecimento de novos loteamentos, acarretou-se uma rápida proliferação deles por Goiânia, que quando feitos por particulares, em sua grande maioria não mantinham compromisso ou preocupação em seguir regras ou respeitar preexistências (Gonçalves, 2002).

Em um outro relatório feito por Janssen para a Companhia de Desenvolvimento do Estado de Goiás (CODEG) ele faz menção ao que chamou de "Loteamentos Particulares Defeituosos" salientando aspectos que demonstravam essa desconsideração aos preceitos de planejamento urbano que Goiânia tanto buscou manter em seus primórdios. Dentre os "defeitos" elucidados, o topógrafo reforçava a falta de amarração com os loteamentos adjacentes e a ausência de padronização das larguras das vias principais, evidenciando uma insatisfação com serviço técnico por "estrangular" a passagem impedindo o bom funcionamento dessas ruas no futuro (Janssen, 1970).

Esse avanço descontrolado, desorganizado e que não leva em consideração o entorno circundante foi um recorrente ponto que Janssen tentou solucionar. No próprio projeto do Setor Aeroporto, como vimos anteriormente, notamos que uma das diretrizes essenciais para sua concepção foi justamente a ligação estrutural com os bairros vizinhos garantindo uma continuidade do traçado e harmonia do desenho urbano. O urbanismo e suas formas espaciais têm por objetivo não apenas estruturar o espaço para acolher atividades, mas também garantir que a forma se comunique estética e significativamente (Lamas, 2004).

Ao final da década de 1960 com a constante expansão urbana, Goiânia foi se mostrando cada vez mais complexa. Diversos fatores influenciaram seu desenvolvimento e a partir da década de 1970 a distribuição da infraestrutura e dos equipamentos urbanos começaram a ser requisitados para que contribuíssem na valorização das áreas a serem loteadas e vendidas (Gonçalves, 2002). Janssen trabalhou por muitos anos na consolidação de Goiânia sendo responsável por muitas soluções, modificações e estruturações em sua malha urbana. Seu projeto para o Setor Aeroporto foi capaz de estabelecer um espaço agradável com boas soluções urbanísticas e mesmo com os diversos contratemplos enfrentados ao longo de sua

consolidação, o bairro inicialmente unicamente residencial, começa aos poucos a receber novos e diferentes agentes que influenciaram na variação de usos e em suas paisagens.

2.2. De residencial à centralidade: o papel dos agentes modificadores

Para realizarmos a leitura de uma cidade podemos utilizar como caminho uma análise físico-espacial e morfológica de sua estrutura física. Elementos como arquitetura, desenho urbano e mesmo vegetações nos permitem evidenciar diferenças entre espaços e formas, ao mesmo tempo em que elucida características capazes de revelar conteúdos sociais e econômicos pelos quais a malha urbana estava sob efeito naquele momento (Lamas, 2004). Ao nos apoiarmos em diferentes aspectos das paisagens estabelecemos uma relação daquilo que vemos com a história e a memória ali presentes.

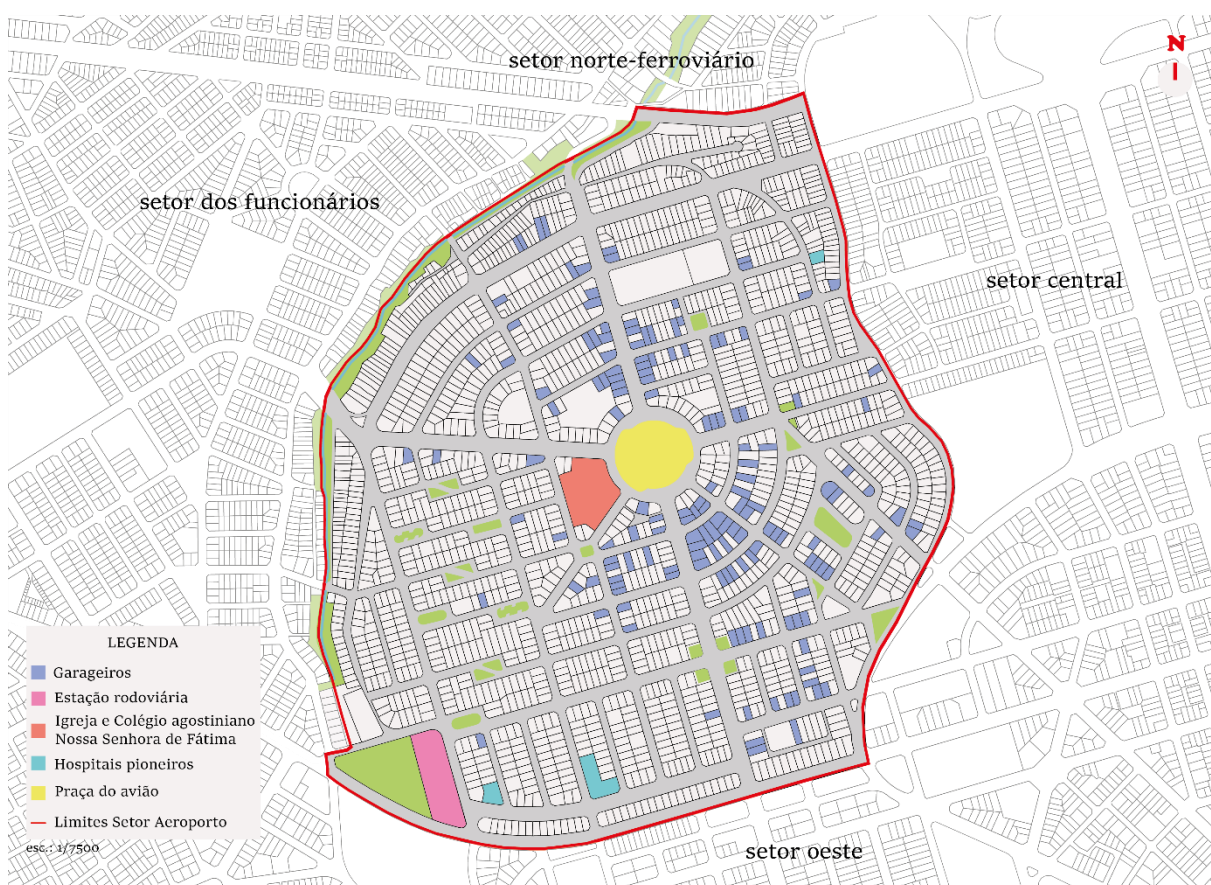
O Setor Aeroporto inicialmente tinha como principal aspecto ser um bairro residencial. Embora esse cenário tenha se mantido por alguns anos, conforme Goiânia foi caminhando para uma modernização, o Setor Aeroporto também adentrou nesse processo. Sua estruturação urbana veio acompanhada do que chamamos aqui de **agentes modificadores**, ou seja, elementos que surgiram trazendo um significativo impacto tanto em seu entorno como em todo o conjunto do bairro, e por isso acarretaram consideráveis mudanças na paisagem ao longo dos anos.

Sob diferentes formas, esses componentes possibilitaram que usos distintos se instalassem no bairro ocasionando mudanças marcantes ao longo de sua evolução, e o que inicialmente era apenas uma vizinhança residencial acabou por se tornar uma importante centralidade. Sociedade e espaço não podem ser desvinculados, cada estágio do desenvolvimento da sociedade corresponde à uma determinada fase de avanço e produção espacial (Carlos, 1992) conseqüentemente, compreender o papel desses agentes modificadores na história do Setor Aeroporto nos propicia uma melhor assimilação do porquê suas paisagens se apresentam tão heterogêneas como observamos nos dias de hoje.

Posto que haja muito mais agentes do que temos consciência, determinamos alguns dos que consideramos mais importantes tanto para a história e estruturação do bairro, quanto à sua própria capacidade de influenciar o entorno e modificar paisagens (Figura 29), sendo eles: a Praça do Avião que se instaura como um marco

de mudanças e simbologia para o Setor Aeroporto; a Estação Rodoviária de Goiânia responsável por colocar o bairro como rota para os goianos; os hospitais que ali se instalaram abrindo portas outros serviços de saúde transformando o local num importante polo hospitalar para o centro-oeste; as ações dos padres agostinianos através do Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima e da Igreja Nossa Senhora de Fátima que trouxeram consigo significativas práticas para os moradores do bairro; e, pôr fim, a chegada dos garageiros, que embora tenham se instalado após a consolidação do bairro, acarretou um importante movimento de transformação da vocação residencial em comercial.

Figura 29 - Demarcação dos agentes modificadores no Setor Aeroporto.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

2.2.1. Praça do Avião, um lugar de memórias

A Praça Santos Dumont ou como é popularmente conhecida, Praça do Avião, é um importante símbolo para a região. Ela esteve presente nos estudos iniciais de Janssen como uma forma de trazer vida para a área central do bairro. É a partir dela

que saem as principais avenidas do Setor Aeroporto, responsáveis por conectar o bairro com seu entorno circundante e graças à seu formato circular, funciona também como uma grande rotatória redirecionando o fluxo dos carros que trafegam por ali. Ainda que desde seu planejamento inicial a Praça do Avião tenha tido um papel importante na organização do tecido urbano, foi somente ao final da década de 1960 que ela finalmente tornou-se realidade para o Setor Aeroporto. Foram mais de dez anos após a inauguração do novo bairro para que a praça, que inicialmente era apenas terra batida, pudesse assumir sua função como tal.

Nesse mesmo período Goiânia passava por um amplo processo de estruturação. A prefeitura municipal sob responsabilidade de Iris Rezende Machado construiu inúmeros parques e praças ao longo da cidade. A Praça do Avião, a Praça Universitária e o Parque Mutirama são alguns dos exemplos das intervenções feitas na cidade durante essa época em busca de resgatar uma imagem moderna para a capital. No Setor Aeroporto, a urbanização da Praça do Avião foi realizada em pouco mais de um mês. Segundo o jornal Cinco de Março, de 15 de setembro de 1969, nessa data ainda era visível o abandono de seu perímetro, mesmo com sua inauguração prevista para o mês seguinte durante o evento "Semana da Asa" (Figura 30). Mesmo com o prazo apertado, no dia 19 de outubro de 1969 pouco mais de um mês depois, a Praça do Avião foi finalmente inaugurada durante uma programação especial da prefeitura para comemorar o aniversário de Goiânia (Figura 31).

Figura 30 - Reportagem mostrando o abandono da Praça do Avião antes de ser inaugurada.



Fonte: (Cinco de Março, 1969a)

Figura 31 - Programação do aniversário de Goiânia com a data da inauguração da praça do Avião.

Programa da semana do aniversário de Goiânia

EM reunião realizada da feira p.p. no Palácio das Campinas, a Comissão de Festejos elaborou o programa oficial que será cumprido durante a "Semana do Aniversário de Goiânia", quando foi incluído no esboço já divulgado, várias inaugurações, além de alterar horários e datas de algumas solenidades. Após a Comissão de Festejos tratar dos últimos detalhes sobre as festividades ficou assim elaborado o programa oficial:

DIA 18 — SABADO
As 16 horas — Inauguração do asfalto do "BAIRO FELIZ".

DIA 19 — DOMINGO
As 10 horas — GINKANA — Praça Cívica.
As 13 horas — Competição de voo na Praça Santos Dumont.
As 18 horas — Inauguração da nova via de acesso entre Goiânia — Campinas, através dos setores aeroporto e funcionários.
As 19 horas — Missa Solene na Praça Santos Dumont, oficiada por D. Fernando.
As 20 horas — Inauguração da Praça Santos Dumont.
As 21 horas — Espetáculo Pirotécnico na Praça Santos Dumont.

DIA 20 — SEGUNDA-FEIRA
As 18 horas — Inauguração do Grupo Escolar "Maria Tomé Neto", no Bairro Nova Suça.
As 19 horas — Inauguração do Grupo Escolar de V. Redenção.
As 20h30 — Entrega de troféus aos vencedores da GINKANA.

DIA 21 — TERÇA-FEIRA
As 16 horas — Inauguração de um Grupo Escolar Rural.
As 20 horas — Apresentação do Coral "Lara Jo. vem", de Brasília, na Praça Universitária.

As 21 horas — Exposição de Arte da Embaixada Francesa, no Palácio da Cultura, Praça Universitária.

DIA 22 — QUARTA-FEIRA
As 18 horas — Inauguração do Ginásio Municipal do Jardim América.
As 21 horas — Recital no Conservatório de Música da Universidade Federal de Goiás.

DIA 23 — QUINTA-FEIRA
As 19 horas — Retreta com a Banda de Música da Prefeitura na Praça Bandeira.

DIA 24 — SEXTA-FEIRA
As 8 horas — Desfile cívico.
As 14 horas — Inauguração do Mutirama — Centro de recreação, Educação e Diversões.
As 15 horas — Competição esportiva no Mutirama — Voley, Futebol-de-Sala e Basquetebol.
As 19 horas — abertura do 5.º Campeonato Goiano de Judo, no Ginásio da Universidade Católica.
As 22 horas — Noite de Gala — Jôquei Clube, sob o patrocínio do Grêmio Literário Teatral "Carlos Gomes".

DIA 25 — SABADO
As 8 horas — Competição de Aeromodelismo na Praça Santos Dumont — Setor Aeroporto.
As 14 horas — Competição esportiva do Mutirama.
As 16 horas — Corrida de Kart, na Praça Universitária.
As 19 horas — Competição de Judo no Ginásio da Universidade Católica.
As 20 horas — Clássico de Fôutebol entre as equipes do Goiânia e Goiás Esporte Clube e, uma preliminar de times amadores de Goiânia e Campinas, com portões abertos, no Estádio Olímpico Pedro Ludovico.

DIA 26 — DOMINGO
As 7 horas — 6.º Torneio de Canto de Bicudos e Curios, no Jôquei Clube.
As 8 horas — Prova Ciclística na Av. Assis Chateaubriand e Competições esportivas no Mutirama.
As 14 horas — Turfe — Grande Prêmio IRIS RIZENDE MACHADO, no Hipódromo da Lagoinha.
As 16 horas — Competições de Aeromodelismo na Praça Santos Dumont.
As 18 horas — Inaugurações.
As 19 horas — Competição de Judo no Ginásio da Universidade Católica.

(Serviço de Imprensa da Prefeitura — Colaboração do CINCO DE MARÇO)

Fonte: (Cinco de Março, 1969b)

Projetada pelo engenheiro-arquiteto Eurico Calixto de Godoi entre os anos de 1967 e 1968, a Praça do Avião apresentava traços modernistas com canteiros que seguiam formas ortogonais e um espelho d'água sob o qual pousava o avião *F-8 Gloster Meteor* (Figuras 32 e 33) presente doado pela Aeronáutica que ficou por décadas compondo aquele espaço (Almeida, 1988). Foi graças à aeronave que a praça acabou ganhando seu apelido. Seu modelo era uma versão de treino do avião

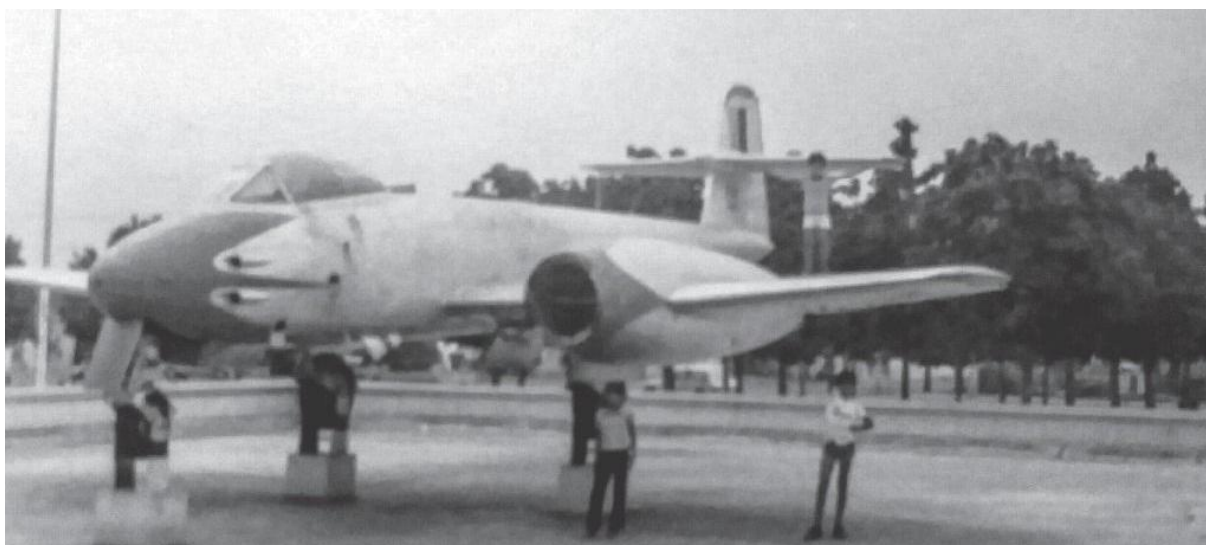
de caça bimotor a jato desenvolvido pela empresa britânica Gloster Aircraft Company (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2023) e possuía uma importância significativa para a história da aviação mundial. De acordo com o jornal Diário da Manhã, do dia 03 de fevereiro de 1988, o exemplar representava o início da era jato para o Brasil (Almeida, 1988).

Figura 32 - Praça do Avião com vista para o F-8 Gloster (1969).



Fonte: (Oliveira, 2012)

Figura 33 - O F-8 Gloster fazia sucesso com as crianças em 1978.



Fonte: Página do Facebook Goiânia, ontem e hoje⁸.

⁸ Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=941852121490806&set=a.393648219644535&locale=az_AZ>. Acesso em: 18 fev. 2025.

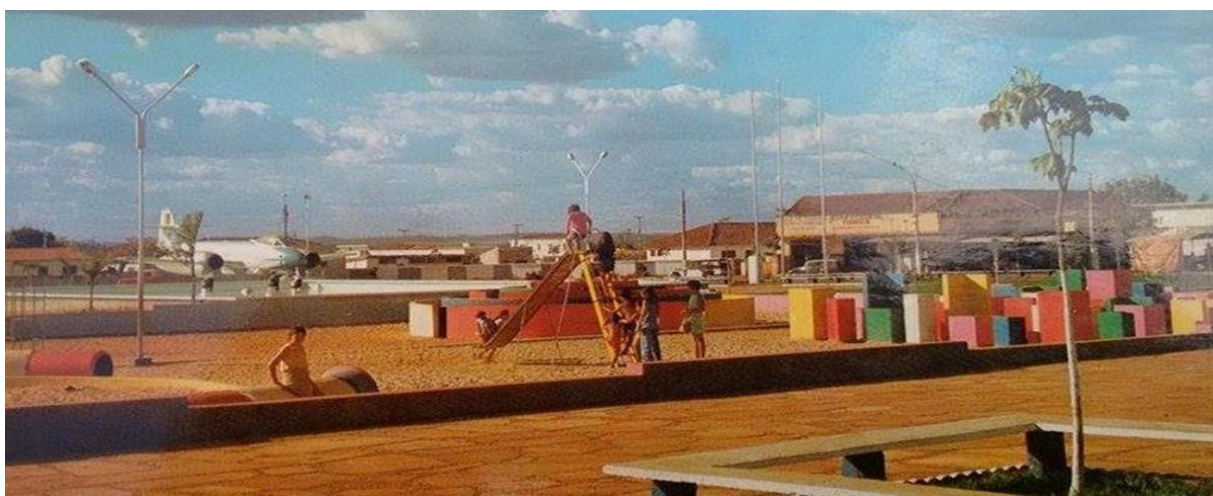
Além do modelo F-8, a Praça do Avião contava com bancos, estacionamento e muitos canteiros para plantio de árvores e outras vegetações, como as palmeiras cultivadas em sequência (Figura 34) que traziam uma imagem elegante ao espaço. Com o passar dos anos também foi construído um playground para as crianças brincarem (Figura 35), o que fez com que o local se tornasse cada vez mais presente no dia a dia dos moradores. Ao tornar-se um ponto de encontros a estrutura física, viva e integral da praça produziu um significado social, como parte do resultado de um processo de consolidação daquele sítio, bem como matéria prima para os símbolos e memórias coletivas dos grupos que ali habitam (Lynch, 1999).

Figura 34 - Palmeiras enfileiradas na Praça do Avião em 1969.



Fonte: (Oliveira, 2012)

Figura 35 - Playground infantil (Final da década de 1970).



Fonte: José Martins, Página do Facebook Goiânia Antiga⁹.

⁹ Disponível em: < https://www.facebook.com/photo/?fbid=346800992157028&set=a.341995992637528&locale=pt_BR>. Acesso em: 21 ago. 2023.

A inauguração da Praça do Avião no centro do bairro mostrou-se responsável por influenciar positivamente a vitalidade daquela região. Ao compararmos imagens de antes e depois de sua urbanização (Figura 36) é possível notar que seu entorno imediato se tornava cada vez mais ocupado mesmo estando distante dos bairros vizinhos. Embora ela não tenha sido a única responsável por esse crescimento, é evidente que sua presença certamente colaborou com o adensamento daquele local.

Figura 36 - Comparação entre a ocupação das quadras lindeiras à Praça do Avião, anos de 1968 e 1975 respectivamente.



Fonte: (Oliveira, 2016).

A praça que se mostrava cada vez mais presente na vida dos moradores do bairro, pouco a pouco foi se tornando um lugar de memórias, cujo espaço nasceu e sobreviveu do sentimento de nostalgia, onde lembranças cristalizadas, criam uma articulação entre passado e presente oferecendo uma experiência sensível, simbólica e espacial (Nora, 1993). Os antigos moradores quando perguntados, se recordam com carinho dos momentos que viveram ali. Dona Preta (Brita, 2025) relembra dos dias em que passeava com seus filhos pela praça. Essa é uma lembrança agradável para a pioneira da região que levou seus filhos, netos e até mesmo bisnetos para aproveitarem tardes agradáveis no coração do Setor Aeroporto.

Cleusa Regina Fabiano (Fabiano, 2025) também se recorda da praça e de seu antigo avião belo e imponente, mas que constantemente era alvo de vândalos que quebravam seus vidros e estragavam sua estrutura. Segundo ela muitas pessoas vinham até o bairro para conhecer o avião e que era muito triste vê-lo sendo depredado constantemente (Fabiano, 2025). Esse sentimento de tristeza sentido por Dona Cleusa em relação a praça era comum a muitos moradores do Setor Aeroporto

que se preocupavam com as condições em que o lugar se encontrava por conta do constante descaso e abandono por parte da prefeitura (Fabiano, 2025). Jorge Cardoso Machado (Machado, J., 2025), que trabalhou como garageiro por um tempo na Praça do Avião, viu ao longo dos anos o espaço sendo jogado às traças. Ele se recorda que o avião por estar posicionado no chão era constantemente depredado e que por conta do vandalismo e da falta de cuidado, ao longo dos anos o interesse das pessoas pela praça ia diminuindo (Machado, J., 2025).

É comum encontrar diversos artigos de jornais nos quais moradores descontentes, reclamavam, denunciavam e exigiam que o poder público cuidasse com maior afinco da Praça do Avião. Entretanto, mesmo com todas as reivindicações ela continuou sendo alvo de negligências. Falta de iluminação, equipamentos quebrados, vândalos que frequentavam o local a noite e brigavam entre si são apenas alguns dos muitos motivos identificados que ao longo do tempo desestimularam os moradores a frequentarem o espaço fazendo-o perder parte de sua vitalidade.

Como agravante, após uma constante onda de depredações e falta de cuidado, o avião F-8 Gloster Meteor, orgulho dos habitantes do Setor Aeroporto, precisou ser retirado do espaço da praça. Recolhido em 1995, o intuito inicial era apenas realizar uma restauração, entretanto, uma vez retirado, o governo goiano nunca mais conseguiu reavê-lo. Seu paradeiro atualmente é desconhecido, existem algumas especulações sobre o modelo ter sido alocado no Museu da Aeronáutica no Rio de Janeiro, porém, numa publicação sobre a Praça do Avião na página do site Facebook Goiânia Antiga (Goiânia Antiga, 2017), em 20 de agosto de 2017, alguns usuários da rede social evidenciaram que o avião encontrado no museu atualmente tem um número de série (FAB-4309) diferente do modelo de Goiânia (FAB-4411).

Nos comentários da mesma publicação, o usuário Lucas Moreira (Goiânia Antiga, 2017) comenta que se lembra de ver o dia em que o avião, completamente depredado, foi desmontado e levado embora. Essa informação é complementada por Carlos Renato Ferreira (Goiânia Antiga, 2017) que reitera essa afirmação ao dizer que durante seu tempo de serviço na Base Aérea de Anápolis, no final da década de 1990, se deparou com o modelo, mas que infelizmente um incêndio em sua fuselagem o consumiu rapidamente impossibilitando a conclusão de sua reforma.

Em uma outra postagem na página "Goiânia, ontem e hoje", do dia 10 de fevereiro de 2025, também no site Facebook, o usuário Roberto Mateus traz uma foto (Figura 37) do que parece ser partes da carcaça do F-8 completamente destruído.

Ainda que seja difícil confirmar se essa foto realmente era do modelo que ornava a Praça do Avião, seu formato e seus detalhes muito se assemelham aos do F-8 que fez parte da história do Setor Aeroporto.

Figura 37 - Ao que tudo indica essa pode ser a carcaça do F-8 Gloster Meteor completamente destruída.



Fonte: Página do Facebook Goiânia, ontem e hoje¹⁰.

O modelo presente na Praça do Avião era motivo não só de orgulho como também remetia à uma imagem de aviação condizente com as lembranças do aeroporto que um dia existiu no local, por isso sua retirada deixou os moradores do extremamente descontentes. A memória coletiva é fortemente entrelaçada com o espaço que recebe marcas de um grupo ao mesmo tempo em que nele também se imprime, assim as transformações involuntárias que acontecem na cidade afetam significativamente seus habitantes ao passo que aquele símbolo ocupa um lugar em suas vidas, então sua demolição ou retirada é capaz não apenas de os perturbar como também trazer mal-estares individuais acerca daquele sítio (Halbwachs, 1990).

Durante quase 10 anos, a Praça do Avião ficou sem avião. Apenas no ano de 2003 durante uma revitalização promovida pelo governo do prefeito Pedro Wilson Guimarães é que uma nova aeronave foi colocada na praça. A réplica do avião 14-Bis (Figura 38), primeiro modelo utilizado por Santos Dumont para teste de viagem, foi desenvolvida pelo designer e escultor Fernando Noletho em chapas de ferro e metalon (Lelis, 2003).

¹⁰ Disponível em: < https://www.facebook.com/photo/?fbid=941852121490806&set=a.393648219644535&locale=az_AZ>. Acesso em: 18 fev. 2025.

Figura 38 - Réplica do avião 14-Bis sendo instalada em 2003 e como ela está atualmente.



Fonte: (Lelis, 2003) e da autora, 2023 respectivamente.

Essa requalificação de 2003 foi um importante divisor de águas para a Praça do Avião. Após décadas de descaso e da constante depredação e deterioração de sua estrutura, essa revitalização surgiu como uma nova chance para o espaço. A Associação de Moradores do Setor Aeroporto (AMSA), teve um importante papel durante esse processo. A associação, que ao longo dos anos se mostrou ativa na luta contra a negligência da prefeitura com o bairro e na busca por melhorias, iniciou um processo de requerimento para restauração da praça. A prefeitura os ouviu e a área finalmente teve a merecida reforma numa parceria entre poder público e comunidade local (Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, sem data).

De acordo com dados encontrados na Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo (SEPLAM), os moradores do bairro participaram de todas as etapas do projeto e após mais de 5 meses de estudos, reuniões e análises, uma proposta final foi aceita. A mesma ficou exposta por mais de 30 dias para que todos os moradores tivessem acesso a ela. O projeto de reestruturação foi elaborado pela arquiteta urbanista Maria das Mercedes Brandão de Oliveira, e trazia novas mudas de espécies variadas, como palmeiras, plantas ornamentais e um aumento na quantidade de gramados (Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, sem data). As árvores existentes foram conservadas e o espaço onde antes pousava o F-8 Gloster Meteor agora recebe a réplica do 14-Bis feita por Noletho.

