

TESE DE DOUTORADO

O ENTRE-METRÓPOLES GOIÂNIA-BRASÍLIA

HISTÓRIA E METROPOLIZAÇÃO

autor: Pedro Henrique Máximo Pereira
orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan



Universidade de Brasília



FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO



_TESE DE DOUTORADO
O ENTRE-METRÓPOLES GOIÂNIA-BRASÍLIA
HISTÓRIA E METROPOLIZAÇÃO

autor: Pedro Henrique Máximo Pereira
orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan

Área de Concentração
TEORIA, HISTÓRIA E CRÍTICA

Linha de Pesquisa
TEORIA E HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO

Goiânia-Brasília, 2016-2019



Universidade de Brasília

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

MM464e Máximo Pereira, Pedro Henrique
O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília: História e
Metropolização / Pedro Henrique Máximo Pereira; orientador
Ricardo Trevisan. -- Brasília, 2019.
330 p.

Tese (Doutorado - Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)
- Universidade de Brasília, 2019.

1. entre-Metrópoles Goiânia-Brasília. 2. território. 3.
urbanização. 4. metropolização. 5. modernidade. I. Trevisan,
Ricardo, orient. II. Título.

Capa: elaborada por Pedro Henrique Máximo Pereira a partir de desenhos realizados
sobre imagens de satélites.

Projeto Gráfico: Elaborado por Pedro Henrique Máximo Pereira e realizado por Pedro
Henrique Máximo Pereira e Matheus Vieira Costa.

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO



_TESE DE DOUTORADO
O ENTRE-METRÓPOLES GOIÂNIA-BRASÍLIA
HISTÓRIA E METROPOLIZAÇÃO

autor: Pedro Henrique Máximo Pereira
orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan

Tese apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação
da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília
como parte dos requisitos obrigatórios para a obtenção do
título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Goiânia-Brasília, 2016-2019



Universidade de Brasília



TESE DE DOUTORADO

O ENTRE-METRÓPOLES GOIÂNIA-BRASÍLIA

HISTÓRIA E METROPOLIZAÇÃO

autor: Pedro Henrique Máximo Pereira

BANCA DE AVALIAÇÃO

Prof. Dr. Ricardo Trevisan (PPG-FAU-UnB)
(presidente)

Profa. Dra. Elane Ribeiro Peixoto (PPG-FAU-UnB)
(membro interno)

Profa. Dra. Milena D'Ayala Valva (PPG-TECCER-UEG)
(membro externo)

Prof. Dr. Fernando Antônio Oliveira Mello (FAV-UFG)
(membro externo)

Profa. Dra. Carolina Pescatori (PPG-FAU-UnB)
(suplente)



Para Lourival Máximo e Lourdes Vicente, meus pais;
Para Lucas Adorno, meu companheiro e parceiro de vida;
Para Kênia Pereira e Flávia Máximo, minhas inseparáveis irmãs;
Para Edna Adorno (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Quatro anos se passaram. Eis a tese. Quatro anos, na vida que dispomos por aqui, é um tempo considerável. Nos âmbitos da vida privada, quatro anos podem passar muito rápido ou durar uma eternidade. Basta qualificarmos os acontecimentos que os preencheram. Todavia, essa qualificação que nem sempre pode ser feita a *posteriori*, nos ajuda a compreender as dinâmicas do tempo da vida, nos impele a repensar o real valor do tempo e da vida, e nos conduz a fazê-lo, sempre e cada vez mais, no curso do tempo e no próprio delongar da vida. É com esse sentimento de estar dentro e fora ao mesmo tempo, de olhar a partir da interioridade e a exterioridade simultaneamente, que escrevo esses agradecimentos. Isso porque agradecer diz respeito a um considerar. Um considerar nos coloca diante do tempo e nos faz reconhecer que estamos imersos na vida, naquilo que é mais visceral, profundo e memorável.

Inicialmente agradeço à UnB, à FAU e ao Programa de Pós-Graduação ao qual estou vinculado e ao qual apresento esta tese. Essa institucionalidade, então ameaçada pelo obscurantismo que tomou conta desse país, é em parte responsável por este trabalho. Ao me referir à PPG-FAU da Universidade de Brasília, me refiro aos gentis e competentes professores e pesquisadores que compõem seu quadro, aos funcionários e técnico-administrativos que de modo tão prestativo, colaboraram com esta tese.

Ao meu orientador professor Dr. Ricardo Trevisan, pela gentileza, humanidade, precisão e rigor, muito obrigado. Agradeço pelas frequentes tentativas de me “trazer à terra” e pelo confronto às minhas ideias, pela constante desestabilização de minhas certezas e, principalmente, pela parceria. Muito obrigado por me inspirar e por abrir caminho para que esta tese fosse realizada. Sua maneira de desafiar os pressupostos levantados desde o início deste trabalho pavimentou o curso das reflexões aqui escritas.

Agradeço às professoras Dra. Milena D'Ayala Valva e Dra. Elane Ribeiro Peixoto, e ao professor Dr. Fernando Antônio Oliveira Mello, pelas imensas contribuições no contexto da banca de qualificação. Naquele momento, inúmeras ideias surgiram e muitas provocações foram feitas, mobilização essa que delineou grande parte das reflexões contidas nesta tese. Agradeço, na mesma medida, à professora Dra. Carolina Pescatori, que em diversos momentos contribuiu com este trabalho com suas inquietações e problematizações. Agradeço a todos vocês que aceitaram uma vez mais compor a banca, dessa vez de defesa, e por isso se dispuseram a ler esta tese e contribuir, uma vez mais, com a questão (ou melhor, questões) aqui levantada (s).

Agradeço a Lourival Máximo e a Lourdes Vicente, meus pais, por compreenderem, na medida do possível, minha ausência em um momento tão delicado de nossas vidas privadas. Jamais esquecerei o que vivemos nesses quatro anos e em especial nesse último, ainda que doa e que seja motivo de sofrimento. Amo vocês. Agradeço a minhas inseparáveis irmãs Kênia Daniela Pereira e Flávia Caroline Máximo. Sem o suporte de vocês, o decurso desses quatro anos teria sido muito mais difícil.

Agradeço a meu companheiro Lucas Adorno, pelo amor, pela paciência, pelo cuidado, pelo consolo nos momentos difíceis e pelas comidas em horários de fome. Nestes quatro anos tivemos uma perda irreparável, Edna Adorno (*in memoriam*), uma intelectual arguta, questionadora e muito carinhosa que, desde que se foi, deixou um vazio impossível de ser preenchido.

Quero agradecer aos colegas de profissão e grandes amigos da vida Dra. Maíra Teixeira, Dra. Patrícia Freitag, Me. Everaldo Pastore, Dra. Celina Manso, Dr. Alexandre Gonçalves, Dr. Daniel Andrade e Me. Marcelo Granato que não somente deram dicas valiosas e questionaram pontos importantes na construção dessa tese, mas entraram em embates intelectuais comigo, colocando à prova o que se pretendia desde o início. Estendo meus agradecimentos aos meus grandes amig@s Luiza Ninon, Tarihan Chaveiro, Daniela Braga, Mayara Rezende, amigos que pude contar nos âmbitos da vida privada e nas acaloradas discussões políticas e intelectuais.

Agradeço a Yan Friedrich Oliveira, Thaís Alcântara, Pablinny Prado, John Frank e Fabiane Santos que auxiliaram nos levantamentos dos dados nestes quatro anos, e principalmente a Matheus Vieira Costa e Daniela Braga, que construíram comigo essa diagramação final e que colaboraram com a finalização dos mapas. Muito obrigado.

Agradeço à UEG, pela licença parcial concedida nestes dois últimos anos, e à PUC-Goias, pela licença concedida neste último semestre.

Por fim, agradeço a todos que, de algum modo, contribuíram com este trabalho, seja no suporte emocional, intelectual ou material.



O ENTRE-METRÓPOLES GOIÂNIA BRASÍLIA: HISTÓRIA E METROPOLIZAÇÃO

RESUMO

Esta tese apresenta ao leitor o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília, uma das regiões urbanas mais importantes do Brasil e em pleno processo de maturação histórica. Fruto de políticas de interiorização do país que remontam às décadas de 1930 e 1960; Goiânia, Brasília e suas regiões de abrangência chegam à primeira quinta parte do novo milênio com aproximadamente 7,5 milhões de habitantes e uma profunda dinamização de seu território. Na linha do tempo nela construída, dois fenômenos articularam sua ocupação e desenvolvimento: urbanização e metropolização. A urbanização aqui tratada não se refere somente às dinâmicas campo-cidade ou à dialética rural-urbano, características do tema, mas procura responder ao imperativo contemporâneo de pensar a urbanização como o processo de expansão da sociedade urbana. Neste sentido, a urbanização é aqui entendida como um dos fenômenos da modernidade. Já a metropolização é nela entendida como processos socioespaciais que metamorfoseiam o território habitado, fenômeno e processo articulados à economia e ao repertório global, que passam a ser incorporados ao espaço como dinâmicas escalares e transescalares.

Esta tese foi concebida em duas partes: História e Metropolização. Na primeira, o processo de urbanização e expansão do urbano no Planalto Central é apresentada numa perspectiva histórica, com recorte temporal que se inicia na década de 1930 e finaliza na década de 2010. Na segunda parte, os processos e fenômenos de metropolização do espaço são apresentados dentro do recorte temporal 1998-2018. Para tal, o enfoque é dado na relação dos centros urbanos com o território, na mancha urbana, infraestruturas de transportes (rodovias e aeroportos), e nos *shoppings centers*.

PALAVRAS-CHAVE: entre-Metrópoles Goiânia-Brasília; território; urbanização; metropolização, modernidade.



THE GOIANIA-BRASILIA INTER-METROPOLISES: HISTORY AND METROPOLIZATION

ABSTRACT

This thesis introduces the reader to the Goiânia-Brasília inter-metropolises, one of Brazil's most important urban regions, which is under historical maturation process. Originated from the country's inward development policies, dating back to the 1930s and 1960s; Goiânia, Brasília and their in-between regions reach the first fifth part of the new millennium with approximately 7.5 million inhabitants and a deep dynamization of their territory. In its inbuilt timeline, two phenomena articulated its occupation and development: urbanization and metropolisation. In this study, the Urbanization not only refers to the field-city dynamics or rural-urban dialectic, characteristics of the theme, but also seeks to respond to the contemporary imperative of thinking of urbanization as the urban society expansion process. In this sense, urbanization is understood as one of the phenomena of modernity. Metropolisation is understood as socio-spatial processes that metamorphose the inhabited territory, a phenomenon and process articulated with the economy and the global repertoire, which become incorporated into the space as scalar and trans-scalar dynamics.

This thesis was divided into two parts: History and Metropolization. In the first part, the process of urbanization and urban expansion in the Brazilian Central Plateau is presented in a historical perspective, with a time frame starting from the 1930s and ending in the 2010s. In the second part, the processes and phenomena of spatial metropolization are presented during the 1998-2018 time frame. To this end, emphasis is given to the urban centers-territory relationship, urban sprawl, transportation infrastructures (highways and airports) and shopping malls.

KEYWORDS: Goiânia-Brasília inter-metropolises, territories, urbanization, metropolization, modernity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	A mancha urbana que compõe a região-urbana do centro do Brasil. Nela constam as manchas urbanas da Região Metropolitana de Goiânia, a Área Metropolitana de Brasília, e o intervalo entre elas. Parte desta mancha será o entre-Metrópoles, e este será exposto adiante.	19
Figura 2	Da organização da tese e os recortes temporais adotados.	21
Figura 3	Municípios da Divisão Territorial da qual o entre-Metrópoles faz parte. Na imagem é possível observar a Região Metropolitana de Goiânia, a Microrregião de Anápolis, a Rede de Integração e Desenvolvimento do Distrito Federal, e sobreposta a ela, a Área Metropolitana de Brasília. Na tabela que acompanha a imagem, é possível observar todas as cidades que compõem tais divisões. Atenção aos municípios demarcados na coluna referente à Microrregião de Anápolis. Eles estão em evidência por compartilharem também da Região Metropolitana de Goiânia. Sua população foi contabilizada somente uma vez. As cidades demarcadas em violeta na coluna da RIDE-DF compõem a Área Metropolitana de Brasília.	23
Figura 4	Camadas temporais do processo de implantação das redes de transporte federais (rodovias, ferrovias e aeroportos) no Estado de Goiás e Distrito Federal.	26
Figura 5	Relação das infraestruturas de transporte (rodovias, ferrovias e aeroportos) com a mancha urbana do entre-metrópoles.	27
Figura 6	Cidades e áreas urbanas em Análise. Destaca-se aquelas tocadas pelas rodovias BR-153 e BR-060.	29
Figura 7	Evolução das populações urbana e rural no Brasil.	39
Figura 8	Planta da cidade de Goiânia desenvolvida pelo arquiteto e urbanista Atílio Corrêa Lima em 1933.	42
Figura 9	Terras adquiridas pelo Estado de Goiás para a implantação de Goiânia.	44
Figura 10	Desenho do Setor Sul assinado pelo engenheiro agrônomo Wener Sonnenberg.	45
Figura 11	Plano de Urbanização de Goiânia, 30 de julho de 1938.	45
Figura 12	Goiânia, planta geral de urbanização - 1947.	47
Figura 13	Goiânia, seu limite de crescimento urbano, suburbano e áreas destinadas a expansão por cidades-satélites.	48
Figura 14	Goiânia, Planta Geral de Orientação, 1952.	49
Figura 15	Expansão urbana de Goiânia de 1933 a 1987.	50
Figura 16	Áreas com “ocupações irregulares” ou “cidade informal” em Goiânia.	50
Figura 17	Uso do solo de Goiânia proposto por Wilhelm, pelo PDIG/69.	53
Figura 18	Vila Redenção como “potencialidade geradora”.	53
Figura 19	Planejamento da mobilidade de Goiânia, sistema binário, 1975.	54
Figura 20	Uso do solo de Goiânia, proposto por Lerner em 1975.	54
Figura 21	Evolução da divisão territorial dos municípios do Aglomerado Urbano de Goiânia até a conformação da Região Metropolitana de Goiânia.	55
Figura 22	Mato Grosso de Goiás e região produtora de arroz na década de 1940.	57
Figura 23	Municípios do Aglomerado Urbano de Goiânia em 1980.	59

Figura 24	Macha Urbana das cidades do Aglomerado Urbano de Goiânia e das cidades que fazem parte de sua Região Metropolitana atualmente.	61
Figura 25	Hospital Evangélico.	64
Figura 26	Antigo perímetro do município de Anápolis e as cidades que posteriormente se emanciparam de seu território. Mancha urbana de 1987.	64
Figura 27	Evolução dos trilhos urbanos no Brasil em direção aos interiores nos anos 1910, 1954 e 2010.	66
Figura 28	A: Inauguração da estação ferroviária em Anápolis, 1934. B: Chegada do trem em Anápolis em 1935.	67
Figura 29	Cine Imperial (1936).	67
Figura 30	Praça Bom Jesus e Fórum (início construção 1938).	67
Figura 31	Ampliação do Grupo Escolar de Anápolis em 1945.	67
Figura 32	Cadeia Pública de Anápolis construída em 1947.	68
Figura 33	Banco de Crédito Real de Minas Gerais. (1939).	68
Figura 34	Banco Comercial do Estado de Goiás ao lado do antigo prédio da Prefeitura – 1942.	68
Figura 35	OesteBank, 1947.	68
Figura 36	Vista aérea de Anápolis no contexto da implantação do bairro Jundiáí. É possível percebê-lo ao fundo com pelas Avenidas São Francisco e Santos Dumont.	69
Figura 37	Bairro Jundiáí em Anápolis	70
Figura 38	Planta do bairro Jundiáí modificado pelo Escritório de Engenharia Geral.	70
Figura 39	Processo de implantação do bairro Jundiáí, em Anápolis.	70
Figura 40	Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília. Pelo programa, é possível perceber que uma Área- Programa das destinadas para região repousava sobre Goiânia, Anápolis e Ceres - a Área Programa Eixo Ceres-Anápolis.	73
Figura 41	Inauguração da BAAN, com Mirages IIIE estacionados.	75
Figura 42	Pista 06/24 da BAAN em 1972.	75
Figura 43	Vila dos Sargentos I (antiga Prefeitura de Aeronáutica de Anápolis City).	75
Figura 44	Primeiro voo dos Mirage IIIE no país sobre Brasília em 1973.	76
Figura 45	Crescimento urbano de Anápolis.	78
Figura 46	Plano Rodoviário Nacional (1948) elaborado pelo deputado Jales Machado. No centro, o coração representa o Quadrilátero Cruls.	80
Figura 47	Propostas para o concurso da Nova Capital do Brasil.	81
Figura 48	Esboços de Lucio Costa apresentados na ocasião do Concurso de Brasília.	82
Figura 49	Mapa de cidades novas brasileiras pré-Brasília.	83
Figura 50	Localização das cidades novas ao longo da rodovia Belém-Brasília criadas durante o governo de Juscelino Kubitschek.	87
Figura 51	Carta da mancha urbana horizontal - 1964 do Distrito Federal e entorno imediato.	89
Figura 52	Alternativas Desenvolvidas para o PEOT.	91
Figura 53	Evolução urbana do Distrito Federal até 1986.	93

Figura 54	Vetores de expansão DF.	96
Figura 55	Estratificação dos princípios e diretrizes iniciais para o estabelecimento do núcleo central da nova cidade.	100
Figura 56	Tecido urbano de Alexânia, cortado pela BR-060, sentido Brasília.	101
Figura 57	Estabelecimento do zoneamento e dos setores da cidade de Alexânia.	103
Figura 58	Malha viária e quadras do projeto urbanístico para Alexânia.	104
Figura 59	A: Colocação da pedra fundamental do município, em 1957, próximo à rodovia Brasília-Anápolis; B: Demarcação de vias da nova trama urbana no cerrado, em 1957.	105
Figura 60	A: Alexânia em 1976; B: Posto de combustível Texaco à beira da rodovia; C: Clube Nova Flórida, de 1965 – traços da arquitetura racionalista carioca.	105
Figura 61	Principais condicionantes locais para elaboração do projeto urbanístico de Abadiânia.	106
Figura 62	Tecido urbano de Abadiânia, cortado pela BR-060, sentido Brasília.	107
Figura 63	Planta original da cidade de Altamira, atual Abadiânia, de 1961.	109
Figura 64	Diretrizes estabelecidas no plano urbanístico de Abadiânia.	110
Figura 65	Regiões Metropolitanas do Brasil até 2018.	114
Figura 66	Brasília, Eixo Monumental. Ao fundo, Esplanada dos Ministérios, Congresso Nacional e horizonte.	119
Figura 67	Níveis de preservação.	121
Figura 68	Brasília Revisitada em 1987.	122
Figura 69	Plano de Ocupação e Uso do Solo POUSO de 1990.	125
Figura 70	Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 1992.	125
Figura 71	Cidades Satélite do DF em 1980-90.	126
Figura 72	Planta de vias do Plano de Ocupação do Bairro Águas Claras (1992).	127
Figura 73	Águas Claras e ocupações do entorno.	128
Figura 74	Expansão da mancha urbana após 1987.	129
Figura 75	Planta de Problemas e Conflitos no Sistema Viário Básico do DF (1994).	130
Figura 76	Evolução da Mancha Urbana da RMG.	134
Figura 77	Mancha Urbana da rede DF, no formato até 2018.	137
Figura 78	Mancha Urbana de Goiânia até 2018 e a configuração metropolitana em arcos.	140
Figura 79	Evolução da Mancha Urbana de Anápolis.	146
Figura 80	A: Light Red Over Black', Mark Rothko, 1957; B: Number 1A, 1948 by Jackson.	148
Figura 81	Proposta para os Eixos Nacionais de Desenvolvimentos (ENIDs) do Brasil em 1998, e ENIDs implantados.	150
Figura 82	Eixos de integração e desenvolvimento - América do Sul.	152
Figura 83	Cronograma do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília na Literatura.	155
Figura 84	Processo de ocupação das cidades do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília de 2010 e 2048.	159
Figura 85	Síntese da concepção do Efeito Genérico aplicado ao entre-Metrópoles.	173

Figura 86	Praça cívica e suas rasgadas no chão, tal qual o Setor Central de Goiânia.	180
Figura 87	A: Asteriscos replicados na malha urbana de Goiânia; B: Asteriscos articuladores; C: Asteriscos articuladores e asteriscos dispersos; D: Bairros articulados pelos asteriscos.	184
Figura 88	Marco da construção de Goiânia, a Praça Pedro Ludovico se transformou em um enorme estacionamento.	185
Figura 89	Projeto executivo de passagem subterrânea sob a praça Latif Sebba.	186
Figura 90	Monumentos sob viadutos em Goiânia.	187
Figura 91	Nexus Shopping & Business.	188
Figura 92	A: Vista aérea de estrutura metálica do futuro viaduto da Avenida Jamel Cecílio com a Marginal Botafogo no Jardim Goiás; B: Intervenção artística em cima do futuro viaduto da Avenida Jamel Cecílio com a Marginal Botafogo no Jardim Goiás.	190
Figura 93	Cruzamento dos eixos rodoviários de Brasília.	192
Figura 94	Imagens do processo de implantação de Brasília.	193
Figura 95	Eixão sul, 1960.	195
Figura 96	Vista superior de Brasília, com pontos de referência para fotos ao lado, dado o percurso realizado.	196
Figura 97	Mapa de Estradas Parques do DF instituídas em 1964.	197
Figura 98	Vetores e macrotransfers do DF.	197
Figura 99	Vias estruturantes do DF.	199
Figura 100	Macrotransfer de circulação no território - BR-060 com BR-251.	201
Figura 101	Sistema radial de rodovias.	206
Figura 102	A bifurcação espacializada pelas rodovias BR-153/060 e Av. Brasil.	207
Figura 103	Avenida Brasil Sul em Anápolis e BR-153.	207
Figura 104	Empreendimento da Havan.	209
Figura 105	Viadutor Nelson Mandela, 2013/14.	211
Figura 106	Mapa de regiões de influência das cidades Goiânia e Brasília.	214
Figura 107	Mancha urbana entre metrópoles, 1987, 1998, 2018, 2019.	217
Figura 108	Áreas urbanizadas.	219
Figura 109	Infraestrutura rodoviária.	223
Figura 110	Paisagens das infraestruturas rodoviárias federais do entre-Metrópoles.	223
Figura 111	BR-060 em Abadiânia. Exemplo de usos da rodovia como vetores e barreiras.	224
Figura 112	Trincheiras abertas nas rodovias dos perímetros urbanos de Hidrolândia e Professor Jamil.	225
Figura 113	Vista aérea do DAIA, Anápolis.	227
Figura 114	Aeroporto industrial articulado ao DAIA pelas instalações da plataforma logística de Goiás, na imagem observa se o DAIA ao fundo.	229
Figura 115	Proposta de localização do aeroporto Atares e as transformações urbanas decorrentes de sua implantação em Aparecida de Goiânia.	232
Figura 116	Localização das entidades produtivas no entre-Metrópoles concetados pelas Br-153 e BR-060.	232

Figura 117	Região dos motéis em Aparecida de Goiânia, vista noturna.	233
Figura 118	Torres de transmissão da Usina Corumba IV.	236
Figura 119	Represa Corumbá IV e respectivos municípios banhados por ele.	236
Figura 120	Distribuição dos Condomínios Horizontais Fechados e de Condomínios de Chácaras no entre Metrôpoles Goiânia-Brasília.	238
Figura 121	Vista aérea de Terezópolis de Goiás, ao fundo Reservatório do Ribeirão João Leite.	238
Figura 122	Praça 1.	239
Figura 123	A e B: Praça 2.	239
Figura 124	Acesso aos aeroportos.	240
Figura 125	Schiphol Airport.	244
Figura 126	Aeroporto de Goiânia próximo ao Setor Campinas.	247
Figura 127	Planta de situação da possível localização do aeroporto de Goiânia na estada sentido sudoeste do estado.	247
Figura 128	Vista aérea do antigo terminal aeroportuário de Goiânia.	248
Figura 129	Imagens do Lado Terra e Lado Ar do novo terminal do Aeroporto de Goiânia.	249
Figura 130	Vista aérea do novo aeroporto de Goiânia.	249
Figura 131	Plano Diretor - Desenvolvimento econômico.	250
Figura 132	Aerotropole às avessas de Goiânia.	250
Figura 133	Perímetro de uma aerotrópole para Goiânia.	251
Figura 134	Primeiro Terminal aeroportuário de Brasília projetado por Oscar Niemeyer de caráter provisório.	253
Figura 135	Aeroporto de Brasília projetado por Oscar Niemeyer em 1965.	253
Figura 136	A, B e C: Aeroporto de Brasília projetado pelo arquiteto Tércio Fontana Pacheco.	254
Figura 137	Elevado de acesso ao embarque do aeroporto de Brasília [saída norte].	255
Figura 138	A e B: Pátio e área de manobras de aeronaves do aeroporto de Brasília.	255
Figura 139	Masterplan da Cidade Aeroportuária de Brasília.	256
Figura 140	Local da cidade aeroportuária de Brasília em destaque e sua relação com plano piloto de Brasília.	257
Figura 141	Representações futuras da Cidade Aeroportuária de Brasília.	258
Figura 142	Logo em ordem cronológica dos shoppings centers no entre metrôpo- les.	275
Figura 143	Localização dos shopping centers no entre metrôpoles.	277
Figura 144	Espacialização dos Shoppings Centers do entre-Metrôpoles apresenta- dos por porte (ABL).	279
Figura 145	Vista do entorno do Flamboyant Shopping, um dos Shoppings de Mega porte no entre-Metrôpoles.	281
Figura 146	Vista do entorno do Passeio das Águas Shopping, um dos Shoppings de Mega porte no entre-Metrôpoles.	283
Figura 147	Shoppings com predominância classe A.	287
Figura 148	Shoppings com predominância classe B.	287
Figura 149	Shoppings com predominância classe C.	288

Figura 150	Shoppings com predominância classe D.	288
Figura 151	Vista aérea do Outlet Premium Brasília.	294
Figura 152	Organização do Outlet Premium Brasília em 9 blocos.	295
Figura 153	A, B e C: Vistas do Outlet Premium Brasília do Bloco nº5.	296
Figura 154	Outlet Premium Brasília.	297
Figura 155	Marcas vendidas ou que possuem lojas no Outlet Premium Brasília.	298

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	População urbana e rural em Goiás e Distrito Federal de 1940 a 2010.	38
Tabela 2	População dos municípios do entorno de Goiânia de 1940 a 1970.	58
Tabela 3	População dos municípios da região do entorno de Goiânia de 1960 a 1980 e população urbana em 1980.	59
Tabela 4	Expansão populacional do DF.	138
Tabela 5	Quadro populacional e dinâmicas de crescimento na região metropolitana de Goiânia de 1991-2019.	142
Tabela 6	População de Goiânia e região, Brasília, DF, região em interface com a população de Anápolis.	146
Tabela 7	Shoppings Centers do DF e Entorno com ano de inauguração, área total do terreno e Área Bruta Locável.	273
Tabela 8	Shoppings Centers de Goiânia e RMG com ano de inauguração, área total do terreno e Área Bruta Locável.	274
Tabela 9	Shoppings Centers do entre-Metrópoles apresentados por porte (ABL).	280
Tabela 10	Perfil econômico do público que frequenta os Shoppings Centers de Goiânia, RMG e Anápolis.	289
Tabela 11	Perfil econômico do público que frequenta os Shoppings Centers do DF e Entorno.	290

LISTA DE SIGLAS E ABREVIações

Área de Amortecimento	A. Am
Associação Brasileira de Empresas de Pesquisas	ABEP
Área Bruta Locável	ABL
Associação Brasileira de Shoppings Centers	ABRASCE
Associação Comercial e Industrial de Anápolis	ACIA
Área de Desenvolvimento Econômico	ADE
Área de Interesse Especial de Preservação	AIEP
Área de Interesse para Preservação	AIP
Ala de Defesa Aérea	ALADA
Associação dos Municípios Adjacentes de Brasília	AMAB
Área Metropolitana de Brasília	AMB
Agência Municipal de Meio Ambiente	AMMA
Agência Municipal de Obras	AMOB
Agência Nacional de Aviação Civil	ANAC
Agência Nacional de Transportes Terrestres	ANTT
Áreas de Preservação Permanentes	APA
Bahia	BA
Base Aérea de Anápolis	BAAN
Banco Interamericano de Desenvolvimento	BID
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico	BNDES
Banco Nacional de Habitação	BNH
Companhia de Saneamento Ambiental do DF	CAESB
Côlonia agrícola Nacional de Goiás	CANG
Centro Brasileiro da Construção em Aço	CBCA
Comissão de Construção da Base Aérea de Anápolis	CCBASAN
Critério de Classificação Econômica Brasil	CCEB
Centrais Estaduais de Abastecimento	CEASA
Campanha de Erradicação das Invasões	CEI
Companhia Energética de Goiás	CELG
Comissão Especial para o Projeto Aeronave de Interceptação	CEPAI
Comissão de Estradas e Rodagens de Goiás	CERG
Congresso Internacional de Arquitetura Moderna	CIAM
Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas	CNDL
Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana	CNPU
Conselho Administrativo da RIDE-DF	COARIDE
Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás	CODEGO
Companhia de Planejamento do Distrito Federal	CODEPLAN
	CONG
Conselho de Planejamento Territorial e Urbano	CONPLAN
Conselho Federal de Engenharia e Agronomia	CREA
Distrito Industrial de Anápolis	DAIA
Distrito Agroindustrial de Aparecida de Goiânia	DAIAG
Distrito Agroindustrial de Morrinhos	DAIMO

DEMEC	Departamento Municipal de Educação e Cultura
DF	Distrito Federal
DIA	Distrito Industrial de Abadiânia
DIAGRI	Distrito Agroindustrial de Itumbiara
DIAL	Distrito Industrial de Alexânia
DIMAG	Distrito Industrial do Município de Aparecida de Goiânia
DNA	<i>DeoxyriboNucleic Acid (Ácido DesoxirriboNucleico)</i>
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DVOP	Departamento de Viação e Obras Públicas
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EFLA	Empresa Força e Luz de Anápolis
ENANPUR	Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
ENIDs	Eixos Nacionais de Desenvolvimento
EP	Estrada Parque
EPAC	Estrada Parque Acampamento
EPAR	Estrada Parque Aeroporto
EPCL	Estrada Parque Ceilândia (1974)
EPCT	Estrada Parque Contorno
EPCV	Estrada Parque Cabeça de Veado
EPDB	Estrada Parque Dom Bosco
EPIA	Estrada Parque Industria e Abastecimento
EPIP	Estrada Parque Ipê
EPPN	Estrada Parque Península
EPPR	Estrada Parque Paranoá (1962)
EPTG	Estrada Parque Taguatinga
EPVG	Estrada Parque Vereda Grande
EPVL	Estrada Parque Vale
EPVP	Estrada Parque Vicente Pires
ESG	Escola Superior de Guerra
ESM	
EUA	Estados Unidos da América
FAB	Força Aérea Brasileira
FAIANA	Feira de Amostra das Indústrias de Anápolis
FBC	Fundação Brasil Central
FCO	Fundo Constitucional do Centro-Oeste
FDI	Fundo de Desenvolvimento Industrial
Feicom	Fundo de Exapansão da Indústria e Comércio
FIEG	Federação das Indústrias do Estado de Goiás
FOMENTAR	Fomento a Industrialização do Estado de Goiás
GDF	Governo do Distrito Federal
GLA	<i>Gross Leasable Area</i>
GO	Goiás

Grupo de Trabalho	GT
Instituto dos Arquitetos do Brasil	IAB
Instituto Brasileiro de Administração Municipal	IBAM
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas	IBGE
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal	IDHM
Instituto Federal de Goiás	IFG
Instituto de Desenvolvimento Urbano	INDUR
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada	IPEA
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	IPHAN
Instituto de Planejamento de Gestão Governamental	IPLAN
Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris	IUUP
Juscelino Kubitschek	JK
Maranhão	MA
Mato Grosso	MG
Ministério do Interior	MINTER
Módulo Operacional Provisório	MOP
Medida Provisória	MP
Mato Grosso do Sul	MS
Norte Magnético	NM
Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil	NOVACAP
Organização das Nações Unidas	ONU
Organização dos Países Exportadores de Petróleo	OPEP
Pará	PA
Prefeitura de Aeronáutica de Anápolis	PAAN
Programa de Aceleração de Crescimento	PAC
Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio	PDAD
Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia	PDIG
Planos Diretores Locais	PDL
Plano Diretor de Ordenamento Territorial	PDOT
Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal	PEOT
Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília	PERGEB
Produto interno bruto	PIB
Programa de Investimento em Logística	PIL
Política de Integração Nacional	PIN
Movimento Democrático Brasileiro	PMDB
Plano Nacional de Desenvolvimento	PND
Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano	PNDU
Programa de Desenvolvimento dos Cerrados	POLOCENTRO
Plano de Ocupação Territorial do Distrito Federal	POT
Plano de Ocupação e Uso do Solo	POUSO
Programa de Pesquisa e pós-graduação – Faculdade de Arquitetura e urbanismo – Universidade de Brasília	PPG-FAU-UnB
Partido da Reconstrução Nacional	PRN
Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste	PRODOESTE

PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
PTR	Partido Trabalhista Renovado
PUC-Goiás	Pontifícia Universidade Católica de Goiás
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RIDE	Regiões de Integração de Desenvolvimento
RIDE-DF	Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno
RM	Regiões Metropolitanas
RMG	Região Metropolitana de Goiânia
RMTC	Rede Metropolitana de Transportes Coletivos
RS	Rio Grande do Sul
SEDUMA	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente
SEDUR	Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SESC	Serviço Social do Comércio
SEVOP	Secretaria de Viação e Obras Públicas
SHIS	Sociedade de Habitações de Interesse Social
SIA	Setor de Indústria e Abastecimento
SIC	
SISDACTA	Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
SP	São Paulo
SPC	Serviço de Proteção ao Crédito
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPVEA	Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM	Superintendências da Amazônia
SUDECO	Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste
SUDENE	Superintendências do Nordeste
SUFRAMA	Superintendências da Zona Franca de Manaus
SUV	<i>Sport Utility Vehicle</i>
TBP	Tarifa Básica de Pedágio
TCU	Tribunal de Contas da União
TICs	Tecnologias da Informação e Comunicação
Transurb	Transporte Urbano do Estado de Goiás
UDH	Unidades de Desenvolvimento Humano
UDN	União Democrática Nacional
UEG	Universidade Estadual de Goiás
UFG	Universidade Federal de Goiás
UHE	Usina Hidrelétrica
UnB	Universidade de Brasília
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

Unidade de Planejamento Territorial Sul	UPT-SUL
Zonas de Destinação Mista	ZDM
Zonas de Expansão Urbana	ZEU
Zonas de Interesse Ambiental	ZIA
Zonas de Ocupação Restrita	ZOR
Zonas Rurais	ZRU
Zonas Urbanas	ZUR

SUMÁRIO

PRÓLOGO

INTRODUÇÃO 001

Parte I - HISTÓRIA 015

1. A EXPANSÃO DO URBANO NO PLANALTO CENTRAL 023

1.1. Goiânia, origem e expansão (1932-1987) 025

1.2. Anápolis, origem e expansão (1920-1987) 043

1.3. Brasília, origem e expansão (1957-1987) 061

1.4. Alexânia e Abadiânia (1957-1961) 079

2. AS METRÓPOLES E A CIDADE MÉDIA (1987-2018) 093

2.1. Brasília, Patrimônio Cultural da Humanidade 097

2.2. No curso do prelúdio (1987-1999) 113

2.3. As metrópoles 123

2.4. Anápolis, a cidade média ou cidade de médio porte? 131

3. DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO GOIÂNIA-BRASÍLIA AO ENTRE-METRÓPOLES 135

3.1. O Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília (2001) 141

3.2. O entre-Metrópolis Goiânia-Brasília: o território 147

159 Parte II - METROPOLIZAÇÃO

169 1. AS CIDADES DAS RASGADURAS NO CHÃO

173 1.1. Goiânia, *Asterisk City*

187 1.2. Brasília, *Vector City*

201 1.3. Anápolis, *Knot City*

207 2. A MANCHA URBANA, AS AUTOESTRADAS E OS AEROPORTOS

211 2.1. A Mancha Urbana

217 2.2. Autoestradas

235 2.3. Aeroportos

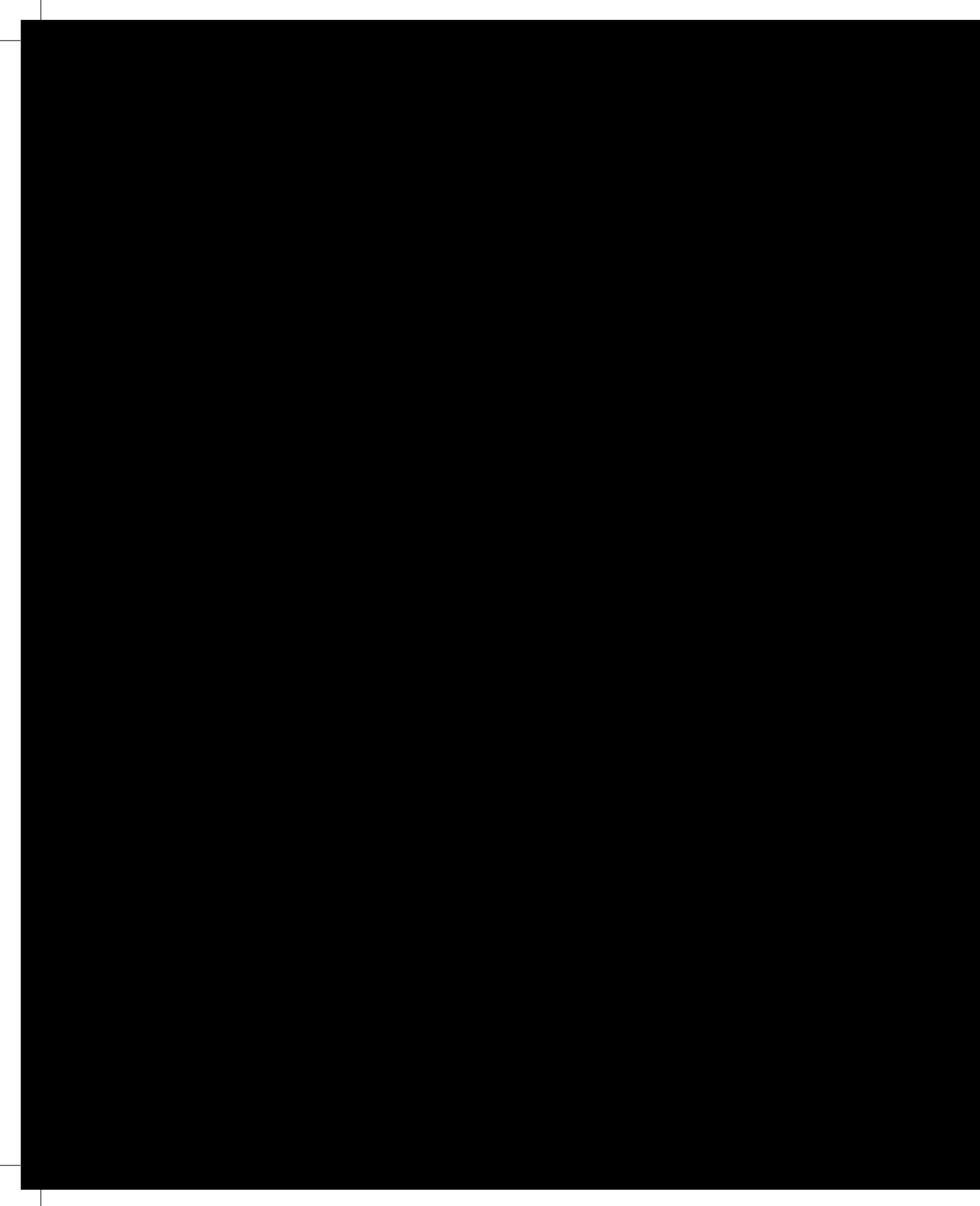
253 3. A EXPLOSÃO DO EFEITO GENÉRICO - OS SHOPPING CENTERS

265 3.1. A explosão do efeito genérico no entre-Metrópoles

281 3.2. Outlet Premium Brasília

287 EPÍLOGO

293 REFERÊNCIAS



PRÓLOGO

No dia 31 de janeiro de 2019 retirei de minha estante o livro *Lições de Arquitetura*. O objetivo de buscá-lo, a princípio, não tinha nenhuma relação com a produção desta tese, ao contrário. Para desempenhar minhas atividades corriqueiras de planejamento, me lembrei que Hertzberger abordava com clareza um tema que necessitava revisitar: a relação entre a forma e a estrutura. Ao abri-lo em suas primeiras páginas me deparei com uma série de anotações, grifos, lembretes e marcações, em especial em seus primeiros capítulos. Pus-me a pensar, a lembrar os momentos de diálogo com Hertzberger, a me refazer as perguntas que havia feito desde a primeira vez que me deparei com esse texto. No final do ano de 2006, período em que fazia as provas de vestibular, visitei uma livraria em Uberlândia da qual saí com três livros. Minhas primeiras aquisições literárias foram, além de *Lições de Arquitetura*, *Arte Moderna e Reinvente seu bairro*. Lembro-me bem que me dispus a me introduzir nos estudos de arquitetura e urbanismo por eles. Estava ansioso. Ainda no hotel, após folhear o belo exemplar de *Arte Moderna* de Giulio Carlo Argan, peguei *Lições de Arquitetura* e comecei a lê-lo. Percebi, em seus breves capítulos, em especial em *Demarcações Territoriais*, que Hertzberger não falava do mesmo território que havia aprendido em meus estudos prévios. Hertzberger falava de um tipo de território construído a partir do uso, da vivência e dos acontecimentos cotidianos nas ruas e residências em Bali, na Indonésia, na aldeia de Mörbisch na Áustria, na Sala Labrouste da Biblioteca Nacional em Paris, na França, ou no Edifício de Escritórios Centraal Beheer em Apeldoorn, na Holanda. Ainda sem entender bem do que se referia, escrevi de lápis 6b, aquele que utilizaria para fazer a prova de habilidades específicas no dia seguinte, a seguinte questão: o que é território?

Revisitei este texto várias vezes ao longo de minha formação. Anotações de tempos diferentes estão ali registradas. Apaguei algumas e sobrepus àquelas que apaguei outras anotações. Construí um pequeno palimpsesto nos espaços em branco das páginas de *Lições de Arquitetura*, mas permaneceu a pergunta: o que é território? Parece ser sintomático que hoje lhes apresento minha Tese de Doutorado, exatamente 13 anos após ter me feito essa pergunta, cujo tema central remonta à pergunta feita naquela ocasião. Resgatar o texto de Hertzberger me trouxe uma grata surpresa. Relembrei meu percurso e fiz uma profunda revisão naquele momento. Percebi que estive ao longo desses anos em busca dessa resposta. Não a fiz por um percurso linear, mas ziguezagueei por outros territórios, fui contaminado por outras discussões e por outras relações, mas o sentido deste percurso irregular sempre foi compreender o que é o território, quem o produz, qual sua forma e hoje me debruço em dessecar seus conteúdos. Não que as outras buscas tenham sido concluídas, mas assumi que o território produzido e vivido não pode ser caracterizado por uma simples enunciação ou por milhares de páginas escritas ou lidas. O território, aquele que entrei em contato a partir de Hertzberger, me revelou outros, dos territórios estáveis e duradouros aos territórios dinâmicos, instáveis, moveáveis, montáveis, desmontáveis e remontáveis, sobrepostos em camadas, territórios que permitem contaminações e aqueles que as refutam. O território, diferentemente do espaço, reflete o estado daqueles que o constroem. Ele é seu termômetro.

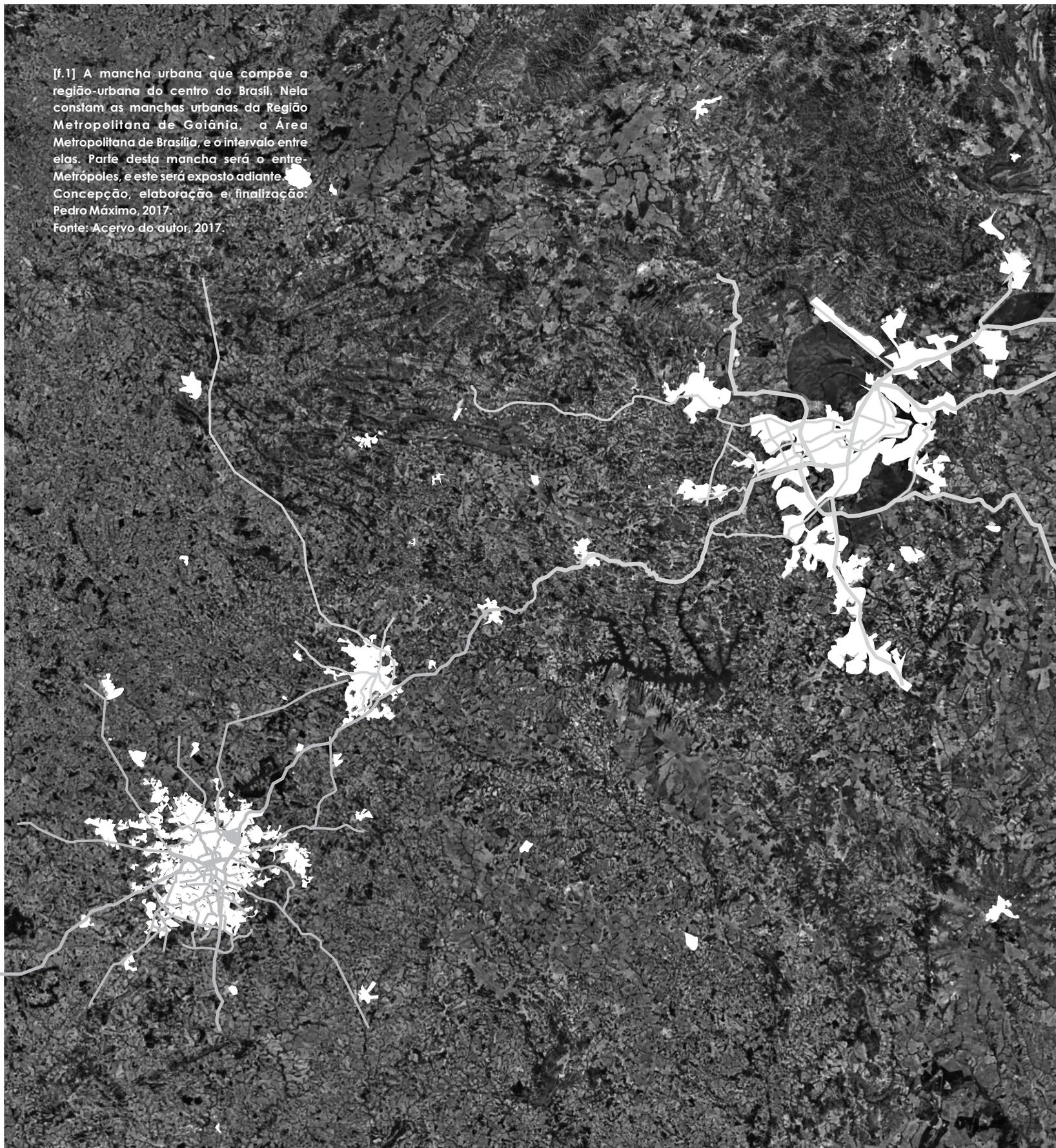
No entanto, essa busca por compreendê-lo enquanto ideia, conceito e representação não foi suficiente. O território não pode ser ele mesmo senão um outro. O território é composto por múltiplos e incontáveis territórios e territorialidades que lhes são inerentes; é lócus de acontecimentos econômicos, culturais, políticos, históricos, religiosos etc.; é ponto de superposições e sobreposições escalares que nele imprimem certas dinâmicas que podem, ou não, ser claramente desvendadas. Como aqueles que o produzem estão em movimento e o constroem constantemente, suas representações sempre nos apresentarão um ponto estático de seu movimento, uma fotografia daquilo que é móvel por excelência. Mesmo as técnicas mais avançadas de representação do território não conseguem, por completo, representá-lo. Assim, ao enunciá-lo, falamos sempre de um outro. Esta é sua maior complexidade e provavelmente a grande dúvida daqueles que buscam compreendê-lo. Do território representado ao território vivido há uma imensa lacuna que evidencia uma aproximação e um distanciamento. Certamente, este trabalho que vos apresento narrará, no contexto da banca ou para aqueles que o lerem dias, meses, anos ou décadas depois, uma fração de um território em movimento que já passou e que estará, no tempo do agora, seguindo outros ou os mesmos desígnios. Este é o paradoxo da aproximação-distanciamento, a técnica sensível desenvolvida nesta Tese para tentar capturar uma imagem do que é o território na prática. Esta sina voluntária é a beleza e a angústia de fazer pesquisa e ciência tendo o território como foco.

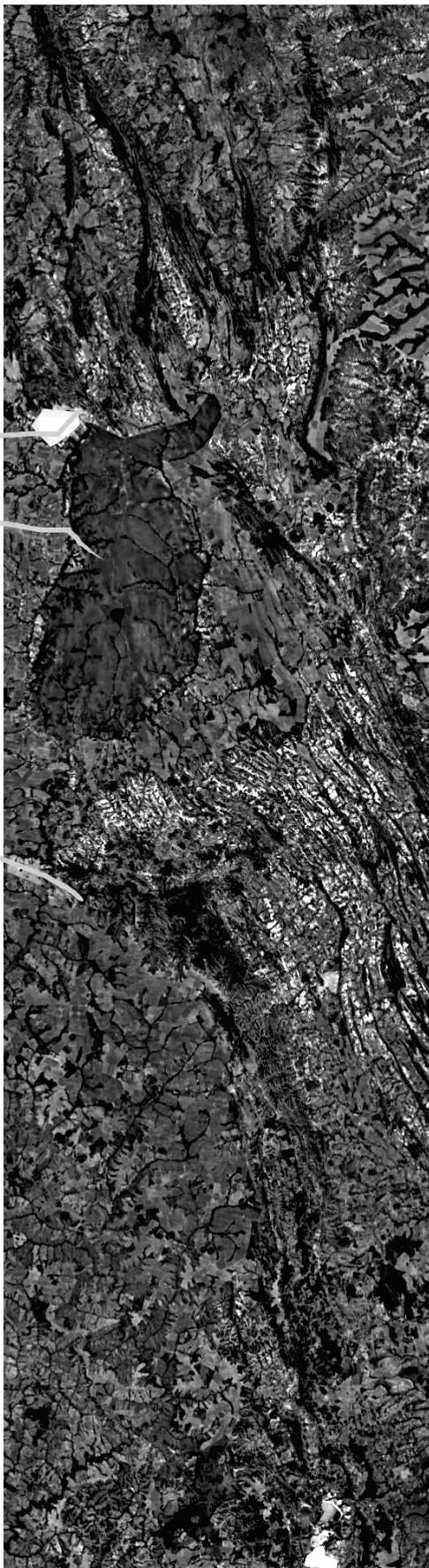
Em minha busca por entendê-lo confrontei-me com duas discussões que o atravessam, o constituem e são, em tese, seus elementos mobilizadores e metamórficos: a modernidade e a metropolização. Olhamos para os territórios a partir da modernidade. O DNA de nossa Era não admite a estabilidade ou a estaticidade, mas assume o movimento como regra. Como é de praxe nos estudos territoriais, o poder, elemento que o constitui desde suas origens, na modernidade está em movimento, se desloca daqui para acolá e se manifesta das mais variadas maneiras, formas e relações. Os territórios do território emergem a partir da mobilização do poder outrora estático e conservado. Como diria Peter Sloterdijk, a modernidade impõe aos sujeitos movimentos cinéticos em busca da liberdade. A modernidade dinamizou os territórios, liquefez suas fronteiras e as colocaram em constante deslocamento. Perceberemos seu dinamismo – mesmo a partir do entendimento clássica do território – se olharmos para as transformações das fronteiras dos Estados ao longo dos últimos séculos. Em minha Dissertação de Mestrado, procurei colocar o território ao lado da modernidade. Busquei confrontá-los a partir dos aeroportos, nela entendida como equipamentos urbanos e infraestruturas dinamizadoras das fronteiras – com ênfase no Aeroporto Internacional de Viracopos. Ao elaborá-la, entendi que não é possível compreender a contemporaneidade dos territórios sem colocá-los à luz da modernidade que nos chega até o presente. Nesta Tese faço o mesmo. No entanto, não me restrinjo aos aeroportos, mas elegi o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília, o território em que colaboro diretamente com sua construção, como objeto desta Tese. Trata-se, neste sentido, de um espaço que envolve duas metrópoles, uma cidade média e uma constelação de outras cidades. Enfim, uma região urbana que contabiliza aproximadamente 7,5 milhões de habitantes. Este imenso território de cerca de 200 km, con-

centra os maiores índices de crescimento populacional do país e está sujeito à metropolização em velocidade acelerada.

A metropolização, o segundo elemento dinamizador dos territórios, é um fenômeno eminentemente socioespacial que desloca o dilema urbano *versus* rural para uma outra discussão. A metropolização origina-se na metrópole, constrói sobre ela um repertório afeito a ampliação, replicação e reprodução e lança-se sobre sua área de influência composta, não por uma continuidade espacial, mas por espaços contínuos e descontínuos dentro e fora das Regiões e Áreas Metropolitanas. Neste sentido, a metropolização não ocorre somente na metrópole ou em áreas urbanizadas, mas em áreas ou fragmentos que também não são urbanizadas. Esta foi uma das conclusões de minha dissertação de mestrado que se sobressaíram a partir da análise do Aeroporto Internacional de Viracopos. Nesta tese retomo esta discussão aplicada, também ao entre-Metrópoles Goiânia-Brasília. Fruto de uma montagem de sobreposições de camadas em acumulação, a metropolização no entre-Metrópoles é conjugada pelas duas metrópoles. Nesta tese, portanto, procuro anunciar a metropolização como a último processo da modernidade até então estudado e anunciado. O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília é, portanto, objeto, palco e plataforma desta anúncio.

[f.1] A mancha urbana que compõe a região-urbana do centro do Brasil. Nela constam as manchas urbanas da Região Metropolitana de Goiânia, a Área Metropolitana de Brasília, e o intervalo entre elas. Parte desta mancha será o entre-Metrópoles, e este será exposto adiante.
Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2017.
Fonte: Acervo do autor, 2017.





