



GOIÂNIA EM CINCO FRAGMENTOS, MetrÓpole entre o efeito genérico e as permanências

Autores:

Pedro Henrique Máximo Pereira - UnB/UEG/PUC-GO - arquib.phmp@gmail.com

Mayara Dayanne Sousa Rezende - UFG - mayararezende.arq@gmail.com

Guilherme Ribeiro Tavares - PUC-GO - grtavares@gmail.com

Luiz Felipe Teixeira Aguiar - PUC-GO - luizfelipe.aguiar@gmail.com

Resumo:

Este trabalho refere-se à Goiânia Contemporânea. Nele relatamos os conflitos entre as forças do capitalismo que impulsionam para uma transformação acelerada de seus espaços (Efeito Genérico) e à resistência das permanências urbanas. Trata-se, portanto, de impasses observáveis cotidianamente nas paisagens da cidade. Neste sentido, para fins metodológicos, selecionamos os elementos que identificamos como “transformadores” das identidades construídas até então. Estes são aqui apresentados em cinco fragmentos sendo: 1) O Setor Central e a Praça Cívica; 2) os Parques Urbanos e o caso do Parque Flamboyant; 3) os “monumentos” implantados nos viadutos Latif Sebbá e João Alves Carneiro na Avenida 85; 4) os condomínios horizontais resultantes da autosegregação e, por fim, 5) os Shoppings Centers e a explosão do Efeito Genérico. A partir destes fragmentos objetivamos pôr em discussão os entraves entre as permanências urbanas percebidas no espaço de Goiânia e seu processo de generificação.

GOIÂNIA EM CINCO FRAGMENTOS,

Metrópole entre o efeito genérico e as permanências

INTRODUÇÃO

Neste artigo esboçamos os resultados preliminares de quatro anos de pesquisa do projeto *Cidades Planejadas entre o Efeito Genérico e a Permanência*¹. Iniciamos a investigação com o caso de Goiânia², cidade cuja história é pautada por diversos paradoxos (políticos, econômicos e culturais). De projeto relativamente conhecido, Goiânia foi criada sob os paradigmas do pensamento urbanístico moderno por Attilio Correa Lima (1901-1943), entre 1932 e 1935, para sediar a nova capital do estado de Goiás. Originalmente, a cidade-capital foi desenhada para abrigar 50 mil habitantes. Hoje, ela é a sede de uma região metropolitana composta por 20 municípios com cerca de 2,5 milhões de habitantes, dos quais, aproximadamente 1,4 milhões vivem na capital.

Este crescimento, em muitos momentos de sua história desordenado, contrariou o ideal inicial de sua construção às bases de um planejamento. Marcada por expressiva construção de *shoppings centers* e condomínios horizontais, por um lado, que contribuem para sua expansão urbana, e pelos desígnios de renovação de seu tecido urbano preexistente e de sua conservação, por outro, transformam a cidade e a colocam em estado de conflito. Assim, Goiânia, uma jovem metrópole, já se vê diante dos mesmos paradoxos de cidades mais antigas: coloca-se entre as forças vorazes do capitalismo que tende a pasteurizar suas paisagens em uma espécie de efeito genérico, e a resistência dos próprios patrimônios, que de certo modo resistem a tais imposições.

Nesses impasses, observáveis cotidianamente nas paisagens da cidade, para fins metodológicos, selecionamos os elementos que identificamos como “transformadores” das identidades construídas até então. Estes são aqui apresentados em Fragmentos sendo: 1) O Setor Central e a Praça Cívica; 2) os Parques Urbanos e o caso do Parque Flamboyant; 3) os “monumentos” implantados nos viadutos Latif Sebbá e João Alves Carneiro na Avenida 85; 4) os condomínios horizontais resultantes da autosegregação e, por fim, 5) os Shoppings Centers e a explosão do Efeito Genérico. A partir destes fragmentos objetivamos pôr em discussão os entraves entre as permanências urbanas percebidas no espaço de Goiânia e seu processo de *generificação*. Além de uma revisão bibliográfica acurada, buscamos fazer observações sistemáticas do objeto, entrevistas e levantamentos documentais.

¹ O projeto *Cidades Planejadas entre o Efeito Genérico e a Permanência: Belo Horizonte, Goiânia, Brasília e Palmas* (PROPE/PUC-GO), tem como objetivo identificar e cartografar as transformações recentes em seus respectivos territórios, a fim de pôr em xeque questões relativas às permanências urbanas e suas respectivas transformações substanciais.

² Cidade planejada no interior do Brasil, paradoxal em suas estruturas simbólicas (traz referências do modernismo racionalista e da cidade barroca francesa), com processos políticos descontínuos de ocupação do solo e 50 mil habitantes.

O EFEITO GENÉRICO E AS PERMANÊNCIAS URBANAS

Este trabalho refere-se à metropolização do espaço, com uma observação nas transformações urbanas de Goiânia em 5 Fragmentos (Figura 1). Trata-se de fragmentos porque eles podem, ou não, guardar elos histórico-espaciais entre si. São, portanto, áreas-estudo. Assim, o problema neste trabalho enfrentado é duplo: é teórico e é empírico. Teórico porque a metropolização é um campo de investigações que possui uma epistemologia própria, vinculada inteiramente aos *processos* e *dinâmicas* obtidas a partir da leitura do espaço. Também é empírico porque casos e exemplos concretos permitem o confronto com essa episteme, debatendo-a e ampliando-a. No que se refere à análise, o enfoque deste trabalho será em dois aspectos que se encontram nas discussões sobre os processos da metropolização: efeito genérico e as permanências urbanas.

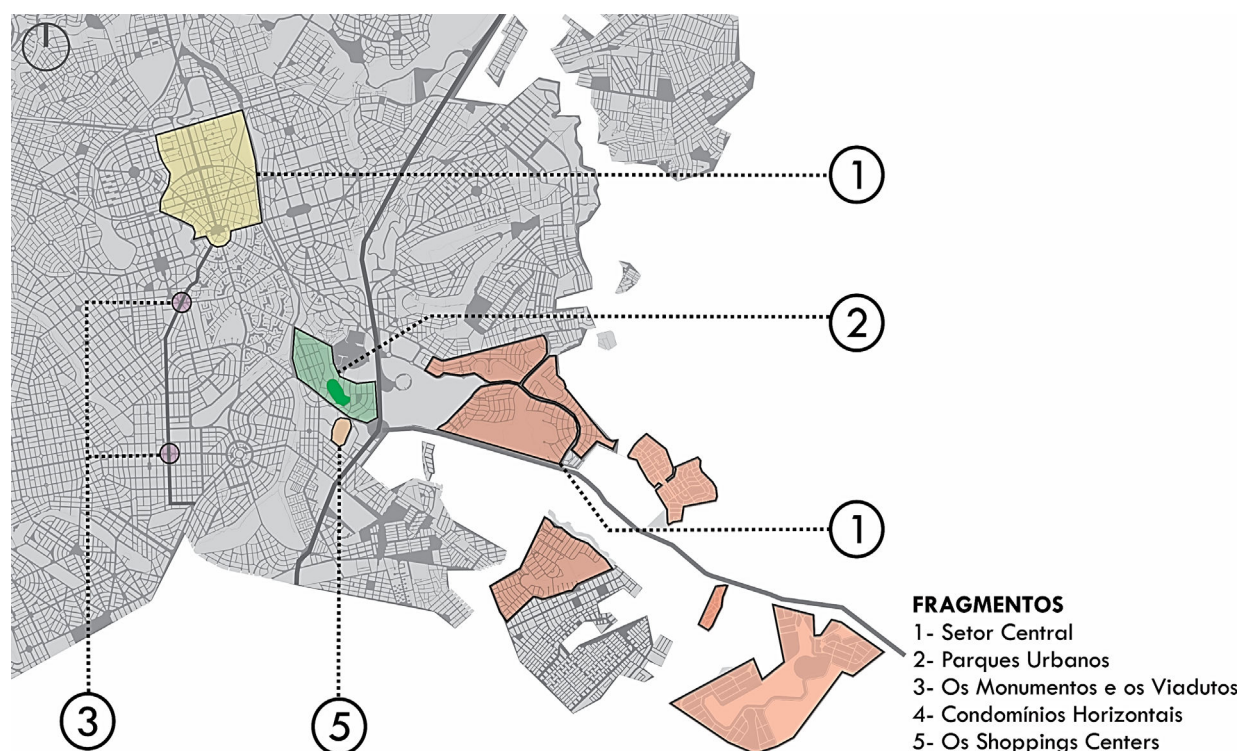


Figura 1 – Apresentação dos Cinco Fragmentos em análise.

Fonte: Autor, 2018.

Antes de nos atermos aos debates provocados por tais áreas-estudo, cabe-nos, sinteticamente, a apresentação do que se refere os processos de metropolização e, em específico, à metamorfose territorial e ao efeito genérico. A metropolização é um fenômeno historicamente persistente e sua emergência diz respeito à variação e diferenciação territorial característica da sociedade industrial do século 19, portanto, refere-se a uma profunda metamorfose na forma, na estrutura e no conteúdo do território que se reproduz nas cidades há no mínimo duzentos anos. Na contemporaneidade, este fenômeno é intimamente ligado à globalização econômica que tenciona esta metamorfose a uma direção comum: esgarça-se sua estrutura, compromete-se seu conteúdo e pasteuriza-se sua paisagem. Daí a intensa preocupação de pesquisadores do pós-1960, tais como Jean Gottmann (1961), Melvin Webber (2004 [1968]), Henri Lefebvre (2004 [1970]), até os mais recentes, como Marc Augé (1994), Rem Koolhaas (1995), Zaida Muxí (2004), Francesc Muñoz (2008) e Sandra Lencioni (2013, 2015, 2017). Apesar da diferença de formação destes autores, a questão central, explícita ou

implícita, refere-se aos novos desígnios da metropolização do espaço que se mostram cada dia mais convergentes à consolidação de um espaço genérico e abstrato. A este processo de afunilamento nomearemos de *Efeito Genérico*, conceito que revela a dimensão processual da metropolização ao mesmo tempo em que faz referência e ponderações à hipérbole de Rem Koolhaas em seu importante texto, *Generic City* (1995).

