

Os efeitos das “novas centralidades” no espaço urbano de Goiânia

Jhonier Silva Santos Duarte

Mestrando, PPGPROCIDADE/UFG, Brasil.
arquarte1@gmail.com

Christine Ramos Mahler

Professora Doutora, PPGPROCIDADE/UFG, Brasil.
christine.ramos@ufg.br

Wagner de Souza Rezende

Professor Doutor, PPGPROCIDADE/UFG, Brasil.
wagnerrezende@ufg.br

RESUMO

Este artigo descreve o processo de constituição das novas centralidade em Goiânia e os seus efeitos na produção do espaço urbano, especialmente nos últimos 50 anos. Inicialmente, são apresentados os conceitos de centro e centralidade, seguidos da análise de três condições essenciais da estruturação urbana de Goiânia: a expansão urbana “não planejada”; seus eixos de desenvolvimento urbano múltiplos; e as centralidades aparentemente desconexas e fragmentadas. Após isso, é feita uma análise da produção do espaço urbano em Goiânia (1933-2020), seguida de uma descrição dos efeitos das “novas centralidades” no seu processo de expansão urbana. Como metodologia de análise urbana, foram utilizados os referenciais históricos e bibliográficos, as análises documentais e as cartografias resultantes do planejamento urbano da capital de Goiás ao longo das últimas décadas. Desse modo, este artigo discute a constituição e a resignificação das centralidades como resultado da produção social de Goiânia, especialmente no século XXI. Assim, tentaremos descrever as estratégias de controle econômico e político do território na emergência das “novas centralidades”, entendendo-as enquanto protagonistas da estruturação urbana na metrópole goianiense, influenciando na expansão urbana, segregação socioespacial e institucionalização das periferias.

PALAVRAS-CHAVE: Centralidades. Espaço Urbano. Goiânia.

1 INTRODUÇÃO

Desde o início deste século, a cidade de Goiânia tem sido objeto de interpretações a respeito da sua produção do espaço urbano *sui generis*. Conseqüentemente, os processos subjacentes à constituição das novas centralidades têm atraído a atenção para as transformações socioespaciais nas regiões pericentrais da capital goiana. Inseridas no contexto das metrópoles contemporâneas, as centralidades atuam na evolução dos núcleos urbanos pioneiros que, por sua vez, desencadeiam processos de expansão e fragmentação do espaço urbano. Ao se tornarem protagonistas do desenvolvimento urbano local e regional, geram efeitos de grande impacto. Examinaremos alguns destes efeitos na estruturação urbana da cidade de Goiânia, capital planejada de Goiás.

Esse estudo pretende contribuir para o debate sobre o conceito de centralidade com reflexões iniciais oriundas de uma pesquisa sobre a produção do espaço urbano de Goiânia. Nesse recorte, defende uma apropriação das centralidades como guia das ações urbanas. Para tanto, busca-se entender como novas centralidades foram constituídas em Goiânia nos últimos 50 anos, entre 1970 e 2020. Tentaremos, assim, estabelecer as raízes da produção dessas centralidades na cidade, bem como identificar padrões de localização no seu tecido urbano.

As hipóteses a serem levantadas referem-se às relações centro-centralidade que se impõe em Goiânia, bem como a dependência e relevância das centralidades enquanto dinâmicas das práticas urbanas, identificando padrões e evidenciando as tendências da evolução. É importante observar como o poder público se orientou na espacialização desses marcos para identificar se houve um planejamento propositivo das centralidades bem como para entender as relações entre os centros e as novas centralidades, e da expansão urbana caracterizada, inclusive, por fatores e padrões de segregação socioespacial.

Em um primeiro momento, uma tríade conceitual é proposta para explanar sobre os impactos das transformações socioespaciais – centro, centralidade e periferia –, procurando por intermédio desses tópicos compreender as narrativas que circunscrevem a análise de três condições essenciais da estruturação urbana de Goiânia: a expansão urbana “não planejada”; seus eixos de desenvolvimento urbano múltiplos; e as centralidades aparentemente desconexas

e fragmentadas. Esta tríade de elementos envolve a expansão da malha urbana e os anéis de crescimento da cidade; o sistema viário principal com os eixos estruturantes e de desenvolvimento; e as centralidades enquanto pontos, marcos e elementos espacializados ao longo do perímetro urbano, correspondendo a alguns recortes enquanto representantes do fluxo, da concentração e das dinâmicas pulverizadas que constituem o espaço urbano.

Para um entendimento a partir do contexto metropolitano com foco nas centralidades, as análises se valem de elementos que possibilitam a leitura da cidade de maneira isolada mas também justaposta, quando as camadas se unificam e representam respostas, e a condução com que Goiânia agiu em seu planejamento e construção desde o surgimento até os dias atuais. Portanto, se apresenta enquanto processo metodológico, a intenção de abstrair de algumas análises com bases cartográficas as realidades condizentes a evolução urbana da cidade, seus eixos viários e de desenvolvimento e a “espacialização” de pontos e marcos de referências, entendendo-os, em conjunto, como as novas centralidades em formação e estruturação da cidade.