Além das modificações paisagísticas, a Praça do Avião também recebeu um novo parque infantil, quadra poliesportiva, pista de skate, pátio de ginástica, pistas para caminhada, sanitários e praça de alimentação onde os pit-dogs já existentes

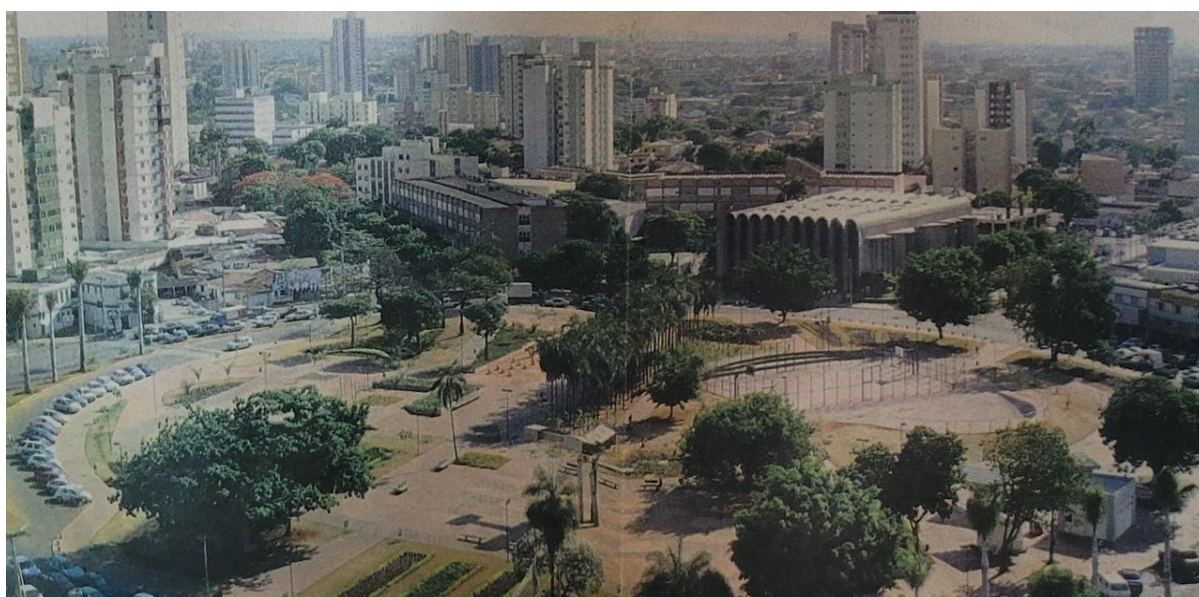
foram mantidos e reestruturados (Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo, sem data). Tanto a cidade quanto seus espaços públicos estão sujeitos a uma constante movimentação revelando permanências, transformações, deteriorações, e refuncionalizações que se estruturam de acordo com os valores impostos pelo modo de vida daquela sociedade (Alves, 2010). A reforma da Praça do Avião trouxe uma renovação para o espaço, nas figuras 39 e 40 abaixo podemos comparar o antes e depois do projeto, mostrando que mesmo após mudanças significativas terem sido realizadas a essência do projeto de Godoi foi mantida.

Figura 39 - Praça do Avião em 1994, um ano antes de retirarem o F-8 Gloster Meteor de seu espaço.



Fonte: (Junior, 1994).

Figura 40 - Praça do Avião após revitalização de 2003.



Fonte: (Moreira, 2005).

A Praça do Avião influenciou significativamente o adensamento de seu entorno imediato trazendo vivacidade à região central do bairro, cumprindo exatamente o papel que Janssen estipulou a ela. Apesar de ter sido alvo de descaso, e sua estrutura ter passado por muitas devastações, seu simbolismo nunca se perdeu. Os moradores, que lutaram incansavelmente para resguardá-la, ainda hoje se mobilizam em mantê-la viva, conservada e utilizada. Ao testemunhar a evolução do bairro desde seu início, a Praça do Avião se estabeleceu como um marco simbólico para o Setor Aeroporto. Seu aspecto material, simbólico e funcional (Nora, 1993) constituiu-se como um jogo entre memória, história e cotidiano capaz de articular aquilo que foi vivido no passado à atualidade.

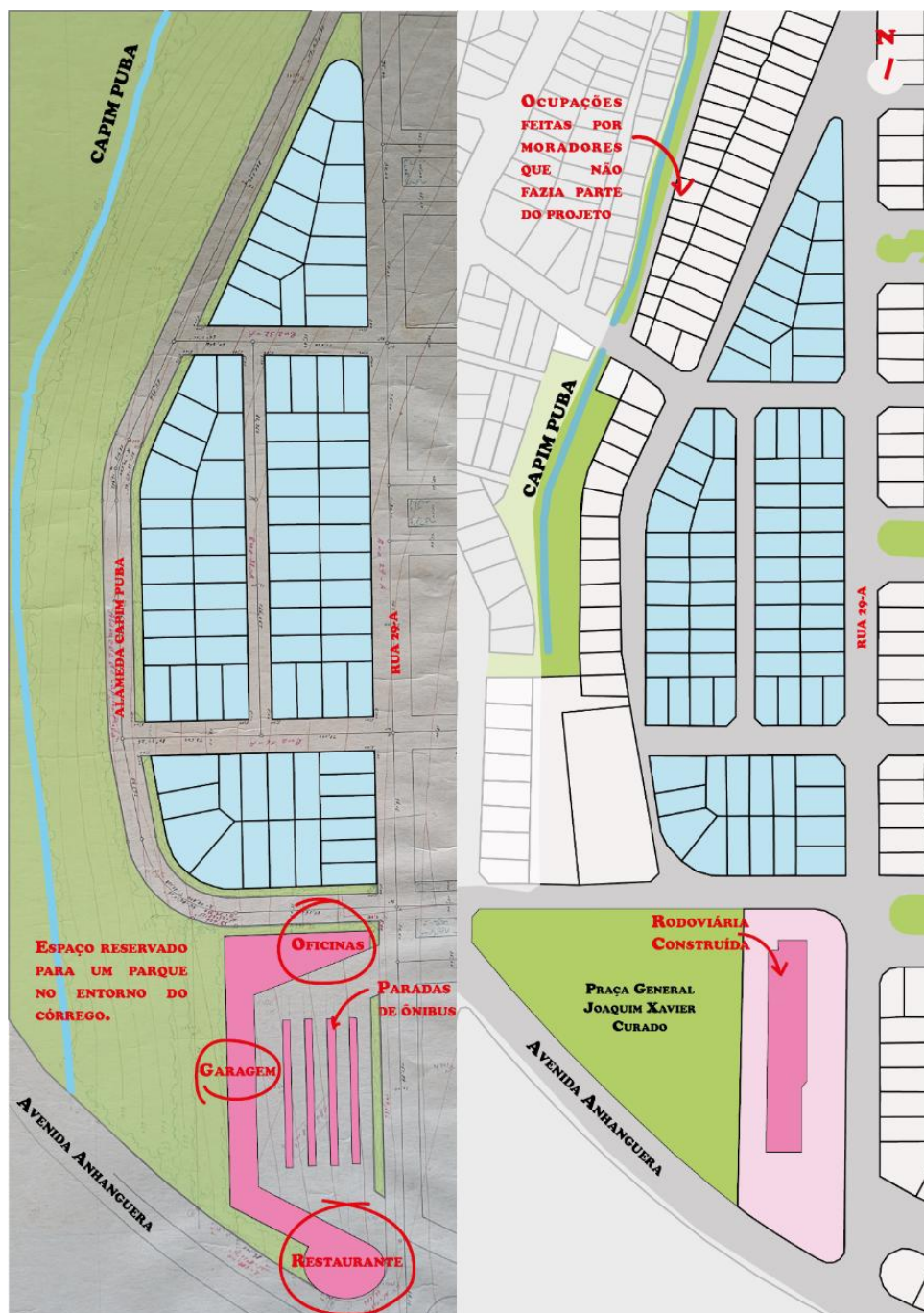
2.2.2. A Estação Rodoviária de Goiânia

A década de 1950 foi para Goiânia um momento de crescimento exponencial. Esse súbito aumento demográfico fez necessária a criação de uma estação rodoviária para a cidade, garantindo que as transações e viagens intermunicipais fossem concentradas num único local. O primeiro indício de planejamento para a implantação deste equipamento surge ainda nos desenhos de Janssen, que durante seus estudos para a inserção de parte da área ocupada entre o córrego Capim Puba e a Rua 29-A ao perímetro do Setor Aeroporto, acabou destinando uma quadra paralela à Avenida Anhanguera como o local indicado para a construção da rodoviária.

Seu desenho, ainda que preliminar, delimitava a forma de instalação do edifício na quadra bem como posicionava alguns dos usos que poderiam existir ali no futuro como restaurantes, garagens e oficinas para conserto e manutenção dos ônibus. Outro importante ponto é que Janssen não parcelava às margens do córrego ao lado do futuro equipamento, dando a entender que havia planos para que aquela área fosse transformada em um parque, no entanto, as ocupações irregulares nos fundos de vale do curso d'água impossibilitaram a criação desse parque. Apesar disso, ainda que o topógrafo tenha insinuado essa possível apropriação para o equipamento a mesma não foi seguida por Eurico Calixto de Godoi, o responsável pelo projeto da edificação. Apenas a indicação para que a entrada dos ônibus fosse pela Rua 29-A foi mantida e o parque anteriormente previsto acabou se transformando na atual Praça General Joaquim Xavier Curado. Abaixo podemos ver na Figura 41 uma comparação entre o

desenho de Janssen e a implantação escolhida por Godoi para instalação da rodoviária.

Figura 41 - Comparação entre o croqui de Janssen e a forma de apropriação escolhida por Godoi.



Fonte: (Janssen, sem data) e Google Maps, 2025 respectivamente (modificados pela autora).

Segundo informações encontradas no site X, Goiânia do Passado (2021), embora estivesse nos planos do poder público a criação da rodoviária desde o início dos anos 1950, apenas no final da década, em 1959, que Renato Olinto de Almeida,

empresário e futuro presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN-GO), juntamente com outros colegas empresários conseguiram uma concessão do Estado para construir a primeira Estação Rodoviária de Goiânia. Nessa época, o sistema de locomoção entre cidades ainda era muito precário, só existiam quatro linhas de ônibus que ligavam a nova capital as cidades vizinhas, e as passagens eram vendidas em diversos escritórios espalhados em diferentes localidades o que dificultava a venda e compra dos bilhetes (Goiânia do Passado, 2021).

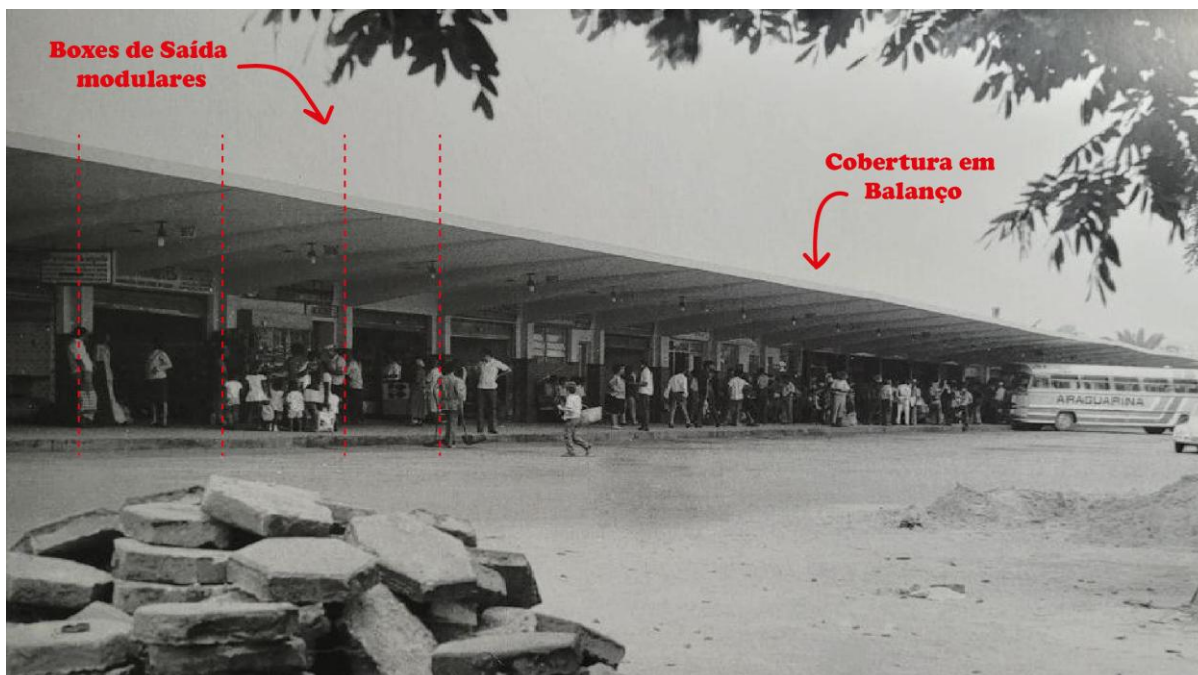
O projeto aprovado começou a ser feito ainda em meados de 1956, por Godoi, o mesmo engenheiro-arquiteto responsável pelo projeto da Praça do Avião. Encaixado nos moldes modernos, com um grande balanço para abrigar os ônibus, o edifício projetado, associava sua materialidade à poesia, que através de formas puras como a curva da cobertura (Figura 42) e a marcada estrutura de concreto armado modulada criava um conjunto harmonioso e belo (Oliveira, 2016). Já a concepção funcional do equipamento foi elaborada de forma a atender as necessidades de uso. De acordo com Oliveira (2016), os ambientes se distribuíam de forma ortogonal com áreas iguais, onde salas e boxes de saída de veículos acompanhavam o sentido longitudinal da cobertura que se dividia em módulos que se repetiam no sentido transversal, funcionando também como estacionamento (Figura 43).

Figura 42 - Cobertura curva e em balanço da Estação Rodoviária, 1962.



Fonte: (Oliveira, 2008).

Figura 43 - Vista interior dos boxes de saída de ônibus modulares com a rodoviária já em funcionamento.



Fonte: (Oliveira, 2008), modificado pela autora.

Quando foi inaugurada, em 31 de dezembro de 1959, a Estação Rodoviária de Goiânia tinha como principal slogan a praticidade e funcionalidade do projeto, uma imagem moderna que o Estado fazia questão de divulgar (Oliveira, 2016). Porém, independentemente de seu simbolismo, desde sua ativação o equipamento já indicava um caminho problemático para aquela região do Setor Aeroporto. Segundo um artigo do jornal Cinco de Março do dia 08 de janeiro de 1960, poucos dias após sua abertura, já era possível observar o caos instaurado pelo funcionamento da rodoviária, que por se localizar junto a Avenida Anhanguera trouxe um movimento além do que a via podia suportar. A quantidade de veículos circulando juntamente com os carros estacionados próximos ao edifício causavam confusão e acabou levando a população a exigir mais atenção do departamento de trânsito da cidade sob o risco de “o trágico se avizinhar entre motoristas e passageiros” (Cinco de Março, 1960, p.1).

Apesar dos artigos pessimistas, nem só de adversidades viveu a Estação Rodoviária do Setor Aeroporto. O bairro que era predominantemente residencial e bastante tranquilo, começou a apresentar mudanças nos principais usos exercidos ali, em especial no entorno da edificação. Uma grande quantidade de hotéis, pensões e serviços complementares foram se instalando nas quadras lindeiras iniciando uma

série de modificações na paisagem da vizinhança. Ademais, hospitais, clínicas e outros tipos de serviços de saúde também começaram a se interessar pela região, uma vez que muitos pacientes vinham de outras cidades para se tratarem em Goiânia e encontravam ali a praticidade de poder resolver todas as suas pendências dentro de um mesmo perímetro (Figura 44).

Figura 44 - Localização da Estação Rodoviária e sua influência no entorno.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

Com a instalação da rodoviária a população goianiense começou a enxergar o bairro sob uma nova perspectiva. Mesmo sendo vizinho do Setor Central, o Setor Aeroporto carecia de infraestruturas básicas, como asfalto, abastecimento de água e coleta de esgoto. Esse importante equipamento trouxe consigo a necessidade de melhorias o que para os moradores da região era muito favorável. Contudo, mesmo com as benfeitorias decorrentes de sua presença, a explosão demográfica da capital acabou reforçando problemas estruturais aos quais o entorno estava submetido. Além do fluxo de veículos proveniente de outros cantos da cidade que passavam ali por conta da Avenida Anhanguera e da própria rodoviária, a mudança nos usos trouxeram cada vez mais movimento para aquele local em razão da constante procura pelos serviços de hospedagem e de saúde, causando em todo o perímetro um grande problema de trânsito. Na Figura 45 abaixo é possível ver uma fila de carros se

formando na atual Rua 29-A antes de entrarem no cruzamento com a Avenida Anhanguera.

Figura 45 - Estação Rodoviária com a Praça General Joaquim Xavier Curado aos fundos.



Fonte: Página do Instagram Goiás tem História¹¹.

Em um de seus relatórios à CODEG, Janssen expõe os problemas com o sistema rodoviário da região, ressaltando que o tráfego pesado era forçado a passar pela Avenida Anhanguera o que dificultava a movimentação naquele trecho. Ele salientava a necessidade de projetar uma via tangencial sul e norte para distribuir melhor esse fluxo para longe da avenida (Janssen, 1970).

Godoi optou por fazer um projeto com uma capacidade de operação bem maior do que o previsto para a época de sua inauguração. Com 30 boxes de saída de ônibus, a rodoviária era considerada superdimensionada para a cidade, contudo, com o passar do tempo as linhas de ônibus começaram a se multiplicar. De acordo com as informações obtidas no site X Goiânia do Passado (2021), inicialmente existiam 4 linhas diárias, com o constante crescimento da cidade a demanda aumentou e durante

¹¹ Disponível em: < https://www.instagram.com/p/DCc89O_N1fi/?igsh=YnExY2ZjZWR0c3Mz>. Acesso em: 30 jan. 2025.

a década de 1980 esse número saltou 532 linhas, tornando-a incapaz de comportar o movimento de pessoas que passavam por ali diariamente. Nas figuras 46 e 47 abaixo podemos notar a movimentação de passageiros no final da década de 1970.

Figura 46 - Passageiros aglomerados aguardando embarque em 1979.



Fonte: Página do Facebook Goiânia, ontem e hoje¹².

Figura 47 - Rodoviária com alta movimentação em 1980.



Fonte: Página do Instagram Goiás tem História¹³.

¹² Disponível em: < <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=792137383128948&id=100069980796491&set=a.393648219644535>>. Acesso em: 21 mar. 2025.

¹³ Disponível em: <<https://www.instagram.com/goiastemhistoria/p/C5rWzXwuqof/>>. Acesso em: 30 jan. 2025.

A estação rodoviária, mesmo com a alta procura, limitava a quantidade de linhas de ônibus que saíam por dia impossibilitando a expansão de seus serviços. Sua localização central também causava muitos problemas ao trânsito da região, por isso, depois de algumas tentativas de adequação do equipamento as novas demandas serem frustradas, foi decidido pela construção de um novo edifício. Assim em 1986, começou o planejamento de uma nova estação rodoviária para a capital, agora no Setor Central, próximo à Estação Ferroviária. O projeto do novo edifício foi feito pelo grupo Quatro em parceria com o arquiteto Paulo Mendes da Rocha e teve sua inauguração em 1987 o que levou a desativação a função de rodoviária do edifício que hoje (Figura 48) abriga uma guarnição do Batalhão do Corpo de Bombeiros (Goiânia do Passado, 2021).

Figura 48 - Antiga Estação Rodoviária que hoje é sede do Corpo de Bombeiros.



Fonte: da autora, 2025.

2.2.3. Pioneirismo hospitalar e o caminho para se tornar um polo de saúde no centro-oeste

A história da saúde no Setor Aeroporto começa timidamente desde seus primórdios. Com o rápido crescimento populacional em Goiânia fez-se necessário que os serviços básicos disponibilizados na cidade também se expandissem para acompanhar esse intenso fluxo de pessoas o que acabou refletindo principalmente em seus bairros centrais, inclusive no Setor Aeroporto que mesmo antes de ser inaugurado como tal já contava com hospitais em seu perímetro. De acordo com relatos da pioneira Dona Preta (Brita, 2025), inicialmente na via que conhecemos hoje como Rua 25-A existia um hospital psiquiátrico. Embora não se recorde do nome exato da instituição, ela relembra que todos o chamavam de apenas de “hospício” e que sua presença ali muitas vezes instigava medo para os moradores da região.

De acordo com ela, os pacientes internados ali gritavam enquanto se penduravam nas janelas durante todas as noites, e por vezes eles até mesmo fugiam da casa de saúde gerando um alarde entre todos os vizinhos que, com medo, trancavam suas residências com receio de serem invadidas pelos enfermos, visto que, de acordo com ela, eram nervosos e famosos por agredirem aqueles que cruzassem seus caminhos (Brita, 2025). Esse desconforto refletia nos moradores que constantemente exigiam ao poder público a mudança do hospital para uma outra localidade. Assim, antes mesmo da saída do aeroporto da região, o “hospício” foi desativado sendo transferido em 1954 para o Setor Nova Vila onde começou a se chamar Hospital Psiquiátrico Professor Aduino Botelho (Brita, 2025).

O edifício da antiga instituição psiquiátrica ficou vago e em 1952 foi novamente ocupado por um hospital. Assim nasceu o Hospital do Pênfigo (Figura 49), dirigido pelo médico Dr. Anuar Auad, com foco no tratamento do pênfigo – também conhecido como fogo selvagem, uma doença autoimune caracterizada pela falta de adesão na epiderme superficial resultando em bolhas que tendem a se romper causando ardência e dores fortes (Peraza, 2024). A localização separada do núcleo central da cidade era favorável para os cuidados dessa doença que embora não fosse contagiosa assustava as pessoas naquela época.

Figura 49 - Hospital do Pênfigo de Goiânia.



Fonte: Página do Flickr Centro de Pesquisas Ellen G. White Brasil¹⁴.

Ao se instalar na região, o Hospital do Pênfigo trouxe consigo opiniões divergentes vindas dos moradores. Enquanto para alguns era um apenas uma casa de saúde, onde se tratava e se internavam pacientes de uma determinada doença, para outros era parte viva de suas lembranças e carregava em si um simbolismo especial, repleto da sensação de nostalgia dos velhos tempos. Muitos dos moradores da época têm histórias a relatar sobre a instituição. Dona Cleusa (Fabiano, 2025), também pioneira no bairro, que residia bem próximo ao hospital se recorda de pular os muros da instituição quando era uma adolescente acompanhada de seus irmãos e amigos para verem TV ou simplesmente observarem escondidos os enfermos sendo tratados.

O receio da doença perseguia muitos moradores do entorno, porém Dona Cleusa afirma que escutou do próprio Dr. Anuar Auad, que não era uma enfermidade contagiosa (Fabiano, 2025). Ela se lembra de acompanhar uma amiga, que estava com lesões na pele durante uma consulta e ouvir o médico deixar claro que o pênfigo não era contagioso e que sua amiga não estava acometida por ele. Apesar nostalgia

¹⁴ Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/centronacionalmemoriaadventista/>>. Acesso em: 31 jan. 2025.

que envolve suas lembranças, a moradora relembra que era muito triste ver os adoentados ali, e que todos gritavam muito de dor principalmente durante os banhos, além de constantemente se ter notícias de mortes dentro do hospital (Fabiano, 2025).

Ao pesquisarmos sobre o Hospital do Pênfigo, além das entrevistas, também encontramos como fonte de memórias comentários deixados na internet por antigos moradores do bairro falando sobre importância da instituição para o local. Na publicação da página “Goiânia, ontem e hoje” no site Facebook, do dia 27 de outubro de 2024, Aurea de Souza Pantaleão (2024) compartilha suas lembranças acerca do Hospital do Pênfigo. Segundo a antiga moradora, não havia preconceitos em relação a casa de saúde, na verdade, seu avô que possuía um comércio ao lado, mantinha uma ótima relação com o hospital. Pantaleão (2004) também relata que era comum os vizinhos frequentarem festas que ocorriam na unidade hospitalar por conta da amizade mantida junto aos funcionários e pacientes (Figura 50). Ela salienta que os médicos e funcionários eram sempre gentis e solícitos e fez elogios principalmente ao Dr. Anuar Auad dizendo que ele era um médico muito atencioso (Pantaleão, 2024).

Figura 50 - Pacientes e funcionários em frente ao Hospital do Pênfigo em Goiânia.



Fonte: Revista História, Ciências, Saúde - Manguinhos, Fundação Oswaldo Cruz¹⁵.

Dona Preta (Brita, 2025) também tinha o Dr. Auad em mais alta consideração, principalmente por tê-la ajudado durante um episódio em que o filho esteve enfermo. Quando ele tinha apenas um ano de idade, desenvolveu um problema de pele em que

¹⁵ Disponível em: < <https://revistahcsm.coc.fiocruz.br/fogo-selvagem-o-estigma-e-a-dor-dos-penfigosos-no-brasil/> >. Acesso em: 31 jan. 2025.

feridas muito parecidas com queimaduras tomaram seu rosto. Mesmo passando por vários outros médicos, inclusive o reconhecido Dr. Oswaldo Cruz, foi apenas os medicamentos receitados pelo Dr. Auad que trouxeram a cura para a doença de seu pequeno filho (Brita, 2025). Ainda que concordasse com a boa imagem do Dr. Auad, Dona Preta trouxe visões divergentes acerca da instituição. Talvez por já ser casada e com filhos, ela observava o hospital sob uma outra perspectiva: a do medo. De acordo com ela, o constante receio dos moradores em contrair a doença era algo que incomodava a região, além disso, a pioneira mencionou a existência de um esgoto que corria a céu aberto nos fundos da edificação, que possuía um odor horrível e atraía insetos e roedores, transformando a casa de saúde ainda mais incômoda para seus vizinhos (Brita, 2025).

O Hospital do Pênfigo se tornou esperança para o tratamento dos acometidos por essa doença tão dolorosa e o Dr. Anuar Auad mostrou-se como uma importante figura não só na luta contra essa enfermidade, mas também para os pacientes e moradores da área, sempre se esforçando em ajudar todos que precisassem de seus cuidados mesmo aqueles que não estivessem internados na casa de saúde. Dona Preta (Brita, 2025) que também morava bem próxima à instituição (praticamente em seus fundos) embora não se incomodasse com a unidade hospitalar na região relembra de seus vizinhos sempre desconfortáveis. Segundo ela, o aborrecimento era tamanho que os moradores fizeram um abaixo-assinado para retirar o hospital dali (Brita, 2025).

Não se tem plena certeza se foi pelo motivo descrito acima, mas em meados de 1968 o Hospital do Pênfigo realmente foi desativado e transferido para o atual bairro Jardim Bela Vista. Conforme a demanda de pacientes crescia, no final da década de 1970, houve uma fusão entre ele e o Hospital Oswaldo Cruz dando origem ao atual Hospital de Doenças Tropicais Dr. Anuar Auad - HDT, fundado no governo de Otávio Lage de Siqueira (Auad, sem data). Essa associação entre os hospitais possibilitou um aumento no atendimento e um crescimento da unidade ao se instalar em um local maior e mais apropriado.

Além do Hospital do Pênfigo de Goiânia, que teve uma existência isolada no bairro, no decorrer dos anos outros serviços de saúde buscaram o Setor Aeroporto para se instalarem. Na região próxima a Estação Rodoviária, aos poucos foram surgindo novos empreendimentos desse ramo (Figura 51).

Figura 51 - Hospitais pioneiros da região e proximidade ao Setor Aeroporto.



Fonte: Google Maps, 2025 com alterações da autora.

A área ressaltada no mapa recebeu alguns dos primeiros hospitais da região e é até hoje o local onde mais se concentram serviços de saúde no Setor Aeroporto. Esse lugar provavelmente se tornou atraente para o desenvolvimento desse tipo de atividade justamente graças a sua proximidade com a rodoviária, que facilitava o vai e vem de pacientes e médicos, além da existência de outros equipamentos de saúde no entorno como a Santa Casa e o Hospital São Lucas, no Setor Central, e o Hospital Geral de Goiânia (HGG) e o Hospital São Salvador no Setor Oeste.

Dos primeiros hospitais da região podemos destacar, o Hospital Ortopédico de Goiânia (HOG) inaugurado em 1968 pelos médicos Dr. Geraldo Pedra e Dr. Mariano Ribeiro do Prado (Hospital Ortopédico de Goiânia, sem data) localizado na quadra em frente à Estação Rodoviária, e o Hospital São Francisco de Assis (HSFA) fundado no ano seguinte, em 1969, algumas quadras acima. Em entrevista ao Diário da Manhã, na edição de 17 de abril de 2005 (Coutinho, 2025), o Dr. Hugo Walter Frota, médico cirurgião-geral do HSFA conta sobre como ele, juntamente com sua esposa Maria Natalina Sarto Frota, compraram uma clínica de atendimento de emergência já existente no Setor Aeroporto. A instalação era bem próxima ao HGG que pertencia aos irmãos Luiz e Alberto Rassi, ex-colegas de Frota.

Além do crescente fluxo de pessoas na região causado pela rodoviária, Frota conta que o Setor Aeroporto tinha um outro grande atrativo que o fez fechar o negócio: preços baixos. O médico relata que durante sua procura por um local adequado para fundar um hospital encontrou no bairro uma clínica de emergência desativada sendo vendida por um valor muito abaixo do usual (Coutinho, 2005). Os lotes do Setor Aeroporto eram bastante desvalorizados em relação aos do Setor Central apesar de estarem muito próximos, por isso a compra de um imóvel ali muitas vezes significava uma considerável economia sem, no entanto, a necessidade de se renunciar à localização centralizada na cidade.

O surgimento tanto do Hospital Ortopédico de Goiânia (HOG) quanto do Hospital São Francisco de Assis (HSFA) colaborou para uma consolidação do polo hospitalar no Setor Aeroporto. Os preços baixos, a proximidade de grandes hospitais e da rodoviária criaram o ambiente perfeito para a proliferação de muitos serviços de saúde naquele local. O fundador do HSFA, Frota, até mesmo brinca orgulhoso durante sua entrevista dizendo “Considero o São Francisco de Assis a mãe dos pintinhos na região” (Coutinho, 2005, p. 3).

Com o acréscimo do número de hospitais e clínicas houve também um aumento de serviços complementares como óticas, farmácias, laboratórios, e mesmo lanchonetes, tudo para facilitar o dia a dia dos pacientes que frequentavam o bairro. De acordo com o jornal Diário da Manhã, de 30 de novembro de 1998, o Setor Aeroporto nessa época já era um dos que mais recebia turistas na cidade, não em busca de lugares bonitos e sim de um bom atendimento e qualidade nos serviços médicos (Diário da Manhã, 1998). A cada ano os moradores testemunham a multiplicação intensa desses equipamentos, que acabam trazendo novas dinâmicas e fluxos para a região, além de moldar suas paisagens tornando-se parte daquilo que o Setor Aeroporto representa perante Goiânia.