INTRODUÇÃO

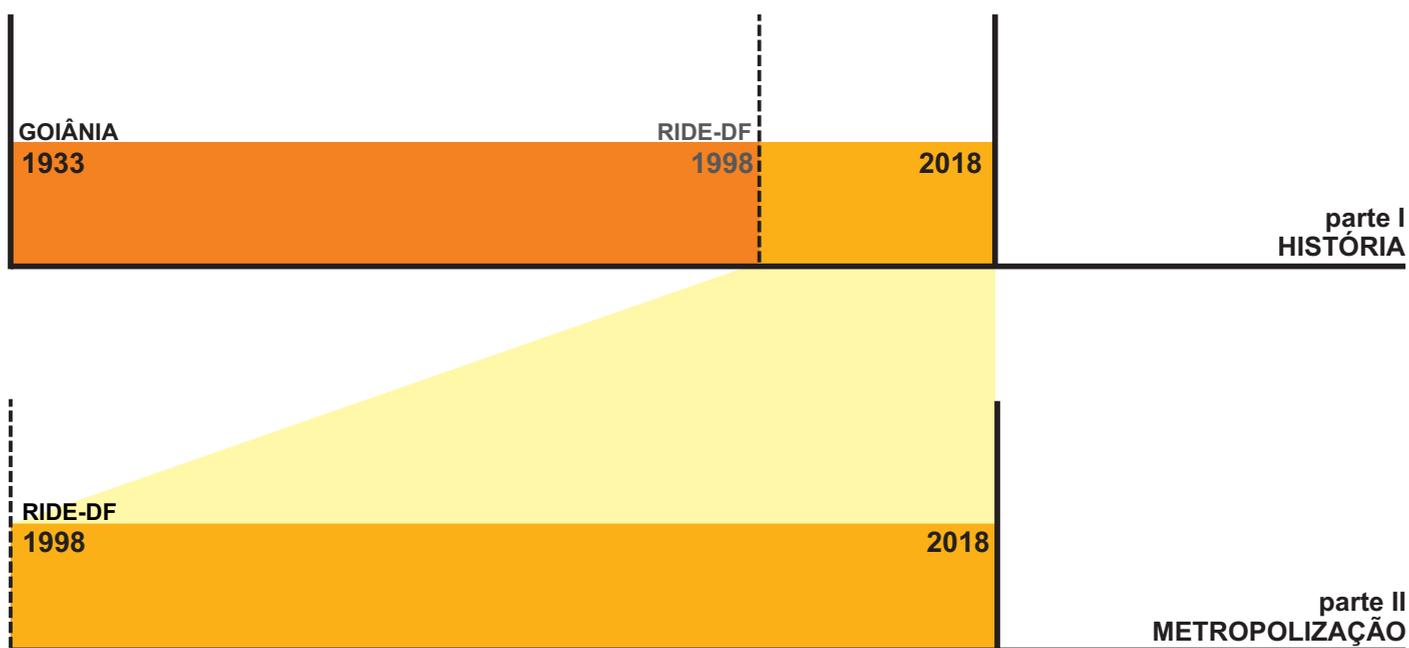
O tema desta tese é a região urbana Goiânia-Brasília, localizada no Planalto Central brasileiro. Sua composição: aproximadamente 7,5 milhões de habitantes, duas metrópoles (Goiânia-GO e Brasília-DF) e suas regiões de abrangência; três Unidades da Federação (Goiás, Distrito Federal e Minas Gerais); uma cidade média (Anápolis-GO) e uma constelação de pequenas cidades que orbitam o entroncamento aéreo rodoferroviário de 200 km que as conectam. Este é o 3º maior aglomerado urbano-regional do Brasil e a região deste país que apresenta os maiores índices de crescimento populacional desde a década de 1980. A este espaço nomeei, nos âmbitos desta pesquisa, de **entre-Metrópoles Goiânia-Brasília**, um conceito a designar os lócus de intensa urbanização e metropolização. O *entre*, neste caso, é um aberto, um impreciso e um ambivalente. Ao mesmo tempo que indica um lugar, um intervalo ou um convite; indica também uma relação e um desconhecido, portanto, um devir, um vir a ser que existe e não aparece. O *entre-Metrópoles* possui um hífen, uma ponte que indica uma distância e uma proximidade, uma separação ou uma ligação, um nexos ou um elo entre as metrópoles. Essa distância-proximidade historicamente fabricada entre elas é a chave para a compreensão deste fenômeno urbano-regional, tendo em vista que o processo de compressão espaço-temporal intensificou e intensifica as relações entre elas. Neste sentido, a tese pretende demonstrar que **em decorrência da aproximação crescente entre Goiânia e Brasília (seja por fluxos de capital, pessoas, imagens e mercadorias), os espaços designados por esse *entre* são submetidos aos fenômenos e processos de metropolização que, por sua vez, são conjugados por essas duas metrópoles**. Admite-se, portanto, que esses fluxos cruzados instituem no espaço entre elas uma tensão, cuja produção do espaço tende a ser balizado pelos conteúdos em circulação. Desse modo, o repertório, o vocabulário e as demandas partem das próprias metrópoles na direção dos espaços metropolitanos, metropolizados e para além deles, e porque elas estão inseridas nas lógicas da economia global, foi necessário considerar também este nível de relações, mas de modo secundarizado.

A tese possui duas dimensões: empírica e teórica. A dimensão empírica diz respeito ao espaço concreto e aos documentos produzidos nos contextos históricos de sua produção. Neste sentido, além da própria observação, registro e documentação deste espaço, para sua compreensão enquanto unidade territorial (paradoxalmente fragmentada e composta por micro desunidades) foi necessário acessar documentos históricos (plantas, registros de cartório, mapas, planos, leis, jornais, anais de eventos, fotografias, revistas e acervos privados) para cumprir o objetivo geral desta pesquisa: **a compreensão do fenômeno de metropolização conjugada no espaço do *entre-Metrópoles por Goiânia e Brasília***. A dimensão teórica, por sua vez, está centrada em dois conceitos e nas discussões que eles suscitam: urbanização e metropolização. A urbanização é nela entendida não somente pelo viés da dicotomia campo-cidade, discussão característica do tema. Diz respeito, sobretudo, ao processo histórico de instauração do urbano, ou da sociedade urbana, e das características e contradições que esse processo apresenta. Já a metropolização diz respeito às metamor-

foses territoriais que representam, ou melhor, expressam a condição contemporânea do território, cuja produção do espaço metropolitano e metropolizado é balizada pelas metrópoles (que por sua vez, estão organizadas numa rede global majoritariamente interconectadas pela globalização econômica e pela universalização do meio técnico-científico-informacional). Afeita a conflitos territoriais, ora latentes, ora evidentes, a metropolização é antes de tudo um processo metamórfico do território que se utiliza dos repertórios, do vocabulário e das demandas da metrópole, para se reproduzir em sua região de abrangência direta e para além dela.

Por ser uma tese teórico-empírica, sua construção processual culminou nos recortes temporais necessários para a realização deste trabalho que, na mesma medida, resultaram em sua estrutura que é dividida em duas partes [f.2]. Neste sentido, o papel desempenhado pela dimensão teórica foi importante para a organização do material empírico. No que se refere ao conceito de urbanização, o recorte adotado admite os processos históricos de origem e expansão das cidades que configuram o entre-Metrópoles (Anápolis, Goiânia, Brasília, Abadiânia e Alexânia). Em razão de cada uma dessas cidades e territórios guardarem particularidades históricas, a unidade do entre-Metrópoles preserva essas características que, em muitas ocasiões, trechos e paisagens, apresentam-se completamente diferentes e até mesmo antagônicos. Diz respeito também à constituição das metrópoles e das Regiões Metropolitanas do ponto de vista institucional. Desse modo, o recorte inicia-se nos idos de 1930, quando é instaurado o processo de interiorização do país por meio de políticas específicas, até a década de 2010 (aproximadamente 90 anos). Como se trata de uma espessura temporal que apresenta grande densidade histórica (já largamente estudada), sua leitura se dá, na estrutura da tese, a partir da Parte I por título **História**. Já a metropolização admite o processo de instituição das regiões de influência direta das metrópoles, cujo recorte inicia-se em 1998, tendo como marco a criação da RIDE-DF, e finda-se em 2018 (20 anos). **Metropolização**, título da Parte II deste trabalho,

[f.2] Da organização da tese e os recortes temporais adotados.
Fonte: Pedro Máximo, 2019.



1. Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goiânia, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás, Trindade.

2. No dezembro de 2018, o ex-presidente Michel Temer assinou uma Medida Provisória autorizando a criação da Região Metropolitana do Distrito Federal. E maio de 2019 a MP expirou sem maiores debates no Congresso Nacional.

3. É constituída pelo Distrito Federal, pelos municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unai, Buritis e Cabeceira Grande, no Estado de Minas Gerais (MINISTÉRIO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2015).

4. Foram incluídos Alto Paraíso, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila Propício, todos de Goiás e Arinos e Cabeceira Grande, em Minas Gerais

5. Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Brasília.

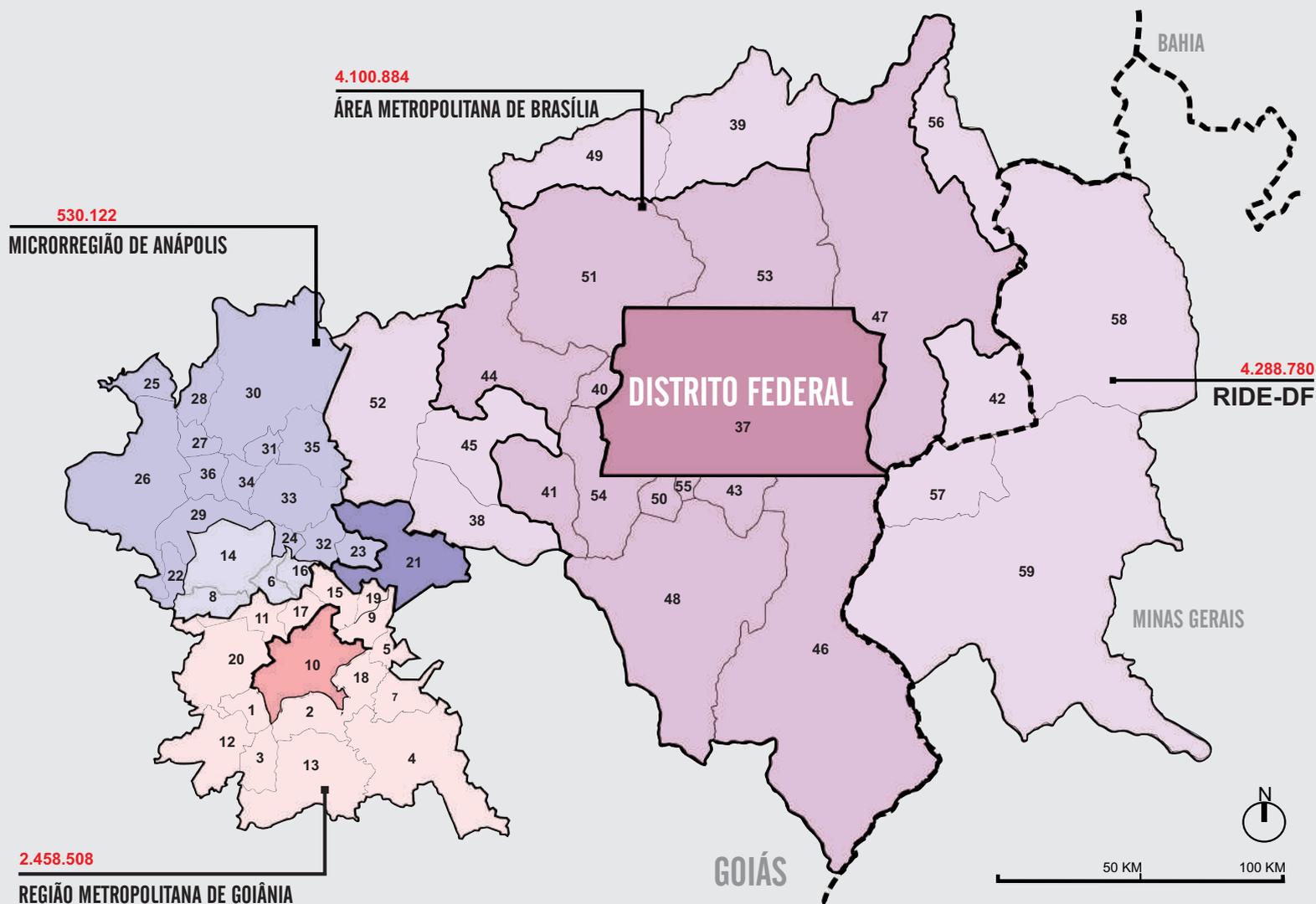
enfrenta o problema contemporâneo de compreensão das complexidades do território. Distante, portanto, de um horizonte temporal que permita o amadurecimento do entendimento dessas complexidades, nela assume-se as possibilidades de desvios, incompletudes e imprecisões. Há, assim, duas justificativas que pautam essa ponderação. A primeira delas diz respeito às interações escalares que o objeto apresenta. Neste sentido, leituras multi e transescalares foram necessárias para a constatação dessa metropolização conjugada. A segunda, fruto dessa primeira, diz respeito à nova realidade do território que é, em grande medida, constituída por territórios relacionais, portanto, descontínuos e em rede. Assim, foi necessário juntar os fragmentos urbanos e urbanizados que compõem o entre-Metrópoles por afinidades de relações espaciais e correlacioná-los.

Diante dessas características que envolvem o objeto aqui analisado, compreende-se a necessidade de transposição de barreiras disciplinares para sua abordagem. A complexidade que o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília adquiriu ao longo de sua história não pode ser devidamente entendido ou mesmo apreendido apenas por uma lente teórica e metodológica, mas exige flexibilidade de abordagens. Seguindo a estrutura supracitada, é importante ressaltar que a urbanização do território lida por meio da história admite cruzamentos do campo disciplinar que leva o título da Parte I com o urbanismo, arquitetura, geografia, sociologia, planejamento urbano-regional e a filosofia, a fim de, não somente apresentar os documentos e as fontes pesquisadas, mas interpretá-los. Da criação de Goiânia (1933-1935) e Brasília (1957-1960) a suas constituições metropolitanas há uma série de pontos a serem destacados e apresentados com aproximações em relação a essas ciências. Já no caso da Metropolização, foi necessário estabelecer, além do recorte temporal já apresentado, um recorte espacial delimitado para uma abordagem mais precisa. Neste sentido, foram abordados 1) a relação dos centros urbanos com suas manchas urbanas; 2) a relação das infraestruturas de transporte (rodovias e aeroportos) com a mancha urbana do entre-Metrópoles; e, por fim, 3) os shoppings centers que se apresentam como pontos espacialmente delimitados que mobilizam seu território. Por se tratar de um território relativamente novo e em processo de amadurecimento, é necessário caracterizá-lo.

_caracterização do objeto e o problema da pesquisa

A Região Metropolitana de Goiânia¹ foi criada em 30/12/1999, pela lei complementar nº 27. Quando instituída, ela possuía 11 municípios aos quais foram acrescentados mais 9 (1 em 2004, 1 em 2005 e 7 em 2010). Não há a Região Metropolitana de Brasília oficializada, todavia, legalmente há sua Rede Integrada de Desenvolvimento² que foi criada em 19/02/1998³ pela lei complementar nº 94, composta por 21 municípios e o Distrito Federal. Em 2018 sua constituição territorial foi expandida para 33 municípios (10 de Goiás e 2 de Minas Gerais)⁴. Para fins de planejamento e estudos, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), instituiu a partir da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (2011), a chamada Área Metropolitana de Brasília (AMB)⁵, um aglomerado mais coeso e integrado que a RIDE-DF, como mostram Frederico de Holanda e Rômulo Ribeiro (2015) [f.3]. Não obstante, o Instituto

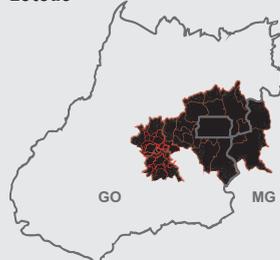
DIVISÃO TERRITORIAL DOS MUNICÍPIOS QUE COMPÕEM O ENTRE-METRÓPOLES E POPULAÇÃO



Brasil



Estado



LEGENDA

- Cidades Integrantes da Região Metropolitana de Goiânia
- Cidades Integrantes da Microrregião de Anápolis
- Cidades Integrantes da Rede Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno
- Cidades que compartilham da Região Metropolitana de Goiânia e da Microrregião de Anápolis
- Cidades da Área Metropolitana de Brasília

REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA			
Ind.	UF	Cidade	População
1	GO	Abadia de Goiás	8.053
2	GO	Aparecida de Goiânia	532.135
3	GO	Aragoiânia	9.607
4	GO	Bela Vista de Goiás	28.077
5	GO	Bonfinópolis	8.876
6	GO	Brazabrantes	3.565
7	GO	Caldazinha	3.664
8	GO	Caturai	5.010
9	GO	Goianópolis	11.460
10	GO	Goiânia	1.448.639
11	GO	Goianira	40.338
12	GO	Guapó	14.462
13	GO	Hidrolândia	20.121
14	GO	Inhumas	51.932
15	GO	Nerópolis	27.816
16	GO	Nova Veneza	9.249
17	GO	Santo Antônio de Goiás	5.659
18	GO	Senador Canedo	102.947
19	GO	Terezópolis de Goiás	7.513
20	GO	Trindade	119.385
			2.458.508
MICRORREGIÃO DE ANÁPOLIS			
Ind.	UF	Cidade	População
21	GO	Anápolis	370.875
22	GO	Araçu	3.753
6	GO	Brazabrantes	3.565
23	GO	Campo Limpo de Goiás	7.219
8	GO	Caturai	5.010
24	GO	Damolândia	2.919
25	GO	Heitorai	3.744
14	GO	Inhumas	51.932
26	GO	Itaberaí	40.259
27	GO	Itaguari	4.717
28	GO	Itaguaru	5.472
29	GO	Itauçu	8.988

30	GO	Jaraguá	47.513
31	GO	Jesúpolis	2.460
16	GO	Nova Veneza	9.249
32	GO	Ouro Verde de Goiás	3.993
33	GO	Petrolina de Goiás	10.548
34	GO	Santa Rosa de Goiás	2.673
35	GO	São Francisco de Goiás	6.354
36	GO	Taquaral de Goiás	3.625
			530.122
RIDE DISTRITO FEDERAL			
Ind.	UF	Cidade	População
37	DF	Brasília	2.977.216
38	GO	Abadiânia	15.757
39	GO	Água Fria de Goiás	5.560
40	GO	Águas Lindas de Goiás	191.499
41	GO	Alexânia	26.457
42	GO	Cabeceiras	7.882
43	GO	Cidade Ocidental	65.520
44	GO	Cocalzinho de Goiás	19.352
45	GO	Corumbá de Goiás	11.024
46	GO	Cristalina	54.337
47	GO	Formosa	114.036
48	GO	Luziânia	196.864
49	GO	Mimoso de Goiás	2.708
50	GO	Novo Gama	108.410
51	GO	Padre Bernardo	31.646
52	GO	Pirenópolis	24.604
53	GO	Planaltina	88.178
54	GO	Santo Antônio do Descoberto	70.950
55	GO	Valparaíso de Goiás	156.419
56	GO	Vila Boa	5.615
57	MG	Buritis	24.524
58	MG	Cabeceira Grande	6.774
59	MG	Unaí	83.448
			4.288.780
			7.277.410

[f.3] Municípios da Divisão Territorial da qual o entre-Metrópoles faz parte. Na imagem é possível observar a Região Metropolitana de Goiânia, a Microrregião de Anápolis, a Rede de Integração e Desenvolvimento do Distrito Federal, e sobreposta a ela, a Área Metropolitana de Brasília. Na tabela que acompanha a imagem, é possível observar todas as cidades que compõem tais divisões. Atenção aos municípios demarcados na coluna referente à Microrregião de Anápolis. Eles estão em evidência por compartilharem também da Região Metropolitana de Goiânia. Sua população foi contabilizada somente uma vez. As cidades demarcadas em violeta na coluna da RIDE-DF compõem a Área Metropolitana de Brasília. Fonte: o autor, 2016.

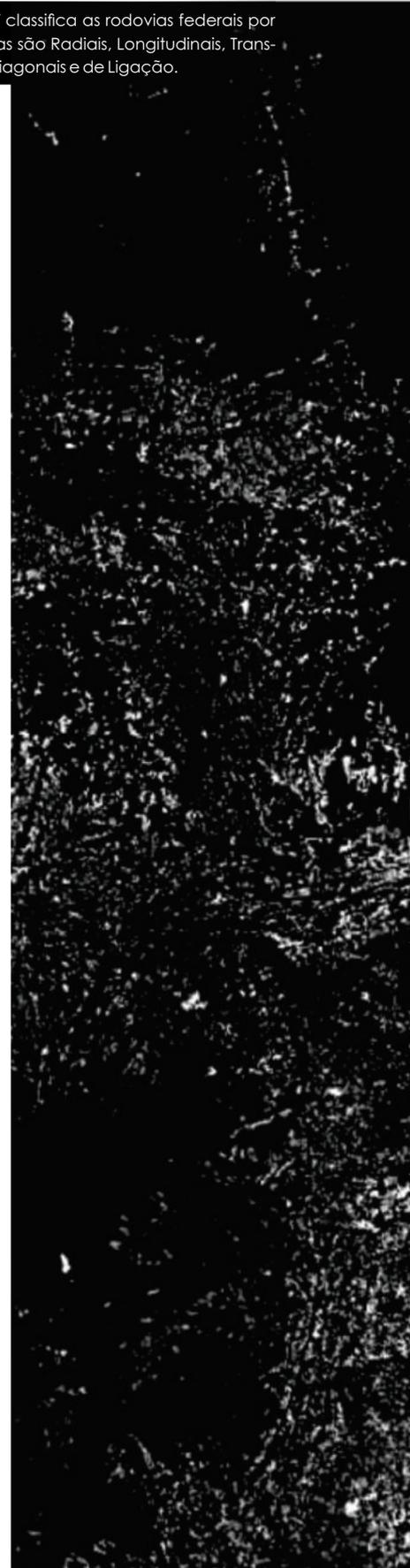
Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) considera Brasília, na rede urbana, uma metrópole nacional juntamente com Rio de Janeiro. Tendo isso em vista, considero as duas capitais como metrópoles, pois há subsídios teóricos e metodológicos que as sustentam como tal. Em específico, este entre-Metrópoles refere-se a um cordão espacial, no centro do país, que condensa: 1) suas infraestruturas de transporte baseados nos transportes rodoviário, aéreo e ferroviário [f.4]; 2) cidades, metrópoles e áreas urbanizadas.

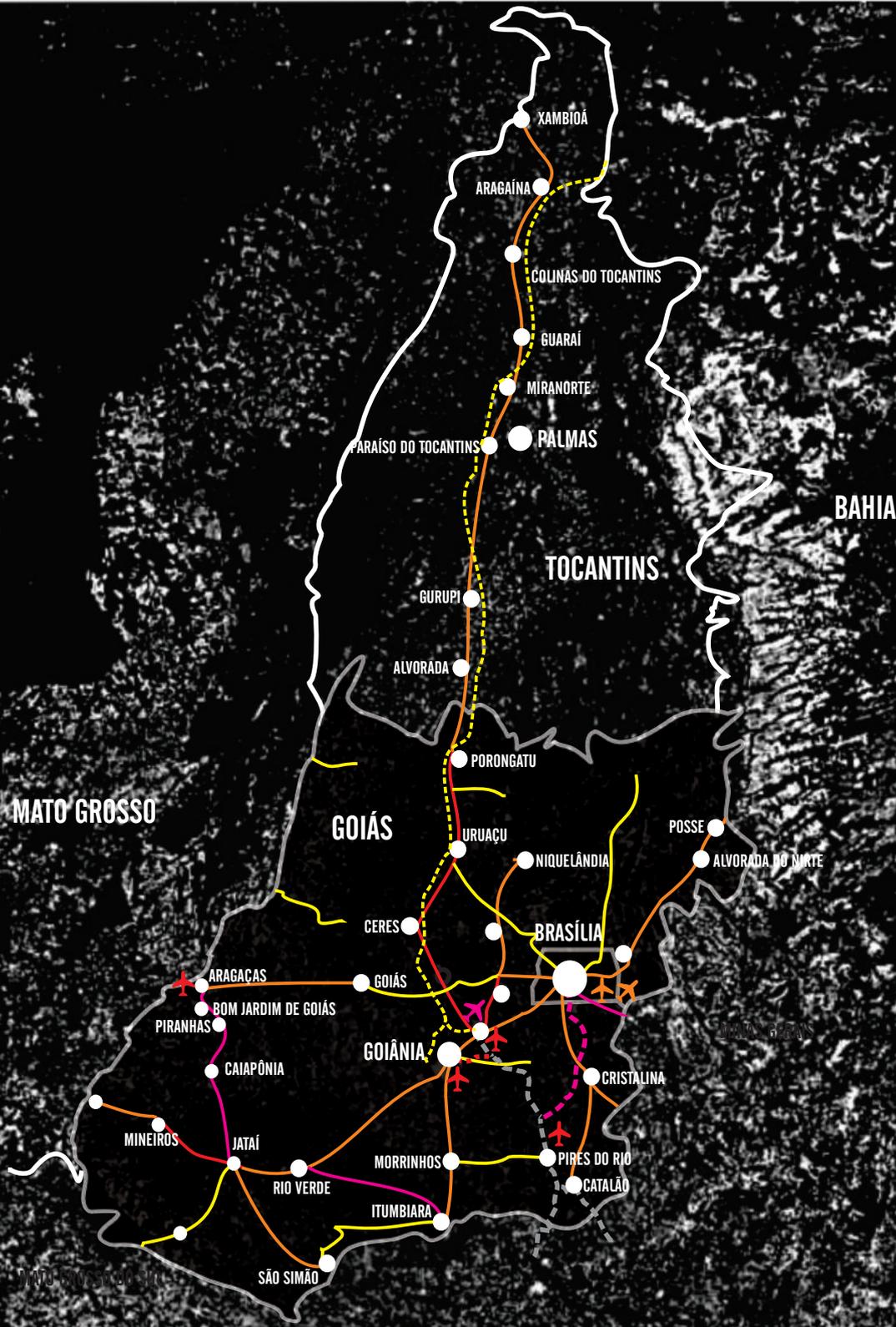
Do ponto de vista da infraestrutura de transporte rodoviário, este entre-Metrópoles refere-se a um trecho de 200 quilômetros em uma rodovia radial⁶ de 1459 quilômetros, que conecta Brasília (DF) a Bela Vista (MS), sentido sudoeste (DNIT, 2017). Entre Goiânia e Anápolis um trecho de 50 quilômetros da BR-153 de tipo longitudinal está em intersecção com a BR-060 (BR-153, de 3590 quilômetros que conecta Aceguá-RS a Marabá-PA). Isso quer dizer que este trecho concentra os fluxos que partem das regiões sul, sudeste, norte para o centro do país. Tais infraestruturas foram consideradas por Daniel Huertas (2013, p. 296-300) como o “eixo nodal Goiânia-Brasília” de grande relevância para a logística nacional, mas em pleno estágio de maturação. O histórico de penetração das rodovias em Goiás remonta à década de 1940, mas se intensifica com a política do Rodoviarismo iniciada com Juscelino Kubitschek a partir de 1956 (CASTILHO, 2014).

Apesar do Rodoviarismo marcar fortemente o entre-Metrópoles e ter sido sua principal política de promoção de infraestruturas, os papéis desempenhados pelos aeroportos e ferrovias foram cruciais para o esquadrinhamento do interior do Brasil desde o início do século 20. Os primeiros registros de voos a Goiás remontam a 1926, mas a construção de Goiânia iniciada em 1933, que já contava com um aeroporto no projeto da cidade, colocou Goiás na rota nacional a partir de 1938. Em 1955 outro aeroporto foi inaugurado na capital, maior e distante oito quilômetros do Setor Central por nome Aeroporto Santa Genoveva e lá encontra-se desde então (MÁXIMO, 2011; PEIXOTO e OLIVEIRA, 2014; MÁXIMO e SABOIA, 2015). Não obstante, o aeroporto de Brasília, com início das operações já em 1957 com voos regulares ao Rio de Janeiro e a Nova Iorque, cumpriu o papel de fortalecer a rede aeroviária nacional atuando como imã deste modo de transporte no centro do Brasil (PORTO, 2005; KUBITSCHKEK, 2006 [1975]). Assim, as infraestruturas de transporte aéreo que serão abordadas são os aeroportos de Goiânia e Brasília, bem como o Aeroporto Industrial de Anápolis e a Base Aérea de Anápolis. São cerca de 20 milhões de passageiros que transitaram por eles em 2017 (INFRAERO, 2017; INFRAMÉRICA, 2018).

Já o transporte sobre trilhos, muito importante no início do século 20 para os processos de modernização do território, hoje possui inexpressiva movimentação. Sua história conta com dois importantes momentos. O primeiro, com a criação da Companhia Estrada de Ferro Goiás, empresa privada, em 1906, e o posterior início de sua implantação com a penetração dos trilhos na década de 1910 entrando pelo limite sul do Estado. Os trilhos partiram de Araguari (MG) a Roncador em 1914, na cidade de Ipameri (GO). A sequência de sua construção se deu depois de sete anos de crise quando a Companhia foi estatizada. Os trilhos seguiram de Roncador até Leopoldo

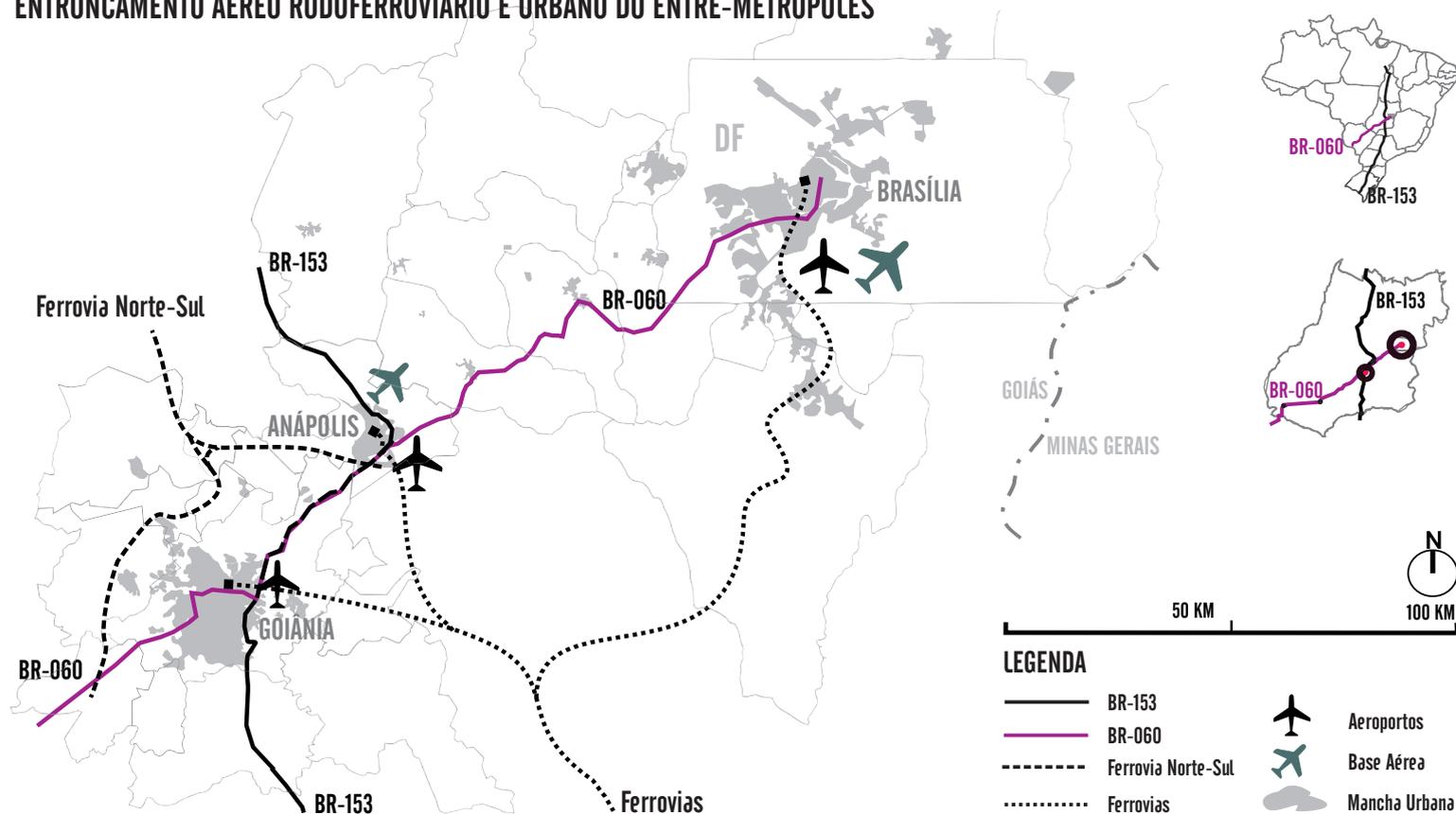
6. O DNIT classifica as rodovias federais por tipos. Essas são Radiais, Longitudinais, Transversais, Diagonais e de Ligação.





[f.4] Camadas temporais do processo de implantação das redes de transporte federais (rodovias, ferrovias e aeroportos) no Estado de Goiás e Distrito Federal. Dados trabalhados: CASTILHO, 2014; BUIATI, 2014; MÁXIMO e SABOIA, 2014; PORTO, 2005. Fonte: o autor, 2018.

ENTRONCAMENTO AÉREO RODOFERROVIÁRIO E URBANO DO ENTRE-METRÓPOLES



de Bulhões, entroncamento de onde partiriam os trilhos a Anápolis em 1935 e a Goiânia, em 1950. Entre 1968 e 1978, foi construído um longo trecho de Roncador a Brasília, finalizado em 1981 (CASTILHO, 2014; BUIATI, 2017). O segundo momento refere-se à Ferrovia Norte-Sul, uma infraestrutura de envergadura nacional que tem como aporte a conexão do país de Norte a Sul, assim como a BR-153. Seu projeto teve início em 1985 sob o governo do então presidente da República José Sarney e teve continuidade das instalações desde então, ora de modo intenso e ora com obras paralisadas. Os leitos de ambas as ferrovias cruzam as referidas rodovias nas cidades de Goiânia, Anápolis e Brasília, tanto em Goiás quanto no Distrito Federal (CASTILHO, 2014) [f.5].

Também faz parte deste cordão espacial as cidades que ali se localizam. Goiânia, projetada para 50 mil habitantes e Brasília, para 500 mil, hoje são epicentros do processo intenso de metropolização, cujo crescimento anual alcança 2,8%. A população que habitava o Eixo Goiânia-Brasília em 2001 (ano de aplicação neste espaço da política de Eixo) era de 4,5 milhões de pessoas, e no findar do ano de 2018 este número alcançou 7,5 milhões⁷. Em 17 anos sua população cresceu aproximadamente 65% e a estimativa do CODEPLAN é que este número chegue a 10 milhões em 2030. Surgidas pela expertise humana, Goiânia e Brasília foram criadas – portanto, projetadas e construídas –, no apogeu do ideário mitológico, ideológico e sonhador da modernidade. A perspectiva do novo homem a nascer de um novo espaço, ordenado e racional,

[f.5] Relação das infraestruturas de transporte (rodovias, ferrovias e aeroportos) com a mancha urbana do entre-metrópoles.

Fonte: Pedro Máximo, 2017.

7. Seguindo da Macrometrópole Paulista (com 33,3 milhões/hab.) e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (com 12,4 milhões/hab.), o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília é o terceiro maior aglomerado urbano-regional do Brasil, e possui 7,5 milhões/hab.

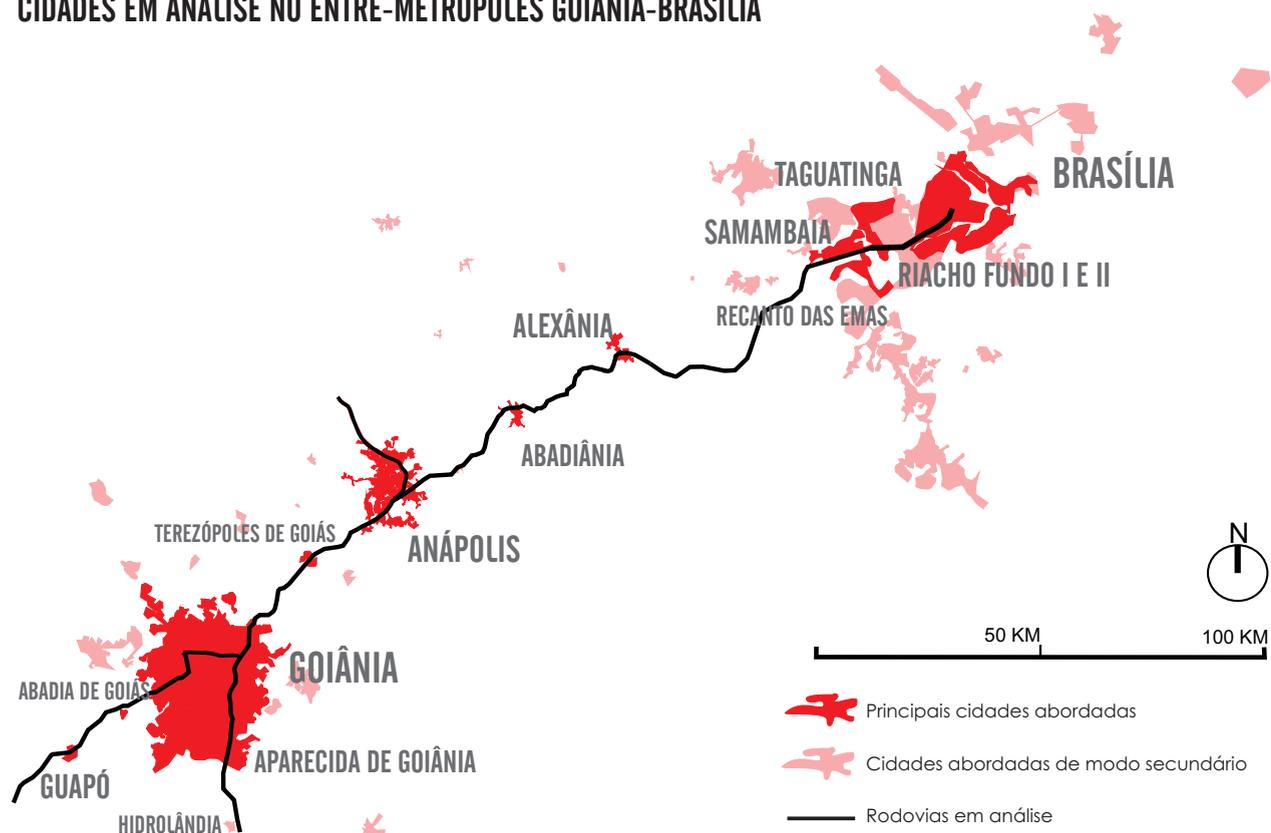
8. The World's Cities (2018).

imbiu aos modernos que as projetaram, Attilio Corrêa Lima e Lucio Costa, uma responsabilidade ímpar nos contextos nacionalista e nacional desenvolvimentista que precederam ao furto da República pelos Militares em 1964. O período de 1930-1960, nesse sentido, é uma extensão temporal da história brasileira e regional altamente complexa, e estas cidades guardam cravadas em seus espaços estas dinâmicas do tempo. Apesar de que sociedade e espaço não sejam equivalentes em representação (LEFEBVRE, 1999), o segundo como espelho da primeira e vice-versa, na antessala histórica do entre-Metrópoles, o fenômeno do espelhamento é altamente correspondente. As cidades capitais no Planalto Central implantadas, desencadearam processos coerentes e contraditórios sem precedentes de ocupação, transformação e metamorfose do espaço habitado. Assim, os processos de metropolização ocorreram a partir do espaço das cidades novas acompanhando os processos de urbanização, sejam elas atratoras de fluxos migratórios ou fontes do repertório em atualização para serem reproduzidas no entre-Metrópoles.

Observa-se que a estratégia de povoamento do centro do país, com recorte no entre-Metrópoles, também contou com o forte processo de criação de cidades novas. Seguidas de Goiânia e Brasília, Alexânia (1958), Taguatinga (1958), Abadiânia (1963) Samambaia (1984), Candangolândia (1985), Riacho Fundo I (1991), Recanto das Emas (1993) e Riacho Fundo II (2004) fazem parte desse fenômeno, muitas ainda pouco estudadas em seus aspectos urbanísticos. Para além dos planos de tais cidades – que são um contributo para a história do urbanismo brasileiro – nota-se intensa urbanização em suas áreas periféricas, tendo as rodovias, ora como vetores de crescimento, ora como limites à urbanização. O mesmo ocorreu com os aeroportos e ferrovias. Tal processo de espraiamento dos tecidos urbanos foram acompanhados do crescimento populacional advindos prioritariamente das altas taxas de imigração, em especial na periferia metropolitana e nas cidades supracitadas. Além destas cidades, Anápolis, cidade preexistente entre as novas capitais foi ponto de investimentos públicos e privados em função de sua localização, marcando-a profundamente como “trevo do Brasil” – por ser um entroncamento aéreo rodoferroviário. Ela atua na rede urbana como uma cidade média e adquiriu, ao longo deste tempo, uma complexidade imperativa no contexto do entre-Metrópoles [f.6].

A metrópole, neste contexto, é o território de celebração e de vivência das virtudes e contradições da modernidade. Nesta tese defendo esta ideia. O lugar da metrópole na cadeia histórica de espaços de vida criado pelo homem é o ponto de inflexão, pela qual, há a prevalência do urbano e dos fenômenos provocados pela metropolização. Como nos lembrou Rem Koolhaas (2008 [1978]), a metrópole é o ponto mítico no qual o mundo é inteiramente fabricado pelo homem, e cabe a ressalva de que este é o espaço eleito por 23,3% da população do planeta⁸ (ONU, 2018) e por 50% da população brasileira (IBGE, 2016), como o cenário adequado para engajar-se nas disputas que a própria modernidade criou. Como disse-nos Hegel (1992 [1807]), a modernidade já se emaranhou de tal modo nas realidades, que realidade e conceito se fundem.

CIDADES EM ANÁLISE NO ENTRE-METRÓPOLES GOIÂNIA-BRASÍLIA



A metrópole, diante dessa compreensão, é percebida nesta tese como a fonte de recursos para esta celebração e enfrentamento da modernidade que nos chega até o presente. Neste sentido, o processo derivado de sua constituição metropolitana, a metropolização, é entendido a partir de um *modus operandi* que elege, num primeiro momento, uma localização de sua região de abrangência metropolitana (expansão) para se reproduzir (adensamento), criando uma referência. No quadro de uma metropolização conjugada, como no caso do entre-Metrópoles, expansão e adensamento se chocam na lógica de replicação (trânsito de referências), cujos conteúdos, repertórios e demandas circulam e se constituem pelo meio técnico-científico-informacional. Sua finalidade, profundamente vinculada ao capitalismo informacional, é a ampliação de mercados e seu conseqüente alcance (intercâmbio de mercados), seja em suas continuidades espaciais metropolitanas, seja afeita a espaços descontínuos de sua região de abrangência. O resultado e o processo são, ao mesmo tempo, a saturação da paisagem e do território; a pasteurização da imagem metropolitana e dos espaços metropolizados, bem como a criação de novos mercados derivados das demandas metropolitanas que podem ser distantes das metrópoles (efeito genérico).

Dito isso, o pressuposto levantado nesta tese e destacado no primeiro parágrafo desta introdução nos leva a considerar três ponderações orientadoras. A primeira delas é, tal qual anunciado anteriormente, de que as cidades novas já nasceram com aspectos urbano-geográficos indutivos à metropolização, e que este quadro carece

[f.6] Cidades e áreas urbanas em Análise. Destaca-se aquelas tocadas pelas rodovias BR-153 e BR-060. Fonte: o autor, 2017.

de ser montado a partir da perspectiva histórica. O segundo é o entendimento de que a metropolização se desdobra em diversos processos e dinâmicas que metamorfoseiam o território, e é preciso estabelecer quais delas serão tratados no corpo desta tese. Neste sentido quatro grupos de espaços foram selecionados: 1) o Centro e a Mancha Urbana Metropolitana; 2) os Aeroportos e as Autoestradas; 3) os Shoppings Centers. O terceiro diz respeito à modernidade reflexiva que é tangenciada pelas racionalidades e subjetividades que são produzidas na/pela sociedade urbana. Neste sentido, com o urbano instaurado, a metropolização do espaço se reproduz de modo mais intenso, acelerado e profundo a ponto de metamorfosear o território. Assim sendo, diante do pressuposto de tese e das ponderações acima elencadas, as questões que constituem o problema que guiou a pesquisa relatada nesta tese é: **como se dá o processo de metropolização conjugada no entre-Metrópoles Goiânia-Brasília? Quais conteúdos estão em circulação? Em quais pontos do entre-Metrópoles esses conteúdos se reproduzem e como?**

_ das fontes e procedimentos de trabalho

No que se refere ao processo de levantamento de fontes primárias e secundárias, foram estabelecidos dois procedimentos macro de trabalho: a organização das bases teóricas e bibliográficas e o levantamento empírico. Quanto à organização das bases teóricas foram feitos três procedimentos distintos, mas convergentes. Sua organização se deu por temas, a fim de estabelecer um panorama dos debates que constroem as abordagens sobre eles. O primeiro diz respeito ao levantamento específico do Eixo de desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, que contou com uma organização interna: trabalhos sobre o eixo, sobre cidades do eixo e sobre equipamentos do eixo. O segundo diz respeito ao levantamento bibliográfico por cidade e região que compõe o objeto aqui apresentado. O terceiro, foi o levantamento bibliográfico pelas dimensões teóricas: urbanização e metropolização.

No que diz respeito ao levantamento empírico, os procedimentos adotados ocorreram nos períodos de 2016-2019 e 2018-2019, contando com diversas técnicas de registro. Durante o período 2016-2017 foram adotados os seguintes procedimentos: 1) elaboração de três cadernos com anotações sumárias, desenhos e diagramas referentes às viagens entre Goiânia-Brasília. Estas anotações ocorriam numa frequência média de uma vez por semana durante o período letivo a partir do contato direto com o objeto e contam com as impressões e observações; 2) foram realizadas visitas a órgãos governamentais em busca de registros oficiais, como o Museu de Anápolis, Prefeitura Municipal de Abadiânia, Prefeitura Municipal de Alexânia e Prefeitura Municipal de Terezópolis de Goiás (inclusive cartórios e entrevistas); 3) foram elaborados 70 mapas temáticos, sendo 21 mapas gerais, 16 mapas de Goiânia, 19 mapas de Anápolis, 2 de Alexânia, 2 de Abadiânia, e 5 mapas de Brasília; tendo como objetivo a identificação dos espaços; 4) registros fotográficos. No período de 2018-2019 foram elaborados: 1) 12 mapas do Distrito Federal; 2) mapas sínteses; 3) levantamentos fotográficos por drone e em solo; 3) visitas in loco aos espaços selecionados; 4) sínteses das anotações e mapas elaborados para a interpretação dos dados; 5) fichas cadastrais dos condomínios horizontais fechados, shoppings centers e aero-

portos.

As análises das fontes ocorreram ao longo do tempo da pesquisa. À medida em que foram levantadas e documentadas, essas eram entendidas como peças de um grande e amplo quadro metodológico constituído pelo exercício da montagem. A partir do confronto dessas peças com as discussões teóricas que elas suscitavam, foi possível aglutiná-las nas duas dimensões teóricas que estruturam este trabalho (conforme anteriormente citado). No interior de cada uma dessas discussões há opções diferentes de procedimentos de trabalho e do trato das fontes. No caso da dimensão teórica da urbanização, empreendeu-se a possibilidade de uma leitura diacrônica, obedecendo o curso do tempo e dos acontecimentos. Em grande parte, essa opção se deu em decorrência da própria bibliografia existente e dos documentos levantados e devidamente registrados. No que se refere à dimensão teórica da metropolização, o enfoque se deu mais na correlação entre os elementos espaciais, documentais e interpretativos articulados pela experiência do autor no entre-Metrópoles, do que pela obediência à diacronicidade dos fatos. Neste sentido, idas e vindas no tempo, aproximações entre espaços descontínuos e não necessariamente contemporâneos entre si foram correlacionados e apresentados. Desse modo, enquanto a dimensão da urbanização absorve as reflexões sobre os tempos de configuração do entre-Metrópoles por meio da história em seu formato diacrônico; a dimensão da metropolização preserva as relações entre os espaços, os fatos e os aspectos teóricos.

__da organização da tese

Por fim, a tese, em decorrência do exercício de montagem anteriormente citado, está organizada em duas partes. Na Parte I, **História**, procuro construir uma narrativa sobre o processo de constituição do entre-Metrópoles baseado na compreensão do “urbano” como um corte temático possível, por meio de um exercício de montagem. Assim, além da identificação do processo de instauração e expansão das cidades que ali foram construídas, vislumbra-se a compreensão de sua formação e composição metropolitana. Na Parte II, **Metropolização**, a análise se aterá aos processos de metropolização do espaço no entre-Metrópoles. Nela procuro analisar os pontos em que esse fenômeno é produzido e reproduzido nas metrópoles, nas áreas metropolitanas e no espaço entre elas. Dito isto, é necessário ressaltar que cada uma das partes guarda discussões teóricas e procedimentos metodológicos próprios. Quanto às discussões teóricas trazidas em cada uma delas, essas estão distribuídas por seus capítulos a fim de estabelecer um diálogo direto com os documentos e fontes neles trazidas.

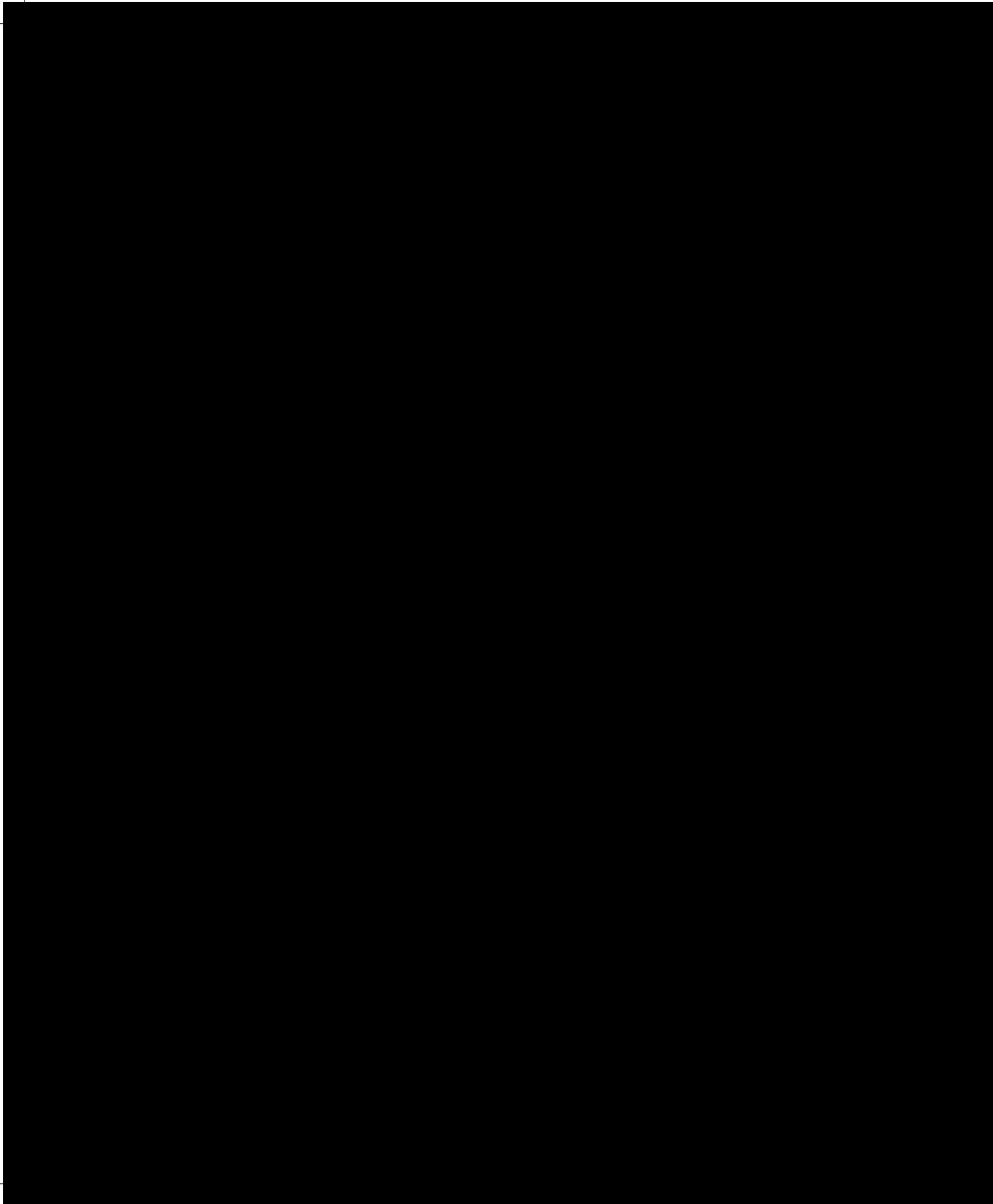
A opção por descentralizar as discussões teórico-conceituais e pulverizá-las em seus capítulos, deve-se a duas justificativas. Primeiramente, a natureza do objeto não permite generalizações, tampouco pode ser compreendido por uma discussão teórico-conceitual. Neste sentido, ao descentralizar seu conjunto que poderia vir a ser um capítulo ou uma parte autônoma, procuro aproximá-la às características específicas do objeto, numa tentativa de “ir às coisas mesmas” e trazer à tona seus conteúdos teórico-conceituais inerentes e latentes. Deste modo, cada capítulo opera nesta tese como uma unidade autônoma, podendo, inclusive, ser lido independentemente.

Todavia, essas unidades estão correlacionadas e englobadas pelas referidas Partes, obedecendo, na medida do possível, ao escopo que os conceitos de História e Metropolização adotados nesta tese suscitam. A segunda justificativa, essa, por sua vez, pessoal, procura isentar o leitor de uma longa “travessia do deserto”, que poderia mais confundir e provocar miragens do que evidenciar o que se pretende. Cabe aqui, antes de adentrar a seus conteúdos, uma breve observação: não se trata de uma teoria aplicada, como poderia ser suposto, mas de uma busca obstinada pela correspondência objeto-teoria. Por fim, o fio condutor que dá unidade ao todo é o objeto, o território e base material para sua constituição, ainda que fragmentada.

A Parte I é composta por 3 capítulos. Neles procuro abranger o espectro espaço-temporal do objeto, desde sua origem à constituição atual. Diante deste objetivo, a noção de montagem foi trazida e adotada, tendo como horizonte a compreensão do processo de urbanização do território, entendendo-o como um dos fenômenos da modernidade. No Capítulo 1, **A expansão do urbano no Planalto Central**, serão expostas a origem e expansão das cidades em análise: Goiânia, Anápolis, Brasília, Alexânia e Abadiânia. O recorte estabelecido se dá de 1930 a 1987. O Capítulo 2, **As Metrôpoles e a Cidade Média (1987-2018)**, refere-se ao processo de institucionalização das metrôpoles no Planalto Central e ao debate que se ascende sobre a cidade média. O recorte proposto se dá de 1987 a 2018. Por fim, no Capítulo 3, **Do Eixo de desenvolvimento Goiânia-Brasília ao entre-Metrôpoles**, será apresentada uma discussão sobre a política de Eixo aplicada ao território em análise e o entre-Metrôpoles como uma alternativa teórica para abordar o objeto em questão.

A Parte II, assim como a primeira, está organizada em três capítulos. No Capítulo 1, **As cidades das rasgaduras no chão**, faremos uma reflexão acerca de Goiânia e Brasília, de seus projetos e destinos na contemporaneidade. Essas cidades novas, ao serem implantadas, providenciaram uma metamorfose profunda do espaço natural a fim de demarcar, no solo, seus elementos característicos: Goiânia, o asterisco, portanto, *Asterisk City*; e Brasília, os vetores, portanto, *Vector City*. Esses elementos que remontam aos traços de seus projetistas, criaram imagens que, conforme veremos, se reproduziram ou se estenderam em seu espaço metropolitano de modo altamente variado, e no período aqui em análise (1998-2018), passaram por processos de metropolização importantes. Por fim, Anápolis, a *Knot City*, é a cidade solda, amarra ou conecta essa região urbana, ao passo repercute os elementos originários da *Asterisk City* e da *Vector City* sua forma e morfologias. No Capítulo 2, **A mancha urbana, as autoestradas e os aeroportos**, nossa atenção se dará a partir do todo da mancha urbana do entre-Metrôpoles, das autoestradas que conectam seus fragmentos urbanos e do urbano e, por fim, analisaremos os aeroportos de Goiânia e Brasília. Esses últimos passaram por importantes processos de metropolização que merecem nossa atenção. Por fim, no Capítulo 3, **A explosão do Efeito Genérico – os shoppings centers**, nos deteremos aos *shoppings centers*, espaços complexos que providenciaram a explosão do *efeito genérico* no Planalto Central, pois, no entre-Metrôpoles há uma concentração de 47 unidades do total de 55 distribuídas por Goiás e pelo DF. Por fim, compõe esta tese o **Epílogo**, no qual há as reflexões conclusivas.

