Planos de Goiânia: A Construção da Cidade Moderna na Perspectiva Urbanística

Camilo V. L. Amaral

Falar de um urbanismo moderno na cidade de Goiânia é uma tarefa especificamente árdua. Em primeiro lugar porque remonta o início de sua proposta. Em segundo lugar, porque, aqui, no que já foi a fronteira à oeste do Brasil, a distância, a leveza e a mobilidade das estruturas sociais construíram um urbanismo moderno que não é sólido nem delineável, não tem uma face reconhecível e nem simples: a cidade é formada por um emaranhado de planos urbanísticos modernos os quais se impregnam diferencialmente nas dimensões espaciais resultantes. Estes planos confundem-se com a própria evolução do modernismo, com a evolução do urbanismo, e com a evolução da ciência aplicada à produção das cidades. Diferente de sua sucessora Brasília, ou mesmo de sua predecessora Belo Horizonte, a cidade de Goiânia não surge de um plano único e conciso, que a medida do possível realiza-se plenamente e conserva-se indefinidamente.

É interessante notar que ao falar de urbanismo em Goiânia, duas atitudes opostas são comuns. Alguns se apressam em dizer que a cidade nasceu planejada, num eufemismo que disfarça as contradições existentes. Outros, atônitos diante do caos aparente da cidade, se apressam em ridicularizar uma cidade caótica supostamente sem planejamento. Entre o céu e o inferno, está sempre o mundo terreno: o que pretendemos é recuperar da aparência caótica da estrutura urbana de Goiânia, a origem da multiplicidade de idéias que a formaram, os conflitos e contradições destas ideias entre si e com o contexto em que foram postas em prática.

Aos avessos, a cidade é formada de vários planos sobrepostos e, por isso, forma um caleidoscópio de planos de modernidade, os quais refletem e interagem com a sua realidade de forma dinâmica, às vezes congruentes, muitas vezes conflitantes, e sempre entrecruzados e sobrepostos, deixando conflitos insolúveis evidentes. Mas, estes

fatos urbanos, estes diversos extratos formam uma trama complexa e emaranhada, porém inteligível e rastreável. A cidade não pode ser definida como simplesmente planejada, ou não-planejada. Ela é uma soma contínua de planos diretores antenados ao urbanismo moderno nascente. É surpreendente mesmo notar que, até as suas favelas, aqui chamadas de invasões, foram planejadas, concebidas e organizadas por grupos sociais, associações e movimentos.

Sendo assim, o urbanismo de Goiânia não pode ser definido especificamente como moderno, mas talvez como algo ultramoderno ou plurimoderno, que leva o processo de transformação e reinvenção racional e planejado do espaço ao extremo, reinventando-o constantemente para um futuro imaginado, previsto e desejado. O urbanismo da cidade é o resultado de uma face transmoderna, porque sempre buscou a seu tempo aquilo que queria eternizar como seu ser, sempre se renovando e se entregando às novas idéias e técnicas, com coragem e audácia. Sem conservadorismos, esta cidade, que nasceu para ser "saudável, monumental e moderna" no desejo de Pedro Ludovico Teixeira, manteve uma constante busca por renovação, por adequação ao futuro, e manteve a esperança de que aquilo que ela pode vir a ser é melhor do que aí está. E isso me remete ao meu avô, pioneiro da cidade, que sempre dizia numa esperança pessimista, ou num pessimismo esperançoso frente à mutabilidade constante da modernidade: "pior do que está, não pode ficar".

Nosso foco aqui será compreender e explorar estes diferentes sentidos de ser moderno que a cidade adquire, compreender como eles evoluem em paralelo à evolução da ciência urbana moderna, e como as diferentes conceituações de moderno interferem diferencialmente, por meio destas novas técnicas que surgem na prática cotidiana, as quais visam implantar a modernidade numa sociedade arcaica.

O espaço que se transforma

A ênfase dos debates deste capítulo será as décadas de 50, 60 e 70, um momento de pós-guerra na escala mundial, de rupturas pela

ditadura militar na escala nacional, e de intensificação da urbanização na escala local. Porém, é preciso voltar um pouco no tempo para compreendermos a constituição deste espaço moderno.

A cidade caracteriza-se, desde seu início, como periferia em relação aos grandes centros. Nesta condição se apresenta como fronteira de expansão do povoamento do país, como borda das relações capitalistas que se expandem a partir do Estado Novo construído à imagem e similitude dos novos estados burocráticos e centralizados dos países de centro. A cidade se constrói, como em outras fronteiras da América Latina, como campo de miscigenação e de experimentação, mas com um traço bastante peculiar. A cidade surge como uma ruptura radical às estruturas sociais e políticas precedentes na antiga capital de Goiás e, por isso, sua miscigenação não se dá com a cultura do gentio que aqui estava, mas sim na miscigenação das diversas experiências de espaços modernos. Goiânia é um campo de prova, onde idéias vindas dos centros se cruzam e se aglomeram em novas sínteses.

Estas idéias vêm de diversos profissionais, que emigram e migram, trazendo novidades e novas concepções de cidade. O primeiro foi Attílio Corrêa Lima que, em 1933, após estudar no Rio de Janeiro, e concluir a pós-graduação na França, mudou-se para Goiânia, trazendo de longe os traços das novas técnicas do planejamento moderno, de decisões fundamentadas em estudos conscientes do terreno, das infra-estruturas necessárias ao sanitarismo da cidade, e de uma estética neoclássica que representa, por meio do estudo da história, os novos símbolos da cidade moderna.

Em 1936, Armando Augusto de Godoy, (então chefe da Seção Técnica da Prefeitura do Rio de Janeiro), mantém seu escritório à distância, mas atualiza os princípios fundadores da cidade, com as novas propostas de cidades-jardim e sua solução a meio termo entre natureza e cidade, somada à aparência renovadora do movimento decorativo *Art Déco*. Esta síntese é aprovada em um plano diretor em 1938. Nos anos 50, Ewald Janssen, um topógrafo vindo da Alemanha, instala-se em Goiânia onde, durante muitos anos, fica à frente do

Departamento de Viações e Obras Públicas. Durante este período elabora estudos, atualiza cadastros e parcela novos espaços, mantendo sempre os princípios estabelecidos daquele plano de 1938.

Na virada para os anos 60, o sensível arquiteto e urbanista Luís Saia, que foi chefe do quarto distrito do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, se muda de São Paulo para a cidade, e renova as idéias do planejamento moderno da cidade, ao aplicar as novas discussões dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) pós-funcionalistas. Estas discussões incluem a renovação do entendimento da cidade como formada por centralidades e espaços de convivência, os "Cores" do Congresso de Hoddesdon, em 1951.