2.2.4. Os padres Agostinianos e sua influência religiosa e educacional

Em 28 de maio de 1954 os padres Agostinianos chegaram em Goiânia para a fundação de sua paróquia na cidade. Ansiosos por iniciar seu trabalho de assistência religiosa e evangelização instalaram sua sede provisória nos corredores da capela Nossa Senhora das Graças, que ficava localizada na esquina da Rua 4 com a Rua 5 no Setor Central (Junior, 1994). Como integrantes da Sociedade Agostiniana de Educação e Assistência (SAEA) – uma associação civil e filantrópica de caráter educativo, cultural e assistencial (Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima, sem data), os padres agostinianos almejavam também a criação de uma escola.

A construção da instituição de ensino foi aprovada em 21 de agosto de 1958 através da Secretária de Viação e Obras Públicas e aconteceu antes mesmo que os religiosos estivessem instalados em sua sede própria. O projeto arquitetônico do edifício ficou sob responsabilidade dos engenheiros-arquitetos Jorge Felix de Souza e Eurico Calixto de Godoi, e em 1959 os primeiros alicerces do futuro colégio começaram a ser erguidos em frente à Praça do Avião no Setor Aeroporto (Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima, 2019). Entretanto, foi apenas em 1964, 5 anos depois, que o Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima pode ser finalmente inaugurado (Figura 52).

Figura 52 - Primeira construção do Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima em 1964.



Fonte: Jornal A Redação¹⁶.

Junto aos esforços para criação do colégio, os padres agostinianos também buscavam construir sua própria sede. De acordo com o jornal O Popular, de 20 de fevereiro de 1994, os eremitas de Santo Agostinho encontraram muita dificuldade em se solidificar permanentemente em Goiânia. Os textos de um dos primeiros párocos da igreja, o padre Alípio Martinez, encontrados no livro de tombo da paróquia, continha diversas reclamações em relação à falta de apoio do comando religioso da capital que alegava não ter verbas para disponibilizar à ordem agostiniana para estabelecerem sua igreja (Junior, 1994).

Foi apenas em 1970, mais de 15 anos após a chegada dos religiosos à capital, que os padres finalmente alcançaram sua tão aguardada sede. O projeto da Igreja Nossa Senhora de Fátima foi encomendado ao arquiteto paulista Siegbert Zanettini (Caixeta, Frota, 2013) e o lugar escolhido para sua construção foi na mesma quadra em que estava localizado o Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima (Figura 53).

¹⁶ Disponível em: < <https://www.aredacao.com.br/colunas/183277/colégio-agostiniano-e-tradicao-de-ensino-em-goiania-ha-59-anos>>. Acesso em: 17 mar. 2025.

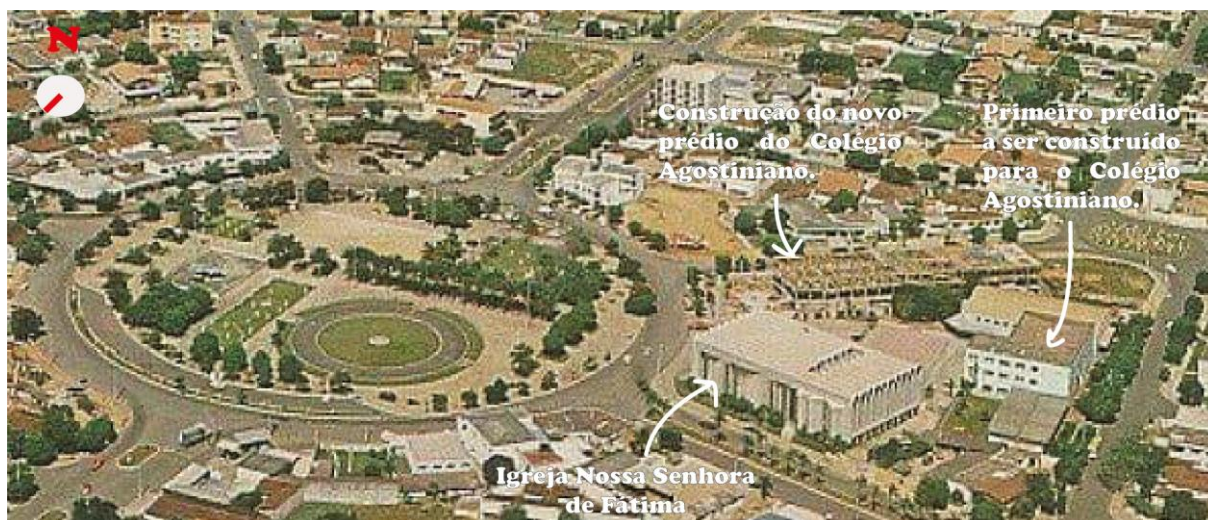
Figura 53 - Ocupação da quadra pelo Colégio Agostiniano e pela Igreja Nossa Senhora de Fátima.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

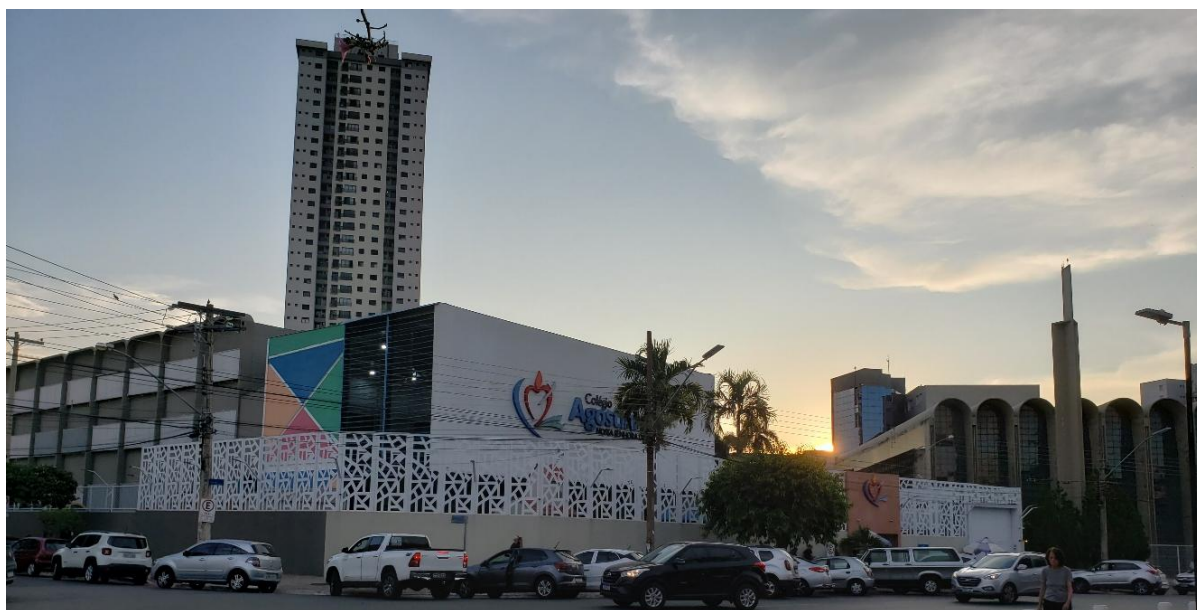
Com a expansão do Setor Aeroporto, o Colégio Agostiniano também teve um crescimento significativo. A instituição foi se ampliando rapidamente, e o que no início era apenas um edifício simples com um curso primário disponível, acabou se tornando um dos maiores colégios particulares de Goiânia. De acordo com dados da própria escola, em 1977 sua estrutura já não comportava mais a insistente procura das famílias, o que levou seus responsáveis a aumentarem seu espaço. Durante o ano de 1979 o arquiteto Francisco de Assis Moraes ficou responsável por construir um novo prédio (Figura 54 e 55) para compor a escola. Após sua construção, o colégio que tinha uma área de 770m² passou a possuir uma extensão mais de 5.700m² (Colégio Agostiniano Nossa Senhora de Fátima, 2019). Esse fato e algumas outras ampliações menores geraram uma apropriação da quadra irregular, onde aos poucos foi-se adquirindo os lotes em volta do núcleo inicial da instituição transformando grande parte da quadra em propriedade dos religiosos.

Figura 54 - Apropriação da quadra pelos padres agostinianos final da década de 1970.



Fonte: Página do Facebook Goiânia, ontem e hoje¹⁷.

Figura 55 - Novo edifício do Colégio Agostiniano ao lado da Igreja Nossa Senhora de Fátima.



Fonte: da autora, 2024.

Próximo ao Colégio Agostiniano já existia uma outra escola desde 1956 sob o nome de Grupo Escolar Rui Barbosa. Em 31 de outubro de 1974 foi sancionada a Lei 7911 que transformou o grupo em Escola Estadual de 1º grau Rui Barbosa, que oferecia da 1ª à 4ª série (Regina, 2008). Assim como a instituição dos padres, a escola estadual também precisou passar por algumas ampliações para comportar a demanda

¹⁷ Disponível em: < <https://www.facebook.com/photo/?fbid=834776162198403&set=a.393648219644535>>. Acesso em: 18 fev. 2025.

de alunos que a procuravam, mostrando que o interesse pela região do Setor Aeroporto se tornava cada vez mais latente. De acordo com Regina (2008) em 1996 a escola passou a oferecer o ensino médio e teve seu nome alterado para Colégio Estadual Colemar Natal e Silva (Figura 56).

Figura 56 - Colégio Estadual Colemar Natal e Silva.



Fonte: da autora, 2025.

Existia uma grande demanda para as instituições de ensino da região do Setor Aeroporto. Suas existências influenciaram positivamente a migração de famílias para a área, principalmente no entorno das instituições que embora abrigassem diferentes usos, ainda hoje possuem paisagens residenciais. Para além da educação, a presença da Igreja Nossa Senhora de Fátima também se tornou um chamariz para o bairro. O espírito de comunidade instaurado pela paróquia e suas inúmeras ações comunitárias e de apropriação do espaço do bairro fez com que ela se tornasse parte da vida social daquela região.

Outro ponto importante a salientar, e que traz orgulho aos moradores do bairro, é que o projeto da igreja feito por Zanettini é um marco para a arquitetura moderna goiana. Inspirado pelo Brutalismo¹⁸, o arquiteto fez uso do concreto armado aparente como contraponto aos grandes vitrais verticais coloridos que criaram uma sequência de cheios e vazios formando uma espécie de pele na fachada frontal da igreja

¹⁸ Brutalismo é um estilo arquitetônico característico das décadas de 1960 e 1970 que tem suas origens em ensinamentos presentes nas obras de Le Corbusier e em sua busca por novos valores e referências, que num contexto a parte do movimento moderno, explora o concreto aparente e suas potencialidades plásticas num sentido próprio, único e sensível (Caixeta, Frota, 2013).

(Caixeta, Frota, 2013). Nas figuras 57 e 58 abaixo podemos observar o resultado do trabalho minucioso de Zanettini em trabalhar a materialidade do concreto aparente.

Figura 57 - Igreja Nossa Senhora de Fátima recém-inaugurada em meados da década de 1970.



Fonte: Página do Facebook Goiânia, ontem e hoje¹⁹.

Figura 58 - Igreja Nossa Senhora de Fátima atualmente, a construção não passou por modificações significativas ao longo dos anos, preservando as características iniciais do projeto de Zanettini.

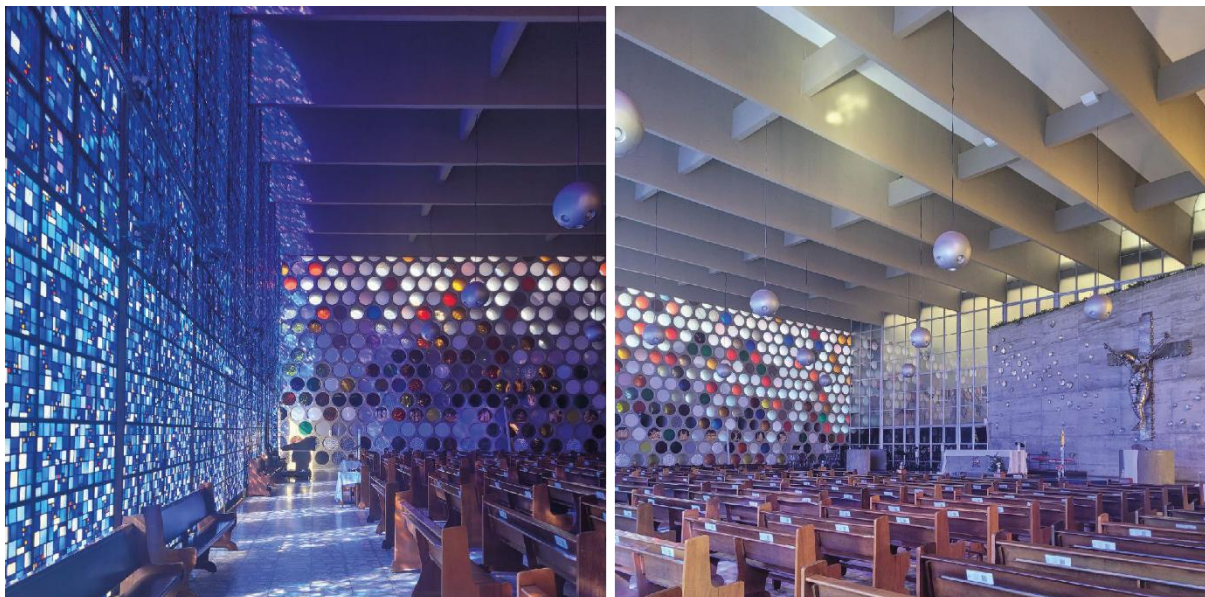


Fonte: da autora, 2025.

¹⁹ Disponível em: < <https://www.facebook.com/photo/?fbid=891853429824009&set=a.393648219644535>>. Acesso em: 18 fev. 2025.

Já seu interior mostra-se como a formalização dos anseios dos padres agostinianos com uma atmosfera solene experienciada por conta das cores e luzes que traspassam as diversas superfícies de fechamento adicionadas às paredes internas da igreja. A cruz estilizada em metal também se mostrava moderna, sem, no entanto, se desfazer do sentido sagrado (Figura 59).

Figura 59 - Interior da Igreja Nossa Senhora de Fátima.



Fonte: da autora, 2023

A paróquia brutalista vem em encontro com os anseios da “Goiânia moderna” se tornando parte importante do acervo moderno arquitetônico da cidade e mostrando-se como um importante símbolo para o Setor Aeroporto. A influência dos padres agostinianos na região é intensa até nos dias de hoje, seja por intermédio do colégio ou da igreja, o fato é que as instituições administradas por eles realizam inúmeras ações sociais durante todos os anos em apoio a comunidade local, principalmente por meio de seus grupos comunitários como a Associação das Mães Mônicas e a Pastoral Familiar Nossa Senhora de Fátima. Essa ligação próxima com os moradores da região reforça seu significado para história e memória do bairro.

2.2.5. Garageiros ou o comércio de carros usados

Em meados da década 1970 o Setor Aeroporto já havia se consolidado como bairro. Mesmo que novos e diferentes usos surgissem ao longo de seu perímetro, sua característica residencial ainda se fazia predominante. No entanto, com a chegada

dos garageiros na região esse aspecto foi aos poucos sendo modificado. Os vendedores de carros usados conhecidos por suas abordagens nada usuais em meio às ruas e calçadas, encontraram ali um local perfeito para realizar seus negócios. Isso causou uma significativa migração desses comerciantes para a área trazendo consigo um movimento de transformação residencial para comercial, influenciando substancialmente a forma que o Setor Aeroporto continuou a se desenvolver.

Inicialmente os garageiros concentravam suas atividades no centro de Goiânia, principalmente nas Ruas 5 e 8, no entanto, com a evolução da capital, o Setor Central se tornava cada vez mais populoso e movimentado o que além de encarecer o valor dos aluguéis dos imóveis, diminuía a oferta de vagas de estacionamento na região o que dificultava as negociações desses comerciantes que se utilizavam das ruas para expor seus automóveis. Essa questão se tornava um problema cada vez maior durante a década de 1970 e numa tentativa de regularizar os locais para estacionar, o prefeito da época, Manoel dos Reis, sancionou a lei da área azul, que aplicava uma taxa de permanência aos carros que parassem nas ruas do bairro central da capital (Coutinho, 2005). A lei gerou um grande obstáculo para a dinâmica de venda dos garageiros que sentiram a necessidade de realocarem seus comércios para uma outra localidade com menos empecilhos.

Graças a sua característica central, entre dois dos mais importantes bairros da cidade, Campinas e o Setor Central, o Setor Aeroporto se tornou o local ideal receber os garageiros. Sua localização estratégica, as vias largas e relevantes que conectavam a região a outros pontos significativos de Goiânia e o baixo valor dos aluguéis e imóveis tornavam o bairro extremamente adequado aos comerciantes.

Andrelino Batista de Oliveira em entrevista ao jornal Diário da Manhã, na edição de 17 de abril de 2005 (Coutinho, 2005), explicou: "Fiz uma análise comigo mesmo e achei que aqui [Setor Aeroporto] seria um bom lugar. Mas muita gente achou que estava louco". Apesar da preocupação de seus colegas, o comerciante seguiu seu instinto e se instalou na região do antigo aeroporto. Segundo Oliveira, ele foi o primeiro garageiro a se instalar no bairro no ano de 1977, sua loja ficava na Avenida República do Líbano que com suas pistas largas e a proximidade da Praça do Avião trazia uma comodidade ao vendedor que pôde ampliar seus negócios (Coutinho, 2005). Bem-sucedidos, Oliveira e mais alguns corajosos colegas que o seguiram, serviram de exemplo para que outros de seu ramo também migrassem para o Setor Aeroporto

suscitando o comércio de carros e garagens na região a se expandir muito rapidamente.

Seu Jorge (Machado, J., 2025) era garageiro, e ainda que sua atuação em grande parte tenha sido quando esses comerciantes ainda se reuniam no Setor Central, ele também se recorda de trabalhar vendendo carros na Praça do Avião. Ele disse que embora fosse uma profissão popular na época, nem sempre conseguia fazer bons negócios, e que às vezes o mercado ficava fraco sendo necessário procurar outras fontes de renda (Machado, J., 2025). Em razão disso, quando recebeu uma boa oferta de trabalho vinda de um amigo, não pensou duas vezes e abandonou a vida de venda de automóveis. A aglomeração de diversos comerciantes num mesmo perímetro provavelmente influenciava a oferta e demanda do mercado de carros usados na região, entretanto, isso não parecia incomodar a grande maioria dos garageiros que se propagavam cada vez mais bairro a fora.

Homens velhos, de meia-idade ou mesmo adolescentes preenchem as ruas com uma coreografia já incorporada à paisagem do Setor Aeroporto (Oliveira, Peixoto, 2016) onde o ato de esfregar o dedo indicador ao polegar fazendo alusão à dinheiro (Figura 60) transmite um código à quem passa por aquelas vias dizendo "tenho interesse em comprar seu carro, pare aqui para que eu possa checá-lo e te oferecer um valor por ele". Esses homens, que preferem o termo "corretores de automóveis" (Oliveira, Peixoto, 2016) trouxeram mudanças significativas ao local. Sua existência se tornou indissociável da imagem do bairro, convertendo-se num símbolo cada vez mais presente no cotidiano daquele espaço.

Figura 60 - O Corretor Benedito Pereira Lemos sinaliza seu interesse em comprar carros dos condutores que passam pela avenida.



Fonte: (Coutinho, 2005).

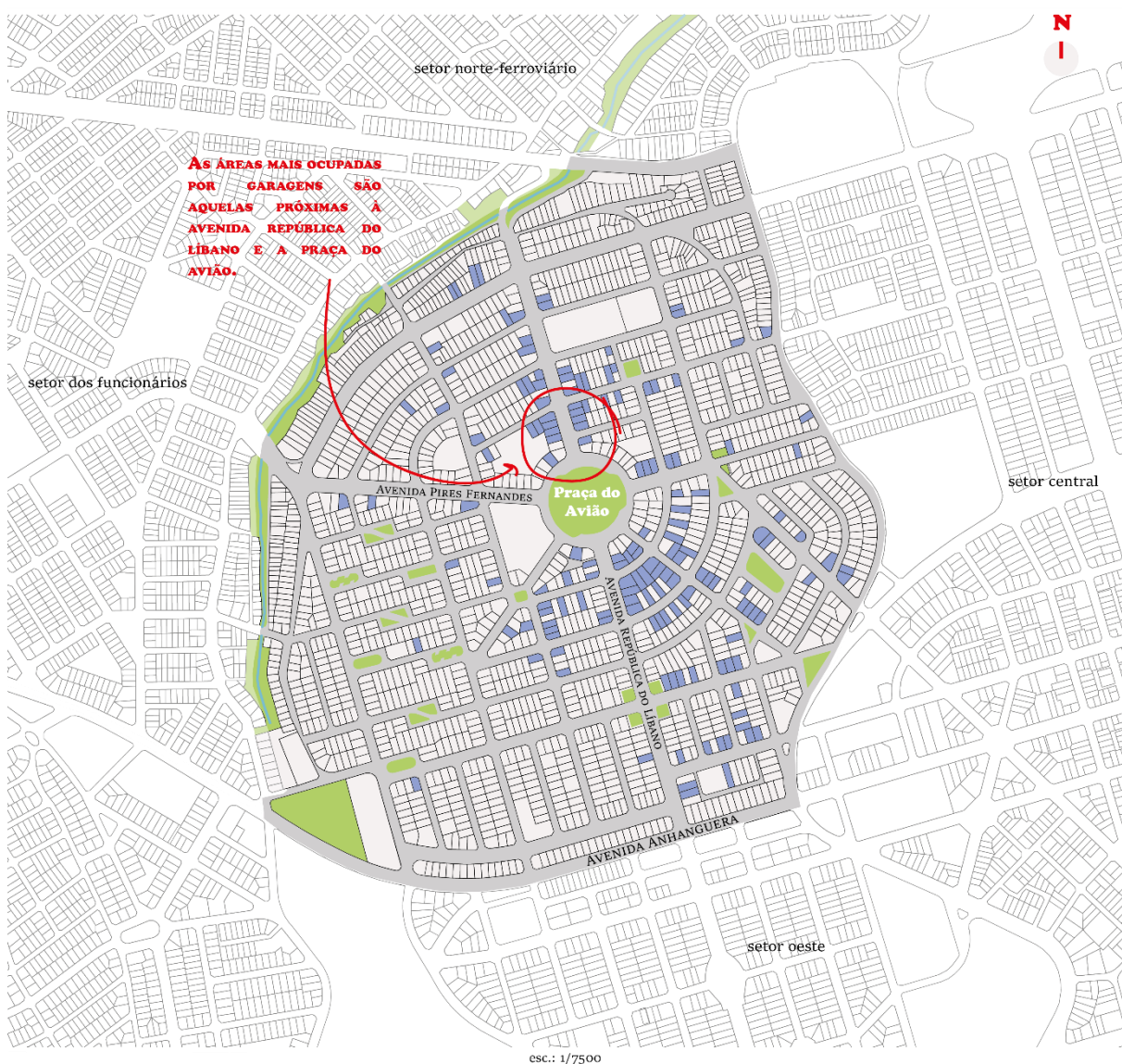
Na década de 1980 as residências do Setor Aeroporto pouco a pouco foram sendo transformadas, adaptadas ou mesmo substituídas por garagens (Oliveira, Peixoto, 2016). Porém, ainda que os garageiros tivessem se adaptado muito bem a nova região, os moradores locais não pensavam da mesma forma. Ao longo dos anos, criou-se uma briga silenciosa entre eles e os comerciantes. A presença deles principalmente nas ruas não era bem-vinda. Quem habita o local reclama da forma que trabalhavam, parados nas calçadas, nas ruas, aglomerados, conversando entre si e puxando assunto com as mulheres que caminham pelo lugar.

Muitos artigos de jornais mostram a insatisfação da população com os vendedores, que são muitas vezes tratados como um problema a ser solucionado. O embate é constante: os moradores acusam os garageiros de atrapalhar o bairro e eles se defendem dizendo que seus empreendimentos não só não perturbam como geram emprego e renda para a região (Vanessa, 2004). Seu Jorge diz que eles “mandam e desmandam” e que em breve no Setor Aeroporto inteiro só vai sobrar esse tipo de comércio (Machado, J. 2025). Outros moradores também pensam da mesma forma ao expressarem seus incômodos, principalmente no que diz respeito a caminhar pelo bairro com homens estranhos sentados nas calçadas ao longo de seus percursos. Dona Cleusa (Fabiano, 2025) comentou que a influência dos garageiros é grande, e que eles inclusive tentam há anos retirar a feira de alimentos que acontece na Rua 11A (uma das que mais concentram esse tipo de loja) e que a cada ano que passa, por conta da constante pressão, ela se afasta cada vez mais do entorno da Praça do Avião.

Independente de qual lado possua razão, o fato é que as garagens e seus donos fazem parte da história do Setor Aeroporto, e mesmo que sua instalação tenha acontecido após a consolidação do bairro, eles colaboraram para uma mudança significativa na paisagem. A presença desses comerciantes tornou-se tão intensa que durante os anos de 1990, pouco mais de 10 anos depois da chegada do primeiro vendedor, o Setor Aeroporto converteu-se no maior polo comercial goiano nesse tipo de empreendimento (Vanessa, 2004). As imagens da região agora atestam as mudanças por ela sofridas. O surgimento de totens publicitários em virtude das modificações das fachadas (Oliveira, Peixoto, 2016) de empreendimentos que se instalam em meio a casinhas resguardadas pelo tempo, nos mostram a face do Setor Aeroporto moderno, aquele que remete à uma centralidade.

Ainda hoje os garageiros se multiplicam exponencialmente ao longo do perímetro (Figura 61). Ruas e quadras inteiras são tomadas por suas lojas tornando a paisagem em um grande shopping de automóveis. Carros velhos, novos, esportivos, luxuosos ou para colecionadores, tem opção para todos os gostos, e para conseguir fazer negócio com eles basta passar por uma dessas ruas no Setor Aeroporto, onde esses homens sentados ao longo das vias, sempre terão uma boa oferta para o seu automóvel.

Figura 61 - Marcação de todas as garagens atualmente no Setor Aeroporto.



Fonte: Google Maps, 2025, modificação e dados coletados pela autora.

2.3. Setor Aeroporto por um viés de memória

Acontecimentos são postos como vívidos e finitos, que encerram a si próprios na esfera do vivenciado, contudo, quando eles são lembrados se tornam sem limites e viram chaves para tudo que veio antes e depois (Benjamin, 1987) permitindo que aquilo que um dia aconteceu se mantenha resguardado do esquecimento. Durante a busca por evocar determinadas histórias, a memória torna-se peça crucial para entender certos contextos, preencher lacunas e superar vazios que muitas vezes são deixados em registros oficiais.

A memória é coletiva, quando duas ou várias pessoas reúnem suas lembranças elas conseguem descrever de forma muito mais acurada, fatos ou acontecimentos passados sendo possível reconstruir toda uma sequência de atos e palavras dentro de uma determinada circunstância definida, que ao serem recordados diante de todos toma uma aparência de coisa viva empilhando peça sobre peça e se reconstituindo em uma nova imagem (Halbwachs, 1990). O Setor Aeroporto, apesar de jovem, foi submetido a diversas dinâmicas que o transformaram no que é hoje. Desde a desativação do aeroporto, seu projeto e até a chegada dos agentes modificadores, seu desenvolvimento foi repleto de muito mais do que aquilo que está registrado, por isso buscamos nas recordações de antigos moradores, relatos que complementassem nossa jornada de reconhecimento desse bairro. Quando escutamos narrativas contadas por alguém que vivenciou dado momento, além de descortinarmos personagens e eventos que permeavam aquela época, também aprendemos a compreender melhor o imaginário e as representações sociais que aquela população tinha da sociedade em que estavam inseridas (Santos, 2005).

O ressoar das turbinas remetem aos antigos moradores do Setor Aeroporto e entorno, lembranças de suas infâncias, onde passavam dias e dias observando pequenos e grandes aviões decolando e pousando nas proximidades de seus quintais. Numa aventura infantil, Dona Preta (Brita, 2025), com seus 92 anos, relembra de ir com seus irmãos até o campo de aviação colher frutas, principalmente gabiobas, uma frutinha amarela, típica do cerrado, que tem a aparência de uma goiaba e um sabor bem doce segundo ela. Dona Cleusa (Fabiano, 2025), de 76 anos, também se recorda de passar sua infância assistindo à movimentação do aeroporto e colhendo as mesmas frutinhas com seus amigos e irmãos. Em sua recordação, vem

principalmente os eventos de paraquedas e acrobacias que às vezes o Estado disponibilizava para a população assistir (Fabiano, 2025).

A proximidade do aeroporto com as casas em seu entorno transformava sua presença parte do cotidiano daquelas pessoas. Dona Preta (Brita, 2025) recorda nitidamente de detalhes especiais acerca do equipamento que ficava aos fundos de sua casa. Ela nos conta que o campo de aviação não era muito grande e por isso dos aviões que pousavam ali, quase todos eram pequenos, com exceção de apenas duas aeronaves que pertenciam a importantes empresas de aviação: A VASP (Companhia de Viação Aérea de São Paulo 1933 - 2005) e a Panair do Brasil (Rio de Janeiro 1929 - 1965). Os modelos pertencentes a essas empresas eram maiores e tinham sua escala durante as segundas e quintas-feiras respectivamente (Brita, 2025).

