

A PSICOGEOGRAFIA COMO INSTRUMENTO DE ANÁLISE DA EXPERIÊNCIA COTIDIANA EM  
CALDAS NOVAS

*Original*

A PSICOGEOGRAFIA COMO INSTRUMENTO DE ANÁLISE DA EXPERIÊNCIA COTIDIANA EM CALDAS NOVAS / de Lima Amaral, Camilo Vladimir; Mota, Matheus - In: DIÁLOGOS URBANOS: SOBRE PROJETOS E CIDADES / Kneib, Erika (org). - STAMPA. - Goiania : Grafica UFG, 2019. - ISBN 9788549503077. - pp. 132-153

*Availability:*

This version is available at: 11583/2983487 since: 2024-06-05T10:10:48Z

*Publisher:*

Grafica UFG

*Published*

DOI:

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

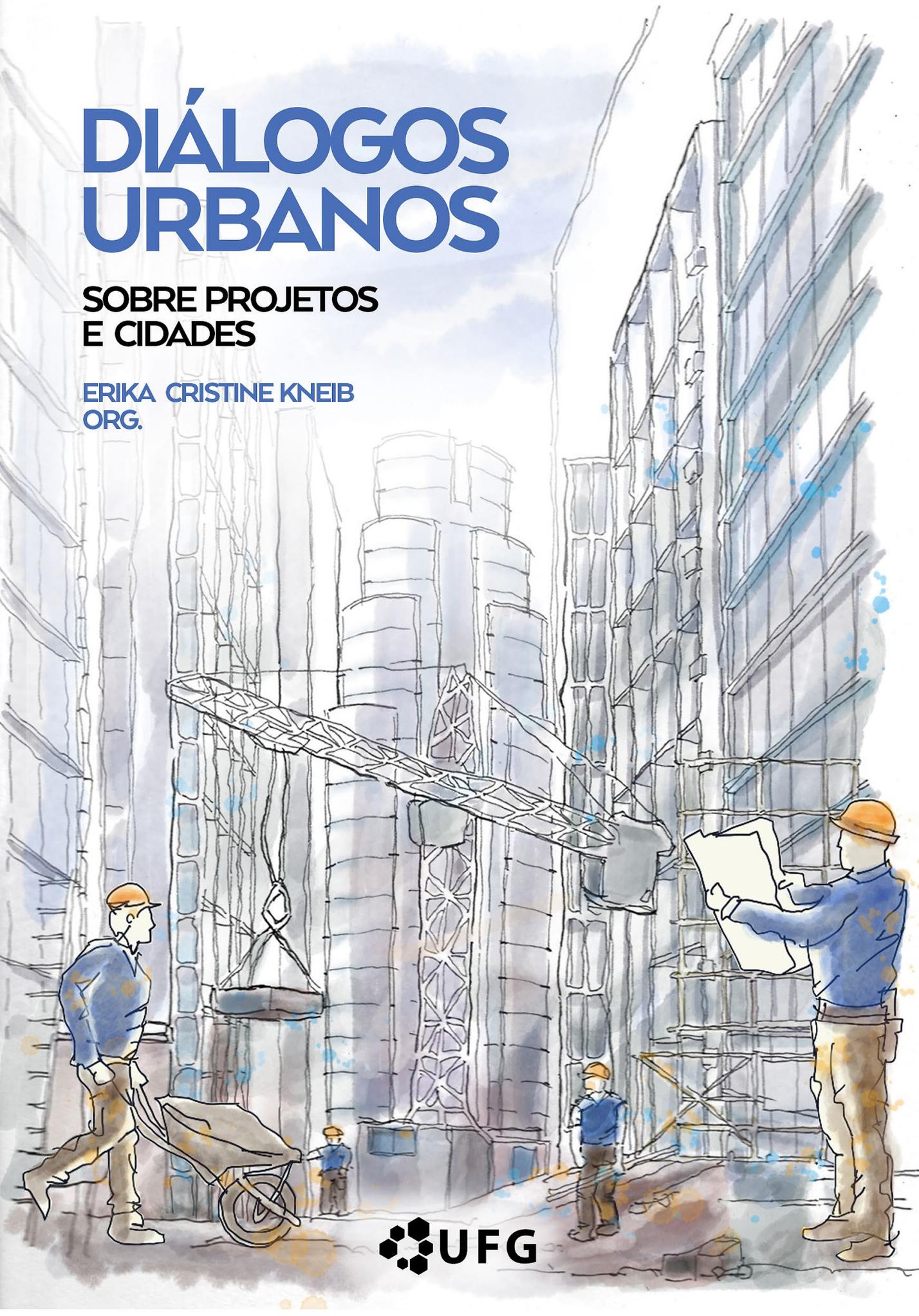
*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

# DIÁLOGOS URBANOS

**SOBRE PROJETOS  
E CIDADES**

**ERIKA CRISTINE KNEIB  
ORG.**





**UFG** Universidade Federal de Goiás

Reitor

*Edward Madureira Brasil*

Vice-Reitora

*Sandramara Matias Chaves*

Diretora do Cegraf UFG

*Maria Lucia Kons*

---

#### **Conselho Editorial**

Cristiano Farias Almeida

Christine Ramos Mahler

Erika Cristine Kneib

Fabio Ferreira de Lima

Janes Cleiton Alves de Oliveira

Karla Emmanuela Ribeiro Hora

Loyde Vieira de Abreu-Harbich

Luana Miranda Esper Kallas

Os artigos foram selecionados a partir de processo de revisão cega por pares.

---

# DIÁLOGOS URBANOS

Sobre projetos e cidades

Erika Cristine Kneib  
(ORG)

Gráfica UFG, 2019

© Gráfica UFG, 2019  
© Erika Cristine Kneib, 2019

Capa  
*Fabio Ferreira de Lima*

Projeto Gráfico e diagramação  
*Julyana Aleixo Fragoso*

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**GPT/BC/UFG**

---

D536 Diálogos urbanos: sobre projetos e cidades / organizadora, Erika Cristine Kneib. – Goiânia : Gráfica UFG, 2019.

211 p. : il.

Inclui referências

ISBN: 978-85-495-0307-7

1. Planejamento Urbano. 2. Espaço (Arquitetura). 3. Arquitetura – Projetos e construção. I. Kneib, Erika Cristine.

CDU: 72:711.4(817.3)

---

Bibliotecária responsável: Adriana Pereira de Aguiar / CRB: 3172

# SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO .....	7
A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA: PERIFERIAS, SUBÚRBIOS E O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA .....	10
<i>Yordana Dias das Neves Naciff</i> <i>Érika Cristine Kneib</i>	
RESIDÊNCIAS MODERNISTAS DE GOIÂNIA: ANÁLISE QUALITATIVA DAS ESTRATÉGIAS DE ADAPTAÇÃO CLIMÁTICA.....	31
<i>Larissa Rodrigues Araújo</i> <i>Loyde Vieira de Abreu-Harbich</i> <i>Karla Emmanuela Ribeiro Hora</i>	
O PROCESSO INTEGRADO DE PROJETO E A SIMULAÇÃO DA CONSTRUÇÃO EM BIM – O CASO DO EDIFÍCIO IBDF-GO .....	58
<i>Rangel H. Brandão Silva</i> <i>Fábio Lima</i>	
NOVAS RELAÇÕES DE USO DAS CALÇADAS DE GOIÂNIA.....	83
<i>Rodrigo Balestra Ferreira de Paiva</i> <i>Érika Cristine Kneib</i> <i>Rosane Costa Badan</i>	
EXPERIENCIANDO A RUA DO LAZER .....	106
<i>Lucídio Gomes Avelino Filho</i> <i>Pedro Dultra Britto</i>	

EXPERIÊNCIAS PSICOGEOGRÁFICAS DO COTIDIANO EM CALDAS NOVAS - GO .....	132
<i>Matheus André Gomes Mota</i>	
<i>Camilo Vladimir de Lima Amaral</i>	
COLÔNIAS AGRÍCOLAS NACIONAIS E CIDADES COLATERAIS: O CASO DA CANG/BARRANCA E DA CAND/VILA BRASIL .....	154
<i>Lucas Felício Costa</i>	
<i>Pedro Dultra Britto</i>	
<i>Carolina Ferreira da Fonseca</i>	
DIREITO À CIDADE: ENTRE PROCESSOS DE EXIGÊNCIA E INSTITUCIONALIZAÇÃO .....	177
<i>Ana Carolina Carvalho Farias</i>	
<i>Pedro Dultra Britto</i>	
<i>Alexandra Paio</i>	
CURRÍCULOS AUTORES .....	202

# APRESENTAÇÃO

O Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade da Universidade Federal de Goiás – PPGPC - foi criado em 2013 pelos docentes do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, com o objetivo de suprir uma lacuna regional na área de conhecimento de Arquitetura e Urbanismo, atendendo às demandas de aperfeiçoamento de docentes, pesquisadores e profissionais por meio das pesquisas e produção de conhecimento inseridos nas linhas de pesquisa Processos e Tecnologias de Projeto e Planejamento e História e Teoria da Arquitetura e da Cidade. Essas linhas abarcam temas de pesquisas nas diversas escalas do ambiente construído, relacionados a reflexões nas esferas teórica e crítica, ao domínio técnico de ferramentas apoiado em bases científicas para subsidiar o desenvolvimento também nas diversas escalas, da local à regional.

Sobre as reflexões afetas à linha de pesquisa Processos e Tecnologias de Projeto e Planejamento, estas referem-se aos trabalhos que se interessam pela reflexão sobre os processos, as tecnologias e o desenvolvimento de metodologias aplicados ao projeto de arquitetura e de urbanismo e ao planejamento da cidade, em todas as escalas, suas representações e sua problemática. Têm como foco investigar a base de conhecimentos teóricos e técnicos do exercício do projeto e do planejamento, em suas variáveis, no sentido de contemplar os aspectos culturais, tecnológicos, ambientais, ecológicos e sociais; e dotar a relação ensino-aprendizagem de um conteúdo sistematizado e apreensível, a partir de uma postura crítico-reflexiva diante do exercício prático acadêmico.

Em complemento, sobre a linha História e Teoria da Arquitetura e da Cidade, cabe destacar que o intuito desta linha de pesquisa é investigar os aspectos da história e das teorias da arquitetura, urbanismo e design aplicados à construção da cidade contemporânea aprofundando os estudos acerca dos ambientes construídos, abarcando seus processos de criação, transformação e apropriação, referenciados pelas circunstâncias de sua produção. Tais investigações devem levar à formação de um pensamento crítico e reflexivo sobre o fazer, em que a experiência contemporânea é alicerçada pelo conhecimento da história e da teoria.

Apesar de linhas distintas em sua descrição, muitas contribuições desenvolvidas no programa sobre o Projeto e sobre a Cidade, quando pertencem a uma linha, acabam por tangenciar a outra, devido aos aspectos de forte relação e proximidade entre ambas, que contribuem para o avanço da ciência e dos temas associados.

Destarte, os textos aqui apresentados são amostras que foram selecionadas em um conjunto de produções recentes desenvolvidas no PPGPC. Os mesmos estão organizados em dois grupos. No primeiro grupo encontram-se trabalhos inerentes à linha de pesquisa Processos e Tecnologias de Projeto e Planejamento, com foco na cidade de Goiânia e sua Região Metropolitana. Já no segundo grupo, há trabalhos pertencentes a esta linha, assim como trabalhos que tangenciam a linha de pesquisa História e Teoria da Arquitetura e da Cidade, ampliando o conhecimento a partir de trabalhos que experimentam outras cidades. Cabe destacar, portanto, que este conjunto de produções busca refletir a contribuição desta pós graduação para as linhas de pesquisa elencadas, assim como divulgar o trabalho e as pesquisas desenvolvidas no Programa, na busca por compartilhar o conhecimento produzido com toda a sociedade.

No primeiro grupo encontra-se um trabalho sobre a produção do espaço urbano da Região Metropolitana de Goiânia, que foca sua análise nos subúrbios, periferias e a relação com o programa Minha Casa, Minha Vida. Na sequência, as contribuições voltadas à tecnologia do projeto avaliam edifícios: residências modernistas de Goiânia, a partir das estratégias de adaptação climática, seguida de um trabalho que analisa o edifício IBDF, em Goiás, com ênfase sobre o processo integrado de projeto e a tecnologia BIM. Para completar os trabalhos diretamente ligados à tecnologia e processos de projeto e planejamento, este primeiro grupo é finalizado com a reflexão sobre a situação das calçadas em Goiânia e suscita discussões sobre o tema, considerando as novas práticas urbanas e exigências da sociedade contemporânea.

Sobre o segundo grupo de trabalhos, estes possuem a característica não só de tangenciar a linha de pesquisa História e Teoria da Arquitetura e da Cidade, como também de ampliar o conhecimento para experiências em outras cidades localizadas no estado de Goiás. Os dois primeiros artigos abordam a experiência do espaço. O primeiro trata sobre os espaços na Rua do Lazer em Pirenópolis, a partir da relação

entre turismo e patrimônio. Já o segundo traz uma leitura dos registros experienciais cotidianos na cidade de Caldas Novas, a partir da perspectiva dos então denominados praticantes do espaço. Na sequência, o artigo traz como objeto de investigação as cidades de Ceres (Colônia Agrícola Nacional de Goiás) e Rialma (Barranca) sob a ótica das relações de Poder, Memória e Estigmas. Por fim, para fechar este segundo grupo, destaca-se a abordagem sobre o direito à cidade, uma vez que o trabalho objetiva compreender a evolução do conceito do direito à cidade e suas vicissitudes atuais, a partir de contribuições do urbanismo, da geografia, da história e da filosofia.

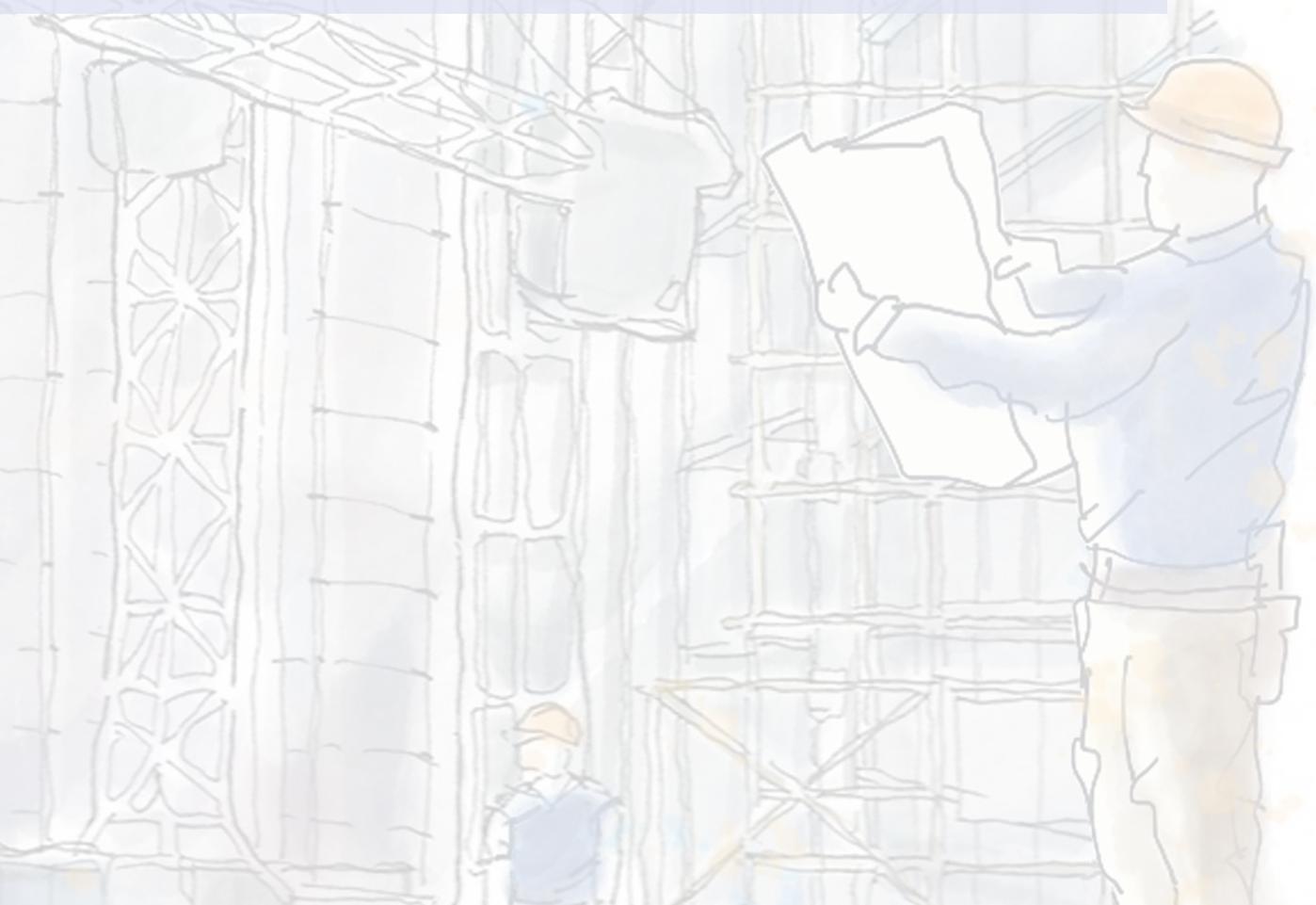
A organizadora e os autores estão cientes dos desafios e da complexidade que envolvem os temas. Cabe ressaltar ainda que as pesquisas aqui apresentadas são, em alguns casos iniciais, e, portanto, não têm a pretensão de esgotar as respectivas questões. Pelo contrário, almeja-se que tais pesquisas possam suscitar novos questionamentos e investigações futuras.

Por fim e sumariamente, ressalta-se que o desenvolvimento, elaboração e finalização de um material como este - um conjunto de produções e reflexões em forma de livro - é sempre um grande desafio, seja para o PPGPC, para a organizadora e mesmo para os autores. Contudo, um desafio imperioso de ser superado, para que as pesquisas desenvolvidas possam extrapolar o âmbito da Universidade Federal de Goiás e do próprio Estado de Goiás, assim como possam contribuir com outros pesquisadores e ratificar a importância da pesquisa e da pós graduação, precipuamente no que se refere ao Projeto e à Cidade.

*Profa. Dra. Erika Cristine Kneib*  
Organizadora

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA  
REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA:  
PERIFERIAS, SUBÚRBIOS E O PROGRAMA  
MINHA CASA MINHA VIDA

*Yordana Dias das Neves Naciff*  
*Érika Cristine Kneib*



# A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA: PERIFERIAS, SUBÚRBIOS E O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA

## RESUMO

Considerando as periferias como um produto da lógica de produção do espaço, torna-se possível ressaltar as importantes subjetividades implícitas em tal temática. Salienta-se a relação entre os processos de urbanização dos municípios, a segmentação territorial e a desigualdade social. No Brasil, ações governamentais de incentivo ao alcance popular de moradia pela população carente têm colaborado para a consolidação do conceito da cidadania incompleta nas zonas periféricas do país, dificultando o acesso aos serviços urbanos e a garantia do “direito à cidade”. Nessa perspectiva, o artigo objetiva analisar a formação de subúrbios e periferias na Região Metropolitana de Goiânia e identificar a relação que o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) estabelece com a estrutura espacial periférica desse território. Adota-se, como metodologia, um modelo inferencial de autocorrelação espacial, a partir de uma análise exploratória para identificação de localizações atípicas (outliers) e padrões de associação espacial (clusters). Esse estudo busca contribuir para o entendimento da relação entre a estrutura espacial urbana e a formação das periferias através de análises e reflexões críticas do assunto, colaborando também com futuras tomadas de decisões no planejamento urbano metropolitano. A pesquisa realizada possui natureza descritiva e exploratória a partir de uma análise quali-quantitativa. Como resultado desse estudo, foi possível visualizar que a maior concentração dos empreendimentos do PMCMV está sobre a mancha definida enquanto periferia urbana da RMG, o que evidencia os impactos que uma urbanização espraiada gera sobre a população assegurando a manutenção das periferias e da desigualdade social.

**Palavras-chave:** Periferias. Subúrbios. Programa Minha Casa Minha Vida. Região Metropolitana de Goiânia.

## 1. INTRODUÇÃO

Por alcançar altos impactos urbanos e sociais, a urbanização extensiva dos municípios brasileiros tem demandado sérias tomadas de decisões políticas. Através desse fenômeno, têm-se sustentado no Brasil a presença do paradigma do “urbano dividido”, ressaltando que as periferias brasileiras estão cada vez mais atreladas ao conceito de cidadania incompleta, ou seja, são conformadas pela população de baixa renda, marcadas pela precariedade e pela escassez de assistência e de recursos (GAMALHO; HEIDRICH, 2011).

Considerando as periferias como um produto da lógica de produção do espaço urbano, essas aparecem, frequentemente, vinculadas com a distância ao centro e associadas ao baixo nível de renda populacional (GAMALHO; HEIDRICH, 2011). No entanto, torna-se possível ainda ressaltar as importantes subjetividades implícitas em tal temática. Trata-se, dessa forma, de salientar a relação entre os processos de urbanização dos municípios, a segmentação territorial e a desigualdade social.

No território brasileiro, algumas ações governamentais de incentivo ao alcance popular de moradia pela população carente têm colaborado para a consolidação do conceito da cidadania incompleta nas zonas periféricas do país, dificultando o acesso aos serviços urbanos e a garantia do “direito à cidade”.

Na Região Metropolitana de Goiânia (RMG) não é diferente. Localizada no centro-oeste do Brasil, essa região tem o município de Goiânia como cidade-polo e a sua estrutura espacial denota haver uma heterogeneidade massiva no território – gerada por um desequilíbrio estabelecido com a urbanização e as novas centralidades urbanas.

Esse território, assim como outras cidades brasileiras, contempla regiões que foram desenvolvidas pelo incentivo de políticas públicas no setor de produção de moradias populares. Nessa perspectiva, o artigo objetiva analisar a formação de subúrbios e periferias na Região Metropolitana de Goiânia e identificar a relação que o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) estabelece com a estrutura espacial periférica desse território.

As atividades da pesquisa concentram-se, portanto, em dois eixos: o primeiro volta-se para a identificação dos espaços de subúrbios e periferias através dos processos de urbanização extensiva da RMG; e o segun-

do eixo desenvolve-se buscando identificar a inserção espacial dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida para compreender as relações entre o Programa e os processos de segregação socioespacial metropolitana. O elemento que articula os eixos desse estudo é justamente a questão da localização dos empreendimentos habitacionais em áreas periféricas, desdobrando-se nas análises da sua inserção na estrutura espacial metropolitana.

A pesquisa realizada possui natureza descritiva e exploratória a partir de uma análise quali-quantitativa. Adota-se, como metodologia, um modelo inferencial de autocorrelação espacial, a partir de uma análise exploratória para identificação de localizações atípicas (outliers) e padrões de associação espacial (clusters). São adotadas sobreposições de variáveis para a construção de uma mapa síntese dos subúrbios e periferias da RMG.

A proposta desse artigo se vincula à linha de pesquisa de processos e tecnologias de projeto e planejamento aderindo à uma postura crítico-reflexiva diante do planejamento da cidade, suas representações e sua problemática. Dessa forma, esse estudo busca contribuir para o entendimento da relação entre a produção do espaço urbano da Região Metropolitana de Goiânia, a formação de periferias e a instalação de empreendimentos habitacionais de baixa renda através de análises e reflexões críticas do assunto, colaborando também com futuras tomadas de decisões no planejamento urbano metropolitano.

## **2. BASES TEÓRICAS**

### **2.1. A URBANIZAÇÃO EXTENSIVA E OS PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL METROPOLITANOS**

A urbanização extensiva é um tema recorrente na atualidade e possui extrema relevância para as discussões do urbanismo global. Entende-se por urbanização extensiva o estágio de organização espacial que o capitalismo estabelece dentro da cidade-núcleo, controlando toda sua região de influência e provocando a ruptura dessa cidade em duas partes relacionadas: o centro/núcleo urbano (marca da antiga cidade) e o tecido urbano (rede de relações socioespaciais resultante da explosão da cidade preexistente) (MONTE-MÓR, 1994).

Esse tipo de urbanização ocorre de maneira dispersa e cria grandes vazios urbanos que prejudica o alcance de uma densidade demográfica ideal nas regiões expandidas. Municípios em todo o mundo, inclusive os brasileiros, estão vivenciando processos de rápida urbanização que são, na maioria das vezes, inconscientemente subsidiados pelos principais atores sociais: a sociedade, a iniciativa privada e o setor público (PASSOS et al, 2012).

Urban sprawl foi o termo mundialmente difundido a tal fenômeno: um crescimento urbano desordenado e insustentável. Observado enquanto consequência direta da metropolização contemporânea expandida, o urban sprawl ou espraiamento urbano é definido por Litman (2015) como um padrão de urbanização disperso, segregado, orientado para o automóvel e repleto de impactos à nível econômico, social e ambiental. Essa expansão urbana espraiada se configura, sobretudo, pela formação de novos aglomerados urbanos distantes dos centros das cidades que são denominados, nos Estados Unidos, por subúrbios.

Mumford (1998) aponta que a formação dos subúrbios norte-americanos partiu, principalmente, de um movimento migratório de fuga dos congestionamentos e do ambiente industrial que se consolidava nos centros urbanos, sendo aliado ao medo da peste que se proliferava nas cidades. Nessa conjuntura, os subúrbios se estabeleceram, portanto, enquanto uma “comunidade segregada, apartada da cidade não só pelo espaço, mas pela estratificação de classes” (MUMFORD, 1998, p. 533).

Dessa forma, os processos de urbanização global, tanto internacional quanto nacional, levam à conformação de comunidades segregadas, denominadas suburbanas. Contudo, há uma certa diferença nas configurações desses novos aglomerados urbanos que precisam ser ressaltadas. Enquanto têm-se subúrbios de alta renda nos Estados Unidos, no Brasil essas novas comunidades segregadas são atreladas ao conceito de periferias, sendo conformadas por população de baixa renda, marcadas pela precariedade e pela escassez de assistência e de recursos.

Romanelli e Abiko (2011, p.3) afirmam que a conformação morfológica das metrópoles brasileiras gerou vários impactos, dentre eles uma “distribuição espacial profundamente desigual em termos de moradia, renda, oferta de serviços e de infraestrutura urbana, e segurança ambiental”. Tal é a conformação atual das periferias brasileiras. Definidas enquanto áreas de fronteira da expansão urbana, as periferias são, na verdade, grandes

depósitos de pessoas destituídas dos serviços e das dinâmicas típicas da vida urbana como trabalho, transporte, educação e saúde.

A origem do termo “segregação” conduz à percepção de uma separação de grupos sociais nas cidades por motivos diversos, sejam esses pela etnia, cultura, idade, classe econômica ou nacionalidade (COLL, 2012). No entanto, em muitas cidades de todo o mundo, têm-se a segregação urbana quase sempre relacionada com a divisão e luta de classes. É um processo imposto pelo capitalismo que revela as contradições econômicas e sociais da sociedade econômica.

Coll (2012, p. 1) afirma que existem vários tipos de segregação, sendo o mais comum “aquela que acontece em decorrência da situação socioeconômica dos habitantes”. Configura-se, portanto, a segregação enquanto consequência direta do instrumento de controle do capital nas cidades. Harvey (2012) também discorre que o processo de segregação das cidades está ligado à estrutura social do capitalismo e que isso reflete, de maneira evidente, na reprodução espacial das cidades.

Os conceitos de subúrbios e periferias frequentemente se mesclam na literatura, com isso, apresentam-se grandes variações em torno de seus significados. Ainda assim, é através da condição periférica que se originam esses princípios. É, portanto, pelo grau de afastamento do centro que a ideia de uma posição periférica se elucida, seja ela física, social ou morfológica (DOMINGUES, 1994). Em ambos os casos, tanto os subúrbios quanto as periferias, sustentam essa configuração espacial.

No entanto, tem-se uma deturpação desses conceitos atualmente principalmente pelo caráter ideológico que esses termos receberam. Nesse sentido, a ideia de periferia – alimentada pelo próprio subúrbio – se configura enquanto o espaço marginalizado, o extremo da urbanização degradada. Por outro lado, os subúrbios são vistos enquanto uma segregação voluntária das classes mais altas, frequentemente caracterizados pela farta oferta de infraestrutura e serviços.

Nota-se, portanto, que o atual padrão de urbanização extensivo – internacional e nacional – conforma regiões metropolitanas descontinuadas e heterogêneas, tanto na morfologia espacial quanto nas características socioeconômicas. É nessa evolução do espaço urbano contemporâneo que uma nova estrutura urbana fragmentada se consolida e se relaciona, de maneira intrínseca, às formações e manutenções da segregação socioespacial nas metrópoles.

## 2.2. URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

A partir da década de 1950, no panorama brasileiro, o processo de urbanização foi intensificado pelas migrações internas, direcionando massivamente a população dos campos para as cidades (ROMANELLI; ABIKO, 2011). As cidades brasileiras começaram a crescer de maneira não controlada, superando seus limites administrativos e fundindo seus núcleos ou áreas urbanas com outros municípios à sua volta (PIRES, 2018). Essa expansão urbana extensiva gerou a denominada “metropolização”, que consiste nas articulações e conurbações de vários núcleos urbanos em torno de uma cidade nuclear (IPEA, 2011), configurando, portanto, uma grande cidade que é formada por vários municípios.

Falar em metropolização, segundo o IPEA (2011, p.3), é justamente discutir sobre um “processo de integração de território a partir da cidade-núcleo, configurando um território ampliado, em que se compartilham funções de interesse comum”. Foi a partir da década de 1970 que as primeiras regiões metropolitanas foram sendo criadas e progressivamente fortalecidas, no entanto, cabe complementar que, no país, existem diversas aglomerações urbanas que ainda não constituem territórios confirmados como metropolitanos: são áreas metropolitanas sem metrópoles (IPEA, 2011).

O caso da Região Metropolitana de Goiânia não é diferente. O surgimento da nova capital do estado Goiás, em 1933, se conformou, na verdade, como um “propulsor espacial” para que muitos outros municípios fossem criados no entorno de Goiânia. Com o aumento progressivo dos habitantes, a população de Goiânia superou as expectativas dos planejadores com a rápida urbanização da cidade e o frágil controle do uso do solo. O aumento da densidade populacional dessa região se iniciou, de fato, após 1970, possibilitando então uma primeira percepção de metrópole goiana e seu espaço regional (UFG; SECIMA, 2017).

A Região Metropolitana de Goiânia foi criada em 1999, mas a sua configuração atual, formada por 21 municípios<sup>1</sup>, foi constituída com a alteração da Lei Complementar nº 139/2018. Aprovada em 2018, a Lei havia reti-

---

1 Os municípios da Região Metropolitana de Goiânia: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

rado o município de Inhumas e adicionado Santa Bárbara de Goiás mas, com a alteração em 2019, Inhumas retorna para a RMG (GOIÁS, 2018).

Segundo IBGE (2018) e IPEA (2013), a metrópole de Goiânia é a 13<sup>a</sup> maior concentração urbana do país, representada em um território de 7.315,10 km<sup>2</sup>. Com um total de 2.571.250 habitantes, possui densidade demográfica aproximada de 351,49 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2018). Em 2010, a RMG possuía uma taxa de urbanização de 98%, com uma participação da população metropolitana de 36,2% no total estadual, ou seja, cerca de dois terços do total do estado de Goiás (IPEA, 2013).

Dado que o espaço urbano-metropolitano da RMG é de expressiva extensão, Mello (2008) ressalta que há a pertinência de um questionamento crítico ao planejamento urbano de Goiânia pela produção de ambientes desiguais com consequências sociais e ambientais. Visto que, apesar do plano inicial de crescimento da capital não prever extensões periféricas, no decorrer da evolução do espaço urbano, o padrão de organização da metrópole passa a repetir o “tradicional modelo centro/periferia”.

### 3. ASPECTOS METODOLÓGICOS E FERRAMENTAIS

Na discussão sobre segregação socioespacial, a percepção de uma separação de grupos sociais nas cidades é estabelecida, na maioria das vezes, através do quesito econômico (COLL, 2012; HARVEY, 2012; VILLAÇA, 2001). A variável renda se apresenta enquanto um fator imprescindível para tal compreensão. Dessa forma, visando a identificação dos subúrbios e periferias no objeto de estudo, foram explorados os dados de distribuição de renda nominal mensal domiciliar da Região Metropolitana de Goiânia.

O procedimento metodológico adotado nessa pesquisa se desenvolve a partir de uma exploração quali-quantitativa voltada ao objeto de estudo. Aplica-se o uso de análises espaciais georreferenciadas a partir um modelo inferencial de autocorrelação espacial, construído a partir de uma análise exploratória para identificação de localizações atípicas (outliers) e padrões de associação espacial (clusters) da variável renda (Índice de Moran<sup>2</sup>). Na representação espacial, essa ferramenta resulta na tipologia de padrões COType, conforme Quadro 1.

---

2 “O índice de Moran (I) é a estatística mais difundida e mede a autocorrelação espacial a partir do produto dos desvios em relação à média. Este índice é uma medida global da autocorrelação espacial e indica o grau de associação espacial presente no conjunto de dados” (HAU et al, 2009).

Quadro 1: Parâmetros de agrupamento na análise de clusters e outliers conforme padrão COType. Fonte: Adaptado de MEDEIROS, 2018.

ANÁLISE DE CLUSTERS E OUTLIERS	
Not Significant	Não significante: não se enquadram nos agrupamentos, pois apresentam níveis variados assim como os valores dos vizinhos.
High-High Cluster	Alta-Alta: agrupamento de valores altos e próximos.
High-Low Outlier	Alta-Baixa: outlier de valores altos que não se agrupam, pois se encontram em meio a valores baixos.
Low-High Outlier	Baixa-Alta: outlier de valores baixos que não se agrupam, pois se encontram em meio a valores altos.
Low-Low Cluster	Baixa-Baixa: agrupamento de valores baixos e próximos.

O mapa de clusters e outliers da variável renda possibilitam identificar as localidades de maior inclusão/exclusão socioeconômica da área em estudo, pelo viés da polarização centro/periferia existente no território. Dessa forma, as periferias foram identificadas pelo cluster Low-Low (agrupamento de valores baixos e próximos) e os subúrbios outlier High-Low (valores altos que não se agrupam, pois se encontram em meio a valores baixos), conforme Figura 1.

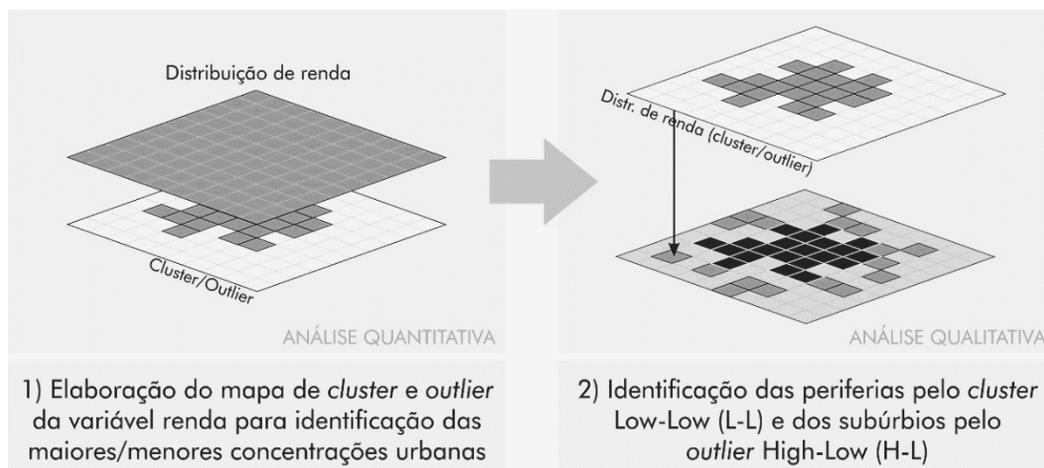


Figura 1 – Metodologia adotada na pesquisa para a identificação dos subúrbios e periferias metropolitanas. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

Como suporte para a elaboração dos mapas, foram utilizados arquivos vetoriais no formato shapefile e tabelas .xls disponibilizados em bases oficiais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010; IBGE, 2016) e o Sistema Estadual de Geoinformação de Goiás (SIEG, 2017). Para o desenvolvimento e geração dos mapas te-

máticos, os dados foram manipulados em um software de Sistemas de Informações Geográficas (SIG).

A escala cartográfica definida para essa análise é a de setores censitários. Além de representar a menor unidade territorial, a disponibilidade de dados dos setores censitários permite elaborar, de maneira mais precisa, análises comparativas nas variáveis selecionadas (IBGE, 2010).

#### **4.APLICAÇÃO DO MÉTODO: PERIFERIAS, SUBÚRBIOS E O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA**

Buscando atingir ao objetivo geral da pesquisa de analisar a formação de subúrbios e periferias na Região Metropolitana de Goiânia e identificar a relação que o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) estabelece com a estrutura espacial periférica desse território, a aplicação do método foi desenvolvida em duas etapas: i) identificação dos espaços de subúrbios e periferias através da variável de distribuição de renda; ii) análise da inserção espacial dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida no espaço urbano da RMG.

##### **4.1. IDENTIFICAÇÃO DAS PERIFERIAS E SUBÚRBIOS DO TERRITÓRIO**

Villaça (2001) aponta a segregação como um dos processos mais marcantes das metrópoles brasileiras e como um campo essencial para o entendimento da estrutura espacial intraurbana. Conforme o autor, torna-se cada vez mais acentuada a divisão das metrópoles em duas cidades com dois centros distintos: um com a concentração das camadas de mais alta renda e outro com as camadas populares. Justifica-se, dessa forma, a seleção da variável de distribuição de renda para a investigação de periferias e subúrbios dessa pesquisa.

Na Região Metropolitana de Goiânia, a distribuição de renda se apresenta de maneira muito heterogênea em sua extensão, controlando a quantidade de bens e serviços que os cidadãos goianienses conseguem adquirir (Fig. 2). Nota-se que os maiores rendimentos nominais mensais domiciliares se localizam, estritamente, nas cidades de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo, com valores de até vinte salários mínimos. Frente aos outros municípios, denota que a grande maioria possui rendimento de um a dois salários mínimos.

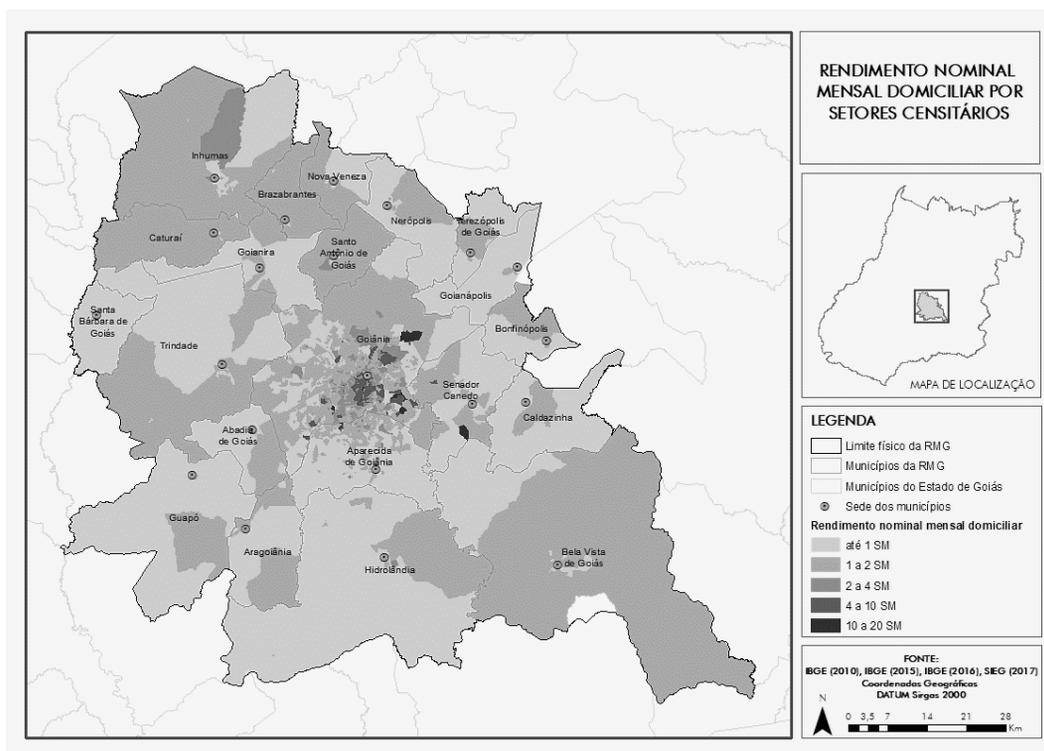


Figura 2 – Rendimento nominal mensal domiciliar por setores censitários na Região Metropolitana de Goiânia, 2010. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia (UFG; SECIMA, 2017, cap.2, p. 22) aponta que “o processo de expansão para o entorno apresenta duas vertentes: uma para a população de baixa e média renda e outra destinada à população de média e alta renda”. Nota-se que essa constatação é facilmente verificada no mapa de cluster e outlier (Fig. 3). A população com mais baixa renda se localiza nas franjas urbanas, ao passo que, os habitantes com altas rendas se situam no centro dessa região – principalmente nos municípios de Goiânia e na parte conurbada de Aparecida de Goiânia com a capital.

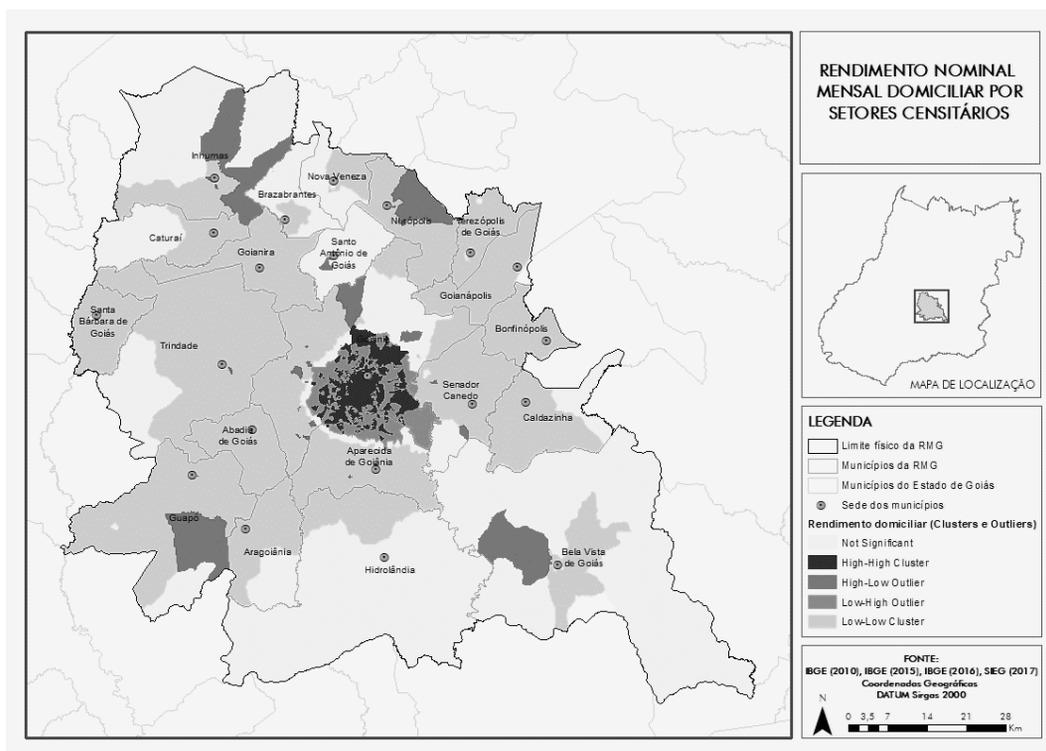


Figura 3 – Clusters e Outliers referentes ao rendimento nominal mensal domiciliar da Região Metropolitana de Goiânia, 2010. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

Considerando que os valores apontados pelo cluster Low-Low indicam o agrupamento dos valores dos rendimentos mais baixos e próximos, esse dado é utilizado, nesse estudo, para representar as periferias. De maneira similar, para representar os subúrbios, foi utilizado o dado do outlier High-Low que aponta os valores altos que não se agrupam, pois se encontram em meio a valores baixos.

Visando diferenciar as áreas urbanas das rurais, foi realizada uma intersecção entre o cluster Low-Low e o outlier High-Low com a mancha de ocupação urbana do ano de 2016 da Região Metropolitana de Goiânia (Fig. 4). Ressalta-se que por limitação de base de dados disponíveis, os dados censitários utilizados são do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010).

Dessa forma, o mapa síntese das periferias e subúrbios da Região Metropolitana de Goiânia apresenta-se enquanto o resultado de intersecções gráficas:

- Periferias: Intersecção entre o Low-Low Cluster de distribuição de renda com a mancha de ocupação urbana de 2016 da RMG.
- Subúrbios: Intersecção entre o High-Low Outlier da distribuição de renda com a mancha de ocupação urbana de 2016 da RMG.

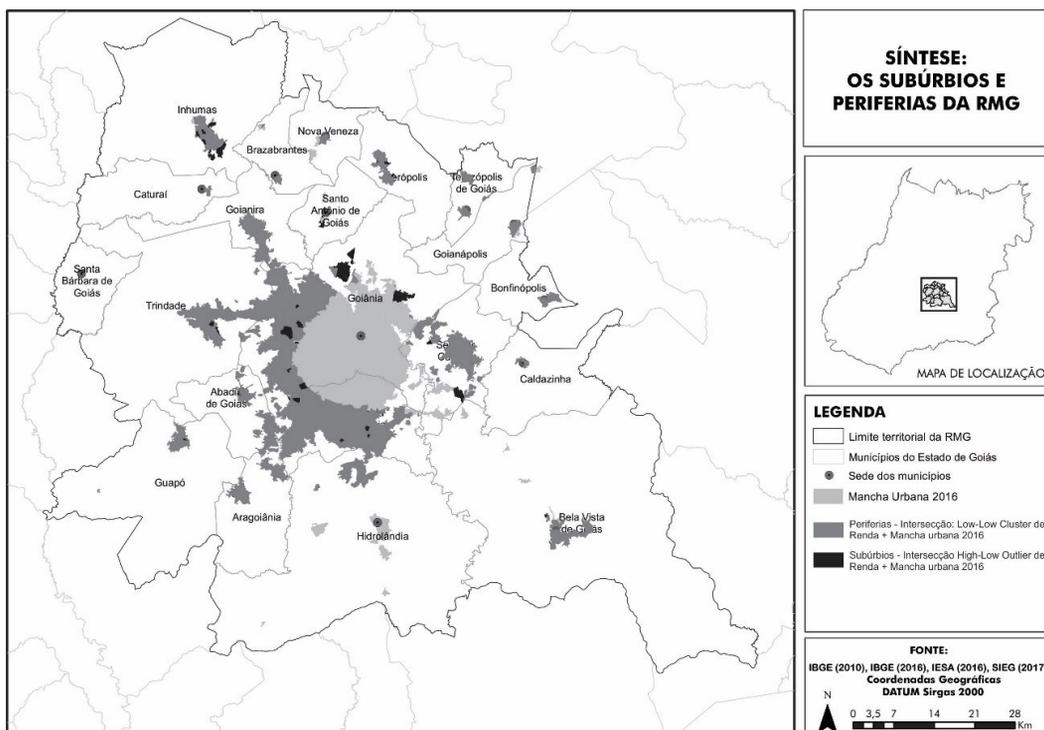


Figura 4 – Síntese: os subúrbios e periferias da Região Metropolitana de Goiânia, 2010. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

A áreas de periferias da Região Metropolitana de Goiânia são mais expressivas nos municípios de Aparecida de Goiânia, Abadia de Goiás, Trindade, Goianira e Senador Canedo. São cidades limítrofes e conurbadas ao núcleo, as que detêm maior integração com a metrópole, seja por trabalho, estudo ou busca por serviços especializados (UFG; SECIMA, 2017). Segundo Moysés (2005), esses municípios foram os que mais se beneficiaram da mobilidade configuradora de periferização da RM a partir de um processo de repulsão da população intrametropolitana nos anos 1970-1990.

Quanto aos subúrbios, esses se apresentam quase que exclusivamente no município de Goiânia por condomínios fechados ou áreas ocupadas com população de alta renda. Pelo mapa, também há em Senador Canedo uma concentração suburbana, formada pela junção dos vários condomínios fechados e condomínios de chácaras localizados nessa região.

Buscando validar o método e comprovar a aplicabilidade dos resultados obtidos, foi feita uma análise comparativa dos resultados da Fig. 4 com imagens reais dos locais apontados. Para exemplificar esta análise comparativa, a Fig. 5 traz quatro exemplos de áreas que o método identi-

ficou como subúrbio e periferia. Dessa forma, constata-se que a metodologia proposta nessa pesquisa é eficaz para a identificação de subúrbios e periferias metropolitanas.

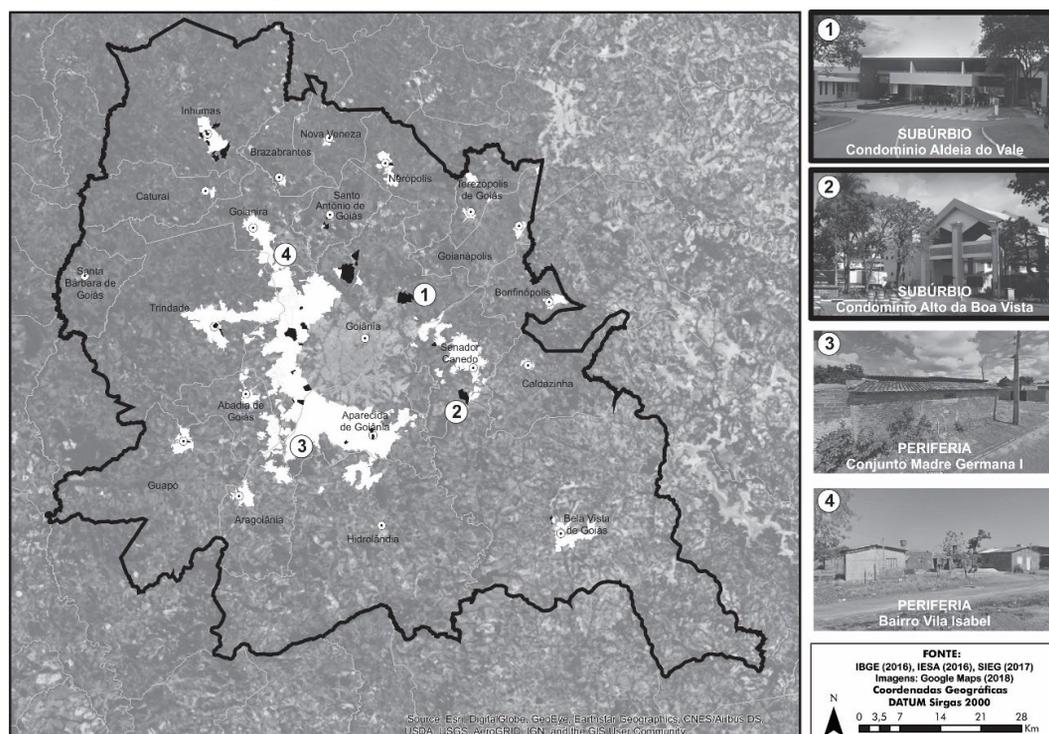


Figura 5 – Exemplos de áreas identificadas como subúrbios e periferias na Região Metropolitana de Goiânia pelo método desenvolvido. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

#### 4.2. INSERÇÃO ESPACIAL DOS EMPREENDIMENTOS DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), lançado em 2009 pelo Governo Federal, tem suscitado impactos territoriais significativos nas cidades brasileiras (ROLNIK et al, 2015). O padrão de inserção urbana dos empreendimentos reforça o caráter desigual do modelo de urbanização atual que cria zonas de segregação e de estigmatização na sociedade. Segundo Rolnik et al (2015, p.128), trata-se de um Programa que exerce “um papel ativo na reprodução da segregação em função da renda e na reafirmação da periferia como lugar dos pobres nas cidades brasileiras”.

Enquanto uma iniciativa para redução do déficit habitacional brasileiro, o PMCMV incentivou a produção de novas unidades habitacionais, a requalificação de imóveis urbanos e rurais – estimulando a economia

no desenvolvimento de emprego e renda (SOARES et al, 2013). Para tal, o Programa foi estruturado para atender a três faixas de renda distintas com subvenções econômicas diferentes: Faixa 1 – 0 a 3 salários mínimos; Faixa 2 – até 6 salários mínimos; Faixa 3 – 6 a 10 salários mínimos (SOARES et al, 2013; ROLNIK et al, 2015).

No entanto, para a escolha dos terrenos de implantação dos empreendimentos, algumas variáveis são levadas em consideração para a viabilidade e taxa de retorno do Programa. Os terrenos devem ser periféricos para diminuir os custos do metro quadrado, mas não devem ser tão distantes a ponto de demandarem muitos custos com redes de infraestrutura, equipamentos e serviços.

Ressalta-se que o dinamismo do mercado imobiliário goiano e goianiense, após o lançamento do PMCMV, obteve um desempenho acima da média dos demais estados brasileiros. A distribuição dos recursos habitacionais no território goiano se destaca nas duas maiores aglomerações do Estado: nos municípios do Entorno do Distrito Federal e na Região Metropolitana de Goiânia (MOYSÉS et al, 2013).

Segundo Borges (2017), filtrando os dados do estado de Goiás, os municípios da RMG que apresentam os maiores déficits populacionais em termos absolutos são Aparecida de Goiânia (80.704 unidades – 35% do déficit de Goiás), Trindade (3.899) e Senador Canedo (3.716). Frente a esses dados, o preço médio do m<sup>2</sup> das unidades habitacionais da RMG (cerca de R\$ 920,91) fica abaixo dos preços praticados em outras regiões do Estado (R\$ 952,16), em um possível reflexo do lócus favorecido de produção destes empreendimentos no espaço metropolitano e do preço da terra nos demais municípios da periferia (MOYSÉS et al, 2013).

A partir disso, foi realizado um mapeamento das localizações dos empreendimentos do PMCMV (Faixa 1) entre 2005 a 2015 na Região Metropolitana de Goiânia, com base nos dados de Borges (2017), visando identificar espacialmente como essa inserção se relaciona com o restante do tecido urbano da RM (Fig. 6).

Nota-se que a distribuição dos empreendimentos é intensa nos municípios limítrofes ao polo Goiânia, destacando Aparecida de Goiânia, Trindade, Guapó, Senador Canedo e Goianira. Isso denota que o mercado de terras vai estimulando o espraiamento urbano e, conseqüentemente, a periferização, tendo em vista sempre a viabilidade de lucros com a valorização fundiária erigida com a especulação imobiliária (BORGES, 2017).

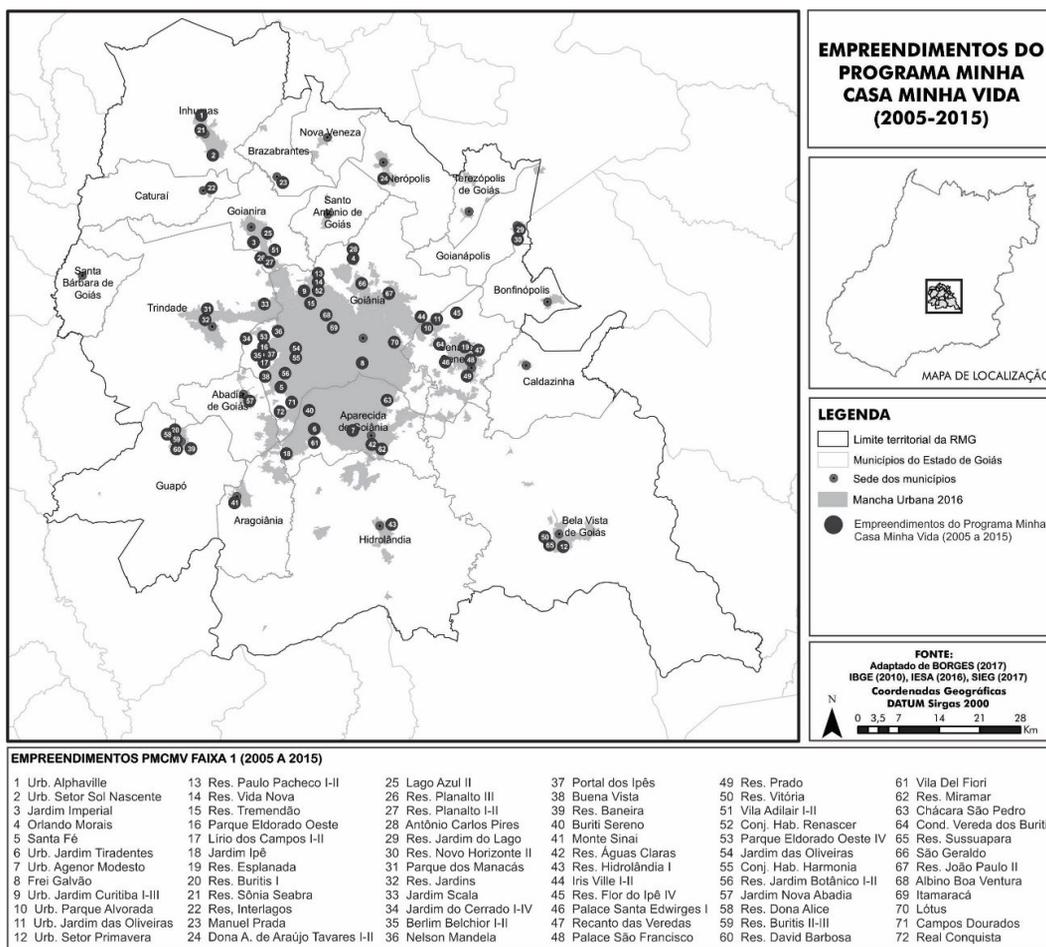


Figura 6 – Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (Faixa 1 de renda) na Região Metropolitana de Goiânia entre 2005 e 2015. Fonte: Adaptado de BORGES, 2017.