2 ARTICULANDO OS CONCEITOS DE CENTRO E CENTRALIDADE

Há muito se tenta compreender a cidade a partir da relação entre a sociedade e o espaço. Desde Lefebvre (2001) a Santos (2002), foram estabelecidas algumas correspondências (políticas, econômicas e culturais) entre os modos de produção do espaço urbano na sociedade contemporânea. Nesse contexto, situamos o debate entre centros e centralidades. Se, para Villaza (2011), não é possível a determinação de um centro em si mesmo, o mesmo é válido para a centralidade? Se, para sê-lo é preciso que um espaço seja alvo das dinâmicas urbanas, tornando-se dessa maneira uma área “central” em uma região, a centralidade também resulta de um processo de centralização-descentralização em escala regional? Conseqüentemente, esse centro, gerador do espaço urbano, é entendido como um local a partir do qual irradiam-se forças centrípetas, que orbitam sobre ele por um prazo de tempo o suficiente para imputá-lo tal característica, tornando-o definitivamente uma centralidade (HOLSTON, 2013). A existência de um centro principal, aparentemente instituindo uma condição (superficial) de totalidade no espaço-tempo, pode induzir que tudo a mais seriam centralidades, com suas formas múltiplas e pulverizadas. Não parece ser o caso nas cidades que possuem uma organização policentralizada, ou polinucleada, do território ou da região.

O processo de centralização-descentralização demonstra a submissão do centro ao desenvolvimento urbano, da realidade de não mais um processo centrípeta, mas de movimentos centrífugos no sentido de pulverizar a cidade e alcançar todos os espaços com áreas “centrais”. Sendo assim, a principal diferença entre os termos centro e centralidade, é que o primeiro remete ao território, ao físico e ao construído, enquanto o segundo implica nas relações socioespaciais, nos fluxos e movimentos de toda a incorporação de mutação da cidade, conforme Bezerra e Cavalcante (2009).

Gostaríamos de lembrar que Moreira (2007), em seu texto sobre territórios, contextualiza a contradição entre localização-distribuição como o princípio ontológico da constituição do espaço, se estruturando em duas formas opostas de ordenamento do território, que se tensionam em decorrência das relações entre os lugares: a) as centralidades, resultantes de uma estrutura focal da distribuição das localizações que induz uma única referência de lugar,

hierarquizada; b) as alteridades, resultantes de uma estrutura de distribuição dispersa que aponta para a pluralidade do múltiplo e reflete uma condição distributiva dos lugares. Desse modo, a reflexão sobre as diferenças entre o centro ou um espaço central é o marco inicial para o entendimento de novos momentos, como as centralidades. Ressalta-se que são os fluxos que determinam um espaço como um marco ou elemento de centralidade. O primeiro, por sua vez, é o próprio centro pioneiro, ponto inicial de uma cidade e da urbanização. O centro, com características de centralidades, seria “um espaço de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação” (SPOSITO, 1991, p. 6). Nesse sentido vale a clareza com que a autora coloca, que o centro está relacionado ao fixo, ao estabelecido, ao lugar e a forma urbana, enquanto as centralidades têm a ver com os movimentos, os fluxos e as intenções. Um centro pode e geralmente é uma centralidade, mas uma centralidade nem sempre significa um centro.

Superado o momento de exclusividade que os núcleos pioneiros tinham enquanto matriz original e única, e com o extensivo processo de urbanização e metropolização nas grandes cidades, as demandas de fluxos e da produção urbana estabeleceram outras escalas de análises. Com isso, o centro perde seu protagonismo, devido às demandas da dispersão da cidade, polinucleada e com múltiplas e variadas centralidades ao longo da mancha urbana (BEZERRA; CAVALCANTE, 2009). Kneib (2016) relata sobre a constituição de centralidades planejadas, que abrigam atividades variadas e atendem toda a população com equidade, facilidade de acesso, contribuindo para uma característica de cidade compacta.

O esquema (figura 01) ilustra a correspondência entre centro e centralidade no momento de sua dispersão no tecido urbano, resultante de uma reestruturação no espaço urbano. É dado um espaço entendido como centro, tendo características de valor como otimização espacial, concentração urbana, convergência de fluxos e inibição de grandes deslocamentos, partindo para a expansão do centro, trazendo aspectos da descentralização, da multicentralidade e da fragmentação e transformações do(s) centro(s).

Figura 1: Esquema da transformação da centralidade: do centro às novas formas de centralidades (RE)ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO



Fonte: Bezerra e Cavalcante, 2009 - adaptado pelos autores

As novas centralidades, ao constituírem um campo de forças nas dinâmicas socioespaciais do centro pioneiro na articulação com subcentros se reconfiguram e se apresentam como vetores de desterritorialização, principalmente das cidades contemporâneas, e portanto, principais ferramentas de análise das dinâmicas e práticas urbanas. Normalmente, as centralidades correspondem a uma concentração ou destaque para uma determinada área ou equipamento de grande atração e fluxo. Tal fator retrata a lógica centro-periferia, vendo uma centralidade como ruptura e descontinuidade da produção espacial fragmentada (LOPES

JÚNIOR; DOS SANTOS, 2009). Portanto, cabe dizer que ao analisar centro, centralidade e periferia, que estes seriam mediadores da dinâmica centro-periferia, resultantes do processo de formação e desenvolvimento das cidades. É perceptível a relação centro-periferia estar associada à formação das centralidades, haja visto que o processo decorre de um afastamento da área central e da conformação de novas espacialidades, como as periferias, que uma vez estabelecidas recebem centralidades nas grandes cidades atuais. Dessa forma, fica evidente a “constatação de que há várias centralidades em definição e diferentes periferias em constituição” (SPOSITO, 2001, p. 89). Isso reflete o processo de descentralização, compreendido pela perda de um centro absoluto e unitário para uma multiplicidade, com escalas, sentidos, e características diversas e presentes em toda a cidade.