— Parte I
HISTÓRIA



⁹ Sobre essa compreensão têm-se os textos de Lefebvre (1999 [1970]) e Roberto Luís Monte-Mór (2007).

Parte I - HISTÓRIA

A montagem é uma ação seletiva. Tal ação nos permite antecipar, diante de um número sem fim de possibilidades, certa coerência diante do quadro aberto de peças isoladas, aparentemente soltas, mas amarradas pelas finas redes da trama histórica. Entretanto, tal ação nem sempre incorre em escolhas justas e certas. Há sempre o risco de deixar de lado peças importantes, ao mesmo tempo em que se evidencia a possibilidade de selecionar aquelas que podem nos fazer ver os nexos históricos com maior clareza, peças capazes de reforçar essas finas redes que alicerçam as realidades encontradas em qualquer território. Esta Parte I aqui apresentada é, pois, o fruto de uma montagem. Aqui, tanto os riscos quanto as possibilidades desse exercício são assumidos. Seu objetivo é a caracterização do urbano no Planalto Central brasileiro numa perspectiva histórica. O urbano, então, é aqui entendido como uma possibilidade de recorte temático que orientará o exercício da montagem.

Historicamente, o urbano, como conceito, possuiu diversos significados. Não cabe aqui resgatá-los desde suas origens⁹, mas torna-se imprescindível a caracterização explícita de seus significados nos contextos abordados nesta Parte. O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília teve sua mais remota origem no processo de ocupação do interior do país iniciado a partir da Revolução de 1930. Nesse sentido, a espessura temporal aqui abordada é de aproximadamente 90 anos. No contexto da história urbana brasileira, trata-se de duas significações recorrentes. A primeira está diretamente associada à modernização capitalista constituída no bojo da sociedade industrial, na qual o urbano revela um tipo de organização socioespacial em que a cidade estende seus domínios sobre o campo e transforma seus produtos. O urbano é o lugar de exploração da mais-valia, da complexificação das relações socioeconômicas e das metamorfoses do território a partir da lógica da produção industrial e da subjugação do rural em relação ao urbano. Trata-se, conforme expôs Henri Lefebvre (1999 [1970], p. 45), da tratativa de um processo de homogeneização, projetado por uma “racionalidade industrial”. Nesta Parte I, tal compreensão está esboçada no Capítulo 1. Nele, destinado ao debate histórico de 1930 a 1987, encontra-se o período em que essa racionalidade foi amplamente exercitada e praticada no território aqui em análise, e também o período em que o urbano passa a controlar o rural numa complexa dinâmica histórica multiescalar, do nacional ao local.

A segunda significação refere-se ao período em que o urbano revela sua universalidade a partir de sua compreensão como um “campo”. Desse modo, o urbano mostrar-se como uma instância espaço-temporal que expressa, ao mesmo tempo, suas propriedades unitárias (globais) e duais, dialéticas e contraditórias. Portanto, distinto da homogeneidade do urbano do projeto homogêneo da sociedade industrial, o urbano como campo emerge em sua diferença, na qual “cada lugar e cada momento não tendo existência senão num conjunto, pelos contrastes e oposições que os vinculam aos outros lugares e momentos”, se distinguem (LEFEBVRE, 1999 [1970], p. 45). Nesse sentido, o urbano não é um “vazio repleto de objetos”, mas um “campo de tensões altamente complexo”, um “possível-impossível” que atrai o “realizado”, um “possível-impossível” que seduz uma “presença-ausência” renovada e exigente

(LEFEBVRE, 1999, [1970] p. 47). Esta compreensão do urbano se dará a partir dos Capítulos 2 e 3, nos quais serão abordados os processos de produção do urbano num contexto específico em que há um arrefecimento dessa “racionalidade industrial”, ao mesmo tempo em que emerge uma consciência regional de que a forma e o conteúdo do território não podem mais ser controlados, dada a prevalência do urbano como campo. Trata-se do período que se estende de 1987 a 2018, uma espessura temporal em que o urbano, no entre-Metrópoles, é tratado em suas dimensões regionais e correlacionais.

Conforme nos apontou Lefebvre (1999 [1970], p. 26-28), o processo de transformação da cidade industrial para a sociedade urbana na Europa se deu num período de aproximadamente duzentos anos. A inversão da ocupação do território (pela urbanização) se inicia num período anterior a esse (da cidade comercial para a cidade industrial). A sequência da cidade industrial refere-se a uma “zona crítica”, fase de ascensão da sociedade urbana, ou do urbano, percurso do tempo em que se observa a complexa “implosão-explosão” da cidade. Nesse sentido, Lefebvre nos aconselha a evitar o termo cidade, pois designa algo delimitado e acabado. Sua sugestão é que admitamos o termo “fenômeno urbano” como objeto de investigação, sendo o urbano ali entendido também como uma abstração científica, como um campo e como um objeto concreto, aberto, inacabado, como horizonte e uma “virtualidade iluminadora”. Passados aproximadamente 50 anos da publicação de *A revolução urbana* (1999 [1970]), é preciso acrescentar algumas ponderações, olhando sob a ótica das cidades brasileiras, em especial do entre-Metrópoles. No contexto brasileiro e em específico no contexto goiano, esse processo de inflexão se deu numa compressão espaço-temporal de aproximadamente 70 anos (1910-1970). Fruto da modernização capitalista, sua delimitação histórica foi amplamente desigual, com profundos descompassos regionais e econômicos no amplo espectro multiplicador de áreas urbanas no decorrer do século 20. Com isso quero dizer que o fenômeno urbano, no Brasil, não pode ser generalizado, pois o curso do tempo de sua instituição não foi homogêneo. Desse modo, cada caso apresenta suas especificidades, sejam locais e regionais, ressalva que neste capítulo é orientadora.

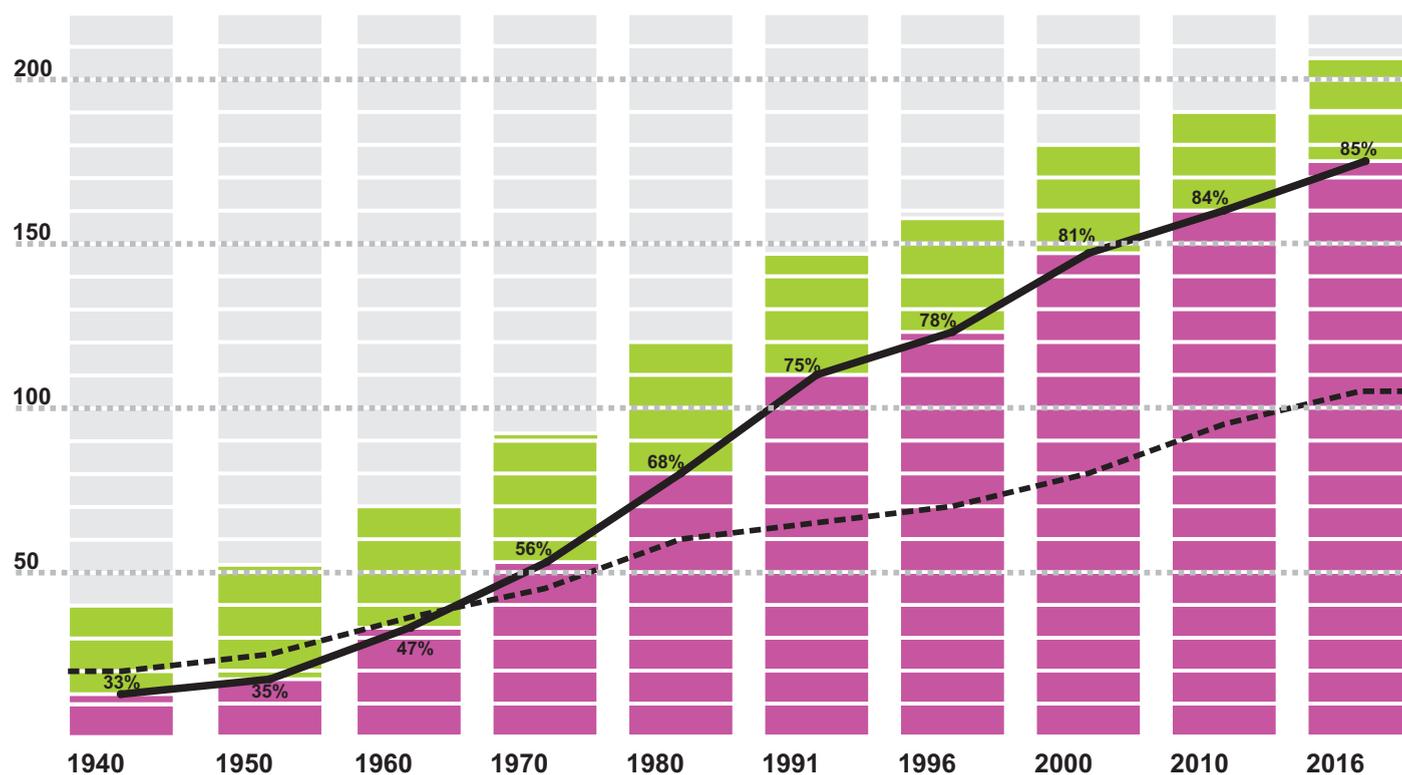
Retomando o exercício da montagem, as três peças inicialmente escolhidas, Goiânia, Anápolis e Brasília, peças âncoras que articulam a região urbana do Planalto Central, revelaram suas finas redes que costuraram, ali, um tecido urbano-regional. A escolha segura dessas óbvias peças, de certo modo, revelou um tecido altamente hierarquizado, cujas histórias se entrecruzam e se atravessam amplamente. Cada uma delas é a principal cidade de suas regiões de influência, sendo Goiânia e Brasília, metrópoles, e Anápolis, a cidade mobilizadora da Microrregião de Anápolis. Esse tecido fibroso, tubular e multidirecional que constitui cada uma dessas regiões, possui também relações com outros territórios, compreensão secundarizada no exercício dessa montagem, a fim de respeitar os conteúdos do próprio tecido em questão. Como é possível supor, o urbano no Planalto Central é amplamente diverso. Composto por aglomerações altamente concentradas e dispersas, grandes e pequenas, isoladas, distantes e próximas, aglomerações seculares e novas, projetadas, planejadas e também espontâneas, enfim, uma constelação urbana e do urbano, afeita aos processos que

lhes são recorrentes por serem assim definidas. Desse modo, esse tecido não pode ser confundido com uma malha reticular, cartesiana, abstrata e genérica. A forma de seu entretecido, de sua realidade concreta, nesse panorama histórico é vetorial, tentacular e em arcos. Ele é fruto das longas distâncias e da forma da base material de seu território, das intenções dos colonizadores da terra, das ambições de políticos, dos braços de seus construtores e da expertise de seus projetistas e planejadores. Enfim, o que pode ser constatado e o que está por vir, a promessa e a virtualidade possível do urbano, já traz as marcas desse conteúdo histórico apresentado adiante.

Dito isto, é necessário advertir ao leitor quanto ao plano de fundo, ao contexto do aqui abordado. Já foi adiantado que o urbano no Planalto Central brasileiro é fruto de uma complexa gama de espectros escalares. Sobre ele incidiram políticas nacionais, regionais e locais de diversos contextos e ideologias. Sem elas a realidade seria outra, impossível de prever, mas possível de suportar. No final do século 19, a população de Goiás era de exatos 255.284 habitantes (IBGE, 1908) [t.1]. Após as políticas de Estado implantadas na Era Vargas, sua população saltou para 826 mil em 1940 e 907 mil em 1944 (IBGE, 1944). Dessa população, somente cerca de 18% era urbana. No ano de inauguração de Brasília, a população goiana era de 1.954.862, mais que duas vezes a população de 1944, e do Distrito Federal (DF), 140.167 habitantes (IBGE, 1971). Somadas as populações do DF e de Goiás, cerca de 1/4 habitavam o ambiente urbano. É ao longo da década de 1960 após a continuidade da construção de Brasília e do DF e as ações de povoamento estimuladas pela SUDECO durante o início Regime Militar que esses dados se invertem. Somadas as populações de Goiás e DF, os dados apresentam pouco mais de 50% das populações urbanas no Censo de 1970. É importante ressaltar que sem a expressiva contribuição do DF, esse percentual era de 42% da população urbana goiana. Na década de 1970 as reverberações dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e Integração invertem o perfil de sua população, acompanhando esse processo que simultaneamente ocorreu no Brasil nessa década

[t.1] População urbana e rural em Goiás e Distrito Federal de 1940 a 2010.
 Fonte: IBGE/1944; IBGE/1971; IBGE/1991; IBGE/2000; IBGE/2010.
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.

	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Goiás (total)	826.414	1.214.923	1.913.289	2.938.677	3.865.482	4.012.562	4.996.439	6.003.788
DF (total)	...	...	140.167	537.492	1.175.393	1.598.415	2.043.169	2.570.160
Total	826.414	1.214.923	2.053.456	3.476.169	5.040.875	5.610.977	7.039.608	8.573.948
Goiás (urbana)	142.110	245.667	575.325	1.237.108	2.403.234	3.241.119	4.390.660	5.420.714
DF (urbana)	...	...	88.334	516.082	1.139.480	1.513.470	1.954.442	2.482.210
total	142.110	245.667	663.659	1.753.190	3.542.714	4.754.589	6.345.102	7.902.824
Goiás (rural)	684.304	969.254	1.337.964	1.701.569	1.462.248	771.443	605.779	583.074
DF (rural)	...	...	51.830	21.410	37.913	84.945	88.727	87.950
total	684.304	969.254	1389.794	1.722.979	1.500.161	856.388	694.506	670.024



[f.7]. No Censo de 1980 esse dado correspondia a aproximadamente 65%, enquanto no DF esse percentual era maior que 99%. Somadas, esse dado ultrapassa os 70%. Até a década de 1980 esse crescimento foi, em grande medida, planejado, embora não se supusesse que ele fosse concentrado como os dados nos apresentam. Os Planos Nacionais reverberaram nos planos, leis e ações regionais e locais. Essa articulação, como veremos adiante, também surtiu efeitos de crescimento na economia regional, ainda que o panorama do urbano, até o início da década de 1990, fosse desproporcional, segregado e desigual.

Após esse período, a urbanização de Goiás se dará de modo mais espontâneo, enquanto esse já era o traço essencial do DF provocado por Brasília. O que é importante ressaltar desses dados gerais é que grande parte do crescimento populacional e das taxas de urbanização são registrados nos arredores das capitais e em polos regionais, especificamente nas regiões Sul e Sudoeste de Goiás. Em razão da distância-proximidade de Goiânia e Brasília e do próprio papel que ambas as capitais desempenharam ao longo da história, parte considerável do processo de urbanização encontra-se no corredor que configura o entre-Metrópoles.

O final da década de 1990 é o período em que o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília é consolidado como região urbana. Esse dado pode ser constatado legalmente pela criação da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) em 1998 e da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), em 1999, unidades distintas, com complexidades distintas, mas com influências mútuas, principalmente pela conexão territorial historicamente fabricada que elas possuem entre si. Todavia, os fluxos cruzados da metropolização do espaço entre essas cidades capitais advêm não

[f.7] Evolução das populações urbana e rural no Brasil.

Fonte: IBGE/1991; IBGE/2000; IBGE/2010; IBGE/2017.

Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.

População Total
População Urbana

somente de seu aspecto legal, mas de suas interconexões virtuais e reais, simétricas e assimétricas, de circulação de imagens, ideias, informações, pessoas e de capital. Tal fenômeno, constatável desde a criação de Brasília, torna-se legível mais precisamente a partir da década de 1990. Nesse contexto, grande parte das propostas elaboradas durante o Regime Militar serão transformadas e reaparecerão, tanto nas escalas nacional e regional. Trata-se de um período em que o Planejamento Regional e Territorial retorna após a década sem planos (1980), mas sua conjuntura agora é outra, flexível, aberta e imprecisa, cujo rigor e princípio estão balizados pelo neoliberalismo que chega ao país na gestão de Fernando Collor de Melo (1990-1992), mas que se aprofunda a partir de 1998 com a reeleição de Fernando Henrique Cardoso e sua proposta de criação dos Eixos Nacionais de Desenvolvimento (ENIDs). Essa já é, em si, uma constatação paradoxal: o Estado planejando um Estado sem Estado.

Já no início do novo século, no plano regional é criado o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília em 2001, seguindo o mesmo perfil da política nacional ora em vigência. Apesar de questionável, sua instituição enquanto política fez saltar aos olhos o fenômeno de “aproximação” dessas duas metrópoles. Universidades e investidores voltam-se para ela, por meio de pesquisas, no caso da primeira, e investimentos privados, no caso da segunda. Quando instituída, sua população era de 4,5 milhões de habitantes, uma promessa do urbano e do aprofundamento do capitalismo no país. Em 2018, ano que encerra o recorte temporal da análise dessa tese, essa região já comportava 7,5 milhões de habitantes. Em apenas 17 anos o adensamento dessa área teve um extraordinário crescimento de 3 milhões de habitantes, população que a maior parte das metrópoles brasileiras ainda não possui. Essas metrópoles concentram os maiores índices de crescimento populacional do país, e já é o terceiro maior público consumidor, superado somente por São Paulo e Rio de Janeiro. Esse dado é importante, dado o aviltamento das estratégias de competitividade entre-cidades e entre-regiões que alcançou o país ainda na década de 1970.

Observaremos, nas páginas a seguir, a constituição desse processo a partir da perspectiva histórica. No Capítulo 1, serão expostas a origem e expansão das cidades em análise: Goiânia, Anápolis, Brasília, Alexânia e Abadiânia. O recorte estabelecido se dá de 1930 a 1987. O Capítulo 2 refere-se ao processo de institucionalização das metrópoles no Planalto Central e ao debate que se ascende sobre a cidade média. O recorte proposto se dá de 1987 a 2010. Por fim, no Capítulo 3, será a apresentada a discussão sobre a política de Eixo aplicada ao território em análise.

1. A EXPANSÃO DO URBANO NO PLANALTO CENTRAL

10. Goyaz, à época da Inconfidência Mineira (1789 – representada atualmente pelos estados de Goiás e Tocantins) representava, juntamente com Mato Grosso (atualmente são os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia) e Grão-Pará (atuais estados do Pará, Amazonas, Amapá e Roraima), mais da metade de todo o território da Colônia.

11. Dados os relatórios, textos e documentos produzidos por Aires de Casal, Auguste de Saint-Hilaire, D'Alincourt, Spix, Martius, Louis Ferdinand Cruls.

12. Além do Rio de Janeiro, as principais transformações urbanas ocorridas no Império foram em Salvador, Recife, Santos, São Paulo, Fortaleza, Belém, Porto Alegre e Manaus. Elas foram instrumentalizadas com redes de esgoto, gás, água e no transporte urbano. Tratava-se da implantação de melhoramentos e não de reordenamento, como aponta Hugo Segawa (2014 [1998], p. 19).

13. Conforme Hugo Segawa (2014 [1998], p. 18) o credenciamento técnico para a modernidade estava na formação da elite intelectual brasileira baseada em um tripé: Medicina, Ciências Jurídicas e a Engenharia. No que se refere à engenharia, a formação técnica foi possível a partir da abertura da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1874), Escola de Minas em Ouro Preto (1876) a Politécnica de São Paulo (1894) e a Mackenzie College em São Paulo (1896).

14. Manaus, Belém e Porto Velho, na região Norte; Recife, São Luís do Maranhão e Salvador, na região Nordeste, São Paulo, Santos e as cidades do interior Paulista; Rio de Janeiro e parte das cidades mineiras tocadas pelas ferrovias, na região Sudeste; e por fim Curitiba e Porto Alegre na região Sul.

15. Havia, em meados do século 19, a intenção de consolidar uma economia própria ao Império. Os antecedentes desta história, em síntese, revelam o Brasil como colônia de exploração, no qual a coroa impedia a produção manufatureira e industrial, pois estas eram as vias de consolidação de uma independência econômica. Em função disso, até o início do século 20 o Brasil era um país rural. A produção expressiva do Império somente foi possível a partir do Período Regencial, no qual houve um processo de descentralização das decisões econômicas para as elites regionais. Destas produções agrárias se consolida a economia cafeeira de exportação em Minas Gerais, Rio de Janeiro e principalmente em São Paulo. Este perfil econômico somente foi possível com a abertura dos portos, o que permitiu que territorialmente a produção pudesse se

Há mais de dois séculos pouco se sabia sobre o centro do Brasil. As terras interioranas que compunham mais da metade da Colônia¹⁰, para muitos, sequer existia. Apesar de que sua constituição possa ser chamada de território e de que, de certo modo, uma noção de comunidade, mesmo que ainda desconhecida pelos colonizadores prevalescesse entre os que outrora o ocupavam, movimentos não somente de ocupação, mas de des-re-territorialização eram necessários à Coroa. Somente no Ciclo da Mineração que Goiás passaria a ser ocupada por estes territorializadores. Neste processo, conforme aponta Deusa Boaventura (2007, p. 27), conhecimentos mais consistentes sobre Goiás vieram a tornar-se públicos somente no início do século 19¹¹. Com a instauração do Brasil Império os olhares detinham-se ao litoral, mais especificamente para o, Rio de Janeiro. As suntuosas transformações urbanas propiciadas à cidade pela Coroa desencadearam processos da mesma natureza, também, em outras antigas estruturas urbanas de matriz colonial¹². Sistemáticamente à velocidade das informações, ao fluxo das expedições dos profissionais que chegaram com a Coroa e a regularização de profissionais por meio das Escolas e Academias¹³, as cidades portuárias e de frentes agrícolas¹⁴ protagonizaram o início de uma cultura urbanística que levará as cidades do Brasil República, na transição para o século 20, a sediarem importantes processos de modernização (SEGAWA, 2014 [1998], p. 18-19). Tais ações só foram possibilitadas pela consolidação, ao longo da costa litorânea, de uma economia de arquipélago¹⁵, cuja base produtiva era extrativista e agrário-exportadora.

Neste contexto, não havia unidade nacional, nem mesmo o diálogo inter-regional intraterritório era estabelecido de modo a dar condições de elaboração de um projeto de unificação. Os momentos áureos das economias cafeeira, no Sudeste; da cana-de-açúcar, no Nordeste; da borracha, ao Norte e da pecuária, ao Sul, marcaram os últimos anos do Segundo Reinado e todo o período de duração da República Velha. A partir da década de 1930 esse processo se alteraria em sobremaneira, dada a Revolução de 30. A ascensão de Getúlio Vargas ao poder imputará transformações das ordens urbana e econômica do país, e nesse processo de expansão, Goiás será profundamente transformado. A região conhecida como Mato Grosso de Goiás, uma extensão de terras com paisagens diferentes das do restante do Cerrado, com árvores mais densas, esguias e frondosas, protagonizará esse processo a partir da conjugação de núcleos urbanos novos (Goiânia) e antigos (Anápolis, neste caso, foi um deles) e do avanço, Brasil adentro, das redes técnicas (estradas, ferrovias e aeroportos). O objetivo era a ocupação do Brasil profundo, a integração das terras interioranas à dinâmica capitalista a partir da expansão da fronteira agrícola. Do ponto de vista político, a intenção era destituir as antigas oligarquias do poder e modernizar seu território.

No panorama urbano, este processo será protagonizado por Goiânia e Anápolis até, em 1956, a demarcação do novo território do Distrito Federal para efetivamente transferir a capital do país do Rio de Janeiro para Brasília. A inauguração de Brasília em 1960 foi a terceira peça-chave para um efetivo processo de interiorização, seja

pela amplificação do processo de expansão dado o aprimoramento das redes técnicas, seja pela própria mobilização territorial que a nova capital exercerá no território nacional: um forte ponto gravitacional. Além de rodovias, aeroportos, redes de abastecimento energia, Brasília promoverá a criação de duas cidades novas em suas proximidades, Alexânia (1957) e Abadiânia (1960-61) e incrementará as cidades preexistentes com uma expansão do urbano sem precedentes no território goiano. especializar.

Este processo inicial de expansão do urbano Brasil adentro se deu, conforme exposto, pela seguinte associação: redes técnicas + cidades novas + urbanização. A artificialização do território foi iniciada a partir da configuração de uma rudimentar economia regional relativamente homogênea e posteriormente por uma rede urbana fibrosa, altamente hierarquizada e fragmentada, dada a continuidade de seu processo de expansão. Nas páginas que seguem será apresentado ao leitor esse processo histórico inicial de expansão, da formação dessa economia regional à rede urbana. Este capítulo está organizado da seguinte maneira: 1.1. Goiânia, origem e expansão (1932-1987); 1.2. Anápolis, origem e expansão (1920-1987); 1.3. Brasília, origem e expansão; e, por fim, Alexânia e Abadiânia (1957-1961).

16. Attilio Corrêa Lima graduou-se na Escola Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro, em 1925. Sua formação como especialista em urbanismo, com grau equivalente ao de doutorado pelo Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris (IUUP), de 1927 a 1930, o colocou diante de importantes debates técnicos e eruditos e uma certa filiação aos ensinamentos de seu orientador, urbanista francês Henri Prost (1874-1959).

1.1. Goiânia, origem e expansão (1933-1987)

O ímpeto mudancista que havia tomado as elites políticas mineiras quando da transferência dos poderes de Ouro Preto para Belo Horizonte, de certo modo, ocorreu também em Goiás (MANSO e FARIA; 2014). Sua antiga capital, Vila Boa, não seria capaz de representar e comportar as demandas de uma sociedade que se propunha às luzes da modernidade. A topografia irregular da região, os limites ao horizonte representado pela Serra Dourada e seu desenho urbano irregular mostravam-se incompatíveis com a imagem da cidade moderna que Rio de Janeiro e São Paulo já carregavam. Coube ao interventor federal, o médico Pedro Ludovico Teixeira (1891-1979), estabelecer um contrato com a empresa P. Antunes Ribeiro e Cia., representada pelo urbanista Attilio Corrêa Lima¹⁶ (1901-1943), para satisfazer o desejo de mudança da capital e projetar Goiânia, cuja função dominante seria administrativa (MANSO, 2001; GONÇALVES, 2002; DAHER, 2003; RIBEIRO, 2004; DINIZ, 2007; TREVISAN; 2009)

O Decreto para o início do projeto foi promulgado em julho de 1933 (MANSO, 2001), cujo terreno havia sido previamente selecionado pelo engenheiro Armando de Godoy em abril do mesmo ano (MANSO, 2001). A representação do tempo, caracterizado neste importante espírito mudancista dos idos de 1930, antecede a política de Estado de 1938 da *Marcha para o Oeste*, mas é um importante precedente para a elaboração e implementação deste Plano desenvolvido no Estado Novo (1937-1945). O sítio escolhido foi nos arredores de Campinas, um “centro de gravidade da mencionada zona, de onde provêm os recursos e os elementos de vida do Estado” (MANSO, 2001, p. 77). Attilio Correa Lima foi o autor do primeiro plano da cidade [f.8], desenvolvido entre 1933 e 1935. Apesar do contrato oficial com a P. Antunes ter se efetivado somente em 1933, desde 1932 diálogos entre ele e os membros do governo de Goiás já estavam em construção, contando, inclusive, com esboços prévios da cidade (DINIZ, 2007).

O projeto de Corrêa Lima é carregado de uma considerável coerência com seu tempo e afinada com as discussões modernistas em voga desde o princípio das vanguardas. Mesmo que tal coerência esteja carregada de contradições intrínsecas ao período de formação do urbanismo brasileiro e dotado de diagnósticos históricos ainda inconclusos, este primeiro plano para Goiânia ressalta a importância do pensamento urbanístico e arquitetônico institucionalizado no país a partir das Escolas instauradas à época do Brasil Império. Neste contexto, o período que corresponde à sua formação é marcado pela predominância da produção de edifícios ecléticos e neocoloniais, produção baseada no método *Beaux-Arts* difundido pela Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, e pelas intervenções sanitárias e de infraestruturas no Rio de Janeiro, São Paulo, Santos, Porto Alegre, Vitória, Salvador, Belém, entre outras importantes cidades já na República. Naturalmente, no projeto de Attilio Goiânia compareceriam com mais força suas influências acadêmicas, todavia, dotado das decisões mais refinadas do pensamento racionalista à época, como as *parkways*, a setorização e a especialização de vias, além das avançadas técnicas construtivas estipuladas para a construção dos edifícios. Neste sentido, o projeto de Goiânia, em



[f.8] Planta da cidade de Goiânia desenvolvida pelo arquiteto e urbanista Attilio Corrêa Lima em 1933. Fonte: www.vitruvius.com.br/

linguagem e proposta, de certo modo também funde-se com a natureza do pensamento de ruptura e formalização de um pensamento que, de modo vanguardista, parte da França, das discussões do IUUP.

Partindo dessa premissa, Goiânia, apesar de ser uma cidade projetada sob os preceitos modernistas, possui desenho urbano vinculado a uma longa tradição histórica das cidades europeias. Esta é, por exemplo, a tese sustentada por Tânia Daher (2003). No projeto é possível observar uma tática presente nas cidades barrocas dos séculos 17 e 18: o tridente ou a *patte d'oie* (pata de ganso), materializada a partir de três avenidas que se destacam em hierarquia do conjunto de doze vias que convergem para o ponto central – ou irradiam-se dele –, a Praça Cívica, seu asterisco urbanístico primordial (GRAEF, 1983). Mesmo entre essas três avenidas que configuram os percursos monumentais do Setor Central, a avenida Goiás se destaca, sendo ela o eixo norte-sul de espelhamento da simetria do plano. Ali, a simetria fortalece o papel da Praça Cívica e atribui-lhe monumentalidade. Nas extremidades do prolongamento da Avenida Goiás, posicionada perpendicularmente às curvas topográficas, situa-se a Praça Cívica, ao sul, e a Estação Ferroviária, ao norte. Seu traçado ortogonal é rasgado pelas diagonais representadas pelas Avenidas Tocantins e Araguaia. A Avenida Anhanguera, posicionada no terreno no sentido leste-oeste, cruza perpendicularmente a Avenida Goiás e atravessa toda a malha planejada e estabelece conexão direta com o Aeroporto da cidade – que já constava nos esboços iniciais - e com Campinas, a oeste.

Attilio projetou uma cidade para 50 mil habitantes, um contingente populacional elevado para o contexto das cidades goianas à época. Quando do início das obras da cidade em 1933, o estado de Goiás possuía uma população total em torno de 700 mil habitantes distribuídos por seu vasto território (BRASIL, 1936). Desse modo, seria estratégico implantar a cidade em duas etapas, sendo a primeira a partir da construção dos setores Central e Norte, e posteriormente, sua extensão para o sul e oeste. Sua premissa era de que, de início, 15 mil pessoas habitariam os espaços abertos durante a primeira etapa, e 35 mil se direcionariam aos criados na segunda (MOTA, 2004). Isso explica, por exemplo, a existência de esboços e peças gráficas que revelam estudos desses dois momentos planejados. Nesses esboços há, nas terras adquiridas pelo Estado [f.9], indicações do processo de ocupação também das terras a leste. Esse projeto em tese cauteloso, mas disruptivo, estaria articulado às premissas nacionais de integração dado o espírito revolucionário em vigência, tendo em vista que haviam possibilidades posteriores de uma ampliação planejada e controlada. Todavia, em 1935 dois fenômenos ocorreram que levaram esse planejamento inicial a mudar de curso. Primeiramente, a saída de Attilio do processo de construção da cidade deixou um vácuo rapidamente suprido por Armando de Godoy. Attilio e Godoy tinham concepções diferentes sobre o planejamento e projeto, fato que mudará a lógica de condução da construção e expansão da cidade. O segundo fator refere-se à implementação do Decreto Estadual nº 227 em 1935, que incorporará os núcleos urbanos existentes na região imediata à nova cidade, e Campinas, a seu tecido urbano. Tal fato incorporou à cidade as terras dos latifundiários avizinhas ao marco zero, dado importante para a expansão urbana que se dará na década de

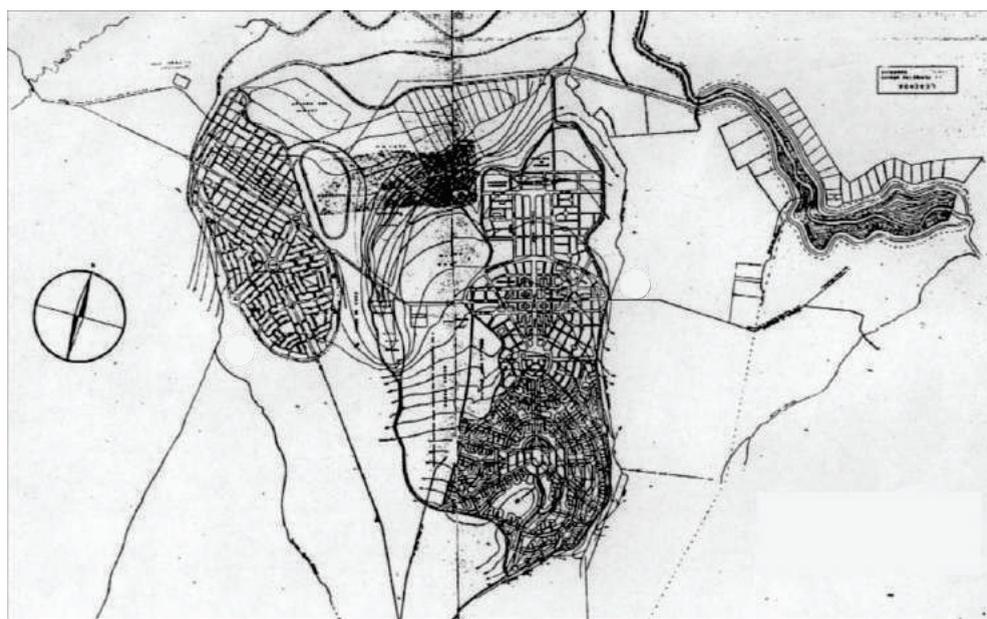
mo Werner Sonnenberg [f.10], tendo em vista que parte considerável do Setor Central já estava com arruamentos abertos. A nova versão do Plano para Goiânia foi aprovado em 1938 pelo Decreto-Lei 90-A. Tal Decreto, além de regulamentar os Setores Sul e Central, incorpora Campinas e o Setor Coimbra, um novo loteamento privado nas terras da Coimbra Bueno. Esse dado constatado na Planta Geral de Orientação do Plano de Urbanização de Goiânia [f.11] se deu após longo período de discussões e desgastes políticos com os proprietários da Coimbra Bueno & CIA (RIBEIRO, 2004). Conforme Juliana Mota (2004), como pagamento à empresa pela condução das obras (12% de seu valor total), parte seria pago com terras na capital (5% do valor total), fato que, de acordo com Maria Eliana Ribeiro (2004) aumentou a pressão em seu processo de regulamentação. Apesar de que a atenção seja dada, em grande medida, às expressivas modificações no Setor Sul, é importante a ressalva de que, ao incorporar o Setor Coimbra ao Plano, a cidade já nasce fragmentada pelo lapso espacial deixado a Oeste do Plano Inicial. Isso se deu porque o desenho feito por Attilio para essa gleba foi ignorado, deixando no Plano somente os desenhos das curvas de nível. O mesmo se deu a Leste. Ao findar a década de 1930, a população da cidade já era de mais de 48 mil habitantes sendo que, desses, 26.065 habitavam o núcleo planejado (MOTA, 2004).

Expansão desmedida (1950-1983)

Até o início da década de 1950 estava em vigência o plano de 1938. Durante a década de 1940, o crescimento populacional seria lento e gradual, contando majoritariamente com a continuidade da imigração de operários para o auxílio da construção dos novos edifícios e implantação da cidade. É também o período em que novos profissionais chegam a Goiânia e as trocas regionais começam a acontecer em função da operação do aeroporto. Por sua vez, o Estado implementaria de modo planejado a ocupação, embora não conseguisse enxergar a necessidade de resolver o problema da falta de habitações para os imigrantes mais pobres. A atenção publicitária

[f.10] Desenho do Setor Sul assinado pelo engenheiro agrônomo Wener Sonnenberg. Fonte: GODINHO, 2018, p. 47.

[f.11] Plano de Urbanização de Goiânia, 30 de julho de 1938. Fonte: aproveiteacidade.com

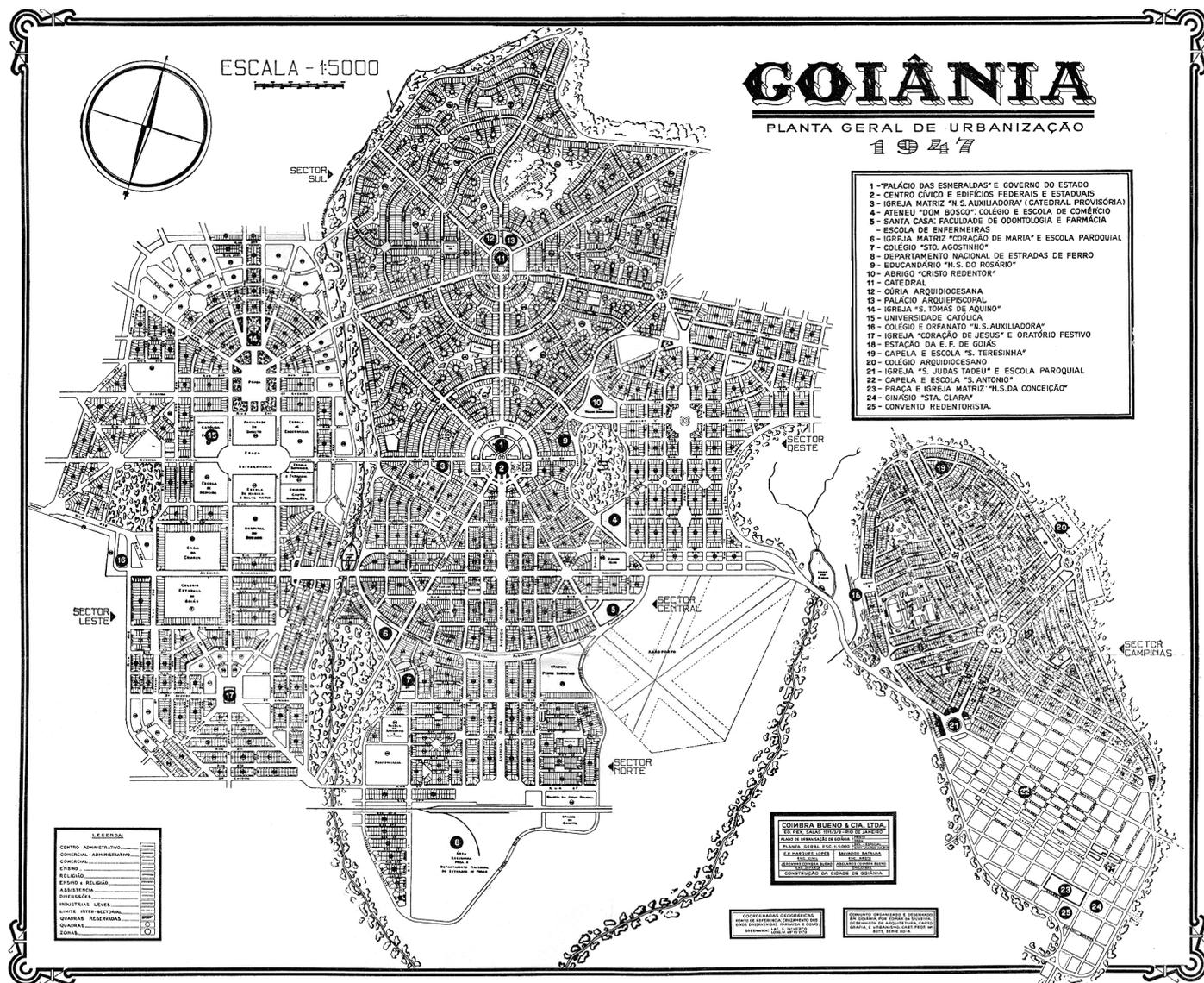


17. Jerônimo Coimbra Bueno, juntamente com seu irmão Abelardo Coimbra Bueno, ambos formados em Engenharia Civil na Escola Politécnica do Rio de Janeiro entre os anos de 1929 e 1933, fundaram a firma Coimbra Bueno & Penna Chaves Ltda., junto com o colega Roberto Penna Chaves, com foco em construção e urbanismo. Em 1934, assumiram a direção geral das obras de Goiânia. Mais tarde, a firma se tornou apenas Coimbra Bueno e Cia. Ltda.

do Estado na divulgação da cidade e das terras abertas à negociação com foco em classes sociais capazes de construir rapidamente (nesse sentido, muito afinada à política desenhada pelo Estado Novo de publicização de suas ações), fez com que grande parte das margens do córrego Botafogo ficasse ocupada logo nos primeiros anos de implantação da cidade. Para além disso, a década de 1940 foi, para Goiânia, uma década especialmente diferente de toda a sua história. Enquanto as massas migratórias destinavam-se em sobremaneira para a pujante Anápolis (também para seus distritos e povoados em decorrência na mobilização produtiva - tópico 1.2.), que começava a se despontar como potência econômica regional, o crescimento populacional da capital será de aproximadamente 5 mil habitantes. Trata-se de um período de grandes mudanças na geopolítica que interferiram drasticamente no ordenamento político do país e de Goiás. Nesse sentido, Goiânia foi uma espécie de cidade sintomática, que por ser diretamente administrada pelo governador Pedro Ludovico Teixeira, dado o fraco papel do municipalismo nesse contexto, sentiu diretamente os movimentos nacionais até 1945 (MEDEIROS, 2014). Embora as ações do Estado Novo (1937-1945) tivessem tido igual importância ao período precedente para o processo de interiorização, em especial no que se refere à Marcha para o Oeste e as ações em terras goianas da Fundação Brasil Central (FBC), a abertura política e as posteriores eleições estaduais de 1947 mudaram o curso urbano da cidade.

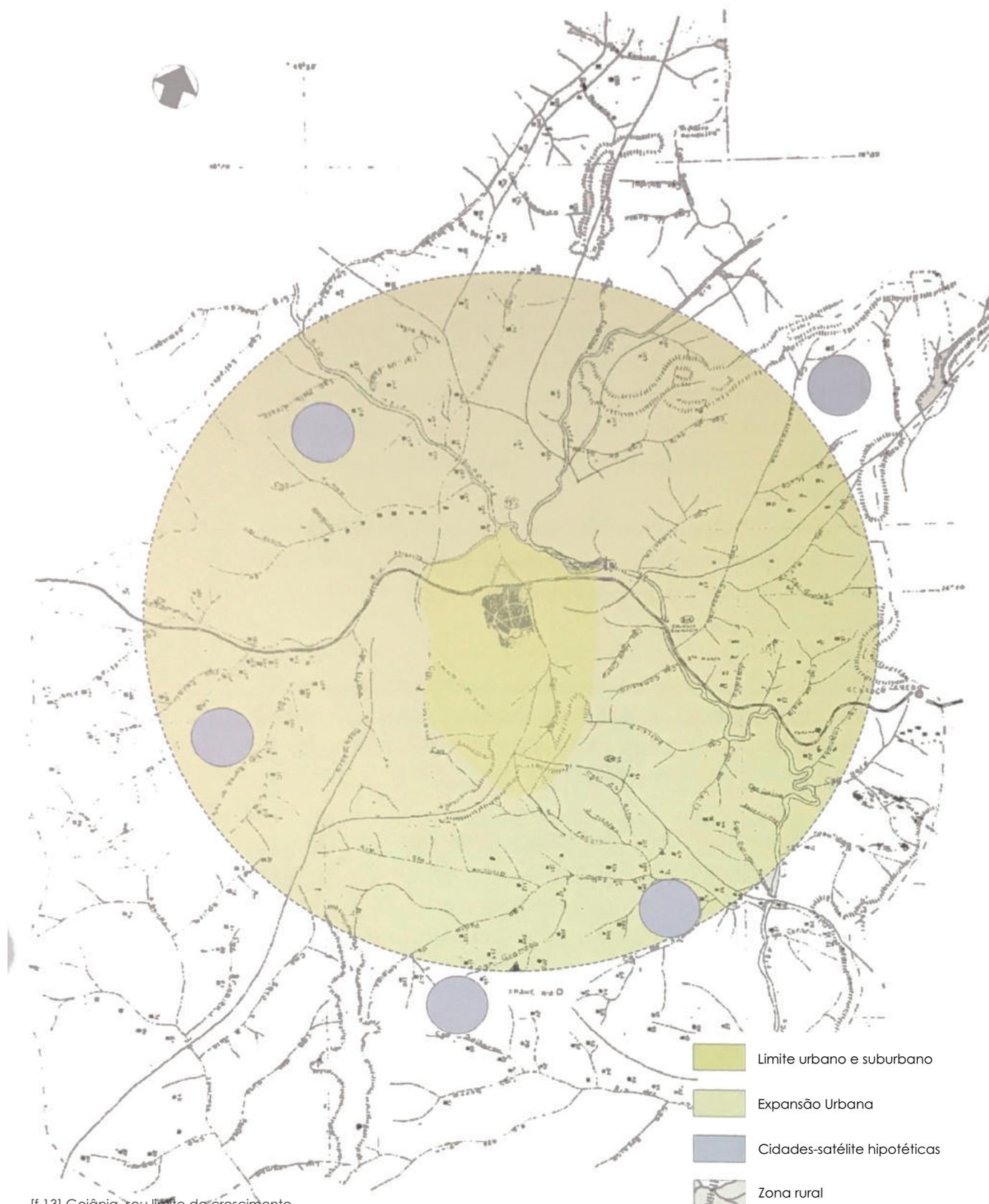
Em 1947 Jerônimo Bueno¹⁷ foi eleito governador de Goiás pela UDN, partido conservador e opositor radical de Vargas. Após sua posse em março do mesmo ano, as ações em relação a Goiânia serão radicalmente diferentes das outrora praticadas por Ludovico Teixeira. Estava em andamento na Secretaria de Obras do Estado uma nova proposta para Goiânia, essa, liderada pelo arquiteto José Amaral Neddermayer e pelo engenheiro Eurico Viana (DAHER, 2003, p. 232), e assinada pelos engenheiros Salvador Batalha e Marques Lopes. No mesmo ano, ela foi apresentada e regularizada pelo Decreto-Lei nº 574. Embora a proposta não tivesse agradado ao então governador por ser mais articulada à proposta de Attilio que às diretrizes de Godoy, nela era estabelecida, nas terras do Estado, uma solução para as ocupações a Leste, fato que a deu legitimidade. Para esses novos setores designados como Nova Vila, Vila Nova e Botafogo, o desenho estabelecido era regular de hierarquia bem definida com pontos centrais (praças). Esse desenho está apresentado na Planta Geral de Urbanização de Goiânia [f.12], e por mais que sua representação não correspondesse à ocupação real, o referido Decreto dava a posse da terra aos ocupantes, embora essa fosse somente uma peça de um plano maior para a capital.

O governador Jerônimo Bueno, que era um dos maiores proprietários de terras de Goiás à época, e que havia empreendido na cidade ao regularizar, em 1938, o Setor Coimbra (RIBEIRO, 2004), agora abria as terras dos arredores do Setor Central, num raio de 5 km, para loteamentos privados e a criação de cidades-satélites numa articulação com o então prefeito Ismerino Soares de Carvalho. No mesmo Decreto outrora citado, esta área está espacializada desde o atual Jardim Botânico, ao Sul, até os limites Norte do rio Meia-Ponte. A Leste seu limite se daria pelo Córrego Palmito, e a Oeste, representado pelo córrego Vaca Brava. Esta seria a área que delimitaria as zonas urbana e suburbana de Goiânia, espaço que, em grande medida, pertencia ao Estado



e às terras da Coimbra Bueno e Cia. Ltda., da Família Morais e de Lourival Louza. Além destes 5 km de raio cuja maior área é na região Sul, mais 10 km seriam acrescentados e designados para a expansão urbana do município. Consta também no Decreto que expande seu perímetro urbano, uma primeira tentativa de planejamento urbano nos moldes das *Garden Cities*. Seriam destinadas as cidades-satélites numa lógica semelhante à de bairros [f.13], que de certo modo deturpariam os pressupostos levantados e defendidos por Godoy e por Ebenezer Howard (DAHER, 2003). Este Decreto que também estipulava um código de obras ao município desagradou os donos de terras desta área de 15 km de raio cujo centro é a Praça Cívica. Nela estavam estipulados critérios rigorosos de loteamentos que davam aos empreendedores urbanos a responsabilidade de dotar os novos parcelamentos de terra de infraestruturas básicas (arruamento, água, esgoto, calçamento e energia elétrica). Essa pressão fez com que essa Lei fosse alterada, em especial os artigos 5º e 6º, em 1950 pelo então prefeito Eurico Vianna. O Estado, ao abrir mão das infraestruturas prévias, faria esta área ser rapidamente parcelada. Conforme Ribeiro (2004, p. 39), o gover-

[f.12] Goiânia, planta geral de urbanização - 1947.
 Fonte: vm136.lib.berkeley.edu/

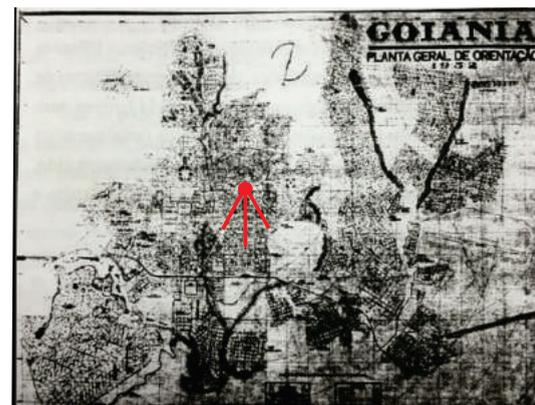


[f.13] Goiânia, seu limite de crescimento urbano, suburbano e áreas destinadas a expansão por cidades-satélites.
 Fonte: DAHER, 2003, p. 229.

nador Jerônimo Coimbra Bueno, ao se juntar aos proprietários de terras dos arredores de Goiânia, deixou a cidade “a mercê da especulação imobiliária”.

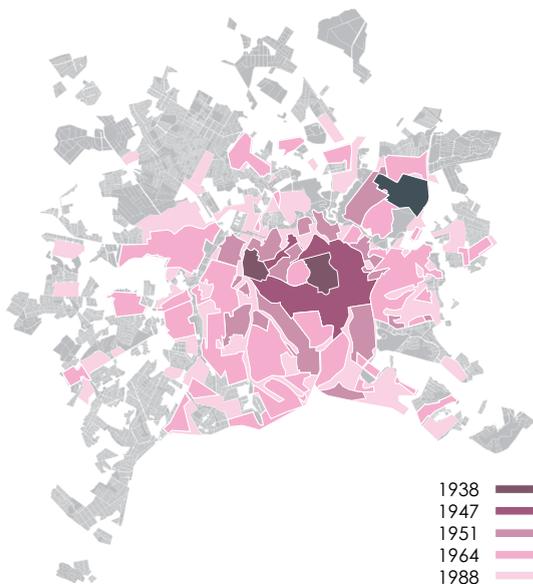
De 1950 a 1959 a expansão da malha viária de Goiânia foi vertiginosa, após a aprovação de 183 loteamentos privados que “não obedeciam a nenhum critério técnico” (RIBEIRO, 2004, p. 48); embora sua maior parte fosse elaborada por profissionais (GONÇALVES, 2002). A esta altura a cidade estava completamente fragmentada, com loteamentos desconexos e distantes entre si, como mostra o Plano Geral de Orientação de 1952 [f.14]. Ao mesmo tempo, a população da cidade cresceu devido à instalação do canteiro de obras para a construção de Brasília, localizada a 200 km dali sentido nordeste. Nas propriedades do Estado, o Departamento de Viação e Obras Públicas (DVOP), era a entidade pública responsável por conservar os edifícios públicos e o cuidado com suas propriedades. Esta entidade foi, em 1954, alterada para Secretaria de Viação e Obras Públicas (SEVOP) com as mesmas especificações (Lei nº 1.013). Conforme Alexandre Gonçalves (2002), esta entidade foi responsável por implantar a expansão urbana nas terras do Estado, tendo o topógrafo alemão Edwald Janssen como um importante protagonista nos projetos do Setor Aeroporto (1951-52) e Setor Pedro Ludovico (1957-58), na implantação do Setor Universitário (1951) e nas modificações do Setor Sul (1958). Nas terras privadas a fragmentação se daria pela contratação dos profissionais por parte dos proprietários. Destacam-se Werner Sonnenberg, Luis Pargendler, Eurico de Godói, Giuseppe di Sabbato, Luis Ebessen Martins, Geraldo Duarte Passos, José Ribamar e Raimundo Meneses, proprietários da SANATE Ltda, entre outros. O processo de expansão legal foi interrompido em 1959 pelo então prefeito Jaime Câmara mediante Lei Municipal nº 1.566. Embora eles estivessem regulamentados, grande parte ainda não estavam implantados, o que ficará para a década de 1960 suas materializações.

Após a inauguração da nova capital federal (21/05/1960), os dados de urbanização de Goiânia, de 1960 a 1964, são surpreendentes. Se no início da década de 1960 a população de Goiânia era de aproximadamente 153 mil, em 1964 este número era de 260 mil habitantes. Neste cenário temos um quadro amplamente ambivalente. A promessa de uma recepção urbana dos imigrantes, tanto do interior de Goiás, quanto de outros estados, e a realidade de uma expansão frágil. Com a crescente expansão urbana entre 1951 e 1964 e um expressivo aumento populacional, a necessidade de planejamento era iminente. Neste interim foram elaborados dois estudos por Edwald Janssen (1952-1954) e um Plano Diretor por Luís Saia (1959-1962). Os estudos de Janssen serviram de base para as discussões de Luís Saia, que foram interrompidas pelo Golpe Militar de 1964. Posteriormente, Jorge Wilhelm, se apropriará desses estudos e elaborará o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG). Eles serão abordados adiante. Entretanto, cabe salientar que as décadas de 1960-1980 serão importantes, em função dos investimentos federais, em especial no setor de habitações, que dará à cidade uma série de conjuntos habitacionais financiados pelo BNH. Desses conjuntos se seguirão: Vila Redenção (1967), Vila Alvorada (1969), Setor União (1969), Vila Nova Canaã (1969), Vila Novo Horizonte (1974), Vila Itatiaia (1977), Residencial Vera Cruz (1977), Conjunto Anhanguera (1978), Conjunto Riviera (1979) e Vila Mutirão (1983). De todos eles, o mais próximo à Praça Cívica é a Vila



[f.14] Goiânia, Planta Geral de Orientação, 1952.

Fonte: GONÇALVES (2002), modificada pelo autor.



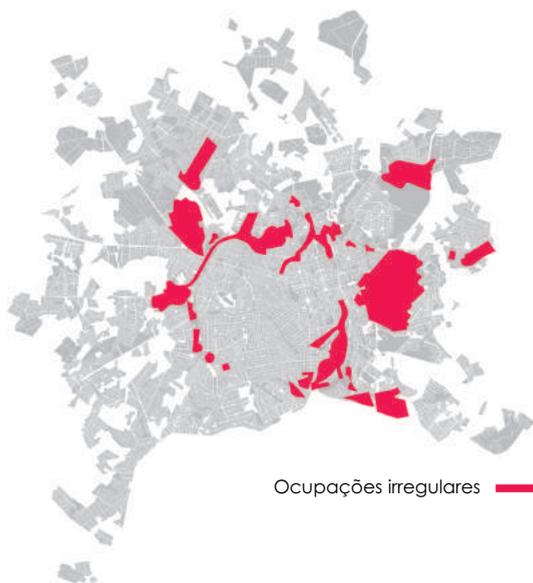
[f.15] Expansão urbana de Goiânia de 1933 a 1987.
 Fonte: Google Earth.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.