Com base nesse mapeamento, foi realizada uma sobreposição com o mapeamento de subúrbios e periferias da RMG para a compreensão da relação que a localização desses empreendimentos estabelece com as áreas periféricas identificadas anteriormente nessa pesquisa (Fig. 7).

Tem-se aqui uma importante constatação. A inserção espacial dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida evidencia a sua intrínseca relação com as áreas identificadas enquanto periferias da RMG. São empreendimentos, em geral, localizados nas franjas da metrópole e nos municípios limítrofes ao núcleo de Goiânia. São esses municípios que possuem alta integração na dinâmica metropolitana ou estão em processos conurbatórios com a metrópole Goiânia que, ao abrigar as habitações sociais, intensifica a expansão do tecido urbano e a manutenção do processo segregatório socioespacial na RMG.

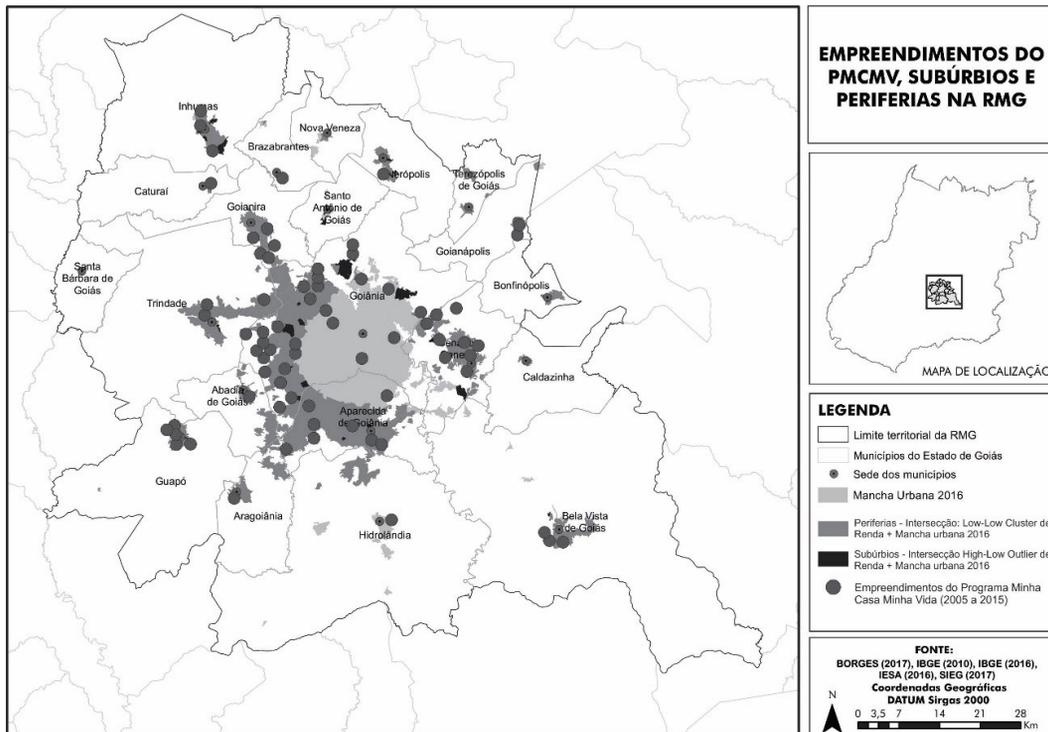


Figura 7 – Os Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, os subúrbios e periferias na Região Metropolitana de Goiânia. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2019.

A moradia é uma das premissas do direito à cidadania e ter o reconhecimento do problema da habitação por parte do Estado é um esforço positivo, visto que se mostra enquanto um avanço no mercado habitacional que por muito tempo esteve nas mãos da iniciativa privada. No entanto, a partir do momento em que a ação governamental direciona as construções de habitações populares em bairros afastados do restante da cidade — totalmente desprovidos de infraestrutura — o conceito de cidadania é deturpado.

Contudo, através da análise sobreposta da concentração dos empreendimentos do PMCMV sobre a mancha definida enquanto periferia urbana, percebe-se que a inserção espacial dessas habitações se estabelece nos limites entre a zona de expansão urbana e a zona rural — reforçando o exílio desses habitantes do restante da cidade e sustentando a segregação socioespacial metropolitana.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importância de se discutir sobre as periferias da metrópole não é pela posição periférica em si, mas pela maneira como a maioria das periferias brasileiras são marcadas pela precariedade e pela escassez de assistência e de recursos.

Com isso, a pesquisa realizada objetivou desenvolver uma análise sobre a formação de subúrbios e periferias na Região Metropolitana de Goiânia através dos processos de urbanização extensiva e identificar a relação que o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) estabelece com a estrutura espacial periférica desse território.

Como resultado, foi possível compreender como a produção espraiada do espaço urbano da Região Metropolitana de Goiânia assegura a formação de zonas periféricas que, frequentemente, abrigam empreendimentos habitacionais para famílias de baixa renda. As periferias enquanto modo de produção do espaço, salienta a segmentação territorial e a desigualdade social.

Esse estudo, apesar do caráter exploratório, abre diversas possibilidades de pesquisas e aprofundamentos futuros, sendo as principais: i) investigação da relação dos empreendimentos do PMCMV com as densidades e concentrações urbanas; ii) abordagem das periferias e subúrbios a partir de outras variáveis urbanas; iii) aplicação do presente método em outras regiões metropolitanas.

Além da identificação espacial dos subúrbios, periferias e dos empreendimentos do PMCMV na RMG, a discussão desse estudo conduz à assertiva de que a estruturação do tecido metropolitano, vista pela ótica da apropriação desigual do espaço, evidencia os impactos que uma urbanização espraiada, fragmentada e heterogênea gera sobre a população e, sobretudo, sobre a manutenção do recesso urbano dividido das cidades.

## AGRADECIMENTOS

Pesquisa financiada pela CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORGES, Elcilene de Melo. *Habitação e metrópole: transformações recentes na dinâmica urbana de Goiânia*. 2017. 374 f. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Goiás. Goiânia.

COLL, Liana. *Segregação social urbana: a serviço da manutenção da desigualdade*. Revista Eletrônica O Viés: junho, 2012. Disponível em: <<http://www.revistaovies.com/cronicas/2012/06/segregacao-social-urbana/>>. Acesso em: julho/2018.

DOMINGUEZ, Álvaro. *(Sub)úrbios e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?*. Revista da Faculdade de Letras — Geografia. I Série, Vol. X/XI, Porto, 1994/5, p. 5-18.

GAMALHO, Nola Patrícia; HEIDRICH, Álvaro Luiz. *Periferia: A Produção Do Espaço e Representações Sociais no/do bairro Restinga - Porto Alegre/RS*. Para Onde!?, v. 2. 2011. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/paraonde/article/view/22077/12840>>. Acesso em: julho/2019.

HARVEY, D. *Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution*. Londres: Verso, 2012.

HAU, Lin Chen; NASCIMENTO, Luiz Fernando Costa; TOMAZINI, José Elias. *Geoprocessamento para identificar padrões do perfil de nascimentos na região do Vale do Paraíba*. Revista Brasileira de Ginecologia e Obstetrícia. Rio de Janeiro, v. 31, n. 4, p. 171-176, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em: maio/2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2018*. Agosto, 2018. Disponível em: <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2018/estimativa\\_dou\\_2018.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2018/estimativa_dou_2018.pdf)>. Acesso em: outubro/2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Org.: COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos. Brasília: IPEA, 2013. 336 p.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. *Desafios contemporâneos na gestão das regiões metropolitanas*. Comunicados do IPEA. n.116. outubro, 2011.

LITMAN, Todd. *Analysis of public policies that unintentionally encourage and subsidize urban sprawl*. VTPI (Victoria Transport Policy Institute) e NCE (New Climate Economy). London: LSE Cities, mar. 2015.

MEDEIROS, Anderson. *Autocorrelação Espacial: Mapas de Cluster no ArcGIS*. 2018. Disponível em: <http://www.andersonmedeiros.com/como-fazer-mapas-de-cluster-no-arcgis/>. Acesso em: novembro/2018.

MELLO, Neli Aparecida de. *Gestão ambiental urbana, diferente em cidades planejadas? O caso de três cidades brasileiras*. Confins: Revista Franco-brasileira de Geografia. n. 4. nov. 2008. Disponível em: <<https://confins.revues.org/5152>>. Acesso em: maio/2018.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de M. *Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental*. In: SANTOS, Milton et. al. (Orgs.) *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994. p. 169-18.

MOYSÉS, Aristides (Org.). *Cidade, segregação urbana e planejamento*. Goiânia: Editora da UCG, 2005. 362p.

MOYSÉS, A.; CUNHA, D. F.; BORGES, E. M.; MAIA, T. C. B. *Impactos da produção habitacional contemporânea na Região Metropolitana de Goiânia: dinâmica, estratégias de mercado e a configuração de novas espacialidades e centralidades*. In: CARDOSO, Adauto Lúcio (Org.). *O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. 322p.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998. (p. 521-550).

PASSOS, L. A. dos; SILVEIRA, F. de A.; PITA, A. L. L. R.; BRAGA, C. F. C.; SILVEIRA, J. A. R. da. *Processo de expansão versus sustentabilidade urbana: reflexão sobre as alternativas de deslocamento na cidade de João Pessoa*, PB. URBE: Revista Brasileira de Gestão Urbana. vol.4, n.1, p.47-59. Jan/jun. 2012.

PIRES, Ana Carolina Fernandes. *Impactos do espraiamento urbano e relações metropolitanas no sistema de transporte coletivo – estudo de caso na*

Região Metropolitana de Goiânia. 2018. 220 f. Dissertação de Mestrado (Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Goiás. Goiânia.

ROLNIK, R.; PEREIRA, A. L. S.; MOREIRA, F. A.; ROYER, L. O.; LACOVINI, R. F. G.; NISIDA, V. C. *O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação*. Cadernos MetrÓpole, São Paulo, v. 17, n. 33, pp. 127-154, maio 2015.

ROMANELLI, Carla; ABIKO, Alex Kenya. *Processo de Metropolização no Brasil*. Texto Técnico da Escola Politécnica da USP. Departamento de Engenharia de Construção Civil. São Paulo: EPUSP, 2011. 34p.

SOARES, I. O.; CARVALHO, A. W. B.; RIBEIRO FILHO, G. B.; PINTO, N. M. A. *Interesses especulativos, atuação do Estado e direito à cidade: o caso do programa “Minha Casa Minha Vida” em Uberaba (MG)*. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), v. 5, n. 1, p. 119-131, jan./dez. 2013.

UFG; SECIMA. *Diagnóstico do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia*. Universidade Federal de Goiás e Secretaria de Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos. Goiânia, out. 2017. Disponível em: <[http://pdi-rmg.secima.go.gov.br/?page\\_id=1138](http://pdi-rmg.secima.go.gov.br/?page_id=1138)>. Acesso em: maio/2017.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 1 ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001. 373p.

RESIDÊNCIAS MODERNISTAS DE  
GOIÂNIA: ANÁLISE QUALITATIVA  
DAS ESTRATÉGIAS DE ADAPTAÇÃO  
CLIMÁTICA

*Larissa Rodrigues Araújo*

*Loyde Vieira de Abreu-Harbich*

*Karla Emmanuela Ribeiro Hora*



## RESUMO

A produção arquitetônica modernista do Brasil, iniciada no começo do século XX, pode ser considerada como única e composta por diversos elementos e soluções de adaptação ao clima tropical, pois havia a necessidade combater o calor, a insolação e o excesso de luminosidade. Na cidade de Goiânia, esta arquitetura manifestou-se no início da década de 50 e também apresentou estratégias que demonstram uma preocupação com a adequação ao clima da região. Considerando que os edifícios modernos constituem exemplos de soluções técnicas que contribuem para o conforto térmico com baixos gastos energéticos, este artigo tem como objetivo realizar uma leitura de três edificações residenciais modernistas de Goiânia com foco na adaptação ao clima local. A fim de identificar os conceitos bioclimáticos presentes, foram observadas as características climáticas de Goiânia e as estratégias recomendadas para a cidade por meio da carta bioclimática disponibilizada pelo programa Analisys BIO. Em seguida, foram selecionados três exemplares residenciais produzidos entre as décadas 1950-1980 (sendo um para cada década) e, então, por meio de pesquisa documental e bibliográfica, foi realizada uma análise qualitativa descritiva do comportamento das edificações com relação à adequação climática, observando aspectos: forma e orientação, sombreamento e movimento do ar. Deste modo, observa-se que estão presentes nas residências diversas estratégias adequadas para o período recente relacionadas aos princípios bioclimáticos de adaptação ao clima e conclui-se que as mesmas representam significativas contribuições possíveis de serem empregadas como mecanismos de controle climático em futuros projetos, contribuindo para alcançar conforto térmico interno de forma passiva. Este artigo constitui-se parte da pesquisa da dissertação em desenvolvimento intitulada “Aspectos bioclimáticos da arquitetura moderna de Goiânia: Uma análise de exemplares residenciais projetados no período de 1950 a 1980” e demonstra-se importante para disseminar as boas práticas projetuais de adaptação ao clima, economia de energia e

obtenção de conforto térmico do período moderno. Essas diretrizes projetuais analisadas colaboram com a qualidade do projeto arquitetônico no processo criativo de edificações residenciais, podendo ser utilizadas por profissionais da área de arquitetura que buscam a sustentabilidade no ambiente construído.

**Palavras-chave:** Adequação climática. Arquitetura modernista. Conforto térmico humano. Qualidade de projeto.

## 1. INTRODUÇÃO

No contexto histórico da produção arquitetônica, a arquitetura modernista que, de acordo com Montaner (2001), floresce no início do século XX, apresenta-se no Brasil, posteriormente, de forma diferente, com um desejo de caracterizar cada edifício e de relacionar-se com a paisagem. Esta arquitetura moderna brasileira traz consigo diversas características próprias, entre elas, mecanismos de controle climático, como os de controle solar e lumínico, citados por Tinem (2006). Nesse âmbito, Silveira et al. (2009) afirmam que no Brasil estes os edifícios do período moderno são exemplos de soluções técnicas que podem ser estudadas, pois demonstraram “grande preocupação com a adequação ao local e ao clima, visando o combate à radiação solar excessiva, à grande luminosidade e privilegiando a ventilação natural.” (SILVEIRA et al., 2009, p. 2).

Sabe-se que o partido arquitetônico, a orientação do edifício, as técnicas construtivas, a forma, os tipos de ocupação, os materiais construtivos, a envoltória, as aberturas, os elementos da fachada e o entorno irão influenciar no comportamento ambiental e energético durante toda a fase de ocupação de uma edificação (LAMBERTS et al., 2014). Desta forma, ao empregar estratégias adequadas às características climáticas de um local, é possível obter edificações que apresentam índices agradáveis de conforto térmico com baixos gastos energéticos, contribuindo para a redução de impactos ambientais.

Na busca da adequação das edificações ao clima por meio de sistemas passivos e visando tornar o ambiente confortável ao ser humano, diversas pesquisas já foram realizadas acerca dos mecanismos de adaptação da arquitetura modernista. Lima (2015), em sua pesquisa, avaliou adequabilidade e eficiência bioclimática das estratégias presentes em residências modernistas de João Pessoa-PB. A autora evidenciou a presença

de elementos como pilotis, varandas, treliças e marquises, relacionados à proteção solar; panos de vidro, relacionados à passagem de iluminação natural; brises e cobogós, relacionados à proteção contra radiação solar e à permeabilidade dos ventos; venezianas, relacionadas ao controle de vento, chuvas, raios solares e iluminação natural; pérgulas, relacionadas à proteção solar, circulação do ar e acesso da iluminação natural; jardim interno e aberturas zenitais, relacionados à circulação de ar e passagem de iluminação natural. Na pesquisa, foi verificado que diversos destes elementos usados podem funcionar de modo favorável ao clima da cidade se aplicados adequadamente. Fonseca et al. (2009), ao discutir sobre o efeito dos princípios inseridos pela arquitetura moderna no conforto ambiental e analisar dois estudos de caso da arquitetura moderna de Lúcio Costa no Rio de Janeiro, também constataram que diversos elementos utilizados podem atuar de maneira favorável ao clima da cidade quando utilizados de maneira correta. De forma similar, autores como Mendes et al. (2018), Gonçalves et al. (2018), Mendes e Hackenberg (2017) e Silveira et al. (2009), ao analisar a edifícios modernistas brasileiros com foco na influência das variáveis ambientais no processo de projeto, observaram potencialidades e exemplos de mecanismos de adaptação ao clima.

No âmbito internacional, Beltrán-Fernández et al. (2017) investigaram a influência das estratégias bioclimáticas empregadas por Frank Lloyd Wright no conforto térmico interno de uma residência modernista (casa Jacobs, nos Estados Unidos). A pesquisa realizou, com o auxílio de esquemas gráficos, uma análise qualitativa descritiva das características construtivas e da influência de elementos como orientação, aberturas, materiais e componentes da envoltória no conforto interno, descrevendo o comportamento da insolação e da ventilação na residência. Em seguida, para comprovar a análise de forma empírica, os autores efetuaram simulações computacionais. De forma um pouco diferente, Vissilia (2009), em uma análise unicamente descritiva, interpreta três residências modernas projetadas pelo arquiteto paisagista James Rose nos Estados Unidos, enfocando os conceitos bioclimáticos. A interpretação é baseada nas variáveis de projeto propostas pelo método de análise climática de Mahoney. A partir destas variáveis, foram analisadas geometria solar, massa térmica, transferência de calor e movimentação do ar de cada residência. Outros autores, como Requena-Ruiz (2016) e Hyde et al. (2016) também

realizaram pesquisas que envolveram a arquitetura modernista e sua adaptabilidade ao clima.

Ao observar o exposto, considerando que os edifícios modernos constituem exemplos de soluções técnicas que contribuem para o conforto ambiental com baixos gastos energéticos, esta pesquisa tem como objetivo principal realizar uma leitura de três edificações residenciais modernistas de Goiânia com foco na adaptação ao clima local no que se refere ao conforto térmico. Será possível verificar se foram adotadas estratégias efetivas para o conforto das residências ou se os arquitetos apenas empregaram elementos característicos da arquitetura modernista apenas de forma genérica ou buscando a estética. Na cidade, esta arquitetura manifestou-se inicialmente na década de 50, prolongando-se até os anos oitenta e, por este motivo, optou-se por selecionar uma residência por década (50,60 e 70).

Para compreender a relação da arquitetura moderna brasileira com o clima local e a sua manifestação na cidade de Goiânia, realizou-se, inicialmente, uma revisão bibliográfica acerca do tema. Em seguida, a fim de identificar os conceitos bioclimáticos presentes nas residências, foram observadas as características climáticas de Goiânia e as estratégias recomendadas para a cidade por meio da carta bioclimática disponibilizada pelo programa Analsys BIO. Posteriormente, são apresentadas as três residências representativas do movimento moderno em Goiânia (produzidas entre as décadas 1950-1980) que foram selecionadas para o estudo. Então, por meio de pesquisa documental e bibliográfica, foi realizada a análise qualitativa descritiva do comportamento das edificações com relação à adequação climática, observando os seguintes aspectos: forma e orientação, sombreamento das aberturas e movimento do ar.

## **2. ARQUITETURA MODERNA E ADAPTAÇÃO AO CLIMA TROPICAL**

### **2.1 ARQUITETURA MODERNA NO BRASIL**

O chamado Movimento Moderno, que se manifesta no início do século XX, é entendido por Montaner (2001) como uma tendência internacional que parte das vanguardas europeias e se expande a partir do final dos anos vinte. A noção de uma arquitetura moderna, de acordo com Curtis

(2008), está relacionada à ideia de progresso, e a Revolução Industrial deu impulso para a criação desse conceito, fornecendo novos métodos e materiais de construção, novos problemas, novos estilos de vida. Nessa perspectiva, os arquitetos do movimento moderno difundiam a racionalidade, a funcionalidade, a valorização da técnica e uma arquitetura em função de um usuário idealizado e genérico. Após a Segunda Guerra, entretanto, iniciou-se um grande movimento de revisão, que demonstrou uma preocupação em ajustar a arquitetura ao contexto. Assim, Montaner (2001) afirma que, especialmente ao longo dos anos 50, nota-se profundas mudanças e uma vontade de aproximar a arquitetura das pessoas. Elementos como diversidade cultural, contextualismo, preexistências ambientais, tradição, linguagem comunicativa, entre outros, são utilizados como argumentos por arquitetos que já não projetavam para um homem ideal sem contexto.

No cenário brasileiro, as primeiras manifestações com influência da vanguarda modernista ocorreram no início do século XX. Conforme Segawa (2002), houve no Brasil uma transfiguração de concepções, e a arquitetura moderna adquiriu identidades próprias e, de certa forma, distanciou-se das premissas iniciais modernas. Ao levantar as principais características desta produção brasileira, Bruand (2005) destaca a arquitetura de concreto armado, o caráter artesanal, a racionalidade, o simbolismo, a monumentalidade, a plasticidade, a simplicidade, a leveza (exceto no caso do brutalismo paulista) e a riqueza decorativa. O autor afirma que o clima do país foi o fator que mais interferiu na arquitetura brasileira e precisou ser considerado pelos arquitetos, que necessitavam combater o calor, a insolação e o excesso de luminosidade.

As vanguardas modernas e teorias como do arquiteto Le Corbusier valorizavam a abertura dos edifícios para o exterior, proporcionando a penetração do ar, da luz e da natureza, no entanto, a aplicação de tais princípios em países como o Brasil exigia adaptações devido ao clima quente, sendo necessárias estratégias como o *brise-soleil*. Além das soluções inovadoras, as soluções tradicionais como as varandas e os corredores da tradição local não foram abandonadas, mas foram sucedidas por amplos espaços livres cobertos possibilitados pela utilização de pilotis, terraços ou sacadas protegidas por lajes em balanço. Elementos como venezianas e persianas também tiveram o uso mantido em algu-

mas obras. Para solucionar o problema do calor do Brasil, os arquitetos modernos empregavam frequentemente a ventilação cruzada ou estudavam correntes de ar que atravessassem a edificação e, para isso, era comum o uso de divisórias que não chegavam até o teto. Neste contexto, para garantir a livre circulação de ar, o uso dos pilotis também fazia parte da solução, que mantinha o térreo desobstruído.

Outro problema que teve que ser solucionado pelos arquitetos trata-se do escoamento das águas pluviais e da impermeabilização. Nesse caso, a forma clássica do telhado inclinado com beirais largos foi muitas vezes mantida com novas formas ou, por vezes, os telhados foram mascarados por platibandas para simular a cobertura em forma de terraço. Outra decorrência das chuvas e também da intensa radiação solar, é o constante uso de marquises e o emprego de materiais como o mármore e o azulejo nas fachadas, que evitavam a rápida deterioração, além de serem isolantes térmicos e imunes ao mofo. Todos estes procedimentos utilizados, segundo Bruand (2005), conferiram um caráter próprio à arquitetura moderna brasileira, tornando-a diferente da produzida em outros países, pois os arquitetos levavam em conta as condições do clima e “[...] valendo da experiência, tentam remediá-la empregando materiais mais adequados às circunstâncias [...]” (BRUAND, 2005, p.14).

Percebe-se que a arquitetura moderna produzida no Brasil, iniciada no início do século XX e estendida até a década de 80, aproximadamente, foi, de fato, única e composta por diversos elementos e soluções de adaptação ao clima tropical. Corbella e Corner (2011) destacam, entretanto, que esta preocupação esteve mais presente nas edificações do início do século XX, sendo que, posteriormente, com a oferta de energias abundantes e baratas em todo o mundo, as edificações, principalmente as influenciadas pela arquitetura internacional, deixam de lado preocupações com a adaptação ao clima local e tornam-se dependentes da energia elétrica para o ar condicionado e a iluminação artificial. Schmid (2005, p. 10) cita como exemplo os edifícios em caixas de vidro que, ao serem adotados em climas tropicais, provocaram um grande consumo de energia para condicionamento de ar. Salienta-se também que, em muitos casos, as soluções de adaptação ao clima características da arquitetura moderna brasileira eram empregadas apenas com fins estéticos ou de forma genérica, não contribuindo para o conforto da edificação.

## 2.1 A PRODUÇÃO MODERNISTA EM GOIÂNIA

A arquitetura modernista, diferenciando-se da produção arquitetônica local e apresentando inovações construtivas, manifestou-se em Goiânia, inicialmente, na década de 50, prolongando-se até os anos 80. No início da década de 50, as obras ainda eram pontuais, porém, ao final da mesma e na década seguinte, a quantidade de residências com os princípios modernistas aumentou consideravelmente.

Os principais arquitetos responsáveis pela produção arquitetônica moderna de Goiânia são Eurico de Godoy, David Libeskind, Elder Rocha Lima, Domingos Roriz, Ariel Costa Campos, Raul Filó, Luiz Osório Leão, Silas Varizo e Antônio Lúcio, arquitetos que tinham formação no Rio de Janeiro, em São Paulo e ou em Belo Horizonte. Conforme Vaz e Zárate (2005), no contexto da arquitetura residencial, os feitos construtivos destes profissionais se multiplicaram na cidade com soluções originais e significativas. Algumas características que predominaram nesta arquitetura moderna residencial são os volumes simples e geométricos, linhas horizontais, diversos materiais, vãos generosos de varandas e/ou janelas (VAZ e ZÁRATE, 2005).

Caixeta et al. (2011, p. 11) afirmam que esta linguagem modernista ocorrida em Goiânia adquiriu um caráter original, sendo interpretada como uma mistura criativa e livre, repleta de ressignificações e colagens, “[...] com caráter mutante e constantemente em transformação, onde as limitações locais vão dando lugar a uma inventividade baseada na adaptação e reinterpretação”.

Considerando o exposto, as residências projetadas por arquitetos que apresentam uma linguagem modernista e que são mencionadas em publicações que contêm investigação desta arquitetura em Goiânia com projetos e imagens, foram resumidas no Quadro 1. Para tanto, foram utilizados como referência os trabalhos de Vaz e Zárate (2005), Silva Neto (2010) e Bessa (2016), que descrevem e resgatam a memória de diversas casas produzidas entre as décadas de 50 e 80.

Residências modernistas de Goiânia			
Residência	Ano de Construção	Área Construída	Arquiteto
A - Residência Dourival de Souza Bacellar	1952 a 1953	189,17	Eurico de Godoy
B - Residência José Félix Louza	1952 a 1953	351,88	David Libeskind
C - Residência Haji Ascar	1955 a 1957	1139,28	David Libeskind

Residências modernistas de Goiânia			
Residência	Ano de Construção	Área Construída	Arquiteto
D - Residência Eduardo Jacobson	1959	708,00	Luis Osório Leão
E - Residência José Ribeiro Parrode	1960 a 1962	394,74	Eurico de Godoy
F - Residência Benedito Umbelino de Souza	1961 a 1962	507,80	Luis Osório Leão
G - Residência Bariani Ortêncio	1961 a 1962	515,56	Eurico de Godoy
H - Residência Carlos Cunha Filho	1963 a 1964	494,93	Silas Varizo e Armando Norman
I - Residência Abdala Abraão	1966 a 1967	1000,48	David Libeskind
J - Residência Leo de Queiroz Barreto	1972 a 1974	388,79	Raul Naves Filó
K - Residência Ruffo de Freitas	1972 a 1974	493,52	Antônio Lúcio
L - Residência Georthon Philocreon	1974 a 1975	573,00	Paulo Mendonça
M - Residência Antônio Lúcio	1974 a 1975	388,66	Antônio Lúcio

Quadro 1 – Residências modernistas de Goiânia. Fonte: Quadro produzido pelos autores por meio das referências Vaz e Zárate (2005), Silva Neto (2010) e Bessa (2016).

### 3. CLIMA DE GOIÂNIA E ESTRATÉGIAS BIOCLIMÁTICAS

A cidade de Goiânia está localizada no Centro-Oeste do Brasil em uma região do planalto central a aproximadamente 730 metros de altitude e possui, segundo a classificação de Köppen-Geiger, clima tropical com estação seca no inverno. Este clima é considerado como tropical de altitude. Há duas estações bem definidas, com o verão quente-úmido e o inverno quente-seco, período em que há grande amplitude térmica diária. Assim, entre maio e outubro ocorre a estação seca e entre novembro e janeiro ocorre a estação chuvosa. Já entre os meses de fevereiro a abril, há uma intensidade razoável de chuvas, o que pode ser considerado um período de transição.

Abreu-Harbach e Chaves (2016), em análise dos dados climáticos de Goiânia dos anos de 2005 a 2014, identificaram que o ano climático de referência para Goiânia é o ano de 2013, com temperatura média anual de 23,59 °C. Desta forma, foi elaborada a Tabela 1 em que os dados climáticos foram baseados na análise dos dados horários da estação automática de Goiânia do ano de 2013 (INMET, 2018).

Dados climáticos de Goiânia-GO (2013)												
Variáveis	Meses											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Temp. Med. Max.	28,5	30,5	30,0	29,0	29,5	29,0	29,0	31,0	32,0	31,0	30,0	29,5
Temp. Med. Min.	20,5	20,0	20,5	18,5	16,0	16,0	13,5	14,5	18,5	20,0	20,0	20,5
Umidade relativa	80%	76%	77%	75%	68%	69%	60%	48%	50%	65%	74%	79%
Pluviosidade (mm)	385,2	146,4	234,4	47,2	37,4	9,6	0,0	1,6	56,0	131,0	265,2	447,0
Vel. Vento (m/s)	1,3	1,1	1,1	1,2	1,1	0,9	1,3	1,4	1,8	1,2	1,1	1,1
Direção vento	NW	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	E	SE	NW	NW

Tabela 1 – Dados climáticos de Goiânia-GO para o ano de 2013. Fonte: INMET (2018).

Nota-se que a temperatura mais alta ocorreu em setembro e a temperatura mais baixa, em julho. A umidade relativa variou entre 48%, em agosto (mês mais seco), e 80%, em janeiro (mês mais úmido). A direção predominante dos ventos ao longo dos meses é a direção Sudeste, seguida da direção Noroeste, entretanto, percebe-se que a velocidade dos ventos é, de modo geral, baixa.

Utilizando o software Analysis BIO, foi gerado o Gráfico Bioclimático de Givoni para Goiânia (Fig. 1) com base nos dados das médias mensais da Tabela 1. Por meio deste gráfico, é possível identificar estratégias bioclimáticas para obter conforto em uma edificação.

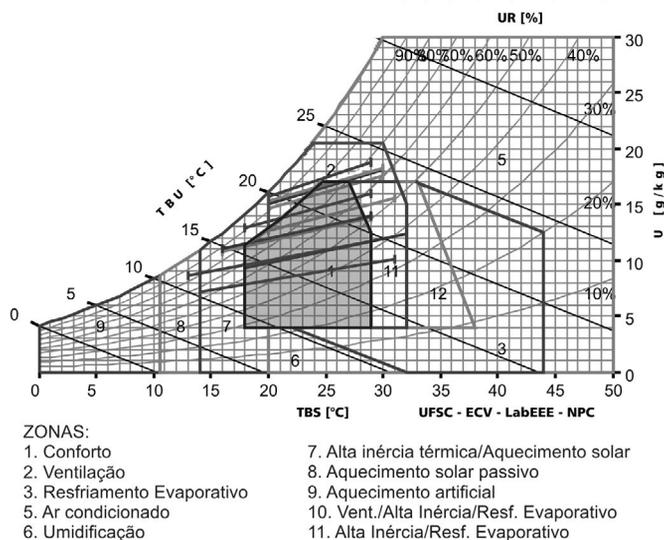


Figura 1 – Gráfico Bioclimático de Givoni para Goiânia-GO a partir das médias mensais de 2013. Fonte: Extraído do software Analysis BIO

A partir dos dados aplicados, observou-se que há períodos de conforto em todos os meses do ano, exceto no mês de dezembro. Entre as estratégias recomendadas, a mais recorrente é a ventilação, indicada em todos os meses. As outras são: aquecimento solar passivo, alta inércia térmica e resfriamento evaporativo (Quadro 2). Destaca-se, como mencionado por Lamberts et al. (2014), a importância da estratégia de sombreamento que, mesmo quando o Gráfico indicar conforto, deve ser utilizada sempre que a temperatura do ar for superior a 20°C. Para obter resultado satisfatório, é fundamental que as estratégias sejam aplicadas em conjunto, por exemplo, o aquecimento solar passivo deve ocorrer de forma indireta juntamente com a estratégia de inércia térmica, ou seja, deve haver uma envoltória composta por elementos de alta capacidade térmica que irão reter o calor da radiação solar e liberá-lo para a parte interna da edificação nos momentos do dia em que a temperatura do ar está mais baixa.

Relatório da Carta bioclimática		
Mês	Conforto (%)	Estratégias necessárias para obter conforto
Janeiro	20.86 %	Ventilação: 79.14%
Fevereiro	28.27%	Ventilação: 71.73%
Março	17.68%	Ventilação: 82.32%
Abril	58.28%	Ventilação: 11.26% Aquecimento Solar Passivo/Alta Inércia Térmica: 18.19% Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 12.28%
Maio	80.73%	Aquecimento Solar Passivo/Alta Inércia Térmica: 15.39% Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 3.88%
Junho	77.62%	Aquecimento Solar Passivo/Alta Inércia Térmica: 17.94% Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 4.45%
Julho	68.75%	Aquecimento Solar Passivo/Alta Inércia Térmica: 25.00% Aquecimento Solar Passivo: 6.25%
Agosto	64.71%	Aquecimento Solar Passivo/Alta Inércia Térmica: 23.53% Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 11.76%
Setembro	78.58%	Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 21.42%
Outubro	72.71%	Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 27.29%
Novembro	40.07%	Ventilação: 50.29% Ventilação/Alta Inércia/Resfriamento Evaporativo: 9.64%
Dezembro	0.00%	Ventilação: 100.00%

Quadro 2 – Relatório da Carta Bioclimática para Goiânia. Fonte: dados extraídos do software Analysis BIO e editados pelas autoras.

## 4. AS RESIDÊNCIAS SELECIONADAS

Entre os edifícios modernistas de Goiânia, foram escolhidas três residências para a análise das estratégias de adaptação climática, tendo como referência para escolha as décadas de manifestação do movimento moderno na cidade (50, 60 e 70) e a existência de material para análise. São elas: Residência José Félix Louza (1952), Residência Abdala Abrão (1966) e Residência Georthon Philocreon (1974).

### 4.1 RESIDÊNCIA JOSÉ FÉLIX LOUZA (1952)

A residência (Fig. 2) está localizada no Setor Central, no cruzamento das Av. Paranaíba e Rua 9. Foi projetada pelo arquiteto David Libeskind e construída entre 1952 e 1953. Conforme Bessa (2016), foi uma das primeiras casas construídas nos moldes da arquitetura moderna, o que pode ser percebido pela racionalidade do sistema estrutural e pela volumetria livre de ornamentos. Silva Neto (2010) destaca a preocupação do arquiteto com o clima da região ao mencionar soluções como paredes mais espessas e com revestimento cerâmico em fachadas que recebem insolação, além do emprego de elementos vazados e de pátios internos (Fig. 3). Por estar localizada em uma região de grande movimento, a casa se fecha para o seu interior, entretanto, ainda assim, possui espaços conectados e iluminados devido à presença dos pátios internos e à disposição dos planos verticais.



Fig.2 – Fachada Av. Paranaíba. Fonte: Acrópole, 1957. Fig.3 – Pátio interno. Fonte: Acrópole, 1957.

## 4.2 RESIDÊNCIA ABDALA ABRÃO (1966)

Também projetada por David Libeskind, localizada na Rua 84, Setor Sul, a residência (Fig. 4) possui um extenso programa e foi construída entre 1966 e 1977. Seu bloco principal tem uma implantação quadrangular e a planta se desenvolve em diferentes níveis conectados por escadas. Bessa (2016) salienta que, de maneira similar à residência Félix Louza, é mantida a horizontalidade, sem ornamentações, e há uma riqueza de acabamentos como pedras e azulejos. Na casa, as amplas esquadrias presentes (Fig. 5) favorecem a ventilação e a integração do interior com o exterior e, neste âmbito, nota-se a importância que o arquiteto deu às áreas verdes ao destinar à elas uma grande parte do terreno.

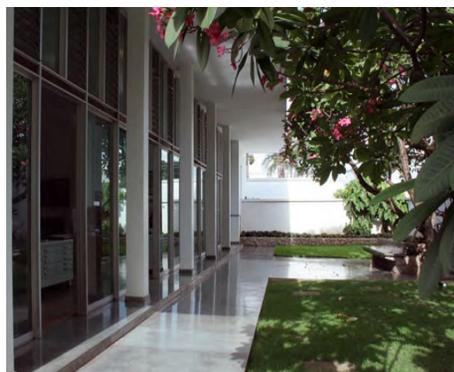


Fig. 4 – Fachada Rua 84. Fonte: Silva Neto, 2010. Fig. 5 – Esquadrias. Fonte: Silva Neto, 2010.

## 4.3 RESIDÊNCIA GEORTHON PHILOCREON (1974)

Localizada no Setor Marista, na Rua 1129, esta residência foi projetada pelo arquiteto Paulo Mendonça e construída entre 1974 e 1975. Ela destaca-se por sua implantação em forma de cruz com um grande recuo frontal e pela volumetria em que o bloco superior prolonga-se em grande balanço (Fig.6). Esta volumetria permitiu que a cobertura do pavimento térreo formasse um terraço jardim (Fig.7) para onde a sala íntima do pavimento superior, protegida por um *brise-soleil*, é voltada. Desta forma, nota-se que há uma relação da casa com a paisagem natural, criada tanto pelo recuo frontal quanto pela integração com o verde. É possível destacar também a racionalidade, a laje plana, a leveza e o uso de materiais como a pedra (BESSA, 2016).



Fig. 6 – Fachada Rua 1129. Fonte: Bucar, 1985. Fig. 7 – Terraço jardim. Fonte: Bucar, 1985.

## 5. A ADAPTAÇÃO CLIMÁTICA DAS RESIDÊNCIAS

### 5.1 RESIDÊNCIA JOSÉ FÉLIX LOUZA (1952)

#### FORMA E ORIENTAÇÃO

A residência está situada em um lote de esquina com as maiores fachadas orientadas para Noroeste e Sudeste (Fig. 8). Sua forma pode ser considerada compacta, o que significa menor possibilidade de absorver radiação e menor possibilidade de perda de energia, ou seja, as perdas e os ganhos térmicos são reduzidos. Entretanto, nesta casa, a forma pode ser considerada porosa devido à quantidade de pátios, que podem auxiliar na ventilação e iluminação dos ambientes, tornando mais difícil isolar a edificação das condições externas. Florensa e Roura (1995) destacam que as formas mais porosas possibilitam aumentar a umidade dos ambientes e, em vista disso, são mais apropriadas para locais de clima quente e seco como Goiânia.

A casa possui uma implantação com as fachadas livres, afastadas dos limites do lote e, por isso, estão expostas à radiação solar e aos ventos, exceto os ambientes da garagem e do quarto de serviço, que estão juntos ao limite lateral. Na fachada que recebe mais insolação ao longo do ano (Noroeste) (Fig. 9), as paredes são mais espessas e possuem revestimentos cerâmicos, o que aumenta a inércia térmica, favorecendo a diminuição da amplitude térmica existente em um grande período do ano em Goiânia. Além disso, pode-se destacar nesta fachada a presença do beiral e de cobogós, que atuam como elementos de sombreamento.

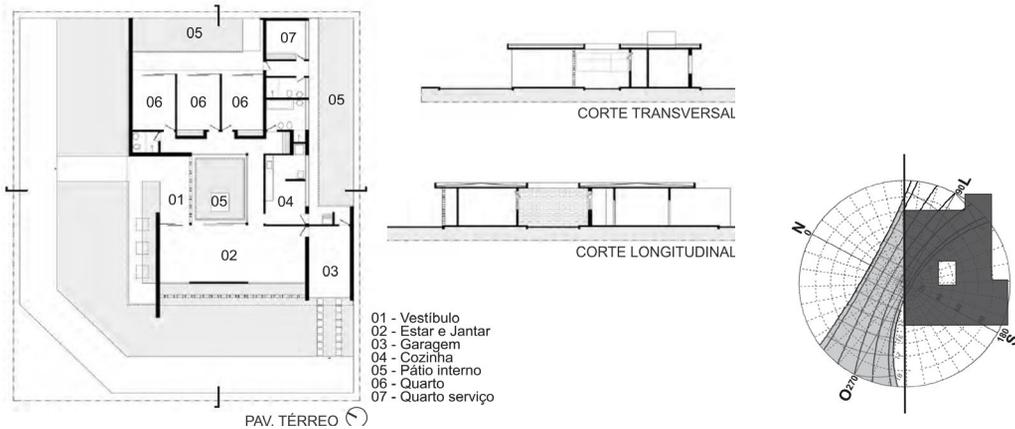


Fig. 8 – Planta e Cortes. Fonte: Silva Neto (2010) editado pelas autoras; e Fig. 9 – Carta solar Fachada Noroeste. Fonte: Software Sol-AR editado pelas autoras, 2019.

Acerca da distribuição dos cômodos de longa permanência, os quartos têm aberturas voltadas para a fachada Nordeste, que recebe principalmente o sol no período da manhã, e as salas de estar e jantar são voltadas para a fachada Sudoeste, recebendo predominantemente o sol da tarde. No entanto, estes ambientes possuem elementos de proteção solar: nos quartos, largos beirais formando uma varanda, e nas salas, largo beiral e cobogós.

### SOMBREAMENTO DAS ABERTURAS

Todas as aberturas dos ambientes de longa permanência (quartos e salas) possuem elementos de proteção solar. Nos quartos, a máscara de sombra dos beirais, juntamente com as paredes laterais externas, revela que estes ambientes são protegidos da radiação solar do período final da manhã ao longo de todo ano, e da radiação do início da tarde no período entre maio a julho (Fig. 10).

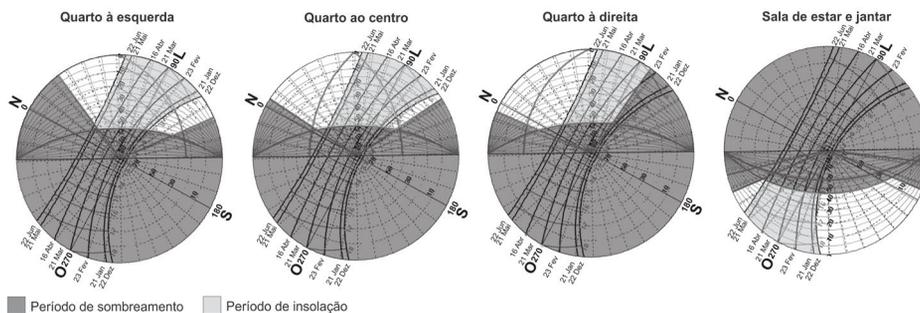


Fig. 10 – Mascara de sombra dos quartos e das salas de estar e jantar. Fonte: Software Sol-AR editado pelas autoras, 2019.

O quarto localizado à direita é sombreado também durante todo o verão. Desta forma, percebe-se que nos períodos do dia e do ano em que a radiação solar na fachada é mais crítica, há sombreamento das aberturas, e a incidência de radiação no ambiente ocorre apenas em períodos iniciais da manhã, estendendo algumas horas a mais no inverno, promovendo aquecimento solar passivo, recomendado nesse período. Nas salas, como pode ser visto na máscara de sombra, o emprego dos cobogós em frente às aberturas foi primordial para o sombreamento do ambiente no período inicial da tarde em que a temperatura é mais elevada, protegendo a fachada de uma grande carga térmica.

## MOVIMENTO DO AR

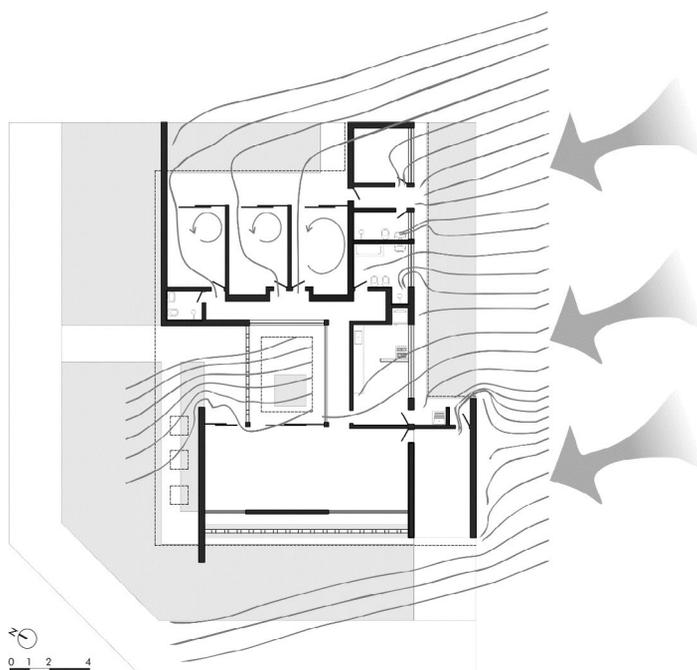


Fig. 11 – Comportamento dos ventos dominantes (Sudeste). Fonte: Software Fluxovento, editado pelas autoras, 2019.

Todos os ambientes têm suas aberturas voltadas para os jardins internos e protegidas por elementos como beirais e cobogós, o que permite a entrada de ar e a proteção da radiação. Nota-se, entretanto, que a implantação e a divisão dos ambientes não favorecem os ventos predominantes de Goiânia, da direção Sudeste (Fig. 11), pois os ventos alcançam apenas os ambientes de serviço e de curta permanência, e a divisão interna oferece resistência ao fluxo. Apesar disso, o fato de todos os ambientes terem suas aberturas voltadas para os jardins internos contribui para

que haja uma maior permeabilidade dos ventos no interior da casa, além de auxiliar no resfriamento evaporativo devido à presença de vegetação. No caso do jardim interno para onde as aberturas dos quartos estão voltadas, o prolongamento da parede até o limite do lote e o largo beiral possibilitam canalizar a corrente de ar para o interior destes ambientes.

## 5.2 RESIDÊNCIA ABDALA ABRÃO (1966)

### FORMA E ORIENTAÇÃO

A residência está situada em um lote extenso, com uma grande área verde, e possui dois blocos: o principal e um de serviços (Fig. 12). A forma quadrangular do bloco principal pode ser considerada compacta e, desta maneira, tem perdas e ganhos térmicos reduzidos, o que é favorável para o clima de Goiânia, considerado quente na maior parte do ano. Nestas formas mais compactas, há menos possibilidades de ventilar e iluminar as áreas centrais, entretanto, no centro desta casa, na sala de estar, foi criada uma abertura zenital coberta com telhas translúcidas, protegida por pérgulas, e com venezianas nas laterais, o que possibilita a iluminação e a circulação de ar nos ambientes centrais.

Todas as fachadas do bloco principal estão expostas à radiação solar e aos ventos, exceto a fachada posterior que é em parte protegida pelo bloco de serviços, que por sua vez está posicionado junto ao limite do lote. A fachada frontal está orientada para Oeste, que recebe insolação em todo o período da tarde (Fig. 13), porém, nela há apenas a abertura do vestíbulo, com a porta de entrada em madeira e, acima dela, bandeira basculante em vidro protegida por um largo beiral, que circunda todo o bloco. Os quartos têm suas aberturas na fachada Norte e, por meio de varandas e venezianas, são resguardados da incidência solar ou de chuvas. As salas de estar e jantar e o escritório possuem pé direito duplo e abertura localizada na fachada Sul, que recebe insolação no período do verão. Esta abertura constitui-se de um amplo pano de vidro, voltado para o jardim e coberto pelo largo beiral.

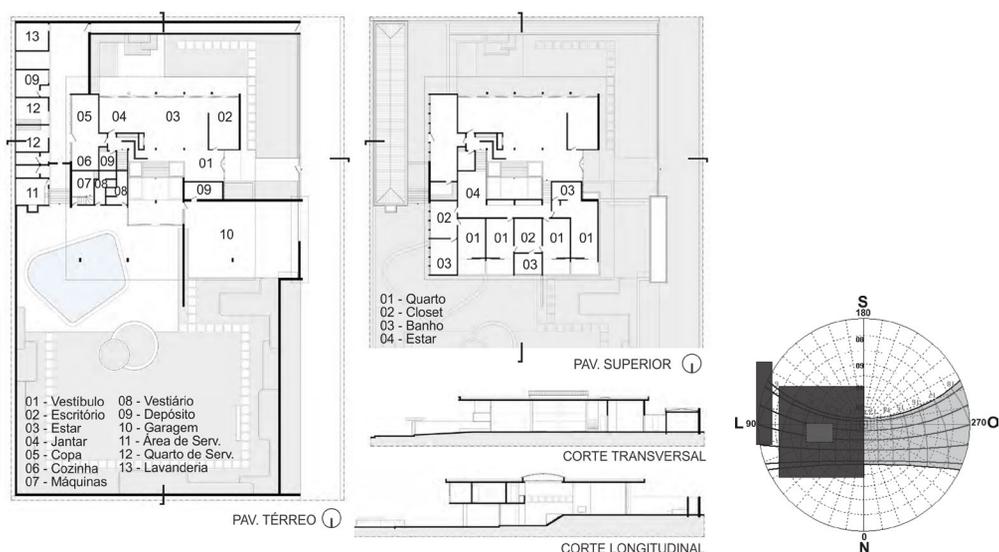


Fig. 12 – Planta e Cortes. Fonte: Silva Neto (2010) editado pelas autoras; e Fig. 13 – Carta solar Fachada Oeste. Fonte: Software Sol-AR editado pelas autoras, 2019.

## SOMBREAMENTO DAS ABERTURAS

Nesta residência, todas as aberturas dos ambientes de longa permanência (quartos, salas e escritório) possuem elementos que atuam na proteção da radiação solar. Logo na entrada, no vestíbulo que está junto às salas, a bandeira de vidro acima da porta é protegida pelo beiral. Nota-se, pela máscara de sombras (Fig. 14), que esta abertura é sombreada durante todo o período da tarde, havendo penetração de radiação apenas após as 17h30.

Com relação aos quartos, o localizado à direita na planta baixa representa a situação de maior exposição solar, podendo receber radiação das direções Norte e Oeste. Entretanto, ao observar a máscara de sombra promovida pelo beiral e pelas paredes laterais, constata-se que o ambiente está sombreado durante quase todos os momentos do ano, recebendo insolação apenas no começo do dia e no final da tarde em períodos do inverno ou próximos a ele, promovendo aquecimento solar passivo, necessário nesse período. Já a proteção exercida pelo beiral no pano de vidro das salas e do escritório, como pode ser visto na máscara de sombra, não é tão eficiente como nos demais ambientes. Observa-se que o beiral possibilita sombreamento apenas no final da manhã e no começo da tarde. Estes são períodos em que a radiação solar é mais crítica,

porém, o sol incidente na fachada ocorre no período do verão, quando as temperaturas estão mais elevadas, devendo haver sombra durante uma maior parte do dia. Apesar disso, esta abertura está voltada para um jardim (Fig. 5) e a vegetação presente pode auxiliar a promover um maior sombreamento, além de resfriamento evaporativo.

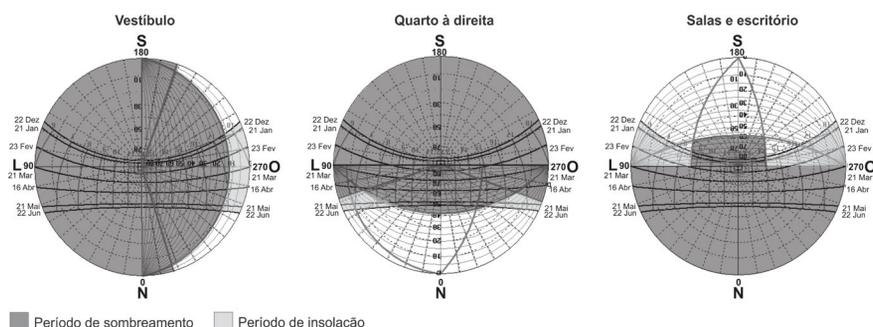


Fig. 14 – Mascara de sombra do vestíbulo, do quarto à direita e das salas e escritório. Fonte: Software Sol-AR editado pelas autoras, 2019.

## MOVIMENTO DO AR

Ao observar o movimento do ar em relação aos ventos da direção Sudeste, que têm predominância ao longo do ano, verifica-se que as aberturas da fachada Sul, onde está localizado o pano de vidro, favorecem a penetração dos ventos para o interior da residência. Por meio da Figura 15 é possível ver que foi possibilitada a ventilação cruzada no ambiente das salas e do escritório. Isso foi permitido devido à presença de diversas formas de aberturas, como venezianas, bandeiras basculantes e portas. Os quartos, no entanto, têm as aberturas em sentido contrário ao dos ventos predominantes, o que dificulta a penetração de ar no ambiente. Destaca-se, ainda, a abertura zenital da residência que, por meio das venezianas, promovem o efeito chaminé, que retira o ar quente dos ambientes.

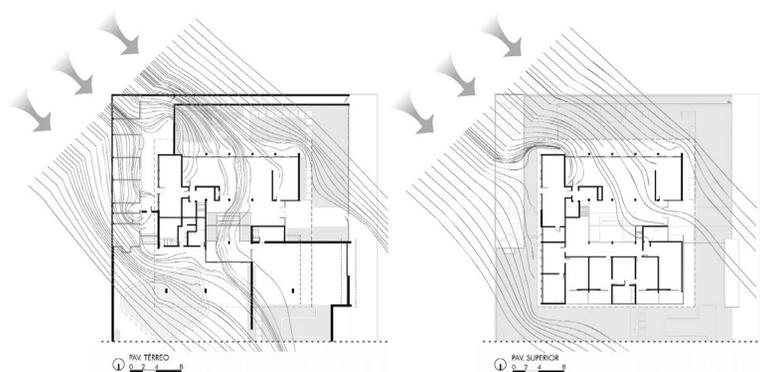


Fig. 15 – Comportamento dos ventos dominantes (Sudeste). Fonte: Software Fluxovento, editado pelas autoras, 2019.

## 5.3 RESIDÊNCIA GEORTHON PHILOCREON (1974)

### FORMA E ORIENTAÇÃO

Esta residência é composta de dois volumes, o pavimento térreo e o pavimento superior, que se cruzam, formando a implantação com formato de cruz. A forma de cada um destes volumes pode ser considerada alongada, com uma predominância considerável do comprimento sobre a largura (Fig. 16). Nas formas alongadas, há uma maior facilidade de iluminar e ventilar todos os ambientes, porém, também é maior o contato com as condições climáticas externas. Elementos presentes na residência, como brise-soleil, terraço jardim, laje em balanço e venezianas, podem auxiliar no controle destas variáveis do clima.

O bloco inferior tem suas maiores fachadas orientadas para Noroeste e Sudeste, sendo que é a Noroeste que recebe mais insolação ao longo do ano (Fig. 17) e constitui a fachada frontal, composta por um muro de pedras que aumenta a inércia térmica dos ambientes internos. As poucas aberturas nela presentes são protegidas pelo balanço do bloco superior. Neste bloco superior, estão localizados os quartos e uma sala de estar íntima. Os quartos possuem aberturas na fachada Nordeste, com esquadrias em vidro e veneziana, que protege da insolação e permite penetração de ar. A sala, com abertura orientada à Sudoeste, possui brises verticais de concreto em sua abertura e está voltada para um terraço jardim que possibilita o resfriamento evaporativo, além de atuar como uma proteção térmica da cobertura do pavimento inferior.

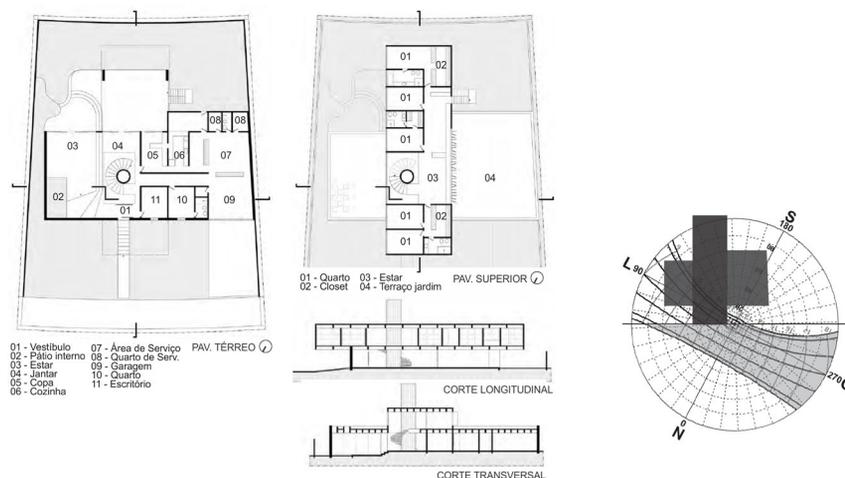


Fig. 16 – Planta e Cortes. Fonte: Silva Neto (2010) editado pelas autoras; e Fig. 17 – Carta solar Fachada Noroeste. Fonte: Software Sol-AR editado pelas autoras, 2019.

## SOMBREAMENTO DAS ABERTURAS

Nesta residência, nem todas as aberturas são protegidas da radiação solar. Este é o caso da abertura em vidro transparente localizada na sala de estar do Pav. Térreo (que dá acesso à área de lazer), que não conta com nenhuma estratégia de proteção solar. Dessa forma, como pode ser visto na máscara de sombras da Figura 18, o ambiente da sala recebe insolação no início das manhãs durante todo o ano e em toda a manhã durante o verão, sendo que, quanto mais próximo do verão, aumentam as horas de insolação neste período da manhã. Esta insolação é favorável nos meses em que é necessária a estratégia de aquecimento solar passivo, mas é prejudicial nos meses em que a temperatura é mais elevada, ocasionando desconforto por calor no ambiente.