Mas como seria a lógica como ocorrem as centralidades na produção do espaço urbano de Goiânia? Todo o processo de formação espacial, com a descentralização, proveniente da criação de centralidades, é conectado a uma rede de interesses, orquestrados pelos vetores de desenvolvimento ou pela iniciativa e insistência dos variados promotores urbanos que orientam a produção das cidades. Harvey (1989) faz suas análises acerca do capital e do social atrelados ao contexto das cidades, com encaminhamentos no sentido de esclarecer como a superação do social é feita pelo capital, identificando a urbanização, o desenvolvimento econômico e a mudança social.

Por esse aspecto, Sposito (1996) credita às transformações socioeconômicas, que permearam os séculos XX e XXI, como responsáveis pelo surgimento das centralidades entendidas como espaços de uso, relacionando as mudanças de hábitos e convivência e a evolução das sociedades no contexto citadino em relação ao espaço e a si mesmas. Por fim, as centralidades múltiplas e variadas, tal como se apresentam no espaço e na reestruturação urbana das cidades contemporâneas, constituem hoje peças elementares para os estudos urbanos. É possível analisar as centralidades como fios condutores do processo de desenvolvimento, surgimentos de novas áreas e crescimento das cidades. À luz desse raciocínio, passa-se à discussão sobre Goiânia.

3 ANÁLISE DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM GOIÂNIA

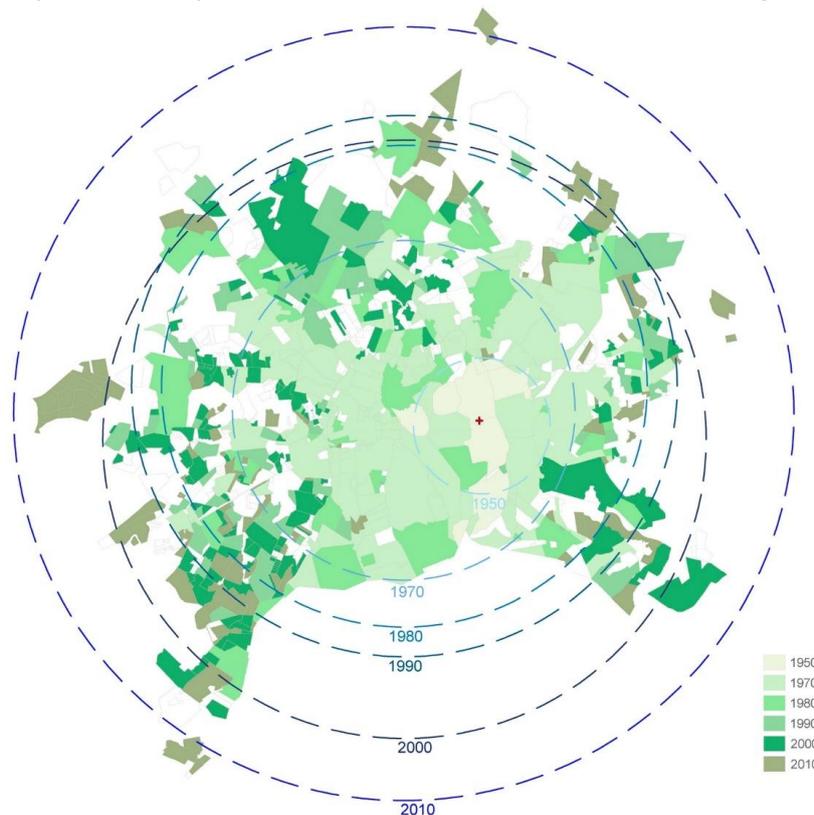
Goiânia é uma cidade relativamente nova, planejada no período de intensa urbanização brasileira do século XX, e apresenta uma configuração territorial que reconhecemos em quase todos os espaços urbanos das metrópoles brasileiras. Uma vez planejada, foi demarcada pelo seu centro histórico, bem como por áreas de valor histórico e centrais, remanescentes ao surgimento da cidade, como Campinas, então município pré-existente, atualmente bairro incorporado à Goiânia. Essas áreas se estabeleceram como centralidades fundamentais, mas dada a escala e a metropolização de Goiânia, a realidade hoje é diferente (RIBEIRO, 2004). Essa condição já se altera em um primeiro momento com a ideia de centro expandido, conforme Medeiros e Resende (2021), tendo a incorporação a esse os setores adjacentes e formados na sequência do Setor Central.