Já mais velha e casada, Dona Preta (Brita, 2025) seguia com seu costume de colher gabiobas nos matagais adjacentes ao aeroporto, mas agora na companhia de suas cunhadas. Ela relembra com carinho das vezes que foi até o campo buscar sua prima que morava no Rio de Janeiro e vinha a visitar de vez em quando. Segundo a pioneira, estar ao lado do campo de aviação não era um incômodo nem a ela nem aos seus vizinhos. Na verdade, Dona Preta (Brita, 2025) admite que as vezes até esquecia da existência dele por ali, no entanto, no ano de 1952 o acidente anteriormente mencionado mudou a perspectiva dos moradores em relação aos aviões pousando tão perto de suas residências. Como a ocorrência foi no quintal de uma das casas da região, os moradores viram com clareza o perigo que aquela proximidade representava e um sentimento de medo começou a brotar entre os vizinhos do aeroporto (Brita, 2025).

Embora tenha sido um acontecimento chocante para os moradores, Dona Preta não acha que o aeroporto foi retirado dali em decorrência apenas desse acidente. Segundo ela o espaço era muito pequeno e o equipamento não conseguia crescer e nem oferecer mais viagens por conta da limitação de seu perímetro e por isso acreditava que optaram por realocá-lo para um lugar maior, onde fosse possível receber aviões maiores e assim aumentar os serviços disponibilizados (Brita, 2025).

O Setor Norte (posteriormente Bairro Popular e atualmente parte do Setor Central), era uma área pertencente ao núcleo central próxima ao aeroporto. A área residual entre esse bairro e o equipamento acabou sendo alvo de ocupações irregulares, que com o tempo resultou em casas instaladas cada vez mais próximas das fronteiras do campo de aviação. Rente a essas apropriações estava a Vila Cristo

Redentor. Dona Preta (Brita, 2025) se recorda que além das doações à migrantes de outros estados, Gercina Teixeira Borges também concedeu lotes dessa vila para militares que trabalhavam no quartel da polícia militar (Figura 62) que se localizava na antiga Rua 67 (atual Avenida Independência). A moradora ressalta que essa região foi loteada e legalizada graças as intervenções de Gercina Borges Teixeira, e com o passar do tempo os donos dessas terras arrecadadas foram as vendendo e foi assim que acabou adquirindo a residência em que vive até hoje na Avenida Oeste (Brita, 2025).

Figura 62 - Quartel de Polícia na antiga Rua 67 com Setor Aeroporto aos fundos em 1962.

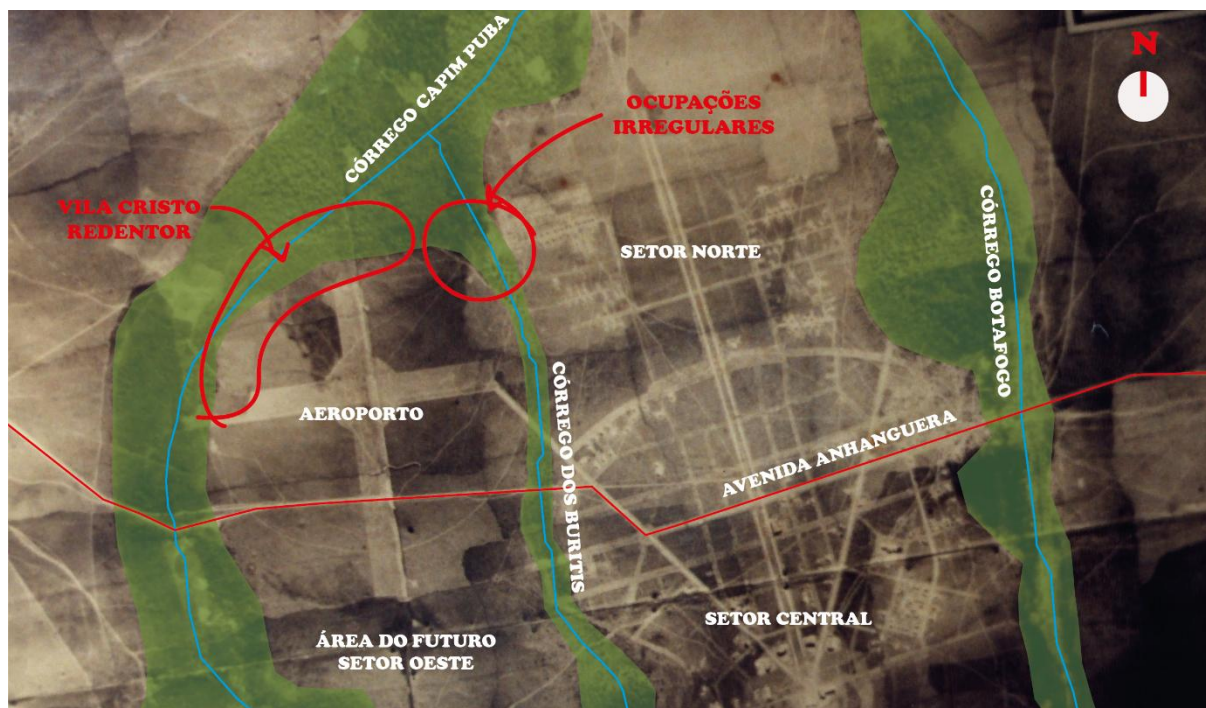


Fonte: (Oliveira, 2008), modificado pela autora.

Essa ocupação irregular entre o aeroporto e o Setor Norte, provavelmente foi estimulada pela existência de um córrego que passava ali na região. De acordo com Resende e Braga (2023) esse curso d'água fazia parte do Córrego dos Buritis, e apresentava uma característica intermitente, ou seja, mais presente durante os períodos chuvosos, mais escasso durante as épocas de seca (Figura 63). As casas que se estabeleceram em sua volta criaram uma forte ligação com o curso d'água que se tornou parte do cotidiano da região. Os antigos moradores dessa área se lembram com clareza de sua existência, tanto Dona Preta (Brita, 2025) quanto Dona Cleusa (Fabiano, 2025) lembram de ir até suas margens para lavarem roupas. Já Seu Jorge (Machado, J., 2025) se recorda das crianças caçando sapos e pequenos animais próximos ao córrego que passava em frente sua residência. A utilização do curso d'água era das mais diversas, fosse para lavagem de roupas, abastecimento de água ou mesmo para brincadeiras, essa parte do córrego dos Buritis que hoje passa

canalizado embaixo do solo, continua entrelaçando-se nas memórias dos pioneiros da região.

Figura 63 - Demarcação do córrego do Buritis que passava lindeiro ao aeroporto de Goiânia.



Fonte: (Acervo MUZA/MIS|GO, 1936), modificado pela autora.

Depois da desativação do campo de aviação houve finalmente espaço para a estruturação do Setor Aeroporto. Inicialmente sua infraestrutura básica era extremamente precária, Dona Preta (Brita, 2025) lembra que não havia asfalto no bairro e por consequência era comum durante as épocas de chuva as ruas ficarem inacessíveis em decorrência da lama que se formava e dos buracos existentes. Durante sua fala até mesmo brincou dizendo que na Rua 67 "tinham buracos tão grandes que cobriam um homem de pé" (Brita, 2025).

Dona Cleusa (Fabiano, 2025) também se recorda da precariedade que eram as ruas do bairro naquela época, ela disse que os taxistas recusavam dirigir até sua casa na Rua 26-A (atual rua Francisca da Costa Cunha de Tita) e que ela precisava descer em vias próximas e ir até sua residência caminhando. De acordo com ela, nesse período além da falta de asfalto as casas não possuíam divisas, eram todas uma do lado da outra sem muros ou barreiras entre elas (Figura 64). Apesar desses contratempos, a pioneira do bairro relembra com carinho das tardes em que passava sentada na porta de casa conversando com seus amigos e familiares (Fabiano, 2025).

Figura 64 - No início da década de 1960 no Setor Aeroporto ainda que algumas de suas avenidas já estivessem demarcadas poucas contavam com asfalto. Algumas ruelas se formam em meio as quadras visto que os lotes ainda não haviam sido delimitados.



Fonte: (Feichtenberger, 1960), modificado pela autora.

O processo de produção do espaço representa as relações sociais que ali acontecem, uma vez que sob suas aparências estáticas e visíveis, revela-se o dinamismo e o ritmo das mudanças pelas quais o lugar vai sendo submetido (Carlos, 1992). As transformações chegavam pouco a pouco ao Setor Aeroporto, os espaços lentamente foram tomando forma e os vazios começaram a ser preenchidos. As casas que iam surgindo, em sua grande maioria eram construídas pelos próprios moradores. Muitas vezes influenciadas pela arquitetura modernista empregada em algumas construções existentes no Setor Central, diversas residências foram erguidas no novo bairro trazendo tímidas referências a esse estilo. Por mais que fosse uma questão muito mais estética do que funcional, não se pode negar a clara alusão produzida por grande parte dessas edificações através de seus elementos formais e materiais.

Frequentemente tais construções eram desacreditadas e sequer consideradas como "verdadeira arquitetura" uma vez que sua concepção era proveniente de

pequenos construtores que se apropriavam do vocabulário formal moderno na composição de suas residências, mas não detinham um conhecimento acadêmico sobre aquilo que estavam reproduzindo (Bessa, 2016). As casas combinavam fragmentos e características que geralmente se mostravam sob o formato de pilares, platibandas, revestimentos ou pinturas, expandindo o que até então era conhecido como estilo modernista (Bessa, 2016). Essa difusão parecia trazer à tona um desejo da população local em se fazer participante da proposta moderna que Goiânia estimulava. Mesmo que nem todas as edificações fossem projetadas por arquitetos detentores de um saber competente, a comunidade local se inseria no movimento reproduzindo esteticamente os elementos identificados nas construções de classe média da cidade (Bessa, 2016).

Infelizmente a ausência de informações e fotografias que mostrem as primeiras residências do bairro dificultam sua identificação tornando difícil mensurar a quantidade de construções que seguiam esse padrão. Dos exemplos que temos, podemos salientar um encontrado no jornal Diário da Manhã (Goyá, 2006) datado de 11 de junho de 2006, onde a pioneira Maria de Melo mostra orgulhosamente a casa de sua família. Ela diz que a residência foi construída em 1958, e que foi a quarta em toda a Rua 16-A (Goyá, 2006). A platibanda inclinada em concreto e os pilares em sequência tanto na sacada e quanto no térreo mostram-se como referências singelas ao estilo moderno (Figura 65).

Figura 65 - Casa de Maria de Melo, uma das primeiras da rua 16-A e que se mantém conservada até os dias de hoje.



Fonte: da autora, 2025.

Além desse exemplar, outras residências que fazem menção ao modernismo puderam ser constatadas através da dissertação desenvolvida por Bessa (2016). Em

sua pesquisa, a autora traz uma listagem de obras registradas no IPHAN que apresentam essas características. Nas figuras abaixo (66 e 67), identificamos os exemplares abordados por Bessa (2016) que ainda permanecem de pé mostrando-se como importantes reminiscências do passado, além de demarcarmos construções que embora não estivessem listadas na pesquisa, também chamam atenção por apresentarem padrões estéticos semelhantes.

Figura 66 - Mapa com demarcação das casas com elementos que fazem alusão ao modernismo.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

Figura 67 - Fotos atuais das casas listadas acima (numeração corresponde à marcada no mapa).



Fonte: da autora, 2025.

No final da década de 1960 se inicia um período de significativas mudanças para o Setor Aeroporto. Com a inauguração da Praça do Avião e a instalação de grandes hospitais próximos à rodoviária o bairro começava a dar seus primeiros passos em direção ao que conhecemos atualmente. Dona Preta (Brita, 2025) comenta que antes do projeto de humanização da praça seu perímetro parecia abandonado. As pessoas constantemente jogavam lixo em sua área fazendo com que o espaço fosse extremamente sujo e fétido. Conforme seu relato, até mesmo cadáveres de animais eram jogados ali e que às vezes se fazia necessário tampar o nariz para caminhar naquela região (Brita, 2025).

Mesmo com esses contratempos, o local que marcava o encontro das antigas pistas de pouso foi apropriado de forma espontânea pela população local através de uma feira de alimentos. Esse empreendimento trouxe uma independência aos moradores que antes precisavam se locomover até o Setor Central para fazer compras. Dona Preta se recorda que na época era comum carros que vendiam carne e outros mantimentos irem até as casas para ofertarem seus produtos, no entanto, no Setor Aeroporto isso não acontecia visto que os automóveis não conseguiam adentrar o bairro em decorrência da falta de estrutura das vias e por isso a criação da feira na praça do avião tornou-se essencial para seus residentes (Brita, 2025).

O Setor Aeroporto não teve sua infraestrutura básica toda construída durante sua inauguração, na verdade foi um trabalho que aconteceu gradativamente conforme o bairro crescia e a população exigia, os serviços iam sendo realizados. Essa demora na estruturação do bairro é resultado da Lei 176 de 15 de março de 1950 que conforme mencionado anteriormente, retirava a obrigação do Estado de disponibilizar o sistema de serviços públicos de forma imediata deixando a população à mercê da boa vontade dos governantes. De acordo com Seu Jorge (Machado, J., 2025), em 1973 – ano em que chegou ao bairro, a Rua 67 já havia sido asfaltada, contudo, a Avenida Oeste onde ele mora, tinha apenas uma porção com asfalto. Dona Cleusa (Fabiano, 2025) relembra de pagar pelo asfalto instalado em sua rua, a 26A. Ela disse que lembra dos carnês que chegavam mensalmente para os moradores pagarem. Apesar disso, Dona Cleusa confirma que pelo menos o serviço foi feito com muita qualidade e que seus vizinhos ficaram felizes com o resultado (Fabiano, 2025).

Apesar da pouca atenção do poder público as burocracias para construções já existiam naquela região. Seu Jorge (Machado, J., 2025) conta que quando foi construir sua casa, foi necessário ir até a prefeitura pedir autorização. Ele adquiriu uma planta

de casa popular (disponibilizada na prefeitura) para erguer sua residência, porém, em decorrência de algumas alterações feitas durante a obra, os técnicos não autorizaram a liberação do habite-se. Segundo ele, foi necessário pedir ajuda a alguns conhecidos da família para que fosse permitida sua moradia na casa recém-construída (Machado, J., 2025). O lote onde mora Seu Jorge está localizado no que já é considerado parte do Bairro Popular (Setor Central), no entanto, essa separação parecia ser muito mais teórica do que prática. Uma vez consolidadas, as edificações que ali se reuniam independentemente de estarem "do lado do Centro ou do lado do Setor Aeroporto" acabavam dividindo os mesmos problemas, características e vantagens.

A construção de uma casa em meados da década de 1970 era um trabalho árduo, oneroso e que passava por diversas burocracias até que a residência pudesse estar de fato apta para ser ocupada. Essas imposições colocadas pelo Estado, dificultavam o acesso as moradias por parte das populações de menor poder aquisitivo o que acabou gerando, entre outros motivos, uma tendência maior à apropriação ilegal de áreas públicas.

As margens do córrego Capim Puba e da antiga estrada de ferro uma crescente ocupação irregular tomava o espaço. Conhecida como "Morro do Aranha" essa área apossada ilicitamente trazia certo medo aos habitantes das demais regiões do Setor Aeroporto. Seu Jorge (Machado, J., 2025) comenta que era de conhecimento dos moradores da região que muitos dos ocupantes do Morro do Aranha se dirigiam aos entornos da Avenida Oeste para praticarem furtos e atos ilícitos. Dado esse fato, o morador ressaltou que precisou adquirir um cachorro para proteger sua casa. Segundo ele,

[...] os muros aqui eram todos baixos, os portões também. As casas todas coladas umas nas outras facilitava para que os bandidos entrassem aqui. Viviam tentando roubar nossas coisas no quintal, só melhorou depois que arrumei um cachorro grande para vigiar. Mas ainda sim volta e meia eles [os bandidos] tentavam de novo (Machado, J., 2025, entrevista).

Dona Preta (Brita, 2025) também se recorda da insegurança causada pelo Morro do Aranha. O seu relato muito semelhante ao de Seu Jorge (Machado, J., 2025) pontuava o deslocamento de possíveis meliantes vindos das áreas próximas à estrada de ferro para a região da Avenida Oeste e da antiga Vila Cristo Redentor, visto que

eram algumas das áreas mais habitadas do bairro. Durante esses episódios essas pessoas faziam festas regadas a bebidas e brigas, e que muitas vezes ocorriam agressões, principalmente contra mulheres, o que acabava transformando o ar pacato da região em um verdadeiro caos (Brita, 2025).

Marcada pelas mudanças foi durante a década de 1970 que o Córrego Buritis foi canalizado. De acordo com Seu Jorge (Machado, J., 2025) foi aproximadamente em 1975 que começaram o processo de canalização do curso d'água. Ele disse que se recorda de ver os trabalhadores da prefeitura trazendo grandes manilhas de concreto para realização do serviço e que hoje o córrego passa embaixo de várias edificações inclusive de um grande edifício, o Célia Maria localizado na antiga Rua 26-A (Machado, J. 2025).

Entender o processo de crescimento urbano nos permite uma melhor apreensão das dinâmicas que envolvem a cidade. Os períodos de estabilidade, sucedem-se de momentos de ruptura marcados por ampliações e avanços bruscos sobre o espaço mostrando que aquilo que vemos é apenas um instante precário e transitório diante de toda a sua evolução (Panerai, 2006). No final da década de 1970 o Setor Aeroporto já havia se consolidado. Embora ainda muito residencial, com sua infraestrutura construída os espaços vazios agora eram ocupados e os grandes edifícios habitacionais tornavam-se cada vez mais comuns ao longo de suas paisagens.

Maria de Fátima dos Santos (Santos, 2025), que chegou ao Setor Aeroporto quase no final da década de 1970 recorda que na época o bairro já estava consideravelmente habitado. Ela relembra das constantes brincadeiras na Avenida Oeste com seus amigos da vizinhança, e que mesmo que a quantidade de casas fosse grande aos finais de semana o movimento era fraco e por isso aos domingos ela e seus amigos fechavam a via para brincarem (Santos, 2025). Eles faziam gincanas com temáticas específicas como "as meninas do Fama (bairro próximo) contra os meninos da Avenida Oeste", nas quais brincavam o dia todo de jogos como beto, queimada, vôlei etc.

Nessa época os garagemiros estavam começando a se instalar na região então era comum vê-los fazendo negócios em volta da Praça do Avião. Em seus anos iniciais ela surgiu como um grande ponto de encontros, porém com o decorrer dos anos foi sendo subutilizada. O descaso por parte da prefeitura refletia em sua usabilidade, e a praça que ficava cada vez mais vazia tinha seus equipamentos, canteiros e estrutura

mais danificados. Dona Fátima que não costumava frequentar o espaço, nos contou que das poucas vezes que visitou a Praça do Avião durante sua juventude, testemunhou seu espaço vazio e com equipamentos subutilizados (Santos, 2025). Ela comenta que ia algumas vezes na Igreja Nossa Senhora de Fátima e que suas memórias daquela região são quase todos referentes à paróquia que desde sua fundação tem uma forte influência entre os moradores do bairro.

Ao entendermos os pontos fixos de transformações sob as quais um bairro é submetido conseguimos determinar as lógicas inscritas no espaço que esclarecem as razões do assentamento ter se consolidado como tal (Panerai, 2006). O Setor Aeroporto conforme foi crescendo tinha suas paisagens cada vez mais distintas. Os hospitais e demais serviços de saúde e os garagemiros agora faziam parte da imagem do bairro. A demanda das escolas crescia conforme o local ia se adensando, os entornos do Colégio Agostiniano e da Igreja Nossa Senhora de Fátima tornavam-se movimentados, e a Praça do Avião ainda que com sua estrutura deteriorada resistia como um relevante ponto de encontros para os moradores. Com muitas casas, comércios e serviços de saúde o bairro tornou-se parte crucial das dinâmicas de Goiânia até que em um dia qualquer, inesperadamente um acidente acontece.

A tragédia enunciada pelo acidente com o Césio 137²⁰ é uma marca triste nas memórias de todos os moradores que viviam no Setor Aeroporto naquela época. Todos os nossos cinco entrevistados têm em suas lembranças a melancolia e a angústia que se instaurou no bairro depois que a cápsula foi aberta. Cada um relatou sua história e ponto de vista acerca do infeliz acontecido e o quão doloroso foi enfrentar essa situação. Seu Jorge (Machado, J., 2025) e sua esposa Dona Dilda de Souza Machado, dias antes do acontecido ser noticiado, relembram de encontrar Maria Gabriela, esposa de Devair (o dono do ferro velho onde a cápsula foi aberta) já bastante debilitada. Dona Dilda (Machado, D. 2025) conta que fazia crochê na área de casa quando Maria Gabriela parou em frente ao seu portão e começou a conversar com ela sobre a peça de crochê que estava fazendo. A conversa que durou pouco

²⁰ Césio 137 foi um dos maiores acidentes radioativos fora de usinas do mundo. O composto foi encontrado dentro de uma máquina de Raio X abandonada nos escombros da antiga Santa Casa de Goiânia. A cápsula que o continha foi descoberta por catadores de papel e aberta num ferro velho na rua 26-A. As pedras de césio 137 que saíram do objeto brilhavam um forte azul durante a noite, o que chamou a atenção daqueles que a viam, se espalhando rapidamente entre os moradores região. O acidente infelizmente fez muitas vítimas e ainda hoje antigos moradores sofrem com as sequelas causadas pela radiação, tornando esse acontecimento um triste marco para a história do Setor Aeroporto.

mais de 30 minutos e terminou com Maria Gabriela falando que ia procurar um hospital por estar se sentindo mal nunca mais saiu da memória do casal.

Dona Preta (Brita, 2025), relembra com dor os momentos de terror que passou em decorrência da preocupação com sua família. Os catadores de papel que encontraram a cápsula de Césio frequentemente iam até a casa dela conversar com um de seus filhos. Segundo ela, no dia anterior às notícias do acidente virem à tona, os trabalhadores inclusive chamaram o filho dela para ir ao ferro velho ver "uma pedra azul com um brilho lindo" (Brita, 2025). Felizmente ele recusou o convite por conta do horário, mas depois disso eles apenas souberam notícias desses homens pelas reportagens na televisão. Dona Fátima (Santos, 2025) também se recorda do medo que os moradores da região enfrentaram e contou que viu ao longo dos anos muitas pessoas que moravam ali próximas de sua residência morrerem de câncer.

Dona Cleusa (Fabiano, 2025) talvez tenha sido uma das mais afetadas pelo acidente, sua casa localizada na Rua 26A fez com que encarasse de perto a gravidade do ocorrido. Felizmente nem ela nem sua mãe fizeram contato com o composto radioativo, mas dois de seus irmãos não dispuseram da mesma sorte. Seu irmão Edson ganhou pedras do césio 137, que guardou em seu bolso, e depois entregou a seu outro irmão Ernesto (Fabiano, 2025). Ambos ficaram doentes, a pedra que se desfazia "como sal", de acordo com Dona Cleusa, caiu na perna de Ernesto que ficou em "carne viva" (Fabiano, 2025). Ele não morreu, mas sofre as consequências do acidente até hoje, sua perna nunca melhorou, ainda dói muito e sua vida a partir do acidente foi viver de médico em médico, além de ter câncer inúmeras vezes (Fabiano, 2025).

Edson também foi muito acometido pela radiação, teve câncer e acabou desenvolvendo várias doenças o que o levou a morte alguns anos atrás (Fabiano, 2025). No jornal Diário da Manhã do dia 04 de outubro de 1987, Rubens Fabiano irmão de Dona Cleusa, de Edson e de Ernesto, conta a triste história de seus irmãos que foram algumas das vítimas mais afetadas pela radiação (Figura 68).

Figura 68 - Entrevista do irmão de Dona Cleusa ao jornal.



Fonte: (Diário da Manhã, 1987).

Praticamente todos que viviam na região recordam do caos que foi instaurado no Setor Aeroporto e entorno durante essa época. Os moradores tinham medo de andar, de comer as frutas das árvores que cresciam ali e constantemente eram submetidos a vistorias e análises por técnicos da CNEN (Comissão Nacional de Energia Nuclear) e de outros lugares – às vezes até de outros países (Brita, 2025). Seu Jorge (Machado, J., 2025) comenta que por conta de seu trabalho viajava muito para outras cidades e era comum sofrer preconceito por ser de Goiânia. Ele se recorda de momentos em que precisava estacionar seu carro longe dos outros e comer sozinho pois todos tinham medo dele e de qualquer um que tivesse relação com a cidade (Machado, J., 2025).

Dona Preta (Brita, 2025) também relembrou de episódios de preconceito que seu neto, que iria fazer intercâmbio no Paraguai, sofreu uma vez que não queriam permitir sua entrada no país vizinho por ser residente da cidade onde aconteceu um

dos maiores acidentes radioativos do mundo. O preconceito era tanto que alguns jornais nacionais apelidaram a capital de Goiás como “Chernobyl do cerrado” fazendo alusão ao acidente nuclear que aconteceu na usina de Chernobyl próxima à cidade de Pripyat na União Soviética (atual território da Ucrânia) em 1986, um ano antes do acidente com o césio 137.

No recorte abaixo retirado do jornal Diário da Manhã, do dia 02 de outubro de 1987, poucos dias depois das notícias saírem à tona já demonstra a gravidade do infortúnio (Figura 69).

Figura 69 - Recorte do jornal sinalizando o acidente como o maior do país.

RADIOATIVIDADE

O maior acidente do país

1 Seis pacientes transferidos para o Rio de Janeiro

2 Santillo garante empenho para socorrer vítimas

3 Onze áreas já estão isoladas do contato público



A população continua assustada e procura em grande número fazer os testes de contaminação. Pág. 5 e 6

Fonte: (Diário da Manhã, 1987)

Durante algum tempo, os jornais diariamente noticiavam atualizações do caso para a população. O jornal Diário da Manhã, diariamente trazia orientações, informações e o estado das vítimas através de uma coluna denominada “Radioatividade”. Além disso, a mídia nacional e internacional também acompanhava o caso e países estrangeiros se dispuseram a ajudar os goianos durante a luta para

descontaminar as regiões afetadas e descartar os lixos tóxicos. Dona Preta (Brita, 2025) se recorda de técnicos alemães irem até sua casa para medirem a radiação da área. Segundo ela, eles eram solícitos e tratavam bem os moradores e inclusive os tranquilizavam diante do medo e do desconforto acerca da situação e que inclusive disseram a ela que poderia voltar a consumir sem medo as frutas das árvores de seu quintal (Brita, 2025). Dona Cleusa (Fabiano, 2025) informou que tudo que foi tocado por quem estava contaminado foi levado, e os lotes cobertos com concreto reforçado. Ela brinca dizendo que aproveitou para pedir aos trabalhadores para calçar também seu quintal, que mesmo não estando contaminado precisava de um calçamento pois sujava muito sua casa (Fabiano, 2025).

Com muito bom humor e nostalgia os moradores, mesmo passando por momentos difíceis na região, compartilham com orgulho suas lembranças do Setor Aeroporto. O vínculo que se estabeleceu ali entre os vizinhos é quase familiar, onde todos se apoiam e prezam muito pela felicidade e bem-estar um do outro. A grande maioria quando perguntados diz que o melhor do bairro sem dúvidas foram seus companheiros de vizinhança e que ali construíram não só suas moradias como também suas famílias – de sangue e de amizade.

Embora as perspectivas sobre o bairro mudassem de um morador para outro todos consentiram que ali era o lugar onde deveriam estar pois estavam com as pessoas com quem queriam estar. Aqueles que cresceram na região relembavam mais das brincadeiras, da felicidade e da nostalgia e nos preencheram com elogios ao bairro, trazendo as características do espaço como tranquilo, calmo e um ótimo lugar para se morar. Já para aqueles que se mudaram para a região já adultos e puderam vivenciar os primórdios do bairro sob um diferente ponto de vista, apesar dos elogios, junto aos relatos sempre existiam as reclamações: Sobre o local ser abandonado, sobre a insegurança causada pelo Morro do Aranha e sobre como as coisas eram difíceis e demoradas para se desenvolverem ali.

Ter acesso aos depoimentos nos permite compreender novos aspectos de uma determinada região baseada exclusivamente na vivência de quem esteve ali e reorganizar essas informações não apenas nos possibilitou identificar dados ausentes na história já contada bem como na construção de uma nova narrativa sobre a consolidação desse espaço (Santos, 2005).

3. Capítulo 3: Paisagens do Setor Aeroporto

3.1. Desvendando paisagens, entendendo conceitos

De volta aos três principais norteadores desta pesquisa – história, memória e paisagem, é importante evidenciarmos o fato de que os dois primeiros nos trazem um panorama daquilo que já foi vivido através de registros, escritos, lembranças ou relatos. Já as paisagens expõem em si os vestígios – relíquias físicas expostas em público, visíveis a qualquer observador, que são capazes de remeter impressões sobre o passado (Lowenthal, 2012). A paisagem engloba aquilo que está presente no dia a dia. É por seu intermédio que os fragmentos dispostos no tecido urbano chegam até nós, e sem esforço ou propósito específico, revelam as produções e reproduções humanas instauradas por meio das construções, vias de comunicação e demais elementos estruturadores da cidade (Carlos, 1992).

Por estar em constante modificação, a paisagem abrange diferentes aspectos de épocas distintas com os mais variados significados e funções sociais. Diferentemente de um retrato, estático e imóvel é como se ela fosse uma janela para o instantâneo, onde aquilo que surge à primeira vista carrega movimento, vida e ações que se mantem cotidianamente (Carlos, 1992). Essa ligação com o aqui e o agora é responsável por conceder a ela um importante papel rememorador para o qual, esses elementos visíveis aos olhos e perceptíveis aos sentidos, nos remetem as histórias ali vivenciadas.