Os demais ambientes de longa permanência contam com elementos que podem promover sombreamento. Nos quartos, as venezianas, quando fechadas, isolam o ambiente de toda radiação solar incidente durante todas as manhãs do ano e no início da tarde em períodos do inverno e próximos a ele. Já na sala de jantar (Pav. Térreo), o prolongamento do pavimento superior sobre a abertura não é suficiente para sombrear o ambiente, fato que ocorre apenas nos períodos entre meio dia e 13h, quando o sol está a pino. Desta forma, a estratégia de prolongar o pavimento superior é mais eficaz apenas para sombrear parte da área de lazer.

Quanto ao *brise-soleil* com placas verticais presente na abertura da sala de estar superior, devido aos limites superiores do dispositivo coincidem com o limite da abertura, o sombreamento só é total para quando o sol está na linha do horizonte. Nos outros momentos, o ambiente recebe insolação no período da tarde e é sombreado apenas parcialmente, o que pode ser prejudicial para o conforto térmico interno.

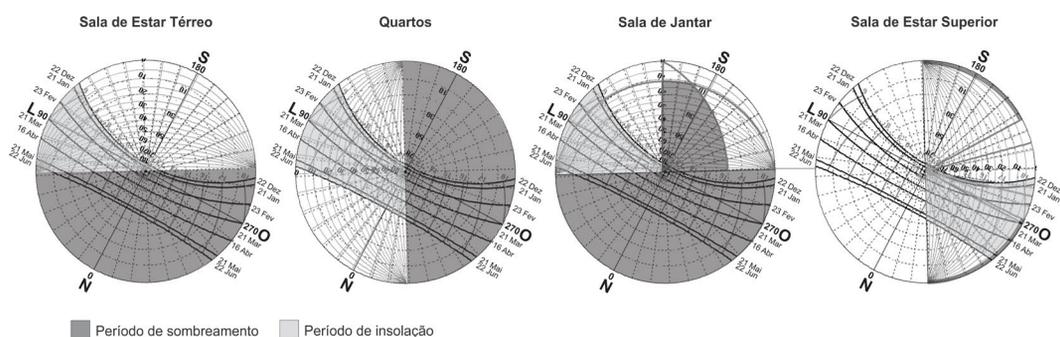


Fig. 18 – Mascara de sombra sala de estar térreo, quartos, sala de jantar e sala de estar superior. Fonte: Software Sol-AR editado pelas autoras, 2019.

## MOVIMENTO DO AR

Ao verificar na casa o movimento do ar da direção Sudeste, é observado que a orientação do Pavimento Térreo e os pilotis beneficiaram a penetração de ventos nas salas de estar e jantar, na cozinha e na área de lazer (Fig. 19). Já no bloco superior, as aberturas estão em uma orientação contrária aos ventos dominantes e a ventilação cruzada não é favorecida, o que prejudica a circulação de ar nos ambientes dos quartos e sala de estar superior.

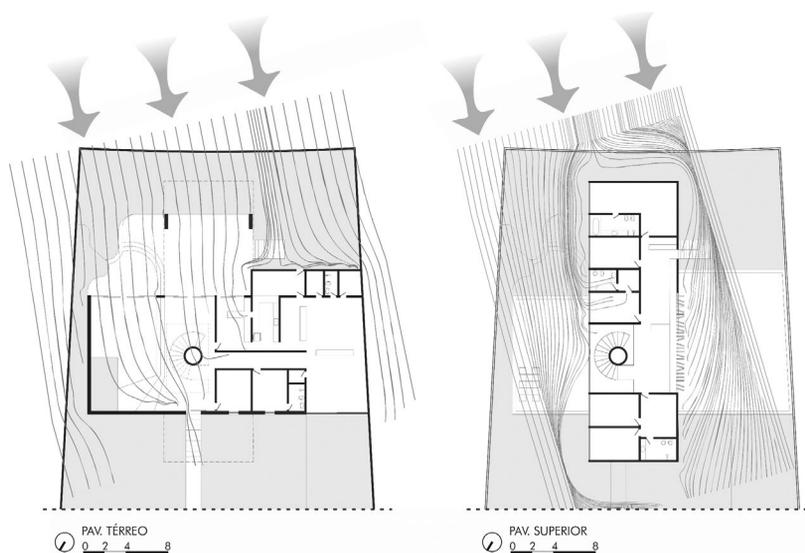


Fig. 19 – Comportamento dos ventos dominantes (Sudeste). Fonte: Software Fluxovento, editado pelas autoras, 2019.

## 6. CONCLUSÕES

A produção arquitetônica modernista do Brasil, iniciada no começo do século XX, pode ser considerada como única e composta por diversos elementos e soluções de adaptação ao clima tropical, pois havia a necessidade combater o calor, a insolação e o excesso de luminosidade. Visando identificar mecanismos de controle climático adequados à cidade de Goiânia no que se refere ao conforto térmico, este trabalho buscou fazer uma leitura de três edificações residenciais modernistas da cidade com foco na adaptação ao clima local. Como resultado, foram encontrados nas residências aspectos positivos e negativos. Em todas elas destaca-se a valorização das áreas verdes, que possibilitam o resfriamento evaporativo, e também o uso de revestimentos nas fachadas que favorecem a inércia térmica.

O Quadro 3 a seguir apresenta um resumo acerca da adequação das estratégias relacionadas à forma e orientação, ao sombreamento das aberturas e ao movimento do ar.

Residências	Estratégias		
	Forma e orientação	Sombreamento das aberturas	Movimento do ar
Félix Louza			
Abdala Abrão			
Georthon Philocreon			

**Legenda**

	Adequada		Adequada parcialmente		Inadequada
--	----------	--	-----------------------	--	------------

Quadro 3 – Resumo da adequação das estratégias analisadas. Fonte: Elaboração própria, 2019.

Na residência José Félix Louza, é possível notar a preocupação do arquiteto em proteger os ambientes da radiação solar ao empregar de forma satisfatória diversas estratégias de sombreamento sobre as aberturas e ao manter a fachada de maior insolação sem aberturas. Nota-se também o uso da estratégia de promover alta inércia térmica ao utilizar paredes mais espessas e revestimentos nas fachadas que recebem mais insolação. Entretanto, o posicionamento das aberturas da casa não favorece os ventos dominantes, o que é prejudicial à estratégia de ventilação necessária durante todo o ano na cidade, fato que foi mitigado com a presença dos pátios internos.

Na residência Abdala Abrão, observa-se que a orientação e a incidência de radiação solar foram levadas em conta pelo arquiteto ao não dispor grandes aberturas voltadas para orientações de muita insolação ou ao empregar de elementos de proteção solar. Nos quartos, foram utilizadas varandas cobertas que permitem a interligação com o exterior e garantem um efetivo sombreamento. Na área social, porém, devido à presença de um amplo pano de vidro, o beiral não é suficiente para proteger a abertura de toda a insolação, o que pode gerar desconforto trazido pelo calor. Quanto à ventilação, a continuidade espacial criada nos ambientes de estar e a presença dos pilotis da área lazer permitiram a permeabilidade do ar, enquanto que no ambiente dos quartos esta ventilação não foi favorecida.

Com relação à residência Georthon Philocreon, é possível destacar a presença de diversos elementos de adaptação ao clima, como revestimentos, *brise-soleil*, venezianas, terraço jardim, pilotis e lajes em balanço. Contudo, alguns deles não possuem desempenho satisfatório, como o prolongamento do pavimento superior, por meio de pilotis, que não é suficiente para sombrear o ambiente em momentos que a insolação é prejudicial. O *brise* também teve um desempenho insatisfatório, visto que oferece sombreamento total em poucos momentos do ano, o que demonstra que não houve um estudo do seu dimensionamento para uma proteção solar eficaz. Já a ventilação, foi favorecida nas áreas sociais em razão do posicionamento das aberturas e da continuidade espacial, contudo, o mesmo não ocorre nos ambientes dos quartos e da sala íntima.

Deste modo, verificou-se que estão presentes nas residências diversas estratégias relacionadas aos princípios bioclimáticos de adaptação ao clima e que muitas delas são adequadas para as condições climáticas de Goiânia, favorecendo o conforto térmico interno. Contudo, foram também encontradas soluções projetuais que não são efetivas, o que demonstra que o contexto local não foi totalmente considerado no processo de projeto dos arquitetos. Conclui-se que estas residências, que de certa forma distanciaram-se das premissas iniciais do movimento moderno, podem ser consideradas como portadoras de mecanismos climáticos e que as mesmas dispõem de significativas contribuições possíveis de serem empregadas em futuros projetos, contribuindo para alcançar conforto interno de forma passiva.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACRÓPOLE. *IV Bienal*. São Paulo. n. 226. Setembro, 1957.

ABREU-HARBICH, Loyde Vieira; CHAVES, Victor Leandro. “Identificação do ano climático de referência para Goiânia-Goiás”. In: XVI Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído, 16, 2016, São Paulo. *Anais...* São Paulo: ENTAC, 2016. p. 406-416.

BELTRÁN-FERNÁNDEZ, M., GARCÍA-MUÑOZ, J., DUFRASNES, E. Análisis de las estrategias bioclimáticas empleadas por Frank Lloyd Wright en la casa Jacobs I. *Informes de la Construcción*, v. 69, n. 547, 2017. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/ic.16.156>.

BESSA, Suzete Almeida de. “Difusão da arquitetura moderna em Goiânia: o Setor Aeroporto e a obra de Luis Osório Leão”. 2016. 232 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. 4ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

BUCAR, Mustafá. “Residência”. Trabalho apresentado na disciplina Teoria e História VI da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-GO. Goiânia, 1985. NDD-PUC-GO, Trabalho 500.

CAIXETA, E.M. M. P.; FROTA, J. A.; BADAN, R.C.; MAHLER, C. R.; AMARAL, C. V. “Arquitetura moderna em Goiânia: desafios e limites da documentação para a preservação”. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 9. 2011. Anais... Brasília, jun. 2011. Disponível em: <[docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/038\\_M11-ArquiteturaModernaEmGoiania-ART\\_eline\\_caixeta.pdf](http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/038_M11-ArquiteturaModernaEmGoiania-ART_eline_caixeta.pdf)>. Acesso em: maio de 2018.

CORBELLA, Oscar; CORNER, Viviane. *Manual de arquitetura bioclimática tropical para a redução de consumo energético*. Rio de Janeiro: Revan, 2011.

CURTIS, W. J. R. *Arquitetura moderna desde 1900*. 3ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2008.

FLORENSA, R.S.; ROURA, H. C. *Arquitectura y Energia Natural*. Barcelona: UPC, 1995.

FONSECA, Ingrid C. L.; BARBOSA, Eliane; ALVAREZ, Adriana; PORTO, Maria Maia. “Arquitetura Moderna e conforto ambiental nos trópicos – diretrizes aplicáveis a casas de Lúcio Costa na Gávea, Rio de Janeiro”. In: 8º Seminário DOCOMOMO Brasil. Cidade Moderna e Contemporânea, Rio de Janeiro: 2009.

GONÇALVES, Joana Carla Soares et al. “Revealing the thermal environmental quality of the high-density residential tall building from the Brazilian bioclimatic modernism: The case-study of Copan building”. *Energy and Buildings*, v. 175, p. 17-29, 2018.

HYDE, R.; UPADHYAY, A. K.; TREVIÑO, A. “Bioclimatic responsiveness of La Casa de Luis Barragán, Mexico City, Mexico”. *Architectural Science Review*, v. 59, n. 2, p. 91-101, 2016.

INMET, Instituto Nacional de Meteorologia. “Estação: Goiânia-A002”. Disponível no site <www.inmet.gov.br> acesso setembro de 2018.

LAMBERTS, R.; DUTRA, L. PEREIRA, F. *Eficiência energética na arquitetura*. São Paulo, Eletrobrás/Procel, 2014, 3ª edição.

LIMA, Pollyanna Priscila De Souza. “Estratégias bioclimáticas na arquitetura moderna de João Pessoa: Análise aplicada em três residências produzidas entre as décadas 1950 -1980”. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.

MENDES, A.; LINS, G.; SANTANA, G. “O legado de Severiano Porto: Estratégias bioclimáticas do Setor Norte do Campus UFAM”. In: 7º Seminário DOCOMOMO N-NE. Manaus: 2018.

MENDES, Thiago; HACKENBERG, Ana. “Efetividade das estratégias para o conforto climático na arquitetura moderna residencial”. XIV Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído e X Encontro Latino-Americano do Ambiente Construído, 2017, Balneário Camboriu. *Anais...* Balneário Camboriu: ENTAC/ELACAC, 2017. p. 1056-1065.

MONTANER, Josep Maria. *Depois do movimento moderno. Arquitetura da segunda metade do século XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

REQUENA-RUIZ, Ignacio. “Thermal comfort in twentieth-century architectural heritage: two houses of Le Corbusier and André Wogenscky”. *Frontiers of Architectural Research*, v. 5, n. 2, p 157-170, fev. 2016. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.foar.2016.02.001>

SCHMID, Aloísio Leoni. *A idéia de conforto*. Curitiba: Pacto Ambiental, 2005.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1909*. 3ª ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

SILVA NETO, E. A. “Goiânia casa moderna: 1950.1960.1970. 2010”. 185 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

SILVEIRA, Ana Lucia R. C. da; CRAVEIRO, Jaísse; TALITA, Thâmara. “Análise da adequação bioclimática de edifícios modernos em Teresina-PI”. In: 8º Seminário DOCOMOMO Brasil. Cidade Moderna e Contemporânea, Rio de Janeiro: 2009.

TINEM, Nelci. "Arquitetura Moderna Brasileira: a imagem como texto". *Arquitextos*, São Paulo, ano 06, n. 072.02, Vitruvius, maio 2006. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/352](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/352)>. Acesso em: maio de 2018.

VAZ, Maria Diva Araújo Coelho; ZÁRATE, Maria Heloisa Veloso e. "A experiência moderna no cerrado goiano". *Arquitextos*, São Paulo, ano 06, n. 067.05, Vitruvius, dez. 2005. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.067/399](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.067/399)>. Acesso em: maio de 2018.

O PROCESSO INTEGRADO DE PROJETO  
E A SIMULAÇÃO DA CONSTRUÇÃO EM  
BIM – O CASO DO EDIFÍCIO IBDF-GO

*Rangel H. Brandão Silva*  
*Fábio Ferreira de Lima*



## RESUMO

Diante de rápidas e constantes mudanças sociais, os projetistas desenvolveram novas percepções e sensibilidades instaurando mudanças no processo de projeto que, de certa forma, integrou diversos agentes na metodologia de projeção. Assim, as ferramentas computacionais vêm evoluindo e desdobrando-se em novos aparatos mais sofisticados e recursos computacionais que assessoram o projetista tanto na elaboração do desenho, como no gerenciamento da construção, criando um espaço virtual onde é possível simular e validar detalhes do edifício. Sob essa perspectiva, o processo de projeto e a sua coordenação é revigorado com a revolução tecnológica digital, principalmente com a inserção da tecnologia BIM, que além de resgatar o exercício do detalhe como atividade frequente no processo de projeto do arquiteto, fomenta um trabalho participativo entre os diferentes profissionais envolvidos. Portanto, o presente artigo busca refletir sobre o processo integrado de projeto sob a ótica do arquiteto e como a tecnologia BIM pode auxiliar o aprimoramento do processo projetivo. Como metodologia de pesquisa foi adotada a revisão da bibliografia existente sobre o tema e juntamente com uma análise e redesenho em BIM do projeto do IBDF-GO desenvolvido ainda na tradicional prancheta de desenho pelo escritório Espaço. Tal edifício é resultado de um trabalho primoroso do escritório de arquitetura que exerceu o papel de coordenação, detalhamento executivo e fiscalização do projeto na obra. Esse trabalho faz parte de uma pesquisa de mestrado onde o intuito é entender e aprimorar o processo de projeto utilizando a tecnologias digitais.

**Palavras-chave:** Processo de Projeto Integrado, Building Information Modeling (BIM), Simulação da Construção, Arquitetura.

## 1. Processo de projeto

### 1.1 PANORAMA

De fato, a revolução industrial fortaleceu o uso do projeto como a representação da obra a ser construída. Porém, em uma sociedade complexa e que passou por um intenso movimento de divisão social do trabalho, com a cisão de quem idealiza com quem executa, (projetista – operário), o projeto adquiriu a percepção de processo. Dessa forma, Melhado (2001) e outros autores, entende que atualmente o processo de projeto é o reflexo da necessidade do mercado e da constante evolução da indústria da construção onde o objetivo, dentre outros, é reduzir custos, aumentar a competitividade e atingir a eficiência na construção e manutenção da edificação.

Nessa perspectiva, Fabrício (2002) caracteriza o processo de projeto como um desenvolvimento complexo sócio-técnico que perpassa tanto pelo lado intelectual de criação e representação das informações, como pelo lado da produção e serviços, onde mobiliza diferentes profissionais e meios de fabricação regidos por normas e legislações.

Corroborando com esse assunto, Cosme (2008) explica que a dinâmica não linear do projeto não segue uma regra comum entre os projetistas e o processo se caracteriza como um intercâmbio de informações entre as fases que cada vez mais propicia à integração e *feedback* dentre os diferentes interlocutores. À vista disso, percebe-se que o projeto não se limita apenas ao desenho e tabelas, mas apresenta várias etapas e diversas atividades que corroboram o pensar, representar, executar e gerir o idealizado, em meio ao ciclo de vida da construção.

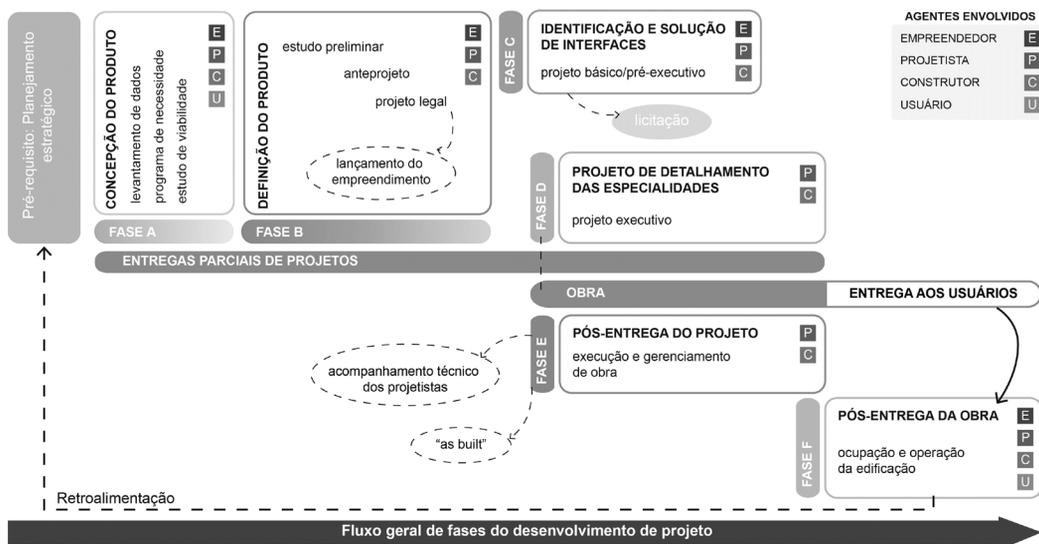


Figura 1 – Fluxograma do Projeto de Edificação Fonte: figura adaptada de Fabrício (2002), desenvolvida a partir de AGESC (2012)

A complexidade em construir e gerar respostas para a atual sociedade, segundo Voordt (2013) faz com que o projeto cada vez mais deixe de ser uma tarefa individual e se torna coletiva, envolvendo e integrando, o empreendedor, o projetista, o construtor e o usuário, com o intuito de minimizar erros e falhas ao longo do ciclo de vida da edificação. Essa associação fomenta um processo de projeto participativo, que busca um melhor diálogo entre quem idealiza, projeta, executa e ocupa.

Tal integração segundo Andrade, et. al. (2011), pode acontecer independente da ferramenta digital, mas cada vez mais, o processo integrado de projeto colabora para o fortalecimento do uso do BIM. O modelo de informação da construção (BIM) tem o intuito de amenizar, com maior eficiência, os anseios contemporâneos, através do rápido intercâmbio de informações, das rápidas inserções de lições aprendidas e um controle/gerenciamento maior dentro do ciclo de vida da edificação.

## 1.2 PROCESSO INTEGRADO DE PROJETO DA EDIFICAÇÃO

De fato, cada vez mais o edifício se apresenta como uma estrutura complexa que, “envolve múltiplas dimensões e saberes na busca de soluções comerciais, empresariais, financeiras, formais, espaciais, técnicas e construtivas.” (FABRICIO, 2002 p.126) Essa diversidade de atividades, segundo Manziane (2013), exige um processo de projeto e gerenciamento da construção, com equipes multidisciplinares e variadas, podendo ser uma associação temporária entre diferentes profissionais com distintas

habilidades, que estruturam um trabalho com informações heterógenas, considerando um extenso ciclo de vida com diversos impactos no empreendimento, no meio ambiente natural e construído.

Corroborando para a boa prática do processo de projeto na construção civil, Fabricio (2002) fomenta a “Engenharia Simultânea” ou “Projeto Simultâneo”, que há muito tempo existe em outros setores da indústria manufatureira, onde a qualidade do produto está diretamente ligada a integração entre o executor e o projetista.

Engenharia Simultânea é uma aplicação sistemática de integração do desenvolvimento do produto, incluindo manufatura e manutenção. Sua intenção é integrar o desenvolvimento, desde o princípio, de todos os elementos do ciclo de vida de um produto. (CARTER; BAKER, 1992 apud FABRICIO, 2002 p.157)

Melhado (2001) entende que esse sistema favorece a multidisciplinaridade e fomenta a comunicação entre vários colaboradores desde as etapas iniciais do processo de projeto até a produção, uso e manutenção do produto. Portanto, esse conceito aproxima o projetista do executor, resgatando o entendimento do processo como um todo. A Engenharia Simultânea possibilita o cruzamento de informações, fazendo com que os engenheiros e arquitetos aprendam e contribuam juntamente com a produção, tornando uma metodologia recíproca de interação. Ou seja, sendo um mecanismo que potencializa a cooperação e a comunicação entre quem idealiza com quem produz.

AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DA ENGENHARIA SIMULTÂNEA	OS PRINCIPAIS OBJETIVOS E BENEFÍCIOS DA ENGENHARIA SIMULTÂNEA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ênfase no momento da concepção do produto e valorização do projeto;</li> <li>• Realização em paralelo de várias atividades de desenvolvimento de produto (desenvolvimento conjunto de projetos e da produção);</li> <li>• Formação de equipes de projeto multidisciplinares e coordenadas;</li> <li>• Utilização da informática e das novas tecnologias de telecomunicação no desenvolvimento do projeto;</li> <li>• Orientação para a satisfação dos clientes e usuários para o ciclo de vida de produtos e serviços.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução do tempo de projeto;</li> <li>• Introdução de inovações;</li> <li>• Ampliação da qualidade ao longo da vida útil de produtos e serviços;</li> <li>• Ampliação da manufaturabilidade dos projetos e aumento de eficiência dos processos produtivos de bens e serviços.</li> </ul>

Tabela 1 – Características, Princípios e Benefícios da Engenharia Simultânea.  
Fonte: adaptado de Fabrício (2002)

Essa metodologia de processo de projeto favorece o estreitamento da relação entre o projetista e o executor, que segundo Melhado (1994), ocorre por meio de uma “nova” organização de trabalho, onde existe um responsável pelas equipes, o coordenador. Sob essa perspectiva, Fabricio (2002) salienta que esse tipo de arranjo de trabalho, onde há vários agentes envolvidos, a coordenação da equipe multidisciplinar e integrada adquire importância, fortalece o papel do projeto e corrobora para os bons resultados de compatibilização e eficiência projetiva, mitigando erros e problemas que podem vir a existir.

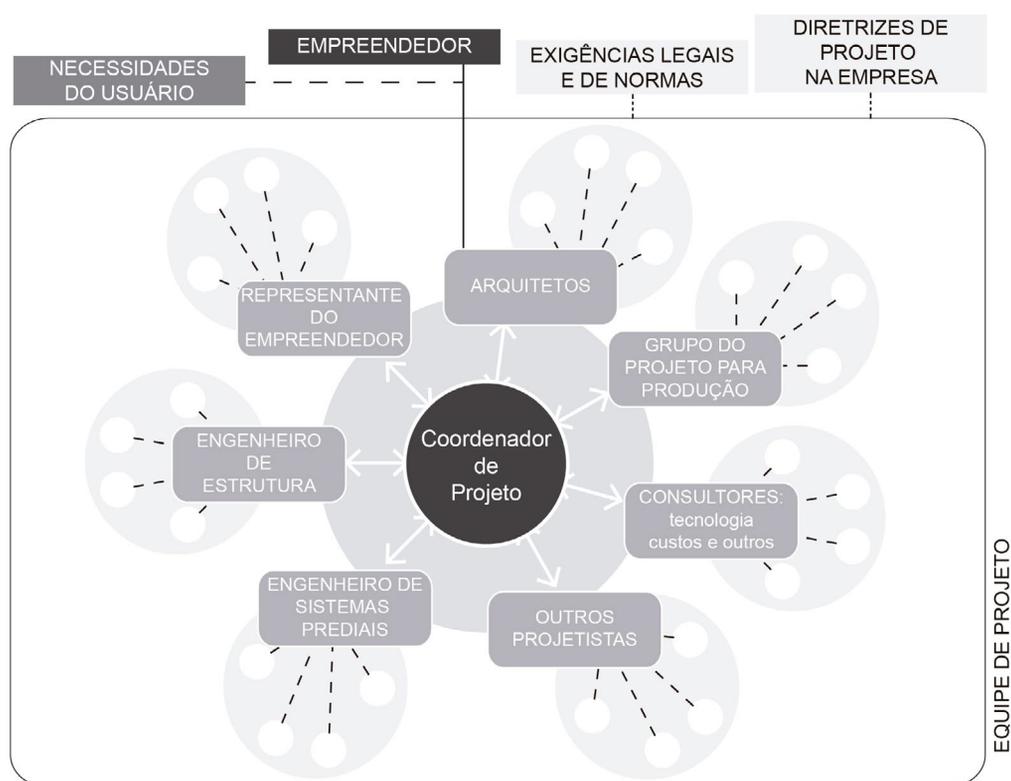


Figura 2 – Equipe multidisciplinar de projeto Fonte: adaptado de Melhado et. al. (2005)

Portanto, o Coordenador de projeto tende a apresentar uma visão holística e transitar entre todos os participantes a fim de melhorar a comunicação e auxiliar as tomadas de decisões em áreas distintas ao longo do desenvolvimento do projeto. Tal modelo organizacional proporciona a democratização do processo decisório e incrementa o caráter multidisciplinar nas soluções do projeto que acontecem em paralelo e não de forma sequencial.

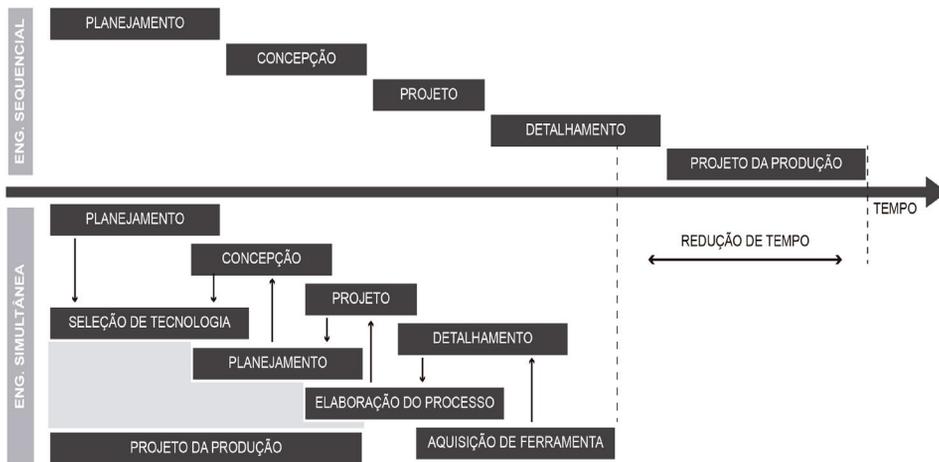


Figura 3 – Engenharia Sequencial X Engenharia Simultânea Fonte: adaptado de Fabrício (2002)

Na visão de Melhado (2005), o modelo contemporâneo de processo de projeto destaca a integração e desenvolvimento concomitante das disciplinas que envolvem a construção do edifício. Essa filosofia multidisciplinar juntamente com o processo simultâneo, possibilita a interação das equipes de execução da obra, de manutenção, com a de projeto ainda na fase de concepção, agregando nas etapas iniciais experiências e conhecimentos específicos.

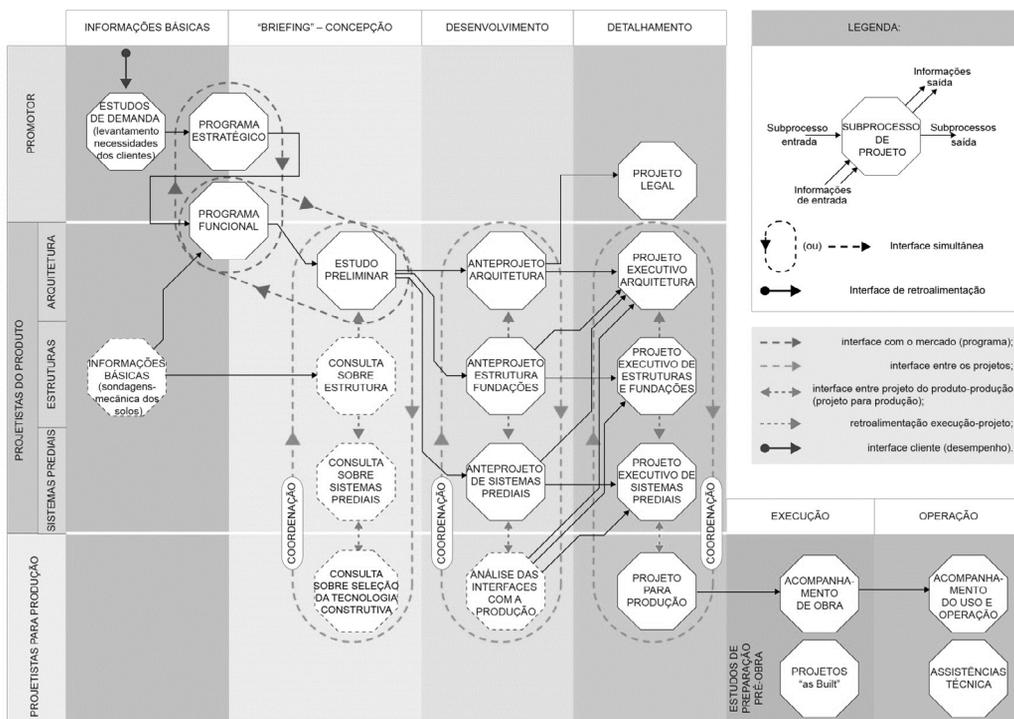


Figura 4 – Modelo genérico para organização do processo de projeto de forma integrada e simultânea Fonte: adaptado de Fabrício (2002)

A partir desse modelo genérico de organização, percebe-se que a integração e compatibilização das disciplinas junto à construção são contínuas e reforçam o compartilhamento de informações desde o início do projeto, gerando um processo coordenado e com pretensões a uma visão holística. Segundo Fabricio (2002) esse modelo pode diminuir as incompatibilidades projetivas e reduzir a passagem de problemas mal resolvidos de uma etapa para outra, o que acarreta em retrabalho e fortalece o ditado, “resolve na obra”.

De certa forma, o processo simultâneo torna-se o desafio contemporâneo de concepção do edifício, onde para Fabrício (2002), cada vez mais, a construção civil necessita integrar as etapas iniciais do projeto aos múltiplos aspectos do ciclo de vida da edificação, para que assim o coordenador juntamente com os projetistas possam enfrentar os problemas e confrontar diferentes propostas e interesses com o objetivo de atingir soluções coletivas aceitáveis.

### 1.3 PROCESSO DE PROJETO BIM

Como já mencionado, a integração durante a projeção acontece independente da ferramenta digital, mas atualmente é comum a busca por softwares que contribuem para um bom desempenho do processo de projeto. Percebe-se assim o fortalecimento dos instrumentos computacionais, que adquirem relevância no avanço da comunicação e nas trocas de dados entre os participantes, além de facilitar a compatibilização e coordenação das disciplinas, da obra e da manutenção da edificação.

A partir desse contexto e referenciando-se na Engenharia Simultânea, nota-se que cada vez mais a indústria da construção civil necessita adaptar sua cultura de projeto às novas tecnologias computacionais, a fim de melhorar a integração das fases e dos agentes envolvidos ao longo do desenvolvimento do edifício. Portanto, a tecnologia BIM se configura como uma alternativa para reforçar a filosofia do processo não linear e do trabalho multidisciplinar integrado. Ao considerar o aprimoramento dos instrumentos de trabalho, Catelani (2016), demonstra em forma de diagrama a evolução do processo projetivo e a ferramenta digital, refletindo sobre a representação manual até o presente momento com o aperfeiçoamento dos instrumentos e uso do BIM.

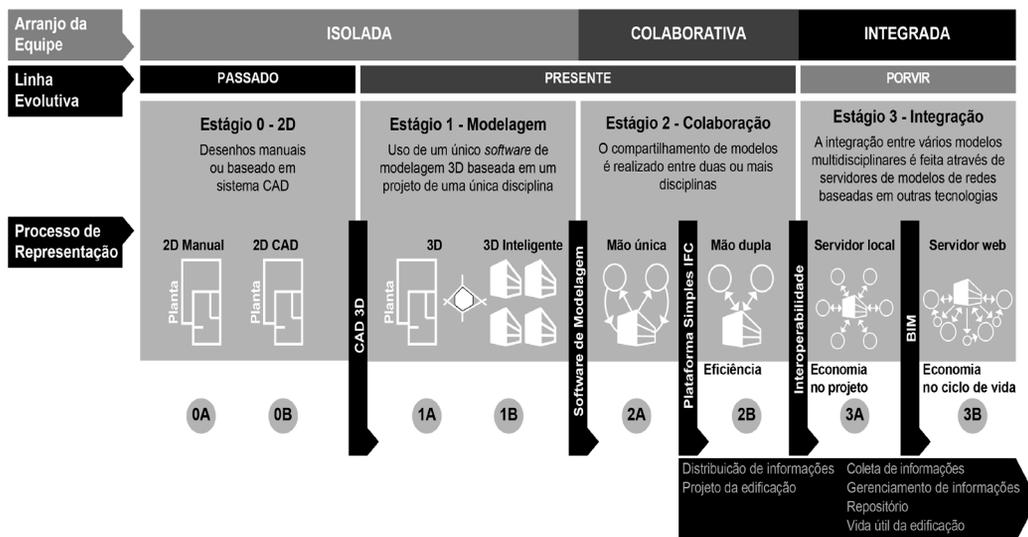


Figura 5 – Identificação das diferentes fases de maturidade do desenvolvimento de projetos. Fonte: adaptado de Catelani (2016)

À vista disso e com base em Melhado (2001), entende-se que as evoluções da tecnologia construtiva juntamente com o BIM, podem atribuir uma melhor qualidade ao projeto e ao produto, em razão das exigências e mudanças cada vez mais significativas para o alcance de uma eficiente prática simultânea. Nesse sentido, o processo integrado de projeto surge da necessidade de aprimorar o desenvolvimento da produção e não por conta das novas ferramentas.

Por tanto, na visão de Eastman, et. al. (2014) o BIM contribui positivamente para as etapas do ciclo de vida da construção, por possibilitar a elaboração de um modelo computacional de forma colaborada, por profissionais da engenharia, construção e arquitetura, que por sua vez, propõem e visualizam soluções e detalhes construtivos que podem evitar erros e desperdícios durante a execução e manutenção da edificação.

Fazendo um paralelo entre o processo BIM e a engenharia simultânea, percebe-se que ambos promovem uma redistribuição dos esforços já nos momentos iniciais da construção, possibilitando o intercâmbio de conhecimento entre o executor e os projetistas. Nesse sentido Manzione (2013) explica, que por meio da tecnologia BIM é possível adquirir uma maior percepção e gerenciamento das partes e do todo, pois, simular digitalmente a construção, pode minimizar erros na execução e durante o funcionamento do edifício.

Graças à tecnologia envolvida na construção do modelo BIM, é possível o trabalho concorrente dos diversos agentes, o que na prática pode significar um grande impulso para o advento da Engenharia na AEC. (MANZIONE, 2013 p. 141)

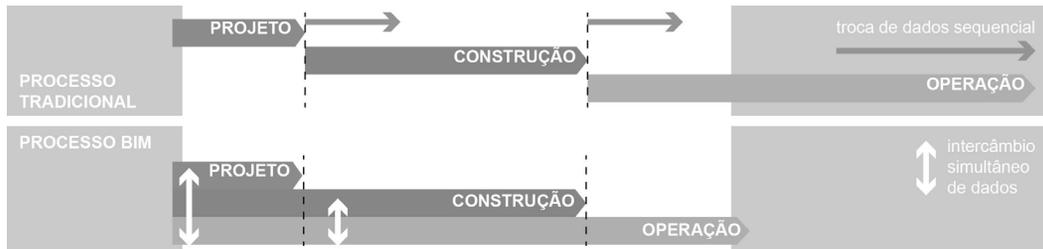


Figura 6 – Processo de projeto tradicional e BIM. Fonte: adaptado de Manzione (2013)

Mesmo não sendo de caráter exclusivo da ferramenta digital, esse discurso favorece o entendimento de Succar (2009), que vê no uso do BIM, o desenvolvimento do projeto por meio de aproximações sucessivas, onde a participação e contribuição dos agentes envolvidos acontecem desde as fases iniciais, saindo do tradicional processo de projeto linear e sequenciado.

Dentro desse entendimento, Manzione (2013) e Andrade et. al. (2011) concordam que o BIM adquire a função de agente integrador na dinâmica do processo de desenvolvimento do edifício, evitando a tradicional fragmentação e desarticulação dos projetos e etapas. O uso dessa tecnologia pela indústria da construção civil tende a impedir o isolamento dos projetistas, prevalecendo um pensamento holístico com a valorização do todo, evitando assim a criação em partes separadas e sem a presença de um coordenador do projeto.

## 2. SIMULAÇÃO DA CONSTRUÇÃO EM BIM – O EDIFÍCIO IBDF-GO

O IBDF é um edifício público de caráter institucional da década de 1970, foi licitado na modalidade de um concurso de anteprojeto de arquitetura. Isso permitiu que o escritório contratado, Espaço – Equipe de Planejamento, Arquitetura e Consultoria, coordenasse e desenvolvesse todos os projetos de forma integrada.

Portanto, o estudo de caso traz o redesenho em BIM do edifício IBDF que em sua origem expressa um processo integrado de projeto, ainda na tradicional prancheta. Para tal exercício foi realizada entrevista com

escritório Espaço, representado pelo Arq. Fernando Rabelo, análises dos projetos originais e visitas ao edifício construído, a fim de validar as soluções e interferências apontadas pelo software de modelagem BIM, Revit® 2018.



Figura 7 – Situação do edifício IBDF atual IBAMA na cidade de Goiânia-GO. Fonte: imagem extraída do Google Earth e editada pelo autor.

DADOS TÉCNICOS		
<b>ENDEREÇO:</b> Rua 229, quadra 56, lote 7 e 9 no Setor Universitário na cidade de Goiânia-GO.		
<b>Área do terreno</b>		1.848,57 m <sup>2</sup>
<b>Área de ocupação</b>		1.083,36 m <sup>2</sup>
<b>Área construída</b>		3045,36 m <sup>2</sup>
PROJETO / OBRA	ANO	EMPRESA   RESPONSÁVEL
Arquitetônico	Início 1976	<b>Espaço – Equipe de Planejamento, Arquitetura e Consultoria.</b> Arq. Eduardo Simões Barbosa   Arq. Fernando Carlos Rabelo
<b>Elétrico, Som, Telefônico</b>	1976	<b>ENGESP</b> – Eng. Eletricista Roberto Craveiro Curado
<b>Hidrossanitário</b>	1976	<b>ENGESP</b> – Eng. Civil Vanderley de Oliveira Melo
<b>Estrutura e Fundação</b>	1976	<b>Structura S.A Consultoria de Engenharia</b> – Eng. Civil Heloisa
<b>Execução</b>	1977   1979	<b>Provalle</b> – Eng. Civil Elmar Santana
<b>Tecnologia construtiva:</b>	Estrutura em Concreto Armado, Laje Nervurada, Pilar Cruciforme, Cobertura Verde / Terraço Jardim, Núcleos Hidráulicos e Divisórias flexíveis.	

Tabela 2 – Dados Técnicos do Edifício. Fonte: Elaborado pelo autor

## 2.1 PROCESSO DE PROJETO DO ESCRITÓRIO ESPAÇO

De acordo com o Escritório Espaço, o projeto e a obra da sede do IBDF em Goiás foram financiados com verba federal e por se tratar de dinheiro público, a contratação dos projetos e execução foi via licitação. Assim, foram observados três momentos dentro do processo de projeto utilizado pelo escritório. O primeiro momento, relacionado à etapa do concurso, a integração entre os profissionais foram raras e as decisões de projeto foram em sua maioria de responsabilidade da equipe de arquitetura. O segundo momento, relacionado ao desenvolvimento dos projetos, identificou-se a integração e o projeto simultâneo que favoreceu as decisões e compatibilização das disciplinas. O terceiro e último relacionado ao acompanhamento e fiscalização da obra, foi identificada uma integração entre o construtor e a equipe de projeto de arquitetura, que alteraram o projeto conforme a necessidade e sugestão da equipe de execução.

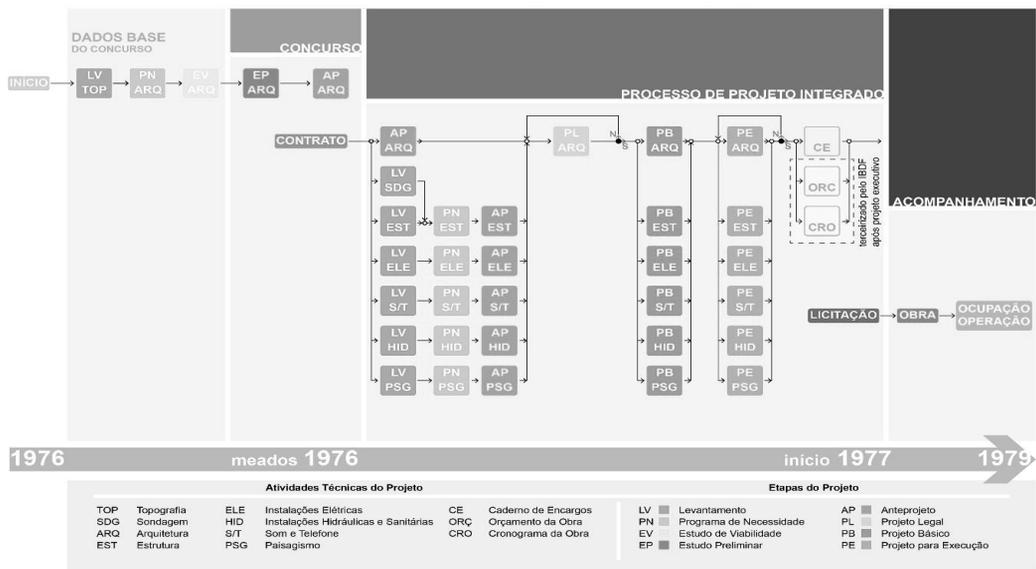


Figura 8 – Processo de Projeto IBDF. Fonte: Desenvolvido pelo autor

Se comparar o processo simultâneo, abordado anteriormente, com o processo de projeto do escritório Espaço, pode-se observar semelhanças, uma vez que, os arquitetos são profissionais com domínio da construção e com conhecimento em estrutura e instalações. Tais experiências, muitas das vezes, são advindas de lições aprendidas em suas trajetórias de projeto, de obra e de apropriação dos espaços construídos pelos seus usuários, inerentes a toda obra de arquitetura. Dessa forma, identificou-se que o processo simultâneo do escritório Espaço, aconteceu por meio

dos próprios arquitetos projetistas que sempre transitaram pelas diversas áreas de atuação do arquiteto dentro da construção.

O projeto original do IBDF se destaca por sua riqueza de detalhes e integração ainda na tradicional prancheta, onde o arquiteto dispôs de grandes esforços como coordenador técnico para compatibilizar o processo como um todo. Assim, mesmo pertencendo a um período onde o computador não se estabelecia como principal ferramenta de trabalho, conhecer e analisar o processo integrado de projeto do escritório Espaço muito pode contribuir para entender o uso da tecnologia BIM dentro do processo de projeção.

De certa forma, a metodologia de projeto desenvolvida pelo escritório Espaço muito se assemelha ao BIM, tendo visto que os projetistas trabalharam de forma simultânea durante o desenvolvimento dos projetos, permitindo conversas e trocas de informações dentro das possibilidades tecnológicas disponíveis da época. Todo esse processo foi continuado durante a fiscalização e acompanhamento da construção.

Assim, esse “processo BIM” da década de 1970, demonstra uma boa coordenação das disciplinas, através da figura do Arquiteto/Coordenador que, embasado pelas suas experiências de obras e com uma visão holística permitiu entender o edifício antes de sua execução. Mesmo que algumas interferências e processo construtivo pudessem ser evitados previamente, a metodologia utilizada pelo escritório se faz atual e de certa forma, é o que a tecnologia BIM busca revigorar dentro da prática de projeto dos arquitetos.

## 2.2 PROCESSO BIM

Partindo de um projeto rico em metodologia e em detalhamento projetivo, a simulação virtual do edifício IBDF permitiu experimentar e entender a prática do processo BIM e validar o incremento da verificação automatizada do modelo de informação.

Para melhor reproduzir a rotina esperada em um processo BIM, onde cada projetista fica responsável por desenvolver o seu modelo de informação da construção, as disciplinas foram desenvolvidas de forma independente, gerando arquivos distintos que no momento da coordenação técnica foram vinculados em um arquivo geral. Portanto, foram modelados os projetos existentes de arquitetura, estrutura, elétrica e hidrossanitário.

Tais disciplinas já agregam informações e dados relevantes para o exercício de coordenação técnica dos projetos e simulação virtual da construção.

## Arquitetura

A partir do projeto de arquitetura elaborado pelo escritório Espaço, foi desenvolvido um modelo arquitetônico BIM que se tornou referência para os demais projetos. Assim, a modelagem se baseou nos eixos de modulação, com o pré-lançamento estrutural e com a consolidação das vedações internas e externas dos ambientes, inserindo janelas, portas e jardins sobre a laje.

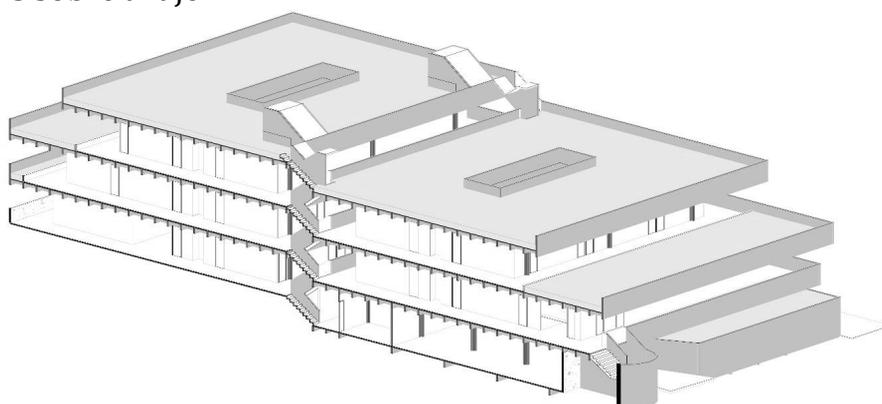


Figura 9 – Modelo de Arquitetura BIM. Fonte: Elaborado pelo autor

## Estrutura

Elaborado pelo escritório Structura S.A e gerenciado pela Espaço, o projeto contemplou a estrutura em concreto armado e fundação. Dessa forma, o processo de modelagem BIM iniciou com a análise dos documentos impressos, permitindo a utilização dos eixos de modulação existentes no modelo de arquitetura para inserir a fundação, vigas baldrame, pilares e lajes nervuradas. A modelagem da estrutura requereu desenvolver componentes paramétricos próprios do edifício, os quais não existiam no template do Revit®, como o pilar em forma de “Cruz”, as mísulas e pilares em “L”.

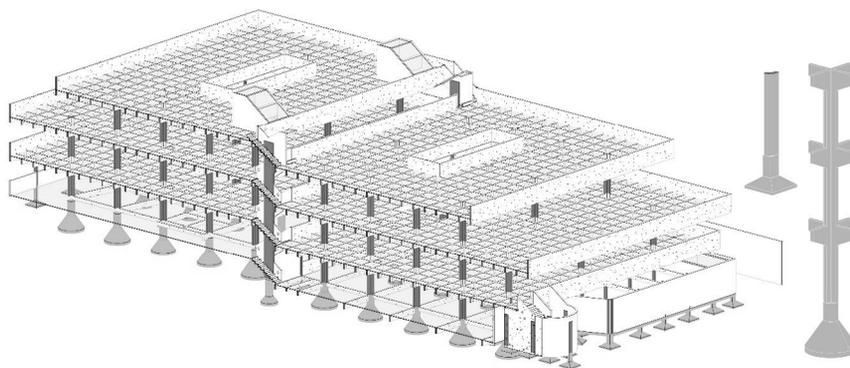


Figura 10 – Modelo Estrutura BIM. Fonte: Elaborado pelo autor

### Instalação Elétrica

O processo de modelagem da instalação elétrica do projeto desenvolvido pela ENGESP e gerenciado pela Espaço, foi complicado por conta da pouca familiaridade com os comandos. Logo, gerou erros de execução, onde algumas junções/ligações não aconteciam de forma automática ou não eram permitidas. O trabalho de análise e elaboração do modelo se ateve somente na locação de luminárias, tomadas e eletrodutos previstos em projeto dentro da laje, pilar e guarda corpo da escada.

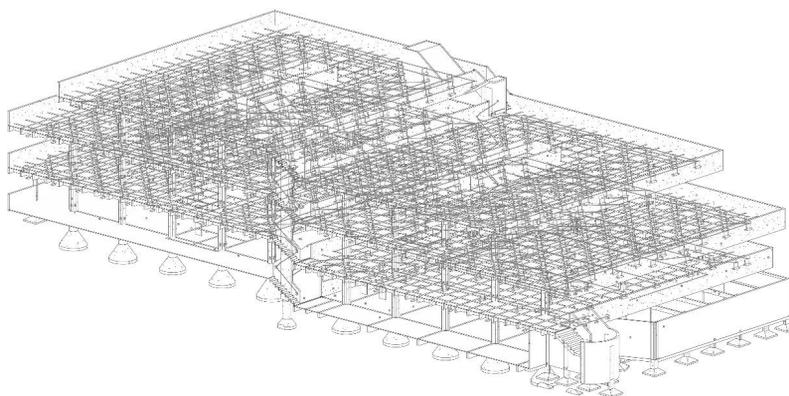


Figura 11 – Modelo de Instalações Elétrica BIM. Fonte: elaborado pelo autor

### Instalação Hidrossanitária

A partir do projeto desenvolvido pela ENGESP e gerenciado pela Espaço, a modelagem da instalação hidrossanitária assim como o modelo da elétrica, também apresentou dificuldades. Exigiu um maior tempo de modelagem, além da necessária confecção de componentes/famílias

parametrizadas, como a de caixa de passagem, caixa de esgoto e reservatórios em concreto, inexistentes no *template* do Revit®.

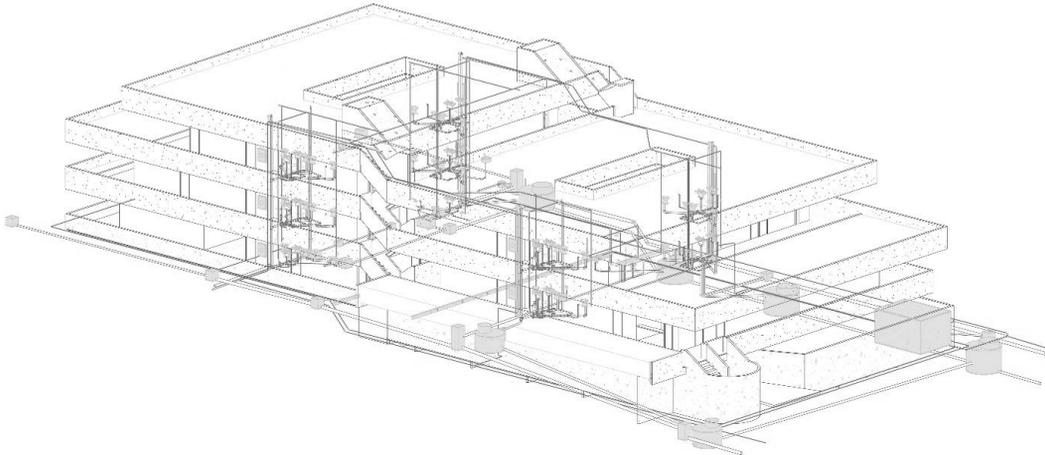


Figura 12 – Modelo de Instalação Hidrossanitária BIM. Fonte: elaborado pelo autor

### 2.3 PROCESSO DE COMPATIBILIZAÇÃO DOS MODELOS BIM

O processo de coordenação técnica dos projetos foi realizado por meio do software Revit® 2018, o qual permitiu vincular todos os modelos elaborados separadamente em um mesmo arquivo. Nesse primeiro momento a coordenação visual de interferências entre os projetos foi importante para validar as informações. Assim, a inserção de vários modelos em um único arquivo simulou um processo de trabalho passível de ocorrer entre distintos profissionais, onde cada um vincula o seu projeto BIM e o alimenta em um modelo de coordenação. Essa dinâmica de trabalho permite que os projetistas solucionem as interferências em seus projetos originais e o atualizem automaticamente no modelo único. Portanto, a coordenação técnica em BIM permite revigorar a prática integrada de projeto encontrada no processo do escritório Espaço.

Ao utilizar o Revit® como ferramenta de coordenação, pode-se fazer uso do comando automático de verificação de interferência entre os modelos BIM. Para o exercício da pesquisa utilizou o modelo estrutural como base para inserção dos demais projetos BIM, a fim de consolidar o modelo de coordenação, composto pelos vínculos dos projetos elétrico, hidrossanitário e arquitetura. Como fator intrínseco da ferramenta, a verificação de interferência aconteceu entre a estrutura e um vínculo de escolha. Tal rotina aconteceu três vezes e gerou um relatório que foi sintetizado na tabela a seguir.

VERIFICAÇÃO DE INTERFERÊNCIA ENTRE AS DISCIPLINAS		
<b>ESTRUTURAL</b>	<b>X</b>	<b>ELÉTRICO</b>
Quadro Estrutural (Viga Mestre)	x	Iluminação elétrica
Pisos		Conduítes
Pilar Estrutural		
<b>ESTRUTURAL</b>	<b>X</b>	<b>HIDROSSANITÁRIO</b>
Quadro Estrutural (Viga Mestre)	x	Tubulação
Pilar Estrutural		Peças hidrossanitárias
Fundação		
<b>ESTRUTURAL</b>	<b>X</b>	<b>ARQUITETÔNICO</b>
Quadro Estrutural (Viga Mestre)	x	Paredes
Pisos		Janelas
Pilar Estrutural		Portas

Tabela 3 Disciplinas confrontadas a partir do comando de verificação de interferência. Fonte: desenvolvido pelo autor

Esse processo de confronto entre as disciplinas expressa a busca automática de interferências, mas é importante destacar que a correção dos mesmos ainda depende do projetista ou do coordenador de projeto, que pode emitir um comunique-se para os envolvidos no projeto verificar os problemas apontados pela leitura automática do software.

É importante destacar que ao confrontar os modelos, muitos erros apontados podem ser decorrentes de problemas no projeto ou até mesmo consequência de uma má modelagem, exigindo um laudo final validado pelo projetista ou coordenador. Tal entendimento reforça a ideia de que o computador ainda não é capaz de fazer tudo sozinho, fortalecendo a presença do arquiteto ou coordenador BIM ao longo do processo de projeto.

No caso estudado o relatório gerado pelo Revit® ao confrontar as disciplinas, trouxe muitas “falsas interferências”, assim, foi ponderado e descartado erros advindos da modelagem e concentrou os esforços na coordenação de problemas que poderiam ter surgindo na execução da obra. Esse demonstrativo do processo de compatibilização em BIM de projetos desenvolvidos em 1977 ainda na prancheta permitiu vislumbrar através da simulação virtual da construção erros que poderiam ter surgido pela dificuldade de entendimento ou por carência de informações mais precisas nos projetos.