Em função da discussão acima apresentada, é importante salientar que há uma particularidade na metropolização contemporânea. Ela não se restringe à metrópole, mas parte dela. Tal concepção nos revela que este fenômeno de certo modo nos dá explicações referentes às metamorfoses regionais que não necessariamente estão nos limites administrativos das Regiões ou Áreas Metropolitanas. Neste sentido, as metrópoles são os lócus de experiências e reprodução avançada da metropolização, e seus resultados, que são momentâneos e sujeitos à obsolescência em curto prazo, tornam-se o vocabulário urbanístico mais atual quando das soluções que passam, quase que imediatamente, a se manifestar fora delas. Apesar de não fazer parte do escopo deste trabalho, cabe-nos salientar: até mesmo o campo está sujeito à metropolização, expediente que supera quase que completamente, de Jean Gottmann (1961) a Sandra Lencioni (2015; 2017), a velha dicotomia entre o campo e a cidade. Tal concepção, muito recente no que se refere às discussões específicas sobre a metropolização, nos permite estender os olhares a partir da metrópole para além dela, e identificarmos processos aparentemente semelhantes e analisa-los, confrontá-los, e direcioná-los a uma contribuição sobre seus processos.

Entretanto, há que se ponderar que é na metrópole em que se formulam os princípios que serão, depois, replicados e reproduzidos nela própria e em sua região de influência – em suas Regiões ou Áreas metropolitanas, ou nas metrópoles que estão interconectadas na rede de cidades Globais. Trata-se, portanto de um trânsito de referências urbanístico-arquitetônicas, portanto, clonagens, cópias ou réplicas que se colocam genéricas, abertas em qualquer lugar e para qualquer lugar. Seu objetivo é a fetichização da cidade que guarda o objetivo de seduzir um mercado consumidor ávido a entorpecer-se de imagens e experiências extasiantes. No entanto, seria ingênuo pensar que a metropolização do espaço se restringe ao simples trânsito de referências, mas refere-se, enfaticamente, ao intercâmbio de mercados, cujo solo e a paisagem são suas moedas de troca. A metropolização, neste sentido, demarca localizações precisamente selecionadas para, a partir de sua implantação inicial, ativar-se numa lógica que culminará na reprodução de referências em áreas mais amplas, mas associadas ao ponto original. É aqui que se encontram as permanências e as resistências a elas características. A sedução do espetáculo, de certo modo, abre concessões à resistência das permanências, e estas fecundam e ampliam as possibilidades de o mercado, nele, se manifestar

Assim, propõe-se uma hipótese que, diante desses opostos que polarizam as discussões sobre a permanências na cidade em contraposição à sua completa transformação, Goiânia vem, ao longo dos anos e mais intensamente após a virada do século, perdendo gradativamente suas permanências. Há assim, em curso, um processo de desmanche da paisagem historicamente construída em favor das paisagens vitrificadas, estratificadas e fragmentadas, a partir da multiplicação dos condomínios e shoppings centers, bem como a manipulação de sua história a partir das intervenções na Avenida 85 e na Praça Cívica, espaço ainda com formação histórica confusa e polêmica.

FRAGMENTO 1 – O SETOR CENTRAL

A delimitação do Setor Central, o núcleo pioneiro de Goiânia, deriva-se de um projeto relativamente conhecido. Goiânia foi uma cidade projetada sob os preceitos modernistas, no entanto, possui desenho urbano vinculado a uma longa tradição histórica ancorada no modo de fazer da *Beaux-Arts* legitimada no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris (IUUP). Este desenho foi trazido por Attilio Corrêa Lima (1901-1945), autor de seu projeto, logo após seus estudos neste Instituto entre 1927 e 1930. Neste sentido, o projeto de Goiânia (1932-1935), em linguagem e proposta, de certo modo também se funde com a natureza do pensamento de ruptura e formalização de um pensamento que, de modo vanguardista, parte da França. Observa-se neste momento de maturação da institucionalização do Urbanismo no Brasil e no mundo, uma série de influências tanto das vanguardas quanto de experiências urbanísticas prévias, características de um processo de transição.

No projeto de Goiânia é possível observar uma tática presente nas cidades barrocas dos séculos XVII e XVIII: o tridente ou a *patte d'oie* (pata de ganso), materializada a partir de três avenidas: Goiás, Tocantins e Araguaia. Elas convergem para um ponto central, a Praça Cívica. Nas extremidades do prolongamento da Avenida Goiás, posicionada perpendicularmente às curvas topográficas no sentido Norte-Sul, situa-se a Praça Cívica, ao sul, e a Estação Ferroviária, ao norte. Seu traçado ortogonal é rasgado pelas diagonais representadas pelas Avenidas Tocantins e Araguaia, com simetria perfeita a partir da Avenida Goiás. A Avenida Anhanguera, posicionada no terreno no sentido Leste-Oeste, cruza perpendicularmente a Avenida Goiás e atravessa toda a malha planejada e estabelece conexão direta com o Aeroporto da Cidade e com Campinas, cidade preexistente localizada no Oeste. Apesar de abertas as principais vias já em 1935 e com a execução de alguns edifícios oficiais, Attilio Correa Lima é afastado do projeto, agora sob a coordenação da Coimbra & Bueno.

Este é o trecho mais conhecido de sua história. Recolhidas as suas contradições, a seu desenho foi atribuída a identidade da cidade, reforçada por sua famosa Praça Cívica. Entretanto, esta certamente seria a representação de uma história parcial. Camadas históricas foram sobrepostas ao tecido original que mal chegou a existir. Cabe, de antemão, uma reflexão sobre tal processo.

O PALIMPSESTO

Quando historiador André Corboz escreveu *Le territoire comme palimpseste*, em 1983, referia-se ao território como um texto. Nesta metáfora³, Corboz reitera-nos, numa concepção de unicidade territorial, a inviolabilidade do território como o lugar material da constituição de seus tecidos sociais. Cada território, como um texto antigo iniciado por nossos ancestrais, passou ao longo de sua duração por atualizações, quando estas eram solicitadas pelas demandas sociais, próprias de cada tempo. Por isso, ele materializa as relações de poder que o constituíram e é aberto ao novo, às demandas dos eventos que caracterizam nossas realidades vividas. “[...] daí a necessidade de “reciclar”, de raspar uma vez mais (mas com o maior cuidado possível), [...] afim de nele depositar um novo, que responda às necessidades de hoje antes de ser, por sua vez, revogado. [...]” (CORBOZ, 2004, p. 34). Em outra escala, a

³ Segundo Pesavento (2004, p. 24), “o palimpsesto é, na verdade, um reservatório, uma matriz de outros textos e imagens que, superpostos e camuflados, se ocultam uns sobre os outros. Por outro lado, o palimpsesto é, por excelência, a figura que requer a atitude hermenêutica, de decifração e de desvelamento de um sentido oculto, que é preciso decifrar”.

historiadora Sandra Pesavento, quando escreveu *Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto*, em 2004, indicou-nos a cidade como um universo histórico e historiográfico, que “se apresenta como um palimpsesto, como um enigma a ser decifrado”⁴ (2004, p. 26). A cidade, como parte de um território ou como um território total, urbano por excelência, é um texto concreto-material⁵. Como um palimpsesto, seus códigos, símbolos e signos e principalmente, seus significados e sentidos, constroem as mais diversas narrativas sobre sua duração, suas contradições e suas complexidades.

As posições destes autores em relação às diversas camadas históricas da cidade e do território referem-se a um particular interesse em relação à constituição de seus tecidos que acometeu as sociedades ocidentais desde a década de 1960. As políticas e práticas de intervenção, ou mesmo a ascensão da história urbana como uma prática historiográfica reforçam este interesse. O crescente número de instrumentos de preservação de seus trechos de valor histórico ou mesmo a inquietação em relação à aniquilação daqueles que são considerados sem valor também lhes são argumentos fundamentais. No entanto, a preocupação esboçada por François Choay (2001, p. 212-213) quanto à valorização de seus tecidos históricos vêm de encontro ao problema que enfrentamos neste Fragmento 1. O caso de Goiânia e, em específico de seu Setor Central, coloca-se como um palimpsesto ainda em vias de desmistificação.

O Setor Central foi tombado em 2003. Com ele, enrijeceu-se uma verdade histórica que, vale salientar, é romântica e heroica. Tombou-se a cidade como se o projeto desenvolvido por Attilio Corrêa Lima (1933-35) tivesse sido executado na íntegra, e sucumbiu-se, por conseguinte, as contradições políticas que envolveram as mudanças no projeto da cidade e de seus primeiros edifícios. Attilio não projetou edifícios *Art Decó*. Sua saída das equipes de planejamento e execução da nova capital, em 1935, fez com que ele não visse qualquer uma de suas obras concluídas. Entretanto, apesar de esclarecimentos recentes quanto às operações políticas orquestradas por Pedro Ludovico Teixeira e a Firma Coimbra & Bueno para afastá-lo (DINIZ, p. 2007), permanece no imaginário da cidade esse mito fundador. Até mesmo a cronologia exposta pelo Dossiê de Tombamento faz saltar aos olhos tal incoerência.