Essa matéria-prima produzida pelas paisagens nos permite resgatar símbolos e reminiscências coletivas (Lynch, 1999) tornando-se um elo que liga temporalidades dissemelhantes, onde passado e presente coexistem juntos num mesmo local. As técnicas empregadas, os desgastes sofridos e as próprias características inertes aos artefatos encontrados nos proporcionam um reconhecimento de sua historicidade. Identificar o passado olhando o presente corrobora para uma evidência da humanidade existente naquele local, que embora repleto de registros atuais também abriga aqueles sincrônicos e diacrônicos aptos a alcançar nossos sentidos ao serem vivenciados (Carlos, 2007).

Observar a cidade é se colocar diante do cotidiano experienciado por seus habitantes. É reconhecer hábitos, usos, trabalhos, lazeres e as demais formas de apropriação pelas quais o local é submetido todos os dias. Essa investigação concede

através da leitura das paisagens urbanas uma interpretação das narrativas que envolvem períodos distintos onde as relações humanas que ali se estruturam, se mostram por entre planos viabilizando uma apreensão da constituição da vida e expondo campos econômicos e processos de construção da sociedade (Carlos, 2007).

Antigo e atual, velho e novo – as paisagens revelam uma dualidade temporal que para ser mais bem estudada, exige a participação do observador no espaço. A experiência de se colocar em meio a cidade, tanto corpórea quando sentimentalmente, permite uma aproximação mais íntima das nuances intrínsecas que caracterizam aquele lugar. Apropriar-se do tecido urbano de forma que o corpo obedeça aos cheios e vazios, possibilita através de um vivenciar da realidade, absorver os caminhos entrelaçados que muitas vezes escapam a quem apenas observa os cenários de longe. Certeau (1998, p. 188) nos diz que,

Tem-se assim a própria relação das práticas do espaço com a ordem construída [...] as relíquias verbais de que se compõe o relato, ligadas a histórias perdidas e a gestos opacos, são justapostas numa colagem em que suas relações não são pensadas e formam, por esse fato, um conjunto simbólico. Elas se articulam por lacunas. Produzem, portanto, no espaço estruturado do texto, antitextos, efeitos de dissimulação e de fuga, possibilidades de passagem a outras paisagens [...]

Ao mergulharmos no plano da experiência somos induzidos a formação de uma visão crítica do espaço e de suas histórias. O ato de ocupar a cidade em prol de seu reconhecimento opera no sistema urbano como um jogo de apropriação, onde instaura-se um presente relativo a um determinado momento e local, ao passo que se estabelece um contrato entre ele e os habitantes (Certeau, 1998). Aqueles que permitem a si vivenciar a urbe são chamados de praticantes ou errantes urbanos. De forma despretensiosa, sem pensar ou planejar muitos detalhes, eles se deixam guiar pelos caminhos disponíveis, experimentando-os por meio de seu corpo e de seus sentidos. Durante esse exercício a malha urbana não é mais apenas vista “de cima”, aqui o errante a experimenta “por dentro”, entrelaçando-se ao meio enquanto preocupa-se mais com as práticas, ações e percursos do que com as representações gráficas, planificações ou projeções (Jeudy, Jacques, 2006).

É por meio dessas ações que experimentamos as apropriações e improvisações que legitimam ou não aquilo que foi produzido no espaço (Jeudy, Jacques, 2006). O errante ao se introduzir no cotidiano de um bairro, se propõe a assimilar as peculiaridades das paisagens, resgatando fragmentos rememoradores que juntos e em conexão com a história e memória previamente investigadas, nos dá artifícios para uma nova descrição de fatos e narrativas.

Apreender as individualidades da cidade permite, ao reconhecer seus símbolos, desenvolver os sentidos mediante aos cheiros, barulhos, pessoas, objetos e vegetações existentes (Rocha, Eckert, 2013). É uma maneira que viabiliza a identificação de diferentes aspectos provocando impressões que nos levam a uma melhor compreensão do passado e do presente ali vivenciados. Panerai (2006, p. 7-8) observa que,

[...] a análise urbana é uma atividade peripatética por excelência. Requer disposição para andar e observar, ou para se sentar em algum barzinho bebendo uma caipirinha, ir a alguma festa local, botar o carro na estrada e procurar os limites da mancha urbana, esmiuçar tanto o seu centro como os seus confins. O que se pretende conhecer melhor não é somente o mais complexo produto da civilização [...] é também o mais popular e corriqueiro dos espaços humanos, lugar por excelência não só da urbanidade e da criatividade, como também do conflito e da violência [...] a cidade começa a se deslindar, a se tornar inteligível, as ações de seus moradores ganham sentido e, com alguma sorte, o inexplicado se explica, o intrincado se esclarece. E a história ganha uma dimensão a mais, fica ainda mais rica, incrustada em uma materialidade que documento convencional algum supera.

A análise urbana deve ser uma experiência completa. Não devemos limitar seu estudo apenas a um único âmbito, mas sim explorar todas as suas vertentes, sejam elas históricas, físicas ou sociais. Quando nos encontramos nos planos de paisagens temos diferentes elementos para serem esmiuçados: os fragmentos que se vestem como reminiscências de um passado longínquo; a estrutura física ali presente na forma de vias, construções, vegetações etc.; e por fim as relações sociais que ali se

desenrolam em meio a vida cotidiana permeadas pelas práticas banais do dia a dia vividas por cidadãos comuns.

Diante disso, organizamos os caminhos necessários para estudar cada âmbito encontrado nas paisagens. Normalmente em estudos urbanos, uma das primeiras etapas é o desenvolvimento de um mapa. Desenha-se em um papel, aquilo que é visível, milimetricamente calculado de forma a representar exatamente o que encontramos naquela realidade estudada. Esse preciosismo e compromisso irrefutável com a realidade, durante muito tempo, foram as principais características das experiências cartográficas, que se comprometiam a transpor informações infalíveis e imutáveis prescritas mediante a códigos formais pré-estabelecidos (Kiminami, Sperling, 2020). Entretanto, produzir mapas padronizados de informações existentes em bancos de dados municipais não é o foco desta pesquisa. Aqui, buscamos rever esse processo de cartografar o urbano, de modo a utilizar como premissa uma possível reversão de sentidos onde o método de pesquisa-intervenção pressupõe ao pesquisador não se utilizar de regras já prontas ou objetivos previamente estabelecidos (Passos, Barros, 2020).

Representar graficamente um espaço abdicando predeterminações nos coloca diante de uma nova forma de estudo traçado por um plano de experiência entre o pesquisador, o objeto de pesquisa e o próprio percurso de investigação. Cartografar torna-se um saber-fazer, ou seja, um saber que vem e emerge do fazer, nos direcionando a um caminho processual que não se orienta pelo que se suporia de antemão, mas sim pelo ato de fundamentar-se na vivência e em elementos coletados durante o percurso (Passos, Barros, 2020). Os mesmos autores explicam,

A análise aqui se faz sem distanciamento, já que está mergulhada na experiência coletiva em que tudo e todos estão implicados. É essa constatação que força o institucionalismo a colocar em questão os ideais de objetividade, neutralidade, imparcialidade do conhecimento. Todo conhecimento se produz em um campo de implicações cruzadas, estando necessariamente determinado neste jogo de forças: valores, interesses, expectativas, compromissos, desejos, crenças etc. (Passos, Barros, 2020, p. 19).

O ato de cartografar que nos interessa é aquele que se baseia nos resultados da apropriação corpórea da cidade permitindo que o pesquisador, ao utilizar seu próprio corpo como receptáculo de informações, encontre novos caminhos para o guiar ao longo de seu estudo, assimilando novas formas de leitura da paisagem. Os mapas, desenhos e croquis desenvolvidos para além de evidenciar as estruturas físicas da cidade, também serão responsáveis por representar sentimentos e características próprias que fogem as regras convencionais de representações gráficas.

Aspectos materiais e imateriais se unem evocando histórias, memórias e identidades de uma cidade. Dessa forma ao estabelecermos os caminhos para investigação de paisagens, compreendemos que uma análise da morfologia provoca uma maior consciência sobre os aspectos físicos daquela urbe, e que o imaterial sentido junto as questões sociais, se mostram mais nítidos quando fazemos uso da observação *in loco*, normalmente realizada em exercícios etnográficos que propiciam uma percepção mais acurada das formas de vida, ocupações e usos que ali se desenvolvem.

A morfologia urbana surge como forma de assimilar as condições físicas da cidade. Seu estudo implica no reconhecimento dos instrumentos de leitura urbanísticos e arquitetônicos que auxiliam a organizar e estruturar os elementos formais que encontramos no espaço, tais como o solo, os lotes, os edifícios e suas fachadas, vegetações, além dos traçados das ruas, praças etc. (Lamas, 2004). Uma plena interpretação morfológica abre caminhos para um aprofundamento nesses dispositivos encontrados, salientando sua relevância perante a área na qual estão inseridos e como eles influenciam as relações sociais vigentes ali.

A análise urbana esmiuça detalhes da vida que diariamente emergem de um determinado perímetro, afinal, a cidade é feita de um grupo de pessoas que dela se apropria e a faz reflexo de si mesmos. O exercício de etnografia surge como uma alternativa para captar essas nuances, visto que é uma prática baseada nos preceitos antropológicos que permite uma inter-relação entre pesquisador e sujeitos pesquisados (Eckert, Rocha, 2008). Assim como as autoras explicam,

A pesquisa de campo etnográfico consiste em estudarmos o Outro, como uma alteridade, mas justamente para conhecer o Outro. A observação é então esta aprendizagem de olhar o Outro para conhecê-lo, e ao

fazemos isto, também buscamos nos conhecer melhor. Esta busca de conhecimento é sempre orientada por questões conceituais aprendidas no estudo das teorias sociais (Eckert, Rocha, 2008, p. 3-4).

Conectar-se com o objeto estudado, mediante o exercício do olhar (ver) e do escutar (ouvir), permite ao pesquisador um deslocamento de sua própria cultura possibilitando-o de se aproximar do fenômeno observado (Eckert, Rocha, 2008). Etnografar nos coloca frente à uma sociedade e com isso somos capazes de desenvolver etapas específicas para o reconhecimento daquele objeto de estudo. Um processo que se inicia por um levantamento de dados de pesquisa, ao identificar aspectos e situações específicas de uma paisagem, dá abertura para uma observação direta onde as práticas sociais e as ações coletivas da vida humana ali exercidas serão assistidas e estudadas.

Interagir com o meio estudado, seja conversando ou entrevistando usuários e moradores, estabelece uma proximidade que promove relações entre fluxo e tempo na pluralidade dos espaços vividos cotidianamente no contexto urbano (Eckert, Rocha, 2008). É importante lembrar, no entanto, que aquele que se coloca à etnografar a cidade, deve estar atento a todos os dados concretos e sensíveis observados. Ele deve saber examinar com seriedade e moderação os fenômenos e aspectos culturais provindos do outrem sem privilegiar aquilo que lhe causa admiração ou estranheza em detrimento dos fatos comuns e rotineiros (Malinowski, 1978). Uma etnografia urbana nos viabiliza "experienciar" a ambiência das cidades cujos caminhos, ruídos, cheiros e cores nos conduzem a interpretações distintas de novos cenários, paisagens e lugares (Rocha, Eckert, 2013).

Ao longo desta pesquisa sobre o Setor Aeroporto, a falta de dados concretos ocasionou uma incansável busca por vestígios que pudessem nos ajudar a elucidar dúvidas sobre sua história. As informações registradas em pequenos parágrafos de grandes livros sobre Goiânia juntamente com recortes de jornais e relatos dos antigos moradores, nos possibilitaram montar uma interessante narrativa, mas para que ficasse completa era necessário também o amparo da atualidade. Analisar suas paisagens intimamente ao longo de várias semanas e em diferentes dias nos permitiu, ao evidenciar sua morfologia e estruturas sociais, que tomássemos conhecimento do resultado de sua ocupação vislumbrando as particularidades geradas ao longo do tempo em seu tecido urbano.

3.2. Fronteiras e limites do Setor Aeroporto

O crescimento de uma cidade não se resume apenas no aumento exponencial da aglomeração de pessoas em um sítio, ele é resultado direto de tensões existentes ao longo do espaço, e carrega em si marcas de suas próprias histórias moldadas pelas formas de apropriação, divisão e desenho urbano (Panerai, 2006). Por ter abrigado o primeiro aeroporto da cidade, a região que hoje corresponde ao Setor Aeroporto foi uma das últimas localidades da área central de Goiânia a ser ocupada. Embora seu entorno imediato já estivesse sendo apropriado, o equipamento demorou um tempo até ser completamente desativado e transferido para outro local causando uma consolidação tardia mediante aos bairros vizinhos. Essa realidade colaborou com a maneira que o Setor Aeroporto acabou se estruturando ao longo do tempo, visto que seus limites territoriais acabaram sendo influenciados pela malha urbana já instalada ali.

Quando observamos um local que foi testemunha de um crescimento exponencial encontramos em seu tecido pistas que nos remetem as origens e referências capazes de evidenciar a organização e constituição daquele espaço que muitas vezes se marca como um lugar singular ao indicar parte da acumulação histórica, comercial e simbólica da região (Panerai, 2006). No mapa abaixo (Figura 70) retirado do livro de Daher (2003) podemos observar a forma que o núcleo central de Goiânia se expandia em meados da década de 1950. Nele é possível ver que fosse por loteamentos particulares, públicos ou mesmo invasões o fato é que o local onde se encontra o Setor Aeroporto mesmo antes de sua construção já se via cercado de uma cidade estruturada e em pleno desenvolvimento.

Figura 70 - Mapa de ocupação de Goiânia em 1954.



Fonte: (Daher, 2003), modificado pela autora.

Reconhecer essa singular situação à qual o bairro estava inserido, permite um melhor entendimento acerca das logicas inscritas por trás do seu espaço esclarecendo suas razões de ser e como se deu seu assentamento (Panerai, 2006). Diante disso, as particularidades observadas em cada extremidade do Setor Aeroporto se mostram como um resultado direto da relação entre suas bordas que ao se desenvolverem em contato com o entorno construído acabaram assumindo características semelhantes aos seus vizinhos gerando uma consolidação heterogênea para o bairro.

Os limites que nos interessam compreender aqui, não são necessariamente os administrativos – aqueles definidos via mapas e determinações municipais, mas sim os contornos do perímetro que marcam visualmente o término daquele local. São

divisas que representam cortes abruptos no tecido urbano e que assumem formatos como bulevares, viadutos e mesmo modificações tipológicas ou de relevo (Panerai, 2006). Eles organizam as cidades e nem sempre virão de encontro com aqueles estabelecidos por planos diretores, mas trazem unidade a diferentes áreas (Lynch, 1999) possibilitando aos bairros assumirem individualidades próprias. A homogeneidade dá a eles vida e simbologia gerando uma imagem sólida no consciente da população que vive dentro ou o observa de fora. Suas características físicas como texturas, espaços, formas, vegetações, construções, usos, atividades, habitantes etc. permitem uma assimilação das continuidades temáticas que geram nas paisagens harmonia e similaridades arquitetônicas (Lynch, 1999).

Os bairros apresentam uma personificação própria decorrente da junção das muitas individualidades exercidas naquela malha e que se estabelecem por uma série de retratos de um grupo abrigando conteúdos, que mesmo em alguns momentos pareçam ser incomunicáveis, mas que se complementam entre si formando uma representação daquele lugar (Lynch, 1999). Grande parte desses locais exibem essa unicidade em seu todo, porém no Setor Aeroporto, em virtude de seu crescimento influenciado por seu entorno, teve sua estruturação desenvolvida de forma excepcional.

Paisagens dissemelhantes em usos, processos e identidades que não se agenciam entre si caracterizam a heterogeneidade do Setor Aeroporto. A ausência dessa similitude geral marca-se para além das interferências provenientes da cidade, englobando também o resultado da inserção dos agentes modificadores em seu meio. As funções e atividades desenvolvidas em seu tecido variam de forma significativa, e conforme se caminha pelas ruas, elas nos transmitem uma impressão de que estamos em lugares completamente diferentes e não dentro de uma mesma vizinhança.

A ausência da coerência ao longo de seu perímetro cria um Setor Aeroporto multifacetado que ao invés de invocar uma única imagem ao imaginário daqueles que o conhece, torna-se símbolo de diferentes aspectos e funções. A continuidade ou não desses limites indicam as diferentes relações e contextos pelos quais o bairro foi submetido durante sua construção (Figura 71).

Figura 71 - Bordas do Setor Aeroporto, bairros vizinhos e algumas de suas características.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

Por mais que os limites apresentem uma função de delimitar o fim, as vezes eles se configuram como elementos que evocam não uma interrupção da malha, mas sim, uma costura de lugares mesclando as particularidades de cada lado da margem transformando o que era para ser divisão em unidade. Lynch (1999) nos explica que as bordas de um local podem agir como barreiras, mas também existem circunstâncias onde as mesmas assumem um papel de união entre duas regiões que se relacionam e se encontram naquele espaço. Ao longo das extremidades do Setor Aeroporto, temos alguns casos em que a mistura de suas características com as de seus vizinhos são tão marcantes que é praticamente impossível a olho nu distinguirmos onde acaba um acaba e se inicia o outro.

O Setor Central teve influência principalmente nas especificidades residenciais que inspiraram os moradores locais enquanto construía suas casas. Seja nos usos, na estética, ou mesmo na forma de apropriação, esse bairro compartilha com o Setor Aeroporto uma forte semelhança morfológica. A Avenida Oeste é o limite administrativo entre os dois bairros, no entanto, seu papel não se dá por meio de uma visível ruptura. Pelo contrário, a via torna-se costura para as duas localidades, transformando o que era para ser uma zona de transição em uma área só. Aqui os limites são quase imperceptíveis como podemos ver na figura 72 abaixo.

Figura 72 - Avenida Oeste, a costura entre o Centro e o Setor Aeroporto.



Fonte: da autora, 2025.

Já o Setor Oeste, nas proximidades de sua fronteira com o Setor Aeroporto apresentava uma característica bem específica, uma paisagem hospitalar que acabou influenciando a migração de mais serviços de saúde para o bairro que se estabelecia. O HGG (Hospital Geral de Goiânia), o Hospital São Salvador e equipamentos

semelhantes se mostraram como norteadores para a conformação dessa área do Setor Aeroporto. A Avenida Anhanguera aqui assume seu papel como limite ao separar as duas regiões (Figura 73). Como uma importante artéria da cidade que apresenta uma largura maior e até mesmo uma faixa exclusiva para ônibus, instaura uma firme ideia de ruptura dada essa dificuldade de penetrá-la.

Figura 73 - Avenida Anhanguera uma barreira difícil de se penetrar, aos fundos é possível ver o HGG.



Fonte: da autora, 2025.

O córrego Capim Puba, no início do planejamento de Goiânia, foi retratado em projeto como delimitador do fim da cidade juntamente com o córrego Botafogo, em que ambos emolduravam até onde a nova capital deveria se expandir num primeiro momento. Porém, ainda que existisse essa intenção projetual a prática não se deu dessa maneira. Assim como aconteceu com o córrego Botafogo, ao longo do Capim Puba diversas famílias se apropriaram das áreas que o margeiam formando uma aglomeração de pessoas que não era prevista durante o planejamento da cidade. Ademais, a proximidade do curso d'água ao bairro Campinas e ao Setor Central também induziu a área a se tornar um ponto atrativo para a população. Assim

desenvolveu-se ali o Setor Capim Puba (posteriormente chamado de Setor dos Funcionários) que fazia fronteira com o Setor Aeroporto. O córrego que foi o responsável por marcar a divisão entre os dois bairros, teve pouco a pouco, sua margem completamente apropriada.

Mesmo que o curso d'água tivesse função de separar duas regiões, a fronteira entre elas aqui também não se comporta como um corte na malha urbana. Ainda que os limites mais fortes sejam aqueles em que predomine a continuidade e a impossibilidade de travessias (Lynch, 1999), no caso do Capim Puba mesmo ele apresentando essa impenetrabilidade isso não o impediu de se apresentar como uma costura. A cidade que crescia a sua volta, se estabeleceu similar em ambos os lados, mesmo que cada um deles pertencesse a um bairro diferente (Figura 74).

Figura 74 - Córrego Capim Puba marcado por ocupações sinaliza o fim do Setor Aeroporto e o início do Setor dos Funcionários.



Fonte: da autora, 2025.

Ao lado norte do bairro ainda sob a influência do córrego Capim Puba, onde localizava-se o Morro do Aranha, as fronteiras do Setor Aeroporto assumem uma característica diferente do restante do bairro. No início da década de 1970 o transporte ferroviário foi sofrendo uma decadência em Goiânia, e a antiga Estrada de Ferro

Goyaz, que passava ali dividindo as localidades, além de perder sua importância, por se localizar no meio da cidade tornou-se um empecilho para o crescimento daquela região (Straiotto, 2016). Como solução houve a iniciativa de substituí-la por uma grande via que se conectasse ao restante da cidade, entretanto, nada foi feito até meados de 1997, ano em que finalmente a prefeitura deu início a construção do limite que viria substituir à estrada de ferro, a Avenida Leste Oeste. Por conta dessa demora a região continuou a se desenvolver juntamente com o Setor Aeroporto o que fez com que suas fronteiras também assumissem características semelhantes, por isso mesmo após a inauguração da via, essas similaridades não foram apagadas.

No entanto, mesmo semelhantes, as fronteiras entre o Setor Aeroporto e o Setor Norte-Ferroviário marcados pela Avenida Leste Oeste ainda surge como uma breve ruptura na malha urbana. Talvez aqui, não seja necessariamente um corte e sim uma pausa. A avenida interrompe o tecido abruptamente com sua largura, fluxo intenso de carros e canteiro central, porém ao atravessarmos sua extensão o tecido continua e nos deparamos com paisagens iguais às que acabamos de deixar.

Toda essa influência de bairros distintos nas bordas do Setor Aeroporto causaram uma mistura de usos e de formas que marcaram sua conformação heterogênea. Lamas (2004, p. 26) nos explica que,

[...] a forma urbana é [...] resultado da produção voluntária do espaço. Entendo por voluntário um processo que, tomando em conta os objetivos de planejamento (econômicos, sociais, administrativos), os organiza e resolve utilizando os conhecimentos culturais e arquitetônicos sobre esse mesmo espaço e materializando-os através de sua forma.

As paisagens de um bairro se revelam como uma dimensão da produção humana guardando em si elementos do processo de conformação espacial os quais nos fornecem componentes que possibilitam uma melhor compreensão das nuances dos diferentes tempos (Carlos, 1992) e das distintas formas pelas quais aquele espaço foi ocupado. O Setor Aeroporto influenciado por variadas regiões e acontecimentos, com o tempo desenvolveu paisagens muito distintas entre si por isso observá-las nos ajuda a compreender melhor como essas intervenções se manifestaram no traçado urbano.

3.3. As diversas paisagens do Setor Aeroporto

Levando em consideração a heterogeneidade do Setor Aeroporto, durante sua análise urbana e na busca por abranger grande parte de suas particularidades, selecionou-se algumas de suas paisagens mais emblemáticas para um estudo aprofundado de forma que as mesmas possibilitassem uma melhor compreensão da ocupação pela qual o perímetro foi submetido. Escolher algumas das muitas faces deste bairro tornou-se uma forma de investigar em cada caso, os atributos físicos e sociais pertencentes aquele espaço e de que maneira a apropriação ali acontece. A delimitação dessas paisagens foi baseada não apenas na importância e relevância que elas detêm sobre o bairro e sobre Goiânia, como também naquelas que foram diretamente influenciadas pelos agentes modificadores mencionados anteriormente. É importante ressaltar que dos muitos cenários existentes priorizou-se aqueles que melhor cumprissem com esses requisitos de modo que conseguíssemos aprofundar o estudo sem tornar a pesquisa demasiadamente longa.

Baseando-se no método de estudo das imagens da cidade de Lynch (1999), nos estudos morfológicos desenvolvidos por Lamas (2004) e Panerai (2006) e nos exercícios etnográficos realizados por Rocha e Eckert (2013) em cada paisagem selecionada foi elaborada uma investigação detalhada acerca de suas características. Foram avaliados os diversos elementos dispostos no perímetro, os usos vigentes, as formas de apropriação do espaço, suas sensações, clima, aromas, entre outros aspectos absorvidos durante o processo de apropriação de cada local. Além disso, observou-se também os principais traços, contrastes, problemas, qualidades, naturezas arquitetônicas (Lynch, 1999) e demais elementos que pudessem ser marcantes para a diferenciação entre uma paisagem e outra.

Essa exploração foi realizada através de caminhadas onde ao atentarmos as variações de forma, ocupação do espaço e jogos de interação social conseguimos compreender melhor as tensões vividas nas áreas estudadas (Rocha, Eckert, 2013). Estruturou-se a metodologia dessas análises através de uma série de visitas à cada paisagem selecionada. Em múltiplos dias da semana e em diferentes horários ao longo do dia, fomos a campo na busca de desempenhar uma boa prática de etnografia de rua, aprendendo a pertencer ao espaço estudado e interpretando-o como se fosse nossa morada ou mesmo um lugar de intimidade e acomodação afetiva (Rocha, Eckert, 2013).

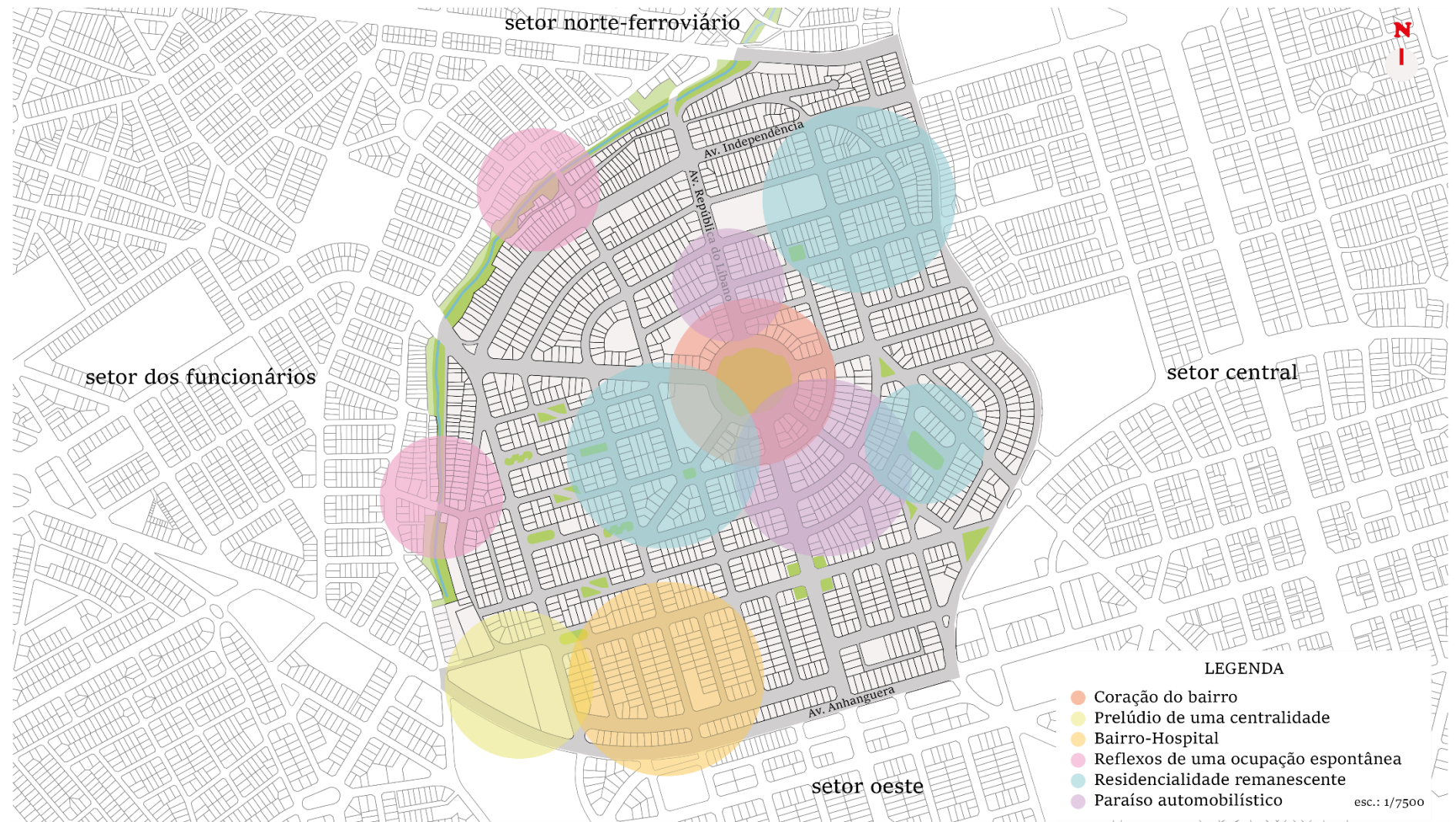
Cada local escolhido foi visitado entre duas à quatro vezes, em diferentes dias da semana evitando domingos e feriados – pela ausência de movimentação de pessoas nas ruas durante esses dias. As idas foram feitas em horários distintos, variando entre os períodos da manhã, almoço e ao cair da tarde. A duração do exercício foi de pouco mais de um mês e os resultados variam entre fotografias, desenhos e relatos descritos no diário de campo da autora. A construção de um diário de campo é feita pelas anotações diárias do que o pesquisador vê e ouve entre as pessoas que fazem parte daquele cenário cotidiano (Eckert, Rocha, 2008). Essa forma de registro por meio de escritas guarda todos os detalhes apreendidos durante as experiências em meio ao objeto estudado, abrangendo não apenas aquilo que se vê, mas também o que se sente.