SÍNTESE DOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS ENTRE PROJETO ESTRUTURAL X ELÉTRICO				
	Elemento/categoria	Recorrência	Descrição	Diagnóstico
1	<b>Pilares estruturais x Iluminação elétrica</b>	271	Caixa de passagem com eletrodutos em sobreposição com o pilar em cruz.	Interferência já prevista em projeto executivo arquitetônico. (ver fig. 12)
2	Piso x Conduíte	719	Eletroduto em sobreposição com laje de piso.	Segundo Fernando Rabelo, esse erro foi percebido em obra, gerou aumento da espessura da laje (ver fig. 15).
3	Quadro estrutural x Iluminação elétrica	44	Caixa de passagem com eletrodutos em sobreposição com vigamento do guarda corpo.	Interferência já prevista em projeto executivo arquitetônico.
SÍNTESE DOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS ENTRE PROJETO ESTRUTURAL X HIDRÁULICO				
	Elemento/categoria	Recorrência	Descrição	Diagnóstico
1	<b>Pilares estruturais x Tubulação</b>	6	Tubulação de esgoto e água em sobreposição com o pilar em cruz.	Problema possivelmente resolvido em obra, tubulação deslocada para passar ao lado do pilar. (ver fig. 21)
2	<b>Pilares estruturais x Peças hidrossanitárias</b>	6	Poço de visita, grelha pluvial, reservatório inferior em sobreposição com o pilar em cruz.	Problema de coordenação técnica, possivelmente resolvido na obra. Redimensionamento de peças hidrossanitárias para não interseccionar com pilar.
3	Fundação x Tubulação	40	Tubulação de esgoto e água em sobreposição com a fundação e parede cortina.	Problema possivelmente resolvido em obra, tubulação deslocada para passar ao lado da fundação. (ver fig. 19)
4	Fundação x Peças hidrossanitárias	3	Poço de visita, grelha pluvial, reservatório inferior em sobreposição com fundação e parede cortina.	Problema de coordenação técnica, possivelmente resolvido na obra. Redimensionamento de peças hidrossanitárias para não interseccionar com fundação e parede cortina (ver fig. 20)
5	Quadro estrutural x Tubulação	40	Tubulação de esgoto e água em sobreposição com nervura da laje.	Em visita <i>in loco</i> , percebe-se indícios de execução de furos nas vigas. Solução desejada, deslocamento da tubulação para passar ao lado do vigamento. (ver fig. 28)
6	Quadro estrutural x Peças hidrossanitárias	1	Reservatório inferior em sobreposição com vigamento.	Problema de coordenação técnica, possivelmente resolvido na obra. Redimensionamento de peças hidrossanitárias para não interseccionar vigamento.

Obs. Devido à modificação da tubulação original algumas informações não puderam ser confrontadas *in loco*.

SÍNTESE DOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS ENTRE PROJETO ESTRUTURAL X ARQUITETURA				
	Elemento/categoria	Recorrência	Descrição	Diagnóstico
1	Pilares estruturais x Parede	123	Alvenaria de tijolo, Divisória naval em sobreposição com o pilar em cruz.	Problema comum em modelagem BIM, portanto, deve-se interromper a parede no encontro com os pilares.
2	Pilares estruturais x Janela	23	Janela em sobreposição com o pilar em cruz.	Interferência prevista pelo escritório e detalhado na etapa de projeto executivo. Em BIM, deveria modelar a família de janela acompanhando o desenho da mísula, antes da coordenação.

Obs. No processo tradicional alguns detalhes não constam no projeto básico, solucionado somente no projeto executivo.

Tabela 4 Quadro síntese de verificação de interferências. Fonte: Desenvolvido pelo autor

Nesse momento serão apresentadas algumas interferências apontadas automaticamente pelo software Revit® e como elas foram solucionadas e executadas in loco.

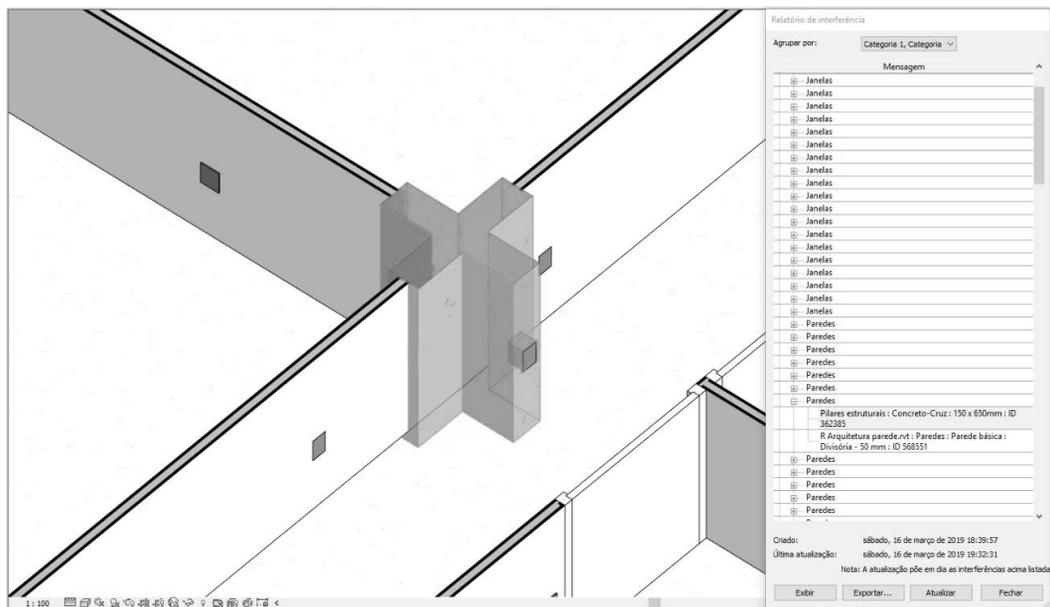


Figura 13 – Interferência Caixa de passagem x Pilar em “Cruz”. Fonte: elaborado pelo autor

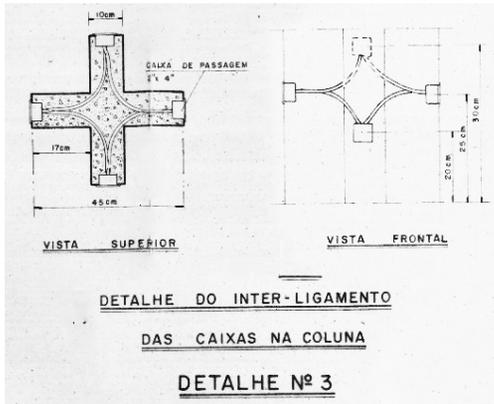


Figura 14 – Detalhe, Caixa no pilar em “Cruz”

Fonte: acervo do escritório Espaço Prancha E3/8



Figura 15 – Registro in loco do pilar com as instalações

Fonte: acervo fotográfico do autor

Segundo análise realizada nos projetos cedidos pelo escritório, percebe-se que a interferência entre pilar e instalação elétrica foi prevista ainda na etapa do projeto básico, portando a coordenação técnica do arquiteto na época permitiu solucionar durante o detalhamento executivo a melhor forma de executar e aproveitar as instalações.

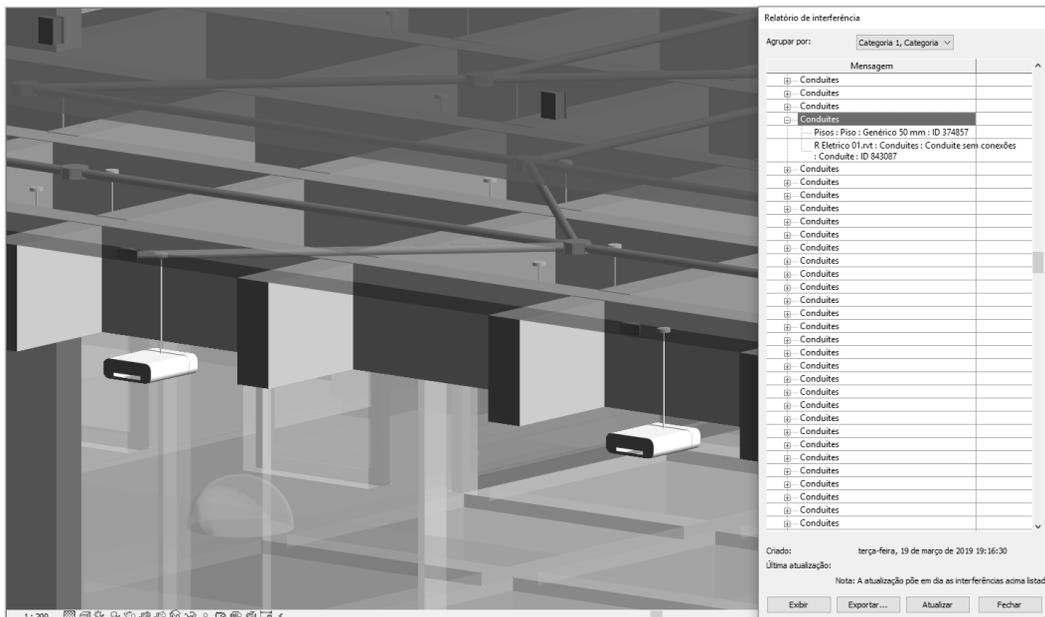


Figura 16 – Conduíte em sobreposição com a laje. Fonte: desenvolvido pelo autor



Figura 17 – Shaft Elétrico, Tubulação concretada na laje.

Fonte: Acervo fotográfico do autor

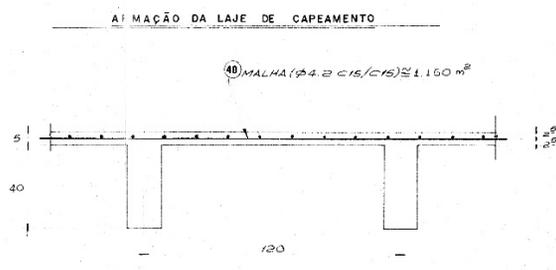


Figura 18 – Detalhe da laje com 5 cm de espessura

Fonte: acervo do escritório Espaço Prancha C12/25

Dentro do processo de concretagem da laje, o Arquiteto Fernando Rabelo relatou que passou despercebida uma interferência da instalação elétrica junto à estrutura. Em decorrência da especificação do projeto elétrico, o eletroduto foi pensado interno a laje, e ao montar toda a estrutura in loco antes de concretar, percebeu que a espessura da mesa da laje prevista de 5 cm no projeto estrutural não encobriria todas as ferragens juntamente com os eletrodutos. Assim, essa interferência apontada pelo Revit® foi detectada somente durante a obra e fez com que o projetista de estrutura fosse acionado para atestar que a mesa da nervura poderia ficar com 8 cm, gerando uma laje acabada de 10 cm.

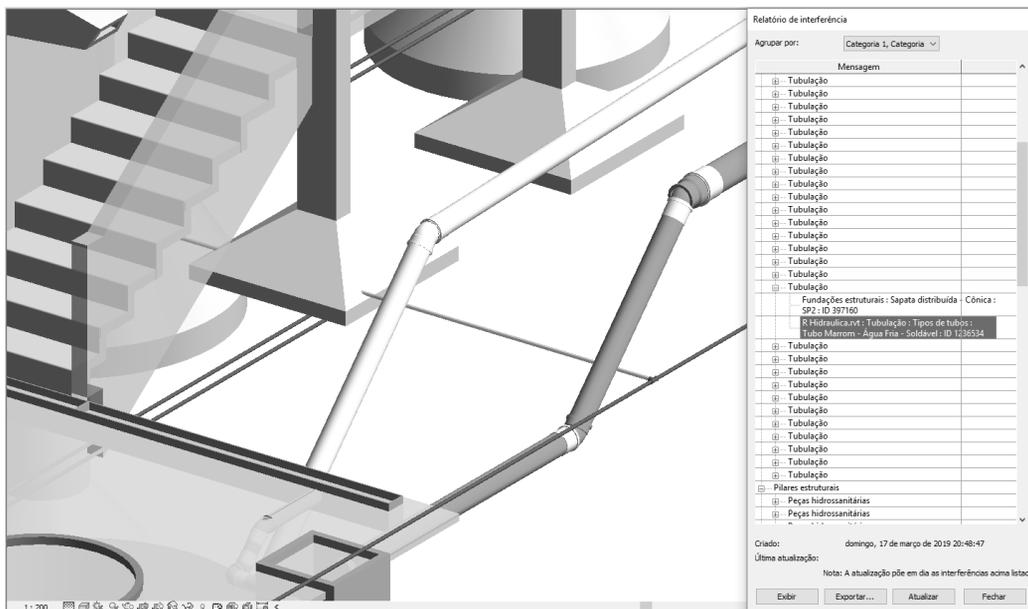


Figura 19 – Interferência Fundação x Tubulação de água fria . Fonte: elaborada pelo autor

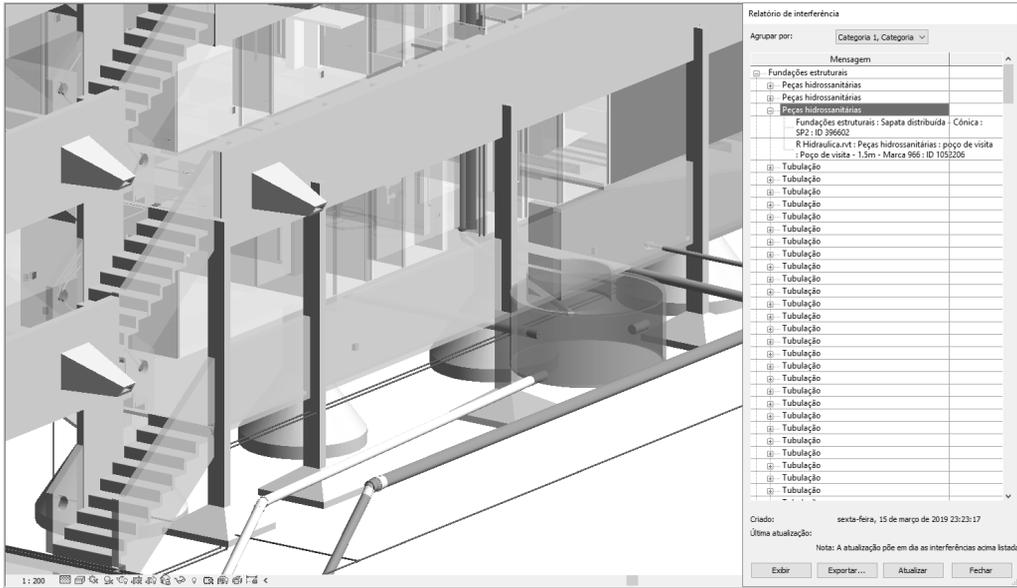


Figura 20 – Interferência Fundação x poço de visita. Fonte: elaborado pelo autor

Desenvolvido conforme detalhe do projeto hidráulico, a locação do poço de visita interfere na estrutura existente. À vista disso, o erro pode ser consequência de uma má compreensão do projeto ou modelagem, pois os detalhes não foram suficientes para a elaboração do modelo conforme executado. Logo, por se tratar de peças enterradas não pode fazer o registro e nem identificar as possíveis soluções adotadas *in loco*.

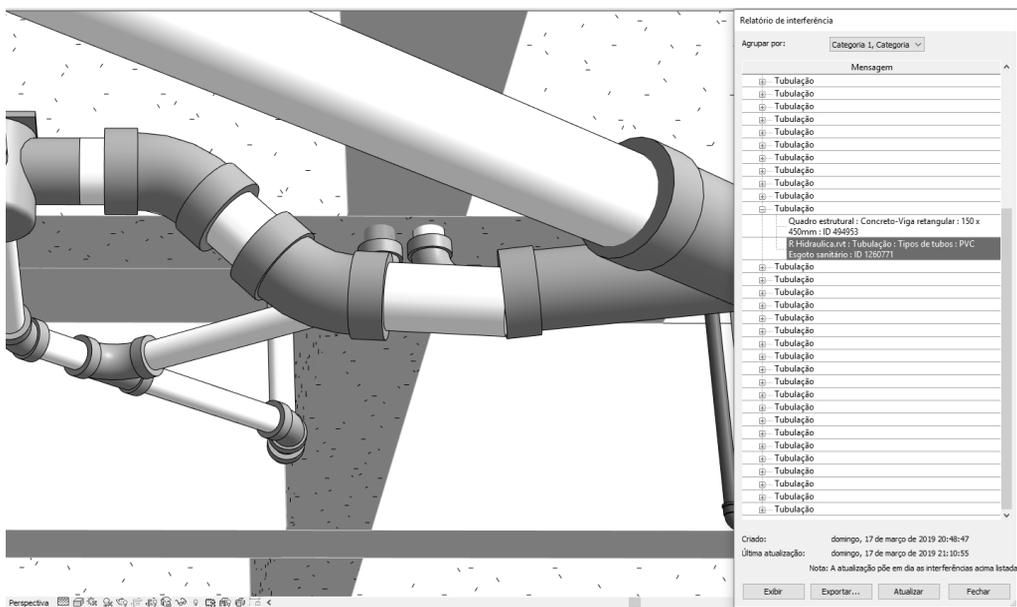


Figura 21 – Tubulação de água fria intersecciona a nervura da laje. Fonte: Desenvolvido pelo autor



Figura 22 – Execução com furo na nervura para passagem de tubulação. Fonte: Acervo fotográfico do autor

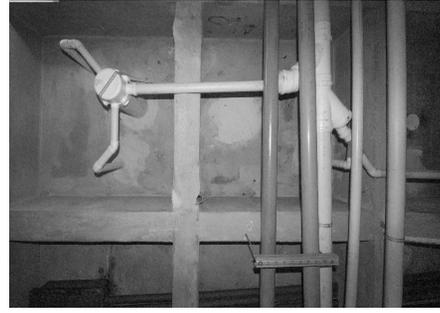


Figura 23 – Execução com furo na nervura para passagem de tubulação 2. Fonte: Acervo fotográfico do autor

Ao visitar a edificação percebeu-se vários indícios de que possivelmente o projeto fora executado assim. Nos projetos estruturais estudado e analisados, não foram apresentados detalhes da estrutura, indicando como deveriam ser executados os furos nas nervuras. Portanto, possivelmente esse problema foi identificado e resolvido durante a obra.

### CONSIDERAÇÕES DO PROCESSO BIM

Mesmo com grande distância temporal e tecnológica entre o projeto original do IBDF e os elaborados nos dias atuais, o processo projetivo do escritório ainda se faz atual. E se considerar o fato do edifício ser de caráter institucional público, onde é comum as obras sofrerem com desperdícios de recursos devido às incongruências e incompatibilidade dos projetos, o processo de projeto do escritório ganha destaque por estabelecer uma integração evitando grandes surpresas ao longo da execução.

Portanto a modelagem dos projetos em BIM permitiu um novo olhar sobre o processo tradicional integrado, que talvez se existissem a modelagem da informação naquele período e se os profissionais de Engenharia trabalhassem com tal tecnologia, o processo de coordenação dos projetos pelo escritório Espaço se apresentaria ainda mais articulado com o todo.

Durante o processo de redesenho e conforme a utilização da ferramenta, percebe-se que a boa modelagem BIM se faz importante para o não surgimento de “falsas interferências”, que na maioria das vezes, podem ocorrer por meio de uma simples não união dos elementos, como viga e laje, ou devido a própria modelagem das geometrias. Nesse contexto o coordenador BIM adquire um papel fundamental durante o processo de projeto, verificando o nível de desenvolvimento do modelo e distinguindo os tipos de interferências ocorridas durante coordenação técnica.

Assim, o redesenho do projeto do IBDF na plataforma BIM possibilitou uma análise comparativa experimental entre um modelo computacional e a construção real da edificação. Essa dinâmica foi importante para inserir uma nova visão ao processo tradicional integrada do projeto do escritório Espaço, que pode ser revigorado pelo uso das novas ferramentas digitais de projeto.

Na circunstancia particular desse estudo de caso, a possibilidade de visitar o projeto executado e entrevistar o arquiteto responsável pelo detalhamento executivo e fiscalização da construção, facilitou ainda mais o entendimento e valorização do processo de projeto integrado, onde a visão holística do todo permitiu desenvolver uma obra que se destaca pela sua qualidade técnica. Portanto, isso apontou para a importância do coordenador no processo que na atual conjuntura associado ao BIM pode revigorar o exercício integrado de projeto existente desde a pré-digitalização das ferramentas de projeto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGESC – Associação dos Gestores e Coordenadores de Projetos. *Manual de escopo de serviços para coordenação de projetos*. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.manuaisdeescopo.com.br/Manual/Ver/1449>> Acesso em: 18 Out. 2018

ANDRADE, Max L. V. X., RUSCHEL, Regina C. Building Information Modeling (BIM) in: KOWALTOWSKI, D. K.; et. al. *O Processo de Projeto em Arquitetura: da teoria á tecnologia*. São Paulo: Oficina de textos, 2011.

CAMPESTRINI, Tiago Francisco et. al. *Entendendo BIM*. Curitiba: Editora UFPR, 2015.

CATELANI, Wilton Silva. *Fundamentos BIM – Parte 1: Implementação do BIM para Construtoras e incorporadoras/ Câmera Brasileira da Indústria da Construção*. Brasília: CBIC, 2016

\_\_\_\_\_. *Colaboração e Integração BIM – Parte 3: Implementação do BIM para Construtoras e incorporadoras/ Câmera Brasileira da Indústria da Construção*. Brasília: CBIC, 2016

COSME, Alfonso Muñoz. *El Proyecto De Arquitectura: Concepto, Proceso Y Representación*. 1. ed. Barcelona: Editorial Reverté, 2008. 265p.

EASTMAN, Chuck. et. al. *Manual de BIM: Um guia de modelagem da informação da construção para arquitetos, engenheiros, gerentes, construtores e incorporadores*. Tradução: Cervantes Gonçalves Ayres Filho. et. al. Porto Alegre: Editora Bookman, 2014.

FABRICIO, Márcio Minto. *Projeto Simultâneo na Construção de Edifícios*. São Paulo: Escola Politécnica da USP, Tese de Doutorado, 2002.

LIMA, Fábio F. *Espaços sem fronteiras: arte e arquitetura digital*. Brasília: UNB, Tese de doutorado, 2015.

MANZIONE, Leonardo. *Proposição de uma Estrutura Conceitual de Gestão do Processo de Projeto Colaborativo com o uso do BIM*. São Paulo: Escola Politécnica da USP, Tese de Doutorado, 2013.

MELHADO, Silvio Burrattino. *Qualidade do Projeto na Construção de Edifícios: Aplicação ao caso das empresas de incorporação e construção* São Paulo: Escola Politécnica da USP, Tese de Doutorado, 1994.

MELHADO, Silvio Burrattino. *Gestão, Cooperação e Integração para um Novo Modelo Voltado à Qualidade do Processo de Projeto na Construção de Edifícios*. São Paulo: Escola Politécnica da USP, Tese de Doutorado, 2001.

MELHADO, Silvio Burrattino.; et. al. *Coordenação de projetos de edificações*. São Paulo: O Nome da Rosa, 2005.

SUCCAR, B. *Building information modelling framework: A research and delivery foundation for industry stakeholders*. in: *Automation in Construction*, Austrália – v. 18, Out. 2008 p.357–375 Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.autcon.2008.10.003>> Acesso em: 28 Abr. 2017

VOORDT, T. J. M. *Do programa ao projeto*. in.: VOORDT, Theo J. M. van der, WEGEN, Herman B. R. van, *Arquitetura sob o olhar do usuário*. Trad. Maria Beatriz de Medina, São Paulo: Oficina de Textos, 2013.

## DEPOIMENTOS ORAIS

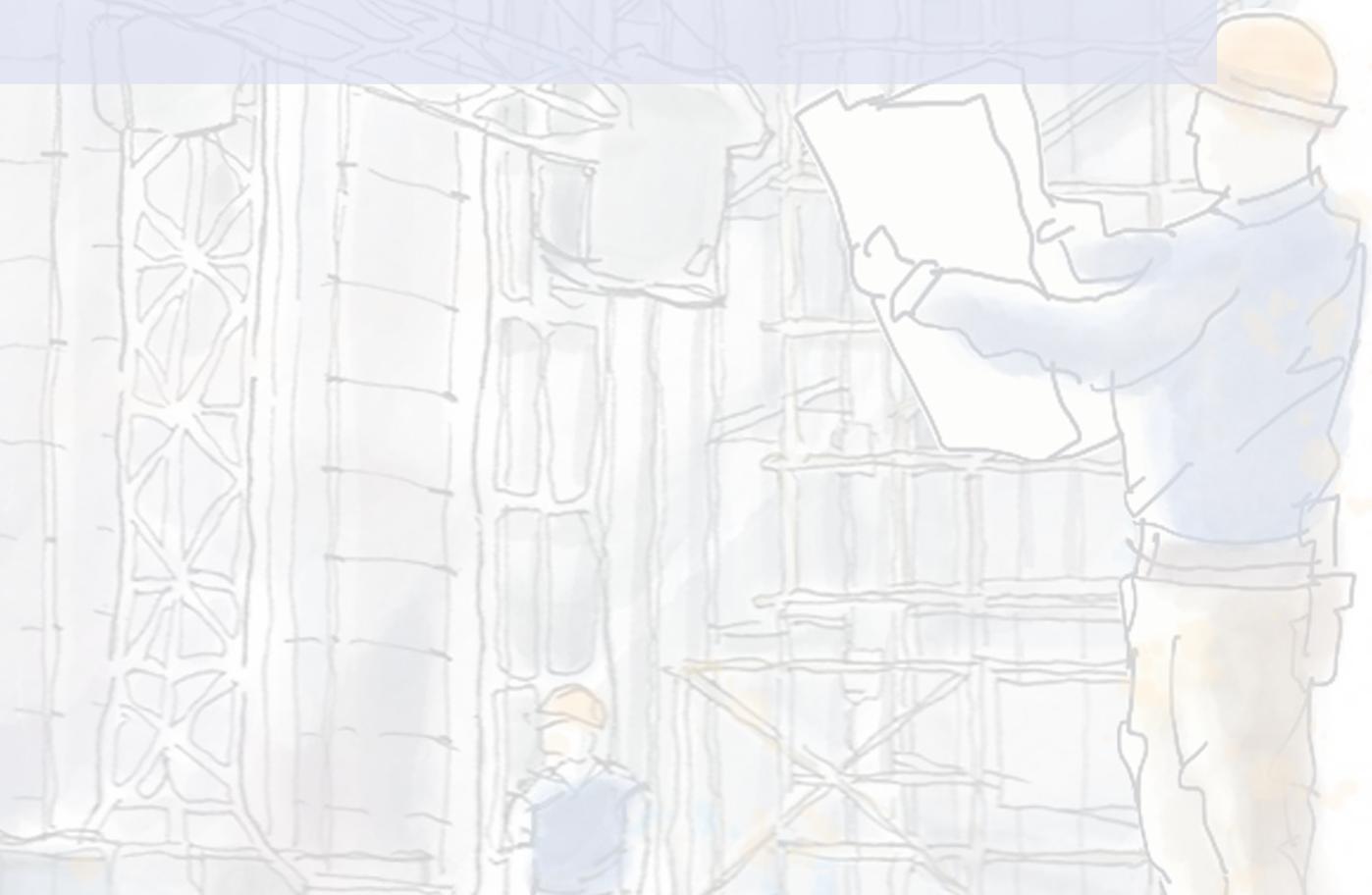
RABELO, Fernando Carlos. Depoimento [Fev. 2019]. Entrevistador: Rangel Henrique Brandão Silva. Goiânia, 2019. Entrevista concedida como subsidio à dissertação de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Artes Visuais/Universidade Federal de Goiás.

# NOVAS RELAÇÕES DE USO DAS CALÇADAS DE GOIÂNIA

*Rodrigo Balestra Ferreira de Paiva*

*Erika Cristine Kneib*

*Rosane Costa Badan*



# NOVAS RELAÇÕES DE USO DAS CALÇADAS DE GOIÂNIA

## RESUMO

A situação das calçadas em boa parte dos municípios brasileiros é precária, apesar de ser parte importante da mobilidade urbana das cidades. Este capítulo visa suscitar novas discussões sobre o tema e pretende sugerir recomendações de melhorias que possam promover a mobilidade urbana e a acessibilidade dos locais estudados, em razão das novas práticas urbanas e exigências da sociedade contemporânea. Para tanto, considerou-se o uso de novos modos de transporte individual compartilhado no contexto da cidade de Goiânia e o impacto desses veículos no uso de ruas e calçadas, iniciado em 2019. Neste sentido, o uso inadequado das calçadas por patinetes elétricos e bicicletas compartilhadas, presentes hoje em quase todas as grandes cidades do mundo, tem gerado conflitos com pedestres e motoristas em razão da falta de legislação específica. A qualidade e uso das calçadas são definidas por Leis Federais, como a Lei 7.853/1989, bem como pelo Decreto nº 3057 da Prefeitura Municipal de Goiânia e pela NBR 9050, que estabelece os critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, à construção, instalação e adaptação de edificações, de mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, e suas condições de acessibilidade. Essa necessidade premente de se oferecer calçadas de qualidade vale para todos os tipos de pessoas: crianças, jovens, adultos, idosos e indivíduos com dificuldades de locomoção que necessitam de pavimentos bem nivelados, sem buracos e dotados de rampas de acesso. Devem, ainda, ser suficientemente largas e sempre que possível, protegidas por arborização para conforto de quem caminha sob o sol e bem iluminadas para a caminhada noturna. Sua qualidade impacta na mobilidade urbana das cidades, onde a caminhada assume papel estratégico. Além de ser um modo de deslocamento, é também o modo pelo qual o usuário acessa o transporte coletivo - indo a pé até a parada do ônibus e dela até o seu destino final. A qualidade desse acesso, contudo, nem sempre é valorizada e pode desencorajar o cidadão a caminhar pela cidade, o que pode favorecer o uso de transportes indivi-

duais e gerar congestionamentos que afetam o transporte coletivo. Essa discussão trouxe à luz a problemática das novas formas de mobilidade urbana, questão diretamente relacionada às linhas de pesquisa do PPG Projeto e Cidade que trata sobre processos e tecnologias de projeto de arquitetura e urbanismo e do planejamento da cidade. A Etnografia de rua foi usada como método para observação das calçadas de certos bairros de Goiânia que oferecem o serviço de compartilhamento de veículos, que por meio da fotografia, de vídeos e anotações, subsidiaram o estudo com dados que serviram para apoiar recomendações para calçadas que não seguem a legislação vigente e ameaçam a segurança de transeuntes. Portanto, ter calçadas que respeitem o cidadão é uma condição essencial para garantir boa mobilidade e maior acessibilidade nas cidades, sobretudo para a capital goiana, que experimenta hoje grandes transformações em determinadas regiões e carece ainda de políticas públicas mais efetivas que incentivem as boas práticas na construção e manutenção de suas calçadas.

**Palavra-chave:** 1. Mobilidade Urbana 2. Novos modos de transporte individual 3. Calçadas

## 1. PROBLEMÁTICA

A cidade de Goiânia, fundada em 24 de outubro de 1933, nasceu com a proposta de seguir os preceitos do urbanismo moderno. Projetada pelo arquiteto Atílio Corrêa Lima, foi idealizada inicialmente para ter 50 mil habitantes. Assim como outras capitais, Goiânia experimenta, há anos, um acelerado crescimento demográfico, o espraiamento da cidade e a explosão de sua frota motorizada, sobretudo de automóveis e motocicletas, o que gerou inúmeros problemas e acabou afetando a mobilidade de todos os cidadãos (PAIVA, 2017, p. 42).

Um dos problemas para o dimensionamento de sistemas de transporte da cidade é, talvez, não conseguir ajustar o fluxo de coletivos às solicitações da população. A concentração do sistema ao longo do dia em faixas de horários críticos, a distribuição irregular e os picos de demanda em dias especiais “se mostram um grande e permanente desafio para os gestores dos sistemas de transporte público coletivo” (LARICA, 2003, p. 26-27). Para o autor, a adoção de novos modais de transporte é necessária devido à baixa qualidade do transporte público oferecido à popula-

ção, além da baixa condição de investimentos em infraestrutura urbana e nos elementos que constituem o sistema de transporte na maioria das cidades brasileiras.

Conforme Paiva (2017) verificou em sua análise etnográfica sobre Pontos de Embarque e Desembarque - PEDs em bairros de Goiânia, é comum encontrar PEDs vandalizados ou em condições precárias, e calçadas fora do padrão e inadequadas para a passagem de indivíduos com mobilidade reduzida. Trata-se, portanto, de sintomas próprios de um sistema em desordem e uma cena aparentemente normal para a maioria das cidades brasileiras. Isso ajuda a explicar a realidade goianiense, onde pedestres são quase que obrigados a se aventurar nas vias de trânsito para seguir seu caminho, tendo que desviar de veículos estacionados ou que trafegam sob as calçadas, ou de mesas de bares e restaurantes montadas nos passeios, ou ainda das aglomerações formadas nos PEDs em horários de pico.

A transformação urbana dos sistemas de mobilidade, junto à formação do espaço-tempo individual e a redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais, acabaram por impulsionar novas formas de mobilidade e a criação de empresas de compartilhamento de veículos individuais ou coletivos. Contudo, por não haver ainda uma legislação específica, inúmeras situações vêm sendo registradas por órgãos de controle e discutidas pela sociedade organizada para coibir certos abusos, como nos casos em que as empresas não disponibilizam pontos físicos para devolução dos equipamentos, o que permite que usuários deixem os veículos próximos às estações virtuais disponibilizadas no aplicativo da empresa, além de outras questões não menos importantes como segurança, mobilidade urbana, convivência e conflitos entre usuários desse novo sistema, motoristas de veículos automotores e pedestres.

## 1.1 OBJETIVOS

Este estudo busca, em síntese, contribuir, mesmo que minimamente, para a discussão a importância das calçadas para as cidades e também sobre os limites de uso dos novos modelos de veículos compartilhados e o impacto de sua presença em calçadas e vias de trânsito. Essa novidade trouxe conflitos e preocupação a toda sociedade, pois toca em temas sensíveis como segurança e bem estar de pedestres e usuários.

Busca ratificar também a importância de se construir boas calçadas em Goiânia, chamando a atenção para o problema da má qualidade, falta de manutenção, excesso de impedâncias ou da ausência de calçamento em diversos pontos da cidade. A inobservância de certos atributos contribui para uma relação menos amistosa da população com a própria urbe e serve ainda de alerta para que ela cobre mudanças, participe e exija maior fiscalização por parte do poder público. Oferecer calçadas democráticas e acessíveis é um direito de todo cidadão, pois desempenham uma função social muito importante e estão intimamente ligadas ao sistema de transporte coletivo e aos diversos modos de mobilidade urbana.

## 1.2 METODOLOGIA

Além do método etnográfico, foi feito um levantamento bibliográfico acerca do tema para se compreender o problema dos novos modos de transporte individual e ajudar a estabelecer os critérios de avaliação e abordagem da pesquisa etnográfica. O método etnográfico tem como objetivo o estudo e a descrição dos povos, suas línguas e as manifestações materiais de suas atividades. Segundo Rocha e Eckert (2008), o método é composto por técnicas e procedimentos de coleta de dados associados à prática do trabalho de campo. É também usado no contexto do Design, sendo possível focalizar as relações entre ambientes, pessoas e artefatos com o objetivo de compreender, descrever e explicar os rituais, as interações e convenções nas quais se fundam as ações sociais de grupos, organizações e comunidades para as quais são direcionados certos produtos, serviços e comunicação.

Os locais escolhidos para a pesquisa tinham como requisito fundamental, estarem cobertos pelo serviço de compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricos, geralmente áreas com grande concentração de pedestres em razão da existência de ciclofaixas, parques, praças e de grandes faixas de calçada, como atesta Martins (2019). Em sua maioria, são áreas de comércio e serviço próximas a parques, shopping centers, escolas e vias de grande fluxo de veículos automotores. O estudo se concentrou nos bairros Bela Vista, Bueno e Marista, setores que inauguraram recentemente esses serviços de compartilhamento de veículos (Fig. 1). Foram avaliadas calçadas das ruas S-4 e S-5, em praticamente toda sua extensão, das Avenidas T-63, T-4 e T-10, além da calçadas que cercam

os parques Areião e Vaca Brava, e também os seus respectivas acessos por outras vias.



Figura 1: Bairros de Goiânia que oferecem o aluguel de patinetes elétricos.

Fonte: G1 Goiás (2019)

Definidos os locais, foram emprestados critérios de avaliação utilizados na pesquisa da Mobilize Brasil (2012) e apoiados em normas como a NBR 9050, Leis Federais e manuais de calçadas elaborados por prefeituras e associações. Foram usados os seguintes indicadores no formulário:

- I. Irregularidades no piso;
- II. Degraus que dificultam a circulação;
- III. Impedâncias como postes, entulhos etc.;
- IV. Existência de rampas de acessibilidade;
- V. Iluminação adequada e;
- VI. Paisagismo para proteção e conforto do pedestre.

## 2. AS CALÇADAS

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Brasil, 1997) define a calçada como parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres.

Na norma NBR 9050, norma esta escolhida pelo autor como a mais apropriada para o estudo, a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (2004) esclarece que a calçada é dividida em duas partes: o passeio e a faixa de serviço, onde o passeio é destinado à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas. Já a faixa de serviços se situa junto ao meio fio e serve para a instalação de mobiliário urbano e de proteção do pedestre, afastando-o do tráfego de veículos (Fig. 2). A calçada é a parte do logradouro público reservada para a circulação das pessoas e é mais alta que a pista de rolamento dos veículos (CREA-GO, 2012).



Figura 2: Faixas da calçada sustentável. Fonte: CREA-GO, 2012.

No âmbito das leis vigentes, a Lei Federal Nº 7.853 (BRASIL, 1998) dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência e sua efetiva integração social. Na esfera estadual, a Lei Nº 8937 (GOIÂNIA, 2010), determina que a construção e manutenção das calçadas é de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, assim como o Decreto Nº 3057, que dispõe sobre a implementação de piso tátil direcional nas calçadas da capital (GOIÂNIA, 2014). Margon et. al. (2009), em estudo sobre as condições das calçadas da região central de Goiânia, identificou que um dos principais problemas é a falta de prioridade com que a circulação de pedestres é tratada pelo poder público local, comprometendo sua funcionalidade e a segurança dos pedestres, conforme Quadro 2:

## Quadro 2: Problemas encontrados nas calçadas do centro de Goiânia

<b>Quadro 1 – Problemas Encontrados nas Calçadas</b>	
<b>Calçadas com Obstáculos</b>	<b>Obstáculos fixos e móveis diminuindo a faixa livre de circulação dos pedestres</b>
<b>Calçadas com Arborização Inadequada</b>	Arborização inadequada quanto ao seu tamanho e espécie que também diminui a largura efetiva das calçadas e provoca a deformidade e/ou destruição do pavimento;
<b>Calçadas com Pavimento Deteriorado</b>	Pavimento deteriorado que aumenta o risco de acidentes por quedas, além de diminuir o conforto dos pedestres e cadeirantes
<b>Calçadas com Degraus</b>	Degraus com inclinação superior a 8,33%, que apresentam alto grau de dificuldade, na sua transposição, para as pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas idosas, contribuindo para o aumento do risco de acidentes por quedas
<b>Calçadas Ocupadas pelo Comércio Informal</b>	Uso para o comércio informal: reduzindo a faixa livre de circulação, além de desorientar o sentido de circulação dos pedestres; em sua maioria, as calçadas ocupadas para essa atividade, estão em perfeitas condições
<b>Calçadas Ocupadas por Veículos</b>	Veículos parados e estacionados, obstruindo de forma total ou parcial, a passagem nas calçadas; durante o trabalho de campo foram vistos vários estacionados por tempo indeterminado sobre as calçadas (infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro, passível de multa e remoção do veículo)
<b>Outras Irregularidades</b>	Outras irregularidades: Largura do passeio inferior ao exigido pela legislação e a falta de rebaixamento nas esquinas, o que dificulta a transposição do meio-fio e, também, uma grande diversidade de tipos de pavimentos

Fonte: Margon et. al. (2009).

Além disso, a presença de sujeira e de entulhos provenientes de obras e do comércio ambulante estrangula a passagem do pedestre, forçando-o a invadir a pista de trânsito, local da via destinada exclusivamente para os veículos.

O Código de Posturas do Município de Goiânia institui as normas disciplinadoras da higiene, do bem-estar público, da localização e do funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços. O Art. 74 veda, “em qualquer hipótese, a ocupação dos logradouros públicos com mesas e/ou cadeiras, por vendedores ambulantes e similares” (GOIÂNIA, 1992, p. 12). Em 2012 foi lançado em Goiânia o Manual da Calçada Sustentável, com o intuito de orientar a população na construção de calçadas que priorizem a acessibilidade, a permeabilidade do solo e a arborização da cidade (GUIMARÃES et. al., 2015).

Entretanto o que se vê normalmente da cidade são bares e restaurantes ignorando normas e o poder público, por outro lado, deixando de fiscalizar e fazer cumprir as regras que visam harmonizar o uso democrático das calçadas da cidade. Verifica-se também a inobservância na construção de calçadas com níveis adequados para a caminhada ou locomoção de pessoas com mobilidade reduzida e cadeirantes, com a

presença de desníveis abruptos e a ocorrência de rampas de garagem fora da norma e desniveladas em relação à calçada (Fig. 3, 4, 5 e 6).



Figuras 3 e 4: Impedências em calçadas do Setor Bela Vista. Fonte: Do autor, 2019.



Figuras 5 e 6: Impedências em calçadas do Setor Marista. Fonte: Do autor, 2019.

De acordo com pesquisa do Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas – IPEA, em conjunto com a Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP (2003), de cada grupo de mil habitantes, nove já sofreram pequenos acidentes nas calçadas decorrentes das suas más condições. Dada a relevância do problema, as calçadas precisam ser consideradas parte integrante do sistema de trânsito e do planejamento urbano da cidade, sendo necessário evitar a construção de novas áreas com calçadas estreitas e inseguras e o hábito sistemático de obstruí-las

com todo tipo de impedância. Some-se a isso, o súbito aumento de patinetes elétricos que trouxe uma nova forma de se locomover pela cidade, focado especificamente em pequenas distâncias, gerando reclamações de pedestres e trazendo para o centro do debate as políticas públicas e normas para o uso compartilhado das calçadas.

## 2.1 MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

Sabe-se que transporte coletivo é ainda, inevitavelmente, o modo mais indicado para deslocamentos de pessoas a média e longas distâncias, enquanto o deslocamento a pé é a forma mais indicada para se percorrer pequenas distâncias (PELEGI, 2018). Contudo, de acordo com dados do IBGE (2010), no Brasil cerca de 30% das viagens cotidianas são realizadas a pé, sobretudo em função do alto custo do transporte público. Há alguns anos algumas cidades brasileiras começaram a oferecer também serviços de compartilhamento de veículos individuais, como ocorre em Goiânia, que desde 2016 possui o serviço de locação de bicicletas e, a partir de 2019, o de compartilhamento de patinetes elétricos.

O Ministério das Cidades sintetiza a mobilidade urbana como “um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento das pessoas e bens no espaço urbano” (CIDADES, 2005, p. 11). Tais deslocamentos são realizados por meio de veículos, vias e de toda infraestrutura urbana disponível. Para Medeiros e Borba (2011), a definição de mobilidade urbana é ampla e contempla inúmeros significados que dizem respeito à dinâmica e permanência das pessoas na urbe. Neste sentido, Kneib afirma que são muitos os conceitos e definições relacionados ao tema, sobretudo no Brasil, por ser um termo recente e muitas vezes utilizado como sinônimo para transporte que “aborda a quantidade, disponibilidade, integração e utilização de diversos modos de deslocamento de pessoas para se chegar a um destino” (KNEIB, 2012, p. 49). “Trata-se de uma questão resultante de escolhas de indivíduos e grupos sociais, onde fatores como renda, idade, gênero, estilo de vida, utilização de veículos e equipamentos de transporte podem alterar os padrões de deslocamento das pessoas” (AMARAL et al., 2013a, p. 74).

O Plano Diretor de Goiânia define mobilidade urbana como “correspondente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana, utilizando para isto veículos, vias, serviços de transporte e toda

a infraestrutura urbana associada” (GOIÂNIA, 2007). Estabelece ainda diretrizes para a implementação da política de mobilidade, de acessibilidade e transporte, e visa priorizar os deslocamentos não motorizados e os coletivos sobre os individuais. Para Litman (2006), a acessibilidade pode ser avaliada em diferentes escalas: I) Escala Micro: é afetada pela qualidade das condições dos pedestres e pela proximidade e agrupamento de atividades; II) Escala Regional: é afetada pela conectividade das vias, serviço de trânsito, densidade; III) Escala Interregional: caracterizada pela qualidade das vias arteriais, serviços de transporte aéreo, ônibus ou trem.

Kneib (2012), por sua vez, traz à luz da discussão premissas que vão ao encontro desses conceitos, esclarecendo que são 4 (quatro) os pilares que envolvem a melhoria da mobilidade urbana nas grandes cidades: I. A prioridade ao pedestre e ciclista; II. Valorização do transporte público coletivo; III. Racionalização ou desincentivo do uso do modo motorizado individual; e IV. O planejamento integrado das redes urbanas, buscando adequada integração entre as atividades e os sistemas de transporte público coletivo.

Todas essas discussões sobre mobilidade urbana acabam remetendo à importância do caminhar como forma de deslocamento não motorizado que deve ser incentivado, seja pela conscientização sobre a questão ambiental e poluição das cidades, seja pela qualidade de vida e o cuidado que se deve ter com a saúde. Automóveis e os diversos tipos de transporte coletivo ou individual se tornaram símbolos de mobilidade e liberdade, sendo em alguns casos, exemplos de exclusividade, luxo ou inovação. Esses “são essenciais para a vida diária e não é surpresa que a fabricação destes produtos se constitua no maior conjunto de atividades de negócio do mundo de hoje” (LARICA, 2003, p. 9). Para o autor, “neste novo milênio, os fabricantes de veículos precisam atender a solicitações cada vez mais complexas, integrando estilo, economia, performance e praticidade com a necessidade de preservação ambiental” (op. cit., 2003, p. 9).

Na sua concepção, o autor considera que em algumas situações a função é mais importante do que o prazer, noutras, o prazer é essencial. Mas independente do percurso, tanto a função quanto o prazer coexistem, cada um com a sua própria intensidade, moldando o curso da vida de pessoas e organizações. Hoje é possível se locomover de modo rápido e eficaz sem maiores dificuldades, cuja viabilidade destas “novas exten-

sões do corpo humano possuem alta performance e densidade” (LARICA, 2003, p. 14). Essa grande variedade de meios de transporte gerou um fenômeno chamado de “nomadismo high-tech, que se move com igual facilidade de avião, carro, bicicleta ou a pé, e passa a ser o elemento criador de uma nova ideia de espaço e tempo” (LARICA, 2003, p. 15).

John Naisbitt, em seu livro *Megatendências* (1982), acreditava que o mundo estava se transformando de uma sociedade Industrial para uma sociedade de informação, onde a sensibilidade está associada ao prazer do uso de um determinado dispositivo, máquina ou objetivo que permita sua mobilidade, transformando essa alta sensibilidade em um fator de evolução cultural, onde perde-se a materialidade dos objetos e estes passam a funcionar como extensões do próprio corpo que podem ser “plugadas” na natureza (LARICA, 2003, p. 15). Essa multiplicidade de escolhas dos indivíduos deu origem a “perfis” de vida e de consumo cada vez mais diferenciados, tornando cada vez menos perceptível a sua pertinência a certos grupos sociais. Tais mudanças anunciam a chegada da terceira revolução urbana moderna, como afirma Ascher (2010, p. 62): “a metropolização, a transformação dos sistemas urbanos de mobilidade, a formação do espaço-tempo individual, a redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais”.

A metropolização ocorreu com o crescimento das cidades, em especial na Europa, e apoia-se no desenvolvimento dos meios de transporte, de informações, de pessoas e nas tecnologias que potencializam seu rendimento (ASCHER, 2010). Neste cenário, o usuário do transporte público está compelido a organizar seu próprio território e os instrumentos e tecnologias disponíveis que ampliam sua autonomia e velocidade, expressadas cada vez mais nos transportes individuais, um crescente nas grandes cidades. Como aponta o autor, os cidadãos podem cada vez mais escolher o lugar e a hora da sua atividade, arbitrar entre uma mudança de local – deslocamento – ou mudança temporal – dessincronização. Talvez isso explique a ‘substituição’ crescente dos transportes coletivos tradicionais pelos novos modais: bicicletas, veículos compartilhados, serviços de transporte privado – mais flexíveis econômicos e adaptativos. Essa individualização da vida urbana provoca uma crise na concepção e funcionamento dos serviços públicos, apontando para a necessidade de se desenvolver novas soluções e combinar os diversos modos de transporte

utilizando as possibilidades que as Tecnologias de Informação e Comunicação – TIC's<sup>1</sup> podem oferecer (ASCHER, 2010).

O Smart, Centro de Pesquisa e Transformação para a Mobilidade Sustentável e a Acessibilidade da Universidade de Michigan, revela que o mundo está à beira de uma transformação no transporte urbano chamado “*New Mobility*”, onde a inovação mais recente é a de *hub network*, que consiste em:

[...] conectar vários transportes e serviços sustentáveis e é formada por uma rede física ou de pontos móveis espalhados na cidade ou região, interligando elementos necessários para o deslocamento urbano de porta a porta contínuo, integrado e sustentável (MTE, 2004 apud CNM, 2013, p. 12).

Tais redes se mostram essenciais para as cidades e podem ser personalizadas para atender às necessidades, recursos e aspirações locais, interligando e apoiando elementos como táxis e veículos, bicicletas e patinetes elétricos compartilhados por meio de pagamento, ou no desenho e infraestrutura urbana que possa maximizar o uso do transporte público urbano (CNM, 2013). É oportuno observar também como essa nova mobilidade se dá a partir da análise de pesquisas relacionadas ao consumo de veículos por parte dos jovens. Comprar um carro do ano já foi sonho de consumo e símbolo de *status*, porém, à medida que a relação da sociedade com os objetos muda para uma cultura de compartilhamento, a aquisição de veículos tem se tornado cada vez mais uma opção a ser reavaliada por jovens das gerações Y, os Millenials<sup>2</sup>. Segundo o estudo *Global Automotive Consumer Study: Future of Automotive Technologies*, realizado pela Deloitte (2018), 62% dos jovens das gerações Y e Z de países desenvolvidos ou em desenvolvimento que usam serviços de compartilhamento de automóveis, acreditam ser dispensável a compra de um carro no futuro. A pesquisa mostra também que 55% dos brasileiros questionam a necessidade de se ter um veículo próprio, abrindo espaço para esse novo serviço, e transforma totalmente a noção tradicional de propriedade de carro que gerações passadas aspiravam como ideal de

1 TICs - Recursos tecnológicos utilizados de maneira integrada que promovem melhorias nos processos produtivos. Estão associadas ao desenvolvimento de hardwares e softwares, como e-mail, fóruns online e webcam (Fonte: <https://blog.algartelem.com.br/inovacao/significado-de-tics-entenda-de-uma-vez-por-todas/>. Acesso em 16/07/2019).

2 Millenials: Também chamada por Geração Y, Geração do Milênio ou Geração da Internet, refere-se a indivíduos nascidos após 1980 ou meados da década de 1970 até meados da década de 1990 (SILVA, 2014, p. 19).

vida. E “surfando nesta onda disruptiva” (Grifo nosso) que busca novas formas de mobilidade urbana, floresceram os serviços de compartilhamento de bicicletas e scooters elétricos, também chamados de patinetes, que se espalhou pelo Brasil e está presente em aproximadamente 13 capitais, além do Distrito Federal. Em Goiânia, este serviço foi inicialmente disponibilizado em bairros da região Sul e, mais recentemente, na região Central da cidade, no Setor Oeste (YELLOW, 2018). São Paulo foi pioneiro na oferta desses serviços e atualmente é o maior centro de *startups* de mobilidade do país (MIOTTO, 2019).

Talvez uma das razões para esse crescimento dos serviços de compartilhamento seja a facilidade em baixar um aplicativo de celular, escolher a forma de pagamento, o tempo de utilização do equipamento e não precisar se preocupar em deixar bicicletas e patinetes estacionados pelas calçadas ou canteiros, no sistema conhecido como *dockless*. O veículo permanece travado no local até que outro usuário o libere pelo aplicativo (Figuras 7 e 8). Posteriormente, são recolhidos à noite para manutenção e recarga das baterias pela empresa locadora.



Figuras 7 e 8: Sistema Dockless de veículos compartilhados. Fonte: Do autor, 2019.

Se para condutores e usuários de ocasião esse modelo de negócio se mostrou ágil e descomplicado, onde os veículos são deixados em qualquer área de abrangência do serviço, para a prefeitura de São Paulo, por exemplo, está sendo motivo de disputa judicial e apreensão de patinetes. A queda de braço com as empresas ocorre em razão da visão de que deve haver a oferta de estações espalhadas pela cidade, que os veículos sejam proibidos de trafegar nas calçadas e que os condutores sejam obrigados a usar capacetes (G1-SP, 2019).

Uma das características comuns entre as cidades que oferecem esses serviços é a grande concentração de estações em regiões planas das cidades ou onde existam ciclovias (G1-SP, 2019). Hoje é comum observar patinetes sendo dirigidos nas vias onde circulam carros e motos, como também em calçadas, além de dividirem o espaço com as bicicletas nas ciclovias espalhadas pelas cidades. A popularização dos patinetes elétricos trouxe ainda uma mudança significativa na percepção do compartilhamento do espaço público com os pedestres e, por parecem simples de manusear, esses veículos têm atraído pessoas sem qualquer experiência que acabam se acidentando, o que motivou o debate em torno da segurança dos usuários, o uso desses veículos nas vias de trânsito e calçadas, além da falta de regulamentação desse tipo transporte em todo o país.

## 2.2 PREFEITURAS X REGULAMENTAÇÃO

O CTB não possui um capítulo específico sobre os patinetes elétricos e cabe aos próprios municípios regulamentarem a circulação desse tipo de veículo. O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, através da Resolução nº. 465/2013, estabeleceu a equiparação dos veículos cicloelétricos aos ciclomotores e obrigatoriedade do uso de equipamentos de segurança para a condução nas vias públicas (Brasil, 1997). São Paulo foi a primeira cidade do país a receber os veículos compartilhados e a primeira a criar regras para o seu uso, que estabelece, por exemplo, o uso obrigatório do capacete – regulamentado pelo CONTRAN desde 2009 – e pelo Decreto municipal nº. 58750/2019. Essa discussão se deve, sobretudo, ao crescente número dos patinetes e a ausência de regulamentação e fiscalização, culminando em um litígio entre a administração pública e prestadoras do serviço devido a ocorrência de acidentes, colisões e conflitos entre pedestres e usuários.

Em razão da falta de uma regulamentação própria, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF, juntamente com o Departamento de Estradas de Rodagem – DER e Polícia Militar do Distrito Federal – PM-DF, publicou orientações para quem utiliza faz uso desse serviço (G1, 2019).

Dentre os principais itens elencados, pode-se destacar:

I. A circulação de patinetes é permitida somente em locais de circulação de pedestres, ciclovias ou ciclofaixas, não sendo permitido o

trânsito em faixas de rolamento ou o compartilhamento de espaço com veículos automotores;

II. Entende-se como área de circulação de pedestres as calçadas, passarelas, quadras, praças, passagens subterrâneas, onde a velocidade máxima permitida para os patinetes é de 6 km/h;

III. Considera-se ciclovia a via com pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum. Nesses locais, a velocidade máxima permitida para os patinetes é de 20 km/h;

IV. Equipamentos de proteção individual – EPIs não são obrigatórios, porém indicados para o uso dos patinetes;

V. Os patinetes devem ser estacionados fora das calçadas, ciclovias e ciclofaixas;

VI. Condutores menores de idade devem ser supervisionados por um adulto e, em caso de acidente, os pais poderão ser responsabilizados.

Tais recomendações relacionam-se com o projeto de lei 3053/2019 (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2019) que dispõe sobre o compartilhamento de veículos e equipamentos individuais, os quais denomina de autopropelidos, qualificação esta não existente no CTB. O projeto de lei descreve os veículos autopropelidos - incluindo os patinetes e bicicletas com motor de propulsão elétrica - como destinados à micromobilidade individual e relacionados ao uso de aplicativos. Segundo o citado projeto, os veículos autopropelidos devem alcançar velocidade máxima de 6 km/h em passeios públicos e áreas de circulação de pedestres; e até 25 km/h em ciclovias e ciclofaixas.

Pode-se mencionar que ainda há uma certa dúvida quanto a tais parâmetros, uma vez que, conforme já mencionado, o próprio CTB (Brasil, 1997) destaca que a calçada não é destinada à circulação de veículos.

Goiânia, desde abril de 2019, tem a proposta de um Projeto de Lei nº 2019/00158 apresentada, visando regulamentar o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos e os locais autorizados para a circulação, o licenciamento e emplacamento desses veículos (MACHADO, 2019). De acordo com o projeto de lei da Capital, a circulação do transporte elétrico será permitida em locais com velocidade máxima de 6 km/h, em áreas de circulação de pedestres, e velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas, similar aos parâmetros propostos no mencionado projeto de lei.

## 2.3 RESULTADOS

O levantamento das calçadas dos bairros Setor Bela Vista, Bueno e Marista priorizou a coleta de dados observáveis por qualquer cidadão e não considerou outros indicadores de conforto urbano, como o nível de ruído, pois exigiria ferramental técnico específico. Como resultado, tem-se a seguinte avaliação das calçadas:

I. Irregularidades no piso - excetuando as calçadas de parques e shoppings, as demais estão repletas de buracos, elevações e pedras soltas. Nota: 3

II. Degraus - nos bairros, as calçadas existem degraus em curtos espaços, com muitas inclinações, algumas com mais de 50 cm, dificultando a circulação. Nota: 3

III. Impedâncias - na maioria das ruas distantes de parques e shoppings, a calçada é ocupada por postes, lixeiras, carros, jardins etc. Nota: 3

IV. Rampas de acessibilidade - algumas calçadas não possuem rampas ou existem rampas irregulares e piso podotátil. Próximo a parques, escolas e shoppings, as condições são melhores que nos bairros. Nota: 5

V. Iluminação - normalmente suficiente em ruas e parques, embora fraca e com pontos obscuros nos bairros, causando insegurança nos transeuntes. Nota: 3

VI. Paisagismo - as melhores práticas se concentram próximas a parques, shoppings e escolas. Existem projetos que se tornaram impedâncias em frente a prédios ou inexistem projetos de paisagismo ou árvores que amenizem o calor. Nota: 4

Seguindo a tendência do estudo nacional realizado pela Mobilize Brasil (2012), a qualidade das calçadas de Goiânia ainda é baixa e exige atenção de profissionais, autoridades e dos proprietários de imóveis. De modo geral, todas as calçadas de bairros e áreas distantes de shoppings centers, parques e escolas carecem de manutenção ou exigem a reconstrução do calçamento com materiais mais adequados, de rampas e degraus construídos corretamente para permitir a passagem de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida. Da mesma forma, é patente a falta de fiscalização que ajude a coibir o uso de mesas e cadeiras ou de veículos que trafegam e são estacionados sob as calçadas, em especial de motos e patinetes elétricos, atualmente muito presentes em toda cidade e nos bairros analisados.