O crescimento de Goiânia foi bastante marcado pelo processo de centralização-descentralização, com diversos conflitos de centralidades por todo o perímetro do município, sendo impulsionados desde o planejamento original na década de 1930, dos planos que a cidade

ganhou com projetistas nas primeiras décadas de existência, até as ações atuais. Essa trajetória foi iniciada pelo protagonismo de Atilio Corrêa Lima, de 1933-1935, Armando de Godoy em 1937, Luís Saia, de 1959 a 1962, Jorge Wilhelm, de 1967-1979, e da empresa ENGEVIX, de 1989 a 1992 (RODOVALHO, 2008). Mais atuais são os planos diretores elaborados pela prefeitura, como em 2007, e o recentemente aprovado Plano Diretor de 2022. Esse relato e o comportamento das centralidades goianienses é o que se pretende aprofundar aqui. Isso é possível por uma leitura realizada com base nos levantamentos histórico-historigráficos e documentais, que como já dito, se deu a partir da análise de três situações – expansão da cidade; eixos e sistema viário; e centralidades – para compreender os padrões de fluxos e deslocamentos na capital.

A partir de um mapeamento da expansão urbana de Goiânia ao longo das décadas foi possível perceber tendências e ritmos da evolução urbana (figura 02). Nota-se que a cidade tem o núcleo pioneiro e uma espécie de centro expandido até 1950. Dessa data em diante ocorre o que se chama de um primeiro movimento de expansão significativa em que a cidade já assumia maiores alçadas de áreas urbanas incorporadas ao município e do índice populacional, praticamente em um mesmo ciclo até os anos de 1970. De 1970 adiante a cidade tomou novas proporções e a expansão se tornou ainda mais intensa, acelerada e espreada, muito por conta de uma ideia de metropolização, das mudanças e tipologias e paisagem urbana, da especulação imobiliária e da periferização. Nos anos subsequentes até a atualidade, como ilustra o mapa, a cidade alcança regiões mais distantes e cresce, quase sempre de maneira desigual (BELLORIO, 2013).

Figura 2: Mapa síntese da expansão urbana e anéis de crescimento de Goiânia ao longo das décadas



Fonte: Autores, 2022

O que fica válido registrar, e é possível por meio da análise dos anéis de crescimento projetados sobre a expansão urbana, é que a cidade não se expandiu de maneira concêntrica e homogênea. Em muitos momentos Goiânia se aproximou de um espraiamento orientado para a região oeste como um todo, por exemplo. É perceptível que antes mesmo de algumas áreas centrais serem ocupadas, outras já estavam sendo formadas.

O sistema viário sempre teve, desde o planejamento inicial, uma importância destacada na estrutura urbana de Goiânia (figura 03). Quando ainda era comportado apenas pelas vias do núcleo pioneiro – a Avenida Goiás com a conexão norte-sul, e a Avenida Anhanguera no sentido leste-oeste, a Avenida Paranaíba delimitava o "triângulo" formado pelas avenidas Araguaia e Tocantins que articulam o "coração da cidade", a Praça Cívica. Dentro desse recorte girava a centralidade como um todo, ou as centralidades "centrais", com os centros comerciais, de poder e cívico (RIBEIRO, 2004).

No plano de Atílio, e na sequência no de Armando de Godoy, os eixos viários de Goiânia já assumiam papéis para o centro expandido, como é o caso da Avenida Anhanguera, como uma importante conexão entre o centro e a região de Campinas, a Rua 10 (ou Avenida Universitária), que iria levar o fluxo do centro para o Setor Leste-Universitário, bem como outras vias estruturais que induziriam um movimento ao sul, para o Setor Sul, e à oeste para o Setor Oeste e Setor Marista, conforme revela Rodovalho (2008). A partir dos anos de 1950, em virtude das políticas do rodoviarismo no Brasil, foi elaborada a proposta da BR-153, responsável por cortar Goiânia de norte a sul, articulando a cidade aos loteamentos da redondeza, onde seria executada a rodovia. Entretanto, foi no planejamento de Luis Saia que essa questão foi incluída no ordenamento urbano e territorial da cidade, como retrata Moyses (2004). Pela questão política nacional da época, esse plano não foi executado, sendo retomado anos depois com a introdução de Jorge Wilhelm.