Não advogamos aqui a anulação deste marco de 2003, pelo contrário. O que se problematiza é o *status quo*, uma verdade sem fundamentos ou evidências historiográficas que pautou, e ainda pauta, o ensino nas universidades e escolas, as políticas de intervenção e as práticas que foram posteriormente desenvolvidas. Apesar de que o Setor Central tenha

⁴ “[...]. Todas estas facetas da materialidade construída do passado, que se desdobra em sociabilidade e sensibilidade, se apresenta ao historiador de hoje como um palimpsesto, a embaralhar sinais e a confundir sentidos.” (PESAVENTO, 2004, p. 24)

⁵ Victor Hugo em *Notre Dame de Paris* (1832) havia escrito algo semelhante ao considerar a cidade de Paris uma crônica de pedras. Na 8ª edição de 1832, um texto por título *Ceci tuera Cela* é acrescentado ao livro no qual revela uma verdadeira filosofia da arquitetura, como aponta Françoise Choay (2011 [1965], p. 321), no qual o autor compara a arquitetura a um texto e a cidade a um livro, dotados de uma linguagem própria. Em *Arquitetura da Cidade* (2001 [1966], p. 193-197), Aldo Rossi advoga sobre a cidade como um texto da história de sua construção no tempo, como um artefato total, uma construção material; e pela especificidade dos fatos urbanos e de suas estruturas. Assim, para Rossi, essas duas versões da cidade como história são complementares. Em 1994, Claude Levi-Strauss em *Saudades do Brasil*, aponta que parte de suas reflexões ocorreram quando caminhava pela cidade, e que tal fato o levou a considerar a cidade como um texto, no qual era necessário saber lê-la e interpretá-la para compreendê-la (LEVI-STRAUSS, 2001 [1994], p. 15-17). Giulio Carlo Argan, revela-nos em *O espaço visual da cidade*, artigo publicado no livro *História da arte como história da cidade*: “Não tenho dificuldade em admitir que os fatos arquitetônicos (ruas, edifícios, praças etc.) estão para o sistema urbano como a palavra está para a língua” (ARGAN, 1998, p. 237).

passado por diversas intervenções ao longo de sua história – inclusive ainda em seu processo de implantação, com alterações substanciais em suas determinações prévias –, não há como negar que seu valor atraia a atenção e o desejo de políticos, empresários e, por que não, arquitetos e urbanistas. Tal complexidade coloca o Setor Central como um território histórico, social e de projetos (MÁXIMO *et al*, 2016), ávido a experimentos. Ao problematiza-lo, em 1998 o GRUPOQUATRO foi privilegiado com o convite do então prefeito, Nion Albernaz, para desenvolver um plano para o Setor. No plano, conhecido como *Goiânia 21* – que também se refere aos horizontes próximos da virada de século –, levantou-se a necessidade de intervir em 21 pontos, cuja justificativa está pautada em seu esvaziamento, iniciado na década de 1990. Destes 21 pontos, 3 foram executados recentemente pela mesma equipe: Centro Olímpico (demolição do antigo em 2006 e início das obras em 2013 e concluído em 2016), Intervenção na quadra do Teatro Goiânia (2010-2013) e a Praça Cívica (2015). Executados após o seu tombamento, tais projetos descumprem a lógica de ocupação de seu tecido urbano (no caso do Centro Olímpico e da Intervenção na quadra do Teatro Goiânia) e forçam um resgate formal e estilístico (no caso da Intervenção da Praça Cívica) que, em síntese, estabelecem grandes espaços sem quaisquer tipos de apropriação social e cotidiana.

Observa-se que, quando Koolhaas (1995) esclarece as nuances que põem em xeque as identidades urbanas frente aos paradoxos de transformação (provocados pelo crescimento urbano – tanto vertical quanto horizontal), difunde-se os instrumentos de tombamento e valorização dos tecidos históricos. Diante disso questionamos: seria a patrimonialização, a contragosto dos defensores das famigeradas identidades urbanas, uma característica irrefutável da Cidade Genérica? Proteger a evasão das identidades não seria um sintoma do afogamento das permanências? Há aqueles que defendem o tombamento como fenômeno de restrição às forças desestruturadoras e predadoras do mercado imobiliário, pois as normas e leis das instâncias de proteção garantem sua permanência. Todavia, salienta-se que as políticas de tombamento, para os fins exclusivos da restrição das ações do mercado – para além da valoração e distinção –, anunciam a falência do Planejamento Urbano. Mesmo com a criação do Estatuto das Cidades (2001 – e seus instrumentos largamente utilizados a favorecer o mercado imobiliário), e o Ministério das Cidades (2003), não foi possível intimidar a voraz força do *Efeito Genérico*, mesmo em cidades patrimonializadas, muito pelo contrário. As cidades que possuem patrimônios reconhecidos pelo IPHAN necessitaram de seu rigor legislativo para inibir a transformação de seus arredores, mas não necessariamente de algum tipo de especulação.

A PRAÇA CÍVICA

Tombou-se o Setor Central com a justificativa da permanência fiel ao seu desenho original. Em 2015 o IPHAN anuncia que, para retoma-lo, seria necessária uma intervenção. Contradição? No caso específico da Praça Cívica tal equívoco se estabelece desde os argumentos do tombamento. Se observarmos o desenho de Attilio Correa Lima para a Praça Cívica, observaremos que imediatamente após sua saída da equipe de construção da cidade, seu desenho foi drasticamente alterado pela firma Coimbra & Bueno, deixando assim poucos resquícios implantados do desenho original (Figura 2).

O projeto de intervenção da Praça Cívica (1998/2015-2016) que carregava o conceito de revitalização, tinha por finalidade o resgate das configurações originais do desenho de Attilio Correa Lima. Este foi o argumento utilizado para seu financiamento pelo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) - Cidades Históricas. Tais intervenções trariam bases para o



Figura 2 - Cronologia da Praça Cívica desde a planta inicial ao final de 1980. A: Planta da Praça Cívica do projeto urbano traçado por Attilio Corrêa Lima. B: Planta da Praça Cívica do projeto dos irmãos COIMBRA BUENO & Cia. Ltda. C: Perspectiva da Praça Cívica do projeto dos irmãos COIMBRA BUENO & Cia. Ltda. D: Praça Cívica em 1937, após a firma COIMBRA BUENO & CIA assumirem a administração das obras da Praça Cívica. E: Cenário com ocupação da Praça Cívica com os carros da época (sem data). F: Praça Cívica ao fundo na década de 1960. G: Praça Cívica em 1967. H: Praça Cívica em 1980. I: 1980.
Fonte: REZENDE, MÁXIMO, BARBOSA, D'ALÓ(2018).

investimento em atividades e espaços culturais. Seu grande vazio central, utilizado até então como estacionamento, ganharia uma esplanada com nova pavimentação, afim de banir os carros e abri-lo a novos eventos. Assim seria possível garantir seu uso e intensificar suas propriedades originais de espaço simbólico do poder do Estado (MÁXIMO *et al*, 2016). A eminente e emergente necessidade de nela intervir não é, em absoluto, a grande questão enfrentada neste primeiro fragmento. A questão refere-se ao “como” ela foi executada e quais argumentos guardaram tais ações. Assim, como nas intervenções recentes, não houve concurso aberto de projetos, bem como o projeto apresentado e executado não foi amplamente debatido com a população. Uma intervenção desta magnitude, bem como o valor urbanístico, político e cultural do local solicitariam estas ações. Os argumentos das entidades patrimoniais e políticas endossam uma perspectiva de turismo histórico cujo conjunto da Praça Cívica seria estratégico. Em 2017 foi lançado o projeto Circuito Cultural da Praça Cívica, responsável pelo processo futuro de museificação dos edifícios concebidos e utilizados como administrativos, dado que esclarece (REZENDE *et al*, 2018).

FRAGMENTO 2 - OS PARQUES URBANOS

Os parques urbanos compõem o Fragmento 2 aqui apresentado. Estes equipamentos, também presentes na gênese de Goiânia, guardam saudosismos e potente valor especulativo. Seu “sucesso” com o Bosque dos Buritis, seja na qualidade paisagística ou de sua repercussão direta no mercado imobiliário foi replicado na cidade como um carimbo. As elites que destinavam-se, em 1960, ao Setor Oeste, hoje deslocam-se para destinos imprecisos, cujos futuros endereços requerem, na vizinhança, um simulacro domesticado da natureza virgem. Mais distante dali, a oeste, o Parque Zoológico, uma imensa área verde que guarda o famoso Lago das Rosas e a vitrine de animais nativos e exóticos, portanto, uma heterotopia, também passou por este processo, no entanto, com certas resistências. Seu polêmico programa e a proximidade com a Avenida Anhanguera delimitaram um crescimento mais lento em seus arredores, sendo retomado nas duas últimas décadas. Entre estes dois Parques configurava-se, até o início da década de 1980, uma importante centralidade que já furtava parte do público do Setor Central: a Praça Tamandaré.

Estes parques-referências da infância de Goiânia tornaram-se seu vocabulário mais eloquente à metropolização intra-urbana. Sua repercussão ampliou-se para a Região Sul do Município neste *fin-de-siècle*. O primeiro a replicar este efeito genérico foi o Parque Vaca Brava, cuja ocupação iniciou-se em 1985, com projeto paisagístico de 1994 e institucionalizado em 1999. O Parque Flamboyant, institucionalizado também em 1999, somente teve implantação iniciada em 2004. Ambos passaram por intensa especulação durante e após a conclusão das obras. A presença de equipamentos públicos e privados em seus derredores, como *shoppings centers*, hospitais e clínicas, favoreceram seus mercados.

ENTRE A IDENTIDADE E O ESPETÁCULO

Há uma tensão que se estabelece na contemporaneidade entre a crise da identidade e a tentativa de sua reconstituição e/ou afirmação. O capitalismo avançado vem aprofundá-la: ele estabelece uma tênue fronteira entre as identidades e a sua espetacularização. Se a identidade se refere a uma espécie de unicidade, no mundo das conexões instantâneas ela não passa de uma prisão. A representação daquilo que foi ou é, jamais o será, portanto, ela não passará de uma redundância, de um reflexo ou de uma simulação. Aqui encontra-se a lógica da espetacularização: a perda da sua unicidade e a sua consequente fetichização. De Walter Benjamin a Guy Debord (1997) a coerência discursiva permanece, numa espécie de sintoma dos estágios da modernização em relação à identidade em dissolução. Rem Koolhaas (1995) declara, por fim, sua morte súbita.