Redenção (4,5 km), lindeiro à BR-153 e ao Jardim Botânico [f.15]. Outro setor importante que terá investimentos refere-se ao setor de transporte público pós-1970 que consolidou o Aglomerado Urbano de Goiânia em 1980 (Lei Estadual nº 8.956), uma antessala da Região metropolitana de Goiânia, conforme Debora Cunha, Nuno Costa e Celene Barreira (2017).

No bojo dessas discussões foi criado em 1975 o Instituto de Desenvolvimento Urbano (Indur), mediante Lei nº 7.928, que instituía o Sistema de Planejamento de Goiás. Quando surgiu, o Indur era uma fundação, em 1983 passou a ser uma autarquia pelo Decreto nº 2.290, e em 1989 foi extinta pelo Decreto nº 11.045. Os profissionais do Indur estabeleceram uma agenda de estudos urbano-regional das cidades de Goiás, tendo um de seus focos o Aglomerado Urbano de Goiânia, que foi oficialmente instituído em 1980. De acordo com o documento *Diagnóstico da Infraestrutura Comunitária do Aglomerado Urbano de Goiânia* elaborado pela equipe (INDUR, 1984), Goiânia já contava sua área urbana relativamente ocupada (cerca de 50%), em especial em sua região central. Embora sua região Sul já estivesse parcialmente ocupada, alguns bairros parcelados em 1950, como os casos do Setor Bueno e Setor Jardim Goiás, permaneciam inabitados. Com exceção das áreas lindeiras ao corredor da Avenida Anhanguera, cuja densidade populacional era alta, os demais trechos ocupados de densidade equivalente ou maior eram as áreas consideradas “ocupações irregulares” ou “cidade informal”, concentrados majoritariamente nos leitos do ribeirão Anicuns; e na extremidade oeste do município; na região Noroeste (os bairros Jardim Nova Esperança e Vila Finsocial), na região Sul, parte considerável do Setor Pedro Ludovico; a Leste, Setor Novo Mundo; e Norte, as áreas do Jardim Guanabara. Estes espaços com condições habitacionais precárias eram verdadeiras continuidades espaciais e aglomerados que criavam verdadeiros bolsões de pobreza [f.16].

Planos Reguladores (1933-1969[1975])

Goiânia teria desde seu início alguns Planos Reguladores. Do período que se estende de 1932-1987 (55 anos), é possível constatar cinco, tendo sido dois regulamentados e três não oficializados. Como já exposto, a proposta deixada por Attilio em 1935 foi alterada por Armando A. de Godoy e regulamentada em 1938 pela Lei 90-A. Entre 1952-1954 o topógrafo alemão Ewald Janssen elaborou dois volumes de um Plano que estipulava o reconhecimento e as diretrizes de ordenamento e crescimento de Goiânia, não sendo regulamentado. Em 1959 Luís Saia se mudaria para Goiânia a fim de elaborar um minucioso Plano que seria entregue ao governador Mauro Borges em 1962, todavia, o golpe militar de 1964 abortou seu processo de regulamentação. Em 1969 Jorge Wilhelm elaboraria o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG), um Plano que fecha um ciclo de tentativas de planejamento do território urbano do município que já se encontrava fragmentado pelos loteamentos privados. Se observarmos a dinâmica cronológica destes Planos e tentativas de Planejamento, perceberemos que Goiânia permaneceria por exatos 31 anos sem que princípios ordenadores travassem ou estipulassem o crescimento urbano nas terras lindeiras àquelas regulamentadas em 1938. Dado o contexto de cada um deles, apresentarei uma síntese de seus pressupostos gerais, tendo em vista que já foram amplamente



[f.16] Áreas com “ocupações irregulares” ou “cidade informal” em Goiânia.
 Fonte: INDUR, 1984.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.

debatidos e esmiuçados por Alexandre Ribeiro Gonçalves (2002), Eliana Maria Jubé Ribeiro (2004), Juliana Costa Mota (2004) Tânia Daher (2003) e Camilo Vladmir Amaral (2008). O que nos interessa aqui é o modo como estes Planos, sejam eles regulamentados ou não, abordaram a questão da expansão urbana.

Edwald Janssen elaborou um Plano Diretor de Goiânia no período de 1952-1954. Conforme Gonçalves (2002), esse plano é composto por dois volumes, um com título *Exposições sobre a Urbanização de Goiânia* e o outro, *Delimitação dos perímetros urbanos e das cidades-satélites de Goiânia, estado de Goiás*, ambos de 1952. Seu suporte foi a Planta Geral de Orientação de Goiânia (1952), sobre a qual estipulou suas principais questões em relação à cidade. Nesse contexto Janssen trabalhava no DVOP e já atuava no desenvolvimento de novos bairros para o município, em especial nas áreas do Estado. Conforme Gonçalves (2002, p. 174-178), sua principal discussão estava centrada na malha viária, ponto do plano em que Janssen mais se dedicou. Expôs, nesse sentido, um diagnóstico sobre os loteamentos fragmentados e a necessidade de conectá-los a partir de um sistema viário composto por avenidas, canalização dos leitos dos córregos proporcionando “ruas decorativas” ladeadas de verde, além de um anel viário. Esse sistema deveria estar condicionado a um “Plano Geral de Tráfego” que viabilizasse a conexão entre as principais avenidas e as rodovias que alimentavam a cidade. Além do mais, criticou a cidade fragmentada e desarticulada, a lógica das cidades-satélites como foram implantadas na cidade e apontou o problema existente em decorrência da falta de um zoneamento de usos e atividades. Propôs um Código Municipal que delimitaria três anéis, sendo o primeiro composto pelos núcleos planejado e mais ocupados, o segundo, com lotes em média de 450 m² e o terceiro, na última faixa, com lotes de 600 m². Além de propor 3 novas cidades-satélites com no máximo 25 mil habitantes (duas industriais e uma residencial) e suas respectivas localizações (quanto às cidades-satélites industriais, uma onde atualmente é Senador Canedo e a outra próxima ao Setor Aeroviário e Cidade Jardim, e a cidade-satélite residencial, onde hoje se localiza o Parque Oeste Industrial e Residencial Eldorado), apresentou uma solução para os novos bairros quando loteados: deveriam apresentar um “plano geral de divisão das áreas de tráfego”, “demarcação das principais vias” e a aprovação diante desses critérios (GONÇALVES, 2002, p. 176). Para Janssen, Goiânia teria 1 milhão de habitantes em na virada do século.

Na década de 1950 o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) e o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), atuaram fortemente com reivindicações diferentes, mas eram centros de reflexão, debates e formação urbanística “mobilizados pela reivindicação da institucionalização do planejamento urbano e regional no país” (MOTA, 2004, p. 55). À época, enquanto o IAB, criado na década de 1930, “reivindicava a institucionalização do urbanismo como campo de trabalho dos arquitetos”, o IBAM, criado em 1952, era “formado por [profissionais] diferentes áreas, voltado à modernização da administração municipal, reivindicava a institucionalização do planejamento nos diferentes setores administrativos, integrado, como função de equipes multidisciplinares” (MOTA, 2004, p. 55). Trata-se de um período complexo em que há um processo de institucionalização a nível nacional de profissionais ligados ao Urbanismo e Planejamento (dado o período de transição), seja ainda no

período democrático ou durante o Regime Militar. Após o Golpe Militar em 1964, será instituído um Planejamento tecnocrático a partir do Governo Federal, em decorrência dos problemas econômicos, como inflação e depressão. Juntamente ao Sistema Financeiro de Habitação, criado em 1964, foi instituído o Banco Nacional de Habitação (BNH), seu órgão central que articularia, por meio do estímulo ao financiamento e promoção de habitações populares, uma mobilização de recursos como estratégia para resolver o problema financeiro do país. No mesmo ano, foi criado o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) pela Lei nº 4.380, em 1964, e regulamentada pelo Decreto 59.917, em 1966, nos âmbitos do BNH. Era seu objetivo servir tecnicamente às demandas daquele Banco, bem como assessorar prefeituras e as entidades de planejamento regionais dos estados (Art. 3), “de modo a contribuir para a coordenação e integração do desenvolvimento regional e nacional” (Art. 2). Com o Regime Militar veio uma concepção de que o Planejamento deveria ser centrado na Administração Pública (de certo modo respondendo às demandas do IBAM), juntamente com a ideologia de que o destino das cidades poderia ser planejado e controlado por meio do Planejamento Técnico.

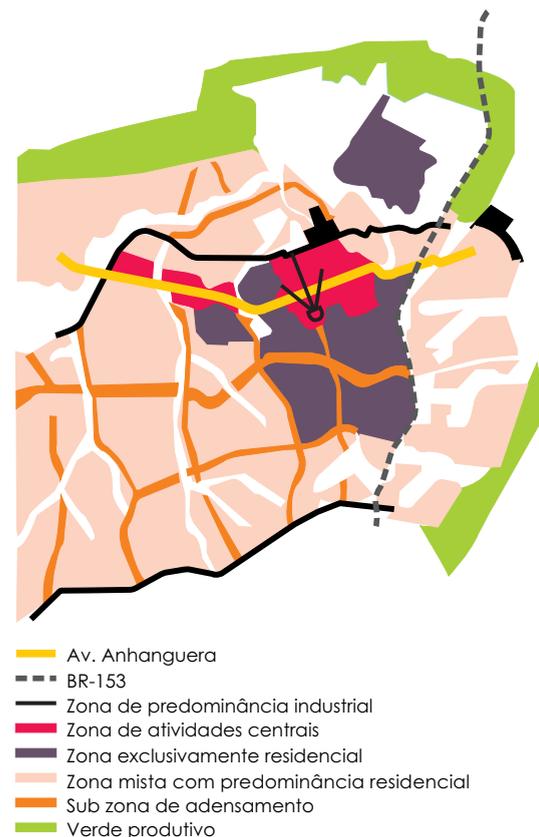
Luís Saia, muito vinculado às propostas do IAB (MOTA, 2004), trabalharia com uma equipe multidisciplinar na condução dos estudos, mas defenderia o papel do arquiteto na condução das atividades. No âmbito das propostas, Saia defenderia o abandono da solução praticada no município por cidades-satélites e trabalharia com a ideia de núcleos compartimentados “naturalmente” pelos leitos dos córregos, pelos leitos da ferrovia e pela BR-153 (AMARAL, 2008, p. 227), por ele identificados como barreiras (RIBEIRO, 2004). Tais núcleos com características distintas entre si, seriam conectados por avenidas e por vias expressas a serem criadas nos fundos de vale, com o objetivo de garantir que as “áreas compartimentadas” de uso residencial não fossem atravessadas por vias dessa categoria (AMARAL, 2008, p. 237). Para tal, Saia proporia a restauração dos córregos e o resgate da solução das *parkways* trazidas inicialmente por Attilio. Para transformar as barreiras em conectores, Saia estipulará viadutos a cada 500 metros ou 1000 metros articulados às vias expressas, para garantir a proteção dos mananciais. Como Saia tinha por finalidade a “correção dos déficits”, o “agrupamento das funções e solução com finalidades múltiplas” e, por fim, a “preparação da cidade para o crescimento futuro” (RIBEIRO, 2004, p. 76), a estratégia hierárquica de criação de um Core (vinculada às discussões do VIII CIAM, cujo tema era *The Heart of the City* [O Coração da Cidade]) e subcentros foi adotada. O Core e os subcentros estariam posicionados nas 6 compartimentações criadas: Centro (Core), Campinas, DERGO, Macambira, Leste Universitário e Meia Ponte. Essa estratégia mitigaria os problemas de deslocamentos futuros, e para tal, propôs a desconcentração e distribuição de importantes equipamentos como campus universitários (Samambaia da UFG e Campus V da antiga UCG), a mudança dos locais destinados à câmara municipal, do presídio, do sanatório, do parque agropecuário, do estádio municipal, do matadouro, da estação ferroviária, além da criação do Parque Regional Altamiro de Moura Pacheco (criado em 1980 como Parque dos Ipês) e da proposição do adensamento do Core (GONÇALVES, 2002; RIBEIRO, 2004; AMARAL, 2008). Com o Golpe Militar, essas ideias e outras estipuladas no plano foram engave-

tadas. Saia era considerado integrante do comunismo, um moinho de vento contra quem lutavam os militares ou estipulavam ideologicamente para se manterem no poder.

Com a institucionalização do Planejamento Urbano e Regional a partir de 1964 e dadas as prerrogativas legais outrora citadas, Jorge Wilhelm, vinculado ao IBAM, elaborará o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (PDIG/69) de acordo com as propostas do SERFHAU (MOTA, 2014; BELLORIO, 2013). Neste sentido, Wilhelm (1969) fez estudos de expansão urbana levando em consideração seus elementos morfológicos estruturadores: o Rio Meia Ponte, a BR-153, e os leitos da estrada de ferro. As principais alternativas foram: 1) crescimento norte-sul, seguindo a limitação da rodovia, 2) seguindo o curso da Avenida Anhangueira e o direcionamento do crescimento a Oeste e, por fim, 3) o crescimento sentido noroeste-sudeste, seguindo o curso dos leitos do Rio Meia Ponte. Desse modo, a solução adotada se assemelha à 2ª alternativa [f.17], que previa o controle do processo de crescimento a partir do estabelecimento de barreiras e de vetores. Duas faixas leste-oeste foram estabelecidas como Zona de Predominância Industrial, sejam elas a Avenida Independência, ao norte, e a rodovia municipal GIN 0005 (atual avenida Rio Verde), ao sul. Duas áreas exclusivamente residenciais foram estabelecidas: 1) Jaó e Santa Genoveva; 2) as áreas dos Setores Sul, Aeroporto, Coimbra, Marista, Jardim Goiás, Vila Redenção, parte do Setor Pedro Ludovico e Oeste. As principais avenidas leste-oeste e norte-sul seriam as Zonas de Adensamento, com exceção do perímetro da Avenida Anhangueira, endossado no Plano como Zonas de Atividades Centrais, tal qual o Jardim Guanabara, ao Norte. O restante de toda a área entre as Zonas de Predominância Sul e Norte foram destinadas como Zona Mista com Predominância Residencial, inclusive a leste, do outro lado da BR-153. É importante destacar que ao norte e nordeste do município foram designadas como Verde Produtivo e as APPs como Áreas Verdes.

No contexto, os problemas urbanos eram compreendidos em duas ordens: habitação e transportes. Desse modo, para Wilhelm, o planejamento de Goiânia deveria estar centrado em “conjuntos habitacionais” no processo de expansão e adensamento (WILHEIM, 1969, p. 247). Com a grave situação social dada a especulação e a ausência de atividades econômicas mais expressivas, como a indústria, e as altas taxas de crescimento populacional (14% ao ano), a principal estratégia adotada seria a atuação do BNH, ao designar a construção dos novos conjuntos a exemplo da Vila Redenção [f.18]. Eles estruturariam seu crescimento, em função das infraestruturas de transportes que a eles se destinariam.

No início da década de 1970, no ápice do Milagre Econômico, chegou-se à conclusão, em âmbito federal, de que era necessária uma Política Nacional de Desenvolvimento que incorporasse de modo mais claro e eficiente a dimensão urbana e metropolitana no país, em decorrência da liberalização da atuação do BNH. Desse modo, a SERFHAU foi interrompida e criou-se a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU) pela Lei nº 74.156, já no contexto de formulação do II PND, em 1974. Em 1975 foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), pela Lei nº 6.261, a qual criará o Transurb em Goiânia que, conforme Camilo Amaral (2008),

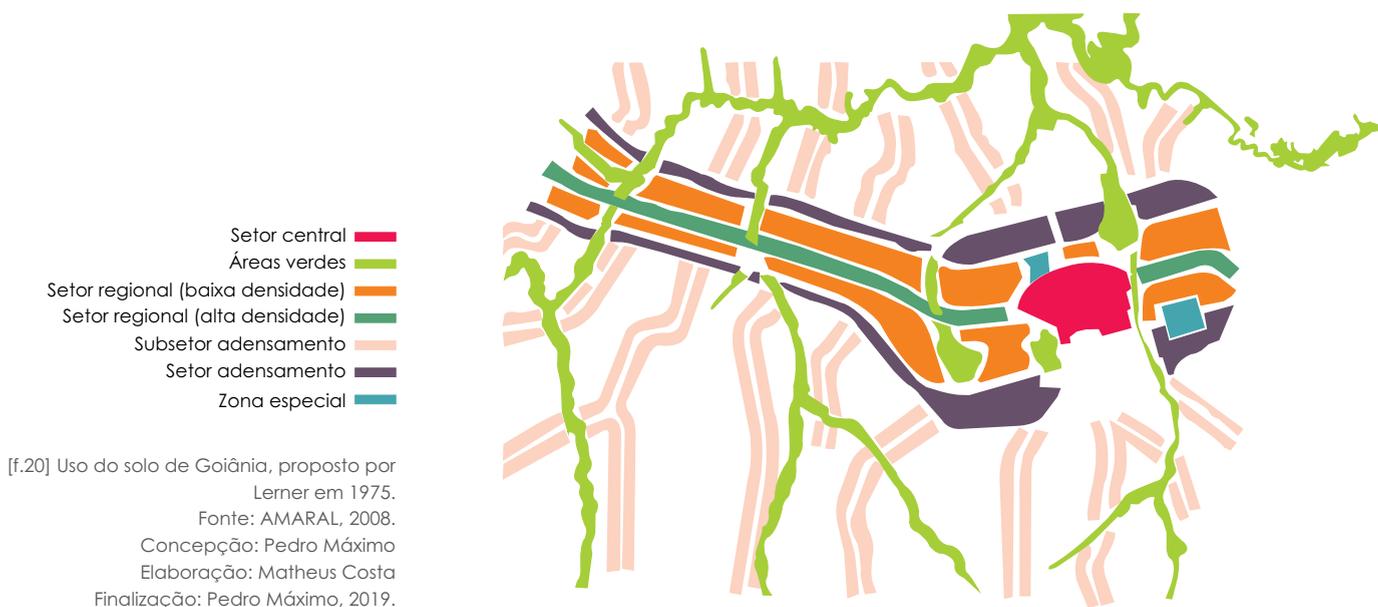
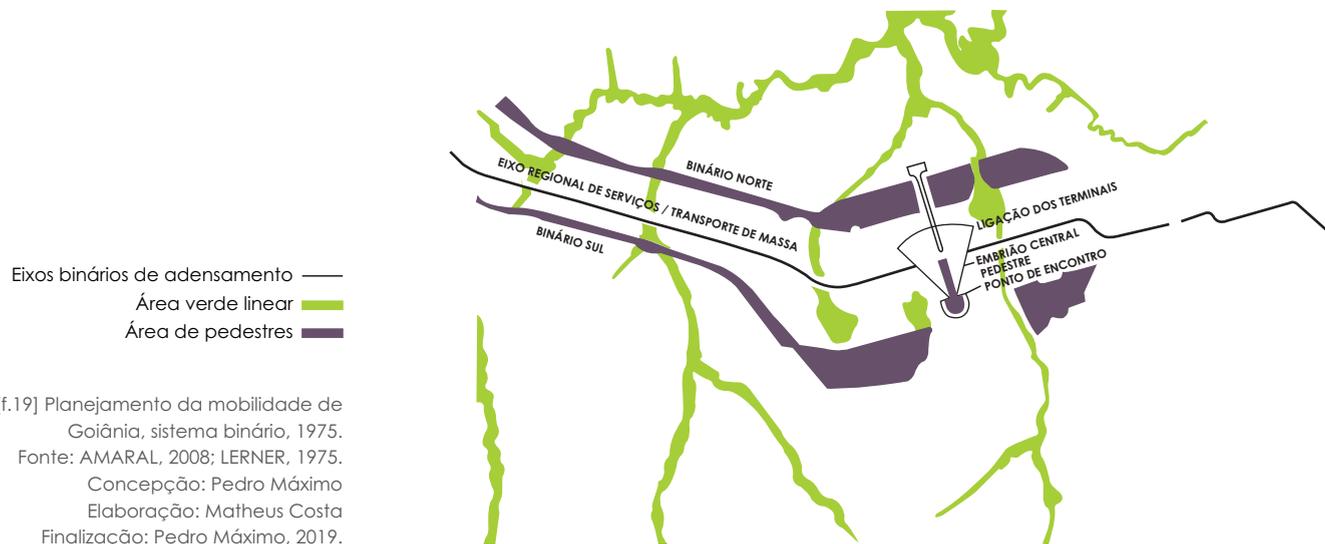


[f.17] Uso do solo de Goiânia proposto por Wilhelm, pelo PDIG/69.
Fonte: BELLORIO, 2013, p.77; PDIG, 1969.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Matheus Costa
Finalização: Pedro Máximo, 2019.



[f.18] Vila Redenção como “potencialidade geradora”.
Fonte: WILHEIM, 1969, p. 248.

articulou grande quantidade de verbas para a implantação do sistema de transporte de Goiânia (183 bairros) e Aparecida de Goiânia (12 bairros); e a respectiva pavimentação de vias. De mesmo ano, foi aprovada a Lei nº 5,019 de 1975, que procurou promover o fortalecimento da estrutura viária. Desse modo, Jaime Lerner, o autor do projeto complementar ao de Wilhelm, estabeleceu a Avenida Anhanguera, em consonância com a Zona de Atividades Centrais estabelecidas por Wilhelm acrescentar a, o Eixo Regional de Transporte de Massa. Nele implementaria um sistema binário de vias paralelas lindeiro às áreas de adensamento (avenida Castelo Branco + T-7, ao sul, e Avenida Independência + Avenida 24 de Outubro, ao norte) [f.19]. Esses sistemas binários compreenderiam, em suas quadras lindeiras, o Setor de Adensamento, ao longo da Avenida Anhanguera, o Setor Regional de alta densidade, e entre a Avenida Anhanguera e os eixos binários, o Setor Regional de baixa densidade, como exposto na proposta para o uso do solo [f.20]. Essa Avenida organizará os fluxos que começarão a se destinar a leste, para Trindade, ao sul, para Aparecida de Goiânia e posteri-

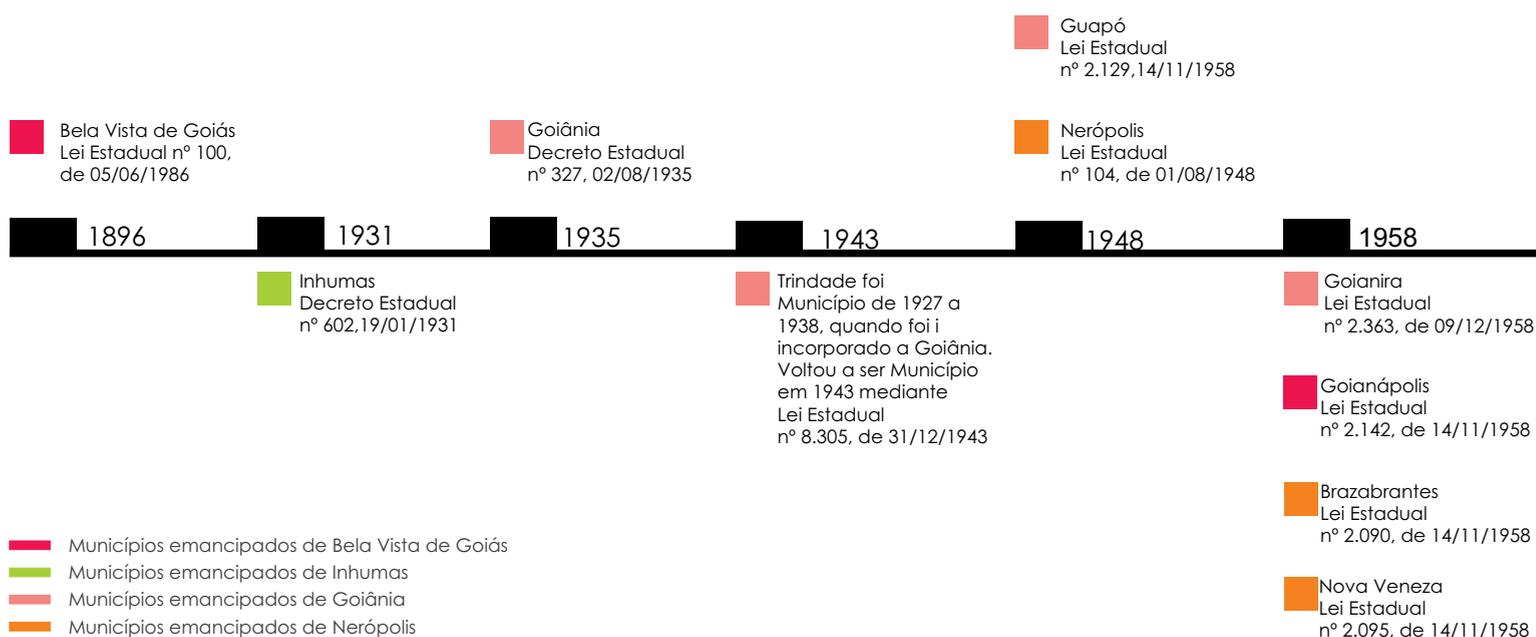


ormente para as cidades do entorno da capital a partir do fortalecimento regional dado pelo Aglomerado Urbano de Goiânia, como veremos a seguir.

Um olhar para a região

Quando da criação de Goiânia (1932-1938), alguns núcleos urbanos existiam nos arredores do sítio selecionado para sua implantação [f.21]. Os mais significativos eram os casos de Aparecida (Aparecida de Goiânia), Inhumas, Trindade, São Sebastião do Ribeirão (Guapó), Campinas, Nerópolis e Hidrolândia. À época, destes núcleos somente Campinas, Inhumas, Trindade e Hidrolândia eram municípios, sendo os outros, povoados ou distritos. O povoado de Aparecida, criado em 1922, pertencia a Campinas, e o distrito de São Sebastião do Ribeirão, a Trindade. Em 1935, um processo de reordenamento territorial foi regulamentado pelo Decreto Estadual nº 227, que incorporou São Sebastião do Ribeirão, Campinas e Aparecida a Goiânia. Por Decreto de mesmo caráter e de mesmo ano (nº 327), o município de Hidrolândia que há pouco teria se emancipado (1930) de Pouso Alto (Piracanjuba), seria extinto e incorporado ao município de Goiânia também como um distrito. Goiabeiras havia pouco tempo antes se tornado o município de Inhumas em 1931 (Decreto Estadual nº 602), numa das primeiras ações do Interventor Pedro Ludovico Teixeira. Nerópolis, tornado distrito de Anápolis em 1937, estabelecia-se como um importante entroncamento entre Anápolis e Goiabeiras (Inhumas) na década de 1920, ainda que sua formação remonte ao século 19. Após a chegada dos trilhos de ferro a Anápolis (1935) e de seu expressivo funcionamento, uma rede urbana se formaria no Centro Goiano, compreendido aqui por Itaberaí, Goiás, Inhumas e Anápolis em função da necessidade de coordenar as terras agricultáveis. Enquanto esta região de expressivo desempenho econômico se deu ao norte de Goiânia, o desenvolvimento urbano mais expressivo ocorrerá em Anápolis que centralizava o processo de escoamento para os portos e áreas mais ocupadas do sudeste do país. Dos núcleos lindeiros à

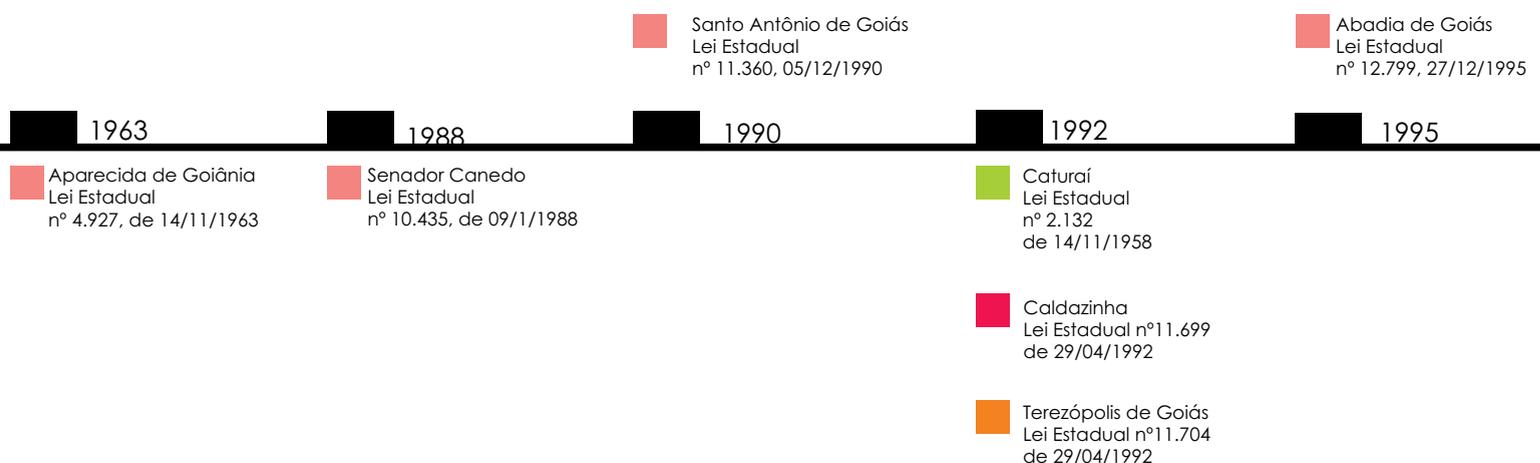
[f.21] Evolução da divisão territorial dos municípios do Aglomerado Urbano de Goiânia até a conformação da Região Metropolitana de Goiânia.
Fonte: IBGE
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Daniela Braga e Pedro Máximo
Finalização: Pedro Máximo, 2019.

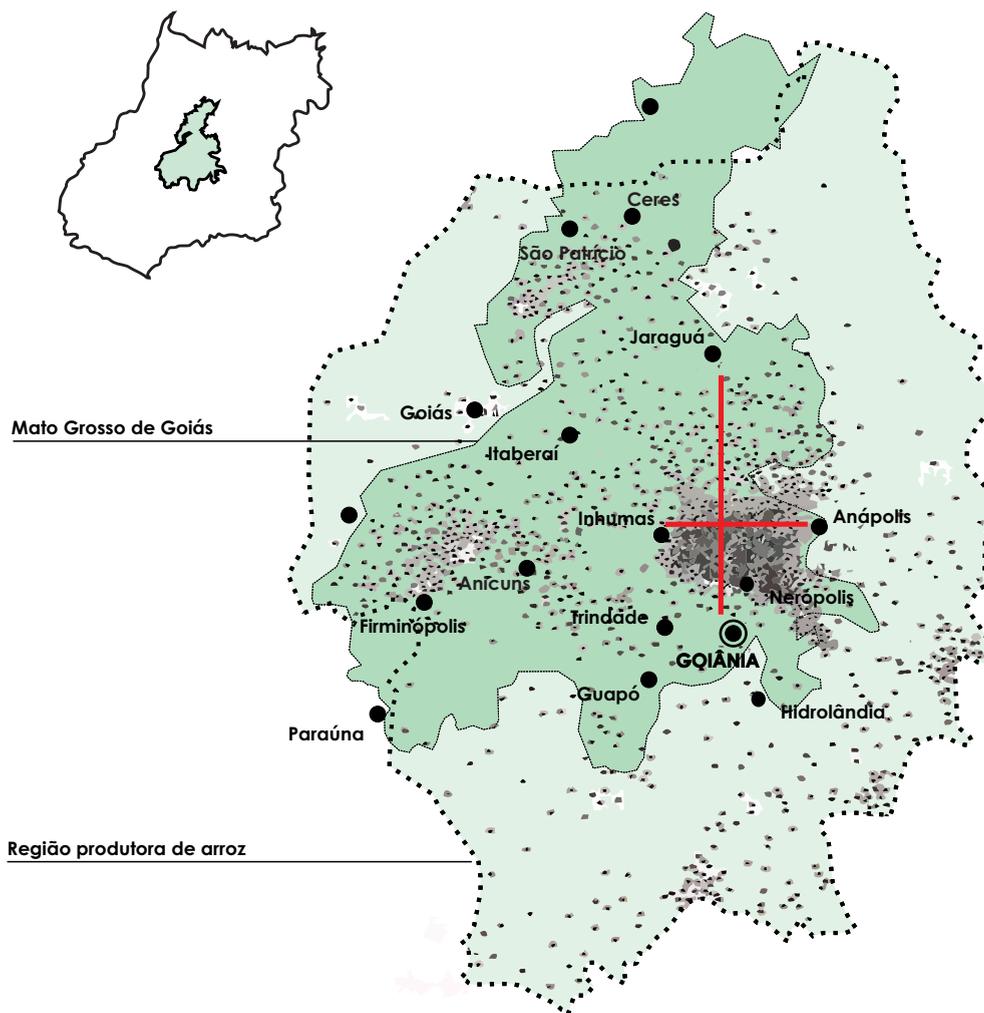


18. Um fator importante para emancipação de Hidrolândia foi a criação da estrada Goiânia-Pouso Alto (1935-1945). Esta infraestrutura abriu a possibilidade de consolidação da economia do Distrito, bem como potencializou as migrações.

nova capital, mesmo após 1935, o de maior peso seria Campinas, um ponto gravitacional histórico do Estado para o qual convergiram comerciantes que circulavam, desde o final do século 19, em direção às parcas cidades da região, em especial a Vila Boa, Anápolis e Pirenópolis (MANSO, 2001).

Até o final da década de 1940, o crescimento populacional se destinaria expressivamente a Goiânia e Anápolis, todavia, todas as cidades que compunham esta região teriam aumentos populacionais consideráveis. A expansão da mancha urbana da região do Centro Goiano se dará, a princípio, a partir de três vetores: ao norte, Nerópolis (Lei Estadual nº 104), a sudoeste, Guapó (Lei Estadual nº 171) e Hidrolândia (Lei Estadual nº 223)¹⁸ ao sul, emancipadas em 1948. As justificativas da indução destes vetores expressam-se em pontos virtuais, distantes dali, mas com forte apelo regional que afetará diretamente a nova capital. Ao norte, a política nacional de implantação de Colônias Agrícolas com a criação, no Vale do São Patrício, da CANG (1941), incrementará a produção agrícola da região que se configura de Nerópolis a Jaraguá (sentido norte-sul) e Anápolis a Itaberáí (sentido leste-oeste), um importante trecho da região do Mato Grosso de Goiás [f.22]. Essa articulação será importante a partir da Transbrasiliana (1938), implantada também por meio de Política Nacional, que conectará a CANG e Jaraguá ao ramal da ferrovia em Anápolis. Este será um cenário pujante no contexto de consolidação desta região, em especial no período de substituição da produção de café para a produção de arroz (CASTRO, 2004). A sudoeste, é importante os desdobramentos também da Transbrasiliana parcialmente implantada entre as potências isoladas de Jatahy (Jataí) e Rio Verde, com expressiva produção pecuária (ARRAIS, 2013). O acesso à região do entorno de Goiânia se dava por Guapó, fato que a fez um importante entreposto regional neste contexto. Ao sul ficava a região mais desenvolvida de Goiás até a década de 1920, com a prevalência reguladora de Catalão, Morrinhos e Pouso Alto. Fortalecida pela Estrada de Ferro Goiás,





[f.22] Mato Grosso de Goiás e região produtora de arroz na década de 1940. Fonte: ARRAIS, 2013; GIUSTINA, SILVA e MARTINS, 2018, p.46. Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.

pela proximidade com o Triângulo Mineiro e norte do Estado de São Paulo, essa região terá um acesso importante por meio da ligação Goiânia-Hidrolândia-Pouso Alto, aberta entre 1935 e 1940, que dará a Hidrolândia a mesma característica de Guapó. Outrora, o acesso principal se dava pela cidade de Bela Vista de Goiás, a segunda cidade mais ocupada do entorno de Goiânia. O ano de 1948 fecha o primeiro ciclo de emancipações da região de Goiânia.

O segundo ciclo refere-se ao período de 1948-1963. Aragoiânia, Brazabranes, Caturai, Goianápolis, Nova Veneza e Aparecida foram as cidades que lograram de emancipação neste contexto. Aragoiânia situa-se na região ao sul de Goiânia, entre as cidades de Guapó e Hidrolândia. O expressivo aumento populacional desta região na década de 1950 [t.2] estabeleceu entre essas cidades um povoado que rapidamente adquiriu população relevante para a criação do município (Lei Estadual nº 2.141) em 1958. Seu território outrora pertencia a Guapó. De mesmo ano, Goianápolis (Lei Estadual nº 76), Nova Veneza (Lei Estadual nº 2.095) e Brazabranes (Lei Estadual nº 8.305) foram municípios criados a partir da divisão da região sul de Anápolis. Goianápolis já possuía, em 1950, mais de 3,7 mil habitantes, ao passo que os outros núcleos eram menores e de relevância local. Caturai, por sua vez, era um pequeno distrito de Inhumas que se formou em 1941, cujo nome era Santo Antônio de Pádua¹⁹. Caturai se

19. Trata-se, como indicam os documentos, de uma cidade nova, cujo projeto foi elaborado por João Miguel Lima com o auxílio de topógrafos e de uma possível consultoria do engenheiro Manoel Lopes da Silva. Este dado carece de mais pesquisas.

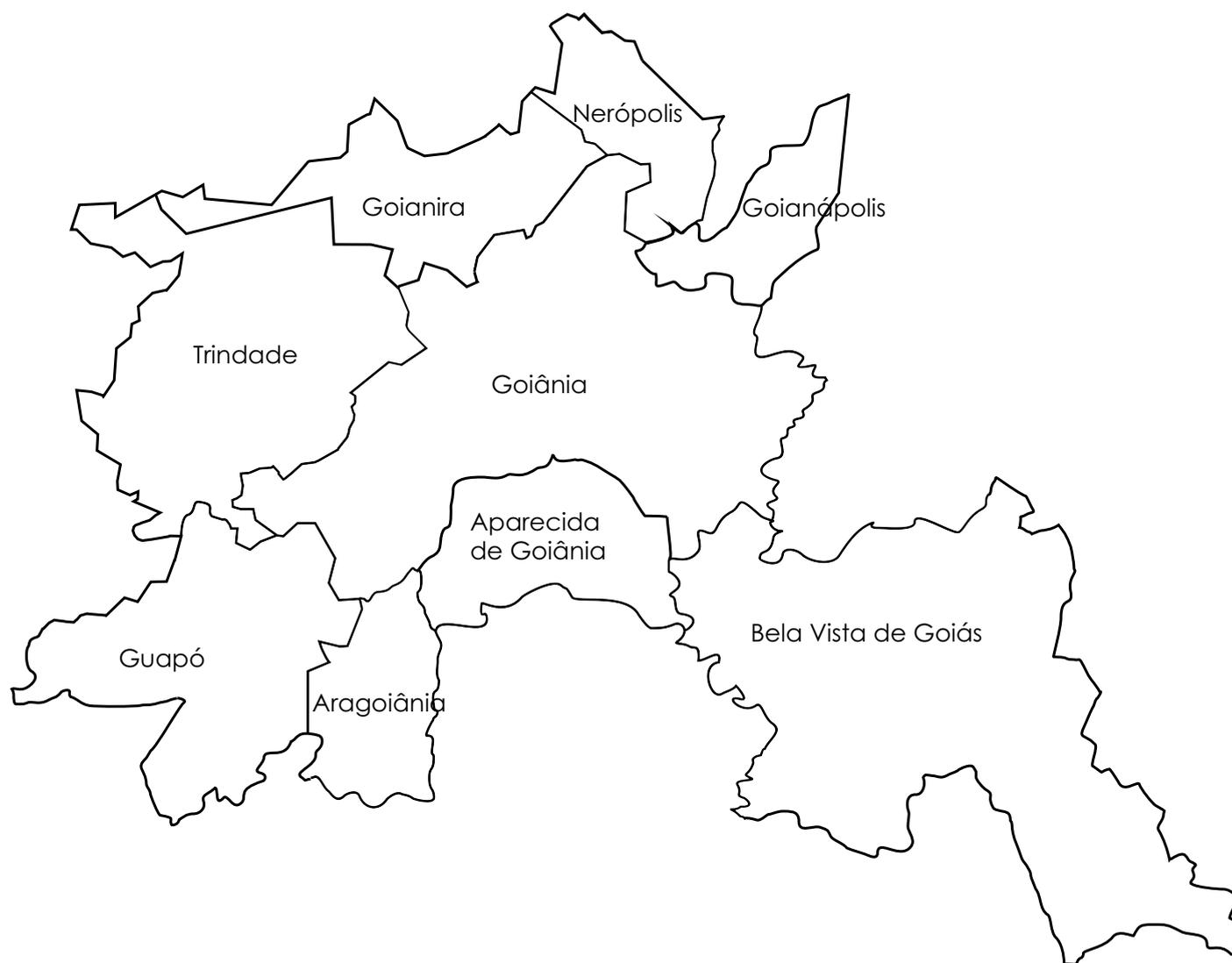
[t.2] População dos municípios do entorno de Goiânia de 1940 a 1970.
 Fonte: Indur/1981; Indur/1983; IBGE/2010.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.

	1940	1950	1960	1970
Leopoldo de Bulhões	4.441	7.090	7.474	8.109
Goianápolis	-	3.729	6.130	7.340
Aragoiânia	-	-	1.594	2.848
Bela Vista de Goiás	8.195	10.544	11.710	14.298
Goianira	-	-	5.060	6.091
Guapó	5.609	8.804	5.319	8.804
Hidrolândia	-	-	6.576	8.014
Nerópolis	4.758	5.739	6.556	7.753
Trindade	9.738	17.342	17.135	22.321
Aparecida de Goiânia	-	-	-	7.470
Goiânia	32.839	59.389	153.505	380.773
	65.589	103.555	221.059	473.821

emancipa de Inhumas também em 1958 (Lei Estadual nº 2.138). Aparecida fecha esse segundo ciclo de emancipações, que passa, em 1963, por meio do Decreto Estadual nº 4.927, a se chamar Aparecida de Goiânia.

Até a década de 1980 não haveriam novos municípios na região de Goiânia, embora novos núcleos urbanos e distritos surgissem até esse período, casos esses de Santo Antônio de Goiás (1947), Terezópolis de Goiás (1940), Senador Canedo (1953), Bonfinópolis (1959) e Abadia de Goiás (1963). De 1964 a 1988, período compreendido pela Ditadura Militar e o processo inicial de redemocratização até a nova Constituição Federal, houve uma pausa na instituição de novos municípios. Isso se deu pela atenção especial do regime Militar ao Planejamento Regional desde 1967, seja pela constituição de Planos Nacionais de Desenvolvimento (I PND e II PND), regionais ou regional-metropolitanos articulados pelo Ministério do Interior (MINTER/67) e praticados pelas Superintendências Regionais.

No plano estadual, este foi o caso da criação do Aglomerado Urbano de Goiânia em 1980, instituído pela Lei Estadual nº 8.956 [f.23]. Seus municípios integrados foram Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Goianápolis, Goiânia, Goianira, Guapó, Leopoldo de Bulhões, Nerópolis e Trindade. No início da década a população que compunha o referido Aglomerado já era de 863.579 habitantes, um crescimento de 85% em relação à década anterior [t.3]. Sem mais especificações, esta Lei somente o institucionaliza. Em 1983 foi publicada a Lei Estadual nº 9.369 que acrescentou ao Aglomerado o distrito de Bonfinópolis e os municípios de Brazabrantes, Goianápolis e Hidrolândia. A Lei Estadual nº 9.490 de 1984 instituiu o Sistema Integrado de Transporte Urbano de Goiânia e estabelece a extensão de suas linhas reguladas pela Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás -Transurb (criada em 1975 pela Lei nº 7.975) a Aparecida de Goiânia, Trindade, Nerópolis, Goianira, Hidrolândia e Aragoiânia. O critério era os índices de conurbação com a capital. Em 1987, conforme Lei Estadual nº 10.241, o Sistema Integrado do Transporte Urbano de Goiânia acrescentaria à rede o distrito de Bonfinópolis, Bela Vista de Goiás e Goianápolis. O critério, de acordo com a referida lei é a conurbação, fato não observado nestas cidades acrescentadas.



[f.23] Municípios do Aglomerado Urbano de Goiânia em 1980.
 Fonte: Google Earth.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.

	1960	1970	1980	Pop. Urb. 1980	% pop. urbana
Leopoldo de Bulhões	7.474	8.109	8.375	2.687	52,19%
Distrito de Bonfinópolis				1.684	
Goianópolis	6.130	7.340	7.571	3.167	62,48%
Distrito de Santa Teresa				1.563	
Aragoiânia	1.594	2.848	3.696	2.237	60,52%
Bela Vista de Goiás	11.710	14.298	17.290	6.538	37,81%
Goianira	5.060	6.091	7.483	6.662	89,03%
Guapó	5.319	8.804	9.998	6.004	60,05%
Hidrolândia	6.576	8.014	8.568	3.865	45,11%
Nerópolis	6.556	7.753	9.375	8.306	88,60%
Trindade	17.135	22.321	30.610	25.788	84,25%
Aparecida de Goiânia	-	7.470	42.665	42.635	99,93%
Goiânia	153.505	380.773	717.948	704.948	98,19%
	221.059	473.821	863.579	816.084	94,50%

[f.3] População dos municípios da região do entorno de Goiânia de 1960 a 1980 e população urbana em 1980.
 Fonte: Indur/1981; Indur/1983; IBGE/2010.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.

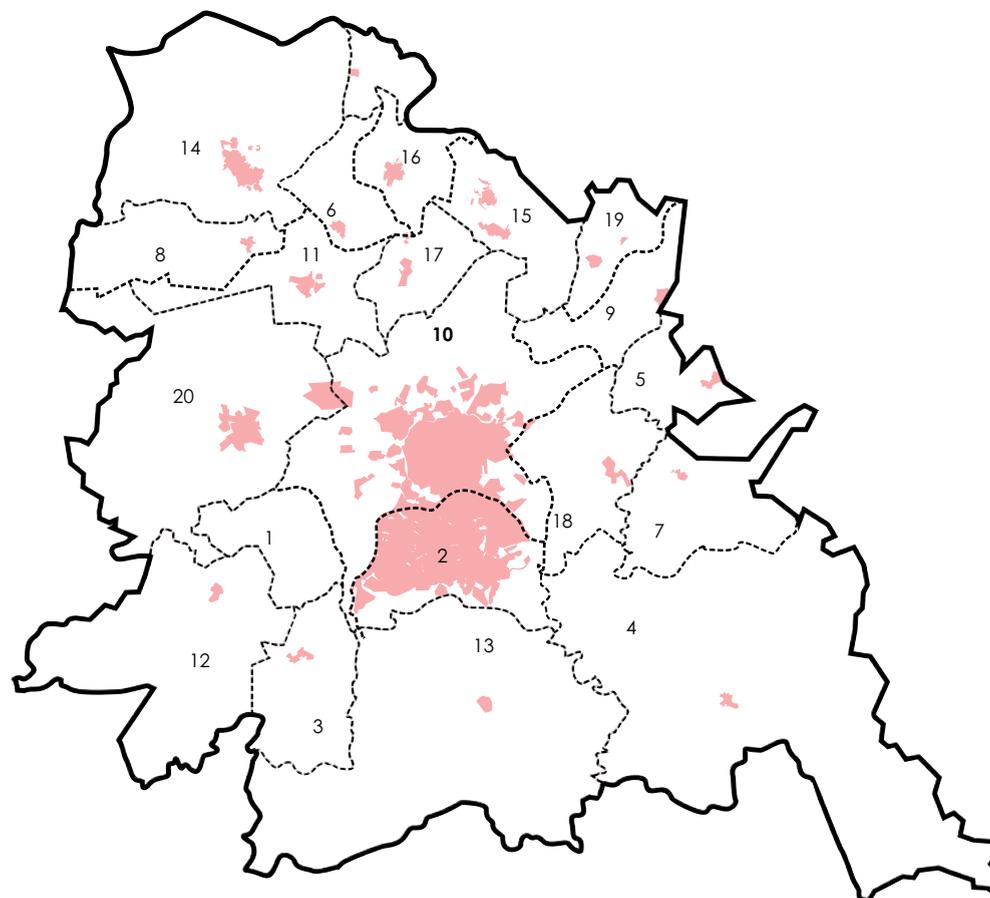
20. Edifícios rústicos são considerados, no âmbito deste documento, edificações que se apropriavam de 80 a 90% dos lotes; com paredes de taipa, adobe, pau-a-pique e material aproveitado; pisos de cimento, taco e terra batida; coberturas de cimento amianto, material aproveitado, plástico, zinco e barro; esquadrias de tábuas e materiais aproveitados e sem revestimento (INDUR, 1984).

21. Edifícios duráveis são considerados, no âmbito deste documento, edificações que se apropriavam de até 100% dos lotes; com paredes de alvenarias estruturadas ou não; pisos de tábuas, cerâmica, carpete, cimento e taco; telhas de cerâmica, metálicas, de amianto e lajes na cobertura; esquadrias de alumínio, aço, madeira e vidro, com revestimentos diversos (INDUR, 1984).

Há, neste sentido, a necessidade de caracterização destes municípios no contexto da criação do Aglomerado Urbano de Goiânia. Com exceção de Trindade, Aparecida de Goiânia e Goiânia, os municípios que o compunham possuíam menos de 10 mil habitantes em suas áreas urbanas. Embora a região já fosse majoritariamente urbana (94,5%), parte considerável dos habitantes destes pequenos municípios viviam no ambiente rural. A necessidade de abastecimento dos mercados de bairro, das feiras livres (1960, 1970 e 1980) e do CEASA (criado em 1975), demandava da produção local a permanência destes pequenos e médios agricultores nestas áreas. No que se refere aos espaços urbanos, é possível constatar a partir do documento *Diagnóstico da Infraestrutura Comunitária do Aglomerado Urbano de Goiânia* (1984), uma ampla diferença entre a capital e os municípios que a circundam. Nerópolis, Hidrolândia, Goianira e Bela Vista de Goiás possuíam mais da metade de seus edifícios considerados rústicos²⁰ em detrimento daqueles considerados duráveis²¹. Nos casos de Aragoiânia, Goianópolis, Guapó, e Leopoldo de Bulhões, este número ultrapassava os 75%. Os casos das cidades mais urbanizadas era o oposto. No que se refere às taxas de ocupação, Bela Vista de Goiás, Goianira e Trindade apresentavam mais de 40% de sua área urbana parcelada sem qualquer apropriação; Goiânia, Guapó e Aragoiânia apresentavam cerca de 50%, enquanto em Aparecida de Goiânia este percentual ultrapassava os 60%. Embora em Goiânia os loteamentos periféricos persistissem esvaziados, a região central e imediações estavam consolidadas. Aparecida de Goiânia possuía dois núcleos, aquele outrora sede do distrito de Aparecida com características históricas e já consolidado e ao Norte, na divisa com Goiânia, a denominada Cidade Livre, com ocupação rarefeita e de baixa renda, embora com edificações de melhor qualidade que nas cidades avizinhas. A cidade de Trindade já possuía uma ampla ocupação nos bairros circundantes ao Centro, embora seus limites periféricos já estivessem amplamente parcelados e inocuados. O todo da mancha urbana do Aglomerado Urbano de Goiânia e das cidades que virão a ser sua Região Metropolitana em 1999, pode ser observada pela [f.24] Macha Urbana das cidades do Aglomerado Urbano de Goiânia e das cidades que fazem parte de sua Região Metropolitana atualmente.

Após a primeira peça, Goiânia, ter nos revelado sua região e seu processo de regionalização, seguiremos o curso da caracterização das cidades escolhidas para a montagem do entre-Metrópoles, partiremos para Anápolis, localizada a 50 km de Goiânia. No caso dessa cidade, será necessário retroceder no tempo até a década de 1920, período em que os laços regionais por ela estabelecidos se tornam importantes para sua colocação na rede urbana embrionária de Goiás como uma nodosidade atratora de fluxos e dispersora de produtos agrícolas e industriais. Grande parte da região de Mato Grosso de Goiás, conforme vimos, foi dominada por Anápolis, em função de lá possuir um ramal ferroviário desde 1935, que não somente a conectou à Região Sudoeste do país, mas com ela, toda sua região de abrangência. Nesse sentido, parte das cidades aqui já abordadas serão reforçadas em seu aspecto regional no próximo tópico. Trata-se das cidades ao norte de Goiânia que surgiram a partir de suas emancipações de Anápolis, tais quais Nerópolis, Goianópolis, Nova Veneza, entre outras. Também veremos, pelo panorama histórico, como Anápolis começa a articular uma

região mais ampla, que virá a ser o entre-Metrópoles, especialmente após a construção de Brasília.



- 1 - Abadia de Goiás
- 2 - Aparecida de Goiânia
- 3 - Aragoiânia
- 4 - Bela Vista de Goiás
- 5 - Bonfinópolis
- 6 - Brazabrantes
- 7 - Caldazinha
- 8 - Caturai
- 9 - Goianápolis
- 10 - Goiânia**
- 11 - Goianira
- 12 - Guaporó
- 13 - Hidrolândia
- 14 - Inhumas
- 15 - Nerópolis
- 16 - Nova Veneza
- 17 - Santo Antônio de Goiás
- 18 - Senador Canedo
- 19 - Terezópolis de Goiás
- 20 - Trindade

[f.24] Macha Urbana das cidades do Aglomerado Urbano de Goiânia e das cidades que fazem parte de sua Região Metropolitana atualmente.
Fonte: ARRAIS, 2013; GIUSTINA, SILVA e MARTINS, 2018, p.46
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Daniela Braga
Finalização: Pedro Máximo, 2019.

1.2. Anápolis, origem e expansão (1920-1987)

A história da mesorregião do Centro-Goiano no século 20 está pautada na presença forte de Anápolis em seu território. Se no século 18 sua história era constituída pelas cidades do ciclo de ouro com ênfase em Vila Boa, e no século 19 a mesorregião passaria por um silenciamento dada a decadência da mineração e o isolamento, no século 20 a consolidação da região se dará pelo papel articulador desempenhado por Anápolis. Anápolis nasce como fruto do movimento de tropeiros e ponto de paragem ainda no século 19. Essas características que a princípio evidenciam a impermanência e a transformação, se opõem em sobremaneira aos fenômenos da fixação no solo e o controle do espaço demonstrados na criação de Goiânia. Embora a impermanência e a transformação fossem características aparentemente ruins para a consolidação de uma cidade, em especial para sociedade conservadora e pacata dos núcleos urbanos existentes no contexto do Centro-Goiano, no caso de Anápolis esse será seu traço essencial, sua característica inescapável, do nascimento ao alvorecer do século 21. Anápolis, ou Santana das Antas, sempre cumpriu um papel articulador, uma nodosidade fixa resultante de uma rede regional movediça, o alicerce contraditório da modernidade na região que absorvia, progressivamente, os ensinamentos trazidos pelos passantes e pelos imigrantes.