Encerrando o período de ênfase deste capítulo, o eminente arquiteto e urbanista Jorge Wilheim, natural de Trieste na Itália, formado pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, o qual já havia circulado pelo país realizando planos diretores para cidades como Curitiba, Joinville, Osasco e Natal, aporta em Goiânia e elabora um plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, antenado com as novas discussões sobre o desenvolvimento "sustentado" e de "gargalos" elaborados pelo CEPAL, num contexto de alto amadurecimento do planejamento da era pós-Brasília. Este último plano traça as características e princípios que se manterão fortemente no imaginário urbanístico da cidade. Mas nosso planejamento não para por aí, com a implantação do IPLAN e do INDUR, e com o Estatuto das Cidades, que demandam novas renovações. Deste modo, são elaborados mais dois planos, o plano compreensivo realizado pela empresa ENGEVIX em 1992, e o plano sustentável de uma cidade compacta de 2007, desenvolvido pela equipe técnica da prefeitura de Goiânia, com consultoria técnica de Juan Luis Mascaró, Nabil Bonduki e Luiz Fernando Cruvinel Teixeira.

E, é neste sentido que desenhar a cidade moderna não era apenas uma questão de estilo, mas uma resposta ao anseio de uma transformação completa da realidade arcaica do estado, por meio de uma nova forma de agir sobre o território e uma maneira de dotá-

lo da infraestrutura necessária para o progresso. O desenvolvimento da região foi entendido como um processo de des-envolver a sociedade das antigas amarras da tradição, das amarras da cidade colonial, e das amarras da política oligárquica. Nas palavras do então interventor Pedro Ludovico Teixeira, o governo de Getúlio Vargas era entendido como um "governo revolucionário" que permitiria através da mudança da capital dar um passo à frente na instalação do progresso no interior do Brasil: "*uma cidade como Goiaz, isolada, trancada pela tradição e pelas próprias condições topográficas ao progresso, e que em meio século não dá um passo a frente, não se mexe*"[1]. O urbanismo moderno, por aqui, é entendido em sua gênese como uma negação da tradição, onde a tabula rasa era um mecanismo racional, fruto de decisões precisas e técnicas, as quais permitiriam a instalação da liberdade e de um mundo melhor, uma verdadeira solução para "todos os problemas de Goiaz":

> "a mudança da capital não é apenas um problema na vida de Goiaz. É também a chave, o começo de solução de todos os demais problemas. (...) Uma capital acessível, que irradie progresso e marche na vanguarda, coordenando a vida política e estimulando a econômica"2

É por isso que a implantação de um urbanismo moderno em Goiânia deve ser entendida como um processo interativo e dinâmico, que evolui no tempo, como uma sobreposição de transformações, uma sobreposição de cidades imaginárias, as quais se somam progressivamente, mas que desde o princípio mantém a vontade de sempre se atualizar. O urbanismo moderno em Goiânia não instala um sonho utópico de cidade moderna, mas sim um processo constante de se reinventar pela técnica e pela razão. De se reinventar sempre.

O urbanismo moderno, aqui, é formado por um momento em que, parafraseando Kant, toma-se por meio da razão as rédeas de seu próprio destino, assumindo a maturidade de definir seu próprio caminho frente ao mundo herdado das gerações anteriores. Esta

modernidade é um estado de espírito de uma época, caracterizada por Hobsbawn como o império da juventude, das novidades irradiantes, as quais colocavam por chão os saberes dos mais velhos.

Esta juventude, esse poder ser o que quiser desde que decida agora, teve, por aqui, uma expressão radical ao longo dos 78 anos da cidade. Goiânia tem sido jovem sem cessar, sempre moderninha e antenada, às vezes super crítica, outras vezes ingênua, mas sempre mudando, se transformando, se recriando incessantemente, desfazendo toda lógica de si, tomando as rédeas de seu destino só para, logo em seguida, se refazer de novo.

Aqui se insere, talvez, o tema mais paradoxal da questão urbanística de Goiânia: *como preservar o patrimônio urbanístico desta cidade?* O traçado original do plano de 1938 é tombado por uma legislação municipal, entretanto, uma série de outros elementos, deste mesmo plano, foram sucessivamente transformados: o gabarito dos edifícios, o crescimento por cidades-jardim autônomas, o estética racionalista, depois art déco, depois moderna, e assim por diante. Outra questão paradoxal é: *como preservar um plano?*

Um plano não é um projeto acabado, mas uma série de diretrizes, de estratégias de mudança e adequação, que ora se efetivam, ora não. Assim, acredito ser preciso conhecer estas diversas propostas, estes diversos cenários revolucionários para a cidade, conhecer suas possibilidades, suas interpretações, suas alternativas. Compreender esta estrutura movediça, formada por este emaranhado de planos, para que a preservação deste urbanismo seja a preservação de alternativas, a possibilidade de recuperá-las, implantá-las, alterá-las. Como sugeria Walter Benjamin, esta história não prevê o resgate do passado, ou a narrativa da formação do presente, mas busca, numa história feita "como escovar a contrapelo", uma forma de resgatar antigas utopias que foram sendo soterradas pelo caminho.

Emaranhado de Planos Modernos

Não pretendo, aqui nestas poucas paginas, narrar a historia completa do urbanismo da cidade, nem mesmo fazer uma cartografia

1:1 do planejamento da cidade[3]. Pretendemos compreender alguns momentos decisivos para a reconstrução da representação de cidade moderna, que podem ser evidenciadas em seus cinco principais planos diretores. Estes planos/momentos caracterizam pontos fundamentais na evolução do pensamento urbanístico, e no contexto da cidade, e por isso funcionam como recortes, como planos que interseccionam a realidade espacial da cidade, e clarificam momentos de estruturação de seu espaço. Como num palimpsesto urbano, estes planos revelam extratos, momentos da evolução histórica da concepção de modernidade.

Em 1933, quando Attílio Corrêa Lima foi contratado para fazer o projeto de Goiânia, ele concebeu sua modernidade balizado pelo espírito da antiguidade clássica.[4] Num sentido literalmente revolucionário (de re-evoluir), Attílio propõe a cidade moderna como um retorno à razão da antiguidade, um retorno ao homem racional da antiguidade. Em contraposição à cidade colonial e barroca de Goiás, antiga Vila Boa, ele propõe uma estrutura nova com base em questões técnicas avançadas da ciência urbana daquele momento, somada a um ar neoclássico típico dos grandes arquitetos iluministas franceses como Claude-Nicolas Ledoux e Étienne-Louis Boullée[5]. Ele vinha de alguns anos de estudo na França, onde estudou com o eminente urbanista Agache, e aplicou muitos conceitos novos de sanitarismo, e de infraestrutura viária e pluvial. Planejou setores separados para cada função da cidade, como numa linha de produção de uma indústria, desejou uma cidade que funcionasse e que fosse eficiente e racional. Assim, cada atividade devia estar em seu lugar, ter a infraestrutura adequada, as vias dimensionadas corretamente, os fluxos de bens materiais sistematicamente pensados. Já aqui, desde o começo, a cidade moderna é aquela que funciona, aquela que é adequada à produção, e aquela que amplia a potencialidade do trabalho. Racionalmente, sempre racionalmente.