Conforme Máximo e Menezes (2013), a lógica da produção dos Parques em Goiânia assume a dicotomia Identitários *versus* Mercadológicos. Identitários porque estão familiarizados no cotidiano da cidade e são espaços de domínio público – ou deveriam ser -, onde o direito de ir e vir é assegurado e há liberdade na construção de relações simbólicas em seus limites. Mercadológicos porque são apropriados pelo mercado imobiliário, estão sujeitos à especulação e são instrumentos produtores da gentrificação urbana e de espaços residuais. Entretanto, esta dicotomia presente na construção de novos parques e na intervenção dos existentes é fruto de uma estratégia de Marketing. Justifica-se constantes investimentos públicos em seus arredores para “preservar” sua identidade de “cidade verde”. Esta

preservação diz respeito às áreas de maior caráter especulativo, ao passo que, contraditoriamente, esta preocupação com a manutenção áreas verdes não se estende a suas periferias. Seu perímetro urbano, ampliado até os limites possíveis do município, guarda consigo a aprovação e construção de novos empreendimentos imobiliários que se colocam como extensos estoques de terras urbanas. Os vazios gerados por esta especulação fragmentam seu tecido e assaltam as matas, à medida em que se expande sua trama urbana. Essa estratégia, em Goiânia, não é nova. O caso do Parque Flamboyant um caso paradigmático à especulação dos novos parques (GUIMARÃES, 2010).

O PARQUE FLAMBOYANT

As transformações ocorridas nos arredores do Parque Flamboyant são icônicas, paradoxais e paradigmáticas. Este localiza-se na porção sudoeste da cidade, em sua Região Sul, no bairro Jardim Goiás, próximo à BR-153. O início da implantação deste bairro ocorre na década de 1950, ainda nos limites periféricos do núcleo urbano. O potencial logístico da Rodovia Anápolis-Aparecida de Goiânia, já implantada - que viria, em 1956, a integrar o projeto da Rodovia Anápolis-Santos (1956) -, seccionou a fazenda de Lourival Louza em duas. Sua parte oeste, limítrofe ao Setor Sul, foi então parcelada, com projeto assinado pelo engenheiro Roberto Magno Ribeiro, que adaptou o projeto desenvolvido para a área pelo engenheiro paulista Prestes Maia. Com seus terrenos sob a reserva do empreendedor, o bairro permaneceu até a década de 1980 com poucas ocupações sendo, a maioria delas, ocupações irregulares nos limites do Córrego Botafogo. A construção Estádio Serra Dourada (1973-1975), do Autódromo (1974), a inauguração do Shopping Flamboyant (1981) e do Paço Municipal (1993) estimularam a venda de lotes no último quarto do século passado, agora mais valorizados. A localização destes complexos, lindeiros à Rodovia, permitiu que seus usos extrapolassem a dimensão local abrangendo seu impacto nas cidades circunvizinhas. Na década de 1990 o Carrefour e o Walmart, juntamente com o Shopping Flamboyant, formavam um importante núcleo de compras que, aliados à presença do Paço Municipal e de equipamentos urbanos, impulsionariam a criação desta centralidade (Figura 3).



Figura 3 - Imagem aérea do Parque Flamboyant – 1968 /2009/2018.

Fonte: GUIMARÃES, 2010; Google Earth, 2018.

Construído entre 2004 e 2006, o parque teve caráter eminentemente ambiental, cuja justificativa seria a recuperação da mata ciliar e a nascente do Córrego Sumidouro. Entretanto, apesar de reconhecido o valor deste córrego, a transformação de sua nascente e parte de seu leito em parque gerou um processo intenso de especulação do solo urbano: em 2003, antes das intervenções nos arredores da nascente, existiam 17 torres no bairro, 5 construídas no limite norte, divisa com o Setor Leste Universitário e 12 ao longo da Avenida E. Em 2006, no

ano de sua inauguração, já existiam 39 torres, na qual as novas já margeavam seus limites. Seu assustador crescimento conferiria, em 2009, mais 31 novas torres ao local, totalizando 68 torres. Estas eram 101 em 2012, 129 em 2016 e no final deste ano de 2018, 136 torres (Figura 4). Esta valorização imobiliária é, ao mesmo tempo, sintoma e processo da metropolização do espaço.

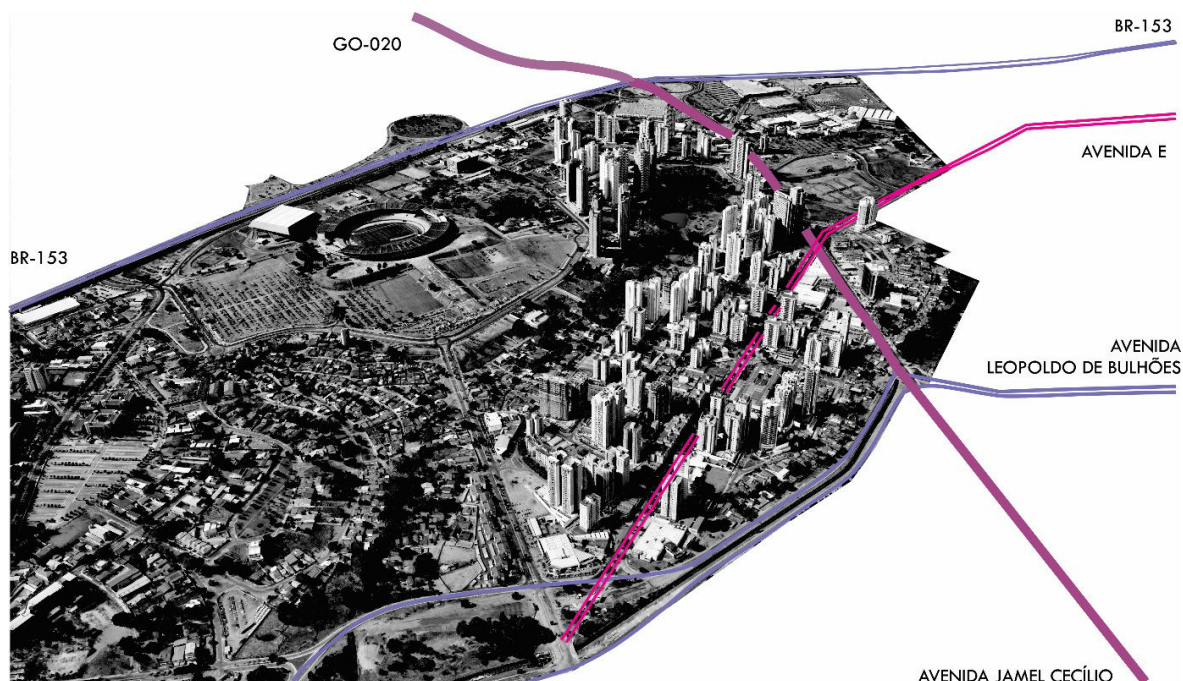


Figura 4 - Bairro Jardim Goiás, o Parque Flamboyant e seu respectivo entorno.

Fonte: Autor, 2018.

A presença inicial dos equipamentos, públicos e privados, potencializou a criação de novos fora do bairro Jardim Goiás: a institucionalização do Parque do Cerrado (1992), do condomínio Alphaville Flamboyant (2001) e demais empreendimentos dessa natureza, do Centro Cultural Oscar Niemeyer (2006), do Shopping Lozandes (2016), bem como o planejamento para a transferência de local da Assembleia Legislativa, do Fórum e da Catedral Metropolitana para as imediações da Rodovia. A construção de um tecido urbano rugoso veio, ao longo destes anos iniciais do século 21, substituir seu imenso vazio. Entretanto, a lógica do estoque de terras ainda continua, fato verificado pelas imensas glebas que ainda circundam o parque, tanto a sul, nas imediações do Shopping Flamboyant, quanto a leste, do outro lado da Rodovia. Esta paisagem de contrastes, observada de até 50 quilômetros de distância da cidade, revela um teste, o caráter experimental do efeito genérico (Figura 5).

Fragmento 3 – OS “MONUMENTOS” E VIADUTOS

O fragmento 3 refere-se à Avenida 85 e a suas transformações recentes. A problemática da mobilidade, emergente e urgente também nas outras metrópoles brasileiras, foi o cerne destas transformações. Embora algumas “cirurgias” urbanas sejam necessárias, as construções desmedidas de viadutos, como no território Distrito Federal, em São Paulo e em Porto Alegre, por exemplo, mostraram-se ineficientes aos debates mais avançados de transportes e mobilidade⁶, sendo essa solução, na maioria dos casos, imediatista e paliativa.

⁶ Debates sobre cidade inclusiva, priorização dos modos pedonal e cicloviário e coletivo em relação aos que priorizam o transporte individual automotor.

Este problema, em agravamento, ocorre em função da priorização histórica do modo de transporte rodoviário no Brasil, e estas intervenções recentes vêm reforçar tal prioridade.

Contemporaneamente, associados a tais infraestruturas são inseridos “monumentos” que configuram, na paisagem, uma narrativa de modernidade, eficiência e beleza. Há, contudo, duas finalidades específicas neste tipo de intervenção: 1) demarcação espacial em intervenções que enobrecem mandatos dos gestores urbanos, e 2) valorização das áreas de interesse de especuladores urbanos. O caso de abrangência nacional, a Ponte Octávio Frias de Oliveira, na região da Avenida Berrini, em São Paulo, conjuga o mesmo verbo em coro com a paisagem vitrificada que emerge em seus arredores. A ponte JK, em Brasília, não se afasta deste caso, mas cria uma espécie de coesão espacial entre as nobres ocupações do Lago Sul e Norte, com os setores administrativos da Capital Federal. No Viaduto Pinheiro Borda, em Porto Alegre, a única coisa que o identifica é seu formato de M, mas mesmo assim, tal informação é irrelevante se considerado seu entorno imediato, o Estádio Beira-Rio. Este conjunto de obras, nas metrópoles ou nas cidades médias, articulam-se com uma produção similar mais ampla. A Erasmus Bridge, em Rotterdam, o Viaduto de Millau sobre o rio Tarn, na França, ou a ponte Zubizuri, em Bilbao são exemplos desta estética global. Inúmeros casos de infraestruturas, com injeções de lirismo, como expõe Koolhaas (2010, p. 103) revela casos de “estações de comboios (que) expandem-se como borboletas metálicas [...] as pontes estendem-se com frequência sobre margens insignificantes como versões grotescas e ampliadas de uma harpa.”