### 3. CONCLUSÃO

Diante das observações coletadas na pesquisa etnográfica e no formulário de avaliação compilada pelo pesquisador, a constatação é de que Goiânia mantém uma relação pouco amistosa com suas calçadas, ignorando diretrizes do código de posturas do município, o que influencia decisivamente na percepção de qualidade do espaço urbano e do uso democrático das calçadas por toda a população.

No que tange à construção de calçadas, constatou-se que uma grande parte delas possui inconformidades ou encontra-se em mal estado de conservação, com notas que vão de zero a 3. Como no Brasil a construção das calçadas é de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, fica a critério das autoridades municipais normatizar e fiscalizar a sua construção. Os problemas mais recorrentes estão os ligados aos materiais utilizados na construção das calçadas, nos erros de execução dos projetos, na falta de continuidade entre os passeios e quadras, na necessidade de se oferecer mais rampas de acesso e áreas livres para a circulação de indivíduos com mobilidade reduzida. Como recomendação, sugere-se adotar procedimentos simples de manutenção e reforma das calçadas, como a troca de revestimentos e correção de inclinações e rampas de acesso, além de melhoria da fiscalização, para que tais medidas sejam efetivamente implementadas.

Quanto aos hábitos e costumes que dificultam o uso mais democrático das calçadas goianienses, percebe-se o modo contumaz se se montar mesas e cadeiras sob as calçadas, como também de se construir impedâncias no passeio público, como jardins, lixeiras e bancas de revista ou do comércio ambulante, o que sugere um olhar mais atento da administração pública.

Em relação à popularização dos patinetes elétricos na cidade, esta trouxe uma mudança significativa na percepção do compartilhamento do espaço público com pedestres e condutores de veículos automotores, suscitando inúmeras discussões em relação ao uso das calçadas pelos seus usuários. Talvez a “segregação” desses veículos alternativos em ciclovias e ciclofaixas seja uma solução possível para oferecer mais segurança a condutores e transeuntes, apesar de que estes veículos gozam hoje de prestígio por parte da população por serem uma boa opção de mobilidade urbana, ágil, cômoda e sustentável. Contudo, é preciso estabelecer as

regras de convivência com os diferentes modos existentes e definir como será feita a regulamentação desses serviços para os próximos anos.

## AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Profs. Dra. Rosane Costa Badan, sempre disponível para ensinar, motivar e inspirar.

À profa. Érika Cristine Kneib, por toda disposição em auxiliar meus estudos e por todo conhecimento transmitido.

À minha família, esposa e filhos, alicerces para todas as minhas empreitadas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. 2ª Edição, Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

AMARAL, C. V. L. et. al. *Em busca de um novo paradigma para a mobilidade urbana em Goiânia: a contribuição de um programa de extensão*. In: KNEIB, E. Projeto e cidade: Ensaios Acadêmicos. Goiânia: Funape, 2013a.

ASCHER, François. *Novos princípios do Urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010. Tradução Nadia Somekh.

BRASIL. Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 20 dez. 2000. Disponível em: Vol. 5, nº 2, novembro 2010. Gestão & Tecnologia de Projetos. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm)>. Acesso em 26 maio 2017.

BRASIL, Mobilize. *Campanha Calçadas do Brasil – Relatório Final*. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calcadas-do-brasil---jan-2013.pdf>>. Acesso em 26 de setembro de 2019.

CIDADES, Ministério das. *Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada*. Coordenação: Lia Bergman e Nidia Inês Albesa de Rabi. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

CNM, CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. *Tecnologias a Favor da Mobilidade Urbana* – Brasília: CNM, 2013, 68 páginas. Acesso: <<http://>

[www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Tecnologias%20a%20favor%20da%20Mobilidade%20Urbana%20\(2013\).pdf](http://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Tecnologias%20a%20favor%20da%20Mobilidade%20Urbana%20(2013).pdf)>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

CRAIG, A. Giffi et. al. *Global Automotive Consumer Study: Consumer trends on advanced vehicle technology*. Deloitte, 2017. Disponível em: <<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/manufacturing/us-manufacturing-consumer-opinions-on-advanced-vehicle-technology.pdf>>. Acesso em: 10 de junho de 2019.

BRASIL. *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em 13 de fevereiro de 2017.

CAMARA DOS DEPUTADOS. *Projeto de Lei 3.053 de 2019*. Dispõe sobre o compartilhamento de veículo e equipamento individual autopropelido, destinado a micromobilidade em vias públicas urbanas, realizado por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. Disponível em: <[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=FCB5B07940C2E1E7974A7822BCF2667D.proposicoesWebExterno1?codteor=1757224&filename=Avulso+-PL+3053/2019](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=FCB5B07940C2E1E7974A7822BCF2667D.proposicoesWebExterno1?codteor=1757224&filename=Avulso+-PL+3053/2019)>. Acesso em 31 de setembro de 2019.

DELOITTE, Development LLC. *What's ahead for fully autonomous driving - Consumer opinions on advanced vehicle technology*. Perspectives from Deloitte's Global Automotive Consumer Study. Disponível em: <<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/manufacturing/us-manufacturing-consumer-opinions-on-advanced-vehicle-technology.pdf>>. Acesso em 10 de junho de 2019.

ECKERT, Cornelia; CARVALHO, Ana Luiza. *Etnografia: Saberes e Práticas*. Artigo publicado no livro organizado por Céli Regina Jardim Pinto e César Augusto Barcellos. Iluminuras: série de publicações eletrônicas do Banco de Imagens e Efeitos Visuais, LAS, PPGAS, IFCH e ILEA, UFRGS. Porto Alegre, nº 21, 2008. 23 p.

G1 SP. *Prefeitura de SP começa a fiscalizar e multar empresas de patinetes elétricos a partir desta quarta*. Portal G1 SP, São Paulo-SP, 29 de maio de 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/05/29/prefeitura-de-sp-comeca-a-fiscalizar-e-multar-em>>

presas-de-patinetes-eletricos-a-partir-desta-quarta.shtml>. Acesso em: 25 de junho de 2019.

GOIÂNIA, Prefeitura. *Lei complementar nº 171, de 29 de maio de 2007*. Goiânia, 2007. Disponível em: <[http://www.goiania.go.gov.br/download/legislacao/PLANO\\_DIRETOR\\_DO\\_MUNICIPIO\\_DE\\_GOIANIA\\_2007.pdf](http://www.goiania.go.gov.br/download/legislacao/PLANO_DIRETOR_DO_MUNICIPIO_DE_GOIANIA_2007.pdf)>. Acesso em: 3 de agosto de 2016.

GOIÂNIA, Prefeitura. *Lei complementar nº 8644, de 23 de julho de 2008 – Estatuto das Calçadas*. Goiânia, 2007. Disponível em: <<https://www.goiania.go.gov.br/Download/seplam/Coletanea%20Urban%C3%ADstica/7.%20Estatuto%20do%20Pedestre/7.%20Estatuto%20do%20Pedestre%20-%20Lei%208644.pdf>>. Acesso em: 3 de agosto de 2017.

GOIÂNIA, Prefeitura. *Manual da Calçada Sustentável, Goiânia, 2012*. Disponível em: <[http://www.crea-go.org.br/site/arquivos/uploads/calcada\\_sustentavel.pdf](http://www.crea-go.org.br/site/arquivos/uploads/calcada_sustentavel.pdf)>. Acesso em: 13 abril de 2016.

GLOBO, TV. Detran publica 10 orientações sobre uso de patinetes em Brasília. G1 Distrito Federal, Brasília-DF, 08 de maio de 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2019/05/08/detran-publica-10-orientacoes-sobre-uso-de-patinetes-em-brasilia.shtml>>. Acesso em: 25 de junho de 2019.

G1 GOIÁS. Patinetes elétricos para aluguel são nova opção de transporte em Goiânia. Disponível em: <https://g1.globo.com/go/goias/transito/noticia/2019/03/22/patinetes-eletricos-para-aluguel-sao-nova-opcao-de-transporte-em-goiania.shtml>. Acesso em: 20 de junho de 2019.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2000*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/presidencial/noticias/27062003censo.shtml>>. Acesso em: 20 de junho de 2019.

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômica e Aplicada. *Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas*. Brasil: IPEA, ANTP, 2003.

KNEIB, Érika Cristine. *Mobilidade e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia*. Goiânia: Revista UFG, 2012, Ano XIII nº 12. Disponível em <[http://www.proec.ufg.br/revista\\_ufg/julho2012/arquivos\\_pdf/09.pdf](http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/julho2012/arquivos_pdf/09.pdf)>. Acesso em 29 de agosto de 2017.

LARICA, Neville J. *Design de transportes: arte em função da mobilidade*. Rio de Janeiro: 2AB/PUC-Rio, 2003.

MACHADO, Guilherme. *Projeto propõe regulamentação do uso de patinetes elétricos*. Câmara Municipal de Goiânia, 23 de abril de 2019. Disponível em: <<https://www.goiania.go.leg.br/sala-de-imprensa/noticias/projeto-propoe-regulamentacao-do-uso-de-patinetes-eletricos>>. Acesso em: 20 de junho de 2019.

MARGON, Patrícia et. al.. *Situação das calçadas para pedestres - estudo de caso da área central de Goiânia*. In: 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2009, Curitiba, Paraná, Brasil. 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Brasília: ANTP, 2009. p. 1295-1302. Disponível em: <[https://www.academia.edu/9984930/AS\\_CONDI%C3%87%C3%95ES\\_DAS\\_CAL%C3%87ADAS\\_PARA\\_PEDESTRES\\_NA\\_%C3%81REA\\_CENTRAL\\_DE\\_GOI%C3%82NIA](https://www.academia.edu/9984930/AS_CONDI%C3%87%C3%95ES_DAS_CAL%C3%87ADAS_PARA_PEDESTRES_NA_%C3%81REA_CENTRAL_DE_GOI%C3%82NIA)>. Acesso em: 22 de junho de 2019.

MARTINS, Vanessa. *Patinetes elétricos para aluguel são nova opção de transporte em Goiânia*. Portal G1 GO, 22 de mar. de 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/go/goias/transito/noticia/2019/03/22/patinetes-eletricos-para-aluguel-sao-nova-opcao-de-transporte-em-goiania.ghtml>>. Acesso em: 22 de jun. de 2019.

MERCIA, Gomes. *Patinetes (autopropelidos): conflitos por falta de regulamentação*. Portal do Trânsito, São Paulo-SP, 04 de junho de 2019. Disponível em: <<https://portaldotransito.com.br/opinio/normas-e-legislacao/patinetes-conflitos-por-falta-de-regulamentacao>>. Acesso em: 25 de junho de 2019.

MIOTTO, Rafael. *14 capitais contam com serviços de compartilhamento de bicicletas; patinetes chegam a 10*. Portal G1 SP, 24 de mar. de 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/2019/03/24/14-capitais-contam-com-servicos-de-compartilhamento-de-bicicletas-patinetes-chegam-a-9.ghtml>>. Acesso em: 12 de jun. de 2019.

PAIVA, Rodrigo B. F. de. *Etnografia de Rua: uma reflexão sobre os abrigos de ônibus de Goiânia*. Dissertação de Mestrado do PPG Projeto e Cidade da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Goiás, 2017. Goiânia, 207 p.

PELEGI, Alexandre. ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. *Levantamento mostra que usuário do transporte coletivo percorre maiores distâncias e perde mais tempo nos deslocamentos diários*. ANTP - Diário do Transporte, Brasília-DF, 2018. Disponível em: <<http://antp.org.br/noticias/clippings/levantamento-mostra-que-usuario-do-transporte-coletivo-percorre-maiores-distancias-e-perde-mais-tempo-nos-deslocamentos-diarios.html>>. Acessado em: 29 de jun. de 2018.

RESENDE, Ubiratan Pereira de. *As contradições e os desafios da mobilidade urbana de Goiânia no contexto de sua região metropolitana*. Tese de Doutorado em Geografia do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás. Goiânia-GO, 2017, 330 p. Disponível em: <<https://repositorio.bc.ufg.br/tede/bitstream/tede/7116/5/Tese%20%20Ubiratan%20Pereira%20de%20Resende%20-%202017.pdf>>. Acesso em: 10 de agosto de 2017.

YELLOW APP. *Curta seus caminhos pela cidade. Como funciona?* c2018. Página inicial. Disponível em: <<https://www.yellow.app/cidades/goiania-1>>. Acesso em: 12 de junho de 2019.

# EXPERIENCIANDO A RUA DO LAZER

*Lucídio Gomes Avelino Filho*

*Pedro Dultra Britto*



### RESUMO

Este artigo estuda a subjetivação dos espaços na Rua do Lazer em Pirenópolis a partir da associação entre turismo e patrimônio, e como isso influencia a experiência de seus praticantes no contexto urbano. Apresenta como a pacata rua residencial, a partir de um primeiro ponto de alimentação para atender a turistas, veio a atingir tamanho grau de espetacularização nos dias atuais e como isso influencia a experiência de seus praticantes. A década de 1990 marca a Instituição do Patrimônio em Pirenópolis a partir do tombamento de seu conjunto arquitetônico que se torna suporte para o incremento da atividade turística. Em 1997, a partir de um decreto municipal, um pequeno trecho da Rua do Rosário que já despontava um viés comercial para atender aos turistas recebe a alcunha de Rua do Lazer. A partir daí cada vez mais seus espaços veem a servir de cenário para um mercado de consumo turístico, trazendo à luz jogos de interação social e tensões nos espaços vividos mais homogêneas e formatadas, fruto de uma espetacularização. A aparente vida observada na mistura de cheiros, músicas, conversas, sotaques e diversidade de pessoas contrasta com a desencarnada experiência dos praticantes que buscam desenfreadamente apenas um “onde comer”. Os consumidores portam-se como náufragos em meio a um oceano de produtos e experiências homogeneizadas, cuja terra firme materializa-se nos quase idênticos cardápios que se enfileiram ao longo do caminho. Objetiva-se exercitar a vivência crítica dos espaços a partir do caminhar pelo território, problematizando as relações entre turistas e os espaços criados e transformados para recebê-los, com foco tanto em suas implicações físicas no objeto material como sociológicas em seus praticantes. O estudo propõe, portanto, uma imersão na Rua do Lazer no centro histórico de Pirenópolis, para assim desnudar como os processos de produção e transformação dos espaços controlam e formatam a experiência turística, realizada a partir de caminhadas etnografadas. Estas trocas de experiências (sensoriais, perceptivas, psicológicas etc.) entre pesquisador, os espaços e os sujeitos pressupõe a seleção prévia da porção do

centro histórico de Pirenópolis, a Rua do Lazer, a ser caminhada para iniciar-se o contato direto com a realidade que se apresenta. A partir da vivência crítica da Rua do Lazer foram estabelecidos alguns dados a serem elencados, como fluxos, cheiros, sons e percepções, afim de padronizar a representação destes em um mapa psicogeográfico, distinto dos hegemônicos mapas oficiais, que cartografa as relações que se desenrolam permitindo sua elucidação e cognição. Uma cartografia que permite traduzir as experiências sensoriais e psicogeográficas pode servir não só como crítica aos mapas tradicionais, mas também pode alimentar as discussões a respeito da exploração do patrimônio pelo turismo. A cartografia como representação diagramática da experiência vivenciada estabelece as relações entre os espaços e aquilo que é apreendido e captado nele representando de forma sintética e legível os dados a serem transmitidos de maneira mais direta e cognitiva. Através da cartografia foi possível identificar experiências formatadas recorrentes nos espaços da Rua do Lazer, traduzidas a partir do acúmulo sensorial obtido em campo mostrando-se útil para fomentar a discussão sobre a associação entre turismo e patrimônio na subjetivação dos espaços em Pirenópolis.

**Palavras-chave:** Pirenópolis. Espetacularização. Experiência.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo aborda a associação entre patrimônio e turismo na subjetivação dos espaços da Rua do Lazer em Pirenópolis. Apresenta como a pacata rua residencial, a partir de um primeiro ponto de comércio para atender aos turistas, veio a atingir tamanho grau de espetacularização nos dias atuais. Analisa como os espaços são transformados diante da realidade mercadológica do turismo e com isso formatam e comodificam as experiências de seus praticantes. A partir da vivência crítica, que encontra no caminhar pela cidade e na etnografia importantes ferramentas, o pesquisador descreve suas inter-relações com os sujeitos e dos sujeitos no e com o contexto urbano, gerando conhecimentos podendo nutrir discussões sobre o tema em estudo.

Desde a década de 1990 até os dias atuais o turismo vem se consolidando como importante atividade econômica em Pirenópolis. A cidade, e principalmente o centro histórico, vem passando por transformações em seus espaços para atender aos anseios turísticos. As antigas residên-

cias do centro histórico têm o seu uso substituído por comércios e são transformadas, redimensionadas e ampliadas, mantendo apenas suas fachadas, em uma espécie de cenarização dos espaços. Muitas vezes são ainda esquadrejadas em várias partes para abrigar o maior número de comércios e serviços turísticos. Os antes vastos e arborizados quintais vêm sendo ocupados por novos quartos de pousadas e galerias comerciais que, construídas sob a forma de pastiches a partir de materiais modernos como cimento e tijolo, imitam o antigo e assim completam o cenário do espetáculo turístico.

Percebe-se no centro histórico de Pirenópolis e principalmente na Rua do Lazer que cada vez mais seus espaços veem a servir de cenário para um mercado de consumo turístico. Isso traz à luz jogos de interação social e tensões nos espaços vividos mais homogêneas e formatadas, fruto de uma espetacularização. A aparente vida observada na mistura de cheiros, músicas, conversas, sotaques e diversidade de pessoas circulando pela Rua do Lazer contrasta com a desencarnada experiência destes sujeitos que buscam desenfreadamente apenas um “onde comer” ou “onde beber” ou “onde sentar”. Os consumidores portam-se como náufragos em meio a um oceano de produtos e experiências homogeneizadas, cuja terra firme materializa-se nos quase idênticos cardápios e experiências que se enfileiram pelo caminho ao longo da rua.

Eis portanto que este artigo tem como objetivo apreender as particularidades da Rua do Lazer bem como a vida que neles se processa. Busca-se desvendar e discutir como se desenvolvem essas iterações entre a rua e os sujeitos a partir da vivência crítica desenvolvida em campo. A gentrificação e a espetacularização dos espaços para atender aos anseios mercadológicos do turismo causa uma espécie de esvaziamento das experiências dos praticantes da Rua do Lazer. A valorização advinda de novos interesses econômicos funciona como uma fábrica de signos e sentidos subordinados ao turismo, que se consolida através da patrimonialização. A cenarização da Rua do Lazer induz sua valorização cultural e econômica gerando espetacularização, o que formata e influencia diretamente a experiência de seus praticantes.

## PIRENÓPOLIS E A RUA DO LAZER

Pirenópolis, assim como outros municípios que tiveram sua origem e desenvolvimento econômico e social atrelados ao ciclo do ouro, passou por um longo período de estagnação e isolamento após sua decadência. Isso a manteve imune aos discursos modernizantes do século XX permitindo não só a preservação de sua paisagem colonial, mas também de aspectos da cultura local servindo de justificativa para seu tombamento. Localizada na microrregião do entorno do distrito federal, sua posição geográfica estratégica quase que equidistante de duas capitais (Goiânia 124 Km e Brasília 150 Km) configura sua principal demanda turística. A cidade vem despontando como destino turístico nacional e até internacional atraindo visitantes em busca de suas belezas naturais e paisagens bucólicas caracterizando uma espécie de turismo ecológico cultural.

Em Pirenópolis o turismo destaca-se como atividade econômica apropriando-se de um “[...] acervo arquitetônico tombado; um folclore rico povoado de festas e manifestações populares originais; juntamente com o clima ameno; o cenário de serras e cachoeiras; e a posição geográfica favorável [...]” (ALMEIDA, 2006, p. 112). Neste contexto o os cerca de 170 metros da antiga Rua do Rosário compreendidos entre a Avenida Beira Rio e a Rua Aurora (Fig.1), que a partir do Decreto Municipal 614/97 recebe a alcunha de Rua do Lazer, evolui do aparecimento de um pioneiro estabelecimento comercial voltado para atender à incipiente atividade turística ainda na década de 1980, para se consolidar como principal ponto de atração e acumulação de turistas no centro histórico de Pirenópolis nos dias atuais.

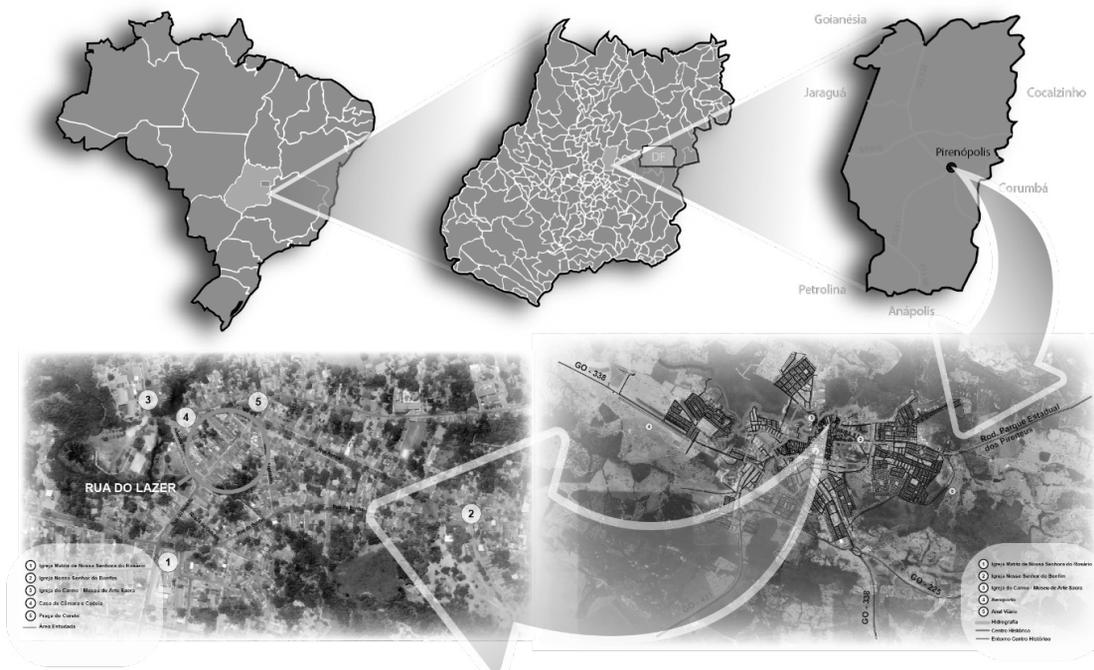


Figura 1 – Mapa de Localização. Fonte: Adaptado de Google Earth, 2019.

A partir da década de 1990 com a Institucionalização do Patrimônio a partir de seu tombamento (Proc. 1181-T-85, Inscrição 530, Livro Histórico, 10/01/1990.) Pirenópolis embarca em um processo pelo qual passavam outras cidades brasileiras e da América Latina, uma espécie de redescoberta turística dos sítios coloniais, tendo a preservação do Patrimônio como suporte para a exploração econômica a partir do turismo. Esses processos de “refuncionalização turística” (PAES, 2015;2017) permitiu às cidades detentoras destes valores culturais voltarem a se desenvolver após anos de estagnação econômica, transformando seus espaços não só fisicamente, mas também social e psicologicamente. Maria Tereza Duarte Paes (2015, p.106) observa que:

O processo de refuncionalização turística de sítios históricos, que chegou ao Brasil de modo mais contundente nos anos 1990, coloriu os antigos casarões coloniais, iluminou as edificações, expulsou a população local de moradores de baixo poder aquisitivo e levou para ali um novo modo de vida associado ao consumo cultural: festas, espetáculos, restaurantes, ateliês, bares, comércio turístico e turistas.

Rangel Gomes Godinho *et al* (2011), ao tratarem da Geomorfologia e Turismo em Pirenópolis, abordam o turismo como um fenômeno, tan-

to econômico quanto social, que através de novos objetos ou de novas designações dadas a objetos preexistentes atua no espaço criando “territórios turísticos” (GODINHO *et al*, 2011, p.74). O Turismo ao mesmo tempo em que impulsiona a economia do município e gera empregos produz segregações sócio espaciais na cidade, transforma e constrói cenários, imagens e imaginários. A institucionalização do patrimônio insere as cidades detentoras destes valores culturais na competitiva “rede global das cidades ditas culturais ou turísticas” (JACQUES, 2003, p.32). Observa-se assim a intensão de se forjar uma imagem singular de cidade a ser promovida e vendida em um mercado que prioriza o turista em detrimento ao habitante local. Para ela a preservação dos centros históricos faz com que estes tornem-se receptáculos de turistas causando uma expansão periférica que se torna fonte de especulação imobiliária, processo esse que ocorre sem a participação da população e que resulta em gentrificações. Jacques (2003, p.32) observa ainda que:

A competição local por turistas ou empreendedores estrangeiros é acirrada. As municipalidades se empenham para melhor vender a imagem de marca da sua cidade, em detrimento das necessidades da própria população local, ao privilegiar basicamente o visitante, através de seu maior chamariz: o espetáculo. O patrimônio cultural urbano passa, assim, a ser visto como uma reserva, um potencial de espetáculo a ser explorado.

Em Pirenópolis e principalmente na Rua do Lazer não foi diferente podendo-se constatar tais características dos espaços ligadas à processos de gentrificação e espetacularização. Pouco a pouco os usos residenciais foram sendo substituídos por uso comerciais voltados para o turismo causando a expulsão dos moradores locais. Seus espaços encontram-se formatados quase em sua totalidade como bares e restaurantes que atendem a um público mais restrito e elitizado sendo: 22 bares e restaurantes, 2 lojas, 2 residências e 1 pousada. Os quintais arborizados foram tomados por construções para abrigar salões, cozinhas e demais dependências dos estabelecimentos comerciais que avançam sobre os lotes para atender cada vez mais turistas. As fachadas apenas emolduram os amplos ambientes internos transformados para acomodarem um maior número de mesas e cadeiras de bares e restaurantes compondo um cenário turístico a partir da espetacularização dos espaços.

Seguindo cartilhas que orientam uma espécie de sucesso econômico do planejamento estratégico direcionado ao turismo os espaços moldam-se de forma homogeneizada oferecendo produtos e serviços direcionados a um universo de consumidores cada vez mais restrito formatando o modo como eles experimentam a cidade. Para Jacques (2012), o patrimônio quando associado ao turismo trabalham juntos na construção de subjetividades e desejos, “hegemônicos e homogeneizados” (JACQUES, 2012, p.13) conformando-se assim a captura do capital simbólico pelo capital financeiro. De acordo com ela isso elimina os estranhamentos, pasteuriza, homogeneiza e dilui a experiência urbana.

Jaques (2008, n.p.) recorre ainda à “Sociedade do Espetáculo” de Guy Debord para afirmar que “a redução da ação urbana, ou seja, o empobrecimento da experiência urbana pelo espetáculo leva a uma perda da corporeidade, os espaços urbanos se tornam simples cenários, sem corpo, espaços desencarnados”. A comercialização de valores relacionados à cultura local ou a sua substituição por produtos turísticos afetam diretamente a forma como os sujeitos interagem com a cidade.

A Rua do Lazer como principal local de convergência e acumulação de turistas é afetada diretamente pelas dinâmicas que são impostas aos seus espaços através da sua espetacularização turística. Isso resulta em espaços formatados e comodificados, cada vez mais elitizados, que influencia diretamente a experiência de seus praticantes. Os turistas encontram ao longo de suas experiências uma espécie de cenário turístico gastronômico em que o patrimônio funciona como pano de fundo para a comercialização de produtos turísticos cada vez mais homogeneizados. Portanto, a vivência crítica destes espaços permite obter em campo registros destas dinâmicas que influenciam as experiências turísticas. Assim, a partir de uma imersão no território da Rua do Lazer é possível aprender e cartografar como se apresenta a realidade através do relato das observações, das experiências sensoriais, das fotográficas e vivência dos espaços.

## **A VIVÊNCIA CRÍTICA**

A vivência crítica nada mais é do que a experiencição dos espaços urbanos, pautada na participação do pesquisador que em campo vivencia a cidade. Acumulando e trocando experiências afim de desvendar e discutir as iterações que se desenvolvem entre sujeitos e o meio urbano,

ela apoia-se em procedimentos metodológicos mais abertos e subjetivos. Opta-se pela adoção de estratégias menos convencionais de apreensão do espaço, como a etnografia, que permitam descrever as inter-relações com os sujeitos e dos sujeitos, no e com o contexto urbano, gerando conhecimentos para fomentar discussões sobre o objeto de estudo. Não objetiva discutir a etnografia como método ou como técnica de pesquisa, mas sim desfrutar de seus conceitos e procedimentos sociais e antropológicos, como a observação e conversações, na investigação e experiência dos espaços. Rocha e Eckert (2013, p. 23) ao defenderem a relação entre a etnografia e as práticas de caminhar pela cidade como meio de apreensão do território, propõem que “a técnica de etnografia de rua consiste na exploração dos espaços urbanos a serem investigados através de caminhadas em que o pesquisador está atento as variações das formas de ocupação do espaço, dos jogos de interação social e tensões nos territórios vividos”.

A ideia de se caminhar pela cidade é encarada neste artigo como uma prática de percorrer os espaços da cidade buscando em campo a dimensão sensorial e subjetiva do urbano. Um caminhar solitário e ignoto em meio à multidão de turistas e a partir do qual acumulem-se sensações e percepções no corpo do pesquisador a serem relatadas e descritas. Caminhante este que não se prenda a mapas, trajetos ou outros conceitos ortodoxos de se experimentar a cidade e atente-se às sensações do caminhar. Exercer o caminhar pela cidade de uma maneira atenta à realidade que se apresenta permitindo a apreensão das questões relativas ao “espaço vivido” (LEFEBVRE, 2006) que são inerentes à produção do espaço urbano. Encontra referência nas práticas de apreensão urbana desenvolvidas por caminhantes como artistas, escritores ou pensadores que pensaram a cidade a partir do caminhar por elas. Como nos trabalhos do poeta francês Charles Baudelaire e do filósofo alemão Walter Benjamin que definem “O Flâneur” (BENJAMIN, 1997, p.33) como aquele que caminha pelos espaços observando-os, experienciando-os e absorvendo cada detalhe, e assim desenvolvem suas investigações sobre o espaço urbano em Paris.

Importantes também foram as deambulações de dadaístas e surrealistas que através de caminhadas aleatórias desenvolviam suas experiências físicas no espaço urbano real para comporem seus manifestos. Referencia-

-se ainda nas derivas desenvolvidas pelos situacionistas em suas críticas radicais ao urbanismo desenvolvidas a partir de caminhadas voluntárias pelas ruas parisienses. Ao tratar das práticas de apreensão dos espaços desenvolvidas por esses “nômades urbanos” (JAQUES, 2012, p.128) ela conceitua estes processos como “errâncias” (JAQUES, 2012, p.19) resumindo que “tanto Baudelaire quanto os dadaístas e surrealistas, ou ainda os situacionistas, estavam praticando errâncias urbanas – e relatando essas experiências através de escritos ou imagens explícitas ou implicitamente críticas [...]” (JAQUES, 2012, p.130). Reconhecendo o anacronismo de se aplicar os processos de vivência dos espaços supracitados à realidade de Pirenópolis, eles servirão de base teórica e exemplo prático no desenvolvimento de um devir caminhante próprio. Permitirão a formulação de como colocar-se diante do tema com a vulnerabilidade da subjetividade para assim situar-se nesta espécie de lugar comum a todos que experimentam este trecho do centro histórico de Pirenópolis como turistas.

O estudo propõe, portanto, uma imersão na Rua do Lazer no centro histórico de Pirenópolis, ou “mergulho no território” como define Milton Esteves (2009, n.p.), para assim desnudar como os processos de produção e transformação dos espaços controlam e formatam a experiência turística, realizada a partir de caminhadas etnografadas. Estas trocas de experiências (sensoriais, perceptivas, psicológicas etc.) entre pesquisador, os espaços e os sujeitos pressupõe a seleção prévia da porção do centro histórico de Pirenópolis a ser caminhada para iniciar-se o contato direto com a realidade que se apresenta. Optou-se por definir a Rua do Lazer como objeto de estudo, sendo considerado como seu início o lado situado nas cotas mais baixas próximo à avenida Beira Rio e seu fim a parte alta que se encerra na Rua Aurora.

Outro ponto a ser estabelecido para iniciarem-se as caminhadas pelos espaços foram as questões relativas à temporalidade no uso do espaço urbano. Pirenópolis apresenta uma sazonalidade turística sendo que no trecho em estudo: às segundas feiras quase tudo fica fechado (espécie de folga do comércio); terças e quartas feiras alguns comércios abrem suas portas concentrando-se em alguns poucos pontos e com horários de funcionamento mais curtos; às quintas feiras tem-se o início o fluxo turístico que aumenta nas sextas feiras e atinge seu ápice aos sábados; domingo quase todos retornam as suas cidades de origem. Apesar de

terem sido realizadas caminhadas em todos os dias acima relatados e em diferentes horários (e também em diferentes épocas), visando entender de maneira mais ampla a complexidade das iterações que se desenvolvem nestes espaços, este estudo tem foco nas experiências realizadas aos sábados durante a noite, momento em que o espetáculo se apresenta com todas suas luzes e cores para ser consumido.

## **EXPERIENCIANDO A RUA DO LAZER**

Para realizar a vivência crítica dos espaços da Rua do Lazer foi necessário apenas um smartphone para fotografar e gravar observações além da vontade de caminhar deixando os sentidos vulneráveis para assim acumular experiências. Não se prender a mapas, objetos e aparatos de pesquisa permitiu certa camuflagem em meio à multidão. Há de considerar ainda que a impossibilidade de se colocar de maneira imparcial diante do objeto de estudo faz com que memórias acumuladas e relações anteriores com os espaços sirvam como importantes instrumentos para dar contexto e delineamento etnográfico ao traçado percorrido.

Antes de começar, é importante destacar que a experiência dos espaços da Rua do Lazer é precedida de uma batalha travada ao longo de quase todas as ruas do centro histórico aos fins de semana: a busca por uma vaga de estacionamento. Aqueles que possuem condição financeira de se hospedarem no entorno da Rua do Lazer garantem suas vagas próximas às suas hospedagens e podem desfrutar do caminhar sem essa preocupação. A maioria de hospeda em casas e pousadas além dos limites do centro histórico e encaram caminhadas ou levam seus automóveis para duelar com outros motoristas por vagas de estacionamento. Esta pré-experiência tende a frustrar, mesmo antes de começar, as relações dos sujeitos com os espaços podendo ser observada tanto na inquietude dos que circulam em seus automóveis atrás das vagas quanto no alívio dos que são agraciados com uma.

Como a maioria dos turistas, minha residência (mesmo que temporária) em Pirenópolis não se localiza no centro histórico. Ela na verdade é um tanto quanto distante em um dos bairros mais novos repletos de casas de veraneio e pousadas na periferia do centro. Portanto minhas experiências sempre foram precedidas de tomar um automóvel para chegar à Rua do Lazer. Optei por sempre desembarcar do veículo nas

proximidades do Largo da Matriz e a partir da ladeira da Rua do Rosário acessar a Rua do Lazer, não com a intenção de se criar regras para o processo, mas por ser este o caminho natural aos que chegam ao centro histórico. Diante de mais de duas décadas frequentando Pirenópolis, e por já ter morado na cidade, sempre me gabei como outros residentes de conseguir vagas bem localizadas para estacionar. Seria como se existissem certos espaços ocultos que iam além do conhecimento do público em geral decifrados apenas pelo olhar morador. Atualmente, a quantidade de veículos particulares que levam os turistas ao centro histórico, principalmente com destino à Rua do Lazer, é tão grande que não só não existem mais tais vagas ocultas como agora qualquer espaço, proibido ou não, torna-se uma vaga em potencial. O centro histórico transforma-se em um enorme estacionamento aos fins de semana.

Passada essa luta inicial, os que como eu tomam o caminho da ladeira da Rua do Rosário rumo à Rua do Lazer são contemplados com uma visão completa dela que ascende ao fundo em perspectiva (Fig. 2). O caminhar por essa ladeira acontece acompanhado por um vai e vem de pessoas além de um fluxo constante de veículos. Beneficiando-se da topografia, deste ponto é possível observar a quantidade de pessoas que se aglomeram e circulam pela Rua do Lazer. Percebe-se também um jogo de luzes onde destacam-se a luz amarelada dos postes energizados que seguem o estilo colonial compondo com a das velas que flamejam sobre as mesas e sendo matizados pelos giroflex das viaturas policiais que estacionam no prelúdio da Rua do Lazer, para trazer uma sensação de segurança. De longe, misturado com as conversas dos que transitam, já se escuta um certo murmúrio musical que emana dos bares e restaurantes mais à frente.

Seguindo a caminhada chego ao princípio do trecho recortado a ser estudado. A Rua do Lazer inicia-se em uma curva da Rua do Rosário à esquerda, acompanhando o Rio das Almas, onde forma-se uma espécie de largo que, como outros espaços vazios, acaba tomado por automóveis. Os veículos estacionados criam uma espécie de barreira física e visual neste local e para acessar a rua é necessário espremer-se por entre eles para enfim iniciar o trajeto (Fig. 2). É nesta espécie de largo que muitas vezes ficam um ou dois vendedores ambulantes comercializando uma variedade de produtos que vão desde carregadores de celular a brinquedos infantis descartáveis.



Figura 2 – (Esquerda) Rua do Lazer vista da ladeira da Rua do Rosário. (Direita) Começo da Rua do Lazer. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

Me espremo por entre os carros e logo à frente a rua apresenta-se como uma passarela inclinada na qual a circulação de pessoas se dá por um corredor central formado pelas mesas justapostas nas calçadas. Neste local também chama a atenção alguns blocos sextavados novos e materiais do canteiro da obra de reforma que a rua está passando. No começo da rua está também uma das duas lojas que não comercializam alimentos e bebidas, a Argento, com suas joias e pedras atrai alguns turistas. Percebe-se também no começo da rua um certo acúmulo de pessoas que se esperam para seguir adiante pela passarela que se apresenta. Enquanto à direita da rua, as residências parecem ter se dividido dando origem a mais de um ponto comercial, à esquerda os primeiros bares e restaurantes (Cachaçaria do Dill e Encontro Mercado) ocuparam mais de uma residência. Pode-se observar também, tecendo uma comparação entre os lados da rua, que os estabelecimentos à direita possuem interior e fachadas mais simples enquanto, atrás das fachadas unificadas dos estabelecimentos à direita, estão grandes salões reformados e ampliados, cheios de mesas, palco para shows e até playground. A maioria das pessoas são casais ou pequeno grupos familiares e suas conversas se misturam em diferentes sotaques que se cruzam com o som de cantores ou bandas ao vivo que se apresentam no interior dos restaurantes. O que de longe parecia um murmúrio musical agora se transforma em uma balbúrdia musical. As músicas ao serem reproduzidas ao mesmo tempo se entrelaçam com as conversas causando certa perturbação auditiva. Cada bar tem a sua fonte musical, e como a maioria dos músicos são os mesmos que se revezam tocando cada dia em um restaurante diferente,

o repertório musical é homogêneo. As vezes acontece de uma mesma música estar sendo tocada em dois diferentes estabelecimentos com intervalo de tempo diferente causando mais confusão sonora.

Já neste primeiro trecho (Fig.3) chama também a atenção o cheiro de comida que se espalha pelo ar. Curioso para reconhecer os cheiros que invadem minhas narinas, ando mais um pouco em direção a um dos cardápios que se dispõem pelo caminho. Na rua, os estabelecimentos exibem seus cardápios em cavaletes padronizados (quase todos adotam) e iluminados que disputam espaço com os que circulam. Ao lado destes há sempre um funcionário a contribuir sensorialmente com a experiência com uma frase que acaba sobressaindo em meio à fusão sonora: “Vamos dar uma olhadinha no cardápio? ”. Esta frase proferida repetidamente ao longo de todo o percurso torna-se marcante, até um pouco invasiva, e quase sempre vem seguida de uma resposta em esquiva, um tanto quanto padrão: “Vamos dar uma volta e depois voltamos”.

Apesar de não ter sido abordado, fato curioso observado é que andando sozinho pela rua e por fugir do padrão turístico de casal ou família quase nunca me é oferecida essa olhada no cardápio. Resolvo parar e começo a foliar as possibilidades já do primeiro restaurante (Beco da Lua, o primeiro a direita). Os pratos quase todos são carnes e frutos do mar. A uma primeira vista não reconheço nenhum ingrediente característico da culinária regional ou local passando a impressão de estar no litoral. Me volto ao cardápio do concorrente (Cachaçaria do Dill, primeiro a esquerda) e me deparo com um cardápio de quase idênticos produtos e pratos. Além de peixes e frutos do mar percebo, como no anterior, uma variedade de petiscos fritos em óleo, e assim reconheço o odor predominante que se espalha. Ao lado capto uma conversa entre a aparente proprietária do Beco da Lua e um casal de turistas na qual ela afirma possuir os melhores pratos e produtos da Rua do Lazer. Intrigado com a conversa, tenho minha atenção interrompida por um garçom que ao me ver diante de seu cardápio vem até mim oferecer as promoções do dia (algo que também se repete bastante ao longo da experiência). Enquanto o faz, também apresenta seus produtos como os melhores da rua, proferindo uma frase similar à anteriormente escutada. aguardo ele terminar, agradeço, me despeço prometendo voltar mais tarde e sigo meu caminho.

As impressões auditivas e olfativas que se apresentam já nos primeiros passos se reforçam mais à frente diante dos próximos bares e restau-

rantes. Porém, neste trecho onde acumulam-se algumas pessoas acabo por voltar mais minha atenção a outro sentido, o tato. A preocupação em não esbarrar ou tropeçar na multidão que circula ou se aglomera no corredor formado ao longo da rua (Fig. 3) acaba por camuflar um pouco os outros sentidos. Buscando brechas no caminho entre as pessoas, não me impeço de passar os olhos nos próximos dois cardápios que se exibem para ter a mesma constatação de homogeneidade dos pratos oferecidos.



Figura 3 – (Esquerda) Trecho inicial da Rua do Lazer. (Direita) Multidão no caminho de circulação. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

Percebo à direita, um certo vazio iluminado entre as pessoas e me desvio em direção a ele. Trata-se da outra loja de produtos não gastronômicos que comercializa luminárias artesanais (Zeca Lima Luminárias) instalada em um imóvel que me lembro de sempre estar ocupado por algum tipo de comercio relacionado a artesanato. Neste ponto não existem mesas e cadeiras deste lado da rua e mesmo com as luminárias expostas em frente à loja, aqui permite um escape da multidão. Resolvo parar um pouco para retomar a atenção a todos os outros sentidos. Já acompanhando a visão, minha audição se volta ao Restaurante Taberna logo a frente. Ele é um que chama a atenção por unir mais de uma residência na parte interna por de traz de uma fachada unificada. Os imóveis ao lado da loja, Barroco e Bistrô do Cheff, são mais restaurantes do que bares e por ter um espaço interno mais reduzido não oferecem som ao vivo. Isso permite uma captação mais definida da música que vem do Taberna. Resolvo me direcionar até o seu interior e constato uma grande quantidade de mesas internas pouco ocupadas. As pessoas parecem preferir se sentarem na parte externa dos estabelecimentos em toda a Rua do Lazer. Por ter unido dois imóveis que tinham um grande desnível, as mo-

dificações internas contemplam rampas e escadas, além de palco para shows, playground e demais estruturas para atender ao público. Não me demoro muito e volto para a rua.

Na saída do Taberna me chama a atenção, do outro lado da rua, dois estabelecimentos que fogem ao padrão culinário até então observado. Cruzo novamente a rua e passando pelo Rosário 26 paro em frente ao Haikai, outro restaurante que não faz uso das calçadas e permite fuga do caminho de passagem dos transeuntes (Fig. 4). Estes dois restaurantes que se apresentam justapostos trazem em seus cardápios como atrativos pratos da culinária árabe (Rosário 26) e japonesa (Haikai). Observo que o Rosário 26 ocupa dois imóveis e se divide entre Culinária Árabe e Pub, com ambientes mais reservados, intimistas e com poucas mesas na calçada. Por isso não muito movimentado. Decido adentrar o Haikai e me chama a atenção o alto padrão de seus acabamentos internos. Ele também é um dos únicos que conta com ambiente climatizado e além de oferecer a tradicional cozinha japonesa ainda se vangloria de servir a melhor carne angus da rua, sendo frequentado por um público aparentemente mais elitizado. Saio por uma porta lateral que dá acesso ao Elephant Burger, de mesmo dono, que se espremeu em um dos últimos espaços disponíveis na rua do lazer e comercializa os chamados hambúrgueres gourmets que estão tanto em voga nos dias atuais.

Volto para a calçada onde tomo mais um tempo parado para sentir a rua novamente. Em frente ao restaurante japonês, ficam dois dos mais antigos estabelecimentos da Rua do Lazer. O Encontro Mercado e o Aravinda (o primeiro da rua). Apesar de sua história e tradição, nenhum dos dois aparenta ser tão atrativo já que não é muito grande a presença de público em seus espaços. Enquanto as pessoas passam tento observar se estes atraem a sua atenção, mas vejo que eles pouco se destacam. Me encosto e tento como observador externo julgar o porquê. Fugindo da visão já percebo que nenhum dos dois acrescenta nada de diferente ao que já foi apresentado musicalmente. Tento me ater ao olfato, mas cheiro dos sanduíches ao lado preenchem o ar e tomam todo este sentido. Resolvo atravessar a rua para sentir tudo mais de perto e já no meio dela constato que o toldo que exhibe a operadora de cartão obstrui a visão da identificação do Aravinda em sua fachada, onde exhibe sua logomarca e data de fundação. Chego até ao cardápio e tenho a sensação de estar relendo os

anteriores. Me volto ao garçom que se posta à porta questionando sobre a história do bar. Ele me responde ser novo no trabalho e desconhecer de maneira mais profunda, mas prontamente me oferece a promoção da casa. Escuto, agradeço, prometendo voltar depois e sigo a caminhada.

Mais dois passos e torna-se necessária uma reflexão sobre o próximo trecho que se apresenta à frente (fig. 4). A partir do Aravinda a esquerda tem-se uma residência da qual uma pequena parte transformou-se em uma sorveteria também tida como gourmet, ao lado dela a tradicional pizza quadrada do Trotamundos (também pioneiro na Rua do Lazer) e depois dela uma das duas edificações de uso exclusivo residencial. Do outro lado da rua após a hamburgueria tem-se a outra residência da rua, os restaurantes Lá em Casa, Maiale e os Churros (a serem tratados mais a frente). Como tanto as residências quanto o Churros não ocupam com mesas e ou estendem toldos sobre as calçadas, a impressão que se tem é de uma amplitude maior dos espaços. São também pontos onde tem-se pouca aglomeração de pessoas o que permite uma melhor observação dos transeuntes e a identificação de sujeitos até então invisíveis no trajeto. Percebo que vez ou outra circula um (a) solitário (a) cujo caminhar apressado e desatento ao espetáculo que o circunda denuncia sua condição local. Também circulam pela rua vendedores ambulantes com doces e tortas mais regionais. São nestes espaços vazios que também se acumulam os denominados Híppies onde comercializam seus artesanatos e atraem vez ou outra a atenção do público caminhante. Penso ser coincidência (ou não) o fato destes novos Híppies se acumularem ao redor da tradicional pizza quadrada da Rua do Lazer, já que esta é até hoje de propriedade de um dos primeiros antigos Híppies que ainda 1960 e 1970 se mudaram para Pirenópolis. Parado à porta da Trotamundos enquanto saboreio o cheiro de pizza que vem dos seus fornos a lenha escuto mais de uma vez as pessoas afirmando ou se perguntando ser ali a famosa pizza quadrada. Me despeço com água na boca já atraído pelos sons, que vindos de mais a diante, estimulam meus ouvidos.



Figura 4 – (Esquerda) Calçada em frete ao restaurante japonês. (Direita) Vazio na porta da residência. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

Como dito anteriormente, à direita mais a frente tem-se o restaurante Maiale que é um dos pontos mais elitizados da rua e que ocupa o imóvel onde anos atrás funcionou o Café & Tarcia, restaurante de um italiano que foi o precursor da alta gastronomia na Rua do Lazer. Percebe-se em sua porta, sentados nas poucas mesas bistrôs colocadas na calçada ou em pé enquanto aguardam fila de reserva, um público que demonstra em suas vestimentas maior poder aquisitivo. Apesar de sua elogiada cozinha e variada carta de vinhos, o primeiro sentido que este restaurante aguça é o auditivo. A seleção musical destoa de todo o experimentado anteriormente e a caminhada se dá acompanhada de jazz, soul e rock internacional, o que desperta o interesse dos que caminham. De alguns que circulam se escuta questionar ser “este o restaurante caro” afirmando sua fama de elitizado. Enquanto essa aparente alta sociedade se enfileira aguardando sua vez no chique restaurante, no imóvel ao lado, uma espécie de residência de uso misto, forma-se uma outra fila em uma única janela aguardando churros, pasteis e crepes sendo a alimentação mais acessível encontrada ao longo de toda a rua. E o cheiro de pastel frito na hora invade o ar (Fig. 5). Em frente ao pastel, do outro lado da rua fica o ultimo bar à esquerda, o Casa Aurora. Lá, geralmente aos sábados, seu espaço é tomado por pessoas em busca de ouvir e dançar o ritmo do forró, embalando as noites mesmo a pós o encerramento da Rua do Lazer.

Deste ponto, as luzes da feirinha de artesanatos que acontece aos sábados na praça do coreto, já anunciam o final da Rua do Lazer. A rua a partir daqui só possui estabelecimentos comerciais no seu lado direito sendo o esquerdo, a partir do Casa Aurora, ocupado pela única pousada

que volta seu muro lateral para a rua. Sigo mais a frente até o Bar do Bochecha, outro dos mais antigos, e que desenvolve uma dinâmica com a rua diferente dos demais estabelecimentos anteriormente relatados. Ele se divide em 2 imóveis sendo um ocupado com mesas e cadeiras (quase nunca usado pelas pessoas) e o outro com um balcão e bar. Aqui não se vê mais tantos casais e famílias, a não ser passando em sua porta, e seu público é formado principalmente por pessoas que vão desacompanhadas a Rua do Lazer (Fig.5). As pessoas quase não fazem uso das mesas e cadeiras dispostas dos dois lados da rua nas calçadas e se aglomeram em pé no balcão ou na porta do bar. Percebo nos assuntos dos diálogos que se desenvolvem, ao som de rock, temas mais relacionados ao cotidiano da cidade evidenciando uma característica mais local do bar do Bochecha.



Figura 5 – (Esquerda) Fila para o restaurante chique e para o pastel. (Direita) Bar do Bochecha (ao fundo). Fonte: Acervo pessoal, 2019.

Sigo em direção ao final da caminhada. A partir daqui existem apenas mais dois estabelecimentos comerciais. Logo ao lado do Bochecha tem o Crepiri que já fez sucesso mais abaixo na rua e hoje em dia quase sempre se encontra vazio. Passando por um casal escuto “aqui só tem crepe” e penso que aquilo que antes era novidade talvez hoje não seja mais atrativo para o público que frequenta a Rua do Lazer. Depois dele vem o restaurante e antiquário Bacalhau da Biba, cujo mobiliário antigo e lustres de cristais já anunciam seu caráter elitista e inibe os que se consideram menos afortunados (Fig. 6), e logo ao lado um antigo edifício da maçonaria abandonado a muito tempo, mas em vias de se transformar em mais comércio. Nenhum dos dois restaurantes ocupam suas calçadas e como do outro lado é a lateral da pousada, neste ponto tem-se um fluxo constante dos que chegam ou deixam a Rua do Lazer e pouco acú-

mulo de pessoas. Aqui também se estabelecem os Híppies que expõem seus artesanatos nas calçadas e até pouco tempo atrás, antes da rua ser fechada com calçada na reforma pela qual está passando, estacionava um carro que vendia cachorro quente. Já não mais o olfato é estimulado como anteriormente e os sons que vão ficando para trás vão voltando a ser murmúrios musicais misturados com as conversas dos que transitam. Torna-se possível escutar melhor os que por aqui circulam de onde abstrai-se um quase sempre questionamento de “onde vamos sentar” ou “onde vamos comer”.

Seguindo chego ao ponto final do percurso (Fig.6), o encontro da Rua do Lazer com a Rua Aurora, de frente à Praça do Coreto onde aos sábados acontece já a muitos anos uma feira de artesanato. O Final da rua é marcado, como no começo, por um fluxo constantes de pessoas e veículos. Viro-me para traz, e voltado para a Rua do Lazer, desfrutando de uma posição topográfica mais elevada comtemplo todo o espetáculo vivenciado e encerro minha caminhada.



Figura 6 – (Esquerda) Antiquário e Bacalhau da Biba. (Direita) Fim do percurso.  
Fonte: Acervo pessoal, 2019.

## CARTOGRAFIA DA EXPERIÊNCIA

A partir da vivência crítica da Rua do Lazer foram estabelecidos alguns dados a serem elencados, como fluxos, cheiros, sons e percepções, afim de padronizar a representação destes em um mapa psicogeográfico (Fig.7), distinto dos hegemônicos mapas oficiais, que cartografa as relações que se desenrolam permitindo sua elucidação e cognição. Uma cartografia que permite traduzir as experiências sensoriais e psicogeográfi-

cas pode servir não só como crítica aos mapas tradicionais, mas também pode alimentar as discussões a respeito da exploração do patrimônio pelo turismo. A cartografia como representação diagramática da experiência vivenciada estabelece as relações entre os espaços e aquilo que é apreendido e captado nele representando de forma sintética e legível os dados a serem transmitidos de maneira mais direta e cognitiva.

A utilização de imagens capturadas trabalha como uma espécie de antropologia visual que permite a apreensão de fatos de uma temporalidade para serem descritos em tempos futuros. As imagens resumem dados e comunicam sobre a impressão que temos do real, permitindo a documentação e preservação de dimensões sociais (ESTEVEES. 2009;2010). Para a representação diagramática da vivência crítica dos espaços na Rua do Lazer em Pirenópolis lançou-se mão tanto do registro fotográfico obtido durante a experiência realizada como também de uma iconografia capaz de sintetizar as relações entre os praticantes e o espaço urbano e as sensações acumuladas diante das situações observadas e vivenciadas.

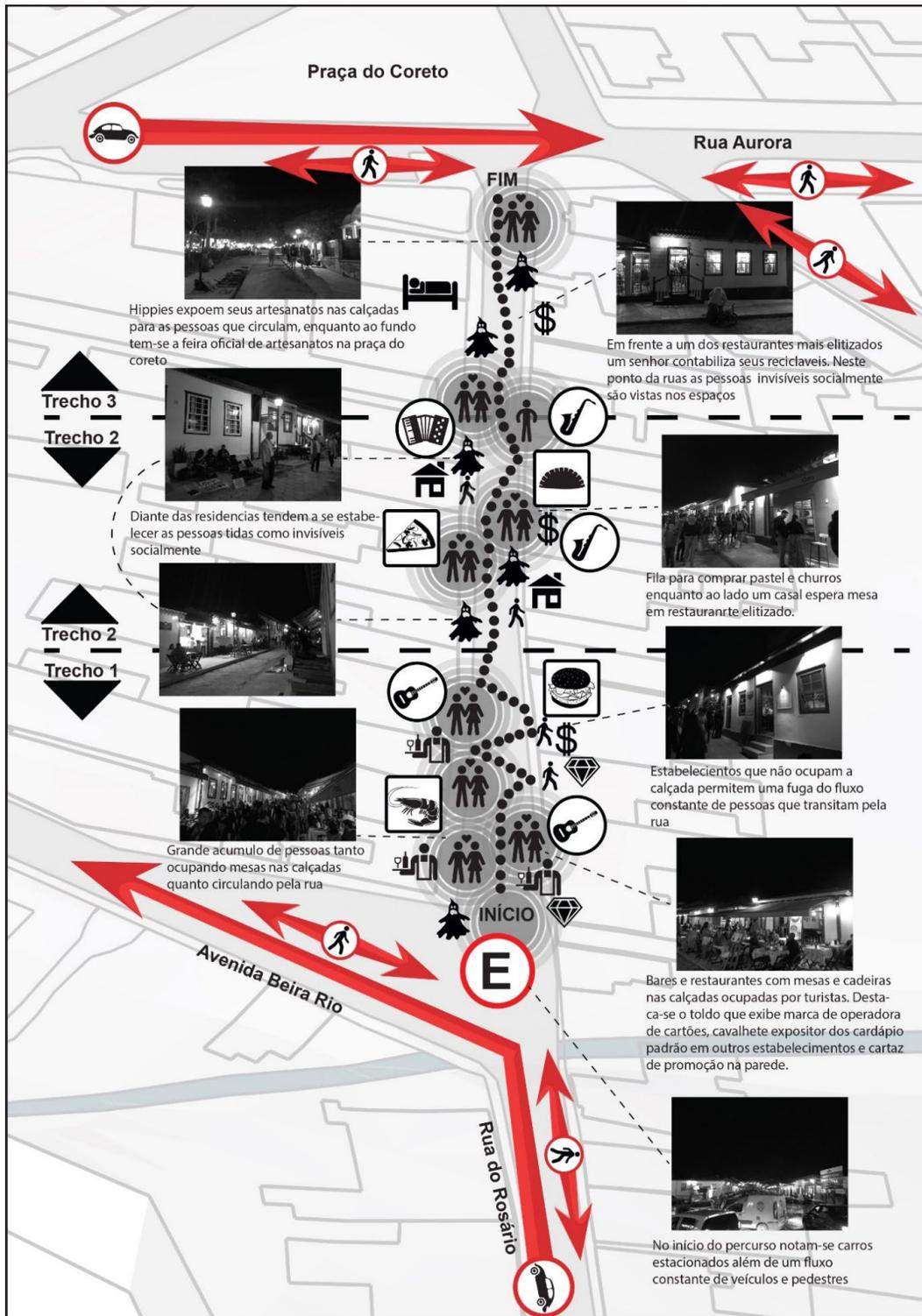


Figura 7 – Mapa psicogeográfico da experiência na Rua do Lazer. Fonte: Acervo pessoal, 2019.