Há uma periodização recorrente no que se refere ao tratamento acadêmico da cidade. Alguns autores dão ênfase no recorte que se inicia em 1930, com debates que se articulam entre a criação de Goiânia e a chegada da ferrovia, e 1960 com a inauguração de Brasília. Esse recorte, como nos apresentam os documentos primários e secundários, evidenciam ao mesmo tempo um sufocamento e uma redenção. O sufocamento está claro quando, para não desaparecer ou ser esquecida, há a ênfase numa espécie de dependência fundamental do papel articulador de Anápolis para a consolidação das duas capitais. Ao mesmo tempo em que era fundamental, era também subserviente, como se com as duas cidades modernas alocadas nas proximidades, o *status* lhe fosse retirado e a modernidade prometida lhe escapasse para a cidade ao lado. Por outro lado, o sintoma da redenção advém da exaltação de suas propriedades, de seu caráter aberto e receptivo a imigrantes, em especial aqueles que chegaram de fora do país. Também faz parte de seus argumentos redentores os mesmos que explicitam o sufocamento: Goiânia está a 50 km e Brasília a 130 km. O olhar para a região nos apresenta o contrário. A história regional é inseparável de Anápolis e a história de Anápolis não pode ser contada sem a região. As impressões que ficam quando desconsiderados esses aspectos multiescalares recaem nesse paradoxo que, ao mesmo tempo, afirma o caráter histórico da cidade e o nega. Nesse sentido procuro ampliar esse recorte. Houveram fatores fundamentais para a afirmação de seu caráter impermanente e transformador antes de 1930 e depois de 1960. O recorte proposto será de 1920 a 1987.

A milagrosa década de 1920

Anápolis se emancipou de Pirenópolis em 1907 (Lei nº 320). Quando do ocorrido, dado os conflitos regionais favoráveis e contrários à emancipação, a cidade de já possuía cerca de 6 mil habitantes, e no município este número era de cerca de 11 mil

(ROCHA, 2007), um contingente populacional muito maior do que o necessário para um processo de emancipação. Neste contexto, a paisagem da cidade era constituída por um aglomerado lindeiro à Praça Santana e por chácaras espaçadas de construções precárias. Como era comum nas cidades próximas, as moradias eram construídas de pau-a-pique e taipa-de-mão, técnicas rudimentares. A exemplo de Meia Ponte e Vila Boa, era recorrente construções com alcovas, desprovidas de banheiros e instalações sanitárias. A proximidade do Centro, representado aqui pela Praça Santana, com o córrego das Antas, possibilitou a criação das primeiras olarias de produção lenta ainda na década de 1910. Com o expressivo crescimento populacional, à medida em que o tecido urbano se expandia, as novas casas ali construídas eram de melhor qualidade que aquelas pioneiras. Neste sentido, iniciava-se a formação uma nova economia urbana baseada na construção civil e no comércio de tijolos e telhas.

No período de 1907 a 1920 houve um crescimento populacional considerável, em especial de imigrantes italianos (1912) e de sírio-libaneses (1913). Enquanto os italianos se articulavam com os latifundiários para a consolidação da cultura do café, produto importante para a consolidação das economias paulista e mineira no século 19, os sírio-libaneses se atentavam à produção de uma economia urbana. A articulação desses imigrantes com as lideranças locais mirou as dinâmicas de produção nacional e internacional, e Anápolis começaria a se inserir gradativamente nesses mercados. Embora as distâncias com um público consumidor mais amplo fosse um entrave, os trilhos já avançavam na direção da cidade e as máquinas importadas para auxiliar no processo produtivo começaram a chegar. Neste contexto, os italianos se valiam da relação de Anápolis com a Vila Cerrado (Nerópolis), uma potência agrícola criada no final do século 19 com uma variedade ampla de produtos comercializados na região. A Vila Cerrado, outrora povoado Campo Alegre, foi uma das primeiras áreas da região a eliminarem a floresta de Mato Grosso de Goiás de seus arredores (FREITAS, 1995; ROCHA, 2007).

No início da década de 1920 sua população já era de 16 mil habitantes (IBGE, 2016), mas tal crescimento agravou os problemas que a cidade já possuía. Ademais dos problemas dos edifícios, as ruas estreitas e de terra batida limitavam a fluidez da circulação, e não era incomum animais pastando em terrenos baldios e nas praças. Com esse aumento populacional, o volume de resíduos sólidos aumentou pelas ruas e o aspecto de insalubridade era denunciado pelas construções deterioradas, fachadas sujas, esburacadas, e se possuíam pinturas, estas estavam desgastadas. Conforme Revalino Freitas (1995), o problema a ser enfrentado implicaria em processos de mudanças de hábitos. Para enfrentá-lo, duas frentes foram adotadas pela prefeitura: 1) a divulgação, por meio de jornais, da necessidade de mudanças de hábitos, como reformar as residências e estabelecer um padrão de limpeza urbana a fim de lhe atribuir higiene; 2) de resposta imediata, seria a construção de edifícios públicos exemplares, visto que a elite da cidade queria afastar o estigma de que Anápolis seria uma região selvagem (MORAIS DA SILVA, 1997). A instalação de uma forte indústria ceramista entre 1920 e 1930, derivada das antigas olarias, liderada por Agostinho de Pina e Jad Salomão, viria, poucos anos depois, a servir de base de suprimentos para as construções de Goiânia (cuja relação não era tão intensa) e principalmente de

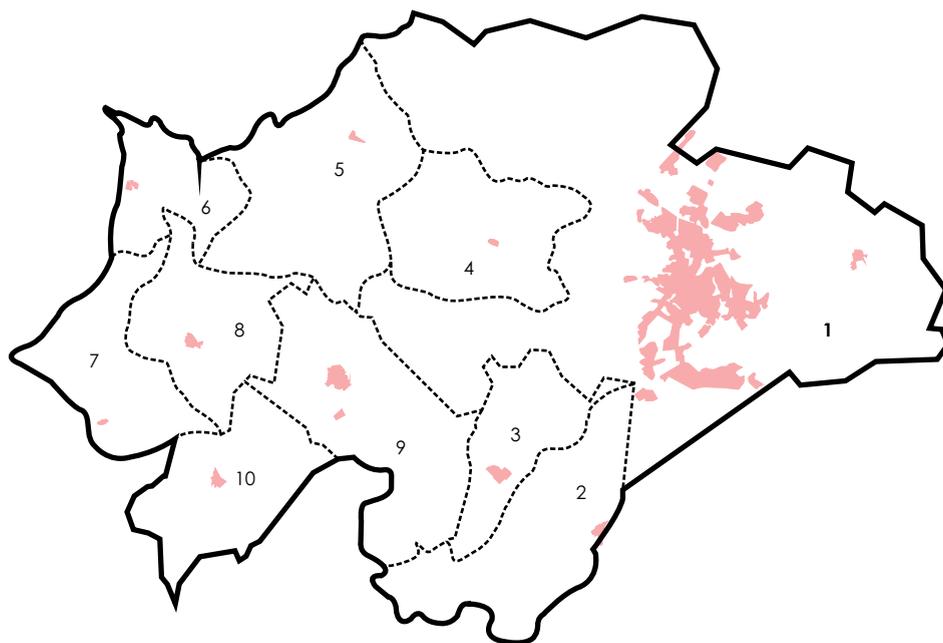


[f.25] Hospital Evangélico.
 A: Edifício de cinco pavimentos do Hospital Evangélico de Anápolis.
 B: Pavilhão do Hospital Evangélico de Anápolis.
 Fonte: biblioteca.ibge.gov.br

Brasília. No contexto local, tal indústria possibilitou uma renovação urbana intensa. Os antigos edifícios foram demolidos e houve um reordenamento urbanístico da cidade, com abertura de vias reguladoras e alargamento das preexistentes, visto que o traçado existente era estabelecido por vias que se irradiavam a partir da Praça Santana. O plano modernizador articulado com o poder municipal por parte de médicos e farmacêuticos imigrantes seguia adiante: os edifícios públicos começaram a ganhar feições modernas, muitos deles sob influência direta do Art Déco. Por outro lado, as novas residências que vieram a substituir as antigas possuíam claros traços neoclássicos e ecléticos. Este certo refinamento executado no desenho paisagem de Anápolis advém com alguns imigrantes que portavam conhecimento de algumas técnicas inovadoras, como a alvenaria, o concreto armado e de implementação edilícia de sistema hidráulico (POLONIAL, 1995; MORAIS DA SILVA, 1997). Em 1924 Anápolis recebia a primeira rede elétrica de Goiás, possibilitando alimentar as moradias e edifícios públicos, além da iluminação urbana noturna. Tal fato possibilitou, em 1927, a criação do Hospital Evangélico [f.25] pelo pernambucano James Fanstone (1890-1985). Após a fundação da instituição, um edifício de cinco andares erguia-se na paisagem ainda no final dos anos 20. O edifício é inaugurado no início dos anos 30 com fortes traços da arquitetura hospitalar inglesa do século 19.

Ampliando o olhar para a região [f.26], observaremos profundas transformações ocorrerem ao sul do município. Próximo ao povoado Cerrado (Nerópolis), a oeste, a família Stival, proveniente de Veneza, adquiriu uma fazenda a fim de consolidarem um negócio próprio em 1924. A “Colônia dos italianos” como era popularmente nomeado o povoado, era na verdade o povoado de Santa Bárbara da Cachoeira (IBGE, 2018), uma nova nodosidade integrante do tecido produtivo do Mato Grosso de Goiás. Com o expressivo crescimento populacional do povoado em decorrência da alta da produção cafeeira, em 1927 tornou-se distrito de Anápolis com o nome

- 1 - Anápolis
- 2 - Goianápolis
- 3 - Terezópolis de Goiás
- 4 - Campo Limpo de Goiás
- 5 - Ouro Verde de Goiás
- 6 - Santa Rosa de Goiás
- 7 - Brazabrantes
- 8 - Nova Veneza
- 9 - Nerópolis
- 10 - Santo Antônio de Goiás



[f.26] Antigo perímetro do município de Anápolis e as cidades que posteriormente se emanciparam de seu território. Mancha urbana de 1987.
 Fonte: Google Earth.
 Concepção: Pedro Máximo
 Elaboração: Daniela Braga
 Finalização: Pedro Máximo, 2019.

Nova Veneza. Já em relação ao povoado Cerrado, apesar de existirem imigrantes japoneses já em 1925, seu crescimento será expressivo a partir de 1929. Eles estavam em busca de terras produtoras de expansão agrícola em especial da cultura do café. O avanço dos trilhos e sua consequente operação, permitiria aos japoneses avançar Brasil adentro, primeiramente no norte de São Paulo, no Triângulo Mineiro e posteriormente em Goiás, nos municípios de Catalão, Pires do Rio, Ipameri e Anápolis (MOTA, 2008). A estrada que ligava Anápolis a Roncador, portadora do ramal ferroviário desde 1914, intensificará a chegada desses e outros imigrantes vindos de São Paulo e Minas Gerais (POLONIAL, 2007). Integrou-se também a esse tecido produtivo a “Currutela” (Goianópolis) pequeno povoado cuja origem da aglomeração é de 1928. Esse corredor sentido leste-oeste na região sul de Anápolis consolida sua vocação agrícola.

Por outro lado, uma estrada sentido noroeste conectava Anápolis a Petrolina. Neste espaço de aproximadamente 50 km, formaram-se dois pequenos núcleos provenientes da relação da sede de fazendas com a infraestrutura: Matãozinho (Ouro Verde de Goiás) e Rodrigues Nascimento (Campo Limpo de Goiás). Embora se consolidem como distritos somente nas décadas posteriores, a lógica econômica desse corredor estaria envolvida com a pecuária, característica tensionada regionalmente por Petrolina. Já a cidade-sede de Anápolis possuía uma indústria nascente com ênfase no processamento da produção agrícola (doces, torra e moagem do café) e pecuária (couro, doces, queijo), e na indústria ceramista, além da produção e exportação de produtos agrícolas. Diante desse panorama, Anápolis possuía uma economia multi-setorial (indústria, agricultura e pecuária), que será importante para sua firmação como entreposto comercial e de negócios na região (ROCHA, 2007). Com isso, é importante a ressalva de que esse processo coordenado entre a cidade-sede, seus povoados e distritos formularam uma importante rede com os municípios vizinhos, em especial Pirenópolis e Corumbá ao Norte, Itaberaí, Jaraguá, Anicuns e Vila Boa, a noroeste e Oeste, Trindade e Campinas a sudoeste, Pouso Alto, ao Sul, Silvânia, a Oeste. Cidades pequenas, que somavam ao todo uma população urbana em 1920 de 45.914 habitantes.²²

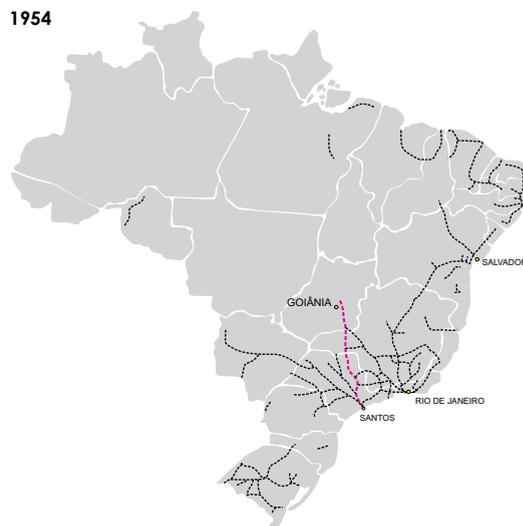
Essa região, apesar de apresentar dados de produção significativos, com o arrefecimento da economia cafeeira em função da diminuição expressiva de exportações no contexto da Grande Depressão de 1929, grande parte das lavouras estavam perdidas e a maioria dos imigrantes recém-chegados perderam seus investimentos. Havia, nesse sentido, duas expectativas. Os imigrantes japoneses que eram em sua maioria agricultores, impulsionaram a mudança produtiva do café para o arroz (MOTA, 2008; ARRAIS, 2013). Essa aposta proveniente de uma revolta em relação aos investimentos perdidos deu certo, em função da ampla mata ainda intocada que poderia ser devastada para seu cultivo [f.22]. A segunda expectativa adveio com a Revolução de 30 e os investimentos no setor ferroviário, que providenciaram um impulsionamento da nova produção na espera de uma maior relação com os mercados do Triângulo Mineiro e Paulista.

As ferrovias Brasil adentro e sua chegada em Anápolis

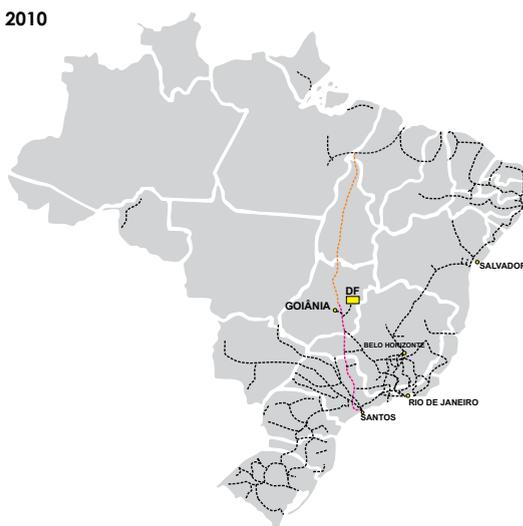
1910



1954



2010



[f.27] Evolução dos trilhos urbanos no Brasil em direção aos interiores nos anos 1910, 1954 e 2010.

Fonte: CASTILHO, 2014.
Concepção, elaboração finalização: Pedro Máximo, 2019.

As propostas de irrupção das fronteiras goianas, por trilhos, datam desde 1851, quando Paulo Cândido, um parlamentar, apresentou um projeto de integração do Império à Câmara dos Deputados, cujo modo a ser adotado seria o ferroviário (CASTILHO, 2014). Todavia, a agilidade das Companhias de Estradas de Ferro privadas favoreceu o crescimento desse sistema com a finalidade de promoção do escoamento das áreas que já possuíam o perfil agrário-exportador, portanto, São Paulo e Minas Gerais. Em 1873, vislumbrando o exponencial crescimento da economia paulista, Antero Cícero de Assis, presidente da província de Goyaz, foi autorizado pelo Império a contratar a construção de uma estrada de ferro que ligaria a Vila Boa de Goyaz a São Paulo. Em razão dos problemas financeiros de que dispunha uma das provinciais mais pobres do Império, as negociações com a Mogiana não lograram ações efetivas (BORGES, 2011). É consenso entre Barsanufu Borges (2011), Helio Rodriguez (2011) e Denis Castilho (2014), que o plano mais efetivo para a concretização desta ambição refere-se ao Decreto nº 862 de 16/10/1890, que estipulou as rotas a serem construídas. Com o percurso dos trilhos chegando a Araguari, seria mais viável a irrupção do limite sul de Goiás, representado pelos leitos do Rio Paranaíba. Neste momento, Araguari exercia um certo domínio comercial nas cidades Sul goianas, fato que fez as elites do Triângulo Mineiro postergarem, por cerca de dez anos, o avanço dos trilhos Brasil adentro. Os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana haviam chegado a esta cidade em 1896, e lá permaneceram até 1906, quando a Companhia Estrada de Ferro Goiás foi criada, empresa privada que tinha por finalidade dar autonomia econômica às elites agrárias goianas (MENDONÇA, 2004).

Esta proposta ressignificou territorialmente a lógica das Estradas de Ferro neste contexto espacial. A Estrada de Ferro Goiás foi estabelecida desde Araguari, cidade adotada como o Marco Zero da ferrovia. Apesar da resistência das elites do Triângulo Mineiro, tal modo de transporte, no alvorecer da década de 1910 [f.27], irrompia as fronteiras goianas sentido Brasil Adentro. Em 1911 os trilhos penetram Goiás no município de Cumari (à época, município de Anhanguera), e em 1912 já eram 80 quilômetros construídos de Araguari em direção a Goiandira. Em 1914 os trilhos já chegavam a Roncador, no Município de Ipameri. A crise econômica da Companhia Estrada de Ferro Goiás, motivada em grande parte pela Primeira Guerra, fez interromper as obras por um período de sete anos (1914-1921). Em seguida à retomada das obras, os trilhos seguiram vagorosamente de Roncador a Vianópolis (1924), interrompendo por mais sete anos sua construção (1924-1930). Após a estatização desta empresa por meio do Decreto n. 13.936 de 05/01/1930, os serviços Ferroviários em Goiás e no Triângulo Mineiro passaram a ser administrados pela União. Neste momento, a Linha Araguari-Roncador, com trecho de 234 km, formava a nova Estrada de Ferro Goiás e a linha ferroviária, em Goiás, voltou a crescer, passando por Leopoldo de Bulhões (1931) e chegando a Anápolis em 1935 e a Goiânia em 1950 (RODRIGUEZ, 2011; CASTILHO, 2014; BRANDÃO, 2017). À medida em que os trilhos seguiam Brasil adentro, suas malhas perfilavam as cidades distribuindo lastros de modernidade.

Em função da rede urbana em formação na região de Anápolis desde a década de 1910, principalmente aquela baseada na produção agrícola, com a chegada dos tri-

lhos a cidade foi inserida num mercado mais amplo, principalmente com o Triângulo Mineiro e São Paulo. Seus produtos mais comercializados eram o arroz, algodão, milho, café, couro e derivados do leite. Ao mesmo tempo em que a economia urbana se consolidava por meio de uma modernização produtiva no campo, a cidade passava a receber novas referências arquitetônicas e urbanísticas, e a paisagem da cidade passa por uma nova reformulação, embora muitas delas se expressem a partir de um fachadismo. Durante o período da construção da Estação [f.28] e depois da inauguração das atividades ferroviárias, chegava à cidade cinemas, como o Cine Áurea (1933), o Cine Imperial (1938) [f.29], a reformulação da Praça Bom Jesus com o início da construção da Prefeitura Municipal (1938-1943) nela instalada [f.30], a ampliação do colégio Santana (1945) [f.31], a inauguração da Cadeia Pública (1947) [f.32], bancos, como o Banco de Crédito Real de Minas Gerais (1939) [f.33], o Banco Comercial do Estado de Goiás, no térreo do edifício do Hotel Itamarati de 5 pavimentos (1942) [f.34] e o OesteBank (1947) [f.35], ou mesmo o belo edifício eclético do Clube Recreativo de Anápolis (1945). Já no início da década de 1940 carros chegaram à cidade e as transformações da Praça Americano do Brasil ao lado da Estação, outrora um cemitério, já estavam finalizadas. Além disso, à medida que galpões de armazenagem da produção agrícola eram construídos na parte Oeste do Centro, Anápolis começava a incorporar uma planta produtivo-industrial e se consolidava uma ampla rede comercial que incentivar a criação Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA), em 1936. Esse contexto de pujança econômica proporcionado pelos trilhos, pode ser averiguada num artigo de Rui Blomem no Jornal O Anápolis com o título “Anápolis o

[f.28] A: Inauguração da estação ferroviária em Anápolis, 1934.
B: Chegada do trem em Anápolis em 1935.
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis, 2011.

[f.29] Cine Imperial (1936).
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis, 2011.

[f.30] Praça Bom Jesus e Fórum (início construção 1938).
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis, 2011.

[f.31] Ampliação do Grupo Escolar de Anápolis em 1945.
Fonte: IBGE/2018.

[f.32] Cadeia Pública de Anápolis construída em 1947.
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis,

[f.33] Banco de Crédito Real de Minas Gerais. (1939).
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis, 2014.

[f.34] Banco Comercial do Estado de Goiás ao lado do antigo prédio da Prefeitura – 1942.
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis, 2014.



[f.35] OesteBank, 1947.
Fonte: Arquivo do Museu Histórico de
Anápolis, 2011.

milagre do Planalto Central”

O prédio do hotel não é ali o único de vários andares. Pouco além, outro grande edifício, que parece ser de apartamentos, mas que é o hospital da cidade, bem organizado e bem equipado e serve não só à população de Anápolis, mas também às cidades vizinhas. O movimento, nas ruas, é tão grande quanto uma cidade de bom tamanho no interior paulista. E o comércio – informaram-nos – é estreitamente ligado a São Paulo, para onde manda os produtos locais, sobretudo, os cereais. (BLOMEM, 1949)

Esta descrição feita por Blomem diz muito sobre a paisagem de Anápolis na transição da década de 1940 para a década de 1950 (MÁXIMO; MARTINS; MANSO; MACHADO, 2011). Num olhar mais amplo para a região, é possível observar que a aposta dos imigrantes japoneses deu certo. Plantações de arroz em toda a região que compunha Mato Grosso de Goiás e imediações levava ao fortalecimento da economia, em especial nas proximidades da cidade de São Patrício e Ceres, ao norte, Anicuns e Firminópolis, no extremo oeste, e na extensão norte-sul de Goiânia a Jaraguá, e leste-oeste, de Inhumas a Anápolis. Com efeito, as economias urbanas eram mobilizadas, em especial Anápolis, em decorrência da presença do ramal ferroviário. Desse modo, a cidade estava mais aberta às transformações de ordem urbanísticas, pela influência de Goiânia, mas especialmente pela relação estreita que a cidade passaria a ter com Araguari e Uberlândia.

O Bairro Jundiá e o desenho da Cidade-Jardim



Anápolis receberia, em 1945, um bairro planejado e projetado pelo engenheiro e urbanista João Alves de Toledo, encomendado pela prefeitura, sendo o produto de interesse público e privado. Tal bairro que teria o nome Jundiáí, foi apresentado à cidade nos anos subsequentes pelo jornal “O Anápolis”, responsável pela publicação das principais notícias do estado e da cidade. O bairro, por sua vez, foi locado a leste do centro pioneiro, do outro lado do córrego das Antas e lindeiro ao leito da ferrovia [f.36].

É possível observar, no conteúdo do projeto, características do repertório das cidades-jardins. Como solução, a proposta de João Alves Toledo contava com amplas áreas abertas e verdes, pelas quais seria possível garantir a salubridade do bairro. Além do mais, nas palavras do engenheiro Toichi Hashigoshi publicadas na edição 881 do XV ano do jornal O Anápolis com data de 15 de Maio de 1949 “as demais áreas são projetadas para chácaras residenciais. No bairro Jundiáí temos a área verde de 30% sobre o total do bairro, que é uma verdadeira cidade-jardim. O povo constrói a sua casa no meio do parque”. Racional, funcional e ambientalmente projetado como nas modificações realizadas no Setor Sul, em Goiânia, com a execução do Bairro Jundiáí, para Hashigoshi, Anápolis solucionaria o problema de representação que lhe era comum.

O ponto de vista urbanístico de Anápolis é idêntico a de outras cidades antigas. Cresce de importância à medida do desenvolvimento das atividades dos seus habitantes. Uma cidade é como um grande lar comum. Precisamos de higiene, conforto e arte. Os arquitetos estudam estes problemas e veem-se na posição de resolvê-los, mas atendendo ao dever de com a sua solução não desajustar as condições acima, pois isso depende de estudos calculados e sabe-se que uma cidade não se faz como uma casa, isto é, num prazo curto. (HASHIGOSHI, 1949)

Neste mesmo artigo, Toishi Hashigoshi reforça a ideia de que o principal problema da cidade de Anápolis, como das outras cidades brasileiras, era fruto da falta de uma urbanização que acompanhasse o desenvolvimento econômico esboçado no país após 1936 e representasse a sociedade progressista que se formava.

Minha primeira visita a Anápolis foi em setembro de 1943, com o fim de prestar meu serviço técnico a esta progressista cidade, onde fixei residência em novembro do mesmo ano. [...]. Tive a oportunidade de conhecer diversos técnicos de vários países. E comparando-os ao dr. Toledo, não tenho como mais admirar-lhe na sua inequívoca autoridade como urbanista. Por isso não concebo qual a razão por que a Prefeitura ainda não aprovou e colocou em prática o projeto que o dr. Toledo lhe realizou em 1945, capaz de transformar Anápolis de cidade poeira e com a lama em centro além de concentração econômico-financeira que é, também uma cidade limpa e confortável. (HASHIGOSHI, 1949)

E o engenheiro prossegue descrevendo a cidade de Anápolis em sua estrutura precedente, e refletindo sobre o papel desempenhado pelos arquitetos na prática do urbanismo para melhorar a qualidade da vida urbana. As características técnicas do projeto apresentam as seguintes especificidades, segundo Hashigoshi (1949):

27. João Alves de Toledo, engenheiro por formação, viria, nove anos depois, a executar o Plano de Expansão do Jardim Goiás, em Goiânia. Trabalhou como chefe da Cia. Serviços de Engenharia (Servieng – empresa paulista fundada em 1929) em Goiás, empresa responsável por fazer o cadastramento das edificações, remodelação e urbanização, projetos de abastecimento de água e esgotamento sanitário. Segundo Toichi Hashigoshi (1949), quando elaborou o plano do Bairro Jundiáí para Anápolis, João Alves Toledo era portador de um conhecimento teórico e prático sobre urbanismo e reconhecido no Brasil, já que possuía oito anos de intensa atuação.

28. Segundo a direção do Museu Histórico de Anápolis, local onde os exemplares deste jornal estão salvaguardados, não existe a planta original elaborada pelo Engenheiro e Urbanista João Alves Toledo em 1945, somente a planta desenvolvida por técnicos da prefeitura após a entrega do original à prefeitura. Todavia, no jornal “O Anápolis”, imagens do projeto original de 1945 foram publicados, apresentado a área loteada, com base em anúncios publicitários.



[f.36] Vista aérea de Anápolis no contexto da implantação do bairro Jundiáí. É possível percebê-lo ao fundo com pelas Avenidas São Francisco e Santos Dumont. Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis.

[f.37] Bairro Jundiá em Anápolis: a) Projeto de João Alves Toledo (1945); b) Projeto modificado por técnicos da prefeitura; c) Projeto Implantado sendo 1 - Ipiranga Atlético Clube; 2 - Praça Badia Daher; 3 - Colégio e Igreja São Francisco; 4 - Bosque; 5 - atual Parque Ambiental Ipiranga; 6 - vazio urbano. Fonte: MÁXIMO, 2018.



- Área total levantada 2.537.074,89 m² (53,16 alqueires)
- Área total loteada, 2.214.394,89 m²
- Área para hospital, 13.140,00 m²
- Área par reservatório, 5.596,00 m²
- Área para escolas, 93.831,97 m²
- Área para ruas, avenidas e transversais, 406.043,92 m² (18,3%). (HASHIGOSHI, 1949)



[f.38] Planta do bairro Jundiá modificado pelo Escritório de Engenharia Geral. Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis.



[f.39] Processo de implantação do bairro Jundiá, em Anápolis. Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis.

O projeto sob a tutela da prefeitura, teve modificações importantes [f.37] pelo Escritório de Engenharia Geral [f.38], localizado no Centro da cidade, e repassado para a administração e venda por parte da Companhia Imobiliária e de Serviços Gerais de Anápolis, de propriedade de Jonas Duarte, Plácido de Campos e José Cândido Louza (da família de Lourival Louza e proprietário de terras na região). A área loteada era pertencente à Cia Fabril e Comércio de Goiás, conforme consta do documento. Tais mudanças, em tese, guardaram as principais definições estipuladas por Toledo, embora algumas alterações tenham sido expressivas. A principal delas está na transição do Setor Central para o Bairro Jundiá, área que era atravessa da sentido norte-sul pela estrada de ferro, lindeira ao Rio das Antas. Toledo manteve essa área sem ocupação, enquanto a nova versão continha loteamentos, um lago para o curso do Rio das Antas cuja barragem seria construída na Avenida Goiás (sentido leste-oeste) e inclusive uma especificação para ocupação por parte do SENAI. Outra mudança observada está na nascente do córrego Ipiranga, que teve desenho modificado. O projeto é setorizado com importantes equipamentos, como “Abrigo para os Velhos”, “Santa Casa”, e as áreas destinadas aos Franciscanos que chegaram em Anápolis na década de 1940 com uma proposta inovadora para a educação, como a “Escola de Enfermagem e hospital das irmãs franciscanas” e o “Colégio e Ginásio São Francisco de Assis”. A igreja seria destinada à “Praça São Francisco Xavier”, local hoje ocupado pelo SESC. Após aproximadamente 6 anos de divulgação e negociações, o bairro Jundiá tem a venda de seus lotes aprovada em 1953 [f.39].

Brasília está a 130 quilômetros

Até o início do processo de construção de Brasília a população de Anápolis era majoritariamente rural. No alvorecer da década de 1950, o município possuía cerca de 50 mil habitantes, sendo que 36,45% desses, 18.350, habitavam a cidade-

sede. A essa altura os problemas urbanos tinham destaque, mas eram controlados. A Empresa Força e Luz de Anápolis (EFLA), proprietária de três pequenas usinas, embora com sérios problemas e críticas desde sua criação em 1940, conseguia abastecer o município, fato que se alterou em sobremaneira no curso de 10 anos com a inversão do perfil de ocupação do município, de rural para urbana, que chegará a 71,06% em 1960 (FREITAS, 2007). Fatos conjugados explicam esse processo. No início de 1950 a população de Goiânia era de aproximadamente 60 mil pessoas e no que se refere à região que a circundava esse número ultrapassava os 100 mil. Embora ainda fosse expressivamente rural, uma cultura urbana estava em formação na capital, fato disseminado por sua rede de influência. Além disso, a modernização da produção agrícola também será importante fator para o deslocamento do campo para a cidade, fato assinalado com a criação, de 1951 a 1955, de 46 novos bairros, praticamente a metade daqueles aprovados até o final da década (ao todo, em 10 anos, foram aprovados 94 novos loteamentos entre bairros e expansão de bairros). Desse modo, Anápolis foi um espelhamento do fenômeno de Goiânia no mesmo período. Outro fator e o mais relevante deles, é o anúncio, em 1956, da construção de Brasília a 130 km dali sentido nordeste. Anápolis, nesse sentido, adquiria uma nova escala de abrangência, ainda que permanecesse o seu caráter de entreposto e fortalecesse seu papel histórico de articulação regional.

O advento de Brasília foi particularmente importante para o desenvolvimento da região do Centro-Goiano. Antes mesmo do anúncio por parte do gabinete presidencial no que se refere à instalação da nova capital em 1956, a pujante região que outrora era compreendida como Mato Grosso de Goiás produzia cerca de 80% dos suprimentos do estado. O ramal da ferrovia em Anápolis, que centralizava o processo de escoamento de parte considerável dessa produção, estava saturado pelo expressivo aumento da expansão da produção desde a década anterior. Além de seu caráter agropecuário, o perfil da indústria em Anápolis era baseado nessa extração e na transformação de minérios, fato que aumentou consideravelmente o volume dos produtos exportados. Assim, a infraestrutura que outrora era motivo de investimentos na região passaria a ser o novo problema, visto a escassez de vagões novos, maiores e mais potentes. Nesse sentido, o primeiro impacto sentido por Anápolis a partir de 1956 foi o fortalecimento da Política Nacional de implantação de rodovias. Tal política deu à cidade e à região uma saída viável para o escoamento da produção que competiria, ao menos de início, com investimentos menos dispendiosos que aqueles solicitados pela ferrovia. Cabia ao Estado a implantação dessas infraestruturas, era de seu interesse, ao mesmo tempo que os produtores poderiam viabilizar seus negócios a partir da aquisição de caminhões. Além do mais, um novo mercado se abriria para os industriais e agricultores do Centro-Goiano, que se centrariam, neste período inicial da construção de Brasília, em garantir o fornecimento de alimentos e produtos primários para a construção civil.

Todavia, Brasília trouxe a Anápolis mais que uma nova rede rodoviária em 1958 (Brasília-Anápolis) e 1959 (Goiânia-Anápolis). Em maio de 1959 Anápolis passaria a ser abastecida pelas Centrais Elétricas de Goiás (posteriormente CELG), a partir da energia produzida em Cachoeira Dourada. Em julho chegaria o sistema urbano de telefo-

nes automáticos. No mesmo ano, o trânsito de animais soltos pelas ruas da cidade foi proibido pela Câmara Municipal (FREITAS, 2007). Com as melhorias urbanas num período de 10 anos, o quadro populacional que era majoritariamente rural se inverteu. Na década, o município teve um aumento populacional de 37,4%, chegando a 68.732 habitantes. Desse contingente, 71,06% habitava a cidade que alcançou um total de 48.847 habitantes. Trata-se, por consequência direta da inversão populacional, do estímulo da construção de Brasília e do parcelamento de solo em terras privadas, do período de maior aprovação de novos bairros em todo o século 20 na cidade, 94 ao todo. Embora o número de habitantes tenha crescido expressivamente, esse crescimento não corresponde, tal qual ocorreu com Goiânia, à expansão da mancha urbana por meio dos novos loteamentos. Embora o bairro Jundiaí tenha sido exemplar, grande parte dos bairros novos foram projetados a partir de uma malha ortogonal sem mais especificações, ao bel-prazer da iniciativa privada que abriria o solo à especulação. Fragmentada, a cidade permaneceria até aproximadamente 1980 com ocupações lindeiras às principais avenidas da cidade, infraestruturas essas que partem do Setor Central para as extremidades num desenho tentacular radial. Esses casos podem ser observados ao longo das Avenidas Brasil Norte, São Francisco-JK, sentido leste, trecho inicial da Brasil Sul, Avenida Pedro Ludovico sentido sudoeste e, por fim, Avenida Presidente Kennedy, sentido noroeste.

Com o fortalecimento do papel das rodovias na região, gradualmente, ao longo das décadas seguintes, a ferrovia foi perdendo importância. Com a nova capital tão próxima, Anápolis experimentará um crescimento econômico e populacional relevante nas décadas seguintes em decorrência dos laços comerciais que fará com Brasília. Tijolos, telhas, cimento, cal, aço e ferro, grãos e suprimentos alimentares de toda ordem serão fornecidos para a população crescente no DF. Grande parte desses suprimentos, ou eram produzidos em Anápolis ou trazidos pela estrada de ferro e levados até a nova capital por caminhões importados ou montados na região do ABC paulista. Com essa relação proximal, novos engenheiros, urbanistas, arquitetos, topógrafos, agrimensores entre outros profissionais da área passarão por Anápolis e deixarão traços de modernidade. A própria imagem de Brasília afetará o imaginário da cidade, que passará a ter novos modos de construir suas edificações. Em decorrência do golpe militar de 1964 e das políticas de Estado implantadas na região, Anápolis receberá importantes investimentos nos setores agropecuário e industrial, dada a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), da Região Econômica de Brasília e dos Programas de aceleração do processo de modernização da produção e de potencialização da ocupação da região.

A SUDECO, a Base Aérea e o DAIA

A SUDECO, foi oficialmente criada em 1967 em substituição à Fundação Brasil Central (FBC). Suas principais finalidades eram o ordenamento dos investimentos na região, a articulação entre o governo federal por meio do Ministério do Interior, as prefeituras e os estados e a sua mais importante e específica ação seria a ocupação da região baseados no Planejamento (FREITAG, 2012). Neste sentido, a SUDECO, ao se articular ao I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND – 1972-1974) que havia criado a Polí-

29. Em especial na 1ª Feira de Amostra das Indústrias de Anápolis (FAIANA) em 1969 e nas edições posteriores esse seria um tema central nas articulações representativas do evento (KOSSA, 2006, p. 27).

30. Segundo Kossa (2006, p. 24), os ataques a essa propaganda vieram do jornal carioca *O Pasquim*, que a intitularam de “absurda, desnecessária e uma burrice sem tamanho”.

31. Conforme Pablo Kossa (2006, p. 29)) o nome inicial era Distrito Industrial de Anápolis. O prefixo Agro veio depois em função das discussões feitas no interior da Aciá, para juntar a vocação de Goiás com a vocação de Anápolis.

altos impostos. Em 1973 a Lei Estadual nº 7.700 que garantiria às novas indústrias implantadas em Goiás, até 1978, um conjunto de incentivos financeiros e fiscais, o qual ficaria a cargo de uma análise das entidades governamentais a concessão desses benefícios. Além do mais, em qualquer município goiano que as indústrias se instalassem, seria cedido o incentivo de impostos municipais e de melhorias urbanas pelo mesmo prazo. A promoção de infraestrutura para a produção estava também prevista na Lei a partir do Fundo de Expansão da Indústria e Comércio (Feicom) cuja base estava sustentada no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND). Este foi um importante passo para a transformação produtiva da região. Após a instituição desta Lei, era necessária uma ampla divulgação entre os industriais do país. Além de visitas e cartas enviadas para as elites produtivas do estado de São Paulo, a articulação política direcionou a divulgação para a revista *Veja* e o jornal *Folha de São Paulo*. O *slogan* era “Traga sua poluição para Goiás”, uma propaganda de mal gosto que reforçou, em grande medida, a imagem negativa em relação à população de Goiás, mas que “capitalizou este processo de convencimento do empresariado” (KOSSA, 2006, p. 24).

Embora em Anápolis houvessem áreas industriais de peso, essas estavam articuladas ao tecido urbano e próximas às residências. No Setor Central, era articulada à estação ferroviária uma ampla área de galpões construída para armazenamento da produção agrícola da região e para exportação. No bairro Jundiá Industrial também seriam construídos galpões articulados à estação que seria construída em meados de 1950. Saturados e obsoletos em relação à nova indústria que chegou ao Brasil na década anterior, era necessário um novo Distrito Industrial, maior e dotado de infraestrutura compatível para recebê-las. Conforme Pablo Kossa (2006) o Distrito Industrial de Anápolis (DAIA) nasceu junto com a Base Aérea. Esta correspondência estaria alicerçada na premissa ideológica do Regime Militar baseada no tripé segurança, conhecimento e desenvolvimento, idealizada na Escola Superior de Guerra (ESG). Essa articulação seria inseparável e pela proximidade com o DF, Anápolis precisaria de imediato incorporá-la. Enquanto o DAIA daria as bases para o desenvolvimento econômico, a Base Aérea sustentaria a segurança. Embora em Anápolis existisse 4 unidades de Ensino Superior com cursos representativos de Direito e Economia, faltava uma universidade que somente viria a ser inaugurada no fim do milênio (UEG).

Quanto à Base Aérea, a Aeronáutica instituiu a Comissão Especial para o Projeto Aeronave de Interceptação (CEPAI) que estudaria o perfil de aeronave, o cronograma de entrega dos aviões, bem como a escolha para o novo local. Em 1969 foram estabelecidas duas áreas estratégicas para estudos, Planaltina de Goiás e Anápolis, sendo esta segunda a escolhida por razões geográficas e pela distância necessária para proteger a capital. O Decreto nº 67.203 que instituiu a Base Aérea de Anápolis (BAAN) foi publicado em 1970, cuja construção foi celebrada junto à Construtora Rabello S.A. (empresa que atuou na construção da rodovia Brasília-Anápolis), no mesmo ano, após minuciosos estudos regionais liderados pela Força Aérea Brasileira (FAB). A CEPAI já havia encomendado os caças franceses Mirage III, cuja previsão de chegada estava planejada para julho de 1972, e a construção do BAAN deveria responder a esse prazo. Em 1971, no interior da Aeronáutica, foi criada a Comissão de

Construção da Base Aérea de Anápolis (CCBASAN), responsável por liderar as obras, desde a abertura da pista de mais de 3,3 km, o projeto urbano e o Plano Habitacional da BAAN, em função do atraso nas obras. Com o número restrito de engenheiros e arquitetos, uma empresa de consultoria com profissionais especializados foi contratada após a posição da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica em acelerá-la. Em 1972 parte das instalações da BAAN foi inaugurada, em especial a ESM, a Seção de Transportes, os Hotéis de Trânsito dos Oficiais e dos Graduados [f.41] e estava em construção o Rancho. A pista principal 06/24 também foi inaugurada nesse ano [f.42]. A BAAN foi estipulada como o ponto nevrálgico do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (SISDACTA), a sede da Primeira Ala de Defesa Aérea (1ª ALADA) além de ser o local selecionado para operar a Defesa Nacional com os novos caças (PEREIRA, 2018). No Plano de Habitação, foram estipuladas três áreas de acesso restrito localizadas em áreas relativamente afastadas tanto da BAAN quanto do Setor Central da cidade. Também fazia parte desse plano os Hotéis de Trânsito, localizados no interior da Base. Em 1973 a Vila dos Sargentos I (antiga Prefeitura de Aeronáutica de Anápolis - PAAN), localizada no bairro Anápolis City [f.43] e a Vila dos Oficiais da Aeronáutica, localizada próximo à Cidade Universitária, já estavam construídas (ACIA, 2018). Havia um planejamento para a expansão dessas áreas, no caso da Vila dos Sargentos II e no interior da Vila dos Oficiais da Aeronáutica. Apesar de operar a partir de 1973 com, por exemplo, o primeiro voo dos Mirage IIIE no país sobre a capital [f.44], a BAAN foi efetivamente inaugurada em 1976, mas a conclusão das obras somente ocorrerá em 1979.

Já os argumentos para a consolidação do DAIA advinham da necessidade do abastecimento do DF e esta concretizaria um segundo estágio desta relação territorial. Após a criação do programa Goiás Rural, foi instituído a Companhia dos Distritos Industriais de Goiás – Goiásindustrial (Lei nº 7.766/1973), uma Sociedade Anônima que teria sede em Goiânia e estaria vinculada à Secretaria da Indústria e Comércio (SIC). Sua finalidade era mapear as áreas com potencial industrial em Goiás, fato somente concluído após o início do governo de Irapuan Costa Júnior (1975-1978). Audaciosa, a proposta elaborada pela Goiásindustrial selecionou 42 cidades para serem implantados os Distritos Industriais, cujas primeiras implantadas foram Catalão, Itumbiara,



[f.41] Inauguração da BAAN, com Mirages IIIE estacionados.
Fonte: ACIA, 2018.

[f.42] Pista 06/24 da BAAN em 1972.
Fonte: ACIA, 2018.

[f.43] Vila dos Sargentos I (antiga Prefeitura de Aeronáutica de Anápolis City).
Fonte: ACIA, 2018.



[f.44]Primeiro voo dos Mirage IIIE no país sobre Brasília em 1973. Fonte: ACIA, 2018.

Gurupi e Anápolis (CUNHA, 2010). No que se refere à proposta de Anápolis, as negociações iniciais encontraram uma disputa política pelo Distrito dentro da SIC, fato que atrasou seu processo de implantação, cujas discussões giravam entorno do local escolhido (KOSSA, 2006). A disputa territorial travada entre o Legislativo e o Executivo endossava o conflito que já havia se instalado na região quando do crescimento demográfico de Goiânia e a configuração de sua centralidade regional. Enquanto os membros da Goiásindustrial tensionavam em favor de Anápolis por conter representantes de peso da ACIA com a apoio do Executivo, parte considerável dos deputados advogavam que o local mais adequado seria próximo ao distrito de Senador Canedo, em Goiânia, por possuir um ramal ferroviário. Entretanto, as características historicamente consolidadas em Anápolis levariam a cidade a dispor de maiores facilidades para sua implantação, um “nó de comunicação” importante entre Goiás e as mais diversas regiões do país. Segundo Wânia Cunha (2010, p. 82) se destacam o potencial hídrico, a topografia, as demandas de drenagem natural e a disposição de infraestruturas logísticas, que contava com aeroporto, rodovias e ferrovia. Como resultado da força política do ex-prefeito de Anápolis e governador Irapuan Costa junto ao presidente Ernesto Geisel, a disputa foi vencida pelos defensores de Anápolis e a SIC elaboraria o projeto para o DAIA. A terras já haviam sido selecionadas e transferidas

32. O programa Goiás Rural tinha como objetivo incorporar 1 milhão de hectares de cerrado pelo desmatamento. O programa otimizou a aquisição de tratores que, desde 1973 a 1975, registrou o número de 501. A previsão era que eles consumissem cerca de 200 ha/ano (SANTANA, 2005, p. 163).

para a Goiásindustrial, em 1973, pelo Decreto nº 187. Todavia, o projeto feito pela SIC era desproporcional à capacidade de financiamento conforme afirmou Pablo Kossa (2006). Irapuan buscou em Brasília o financiamento para a execução do DAIA por meio do Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI) junto ao Programa da Região Geoeconômica de Brasília (PERGEB), instituído em 1975, por assegurar que este projeto fazia parte de um planejamento regional mais amplo. Além deste, Irapuan conseguiu investimentos do Fundo Constitucional do Centro-Oeste (FCO), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) e da SUDECO.

Após um ano de estudos dos dados da macro e microeconomia, o perfil estipulado para as novas indústrias foi desenhado. Era esperado que indústrias de “produtos minerais não metálicos, metalurgia, mecânica, eletroeletrônico, transportes, madeira, mobiliário, papel e papelão, química, borracha, couro, peles” entre outros, se instalassem em suas dependências (CASTRO, 2004, p. 35). Diante disso, o DAIA foi projetado com uma infraestrutura viária de 80 km² de asfalto, composta por uma hierarquia bem definida e articulada por um eixo de pista dupla que comportaria uma excessiva carga anual. Lotes de diversos tamanhos foram pensados, mas prevalecia aqueles de grandes dimensões em razão do objetivo pretendido ao estipularem o perfil das indústrias. Além do mais um extenso sistema de saneamento foi proposto, 11 km de rede de drenagem e 7,5 km de rede de esgoto. O abastecimento de água, uma necessidade indispensável para o funcionamento das indústrias, estaria garantida pelas adutoras, estação de tratamento e rede de distribuição numa extensão de 5 km de rede desde o rio Caldas, cujas nascentes encontram-se próximas ao limite sul do Distrito. Além do mais, uma linha própria de alta tensão seria destinada da subestação Anhanguera, em Goiânia, para o abastecimento do DAIA, afora da instalação dos serviços de iluminação em todas as suas vias. Para sustentá-lo, uma ampla rede de apoio foi projetada, desde a instalação de postos de abastecimento, áreas de estacionamento e manobras, hotéis, motéis, corpo de bombeiros, posto de saúde, creches, estação rodoferroviária, escola técnica, correios, entre outros (CASTRO, 2004). Além dos incentivos federais e estaduais já citados, o município propôs uma isenção total de seus tributos num prazo de cinco anos, além de serviços de terraplanagem para a implantação das indústrias e de suas áreas de apoio (Lei nº 613/73), dados efetivados a partir das negociações que se iniciariam desde 1974. Quando da implantação do DAIA em 1976 e 1977, 40 empresas estavam em negociação, 13 já possuíam área escriturada e estavam em obras. Em sua primeira fase de implantação, os dados eram expressivos e animadores: 7,7 mil empregos diretos e 13,5 mil indiretos (CASTRO, 2004).

Em 1977 a situação econômica do país já era grave, fato que fez o processo de implementação das indústrias se arrefecer nos próximos anos. Muitas delas, em especial as de grande porte, deixaram de lado seus projetos em função de facilidades maiores em outros distritos industriais espalhados pelo país, com ação mais competitiva e incisiva das Superintendências da Amazônia (SUDAM), da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), e no Nordeste (SUDENE). Conforme Joana Castro (2004) o otimismo inicial, em cinco anos, deixaria de existir. Na região Centro-Oeste, o Plano Estrutural de Ordenamento Territorial (PEOT) do Distrito Federal, de 1977, continha em suas

33. A proposta era que um Distrito Industrial fosse construído fora do DF, mas próximo, fato que levou à escolha de Anápolis que se mostrou efetiva nos primeiros anos da construção de Brasília.

diretrizes o estabelecimento de áreas industriais próximos aos novos núcleos urbanos propostos. Tal fato interferirá no curso do processo de implantação das indústrias no DAIA, pois as de pequeno e médio porte destinaram-se para o DF. No início da década de 80, o DAIA contava com 14 indústrias em funcionamento, 4 com área escriturada e outras 10 em análise e reserva. O número de empregos ali gerado era de cerca de 3.000 pessoas. Em 1983, com o agravar da crise, 6 das indústrias em operação fecharam, entre elas a CEMINA que demitiu, de uma vez só, 1.200 trabalhadores.

Conforme Revalino Freitas (2007), Anápolis teve, durante a década de 1970, o maior crescimento populacional de sua história, um salto em números líquidos de 91.557 habitantes para 164.601, 79,7%. No mesmo período, a cidade contou com 37 novos loteamentos que já se esparramavam pela cidade de modo fragmentado ao longo das Avenidas Brasil, Pedro Ludovico e das BRs 060 e 153. É importante salientar que a chegada dos militares da Base Aérea, com salários mais altos em média que os da população local, mobilizou a economia urbana da cidade, em especial de seu centro urbano pioneiro, e contribuíram com esse processo de expansão ao se mudarem para as vilas militares com suas respectivas famílias. No curso da redemocratização do país no início da década de 1980, Iris Rezende (PMDB) ascende ao poder estadual como governador eleito em 1983, e aplica, em 1984, pela Lei nº 9.489, o Fundo de Fomento a Industrialização do Estado de Goiás (FOMENTAR), semelhante ao desenho de incentivos estabelecido pela Lei Estadual nº 7.700/73, que priorizará o setor empresarial de modo mais claro na tentativa de retomada de crescimento do DAIA. Inclusive o tempo de incentivo será o mesmo, 5 anos. Nesta década, chegarão ao município mais 57.799 novos moradores, e a cidade já possuía uma população urbana que saltou de 91,45% em 1980 para 93,03%, de acordo com o Censo de 1991. Essa década também contará com um incremento no comércio da terra com a autorização de 56 novos loteamentos que, conforme [f.45], estavam distribuídos pelas bordas da cidade.



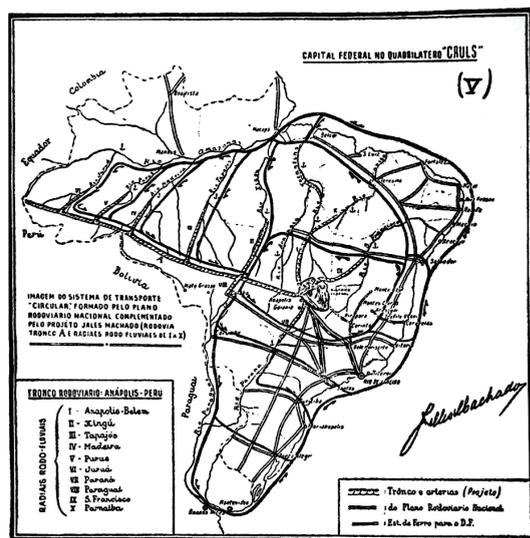
Grande parte dessas transformações urbanas em Anápolis, como pudemos perceber, adveio da construção de Brasília e da criação de sua Região Geoeconômica, da qual fazia parte. Conforme veremos a seguir, a relação entre elas será importante para a consolidação de um tecido urbano-regional fortemente vinculado às necessidades de abastecimento do DF e da nova capital, que apresentará, de 1957 a 1987, um crescimento populacional expressivo. A capital federal que trouxe a Anápolis uma potente trama de rodovias federais, o DAIA e a Base Aérea, em conjunto com todo aporte de infraestruturas que essas instalações demandam, estará narrada no próximo tópico.

1.3. Brasília, origem e expansão (1957-1987)

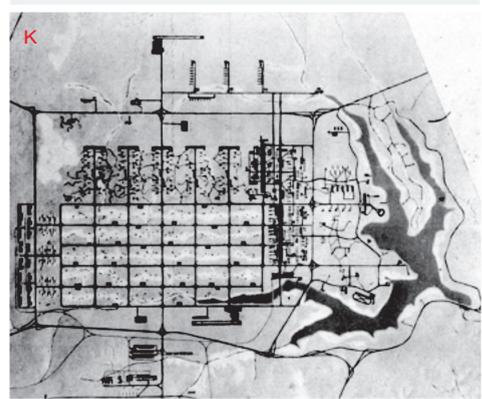
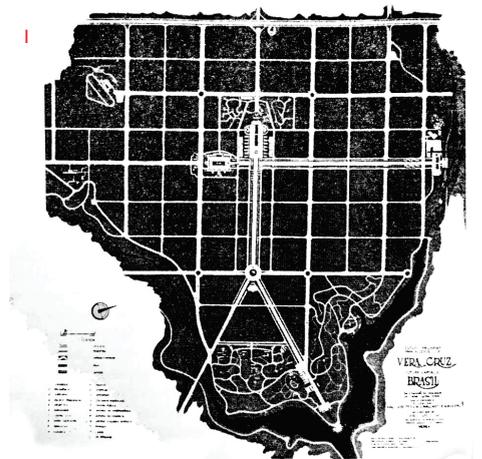
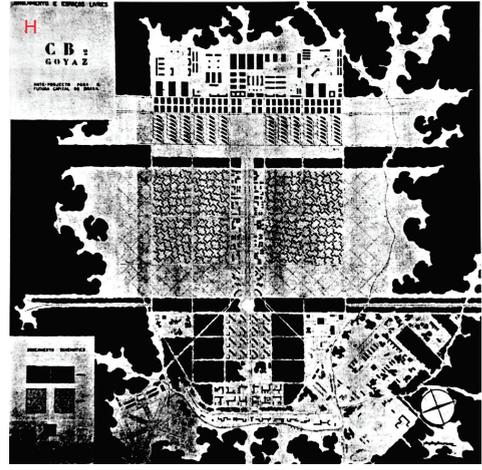
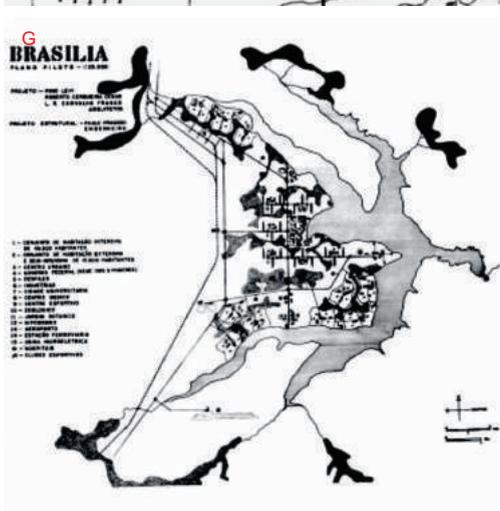
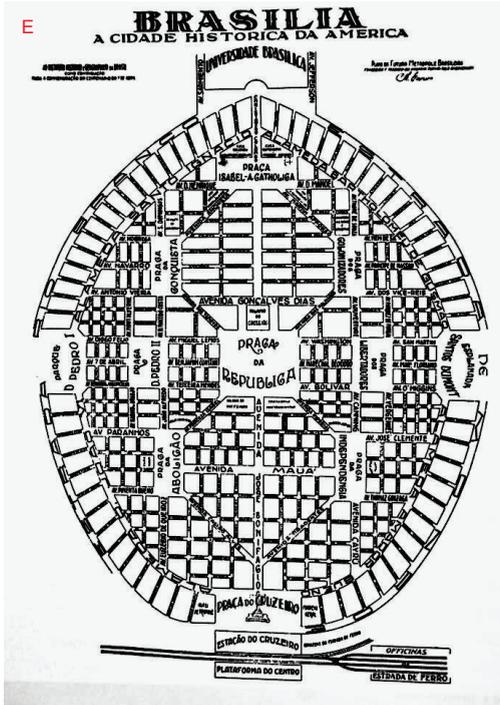
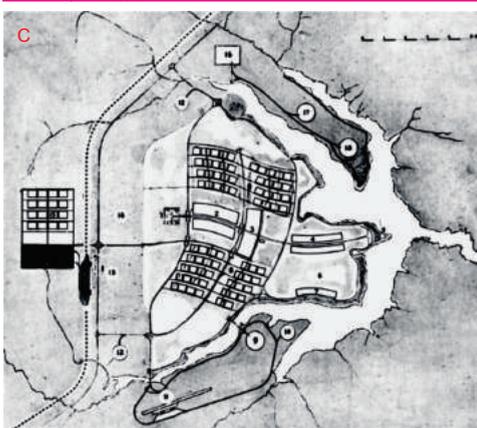
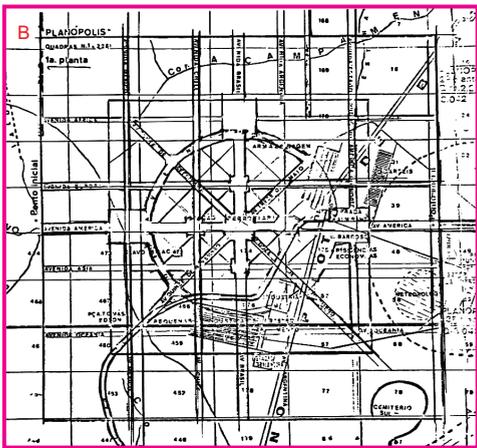
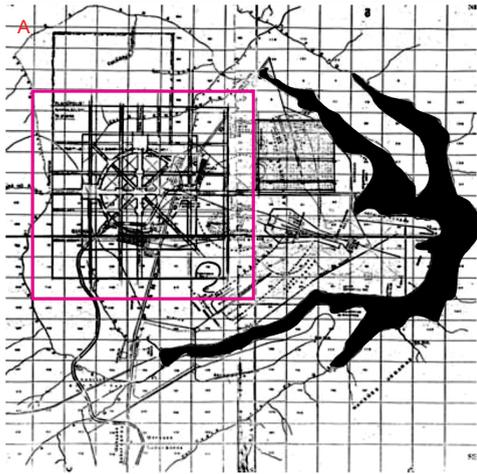
32. A localização para uma nova capital na hinterlândia brasileira, como sabemos, antecedeu em muito o período JK (1955-1960), tendo sido especulada no período pombalino (1750-1780) e selecionada pela Missão Cruls entre 1892 e 1894. A Comissão Exploradora do Planalto Central criada pelo governo do Presidente Floriano Peixoto em 09 de junho de 1892, sendo chefiada pelo diretor do Observatório Nacional, Luiz Cruls, e composta por técnicos e cientistas diversos. O objetivo de tal Comissão era selecionar e demarcar a área do novo Distrito Federal na região central do país.