Quando Attilio concebeu a cidade, escolheu como modelo o palácio de Versailles. Sua referência a este modelo está no uso do "pé de pato", um esquema formado por três grandes avenidas que

partem de um edifício principal. Como na cidade de Versailles, em que o objetivo era tornar o castelo do "Rei Sol" onipresente na cidade, no projeto de Goiânia o objetivo era tornar o Palácio o centro dominante da cidade. Isso era particularmente importante, pois Goiânia estava sendo criada no começo "Estado Novo", em que a revolução Getúlio Vargas estava construindo uma nova forma de governar em oposição às antigas oligarquias. E a cidade representava este centro novo, irradiante como queria Pedro Ludovico Teixeira. A leveza e a anorexia são os efeitos extremos de um modelo de beleza construído para encantar.

Getúlio Vargas buscava construir uma nova forma de organização política, buscava construir as bases de um Estado moderno, formado por leis lógicas e regido por uma burocracia racional. É por isso que a cidade é concebida com o que há de mais avançado na técnica urbanística. E por isso não se faz nenhuma alusão às antigas tradições da região, ao seu passado e ao povo que ali morava. As decisões que definem a cidade deveriam ser tomadas com base em princípios sólidos fornecidos pela técnica, e no saber universal fornecido pela história da humanidade como um todo (no caso, representada pela Grécia antiga, erroneamente confundida como origem do mundo "civilizado" pela cultura ocidental).

Aquilo que convencionamos chamar por arquitetura do modernismo está vinculada à idéia de vanguarda, onde o desejo pela transformação se baseia na imaginação pura, desapegada do passado e com os olhos fixos no futuro que a tecnologia nascente permite. Mas em Goiânia, a cidade moderna nasce com o espírito de uma modernidade iluminista, ainda presente no Brasil no princípio do século XIX. O urbanismo reflexo deste modo de pensar se fundamenta numa crença cega na razão: tudo que era racional era verdadeiro. Assim, a cidade deveria se espelhar na forma mais perfeita imaginada pela razão do homem, que devia ser, por conseguinte, espelho da razão primitiva (primeira) que a antiguidade representava. É neste sentido, que a cidade foi pensada como um mundo ideal,

onde todas suas partes existiam em harmonia, equilibradas, dispostas de acordo com uma sucessão lógica de decisões. Como na estética de Hegel, a forma ideal da cidade deveria ser aquela que se aproximasse ao máximo de uma idéia racional da estrutura verdadeira do mundo.

Neste momento da história, cabia à ciência, ao estudo sistematizado fornecido pelos letrados e pelos intelectuais, a decisão do que era mais verdadeiro. A tradição, a religião, as convenções, o mundo como estava não passava de uma sombra, um mundo inundado de trevas que, por aqui, nas fronteiras do cerrado, permanecia não iluminado. E coube a Pedro Ludovico Teixeira, um médico (e, portanto, cientista de formação), tocar politicamente o projeto de mudança para a nova capital, a nova cidade ideal a ser concebida.

Mas nem tudo no nascimento de Goiânia aconteceu como no sonho de Attílio (ou no de Vargas, ou de Pedro Ludovico). O sonho é sempre uma construção da mente, é um embaralhado fragmentário que só adquire forma quando contado. Esse ideal de cidade foi um conjunto de partes imaginadas, a qual foi dada uma forma. Mas, nessa forma, nessa cidade formal, muitas outras partes foram deixadas de lado, estrategicamente esquecidas, porque queria negá-las, apagá-las e recriá-las. Do sonho pra realidade se criou uma cisão. Por um lado, essa cisão permitiu que a estrutura sócio-cultural, que é a cidade, pudesse se transformar, adquirindo novas feições. E por outro lado, essa cisão criou um abismo que simplesmente deixou de fora uma parte considerável de sua realidade. Enquanto o Estado pensava a cidade moderna e ideal, uma parte significativa da população simplesmente não teve acesso a essa cidade. Como se repetiria anos mais tarde em Brasília, nem mesmo os trabalhadores que construíram a cidade tiveram acesso a um lugar no plano. Às margens do córrego botafogo, e para além de suas margens, boa parte da população se alojava como podia, sob pilotis de madeira rústica e cobertura de palha. Vinham em busca da cidade moderna, e nela depositavam seus sonhos e sua referência simbólica, mas habitavam concretamente resquícios, as áreas nebulosas e indefinidas de suas fronteiras.

Enquanto isso, no centro novo que se criava e a partir da qual a população de uma forma geral sonhava e construía suas novas referências espaciais, a cidade era reinventada. Os antigos símbolos das cidades coloniais (a igreja, o chafariz, a Casa de Câmara e Cadeia, o quartel) eram substituídos por novos símbolos: de um lado da avenida principal estava dominante o Palácio das Esmeraldas, no lado oposto foi colocada a Estação Ferroviária, símbolo da modernidade, da tecnologia de um transporte que conectava o estado longínquo ao centro do mundo, símbolo da era em que máquina revolucionava as distâncias, ponto de chegada das novidades e das noticias. A avenida central foi concebida como um espaço público destinado à prática do *footing*, assim como os *park ways*, formados pelas áreas de mata ciliar, que deveriam proteger os córregos da cidade. Esta nova moda importada da Inglaterra, o *footing*, era fruto de uma nova forma de experienciar as cidades, que surgia com a burguesia européia. Como relata Gilberto Freyre, nas cidades coloniais o espaço urbano era o local do povo, dos escravos, no qual a elite apenas passeava sobre liteiras (o esforço físico era considerado degradante numa sociedade escravocrata).

Na praça central, o centro cívico, bastante espaço é reservado para o povo contemplar os comícios políticos, assim como existe o espaço para diversos prédios para as novas instituições. Mas não se vê, ali onde seria o antigo largo principal das cidades antigas, um espaço reservado à Igreja. De fato, apenas no projeto de Armando Augusto, aparecerá o espaço reservado para a nova Matriz da cidade, mas numa praça secundária, no centro do bairro residencial ao sul. Esta Matriz, nunca foi edificada, e a catedral de Goiânia se localizou numa avenida secundária, a rua 10, de frente a uma singela praça. Renovava-se, e o centro agora pertencia às novas instituições modernas.

Diante de desacordos políticos e financeiros, Attílio abandona o projeto da cidade, e o engenheiro Armando de Godoy (de 1936-1938) assume a direção dos trabalhos para finalizar o plano urbanístico da cidade que é, finalmente, aprovado em 1938. Às propostas iniciais,

ele sobrepõe a idéia de cidade-jardim, principalmente no plano do setor sul, em que entrecruza cidade e natureza, separando o espaço dos veículos do espaço dos pedestres, onde a natureza seria o percurso diário e o coração das relações comunitárias da cidade.[6]

A proposta era a construção de pequenas comunidades autônomas, "comunidades tipo", com no máximo 32 mil habitantes. Esta proposta se caracteriza pela adoção de um modelo concebido para outra realidade, que se distanciava das propostas desenvolvimentista empregadas pelo governo federal. Pois, era uma proposta de modernidade que, a princípio, foi formulada como um antídoto às enormes metrópoles que surgiam no mundo desenvolvido.