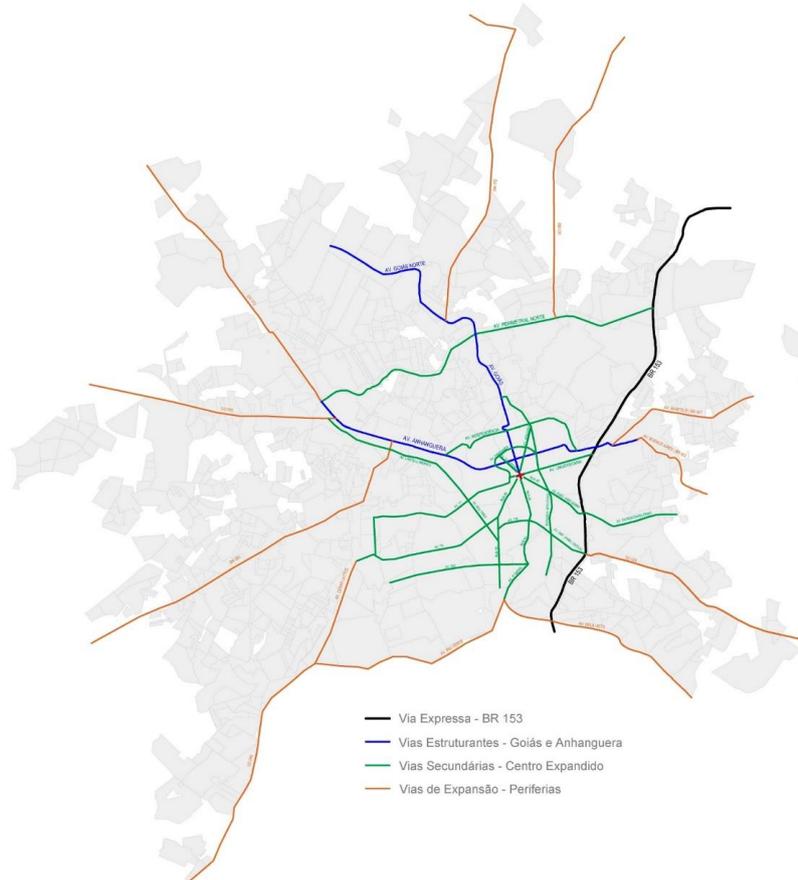
No final dos anos 1960, Wilhelm assumiu o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, e relatou alguns pontos sobre os eixos viários, como a questão da valorização das regiões da BR-153, o protagonismo da Avenida Anhanguera como um eixo de relevância comercial e estímulo de desenvolvimento no sentido leste-oeste, e ainda a Avenida Goiás, enquanto eixo de integração para a demanda ao norte da capital (RODOVALHO, 2008).

Na década de 1990, com o plano da ENGEVIX, algumas decisões foram tomadas a respeito do sistema viário, incentivando a ligação com os polos da cidade. Dessa maneira, apresenta-se a Avenida Perimetral Norte como uma importante via na região norte de Goiânia, assim como o estabelecimento das vias "T", a exemplo da Avenida T-63, na região sul, em uma área de forte impulsionamento, verticalização e adensamento. A região da BR-153, principalmente onde hoje é o Jardim Goiás, tornou-se uma grande atração para a instalação de equipamentos, ou seja, de centralidades (BELLORIO, 2013). Esta região, ancorada em um parque urbano e em equipamentos de grande porte tornou-se altamente valorizada e, conseqüentemente adensada e verticalizada. Outros eixos são considerados, de acordo com a autora, como a Marginal Botafogo, e as avenidas radiais, favorecendo um rápido acesso de uma área a outra da cidade, bem como vias limítrofes, como a Avenida Rio Verde, divisa entre Goiânia e Aparecida de Goiânia, que representa forte direcionamento para a conurbação dos municípios. Vale ainda ressaltar, que com a expansão da cidade, sua periferação, e novas tipologias como os condomínios horizontais e a própria metropolização, por consequência,

tornaram-se dependentes do compartilhamento de acesso aos municípios vizinhos. Desse modo, configuram-se as várias vias arteriais, e que se estendem em rodovias e compõem o tecido urbano e o fluxo intermunicipal.

As estratégias de planejamento urbano recentes, tais como o atual Plano Diretor (2007) e a sua atualização, prevista para entrar em vigor em 2022, priorizam as infraestruturas viárias, entendendo-os como “Eixos de Desenvolvimento Exclusivos ou Preferenciais”, incentivados para as regiões que comportam fluxos inerentes às respectivas centralidades.

Figura 3: Mapa síntese do sistema viário e eixos estruturantes de desenvolvimento de Goiânia



Fonte: Autores, 2022

É o objetivo do trabalho extrair de algumas centralidades a representatividade de um padrão de formação ao longo da construção espacial da cidade (figura 04). Como dito a respeito dos eixos estruturantes, o núcleo pioneiro se estabeleceu como a primeira centralidade, e portanto, é hoje uma centralidade consolidada, mesmo com as mutações e diferenciação de dinâmicas e protagonismo ao longo do tempo. A Praça Cívica, desde o surgimento se manteve como um símbolo de poder e concentração das manifestações cívicas, bem como o cruzamento das Avenidas Goiás e Anhanguera que tinham um valor para o uso financeiro, posteriormente substituído pelo valor comercial, e mais abaixo, na Avenida Independência, na região da Praça do Trabalhador, que encaminhava para uma região de vocação antigamente ferroviária e industrial, que se estabelece fortemente como um polo comercial pela feira Hippie, pelo complexo da Rua 44 e um canal de acesso da cidade, ancorado pelo Terminal Rodoviário,

construído nos anos 1980. A região do Setor Campinas, anterior ao surgimento de Goiânia, se mantém como uma centralidade consolidada, com a permanência de populações originárias e relevância simbólica como apoio à construção de Goiânia, continua a se apresentar como um polo comercial atrativo, catalisando moradores e visitantes.