Mapas, rascunhos, esquemas também foram utilizados tudo a fim de tornar mais claras as informações coletadas. Este tipo de exploração nos permitiu assimilar melhor a força e a fragilidade dessas paisagens, compreendendo conexões, desconexões e inter-relações com o entorno, além de registrar as vantagens ou dificuldades estruturais aparentes (Lynch, 1999).

As paisagens do Setor Aeroporto, ainda que em sua maioria se concentrem em locais definidos, também podem chegar a ser observadas de forma pulverizada ao longo da região, em alguns casos de forma mais nítida em outros de maneira mais discreta. Isso acontece pois o processo de consolidação do bairro não se deu de forma única e regrada, e sim de modo espontâneo conforme existia disponibilidade da região, causando locais mais ou menos influenciáveis.

Partindo desse aspecto as paisagens a serem estudadas estão demarcadas no mapa abaixo (Figura 75). São elas: **Coração do bairro** – referente à Praça do Avião e de seu entorno; **Prelúdio de uma centralidade** – espaço do entorno da antiga rodoviária; **Bairro-Hospital** – formada pelos hospitais e serviços de saúde; **Residencialidade remanescente** – áreas residenciais que sobreviveram à mudança de usos ao longo dos anos; **Paraíso automobilístico** – espaços do bairro que foram tomados pelos comerciantes mais característicos do Setor Aeroporto, os garageiros; e por fim **Reflexos de uma ocupação espontânea** – área lindeira ao córrego Capim-Puba berço de uma antiga ocupação e que reflete esse fato até hoje.

Figura 75 - Mapa com delimitações das paisagens a serem analisadas.



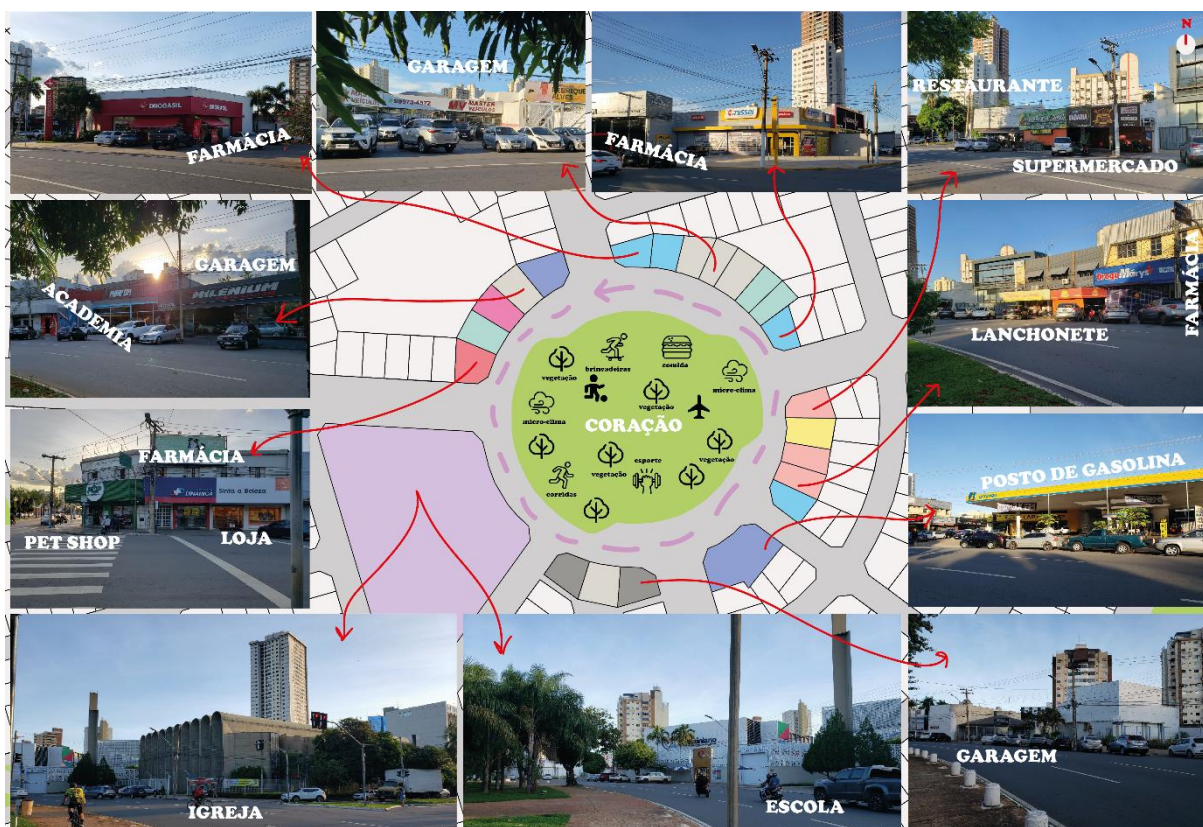
Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

3.3.1. Praça do avião, o coração do Setor Aeroporto

A praça é um elemento morfológico que se distingue de outros espaços da cidade pela sua organização espacial e intencionalidade de desenho, sendo um lugar deliberado para encontros, permanências, acontecimentos, práticas sociais e das mais diversas manifestações de vida urbana e comunitária (Lamas, 2004). Ao voltarmos nossos olhares para a Praça do Avião e seu entorno talvez tenhamos aqui algumas das paisagens mais emblemáticas do bairro.

Estruturada por diferentes usos, caminhar ao longo dela pode nos dar uma impressão de que ali se concentra uma parcela de cada parte do bairro: Garagens de automóveis, farmácias, supermercados, restaurantes, escolas, um pet shop, uma igreja, uma academia e até mesmo um posto de gasolina são alguns dos empreendimentos que encontramos ao seu redor. Como se expressasse em suas imediações uma concentração de tudo o que há no bairro, as paisagens da Praça do Avião tornam-se um retrato fiel da heterogeneidade que corre sob todo o seu perímetro (Figura 76).

Figura 76 - Diferentes usos em torno da praça do avião. Na praça – o coração do bairro – diferentes atividades acontecem em meio as diferentes sensações causadas pelo entorno.



Fonte: da autora, 2025.

A praça estabelece uma estreita relação entre seus espaços de permanência internos com as edificações, fachadas e planos em sua volta, já as ruas que acabam se configurando como limites, organizam o cenário que se caracteriza pela harmonia dos cheios e vazios contrapostos (Lamas, 2004). Os inúmeros usos nos arredores da Praça do Avião recebem uma grande quantidade de pessoas ao longo do dia todos os dias da semana. Os restaurantes se apropriam da calçada com mesas, cadeiras e até um pergolado, bem como o supermercado que faz uso desse espaço para aumentar a exposição de suas mercadorias (Figura 77). Os garageiros, quando o sol permite, também utilizam essas calçadas como forma de exporem seus automóveis, de se reunirem ou mesmo de fazerem negócios entre si e entre aqueles que passam pela região.

Figura 77 - Apropriação da calçada pelos comerciantes.



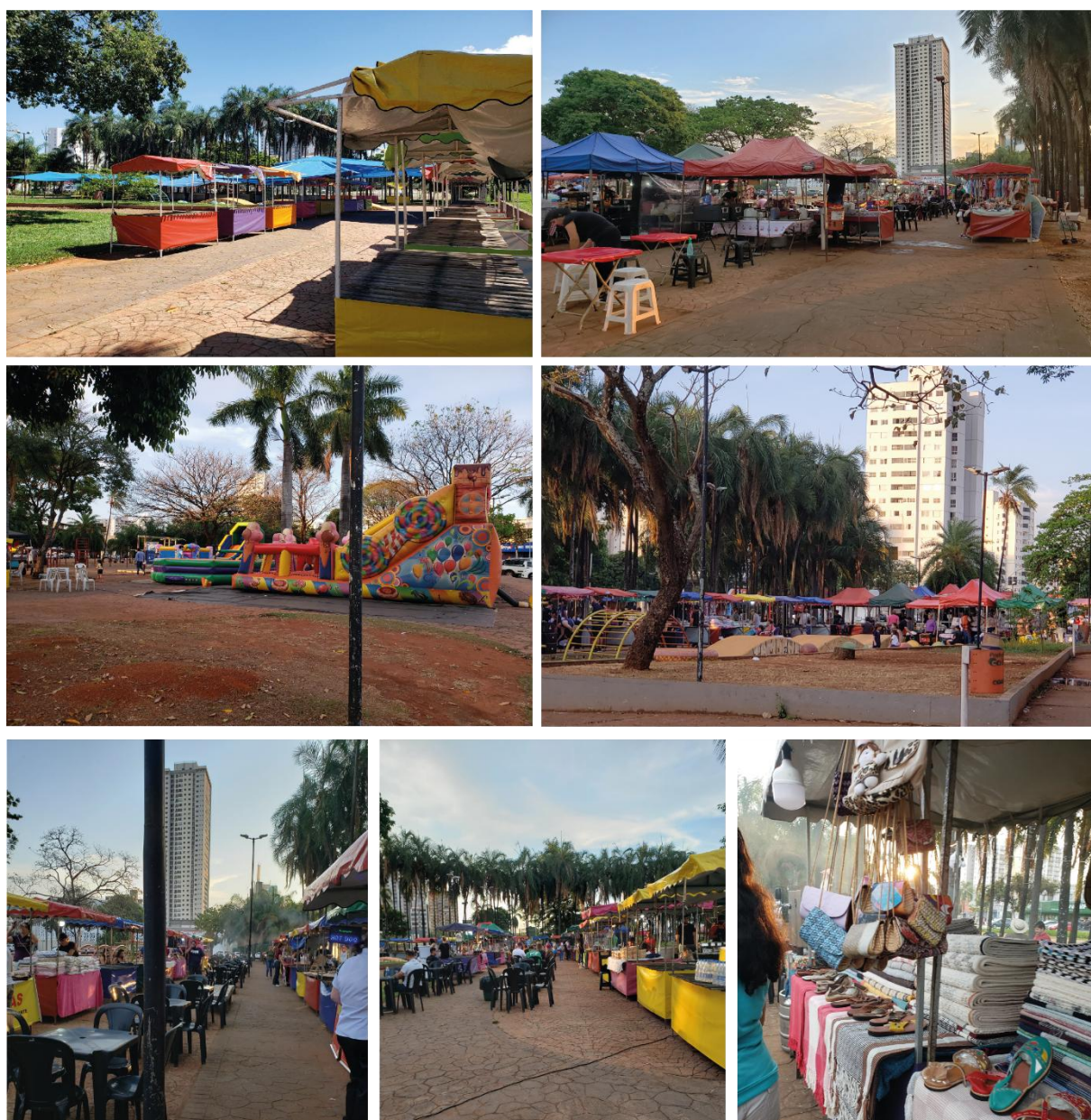
Fonte: da autora, 2025.

Fazendo jus a sua função de ponto de reuniões e encontros, a Praça do Avião diariamente é palco das mais diversas atividades. Como dito anteriormente, em sua área repousam inúmeros equipamentos de lazer e esporte que estimulam os moradores a transformarem o local em parte de suas rotinas cotidianas. Os padres Agostinianos por meio da Igreja Nossa Senhora de Fátima e do Colégio Agostiniano também a utilizam para desenvolvimento de atividades ao ar livre; já as academias usam o espaço para aulas especiais e até mesmo uma feira de lazer começou a funcionar ali.

A carinhosamente denominada "Feirinha da Praça do Avião" acontece religiosamente todas as quartas-feiras das 17h às 22h nos remetendo ao início do Setor Aeroporto e a feira de alimentos que fazia dali sua morada. Este evento é um

relevante acontecimento no bairro onde jovens, adultos e crianças se reúnem para degustar comidas saborosas, brincar e aproveitar a companhia um do outro. A feira é bastante movimentada e é reconhecida na cidade inteira pelas tortas doces saborosas e por outras comidas típicas que fazem sucesso nas redes sociais. A figura 78 abaixo exhibe os diferentes cenários da feira, desde sua organização ao seu pleno funcionamento. É válido salientar que apesar da imagem possibilitar uma visualização adequada de sua aparência, a paisagem só se mostra verdadeiramente fiel ao ser vivenciada visto que os cheiros, sabores, sons, conversas e sensações não podem ser transmitidos via fotografia.

Figura 78 - Variados cenários da Feirinha da Praça do Avião.



Fonte: da autora, 2025 e 2023.

A Praça do Avião, por sua posição radial funciona como uma rotatória para o fluxo de carros da região, algo muito parecido com o que acontece com a Praça Cívica no centro de Goiânia. Entretanto, apesar de todo esse movimento, seu interior é calmo e agradável mesmo nos dias mais movimentados. As árvores e vegetações geram um microclima de alívio aos dias quentes que acompanham a capital. Os contrastes entre o tráfego de automóveis que gira em seu entorno com a tranquilidade de seu centro acaba permitindo a quem passa por ali uma sensação de refúgio e paz. No trecho abaixo trazemos uma pequena passagem do diário de campo da autora, relatando algumas das formas pelas quais as pessoas fazem uso da praça em seu cotidiano,

Sentei-me em um banco qualquer próximo a uma das quadras com o intuito de observar a movimentação que ali acontece. Posiciono-me em frente a quadra, fechada por um alambrado e com seus pilares verdes que é utilizada no momento por vários adolescentes e crianças que parecem estar jogando bola. Não aparenta ser uma real partida de futebol, apenas brincam jogando a bola uns para os outros sem muito comprometimento [...] contrariando o clima que fez durante todo o dia, neste momento a praça está bem fresca. As árvores e a posição dos edifícios do entorno aliada com a própria posição do sol possibilitam que grande parte da praça nesse momento se encontre na sombra o que torna o espaço mais agradável de se estar. [...] Essa praça é tão animada. É uma realmente difícil tentar acompanhar todos que passam por aqui, são pessoas caminhando, brincando ou apenas passando em direção a algum destino. Muitas pessoas trazem seus filhos pequenos para brincar e seus cachorros para passear [...] Pessoas vem e vão. Correndo, andando, apressadas, tranquilas, com cachorros ou crianças, vivendo suas vidas e seguindo seus próprios caminhos (Diário de campo da autora, 2023).

As paisagens distintas da Praça do Avião conferem a ela um retrato de como o próprio Setor Aeroporto se configura. A escultura do 14-Bis é um importante elemento que complementa seu significado cultural, e apesar de não ser mais o primeiro avião da praça o F-8 Gloster Meteor, o novo modelo cumpre seu papel de remeter no

imaginário dos usuários o passado aeronáutico da região (Figura 79). Este monumento é um elemento morfológico individualizado que pela sua presença, configuração e posicionamento no coração do bairro – bem no encontro das antigas pistas de pouso do aeroporto, torna-se determinante para caracterizar a imagem do Setor Aeroporto assumindo uma função cultural, histórica e estética (Lamas, 2004).

Figura 79 - O avião da Praça do Avião.



Fonte: da autora, 2025.

Cheia de cores, cheiros, sabores, e sensações a Praça do Avião e suas paisagens refletem a história, a memória e a cultura por trás da sociedade que se estabeleceu ali ao longo dos anos. Sua posição central, trouxe vida ao interior do bairro e sua forma de conexão com a vizinhança a permite configurar-se como ponto de encontros e passagens, tornando-se assim o coração do bairro.

3.3.2. Prelúdio de uma centralidade

A antiga rodoviária de Goiânia foi um dos principais responsáveis por impulsionar a condição de centralidade ao Setor Aeroporto. O vai e vem de pessoas tornou a área interessante aos olhos da população que viu naquele espaço a chance de estabelecer seus negócios e crescer junto a cidade. No entanto, com a desativação

do equipamento a paisagem à sua volta sofreu mudanças consideráveis, e ainda que se mantenha como uma região movimentada, o equipamento que agora é sede do corpo de bombeiros, acabou se tornando uma construção isolada.

Dada sua função e os serviços ali realizados o edifício mostra-se hoje na paisagem como um perímetro fechado, rodeado com muros altos e com apenas duas entradas pequenas que estão quase sempre fechadas (Figura 80), a antiga estação rodoviária agora cria uma barreira física e visual à população. Aqui, o equipamento torna-se um obstáculo construído, um limite de até onde o pedestre pode chegar, fazendo-se explícita a diferença entre o que antes era domínio público e que agora é domínio privado. A impressão que temos é que a construção se tornou uma ilha solitária que cercada por vias e muros transfigura-se como inacessível para aqueles que queiram se aproximar.

Figura 80 - Entradas do corpo de bombeiros, restritas à funcionários.



As calçadas do entorno são estreitas e sem vegetação o que dificulta ainda mais uma caminhada por ali (Figura 81). Seja pela sensação de enclausuramento causada pelo muro de um lado e a pela rua movimentada de outro, seja pelo calor angustiante, comum durante grande parte do ano e que é piorado pela ausência de vegetação, esses aspectos transformam o entorno da antiga rodoviária em um lugar pouco convidativo para pedestres. Assim como Lamas (2004) nos explica, ainda que as formas arquitetônicas não resumam os aspectos sensoriais e perceptíveis de uma cidade, são determinantes para sua construção pois ao se apropriar da malha urbana o praticante está sujeito a sons, cheiros, calor, luz e outros estímulos que atuam sobre seu sistema perceptivo transmitindo mensagens e influenciando sua apreensão daquele meio.

Figura 81 - Rua 29-A e calçada da antiga estação rodoviária que agora é sede do corpo de bombeiros.



Fonte: da autora, 2025.

As barreiras formadas em decorrência da edificação refletem no modo que a população se utiliza desse entorno. Durante a realização do exercício etnográfico percebemos um lugar vazio, inóspito, onde poucos caminhantes se arriscam a passar. O fluxo de automóveis é constante, e mesmo que não tão intenso quanto já foi um dia, ainda afasta aqueles que buscam um passeio a pé, uma vez que as calçadas são estreitas e quentes e as ruas cheias o suficiente para impossibilitar uma caminhada

por elas. Apesar disso, a presença de praças arborizadas nas proximidades viabiliza um respiro em meio a paisagem.

Nas imediações da antiga rodoviária estruturou-se duas praças de tamanhos distintos, mas que acabam exercendo funções semelhantes sob a malha urbana. Ambas são majoritariamente utilizadas por lavadores carros, uma espécie de lava-jato caseiro, sem maquinários, ou estruturas, que acontece ao ar livre sob a responsabilidade de homens com baldes de sabão, água e suas esponjas. Talvez esse tipo de apropriação tenha surgido como um reflexo do forte comércio de carros que o Setor Aeroporto comporta, pois em muitas das praças que encontramos ao longo do bairro é possível ver essa atividade sendo exercida (Figura 82).

Figura 82 - Croqui dos lavadores de carro na praça.



Fonte: da autora, 2025.

Com exceção dessa prática, as praças são muito pouco utilizadas. Durante os dias que estivemos ali, ambas estavam vazias. A praça menor, que fica em frente ao edifício da antiga rodoviária, sequer possui um nome. Nela existe o serviço de lavagem de carros, uma lanchonete e bancos espaçados de forma distante e descontínua. Embora a sombra das árvores seja agradável, o local é vazio e a concentração de pessoas que passam por ela é apenas em busca dos serviços ali oferecidos (Figura 82). Na praça General Joaquim Xavier Curado, que está do lado da edificação e tem

uma área bem maior, a situação não é tão diferente mesmo que ela tenha muito mais a oferecer. Em seu espaço existem equipamentos de lazer como quadras e brinquedos, bancos e um paisagismo agradável. Os trabalhadores lavando automóveis se concentram em uma de suas extremidades e de vez em quando passa uma ou outra pessoa caminhando em direção ao Parque Lago das Rosas (que fica em frente à praça) ou ao terminal de ônibus que fica localizado ali próximo na Avenida Anhanguera (Figura 84).

Figura 83 - Praça sem nome em frente à antiga estação rodoviária.



Fonte: da autora, 2025.

Figura 84 - Praça General Joaquim Xavier Curado.



Fonte: da autora, 2025.

Nessas paisagens observamos um contraste entre passado e presente. Alguns dos usos em volta do edifício da antiga rodoviária, nos remete a época de ouro do equipamento, onde a migração de pessoas para a cidade era constante fazendo-se necessária a criação de vários hotéis. Embora atualmente não sejam a maioria, hoje alguns desses empreendimentos como o Goiás Hotel, o Hotel Rio Branco e o Hotel Itaipu resistiram as mudanças do bairro e como fortes vestígios relembram o que um

dia ali existiu (Figura 85). Na paisagem urbana emergem-se sinais do tempo que se impregnam como profundas marcas, onde o mundo por ser produto do homem está à mercê das metamorfoses pelas quais a cidade passa, produzindo em suas imagens as ruínas e vestígios daquilo que já existiu na vida urbana, mas que perseveraram em se manterem ali (Carlos, 1992).

Figura 85 - Hotéis remanescentes na paisagem.



Fonte: da autora, 2025.

Ainda que essas construções tenham sido poupadas pelo avanço do tempo, outras não tiveram a mesma sorte. Com o decorrer dos anos diferentes usos foram substituindo e transformando as paisagens da região que hoje refletem a centralidade que o Setor Aeroporto se tornou. Lojas de veículos, joalherias, e mesmo os serviços de saúde que cresciam mais próximos aos hospitais acabaram se estendendo até ali e construindo uma paisagem singular constituída de memórias e modernidades (Figura 86).

Figura 86 - A dualidade entre passado e presente.



Fonte: da autora, 2025.

3.3.3. Bairro-Hospital

A antiga rodoviária também influenciou a chegada dos serviços de saúde no Setor Aeroporto. A proximidade do equipamento garantia uma série de benefícios para os empreendimentos que ali se instalassem, desde a facilidade de acesso por parte da população à expectativa de melhoria das infraestruturas básicas. Além disso, por

ser um bairro novo, mesmo sendo centralizado possuía um baixo valor para seus imóveis tornando-se um ponto extremamente atrativo para aqueles que buscavam um local para começar seus negócios. Alguns dos hospitais pioneiros da região se estabeleceram nesse perímetro, por consequência houve uma disseminação desse tipo de atividade na região o que acabou instituindo uma nova paisagem. Estes cenários atrelados à saúde embora tenham se pulverizado ao longo de todo o bairro se mantiveram com maior incidência nas redondezas desses equipamentos precursores como o Hospital São Francisco de Assis (HSFA) e o Hospital Ortopédico de Goiânia (HOG) (Figura 86).

Figura 87 - Alguns dos hospitais pioneiros do Setor Aeroporto que estão em funcionamento ainda hoje.



Fonte: da autora, 2025.

O uso do solo se liga a momentos particulares do processo de produção das relações econômicas, onde a instauração de uma determinada atividade torna-se parte do contexto daquele espaço articulando-se com sua história e com o modo de ocupação daquele lugar (Carlos, 1992). A aglomeração dessas instituições de saúde viabiliza uma infinidade de serviços aos pacientes que frequentam o Setor Aeroporto. Aqui todo tipo de procedimento pode ser realizado, desde os mais simples como exames e consultas até os mais complexos como internações e cirurgias, tudo num só lugar e as vezes numa rua só. As ruas Dr. Ismerino Soares de Carvalho e a Avenida L concentram grande parte desses serviços de saúde do bairro. Grandes hospitais, laboratórios, clínicas, farmácias, óticas, lojas especializadas em instrumentos médicos são alguns dos elementos que formam a paisagem bairro-hospital. No mapa abaixo (Figura 88), um pequeno recorte do perímetro que envolve essas duas vias e que concentra a maior quantidade desse tipo de atividade em todo o bairro.

Figura 88 - Mapa com a distribuição dos serviços de saúde e apoio a eles. Os lotes dentro do perímetro estudado que não estão coloridos equipamentos de saúde possuem usos não-relacionados aos serviços de saúde.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado da autora.

O bairro recebe diferentes funções, que ao se sobreporem com suas complexidades e dinâmicas específicas geram uma resposta aos traçados e formas

urbanas, estabelecendo conexões com o entorno e com a vida desenvolvida ali (Lamas, 2004). A incidência desses serviços de saúde é tão marcante que é praticamente impossível andar alguns metros sem ver nenhum desses estabelecimentos. No entanto, nem todas as edificações que observamos nessas paisagens possuem relação direta com a saúde, muita das atividades que se apropriam desse espaço se mostram como uma função de apoio, onde estacionamentos, hotéis, lanchonetes e restaurantes se instalaram estrategicamente no meio em busca de captar o público que ali frequenta (Figura 89).

Figura 89 - Alguns exemplos de usos de apoio aos serviços de saúde que não necessariamente desempenham uma função nessa área.



Fonte: da autora, 2025.

A maioria dos procedimentos de saúde costumam demandar algumas horas para serem realizados, por isso a presença dos restaurantes e lanchonetes em especial, se manifestam como peças importantes não apenas para a alimentação como também para o descanso, lazer e distração dos pacientes. É comum que esses locais estejam sempre cheios, com várias cadeiras e mesas nas calçadas aproveitando o máximo do espaço para dar conforto aos usuários. Além disso, nessas paisagens existe um movimento frequente de pessoas vindas de outras cidades, por consequência esses pontos tornam-se necessários a esses viajantes para que tenham um local adequado para repousar enquanto aguardam seus atendimentos. Como muitos vem em caravanas, também se tornam pontos de encontro e de espera das vans e ônibus que transportam os pacientes entre as cidades (Figura 90). Abaixo um trecho do diário de campo da pesquisadora retrata um momento de observação desse peculiar aspecto presente na paisagem,

Sob um céu nublado, numa leve caminhada pelas calçadas da Avenida L avisto uma multidão. Várias cadeiras posicionadas na calçada sob a sombra de uma árvore abrigavam diversas famílias sentadas todas juntas em frente à um restaurante. Era quase meio-dia e aquela movimentação indicava que tais pessoas reunidas ali estavam almoçando enquanto esperavam juntas por algum atendimento médico. Ao lado da calçada, vans com o logo de prefeituras de outras cidades, estavam estacionadas todas enfileiradas e com as portas bem abertas possibilitando o olhar para seu interior... Ali dentro vi pessoas sentadas nos bancos comendo marmitas tal como as pessoas que se sentavam nas cadeiras na calçada e no interior do restaurante. Provavelmente uma caravana de pessoas vindas de diferentes cidades se instalaram momentaneamente ali para comer e descansar. (Diário de Campo da autora, 2025).

Figura 90 - Pessoas sentadas na calçada enquanto almoçam e esperam atendimentos médicos junto com as vans e ônibus que os trouxeram de outras cidades.



Fonte: da autora, 2025.

Ainda que nos deparemos com a apropriação das calçadas por parte dos estabelecimentos alimentícios esse cenário não se repete quando as instalações são

voltadas para a saúde. Na verdade, nesse caso, é difícil até mesmo a existência de vegetações, visto que muitos aproveitam o recuo da calçada para transformá-la em estacionamento. O constante entra e sai de automóveis estacionados seja nas calçadas, ou no interior das quadras, tornam-se mais um empecilho para os pedestres. As calçadas mesmo largas, acabam sendo utilizadas apenas para se locomover de um edifício ao outro, e muito raramente para uma caminhada tranquila e agradável.

O tráfego das vias também é uma questão a se considerar. As principais vias estudadas (Dr. Ismerino Soares de Carvalho e a Avenida L) são consideravelmente movimentadas dependendo do horário do dia, além de serem largas o suficiente para dificultar sua travessia. Os carros que vem de diversas regiões, e inclusive de outras cidades, percorrem as avenidas e ruas do entorno no intuito de buscar, deixar ou esperar algum paciente (Figura 91).

Figura 91 - Avenida L.



Fonte: da autora, 2025.

Mesmo que a paisagem Bairro-Hospital se faça vizinha da antiga rodoviária vemos características nela muito destoantes daquelas observadas no entorno imediato do equipamento, aqui os aspectos marcantes são decorrentes da apropriação intensa dos serviços de saúde, que ao se espalharem por essas vias e ao longo do bairro trouxeram uma imagem de polo hospitalar ao Setor Aeroporto. Extensão do meio edificado, a paisagem, reflete os usos e propõe através do domínio arquitetônico uma organização singular do território (Lamas, 2004).

Os moradores do bairro demonstram orgulho por estarem próximos a tantos equipamentos de saúde, no entanto, para aqueles de baixa renda que não podem pagar pelos serviços ou nem recorrer a planos de saúde, muitas vezes a região torna-se indisponível. Mesmo sendo considerado referência na área da saúde o Setor Aeroporto não possui nenhuma unidade básica de atendimento (UBS, CAIS ou UPA). Embora alguns dos hospitais grandes atendam pelo SUS (Sistema Único de Saúde) não existe nenhuma instituição voltada exclusivamente para o atendimento dessa população de baixa renda.

Esse foi um ponto trazido por uma das moradoras que entrevistamos, a Dona Fátima (Santos, 2025), que ressaltou a necessidade de se locomover até bairros vizinhos quando precisa de algum atendimento de urgência ou mesmo de alguma consulta ou procedimento rápido. Ela lamentava que mesmo morando num bairro tão provido de serviços de saúde não existisse uma única unidade básica para suprir as necessidades dos moradores mais carentes da região (Santos, 2025).

Os usos da cidade sempre nos remetem a uma análise das relações sociais vigentes, onde o mercado age como elo e seus mecanismos determinam a garantia de acesso à propriedade, e mesmo a própria saúde, mediante a uma possibilidade de pagamento por aquele serviço ofertado (Carlos, 1992). Diante desse descontentamento fica o questionamento sobre as paisagens bairro-hospital que embora tragam orgulho aos moradores, se mostram por vezes elitistas contra aqueles que possuem baixo poder aquisitivo frequentemente tornando-se indisponíveis para usufruto dessa população desprovida de recursos.