Além disso, foi acrescentado à fachada dos edifícios, sobe demanda dos irmãos Coimbra Bueno, construtores da cidade, elementos *Art Déco*.[7] Assim, a cidade sobrepunha à rigidez racional de seus edifícios iniciais, uma vestimenta festiva e delicada, ornamentada e requintada, com toda a leveza típica da *belle epóque*. Uma modernidade menos carrancuda, menos transformadora em sua essência, mas muito mais sedutora. A nova aparência surgiu, neste momento, como um ideal sem substância, sem ideia concisa de transformação da realidade. Sua linguagem pretensamente universal absorve e canibaliza temas locais, submetendo ao seu padrão formal um sem número de elementos da região. Esta estilização produz uma ressemantização da cidade moderna anteriormente proposta, que se afasta da racionalidade através de um jogo superficial de signos, um modismo que, em si, é também reflexo da mutabilidade da cidade moderna. O *Art Déco* se baseava na linguagem efêmera das exposições, na busca de um novo luxo faustoso para a burguesia moderna, segundo Roberto Segre[8], numa atitude leve e descomprometida como a do jazz na *belle époque*. Na paisagem central, é inserida uma torre com um relógio, símbolo do tempo moderno que não pára, se encontra de frente a um coreto, que se tornam moda nas cidades a partir do século XIX. O Grande Hotel é o primeiro edifício construído na cidade, reflexo de uma mobilidade que se instalava e que buscava acolher aqueles que vinham de fora.

Nas décadas seguintes, o controle estatal de toda produção da terra, e um estado orientado à produção de um espaço ideal para as elites, vão simplesmente ignorar a presença dos trabalhadores e dos mais pobres, que serão impedidos financeiramente de morar na cidade. A cidade cresce, assim, dual. No centro a concepção ideal, e nas bordas, nas fronteiras, abaixo dos vales e sobre os brejos, a cidade cresce em forma de tendas e casebres de madeira.

Como argumenta Habermas[9], inaugura-se uma nova técnica de transformação do espaço, que separa as esferas da ciência (o saber produtor de verdade e de domínio sobre a natureza), a arte (a faculdade de julgar a beleza, sublimada e desinteressada, a arte pela arte) e a moral (a prática da justiça, da tradição, dos valores e do posicionamento do homem frente a religião), dão um novo poder instrumental de atuação sobre a cidade. Esta atuação, com o tempo, representará uma automatização e autonomia do saber técnico que, por um lado, embasará a decisão sobre os rumos da cidade, retirando-os do debate político e destacando, progressivamente, da realidade concreta em que as pessoas viviam.

Durante as duas décadas em que o primeiro plano diretor esteve em vigor, a cidade transformou-se radicalmente, expandindo seus limites e sua área parcelada. Novos bairros foram surgindo como unidades autônomas, novas cidades-jardins, separadas e independentes do plano original (da cidade-jardim inicial). Mas esse crescimento se deu de forma aleatória, ao acaso dos interesses particulares dos donos de terra, e sem integração. Esta situação vai se intensificando e se multiplicando, sem que uma alternativa aos antigos princípios fosse concebida, até o limite de começar a se construir um maciço de bairros abarrotados.

Com o monopólio do planejamento e produção do espaço nas mãos do Estado, a cidade cresce também por meio de uma série de parcelamentos em forma de chácaras na área suburbana da cidade. Em 1940, a população da cidade era de 48.166 habitantes, sendo que a área rural abrigava 29.277 habitantes. Porém, na década seguinte, a cidade passaria por um surto de crescimento, que é creditado a uma

série de razões: inicialmente devido à chegada da ferrovia em 1951, a construção da Represa Rochedo em 1955 (que regularizou o fornecimento de luz e permitiu a ampliação da iluminação publica), e posteriormente o término da Hidrelétrica de Cachoeira Dourada em 1959; a instalação de diversas Faculdades ao longo da década de 50, até culminar na criação das Universidades Católica de Goiás (1959) e Federal de Goiás (1960); além da expectativa e construção de Brasília (1957-1960)[10]. Assim, até o ano de 1960 a população já era de 150.000 habitantes, sendo 133.462 urbanos, sendo que já ultrapassavam em três vezes a previsão do projeto inicial (cabe lembrar que à época da transferência da capital, a cidade de Goiás possuía menos de 9.000 habitantes). Em 1964, com a vinda para Goiânia de muitos dos construtores de Brasília, a cidade atingiu os 260.000 habitantes.

Não obstante, o planejamento da modernidade segue seu rumo na cidade, acrescentando novas camadas de técnicas racionais para produzir um espaço mais eficiente em termos produtivos. Muitos autores afirmam que a década de 50 foi de "desplanejamento" da cidade, de onde todos os problemas urbanos teriam surgido a partir da atuação de um agente chamado de "especulação imobiliária"[11]. Entretanto, o parcelamento da cidade, apesar de passar a ser realizado pelo setor privado, continua atendendo às concepções do plano de 1938, reforçadas pelos planos elaborados por Ewald Janssen (um em 1952 e o outro de 1954) de expansão da cidade por núcleos satélites.[12] O que ocorre é uma renovação política em escala nacional, que substitui o Estado de traços fascista de Getúlio Vargas por uma economia liberal. De fato, esta estrutura liberal permite a inclusão de um parcela maior da população que nunca consegui entrar nas fronteiras do espaço ideal anterior, construindo, por seu turno, uma outra gama de perversões, como parcelamentos pouco adensados e sem infraestrutura, fazendo da terra um objeto de troca, mais do que um objeto de usufruto da população.

Pode-se ilustrar esta ideia seguindo dados de Tania Daher[13], que mostram que o espaço invadido (ilegal) da cidade superava o

espaço planejado pelo Estado no ano de 1945. No período de 1945 a 1951, a cidade produzida ilegalmente continuava superior à cidade que havia sido produzida pelo Estado, mas a inclusão da iniciativa privada fez com que as áreas ocupadas em parcelamentos legais superassem os espaços ilegais. Porém, faz surgir uma enorme oferta de lotes desocupados, que somada a liberação da obrigatoriedade de instalar a infraestrutura nos loteamentos, constrói uma enorme dificuldade para o estado instalar a infraestrutura necessária.

Alexandre Ribeiro Gonçalves[14], em sua pesquisa de mestrado, encontra o chamado "arquivo Janssen", referente ao topógrafo alemão Ewald Janssen, quem elaborou duas propostas de revisão do plano diretor da cidade uma 1952 e outra em 1954. Nestas revisões, o topógrafo faz um levantamento de todos os loteamentos aprovados, e mantém os princípios do plano anterior de uma expansão por cidades-jardim, estabelecendo o perímetro de três cidades satélites, e caracterizando os demais loteamentos como "traçados isolados na zona suburbana", propondo preservar os espaços vazios entre eles como área rural.