Local em que os carros estacionados disputam espaço com as pessoas que precisam se espremer por entre eles para chegar à Rua do Lazer.



Presença e acúmulo de pessoas ocupando mesas nas calçadas e circulando pela rua, caracterizado principalmente por casais<sup>1</sup> e pequenos grupos familiares. Locais tumultuados de difícil circulação.



Presença e acúmulo de pessoas aparentemente solteiras fugindo ao padrão de casais e famílias dominante nos espaços.



Locais onde as calçadas não são ocupadas por mesas e cadeiras e permitem uma certa fuga da multidão facilitando a circulação.



Funcionário dos bares e restaurantes abordam os transeuntes de maneira muitas vezes invasiva com o seguinte questionamento: “Vamos dar uma olhadinha no cardápio?”. Esta pergunta padronizada que se repete ao longo do percurso geralmente vem acompanhada de uma resposta quase padrão em esQUIVA: “Vamos dar uma volta e depois voltamos”.



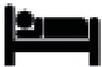
Presença das pessoas tidas como socialmente invisíveis como vendedores ambulantes, catadores de reciclados e hippies comercializando artesanatos que atuam como resistência ao espetáculo formatado.



Estabelecimentos comerciais que não fazem parte do ramo da gastronomia e fogem ao padrão comercial da rua.



Lotes com uso exclusivo residencial que ainda resistem à formatação comercial imposta pelo turismo.



Estabelecimento destinado à hospedagem de turistas que ocupa boa parte do final do percurso permitindo outras dinâmicas sociais no espaço da rua.



Locais em que se percebe espaços, público e produtos mais elitizados.

1 Apesar da utilização de um ícone de desenho heteronormativo para representar a presença de casais e famílias foi observada e considerada toda a diversidade contida nas variadas concepções destes termos.



Sensação de desconforto sonoro devido a mistura de conversas e sotaques em meio a uma multidão de pessoas que se acumulam nestes espaços e que ainda se entrelaçam com as músicas oriundas dos bares e restaurantes.



Os estímulos sonoros encontram-se mais afastados proporcionando uma certa paz auditiva dentro da qual até a natureza pode passa a ser escutada.



Shows com cantores e ou bandas ao vivo que se espalham por alguns estabelecimentos com repertório e sonoridade mais ou menos homogeneizada, reduzindo a experiência sonora.



Seleção musical mais refinada que se destaca em meio ao padrão executado na maioria dos estabelecimentos.



Programação musical que envolve ritmos dançantes como o forró e atraem um grande número de pessoas, funcionando como resistência a um horário de fechamento dos comércios estendendo a boemia na Rua do Lazer.



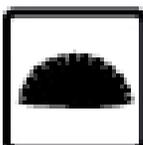
Odor de fritura se espalha pelo ar de maneira homogênea proporcionando uma desagradável sensação olfativa.



Cheiro de hambúguer e bacon se sobressaem aos demais.



Cheiro de pizza se sobressai aos demais.



Cheiro de pastel se sobressai aos demais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do questionamento proposto pelo tema – Rua do lazer viva ou desencarnada – foi desenvolvida a vivência crítica dos espaços desta rua do centro histórico de Pirenópolis visando apreender suas particularidades bem como sua relação com os sujeitos no contexto urbano. A partir de uma imersão na Rua do Lazer realizada através de caminhadas e etnografias de seus espaços buscou-se desvendar como se desenvolve estas interações a partir da associação entre turismo e patrimônio na subjetivação dos espaços. A Rua do Lazer configurou-se ao longo dos anos como principal ponto de convergência e acúmulo de turistas no centro histórico. A partir daí cada vez mais seus espaços veem a servir de cenário para um mercado de consumo turístico, trazendo à luz jogos de interação social e tensões nos espaços vividos mais homogêneas e formatadas, fruto de uma espetacularização. As vivências demonstram que por traz de toda uma vida que se apresenta e se processa sensorialmente na Rua do Lazer, as experiências de seus praticantes são formatadas em produtos homogeneizados que as torna desencarnadas.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus familiares por estarem sempre ao meu lado e ao apoio recebido pela CAPES para desenvolvimento de meus estudos e pesquisas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Miriam de Lourdes. *A cidade de Pirenópolis e o impacto do tombamento*. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2006.

ARANTES, Otilia. *Uma Estratégia Fatal: A cultura nas Novas Gestões Urbanas*. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E (ORG). *A Cidade do Pensamento Único*. Petrópolis: Vozes, 2013.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. 3ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994. (p.33-65)

CARVALHO, Adelmo. *Pirenópolis, Coletânea 1727-2000 – História, turismo e curiosidades*. Goiânia: Kelps, 2001.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

ESTEVES, Milton Jr. *Percepção, Cognição e Representação como Instâncias Prévias ao Planejamento e a Gestão do Território*. In: 12<sup>a</sup> Encontro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevideo, Uruguay. Anais do 12<sup>a</sup> EGAL, 2009.

GODINHO, Rangel Gomes et al. *Geomorfologia e turismo no município de Pirenópolis (GO)*. Caminho da geografia. Uberlândia, v. 12, n. 37, mar/2011, p. 73 - 84.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely. *Micropolítica: cartografias do desejo*. 12. ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

JACQUES, Paola Berenstein. *Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo?* Rua – Revista de Urbanismo e Arquitetura. Salvador, v.1, n.8, julho/dezembro de 2003, p.32 - 39.

JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES, Paola Berenstein. *Corpografias urbanas*. São Paulo: Arqutextos, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/08.093/165>. Acesso em 20 abr 2019.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006.

PAES, Maria Tereza Duarte. *Trajetórias do patrimônio cultural e os sentidos dos seus usos em Paraty (RJ)*. Campinas: Resgate - Rev. Interdiscip. Cult., v.23, n.30, p. 105-118, jul./dez. 2015.

PAES, Maria Tereza Duarte. *Gentrificação, preservação patrimonial e turismo: os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades*. São Paulo: Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 3, p. 667-684, dez. 2017. ISSN 2179-0892.

ZUKIN, Sharon. *Paisagens Urbanas Pós-modernas: Mapeando Cultura e Poder*. In: ARANTES, Antônio Augusto (Org). *O Espaço da Diferença*. Campinas, SP: Papirus, 2000. p.80 -115.

# EXPERIÊNCIAS PSICOGEOGRÁFICAS DO COTIDIANO EM CALDAS NOVAS - GO

*Matheus André Gomes Mota*

*Camilo Vladimir de Lima Amaral*



## RESUMO

As macropolíticas urbanas tem tratado como iguais cenários urbanos em situações extremamente distintas, decalcando a realidade em imagens cristalizadas (mapas e zoneamentos tradicionais), sem movimento temporal, ocultando uma realidade em padrões hegemônicos pré-estabelecidos como discutiu Guattarri e Rolnik (2005) e Jacques (2012). As micropolíticas como cartografias, diferentemente dos mapas tradicionais, são procedimentos críticos de análise que acompanham o movimento da realidade. Nesse sentido, o intuito desta investigação é utilizar da percepção psicogeográfica como ferramenta, aliada à procedimentos cartográficos e taxonômicos, auxiliando numa leitura dos registros experienciais cotidianos na cidade de Caldas Novas, olhando de dentro para fora, da perspectiva dos praticantes do espaço. Pretende-se desenvolver proposições experimentais, técnicas de diagramação e representação para desenvolvimento da cartografia da experiência cotidiana em Caldas Novas; investigar as transformações da experiência provocadas pela atividade turística; analisar, comparar e decodificar os resultados obtidos bem como a sobreposição das diversas cartografias; e explorar as implicações desses procedimentos cartográficos para o processo de projeto e planejamento urbano. Após as fundamentações teóricas, serão feitas análises empíricas para se cartografar as experiências cotidianas em Caldas Novas. A partir dos dados coletados serão feitas as análises temáticas e decodificações das experiências cartografadas partindo da taxonomia e da grounded theory. O exercício taxonômico tem por finalidade separar os aspectos peculiares e semelhantes, identificando padrões e conceituações, a partir da identificação de códigos recorrentes que serão sintetizados em temas para os fenômenos iterativos observados, tendo ao final as principais dinâmicas e fenômenos que envolvem a experiência do cotidiano. A partir das experiências e dados obtidos nas visitas de campo, derivas, registros fotográficos e interações com os usuários que praticam o espaço urbano cotidiano da cidade, foram produzidas carto-

grafias que espelham as características marcantes nos diversos circuitos feitos em horários e dias distintos. Através das cartografias identificou-se os conceitos recorrentes da experiência, que decodificados em diversos temas: uma monofuncionalidade ingênua; diferentes tipos de relentamento; arte como anti-espetáculo; uma forte vitalidade noturna; práticas (in)visíveis; e uma reapropriação do cotidiano pelo lado turístico. Somados estes temas chegou-se ao seguinte conceito: “duplicidade” - um espaço urbano dicotômico, com cotidianos dentro de outros cotidianos, como num transtorno de personalidades múltipla na qual a cidade incorporou e importou imagens a sua identidade. Assim, estes procedimentos juntos se mostraram bastante úteis e pertinentes em relação ao processo de análise, projeto, planejamento e discussão para as questões urbanas e dos praticantes do seu espaço.

**Palavras-chave:** Caldas Novas. Experiência. Alteridade.

## 1. INTRODUÇÃO

As macropolíticas urbanas tem tratado por muito tempo como iguais cenários urbanos em situações extremamente distintas, na qual os decalques tradicionais (mapas de zoneamento urbano) têm representado a cidade como uma imagem cristalizada, sem movimento temporal, ocultando uma realidade em padrões hegemônicos pré-estabelecidos. As micropolíticas como cartografias, diferentemente dos mapas tradicionais, não são estáticas, são processos críticos de análise que se fazem como procedimentos, acompanhando o movimento da realidade. (GUATTARI e ROLNIK, 2005)

Nesse sentido, o intuito da presente investigação é utilizar do olhar e da percepção psicogeográfica como ferramenta, que aliada à procedimentos cartográficos e taxonômicos auxiliem numa leitura e apreensão dos registros experienciais cotidianos na cidade de Caldas Novas, olhando de dentro para fora, da perspectiva dos praticantes do espaço e não como uma visão superior limitada.

Mesmo não sendo uma metrópole, Caldas Novas é uma das cidades mais visitadas no estado de Goiás, apresentando dinâmicas urbanas únicas, exercendo um forte poder atrativo a nível nacional devido a seu turismo hidrotermal, ecológico e de eventos ao longo do ano. Tais características impactam e produzem diversas formas de experiência

do cotidiano na cidade, que desde sua gênese teve seu território imerso pelo turismo.

Assim, foram feitas três experiências (utilizando a deriva como uma das técnicas psicogeográficas) com o propósito de cartografar as práticas cotidianas da cidade, expondo assim as diversas faces que compõe o cenário urbano, sua experiência, suas sensações e seus praticantes, nem sempre facilmente visíveis.

Com o estudo cartográfico realizado e os diversos dados obtidos, será utilizado o exercício taxonômico e da Grounded Theory para a análise temática e sintetização dos conceitos recorrentes e iterados que desvendarão as principais dinâmicas e fenômenos que envolvem a experiência do cotidiano em Caldas Novas.

## **2. CALDAS NOVAS COMO OBJETO DE ANÁLISE**

Caldas Novas, desde sua gênese, não foi uma cidade planejada, entretanto, o forte interesse turístico da região forçou o município a criar políticas de planejamento urbano que se adequassem às políticas de desenvolvimento do município. No entanto, os grandes empreendimentos imobiliários e hoteleiros foram bastante influentes na cidade, ocasionando num planejamento imparcial, sem participação da população local, impondo fortes interesses mercadológicos na gestão e no planejamento urbano para benefício dos empreendedores e de interesses privados.

Localizada a 170 km de Goiânia é a segunda cidade mais visitada do estado (atrás apenas da capital) e um dos principais destinos turísticos nacionais (SEPLAN,2009), apresentando como característica principal o turismo hidrotermal, ecológico e musical, que são as principais fontes de renda do município. Tais características promovem em seu território fortes dinâmicas de espetacularização (DEBORD,1997); disneyficação e consumo visual do espaço (ZUKIN,2000); transformando a cidade num objeto publicitário que produz uma acirrada competição local por turistas e grandes empreendedores para melhor vender a imagem turística paradisíaca dessa cidade-mercadoria, em detrimento das necessidades da própria população local, ao privilegiar basicamente o visitante, através de sua maior atração: o espetáculo. (ARANTES,2000; JACQUES,2003)

Este turismo fez com que a cidade e suas dinâmicas se entrelaçassem, se tornando uma fonte vital para a economia e seu fluxo de visitantes. As dinâmicas socioespaciais que nela ocorrem são bastante influenciadas pelo turismo e, conseqüentemente, pela economia estadual e nacional que leva mais de 3 milhões de visitantes a cidade durante o ano todo. (SEPLAN,2009)

Assim como a maioria das cidades turísticas passam por um processo de espetacularização para valorizar suas áreas de interesse, Borges (2005) afirma que a imagem paradisíaca de Caldas Novas impulsiona, na contemporaneidade, o turismo de lazer, com exploração de suas águas termais. Essa simbologia espacial reforça o discurso político de um dos maiores polos turísticos de Goiás e materializa a cidade que cresce a qualquer preço. Sincronicamente, esse mesmo turismo gera novos empregos e segrega a cidade gerando uma paisagem urbana dicotômica, construindo cenários importados costurados às características e identidades locais.

Tais características apontadas sobre a cidade, ligadas às questões sobre os processos de espetacularização, impactam e produzem em diversos moldes as experiências dos usuários no espaço urbano. Jacques e Britto (2010) tratam estas experiências inseridas pelo corpo no espaço como corpografias, ou seja, a memória urbana inscrita no corpo, resulta no registro de uma experiência da cidade vivida empiricamente, numa configuração corporal de quem a experiencia e também da experiência configurada no espaço.

Caldas Novas como uma cidade fortemente afetadas e direcionada pelas dinâmicas turísticas imprime e resulta em diferentes corpografias nos usuários que experienciam seu espaço. Mesmo possuindo seu lado turístico, a cidade também tem seu lado cotidiano, no qual ambos convivem, sobrepõem, conflitam ou harmonizam entre si.

Portanto, as práticas corporais, empíricas e psicogeográficas ao serem aplicadas nesse espaço são capazes de obter os registros das dinâmicas que compõem e afetam experiências diárias que ocorrem diferentemente na cidade, levando em conta sua condição metamórfica cotidiana, turística e espetacular. Pra que isso aconteça é necessário mergulhar no território, nas diversas águas e fontes que brotam e ao mesmo tempo são construídas e sobrepostas no solo dessa cidade que surgiu em meio ao cerrado goiano.

Assim, nas cartografias, observações, experiências, psicoetnografias e narrações como já o fez Flávio de Carvalho e Hélio Oiticica (em seus parangolés e impenetráveis ao trabalhar com a estética das favelas) poderemos encontrar as diferentes subjetividades, heterotopias segundo Foucault, as relações de alteridade e singularidade que convivem nesse espaço. (JACQUES, 2003)

Em vista disso, a psicogeografia como instrumento de investigação desloca o pesquisador de sua própria cultura e rotina para se situar no interior do fenômeno observado através da sua vivência e experimentação nas formas de sociabilidade, analisando como a realidade investigada se apresenta. Esta realidade pode ser apresentada por meio de narrações, da antropologia visual (fotografias) e por meio de entrevistas com os usuários do espaço experienciado como será tratado a seguir.

### 3. A PSICOGEOGRAFIA

Andar e pensar um pouco,  
que só sei pensar andando.  
Três passos, e minhas pernas  
já estão pensando.  
Aonde vão dar estes passos?  
Acima, abaixo?  
Além? Ou acaso  
desfazem-se ao mínimo vento  
sem deixar nenhum traço. (LEMINSKI,2000)

Os processos de espetacularização e patrimonialização das cidades parecem estar diretamente relacionados com a diminuição da participação cidadã quanto da própria experiência corporal das cidades enquanto prática cotidiana, estética ou artística no mundo contemporâneo, como argumenta Jacques (2003) - em seus ensaios sobre patrimônio cultural urbano, espetacularização e experiências de errâncias no espaço urbano - e Arantes (2000) ao discutir a cidade como pátria, empresa e mercadoria envolta pelos processos espetaculares.

Tais ideias estão ligadas às experiências corporais cotidianas, que agem como resistência à esse processo de empobrecimento da experiência advindo da redução da ação e corporeidade em meio aos espaços espetacularizados, como já discutiu Debord (1997) sobre como a

sociedade tem se tornado gradualmente imagética, na qual a representação do real é consumida ilusoriamente e o real – assim como as experiências vividas do cotidiano – é deixado em segundo plano, tornando os espaços contemporâneos cada vez mais vulneráveis às dinâmicas de consumo e publicidade.

Tais reflexões acerca da experiência genuinamente vivida na cidade já havia sido discutida pela Internacional Situacionista na década de 1950, grupo liderado por Debord, responsável por importantes manifestações teóricas e comportamentais dedicadas ao Urbanismo Unitário – construções de situações – na qual se originaram os estudos sobre a psicogeografia, concebida como um procedimento de estudo que avalia os efeitos do meio ambiente, ordenado conscientemente ou não, sobre o comportamento afetivo e os sistemas de percepção e cognição dos indivíduos.

A prática ou técnica diretamente relacionada aos procedimentos psicogeográficos é a deriva, um modo de comportamento experimental, uma geografia afetiva e subjetiva que visa narrar as ambiências urbanas através do uso de cartografias. (ESTEVEVES,2009; JACQUES,2012)

La fabrication de cartes psychogéographiques (...) peuvent contribuer à éclairer certains déplacements d'un caractère non certes de gratuité, mais de parfaite 'insoumission' aux sollicitations habituelles. (DEBORD apud PAEZ, 2014)

As aplicações psicogeográficas à prática no cotidiano de Caldas Novas visa desvendar suas narrações e subjetividades, influenciadas, renegadas, ocultadas ou não das dinâmicas turísticas e de relações de poder que seu espaço é tomado, a fim de descobrir a cidade, como forma de enfraquecer também os processos de espetacularização, reforçando a ação e prática corporal.

Essa visão contrasta com a visão funcionalista e separatista do urbanismo moderno, assim como nos planejamentos urbanos atuais que ainda possuem um olhar zoneado da cidade (JACQUES, 2010;2012), se aliando à lógica da tática desviatória descrita por De Certeau (1994), tratando sobre as relações e práticas sociais como determinantes dos indivíduos e das “artes do fazer”, também como uma forma de ler e analisar a cidade e seu cotidiano:

A noção de tática desviatória mostra outro caminho através das práticas microbianas, singulares e plurais, práticas mul-

tiformes, resistentes, astuciosas e teimosas que contrariam e sobrevivem a um sistema de poder, um sistema urbanístico estratégico, que busca ordena-las ou suprimi-las. [...] (DE CERTEAU,1994)

Ou seja, através das experiências em meio às ambiências urbanas, aliadas aos procedimentos psicogeográficos, podemos cartografar e analisar os aspectos subjetivos do espaço

Este modo de investigação do espaço tem como propósito uma representação ancorada no real e no imaginário urbano, na ação urbana, no acompanhamento do movimento da realidade, ao contrário da visão urbanística tradicional que decalca o real, mascarando a realidade em padrões pré-estabelecidos, tornando a realidade como um mero dado. (GUATARRI, ROLNIK,1996)

A fim de compreender a fundo as experiências nos espaços turísticos é necessário também compreender seus aspectos globais inseridos no contexto local, assim Zukin (2000) trata a respeito das discussões de consumo visual e consumo dirigido do espaço e do tempo nas cidades contemporâneas, resultando numa dissolução das identidades espaciais tradicionais, numa fragmentação econômica das antigas solidariedades urbanas e de uma reintegração gradual pelas novas formas de apropriação cultural.

Essas características de consumo geram espaços liminares, espaços sem identidade, nos quais a paisagem política (poder econômico) e a paisagem habitada (cotidiano e vernacular) entram em conflito (DE CERTEAU,1994), assim os interesses capitalistas passam a desempenhar um papel essencial como agentes da dialética entre o mercado e o lugar, nos quais a circulação de imagens para o consumo visual é inseparável das estruturas centrais do poder econômico.

Conseqüentemente há uma “anulação do espaço pelo tempo” (HARVEY,1992), invertendo as identidades espaciais, culminando num cenário de comercialização das fantasias do mundo real – disneyficação e enobrecimento – que criam imagens culturais e projetam controle ao invés de uma livre apropriação. Porém, entre os espaços espetacularizados e os cotidianos se ocultam áreas e usuários segregados ou até mesmo harmonizados nessas paisagens de poder. A experiência psicogeográfica nesse meio, vem como principal antídoto ao espetáculo, de maneira a

desmistificar e identificar as experiências por trás desses cenários bem como os jogos de poder presentes no espaço urbano, como discute Foucault. (HARVEY, 1992; CAFÉ, A. et al, 2016; JACQUES, 2012; ZUKIN, 2000)

Em meio aos diversos aspectos citados que envolvem os espaços urbanos contemporâneos, vários autores (ESTEVES, 2009; AMARAL, 2015; BRITTO, JACQUES, 2010; 2012; PAEZ, 2014), tem enfatizado a importância de utilizar novas formas de psicogeografia e cartografia para explorar outras possibilidades de leitura do espaço urbano que fujam da lógica hegemônica e funcionalista:

En la vivencia o experiencia concreta se construye el lugar ligado indisolublemente a la acción. La vivencia efectúa un colapso entre el marco espacial y la acción que este acoge, de tal manera que al límite se llega a una supresión momentánea de la distinción entre sujeto y objeto. (PAEZ, 2014)

Neste sentido, o presente trabalho visa desenvolver estudos e investigações que possam resultar em novas formas de cartografar e analisar a experiência vivida pelos praticantes do espaço cotidiano de Caldas Novas, observando principalmente os instrumentos hegemônicos de estruturação do consumo dirigido do espaço.

Á vista disso, os modos de análise e investigação dessas práticas da cidade em meio aos seus diversos cenários são poucos explorados e compreendidos pelos moldes do planejamento tradicional, bem como as próprias relações apreendidas entre o corpo urbano e o corpo dos usuários, assim, tais experiências cartografadas e representadas através da psicogeografia visam trazer contribuições e reflexões significativas ao planejamento do espaço urbano, aos projetos e intervenções na cidade contemporânea.

#### **4. EXPERIÊNCIAS PSICOGEOGRÁFICAS**

Através das discussões expostas sobre Caldas Novas, é possível notar uma dicotomia fortemente presente em seu espaço urbano: seu lado cotidiano e seu lado turístico. Portanto as experiências presentes nesta investigação focarão na experiência do usuário em seu cotidiano, na qual os moradores e trabalhadores locais são seus praticantes e serão os principais focos de observação, análise e interação.

De modo a aplicar e observar na prática as teorias discutidas por Arantes (2000), Debord (1997), De Certeau (1994), Britto e Jacques (2010, 2012), Esteves (2009, 2010), Guattari e Rolnik (2005), Paez (2014) e Zukin (2000) foram feitas três experiências em diferentes dias e horários para se cartografar, registrar e observar os aspectos que caracterizam o percurso e a experiência cotidiana em Caldas Novas.

A deriva foi utilizada como técnica experimental relacionada aos procedimentos psicogeográficos. Aliados a ela, utilizou-se da antropologia visual para a documentação, captura de imagens e percepção do real (não como uma forma de apreensão do verdadeiro, mas como apoio e interpretação das experiências feitas) e também de representações diagramáticas para fornecer maior legibilidade, sintetização das ideias captadas no território e simplificação dos dados e informações que visam ser transmitidos de forma expressiva, universal, direta e inteligível. (ESTEVES. 2009;2010)

Diferentemente do lado turístico, o cotidiano está presente por todo espaço (os moradores também convivem e se apropriam do lado turístico, mas se localizam predominantemente no lado oposto, mais habitacional e pouco turístico), assim todas as derivas se iniciaram do marco zero da cidade - Praça Mestre Orlando, onde se localiza a Igreja Matriz no setor central - em direções aleatórias (fig.1), seguindo os preceitos psicogeográficos: a movimentação, a curiosidade descobertas, sons, cheiros, sensações ou pelo simples ato de flunar e perambular pela cidade.

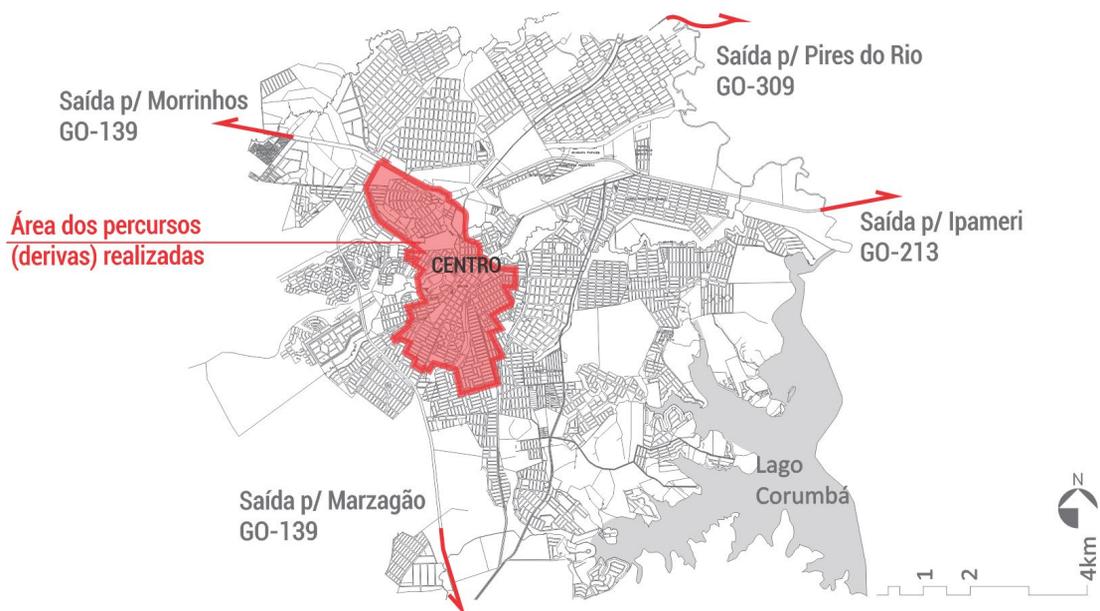


Figura 1 – Área das experiências realizadas (região central e turística) em Caldas Novas - GO. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

#### 4.1 CARTOGRAFIAS DAS EXPERIÊNCIAS

Para diagramação e representação das derivas, a partir dos percursos executados foram destacadas as principais fotografias que auxiliam no relato e nas narrativas do espaço. Aliado ao registro fotográfico utilizou-se da iconografia para sintetização dos principais aspectos, conceitos ou peculiaridades observadas em relação ao espaço urbano e seus praticantes, bem como as aglomerações de pessoas, ausência delas e de sensações que podem ser percebidas através das diversas condições observadas.

Derivas - Experiências no Cotidiano:

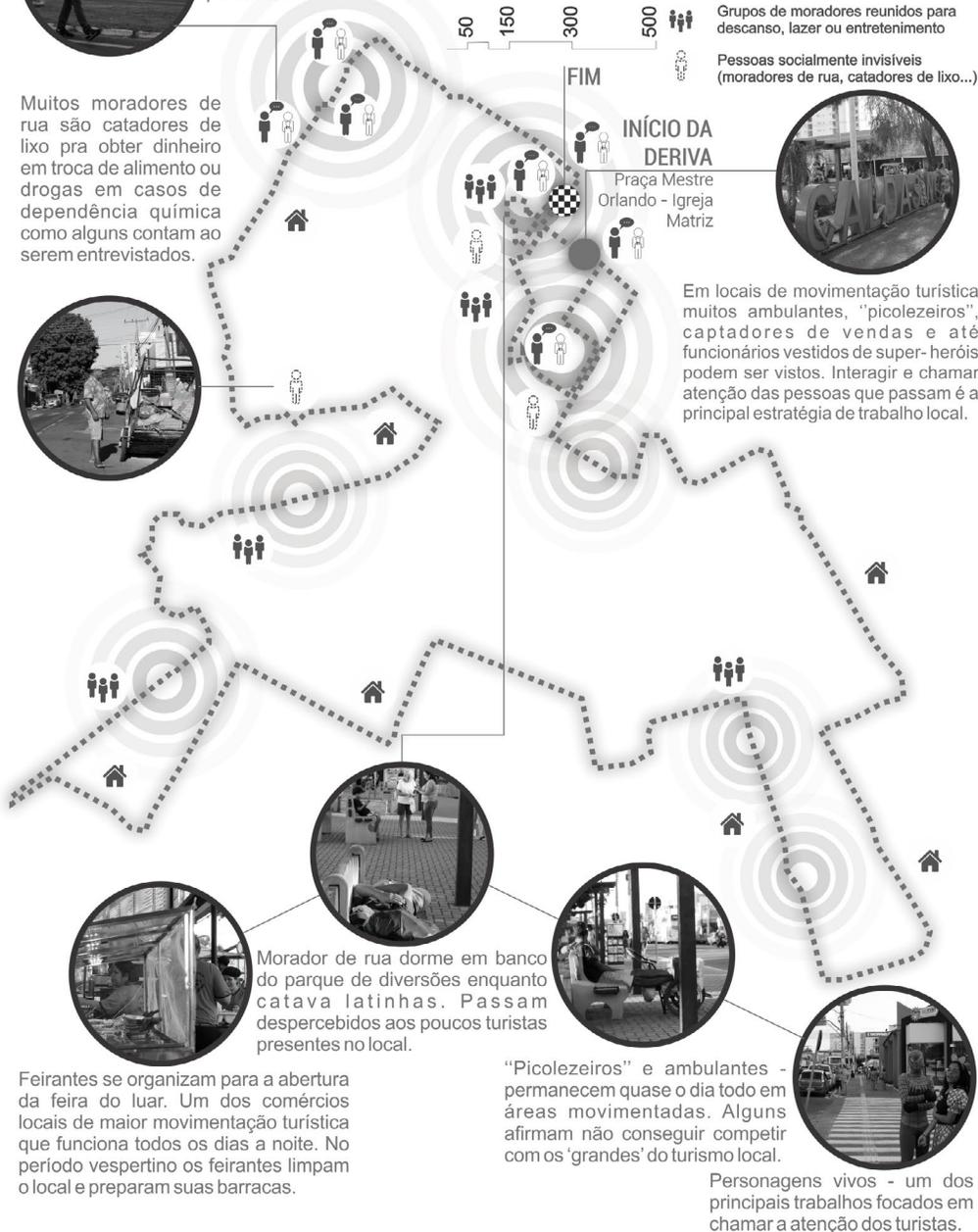
- Experiência I: (À tarde) notou-se maior movimentação de trabalhadores e moradores de rua em áreas turísticas na qual as pessoas se concentram próximos ou dentro de parques aquáticos. (figura 2)
- Experiência II: (de manhã) atividades cotidianas e comerciais voltadas aos moradores predominam nesse horário com baixa movimentação turística. (figura 3)
- Experiência III: (Início da noite) maior movimentação tanto em áreas turísticas quanto habitacionais. Disputa por atividades que chamam maior atenção das pessoas é marcante. Horário de encontro entre moradores (“Happy Hour”) e passeio para visitantes.(fig. 4)

## Experiência I\*



Em todas os pontos turísticos nota-se a presença de captadores de vendas de diversos empreendimentos locais. Um tipo de trabalho frequentemente visto na área central. Estes são os trabalhadores que mais fortemente interagem com turistas que passeiam pelas ruas.

Muitos moradores de rua são catadores de lixo pra obter dinheiro em troca de alimento ou drogas em casos de dependência química como alguns contam ao serem entrevistados.



\*Início da experiência 15:35 - Fim 18:00, duração 2h e 25 min -12,76 km percorridos- quinta-feira 20/06/19 (Sensação térmica: amena, 27°C, céu limpo)

Figura 2 – Mapa psicogeográfico da primeira experiência. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

## Experiência II\*

Serra Verde - Comércio voltado exclusivamente ao público visitante. Muitos captadores de vendas, trezinhos e ambulantes se concentram nessa área como forma de atração à turistas.

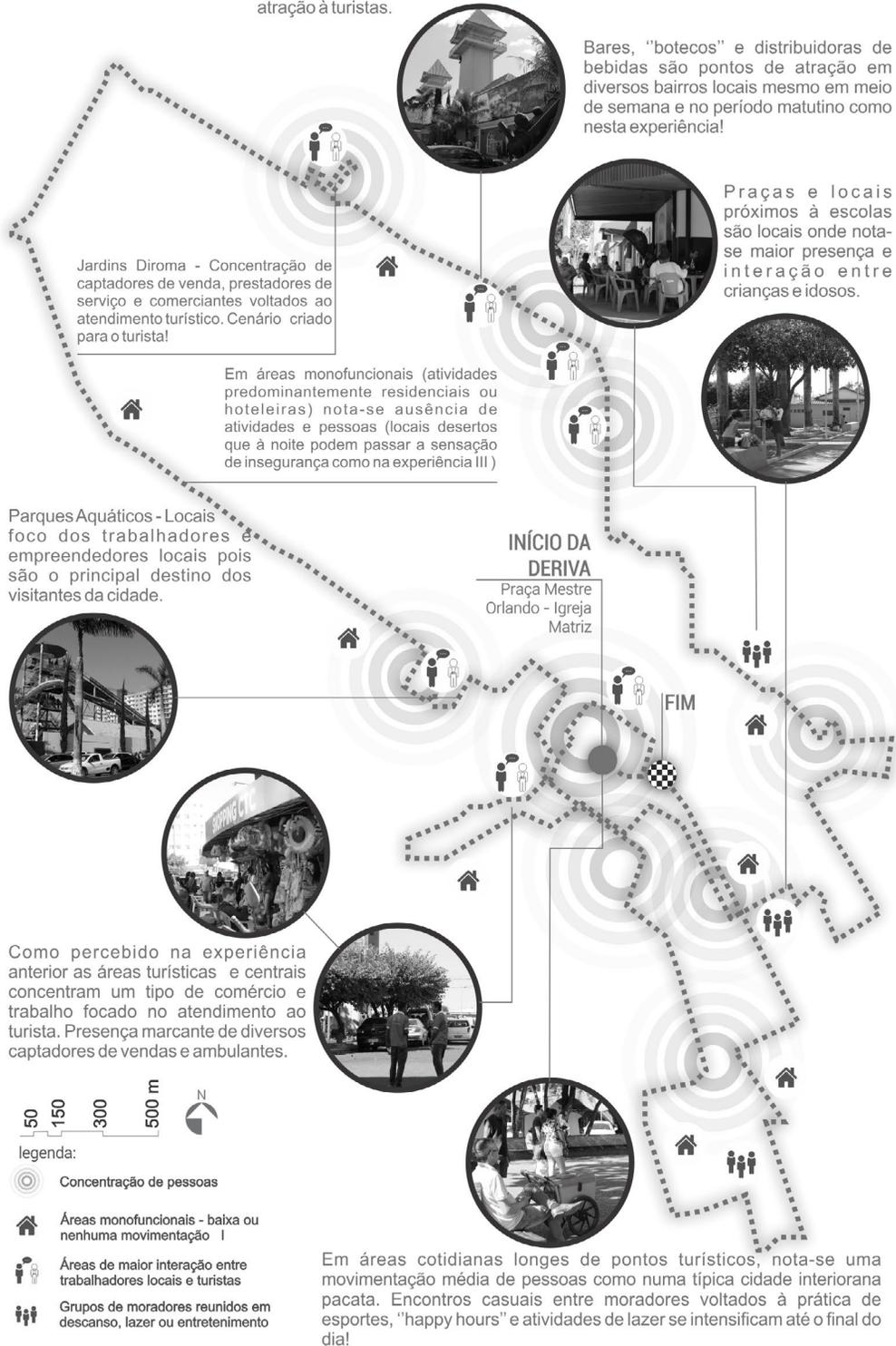


Figura 3 – Mapa psicogeográfico da segunda experiência. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

### Experiência III\*

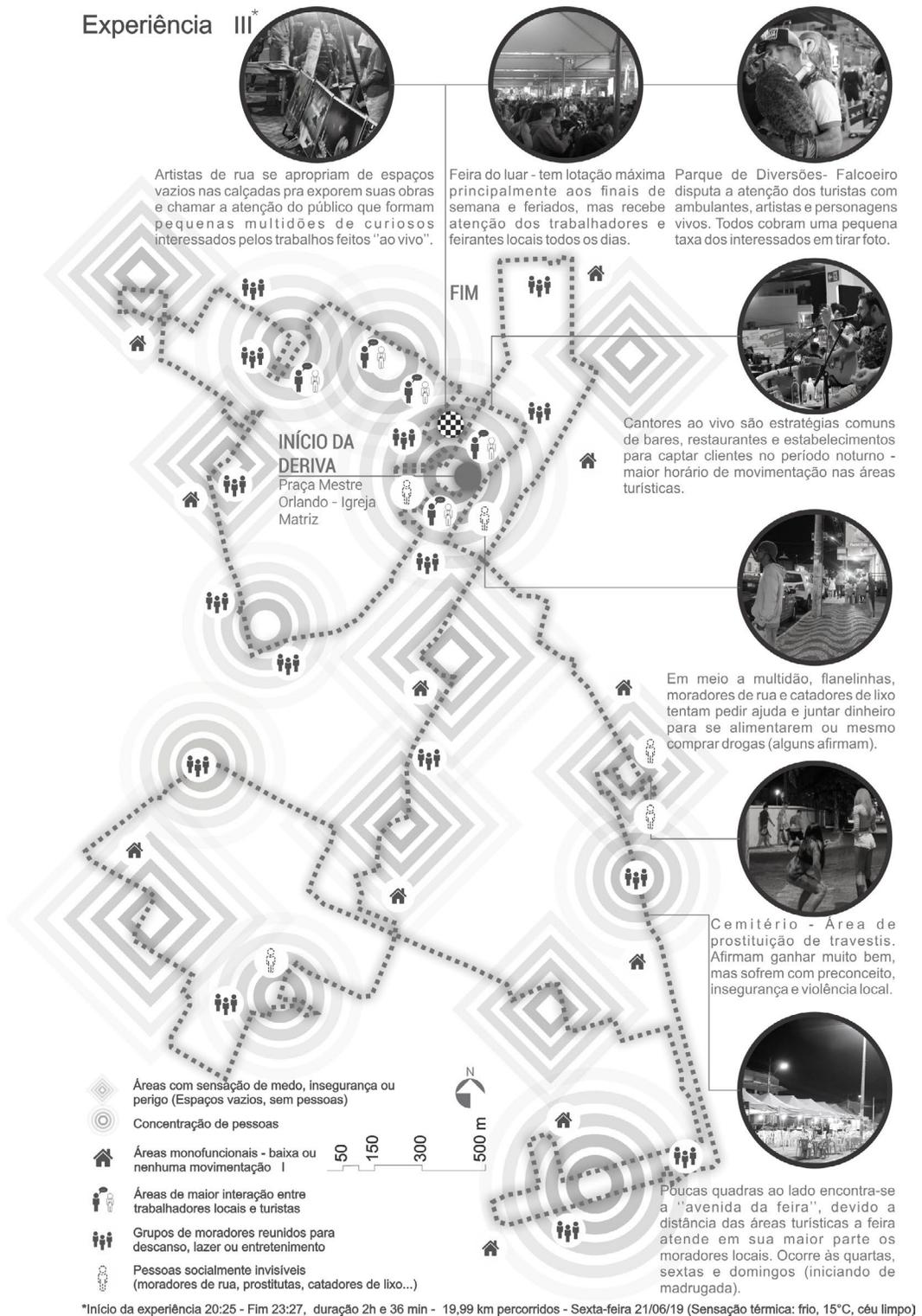


Figura 4 – Mapa psicogeográfico da terceira experiência. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

## 5. DECODIFICAÇÃO DAS EXPERIÊNCIAS

Para a decodificação das experiências realizadas foram realizados exercícios de conceituação do tema, partindo da taxonomia e da Grounded theory. O exercício taxonômico tem por finalidade separar os aspectos peculiares e os semelhantes, definindo grupos para cada tipo de fenômeno observado (NOVO, 2010). Desta forma seria possível desenvolver novas percepções deste espaço.

Segundo Guest et al (2011) e Sbaraini et al (2011) a Grounded Theory pode ser usada para identificar padrões e construir conceituações a partir da identificação de códigos recorrentes que serão sintetizados em temas, conceitos, formas, princípios, relações, implicações, e assim por diante.

A Grounded theory é um conjunto de técnicas indutivas e iterativas projetadas para identificar conceitos e categorias em leituras ligadas a modelos teóricos formais. Essa abordagem também compartilha de qualidades sistemáticas, porém ainda flexível e conclusiva, que quando de maneira apropriada, compara sistematicamente temas e teorias emergentes a pontos de informação obtidos. Em conjunto com análise temática aplicada, estas auxiliam na leitura, observação e sintetização de dados de experiências humanas e fenômenos culturais e sociais. (GUEST et al, 2011)

Estas ferramentas são pertinentes a pesquisas qualitativas como a presente investigação, sendo importante guia aos modos de análise e temas sintetizados que serão apresentados a seguir.

Assim, a partir da cartografia das três derivas executadas de modo a investigar a experiência cotidiana no espaço urbano de Caldas Novas, foram observados os fenômenos iterativos e recorrentes em todos os percursos e assim sintetizados como ícone temático. As análises reúnem conceitos e peculiaridades que foram decodificados nas vivências, observados em registros fotográficos e com a interação e entrevistas com os praticantes dos espaços.

Ao final foi desenvolvido um conceito maior que abrange todos os outros com o intuito de sintetizar e abarcar as dinâmicas que influenciam e impactam as experiências cotidianas.



Touristic "Stalking"

+

"Stalkers" de turistas são os trabalhos locais que perseguem qualquer movimentação turística pela cidade com o intuito de chamar atenção ou captar clientes.



Reapropriação  
Cotidiano-turística

+

Moradores locais se apropriam de pontos turísticos sem movimentação numa prática que torna esses locais típicos do cotidiano - praças e parques como ponto de happy hour.



Práticas (In)visíveis

+

Moradores de rua, catadores de lixo, pedintes e prostitutas são praticantes do espaço observado, mas não são "vistos", tratados como invisíveis socialmente, são os que experienciam o espaço maneira mais intensa.



Vitalidade Noturna

+

Dia e noite parecem despertar comportamentos diferentes no espaço e é no período noturno que a cidade expõe quem são os praticantes do seu espaço até a madrugada, onde os praticantes invisíveis resistem.



Arte-anti-espetáculo

+

Pintores, desenhistas, músicos, cantores e artesãos demonstram um trabalho de identidade local que resiste aos espaços espetacularizados, atraindo a atenção de todos que por eles passam.



Diferentes tipos de  
relentamentos

+

Em contraste com as grandes metrópoles em Caldas Novas os turistas buscam o relentamento, porém o cotidiano permanece em ritmo acelerado, produzindo uma sobreposição de múltiplas velocidades.



Monofuncionalidade  
ingênua

=

Áreas que aglomeram apenas uma função (residencial ou hoteleira) possui ruas praticamente vazias que à noite se tornam áreas extremamente inseguras e perigosas afastando ainda mais qualquer movimentação de pessoas.



Os aspectos percebidos caracterizam uma conotação ambígua e dicotômica ao espaço, que expõem múltiplas “personalidades” urbanas. Em meio a diversas dinâmicas a cidade produziu cotidianos dentro de outros cotidianos. O cotidiano típico dos moradores, um cotidiano local-turístico (dos moradores), um cotidiano do turista e um cotidiano “fake”, falsificado e importado de outras cidades-marca na qual o turismo local se apropria e vende um mix de imagens incorporadas a sua origem balneária.

## 6. CONCLUSÃO

Em meio as discussões acerca das cidades contemporâneas e dos planejamentos considerados estratégicos e participativos que são postos em prática pelas gestões municipais, ainda se nota no espaço urbano o espetáculo como principal “estratégia” de construção das cidades. A onda de culturalização ou culturalismo de mercado, patrimonialização, museificação e disneyficação como já tratados frequentemente nas discussões de Arantes (2000), Jacques (2003) e Zukin (2000) podem parecer antigas e recorrentes na década passada, mas em Caldas Novas tais fenômenos refletidos num período de globalização neoliberal parecem chegar de maneira tardia e discreta, se instalando nos moldes locais.

As práticas corporais em meio a esses espaços desencarnados e não corporificados servem como antídoto aos processos de espetacularização das cidades como também discutiram Jacques (2012) e De Certeau (1994).

Neste sentido, ao aplicarmos os instrumentos psicogeográficos com o intuito de analisar as práticas, experiências e corpografias urbanas, percebemos ainda a recorrência desses processos discutidos no espaço, da mesma forma que percebemos que os praticantes ordinários do espaço como são chamados por De Certeau (1994) - moradores de ruas, catadores de lixo, pedintes e prostitutas (Fig. 5 e 6) - marcam e cruzam de forma expressiva com as experiências nas áreas turísticas e dos moradores da cidade. Tais praticantes quando tem suas experiências ampliadas e analisadas fornecem narrativas inéditas (ou invisíveis) à cidade, livre dos processos espetaculares e fora da realidade de cidade como mercadoria. Nesses praticantes é possível enxergar a prática genuína do espaço, que se conectam com diversas outras narrativas.



Figura 5 – Travestis transformam as ruas vazias do entorno do cemitério em ponto de prostituição. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

Assim, após a realização das experiências e decodificações do espaço praticado, foi possível notar as diversas características e nuances que a experiência urbana de Caldas Novas apresenta, nuances estas que não são enxergadas pela visão hegemônica e tradicionalista da disciplina urbanística. As análises cartográficas aliadas ao exercício taxonômico e da Grouded Theory foram capazes de sintetizar as diversas leituras e dados qualitativos obtidos através da experientiação no espaço. Esses procedimentos (não podendo ser tratados como mero método, pois o espaço urbano e suas dinâmicas não seguem receitas prontas, assim como a própria psicogeografia desenvolvida pela Internacional Situacionista) auxiliam na verificação da realidade urbana com foco nos usuários do espaço, podendo ser aplicada a processos de projeto e planejamento e principalmente como forma de benefício aos próprios praticantes analisados pois são estes que constroem as experiências cotidianas de alteridade (fig. 5) e dão sentido e vida às cidades e projetos que os arquitetos e urbanistas projetaram por muito tempo de maneira distanciada dos próprios objeto/usuário.



Figura 6 – Moradora de rua pede dinheiro na calçada em frente ao parque de diversões. Fonte: Acervo pessoal, 2019.

A psicogeografia e suas técnicas promovem a oportunidade de revisitar a cidade que já conhecemos (ou achamos que realmente conhecemos, por trás do espetáculo diário e das práticas rotineiras e mecanizadas), mas descobrindo e desvelando o que nem sempre é visível aos olhos. As ambiências urbanas e suas experiências podem não ser literalmente transcritas ou descritas, pois possuem característica intraduzível, referentes a vivência na prática e da impossibilidade de representação das sensações (cheiros, sons, toques, sabores, etc.) e ressensibilizações (Trocas, conversas, brigas, manifestações, performances, etc.) que ocorrem na cidade, mas estas podem ser decodificadas e expostas de modo a promover uma reflexão crítica acerca do planejamento urbano, dos projetos arquitetônicos, dos próprios agentes, técnicos, gestores, produtores e praticantes desse espaço, de forma a construir uma cidade mais justa, igualitária e principalmente mais sensível e ressensibilizante.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Camilo. Urban Enclosure: Contemporary Strategies of Disposition and Reification in London's Spatial Production. In: European Network Housing Research International Conference - Housing and Cities in a time of Change. Lisbon FNHR, 2015.

ARANTES, Otília. Uma Estratégia Fatal: A cultura nas Novas Gestões Urbanas. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E (ORG). A Cidade do Pensamento Único. Petrópolis: Vozes, 2000.

BORGES, Olinda Mendes. Caldas Novas (GO): turismo e fragmentação sócio-espacial (1970-2005). 2005. 154 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. (Org.). Corpocidade: debates, ações e articulações. Salvador: EDUFBA, 2010.

CAFÉ, A.; RIBEIRO, N.; PONCZEK, R. Construindo uma cartografia do poder sob as óticas de Michel Foucault e Pierre Bourdieu. Saberes: Revista interdisciplinar de Filosofia e Educação, n. 14, 31 out. 2016.

DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DE CERTEAU, Michel: A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.

ESTEVES, Milton Jr.; Percepção, Cognição e Representação como Instâncias Prévias ao Planejamento e a Gestão do Território. In: 12ª Encuentro de Geografos de América Latina, 2009, Montevideo, Uruguay. Anais do 12ª EGAL, 2009.

ESTEVES, Milton Jr.; SILVA, L. M. Antropologia Visual e Representações Diagramáticas: Recursos estratégicos voltados à percepção, cognição e representação do território. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2010, Vitória. Anais XI Seminário de história da cidade e do urbanismo. Vitória: UFES, 2010.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely. Micropolítica: cartografias do desejo. 7ª ed. Petrópolis: Vozes, 2005.

GUEST, G. et. al. Applied Thematic Analysis. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2011. p.1-48.

HARVEY, David. A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Edições Loyola: São Paulo, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Cidades: Caldas Novas. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <[cidades.ibge.gov.br/brasil/go/caldas-novas/panorama](http://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/caldas-novas/panorama)>. Acesso em: 01 mar. 2018.

JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. São Paulo: Arqutextos, ano 08, n. 093.07, Vitruvius, 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/08.093/165>> Acesso em: 11 mar 2019.

\_\_\_\_ Elogio aos errantes. Salvador: EDUFBA, 2012.

\_\_\_\_ Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

\_\_\_\_ Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo? Rua – Revista de Urbanismo e Arquitetura. Salvador, v.1, n.8, julho/dezembro de 2003, p.32 - 39.

LEMINSKI, Paulo. La vie en close. 6ª ed. — São Paulo: Brasiliense, 2000.

NOVO, Hildenise Ferreira. A taxonomia enquanto estrutura classificatória: uma aplicação em domínio de conhecimento interdisciplinar. Revista do Instituto de Ciência da Informação da UFBA, Salvador, v. 4, n. 2, p. 131-156, set. 2010.

PAEZ, Roger. Derivas Urbanas: la ciudad extrañada. España: RITA, 01, 2014, p.120-129. Disponível em: [ojs.redfundamentos.com/index.php/rita/article/view/38](http://ojs.redfundamentos.com/index.php/rita/article/view/38). Acesso em: 15 mar 2019.

SBARAINI, A., et.al. How to do a grounded theory study: a worked example of a study of dental practices”. BMC Medical Research Methodology, 2011. Disponível em: <http://www.biomedcentral.com/1471-2288/11/128>. Acesso em 25 jun 2019.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE GOIÁS. Ranking dos Municípios Goianos: 2009. Goiânia: SEPLAN, 2010. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/down/rank2009.pdf>. Acesso em: 10 maio 2017

\_\_\_\_Os Municípios no Ranking 2009 – Os Mais Competitivos e Destaques. Caldas Novas: a economia do turismo. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/pub/rank/2009/caldas.pdf>. Acesso em: 10 maio 2017.

ZUKIN, Sharon. Paisagens Urbanas Pós-modernas: Mapeando Cultura e Poder. In: ARANTES, Antônio Augusto (Org). O Espaço da Diferença. Campinas, SP: Papirus, 2000. p.80 -115.

COLÔNIAS AGRÍCOLAS NACIONAIS  
E CIDADES COLATERAIS: O CASO DA  
CANG/BARRANCA E DA CAND/VILA  
BRASIL

*Lucas Felício Costa*

*Pedro Dultra Britto*

*Carolina Ferreira da Fonseca*



## RESUMO

Este artigo foi desenvolvido a partir da dissertação de mestrado defendido no ano de 2016 ao programa de pós-graduação Projeto e Cidade da Faculdade de Artes Visuais da UFG que teve como objeto de investigação as cidades de Ceres (Colônia Agrícola Nacional de Goiás) e Rialma (Barranca) sob a ótica das relações de Poder, Memória e Estigmas. Ceres e Rialma são dois municípios do estado de Goiás localizados na região do Vale de São Patrício às margens do Rio das Almas e surgiram no contexto do programa da Marcha Para Oeste, instituído por Vargas em 1938. Como parte do processo de instauração desta política nacionalista, no período de 1941 a 1948, a partir do decreto-lei N. 3.059 de 14 de Fevereiro de 1941, foram fundadas no território brasileiro oito Colônias Agrícolas Nacionais (CAN's). Para analisar o contexto de formação das colônias agrícolas nacionais, propõem-se a comparação entre duas colônias: a Colônia Agrícola Nacional de Goiás – CANG (1941) e Colônia Agrícola Nacional de Dourados - CAND (1943). Esta amostragem permite avaliar alguns processos de instauração da política de migração e ocupação territorial, partindo da concessão de lotes agrícolas à formação de núcleos urbanos experimentais. Da experiência da CANG surgiram duas cidades Ceres (Núcleo urbano colonial) e Rialma (Cidade colateral). Da experiência do Mato-grosso do Sul, a CAND apropria-se de um núcleo urbano já consolidado, cidade de Dourados e deste núcleo surge outra cidade colateral correspondente, denominado de povoado de Vila Brasil, hoje Cidade de Fátima do Sul (MS). Em ambos casos as cidades colaterais correspondentes surgiram a partir de um mesmo desajuste administrativo, houve um excedente de colonizadores comparado à oferta de lotes, isto é, no processo de triagem e concessão de lotes, muitos candidatos não foram contemplados, ocupando territórios lindeiros às CAN's. Dos reflexos da água do Rio das Almas e do Rio Dourados, instrumento disparador de ambiguidades, sob uma ação coercitiva que definiu outrora o lado de dentro ou de fora, CANG e “Barranca” assim como CAND e Vila

Brasil, indicam reflexões acerca do modus operandi de produção de cidades brasileiras.

**Palavras-chave:** Colônias Agrícolas Nacionais 1. Ceres 2. Rialma 3.

## 1. Introdução

O programa “Marcha para o Oeste”, instituído por Getúlio Vargas em 1938, período correspondente ao Estado Novo, tinha dentre seus objetivos incentivar o progresso e a ocupação do oeste brasileiro, tendo como plano de ação o recrutamento de “trabalhadores nacionais” para migrarem na conquista territorial e econômica das “regiões retardadas” do país (VARGAS, 1938, p. 166). O Projeto foi lançado na Rádio Nacional em 31/12/1937 conhecido como “o discurso da meia-noite”.

Como parte do processo de instauração desta política nacionalista, vários projetos desenvolvimentistas concomitantes foram criados: “Rodovias, ferrovias, navegação fluvial, são os escalões imprescindíveis para a perfeita e completa integração do país. Está em preparo o grande plano de ferrovias e estradas de rodagem, cuja execução progressiva será realizada” (VARGAS, 1938, pg. 165)

Uma das medidas foi a criação das Colônias Agrícolas Nacionais a partir do Decreto-lei n°. 3.059, de 14 de fevereiro de 1941 que está diretamente relacionada às formas de exploração e ocupação territorial, funcionando como linha de frente, experiências/laboratórios de produção agrícola e matérias-primas, visando preparar os respectivos territórios para futuras ocupações e transformá-los em pólos de abastecimento de zonas mais adensadas – faixa litorânea, regiões Sul e Sudeste brasileiros.

Oito Colônias Agrícolas Nacionais (CANs) foram fundadas no período de 1941-1948 presentes nas cinco regiões do país (Figura 1): CANG-Goiás (GO), CANA-Bela Vista (AM), Barra do Corda (MA), CANP-Monte Alegre (PA), CANGO-General Osório (PR), CAND-Dourados (MS), CANPI-Oeiras (PI) e Jaíba (MG) (COSTA, 2016).