Em função disso, uma análise dos “monumentos” e das intervenções feitas na Avenida 85, em Goiânia, no sentido de averiguar os significados a eles atribuídos é fundamental. Neste fragmento 3, seus dois casos serão analisados: os Viadutos Latif Sebba e João Alves Carneiro.

A AVENIDA 85, OS VIADUTOS E OS “MONUMENTOS”

Em Goiânia, a gestão do então prefeito Iris Rezende (2005-2010) buscou resolver os problemas de mobilidade das Regiões Central e Sul, a partir da construção de viadutos, em pontos considerados críticos. Um dos eixos escolhidos para as intervenções foi a Avenida 85, via arterial que conecta, pelo eixo Norte-Sul, a Praça Cívica (Bairro Central) ao Bairro Serrinha, ao sul, próximo à divisa com cidade de Aparecida de Goiânia. O eixo em destaque corresponde a 6 km e é cruzado por importantes vias de igual complexidade e categorização no sentido Leste-Oeste, tais como a Avenida T-63 e a Avenida D (figura 02). Além dos deslocamentos diários que se utilizam dessas vias, a Avenida 85 cruza e articula diversos bairros de alta densidade, tais como os Setores Bueno, Oeste, Serrinha e Bela Vista, bem como de baixa densidade como os Setores Marista e Sul.

O referido trecho foi palco de constantes congestionamentos⁷. A pressão sobre a administração municipal fez Iris Rezende retirar da gaveta os projetos de intervenção desenvolvidos durante a década de 1990. Pode-se observar, a partir do documento com título, *Projeto Executivo de Passagem Subterrânea Sob a Praça Latif Sebba* (1992) elaborado pelo Instituto de Planejamento Municipal (IPLAM)⁸, que o viaduto não possuiria um “monumento”. Observa-se também anacronismo, quando um projeto elaborado para uma realidade do início da década de 1990 é implantado quinze anos depois, com outras realidades

⁷ Devido, principalmente, ao crescimento econômico da população e a abertura de crédito para o comércio de automóveis promoveu um inchaço urbano sem precedentes nas cidades brasileiras, nas últimas duas décadas.

⁸ Na gestão do então prefeito Nion Albernaz (1989-1993) co-partidário de Iris Rezende, no PMDB.

e outros debates. No novo projeto executado pela Agência Municipal de Obras (AMOB) foi acrescentado ao Viaduto Latif Sebba, de dois níveis, um “monumento”, elaborado pelo arquiteto Marco Antônio Amaral em 2007, cuja [...]

[...] estrutura da imensa escultura foi feita com perfis de aço de chapa dobrada, e revestida com chapas metálicas perfuradas. Seus três elementos em forma de lança apontam para diferentes sentidos – leste, sul e oeste – [...] Pesando aproximadamente 20 toneladas e medindo 56 m de altura, cada uma das torres pontiagudas se apóia nas outras duas, em intersecção. (CBCA, 2008, p. 8)

A antiga Praça Latif Sebba, ali localizada e conhecida como Praça do Ratinho⁹ (Figura 5) passou a abrigar a escultura que, segundo Marco Amaral, faz relação ao traçado de Attilio Corrêa Lima, quando estabeleceu as três avenidas do Setor Central, em seu plano para Goiânia em 1933. Além do mais, os deslocamentos dos três elementos para leste, oeste e sul, direcionam para onde a cidade mais cresceu. Já o viaduto do cruzamento da Avenida 85 com a Avenida T-63, coordenado pelo arquiteto Sandro Carvalho, foi uma intervenção maior, em três níveis (Figura 5). A antiga praça ali localizada, Simão Carneiro, possuía um chafariz que foi seu atributo referencial por décadas, conhecida como Praça do Chafariz. A obra, concluída em 2008 e margeada pelos bairros mais nobres de Goiânia, possui o monumento mais alto da cidade, sendo percebido de longas distâncias. Sua altura é de 64,50 metros, e possui dois prismas pontiagudos, com mesma materialidade que o “monumento” do Viaduto Latif Sebba (Figura 4), que se tocam no ponto mais alto, e possui uma inclinação na direção Norte, cuja ideia era que esta escultura funcionasse como uma bússola.



Figura 5 - A imagem da esquerda refere-se ao Viaduto Latif Sebba; e a imagem da direita refere-se ao Viaduto João Alvez Queiroz.

Fonte: Autor, 2017.

Entretanto, apesar dos significados aparentemente relacionados com as ideias de orientação, marco urbano, e para a administração pública, modernidade na linguagem e na

⁹ Popularmente conhecida como Praça do Ratinho em função da presença de um posto de gasolina, o Posto do Ratinho.

gestão do transporte, os “monumentos” são demasiado despidos de valor simbólico na vida cotidiana. Se para Cristina Freire, o significado de monumento, que “vem do verbo latino *monere* – que significa lembrar” (1997, p.94) deve orientar a produção de monumentos; e se para Aldo Rossi (2001), o monumento não tem a ver com dimensões e posição no espaço, mas na construção permanente da vida urbana em sua construção como fato urbano, ou seja coletivamente, esses objetos podem ser assim considerados?

Nesses casos analisados, a decisão de construir, tanto os viadutos quanto os “monumentos”, partiu necessariamente de uma demanda política. As demandas de transporte não foram solucionadas completamente pois, ao longo da Avenida 85, o trânsito está mais fluido, mas nas suas extremidades (Praça Cívica e Alto Serrinha), as demandas aumentaram. Observa-se que, o arquiteto que coordenou as duas execuções, Sandro Carvalho, é filho de um dos ex-líderes do PMDB do Estado de Goiás, e as obras fizeram parte de um projeto político, que usaram o espaço urbano para demarca-la.

OS SENTIDOS DAS INTERVENÇÕES

Para a captura dos sentidos atribuídos aos monumentos, fez-se necessária um levantamento da opinião pública onde foram entrevistadas 75 pessoas. As entrevistas aconteceram em 4 pontos específicos da via (Praça Cívica, Viaduto Latif Sebba, Viaduto João Alvez Queiroz e Alto Serrinha). Antes de apresentarmos os dados específicos sobre as intervenções cabe expor o perfil dos entrevistados. O maior público entrevistado possui entre 46 e 60 anos (33%), seguido de 36 a 45 (21%) 26-35 (19%) e acima de 60 (15%). O restante refere-se a pessoas de até 25 anos (12%). Destes, o transporte individual automotor é o mais utilizado (48%), seguido daqueles que utilizam transporte coletivo (34%), e de motociclistas, ciclistas e pedestres (18%). Quanto à escolaridade, 51% deles possui ensino médio completo, 39% com ensino superior completo e 10% ensino médio incompleto. No que se refere à frequência de utilização das Avenidas, 42% dos entrevistados passam por elas todos os dias, incluindo finais de semana e feriados, enquanto 31% frequentam até três vezes por semana e 27% uma vez por semana ou menos. Quanto à finalidade do deslocamento, 39% a trabalho, 24% atividades rotineiras (bancos, compras, clínicas, hospitais, etc.), 18% se utilizam das Avenidas para deslocamentos e cruzamentos e 18% para estudos e lazer.

Do questionário com doze perguntas, destaca-se duas principais, com foco nos monumentos: “Quais suas considerações sobre as transformações das duas praças em viadutos?” “Quais suas impressões sobre os monumentos construídos nas antigas praças? Quais são os significados deles para você?”.

Nos resultados obtidos, 84% dos entrevistados responderam que as intervenções contribuíram para a melhora no trânsito (regular 40%, bom 26%, muito bom 16%, excelente 2%) e a percepção destes “monumentos” é evidente, no entanto, os entrevistados confundiam seus nomes. No que se refere às antigas praças, a maioria das pessoas com faixa etária de acima de 46 anos alegaram que se lembravam delas com certa nostalgia (38%), já aqueles que possuem até 25 anos (12%) não as conheciam e sequer sabiam que ali existiam praças. Das perguntas abertas, fica evidente uma confusão de nomenclatura. Pelos nomes oficiais (Latif Sebba e João Alves Carneiro), cerca de 16% conheciam os referidos viadutos, mas 100% dos entrevistados associavam o nome popular das antigas praças aos elementos novos: “Viaduto da **praça do ratinho**”/ “Monumento da **praça do ratinho**”/ “Viaduto da **praça do chafariz**”/ “Monumento da **praça do chafariz**”. Observa-se nessas frases que os vocábulos

“Monumento” e “Viaduto” ainda são genéricos, e o que traz referência à sua localidade é a memória das localizações das antigas praças. Mesmo inexistentes, elas persistem em existir, inclusive para aqueles entrevistados que não sabiam de suas existências (Figura 6).