O que se percebe a partir dos dados deste material e dos planos para setores como "Criméia", "Jardim Goiás", "Pedro Ludovico" e "Jardim Balneário Meia-Ponte", é que a cidade continuava sendo projetada de acordo com os esquemas de organização territorial das cidades-jardim, tal como concebidos por Unwin e Ebenezer Howard. Ou seja, a cidade crescia em pequenos núcleos urbanos, entremeados por áreas de campo e agricultura. É legítimo supor, que por este motivo, pode-se observar o fato que Edgar Graeff[15] tão sensivelmente observou sobre a realidade da cidade: aquilo que ele viu como uma proliferação do "asterisco", na malha da cidade, são os centros das diversas cidades-jardins que foram sendo concebidas sem controle e pululando por entre o cerrado.

Entretanto, cria-se a necessidade de uma nova proposta de cidade com a extrapolação de todas as previsões de crescimento da cidade no final da década de 50 e com o que Lygia Bernardes chamou de um momento de grande efervescência para as discussões sobre

o urbanismo moderno: com a publicação da Carta de Atenas de Le Corbusier em 1943, a produção de uma série de planos diretores interdisciplinares pelo Governo do Rio Grande do Sul (entre 1939 e 1945), e em São José dos Campos e Recife (em 1960), a repercussão do movimento "Economia e Humanismo" de Padre Lebret (desde a década de 40), culminando com o "Seminário de Habitação e Reforma Urbana" no Hotel Quitandinha em Petrópolis (em 1963).[16]

Assim, é contratado um novo Plano Diretor a Luís Saia que se mudou para a cidade com a família, trazendo consigo uma equipe multidisciplinar e com a qual propôs uma nova forma de pensar a cidade (vinculada com as discussões em vigor no Brasil e nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna desse momento). Este plano marcou a transição de um urbanismo idealista para planejamento como um processo que partia de diagnósticos multidisciplinares.[17]

Com o fim do Estado Novo (e seu controle absolutista), somado à nova dinâmica da urbanização brasileira e às novas concepções de cidade, o Plano abandona a proposta de expansão por cidades-jardim e adota um partido de cidade formada por compartimentos (separados "naturalmente" pela topografia dos fundos de vale) e por "pólos" de atividades distribuídas ao longo do prolongamento da Avenida Anhanguera (antiga rodovia que ligava Goiânia à cidade-satélite Campinas); além de propor uma redistribuição de serviços e equipamentos urbanos e o reforço do caráter de "Core" do centro da cidade:

> "nas opiniões divergentes sobre o que seja o Core de uma cidade, uma praça, um agenciamento, uma área, um centro; um ponto de encontro das artes e da cultura, um centro de reuniões do povo para manifestações coletivas, etc. De qualquer modo há uma unanimidade de opiniões sobre a condição do Core somar às eventuais funções, comerciais, artísticas e culturais, políticas, a função de representar simbolicamente a cidade e assumir um aspecto peculiar, facilmente identificável, facilmente encontrável, facilmente interpretável"[18]

O nosso interesse, aqui, está em ressaltar os elementos que os diversos planos trazem de novo para a concepção do que seria uma cidade moderna, e como estes elementos contribuem para a construção do urbanismo moderno. Luís Saia iniciou seus trabalhos com um diagnóstico, fazendo uma análise do sítio da cidade, uma leitura da sua história (mesmo que recente) e dos elementos que compunham sua paisagem. A proposta incorporava, assim, uma série de novas perspectivas em relação à cidade, e passava a tratar a questão urbana como uma interface de muitas disciplinas: política, social, espacial, cultural e natural. Era uma proposta que se fundamentava não num conhecimento abstrato, ideal, mas na capacidade da ciência moderna de compreender a situação real do mundo.

Em um texto de 1954, um pouco anterior ao Plano para Goiânia, Saia já concebia os Planos Diretores como uma organização do espaço, como a administração e a resolução de problemas da cidade e como a atualização dos serviços públicos obsoletos. Segundo ele, os planos não deveriam ser formulados como conjunto de obras, mas diretrizes gerais (previstas para se desenrolarem num período de tempo), as quais deveriam ser formuladas por meio da percepção do local (pelo arquiteto), num processo de "desacademização operativa" que partisse de uma análise em conjunto e realizada de forma teoricamente fundamentada e tecnicamente instrumentada, aproximando o arquiteto em sua relação com a cidade, da qual surgiria sua proposta[19].

Entretanto, dificuldades políticas entre as esferas de poder estadual e municipal e a ruptura provocada com o Golpe Militar de 1964, impediram o plano de se realizar completamente. Mas, se ele não conseguiu se instituir como uma proposta efetiva representou, sem dúvida, um momento de abandono das premissas acadêmicas dos antigos planos.

O período que se segue representa a institucionalização do planejamento urbano no Brasil, onde o desejo pela modernidade se confundiu com o próprio processo de planejamento. Porém, este se constituiu a partir de uma série de premissas próprias do

período militar que o país entrava. O regime político centralizado organizou-se em torno de um processo de legitimação que Marilena Chauí[20] chamou "discurso competente", ou seja, uma atuação da técnico-burocracia que operacionalizava e impunha as decisões a partir do saber "legitimado" dos técnicos, sem levar em consideração as diferentes alternativas políticas, sociais e econômicas. O Estado onipresente, autoritário, com seu capitalismo de massa e sua proposta de crescimento desigual, (de fazer o "bolo" crescer) foi abraçado como única alternativa, mas não sem ambigüidades e contradições.

Neste contexto, entre 1968 e 1971, outro plano foi elaborado por Jorge Wilheim, em que as decisões tomadas de forma centralizada encontravam uma condição privilegiada para serem implantadas. Neste momento, o estado entendia o problema urbano principalmente a partir do *déficit* habitacional e da elaboração de um sistema de transporte, pensados como forma de ampliar a produção e o consumo de massa, aliando a burocracia ao grande capital[21].

Esta ênfase na produção da casa em massa era uma forma de transformá-la em mercadoria, e mesmo de inserir a população no sistema produtivo capitalista, agora como legítimos proprietários de um bem produzido industrialmente e pago financeiramente (com a criação do BNH, que passa a financiar a casa própria). A solução do transporte, a partir da criação da Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), parte também da construção de grandes obras, geridas por grandes empresas, em um novo Brasil grande.[22]

Entretanto, Jorge Wilheim, em seu livro Urbanismo no Subdesenvolvimento, de 1969, mesmo ano da primeira versão do plano de Goiânia, revela um projeto de modernidade consoante com a corrente cepalina, em que o subdesenvolvimento não é entendido como um atraso, mas como uma relação de dependência aos grandes centros. Acredita que para se alcançar o desenvolvimento é preciso construir um circuito interno de produção e consumo. Por outro lado, acreditava ser necessário modernizar as estruturas arcaicas, liberando os gargalos e as barreiras que impediam o alcance da modernidade. Neste livro, Wilheim ataca os urbanistas utópicos, que concebiam a

cidade ideal e perfeita, e propunha a elaboração de uma estratégia, formada por uma série de propostas que embasassem o processo necessário para se alcançar o futuro desejado.