COLÔNIAS AGRÍCOLAS NACIONAIS CRIADAS  
A PARTIR DO DECRETO-LEI  
3.059 de 14 de fevereiro de 1941

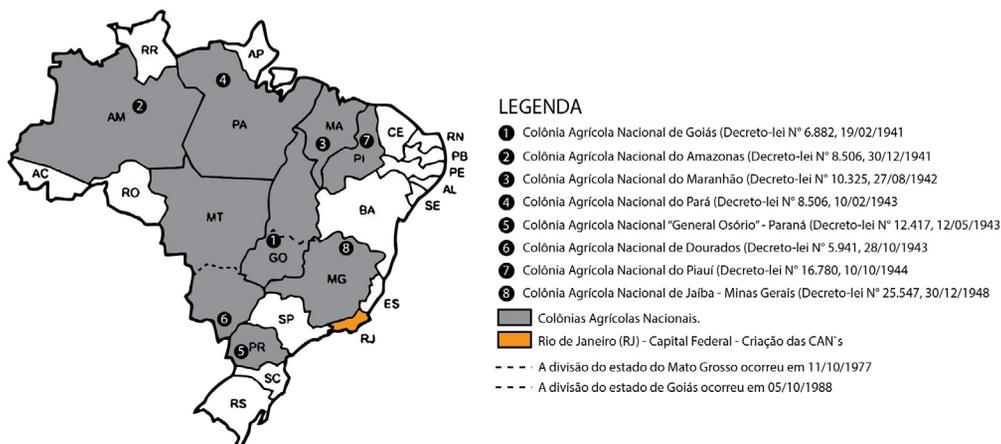


Figura 1 – Mapa com a localização das colônias agrícolas nacionais. Org.: Lucas Felício, 2019

A Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) foi objeto de estudo do mestrado realizado em 2016 no Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade da Faculdade de Artes Visuais. Nesta pesquisa foi identificado que durante o processo de instalação da CANG em 1941, a partir de uma política de deslocamento de trabalhadores nacionais para colonizar as áreas estipuladas pelo governo federal, um grande contingente de migrantes deslocaram para as respectivas áreas o que desencadeou um fenômeno comum às cidades novas: a formação de núcleos urbanos espontâneos lindeiros ao território planejado. Foi identificado que tal fenômeno também ocorreu durante a instalação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) em 1943. Para estes núcleos urbanos adotaremos o nome de *Cidades Colaterais*.

Apropria-se do conceito de *Espaço Colateral*, como o que está ao lado, em direção paralela como “espaços que descendem e habitam a mesma modernidade da qual são perpetuamente excluídos. [...] espaços que não têm escala, simplesmente porque não estão presos às restrições dos planos, mapas e desenhos” (TEIXEIRA, C. M.; MAQUEZ, R. M.; CANÇADO, W, 2008, p. 15) para entender as formações urbanas lindeiras às CAN decorrentes do mesmo processo de exploração e modernização do território nacional. Espaço, Cidade, Território [Colateral], local dos migrantes não contemplados.

No caso da CANG, em Goiás, surgiu a cidade colateral de Rialma, reconhecida inicialmente como Barranca e no Mato Grosso do Sul a cidade de Fátima do Sul, antiga Vila Brasil. Embora a experiência da CAND não tenha sido objeto central de estudo e por isso algumas informações/dados apareçam de forma dissimétrica neste artigo, foi possível através desta aproximação estabelecer algumas interpretações da política nacional de implantação das CAN e que serão exploradas neste artigo.

As semelhança entre as experiências inicia a partir dos limites territoriais de distinção entre a área das colônias e as respectivas cidades colaterais, ambas são demarcadas por rios (Rio das Almas/CANG e Rio Dourados/CAND) o que sugere uma relação limítrofe opositora de margens (lá e cá) e amplia as dicotômicas para uma dimensão sócio-territorial: espaço oficial/marginal, formal/informal, rico/pobre, dominante/subordinado etc.

Tanto no caso da Barranca como da Vila Brasil, a travessia do rio parte de um marco regimental do benefício concedido à uma dimensão simbólica da promessa, de onde se almeja chegar. O rio-alfandegário está presente no imaginário social e reforça/reproduz, na história do presente, as situações construídas no passado, e será a partir deste fato territorial que discorreremos o respectivo artigo.

## **2. Colônias Agrícolas Nacionais [entre rios] Cidades Colaterais**

Para nós, e só para nós, as margens do rio não são apenas exteriores uma à outra, mas 'separadas'; e a noção de separação estaria despojada de sentido se não houvéssimos começado por uni-las, nos nossos pensamentos finalizados, nas nossas necessidades, na nossa imaginação (SIMMEL, 1996, p. 11).

A imagem da ponte assume uma condição especular de tecer, ao longo deste artigo, conexões entre algumas extremidades. Parte das referências históricas do passado de cidades que, embora fundadas na mesma ocasião mas em territórios distintos, acumulam trajetórias que estabelece de saída uma série de oposições entre experiências radicais de formalidade e informalidade, subsídio e abandono, moralismo e devassidão.

A ponte como entreposto às duas margens pode ajudar a compreender as citadas distinções territoriais. Se para Simmel (1996, p. 10): "A ponte

simboliza a extensão da nossa esfera volitiva no espaço” representando a própria intenção de atravessar os limites físico-naturais que operam como obstáculo, sob o domínio do pensamento dialético, questiona-se: as margens de um rio estão separadas ou unidas por um rio? São espaços associados ou dissociados? O rio representa o interposto ou o elemento conector? Para Simmel (1996), diante a natureza, somente ao homem é possível estabelecer a relações de associação e dissociação.

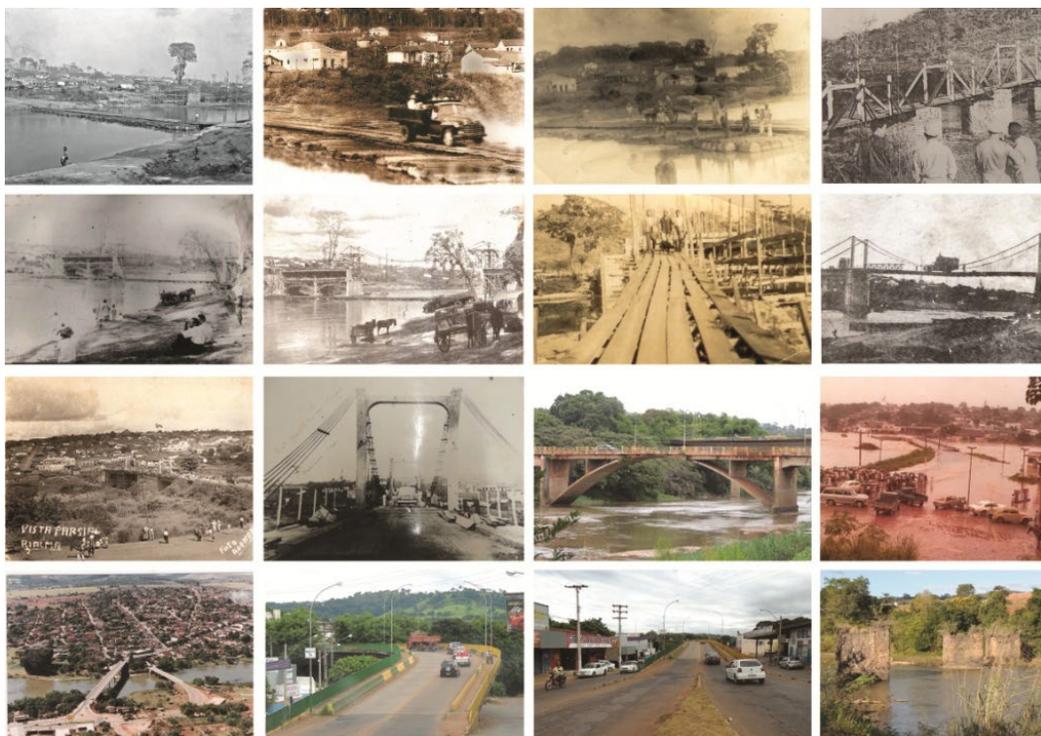


Figura 2 – Pontes entre Ceres e Rialma construídas ao longo da história - Fonte: COSTA, 2016.

O inter cruzamento desses caminhos guiam para relações que, embora assumam dualidades, possibilitam especular tensionamentos na tentativa de desvelar outras relações subjetivas do território. Estas proposições guardam relações com correspondências imagéticas que permitem pensar as assimetrias não mais como elementos dicotômicos, mas como processos retroalimentadores, que suscitam a própria criação e sobrevivência das respectivas cidades.

No jogo de ambigüidades e paradoxos, propõe-se, portanto, a aproximação entre a experiência da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (1941) e a Colônia Agrícola Nacional de Dourados (1943) e a formação das cidades colaterais. Esta amostragem permitirá avaliar alguns processos de instau-

ração da política de migração e ocupação territorial, partindo da concessão de lotes agrícolas à formação de núcleos urbanos experimentais no contexto da Marcha Para Oeste instituído por Getúlio Vargas em 1938.

## 2.1 CERES (CANG) E RIALMA (BARRANCA)

As cidades de Ceres e Rialma, respectivamente reconhecidas no início como CANG e “Barranca”, foram criadas em um contexto histórico marcado pela instauração da política nacionalista de interiorização do país. O Decreto-lei nº 6.882 publicado no Diário Oficial em 19 de Fevereiro de 1941, assinado pelo presidente da república Getúlio Vargas, instituiu no Art. 1º a criação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) a partir de terras doadas à União pelo Governo de Goiás. Getúlio Vargas nomeou o engenheiro agrônomo carioca Bernardo Sayão como administrador da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), sendo responsável pelo desenvolvimento agrário e urbano no interior deste Estado.

O núcleo sede recebeu o nome de Ceres em alusão à mitologia Greco-romana, Deusa dos Cereais, decorrente do objetivo pelo qual a Colônia foi idealizada: ser uma grande cidade produtora de cereais. Já a cidade de Rialma é denominada a partir da contração fonética de Rio das Almas, nome de batismo atribuído à antiga Barranca, que será explorado nos parágrafos a seguir. Ou seja, se de um lado nasce uma cidade nova que busca nas referências mitológicas o sentido da construção de uma grande cidade/colônia cuja incumbência primordial é a de promoção do desenvolvimento econômico no interior do estado de Goiás, na outra extremidade, surge de forma colateral uma referência regional que marca a territorialidade de implantação desta cidade, à margens do Rio das Almas. O nome atribuído às cidades indica a referência da “certidão de nascimento”, ofere indícios para entender a formação destes núcleos urbanos.

A seleção e o cadastramento dos colonos ocorriam mediante um processo burocrático que consistia em entrevista para avaliar se o candidato enquadrava no perfil estipulado pelo Art. 1º do Decreto-Lei Nº 3.059 - 14 de fevereiro de 1941. Este estabelecia que a concessão de terras seria de uso exclusivo para produção agrícola e para moradia, e os beneficiados pelo programa deveriam ser “[...] cidadãos brasileiros, reconhecidamente pobres que revelem aptidão para os trabalhos agrícolas e, excepcionalmente, agricultores qualificados estrangeiros” (BRASIL, 1941).

Durante o processo de triagem, os “aventureiros” que aguardavam as chamadas para a distribuição dos lotes na CANG aglomeravam-se como podiam em meio aos barrancos à margem esquerda do Rio das Almas.

Os colonos entrevistados que conseguiam “aprovação” atravessavam para a margem direita do rio e eram encaminhados pelos administradores aos respectivos lotes agrícolas. Quanto aos candidatos não selecionados, alguns voltavam a sua região de origem, outros se fixavam na margem esquerda do Rio das Almas, em frente da Colônia, na esperança de novas oportunidades de concessão da terra. Cria-se, então, a figura do “Barranqueiro”.

No período entre 1941-1950, administração de Sayão, foram demarcados 1.313 lotes e, na administração de Datis Lima de Oliva, entre 1951 - 1953 (data da emancipação da colônia) foram registrados mais 2.230 lotes. Segundo dos Passos (2013) dos 30.000 imigrantes registrados, somente 10% adquiriram terras, os outros permaneceram na outra margem do rio na esperança de novas oportunidades de concessão de terras. Desta população excedente se constituiu um novo núcleo urbano colateral denominado de “Barranca”.

Este fator de incompatibilidade na oferta de lotes comparado ao expressivo número de migrantes desencadeou um conjunto de ações administrativas para o controle do acesso e permanência nas colônias.

Bernardo Sayão, como administrador da CANG, dispôs sobre a construção e organização do espaço da Colônia, delegando as normas de permanência do Colono no programa de concessão de terra em atendimento ao Decreto-Lei Nº 3.059. No regimento foram estabelecidas as normas para funcionamento da CANG. Interessa a este trabalho a análise do processo de construção da política de gestão socioespacial em que diferem os moradores da Colônia e os da “Barranca”. Para esta análise, extraiu-se do Decreto-Lei Nº 3.059 o Art. 24º que define as normas e punições da CANG, sendo excluído do programa o colono que negligenciasse ou descumprisse o acordo firmado, como se segue:

a) Deixar de cultivá-lo dentro dos prazos estabelecidos para cada colônia, salvo motivo de força maior, devidamente comprovado, à juízo da administração da colônia;

b) Desvalorizar o lote, explorando matas sem o imediato aproveitamento agrícola do solo e o respectivo reflorestamento, em desacordo com o plano previamente aprovado;

**c) por sua má conduta tornar-se elemento de perturbação para a colônia (BRASIL, 1941 p.3 grifo nosso).**

Além das normativas administrativas da Colônia, de conformidade com o Decreto-lei, Bernardo Sayão interferia nas condutas morais como regra de permanência naquele espaço. No Art. 24º do Decreto-Lei, item “c”, indica que a má conduta do colono, sendo considerada elemento de perturbação, poderia resultar na expulsão dele do programa da CANG, embora no artigo-lei não listasse quais eram as normativas de comportamento social. Em entrevista concedida por antigo morador da cidade de Rialma, ele se reportou às proibições: “Lá não era permitido, o Sayão era muito rígido e não permitia prostituição e vender pinga lá, lá era pra trabalhar, aí mandava pra cá, aí Rialma foi a maior zona boêmia do Centro-Oeste” (Depoimento registrado no dia 08/06/2015 com antigo morador de Rialma).

*Nos primeiro anos da colônia a travessia do rio era feita por uma canoa – “a canoa do Sayão” -, que o próprio administrador controlava rigorosamente. Segundo normas adotadas, ele não permitia a entrada de prostitutas. As que apareciam tinham que ficar do outro lado do rio. Não se permitia também a venda de bebida alcoólica. Para os dois casos, a opção era permanecer antes do rio. (PESSOA, 1999, p. 43, grifo nosso)*

Pessoa (1999) faz saber que o processo de triagem, “peneira” na beira do rio, acarretou um fenômeno social que perdurou até o final dos anos 80: “formou-se zona confinada de prostituição na Barranca, e na colônia não. A zona de prostituição formada tomou o nome de ‘Coréia’, em razão da Gerra da Coréia” (PESSOA, 1999, p. 44)

Na poesia “Ode à Barranca”, extraídas do livro A Gênese de Rialma em versos e prosa, Edvaldo Nepomuceno (2007), poeta rialmense, traduz a história de Rialma e o estigma da Barranca evidenciando, em palavras e imagens figurativas, a construção da representação social em torno do

nome Barranca: “*Barranca dos retirantes, dos paus de arara, na beira do rio, barranca dos sem-terra, das prostitutas namoradeiras [...] Barranca da Coréia, Do cancro e da gonorréia*” (NEPOMUCENO, 2007, p. 41).

Durante o período de 1944 e 1945, início da ocupação da região da Barranca, às margens do Rio das Almas, foi estabelecida e disseminada em algumas casas das ruas 11, 12, 13, 14, 15 e 16 a zona de prostituição da cidade baixa, sendo mais recorrente na rua 16, onde estavam locadas as casas mais famosas à época.

A distinção entre a CANG e a Barranca, sendo respectivamente Ceres e Rialma pós emancipação ocorrida em 1953, vai além dos limites físico-territoriais. Atinge a relação social, política, cultural e econômica como forma de demarcação territorial a partir da instauração da diferença entre os dois personagens: o Colono e o Barranqueiro, respectivamente o Ceresino e o Rialmense (SILVA, 2008).

Situação semelhante também foi identificada no processo de instalação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados em 1943.

## 2.2 DOURADOS (CAND) E FÁTIMA DO SUL (VILA BRASIL)

A formação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), localizada no Estado do Mato Grosso do Sul, também revela um caso emblemático que dado as semelhanças ao processo de implantação da CANG e da Barranca pode auxiliar na compreensão política do processo de colonização e ocupação do oeste brasileiro, via programa Marcha para o Oeste.

A colônia de Dourados (CAND) foi implantada em 1943, dois anos mais tarde que a CANG. Ambas foram construídas seguindo-se os mesmos princípios e leis estipulados no Decreto-lei 3.059 de 14 de fevereiro de 1941. A CAND foi instituída em território federal de Ponta Porã, próximo à região de Dourados. Em Decreto-lei 5.941 de 28 de outubro de 1943 foi assim designada a criação do núcleo colonial em uma área: “Não será inferior a 300.000 (trezentos mil) hectares” (BRASIL, 1943). Porém, no site do IBGE foi reportado no histórico do município que a área da colônia consistia de 50.000 hectares, evidenciando uma dissonância entre os dados apresentados.

Ao analisar a mesma fonte pesquisada sobre a história da CAND registrada no IBGE (2014) este reporta à origem da cidade de Fátima do Sul como um núcleo urbano que surgiu em detrimento da criação da CAND:

No início de 1950, grande número de colonos concentrados na margem esquerda do Rio Dourados, aguardam a abertura da segunda zona da colônia federal. Em face disso, surgiu o novo povoado, com a denominação de Porto Ubatuba. Com o aparecimento de inúmeros estabelecimentos comerciais, o povoado se estendeu para a margem direita do rio Dourado, tendo sua denominação alterada para Vila Brasil, e logo após, Fátima do Sul (IBGE, 2014).

Naglis (2007) justifica o surgimento do povoado de Vila Brasil como uma consequência do processo de triagem para a concessão dos lotes da CAND. Para a autora, o núcleo colonial se dividiu em duas zonas: a 1ª foi onde houve uma efetiva distribuição pela administração e a 2ª, uma promessa de demarcação.

o povoado foi ganhando características urbanas. Ponciano escreveu “O povoado formou-se com pequenos ranchos de pau a pique, cobertos de sapé, com famílias oriundas de várias regiões do Brasil e principalmente do Nordeste, na busca de seu sonho – a terra” (NAGLIS, 2014, p. 81).

O acampamento recebe o nome de Vila Brasil, atribuído em referência às pessoas oriundas de várias regiões do Brasil. Concomitante ao processo de ocupação emergente às margens do rio Dourado, do outro lado do rio, os colonos beneficiados pela concessão de terra demarcavam seus lotes.

O rio, como limite territorial, também sugere uma imagem especular opositora e complementar entre as duas cidades. Delimitam-se as fronteiras, convertem-se espaços em territórios e determinam relações sociais. Assim como na CANG e na Barranca, a imagem da “Canoa de Sayão” é análoga à função de controle alfandegário; no caso da CAND e da Vila Brasil, a balsa como elemento primário de travessia antecede a ponte, construída tempos depois (Figura 3):

*O povoado tinha um obstáculo: o rio Dourados. Como os colonos já estavam na margem direita marcando os lotes e as famílias ficaram na margem esquerda, o povoado cresceu e foi preciso ultrapassar o rio. Como solução foi construída uma balsa para transportar pessoas, animais e alimentos. **Essa Balsa até hoje é um elemento significativo na memória dos moradores, pois uma vez naufragou e algumas vidas se perderam.** Posteriormente foi construída a ponte de madeira sobre o rio Dourados” (NAGLIS, 2014, p. 82, grifo nosso).*



Figura 3: Ponte entre CAND e Vila Brasil sobre o Rio Dourados - Fonte: museu-fatimadosul. com edição do autor.

Para Naglis (2014), em análise histórica da constituição da CAND, a ponte aparece como elemento físico que evoca lembranças e memórias individuais e coletivas. Mas, a imagem da ponte também sugere um marco temporal e um poder simbólico em que a conexão das extremidades territoriais pela ponte indica a estratificação das relações sociais. Se antes a travessia do rio detinha o simbolismo da barreira físico-natural que instituía quem poderia atravessá-lo, com a construção da ponte sugere que a demarcação territorial já havia se efetuado, sobretudo pelos seus agentes sociais, Colonos/Vila Brasil.

Em 1958, Vila Brasil é reconhecido como distrito subordinado ao município de Dourados. E, em 1965, é desmembrado de Dourados e elevado à categoria de município, alterando o nome para Fátima do Sul.

Ao analisar a política nacionalista da Marcha para o Oeste e delinear uma interlocução possível entre a CANG e a CAND foi possível identificar algumas similaridades nos desajustes administrativos durante a constituição dos dois núcleos coloniais. Esses descompasso influenciaram a constituição socioespacial das cidades. Tal interpretação nos instiga a explorar outros fatores da organização das CAN's durante sua implantação e de que forma interfere no tecido urbano das respectivas cidades. No tópico a seguir será explorado a condição urbana de construção dos respectivos núcleos experimentais.

### 3. Laboratórios urbanos experimentais

Pensar a construção da CANG e da Barranca ou da CAND e da Vila Brasil parte de uma dimensão rural, no contexto do processo político das Colônias Agrícolas Nacionais, mas também tece interlocuções com a constituição de uma cidade experimental, através da construção do núcleo urbano da respectivas colônias.

Em 1947, com a visita do assistente-técnico do Conselho Nacional de Geografia, Waibel reporta à viagem realizada ao Estado de Goiás para pesquisa de campo e avalia processo de colonização das terras goianas. Uma das impressões do geógrafo é que “Ao entrar-se na Colônia compreende-se desde o primeiro momento que aqui é uma área de vida planejada e controlada” (WAIBEL, 1947, p. 21).

Começaremos a exposição a partir das duas palavras apresentadas pelo geógrafo, em 1947, atribuídas à organização da CANG: “planejada” e “controlada”.

A partir da análise da paisagem do núcleo central das duas cidades, Ceres e Rialma, sugere-se a leitura e as possíveis interpretações relativas às transformações realizadas nas cidades ao longo do tempo, mas que permanecem ora em harmonia, ora em embates por interesses territoriais. É possível, portanto, perceber os contrastes entre o espaço ordenado, instituído e planejado, em oposição à cidade que surge de modo “não planejado” em decorrência da ocupação às margens do Rio das Almas.

No decreto-lei n. 3.059 de 14 de fevereiro de 1941, que dispõe sobre a criação das Colônias Agrícolas Nacionais, estava prevista no Art. 5º ao 8º a criação de uma sede urbana, visando ao desenvolvimento de um futuro núcleo de civilização no interior do país. Dispõe ainda o referido decreto-lei acerca da criação na sede da colônia de escolas primárias para alfabetização, hospital, oficinas e casas para os colonos que prestavam serviços administrativos e comerciais nessa localidade.

Sayão, em entrevista concedida ao Jornal “O Anápolis”<sup>1</sup> de 28 de novembro de 1943, afirma que o núcleo urbano da Colônia seria planejado para 20.000 habitantes. Nos anseios do administrador seria erguido o ideário de uma cidade moderna inspirado no imaginário das grandes metrópoles brasileiras que Sayão trazia na lembrança: “aeroporto, estação

---

1 Foi realizado pesquisa no acervo histórico do museu da cidade de Anápolis, o Jornal O Anápolis, único jornal em circulação no estado, tendo como recorte o período de 1941 a 1945.

rodoviária, hospital, escolas, indústrias de aproveitamento da produção agrícola, esportes, inclusive aquáticos, diversões e assistência intelectual por meio de bibliotecas, sociedades, etc” (JORNAL O ANÁPOLIS, 1943).

Embora a cidade de Ceres fosse planejada, a ocupação do núcleo urbano ocorreu somente após 1950. Dayrell (1974) reporta que, até 1950, 93% da população da CANG localizava-se na zona rural.

Pessoa (1999) também informa que Sayão construiu a “Casa do administrador”, próxima à entrada da cidade, local onde surgiu a sede, em uma das regiões mais acidentadas de toda a colônia, mas que oferecia vista privilegiada, como sentinela vigilante, tanto do desenvolvimento da CANG quanto do povoado que se aglomerava do outro lado do rio, na Zona da Barranca.

A planta urbana da sede da CANG foi elaborada pelo Escritório Saturnino Brito em 1944, três anos após o decreto de criação da Colônia. Em artigo publicado na Revista Clube de Engenharia, em 1959, Brito Filho expõe as regras para o desenvolvimento do projeto, tendo como principal ressalva a obediência ao número de habitantes e a atenção aos critérios ambientais e sanitaristas.

Embora um plano completo da futura cidade já tenha sido preparado pelo escritório Saturnino de Brito, só algumas casas residenciais já foram construídas. A cidade terá provavelmente o nome de ‘Ceres’, indicando que a produção agrícola será a principal finalidade da Colônia (WAIBEL, 1947, p. 23).

Como premissas urbanísticas, constavam as dimensões dos traçados das vias, das quadras e dos lotes urbanos, a quantidade de reservas florestais próxima às reservas dos cursos hídricos, adaptação à topografia do local para evitar movimentações de terra, para facilitar a implantação rápida do núcleo urbano e, de acordo com Brito (1959), visando favorecer o escoamento das águas pluviais (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1959).

A sede da Colônia foi implantada entre três cursos hídricos, tendo a leste o Rio das Almas como a principal barreira física natural de delimitação e os córregos Água Limpa e Bacurí que delimitavam a área de expansão urbana da cidade em sentido norte e sul.

A representação simbólica da organização do poder político atribuído à CANG pode ser apreendida pelo nome atribuído às principais avenidas,

por exemplo: a avenida que conecta o Leste ao Oeste – Av. Brasil, sendo esta a via principal de acesso à sede da Colônia pela rodovia nacional BR-153. No cruzamento da Av. Brasil tem-se a Av. Goiás que conecta a cidade de Norte a Sul e está apoiada/amparada por duas avenidas laterais: no “braço direito” a Avenida Presidente Getúlio Vargas e no “braço esquerdo” a Avenida Ministro Fernando de Sousa Costa<sup>2</sup>. Delimitando/agenciando esse traçado tem-se a figura administrativa do Bernardo Sayão representado pela via circular que define o núcleo urbano principal da CANG (Figura 4).

Semelhante ao plano urbanístico de Goiânia, a cidade tem como elemento central a praça cívica, sendo o ponto administrativo que converge ou converte as avenidas descritas, isto é, ponto focal das Avenidas Goiás, Getúlio Vargas e Fernando Costa. No contorno de todas essas avenidas, tem-se a referência ao administrador da CANG, isto é, a Avenida Bernardo Sayão como um cinturão que circunda e delimita o núcleo urbano.

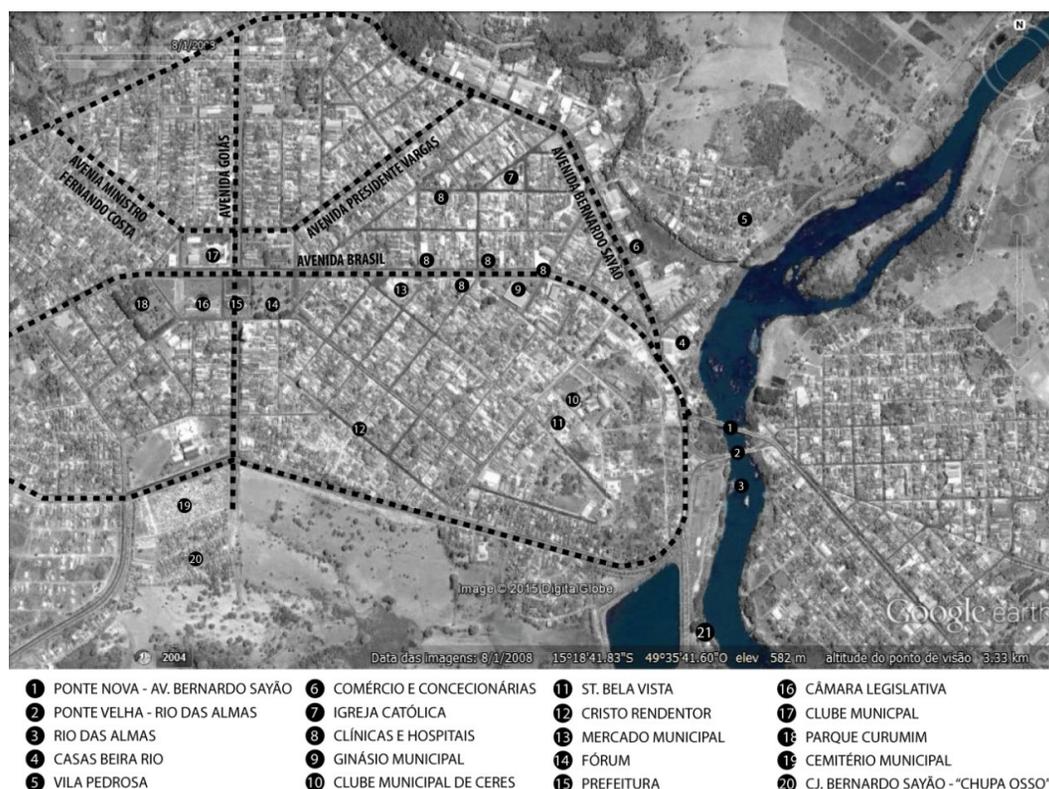


Figura 4 - Mapa núcleo urbano de Ceres. Fonte: Elaboração do Autor – A partir de: Google Earth,

2 Ministro da agricultura pelo governo de Vargas, interventor federal pelo estado de São Paulo durante o regime Estado Novo de 1941 a 1945 e responsável pela nomeação de Sayão como engenheiro da CANG.

Já o núcleo urbano principal de Rialma surgiu com o parcelamento de duas grandes glebas de terra, pertencentes a Osório Felipe da Silva e Joaquim Orozimbo Rodrigues. Em pesquisa realizada no cartório de registro de imóveis de Jaraguá, no dia 12 de junho de 2015, foi confirmada a propriedade de Joaquim Orozimbo referente a 40 alqueires de terra. Isto constituiu fonte primária de desmembramento que promoveu o parcelamento do núcleo urbano da cidade de Rialma próximo às margens do Rio das Almas, abaixo da Avenida Bernardo Sayão.

Tendo como cota de nível mais baixo o Rio das Almas e, portanto, a ponte como conexão entre as duas cidades, suscita-se a reflexão no sentido de que uma observa continuamente a outra, a eterna vigília acompanha no olhar dos habitantes o desenvolvimento urbano das duas cidades. Em um passado histórico, essa vigília foi motivo de ciúmes ao ver que um lado se desenvolvia mais que o outro.

O processo de ocupação da Zona da Barranca teve um desenvolvimento rápido. Conforme Pessoa (1999), chegou a provocar ciúmes na população ceresina. O desenvolvimento urbano da Barranca foi maior devido, sobretudo, ao desvio da BR-153. Pela avenida “Federal” fazia-se a conexão entre a Colônia Agrícola e a comercialização da produção da Colônia. Assim, desenvolveu-se o núcleo comercial do outro lado da ponte.

A “Federal”, hoje Av. Bernardo Sayão, como era denominada, fazia a conexão da BR-153 à CANG. O desvio era feito por dentro da cidade de Rialma, passava pelo Rio das Almas e ligava diretamente à rodoviária que ficava onde hoje é a praça com a estátua de São Patrício. Seguia em sentido norte passando em frente das principais “indústrias” da CANG, a antiga usina de açúcar, a cerâmica São Patrício e o Abatedouro.

O desvio da BR-153 impulsionou o desenvolvimento econômico da “Barranca” levando-se em conta os pontos comerciais e de serviços, por exemplo: Lojas Riachuelo, Casas Paraibanas, Lojas Goianas, Casa Lima, além de hotéis, postos de gasolina (Posto Shell), bares e restaurantes, (Bar Quitandinha, Empório Tupy). A proximidade da rodovia também contribuiu para o desenvolvimento da prostituição na cidade, caso comum e recorrente nas cidades brasileiras divididas por rodovias.

A organização da paisagem urbana de Rialma e de Ceres surgiu de forma diferente. A cidade de Rialma possuía dois limites de crescimento: um deles margeava a porção oeste/sul pelo Rio das Almas e o outro, a

leste, pela rodovia BR-153 (Figura 5). Em uma alusão à mitologia Greco-Romana, antes abordada pela referência ao nome da Deusa Ceres, poderia especular-se como uma ação de leitura e interpretação das alegorias, a organização da paisagem de Rialma através do ditado popular e do complemento atribuído pelo autor: “Todos os caminhos levam a Roma, levam à romana Ceres”.

Enquanto o nome atribuído às ruas da CANG era referência ao poder nacional constituído, em Rialma as ruas e bairros receberam nomes de um poder cultural, local e religioso, nomeando-se santos, padres, além de alguns prefeitos e personalidades importantes da história de Rialma.

As avenidas Pedro Felinto Rêgo, nome atribuído à importante família Rêgo de Rialma, e a Avenida Bernardo Sayão, antiga avenida “Federal”, permitem o acesso da cidade ao principal ponto de convergência: a ponte que conecta à cidade de Ceres. A Convergência em um ponto focal, a passagem da ponte, gera uma forma triangular na configuração urbana, a representação figurativa de um funil, como evidenciado na (Figura 05).

A base do triângulo se forma a partir do desenvolvimento da cidade margeando a BR-153, separando o núcleo urbano central em três fatias, o que interfere na configuração das quadras e dos lotes também com pontas triangulares.

No núcleo central da cidade de Rialma, indicado no mapa urbano como “Loteamento Primitivo”, foi construído a Igreja Católica no ponto mais alto do limite urbano. Este é um marco visual na paisagem de Rialma, podendo ser avistado desde de bairros circunvizinhos até da cidade de Ceres.

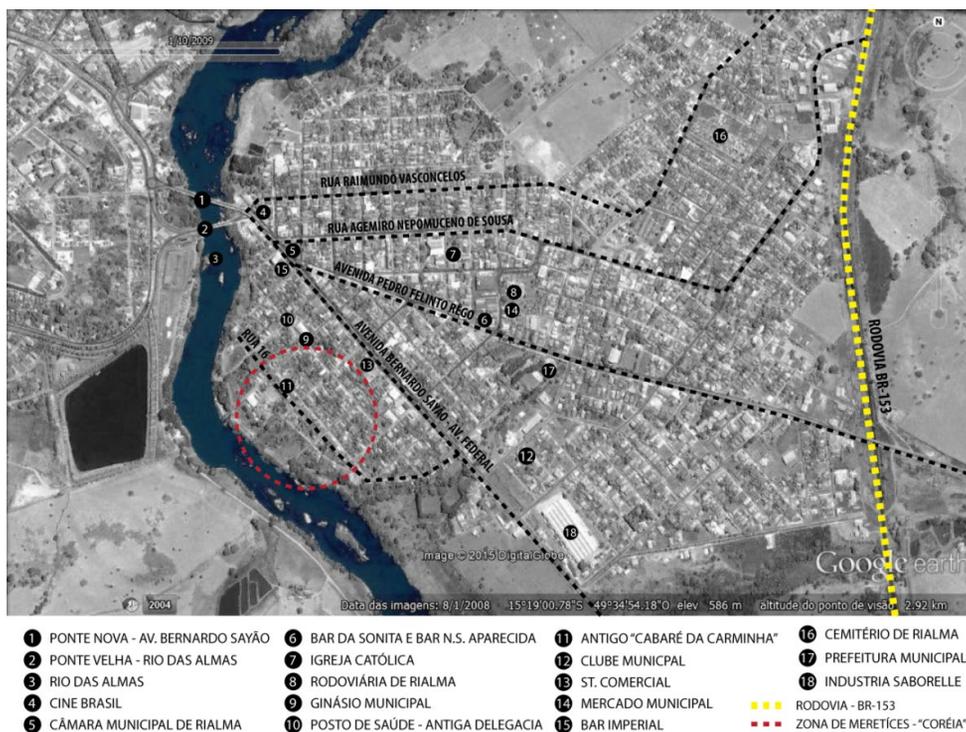


Figura 5 - Mapa núcleo urbano de Rialma. Fonte: Elaboração do Autor – A partir de: Google Earth,

Já no processo de implantação do núcleo colonial da CAND, segundo Ponciano (2006) os lotes da primeira zona foram demarcados pelos engenheiros que administravam a CAND e na segunda zona possuía áreas com direitos adquiridos no interior desta, dos 300 mil ha que por decreto-lei deveria ser a área total da colônia, foram distribuídos pouco mais de 267.000 ha o que ocasionou tensões políticas agrícolas durante o processo de demarcação das áreas pelo Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) além da pressão popular dos emigrantes que deslocavam em massa para a região em busca dos lotes que seriam doados, conforme indicava propaganda estatal. Segundo Elpídio M. Prazo, segundo administrador da CAND, no relatório de 1954 sobre a demarcação da Segunda Zona, publicado no jornal O Progresso:

*Dada a grande afluência, todos os anos, de centenas de emigrantes [sic] torna-se necessária a imediata demarcação dos lotes [...] Essa condição evitará, sem dúvida, os inconvenientes que se tem observado da parte de numerosos emigrantes, que penetram nas matas sem a determinação dos lotes que deverá ocupar. Esta situação da Colônia está criando um sério proble-*

*ma para a administração. Agrupam-se várias famílias num mesmo lote, sem a indispensável habitação, criando, também dificuldades para o serviço médico da Colônia, onde só um facultativo atende, numa enorme área de uma população estimada em fevereiro do corrente ano em 25.000 almas. Os que conseguem lotes regularmente arrendam-nos aos que chegam em prejuízo, não raro, das atividades normais da Colônia. (O PROGRESSO, DOURADOS, 1954, p. 8 apud PONCIANO, 2006).*

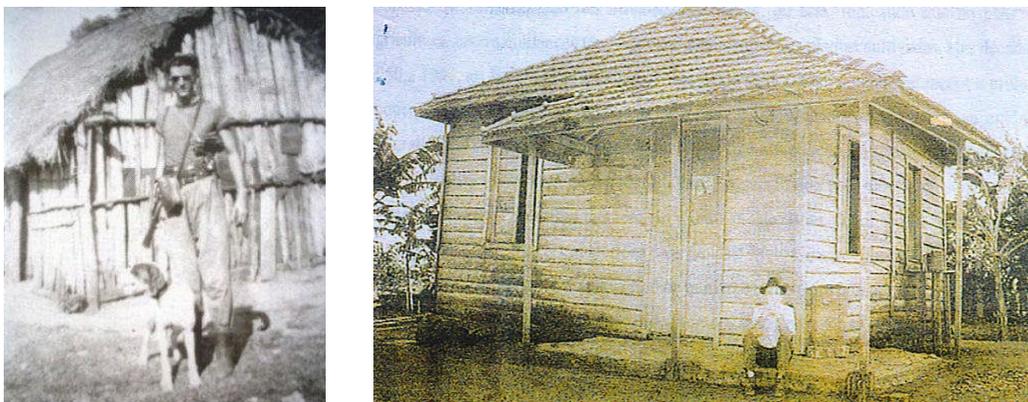


Figura 6 – Habitações da CAND – O PROGRESSO 1952 apud Ponciano 2006 com edição do autor.

O relatório do administrador da CAND publicado no Jornal indica um desajuste administrativo de implantação do núcleo colonial de Dourados. Seduzidos pela oferta, a grande quantidade de migrantes interferiu diretamente na organização da colônia. Na (Figura 6) é possível verificar através da imagem das casas tal ocorrência, do lado esquerdo uma Casa de Pau-a-pique construída pela iniciativa dos migrantes já à direita a casa construída pela administração da CAND e doada aos migrantes beneficiado. Segundo Ponciano (2006):

[...] a chegada dessas famílias de nordestinos à Colônia Agrícola Nacional de Dourados formava um quadro indescritível, pois aquelas famílias eram despejadas no pátio da administração, praticamente só com a roupa do corpo, expostos ao sol, a chuva, ao frio, sem qualquer recurso (INFORMATIVO REGIONAL SUL. Fátima do Sul, 09 de julho, 1999, p. 2).

Verifica-se, portanto, que as condições dos colonos na área rural expressam os mesmos desajustes administrativos verificados no caso da CANG. Se de um lado do rio a cidade é construída em rígido alicerce coativo, do outro lado cresce a cidade de tendas postas em barrancos,

onde o efêmero torna-se permanente e alimenta o discurso de poder que caracteriza e qualifica a cidade e seus habitantes. Seja a Barranca ou a Vila Brasil, materializa-se a referência de cidade desordenada, local das veladas mazelas sociais, objeto profícuo para investigações do sistema sócio-político de implantação das Colônias Agrícolas Nacionais e o programa da Marcha para Oeste.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Investigar as pontes que conectam Ceres a Rialma, Dourados a Vila Brasil, ou entre as CANs e as Cidades Colaterais é também refletir acerca da formação histórica de tantas outras cidades mundo a fora. Seja na dependência retroalimentadora ou na condição de domínio e subordinação, são frutos, às avessas, do mesmo processo político, o que poderia ser interpretado como cidades refletidas em um espelhamento difuso pelas águas do Rio das Almas ou Rio Dourados.

Embora as cidades tenham surgido no mesmo período histórico, na mesma ocasião, revelam um sistema disparador de oposições, cidade formal/informal, uma cidade planejada e outra “não planejada”, rica/pobre, luminosa e opaca, ordenada e desordenada etc. As forças que as conectam demonstram as diversas maquinações de poder que sustentam o modo de produção das respectivas cidades.

Com esta amostragem, foi possível apreender a dimensão multifacetada de implantação da política nacionalista de Vargas de exploração e ocupação do território nacional. A formação das CAN's é um recorte específico dentro do pacote de ações estabelecidas durante o regime do Estado Novo, entretanto, constitui-se como um dos pilares importantes para o processo de modernização do país a partir da ampliação das redes de infraestrutura rodo-ferroviária, das franjas produtivas, abertura de novos polos mercantis agroexportadores, além dos ajustes demográficos e formação de novos núcleos urbanos no interior do país, constituem-se, portanto, como laboratórios experimentais que “abrem de picadas”, serão adentro, para as ocupações futuras, evocando o sentido histórico e anacrônico de exploração e colonização do território brasileiro.

Ao analisar a política nacionalista da Marcha para o Oeste e delinear uma interlocução possível entre a CANG e a CAND verificou-se algumas similaridades nos desajustes administrativos durante a constituição

das duas colônias e que influenciaram na constituição socioespacial das respectivas cidades colaterais, Barranca e Vila Brasil. Tal interpretação nos instiga a explorar outros fatores de organização das demais Colônias Agrícolas Nacionais implantadas no período de 1941-1948.

## AGRADECIMENTOS

À CAPES – Coordenação para o Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, pela bolsa de estudo (2014/2016) que auxiliou na realização deste trabalho.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Decreto-lei n°. 3.059, sobre a criação de Colônia Agrícolas Nacionais (14 de fevereiro de 1941). Disponível em <<https://legislacao.planalto.gov.br>> . Acesso em: julho de 2019.

BRASIL, Decreto-lei N. 5.941, publicado em Diário Oficial em 28 de Outubro de 1943. Disponível em: <<https://legislacao.planalto.gov.br>> Acesso em: julho de 2019.

BRASIL, Decreto-lei N. 5.812, publicado em Diário Oficial em 13 de Setembro de 1943. Disponível em: <<https://legislacao.planalto.gov.br>> Acesso em: julho de 2019.

BRASIL, Decreto-lei N. 6.882, publicado em Diário Oficial em 19 de Fevereiro de 1941. Disponível em: <<https://legislacao.planalto.gov.br>> Acesso em: julho de 2019.

CALLADO, Antônio. *Bernardo Sayão: Vida e morte do Bandeirante*. Revista Visão, São Paulo. 6 de fevereiro de 1959. Disponível em: WWW.Brazilia.jor.br, acessado em: 31/08/2015.

COSTA, L. F. *Poder, memória e estigmas: pontes entre Ceres e Rialma*. Dissertação de mestrado (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2016.

D.I.P. – Departamento de Imprensa e Propaganda. *As colônias agrícolas nacionais e a valorização do trabalhador brasileiro*. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica, 1941

DOS PASSOS, John. *O Brasil em movimento* / John dos Passos, São Paulo: Saraiva, 2013

FÁTIMA DO SUL, <<http://www.fatimadosul.ms.gov.br/fotos/museu-de-fatima-do-sulms>>. Acesso em: julho, 2019

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder* / Michel Foucault; Organização e tradução de Roberto Machado. – Rio de Janeiro: Edições Graal, [1979]. São Paulo. 2008.

\_\_\_\_\_. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Vozes, Rio de Janeiro. 2013

NAGLIS, Suzana Gonçalves Batista. “*Marquei aquele lugar com o suor do meu rosto*”: os colonos da Colônia Agrícola Nacional de Dourados – CAND (1943-1960) / Suzana Gonçalves Batista Naglis – (Dissertação de Mestrado) Dourados-MS: UFGD. 2014. 144 p.

NEIVA, Ivany Câmara. *O outro lado da Colônia: Contradições e formas de resistência popular na Colônia Agrícola Nacional de Goiás*. 1984. Dissertação de Mestrado (Mestrado apresentado no Instituto de Ciências Humanas) Universidade de Brasília, Brasília, 1984.

NEPOMUCENO, Edvaldo. *A gênese de Rialma em versos e prosa*. Goiânia: Kelps, 2007.

OLIVEIRA, Benícia Couto de. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. 1999. 255 f. Dissertação (Mestrado em História) – UNESP, Assis.

PESSOA, Jadir de Moraes. *A igreja denuncia e o silêncio do Fiel*. Campinas: Editora Alínea, 1999

PONCIANO, Nilton Paulo. *Fronteira, religião, cidade: o papel da igreja católica no processo de organização sócio-espacial de Fátima do Sul, MS. (1946-1965)*. 248 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, 2006.

RICARDO, C. *Marcha para o Oeste: A influência da Bandeira na formação social e política do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora USP, 1970.

SILVA, Sandro Dutra e. *Os estigmatizados: distinções urbanas às margens do Rio das Almas em Goiás (1941-1959)* / Sandro Dutra e Silva. – 2008.

SIMMEL, Georg. *A ponte e a porta*. In.: Revista Política e Trabalho, N° 12, setembro, 1996. p. 10-14.

TEIXEIRA, C. M.; MAQUEZ, R. M.; CANÇADO, W. *Espaços Colaterais*, ICC, Belo Horizonte, 2008.

VARGAS, Getúlio. *Problemas e realizações do Estado Novo*, Departamento Nacional de Propaganda, DNP, 1938

VARGAS, Getúlio. *A nova política do Brasil*. 1ª Edição, José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1938.

DIREITO À CIDADE: ENTRE  
PROCESSOS DE EXIGÊNCIA E  
INSTITUCIONALIZAÇÃO

*Ana Carolina Carvalho Farias*  
*Pedro Dultra Britto*  
*Alexandra Paio*



## RESUMO

Apesar de todo o avanço tecnológico e científico da arquitetura e do urbanismo ao longo do século XX, as cidades de hoje acumulam problemas sociais, econômicos e ambientais, estando ainda muito longe de uma situação de justiça urbana. No turbilhão de reivindicações e de ações artísticas e ativistas que denunciam a expropriação da cidade desde a década de 1960, o conceito do direito à cidade proposto por Henri Lefebvre e adotado por diversos teóricos e praticantes assume, ao longo dos anos, novos significados e novas urgências de acordo com os momentos do processo histórico em que está inserido. Da imaginação de utopias, das diversas experiências participativas e de ampliação democrática nos processos de design, da autoconstrução, da constituição de comuns na cidade biopolítica, das manifestações de arte urbana, do urbanismo tático, o direito à cidade passa da marginalidade dos ativismos aos discursos proferidos em encontros da Organização das Nações Unidas e ao pacto constitucional de alguns países. Com o objetivo de compreender a evolução do conceito do direito à cidade e suas vicissitudes atuais, o estudo busca contribuições do urbanismo, da geografia, da história e da filosofia para problematizar a cidade contemporânea e a noção de direito, recorre ao texto fundador de Henri Lefebvre, à atualização do termo proposta por David Harvey, e à leitura de cartas, acordos e constituições republicanas. Desta forma, identifica contextos, atores, conquistas e contradições no âmbito do direito à cidade, concluindo por sua relevância, na contemporaneidade, no desejado processo de transição da situação de precariedade urbana atual para uma utopia da economia do comum. Sendo o direito à cidade um conceito fundador de diversas práticas na cidade contemporânea, este estudo compõe a dissertação de mestrado de uma das autoras, que buscou construir um panorama conceitual sobre o Urbanismo Tático, exemplificado com diversos praticantes e práticas, intitulado “Taxonomia do Urbanismo Tático: uma proposta para leitura, compreensão e articulação das táticas urbanas emergentes”.

**Palavras-chave:** direito à cidade; justiça urbana; cidade contemporânea.

## 1. INTRODUÇÃO

Das cidades dos países periféricos e em desenvolvimento às ricas cidades dos países centrais, há um sentimento de degradação urbana. Apesar de todo o avanço tecnológico e científico da construção civil e do urbanismo ao longo do século XX, as cidades de hoje acumulam problemas sociais, econômicos e ambientais, estando ainda muito longe de uma situação de justiça urbana.

Os arquitetos Josep M. Montaner e Zaída Muxí (2014) apontam três grandes mudanças estruturais nas cidades do século XXI: o avanço das tecnologias de informação e comunicação, que globaliza a sensação de presença e de pertença das pessoas entre diferentes e distantes espaços pelo globo; os fortes movimentos migratórios de populações que, por diversos motivos (guerras, falta de trabalho nos campos, pós colonialismo), formam arranjos de subculturas dentro de um mesmo território; e a voracidade do capital especulativo, capaz de intervir *intra* e supranacionalmente.

A voracidade do capital interfere diretamente nos outros dois fatores: é o capital que move a inovação tecnológica assim como é o capital que cria fronteiras, reposiciona mercados de trabalho e, inclusive, valoriza e faz circular riquezas culturais. Como lembra o geógrafo David Harvey (2014), nada é tão único que não possa ser monetizado.

Observando a função econômica da cidade ao longo da história, os filósofos Michael Hardt e Antonio Negri (2016) destacam três momentos: cidade comercial, cidade industrial e cidade biopolítica. Antes da revolução industrial, a função da cidade era comercial e o espaço da maior parte da produção, os campos cultivados, estavam separados do espaço urbano. Com o advento da indústria a produção aproximou-se do espaço urbano, transformando-o hegemonicamente no espaço da produção. Ainda assim, na cidade industrial o trabalhador produzia dentro da indústria durante seu horário de trabalho, depois retornava para as outras atividades da vida. Atualmente, a cidade é biopolítica, estando a produção em todos os espaços da cidade, em todos os horários da vida do trabalhador. A metrópole, termo preferido pelos autores, é hoje para a multidão o que a fábrica foi antes para a classe operária industrial.

A crise da cidade contemporânea está diretamente ligada à crise do capital. Para Hardt & Negri (2016), no atual regime neoliberal, a crise é

antes uma importante alavanca para novos mecanismos de acumulação capitalista, especialmente através da privatização de bens públicos. Mas o que também observam os autores, é que toda crise econômica corresponde a uma disputa de forças: os trabalhadores utilizam dos meios de que dispõem para se revoltarem e construir autonomia sobre o capital e este reinventa formas de produzir, explorar e controlar, até que os trabalhadores se revoltem novamente, e assim por diante.

Sobre a atual crise biopolítica do capital, Hardt & Negri (2016) indicam três tendências: o controle dos processos de produção social (aprimoramento das técnicas de disciplina, vigilância e fiscalização, exercidas por agências privadas e estatais); a imposição da precariedade decorrente da flexibilização do mercado de trabalho, onde o trabalhador é forçado a várias jornadas em múltiplos empregos que fragmentam também a perspectiva de carreira e impacta no tempo disponível para as outras atividades da vida (pobreza do tempo); e a construção de barreiras, tanto as muralhas nacionais contra os movimentos migratórios, como as barreiras dentro dos territórios metropolitanos, separando populações em segmentos sociais, econômicos e culturais (pobreza de espaço).

Essas tendências são facilmente verificáveis nas cidades atuais. Todo o funcionamento dos serviços e equipamentos urbanos estão cada vez mais controlados e vigiados: os espaços públicos estão repletos de câmeras de vigilância; determinados bairros residenciais, edifícios públicos, centros comerciais e empresariais impõem às pessoas rigorosos rituais de segurança em seus acessos etc. Por outro lado, as agências supranacionais determinam acordos e ajustes de conduta entre nações que afetam todas as vidas.

Com o tempo de vida cada vez mais dedicado ao trabalho, condicionadas pela competitividade do mercado e a ideologia da meritocracia, as pessoas têm cada vez menos tempo para o ócio, o lúdico, o não produtivo. Os *home offices* tem cada vez mais importância dentro do espaço doméstico. E é possível continuar trabalhando em quase todos os lugares: praças com internet gratuita para permitir o trabalho ao ar livre, os cafés, restaurantes, livrarias que oferecem salas de reuniões para os profissionais liberais, e assim por diante.

A separação que antes havia entre trabalho e lazer parece já não mais existir. Como observado pelo historiador Michel de Certeau (2014), a reprodução econômica no espaço de trabalho está, na sociedade con-

temporânea, camuflada pela surpresa dos *happenings*, pela ‘verdade’ do intensivo fluxo de informação e pela aparente animação que as novas ferramentas de comunicação proporcionam.

Por outro lado, a produção cultural expande as possibilidades de trabalho numa reprodução econômica que está constantemente analisando, mapeando e massificando suas singularidades. A segmentação das funções urbanas e das camadas sociais, além da crescente sensação de insegurança, levam à construção de ilhas muradas separando e ‘protegendo’ bairros inteiros, tanto de moradores ricos como de moradores pobres, além dos cercados centros empresariais, centros administrativos, complexos culturais e de lazer. A própria paisagem urbana com o seu nexo de signos impõe barreiras ainda que às vezes sem muros, selecionando quem tem acesso a usar ou consumir o que lhes é imposto.

Analisando diversos movimentos de resistência à expropriação urbana pelo capital (FARIAS, 2018), verifica-se que o direito à cidade, como forma de incluir os excluídos, é reivindicação recorrente que forma o imaginário e as práticas de ativistas e militantes em todo o mundo, desde sua formulação teórica na década de 1960. O ‘direito à obra’, como proposto pelo filósofo Henri Lefebvre (2016), direito à construção da cidade justa, assume na cidade biopolítica contornos ainda mais sutis e desafiadores.

Assim, é premente uma revisão teórica sobre as raízes do pensamento sobre o direito à cidade, e pelo processo pelo qual veio sendo adaptado às condições reais tanto de exploração como de luta, ao longo dos anos. Como contribuição, o texto a seguir situa a reivindicação de direitos como forma de universalização da luta urbana; depois busca os fundamentos do direito à cidade em dois de seus grandes teóricos, Lefebvre (2016) e Harvey (2014), alinhando-os aos momentos políticos problematizados em seus textos; e finaliza com a leitura de alguns documentos que incorporaram o conceito a diferentes instituições. Com o cruzamento dessas leituras objetiva-se elucidar os desafios contemporâneos que a reivindicação do direito à cidade implica.

## **2. POR UMA ATUALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE**

Uma contradição da condição contemporânea, observada por Montaner & Muxí (2014), é que a liberdade de fronteira experimentada pelos capitais não é a mesma liberdade de fronteiras que encontram os seres

humanos. Estes deparam-se com muros visíveis e invisíveis, sempre a dividirem a sociedade.

O território das cidades está internamente cada vez mais fragmentado, cercado, especializado. No entanto, tal como um organismo vivo que depende de cada uma de suas partes para funcionar, o bairro fechado na cidade, o condomínio murado da classe alta precisa do bairro autoconstruído para dele servir-se. A periferia, como observam Montaner & Muxí (2014), é peça útil para a cidade global fragmentada.

O capitalismo que constrói a cidade para perpetuar sua acumulação o faz de maneira predatória, desapropriando o comum e privatizando-o em favor da classe dominante. E o faz definitivamente atuando sobre as vidas: o capitalismo colonizou os humanos, disciplinando seu comportamento e mercantilizando seus desejos. Para o filósofo Peter Pál Pelbart (2011), a entropia da valorização perpétua do capital precisa ser combatida.

Ao pesquisar sobre as origens da medicina social, o filósofo Michel Foucault (2015) constatou que o capitalismo socializou o corpo, na medida em que construiu conhecimento sobre ele, enquanto força de trabalho. A medicina social, tal como retratada nos estudos do autor, coincide com o aprimoramento de técnicas de disciplina para preparar o Estado, a cidade e os pobres para o trabalho. Assim, resistir à exploração do capital passa por libertar o corpo do adiestramento, da disciplina e da dócil civilidade (PELBART, 2011).

Para Harvey (2015), o corpo possui um potencial político que se manifesta em várias possibilidades. Uma delas está em compreendê-lo enquanto máquina desejante: se o desejo orienta a produção capitalista ele também pode orientar uma fuga à opressão do capital e moldar alternativas à produção, à troca e ao consumo. Por outro lado, há que compreender o corpo em sua incompletude, enquanto ser relacional que se faz em suas relações com o outro. “[...] o exercício de poderes e contra poderes entre corpos é um aspecto constitutivo central da vida social”. (HARVEY, 2015, p. 165).

Assim, é necessário ultrapassar a particularidade da individualidade e da identidade, ou a armadilha do reducionismo ao corpo, para atingir o universal, ou seja, visões de mundo socialmente moldadas e abrangentes a todos, ao coletivo, à multidão. Para a tarefa de construir a universalidade, a noção de ‘direitos humanos’ tem importante contribuição.

O mundo globalizado permite a disseminação de afirmações universais experimentadas no nível local, como o fizeram os zapatistas no México, por exemplo, na década de 1990. Se por um lado, a universalização de compreensões de mundo e de direitos humanos busca manter o mundo seguro para a democracia, para as liberdades individuais e de expressão, por outro lado ela também é uma forma de manter o mundo seguro para o capital. Ou seja, a globalização dissemina mais facilmente a aceitação de noções burguesas sobre leis, direitos, liberdades até alegações morais sobre bondade e virtude o que, na concepção marxista, significa a generalização da submissão às instituições burguesas sendo, portanto, somente reformista e não revolucionária (HARVEY, 2015).

A respeito das declarações de direitos, o filósofo Giorgio Agamben (2010) ressalta que se trata da inscrição formal da vida na ordem jurídico-política do Estado-nação, subjugando-a definitivamente à sua soberania. Uma vez que a vida do indivíduo entra no ordenamento do Estado-nação, ele passa a figurar enquanto 'cidadão' que encontra aí a conservação dos seus direitos. A armadilha está no fato de que cabe ao soberano Estado-nação decidir sobre a condição de cidadania e o grau de conservação desses direitos. Trata-se, segundo o autor, de uma falsa emancipação.