Brasília era um sonho secular. Um sonho atravessado pelo desejo de ocupar o aparentemente inocupado, de levar a civilização para os não civilizados alocados num lugar no centro do país localizado abaixo da linha do equador. A este sonho e desejo, diversas intenções foram se acumulando, mas era necessário, não se sabia quando e como, adentrar as fronteiras e desbravar o horizonte ainda virgem³². Ora, o moderno e o ideal civilizatório já se alinhavam às transformações nas mais importantes cidades da costa litorânea desde meados do século 19. Mas a Brasília do sonho de um país civilizado seria diferente. Ela seria o ponto máximo da expressão do poder, a representação de um espaço *sui generis* e a promessa de modernidade, fosse ainda no Império ou na República. Mas mais do que isso, a Brasília do sonho instalaria, ela própria, uma nova ordem social no país.

O coração cravado no mapa na proposta de Integração Nacional [f.46] pelo modo rodoviário, elaborada pelo deputado Jales Machado, em 1948, revela as intenções de que, a partir do Planalto Central, da nova capital do Brasil, ali previamente fixada por Luís Cruls, acarretaria na oxigenação, dos rincões do país a seu trecho mais ocupado. Esta projeção, que se delongava desde o Império a partir das inquietações de José Bonifácio (1821-1823), na insistência do positivista Francisco Adolfo de Varnhagen (1855-1877) e reforçado nas Constituições da República de 1891 e 1934, encontra nesta proposta de Jales Machado uma síntese simbólica que merece atenção. Afinal, as propostas urbanísticas para Brasília foram muitas, e diferentemente do que expôs Eline Caixeta (2006, p. 202), Carmem Portinho não foi a primeira a pessoa a “enfrentar o problema da construção da nova capital do país”. Planópolis (1927), de Deodato de Amaral Louly e o Plano de Brasília (1929), “a cidade histórica das Américas” de Theodoro Figueiredo de Almeida, são seus antecedentes (SCHLEE, 2014, p. 23; TAVARES, 2004, p. 153-156). Certamente estes projetos não se afinavam, tal qual no projeto de Portinho, às propostas internacionais da cidade moderna purista e racionalista aos moldes da Villa Radieuse (1930). Planópolis (1927) e Brasília (1929) possuem um repertório semelhante ao proposto por Aarão Reis para Belo Horizonte. Malha ortogonal entrecortada por diagonais a fim de demarcar um centro, um ponto. O caso proposto por Louly, Planópolis, contaria ainda com núcleos urbanos em rede, Planaltinópolis (Fazendas Monjolos, Bom Sucesso e Lambari), Platinópolis (Fazenda Pipiripau), Vila Federal (Fazenda Bom Sucesso), entre outras; enquanto Planópolis se localizaria na Fazenda Bananal (SCHLEE, 2014, p. 23), todas estas com mesmo ano de registro. Na sequência ao projeto Carmem Portinho (1936), uma importante engenheira afinada ao *International Style* que projetaria a nova capital para adquirir o título de urbanista pela Universidade do Distrito Federal, temos ainda as importantes contribuições do médico João Augusto Mattos (década de 1950), e de Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis. No que se refere ao primeiro, não existem desenhos ou maquetes registradas, mas textos que sugerem a incorporação de uma proposta imobiliária para a nova capital (TAVARES, 2004, p. 153); e ao segundo, seu nome seria Vera Cruz (1955), cujo projeto havia sido encomendado pelo Governo Federal. Além destes, outras 62 propostas foram submetidas ao concurso para o Plano Piloto de Brasília lançado em 1956. Ao todo, 68 esboços para a



[f.46] Plano Rodoviário Nacional (1948) elaborado pelo deputado Jales Machado. No centro, o coração representa o Quadrilátero Cruls. Fonte: www.agenciabrasilia.df.gov.br/



33. Nasceu na França em 1902 e mudou-se para o Brasil aos 14 anos. É conhecido como um dos “Intérpretes do Brasil”, pois tem um intenso trabalho de análise e pesquisa quanto a uma identidade nacional. Formou-se pela Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro em 1924, da qual foi diretor por nove meses. Criou o SPHAN em 1937 juntamente com Rodrigo de Melo e Carlos Drummond de Andrade, e revelou ao país o importante arquiteto Oscar Niemeyer (SCHLEE, 2009).

[f.47] Propostas para o concurso da Nova Capital do Brasil.

A: Planópolis, 1927 - traçado acadêmico num projeto de cidade fechada, referências aos modelos de Washington e Belo Horizonte

Fonte: estudosdofuturo.wordpress.com

B: Planópolis, 1927

Fonte: www.agenciabrasilia.df.gov.br

C: Plano Piloto para Brasília, projeto de Henrique E. Mindlin, Giancarlo Palanti e equipe, 1957.

Fonte: docomomo.org.br

D: Projeto dos irmãos Roberto — Foto: Jeferson Tavares/Arquivo Pessoal.

Fonte: g1.globo.com

E: O plano urbanístico feito em 1929 pelo historiador Theodoro Figueira de Almeida já sugeria ‘Brasília’ como nome da futura capital federal.

Fonte: cienciahoje.org.br

F: Projeto dos arquitetos Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves — Foto: Jeferson Tavares/Arquivo Pessoal.

Fonte: g1.globo.com

G: Projeto dos arquitetos Rino Levi, Roberto Cerqueira César e Luís Roberto Carvalho, 1957

Fonte: www.vitruvius.com.br

H: Carmem Portinho, 1936

Fonte: estudosdofuturo.wordpress.com

I: Raul Penna Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis, em um “Estudo Preliminar para a cidade de Vera Cruz, 1955

Fonte: www.agenciabrasilia.df.gov.br

J: José Geraldo da Cunha Camargo – projeto com solução em células semelhante ao de MM Roberto

Fonte: www.vitruvius.com.br

K: Projeto de Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida.

Fonte: www.vitruvius.com.br

[f.48] Esboços de Lucio Costa apresentados na ocasião do Concurso de Brasília.

A: Traços que formam base do Plano Piloto de Brasília —

Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal/Fundo Novacap

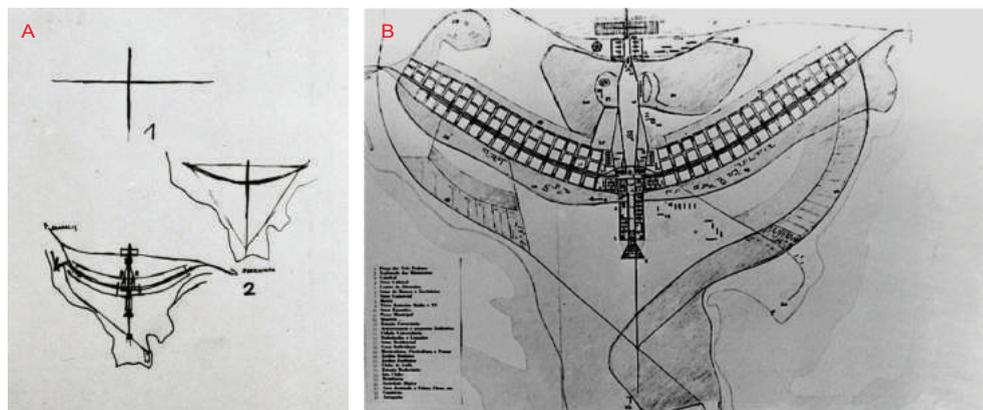
B: Projeto vencedor de Lúcio Costa [Brasília, cidade que inventei]

Fonte: www.vitruvius.com.br

nova capital, sonhos perpetrados à história que, sem sombra de dúvida, emprestaram importantes características ao projeto vencedor do concurso em 1957 [f.47].

O projeto “nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz”. Foi assim que Lucio Costa³³ (2010 [1957], p. 36) iniciou a descrição do processo de concepção da nova Capital Federal do Brasil, em 1957 [f.48]. Grace de Freitas (2007), estabelecendo um diálogo entre a transmutação signífica ocorrida entre a imagem-ideia e a imagem-objeto do processo de concepção e construção de Brasília, disse: “seu desenho, um pássaro, um avião ou um arco-e-flecha, é resultado de imagens construídas por uma geometria tensionada [...]” (2007, p. 8) e com isso, “o recurso de Lucio Costa à origem da formação da ocupação territorial brasileira, tendo como alicerce o signo cristão fez o primeiro traçado da nova capital [...]” (2007, p. 8). Neste sentido, Costa buscou, como aponta Maurício Puls (2006, p. 10), a construção de um mundo artificial, onde seus artefatos existem em função do homem para garantir sua existência. Lucio Costa teve como sítio planícies do Cerrado brasileiro, no centro do país. Assim como nos aponta Mircea Eliade (1992 [1959], p. 30), fundado o centro do mundo, o cosmo³⁴ se estabelece por uma hierofania qualquer³⁵. Este, o espaço criado, demarcado e hierarquizado, se estratifica diante do universo de simbolização que é, ao mesmo tempo, construído pelo fenômeno do habitar: “instalar-se num território, construir uma morada pede, [...] uma decisão vital, tanto para a comunidade como para o indivíduo. Trata-se de assumir a criação do “mundo” que se escolheu habitar” (1992 [1959], p. 31).

Fruto de um concurso nacional, o projeto vencedor de Lucio Costa apresenta três tipos de contaminação histórica para além da referência à tradição cristã brasileira de fundação de cidades. O primeiro tipo guarda uma pretensa e afinada sequenciação dos pressupostos racional-puristas do Movimento Moderno, com vinculação nítida aos ensinamentos de Howard, de Le Corbusier, aos princípios da Carta de Atenas³⁶ (LEITÃO E FICHER, 2009, p. 20-21) e ao que Sylvia Ficher e Pedro Palazzo (2005) nomearam de “paradigmas de Brasília”, ou seja, os conteúdos da própria tradição modernista (*zoning*, separação de vias, monumentalidade, *Garden City*, urbanismo rodoviário, Cidade-Linear, etc). Também é possível perceber contaminações diretas do Projeto para a Nova Capital (1936), de Carmen Portinho (zoneamento, setorização, superquadras e hierarquia viária); de Vera Cruz (1955), de Firme, Lacombe e Reis (em



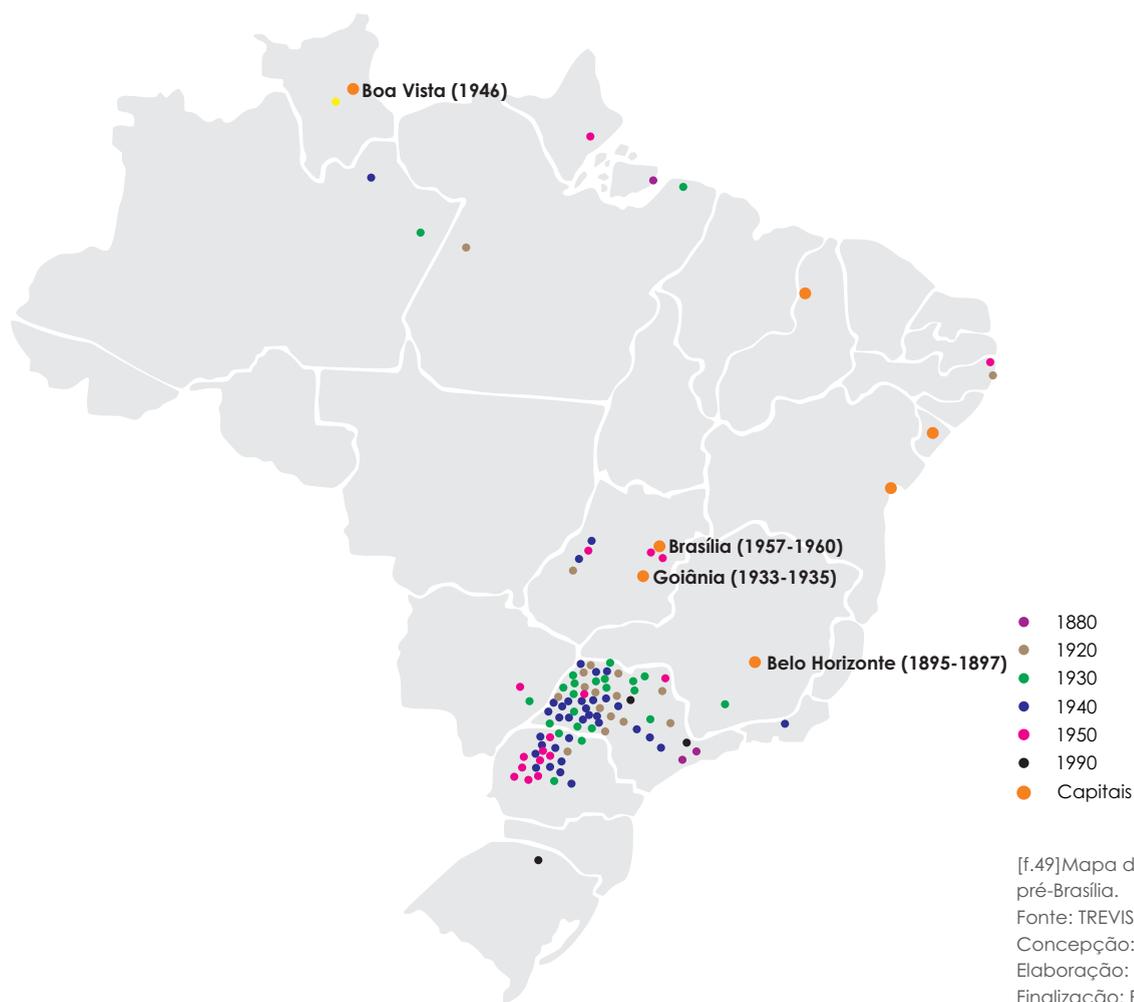
especial, a implantação e apropriação do terreno); ou mesmo da lógica dos núcleos em rede de Planópolis (1926), de Louly, para o crescimento futuro do urbano no DF. Outro grupo de contaminações, este menos explícito, portanto, fantasmagórico e fruto de um trabalho histórico-arqueológico, refere-se ao repertório adquirido com a tradição brasileira de construir cidades, desvendado por Ricardo Trevisan *et al* (2019, p. 159-198). Ou seja, a acumulação de experiências urbanísticas prévias na construção de cidades novas [f.49], seja de cidades capitais, de núcleos urbanos de expansão da fronteira agrícola ou de cidades industriais, recairia nos traços de Lucio Costa ao desenhar Brasília. Este texto acrescenta mais uma camada de interpretações histórico-teóricas à nova capital federal concretizada, e nos revela, portanto, a Brasília dos sem nomes de Adirson Vasconcelos (1992), daqueles milhares de trabalhadores e empreendedores urbanos pré-Brasília e dos profissionais renomados que compõem a história oficial do urbanismo no Brasil, que emprestaram sua força braçal e expertise na construção de uma tradição brasileira de construir um país urbano.

Nestes quadros temos, na cidade modernista, sonhada, desejada e concretizada, o ponto de deslocamento da modernidade mitológica para a modernidade reflexiva. É, pois, o que considerou Giulio Carlo Argan (2005, p. 73) no que se refere à cidade ideal, um espectro que “[...] nada mais é do que um ponto de referência em relação ao qual

34. Estabelecido o lugar, estabelece-se o Cosmo e o Caos, sendo este segundo, uma “ameaça” à organização estabelecida nas ações hierofânicas e simbólicas.

35. Para Mircea Eliade (1992), a hierofania acontece quando o sagrado se manifesta.

36. E um dos argumentos que respaldava seu tombamento está na fidelidade que a cidade materializada tem com os pressupostos da Carta de Atenas, que se coloca como um marco na história das cidades e de certo modo cancelada pela UNESCO em 1987, quando do seu tombamento como Patrimônio Histórico Mundial.



se medem os problemas da cidade real [...]”. Esta cidade pode, sem dúvida, “ser concebida como uma obra de arte”, mas, no decorrer de sua existência “[...] sofrer modificações, alterações, acréscimos, diminuições, deformações, às vezes verdadeiras crises destrutivas.” Progressivamente, ao ser concretizada de 1957 a 1960, a Brasília versão *ex nihilo* passa a ser *ex nihilo nihil fit*. A Brasília versão mitológica *ex nihilo*, seria um acontecimento tábula rasa, sem precedentes, fruto de uma lição do potencial criativo de seus gênios já consagrados. Afinal, Lucio Costa publicaria “Brasília, cidade que inventei” fazendo referência a si próprio como um autor isolado, cartesiano, que teria recolhido, no plano das ideias, as formas de Brasília. Mas a Brasília *ex nihilo* guarda outros “gênios” em suas paisagens. Além de Lucio Costa, seu inventor, temos Niemeyer, o arquiteto dos principais edifícios, Joaquim Cardozo, o engenheiro que calculava e punha de pé a poesia de concreto de Niemeyer, Roberto Burle Marx, o paisagista que criaria uma sinergia colorida entre o amplo céu azul do Cerrado brasileiro e as obras de concreto emergentes e, por fim, Athos Bulcão, responsável pelos principais painéis da cidade que, traria, aos edifícios modernistas, ornamentos apropriados à frieza do concreto. Brasília, a síntese concreta dos pressupostos ideológicos representados pelo modernismo e por uma versão *a la brasileira* do *International Style* (mas também, do capitalismo), é, além disso, uma cidade reflexiva, corretiva, panóptica e, paradoxalmente, aberta. Para que as cidades da costa litorânea pudessem imbuir sobre si um espectro reflexivo da modernidade, urbano e ideal, era necessário apagar ou pelo menos substituir – e isso pressupunham os modernistas –, o lastro do passado terrível de escravidão e extrativismo selvagem que se mostrava encrostado nos espaços urbanos de Salvador, Rio de Janeiro, Vitória, Santos, Porto Alegre, entre outras. Em tese, Brasília não guardaria qualquer lastro dessas cidades, mas seria uma espécie de janela pela a qual elas poderiam olhar para fora, para o horizonte e para o futuro. A Brasília versão reflexiva *ex nihilo nihil fit* é, por outro lado, o resultado de uma história longa de acumulação teórica, de deslocamentos, de contaminações e de testes. A Brasília versão *ex nihilo nihil fit* é, pois, uma fantasmagoria urbanística ora latente, ora evidente, que podemos enxergar com mais acuidade num trabalho histórico-arqueológico aberto à constatação de impurezas, desvios e lampejos. Neste sentido, Brasília é, podemos afirmar, não somente a consequência das formulações clássicas que compõem *establishment* do pensamento urbanístico modernista, mas o resultado direto de experimentos urbanísticos precedentes a sua criação no Brasil. Brasília, neste quadro hipotético cujo nascimento é siamês – parte mitológica, parte reflexiva, ambas diferentes, mas provenientes de um mesmo corpo – portanto, *ex nihilo* e *ex nihilo nihil fit*, a cidade já nasce aberta, mas dividida. Duas cabeças em um corpo, cuja separação implicaria, necessariamente, na morte de uma das consciências.

Sincronias da curta duração da construção de Brasília

A transferência da capital federal para o interior do Brasil em 21 de abril de 1960 foi um evento historicamente importante para o desenvolvimento da nação como um todo. Este era seu pressuposto. A nova capital do Brasil no Planalto Central, estipulada pelo presidente Juscelino Kubitschek como objetivo síntese de seu Plano de Metas, carregaria a missão de integrar os quatro cantos da nação. As ações em prol

desse desejo ocorreram imediatamente após a eleição de 1955 que o colocou no Palácio do Catete. Sua intenção era criar um cruzeiro de rodovias, grandes longitudinais cortadas por grandes transversais. No centro, seria localizada a sede dos poderes executivo, legislativo e judiciário do Brasil. Iniciado seu mandato em 1956, no mês de setembro Kubitschek criou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), definiu o nome da nova cidade como Brasília – tal qual havia estabelecido José Bonifácio em 1823 - e delimitou o território do novo Distrito Federal (Lei nº 2874 de 19 de setembro de 1956). Ausente de um planejamento regional e territorial prévio, como apontou Lucio Costa na ocasião do concurso para seu Plano Piloto (1991, p. 20) – e essa constatação começa a ser questionada por Maria Fernanda Derntl (2017; 2019) -, a partir de Brasília se desdobrariam planos e investimentos em infraestruturas de transportes (rodovias e aeroportos) e a implantação de redes técnicas (como usinas de produção de energia, redes de transmissão e centrais de distribuição) para, efetivamente, colocar o interior do Brasil no mapa.

Para a execução desse ambicioso plano de integração, a construção prévia de Brasília seria fundamental. Ela seria o ponto destino dos fluxos ao interior e de partida em direção às extremidades da nação (KUBITSCHKEK, 2000, p. 84). No mês seguinte de tal institucionalização, em outubro de 1956, foi lançado o edital do concurso para o Plano Piloto de Brasília e a NOVACAP anunciava a imediata construção da estrada Anápolis-Brasília, cujo objetivo era garantir o suprimento material para a execução da nova cidade. Foram dez empreiteiras responsáveis por realizar tal obra, cinco destinadas à abertura dos leitos de rodagem e respectivas pavimentação e as outras cinco destinadas à construção das onze pontes necessárias para vencer os 130 km que as separam. Sua finalização ocorreu em 30 de março de 1958, pouco mais de um ano do início das obras em maio 1957, à época, tempo recorde. Ainda em 1957, ligações com a região Sudeste foram iniciadas, como a rodovia Brasília-Belo Horizonte e Anápolis-Santos. A execução destas infraestruturas era de responsabilidade do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), empresa criada por Getúlio Vargas em 1937.

Com as obras iniciadas entre Anápolis (GO) e Santos (SP) faltava, para a concretização da primeira rodovia longitudinal do Brasil, um trecho de Brasília a Belém (PA). Ainda em 1957 obras que avançavam na direção ao Norte, partindo de Porangatu, foram iniciadas. A ideia da abertura de uma estrada de rodagem que atravessasse o país de norte a sul não era inédita, mas já pairava na governança brasileira desde a Era Vargas. A Transbrasiliana, como era nomeada esta infraestrutura no contexto do Governo Constitucional, em 1934 teve primeiro esboço a partir do Plano Geral de Viação Nacional (Decreto nº 24.497 de 29/06/1934). Ela seria uma estrada de rodagem que teria aproximadamente 5.500 km, interligando Belém (PA) a Livramento (RS). Iniciadas suas obras em Goiás em rotas fragmentadas, a coesão do seu percurso não foi efetivada devido às dificuldades de suprimentos aos trabalhadores – isolamento de algumas áreas. O trecho que logrou sucesso com a Transbrasiliana, neste contexto, conectava Anápolis à Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), implantada em 1941 no Vale do São Patrício, na região Centro Goiana. A CANG, nomeada em 1953 de Ceres, é uma cidade nova de caráter agrícola, que dispunha, em Anápolis, de um

ramal ferroviário para a distribuição de seus produtos para a região Sudeste do país. Goiás, interessado nesta política de ocupação/interiorização, criou a Colônia Agrícola Estadual de Rubiataba, em 1948, na gestão do engenheiro e então governador Jerônimo Coimbra Bueno (LIMA, 2012). Localizada próxima à CANG e à Transbrasiliana – para desfrutar do potencial logístico desta infraestrutura –, Rubiataba foi pensada e implantada para ser uma cidade rural de Goiás – estimada para 10 mil habitantes –, dispendo de desenho urbano semelhante ao desenvolvido pela Construtora Coimbra Bueno & Cia Ltda. à cidade de Luiziana, no interior do estado de São Paulo. Neste interim, cerca de 400 quilômetros da Transbrasiliana haviam sido construídos em Goiás.

Antes da política de promoção de Infraestruturas de Transporte do Governo Kubitschek, em específico, a da rodovia Belém-Brasília, algumas experiências institucionais prévias nos auxiliam no debate aqui exposto. A criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953 teve um papel de destaque nas políticas posteriormente adotadas. Essa Superintendência foi criada para realizar um plano efetivo de promoção de transportes e comunicação na Amazônia, bem como estabelecer bases econômicas e técnicas para sua execução (Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953). Sua Comissão de Planejamento chega, em 1954, a um diagnóstico sobre as dificuldades de exploração e intervenção neste bioma: 1) faltava investimentos e recursos; 2) longas distâncias das áreas ocupadas que dificultavam o suprimento material para as obras. A causa da não continuidade da execução da Transbrasiliana durante os governos Dutra (1946-1951) e Vargas (1951-1954) coincide amplamente com aquelas apontadas pela Comissão. Conforme Michele Sousa e Rafael Pacheco (2013, p. 254), além das iniciativas da Era Vargas, em 1948 o deputado federal Jales Machado da Siqueira havia contribuído com sua implantação até Jaraguá e com seu planejamento até Porto Nacional, no norte de Goiás. A proposta deste deputado era de que esta ligação seria estabelecida por um complexo multimodal com a ligação rodo-férreo-fluvial Anápolis-Belém.

Na gestão de Kubitschek, no ano de 1957, avançavam-se os estudos para irrupção da Floresta Amazônica, pois em novembro, a abertura da estrada já alcançava a latitude de Porto Nacional, atualmente no estado de Tocantins, à época, na região Norte de Goiás (cerca de 700 km do canteiro de obras de Brasília). Em maio de 1958 foi criada a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobrás), subordinada à SPVEA, cuja estratégia foi delimitada da seguinte maneira: era necessário, para que a rodovia fosse concluída em tempo hábil e adequado ao cronograma da inauguração de Brasília, que duas frentes trabalhassem em simultaneidade e em direções opostas, uma sentido Norte-Sul, outra, sentido Sul-Norte. O engenheiro agrônomo Bernardo Sayão, coordenador da Rodobrás, ficou responsável pela frente Sul-Norte e o médico sanitário Waldir Bouhid pela frente Norte-Sul (KUBITSHECK, 2000). Assim, foram acrescentados aos 400 quilômetros da Transbrasiliana cerca de 1.500 km, infraestrutura que viria a ter, em 1959, quando inaugurada, 1.966 km.

Diferentemente das cidades de origem espontânea houve uma forte iniciativa de criação de cidades novas nas proximidades desta infraestrutura que rasga o Brasil de

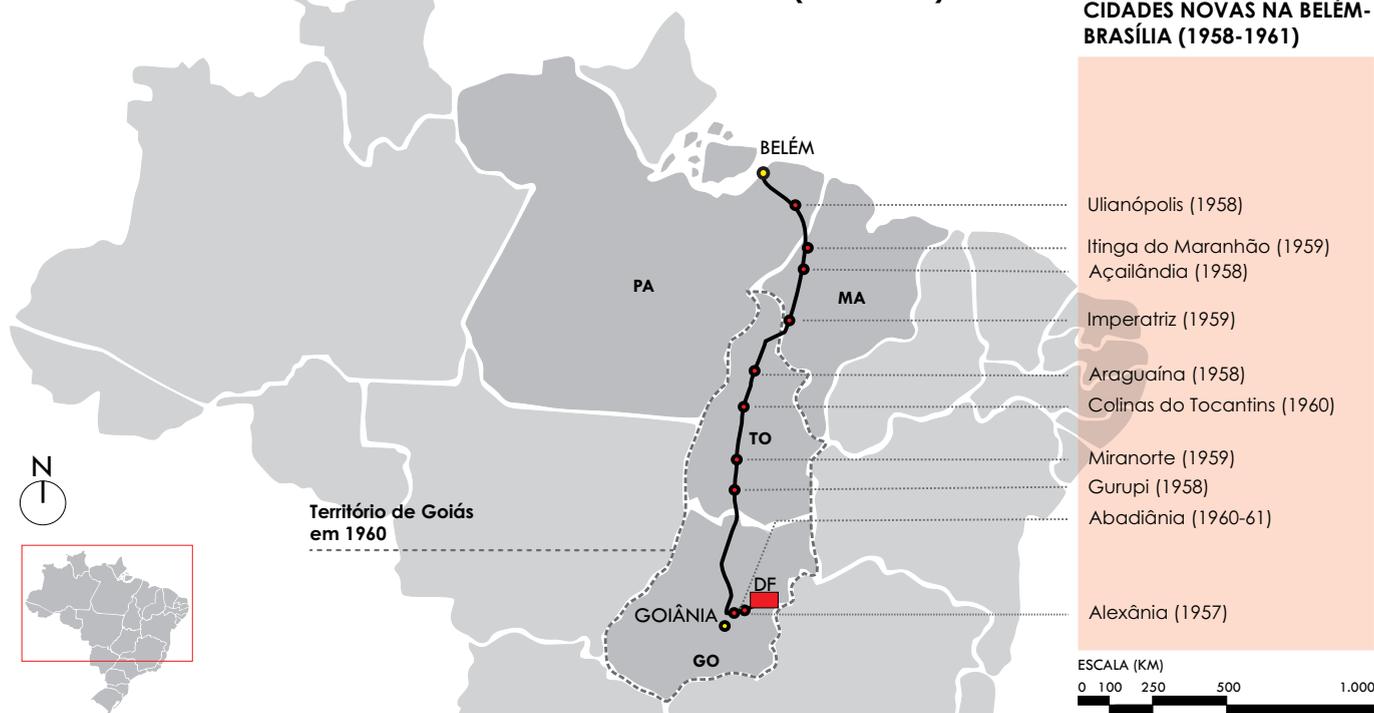
Brasília a Belém. A intenção de ocupá-la estava vinculada a um processo econômico estratégico de manutenção das obras e suporte aos desbravadores da mata virgem do Cerrado e da Amazônia, mas não somente. Havia, mesmo que preliminarmente, uma expectativa de implantação de áreas agriculturáveis e de criação de animais com a finalidade de estabelecer, a partir de seus núcleos urbanos, bases para a configuração de economias que garantissem o futuro desenvolvimento de seus territórios. Tal ação concretizaria não somente a implementação da rodovia Belém-Brasília, mas ofertaria suporte aos futuros viajantes que dela desfrutassem. Esta medida foi estimulada pelos desbravadores e contou, inclusive, com a contribuição de topógrafos, agrimensores e engenheiros no planejamento e execução de planos urbanísticos. Imperatriz, no Maranhão, coloca-se como um caso exemplar, visto que seu prefeito Raimundo de Moraes Bastos (1959-1960) contou com o auxílio de técnicos da Rodobrás para solucionar o problema da expansão do pequeno núcleo urbano da cidade e para sua demarcação e implantação.

Em suma, as cidades ali construídas teriam papel fundamental na ocupação da nova configuração do território centro-norte do país, e a elas caberiam a implantação e controle da produção, bem como no comércio de seus insumos. Têm-se, por exemplo, os casos de Alexânia (1957) e Abadiânia (1960-61), em Goiás; Araguaína (1958), Gurupi (1958), Miranorte (1959) e Colinas do Tocantins (1960), no atual estado do Tocantins; Açailândia (1958), Imperatriz (1959) e Itinga do Maranhão (1959), no Maranhão; e Ulianópolis (1958), no Pará [f.50].

Todas elas cidades novas criadas durante o governo de Juscelino Kubitschek e sob sua influência direta, simultâneas à implantação e euforia nacional da transferência da capital para Brasília. O tamanho, ainda que acanhado de alguns desses novos núcleos

[f.50] Localização das cidades novas ao longo da rodovia Belém-Brasília criadas durante o governo de Juscelino Kubitschek.
 Fonte: Pedro Máximo
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2018.

BRASIL - CIDADES NOVAS NO PERCURSO DA BELÉM BRASÍLIA (1958-1960)

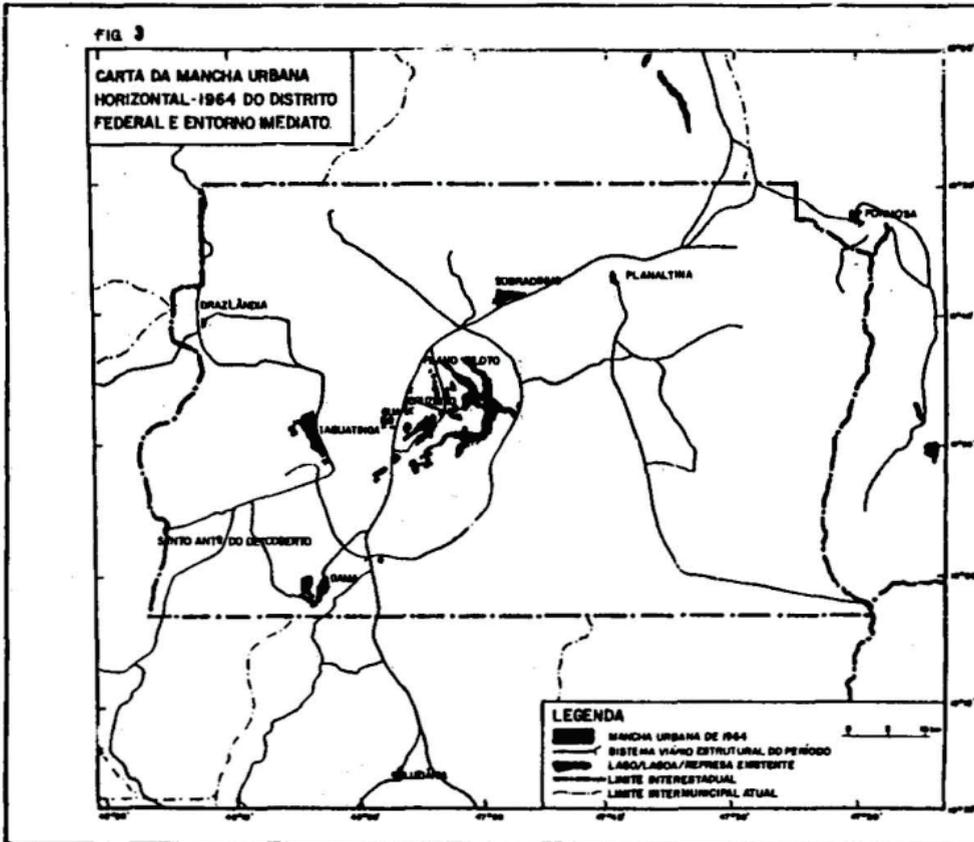


urbanos, indica a expectativa de ocupação lenta em função do pretense isolamento. Todavia, casos como Gurupi, no Tocantins, e Imperatriz, no Maranhão, revelam a superação de tal preceito, as quais rapidamente apresentaram altos índices de crescimento, tanto populacional quanto econômico. Ainda que seus desenhos sejam derivados de uma malha ortogonal com ruas e quadras de dimensões regulares – uma técnica antiga perpetuada por milênios quando da solução mais racional e econômica para a implantação de uma nova cidade –, no mínimo, o valor de tais cidades pertence a uma tradição, não somente brasileira, mas ocidental de construir e intervir sobre território. Ademais, não obstante a estes casos citados, as áreas portuárias de Belém (PA) e São Luís (MA) lograram importantes benefícios após a conclusão da infraestrutura, muito em função da modernização da produção e do papel de escoamento desta produção desempenhado por tais cidades.

Um olhar para o Distrito Federal

Em 1961, um ano após a inauguração de Brasília, seria construído no meio da área urbana de Berlim um muro. Um muro que significou e ainda significa, para aquele contexto, uma divisão do mundo, uma cunha vertical no centro da Europa que denotava que o mundo era expressamente dialetizado entre comunistas e capitalistas. No contexto do DF o muro é o vazio e começaria ser erguido em 1958 com a designação de imigrantes nordestinos a ocuparem Taguatinga a cerca de 20 km do Plano Piloto. Em 1989 o Muro de Berlim foi derrubado e uma pretensa aliança começaria a ser traçada entre oriente e ocidente a partir da hegemonização do capitalismo no planeta. No DF os vazios ainda são hegemônicos. Nele, a tentativa de aliança entre as partes se dá, desde o princípio, pela subjugação e pela coerção invisível das longas distâncias que impõem, tal qual nos apontou Paul Virilio (1996), a alienação aprisionadora da busca pela velocidade e pela promoção de vetores. O urbanismo rodoviário ganharia, no início da ocupação do DF, uma lógica regional composta por cidades-satélites antecipadamente construídas. A Lei de San Tiago Dantas (Lei nº 3.751 de 13 de abril de 1960), excluiria da capital os mais de 70 mil trabalhadores que a ergueram, os candangos, que já estavam distribuídos em oito locais que, pela referida Lei, permitiria criar as cidades-satélites e regularizar as comunidades circundantes ao Plano Piloto (COSTA, 2011, p. 27). Taguatinga (1958) e Sobradinho (criada em 1960 a cerca de 30 km do Plano Piloto) tiveram suas “plantas do loteamento” autorizadas pela NOVACAP em 1959 (DERNTL, 2019). Para elas seriam destinadas as massas de imigrantes que, ano a ano, povoavam o DF. Neste contexto, Gama (1960) seria criada entre o Plano Piloto e Luziânia (GO), nos limites sul do quadrilátero do DF a 30 km do Plano Piloto e o Núcleo Bandeirante (1961), outrora nomeada de Cidade Livre, seria regularizada, com sede localizada a 10 km da Rodoviária de Brasília. As cidades preexistentes no interior do DF foram também incorporadas a seu tecido urbano-regional, no caso, Planaltina (1859) e Brazlândia (1933). Brasília já nasce, neste sentido, com um cenário indutivo à metropolização.

Em 1966, 300 mil pessoas habitavam o DF. Este número era distribuído pelas cidades que o compunham [f.51]. O Plano Piloto contava com 90 mil habitantes; Taguatinga, 80 mil; Gama, 40 mil; Sobradinho, 26 mil, mesmo número de Núcleo Bandeirante, e o



[f.51] Carta da mancha urbana horizontal - 1964 do Distrito Federal e entorno imediato.

Fonte: ANJOS, 1991, p. 64.

restante, habitavam ocupações irregulares que cresciam a largos passos, principalmente na Vila IAPI (ao lado do Núcleo Bandeirante). Conforme José Pastore (1969, p. 49), ao descrever as realidades urbanas encontradas no DF na segunda metade da década de 1960, expôs que “enquanto o Plano Piloto é às vezes chamado de 'a cidade lunar do século XXI', as cidades-satélites, em seu conjunto, parecem constituir um resíduo do século XIX”. Com exceção de Taguatinga, que representava “a melhor cidade-satélite para atividades sociais”, por constituir praça central, comércio e serviços que já empregavam metade de sua população – “além de atrair trabalhadores de outras cidades-satélites” (PASTORE, 1969, p. 46); as realidades encontradas em Gama e Sobradinho eram de dependência total em relação Plano Piloto: em função do caráter e do processo de constituição destas cidades, cujas massas populacionais que as habitavam advinham de relocação dessas ocupações que, ao construírem no sítio planejado, eram imediatamente removidos pelo governo. Pastore identificou que, para um trabalhador do Gama chegar ao Plano Piloto, em 1966, o tempo estimado de locomoção era de 3 horas, o mesmo tempo para retornar à cidade-satélite. Embora os imigrantes tivessem queixas em relação ao desenho urbano do Plano Piloto, tal qual tinham os seus seletos habitantes, almejava-se lá viver “devido ao clima saudável da área, às residências confortáveis, às facilidades que enfatizam a união familiar, às vantagens de transporte e comunicação e à alta quantidade de escolas e outras agências sociais” (PASTORE, 1969, p. 49-50). No findar da década de 1960, Brasília já possuía um crescimento populacional de 283% em relação ao período de inauguração, chegando ao contingente populacional de 537 mil habitantes.

Durante a década de 1970, a explosão demográfica no país, em especial nas metrópoles devido ao processo de industrialização, faria a urbanização do DF alcançar a taxa de 118% (IBGE, 2018). Os planos iniciais de localização dos novos imigrantes para as cidades-satélites não surtiram os efeitos esperados. Mesmo a construção de Guará I (1967), cidade-satélite lindeira ao Setor Residencial Indústria e Abastecimento (atual SIA), não pôde conter as ocupações em barracões que se estendiam em contraste com as lâminas flutuantes de concreto da cidade modernista (em 1970, já possuía 24.864 habitantes). Conforme Suely Gonzalez (1985), Aldo Paviani (1991) e Luiz Alberto Gouvêa (1995), tais ocupações demarcavam as paisagens, do Plano Piloto ao Núcleo Bandeirante, e totalizavam cerca de 82 mil pessoas em 1970 (PAVIANI, 1991, p. 128). Favelas ou “ocupações provisórias”, como eram entendidas pelos governantes, fizeram com que o general Médici contatasse o governador, coronel Prates da Silveira, para resolver o problema das numerosas “incomodativas invasões” (PAVIANI, 1991, p. 128). Foi criada, então, a Campanha de Erradicação das Invasões (CEI), comandada pela esposa de Prates da Silveira, Vera Prates. Diante daquilo que eles chamaram de “relatórios técnicos” (GOUVÊA, 1995, p. 68) que diagnosticaram a poluição dos leitos hídricos das imediações do Plano Piloto, de seu perímetro Sanitário (instituído pela Lei nº 5.027/66) por parte dos ocupantes, conforme Gonzalez (1985, p. 83) e Gouvêa (1995, p. 71); estes documentos justificaram a transferência de mais de 118 mil habitantes das áreas de invasão e da Vila IAPI, do Núcleo Bandeirante e do Plano Piloto para as cidades já criadas e, principalmente, para Ceilândia (1971), uma nova cidade-satélite localizada nas imediações oeste de Taguatinga, a pouco mais de 25 km do Plano Piloto. Em Ceilândia, já em 1971, cerca de 80 mil pessoas habitariam 12 mil dos mais de 17 mil lotes que haviam sido abertos pela Companhia Imobiliária do DF (TERRACAP), mas que não contava com escolas, hospital ou mesmo infraestrutura básica, como água e esgoto (GOUVÊA, 1995, p. 75; PEIXOTO *et al*, 2017). No período de 1970-1976, conforme Suely Gonzalez (1985, p. 83), 24 mil novas habitações econômicas em Gama e Taguatinga seriam construídas por meio da Sociedade de Habitações de Interesse Social (SHIS), resumindo, no total, mais de 43 mil lotes novos em todo o DF. Entre 1970 e 1975 seu crescimento populacional alcançava 68,8% ao passo que no Plano Piloto este dado era de 3,6% (GONZALEZ, 1985, p. 83).

Segundo Benny Schvarsberg (2014, p. 53), a criação do Plano Estrutural de Organização Territorial do DF (PEOT) responderia ao expressivo crescimento populacional de 1977 no qual foram pensadas, nos arredores de Taguatinga e Ceilândia, as propostas de desenvolvimento e expansão de longo prazo. O plano teve orientação técnica de Geraldo Batista, Gunter Kolsdorf, Luís Alberto Cordeiro e Paulo Zimbres, “dentro das atividades de um convênio estabelecido entre a SEPLAN (CNPU) e o GDF” (BATISTA, 1984, p. 118). O PEOT foi elaborado de modo aberto, para que planos setoriais e locais pudessem ser produzidos e detalhados posteriormente. Tinha por objetivo fornecer à administração Pública “um conjunto de diretrizes de caráter estrutural”, e deixava latente a possibilidade de que, no contexto dos planos locais, “fosse criado um espaço para a discussão, debate e avaliação das questões urbanas”, uma maneira silenciosa de garantir uma possibilidade de ampliação de sua dimensão

democrática no âmago do regime autoritário. No PEOT, concluído em 1978, preservava-se a distância dos novos assentamentos em relação ao Plano Piloto, destinando-os para além de Taguatinga sentido Oeste e Sudoeste, nas imediações BR-060 e EPCT, respectivamente, fora do Cordão Sanitário. Neste plano para 2,4 milhões de habitantes (capacidade máxima de abastecimento de água no DF à época), a proposta para os novos núcleos era de que eles comportassem uma população que variasse entre 120.000 e 185.000 habitantes. Entre Taguatinga e o Plano Piloto seriam estabelecidas as universidades e centros de pesquisa, criando um lapso espacial numa área equivalente à destinada à nova capital (composta, atualmente, por um trecho de Vicente Pires, Águas Claras e as Colônias Agrícolas Vereda da Cruz, Arniqueiras e Vereda Grande). O transporte de massa, dispendioso para a população mais pobre de Taguatinga, se seguiria pela EPTG, já construída, e seria expandida a partir de dois vetores principais, Oeste, paralelo à BR-060, e Sul, sentido Gama, via EPCT. Conforme Geraldo Batista (1984, p. 119), três outras propostas foram aviltadas no processo de planejamento em 1977, sendo: 1) “criação de cidades-satélites isoladas”; 2) crescimento na direção norte-sul, entre as cidades satélites de Taguatinga e Gama”, e 3) “expansão na direção leste-oeste ao longo do eixo Plano Piloto-Taguatinga”. A escolha da proposta que foi aprovada se deu com o objetivo de fortalecer Taguatinga e tirar a pressão sobre o Plano Piloto [f.52]. Aprovado, o PEOT/78, de certo modo, designou parte da expansão urbana que se sucederia na década posterior.

No início da década de 1980 a população do DF havia crescido 118% em relação à década anterior, extrapolando o contingente populacional de 1,1 milhão de habitantes no final da década. Destes, conforme Suely Gonzalez (1985, p. 83-84), somente 24% habitavam o Plano Piloto (293.210 habitantes). Os instrumentos e áreas designadas para expansão pelo PEOT passam a ser ativados, fato que levaria à criação da cidade-satélite de Samambaia em 1985, entre Ceilândia, ao norte, e a BR-060, ao sul. Em 1982 começaram as desapropriações das chácaras ali existentes e em 1984 foi iniciada a primeira etapa de ocupação. O projeto urbanístico foi estudado desde 1982, mas elaborado e divulgado em 1984. Em 1985 chegaram seus primeiros moradores. A estimativa inicial era que Samambaia comportasse a população de 330 mil habitantes das mais diferentes classes sociais. Todavia, como era de praxe no ordenamento do DF a partir da tática das cidades-satélites, inicialmente, a cidade foi ocupada por moradores de baixa renda e por oriundos Programa de Assentamento de Invasões iniciado em 1982 (BRANDÃO e GEPAFI, 1984, p. 61). A segunda etapa de implantação ocorreu em 1988, e a terceira em 1989, ano em que ocorreram mudanças no plano original (COSTA, 2011, p. 158). O projeto é dividido em setores Norte e Sul, separados por uma rede elétrica de alta tensão que abastece o Distrito Federal e que cruza a cidade no sentido leste-oeste. Seu desenho urbano possui uma malha de vias arteriais que estruturam a macrocirculação na cidade (1ª Avenida Norte, 2ª Avenida Norte; 1ª Avenida Sul e 2ª Avenida Sul, estas sentido Leste-oeste; e Avenida Central, Avenida Sul e Avenida 2 Sul, estas, sentido norte-sul). Nas áreas entre as vias que configuravam uma espécie de tabuleiro, as quadras são marcadas por irregularidades em forma, tamanho e ocupação.

De mesmo ano de inauguração de Samambaia, foi desenvolvido o Plano de Ocupa-



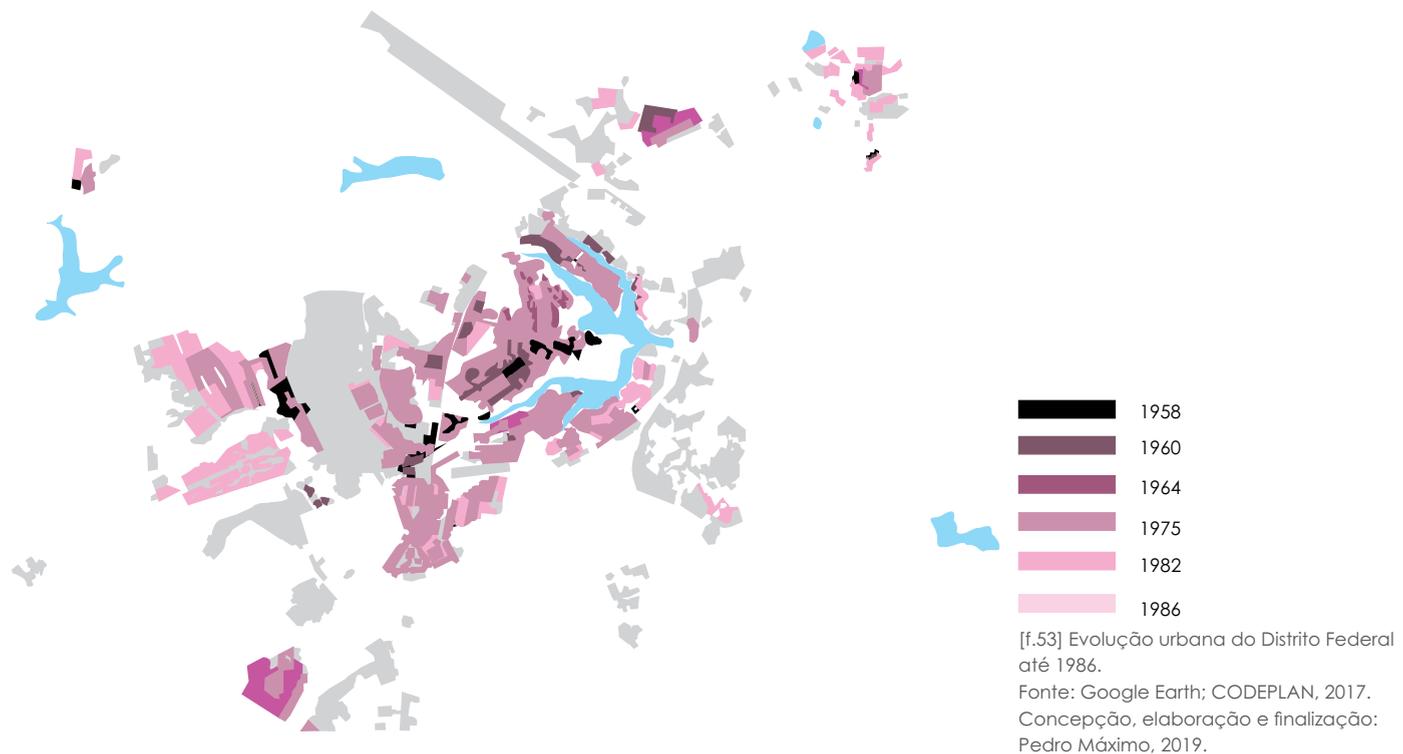
[f.52] Alternativas Desenvolvidas para o PEOT.
 A: Alternativa para PEOT A.
 B: Alternativa para PEOT B.
 C: Alternativa pra PEOT C.
 D: Alternativa aplicada em 1978.
 Fonte: BRANDÃO e GEPAFI, 1984, p. 61
 Concepção: Pedro Máximo
 Elaboração: Matheus Costa
 Finalização: Pedro Máximo, 2019

Áreas existentes 
 Novas áreas urbanas 
 Eixo de transporte 
 Vias principais 
 Divisor de águas da bacia do Paranoá 
 Centros das novas cidades 

1 - Plano piloto
 2 - Taguatinga
 3 - Ceilândia
 4 - Guará
 5 - Gama
 6 - Sobradinho
 7 - Novas áreas universitárias (Projeto Águas Claras)

ção Territorial do DF (POT), que apesar de não ter sido aprovado, criou um macrozoneamento do DF e aprofundou, conforme Schvarsberg (2014, p. 54), as propostas do PEOT. No mapa persiste, naquele trecho estabelecido pelo PEOT como áreas para os novos assentamentos, as zonas de expansão urbana lindeiras à BR-060, sentido Sudoeste. Uma imensa área entre Sobradinho e Gama mantém em aberto as possibilidades de criação de cidades-satélites, mesmo que as outrora inauguradas ainda não estivessem, por completo, ocupadas. O Plano Piloto, neste contexto, estava à salvo dos invasores, agora, submetidos às longas distâncias para se chegar ao trabalho. As estratégias do PEOT de que, no intervalo entre os novos assentamentos fossem localizadas indústrias e infraestruturas de abastecimento, como é possível perceber nas estratégias do POT, não lograram efetividade, a não ser pela instalação de serviços automobilísticos, pontos comerciais locais, granjas e áreas rurais. Isso significa que a oferta de empregos ainda estaria centrada no Plano Piloto. A renda da população das cidades-satélites, após a “desafetação” dos arredores do Plano Piloto, caiu drasticamente, conforme Gouvêa (1995, p. 68-69), e as mulheres eram submetidas, pela impossibilidade dos longos deslocamentos e da jornada tripla (mãe, dona de casa e trabalho informal), a ficarem “basicamente estribadas nos poucos ganhos do chefe de família, percebidos, geralmente, como operário da construção civil”. Enquanto isso, conforme José Pastore (1969, p. 45), o Plano Piloto “se distingue no cenário de suas linhas modernas e funcionais”. Isso porque a paisagem elegante do setor residencial proporcionava áreas verdes, “generosos playgrounds para crianças com sua própria escola”. Isso dava liberdade às crianças e proporcionava “à mãe e esposa as oportunidades para gozar de maior liberdade e desenvolver atividades profissionais extradomiciliares”. Além do mais, na década de 1980, a qualidade e quantidade dos serviços públicos, como o escolar e o de saúde, em termos de distribuição pelas cidades-satélites e oferta de vagas, ainda não haviam sido resolvidas, embora o Hospital Regional de Taguatinga (projeto de Lelé de 1968), auxiliasse na demanda. Tais condições agravavam e comprometiam a qualidade de vida de seus habitantes que, via de regra, decorriam das péssimas condições de saneamento ou da impossibilidade de melhores salários e condições de emprego, dada a baixa escolaridade e capacitação.