Figura 4: Mapa síntese demonstrando centralidades de Goiânia



Fonte: Autores, 2022

Uma segunda classificação, que auxilia a análise das centralidades, são as centralidades ampliadas. Elas se constituíram a partir da ampliação do centro pioneiro até a expansão mais efetiva da cidade. Um exemplo é o Setor Leste-Universitário, como os *campi* da Universidade Federal de Goiás e da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, a partir de 1960, sendo uma das primeiras centralidades especializadas, conformada pelas instituições de ensino superior, articuladas pela Praça Universitária. O Setor Oeste também assumiu a categoria de centralidade ampliada, como um importante centro financeiro da cidade ao longo das décadas de 1970 e 1980, assim como outros usos, como o hoteleiro. Com um crescimento mais acentuado para regiões distantes, centralidades importantes foram demarcadas nas periferias, como o exemplo do aeroporto de Goiânia, inaugurado em 1955, localizado a uma distância considerável, mas com um papel central e importante para abranger todo um município. Este próximo a um eixo rodoviário, a BR-153, assim como a instalação de equipamentos de grande porte, como o Estádio Serra Dourada, de 1975, e o Shopping Flamboyant, nos anos 1980, com a característica dos “malls” americanos, que representavam uma nova modalidade de

centralidade no planejamento urbano. O autódromo de Goiânia também foi inserido nesse escopo quando se tornou um símbolo catalisador do desenvolvimento e crescimento da cidade, sobretudo, com a concentração dos condomínios horizontais de alto padrão na região (BELLORIO, 2013). O Plano Diretor de 1992 continha uma parte dedicada aos grandes equipamentos.

Com a mesma lógica dos anteriores, mas agora chamados aqui de centralidades novas e em consolidação, temos o Setor Marista como um atrativo e uma centralidade de uso, por meio dos bares e restaurantes, tornando-se uma referência nesse quesito, mas também com a instalação recente de novos equipamentos, sobretudo “business” e do setor financeiro, como a construção do Complexo Orion composto por hospital, hotel e conveniências) e do World Trade Center. Foi em um processo de periferização de Goiânia que houve o deslocamento da administração municipal, com a mudança da prefeitura para o Paço Municipal, obviamente uma centralidade por natureza e correspondente às mudanças importantes no uso da região e que ainda está por atrair usos semelhantes (institucionais) devido à presença desse marco referencial.

Na região norte, mais recentemente, a partir de 2013, o Shopping Passeio das Águas demonstrou uma operação semelhante àquela que o Shopping Flamboyant fez nos anos 1980, e já impulsiona investimentos para a região gerando expectativas para questões como usos dinâmicos, atração da economia, verticalização e adensamento para seus espaços lindeiros nos próximos anos. O Campus Samambaia da UFG, constituído nos anos 1970 na região norte, constitui uma importante âncora, com localização próxima a este equipamento, e é responsável pelo fluxo municipal e intermunicipal ao longo dos deslocamentos para uma região em fase de implantação, e também contribuindo na composição de bairros e outros usos nos arredores. Esse movimento estimulou a verticalização da região norte – também vinculada a um parque urbano – assim como, mais recentemente, a implantação de condomínios horizontais e de chácaras.

A mesma regra dos equipamentos enquanto marcos de referência e catalisadores de desenvolvimento foi feita nos extremos de Goiânia, que embora se localize na vizinha cidade de Aparecida de Goiânia, a instalação do Buriti Shopping em 1996 colaborou para o desenvolvimento de bairros na região, por exemplo o Parque Amazônia e todo o eixo da Avenida Rio Verde, conforme citado por Rodvalho (2008). O processo de descentralização é tão forte e presente que regiões definitivamente periféricas e distantes do centro da cidade, estão abastecidas com todos os usos e serviços que se ofertam no espaço urbano concentrado naquela região, como é o exemplo do Setor Garavelo e extensamente a toda a crescente região Sudoeste da cidade. Esta região iniciou a construção de condomínios horizontais de alto padrão em Goiânia, em meados da década de 1990. Desse modo, observa-se esses padrões como centralidades autônomas.

4 O EFEITO DAS “NOVAS CENTRALIDADES” NA EXPANSÃO URBANA DE GOIÂNIA

Após o exame conceitual, bem como a abordagem da evolução urbana e das transformações decorrente da expansão de Goiânia, foi possível fazer uma leitura mais crítica e analítica para se compreender os paradigmas das centralidades enquanto estratégias política,

de desenvolvimento e econômica na produção do espaço urbano, se utilizando de algumas hipóteses e questionamentos.

Em Goiânia é possível perceber manifestações espaciais distintas, desde o núcleo pioneiro e suas adjacências como uma centralidade, até sua configuração como cidade polinucleada ou policentralizada, referente ao processo entendido por multicentralidade ou policentralidade (CANDIDO, 2014). Percebe-se que os meios para análise utilizados na pesquisa – a expansão da malha urbana, os eixos estruturantes do sistema viário, e as centralidades enquanto pontos e marcos referenciais se sobrepõem e se correspondem. Com isso, fica demonstrado que, no processo de formação da cidade, ocorre o fenômeno que aplica a teoria centro-centralidade, demonstrada por uma matriz de origem “central” e suas correspondentes reverberações ao longo da evolução urbana.

Tal proposta para as primeiras centralidades foi permeado por um viés político e de organização setorial, ainda enviesado pelo planejamento moderno, com uma setorização muito bem definida e espacializada. Ao passo que, ao assumir seu papel de organismo vivo, passível e inerente de mutações, a cidade perdeu o controle dessa lógica racional e entram em disputa outros fatores, como: políticos, sociais, culturais, econômicos, entre outros. Esses fatores determinaram, inclusive, questões como a própria segregação socioespacial, na distribuição ocupacional dos espaços na malha urbana, não muito concêntrica, com centralidades organizadas, mas dispersas e fragmentadas, corroborando para uma série em cadeia de fenômenos representativos das desigualdades no cenário urbano (HOLSTON, 2013).