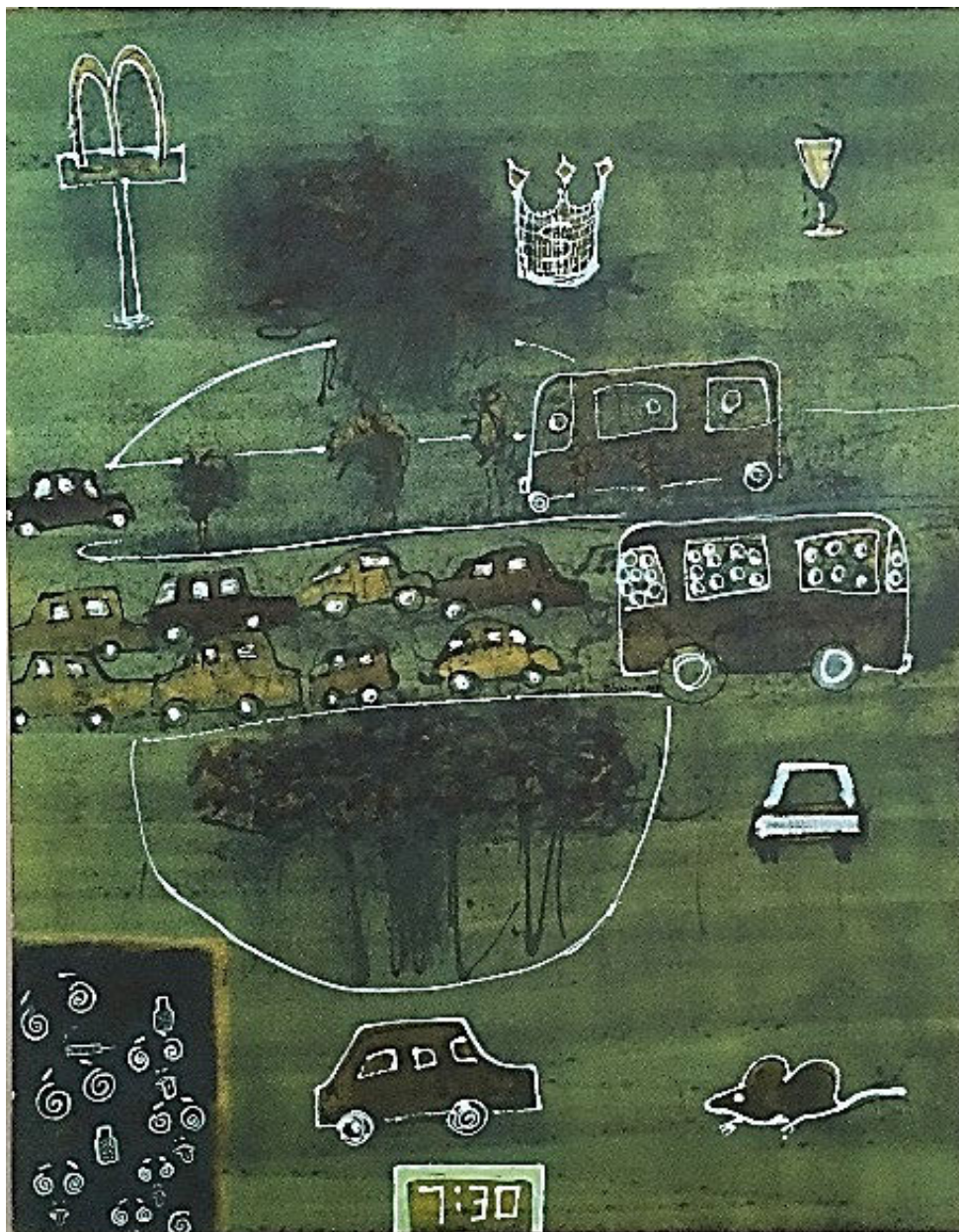


Figura 6 - Praça do Ratinho, Lucia Ribeiro Borges, 1993. Pintura que retrata um período do cotidiano da antiga Praça do Ratinho às 7h30min, já seccionada ao meio e transformada em rotatória. Nela é possível observar ícones dos edifícios presentes no entorno da praça, bem como o congestionamento devido ao intenso fluxo na direção da Praça Cívica.

Fonte: Arquivo dos autores, gentilmente cedida pela artista, 2016.

Na Análise Sequencial (Figura 7), os objetos ocupam as perspectivas de todas as vias que são por eles articuladas. As escalas dos entornos não correspondem à escala do objeto, tanto por forma quanto por posição na paisagem. Das vias, eles se localizam nos eixos, colocando-se como fortes pontos de orientação, apesar de seus significados e sentidos ficarem cada vez mais destorcidos (TAVARES; MÁXIMO, 2015).



Figura 7 - Análise Sequencial, mostrando pontos importantes da Avenida 85, o gabarito ao longo da mesma, bem como a relação de altura com os monumentos presentes nos viadutos.

Fonte: Autores, 2016.

Essa, provavelmente é uma estratégia de enfraquecimento das identidades urbanas e coletivas, visto que seus elementos históricos são vistos a partir das marcas e borrões que os apagadores do progresso não conseguiram eliminar. Neste caso, o que os apagadores não eliminaram são as memórias ali impressas. Isso é percebido quando se constata um conflito de significados, entre aqueles atribuídos pelos que pensaram e construíram os “monumentos”; e aqueles os usam e habitam, diante das memórias de vida que ali estabeleceram. A tentativa de apagamento da memória pela substituição dos signos urbanos, são estratégias da modernização que, conforme Guy Debord, “retirou da viagem o tempo e retirou também a realidade do espaço” (DEBORD, 1997). Considera-se assim que a generificação do espaço visa substituir ou implantar elementos da estética globalizante, replicados pela padronização dos espaços, das experiências e das percepções e, no caso estudado, tal condição se aplica.

FRAGMENTO 4 – OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS

A realidade dos Condomínios Horizontais e Loteamentos Fechados, em Goiânia, encontra-se em processo de construção, e este refere-se ao Fragmento 4 aqui em análise. A construção acelerada deste “modelo de vida” acometeu Goiânia ainda em 1978 com o condomínio Privê Atlântico - um conjunto habitacional de classe média com financiamento do BNH -, antes mesmo da criação do New Urbanism. Se o *Seaside* (1981-1982) seria o modelo a

ser replicado nos casos estadunidenses nesta década a partir da institucionalização do *Congress for the New Urbanism* (CNU), em Goiânia, o caso do Privê Atlântico já ganhava notoriedade e repercussão em sua classe média.

Hoje, este modelo alastra-se rapidamente pelos horizontes de Goiânia, de sua Região Metropolitana e do Planalto Central (MÁXIMO, TREVISAN, TEIXEIRA, 2017). Dados expostos pela Secretaria de Planejamento do Município (SEPLAN, 2012) revelam 21 condomínios horizontais apenas em Goiânia. Em sua Região Metropolitana são 55, em Anápolis são 12 e no Distrito Federal são 72, até o momento levantados e mapeados pela pesquisa. Tais dados excluem os condomínios de chácaras, muito expressivos em Terezópolis de Goiás, Abadiânia e Alexânia, potencializados pelos lagos Corumbá e João Leite.

AS FRONTEIRAS

Uma característica persistente destes espaços – talvez a que una todos eles –, em suas mais variadas tipologias (muros, gradis, vazios), está na delimitação de limites (barreiras) claros. Nesse sentido, alarga-se aquela concepção de fronteira sendo apenas limítrofe de uma região. Como afirma Duarte (2006) as fronteiras são construções sociais e históricas, sendo definidas como locais de conflito, ruptura e mal delineados, por isso sua concepção é diferente da de barreira. Num processo de desterritorialização, as fronteiras tornam-se “zonas cinzentas, onde os contornos são mal definidos [...], mas são também zonas de trocas” (DUARTE, 2006). Nas antigas cidades medievais as muralhas simbolizavam os limites entre o dentro e o fora, no entanto, eram fronteiras rígidas com certos graus - ou pouco grau -, de permeabilidade. Nestes casos, as fronteiras, além de definirem todo o espaço envolvente, definia, também, o que os aglutinava internamente, com regras, lógicas e valores próprios. Na era da urbanização desmedida, as fronteiras que outrora davam unidade às cidades foram rompidas e transformadas em outras. A nova experiência urbana está pautada numa espécie de ausência de limites (MONGIN, 2008), mas não da ausência de fronteiras. A lógica condominial como uma lógica de fronteira dinamiza, a princípio, o lugar em que este espaço de tensões ocupa. As fronteiras, na realidade, são primeiramente simbólicas, portanto, socioeconômicas e culturais. Há, por consequência, uma tentativa de materializá-las. Esta lógica estabelece uma espécie de arquipélagos periurbanos de enclaves fortificados, avessos ao espaço coletivo.

Obviamente tal produção encontra-se em um contexto mais amplo, como salienta Joseph Montaner e Zaida Muxí:

O caso das urbanizações fechadas, que podemos encontrar nas cidades do México, da Argentina e do Brasil, é especialmente grave por constituir um atentado contra a vida pública e comunitária, e é um precedente prejudicial à justiça. A urbanização fechada se governa de acordo com suas próprias normas internas – o estatuto do condomínio –, rejeita as leis estatais e municipais e evita contribuir com seus impostos para as obras coletivas da porção municipal onde está radicada. (2011, p.89)

Portanto, conforme Zaida Muxí (2004), as franjas e as periferias urbanas, que delimitavam o final do espaço urbano, passaram a ser ocupadas por enclaves murados. São fronteiras de fronteiras, são fronteiras-arquipélagos, marcadas por gradis, muros e vazios, que delimitam o urbanismo privado da esfera pública ali representada pelas autoestradas, vias expressas.

A APLHAVILLE E OS JARDINS

Nos condomínios de classe média alta (portanto, mais distintos que os outros), principalmente aqueles construídos desde os anos 2000, há uma padronização da representação das fronteiras. As calçadas, normalmente estreitas lindeiras às vias de grande circulação, são ilhadas em gramados. Os limites, normalmente delineados por muros e grades, são acompanhadas por taludes que colocam os condomínios em cota mais alta do que as faixas destinadas a pedestres e motoristas. Próximos aos acessos, o desnivelamento é interrompido, visto que normalmente se encontram a menos de um quilômetro, pontos de ônibus que são, predominantemente, utilizados pelas manhãs e nos finais das tardes. Há uma padronização das alturas dos muros bem como suas cores e materialidades, mesmo que seus empreendedores e as políticas condominiais sejam completamente diferentes, como a FGR Urbanismo e a Alphaville Urbanismo S.A. A nobreza dos condomínios Alphaville se constitui da sua forte ligação com a história do urbanismo de alto padrão no país, associada aos condomínios da cidade de São Paulo; e em contrapartida, a FGR Urbanismo, buscou a associação da nobreza de seus Condomínios Jardins aos nomes das cidades-nobres e cidades-capitais da Europa, como Paris, Barcelona, Milão, Valencia, entre outras (Figura 8).