A cidade modernista, portanto, a expressão espacial das inquietações das Vanguardas, afeita, necessariamente, à negação da burguesia e à valorização dos trabalhadores, como alegou James Holston (1993, p. 12) se mostra, no caso do processo inicial e continuado de ocupação de Brasília até as vésperas de seu aniversário de 30 anos, esvaziada de seu caráter aberto. Para Lucio Costa em *Brasília Revisitada*, as cidades-satélites deveriam ter sido construídas posteriormente à ocupação total da Área Metropolitana de Brasília (termo esse que consta nos documentos), ali composta pelo Plano Piloto e imediações (1987, p. 7). Isso explica a ausência de um esboço inicial de propostas de organização do DF como um todo. Irracional, tal qual Lucio Costa nomearia a estratégia de antecipar a criação dessas cidades, a distância mantida entre elas o Plano Piloto o protegeria, respondendo aos anseios dos idealizadores do PEOT. Contudo, o rigoroso Planejamento desenvolvido pelos militares não garantiu a discussão democrática para suas instalações e projetos, o que fez com que as



famílias mais pobres fossem, em grande medida e literalmente, arrancadas de suas imediações e expulsas para fora do Cordão Sanitário ou mesmo do DF [f.53]. Até o período da redemocratização do país, esse Cordão Sanitário teria significados amplos, que se desdobrariam principalmente sobre a classe trabalhadora e sobre os imigrantes que vinham, majoritariamente, do Nordeste do país (Piauí, Bahia e Maranhão).

Exúrbio às avessas

A formação do território do Distrito Federal ocorreu em decorrência da divisão e incorporação de partes de três municípios goianos. Dois do século 18, Formosa e Luziânia, e um do século 19, Planaltina (posteriormente nomeada de Planaltina de Goiás). Os núcleos urbanos preexistentes, Brazlândia e Planaltina, que foram posteriormente incorporados ao território do DF, pertenciam a Luziânia e Planaltina, respectivamente. O processo de expansão do urbano nos arredores do DF, área posteriormente denominada Entorno³⁷, se dará pela conjugação da implantação de rodovias e pela escolha da localização das cidades-satélites. Estes dois elementos foram fundamentais para a consolidação de três vetores de crescimento para além de seus limites. O primeiro deles cujo crescimento foi mais concentrado, se deu pela incorporação de Brazlândia e a criação de Taguatinga a Oeste do Plano Piloto, pela criação das rodovias Brasília-Anápolis e pelo prolongamento da EPCL sentido Corumbá de Goiás. O segundo se refere à incorporação do núcleo urbano de Planaltina, à criação da cidade de Sobradinho e da extensão do vetor nordeste pelo prolongamento da Via EPIA, sentido Formosa e Planaltina de Goiás, dando acesso aos estados da Bahia e Minas Gerais. O terceiro vetor, cuja extensão é mais ocupada em suas margens e que determinou um crescimento linear, refere-se ao prolongamento da Via EPIA sentido

37. A ideia de Entorno enquanto um território somente surgirá no contexto da SUDECO, em específico, quando foi produzido um documento intitulado "O Entorno do DF – Problemas e Propostas de Solução". Este documento serviu para sua institucionalização posterior como um território, inicialmente com 12 municípios, definidos em 1975 pelo PERGEB.

38. A Votorantim Cimentos, empresa de relevância continental, ao implantar uma filial em Corumbá de Goiás criou um núcleo urbano, uma espécie de cidade industrial para seus trabalhadores. Esta cidade, cujo desenvolvimento estaria atrelado ao desenvolvimento da empresa viria, em 1990, a se emancipar de Corumbá de Goiás com nome de Cocalzinho de Goiás. Portanto, trata-se de um núcleo planejado.

Luziânia, ao sul (pela Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek, a BR-040), à criação de Gama, tendo seu crescimento em função da presença do Triângulo Mineiro e do estado de São Paulo (no extremo sul deste alinhamento). Este corredor urbano possui, da Rodoferroviária a Luziânia, 60 km de extensão.

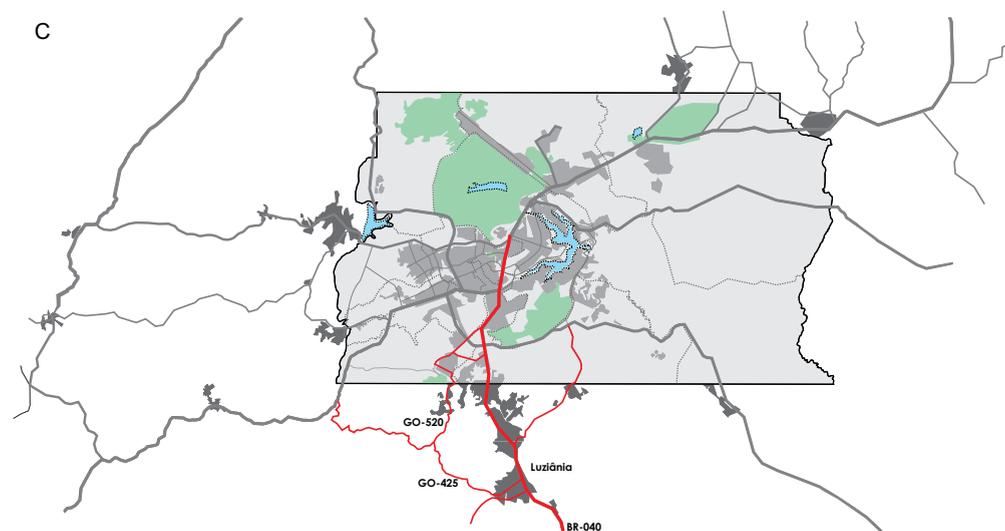
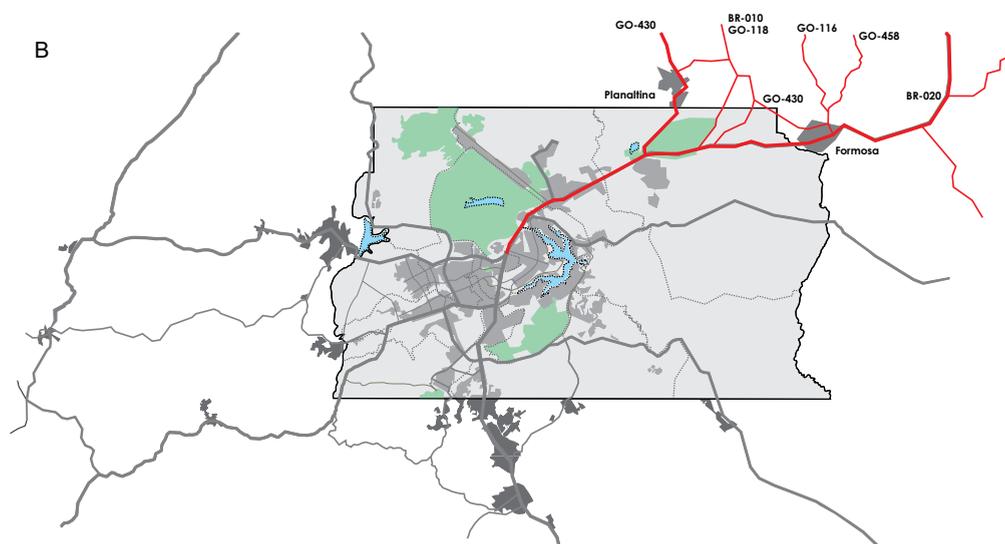
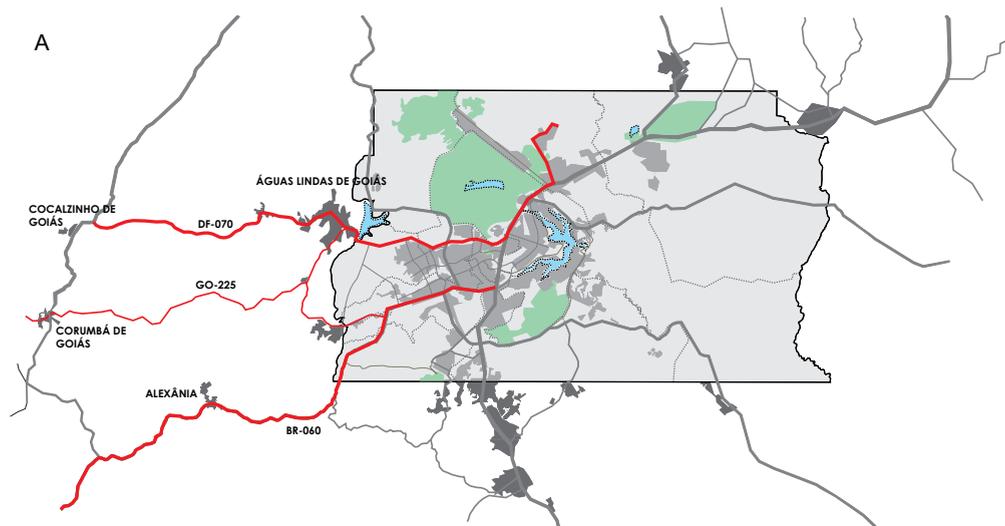
Em 1964 poucos núcleos urbanos orbitavam o DF. Os núcleos originais e sedes dos municípios já estavam de certo modo ocupados, sendo o processo de urbanização, até esta data, direcionado às cidades-satélites e Plano Piloto. No interior do DF as cidades do Gama, Sobradinho e Taguatinga estavam em processo acelerado de urbanização, e a explosão demográfica na década seguinte imporia uma nova dinâmica em suas áreas limítrofes. De acordo com a Carta da Mancha Urbana [f.50] do Distrito Federal e Entorno Imediato, de 1977, os núcleos de Santo Antônio do Descoberto e de Cidade Eclética, próximos ao limite oeste do DF, ao norte da Rodovia Brasília-Anápolis, estavam em formação. Este corredor sudoeste que alimentava o DF com suprimentos materiais básicos (areia e tijolos cerâmicos), vindos de Anápolis, Abadiânia e Alexânia, teve mais ao Norte a formação da Cidade Eclética, descolada da Rodovia por uma circunstância particular. Ela era uma pequena nodosidade de abrangência regional que se localizava entre Corumbá de Goiás e Santo Antônio do Descoberto, e as articulavam por meio de uma estrada que as conectavam. Corumbá de Goiás dispunha de uma empresa de extração de minérios, a Votorantim³⁸, criada em 1961, que também alimentava do DF com suprimentos básicos para a construção civil: cimento e cal. Em razão da escassez de estradas, estas nodosidades se tornaram importantes conectores para o escoamento desta produção em uma via paralela à Brasília-Anápolis (hoje, GO-225). Deste modo, Santo Antônio do Descoberto e Cidade Eclética eram relativamente equivalentes em tamanho em 1977. Este documento ainda nos apresenta um corredor de ocupação rarefeita no interior e exterior do DF, no trecho entre Núcleo Bandeirante e Luziânia. Próximo ao limite sul do quadrilátero, em Goiás, já estavam ocupados os pequenos distritos de Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental. Estes núcleos distritais, tanto Oeste quanto Sul, pertenciam a Luziânia. O vetor nordeste permaneceria com crescimento lento.

O PERGEB (composto por técnicos do IPEA) implementará as estradas de penetração no DF a fim de configurar a rede urbana DF-Entorno e urbano-regional, considerando as cidades existentes. Ao mesmo tempo, instituirá as Áreas Programa, extensos polos de influência e de modernização produtiva vinculados às características geográficas das regiões que compunham a área delimitada pela Região Geoeconômica de Brasília, a saber, Goiás e Minas Gerais. Ao todo foram cinco Áreas Programa que de algum modo tangenciavam as cidades lindeiras aos limites do DF, com exceção a Área Programa Eixo Ceres-Anápolis, constituída como um polo agrícola, para a qual previu-se a duplicação da estrada Goiânia-Anápolis. A atuação da PERGEB, no contexto do II PND, estava limitada pela depressão econômica que se revelaria nos anos seguintes. Com isso, as questões de ordem urbano-regional, como o estímulo à metropolização de cidades ainda em processo inicial de urbanização e o planejamento de cidades de abrangência regional na Região Geoeconômica de Brasília expostas de modo genérico no Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), deixarão o Entorno com altos índices de urbanização, mas desprovidos de infraestrutura (FREITAG e FARIA,

2013, p. 13). Com o agravar da situação regional, alguns prefeitos das cidades do Entorno configurarão, em 1979, Associação dos Municípios Adjacentes de Brasília (AMAB).

Dado o crescimento populacional da região Oeste do DF e a proposta de implantação de Samambaia, Santo Antônio do Descoberto se emanciparia de Luziânia em 1982. Na face norte deste novo município, nas proximidades do Lago do Descoberto (divisa do DF com Goiás), parte da cidade que virá a ser Águas Lindas de Goiás, já estava parcela em 1984. A abertura de loteamentos nesta nodosidade que apresentará índices exorbitantes de crescimento na década de 1990, possui uma explicação regional. A relação da Votorantim com o DF, que outrora foi consolidada pela Cidade Eclética, passaria a ser direta com os canteiros de obras a partir do prolongamento da EPCL a partir de Ceilândia (BR-070), em especial em 1970. Em 1972 a Votorantim é transferida para o território de Sobradinho, ao Norte da área urbanizada, e a indústria remanescente em Cocalzinho de Goiás foi vendida para a empresa francesa LAFARGE em 1973. Essa conexão direta entre a LAFARGE (GO) e a Votorantim (DF) explica o tipo de conexão que se dá na face Norte da área urbanizada do DF pelo percurso BR-070, EPCL, EPIA e DF-150 (e vice-versa). Mesmo com esta alteração importante da dinâmica regional, a relevância da Cidade Eclética não foi minorada em função do novo arranjo rodoviário. Com a abertura de uma nova estrada (atual Avenida Águas Lindas – que conecta Águas Lindas de Goiás a Santo Antônio do Descoberto como uma espécie de alça), o fluxo de caminhões destas empresas, tanto da Votorantim quanto da LAFARGE, na direção das cidades ao sul (internas e externas ao DF), se daria sem necessariamente adentrar e atravessar o DF. Ao sul, a consolidação do Gama e da Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek intensificou a ocupação do corredor urbano do Entorno, sentido Luziânia. Com o espaço urbanizado em fragmentos, o crescimento foi direcionado pelo vetor cuja mancha estaria entrecortada pelos trilhos de ferro. Em 1984, conforme imagens de satélite, o corredor sul que liga o limite do DF com Luziânia já estava completamente parcelado, com imensos vazios urbanos à espera de ocupação. Se por um lado havia algum rigor planejado no DF, seja pelo PEOT, seja por seu reforço indireto pelo POT, no entorno imediato, em especial nas áreas mais ocupadas (Luziânia e Gama), há um desregramento sem medida. Dos núcleos urbanos ocupados lindeiros à linha Sul do quadrilátero, Novo Gama estava, em 1984, mais urbanizado que Valparaíso e Cidade Ocidental. Em 1987 já havia um certo equilíbrio populacional entre elas, mas o imenso vazio urbano que as articulavam a seu núcleo administrativo, Luziânia, ainda permanecia **[f.54]**.

Esta espessura temporal de 30 anos, que se inicia com o início da construção de Brasília até seu reconhecimento como Patrimônio Cultural em 1987, explica o tipo de dinâmica e desenvolvimento que acometerá o DF e Entorno nas décadas seguintes. Observa-se uma certa divisão, intencionalmente mantida pelo governo militar (1964-1985), entre o DF e seu Entorno. Esta divisão pode ser percebida pelos tipos de ocupação, pelos vetores indutores de crescimento e pela distância socioeconômica entre as faixas espaciais: Plano Piloto e Área Metropolitana (Brasília e seu Cordão Sanitário), cidades-satélites (em sua maioria fora do Cordão Sanitário e dentro do DF) e Entorno. Se para Edward Soja (2000) os Exúrbios, ou seja, esta terceira faixa que se



[f.54] Vetores de expansão DF.
 A: Vetores de expansão oeste sentido Águas Lindas de Goiás; e vetor de expansão sudoeste sentido Alexânia.
 B: Vetor de expansão nordeste sentido Planaltina de Goiás e Formosa.
 C: Vetor de expansão sul sentido Luziânia.
 Fonte: Google Earth
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.

consolidada para além do subúrbio é uma faixa destinada aos muito ricos no caso de Los Angeles, no caso exemplar de Brasília, coloca-se como um Exúrbio às avessas. Se para Rem Koolhaas (2008 [1978]) *Coney Island* era utilizada pelos nova-iorquinos como espaço de testes e do ousado exagero das propostas a serem replicadas em Manhattan, o Entorno do DF participa de um outro tipo de divisão territorial. Os testes imediatos que ocorreriam em *Coney Island*, no caso do DF, já haviam sido previamente praticados na média duração histórica das cidades novas e intervenções modernas no Brasil (TREVISAN *et al*, 2019). Com isso, seu Entorno foi submetido a um tipo de organização do espaço característico das metrópoles brasileiras, a saber, o espaço periférico em seu sentido *latu*. Cabe, nesse sentido, apresentar duas relações espaço-temporais DF-Entorno estabelecidas neste período de expansão do urbano. Em primeiro lugar, este Exúrbio às avessas foi concebido como o espaço que garantiria os suprimentos materiais básicos para a execução de Brasília e do DF: tijolos, areia, cimento, cal, grãos, legumes, frutas, carnes e produtos derivados e industrializados. Em segundo lugar, já num segundo momento de ocupação do território no contexto da Região Geoeconômica de Brasília e do PERGEB, esses espaços estariam “adequados” à população de baixa renda, que se submeteria às longas jornadas de trabalho (incluindo aqui o tempo de deslocamento), numa relação dialética centro-periferia. No centro, uma bacia de empregos, na periferia, uma expressiva disponibilidade de mão de obra. Neste segundo momento, tal qual foi estabelecido no primeiro, o Entorno teria uma característica ímpar: ser, ainda que às avessas, a base a ser explorada por Brasília, a sua infraestrutura. Com isso, o planejamento e o projeto serão práticas recorrentes no DF, em especial em Brasília, mas o território em construção no Entorno, seja ele ao sul, sentido Luziânia, a oeste, sentido Corumbá de Goiás ou Santo Antônio do Descoberto, a leste, sentido Formosa, ou ao norte, sentido Planaltina de Goiás, será esgarçado pela força dos vetores.

1.4. Alexânia e Abadiânia (1957-1961)

Além de Brasília ser, conforme vimos, fruto de um processo histórico de maturação do urbanismo no Brasil e no mundo, ela própria desencadeou processos importantes de ocupação das áreas interioranas no país, cumprindo, nesse quesito, parte de seus desígnios. Neste sentido, imbuída da missão de alavancagem da urbanização das cidades preexistentes na hinterlândia, Brasília também desencadeou processos de construção de cidades novas, e [...]

[...] em política e projeto, direta ou indiretamente, fez emergir novos quadros técnicos, nomes outrora desconhecidos, cidades até então jamais vistas e imaginadas, saberes locais e universais, planos e desenhos que revelam soluções eruditas e populares para os ambientes urbanos, distantes daqueles mais desenvolvidos de nossa costa litorânea. [...] (MÁXIMO e TREVISAN, 2019, p. 100).

Este trecho do artigo *Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília*, publicado nos anais do XVII ENANPUR (MÁXIMO e TREVISAN, 2019b) e na Revista Nós: Cultura, Estética e Linguagem (MÁXIMO e TREVISAN, 2019a), sintetiza uma fração do impacto territorial e simbólico da capital federal: 1) admitiu a atuação empreendedores urbanos, 2) fez ver novos quadros técnicos e profissionais, 3) criou novos fragmentos do urbano no interior do Brasil, e mais, 4) integrou o país por meio da promoção de redes técnicas. Ainda que esse processo de integração esteja em maturação (conforme estudos do IBGE apresentados no Capítulo 2 da Parte II), no âmbito do entre-Metrópoles, a construção de Brasília mobilizou a criação das cidades referidas no título desses artigos, dados levantados no curso da pesquisa aqui apresentada. Neste sentido, o texto que segue adiante é parte do corpo dessas publicações que introduziram Abadiânia e Alexânia no *hall* de cidades novas e na historiografia das cidades planejadas no Brasil.

De Olhos D'Água a Alexânia

Alexânia é uma cidade nova de relocação, em que sua antiga sede foi transferida de sítio. A abordagem de suas particularidades, inevitavelmente, tocará alguns pontos da história política do protagonista de sua criação, Alex Abdallah. Este político emprestou seu nome à cidade que fundou, estipulando assim uma auto-homenagem concreta, material, fato que lhe dispensa uma estátua, condecorações ou seu nome em qualquer rua ou bairro. Tal fato já nos revela sua força política, sua relevância para o contexto local e de certo modo regional, visto as alianças posteriores por ele firmadas. A construção da presente narrativa se deu pela leitura e análise da trama urbana, por entrevistas e mapeamentos, bem como pela consulta à escassa bibliografia, a qual nos emprestou datas, nomes e características importantes do projeto e do processo de formação da nova cidade, visto que o projeto original ou suas cópias encontram-se desaparecidas.

Olhos D'Água é um pequeno distrito, hoje pertencente a Alexânia, que já foi a sede do município por duas vezes. Surgiu como um aglomerado em 1940, quando foi erguida uma capela a Santo Antônio e uma escola. A rápida construção de casas no derredor

da capela fez com que em 1954 ela fosse elevada a Distrito de Corumbá de Goiás, à época, cidade mais próxima. A relação de seus moradores com Corumbá, na maioria camponeses, era estreita. O saber popular sobre as construções da antiga cidade colonial, em técnicas e tecnologias, foi incorporado pelos mestre-de-obras e pedreiros do pequeno Distrito, fato que fez sua paisagem se assemelhar sobremaneira à da sede do município. Anacronismos à parte, um cenário da cultura popular e sertaneja se firma largamente em Olhos D'Água. As economias, manufatureira e agrícola, surgiram com a cidade. O cultivo de produtos como o feijão, o arroz, o milho, o café, a mandioca, o algodão e a cana-de-açúcar; a produção de seus derivados como o melaço, a rapadura, a farinha e o queijo; a produção manufatureira de tecidos e malhas, bem como de vasos de barro e peças de madeira entalhada, garantiam a autossuficiência do Distrito e suas relações comerciais com Corumbá de Goiás (LIMA, 1995).

Em 1958, Olhos D'Água foi elevada à categoria de Município, mesmo ano em que sua sede foi transferida para Alexânia. Alex Abdallah, de origem sírio-libanesa, era seu prefeito. À espera de que Juscelino cumprisse sua Meta Síntese, dois anos antes, em 1956, Abdallah iniciava sua busca por terrenos próximos ao futuro Distrito Federal. Com as demarcações do percurso da rodovia Brasília-Anápolis, em 1957, três fazendas dela lindeiras, que se encontravam em uma planície, foram negociadas e compradas. Abdallah julgou que este terreno, sem grandes declives e aclives, era adequado para a realização de seu plano. Segundo Ricardo Lima (1995), este processo ocorreu silenciosamente, cuja maioria dos moradores de Olhos D'Água desconhecia as reais intenções do político.

Alex Abdallah era o novo dono das três glebas que formavam 30 alqueires de campo. Neste interim inicia-se as visitas a cidades-referência, como Jaraguá, Diolândia, Uruana e Ceres, todas em Goiás. Seu objetivo inicial era que Alexânia fosse, assim como Ceres, uma cidade rural (CURADO, 2015). Segundo o Edital de Loteamento de 20 de março de 1957, registrado no Cartório de Registro de Imóveis da cidade de Corumbá de Goiás, e publicado no jornal “O Corumbaense Goiano” em 1º de abril do mesmo ano, Abdallah contratou o projeto para a nova cidade da Empresa Brasil de Imóveis Limitada, de Belo Horizonte (MG). Neste documento a grafia do nome da cidade era “Alex-ânia”, com especificação para ser uma Cidade Industrial, diferentemente de suas intenções iniciais. A justificativa para tal decisão, informa-nos Ramir Curado (2015), era de que Abdallah não possuía recursos para implanta-la, direcionando Alexânia à abertura para negociação com empresários e industriais, cuja proximidade com Brasília lhes seria um potente atrativo. Em entrevista a Guilherme Verano, Alex Abdallah (2012) afirma que era próximo a Pedro Ludovico Teixeira – antigo governador de Goiás, responsável pela mudança da capital –, e que se inspirou em suas ações mudancistas para planejar Alexânia. Ao narrar sua epopeia afirma:

Realmente hoje, olhando a priori, olhando para trás, com o advento de Brasília o meu grande lucro foi justamente [ter] ocupado uma porção do sertão inóspito de meu estado e criado condições de vida para centenas e milhares de famílias. [...] O meu sonho não era atender ao vislumbre do poeta e não passar a vida em brancas nuvens, mas deixar as nossas marcas por aqui através de pelo

menos uma árvore plantada. Eu queria plantar muito mais do que uma árvore, eu queria plantar uma floresta de casas. Consegui. (ABDALLAH, 2012)

O desenho urbano de Alexânia origina-se a partir de uma preocupação com sua articulação regional. A rodovia Brasília-Anápolis cruza sentido Leste-oeste o terreno destinado ao novo perímetro urbano. Na cumeira do sítio sentido Noroeste uma via de conexão regional foi estabelecida para articular a nova cidade a Olhos D'Água e Corumbá de Goiás. Ali, nos limites do perímetro foi determinada a criação de um aeroporto para pequenas aeronaves, públicas e particulares. Para o estabelecimento do Setor Central, três fatores foram preponderantes: o estabelecimento de uma especialização de vias, uma estreita proximidade com a rodovia e a delimitação da área mais aplanada do terreno.

A especialização de vias foi garantida pelas seguintes decisões: 1) as quadras lindas à rodovia teriam perfil comercial e de serviços privados; 2) a via perpendicular à Rodovia (sentido norte-sul) – Avenida 15 de Novembro, com caixa viária de 15 metros – teria uma sequência de 20 quadras de 55m x 55m destinadas aos edifícios dos poderes administrativo e legislativo, bem como a espaços públicos; e 3) outra via – atual Avenida Nelson Santos (também sentido norte-sul) – seria a grande chegada da cidade, portando, assim, uma caixa viária de 40 metros, com um largo canteiro central que abrigaria edifícios para os serviços e equipamentos públicos [f.55] [f.56]. Diferentemente do conjunto de quadras destinado aos poderes públicos, o corredor de serviços públicos cruza a Rodovia, ficando parte dele ao norte e parte ao sul. A

[f.55] Estratificação dos princípios e diretrizes iniciais para o estabelecimento do núcleo central da nova cidade.
Fonte: Pedro Máximo
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2018.

DIRETRIZES INICIAIS DO PROJETO URBANO DA CIDADE DE ALEXÂNIA



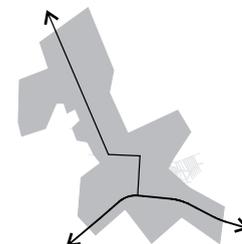
PERÍMETRO URBANO E MUNICIPAL EM 1958



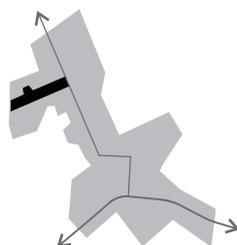
PERÍMETRO URBANO E MUNICIPAL EM 1964



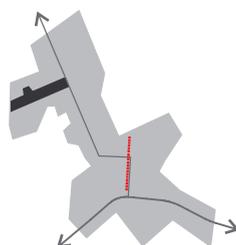
PERÍMETRO URBANO E MUNICIPAL EM 2018



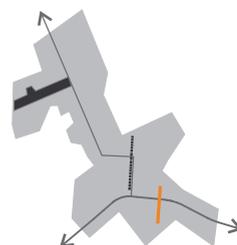
LIGAÇÃO
Rodovia - Olhos D'Água - Corumbá de Goiás Esta está disposta na Cumeeira do terreno sentido Noroeste.



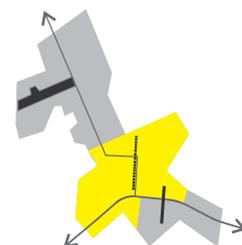
AEROPORTO
Localizado na saída Noroeste do perímetro perpendicular à Ligação Alexânia - Corumbá de Goiás.



PODERES E EDIFÍCIOS , ADMINISTRATIVOS
Conjunto linear de quadras (55m x 55m) destinadas às estruturas administrativas e à sede dos poderes legislativo e executivo do Município disposto perpendicular à Rodovia Brasília-Anápolis.



SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
Conjunto linear de quadras posicionadas no canteiro central perpendiculars à Rodovia Brasília - Anápolis.



SETOR CENTRAL
A delimitação do Setor Central foi definida a partir da distribuição das vias regionais e o estabelecimento dos conjuntos lineares de serviços, equipamentos, poderes e espaços públicos.

[f.56] Tecido urbano de Alexânia, cortado pela BR-060, sentido Brasília.
Fonte: Acervo do Autor.



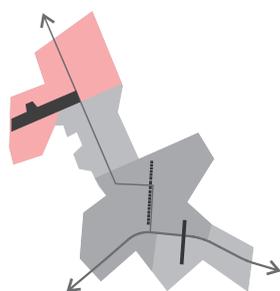


parte norte contém a Biblioteca Pública, o Posto de Saúde, o Fórum e a Secretaria Municipal de Educação (antigo Departamento Municipal de Educação e Cultura - DEMEC). Ao sul ficaria a Feira e o Mercado públicos. A Avenida Nelson Santos delinea o caráter de “entrada principal”, pois é a única via, em toda a malha deste Setor, que estabelece uma hierarquia viária clara, reforçada pela presença, lindeira a ela, da Rodoviária. Diante destas decisões, delimitou-se o Setor Central estritamente vinculado à rodovia. A Igreja Matriz, que ocupa uma quadra no centro deste Setor (Quadra 70), domina a paisagem da cidade e orienta sua leitura e deslocamentos. No plano de Alexânia há uma coerência na distribuição de quadras e avenidas em relação ao Setor Central, pois manteve-se na implantação e na consequente ocupação o dimensionamento original.

O estabelecimento de um macrozoneamento foi feito a partir da criação de setores [f.57]. Além do delineamento do Setor Central, no limite noroeste, próximo ao aeroporto, foi pensada uma ocupação de baixa densidade e de uso predominantemente residencial, assemelhando-se a uma espécie de subúrbio-jardim. Nas avenidas, usos mistos eram permitidos, mas com a conservação de uma paisagem predominantemente horizontal, cuja finalidade era respeitar as demandas das eventuais operações aeroportuárias. Este seria o Setor Aeroporto – assemelhando-se ao projeto inicial de Goiânia e seu Setor Aeroporto, cujo desenho, inclusive, lhe guarda semelhanças. Entre o Setor Aeroporto e o Setor Central foi delimitado o Setor Industrial, composto por lotes maiores, mas com pouca variação no dimensionamento das quadras. Nele seria permitido maiores índices de ocupação dos lotes, contando inclusive com afastamentos maiores e proporcionais às ocupações. Na região limítrofe entre o Setor Central e o Setor Industrial foi localizado o cemitério municipal, cuja posição revela o horizonte ocidental da paisagem rural do município. Voltando à rodovia, a parte Oeste do seu perímetro, sentido Anápolis, pertence ao Setor Central. A parte Leste, sentido Brasília, refere-se ao Setor Nova Flórida, responsável por abrigar o hospital municipal, hotéis e pousadas, cargas e descargas de caminhões bem como, na continuidade da Avenida Nelson Santos, a presença da Feira e do Mercado. Há uma grande quantidade de chácaras neste Setor, muitas delas anteriores ao início da

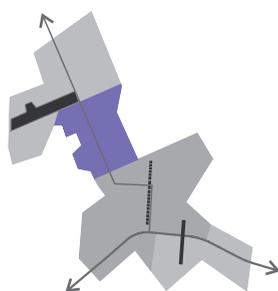
[f.57] - Estabelecimento do zoneamento e dos setores da cidade de Alexânia.
 Fonte: Pedro Máximo
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2018.

ZONEAMENTO, SETORIZAÇÃO E MALHA URBANA



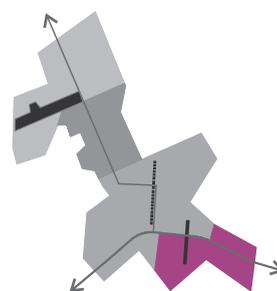
SETOR AEROPORTO

Localizado no limite Noroeste lindeiro ao aeroporto. Destina-se a residências e pequenas indústrias.



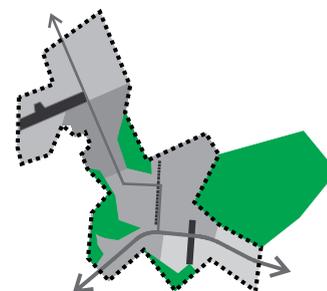
SETOR INDUSTRIAL

De acordo com a especificidade do projeto, a cidade teria perfil industrial. Este Setor localiza-se entre o Setor Central e Setor Aeroporto.



SETOR NOVA FLÓRIDA

Localizado na no trecho sudeste da cidade. Uso estabelecido de habitação, hospital municipal e equipamentos públicos pesados.



CHÁCARAS

Conjunto de chácaras distribuídas ao redor do núcleo central da cidade. Destina-se à produção agrícola e ao lazer.

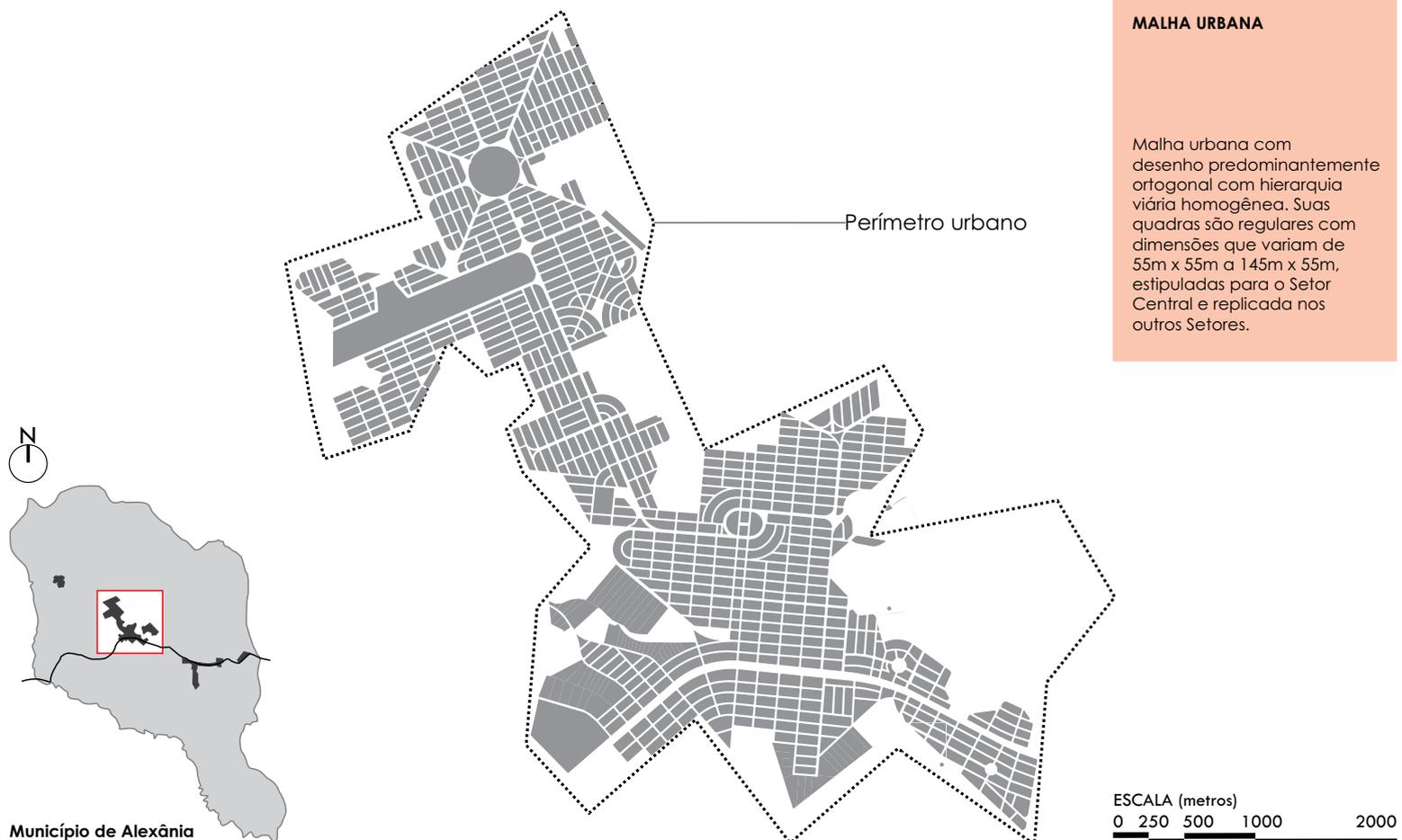
implantação da cidade. Em função dessa presença e abundância de água no local, ali se estabeleceu um parcelamento de chácaras – assim como nos limites dos Setores Central e Industrial –, inclusive a algumas delas foi destinado o uso de lazer urbano. Nova Flórida foi o primeiro nome dado popularmente às ocupações iniciais e, segundo Abdallah (2012), foi o primeiro nome dado à cidade, no entanto, sem registro.

Neste sentido, assim como coloca Ramir Curado (2015, p. 74), “[...] a planta original de Alexânia privilegiava áreas para o lazer, áreas para estacionamento de veículos, áreas comerciais, área para um aeroporto, entre outras”. Tal complexidade, ainda distante da realidade da maioria dos municípios goianos, fez insurgir uma narrativa de modernidade em Alexânia, já presente em Goiânia, Anápolis, Aragarças e Brasília (LACERDA; TREVISAN, 2018). Tal processo se deu pela racionalidade de sua malha viária [f.58] bem como a utilização de técnicas de planejamento urbano modernas como a setorização, o zoneamento e a especialização de vias.

[f.58] Malha viária e quadras do projeto urbanístico para Alexânia.
Fonte: Google Earth; Plano Diretor de Alexânia.
Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2018.

A ocupação inicial da cidade ocorreu à medida que seus lotes eram executados, doados e vendidos, criando, assim, uma espécie de povoado. Esta estratégia de Abdallah para concretização da nova cidade inicia-se já em 1957 antes mesmo de Olhos D'Água se tornar a sede do município. Os primeiros lotes abertos eram lindeiros à

DESENHO DA MALHA URBANA DE ALEXÂNIA



rodovia, fato que estimulou sua ocupação imediata a fim de abastecer e oferecer recursos às empreiteiras e viajantes [f.59]. Para que a cidade fosse implantada de acordo com as especificações presentes no projeto, Abdallah contou com trabalhadores de Olhos D'Água, Corumbá de Goiás e Anápolis. Além do mais, para a coordenação das obras, Fritz Gezets, um engenheiro alemão residente em Goiânia, foi contratado. Segundo Paula Stumpf (2014), a mudança da sede do município foi encarada pelos moradores de Olhos D'Água como um golpe a seu desenvolvimento, visto que os investimentos e a disponibilidade de energia elétrica (neste momento produzida por um gerador) direcionavam-se a Alexânia.

O trecho de Alexânia limítrofe à rodovia foi, no projeto, pensado para que ela fizesse parte da paisagem urbana. Sua ocupação ocorreu, de certo modo, acelerada nos anos iniciais [f.60-A]; no entanto de modo desigual em toda a malha implantada. O comércio lindeiro à rodovia era pujante [f.60-B], bem como sua arquitetura inicial tinha traços do racionalismo carioca, como no Clube Nova Florida, de 1965 [f.60-C]. Não obstante, o nome da cidade, mesmo com a mudança da sede do município, permaneceu Olhos D'Água até 1963. Conflitos eram frequentes visto que havia forte resistência à iniciativa de Abdallah, fato que atrasou as negociações e, de certo modo, contou com relações mais estreitas com Anápolis e Brasília do que com sua antiga sede.

De Posse D'Abadia a Abadiânia

Seguindo a lógica das cidades de relocação, o caso de Abadiânia também colabora para a narrativa de implantação deste conjunto de cidades novas no interior do Brasil. A história de Abadiânia é marcada por uma sucessão de conflitos territoriais, ora latentes, ora evidentes. As marcas deste processo estão presentes em seu espaço urbano. Os dois principais nomes que representam as forças deste conflito são Oribes Gontijo da Silva (ex-prefeito) e Osorio Rodrigues Camargo (ex-vereador). Este dado foi testificado a partir de fontes primárias (plantas urbanísticas, memorial descritivo, documentos de cartório) e pela entrevista com filhos destes dois protagonistas, Ronaldo Gontijo (ex-prefeito do município) e Irene Camargo. Cabe, antes de adentrarmos aos meandros dessa história, uma observação: o que entendemos aqui por conflito refere-se a uma característica intrínseca à lógica dos territórios como fronteiras. Portanto, no caso de Abadiânia, este conflito é locacional, fenômeno que se revela materialmente na divisão física da cidade por meio da infraestrutura que a fez surgir: a rodovia.

Abadiânia foi o novo nome dado ao antigo povoado de Corumbá de Goiás, Posse, quando da sua elevação a Distrito em 1943 e emancipada em 1954. Este nome está ligado à ancestralidade deste pequeno núcleo, formado pela lenta migração de devotos à Nossa Senhora da Abadia e pela relevante peregrinação de fiéis ao local, rito cuja gênese remonta a meados do século 19 e que permanece até nossos dias (GOMES DA SILVA, 2005). Seu traçado urbano, relativamente regular, não seria empecilho para sua expansão caso sua localização não fosse num vale, assim como as coloniais Goiás e Pirenópolis. Com o anúncio da construção de Brasília e das infraestruturas necessárias para interligá-la às regiões após as eleições de 1955, inicia-se as visi-



39. José Espíndola era um almirante da Marinha Brasileira, também um importante radiotelegrafista. Segundo Irene Camargo (2017), este militar, conhecido como Dr. Espíndola, prestou socorro à sua mãe que passava por uma depressão pós-parto na ocasião de uma de suas visitas a Lindo Horizonte (Abadiânia).



[f.59] A: Colocação da pedra fundamental do município, em 1957, próximo à rodovia Brasília-Anápolis.
B: Demarcação de vias da nova trama urbana no cerrado, em 1957.
Fonte: Alex Abdallah, 2012.

[f.60] A: Alexânia em 1976.
B: Posto de combustível Texaco à beira da rodovia.
C: Clube Nova Flórida, de 1965 – traços da arquitetura racionalista carioca.
Fonte: Revista Alexânia Ontem-Hoje, novembro de 1976.

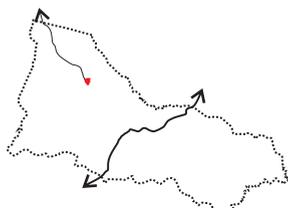
[f.61] Principais condicionantes locais para elaboração do projeto urbanístico de Abadiânia.
Fonte: Pedro Máximo
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2018.

tas técnicas para demarcação do percurso da rodovia Brasília-Anápolis. A notícia da mudança do local da sede de Abadiânia começa a se alastrar em 1956 quando o engenheiro Bernardo Sayão visitou o pequeno núcleo religioso e se encontrou com autoridades locais, segundo Reinaldo Gontijo (2017). Essas visitas à região, conforme Irene Camargo (2017), passaram a ser regulares, não somente por Sayão, mas por José Espíndola³⁹ e pelo próprio Presidente Juscelino Kubitschek e sua equipe.

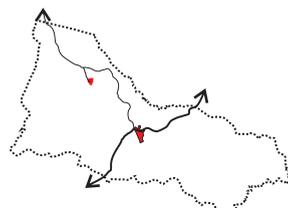
Na planície em que hoje se localiza a rodovia, nas imediações da nova cidade, havia uma estrada que eventualmente era utilizada para pousos e decolagens aéreas, da comitativa responsável por demarcar o percurso da rodovia. Nas imediações desta estrada havia as instalações de Osório Rodrigues Camargo, um importante cerealista e proprietário das fazendas Capivari e Soledad. Nelas encontrava-se um bar, uma pousada e um comércio de secos e molhados, lugar muito utilizado pelos viajantes. Com as obras da rodovia iniciadas, as instalações da Construtora Rabello S.A., de Minas Gerais, atraíram trabalhadores que começaram a se fixar no loteamento feito por Osório de Camargo, no limite norte da rodovia. Este loteamento composto por 14 quadras recebeu o nome de Lindo Horizonte, inspirado na relação que Osório tinha com Belo Horizonte. Nele foi instalada a primeira escola da região que possuía por nome “Reunidos de Lindo Horizonte”.

Do outro lado da rodovia, na parte sul, encontrava-se as instalações da NOVACAP que, mesmo depois da inauguração da infraestrutura, permaneceu em Abadiânia para sua manutenção e para o plantio das extensas áreas de eucalipto, presentes até hoje nos horizontes da cidade (CAMARGO, 2017). Em 1960, Juscelino Kubitschek, ao passar pelas instalações da NOVACAP deixou um telegrama a Oribes com os seguintes escritos: “Oribes Gontijo da Silva, mude a cidade para o Planalto Central, pois, Brasília é uma realidade”. Seguindo as orientações do então Presidente da República, Oribes dá andamento à mudança de sítio da cidade e enviou o projeto de Lei nº 11 à Câmara Municipal, sendo aprovada em 3 de agosto de 1960. A escolha do sítio já estava pré-selecionada, visto que nas imediações da Rodovia já existia as ocupações de Lindo Horizonte. A Fazenda Soledad foi escolhida, pois ela revelava-se uma planície adequada à instalação da futura sede do município [f.61] [f.62]. Aqui há um conflito de fontes. Irene Camargo (2017) afirma que a fazenda foi doada ao município. Ronaldo Gontijo (2017) afirma que ela foi desapropriada pelo município. Segundo

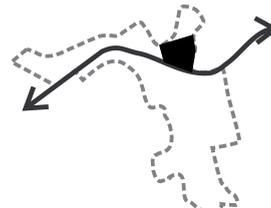
CONDICIONANTES LOCAIS PARA O PROJETO DE ABADIÂNIA



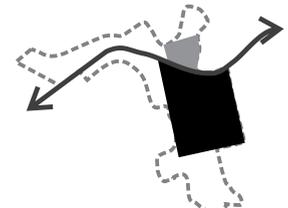
PERÍMETRO URBANO E MUNICIPAL EM 1957



PERÍMETRO URBANO E MUNICIPAL EM 2018



LINDO HORIZONTE
A rodovia Brasília-Anápolis cruza o terreno de Abadiânia sentido Leste-Oeste. O povoado de Lindo Horizonte relaciona-se diretamente com a rodovia, localizado na sua margem Norte.



FAZENDA SOLEDAD
A Fazenda Soledad, futuro núcleo urbano de Abadiânia localiza-se defronte ao terreno de Lindo Horizonte, na margem sul da rodovia.

[f.62] Tecido urbano de Abadiânia,
cortado pela BR-060, sentido Brasília.
Fonte: Acervo do Autor.





dados presentes no Livro 3B de Transcrições das Transmissões de 10 de maio de 1961, presente no Cartório do 1º Ofício de Notas e Registro de Imóveis de Abadiânia, houve uma desapropriação com pagamento de 255 mil cruzeiros por 25 alqueires de campo.

O projeto e o início das obras datam também de 1961. O projeto foi encomendado a Nilton Rabello (CREA. C.p.296.), um agrimensor que, segundo Gontijo (2017), trabalhava na região de Corumbá de Goiás⁴⁰. O projeto apresenta uma solução erudita, comum em projetos relevantes na história do urbanismo: o *patté d'oise* ou a pata de ganso, repertório utilizado por Attilio Corrêa Lima no projeto de Goiânia (1932-1935), capital do estado. Oribes Gontijo era próximo de Pedro Ludovico Teixeira e o admirava, assim como Alex Abdallah. A referência máxima para o prefeito, neste sentido, seria a capital. Com visitas *in loco* a Goiânia e esboços, Rabello decidiu apresentar um partido urbanístico com fortes semelhanças ao de Corrêa Lima. Além do traçado, a setorização da cidade e a locação dos edifícios públicos guardavam esta relação. A convergência das vias culminava na Praça Cívica, por nome Praça D'Abadia. Margeando a Praça estariam os edifícios públicos, como a Prefeitura, o Fórum, os Bancos e a Agência dos Correios, bem como a Igreja Matriz e um Cinema. O plano ainda conta com mais duas quadras margeadas pelas diagonais, a Avenida Anápolis (sentido noroeste) e a Avenida Brasília (sentido nordeste). Uma Delegacia foi pensada e localizada na porção sul do plano. As áreas comunitárias como o Setor de Lazer, o Ginásio, o Mercado Público e o Estádio Municipal também ficaram nos limites sul da cidade, bem como uma Escola, afastados da rodovia [f.63].

O plano tende à simetria, mas ela não foi plenamente conquistada em função do desenho da rodovia. A chegada mais fluida à cidade seria pela rodovia no sentido Anápolis-Brasília (Oeste), ponto mais distante da Praça Cívica, dado que fez com que um deslocamento da via, no plano, já fosse desenhado. A avenida que cruzaria a cidade de Norte a Sul teria o nome de Abadiânia, fazendo referência à antiga sede de município. Tal fato ocorre em função das perspectivas que a cidade implantada teria por nome Altamira (concorrendo com o nome do loteamento vizinho, Lindo Horizonte). Contudo, o nome de Altamira foi impossibilitado pelos trâmites de mesma natureza no estado do Pará, com uma cidade homônima, permanecendo assim Abadiânia [f.64].

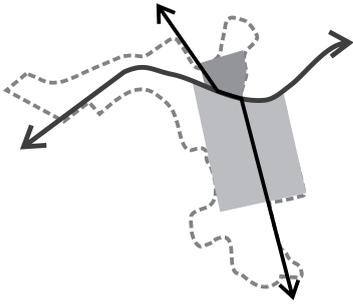
A implantação da cidade, ao sul da rodovia, também foi acompanhada por Nilton Rabello. Com a execução dos primeiros lotes, aqueles lindeiros à rodovia, a ocupação da cidade intensifica-se neste trecho, concorrendo também com Lindo Horizonte e as ocupações da Fazenda Capivari, ao norte. É importante salientar que as preexistências lindeiras ao plano de Altamira (Abadiânia), não são reveladas nos desenhos, mas são indicadas por nomes e são descritas tanto por Irene Camargo (2017) quanto por Ronaldo Gontijo (2017). Neste sentido, a rodovia, objeto que parecia unificar as forças políticas no projeto de transferência da sede de Abadiânia, neste contexto pós-1960 transforma-se em uma clara fronteira de disputas territoriais. Na parte norte da rodovia, em razão de ter sido o núcleo inicial e preexistente, tem-se a falta de conteúdos técnicos, como a transição de bairros ou loteamentos novos, bem

40. Pela descrição física e de comportamento de Nilton Rabello feita por Reinaldo Gontijo (2017), presume-se que este agrimensor trabalhava para a Construtora Rabello, responsável por desbravar o trecho da Brasília-Anápolis que passava pelo território de Abadiânia.



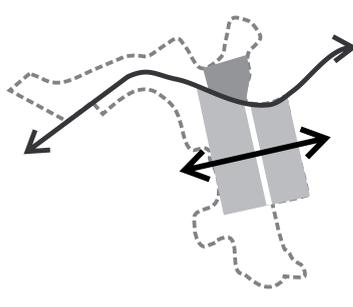
[f.63] Planta original da cidade de Altamira, atual Abadiânia, de 1961. Fonte: Cartório do 1º Ofício de Notas e Registro de Imóveis de Abadiânia, 2018

ESTRATÉGIAS ADOTADAS NO PROJETO DE ABADIÂNIA



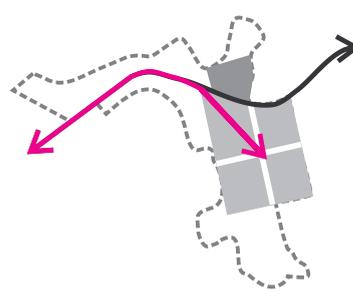
EIXO NORTE-SUL E LIGAÇÕES

Sentido Noroeste a ligação estabelece-se com Posse D'Abadia e Corumbá de Goiás. No terreno estabelece-se o Eixo Norte-Sul dividindo-o em dois.



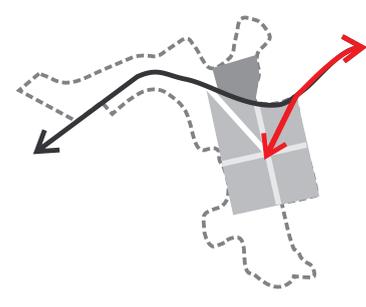
EIXO LESTE-OESTE

Eixo leste oeste estabelecido a partir do ponto médio do do Eixo Norte-Sul. Estabelece-se assim, uma superfície de dividida em quatro partes, e um ponto central.



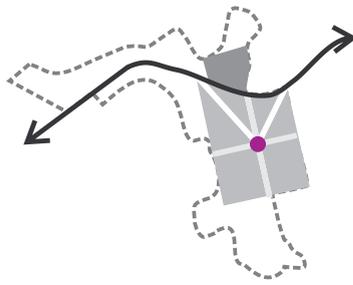
DIAGONAL ANÁPOLIS

Em função da relação com a rodovia, uma diagonal é traçada sentido noroeste, da extremidade da rodovia ao ponto central.



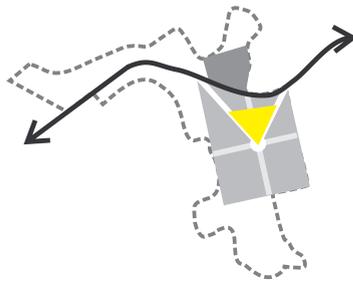
DIAGONAL BRASÍLIA

Outra diagonal é traçada, sentido nordeste, da extremidade da rodovia ao ponto central. Almeja-se a relação com Brasília.



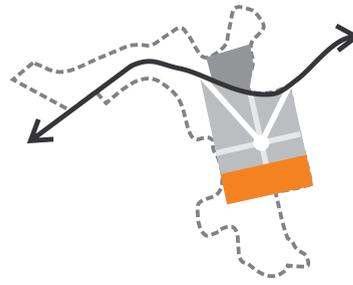
PRAÇA CÍVICA

Ponto central de convergência das Diagonais e dos Eixos, estabelece-se a Praça Cívica Municipal, com serviços públicos e administrativos em sua face Sul e de Lazer e Culto, ao Norte.



TRIÂNGULO SAGRADO

Na Praça Cívica destina-se um terreno à Matriz. No ponto Médio das diagonais mais dois terrenos são destinados à Igreja. Estes formam um Triângulo Sagrado cujos vértices são Igrejas.



SETORIZAÇÃO SUL

Além do estabelecimento dos usos e organização macro da cidade, na faixa Sul da cidade localiza-se os setores de Lazer, Esportes Educação.

[f.64] Diretrizes estabelecidas no plano urbanístico de Abadiânia.

Fonte: Pedro Máximo

Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2018.

como um desenho urbano pouco fluido, diferentemente do caso da nova cidade pensada e implantada ao sul. O projeto de Nilton Rabello, em totalidade, representa um conjunto urbanístico que, de certo modo, equaciona problemas de circulação com uma hierarquia viária adequada ao sítio e à relação com a rodovia, além de uma setorização relativamente clara.