Como característica estrutural dentro do planejamento urbano brasileiro, a cidade do e para o capital, é a que se sobrepõe a todas as outras, e com Goiânia não foi diferente, haja visto o seu reflexo enquanto cidade desigual. Poderíamos dizer com isso, que quase todos os movimentos dos planos diretores, principalmente os mais recentes, que englobavam estratégias para o desenvolvimento da cidade buscavam retorno financeiro, e o principal agente seria o dos promotores imobiliários (GUIMARÃES, 2016). Goiânia, dessa maneira, deteve o controle e o propósito das centralidades durante muito tempo de sua existência, mas igualmente a outras realidades, ficou bastante refém de centralidades não planejadas e estruturadas sob o interesse de uma minoria, acarretando benefícios próprios e individuais.

Pode ser que, ainda no núcleo pioneiro e no centro expandido, a cidade pudesse ter um controle da distribuição e pulverização dos primeiros subcentros. Mas, ao passo que alguém dita uma nova metodologia, de impulsionar o crescimento da cidade, deslocar usos relevantes para quilômetros de distância, com o objetivo principal de especulação, para levar investimentos e agregar valor à terra, esse controle torna-se dificultado e comprometido. Em Goiânia vemos muito fortemente exemplificado, e com resultados nos dias atuais, como alguns bairros se tornaram elitizados e destinados a uma única parcela social da população. E o mesmo ocorre nas periferias, quando entra, via de regra, a ideia dos grandes equipamentos, isolados (até então) às margens das rodovias. Foi o que ocorreu com a região do Jardim Goiás, por exemplo como uma tendência perceptível na leitura espacial e urbana de Goiânia (figura 05).

Essa lógica foi bastante reverberada na região Sudeste de Goiânia. Até pouco tempo foi uma das últimas regiões a ter uma ocupação consolidada, mas foi a movimentação nas proximidades da BR-153 e da GO-020, com a instalação de equipamentos, como o Flamboyant Shopping Center e a própria prefeitura enquanto centralidade institucional, que alteraram essa

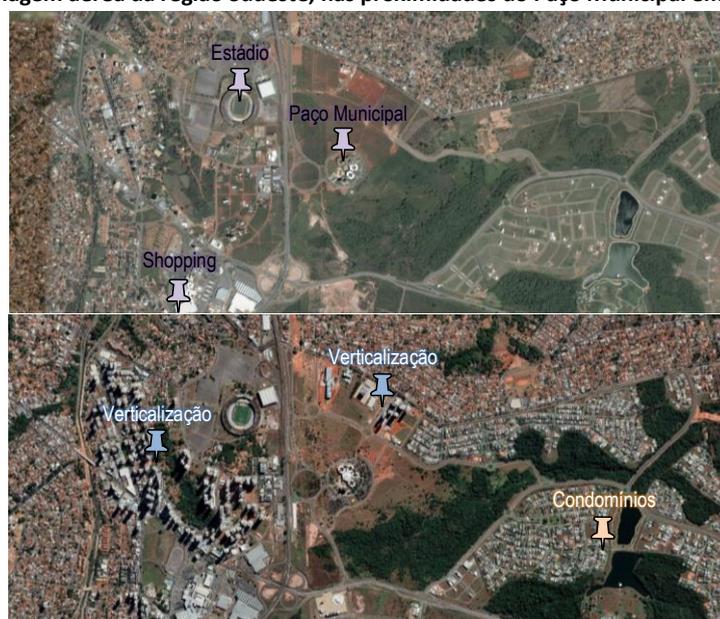
realidade. A partir do momento que houve concentração do Paço Municipal na região, automaticamente atraíram-se novos usos. Na região foram criadas novas ocupações residenciais (de variadas tipologias) e outras foram acrescidas, junto ao fornecimento de equipamentos comerciais e de serviços, conferindo o padrão atual que se instala pra a região citada na atualidade. Os condomínios horizontais e a verticalização, enquanto tipologias recentes, são a prova viva, mostrando um completo interesse fundiário na supervalorização da área, influenciados pela presença de centralidades e às vezes até se tornando uma, pela máxima ocupação, concentração, predomínio e atração dos deslocamentos e a opção de permanência nessa área da cidade (figura 06). Um dos elementos explorados no planejamento de valorização de áreas potenciais são os recursos naturais, como áreas de proteção ambiental inseridas em condomínios horizontais de luxo, e parques urbanos como catalisadores de condomínios verticais de alto padrão. Isso explica as conurbações que se apresentam (Senador Canedo e Bela Vista) como resultado de disputa territorial e a sua conseqüente complexidade social.