Além disso, a Declaração Universal dos Direitos Humanos (UN, 1998), feita pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1948, por exemplo, encontra entraves diversos para implementação em várias localidades. Inicialmente utilizada no contexto da Guerra Fria, foi entrando em desuso, sendo sobreposta por interesses específicos dos Estados. Assim como os acordos supranacionais pela redução da poluição ou da extrema pobreza que esbarram nos interesses dos Estados em manter a produtividade e o avanço de seus mercados.

No entanto, Harvey (2015) defende o discurso da universalidade de preceitos morais e éticos, de verdades e de direitos, como forma de unir as singularidades locais em busca de alternativas políticas e econômicas globais. O autor ainda enumera outros direitos universais, além dos já declarados pela ONU, como direitos dignos de atenção: o direito à oportunidade de vida, o direito à associação política e a um bom governo, o direito dos trabalhadores envolvidos diretamente com o processo produtivo, o direito à inviolabilidade e à integridade do corpo humano, direitos de imunidade e desestabilização, o direito a um ambiente de vida

decente e saudável, o direito ao controle coletivo de recursos de propriedade comum a todas as pessoas, os direitos daqueles que ainda vão nascer, o direito à produção de espaço, o direito à diferença (incluindo o direito ao desenvolvimento geográfico desigual), e os direitos enquanto seres da espécie. O direito à cidade, inicialmente formulado por Lefebvre (2016) e mais tarde problematizado por Harvey (2014) englobam, de certa forma, quase todos esses outros acima apontados.

Não é difícil relacionar o neoliberalismo como uma afronta aos direitos humanos. Assim, compreendendo as dificuldades e contradições das declarações de direitos universais, Harvey (2015) lança como problema a missão de ampliá-los e potencializá-los à máxima possibilidade de superação da exploração capitalista e do Estado, ou seja, à máxima possibilidade individual de 'ser diferente' e à possibilidade coletiva de produção do espaço.

Para esta pesquisa, o interesse no direito à cidade, cuja formulação e atualização são discutidas a seguir, está em enxergá-lo dentro de um processo de lutas que aspira a justiça urbana. Considera-se, aqui, o direito à cidade num processo de transição da situação de precariedade urbana atual para uma utopia da economia do comum.

Para a discussão que se segue, procedeu-se com a leitura do texto seminal de Lefebvre, publicado em 1968 e intitulado *Direito à Cidade*, onde o autor propõe esse horizonte de luta, enquadrando-o numa crítica contumaz à ciência do urbanismo e na necessidade de adequar o pensamento filosófico-teórico sobre a cidade às suas especificidades da época. Em seguida, recorreu-se ao texto publicado em 2014 por Harvey e intitulado *Cidades Rebeldes*, onde o autor busca atualizar o conceito elaborado por Lefebvre aos desafios da contemporaneidade, situando o papel central do 'preariado' enquanto o sujeito político que tem a urgência de construir novas possibilidades de mundos. Na revisão das duas publicações, destacou-se a leitura que os autores fizeram de seu contexto histórico e urbano, e a forma como acharam possível encaminhar movimentos de resistência nesses contextos, fundamentados pelo direito à cidade.

Por fim, buscou-se compreender como esse conceito aparece hoje incorporado a instituições e marcos legais. O Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) no Brasil; a Carta Mundial para o Direito à Cidade (FSM POLICÊNTRICO, 2006); a Carta-Agenda Global pelos Direitos Humanos na Cidade

(UCLG, 2016); a Nova Agenda Urbana (ONU, 2016) elaborada na mais recente Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III); e a Constituição Equatoriana (ECUADOR, 2008), são alguns dos documentos analisados, dos quais destacou-se trechos elucidativos. Também se buscou a contribuição de alguns autores que problematizam tais processos de institucionalização de conceitos e práticas antes utilizadas em crítica e oposição às instituições. Pretendeu-se, dessa forma, oferecer um panorama de fundamentos úteis às práticas contemporâneas de resistência à expropriação urbana, as quais fazem uso do discurso do direito à cidade e, portanto, precisam estar cientes de seus desafios e contradições.

### **3. O DIREITO A UMA OUTRA CIDADE**

#### **3.1 O QUE DISSE HENRI LEFEBVRE**

Henri Lefebvre (2016) elaborou o conceito de direito à cidade, simultaneamente às lutas urbanas que irromperam em Paris em maio de 1968. Pouco antes, Guy Debord (1997) havia escrito um compilado de textos denunciando a espetacularização da sociedade, o que sintetizava o pensamento desenvolvido pela Internacional Situacionista, movimento artístico e político do qual fazia parte. Do outro lado do oceano, Jane Jacobs (2009) escrevia sobre as transformações predatórias por qual passava a cidade de Nova Iorque sob a influência do engenheiro Robert Moses, e apontava para a necessidade de valorizar a escala da rua.

Já naquela época o tema ‘urbanismo’ estava na moda. Publicações em jornais, revistas, TV, tiravam o assunto do circuito restrito aos técnicos e colocava-o em discussão nas mesas de bar, escolas, teatros e outros palcos. Era a “ideologia do urbanismo”, como observou Lefebvre (2016), afirmando-se com grande expressão. Nessa ideologia, como coloca o autor, a história, a consciência, as questões sociais são traduzidas em termos espaciais. A cidade é vista como uma rede de circulação e consumo, como centro de decisões e informações, numa redução-extrapolação do rigor científico, como se a ‘ciência urbanismo’ pudesse resolver tudo. Assim, Lefebvre questionava se o que se imaginava como ‘urbanismo’ se sustentava àquela época, pontuando que o momento histórico da cidade exigia um pensamento filosófico-teórico adequado a suas especificidades.

O momento histórico de quando Lefebvre escrevia seu ensaio era o da compreensão da crise da cidade moderna. Sua leitura era a seguinte: o funcionalismo havia reduzido a sociedade urbana ao cumprimento de funções prescritas; vivia-se uma crise das instituições urbanas, da jurisdição e da administração urbanas; a cidade moderna intensificava a exploração da sociedade; havia uma ênfase na 'linguagem'; o zoneamento urbano segregava e racionalizava o espaço; vivia-se também uma crise da civilização agrária; a cotidianidade estava organizada, manipulada, pacificada (LEFEBVRE, 2016). Questionando qual a ideologia poderia libertar a cidade de sua degradação, o autor concluiu que somente uma ideologia que intensificasse a vida urbana seria capaz de tal feito.

Assim, Lefebvre (2016) elucidou o valor de uso da cidade, entendendo-a como obra. Analisando as cidades antes dos efeitos da industrialização, o autor concluiu que, enquanto centro da vida social e política, a cidade não só acumulava as riquezas materiais da produção humana como também os conhecimentos, técnicas, monumentos e sensibilidade artística. O uso principal da cidade enquanto obra era a festa, o prazer, o prestígio. Possibilidades que a industrialização reduziu, senão eliminou ao longo do tempo.

Com o início do processo de industrialização que subordina a cidade à suas mercadorias, a obra foi substituída pelo produto. A cidade perdeu seu valor de uso e passou a ser vivida em seu valor de troca. Esta é a condição da cidade na centralidade capitalista. O autor ainda concluiu que foi a classe dominante, detentora do capital, dos meios de produção, que substituiu a obra pelo produto, ao controlar os investimentos produtivos pela cidade, as subjetividades que permeiam as relações sociais, e por fim, a própria classe operária.

Buscando uma abordagem metodológica para a degradação urbana que vivia, Lefebvre propôs uma distinção entre a cidade e o urbano. Isto é, segundo o autor há, por um lado, uma realidade presente, prático-sensível que é a cidade e, por outro, uma realidade social, estruturada no pensamento, que é o urbano. Este não pode dispensar sua morfologia própria, sua base prático-sensível, dependendo diretamente das possibilidades oferecidas pela materialidade da cidade.

A cidade é um sistema de significações, de sentido e, portanto, de valores, mas não só isso. Esse sistema só se realiza pela prática social

que se dá no cotidiano. Esse entendimento confronta o racionalismo modernista, caracterizado, dentre outras coisas, por sintetizar a vida cotidiana em funções separadas umas das outras (trabalho, transporte, vida privada, lazer etc.). Também confronta o fetichismo, como observou Lefebvre (2016), com que os adeptos da semiologia urbana insistiam em reduzir a cidade a um sistema de significações. Embora seja um conjunto significativo, a cidade não é apenas linguagem, mas também uma prática.

Somente uma práxis urbana, defendeu o autor, poderia elucidar uma síntese capaz de auxiliar a análise crítica; uma práxis orientada para a reunião de elementos da experiência urbana (atividades, atores, conhecimentos, materialidades, etc), sob a forma da simultaneidade e dos encontros. Tratando-se de um problema prático, esse problema é, concomitantemente, político.

A classe operária deve ser reposicionada no centro da força social que move a sociedade, segundo o autor. Nesse processo, a noção de direitos é importante debate para a superação de contradições como a existente entre a socialização da sociedade e a segregação generalizada. Os direitos inserem os excluídos nos costumes, nos códigos, tornando concreta a noção anteriormente abstrata dos direitos reais, como o direito à vida, à saúde, à natureza. Os direitos servem para dar suporte às necessidades e desejos humanos, onde se encontram necessidades urbanas específicas, como a necessidade de informação, de simbolismo, o desejo pela atividade criadora, a necessidade de lugares e de tempo para encontros.

Tendo tais questões em conta, Lefebvre (2016) defende o direito à cidade como uma exigência. Especialmente fundamental para a classe expropriada da cidade, esse direito é também o direito à obra, ao uso da cidade, à liberdade, à socialização e à individualização, direito ao habitat e ao habitar, à vida urbana. O direito à cidade, como propôs o autor, não deve ser entendido como um sentimento melancólico de retorno à cidade tradicional e nem de aceitação à cidade que aí está, mas o direito a uma cidade dinâmica, capaz de renovar-se, direito a uma vida urbana transformada, à uma outra cidade genuinamente desejada.

No entanto, o programático não é suficiente para o movimento revolucionário. Aliás, ele deve estar aberto a modificações no decurso de sua execução, que virão a partir da práxis. Da mesma forma a arte, embora necessária como a ciência, também não é suficiente, mas é fundamental

enquanto drama e fruição, enquanto oxigênio para a força social. A arte, mais a filosofia, tem a capacidade de restituírem o sentido da obra.

A força social, uma nova práxis, o direito à cidade, a arte e a filosofia são utopias e estratégias para orientar a criação de uma nova centralidade para a sociedade urbana. Significa deslocar a centralidade capitalista – que transformou a cidade em lugar de consumo e incentivou o consumo do lugar – para a centralidade lúdica, restituindo o sentido da obra, sobrepondo o tempo sobre o espaço, apostando no efêmero e buscando a apropriação em vez do domínio.

O que foi proposto por Lefebvre (2016) exige uma revolução econômica, política e cultural. Uma luta que deve ser travada pela classe operária, a única, segundo o autor, capaz de gerar soluções para os problemas urbanos. No entanto, a alternativa não está pronta, é preciso criá-la, criar a sua teoria através da prática, tentativa e erro, através da ação. Empreender ações direcionadas por desejos, tendo uma utopia no horizonte e um programa de estratégias e táticas que organize os esforços despendidos.

### 3.2 O QUE DISSE DAVID HARVEY

Cerca de cinquenta anos depois da publicação seminal de Lefebvre, David Harvey (2014) apresentou uma importante atualização do conceito de direito à cidade em *Cidades Rebeldes - do direito à cidade à revolução urbana*. Muito se passou nesse intervalo de tempo: o fim da Guerra Fria e da bipolaridade do poder político e econômico mundial, representados pela queda do muro de Berlim; a afirmação da globalização e do neoliberalismo; a hiperurbanização de cidades nos países periféricos; a ascensão do terrorismo no discurso político dos países centrais; e a generalização do uso da internet no cotidiano das pessoas, são alguns dos principais acontecimentos.

Uma primeira atualização de conceitos feita por Harvey (2014) na citada obra, caracteriza a classe trabalhadora dos dias de hoje com o neologismo *precariado*, em substituição ao anterior ‘proletariado’. O *precariado* é formado por trabalhadores precários, cujas jornadas de trabalho foram flexibilizadas, obrigando-os a várias jornadas ao longo do dia, vários empregos ao longo da vida, o que eclipsa a ideia de carreira, sempre com salários insuficientes para uma vida digna. O trabalho antes centrado na indústria agora passa a todos os espaços e tempos da vida cotidiana.

Os grandes movimentos migratórios dos últimos anos também têm influência, na medida em que construíram uma significativa heterogeneidade social e cultural para a classe trabalhadora, quando observada em âmbito local. Essa situação resulta na grande dificuldade de unir grupos dispersos, heterogêneos e precarizados em torno de uma causa comum.

Outra importante atualização de Harvey (2014) é a urgência em compreender os movimentos sociais urbanos. O autor pontua que ao buscar respostas para os problemas atuais da cidade, o legado de Lefebvre por exemplo, é menos importante do que a cidadania insurgente nas ruas das principais cidades do mundo, que se pode observar nos últimos anos.

A esquerda tradicional, segundo o autor, tem dificuldade em ouvir os movimentos sociais urbanos, vistos como meros reformistas por lidarem com questões específicas e não sistêmicas. No entanto, pontua Harvey (2014), esses movimentos continuam suas lutas em torno das disputas sobre as configurações da vida cotidiana. É preciso, portanto, observar as origens e natureza de suas queixas e exigências. Assim, será possível ressignificar o conceito do direito à cidade proposto por Lefebvre para as condições da cidade de hoje.

Harvey (2014) compreende o direito à cidade elaborado por Lefebvre como uma queixa e como uma exigência: queixa à crise do cotidiano já sentida àquela época e a exigência de encarar essa crise. Segundo o autor, Lefebvre criticou o pensamento marxista convencional, que sustentava o urbano enquanto estratégia revolucionária. Propôs práticas alternativas de urbanismo, como forma de alcançar uma alternativa ao capitalismo. Mas apesar da potência de seu discurso, o conceito elaborado era deveras vago, na opinião de Harvey, e dependente de quem fosse lhe conferir significado.

Assim, sua proposta de abordagem ao direito à cidade é entendê-lo como o direito coletivo de controlar democraticamente a produção e o uso dos excedentes produzidos no processo de urbanização. Uma tarefa eminentemente política de luta pelo direito ao comum, à produção do espaço, à uma nova cidade. Depende do entendimento político de que a produção e reprodução da vida urbana são processos de trabalho essenciais para os impulsos revolucionários – quem constrói e mantém a vida urbana deve exigir o direito de que esta criação esteja em conformidade com seus desejos. A cidade que se deseja ter tem a ver com o tipo de pessoas que se deseja ser.

Analisando importantes acontecimentos na história da urbanização, Harvey (2014) observa que para cada um deles houve uma reação que apontava alternativas para os estilos de vida e de persona urbana impostos pela ação predatória do capital sobre a cidade. Por exemplo, quando o Barão Haussmann transformou estruturalmente a cidade de Paris, absorvendo por meio da urbanização os excedentes de capital e desemprego, e impondo um novo estilo de vida baseado no consumo, no turismo e nos prazeres – a Cidade da Luz – surgiu em reação a isso a Comuna de Paris, um dos mais importantes episódios revolucionários contra o capitalismo. Seus integrantes sofriam da nostalgia da cidade que estavam perdendo e reivindicavam recuperá-la em nome dos desalojados pelas obras, que foram milhares.

Décadas mais tarde, Robert Moses em Nova Iorque também ambicionava reposicionar os excedentes do capital através da reestruturação da cidade: empreendeu gigantescas obras de infraestrutura viária e promoveu a suburbanização da metrópole, duas características que rapidamente se tornaram modelo seguido em todo o mundo. A reação foi uma série de mobilizações cuja maior expressão esteve na voz de Jane Jacobs, além de uma série de movimentos estudantis deflagrados em 1968 nos Estados Unidos (HARVEY, 2016). Em torno de Jacobs (2009) concentraram vozes que atacavam a brutalidade dos projetos modernistas e defendiam uma estética urbana baseada nos centros de bairro e sua preservação histórica. Os estudantes, em aliança com outros grupos marginalizados, atacavam o imperialismo norte-americano e defendiam um outro tipo de experiência urbana.

Mais recentemente, a crise econômica mundial deflagrada em 2008 resultou de uma nova forma de absorção de excedentes no processo de urbanização, agora desenvolvido em escala global: o *boom* do mercado imobiliário americano e europeu; a hiperurbanização da China nos últimos vinte anos; a urbanização espetacular do Oriente Médio; o desenvolvimento obsessivo de nichos de mercado ou a hipsterização da cidade; a gentrificação; e a construção generalizada de comunidades muradas e espaços públicos vigiados (HARVEY, 2014). Qual será a reação ao atual momento histórico da urbanização capitalista?

Escusas como a ‘crise’ e o ‘aumento da dívida’ servem permanentemente, das cidades dos países periféricos às cidades dos países centrais, para a sabotagem de programas de governo com objetivos sociais e am-

bientais. *Modus operandi* do neoliberalismo que subordinou os Estados ao rentismo, à supremacia dos bancos, homogeneizando a forma como cada localidade lida com seus problemas. Os desafios para a construção de alternativas, sugere Harvey (2014), estão na necessidade de alterar e abolir a acumulação infinita do capitalismo, combater a pobreza e a riqueza e elaborar novos estilos de vida em contraposição à suburbanização, ao consumo, ao produtivismo, às instituições vigentes etc.

Há que se combater a busca incessante do capitalismo pelo monopólio, que o faz criar e valorizar singularidades, autenticidades, originalidades, individualidades, particularidades, exclusividades (HARVEY, 2014). Ao empreendedorismo da nova governança urbana há que resistir buscando respostas em todas as formas de organização existente, objetivando a auto-organização para a produção, proteção e uso dos comuns urbanos. Resistir, obrigando o estado a oferecer mais e mais bens públicos para finalidades públicas, buscando uma autonomia cultural que amplie alternativas. Explorar o sentido de cidadania, de solidariedade, de pertença e orientar o trabalho coletivo para o bem comum, mantendo o valor com quem o produziu. E como já observava Lefebvre (2016), os direitos aspirados não serão docilmente cedidos, mas terão de ser conquistados. Para Harvey (2014), o palco dessa disputa é a rua.

### 3.3 O DIREITO À CIDADE INCORPORADO ÀS INSTITUIÇÕES

A vigente *Constituição da República Federativa do Brasil* foi instituída em 1988 através de Assembleia Nacional Constituinte, instaurando o Estado Democrático Brasileiro após mais de duas décadas de ditadura militar e repressão aos direitos civis e humanos. O texto da nova constituição, também conhecida como a *Constituição Cidadã*, recebeu contribuição do movimento de Participação Popular na Constituinte, que reunia vários movimentos sociais no mais amplo processo participativo da história brasileira (ROCHA, 2008).

Dentre as várias conquistas desse processo, a participação social foi institucionalizada no Estado brasileiro através da criação de espaços de participação assegurados por lei, como os conselhos deliberativos, conferências e assembleias, no sentido de favorecer o controle social na implementação das políticas públicas. Além dos direitos individuais foram garantidos para a população brasileira direitos sociais que, segundo a

última alteração no texto feita em 2015, asseguram o direito à: educação, saúde, alimentação, o trabalho, moradia, o transporte, o lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, e à assistência aos desamparados (BRASIL, 1988).

Nos Art. 182 e 183 da *Constituição Cidadã*, referentes à Política Urbana, está selado o entendimento da função social da propriedade e da cidade (BRASIL, 1988). Embora no capítulo referente aos direitos individuais esteja garantido o direito à propriedade, no que tange ao ordenamento urbano a propriedade está submetida à sua função social, cuja destinação deverá ser traçada pelo Plano Diretor, instrumento de lei específico para orientar o planejamento urbano a nível municipal. Esse e outros instrumentos foram elaborados para ampliar o acesso à terra urbanizada e reduzir a segregação social.

Treze anos depois de promulgada a *Constituição Cidadã* foi promulgada a *Lei Federal Estatuto da Cidade*, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição, no que tange à Função Social da Propriedade, visando o bem coletivo, a segurança e o bem-estar dos cidadãos, além do equilíbrio ambiental. Nesta Lei está garantido expressamente o ‘direito à cidade sustentável’, entendido como o direito das presentes e futuras gerações à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer (BRASIL, 2001).

A inscrição de direitos nos marcos legais de um país é fundamental para a visibilidade das fragilidades de grupos humanos e para a garantia de instrumentos para atender às suas necessidades. No entanto, o cumprimento das leis é o resultado do teatro político, onde uns reivindicam e outros acatam ou não.

No Brasil, a existência desses marcos legais não conseguiu, ainda, reverter a forte segregação sócio espacial de suas cidades e o grave quadro de injustiça social e urbana em que vive sua população. Para a arquiteta e urbanista Ermínia Maricato (2003), o Estado brasileiro vem admitindo ao longo de sua história o direito à ocupação, usando sua legislação para justificar uma inação frente aos interesses populares e uma forte ação quando o assunto atinge os interesses da classe dominante.

Isso explica o fato de que, com a promulgação do *Estatuto da Cidade*, os interesses particulares dos tradicionais proprietários de terra per-

maneceram ditando as regras, através de instrumentos como a outorga onerosa do direito de construir e as operações urbanas consorciadas, que admitem a participação do mercado imobiliário na determinação da alocação de recursos pelo território urbano.

Apesar da relação perniciosa entre os mercados imobiliário e da construção civil e o sistema político brasileiro, há que se considerar a existência de instrumentos legais capazes, se permanentemente vigiados e exercidos, de direcionar as políticas públicas no sentido de reverter injustiças urbanas históricas. Para tanto, necessita-se encontrar mecanismos capazes de travar com igualdade a luta política pelas reivindicações dos direitos humanos e sociais. Há caminhos experimentados, seja no fortalecimento da participação social e outros arranjos de produção do espaço ‘de baixo para cima’.

Além do Brasil, outro país latino americano incluiu em sua constituição um entendimento sobre o direito à cidade, o Equador. Ainda mais abrangente no que diz respeito ao direito social de produzir e desfrutar de um ambiente saudável, a *Constitución Ecuatoriana* baseia-se no conceito de ‘bem viver’ (*buen vivir*). Baseado na filosofia de vida de povos autóctones da América, o ‘bem viver’ apresenta-se como uma alternativa à ideologia do desenvolvimento que move o capitalismo a moto perpétuo, e uma oportunidade de construir novas formas de vida coletivamente, baseadas na suficiência e no deslocamento do antropocentrismo para o *biocentrismo* (ACOSTA, 2012). Além do Equador, também a Bolívia incorporou esse conceito em sua constituição.

Assim, a carta magna equatoriana reconhece primeiramente os direitos da natureza, incluindo esta, também chamada de *Pacha Mama*, como sujeito de direitos. Nesta perspectiva, observa o economista e ex-presidente da assembleia nacional constituinte do Equador, Alberto Acosta (2012), é resgatado o direito de existir de todos os seres, inclusive os humanos, considerados como parte do ecossistema total que forma a natureza.

Desta feita, os Artigos 30 e 31 da *Constitución Ecuatoriana* (ECUADOR, 2008) asseguram direitos relativos ao habitat e à moradia. Ali o direito à cidade aparece de forma explícita e é entendido como o direito à gestão democrática da cidade, de sua função social e ambiental e o direito ao exercício da cidadania. Também são declarados os direitos à diversidade cultural urbana, ao desfrute dos espaços públicos, ao equilíbrio entre o espaço urbano e rural, dentre outras coisas.

Em 2006, durante a realização do 6º Fórum Social Mundial, em edição policêntrica (realizada em Bamako/Mali na África, em Caracas/Venezuela na América do Sul e em Karachi/Paquistão na Ásia), foi divulgada a *Carta Mundial pelo Direito à Cidade* (FSM, 2006), cuja elaboração havia iniciado em 2004, de forma colaborativa. Com o objetivo de orientar ações da sociedade civil e de governos, essa carta propõe o direito à cidade como o direito à qualidade de vida não só na cidade como também em seu entorno rural.

No Artigo II que trata dos princípios e fundamentos estratégicos de sua noção de direito à cidade, a carta declara o direito ao usufruto da cidade, à participação nos processos de planejamento e gestão e incorpora o conceito de função social da cidade e da propriedade urbana, dentre outras coisas. Sugere a necessidade de ajustar os marcos legais dos Estados aos tratados internacionais e requer o compromisso social do setor privado (FSM, 2006).

Na Europa, o movimento municipalista tem promovido discussões e elaborado entendimentos sobre o direito à cidade. Ainda em 2000, um grupo de governos locais e representantes da sociedade civil, em decorrência da Conferência *Cities for Human Rights* (Cidades para Direitos Humanos), realizada em comemoração ao 50º aniversário da Declaração Universal dos Direitos Humanos, publicaram a *European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City* (Carta Europeia pela Guarda dos Direitos Humanos na Cidade). A Carta Europeia (UCLG, 2012) traz em seu Artigo 1 o conceito do direito à cidade associado ao comprometimento com a solidariedade. Desde sua elaboração, é realizada uma conferência internacional bianualmente entre as cidades signatárias para discutir seus avanços e dificuldades.

Provocado pelo movimento municipalista a expandir o entendimento da Carta Europeia para um nível global, a United Cities and Local Governments – UCLG (União das Cidades e Governos Locais), uma associação internacional de governos locais sediada em Barcelona, articulou a elaboração da *Global Charter-Agenda For Human Rights In The City* (Carta-Agenda Global pelos Direitos Humanos na Cidade). A Carta-Agenda Global, formalmente adotada a partir de 2011, também traz o direito à cidade em seu Artigo 1, seguido pelo direito à democracia participativa e outros dez direitos, todos acompanhados de um plano de ação local. Tendo sido assinada por mais de quatrocentos governos locais ao redor do

mundo, pretende-se que a Carta-Agenda Global seja documento orientativo da ação de governos locais (UCLG, 2016).

Também a ONU vem utilizando o conceito do direito à cidade. A mais recente Conferência da Organização das Nações Unidas para a Moradia e o Desenvolvimento Urbano Sustentável, a HABITAT III, foi realizada em 2016 em Quito, Equador. A Conferência é o fechamento de um ciclo de encontros, debates, acordos em torno de uma agenda urbana a ser adotada por todos os países signatários. Pela primeira vez o tema do direito à cidade foi incorporado aos debates da ONU-HABITAT, tendo o Brasil e o Equador como os únicos signatários com esse direito assegurado por suas constituições.

O Relatório Brasileiro elaborado para a Habitat III, sob a coordenação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), e aprovado pelo Conselho das Cidades<sup>1</sup>, continha em seu texto o objetivo de consolidar o entendimento sobre o direito à cidade, entre os países participantes da conferência, como noção básica para a produção dos territórios (IPEA, 2016).

Segundo o pesquisador do Instituto Pólis, Nelson Sale Júnior<sup>2</sup>, que esteve na Conferência Habitat III, as discussões sobre a Nova Agenda Urbana se deram em dois campos: por um lado, a preocupação com o direito à cidade justa e inclusiva como um bem comum e, por outro lado, a preocupação com a construção de redes de atores e de conhecimento que direcionem práticas urbanas nesse sentido. No entanto, houve uma disputa de forças entre os países defensores do direito à cidade como pauta principal e outros países, no geral mais desenvolvidos, que defendiam a inclusão de questões afetas aos setores privados, no sentido de incorporar a dimensão tecnológica do conceito de *smart cities*, ou cidades inteligentes.

---

1 Órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, integrante da estrutura do antigo Ministério das Cidades (atual Ministério do Desenvolvimento Regional), no Brasil, responsável por orientar a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (Fonte: <<http://www.cidades.gov.br/conselho-das-cidades>>. Acesso em: 12 jan. 2016). Atualmente, o Conselho das Cidades, ao lado de dezenas de outros, aguarda decisão final de processo no Supremo Tribunal Federal do Brasil sobre os Decretos 9.759 e 9.812, de abril e maio de 2019, respectivamente, expedidos pelo Presidente Jair Bolsonaro, que extinguem diversos órgãos colegiados criados para garantir a participação social na formulação de políticas públicas no país (Fonte: <<https://glo.bo/2y3CycQ>>. Acesso em: 25 jul. 2019).

2 Em entrevista cedida ao Instituto Pólis no dia 10 nov. 2016, sobre os debates travados na Habitat III. Disponível em: <<https://goo.gl/PXARVg>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

Na opinião de David Harvey<sup>3</sup>, a conferência tratou-se apenas de um encontro, sem a intenção de ir para além disso. O autor considera ainda, que a conferência tem uma posição neoliberal sobre as cidades, tratando-as como cidades para investir e não para viver, e que se apropriou indevidamente do conceito do direito à cidade, sem a intenção de persegui-lo em sua essência. Como ele não foi o único a pensar dessa forma, aconteceu um contra evento paralelo<sup>4</sup> à Conferência Habitat III, na Universidad Central del Ecuador, onde representantes de mais de trinta países propuseram uma Agenda Autônoma para as cidades. Seus participantes denunciaram o formato excludente da Habitat III e alheio, em sua opinião, às demandas dos 99% da população.

O texto final da Nova Agenda Urbana costurada no Habitat III, contém uma única vez o termo direito à cidade, quando diz reconhecer o esforço de algumas nações em incluir essa noção em suas legislações. O documento ainda traz referências sobre a importância de iniciativas ‘de baixo para cima’, valorizando a experimentação de práticas sociais que descentralizem os processos de planejamento urbano, e reconhece a importância dos espaços públicos para a saúde da vida urbana. E por fim, reconhece a tecnologia sob a noção de *smart city* para a promoção da sustentabilidade ambiental dos territórios e a eficiência na gestão (UN, 2016).

É verdade que pouco a pouco, algumas nações e organismos supranacionais começam a utilizar o vocabulário do direito à cidade. No entanto, a instituição de lei, como já considerado acima, não garante sua cobertura. O embate político é que poderá assegurar os direitos conquistados e fazer com que valham em benefício de quem mais precisam.

#### 4. REFLEXÕES FINAIS

A Fig. 1 traz uma linha do tempo posicionando autores, conceitos e fatos históricos discutidos ao longo da seção anterior. Com exceção da Constituição Brasileira, promulgada em 1988, os outros marcos da institucionalização do direito à cidade começam a surgir somente a partir

---

3 Opinião expressa em entrevista concedida a Marc Marti y Mónica Salazar. Disponível em: <<https://goo.gl/cPxR7U>> Acesso em: 07 fev. 2018.

4 Mais informações disponíveis em <<https://resistenciapopularhabitat3.org/>>, acessado em 07/02/18.

dos anos 2000, representando um recente movimento de releitura, compreensão e captura do conceito.

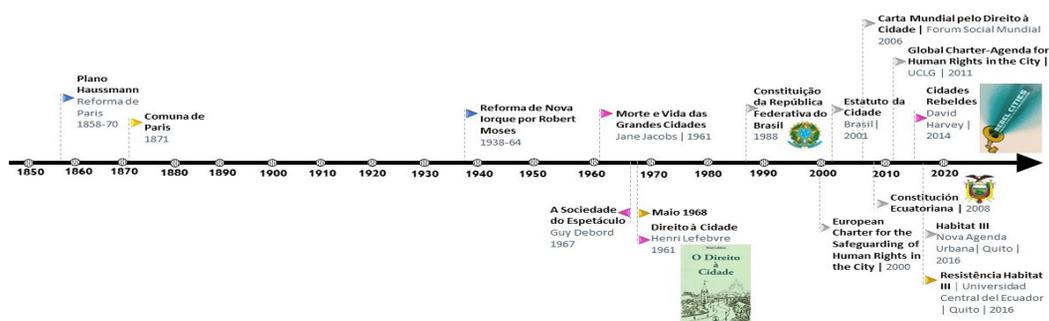


Figura 1 – Linha do tempo de publicações, leis, cartas e fatos históricos referidos no estudo. Fonte: Ana Carolina C. Farias, 2019.

Por um lado, observa-se movimentos sociais e organizações da sociedade civil promovendo diálogos e exigindo o direito à cidade em seus acordos, como expresso pela Carta Mundial pelo Direito à Cidade, do FSM, e pela Carta Europeia pela Guarda dos Direitos Humanos na Cidade, do movimento municipalista europeu. Por outro, observa-se poderes soberanos de Estados Nacionais admitindo o direito à cidade em suas constituições, representando conquistas dos povos que o exigiram, mas também, como forma de amansar tais lutas. A discussão supranacional travada na Habitat III expõe o conflito de interesses entre nações com diferentes níveis de desenvolvimento, sob alvo de diferentes assédios lobistas.

A complexidade da cidade contemporânea impõe dificuldades importantes à articulação dos movimentos de reivindicação ao direito à cidade. Na era da informação e da sociedade em rede (CASTELLS, 2017), assiste-se à disseminação ininterrupta de informação, em dispositivos de comunicação cada vez mais omnipresentes na vida social, criando a ilusão de conexão e unidade. Por outro lado, a fragmentação social e cultural dos corpos ‘conectados’ dificulta a unificação de pautas de luta, de modos de fazer, de inimigos a combater. A precarização acelerada das condições de vida e de trabalho conduzem a práticas que confundem ativismo com assistencialismo terapêutico e com auto exploração, num processo de adaptação da vida e suas formas de luta ao capitalismo biopolítico. Na perspectiva dos movimentos sociais, das lutas urbanas travadas nas ruas das cidades, urge refletir como construir caminhos para o direito à cidade, ampliando adeptos à causa, espaços de discussão e proteção, exi-

gindo a incorporação de suas ideias pelos governos públicos, sem perder sua autonomia e protagonismo.

Para Lefebvre (2016), o desejo dos excluídos é o desejo pelo urbano, pela participação. Considerando que o urbanismo, tal como desenvolve-se até hoje, é o sentido, o objetivo, a finalidade da industrialização, como seria um outro urbanismo capaz de integrar os excluídos ao urbano? A experimentação, a apropriação – que é um movimento de baixo para cima contraposto à imposição da propriedade – o cotidiano, o efêmero, a verificação do possível, a participação, o lúdico, são chaves para a formulação de uma prática urbanística a serviço das necessidades humanas. Essa prática – apta ao diálogo, à experimentação, aberta a todas as possibilidades que se deseja explorar – insurge hoje nas ruas da cidade contemporânea e precisa, alerta Harvey (2014), ser percebida e potencializada.

A incorporação do direito à cidade nos documentos analisados, apresenta uma certa diversidade na compreensão do conceito: direito à cidade sustentável, direito dos seres vivos a existir, direito à gestão democrática da cidade, direito à qualidade de vida no urbano e no rural etc. No entanto, são retratos de momentos específicos de discussões e embates políticos, cujas disputas continuam em curso e, portanto, dependem da estreita vigilância dos interessados. O *lobby* das empresas tecnológicas sobre a redação da Nova Agenda Urbana, sobrepondo o conceito da cidade inteligente sobre a cidade justa, conforme relataram os críticos da Habitat III, é exemplar sobre como o poder econômico é vigilante. Qual será a reação social a mais essa imposição de uma ordem tecnológica e econômica hegemônica sobre os modos de vida?

Para ajudar a responder a essa questão, sugere-se continuar o estudo buscando a contribuição dos movimentos sociais e ativistas ao longo das últimas décadas para a elaboração e atualização do conceito do direito à cidade, ampliando a diversidade de um discurso que, neste texto, ainda está restrito à visão de acadêmicos e políticos. Atendendo ao alerta feito por Harvey (2014), é preciso aprender com as experiências travadas nas ruas, e enriquecer o horizonte de caminhos possíveis e chegadas desejáveis.

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao apoio do Programa de Demanda Social da CAPES pelo fornecimento de bolsa de estudo à autora Ana Carolina Carvalho Farias, para desenvolvimento da dissertação de mestrado intitulada: “Taxonomia do Urbanismo Tático: uma proposta para leitura, compreensão e articulação das táticas urbanas emergentes”.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACOSTA, Alberto. *O Bem Viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos*. São Paulo: Autonomia Literária, Elefante, 2016.

AGAMBEN, Giorgio. *Homo Sacer: o poder soberano e a vida nua*. 2ª ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

BRASIL. *Constituição Federal de 1988*. Promulgada em 05 out. 1988. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em 12 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. *Estatuto da Cidade: Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações. Brasília, 2001. ISBN 85-7365-168-7.

CASTELLS, Manuel (2017). *A Sociedade em Rede. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura*, Vol.1. 18ª ed. São Paulo: Paz e Terra.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. 22ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

ECUADOR. *Constitución del Ecuador*. Asamblea Constituyente, Registro Oficial No. 449 de 20/10/2008. Quito, 2008. Disponível em < <https://goo.gl/uwtuQ>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

FARIAS, Ana Carolina C. *Taxonomia do urbanismo tático: uma proposta para leitura, compreensão e articulação das táticas urbanas emergentes*. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018. Disponível em: <<http://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/8507>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

FORUM SOCIAL MUNDIAL (FSM). *Carta Mundial pelo Direito à Cidade*. Fórum Social Mundial Policêntrico, 2006. Disponível em < <http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>>. Acesso em: 05 dez. 2016.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. *Imperio*. Traducción: Eduardo Sadier. Cambridge, Massachussets: Harvard University Press, 2000. Disponível em: <<https://goo.gl/sRGNqz>>. Acesso em 19 dez. 2016.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

\_\_\_\_\_. *Espaços de Esperança*. 7ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Relatório brasileiro para o Habitat III*. Brasília: ConCidades, IPEA, 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/P7SQE5>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2ª ed. São Paulo: Ed. WMF Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. Itapevi, SP: Nebli, 2016.

MARICATO, Ermínia. “Metrópole, legislação e desigualdade.” In: *Estudos Avançados*. V. 17, n. 48, p. 151-166. São Paulo, 2003. Disponível em: <<https://goo.gl/F1Etq7>>. Acesso em 29 nov. 2016.

MONTANER, J. Maria; MUXÍ, Zaida. *Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Gustav Gili, 2014.

PELBART, Peter Pál. *Vida Capital: ensaios de biopolítica*. 1ª ed. São Paulo: Iluminuras, 2011.

ROCHA, Enid. “A Constituição Cidadã e a institucionalização dos espaços de participação social: avanços e desafios.” In: Vaz, Flavio T.; Musse, Juliano S.; Santos, Rodolfo F. dos (Coords.). *20 anos da Constituição Cidadã: avaliação e desafios da seguridade social*. Brasília: Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (AnFiP), 2008. Disponível em: <<https://goo.gl/V8uAaU>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

UNITED CITIES AND LOCAL GOVERNMENTS (UCLG). *European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City*. Committee on Social

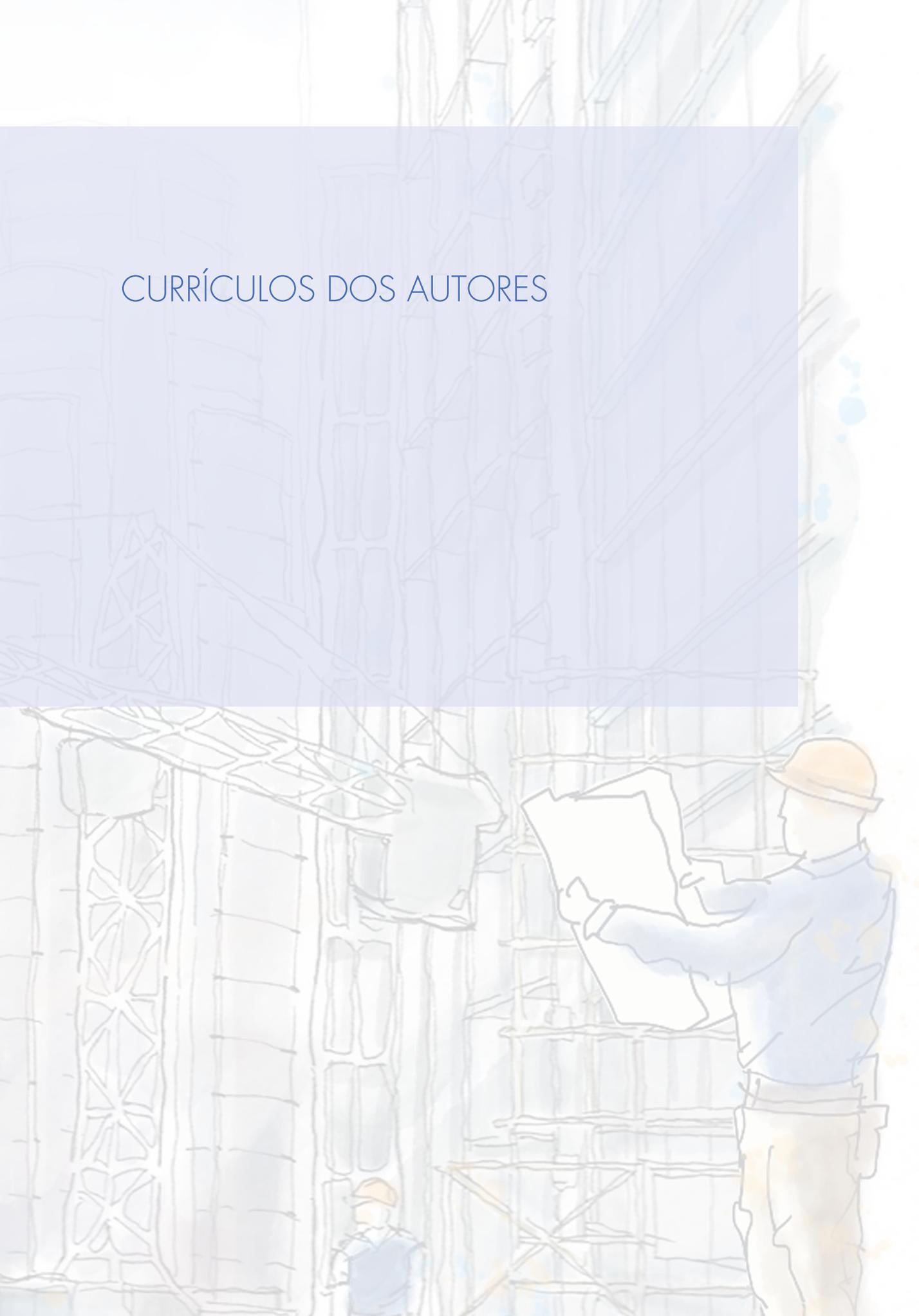
Inclusion, Participatory Democracy and Human Rights. Barcelona, 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/2JQm7XV>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. *Global Charter-Agenda for Human Rights in the City*. Committee on Social Inclusion, Participatory Democracy and Human Rights. Florence, 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/2LN02e0>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

UNITED NATIONS (UN). *Declaração Universal dos Direitos Humanos*. Office of the High Commissioner – Human Rights. 1998. Disponível em: <<https://goo.gl/yJV87L>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. *Nova Agenda Urbana*. Secretariado da Habitat III. Quito, 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/2VC79Ir>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

## CURRÍCULOS DOS AUTORES



### **Alexandra Paio**

Arquiteta (UL, 1993), Mestre em Desenho Urbano (ISCTE-IUL, 2002) e Doutorada em Arquitectura e Urbanismo (ISCTE-IUL, 2011). Professora auxiliar no ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, Coordenadora do Laboratório de Fabricação Digital - Vitruvius Fablab-IUL. Vice-diretora do Departamento de Arquitectura e Urbanismo (2016-2019). Cooordenadora do CEAAD: Curso de Estudos Avançados em Arquitectura Digital ISCTE-IUL| FAUP, Coordenadora do Doutoramento em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos (2017-2020). Coordenadora do Curso de Especialização em Territórios Colaborativos: Processos, Projeto, Intervenção e Empreendedorismo. Leciona na área de projeto de arquitectura e da computação no Mestrado Integrado em Arquitectura e no CEAAD. Coordenadora regional do projeto OIKOnet e coordenadora do projeto EMERG.CITIES4ALL (ISCTE-IUL). Investigadora no Projecto TEL@FTELa - Technology Enhanced Learning at Future Teacher Education Lab (PTDC/MHC-CED/0588/2014).

### **Ana Carolina Carvalho Farias**

Doutoranda em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos, Especialidade em Arquitectura Digital, no ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa. Mestre pelo Programa Projeto e Cidade da Faculdade de Artes Visuais na Universidade Federal de Goiás com a dissertação Taxonomia do Urbanismo Tático: uma proposta para leitura, compreensão e articulação das táticas urbanas emergentes. Pós-graduação lato sensu em Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbánica pela Universidade de Brasília (2014). Graduação em Arquitectura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Goiás (2005). Cofundadora da Sobreurbana, estúdio de microubanismo colaborativo, com atuação na cidade de Goiânia/GO. Empregada sob licença da Caixa Econômica Federal, onde atuou no acompanhamento de projetos e obras públicas, com ênfase em habitação social promovida por movimentos sociais.

### **Camilo Vladimir de Lima Amaral**

Arquiteto e Urbanista, Professor adjunto da Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás – FAV/UFG, Doutor pela UEL - University of East London.

### **Carolina Ferreira da Fonseca**

Graduada em Design pela Universidade Federal de Uberlândia, com trabalho de conclusão de curso intitulado Palco Brasil, um projeto de apropriações e resignificações de objetos de usos cotidianos para constituição de um teatro de rua. Mestre e doutora em Processos urbanos contemporâneas, pela Universidade Federal da Bahia, com pesquisa dedicada à produção cartográfica contemporânea a partir da intersecção entre Design, Arquitetura, Urbanismo e Artes Visuais. Atualmente é professora da Faculdade de Artes Visuais (UFG), no curso de design, onde assume o Laboratório Design interlocutório, cuja abordagem configura-se pelos trânsitos entre literatura, artes visuais, cenografia, espaço público, publicações independentes, processos autoconstruídos e colaborativos de criação e produção. Dedicar-se ao grupo de pesquisa Entrópicos e ao projeto de extensão ‘Escritório Público de Design, Arquitetura e Urbanismo’. Como editora independente é membro fundadora da Sociedade da Prensa, onde publicou em regimes colaborativos os livros: Fio Condutor, Cambana, Kijetxawe Zabelê- Aldeia KAí, Atxuhú Kaí, entre outros’. Atua desde 2008 na consolidação da Fazenda Fortaleza: núcleo de experimentações artísticas e ambientais, onde desenvolve projetos de pesquisa, residência e criação.

### **Erika Cristine Kneib**

Arquiteta Urbanista, Mestre e Doutora em Transportes. Desenvolveu pesquisa de pós-doutorado no tema mobilidade urbana, no Instituto Superior Técnico de Lisboa- IST. Atua como professora e pesquisadora na Universidade Federal de Goiás, no curso de Arquitetura e Urbanismo e no Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade. Coordenou a equipe de Mobilidade Metropolitana no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia. Desenvolve pesquisas relacionadas à mobilidade urbana e metropolitana; mobilidade sistêmica regenera-

tiva; acessibilidade (relação transporte & uso do solo); planejamento das cidades e dos sistemas de transporte na escala urbana e metropolitana; centralidades e transporte público coletivo. Exerceu atividades relacionadas a planejamento urbano, transportes e mobilidade urbana em prefeitura municipal, no Governo do Distrito Federal e no Ministério das Cidades. Participou de projetos na Universidade de Brasília, Agência Nacional de Transportes Terrestres e Ministério dos Transportes.

### **Fábio Ferreira de Lima**

Doutor em Arquitetura e Urbanismo, UNB/2015, mestre em Cultura Visual, UFG/2006, bacharel em Arquitetura e Urbanismo, UCG/2000. Professor adjunto na FAV/UFG. Pesquisa Processos de Criação e Fabricação Digital e Informática Aplicada à Arquitetura e Urbanismo. Investiga os recursos tecnológicos que vêm sendo utilizados na produção da arquitetura digital contemporânea.

### **Karla Emmanuela Ribeiro Hora**

Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2001), mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (2003) e doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento pela Universidade Federal do Paraná (2009). É professora Associado I na Escola de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade Federal de Goiás. Tem experiência na área de Planejamento Urbano e Ambiental, com ênfase gestão de recursos hídricos e saneamento ambiental. Atuou com políticas de gênero na reforma agrária e agricultura familiar. Desenvolve pesquisas sobre: Saneamento Ambiental, Recursos Hídricos na RMG; Eficiência Energética em Edifícios Públicos de Goiânia; Políticas Públicas, Gênero e Desenvolvimento rural. Assumiu a coordenação do Curso de Engenharia Ambiental e Sanitária da EEC/UFG em dois mandatos e foi sub-coordenadora do Curso de Engenharia Civil da EECA/UFG. Atuou em funções de direção e técnica na administração pública nas áreas de: planejamento urbano ambiental e gestão em saneamento ambiental. Exerceu a função de Diretora de Políticas para Mulheres do Ministério do Desenvolvimento Agrário (10/2012-03/2015). É docente nos PPG Projeto e Cidade e no PPG CIAMB da UFG. Atualmente, exerce

a função de Diretora da Escola de Engenharia Civil e Ambiental da UFG para o mandato de 2019-2023.

### **Larissa Rodrigues Araújo**

Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Goiás (2014) e especialização em Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística pela Universidade de Brasília (2017). Atualmente é aluna de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade da FAV-UFG, desenvolvendo pesquisa na linha de Processos e Tecnologias de Projeto e Planejamento.

### **Loyde Vieira de Abreu-Harbich**

Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2003), Especialização em Engenharia de Segurança no Trabalho pela Universidade Federal de Goiás, mestrado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da UNICAMP (2008), doutora em Arquitetura, Tecnologia e Cidades pela Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da UNICAMP, tendo realizado um período de doutorado sanduíche no Instituto de Meteorologia da Universidade Freiburg (Meteorologisches Institut, Universität Freiburg, Alemanha (2011) e Pós-Doutorado (2013) no Instituto de Meteorologia da Universidade Freiburg (Meteorologisches Institut, Universität Freiburg), na FEC-ATC-UNICAMP (2014-2015), na EECA-GECON-UFG (2016-2017). Atualmente, é professora substituta na Faculdade de Artes Visuais, ministrando disciplinas na área de sustentabilidade em design de ambientes, arquitetura e urbanismo, conforto térmico e eficiência energética a partir de simulações termo-energéticas, conforto acústico e lumínico em design, arquitetura e urbanismo, metodologia de projeto em design e arquitetura, marketing e gestão de projetos, gestão em obras e tecnologia de materiais. Também é professora na pós-graduação Projeto e Cidade (FAV-UFG). Membro da ANTAC (Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído).

### **Lucas Felício Costa**

Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela UEG (2013), mestre em Projeto e Cidade pela Faculdade de Arte Visuais – UFG (2016), doutorando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília. Professor de Magistério Superior, classe Classe A - Assistente A, nível 002 do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Artes Visuais da UFG. Membro articulador do projeto de extensão: Laboratório de Projetos - Projeto participativo de ampliação/melhoria habitacional no Bairro Tempo Novo na Cidade de Goiás (2018). Atuou no ZÉU – Zona de Experimentações Utópicas, Escritório Público de projetos de Arquitetura, Urbanismo e Design da UFG (2014-2016). Áreas de Interesse: arquitetura e processos urbanos contemporâneos, história do urbanismo, habitação interesse social, assessoria técnica e processo participativo de projeto, gráfica digital. Pesquisador dos grupos de pesquisa Entrópicos (UFG) e LabeUrbe (UnB).

### **Lucídio Gomes Avelino Filho**

Arquiteto e Urbanista graduado pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade da Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás. Atuou como Superintendente de Desenvolvimento Urbano da Secretaria De Desenvolvimento Urbano, Regularização Fundiária e Serviços Regionais da Prefeitura Municipal de Palmas - TO (2017-2018). Participou da Comissão Especial coordenando o Eixo de Trabalho - Desenvolvimento Territorial - em parte do processo de revisão do Plano Diretor do Município de Palmas (2017). Atuante na área de projetos de arquitetura e urbanismo além de obras de pequeno e médio porte nas cidades de Goiânia e Palmas.

### **Matheus André Gomes Mota**

Arquiteto e Urbanista, Mestrando do Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade da Universidade Federal de Goiás - UFG.

### **Pedro Dultra Britto**

Formado arquiteto e urbanista pela EESC/USP, mestre em saneamento e meio ambiente pela EC/Unicamp e doutor em processos urbanos contemporâneos pela FA/UFBA. Professor adjunto da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Goiás, atuando no curso de graduação e no programa de pós-graduação Projeto e Cidade. Coordena o curso de arquitetura e urbanismo da UFG/Goiânia, o grupo de pesquisa em urbanismo Entrópicos e o Escritório Público de Projetos - uma atividade permanente de extensão direcionada à assistência técnica e projetos de interesse social. Possui interesse pelos campos de pesquisa configurados nas intersecções entre o urbano e o rural, o projeto de arquitetura e o projeto urbano, e pelas demandas de caráter social e uso coletivo inseridos na esfera pública. Trabalha com projeto, pesquisa, ensino e extensão, em segmentos como: arquitetura; planejamento urbano, regional e rural; políticas públicas; conservação e recuperação de áreas naturais; tecnologia; saneamento; educação; paisagem, território e estética. Dedicar-se também à consolidação da Fazenda Fortaleza, um núcleo de experimentações estéticas e ambientais, onde desenvolve projetos de construção, pesquisa e criação.

### **Rangel Henrique Brandão Silva**

Mestre em Projetos digitais - FAV-UFG/2019, MBA em Gestão de Projeto - IPOG/2014, Graduado em Arquitetura e Urbanismo - PUC-GO/2011. Sócio fundador - RGB Estúdio, Parceiro na Espaço Equipe de Planejamento, Arquitetura e Urbanismo. Docente em Arquitetura e Urbanismo - UEG. Desenvolve projetos com ênfase na tecnologia BIM.

### **Rodrigo Balestra Ferreira de Paiva**

Bacharel em Desenho Industrial pela Unesp de Bauru, Especialista em Design Automobilístico pela Fumec de Belo Horizonte e Mestre em Projeto e Cidade pela UFG. Atuou como professor nos cursos de Desenho Industrial, Design Gráfico, Design de Interiores e Arquitetura na UnB, PUC-GO, UFG, Faculdade Cambury, UNIP-GO e IED-SP. Atualmente trabalha como designer de joias e consultor técnico, tendo realizado treinamentos na Argélia para artesãos joalheiros através do Programa das

Nações Unidas - PNUD e do Ministério das Relações Exteriores. Criou o Laboratório de Design da UnB onde pode realizar pesquisas e projetos para o Instituto Nokia de Tecnologia, Senai-DF, GDF e microempreendedores moveleiros do Distrito Federal. Fez parte do Centro Design Brasília durante o Programa Via Design, onde trabalhou como designer no Núcleo de Inovação e no NDD-UnB. Coordenou a Pós-Graduação Lato Sensu em Design do IED-SP nos Convênios Senai-GO, Faculdade Ávila-GO e IESB-DF e o curso de Graduação Tecnológica em Design de Joias e Gemas da Faculdade Cambury em Goiânia. Foi consultor técnico do I Prêmio Sambaíba de Design em Rocha do Instituto Brasileiro do Crisotila – IBC.

### **Rosane Costa Badan**

Possui doutorado em Design (Disegno Industriale e Comunicazione Multimediale - 2010) pelo Politecnico di Milano / Itália, com a tese “La relazione tra la cultura sciamanica ed il design: analisi del fenomeno brasiliano”; orientada pelo Prof. Andrea Branzi. É mestre em História (2004) pela FCHF/UFG, com a dissertação “O Mobiliário como Testemunha da História de Goiânia” 1930-1940; orientada pela Profa. Dra. Heliane Prudente Nunes. Graduada no Bacharelado em Artes Visuais com habilitações em Pintura (1989) e em Design de Interiores (1995), pela FAV/UFG. Atualmente é professora adjunta da Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás, onde coordenou o Laboratório de Design EMDIA entre 1996 e 2001. Tem experiência na área de Design Gráfico e Interiores/Ambientes, com ênfase em Teoria, Crítica e Projeto de Design, atuando, principalmente, nos seguintes temas: Análise, Planejamento e Desenvolvimento de Projetos; História do Mobiliário e da Cultura do Projeto; Inovação Metacriativa; e Pesquisas em Design. Trabalha com linhas de pesquisa que envolve Design & Transversalidade, Imaterialidade no Design e Design & Atmosfera. Ministra aulas no curso de graduação em Design de Ambientes e é integrante do corpo docente permanente do Mestrado em Arquitetura e Urbanismo (Projeto e Cidade) da mesma instituição.

## **Yordana Dias das Neves Naciff**

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Estadual de Goiás (2017). Especialista em Docência do Ensino Superior pela Faculdade Brasileira de Educação e Cultura (FABEC). Mestrado Acadêmico em formação pela Universidade Federal de Goiás (UFG) com bolsa de apoio à pesquisa da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Cursando pós-graduação Master em Arquitetura e Lighting pelo Instituto de Pós-Graduação (IPOG). Integrante do Projeto de Pesquisa - Estrutura espacial urbana: o desafio do equilíbrio da rede de centralidades. Participou do Projeto de Extensão - Curso de Capacitação em Mobilidade Urbana (ação conjunta da Universidade Federal de Goiás com a Prefeitura Municipal de Goiânia). Tem experiência prática na área de Arquitetura e Urbanismo. Desenvolve pesquisas relacionadas à mobilidade urbana e metropolitana, pensamento sistêmico, estrutura espacial, segregação urbana, espraiamento urbano, planejamento e gestão urbana, Região Metropolitana de Goiânia.

# DIÁLOGOS URBANOS

SOBRE PROJETOS  
E CIDADES

ERIKA CRISTINE KNEIB  
ORG.

## SOBRE O E-BOOK

---

Tipografia: Cambria, Futura Md BT  
Publicação: Cegraf UFG  
Câmpus Samambaia, Goiânia-  
Goiás. Brasil. CEP 74690-900  
Fone: (62) 3521 - 1358  
[www.cegraf.ufg.br](http://www.cegraf.ufg.br)