3.3.4. Residencialidade remanescente

Na cidade, a dimensão humana reflete-se através do movimento de vida e apropriação da malha, onde um tempo específico serve de base para o processo de constituição social das pessoas que ali habitam (Carlos, 1992). O Setor Aeroporto ainda que tenha recebido em seu perímetro diferentes usos ao longo do tempo, nunca deixou de ser um bairro residencial. Casas podem ser facilmente encontradas ao longo de toda sua extensão, e mesmo quando a paisagem abriga outras atividades ainda é comum ver várias dessas construções “espremidas” em meio aos novos serviços que se instalaram ali. Porém, na maioria das vezes quando encontradas nessas situações, essas edificações permaneceram apenas porque foram adaptadas

para comportar novas funções. Apesar desse fato, ainda é possível visualizar áreas no bairro onde as moradias se fizeram resistentes à chegada de tantos serviços. Além disso, sua localização centralizada foi motivo de interesse para a especulação imobiliária, o que acarretou ao longo dos anos uma concentração considerável de edifícios residenciais em seu perímetro.

Seguindo essa linha, trouxemos uma análise de dois tipos de paisagens residenciais remanescentes: a primeira abrange as áreas que concentram casas térreas ou sobrados e que ficam localizadas na antiga Vila Cristo Redentor e em suas proximidades; já a segunda engloba aquelas próximas ao Colégio Agostiniano, local onde se concentram uma quantidade significativa de prédios. Nesses cenários além das construções podemos observar também locais “onde a vida doméstica acontece”, ou seja, espaços que em meio as dinâmicas da cidade moderna se mostram como canalizadores de reuniões, encontros, conversas, brincadeiras, fofocas etc. Normalmente esses lugares são estimulados por meio de algum elemento especial (comércio, loja, restaurante ou praça) no qual as pessoas se juntam para conviver amigavelmente em comunidade (Figura 92).

Figura 92 - Demarcação das paisagens residenciais estudadas.



Fonte: Google Maps, modificado pela autora, 2025.

Os moradores da antiga Vila Cristo Redentor resistem ao avanço do tempo mantendo paisagens que nos remetem à uma atmosfera íntima. Talvez isso se dê pelo fato de que esse espaço foi ocupado antes mesmo da criação do Setor Aeroporto e muitos dos moradores que ainda residem ali são pioneiros que acompanharam todo o crescimento e consolidação do bairro. As moradias possuem as mais diversas características e mostram através de sua aparência os reflexos da estruturação do bairro. Cada casa tem um estilo próprio, algumas com um maior rebuscamento nos remetem aos elementos do estilo moderno conforme mencionamos no capítulo 2. Outras que embora não nos remetam a nenhum estilo específico mostram o zelo de quem a construiu com o intuito de torná-la um lar. Diferentes cores, configurações, revestimentos, setorizações, fechamentos ou quaisquer outros elementos formais aparentes dão destaque e singularidade a cada uma das construções, transmitindo nelas a identidade e a vida de seus habitantes (Figura 92).

Figura 93 - Exemplos de residências remanescentes das paisagens.



Fonte: da autora, 2025.

O Setor Aeroporto comporta em seu perímetro diversos usos distintos, então mesmo que um determinado local apresente uma maior concentração de residências, suas paisagens ainda serão contaminadas por um ou outro serviço mesmo que seja numa menor incidência. Normalmente nas paisagens que refletem o habitar os comércios locais são os ambientes onde a vida doméstica se aflora. É nos açougues, “barzinhos” e pequenos estabelecimentos que se concentram pessoas, não apenas para fazer compras, mas também como uma forma de se conectar e estabelecer relações de lazer e diversão. A cidade se revela concretamente através dos usos que dão sentido à vida, indicando através da prática socioespacial a substância do que ali se realiza, onde seus habitantes constroem seus “rastros” que dão significado a sua existência, erguendo fundamentos e formando identidades (Carlos, 2007).

Os comerciantes que se apropriam das calçadas permitem através do encontro de moradores, a materialização do espírito de comunidade. Eles posicionam cadeiras, mesas, churrasqueiras, bancos e músicas para aqueles que quiserem compartilhar um momento agradável. Uma atmosfera tranquila regada por conversas, risadas, canções animadas e brincadeiras transparecem na paisagem (Figura 94). Abaixo, uma pequena passagem do diário de campo da autora sobre essa paisagem residencial,

Num ensolarado sábado pela manhã, as ruas residenciais do Setor Aeroporto vibram vida e comunidade. Um carro de mudanças estacionado na frente do edifício Célia Maria testemunha o início de um novo ciclo para uma família que se muda para um novo lar. Moradores podam árvores e retiram com rapidez os galhos caídos das calçadas, que sempre muito movimentada não devem ter seu fluxo impedido. Pessoas vão e vem o tempo todo. Algumas indo se consultar na sede da UNIMED, outras voltando da feira orgânica que acontece no Mercado Popular da Rua 74 bem próximo dali. A sensação é de tranquilidade, o clima é agradável com um sol confortável e o horário próximo ao almoço é denunciado pelo cheiro de churrasco, proveniente de um barzinho na esquina da rua 15A, que percorre as redondezas. Os garçons preparam o espaço para abrigar os moradores que aos poucos vão chegando trazendo as conversas e risadas para incrementarem a

paisagem. Ao fundo também podemos ouvir músicas que se tornam trilha sonora para aqueles que percorrem o espaço [...] pouco a pouco os moradores começam a se aglomerar aumentando a quantidade de risadas, conversas e cantorias deixando-as mais intensas e o cenário cada vez mais vivo diante de nossos sentidos (Diário de Campo da autora, 2025).

Figura 94 - Aqui, espaço onde a vida acontece, aglomerações e interações da comunidade em torno do açougue e dos barzinhos se apropriando da calçada trazem vivacidade às ruas do bairro.



Fonte: da autora, 2025.

Aqui a cidade torna-se palco para que pessoas distintas convivam como família, todas próximas, em parceria com uma forte amizade. Dona Fatima (Santos, 2025) nos contou que seu maior orgulho por morar neste local é a comunidade da qual ela faz parte. Ela comentou que seus vizinhos não são apenas amigos, são como uma família e que todos daquele pequeno entorno se apoiaram ao longo dos anos, testemunhando conquistas, os filhos crescerem, os netos nascerem e agora passam a velhice unidos como bons irmãos (Santos, 2025).

Mesmo que o sentimento de comunidade se replique apenas em algumas paisagens do bairro, as que se conectam ao habitar são sempre acompanhadas por ele. A Praça Brás Nicolau Limongi, próxima à Avenida Tocantins, mostra-se como um

espaço de encontros cuidado e amado pelos moradores dos edifícios ao seu redor. Dona Cleusa (Fabiano, 2025) nos contou que os vizinhos da praça, juntos, tomaram a iniciativa de cuidarem do espaço por eles mesmos, e isso refletiu numa praça extremamente agradável, limpa e com equipamentos que funcionam. Aqui os moradores estão sempre fazendo uso de sua área, então é comum encontrarmos idosos caminhando ou sentados em cadeiras observando a movimentação da cidade, ou mesmo grupos que conversam entre si ou carregam crianças ou animais para brincar.

Figura 95 - A Praça Brás Nicolau Limongi por ser tão impecavelmente cuidada pelos moradores da região, se mantém sempre limpa e vivida sendo um ponto de encontros querido por todos que moram em seu entorno.



Fonte: da autora, 2025.

Outra paisagem residencial que merece nossa atenção é a que se localiza nas proximidades do Colégio Agostiniano. Proveniente da concentração de inúmeros edifícios de apartamentos, aqui a consolidação se deu em decorrência da imediação da escola e da Praça do Avião. Essa zona transformou-se em interesse para a especulação imobiliária que numa empreitada para adensar o bairro, desenvolveu inúmeros prédios de médio e alto padrão. Repleto de praças e serviços básicos como padarias e supermercados, essa região engloba situações que a fazem vívida e que estimulam as trocas sociais entre a comunidade (Figura 96). A Praça Nicanor Assis

Albernaz (Figura 97), ainda que não seja tão bem cuidada como a praça anteriormente mencionada, também é ponto de encontros e desencontros entre os moradores que mesmo que não façam tanto uso dela, serve de apoio principalmente aos pais e avós que vão esperar suas crianças na saída da escola.

Figura 96 - Supermercado próximo ao Colégio Agostiniano onde quase sempre é possível observar aglomerações de moradores, principalmente idosos.



Fonte: da autora, 2025.

Figura 97 - Praça Nicanor Assis Albernaz, recebe diariamente moradores da região que aguardam seus filhos/netos na saída da escola.



Fonte: da autora, 2025.

As características dos edifícios da região fazem alusão ao estilo moderno assim como acontece nas residências unifamiliares. Mesmo na maioria das vezes não seja

uma referência tão clara e aconteça apenas em decorrência de alguns elementos formais, essas edificações também demonstram através de sua aparência (Figura 98) o anseio de inserir o Setor Aeroporto no contexto moderno da Goiânia em consolidação. Seja na materialidade, no formato da edificação ou mesmo em componentes como varandas, fachadas e paisagismo, esses prédios transmitem uma imagem singular diferente da paisagem que observamos no espaço da antiga Vila Cristo Redentor.

Figura 98 - Edifícios residenciais se concentram nas proximidades do Colégio Agostiniano.



Fonte: da autora, 2025.

Além da comunidade que se movimenta para usufruir dos mercados e padarias próximos, os alunos do Colégio Agostiniano também são parte importante dessas paisagens. A escola, que possui unidades espalhadas nas quadras vizinhas fora da edificação principal, transforma a região em um grande pátio para crianças e adolescentes. É comum quando passarmos pela área nos depararmos com filas de crianças caminhando de volta ao edifício principal da escola, ou mesmo tendo aula na

quadra de areia que fica em frente à Praça Nicanor Assis Albernaz (Figura 99). Abaixo uma nota sobre esses acontecimentos peculiares,

Manhã nublada de uma quarta-feira qualquer, caminho nos arredores do Colégio Agostiniano, uma paisagem naturalmente caótica embora nos remeta à vivacidade residencial. Os gritos e risadas das crianças que estudam na escola tornam-se a trilha sonora de todos que percorrem essa paisagem [...] em um determinado momento é preciso dividir a calçada com uma fileira de alunos que saía de sua aula e se locomovia da quadra de areia para o edifício principal da escola. Comandados por dois professores, um na frente da fila e outro ao final da fila, seguiam todas as crianças, de mais ou menos uns 6~7 anos, enfileiradas, todas risonhas e brincalhonas entre si. Os professores com apitos controlavam a energia e os guiavam com cuidado pelas ruas, enquanto os demais passantes na região agiam como se aquela visão fosse algo costumeiro por ali (Diário de Campo da autora, 2025).

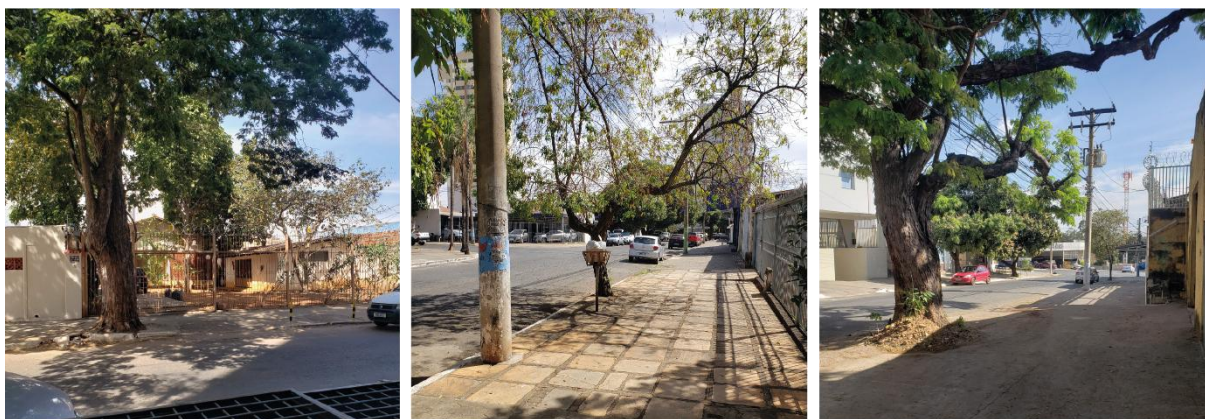
Figura 99 - Quadra de areia do Colégio Agostiniano. Durante o momento da foto os professores fechavam os portões após uma turma de alunos se retirarem do local depois da aula.



Fonte: da autora, 2025.

A vegetação em todas as áreas residenciais ainda resiste com persistência. Mesmo que aos poucos elas estejam sendo ceifadas, ainda é perceptível o suficiente para transformar os percursos nas calçadas da região uma atividade bastante agradável e tranquila (Figura 100). O movimento de carros nessas ruas também não é tão constante o que garante uma maior sensação de segurança e liberdade para aqueles que desejam passear pela região. É um cenário corriqueiro ver moradores em qualquer horário do dia se locomovendo para ir visitar algum vizinho, ou para ir à padaria, ao mercado, ou mesmo na praça para fazer um exercício físico ou passear com seus animais de estimação.

Figura 100 - As calçadas possuem uma vegetação agradável, muitas vezes cuidada pelos moradores, que facilita e estimula o deslocamento a pé.



Fonte: da autora, 2023.

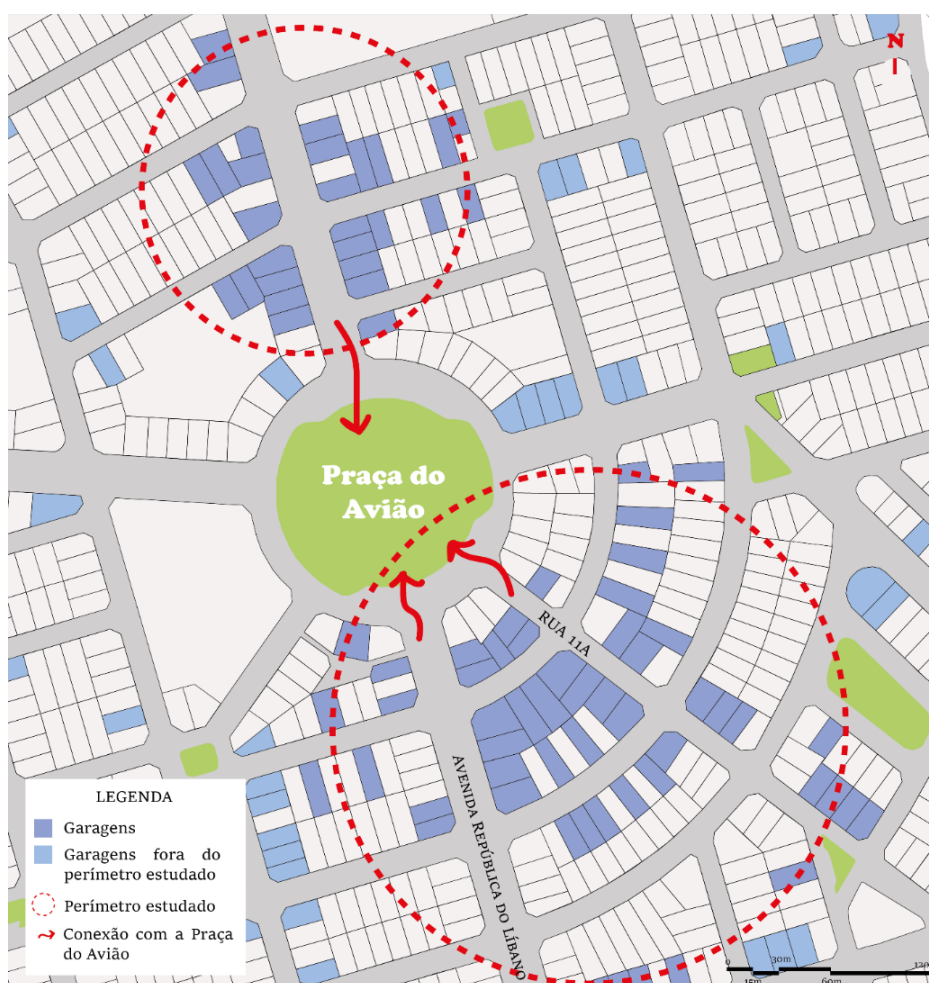
A paisagem residencial nos remete a vida como ela é, ao caminharmos pelas calçadas ouvimos risadas, conversas, fofocas, cachorros latindo e música tocando. É um cenário vívido, caloroso e humano que representa não apenas o habitar daqueles que ali residem, mas também suas histórias e identidades. Os indivíduos durante sua vivência, exprimem todos os dias em seus modos de uso e de apropriação, diferentes formas de viver que através das condições banais cotidianas impostas pela cidade se materializam e ganham sentido sendo percebidas através do corpo e de todos os sentidos humanos daqueles que se põe a vivenciar aquele espaço (Carlos, 2007).

3.3.5. Paraíso Automobilístico

Há quase 50 anos atrás os garageiros começaram a se instalar no Setor Aeroporto em busca de ampliar seus negócios de venda de automóveis usados. O

local trouxe um bom retorno e por isso muitos comerciantes migraram para a região, transformando o bairro num ponto reconhecido para esse tipo de comércio. Embora tenham se multiplicado e se apropriado de diversas localidades do perímetro, assim como acontece com os hospitais e as residências, em alguns locais específicos a concentração desse tipo de loja excede o habitual tornando-se uma característica marcante do cenário. Dentre eles, a Avenida República do Líbano e a Rua 11A juntamente com suas paralelas, merecem um maior destaque pela incidência de garagens em suas extensões. Ambas apresentam acesso direto à Praça do Avião e calçadas largas que beneficiam a exposição dos carros a serem vendidos (Figura 101). A rua aqui tornou-se um elemento revelador a partir do qual observamos as experiências, rotinas, conflitos e dissonâncias que acontecem no tecido urbano, e assim nos fazemos aptos a desvendar a dimensão, estratégias e marcas de vida e das temporalidades dessa paisagem (Carlos, 2007).

Figura 101 - Mapa com a demarcação das paisagens em que as garagens são mais presentes.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

Seja nas calçadas ou mesmo nas próprias ruas é comum encontrarmos aglomerações de homens jovens, adultos ou de meia idade, prontos para fazerem negócios com quem passar por ali. Sejam eles amigos ou apenas conhecidos, estão constantemente se apoiando, frequentando as lojas uns dos outros, e sempre se juntando em grupos. Já faz parte do cotidiano do Setor Aeroporto a presença desses vendedores que nas ruas conversam sobre os negócios, sentam-se em cadeiras, banquetas ou mesmo em pé, e estão a todo tempo prontos para realizarem alguma venda (Figura 102). Ao passar por eles, é frequente as abordagens "Quer comprar um carro? Que carro está procurando?" na busca de conferir se aquele caminhante pode ou não ser um futuro cliente. Outra aproximação recorrente é a famosa "Quer vender seu carro?" acompanhada pelo gesto de esfregar os dedos direcionados aqueles que passam nas vias dentro de seus carros.

Figura 102 - É comum os garageiros se apropriarem das calçadas e até da própria rua com cadeiras, bancos ou em pé para ficarem mais próximos dos passantes da região e assim oferecerem seus serviços.



Fonte: da autora, 2025.

Ainda que os garageiros aproveitem as sombras das árvores da região essa paisagem nem sempre se mostrará como a mais arborizada. A realidade é que são poucas as calçadas com árvores ou vegetações nas localidades de grande concentração de garagens. Isso se deve ao fato de que esse tipo de paisagismo pode atrapalhar a entrada e saída de veículos das lojas, além de impedir a perfeita visualização do interior dos estabelecimentos. A calçada é quase sempre usada como extensão do interior das lojas, algo como uma eterna vitrine, um espaço para lavar,

expor ou mesmo consertar qualquer problema que a mercadoria venha a apresentar. Diante disso caminhar pela região pode ser uma tarefa difícil pois além das constantes abordagens dos garageiros sobre comprar um automóvel, do sol escaldante nos dias quentes, o espaço do percurso é seriamente prejudicado pela presença dos automóveis estacionados no meio das calçadas se tornando obstáculos robustos para os pedestres (Figura 103).

Figura 103 - Alguns exemplos de como as calçadas são tomadas por carros dificultando a caminhada por elas.



Fonte: da autora, 2025.

As garagens em sua maioria seguem um padrão de organização similar. Quase todas possuem um grande pátio interno, uma cobertura simples (normalmente de telha metálica), uma marquise com o nome da empresa estampado e fechamentos que permitem a visualização dos automóveis estacionados no interior do edifício. Conforme essas lojas foram se espalhando pelo bairro, as construções existentes precisavam ceder lugar aos novos empreendimentos fosse através da demolição, da readaptação viabilizando o funcionamento dos novos usos, ou mesmo através de

reformas e ampliações de antigas residências permitindo-as comportar as novas necessidades. O fato é que o cenário automobilístico do Setor Aeroporto é sempre dinâmico e intenso. Assim que surge uma placa de “Vende-se” em frente à algum imóvel, passa-se pouco tempo até que o mesmo seja adquirido por algum garageiro que se organiza e rapidamente inaugura uma nova garagem em meio a paisagem (Figura 104).

Figura 104 - Aqui uma demonstração do dinamismo da paisagem, a diferença é de apenas 2 anos entre o início, a finalização e seu funcionamento da garagem.



Fonte: da autora, 2023 e 2025 respectivamente.

Como se fosse um grande shopping de automóveis (Figura 104), existe produto para qualquer cliente, as lojas não se limitam a vender apenas carros usados, algumas vendem novos, ou seminovos, há também aquelas que vendem motos, carros colecionáveis, de luxo, enfim uma variedade gigantesca de produtos para qualquer gosto. Não é à toa que o Setor Aeroporto é reconhecido nacionalmente por esse tipo de serviço.

Figura 105 - As garagens se instalam uma do lado da outra frequentemente, nas paisagens onde elas são maioria poucos usos distintos são vistos.



Fonte: da autora, 2025.

Inúmeras garagens uma do lado da outra moldam quase toda a extensão da Rua 11A, no entanto, as quintas-feiras ela assume uma outra paisagem. Toda semana nessa via acontece uma feira de alimentos, aquela mesma que ocorria na Praça do Avião que comentamos nos capítulos passados. Logo após sua mudança de localidade sua posição era bem próxima a praça, no entanto, atualmente ela se estrutura quase no fim da rua bem distante do ponto inicial. O motivo para essa constante movimentação segundo os moradores é a presença dos garageiros. De acordo com Dona Cleusa (Fabiano, 2025), eles não gostam de dividir seu espaço com a feira pois atrapalha a clientela deles e afeta a visibilidade de suas lojas. Boatos de que a anos os comerciantes lutam para retirar a feira dali (Fabiano, 2025), e embora

hoje ela ainda se mantenha firme, não podemos afirmar ao certo por quanto tempo mais resistirá. A feira que com apenas uma caminhada de poucos metros propicia uma inteira observação de todos os produtos dispostos, é local de lazer e encontros para grande parte dos idosos do bairro que sempre vão ali fazer compras (Figura 106).

Figura 106 - Feira de alimentos compete pela atenção dos clientes da região com os garagemiros durante as quintas-feiras.



Fonte: da autora, 2025.

Nestes cenários, os usos ligam-se ao cotidiano, dando-lhe sentido e articulando memórias e histórias ao construir uma identidade ao bairro (Carlos, 2007). A paisagem das garagens, assim como a do hospital, talvez seja um dos cartões postais do Setor Aeroporto. É como se o uso fizesse através de sua imagem uma representação do que é o bairro dentro do imaginário das pessoas. E por mais que não sejam bem-vindos pelos moradores, chegando até mesmo a terem discussões entre si inúmeras vezes, fica clara a influência dos garagemiros nas paisagens do Setor Aeroporto.

3.3.6. Reflexos de uma ocupação espontânea

Das muitas paisagens que o Setor Aeroporto possui, as que se localizam as margens do córrego Capim Puba são sem dúvida as mais destoantes do restante do bairro. Inicialmente existiam previsões de transformar a área de mata ciliar do córrego em um parque, no entanto, essa intenção foi deixada de lado conforme Goiânia ia se consolidando uma vez que o espaço acabou sendo ocupado por aqueles que buscavam um local para estabelecerem suas moradias, mas que não tinham recursos

para comprar lotes nas áreas parceladas da cidade. Esse lugar foi e continua sendo uma região bastante estigmatizada que reflete esse início conturbado e marcado por ocupações espontâneas e desorganizadas. Seu desenho urbano reflete esse assentamento despadronizado, com traços irregulares que não apresentam diretrizes ou regras para sua organização (Figura 106).

Figura 107 - O desenho urbano das áreas das margens do Capim Puba reflete a ocupação irregular pelo qual o local foi submetido.



Fonte: Google Maps, 2025, modificado pela autora.

Mesmo hoje, essa área lindeira ao curso d'água abriga uma população de baixo poder aquisitivo. Em alguns casos parecem sequer ter acesso aos serviços básicos de infraestrutura que uma cidade moderna deve oferecer aos seus habitantes e ainda que nem toda a extensão da área tenha essas mesmas características conforme as ocupações se aproximam das margens do Capim Puba, mais claras tornam-se as diferenças sociais das pessoas que ali se instalaram e das que construíram suas residências em zonas já parceladas do bairro (Figura 108).

Figura 108 - Diferentes perspectivas da Rua 15A em dois momentos diferentes, no primeiro ela passa mais distante das margens do córrego, já na segunda imagem já se encontra praticamente sob a mata ciliar do Capim Puba.



Fonte: da autora, 2025.

Para aprofundarmos nossos estudos escolhemos evidenciar as vielas mais próximas as margens do córrego pois a forma discrepante sob a qual essas paisagens se divergem do restante do bairro mereciam uma análise mais detalhada. Esses cenários são compostos por ruelas estreitas, que não possuem um desenho retilíneo e que as vezes apresentam apenas um asfalto improvisado pelos próprios moradores. Em alguns casos a aparência é de um lugar jogado à própria sorte onde a população por mais que esteja instalada num bairro central, com ruas que possuem CEP e aparecem nos mapas, seguem sem ter o básico para manutenção da qualidade de vida (Figura 109).

Figura 109 - Região proveniente das ocupações ilegais na beira do córrego Capim Puba.



Fonte: da autora, 2025.

A grande maioria das construções nessa paisagem são casas que refletem através de sua aparência física e implantação a falta de recursos por trás de sua construção. Algumas possuem muros, revestimentos ou pinturas diferenciadas que mostram um zelo e uma preocupação estética vinda de seu construtor, entretanto, a maioria segue marcada pelo improvisado e pela escassez (Figura 110).

Figura 110 - Diferenças entre as construções encontradas ao longo da margem do córrego Capim Puba.



Fonte: da autora, 2025.

A sensação que temos enquanto caminhamos ao longo dessas paisagens é um misto de surpresa e receio. Aqui nos deparamos com um espaço sem pessoas, sem vida, e por mais que os sons provenientes do interior das residências denunciem a existência de pessoas ali, a primeira impressão que temos é a do vazio. Casas que apesar de muito próximas umas das outras não demonstram conexão entre si. Algumas são fechadas por pequenos muros, outras não possuem cercamento e as entradas e saídas se localizam diretamente na rua (Figura 111). No relato abaixo contamos a experiência de percorrer este espaço,

Numa manhã nublada de uma segunda feira qualquer nos localizamos na Rua 15A, em uma versão dela que ainda não conhecíamos. Aqui o asfalto é feito do que parece ser uma mistura de brita, concreto e outras pedras. Algo que claramente parece ser improvisado para amenizar a poeira das épocas sem chuva da região. Embora não seja possível ver ninguém, os sons de televisões e conversas vindos por trás dos muros das casas denunciam que há vida ocorrendo ali. De repente passa uma motoqueira em uma Honda Biz vermelha, sua passagem foi rápida e silenciosa, em um instante ela já havia entrado viela adentro e a perdemos de vista [...] os cachorros deitam-se próximos as árvores e o que parece ser uma igreja apesar de manter suas portas abertas não possui uma única pessoa em seu interior. Conforme percorremos a viela e

nos aproximamos da Rua 6A o barulho dos carros volta a ser frequente e a sensação que temos é como se tivéssemos saído de um mundo e mergulhado em outro completamente diferente. O que antes era calma, agora é movimento (Diário de Campo da autora, 2025).

Figura 111 - Embora haja sons de vida acontecendo dentro das residências quando olhamos à nossa volta vemos apenas vazio.



Fonte: da autora, 2025.

O córrego é poluído. Nas áreas de seu entorno é comum ver muito lixo, entulho e sujeira jogados. Sua margem, que é muito próxima das casas, parece insegura como se alguém pudesse facilmente cair dali visto que não tem proteções, grades ou algo que mantenha curiosos distantes. Em alguns trechos até existem algumas tentativas improvisadas pela população de dificultar o acesso acidental ao córrego, mas não são soluções que parecem de fato aumentar a segurança do local (Figura 112). Além disso, durante as estações chuvosas é comum acontecer alagamentos na região, onde a água do córrego invade não apenas as vielas como também as casas do entorno.

Figura 112 - Proximidade das casas ao córrego Capim Puba. Na segunda imagem vemos umas grades improvisadas pelos moradores na tentativa de aumentar a segurança do local.



Fonte: Google Street View, 2025.