Figura 5: Jardim Goiás, em Goiânia, com as rodovias BR-153 e GO-020, e grandes equipamentos e dinâmicas urbanas, como verticalização e adensamento



Fonte: Fernando Leite – Jornal Opção, 2015

Figura 6: Imagem aérea da região Sudeste, nas proximidades do Paço Municipal em 2003 e 2022



Fonte: Google Earth, 2022 - adaptado pelos autores

5 CONCLUSÃO

No contexto da produção do espaço urbano goianiense, pode-se inferir que as “novas centralidades” têm alterado as dinâmicas do desenvolvimento urbano, seja por meio do estabelecimento do centro como uma centralidade original, seja a partir dos processos de estruturação de um tecido urbano fragmentado. Esses espaços de transformação poderiam, assim, estarem “localizados” em qualquer ponto do perímetro urbano e, dadas as suas condições urbanas singulares, se tornarem catalisadores de múltiplos agentes de desenvolvimento urbano e fluxos multiescalares (econômicos, sociais, demográficos, entre outros).

Nosso empenho em evidenciar as “novas centralidades” em Goiânia teve origem na premissa de que o seu centro ainda possui protagonismo socioeconômico, cultural e histórico. Sendo um espaço fundador, instituído desde a origem da cidade, as centralidades surgiram inicialmente da constituição de subcentros, como efeito imediato da expansão urbana que se iniciou na década de 1960. Expansão que ainda persiste atualmente, ultrapassando os limites municipais e ampliando os efeitos da segregação socioespacial, especialmente em um contexto de centralidades monofuncionais (comerciais, financeiras, institucionais, entre outras).

Em Goiânia é evidente o modo como as relações centro-centralidade-periferia seguem uma lógica fora do padrão estudado por Villaça (2001) em São Paulo e outras capitais brasileiras. Isso se deve, talvez, não à contiguidade das novas centralidades, geralmente oriundas da expansão da área central original, mas, sim, das dinâmicas políticas e econômicas que induzem a produção de espaços urbanos fragmentados. Assim, se questiona o papel das centralidades planejadas e seus efeitos na estruturação urbana das metrópoles brasileiras, especialmente nos processos de “periferização”. Do mesmo modo, são nítidos os impactos das “novas centralidades” no cotidiano das classes de baixa renda, ditando as tendências locacionais das ofertas de serviços, emprego, moradia e equipamentos urbanos.

A análise da tríade de condições essenciais da estruturação urbana de Goiânia – a expansão urbana “não planejada”; seus eixos de desenvolvimento urbano múltiplos; e as centralidades aparentemente desconexas e fragmentadas –, permitiu ampliar nossa percepção do processo de apropriação do solo urbano em Goiânia. A lógica da produção das “novas centralidades”, portanto, está fundamentada em um processo de acumulação capitalista que tem se refletido na influência crescente dos agentes imobiliários no planejamento urbano da cidade, especialmente no século XXI. Com isso, as novas centralidades são exemplos bem sucedidos dessa estratégia de produção do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

- BELLORIO, G. B. **Adensamento e verticalização em Goiânia nos Planos Diretores 1968-2007**. 2013. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2013.
- BEZERRA, M. C. L.; CAVALCANTE, C. V. O Plano Diretor e os elementos formadores de novas centralidades intraurbanas. **Ciência & Trópico**, n. 33(2), p. 219-241, 2009.
- CANDIDO, J. L. Multicentralidade e policentralidade: a zona norte de Londrina. *In*: VII CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 2014, Vitória. **Anais [...]**. Vitória: CBG, 2014, (n.p).

GOIÂNIA. **Minuta de Lei 2019**. Goiânia: SEPLANH, 2019.

GOIÂNIA. **Plano Diretor de 1992**. Goiânia: IPLAN, 1992.

GOIÂNIA. **Plano Diretor de 2007**. Goiânia: SEPLAM, 2007.

GUIMARÃES, L. S. O modelo de urbanização brasileiro: notas gerais. **GeoTextos**, n. 12(1), p. 13-35, 2016.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates**, n. 33(1), p. 48-64, 1996.

HOLSTON, James. **Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

KNEIB, E. C. Centralidades urbanas e sistema de transporte público em Goiânia, Goiás. **Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana**, n. 8(3), p. 306-317, p. 2016.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LOPES JÚNIOR, W. M.; DOS SANTOS, R. C. B. Novas centralidades na perspectiva da relação centro-periferia. **Sociedade & Natureza**, n. 21(3), p. 351-359, 2009.

MEDEIROS, W.; RESENDE, S. P. Goiânia, retorno ao centro: entre a fragmentação do território e legitimação do ideário moderno. **Revista Mosaico - Revista de História**, n. 14(1), p. 80-94, 2021.

MOREIRA, R. O espaço e o contra espaço. In. Santos, M. et al. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007, pp. 72-108.

MOYSES, A. **Goiânia, a metrópole não planejada**. Goiânia: Editora UCG, 2004.

RIBEIRO, M. E. J. **Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: Editora UCG, 2004.

RODOVALHO, M. O. **Análise do planejamento urbano e efetividade dos Planos Diretores de Goiânia**. 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo. Edusp, 2002.

SPOSITO, M. E. B. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, n. 10(1), p. 1-18, 1991.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição de centralidade intraurbana. In. Sposito, M. E. B (org.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2021.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação da cidade. In. Melo, J. G. (org.) **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente: GASPERR, 1996.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In .Vasconcelos, P. A., Corrêa, R. L. & Pintaudi, S. M. (org.) **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo, Editora Contexto, 2013.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001.