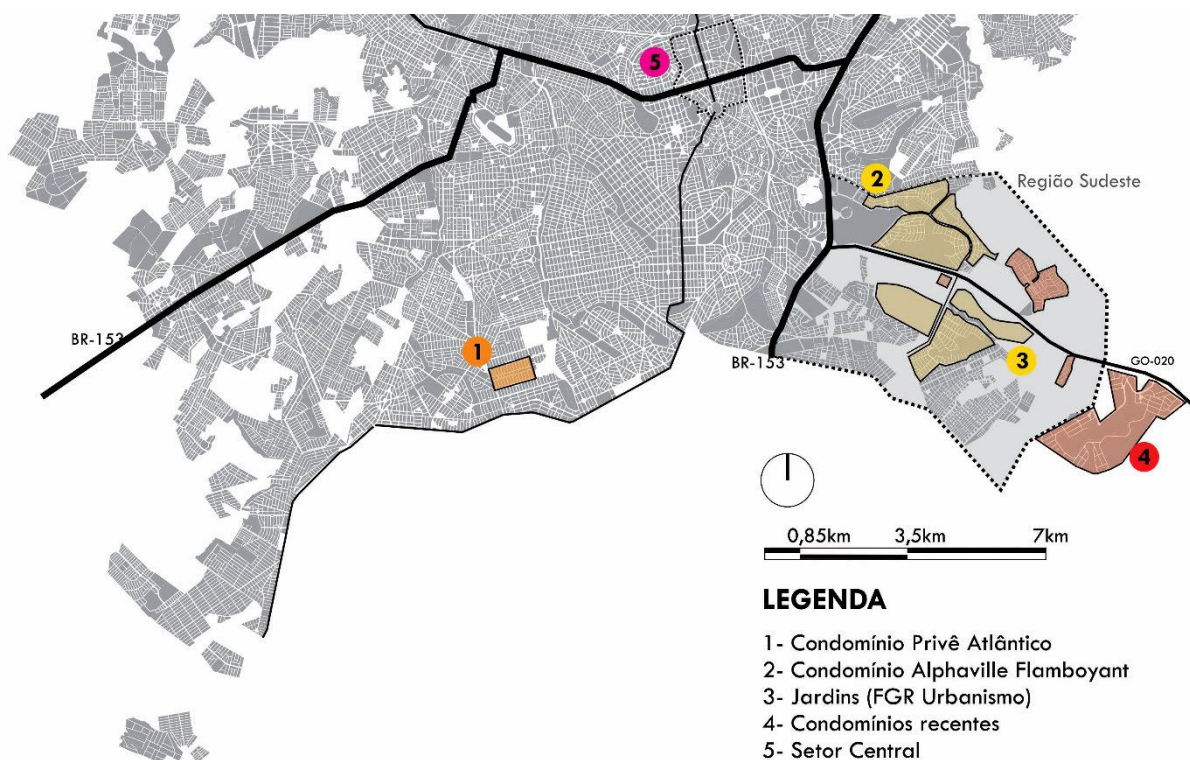


Figura 8 – Os condomínios de Goiânia em sua Região Sudeste. Ênfase nos maiores Alphaville Flamboyant e os Jardins da FGR Urbanismo. Ênfase também na localização do primeiro Condomínio da Cidade, o Privê Atlântico.

Fonte: Autores, 2018.

Observa-se dramático contraste entre os condomínios da década de 1990 e os dos últimos 15 anos. A Alphaville Flamboyant, por exemplo, propôs na cidade a criação de extensas áreas condominiais, às quais revelam espraiamento de baixa densidade e arquiteturas estilizadas e padronizadas. Sua ligação direta pela GO-020 ao bairro Jardim Goiás, lugar de concentração dos investimentos imobiliários mais expressivo desta metrópole, que conta com o Shopping Flamboyant (Fragmento 5), Parque Flamboyant (Fragmento 2),

hipermercados, e restaurantes, direciona um crescimento da mancha urbana para além da BR-153 sentido sudeste. Além do mais, sua execução em extensas áreas, assim como os Jardins da FGR Urbanismo, estimulou a criação de condomínios e loteamentos fechados menores, como os Loteamentos Portal do Sol I e II, o Housing Flamboyant, o Vale das Brisas, o Portal do Sol Golden ou maior que estes, o Goiânia Golfe Clube. Portanto, a cidade de muros amplamente conhecida a partir das proposições de Teresa Caldeira (2000), não se limita a São Paulo, as alastra-se pelas cidades brasileiras, grandes, médias e pequenas.

FRAGMENTO 5 - OS SHOPPINGS CENTERS

Apesar dos pontos fortes da infância de Goiânia e da densidade simbólica que seu projeto carrega, tais elementos não foram suficientes para cravar uma identidade que resistisse aos impactos do capitalismo predador em seu processo catalisador: o *Efeito Genérico*. Logo 50 anos após seu projeto e construção, foi inaugurado o primeiro *Shopping* da cidade, o *Flamboyant*, em outubro de 1981: um enclave fortificado, não por muros, mas pelo imenso vazio de estacionamento e por gradis que permitiam (e permitem) o acesso visual ao mesmo, mas com fortes restrições de acesso físico por toda e qualquer classe. Aqui, portanto, ocorre também a lógica das fronteiras presente no Fragmento 4. Um grande shopping que acendeu um pequeno pavio e que permaneceu em latência até 1995, com a inauguração do Goiânia Shopping. A partir de então, ganhou força em 1996 e 1997, e explodiu nos anos 2000 (Figura 9). De 2001 a 2016 foram inaugurados onze shoppings, e há previsão de inauguração

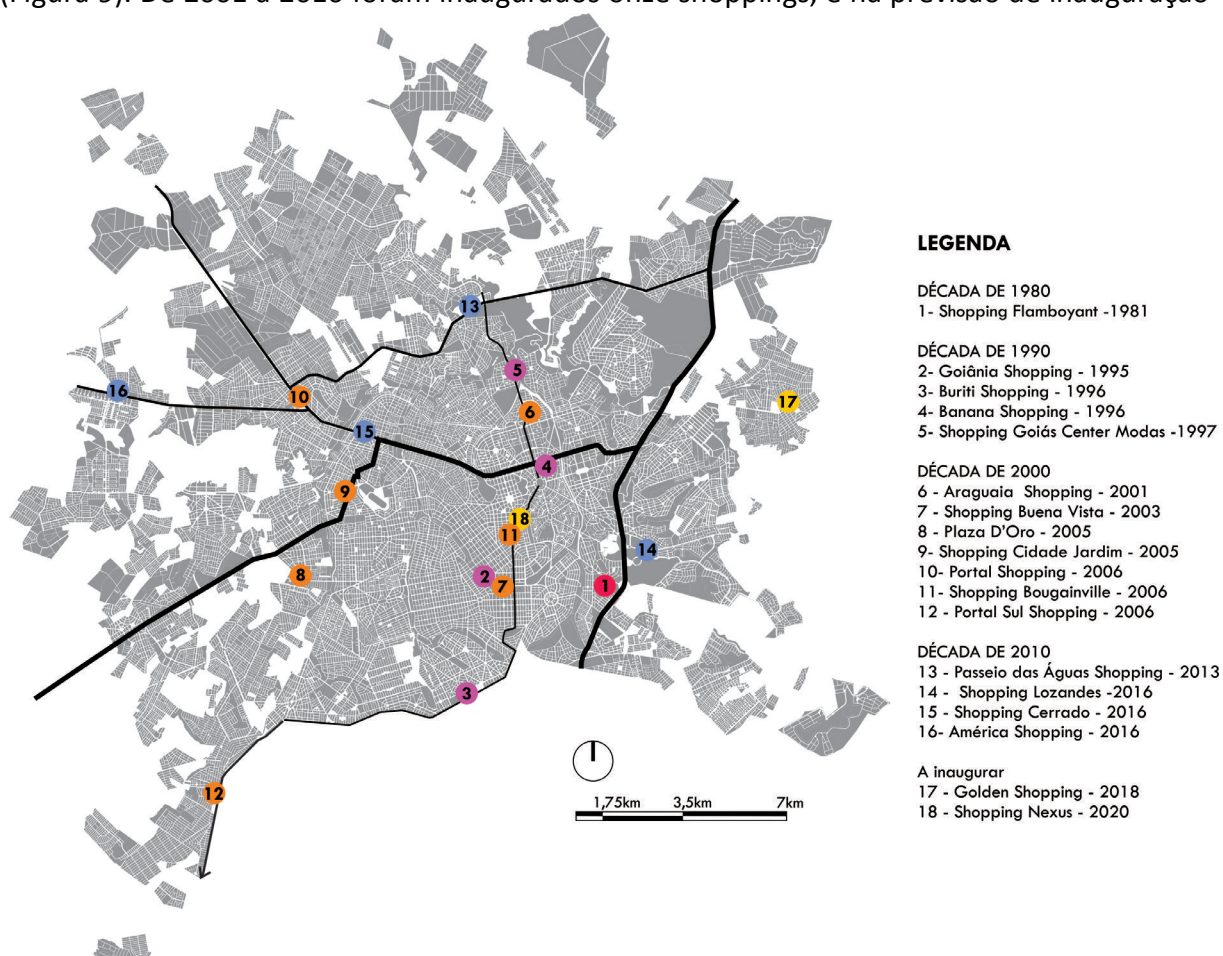


Figura 9 – Localização dos Shoppings de Goiânia. Ênfase na observação do Eixo Avenida 85 e da Avenida Goiás Norte.