As classes de maior renda habitam as melhores áreas da cidade, já para a parcela de menor poder aquisitivo restam-se as áreas centrais deterioradas e abandonadas, partes da cidade onde os terrenos são baratos devido à ausência de infraestrutura e a possibilidade de autoconstrução (Carlos, 1992). A paisagem das margens do Capim Puba nos remetem à um passado sofrido, onde seus moradores lutaram constantemente para defenderem suas moradias. Mesmo com as adversidades muitos moradores simplesmente não conseguem se mudar dali, seja por questões financeiras, pela localidade centralizada ou mesmo pelo costume, essas pessoas permanecem nesses espaços enfrentando os problemas, mas sempre em busca de um dia poder conquistar um algo melhor.

Considerações finais

Ao longo de uma pesquisa sobre a cidade aprendemos a esmiuçar as mais diversas fontes em busca de informações acerca daquela urbe. Com os dados em mãos, podemos juntá-los em busca de estabelecer um pensamento em movimento. Ao desenvolvermos essa montagem de dados focamos nas diferenças, multiplicidades e na recusa de sínteses, assumindo uma incompletude do assunto como princípio (Jacques, 2018). Essa forma de pensar colabora para desvendar novas narrativas acerca de assuntos distintos, principalmente sobre a cidade quando as informações sobre sua história são escassas ou de difícil acesso.

A cidade se faz reflexo da temporalidade na qual ela está inserida reproduzindo em suas formas físicas o passado da sociedade que está por trás de sua construção. Discursos políticos, administrativos, mudanças de poder, reestruturações de Estado,

sejam quais forem as peculiaridades que envolvem sua criação, o fato é que a cidade é um produto social. Ela é resultado da ação humana como obra continuada, ou seja, uma ação reprodutora onde diferentes tempos se sucedem e se justapõem montando um mosaico que não apenas lhe dá formas como também impõe diferentes aspectos para cada momento vivenciado (Carlos, 2007). O bairro é a parcela da malha urbana sob a qual os homens mais têm intimidade. Local onde eles constroem suas casas e famílias, tornando-se espelho de seus modos de viver e de se relacionar.

O Setor Aeroporto é um bairro central de Goiânia que, embora não estivesse nos planos iniciais dos idealizadores da nova capital, pouco tempo após a criação da cidade já se tinha indícios das intenções de seu parcelamento. Seu projeto, ocupação e consolidação únicos, carregam em si marcas das épocas em que foi desenvolvido. Assim como Carlos (2007, p. 56) ressalta "cada espaço, ainda que interligado a uma totalidade que se autoconstrói ao longo da história, tem sua especificidade vinculada ao entrecruzamento de tempos diferenciados". Sua história, que se envolve diretamente aos contextos culturais que Goiânia e o Brasil estavam sendo submetidos, com o passar dos anos começou a ser apagada. Os moradores pioneiros da região estão partindo e os jovens que se apropriam do bairro pouco sabem sobre como a sua história começou. Na verdade, a maioria sequer reconhece os motivos por trás do nome Setor Aeroporto, justamente aquele que faz jus fielmente ao passado aeronáutico da região.

Esse constante risco de esquecimento nos fez procurar por meio de registros, memórias e recortes, fontes que nos permitissem organizar uma nova narrativa sobre o bairro. Quando consideramos a complexidade dos tempos através do reconhecimento das emergências, das reminiscências, dos excessos, das sobras e dos restos de tempos distintos que sobrevivem na atualidade conseguimos captar a memória que neles se mantêm viva (Jacques, 2018). Durante o desenvolvimento deste estudo o Setor Aeroporto foi o protagonista e não apenas um complemento a outras informações como normalmente aparece em pesquisas acadêmica acerca de Goiânia. Aqui, o intuito foi o de registrar as nuances por trás de sua organização salientando suas paisagens heterogêneas que escondem em si o legado de uma estruturação desigual.

Em meio as muitas interferências e manifestações da cidade sobre si, o Setor Aeroporto foi pouco a pouco criando luz própria. Desenvolveu sua identidade e hoje mantém uma imagem sólida que se reflete sobre seu tecido urbano por meio das

casas, construções e marcos disponíveis em seu perímetro. Ao longo de suas ruas atestam-se as histórias vividas pelos moradores. A materialidade utilizada, os estilos arquitetônicos escolhidos, os usos estabelecidos e até mesmo o paisagismo trabalhado exibem a constante tentativa de encaixar o bairro à imagem de modernidade que se desenvolvia Goiânia afora.

Ao se erguer uma cidade, o ser humano produz indiretamente sua própria existência material, incluindo suas relações para além da reprodução física, mas também para a constituição de um modo de vida a ser vivenciado naquele lugar (Carlos, 1992). Mesmo que o Setor Aeroporto carecesse em seus primórdios de investimento e infraestrutura aos poucos ele se tornou um local de muito orgulho para seus habitantes. Ele que foi cartão de boas-vindas para o início dos sonhos daqueles que vinham de outras cidades buscar uma vida melhor; palco para os médicos que lutavam para estruturar um serviço de saúde de qualidade para a nova capital e para os padres agostinianos durante sua busca por cumprir suas vocações espalhando o evangelho através de escolas e de sua paróquia. Foi também, lar da Praça do Avião o coração do bairro, um lugar de memórias que concentra em si a modernidade de seu projeto e a história do passado envolto na aviação por intermédio inicialmente do exemplar F-8 Gloster Meteor que pousava sob seu domínio e que agora foi substituído pelo 14-Bis, mantendo vívido o anseio de resguardar os tempos aeronáuticos.

Setor Aeroporto recanto dos garageiros, marreteiros ou simplesmente dos vendedores de carros usados que preenchem as ruas e invadem o imaginário da população com seus métodos únicos de fazer negócios. Bairro que se fez lar para aqueles que precisavam de um lugar para viver e que mesmo hoje reflete a dificuldade e as discrepâncias sociais as quais o capitalismo obrigou aqueles que ajudaram a construir Goiânia a se submeterem. Setor Aeroporto testemunha física do pior acidente radioativo do mundo fora de uma usina nuclear, foi vítima junto aos seus moradores do preconceito, do medo, e da tristeza da partida de muitos inocentes, e atestante do crescimento de Goiânia sentido sob sua própria trajetória, onde de um bairro pacato e residencial transformou-se numa grande centralidade da capital.

Durante a pesquisa, embora permeados pela nostalgia de reconhecer tantos aspectos únicos ligados ao bairro, foi impossível não perceber as descaracterizações pelas quais o Setor Aeroporto vem sendo submetido. As casas que representavam seus primórdios, pouco a pouco estão dando lugar as garagens ou a edifícios altíssimos que demonstram um avanço cada vez mais notório da especulação

imobiliária na região. A rapidez das transformações obriga a sociedade a constantemente se readaptar às mudanças impostas pelo desenvolvimento da cidade. Essas modificações destroem relações entre a vizinhança, esvaziam ruas, deterioram praças, derrubam-se casas para construir edifícios e deixam o espaço à mercê das imposições do setor imobiliário que se coloca em prol da propriedade privada (Carlos, 2007).

A região central do bairro cresce, aumenta, torna-se para a elite e as casas daqueles que ocuparam as margens do córrego Capim Puba continuam constantemente ameaçadas pela falta de infraestrutura e má localização. As paisagens tornam-se mais discrepantes quando edifícios de apartamentos que custam quase um milhão de reais compartilham o bairro com locais onde sequer existe um asfalto decente. As desigualdades que se fizeram presentes desde o início da consolidação do bairro tornam-se cada vez mais perceptíveis e é difícil dizer quais caminhos é possível tomar para driblá-los. Compreender a história do bairro talvez nos possibilite um entendimento melhor dessas disparidades e de como elas se formaram, e assim, ao reconhecê-las dar a elas uma visibilidade maior sinalizando o problema e talvez estimulando possíveis soluções.

Diante desses fatos compreendemos que o Setor Aeroporto tem suas próprias histórias. Nem sempre é fácil entendê-las, mas é importante respeitá-las. O conhecimento prévio é importante para que aquilo que o representa nunca seja esquecido e que seus marcos especiais continuem cumprindo seus papéis rememoradores. Disponibilizar o conhecimento é fornecer matéria e visibilidade para que se lute para manter a história do bairro. A ausência de informações sobre ele foi um desafio, mas não um impedimento para construir essa nova forma de contar a sua trajetória. Basear a reconstrução do passado que envolve o local através de montagens nos permite tornar visível as sobrevivências, os anacronismos, os encontros de temporalidades contraditórias que afetaram ao longo dos anos cada objeto, acontecimento, pessoa e gesto (Jacques, 2018).

Conhecemos as histórias do Setor Aeroporto que não haviam sido contadas ainda, aquelas que estavam guardadas apenas no peito de quem as viveu. Juntando todas as informações e inspirados nos trabalhos de montagens de Warburg exemplificados por Jacques (2018) deixamos aqui nossa própria montagem da história do Setor Aeroporto, o bairro que nasceu da aviação e se transformou numa centralidade.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Aeroportos: entendendo como funciona o setor aéreo. **Por dentro da aviação**. Brasília, 1 set. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/centrais-de-conteudo/por-dentro-da-aviacao/arquivos/cartilha-por-dentro-da-aviacao-aeroportos.pdf>

ALMEIDA, Cida. Na rota do descaso. **Diário da Manhã**, Goiânia, ano II, n. 399, 03 fev. 1988. DM Revista, p. 17.

ALVES, Lidiane A. Representações das Transformações Espaciais: Breves considerações sobre a Paisagem Urbana. **Revista Para Onde**, Uberlândia, vol. 4, n. 1, 2010. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/paraonde/article/view/22109>

AUAD, Adriano A. B. **Histórias são para serem contadas**. Goiânia, sem data. UNIMED Goiânia. Disponível em: https://unimedgoiania.coop.br/wps/portal/noticias-antigas/12008_historias-sao-para-serem-contadas

BRAGA, Fernanda N. A.; RESENDE, Sandra C. P. Corpos d'água urbanos em Goiânia-GO (1933-1947): expansão urbana e transformações do cinturão verde. **Global Dialogue**, v. 6, n. 1, 2023. DOI: 10.53660/GDIA.117.113. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/376599954_Corpos_d'agua_urbanos_em_Goiania-GO_1933-1947_expansao_urbana_e_transformacoes_do_cinturao_verde

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Tradução de Irene Aron; Cleonice Paes Barreto Mourão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

BENJAMIN, Walter. **Magia e Técnica, arte e política**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

BESSA, Suzete A. **Difusão da arquitetura moderna em Goiânia: o Setor Aeroporto e a obra de Luis Osório Leão**. Orientador: Eduardo Pierrotti Rossetti, 2016. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2016. Disponível em: https://www.academia.edu/78996371/Difusao_da_arquitetura_moderna_em_Goi%C3%A2nia_o_Setor_Aeroporto_e_a_obra_de_Luis_Os%C3%B3rio_Le%C3%A3o

CAIXETA, Eline M. M. P, FROTA, José A. D. Brutalismo: Fronteiras Goianas. *In: X Seminário Docomomo Brasil Arquitetura Moderna e Internacional: Conexões Brutalistas 1955-75*, Curitiba, 2013. Disponível em <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/08/OBR_71.pdf> Acesso em 15/03/2024 às 14h56

CARLOS, Ana F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CARLOS, Ana F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CENTRO DE PESQUISAS ELLEN G. WHITE BRASIL. **Hospital do Pênfigo em Goiânia**. Flickr: Centro Nacional da Memória Adventista. 9 ago. 2012. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/centronacionalmemoriaadventista/>

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A Invenção do Cotidiano: Morar, Cozinhar**. Volume 2. Petrópolis: Editora Vozes, 1997.

COUTINHO, Leandro. Paraíso Automobilístico. **Diário da Manhã**, Goiânia, 17 abr. 2005.

COLÉGIO AGOSTINIANO NOSSA SENHORA DE FÁTIMA. **Sobre nós**. Goiânia, sem data. Disponível em: <https://www.cansf.com.br/sobre-nos/>

COLÉGIO AGOSTINIANO NOSSA SENHORA DE FÁTIMA. **História**. Goiânia, 2019. Disponível em: <https://sitepressbr.com/site/colégio-agostiniano-escola/historia.html>

CRUZ, Lucas R. **A cidade de Ewald Janssen: Uma historização da obra urbanística de um imigrante alemão em Goiânia (1950 a 1970)**. Orientador: Jiani Fernando Langaro, 2004. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2021. Disponível em <https://repositorio.bc.ufg.br/teseserver/api/core/bitstreams/15afa1ac-d836-455599eb-d6cc0e325c40/content>.

DAHER, Tania. **Goiânia, uma utopia europeia no Brasil**. Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.

DAMIANI, Amélia L. O lugar, o mundo e o cotidiano. **6º Encuentro de Geógrafos de América Latina**, 1997, Buenos Aires. Territórios y Identidad – Geografía de las Practicas Culturales y Representación Geografica. Buenos Aires, 1997.

DINIZ, Anamaria. **Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932 a 1935):** Ideal estético e realidade política. Brasília: Nega Lilu Editora, 2021.

FEICHTENBERGER, Alois. AF1646: Vista aérea de Goiânia. **Acervo MIS|GO**. Goiânia: 1960.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. 'Fogo selvagem': o estigma e a dor dos penfigosos. **Revista História Ciências Saúde Manguinhos**, maio 2021. Disponível em: <https://revistahcsm.coc.fiocruz.br/fogo-selvagem-o-estigma-e-a-dor-dos-penfigosos-no-brasil/>

GRAVE desastre de aviação em Goiânia. **Jornal do Brasil**, Ano LXII, n. 18, 13 ago. 1952, p. 8.

GOIÁS. **Lei complementar nº 66, de 26 de março de 1999**. Incorpora loteamento, quadras e dá nova delimitação ao Setor Aeroporto. Goiânia: Secretaria Municipal da Casa Civil, 1999. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/1999/lc_19990326_000000066.pdf.

GOIÁS TEM HISTÓRIA. **Antiga Rodoviária de Goiânia e a Praça General Joaquim Xavier Curado**. Goiânia, 16 nov. 2024a. Instagram: @goiastemhistoria. Disponível em: https://www.instagram.com/p/DCc89O_N1fi/?igsh=YnExY2ZjZWR0c3Mz.

GOIÁS TEM HISTÓRIA. **Antiga Rodoviária de Goiânia próxima da Avenida Anhanguera [...]**. Goiânia, 12 abr. 2024b. Instagram: @goiastemhistoria. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/C5rWzXwuqof/?igsh=eW95ZTV6b3hzdHpy>.

GOIÂNIA ANTIGA. **O avião original da praça Santos Dumont por ocasião da sua inauguração era um caça Gloster Meteor [...]**. Goiânia, 20 ago. 2017. Facebook: Goiânia Antiga. Disponível em: https://www.facebook.com/permalink.php/?story_fbid=612069908963467&id=341979389305855.

GOIÂNIA ANTIGA. **Setor Aeroporto - Praça do Avião (década de 1970)**. Goiânia, 06 jan. 2016. Facebook: Goiânia Antiga. Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=341996032637524&set=a.341995992637528&locale=pt_BR.

GOIÂNIA DO PASSADO. **O primeiro aeroporto de Goiânia, um campo modesto, com uma concepção baseada na realidade da época, foi implantado em meados da década de 1930 [...].** Goiânia, 11 de jul. 2020. Facebook: Goiânia do passado. Disponível em: <https://www.facebook.com/GoianiadoPassado/posts/126179815810677/>.

GOIÂNIA DO PASSADO. **A Rodoviária do Lago das Rosas [...].** 12 ago. 2021. 02:46. Site X: @Gyndopassado. Disponível em: <https://x.com/Gyndopassado/status/1425695190065500163>

GOIÂNIA, ONTEM E HOJE. **Assim era a Praça do Avião em 1978.** Goiânia, 10 fev. 2025. Facebook: Goiânia, ontem e hoje. Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=941852121490806&set=a.393648219644535&locale=az_AZ

GOIÂNIA, ONTEM E HOJE. **Cartão postal da década de 70 com vista aérea para Praça do Avião.** Goiânia, 9 set. 2024. Facebook: Goiânia, ontem e hoje. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=834776162198403&set=a.393648219644535>.

GOIÂNIA, ONTEM E HOJE. **Cartão Postal Goiânia, Igreja N. S. de Fátima, década de 70.** Goiânia, 28 nov. 2024c. Facebook: Goiânia, ontem e hoje. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=891853429824009&set=a.393648219644535>

GOIANIA, ONTEM E HOJE. **Passageiros aguardando embarque na antiga rodoviária de Goiânia no ano de 1979.** Goiânia, 03 jul. 2024a. Facebook: Goiânia, ontem e hoje. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=792137383128948&id=100069980796491&set=a.393648219644535>

GONÇALVES, Alexandre R. **Goiânia: Uma Modernidade Possível.** Brasília: Ministério da Integração Nacional – Universidade Federal de Goiás, 2002.

GOYÁ, Ricardo C. Aviação na cabeça. **Diário da Manhã**, Goiânia, 11 jun. 2005. Meu Bairro, p. 4.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo: Vértice, 1990.

HASSENPLUG, Dieter. Sobre centralidade urbana. **Arquitextos**, São Paulo, ano 08, n. 085.00, Vitruvius, jun. 2007 Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/235>.

HOSPITAL ORTOPÉDICO DE GOIÂNIA. **Residência Médica: Profissionais especialistas.** Goiânia, sem data. Disponível em: <https://hog.com.br/residencia/#:~:text=O%20Hospital%20Ortop%C3%A9dico%20de%20Goi%C3%A2nia,residentes%20freq%C3%BCentavam%20os%2002%20servi%C3%A7os>.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **O Gloster F-8/TF-7 Meteor na Força Aérea Brasileira.** Rio de Janeiro: RB Gráfica Digital LTDA, 2023. Disponível em: https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_gloster_2.pdf

ISTO é uma praça: está programada para ser inaugurada este mês pela prefeitura. **Cinco de Março**, Goiânia, ano XI, n. 110, p. 1, 15 set. 1969a.

JACQUES, Paola B. Pensar por montagens. *In*: JACQUES, Paola B., PEREIRA, Margareth S. (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico.** Tomo I. Modos de pensar. Salvador: EdUFBA, 2018, p.208-231.

JANSSEN, Ewald. **Carta ao Exmo. Sr. Eurico C. de Godoi digníssimo diretor do DVOP.** Acervo Ewald Janssen. Goiânia: Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, 1954.

JANSSEN, Ewald. **Carta ao Exmo. Sr. Dr. Diretor Geral do Departamento de Viação e Obras Públicas.** Acervo Ewald Janssen. Goiânia: Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data.

JANSSEN, Ewald. **Descrição do projeto de transformação do aeroporto atual em bairro zona residencial.** Acervo Ewald Janssen. Goiânia: Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, 1952a.

JANSSEN, Ewald. **Exposições sobre a urbanização da cidade de Goiânia.** Acervo Ewald Janssen. Goiânia: Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, 1952b.

JANSSEN, Ewald. **Planejamentos, sugestões e realizações anteriores discutíveis.** Acervo Ewald Janssen. Goiânia: Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, 1970.

JANSSEN, Ewald. **Planta baixa do parcelamento de parte da área ocupada entre o córrego Capim Puba e a Rua 29-A**. Acervo Ewald Janssen. Goiânia: Museu Antropológico da Universidade Federal de Goiás, sem data.

JEUDY, Henri P.; JACQUES, Paola B. **Corpos e cenários urbanos: territórios e políticas culturais**. Salvador: EDUFBA; PPG-FAUFBA, 2006.

JUNIOR, Danin. **Contrastes da paisagem nobre**. Jornal O Popular, Goiânia, 20 fev. 1994.

KIMINAMI, Cristina. A. G.; SPERLING, David M. Práticas contracartográficas artísticas e a desestabilização dos mapas. **Oculum Ensaios**, v. 17, e204492, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4492>.

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbeinkian, 2004

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LELIS, Flávia. **Praça do Avião recebe modelo 14-Bis**. Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 19 set. 2003.

LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, [S. l.], v. 17, 2012.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

MANHÃ de aviação no aeroporto. **Correio Oficial**, Goiânia, ano 105, n. 4398, p. 3, 12 jul. 1942.

MANSO, Celina F. A. **Goiânia: Uma concepção urbana, moderna e contemporânea - um certo olhar**. Goiânia, Edição do autor, 2001.

MARTINS, José. **Praça Santos Dumont - Praça do Avião (Final da década de 1970)**. Goiânia, 21 jan. 2016. Facebook: @goianiaantiga. Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=346800992157028&set=a.341995992637528&locale=pt_BR

MOREIRA, Joanatha. Do F-8 ao 14 Bis. **Diário da Manhã**, Goiânia, 17 abr. 2005. Meu Bairro.

MUSEU ANTROPOLÓGICO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS. Carta de Ignacy Goldfeld à Abel Teles apresentando Ewald Janssen. **Acervo Ewald Janssen**. Goiânia: 1950.

MUSEU ANTROPOLÓGICO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS. Goiânia: Planta Geral de Orientação. **Acervo Ewald Janssen**. Goiânia: 1952.

MUSEU ANTROPOLÓGICO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS. Goiânia: Planta Geral de Orientação. **Acervo Ewald Janssen**. Goiânia: sem data.

MUSEU ANTROPOLÓGICO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS. Planta Geral de Orientação com esboço do Setor Aeroporto. **Acervo Ewald Janssen**. Goiânia: sem data.

MUSEU DA IMAGEM E DO SOM DE GOIÁS. DP00140: Traçado urbano de Goiânia. **Acervo MUZA/MIS|GO**. Goiânia: 1936.

MUSEU DA IMAGEM E DO SOM DE GOIÁS. DP00646: Plano piloto da cidade de Goiânia. **Acervo MUZA/MIS|GO**. Goiânia: 1933.

NORA, Pierre. Entre memória e história, a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do programa de estudos Pós-Graduados de História**, São Paulo, v. 10, 1993. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101/8763>.

OLIVEIRA, Adriana M. V.; PEIXOTO, Elane R. **O Aeroporto que virou Bairro**. Goiânia: Editora UFG, 2016.

OLIVEIRA, Adriana M. V. **Plano Diretor de Goiânia - Luis Saia - 1962**. Orientadora: Maria Diva Araújo. 1985. 116 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Artes e Arquitetura, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 1985.

OLIVEIRA, Adriana M. V.; PEIXOTO, Elane R. Tessitura da cidade: História e memória de bairros. *In*: **XI Seminário de história da cidade e do urbanismo**, 2010, Vitória. Disponível em: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1YYFG-A4dRpBF693c0J_cgkx1jMLeet3Z.

OLIVEIRA, Hélio de. **Eu vi Goiânia Crescer: Décadas de 50 e 60**. Volume 1. Goiânia: Ed. do Autor, 2008.

OLIVEIRA, Hélio de. **Eu vi Goiânia Crescer: Décadas de 50, 60 e 70**. Volume 2. Goiânia: Ed. do Autor, 2012.

OLIVEIRA, Simone B. C. de. **Eurico Calixto de Godoi na formação da arquitetura moderna em Goiânia**. Orientador: José Artur D'Álo Frota, 2016. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2016. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/items/51b79350-e981-4a84-b865-1c3a652160bd>.

O MAIOR acidente do país. **Diário da Manhã**, Goiânia, ano I, n. 297, p. 1, 02 out. 1987.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PANTALEÃO, Aurea de S. **Antigo Hospital do Pênfigo de Goiânia localizado no Setor Aeroporto [...]**. Goiânia, 29 out. 2024. Facebook: Goiânia, ontem e hoje. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=869558045386881&set=a.393648219644535>

PARK, Robert E. A cidade: sugestões para investigação do comportamento no meio urbano. *In*: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O Fenômeno Urbano**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973, p. 26-67.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides. **A cartografia como método de pesquisa-intervenção**. *In*: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2020.

PEDRINHA de presente, e o drama começou. **Diário da Manhã**, Goiânia, ano I, n. 299, p. 6, 04 out. 1987.

PERAZA, Daniel M. **Pênfigo foliáceo**. Manual MSD: Versão para Profissionais de Saúde. fev. 2024. Disponível em: <https://www.msdmanuals.com/pt/profissional/dist%C3%BArbios-dermatol%C3%B3gicos/doen%C3%A7as-bolhosas/p%C3%AAnfigo-foli%C3%A1ceo>.

PESAVENTO, Sandra J. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Esboços: histórias em contextos globais**, n. 11, p. 25-30, 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334>.

PESSONI, Carolina. **Colégio Agostiniano é tradição de ensino em Goiânia há 59 anos**. Goiânia, 03 mar. 2023. A Redação. Disponível em: <https://www.aredacao.com.br/colunas/183277/colégio-agostiniano-e-tradicao-de-ensino-em-goiania-ha-59-anos>

PORTO, Newton M. L. **O transporte aéreo nos projetos de integração nacional no centro-oeste e norte do Brasil: 1930-1960**. Orientador: Barsanulfo Gomides Borges, 2004. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2004. Disponível em https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/113/o/porto_Newlton_Marcos.pdf.

PROGRAMA da semana do aniversário de Goiânia. **Cinco de Março**, Goiânia, ano XI, n. 444, p. 13, 13 out. 1969b.

REGINA, Sandra. **Histórico da Escola**. Goiânia, 20 jun. 2008. Blog Dinamização no Colemar. Disponível em: <https://colegiocolemar.blogspot.com/2008/06/historico-da-escola.html>

ROCHA, Ana L. C. da; ECKERT, Cornélia. **Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2013.

ROCHA, Ana L. C. da; ECKERT, Cornelia. Etnografia: Saberes e Práticas. **ILUMINURAS**, Porto Alegre, v. 9, n. 21, 2008. DOI: 10.22456/1984-1191.9301. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras/article/view/9301>.

SANTOS, Antonio C. A. **Fontes orais: Testemunhos, trajetórias de vida e história**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Departamento de História, 2005.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E URBANISMO (SEPLAM). Praça Santos Dumont. **Centro de Todos, Goiânia**. Goiânia, sem data, p. 14.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E URBANISMO (SEPLAM). Estacionamento do aeroporto, a direita Estação Meteorológica. **Hélio de Oliveira**. Goiânia, 1955.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E URBANISMO (SEPLAM). Primeiro Avião em Goiânia, Correio Aéreo Nacional. **Museu Zoroastro Artiaga**. Goiânia, 1939.

SILVA, Jorge T. Acidentes aeronáuticos ocorridos no Brasil em 1952. **Site Desastres Aéreos**. Disponível em https://www.desastresaereos.net/ac_br_1952.htm.

SILVA, Oséias T. **O conceito de centro e centralidade como um instrumento de compreensão da realidade urbana**. XVIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Rio de Janeiro, novembro, 2013. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/346697094_O_conceito_de_centro_e_centralidade_como_um_instrumento_de_compreensao_da_realidade_urbana

STRAIOTTO, Samuel. **Leste Oeste: De grandes projetos a avenida incompleta**. Diário de Goiás. Goiânia: 04 jun. 2016. Disponível em: <https://diariodegoias.com.br/coluna/leste-oeste-de-grandes-projetos-a-avenida-incompleta/>

VANESSA, Giselle. Espaço dos garagemiros. **Jornal Diário da Manhã**, Goiânia, 14 mar. 2004. Meu Bairro.

Referências (Figura 113)

BRASIL EM IMAGENS ANTIGAS. **Goiânia, Aeroporto, Década de 1950**. 03 mai. 2021. Facebook: Brasil em imagens antigas. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3448000978633826&set=a.492614440839176>

CIDADE-HOSPITAL do Centro-Oeste. **Diário da Manhã**, Goiânia, 30 nov. 1998.

GOIÁS TEM HISTÓRIA. **Espelho d'água, a alegria da criançada [...]**. Goiânia, 03 abr. 2025. Instagram: @goiastemhistoria. Disponível em: https://www.instagram.com/p/DH_pjCDJiIV/?igsh=aW11M2F1MzhhY25z

GOIÁS TEM HISTÓRIA. **A foto mais reveladora de Goiânia[...]**. Goiânia, 10 jun. 2024. Instagram: @goiastemhistoria. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/C8CUPgPOop1/?igsh=MTJ1eGVmdWpoMnFvZw%3D%3D>

GOIÂNIA, ONTEM E HOJE. **Cartão Postal Goiânia, Igreja N. S. de Fátima, década de 70. Goiânia, 28 nov. 2024.** Facebook: Goiânia, ontem e hoje. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=891853429824009&set=a.393648219644535>

MATEUS, Roberto. **Assim era a praça do Avião em 1978.** 10 fev. 2025. Facebook: Goiânia, ontem e hoje (Seção dos comentários). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=941852121490806&set=a.393648219644535&locale=az_AZ

MUSEU DA IMAGEM E DO SOM DE GOIÁS. **MIS01024:** Vista aérea - lago das rosas. Acervo MIS|GO. Goiânia: 1960.

MUSEU DA IMAGEM E DO SOM DE GOIÁS. **MIS02747-035:** Traçado Urbano. Acervo MIS|GO. Goiânia: 1940.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E URBANISMO (SEPLAM). **Projeto de propagandas em vias públicas (Av. Anhanguera - S. Aeroporto).** IPLAN. Goiânia, 1984.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E URBANISMO (SEPLAM). **Projeto de propagandas em vias públicas (Av. Ismerino Soares de Carvalho - S. Aeroporto).** IPLAN. Goiânia, 1984.

Entrevistas

BRITA, Pursena Rosa Sales de. **Entrevista concedida à autora.** Goiânia, 2025.

FABIANO, Cleusa Regina. **Entrevista concedida à autora.** Goiânia, 2025.

MACHADO, Jorge Cardoso. **Entrevista concedida à autora.** Goiânia, 2025.

MACHADO, Dilda de Souza. **Entrevista concedida à autora.** Goiânia, 2025.

SANTOS, Maria de Fátima dos. **Entrevista concedida à autora.** Goiânia, 2025.