Corroborando com esta visão e esta proposta de Jorge Wilheim é criado, em 1969, o Escritório de Planejamento do município, que em 1975 seria transformado em Instituto de Planejamento do Município de Goiânia, o IPLAN, que se caracterizava como um instituto autônomo em relação à gestão municipal, e desta forma podia desenvolver estudos e propostas baseadas apenas em questões técnicas, sem oscilar com as direções da política local. Também, em 1975, é criado o Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional de Goiás, o INDUR, que teve um importante papel na construção de um estudo contínuo e independente, que foi fundamental para as tomadas de decisão do planejamento urbano em todo o estado.

O plano, também, avança significativamente no entendimento do espaço urbano, ao contemplar não apenas as estruturas físicas, mas também os aspectos dinâmicos da cidade. Concebia a cidade como um conjunto de estruturas fixas (como escolas, esgoto, equipamentos) e um sistema dinâmico de elementos (como veículos, crescimento da cidade, fluxo de bens.

Quanto à metodologia de seu projeto, Jorge Wilheim constrói uma síntese bastante peculiar entre conhecimento dos dados científicos e atuação criativa do arquiteto moderno:

> "O plano nunca decorre mecânicamente da somatória dos dados. Ao contrário, êstes devem ser procurados a partir de uma primeira idéia sôbre o que parece pertinente à cidade e ao plano em pauta. A pesquisa, por isso, não deveria ser o primeiro passo, a primeira tarefa metodológica. Ela deve vir após um estudo preliminar que permita identificar, de forma globalizadora e superficial, qual o caráter a ser dado ao próprio plano. O caráter do plano traduz-se por um roteiro em que se distingue o que é substantivo do que é adjetivo para uma estratégia desenvolvimentista da cidade em pauta"[23]

Portanto, o plano adota uma visão global das barreiras que impedem ou atrapalhariam a expansão da cidade, propondo um crescimento linear a sudoeste, o que permaneceria nos planos seguintes, mas que na prática não se realizaria por completo. Além disso, sua concepção "desenvolvimentista" busca racionalizar e estruturar a cidade de forma modular, sobrepondo à cidade uma malha de 1 km por 1 km, sobre a qual propõe a redistribuição homogênea dos serviços urbanos. Assim, alcança uma justiça redistributiva baseada numa forma lógica (ou lógica formal) pura e "universal", que é a própria geometria. Também, a malha viária existente é alterada e hierarquizada de tal forma a estabelecer um "macro-traçado" ortogonal aproximada a essa malha, que atenderia à necessidade de "integração" das regiões "atrasadas" aos núcleos desenvolvidos da cidade.

A questão habitacional é pensada de forma complementar a integração viária. Ela é concebida por meio da produção em massa de "conjuntos habitacionais" que, além de induzir a urbanização da cidade em direção a áreas anteriormente definidas, corresponderiam a formas mais "racionais" de produção do espaço, coincidindo com as perspectivas do BNH e da EBTU. Em Goiânia, foram realizados 32 conjuntos habitacionais pelo Sistema Financeiro da Habitação até o ano de 1975, sendo que o primeiro conjunto do BNH no país foi a Vila Redenção, culminando com o conjunto Vera Cruz, em 1977, projetado para 50.000 habitantes, mas localizado a "7,5 km da malha urbana consolidada"[24]. Esta situação levou ao inverso da proposta original, pois excluiu parte da população do espaço urbano da cidade, dentro de habitações precárias e padronizadas, que apenas uma pequena parcela da população conseguiu financiar.

Já em 1973, o Governo Federal reconheceu oficialmente a necessidade de uma política urbana para conter a migração campo/cidade e (o que era considerado) o "inchaço" das metrópoles, além da necessidade de diminuir a concentração de desenvolvimento e renda e os bolsões de pobreza absoluta. A estratégia formulada foi o

incentivo às cidades de porte médio, como "diques" de contenção da migração para as regiões metropolitanas[25], na qual Goiânia foi inserida. A formulação desta proposta confinava o entendimento dos problemas da urbanização como decorrentes do crescimento excessivo das cidades, e não como decorrência do modelo de desenvolvimento excludente e das contradições internas de seu projeto.

Os projetos CURA, propostos nesta época, tinham a intenção de realizar intervenções e melhoramentos pontuais na cidade, como indutores da melhoria da qualidade de vida, e foram aplicados principalmente na implantação das áreas verdes do Setor Sul, que, apesar de sua localização privilegiada, permaneciam abandonadas desde a fundação da cidade. Estes projetos, aliados à criação do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano, da Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU) e do Programa de Cidades Médias (com recursos internacionais) e somados à industrialização da agricultura no estado de Goiás, garantiram que Goiânia tivesse um bom crescimento econômico em plena derrocada do "milagre econômico"[26].

A EBTU criou na cidade a TRANSURB, que articulou grande quantidade de verbas para transporte e pavimentação da cidade e elaborou seu primeiro projeto em Goiânia, desenvolvido por Jaime Lerner, em 1975. O plano de transporte englobou 183 bairros de Goiânia e 12 de Aparecida de Goiânia. Também, de autoria do mesmo urbanista, foi elaborada uma nova legislação de uso e ocupação do solo (Lei 5.019, de 8/10/75), que se articulou com uma nova lei de zoneamento e buscavam fortalecer a "estrutura viária" proposta por Wilheim.[27]

Estas propostas foram fruto de uma técnica de planejamento já bastante avançada e desenvolvida no Brasil, tiveram um profundo impacto na cidade e até hoje tem uma grande influência. Entretanto, a formulação do problema habitacional pela ditadura militar (via construção de enormes conjuntos habitacionais em massa) e sua

proposta de crescer a economia para depois distribuí-la, manteve grande parcela da população excluída da cidade. Nas décadas seguintes, um fenômeno único ocorreria em Goiânia: as chamadas *invasões planejadas*. Enquanto a cidade planejada e legal ia sendo produzidas apenas para a população incluída no sistema capitalista de mercado, a grande massa de pessoas excluídas organizou-se em associações e invadiu grandes fazendas na região noroeste[28]. Assim, replicou-se uma realidade em que por um lado, uma cidade moderna era concebida e produzida para apenas uma parte da população, e por outro lado, a população ia construindo seu próprio espaço às margens desta modernidade.

O período a seguir não faz parte de seu estudo, mas seu conhecimento é interessante para observar a evolução seguinte deste urbanismo. A empresa Engevix elaborou no final da década de 80, outro plano diretor, que foi aprovado em 1992. Abordando pontualmente algumas questões do "Movimento pela Reforma Urbana" (aprovadas na Constituição Federal de 1988), este plano fez uma leitura interdisciplinar da cidade, de acordo com a já constituída "ciência urbana". Foi um "plano compreensivo" característico, que buscou tratar a cidade interdisciplinarmente e construir projetos operacionais para a organização do espaço. Apresentou-se como solução global dos problemas urbanos, e revisa todo o sistema administrativo, de fiscalização, gestão e regulação da cidade.