Fonte: Autores, 2018.

de mais dois nos próximos anos. Dezesesseis shoppings em uma cidade com aproximadamente 1,5 milhão de habitantes? Hoje, em Goiânia há um shopping para cada 87 mil habitantes. Alguns, tais como Shopping Flamboyant, Araguaia Shopping e o Buriti Shopping, por exemplo, chegam a receber em média um fluxo de 1,2 milhão de pessoas/mês. Conforme cronograma de inaugurações, em 2019 serão dezoito, e tal proporção alcançará os 77 mil pessoas/mês.

Aplicando fatores de proporção e escala, Goiânia possui mais que o dobro de Shopping Centers que a cidade de São Paulo. Com aproximadamente 12 milhões de habitantes, a cidade possui um shopping para cada 225.000 habitantes. Obviamente não são usados somente pelos habitantes da cidade pois tratam-se de equipamentos de abrangência metropolitana, o que reforça nossos argumentos. Se a lógica da Cidade Contemporânea se encontra em seus fluxos, com olhar específico nos Shoppings, Goiânia e São Paulo se equiparam.

O SHOPPING FLAMBOYANT

A escolha do sítio do Shopping Flamboyant e seus princípios construtivos seguiram os modelos norte-americanos desenvolvidos por Victor Gruen (1903-1980) durante a década de 1950: foi construído próximo à Rodovia BR-153 para que se articulasse à região e servisse também às cidades vizinhas. Embora que, para Elane Peixoto e Isabela Ferrante (2006), Goiânia seja uma Cidade Genérica com argumentos a partir de estudos sobre os Shoppings Centers, a presente discussão atua como contra-argumentos balizadores dessa afirmativa, ao indicar que, ainda em 2006, a cidade passava pela ativação do Efeito Genérico.

Segundo Rem Koolhaas (1995), os *shoppings centers* são elementos característicos da Cidade Genérica, espaços que pasteurizam a percepção do espaço e são uma falsa representação do espaço público. Paraphraseando Henri Lefebvre (2004) para quem a cidade é produzida dentro do princípio capitalista? Ele nos indica que a dimensão política da cidade se perde à medida que deixa de ser socialmente construída em suas ruas, praças, monumentos e centros urbanos; e tal uso migra para os templos de consumo, - a saber, um falso espaço público, que cria uma falsa ideia de homogeneidade socioeconômica de seus partícipes, alinhados aos processos de produção norte-americanos (BAUMAN, 2000). Em Goiânia, a estratégia do Efeito Genérico, foi associar os Shoppings Centers ao lazer, substituindo os usos próprios dos espaços públicos. Em solos goianienses não é infrequente circular e se deparar com seus enormes estacionamentos em vazios ou altos muros dos Shoppings. Diante dessa discussão, seria São Paulo uma Cidade de Muros, como afirmou Teresa Caldeira (2001), ou este é um processo característico das cidades que estão sob o Efeito Genérico? A multiplicação dos Shoppings na cidade desterritorializaram dos antigos mercados de bairro seus usuários que, gradativamente, aceitam o desafio de se deslocarem em longas distâncias para vivenciarem a vacuidade do espaço dos Shoppings Centers.

CONCLUSÃO – GOIÂNIA RUMO À CIDADE GENÉRICA

Ao longo de sua história, Goiânia tem passado por transformações intensas, assim como as cidades metropolitanas brasileiras. O que se observa é que, gradativamente, tais transformações têm ofuscado seu percurso histórico deixando poucos rastros para serem percorridos por pesquisadores, em função da grande produção de equipamentos comuns, tais como os shoppings, condomínios e parques urbanos. Uma espécie de Palimpsesto urbano se coloca – mais amplamente do que aqui apresentado no que se refere ao Setor Central – e, apesar das pesquisas recentes tentarem raspar seu tecido e trazer à tona suas camadas, tal

processo é de difícil ação. Não obstante, percebe-se que tais de sobrepor sobre o histórico e sobre o referencial refere-se a decisões que visam aniquilar a memória coletiva, a partir da substituição de seus signos urbanos por outros, mais atuais e distante de qualquer participação coletiva ou consulta pública.

Neste sentido, Goiânia, suas políticas e seus pressupostos de modernização colocam-se ávidos à transformação a despeito de qualquer limite ambiental (como os parques) ou histórico (como o Setor Central ou a Avenida 85). Nela, o efeito genérico estabeleceu-se na produção das habitações, dos serviços e dos equipamentos públicos e privados, fato que revela uma sociedade sertaneja que almeja por afastar-se de suas raízes provincianas na direção de exemplos nacionais, como São Paulo, e internacionais – os mais desagradáveis possíveis -, como Dallas, Austin ou Houston. Assim, a produção de espaços calibrados pela obsolescência programada indica, a partir dos cinco fragmentos aqui apresentados, uma estreita vinculação com os referenciais internacionais e com a negação de suas referências progressas. Até mesmo a negação do tecido social construído historicamente na cidade é um sintoma forte de Goiânia sob o Efeito Genérico. A autoestrada é a regra, seja para a localização dos poderes públicos municipais ou estaduais – distantes o máximo possível de qualquer revolta popular -, seja para o destino de seus habitantes, que buscam, no isolamento, a fantasia momentânea das experiências na Disney.

REFERÊNCIAS

- AUGÉ, Marc. *Não-Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papyrus, 1994.
- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade Líquida*. São Paulo: Ed. Zahar, 2000.
- CALDEIRA, Teresa. *Cidade de muros*. São Paulo, Editora 34, 2000.
- CBCA. Urbanismo com Design. In: *Revista arquitetura e aço*, nº 14, 2008, p. 8-9.
- DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. São Paulo: CONTRAPONTO: 1996.
- DINIZ, Anamaria. *Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935): Ideal estético e realidade política*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- DUARTE, Luiz Sergio. O conceito de fronteira em Deleuze e Sarduy. *Textos de História*, v. 1/2, p. 17-25, 2006.
- FREIRE, Cristina. *Além dos Mapas: os monumentos no imaginário contemporâneo*. São Paulo: Editora Annablume, 1997.
- Goiânia art déco: arcevo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento*. – Goiânia: Instituto Casa Brasil de Cultura. 2010. Superintendência Regional do Iphan em Goiás.
- GOTTMANN, Jean. *Megalopolis: The urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. New York: The Twentieth Century Fund, 1961.
- GRUPOQUATRO. *PROJETO GOIÂNIA 21 - Operação Centro - Primeira Etapa*. Goiânia: Instituto de Planejamento Municipal da Prefeitura de Goiânia, 1998.
- GRUPOQUATRO. *PROJETO GOIÂNIA 21 - Operação Centro – Segunda Etapa*. Goiânia: Instituto de Planejamento Municipal da Prefeitura de Goiânia, 1998a.

GUIMARÃES, Claudia G. *Parques urbanos: sua influência no planejamento e desenvolvimento das cidades*. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de Goiás: Programa de Pós-Graduação da Ciências Econômicas, 2010.

KOOLHAAS, Rem. *Três Textos Sobre a Cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *S,M,L,XL*. New York: The Monacelli Press, 1995.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. "In": FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. (Org.). *Desafios da Metropolização do Espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015, p. 35-68.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: Álvaro Ferreira, João Rua, Glaucio José Marafon, Augusto César Pinheiro da Silva. (Org.). *Metropolização do espaço. Gestão territorial e relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013, p. 17-34.

LENCIONI, Sandra. Para além da urbanização metropolitana: metropolização e regionalização pós-metropolitana. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, J.; MATTOS, R. C. de. (Org.). *O espaço e a metropolização. Cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017, p. 147-168.

MÁXIMO, Pedro Henrique; BARBOSA, Lucas Jordano.; REZENDE, Mayara. 3/21: O Plano Goiânia 21 e as intervenções no Centro de Goiânia. *REVISTA MIRANTE*, Anápolis (GO), v. 9, n. 1, p. 199-215, junho de 2016.

MÁXIMO, Pedro Henrique; MENESES, Marcela Ruggeri. Escalas e Dinâmicas da Cidade Contemporânea Brasileira: os Parques Urbanos de Goiânia e suas dicotomias. In: *XV ENANPUR*, 2013, Recife. Anais 2013, 2013. p. 1-15.

MÁXIMO, Pedro Henrique; TREVISAN, Ricardo; TEIXEIRA, Luiz Felipe. Territórios Panópticos: Fronteiras condominiais no Brasil Central. In: *PNUM-2017 - Rede Lusófona de Morfologia Urbana*, 2017, Vitória. *PNUM 2017 - Morfologia Urbana: Território, Paisagem e Planejamento.*, 2017.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. *Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Editora G. Gili, 2011.

MUÑOZ, Francesc. *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

MUXÍ, Zaida. *La arquitectura de la ciudad global*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2004.

PEIXOTO, Elane Ribeiro; FERRANTE, Isabela Paiva Gomes. Goiânia, a cidade genérica: estudo dos shoppings centers. *Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade*, v. 01, p. 05, 2006.

REZENDE, M. D. S. ; MÁXIMO, P. H. P. ; FROTA, J. A. D. ; BARBOSA, L. J. M. Patrimônio ou Espetáculo? O caso da revitalização da Praça Cívica de Goiânia. *REVISTA MIRANTE* Anápolis (GO), v. 11, p. 303-322, 2018.

REZENDE, Mayara D. S.; MÁXIMO, Pedro H. P.; *O Genérico e o Identitário na Praça Cívica de Goiânia*. Relatório de Iniciação Científica, Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2016.

ROSSI, Aldo. *Arquitetura da Cidade*. 2ª Edição - São Paulo: Martins Fontes, 2001.

TAVARES, Guilherme; MÁXIMO, Pedro Henrique. Da mobilidade ao 'monumento' e o caso da Avenida 85 em Goiânia. In: *III SINEEP - Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas: Novos personagens em cena: disputas territoriais no campo e na cidade*. 2015, Anápolis. *Anais 2015*, 2015, p. 1-4.

WEBBER, Melvin. La era postciudad. "In": RAMOS, Ángel Martin (org.). *Lo urbano em 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC, 2004.