Seus inúmeros estudos foram subsidiados por décadas de atuação do INDUR (Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado de Goiás). Além disso, suas propostas foram estabelecidas a partir de uma sofisticada técnica metodológica elaborada no documento "Estudo da Região de Expansão de Goiânia" (de 1980): a cidade foi dividida em pequenas quadrículas, onde cada um dos aspectos técnicos era avaliado em graus de 0 a 100, e depois submetidos a fórmulas de análise que colocavam diferentes pesos a diferentes prioridades. Este maneirismo técnico levado quase ao limite não foi suficiente para fazer valer suas propostas. Muitas

foram simplesmente ignoradas e outras apenas parcialmente realizadas, já que sua raiz puramente técnica não construiu para uma efetiva articulação política ou participação popular.

Recentemente, o plano entregue à Câmara Municipal de Goiânia em dezembro de 2006, atende a dois critérios básicos: o desenvolvimento sustentável e o planejamento estratégico[29]. O plano propõe revolucionar a organização da cidade, levando seu "core" para um anel viário a circular toda cidade, reforçando o seu caráter metropolitano. Ao longo deste novo centro (axial) seriam incentivadas atividades "sustentáveis" com baixo índice de ocupação. A proposta para a área já urbanizada segue o modelo das cidades compactas, elaborado para a comunidade européia, onde a área de expansão urbana é eliminada, devendo ser aumentado o índice construtivo da cidade, de tal forma que esta cresça sobre si mesma.

Na aprovação deste novo plano na câmara municipal, muitas questões fundamentais foram vetadas ou alteradas. Além disso, muitas outras propostas aprovadas continuam sem ser executadas e sem perspectiva de execução. Paralelamente a isto, hoje a cidade se encontra numa condição metropolitana, em que mesmo que toda a população seja beneficiada com as propostas do plano, a maior parte da população pobre se encontra hoje nas cidades do entorno, entregues ao abandono e à própria sorte.

Considerações finais

Neste pequeno relato, percebemos como o planejamento urbano apresenta-se como uma sucessão de planos de modernização da cidade e das relações humanas no espaço. Ao mesmo tempo, percebemos sempre uma dualidade, em que parte das propostas são efetivadas em benefício de parte da população, enquanto outras propostas são ignoradas. É importante ressaltar que cada um destes planos deixou seus traços na cidade, e ainda hoje aspectos de suas propostas permanecem na cidade como cicatrizes que não se curam, e também como sonhos que não se concretizaram. Assim, da mesma forma que o ideal de cidade moderna se transformou ao longo do

tempo, é possível imaginar que muitos ideais de cidade são passíveis de conviver, interagir e se retroalimentar. É fundamental construir alternativas de desenvolvimento e modernidade que não sejam únicos e rígidos, sólidos e excludentes, mas como esponjas capazes de absorver a possibilidade de desenvolvimento de todas as camadas da população.

É neste sentido que compreendemos as diversas caras do urbanismo moderno, tal qual elas se manifestaram em Goiânia: como um urbanismo re-evolucionário no plano de Attílio Corrêa Lima; como um modernismo fugaz e passageiro, em Armando Augusto de Godoy; como um projeto moderno atrasado e irrefletido na proposta do topógrafo Ewald Janssen; como uma sensibilidade à paisagem existente, diagnosticada por meio das diversas ciências e proposta como um processo em Luís Saia; como um processo institucionalizado, no ápice do movimento moderno, com uma metodologia sólida, racional, técnica e burocratizada como em Jorge Wilheim; como um maneirismo técnico automatizado e apolítico, como no plano da Engevix; e como a incorporação de modelos e parâmetros formulados por agências multilaterais e internacionais focadas no desenvolvimento sustentável, como no plano de 2007.

Assim, começamos a entender como o urbanismo moderno de Goiânia é formado por diversas camadas e concepções diferentes sobre a modernidade e a maneira de alcançá-la. Estes ideais, estas interpretações e concepções interagem entre si por sobre a realidade aparente da cidade, às vezes de maneira congruente, outras vezes de maneira conflituosa. Esta história da cidade revela diversos caminhos possíveis a se seguir, e diversas alternativas soterradas pelo passo da modernização. O espaço moderno desta cidade é, portanto, plural, formado de um campo aberto a novas reinvenções.

Notas

[1] Pedro Ludovico Teixeira, *O problema da mudança da Capital* in: IBGE, *Goiânia - Coletânea.* (Rio de Janeiro: Serviço Gráfico IBGE, 1942. p. 5-6)

[2] Idem, p. 3.

[3] No sentido da metáfora de Jorge Luis Borges em: *A arte da Cartografia*. in ____. *Historia Universal da Infâmia*. (São Paulo: ed. Globo, 1989. p. 71).

[4] Attílio Corrêa Lima, *Plano diretor da Cidade & Goiânia - a nova Capital* in IBGE *Goiânia - Coletânea*. (Rio de Janeiro: Serviço Gráfico IBGE, 1942. p. 45-112.)

[5] Sobre a herança neoclássica na arquitetura moderna, ver: Kenneth Frampton, História Crítica da Arquitetura Moderna (São Paulo: Martins Fontes, 2000); Peter Collins, Los ideales de la arquitectura moderna (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001); e Emil Kaufmann, Tres arquitectos revolucionarios (Barcelona: GG, 1980).

[6] Para uma descrição mais completa dos diversos atores envolvidos e a participação de cada um, ver: Alexandre Ribeiro Gonçalves, *Goiânia: uma modernidade possível* (Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2003, p. 35-42)

[7] *Cf.*: Márcia Metran de Melo, *Moderno e modernismo*: *a arquitetura dos dois primeiros fluxos desenvolvimentistas de Goiânia* (Dissertação de Mestrado em Arquitetura – USP, São Paulo, 1996).

[8] Roberto Segre, *América Latina Fim de Milênio* (São Paulo: Estúdio Nobel, 1991. p. 105-110)

[9] Jürgen Habermas, *Modernidade - Um Projeto Inacabado* in ARANTES, O.; ARANTES, P. *Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas* São Paulo: Ed. Brasiliense, 1992. p. 99-123)

[10] IPLAN. *Plano Diretor Integrado de Goiânia* (Engevix, 1992. p. 11)

[11] Inicialmente dois trabalhos sobre Goiânia foram fundamentais na construção desta visão, revelando muitos aspectos da realidade da cidade antes ignorados nas discussões. Porém, com o tempo, o brilhantismo destes trabalhos impediu o avanço do debate crítico, e a literatura do tema simplesmente repetiu seus insights sem avançar. Estes trabalhos são: Sérgio Moraes, *O Empreendedor imobiliário e o Estado* (Dissertação de Mestrado, UNB, 1991); Everaldo Pastore, *Renda Fundiária e Parcelamento do Solo* (Dissertação de Mestrado, UNB, 1984).

[12] Ver analise dos planos em Alexandre Ribeiro Gonçalves, *op cit,* p. 149-160.

[13] Tânia Daher, *Goiânia, uma utopia européia no Brasil* (Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003).

[14] Alexandre Ribeiro Gonçalves, *op cit*.

[15] Edgar Albuquerque Graeff, *Goiânia: 50 anos* (Brasília: MEC-SESU, 1985).

[16] Ver: Lysia Bernardes, *Política Urbana: uma análise da experiências brasileira* (Análise e Conjuntura, v. 1, n.1 Belo Horizonte, 1986. p. 83-118) e Roberto Luís de Melo Monte-

mór, *Planejamento Urbano no Brasil* (Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, 1980. p. 11-53).

[17] Para este assunto ver as pesquisas de Adriana Mara Vaz de Oliveira, Plano Diretor de Goiânia – *Luis Saia,* (Monografia de conclusão do ramo de Teoria e História da Arquitetura do Curso de Arquitetura da Universidade Católica de Goiás, 1985); & *Plano Diretor de Goiânia - Luís Saia - 1962* (Anais do 6o. Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Natal: UFRN, 2000).

[18] Luis Saia, *Plano Diretor de Goiânia*, apud Adriana Mara Vaz, op cit.

[19] Juliana Costa Mota, *Planos diretores de Goiânia, década de 60* (Dissertação de Mestrado, São Paulo, EESC/USP, 2004, p. 90 e 120)

[20] Marilena de Souza Chauí, *O discurso competente.* in ____. *Cultura e Democracia* (São Paulo: Cortez, 1997. p. 3-13).

[21] Para a discussão da política urbana deste período, ver: Ermínia Maricato (ed.), *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial* (São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1979).

[22] Lysia Bernardes, *op cit*.

[23] Jorge Wilheim, *Urbanismo no Subdesenvolvimento* (Rio de Janeiro: Editora Saga, 1969b. p. 99)

[24] IPLAN, *op cit*, p. 18.

[25] Lysia Bernardes, *op cit*.

[26] IPLAN, *op cit,* p. 15-21.

[27] *Cf.:* Maria Eliana Jubé Ribeiro, *Goiânia - Os Planos, a Cidade e o Sistema de Áreas Verdes* (Goiânia: Ed. UCG, 2004, p. 95); IPLAN, *op cit, p.* 23-24.

[28] Sobre este assunto, ver o excelente trabalho de Aristides Moysés, *Goiânia: Metrópole não Planejada* (Goiânia: Ed. UCG, 2004).

[29] SEPLAN, *Plano Diretor da Cidade de Goiânia – 2006,* (CD Multimídia. Goiânia: Setemares, 2006).

Referências

BERNARDES, L. **Política Urbana: uma análise da experiências brasileira.** *Análise e Conjuntura*, v. 1, n.1 Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1986. p. 83-118.

BOLAFFI, G. *Habitação e Urbanismo: o problema e o falso problema.* in:

Maricato E. (ed.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.** São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1979. p.37-70

BORGES, J. L. *A arte da Cartografia.* in ____. **Historia Universal da Infâmia.** Trad. de Flávio José Cardozo 5. ed. São Paulo: ed. Globo, 1989. p. 71.

CHAUÍ, M. S. *O discurso competente.* in **Cultura e Democracia: o discurso competente e outras falas.** 7. ed. São Paulo: Cortez, 1997. p. 3-13

COLLINS, Peter. **Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950).** Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

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

GONÇALVES, A. R. **Goiânia: uma modernidade possível**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2003.

GRAEFF, E. A. **Goiânia: 50 anos.** Brasília: MEC-SESU, 1985.

HABERMAS, J. *Modernidade - Um Projeto Inacabado (1980);* in ARANTES, O.; ARANTES, P. **Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas: Arquitetura e dimensão estética depois das vanguardas e duas conferências de Jürgen Habermas.** São Paulo: Ed. Brasiliense, 1992. p. 99-123.

INDUR. **Estudo da Região de Expansão de Goiânia.** Relatório 2 e 3. Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional Coordenação de Estudos Regionais, Secretaria do Planejamento e Coordenação. Goiânia: Publicações da Fundação INDUR, 1980.

IPLAN. **Plano Diretor Integrado de Goiânia - PDIG 2000.** Engevix, 1992.

KAUFMANN, E. **Tres arquitectos revolucionarios.** Barcelona: GG, 1980.

LIMA, A. C. *Plano diretor da Cidade (Relatório apresentado ao Interventor Pedro Ludovico Teixeira); Goiânia - a nova Capital (Resumo de um estudo)* in IBGE **Goiânia - Coletânea**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico IBGE, 1942. p. 45-112.

Maricato, E. (ed). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.** São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1979.

MELO, M. M. **Moderno e modernismo: a arquitetura dos dois primeiros fluxos desenvolvimentistas de Goiânia (1933 a 1950 /1950 a 1964)**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

MONTE MÓR, R. L. M. *Planejamento Urbano no Brasil: Emergência e Consolidação* in **Espaço e Planejamento Urbano - Considerações sobre o caso de Rondônia.** (Dissertação de Mestrado) Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1980. p. 11-53.

MORAES, S. **O Empreendedor imobiliário e o Estado: O processo de Expansão de Goiânia em direção sul (1975 a 1985).** Dissertação de Mestrado. Departamento de Urbanismo, Brasília, UNB, 1991.

MOTA, J. C. **Planos diretores de Goiânia, década de 60: a inserção dos arquitetos Luís Saia e Jorge Wilheim no campo do planejamento urbano.** Dissertação de Mestrado. São Paulo. EESC/ USP, 2004.

MOYSÉS, A. **Goiânia: Metrópole não Planejada.** Goiânia: Ed. UCG, 2004.

OLIVEIRA, A. M. V. **Plano Diretor de Goiânia - Luís Saia - 1962**. Anais do 6o. Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Natal: UFRN, 2000.

OLIVEIRA, A. M.V.. **Plano Diretor de Goiânia – Luis Saia**. Monografia de conclusão do ramo de Teoria e História da Arquitetura do Curso de Arquitetura da Universidade Católica de Goiás, 1985.

PASTORE, E. A. **Renda Fundiária e Parcelamento do Solo: Goiânia 1933-1983.** Dissertação de Mestrado. Departamento de Urbanismo, Brasília, UNB, 1984.

RIBEIRO, M. E. J. **Goiânia - Os Planos, a Cidade e o Sistema de Áreas Verdes.** Goiânia: Ed. UCG, 2004.

SEGRE, R. **América Latina Fim de Milênio - Raízes e perspectivas de sua arquitetura.** trad Luis Brandão. São Paulo: Estúdio Nobel, 1991.

SEPLAN. **Plano Diretor da Cidade de Goiânia - 2006**. CD Multimídia. Goiânia: Setemares, 2006.

TEIXEIRA, P. L. *O problema da mudança da Capital (Trecho do relatório apresentado em 1933, ao Govêrno Provisório)* in IBGE **Goiânia - Coletânea**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico IBGE, 1942. p. 3-7.

WILHEIM, J. **Plano Diretor de Goiânia.** Vol. 1 e 2. Datilografado. SERETE, 1969a.

WILHEIM, J. **Urbanismo no Subdesenvolvimento.** Rio de Janeiro: Editora Saga, 1969b.