A luta, não pela posse da terra, mas pela sua ocupação por terceiros se acirra entre as partes norte e sul da rodovia. A disponibilidade de lotes na porção sul da rodovia, no núcleo planejado, bem como sua extensão, fez com que as negociações fossem facilitadas. Ali, as primeiras ocupações ocorreram pela expressiva doação de lotes, fato que induziu à posterior comercialização dos que estavam ainda disponíveis. Dada esta urbanização inicial, com população estimada em 3 mil habitantes (IBGE, 2017), os poderes foram transferidos para a nova sede em 1963 pela Lei Municipal nº 67 de 12 de setembro. A disputa por atração de moradores se encerra quando Osorio Camargo falece em 1965, ficando o núcleo preexistente com estagnação de crescimento nas próximas três décadas, período em que o novo núcleo implantado ao sul teve maior expressão de crescimento e ocupação. Tal processo se altera quando, em

1998, João Teixeira de Faria (João de Deus), que havia chegado à cidade em 1976 e se instalado próximo à Praça Cívica, muda-se para os limites norte do município, nos rincões da Fazenda Capivari, na Vila Bastos. A Casa Dom Inácio de Loyola, que neste contexto ascende internacionalmente com suas práticas religiosas, inverte a lógica de valorização dos terrenos de Abadiânia e de seu crescimento urbano. O novo núcleo implantado, ao sul, perde força e desvaloriza-se em detrimento das aceleradas ocupações e valorização do solo urbano ao norte da rodovia, que conta com aproximadamente cinquenta pousadas vinculadas ao turismo religioso. Para além deste processo, que é recente, o valor e Abadiânia para a construção de um vocabulário urbanístico no Brasil Central junta-se aos demais casos já pesquisados, em pesquisa, e aqueles que serão ainda descobertos e revelados.

Fechando este capítulo com esse quadro histórico de cidades novas e preexistentes em relação territorial, observamos finas redes historicamente consolidadas, nexos que somente com o panorama temporal e pela escala do território podem ser percebidos. Nos fluxos entre-Metrópoles, não é possível imaginar, nem mesmo supor que Alexânia e Abadiânia tivessem surgido dessa maneira. A montagem do entre-Metrópoles iniciada aqui pela história, nos apresentou o potencial relacional entre elas surgido com Brasília, que foi incorporada às dinâmicas regionais como um polo, ainda que às custas da exclusão social. Desse modo, Goiânia com seu Aglomerado Urbano, Anápolis com sua região de influência e Brasília com sua Região Geoeconômica, configuram a antessala ou um prenúncio do entre-Metrópoles, embora nesse contexto estivessem ainda fragmentadas. O elo físico entre o Goiânia e o DF, até 1987, aqui representado pela BR-153 e BR-060, já contava com a presença de Santa Teresa (Terezópolis de Goiás), Anápolis, Abadiânia e Alexânia. Elas estão distantes entre si a uma média que varia de 15 km a 30 km, que facilitava as relações de fluxos dada a potência dos veículos técnicos à época. Adiante, no próximo capítulo, veremos a configuração de Goiânia e Brasília se alterar dramaticamente, especialmente em função das questões econômicas, com a crise que se estende desde 1975, e dois fenômenos urbanos ocorridos em suas regiões centrais: em Goiânia, processo de expansão urbana e de seu Aglomerado Urbano, e Brasília, com sua inscrição como Patrimônio Cultural da Humanidade em 1987. Iniciaremos as discussões por esses fenômenos.

41. I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; III - uso do solo metropolitano; IV - transportes e sistema viário, V - produção e distribuição de gás combustível canalizado; VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

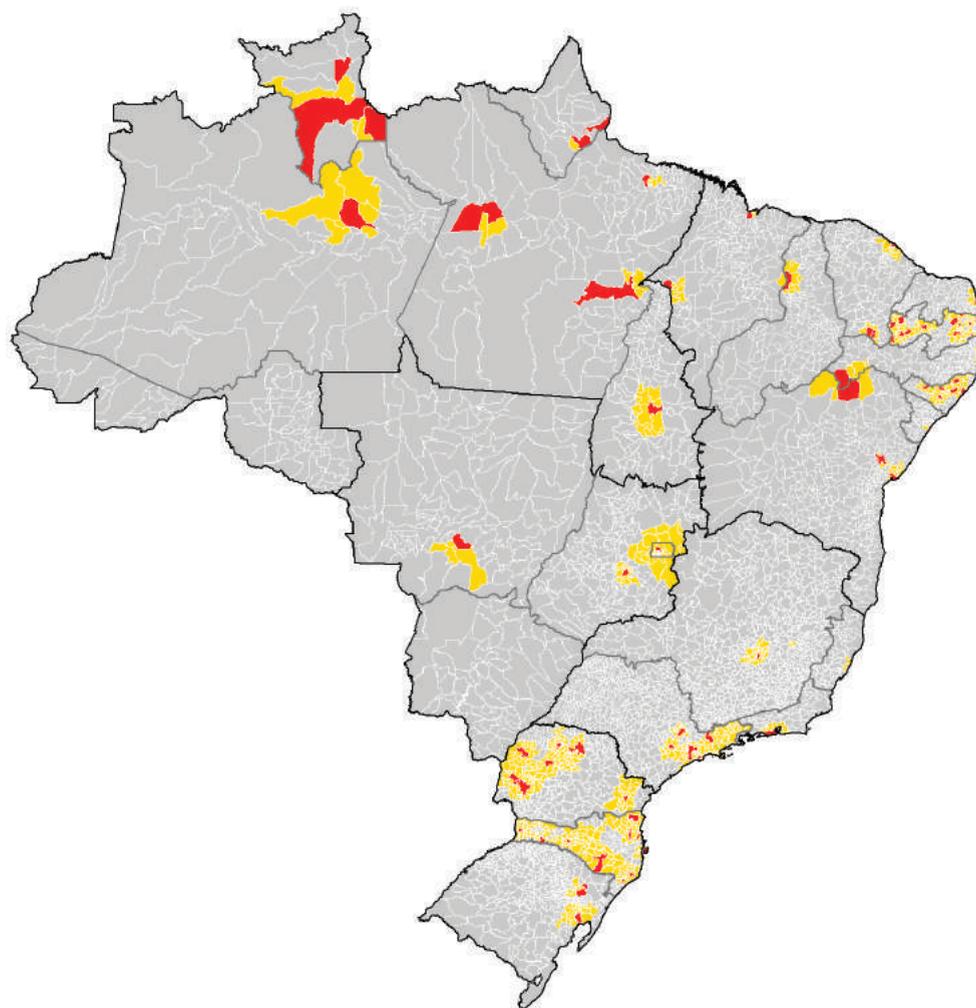
2. AS METRÓPOLES E A CIDADE MÉDIA (1987-2018)

A política da regionalização metropolitana vem à tona em 1973 pela Lei Complementar nº 14. Diz-se “vem à tona” em função de uma imposição do Regime Militar, que atropelou as reflexões que estavam em curso no âmbito institucional da formulação da Política Urbana, lideradas pela geógrafa Maria Adélia Aparecida de Souza e pelo arquiteto Jorge Guilherme Francisconi (SOUZA, 2006 [2003]), em parceria com o IBGE e Universidades do país. A possibilidade de sua implantação à revelia de um debate amplo e democrático, tal qual ocorreu, estava prevista na Constituição de 1967, no Art. 157 § 10, o qual dizia, “A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas [...]”, e a mesma ocorreu no contexto do I PND (1972-1974). Tal Lei implantou as Regiões Metropolitanas (RM) de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza; estabeleceu princípios gerais para a criação de seus Conselhos Diretivo e Consultivo; delimitou, num sentido amplo, as atribuições de seus integrantes, num desenho institucional que explicitava a centralização das ações⁴¹ nos Governos Federal e Estadual. O I PND articulado a essa Lei, tinha por objetivo a integração do país e a “descentralização econômica nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte” (AZEVEDO e ALVES, 2010, p. 88); e para isso, contraditoriamente, implantaram justamente nas regiões dessas cidades as RMs com todo o aporte de investimentos nele previsto. Inicialmente, em conjugação com ações setoriais de descentralização, as cidades de médio porte cresceram e se multiplicaram especialmente nas regiões Sul e Sudeste. Conforme Milton Santos e Maria Silveira (2006 [1997], p. 103), essa presença de capital fixo em certos pontos do território metamorfoseou-se em meio técnico-científico-informacional, e configurou o que eles chamaram de “Região Concentrada”, uma área em que fluxos multilaterais são possíveis e que o “resto do território é incapaz de suscitar”. Em paralelo, é nessa década de implantação e publicização das primeiras RMs (por meio de jornais, TVs e rádios), que essas e outras cidades que lograram outros investimentos setoriais, como Goiânia e Brasília, tiveram crescimentos populacionais sem precedentes, numa lógica concentrada, inicialmente, e distribuída, depois.

As conseqüências foram, por um lado, a homogeneização das ações nessas respectivas RMs que desconsideravam suas particularidades, o território usado e vivido que não estava em discussão; por outro, uma assimetria profunda entre elas e as outras cidades consideradas de médio porte, pequenas, e aquelas que tinham possibilidades de incorporação a essa política, mas não foram “escolhidas pelos militares” (SOUZA, 2006 [2003], p. 31). O Sistema, o nome outrora atribuído ao que hoje chamamos de Mercado, no contexto do II PND e do início da depressão econômica que assolarou o país por quase 20 anos (1975-1994), “usou aquilo que lhe interessava” (SOUZA, 2006 [2003], p. 29), e aprofundou as desigualdades regionais nas décadas seguintes. As autoras Heloísa Azevedo e Adriana Alves (2010, p. 88-89), consideram a falta de uma “política regional” nas décadas de 1980 e 1990 as causas para o aprofundamento das “contradições e desigualdades regionais”. Mas, e se considerássemos que esses efeitos foram causados exatamente pela política regional praticada durante o Regime Militar? Se o fizermos, perceberemos que o resultado é que tais

RMs, por terem recebido os investimentos previstos no I PND no contexto do milagre econômico (tomando empréstimos exorbitantes para obras superdimensionadas e superfaturadas), foram locais em que o capital se reproduziu de modo mais acelerado, atuando como veículos de concentração e aprofundamento das desigualdades. Se considerarmos essa hipótese será possível, nesse sentido, elencarmos dois momentos em que o Sistema (ou Mercado), usufruiu das benfeitorias dessas políticas: 1) na promoção das próprias infraestruturas, das melhorias previstas e no financiamento dessas obras; 2) na capitalização delas prontas e finalizadas, por meio do usufruto da densidade das redes técnicas disponíveis no território (sob o critério da localização) e por meio de privatizações e concessões, dado que vemos mais claramente hoje, ainda que sob a égide de “políticas regionais”. Neste sentido, mais que reclamar a ausência ou a presença de uma “política regional”, é necessário pensarmos no sentido dessa política, qual escopo filosófico a rege e utilizarmos da máxima capacidade do meio técnico-científico-informacional que dispomos para prever suas consequências sobre o uso do território e sobre o território usado. Conforme veremos no Capítulo 3, e é pertinente adiantarmos brevemente essa discussão, o que prevalecerá na América do Sul e no Brasil, em especial no final da década de 1990 e início da de 2000 é exatamente uma “política regional”, voltada para um “regionalismo aberto”, afeito a políticas neoliberais que, pelos dados empíricos, mais aprofunda as desigualdades que as diminui. Diante dessas contradições, “[...] então, é assim que começa a história institucional das regiões metropolitanas brasileiras”, afirma Souza (2006 [2003], p. 30), “à margem de todas as reflexões sobre a política urbana brasileira”.

É com a Constituição de 1988 que esse quadro se altera do ponto de vista institucional. O Art. nº 25 que dispõe “dos estados federados”, transfere, conforme o § 3º, a possibilidade de criação de “regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões” para o âmbito estadual. Todavia, seus desdobramentos só foram assimilados e sentidos na segunda metade da década de 1990, quando os estados utilizaram de suas prerrogativas legais garantidas pela Constituição na promoção de RMs. A Grande Vitória (1995) foi a primeira a ser instituída nesse novo panorama, seguida da Baixada Santista (1996), Natal (1997), outras nove em 1998 (Grande São Luís, Maceió, Bale do Aço, Florianópolis, Londrina, Maringá, Norte-Nordeste Catarinense, Vale do Itajaí, e a RIDE-DF), e Goiânia (1999) e Campinas (2000), as últimas RMs instituídas no século 20, com um total de 20 RMs brasileiras. Conforme Sandra Lencioni (2006 [2003]) esse número já era de 26 em 2003, e até a escrita dessa tese, o total é de 35 **[f.65]**. As Regiões de Integração e Desenvolvimento (RIDE) são configurações metropolitanas análogas às RMs regulamentadas também pela Constituição Federal, mais precisamente pelo Art. nº 43, desenhado de modo a dar condições para que a União pudesse criar regiões de desenvolvimento em municípios de diferentes estados, com a finalidade de reduzir as desigualdades em um “mesmo complexo geoeconômico e social”. Neste sentido, neste quadro metropolitano brasileiro é possível constatar 3 RIDEs em 2019: DF (DF, Goiás e MG), Petrolina-Juazeiro (BA e PE) e Grande Teresina (PI-MA).



[f.65] Regiões Metropolitanas do Brasil até 2018.
 Fonte: pt.wikipedia.org

O que é importante ser ponderado, é que a criação de uma RM não significa que sua região não dispunha de dinâmicas metropolitanas antes. Significa muito menos que os espaços que vieram a compô-la não estavam subjugados às lógicas da metropolização (conforme veremos na Parte II). A institucionalização de uma RM diz respeito à possibilidade de aplicação de políticas específicas para aglomerados urbanos complexos (ou em complexificação), compostos por formas urbanas variadas (ou em variação), densidades de usos elevadas (ou em elevação), diversidade de atividades econômicas (ou em diversificação) e de certo modo interligadas e interdependentes entre si. Quanto ao entre-Metrópoles, foi exposto até aqui o processo de expansão do urbano que pode ser considerado o prenúncio, a antessala da configuração de uma região aberta à expansão intensiva e ao adensamento. Brasília e Goiânia, a partir da década de 1980, passam a materializar dinâmicas socioespaciais características das metrópoles mais amadurecidas da nação. Tais aspectos específicos de uma cidade-mãe, aqui evocando o sentido clássico da palavra metrópole, são heranças das estratégias e decisões tomadas em 1950, em Goiânia, e em Brasília, ao longo de seu processo de construção e em toda a década de 1960, período em que os processos de metropolização se instalam nessas jovens cidades. Até 1987, o espaço em formação já contava com uma densidade de movimentos regionais importante para

a consolidação da região urbana, seja a partir da configuração da Região Geoeconômica de Brasília (1972), seja a partir do Aglomerado Urbano de Goiânia (1980).

Nesse sentido, o ano de 1987 como um marco temporal possível, pode ser destacado do calendário histórico dessas metrópoles do Planalto Central brasileiro como um ano especial: Brasília comemorava 30 anos de seu famoso projeto e passaria a ser listada como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO; Goiânia, consolidava-se como a cidade polarizadora da região, dado os fortes laços estabelecidos pelo sistema de transporte público com as cidades vizinhas. Os argumentos que nos permitem levantar essa hipótese estarão no tópico 2.1. Esses eventos, associados a fatores econômicos dado o agravar da depressão iniciada na segunda metade da década de 1970, levarão a uma movimentação interna de suas regiões de abrangência direta nas décadas de 1980-1990. As cidades-satélites novas e preexistentes receberão esses novos imigrantes e terão destaque nessa movimentação interna no DF, mas os dados de crescimento populacional se darão mais expressivamente nas cidades do Entorno. Em Goiânia, ocorrerá o mesmo processo, especialmente para as cidades que fazem fronteira com a capital. Essa discussão se dará no tópico 2.2. A intensificação dessa relação regional com as metrópoles, fará com que elas sejam assim institucionalizadas ao final da década de 1990. Observaremos o processo de configuração metropolitana, de expansão urbana e da fronteira metropolitana no tópico 2.3. Por fim, Anápolis será discutida em sua complexidade funcional no território, além de seu processo de expansão, no tópico 2.4.

2.1. Brasília, Patrimônio Cultural da Humanidade

A reconstrução da democracia brasileira, em seus aspectos simbólicos e pragmáticos, fará os olhares nacionais se voltarem para Brasília, em especial no processo de construção de um novo texto constitucional a partir de 1987. Antes disso, a abertura política se iniciaria com Geisel na presidência, com uma ação “lenta, gradual e segura” chamada de “distensão”. Dar um passo atrás e observar sua dinâmica será fundamental para a compreensão do significado de 1987 para o DF. Conforme Boris Fausto (2012, p. 270), haveriam questões consideráveis para um recuo planejado dos Militares no poder. Planejado porque estava fora das intenções de Geisel e Golbery, ministro da Casa Civil, permitirem a oposição, em especial a mais aguerrida e com posturas claras de esquerda, subirem ao poder. A primeira questão relevante era que Geisel era consideravelmente mais moderado que os militares que o antecederam, considerados da “linha dura”. A segunda, aspectos ligados à economia, como a crise internacional de 1973, que levou o governo de Médici a manipular dados como inflação e reajuste salarial, passaram a ser sentidos na prática pelos trabalhadores que tiveram perdas reais. A terceira, a ascensão da oposição com a formação de sindicatos autônomos e independentes e o forte posicionamento da Igreja Católica frente às torturas, providenciarão um fortalecimento progressivo das frentes democráticas. Por fim e a mais significativa questão, a corrupção da hierarquia interna do Exército e a exacerbação do poder outorgado aos órgãos de repressão que havia se espalhado pelas ruas das principais cidades do país. Um sinal expressivo dessa autofagia do Exército provocada pela corrupção pelo poder, está nas eleições de 1978 que levaram Figueiredo à presidência em 1979. Figueiredo (1979-1985), também mais moderado e que daria continuidade à abertura política, concorreu com o ministro do Exército, Silvio Frota, que se insurgiu contra as ações de abertura e lançou candidatura própria. No período de 1981-1983 o país passará por uma profunda recessão, fenômeno que definirá a vitória, em 1985, de Tancredo Neves, um civil que compunha a liderança da Aliança Democrática.

Após a longa permanência do primeiro presidente eleito nesse processo de abertura política, Tancredo Neves, nos hospitais de Brasília e São Paulo e sua morte em 21 de abril do mesmo ano das eleições (coincidentalmente, aniversário de Brasília e da morte de Tiradentes), uma mobilização no país deixará em suspeição, a menos de início, a presença e um presidente interino na cadeira presidencial. José Sarney (1985-1990), “oposicionista de última hora” (FAUSTO, 2012, 285), iniciará uma longa gestão do país que se encerrará somente com a posse de Fernando Collor em 1990. Apesar de não ser uma autoridade na “Aliança Democrática” (*Ibid.*), Sarney gozará de certa popularidade, em especial no início do ano de 1986 com a implementação do Plano Cruzado, estratégia polêmica entre os principais economistas e adotada na tentativa de sanar o problema da alta da inflação que assolava o país. A inflação deixada pelos Militares e agravada pelo Plano Cruzado após a euforia de seu otimismo, o processo de desindustrialização em aceleração e o tecido social esgarçado pela restrição ao consumo e pelos altos índices de pobreza, analfabetismo e desemprego, ganhará um arrefecimento de mobilizações sociais com a instituição da Assembleia Constituinte em novembro de 1986, com início dos trabalhos no dia 1º de fevereiro

de 1987. Acreditava-se que a nova constituição não só “fixaria os direitos dos cidadãos e as instituições básicas do país”, como resolveria, ela própria, os problemas estruturais que assolavam a sua população já em frangalhos (FAUSTO, 2012, p. 288).

No contexto do DF e Entorno com a “falência” do POT e com seus efeitos pretendidos secundarizados, em 1987 observaremos dinâmicas urbanas importantes. Dois movimentos de escalas diferentes culminarão na declaração de Brasília como Patrimônio Cultural pela UNESCO no mesmo ano e seu posterior tombamento pelo IPHAN em 1990. Primeiramente é necessário elencar a escala nacional. No contexto do *zeitgeist* de refundação da democracia, era importante dar um novo sentido a sua capital. Brasília, que gozava de prestígio nacional e internacional em função das características específicas de seu processo de fundação e propriedades urbanísticas que teriam trazido um novo ar, moderno e progressista para o país nas décadas de 1950 e 1960, precisaria ser ressaltada. Ao mesmo tempo, era necessário afastar a presença incômoda da memória do Regime Militar, sombra que atravessará o século 21, como é possível observar nas asserções de Miguel Chaia e Vera Chaia: “Brasília é uma parte à parte do restante do país. Aliás, tais características antecipam sua funcionalidade para servir aos regimes autoritários como os que seguem ao golpe de 1964” (CHAIA; CHAIA, 2008, p. 171). Essa correspondência representacional precisava ser interrompida, e para isso, Brasília e sua história democrática, nacionalista e desenvolvimentista, precisariam estar sob os holofotes [f.66]. A segunda escala refere-se às dinâmicas urbano-regionais. O Plano Piloto de Brasília passava por uma supervalorização do solo em um contexto fisicamente limitado e “rigidamente delimitados” (KOHLSDORF e BICCA, 1984, p. 127). No DF estava em vigência o PEOT, documento produzido num contexto amplamente diferente daquele encontrado na década de 1980, em seu sentido político e técnico. Essa “inexistência de um sistema de planejamento físico-espacial, somada à ausência de uma instância consultiva representativa local”, abria as possibilidades para uma gestão e produção do espaço questionáveis. Tal abertura ao mesmo tempo ameaçava a compreensão de Brasília como um patrimônio cultural e colocava em xeque a identidade da cidade que estava em formação, tendo em vista o surgimento, naquele contexto, da primeira geração de nascidos em Brasília fruto de uma combinação de povos das mais diversas localidades do país (KOHLSDORF e BICCA, 1984). Nesse sentido, dois movimentos foram importantes para um avanço significativo nas discussões sobre o Plano Piloto: 1) a criação do Grupo de Trabalho (GT), em 1981; e 2) o convite do então governador do DF, José Aparecido de Oliveira, a Lucio Costa, para a produção de um documento sobre a cidade em 1985 (SCHVARSBERG, 2014). Conforme Schvarsberg, em 1987 o GT e Lucio Costa propõem duas alternativas conclusivas após esses anos de trabalho.

O GT se desenvolveu nos âmbitos da UnB e estava articulada ao Governo Federal por meio da Fundação Nacional Pró-Memória e ao GDF, a partir de 1981. O objetivo do Grupo era, conforme Maria Elaine Kohlsdorf e Briane Bicca (1984, p. 127), abordar os aspectos de conservação do patrimônio de Brasília de modo “culturalmente consciente, tecnicamente sistematizada e politicamente institucionalizada”. Sua justificativa era pautada por sua singularidade, por sua conservação e integridade. O trabalho desenvolvido por aproximadamente seis anos, tratará tanto dos aspectos jurídicos-

42. II Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil, promovido pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UnB em setembro de 1986.

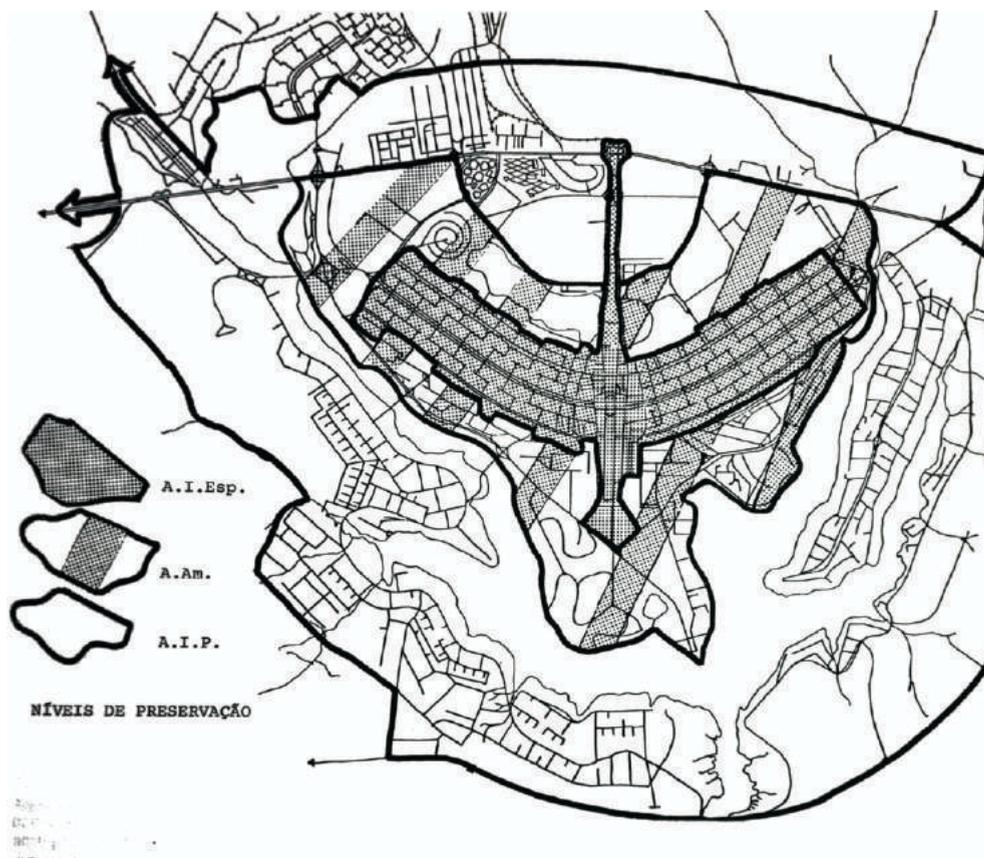
institucionais com a colhida de documentos relevantes para a comprovação do pressuposto levantado pelo Grupo, quanto os aspectos físico-ambientais e naturais que compunham o Plano Piloto. Além disso, seriam observadas as dinâmicas de seus moradores e trabalhadores (pesquisa a ser feita também nas cidades-satélites) com ampla pesquisa populacional sobre seus signos memoriais e de pertencimento, como aqueles espaços originados de iniciativas comunitárias e aqueles, a princípio, pensados para serem provisórios. Esta metodologia ampla, pautada no conhecimento das realidades concreta e percebida, visava o combate ao enrijecimento histórico e o congelamento das dinâmicas espaciais. Ao mesmo tempo que abria o espaço em metropolização para as metamorfoses em detrimento das permanências, para a viabilidade histórica em vez da paralização atemporal, buscava-se a compreensão das dinâmicas históricas do DF. Assim, uma das principais preocupações do GT era a elaboração de parâmetros para uma política da preservação e conservação que providenciasse uma “maleabilidade simultânea à capacidade de participar nas diversas práticas sociais, e também na interação dessas práticas” (KOHLSDORF e BICCA, 1984, p, 128), no contexto da escala urbana. Isso incluiria tanto os espaços projetados como as manifestações vernaculares e ocupações irregulares internas e externas ao Plano Piloto, cujo objetivo era identificar a identidade de Brasília a partir de suas várias morfologias de diversos tipos de assentamentos (KOHLSDORF e BICCA, 1984).

Já em 1986 em outro artigo publicado nos âmbitos do II SEDUR⁴² por parte da equipe do GT, consta dados importantes quanto às decisões tomadas e às atividades de pesquisa pretendidas, se realizadas ou não. Nesse sentido, conforme Briane Bicca, Márcio Vianna, Maria Elaine Kohlsdorf e Yeda Barbosa (1986, p. 245), autores deste documento, as duas dimensões metodológicas estavam em operação: a análise da “realidade percebida” e a análise da “realidade concreta”. Quanto à “realidade percebida”, aquela desenvolvida nos âmbitos “da população com vínculo de moradia e/ou emprego e abastecimento da mesma” estava sendo aplicada de modo “precário”. Quanto à “realidade concreta”, esta estava sendo trabalhada pela equipe técnica e já obtinha resultados e a formulação de uma proposta muito semelhante à entregue no ano seguinte, em 1987. Neste sentido, serão estabelecidas 6 categorizações por parte da equipe técnica: 1) “as condições Sítio Físico”, 2) “a cidade em planta baixa”, 3) a “Silhueta do Plano Piloto”, 4) “as tipologias das edificações, 5) a “estrutura interna e, por fim, 6, os “elementos acessórios”. Para cada categoria foi estabelecido um conjunto de parâmetros de preservação, obedecendo a um zoneamento em três faixas. A primeira tratava-se da Área de Interesse Especial de Preservação (AIEP) que compreendia o Plano Piloto, mais especificamente as escalas residencial, gregária e monumental. A segunda seria a Área de Interesse para Preservação (AIP), compreendida pela extensão imediata ao Plano Piloto, perímetro que englobava parte considerável da escala bucólica. A terceira, Área de Amortecimento (A. Am), compreende a extensão dos arredores do Plano Piloto que abrangia o Cruzeiro, Candangolândia, o Paranoá e as colinas no horizonte a leste [f.67]. Neste sentido, é importante advertir que com a ênfase na “realidade concreta”, a ambição inicial do GT de explorar a dimensão da “realidade percebida” de Brasília em conjunto com as cidades-satélites

[f.66] Brasília, Eixo Monumental. Ao fundo, Esplanada dos Ministérios, Congresso Nacional e horizonte.
Fonte: Acervo do autor.





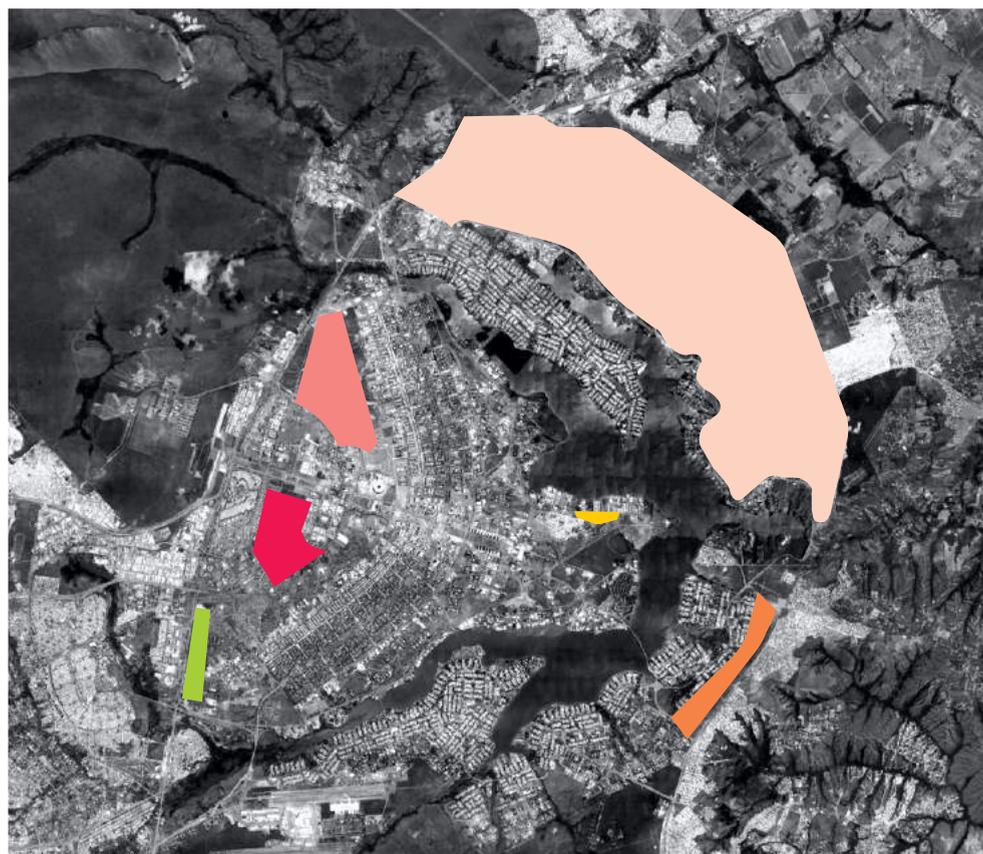


[f.67] Níveis de preservação.
 Fonte: BICCA et al, 1986,p. 247.

não ocorreu como o planejado. No texto de 1989 de Ítalo Campofiorito, um dos idealizadores da proposta de preservação (também por título Brasília Revisitada), o autor dará ênfase no trabalho desenvolvido pelo GT como um amplo estudo de uma “abordagem morfológica abrangente e exaustiva, as características urbanas a preservar”, trabalho que abrangeu fazendas, a cidades-satélites, Brasília. Todavia, a proposta de preservação se centrará no Plano Piloto, como é possível observar em seus desdobramentos futuros.

O convite feito pelo governador José Aparecido de Oliveira a Lucio Costa para escrever um documento sobre Brasília ocorrerá em 1985. O documento foi entregue dois anos depois, em 1987. Num quadro diagnóstico, Costa apontou que Brasília se manteve de certo modo íntegra aos postulados apresentados no contexto do concurso de 1957, em especial suas quatro escalas: monumental, bucólica, gregária e residencial. A causa dessa preservação advém do papel exercido pelos Militares ao estabelecerem um *modus operandi* de segregação e exclusão (FICHER, 1999, p. 236), em especial a partir do PEOT/78, que conforme Costa (1987, p. 7) manteve os pobres a distância, isolados na periferia metropolitana, numa lógica semelhante à das outras cidades brasileiras. Neste sentido, para garantir sua distinção em relação às outras metrópoles [f.68], tal qual desejava Lucio Costa, foi proposta a criação de seis novas áreas habitacionais na bacia do Paranoá, no contexto da Região Administrativa de Brasília: o bairro Sudoeste (de blocos econômicos de pilotis + 3 pavimentos), bairro Noroeste; Vila Planalto, novos blocos na EPIA, a Asa Sul nova, e Asa Norte nova. Além dessas, Costa propôs áreas de condomínios com até seis residências cada para o

- Área A - Bairro Oeste Sul
Quadras econômicas (pilotis + 3 pavimentos)
Superquadras (pilotis + 6 pavimentos)
- Área B - Bairro Oeste Norte
análogo ao Bairro Oeste Sul
- Área C - Quadras Planalto
Quadras menores (pilotis + 4 pavimentos)
Vila Planalto: preservada como hoje
- Área D - Quadras da EPIA
Quadras menores (pilotis + 4 pavimentos)
- Área E - Asa Nova Sul
Quadras menores (pilotis + 4 pavimentos)
- Área F - Asa Nova Norte
Quadras econômicas e conjuntos geminados
(habitação popular). Quadras (pilotis + 4
pavimentos) e lotes individuais: fixação da atual
Vila Paranoá



[f.68] Brasília Revisitada em 1987.
Fonte: SCHVARBERG 2014, p. 56.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Matheus Costa
Finalização: Pedro Máximo, 2019.

Setor de Mansões Parkway.

Com esse texto, considerado seminal para as discussões da Brasília contemporânea, Lucio Costa colaborou para o processo de sua patrimonialização por parte da UNESCO (1987) e de seu tombamento por parte do IPHAN (1990). Além de tecer duras críticas à expansão urbana do DF, Costa ressaltará a relevância das escalas para a garantia da vida metropolitana e o seu teor paradigmático. Com essa divisão em partes por escalas de certo modo mantidas ao longo do tempo, Brasília foi levada ao protocolo de proteção pelo Decreto nº 10.829/87, a partir da mobilização da Lei Santiago Dantas (3.751/60), respondendo à exigência da UNESCO de que as autoridades locais deveriam viabilizar instrumentos legais de proteção. Conforme Ítalo Campofiorito (1989, s/p), a solução para tal viabilização no contexto de grande euforia em Brasília (em especial com relação às atividades desenvolvidas para a escrita da nova Constituição), foi a regulamentação desta Lei de 1960 que se mostrou mais viável por demandar de apenas um Decreto. Esta regulamentação estabeleceu os procedimentos legais de preservação de Brasília num sentido mais amplo, “fixando-se a sua 'escala' no essencial, liberando-se as edificações em geral, com exceção dos monumentos excepcionais, para qualquer modificação que não rompesse com a escala em que se inseria” (CAMPOFIORITO, 1989, s/p).

As consequências da patrimonialização de Brasília e do efeito Brasília Revisitada alterará, na próxima década, a lógica da mobilização populacional no interior da própria Região Administrativa de Brasília. Se em 1980 a população que habitava o Plano Piloto alcançou sua máxima densidade com 293.210 habitantes, observaremos um

decrécimo dessa população em 1991, com 262.264 habitante, e sua expressiva queda no Censo de 2000, com 198.422 habitantes. Por outro lado, a população total de Brasília cresceu, com 410.999 habitantes em 1980, 458.556 habitantes em 1991 e 528.842 habitantes em 2000. O destino dessa população: Cruzeiro, com expressivo crescimento, Parkway, Lago Sul e Lago Norte, as ocupações em condomínios em São Sebastião, Sobradinho e Planaltina. Com a Brasília, Patrimônio Cultural da Humanidade, a lógica de ocupação nas imediações do Plano Piloto se alterará em sobremaneira. Essa mudança de paradigma será sentida também pelas cidades-satélites, que apresentarão expressivo crescimento, tanto quanto as cidades do Entorno, bem como na institucionalização dos parâmetros de proteção aos Planos posteriores, como o POUZO/90, o PDOT/92 e PDOT/97. Neste sentido, se em Goiânia o PDIG/92 ratifica as ideias de saneamento ambiental, de cidade salubre, verde e ecologicamente correta, os Planos desenvolvidos no contexto do Plano Piloto incorporarão às suas estratégias, os desígnios do território trazidos pelo efeito Brasília Revisitada.

2.2. No curso do prelúdio (1987-1999)

Se até a década de 1980 a dimensão política teve papel primordial na condução dos destinos da expansão dessa região urbana em formação a partir de uma “racionalidade industrial”, o período que se inicia neste ano reforçará o papel do Estado na condução do processo de expansão, agora, já coexistindo com fortes indícios de adensamento no território, a partir de uma lógica flexível. Veio juntamente com os ares da redemocratização uma plataforma populista com fortes traços conservadores, em especial nas metrópoles em formação, em decorrência das sequenciais administrações de governantes filiados ao PMDB. Iris Rezende, em Goiás, Joaquim Roriz, em Goiânia, José Sarney, na presidência da República, darão, de algum modo, continuidade ao pensamento territorial dos Militares destituídos do poder. Como? Extensas contiguidades e fragmentos habitacionais para a população de baixa renda nas periferias, a política do asfalto à porta de casa, todavia sem infraestrutura necessária, obras de infraestrutura viária como corredores urbanos, canalização e viadutos serão adotadas como a saída viável para os problemas urbanos. Continuidades à parte, esse processo de expansão pós-1987 será a partir da cooptação das classes populares, cuja plataforma eleitoreira será perceptível de modo explícito pelas políticas de intensificação de imigrações e pelos dados apresentados por Antônio Andrade (2008, p. 46-47) quanto às votações oriundas das cidades-satélites e assentamentos nas primeiras eleições no DF.

Conforme Andrade (2008, p. 44-47), com a retomada das ocupações provisórias e sem planejamento no Plano Piloto e a ineficácia do governador José Aparecido de Oliveira para lidar com essa questão, Sarney precisava de outro interventor para o DF, mais experiente para o trato com os imigrantes que continuavam a ocupar áreas sensíveis e nobres no Plano Piloto e imediações. Iris Rezende, à época Ministro da Agricultura, indicaria Roriz em decorrência de sua atuação na promoção dos mutirões em Goiânia, cidade que atuava como interventor desde 1987. Em 1988 Roriz assume o Governo do DF e se junta rapidamente às classes populares nos assentamentos e nas cidades-satélites. Era necessário cooptar votos, agora em números, fato que mostrou efetiva a estratégia de Roriz sendo eleito em primeiro turno em 1990, agora não mais do PMDB, mas do Partido Trabalhista Renovado (PTR), assumindo uma coligação conservadora com o partido de Fernando Collor, o Partido da Reconstrução Nacional (PRN). Com isso, Roriz será governador do DF por 14 anos (1988-1990; 1990-1994; 1998-2002; 2002-2006), em decorrência dos bolsões de votos que se formarão nos arredores do Plano Piloto. Sua política principal era a de doação de pequenas frações de terras aos imigrantes, seja nas cidades-satélites existentes, seja nas novas que serão criadas em suas gestões. À época, o DF recebia um contingente populacional expressivo, dada a depressão econômica, por sua vez, agravada no Nordeste pelas secas prolongadas. O arrastar dessa instabilidade econômica desde 1975, será profundamente potencializada pelo Plano Collor, que imputará sofrimento aos brasileiros, em especial aos mais pobres, e intensificará os movimentos migratórios, em especial para o DF e Entorno. Em Goiânia, o PMDB estará à frente da prefeitura desde 1985 e administrará o município até 1992. No plano estadual, tal partido o administrará desde 1983 até 1998. Essa hegemonia (no sentido

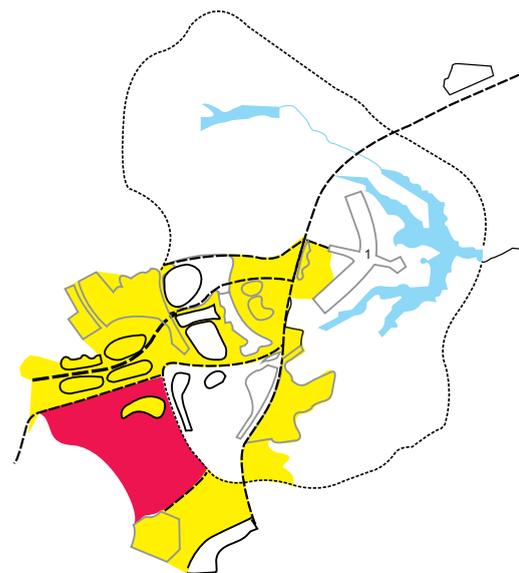
Gramsciano) que se deu nas escalas nacional e regional, é decorrente da forte atuação do PMDB no processo de redemocratização do país junto à Aliança Democrática, e na liderança exercida na construção do texto constitucional aprovado em 1988, cujo nome mais expressivo era Ulysses Guimarães.

No plano urbano, Goiânia e Brasília, no início da década de 1990, já enfrentavam questões impostas pela conurbação: a ausência de fronteiras urbanas, contiguidades construídas de modo heterogêneo e superlotação nas vias expressas e estruturantes da circulação no território. Nos limites de Goiânia com Aparecida de Goiânia esses aspectos que eram ainda inexpressivos dadas as poucas ocupações nos idos de 1980, em 1990 se expressaria de modo claro em decorrência das ocupações que começaram a se esparramar pelo território e a preencher de modo espreado e fragmentado os imensos vazios dessa fronteira. Os setores Garavelo, Vila Brasília, Jardim Nova Era e Jardim Olímpico, em Aparecida de Goiânia, já estavam conurbadas, respectivamente, com Jardim Curitiba, Vila Rosa, Parque Amazônia, Jardim Santo Antônio, Parque Santa Cruz e imediações, em Goiânia. Quando da emancipação de Senador Canedo em 1988 pela Lei nº 10.435, essas cidades não estavam conurbadas, apesar da proximidade (aproximadamente 13 km), em decorrência da barreira de contenção ao espraiamento representada pela BR-153, e da reserva de terras a Leste. Com Trindade, fragmentos urbanos já existiam entre elas, seja pela ocupação do Conjunto Vera Cruz e Setor das Nações, em Goiânia, ou pelas ocupações rarefeitas no Parque dos Buritis, Jardim das Oliveiras, Setor Pontakayana ou Jardim Marista, em Trindade. No contexto do DF, a conurbação seria constatada em dois corredores. Na face sul do quadrilátero, em especial com a criação da cidade-satélite de Santa Maria e o início de sua implantação, em 1991. As áreas do Entorno Sul já estavam ocupadas, na fronteira com o DF, a uma extensão linear de aproximadamente 8,5 km. Em decorrência dos limites do DF atuarem como uma extensão gravitacional atratora, Cidade Ocidental (Lei nº 11403/91), Valparaíso (Lei estadual nº 12.667/95), Novo Gama (Lei Estadual nº 12.680/95), se emanciparão de Luziânia nessa década, já como cidades de maior tamanho. O segundo corredor representado pelas ocupações de Vicente Pires, Vereda da Cruz, Arniquireiras e Vereda Grande faziam uma continuidade rarefeita do urbano entre as densas cidades de Taguatinga, a oeste, e Guará, a leste. Esse elo ocupacional deflagrador da conurbação Leste-oeste do DF, fez com que as Estradas Parque Ceilândia (EPCL), Taguatinga (EPTG), e Núcleo Bandeirante (EPNB), protagonizassem essas continuidades de paisagem altamente heterogênea em sua totalidade.

Obedecendo à normativa constitucional que previa o estabelecimento de que cidades acima de 20.000 habitantes deveriam possuir Plano Diretor, em 1992 foram aprovados o Plano Diretor de Goiânia (PDIG/92) e o Plano de Ordenamento Territorial (PDOT/92), do DF.

DF, planos e expansão no curso do prelúdio

O PDOT/92 seguirá o curso das especificações do Plano de Ocupação e Uso do Solo (POUSO) de 1990⁴³ [f.69], que no contexto delimitou as terras rurais e urbanas no território do DF, e as categorizaram em Zonas de Destinação Mista (ZDM), Zonas



- Zona de Expansão Urbana -ZEU
- Zona Urbana -ZUR

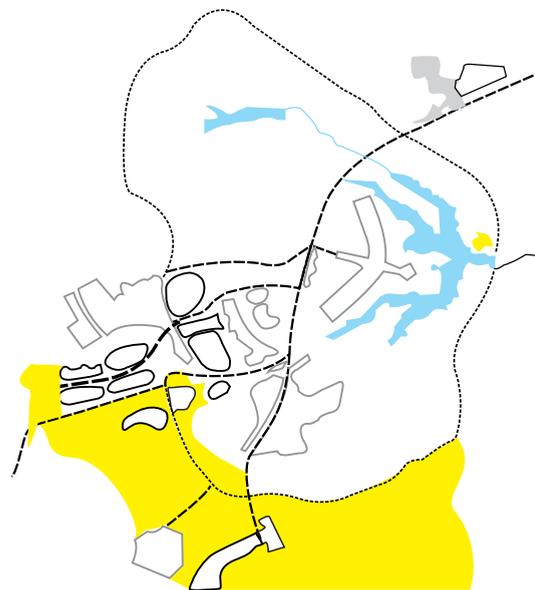
[f.69] Plano de Ocupação e Uso do Solo POUSO de 1990.

Fonte: SCHVARSBURG, 2014, p. 57.

Concepção: Pedro Máximo

Elaboração: Matheus Costa e Daniela Braga

Finalização: Pedro Máximo, 2019



- Zona de Expansão Urbana -ZEU

[f.70] Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 1992.

Fonte: SCHVARSBURG, 2014, p. 57.

Concepção: Pedro Máximo

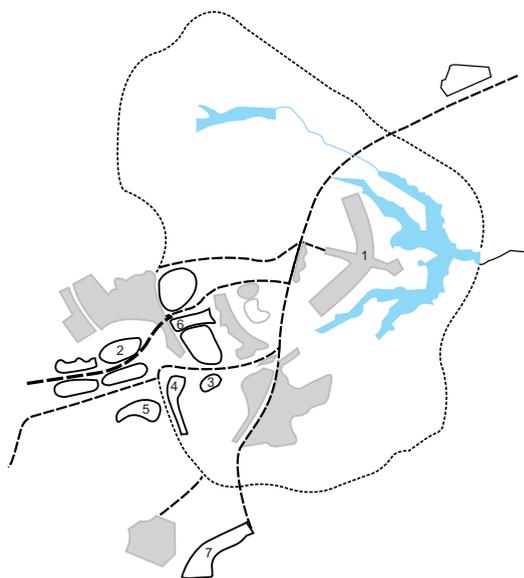
Elaboração: Matheus Costa e Daniela Braga

Finalização: Pedro Máximo, 2019

43. O POUISO foi elaborado com os objetivos de consolidação do PEOT (1977) e do POT (1985), incorporação das diretrizes do Brasília Revisitada (1987), e o acréscimo da dimensão ambiental do DF ao planejamento, como o Código Florestal e a obrigatoriedade do Relatório de Impacto Ambiental (RIA).

Rurais (ZRU), Zonas Urbanas (ZUR), Zonas de Ocupação Restrita (ZOR), Zonas de Interesse Ambiental (ZIA) e Zonas de Expansão Urbana (ZEU). No PDOT/92 [f.70] essas categorias serão incorporadas e detalhadas, além de contemplar mudanças importantes no direcionamento da ZEU e ZOR. Enquanto no POUISO/90 a ZEU foi restrita às áreas disponíveis entre o Gama e Samambaia, e estabelecia uma imensa ZOR na face sul do DF, numa faixa entre a EP Contorno (EPCT) e a linha delimitadora do quadrilátero; o novo ZEU delimitado pelo PDOT/92 era uma larga faixa em arco, delimitada de Samambaia à DF-140. Essas diretrizes foram importantes para que as cidades-satélites de Riacho Fundo I, II e Recanto das Emas fossem implantadas [f.71].

A área urbana da Região Administrativa do Riacho Fundo I teve seu projeto elaborado em 1991 pela equipe de urbanistas do GDF/NOVACAP e registrado em 1994. Nas imediações existiam algumas cooperativas agrícolas dada a imigração de japoneses para as margens do Riacho Fundo em 1956. Isso explica o fato de que sua constituição urbana, ao sul, seja compartilhada com a Colônia Agrícola Sucupira, de malha viária irregular e destituída de um projeto a priori. Por trinta anos a área permaneceu de uso rural até o advento do POUISO/90 que permitiu ao GDF criar novas cidades-satélites, dentro do Programa de Assentamento de Invasões iniciado em 1982 (BRANDÃO e GEPAFI, 1984), do qual parte dos moradores do Acampamento da Telebrasil, do Núcleo Bandeirante e Funcionários do GDF foram direcionados a ocuparem a primeira quadra da Granja Riacho Fundo. Três anos depois o Governo transformou-a em Região Administrativa. Seus lotes são de aproximadamente 200 m² com hierarquia viária marcada entre as vias arteriais e vias locais que dão acessos às moradias. Seu tecido urbano é homogêneo, composto por edifícios de dois pavimentos em sua maioria. Seu limite urbano, ao norte, é dado pela via EPNB (DF-075 - continuação da BR-060) e sudoeste pelo Parque Ambiental Riacho Fundo. Em seguida foi criada uma segunda área urbana para essa Região Administrativa, conhecida como Riacho Fundo II, pelo Decreto nº 15.441 de 07 de fevereiro de 1994. Sua ocupação começou efetivamente em 1995, dada a chegada de pessoas em busca de moradia. Está localizada na Unidade de Planejamento Territorial Sul (UPT-SUL - juntamente com Recanto das Emas, Gama e Santa Maria) e o parcelamento desta cidade-satélite foi dividido em 4 etapas, sendo esta última elaborada em 2004, após se tornar uma Região Administrativa autônoma em 2003 pela Lei nº 3.153 de 6 de maio. Sua trama urbana linear no sentido norte-sul margeia a EPCT, via que faz a fronteira da cidade com Recanto das Emas. O limite norte refere-se à BR-060 e o limite sul refere-se à EP Ipê (EPIP, ou rodovia DF-065). O projeto elaborado em 2004 foi feito equipe de urbanistas do GDF/SEDUMA, e refere-se à expansão da área já urbanizada. Ela se localiza entre o Riacho Fundo II primeira etapa e o Parque Ecológico Riacho Fundo. Seu projeto é composto por uma espécie de “unidade de vizinhança” tendo a cada conjunto de 5 quadras uma área livre pública.



- 1 - Plano piloto 2 - Samambaia
- 3 - Riacho Fundo I 4 - Riacho Fundo II
- 5 - Recanto das Emas 6 - Águas Claras
- 7 - Santa Maria

[f.71] Cidades Satélite do DF em 1980-90.
 Concepção: Pedro Máximo
 Elaboração: Matheus Costa e Daniela Braga
 Finalização: Pedro Máximo, 2019.

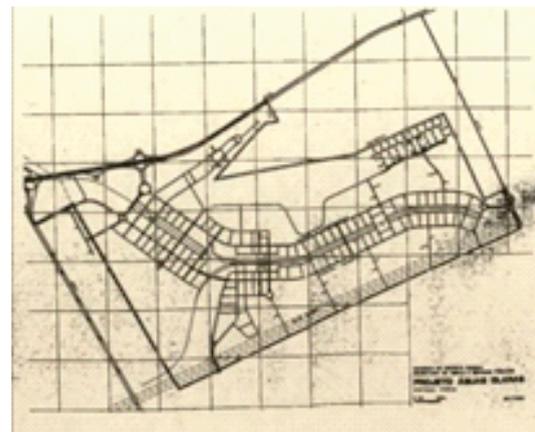
O projeto da cidade-satélite do Recanto das Emas foi elaborado em 1993 pela equipe técnica do GDF/NOVACAP, e constitui-se de um loteamento regular e homogêneo em todo o perímetro urbano delimitado. As quadras possuem desenho retangular de aproximadamente 120 x 30 metros, intercalados entre si, com presença de pequenas praças distribuídas regularmente em todo o tecido proposto, bem como a presença

de grandes praças estrategicamente posicionados. A hierarquia viária demarca as vias estruturantes da circulação na cidade que se cruzam perpendicularmente a cada 600 metros. No intervalo entre elas estão as áreas residenciais dispostas em quadras loteadas e articuladas por vias locais. Os usos distribuídos são de predominância residencial e misto, mas possuem lotes comerciais e desde 1998, possui área industrial (Área de Desenvolvimento Econômico – ADE URB 10/98), nas imediações da BR-060.

Durante o período de 1987-1998, áreas de ocupação não projetadas ou planejadas cresciam a largos passos na região de Vicente Pires, Arniquireiras, Vereda da Cruz e Vereda Grande. Conforme o PDOT/92, parte dessas áreas serão configuradas como ZEU (Vicente Pires, Arniquireiras e Vereda Grande) e ZUR (Águas Claras). Em 1991, pela Lei nº 205, Roriz já havia autorizado a criação de chácaras em Vicente Pires para famílias de baixa renda, cujo objetivo pretendido era a criação de uma “cidade ecológica, onde o homem e a natureza se integram de forma harmônica e pacífica” (Art. 1, § 2º). Conforme a referida Lei, as famílias que ali habitavam há mais de dois anos seriam atentamente observadas nessa proposta (a fim de obedecer ao parcelamento que logo seria implantado nas imediações da EPCL).

Do outro lado da EPTG, ao sul, seria criado um novo bairro para Taguatinga, Águas Claras [f.72; f.73]. Conforme o Plano de Ocupação do Bairro Águas Claras (1992), elaborado pelo arquiteto Paulo Zimbres, a estratégia era conectar as áreas dos polos Taguatinga-Ceilândia-Sambambaia ao polo Brasília-Cruzeiro-Guará, e ocupar o imenso lapso deixado no processo de ocupação do DF entre eles. Águas Claras seria, tal qual Brasília, linear. Ocuparia as áreas lindeiras do sistema de transporte público em trincheira (metrô), o elo Leste-oeste que será determinante em sua forma urbana. Projetada para 160.000 pessoas, as densidades seriam diversas em toda a área planejada, em decorrência da setorização estabelecida: Área Central (quadras de 60 x 120 metros de 15 pavimentos, localizadas ao redor da Estação Águas Claras), Áreas Secundárias (quadras de mesma dimensão localizadas próximas às outras Estações, com edifícios pensados para mais de 6 pavimentos), Áreas de Uso Misto (quadras localizadas ao longo da linha do metrô, de edifícios de 6 ou mais pavimentos), Quadras Residenciais (seriam ocupadas como nas superquadras de Brasília, com edifícios sustentados por pilotis e áreas verdes), Áreas de Comércio, Serviço e Abastecimento (localizadas também nas quadras lindeiras à linha de metrô de até 6 pavimentos) e Áreas de Centros Comerciais e Empresariais (destinadas a shoppings centers, centros empresariais, hipermercados e rede hoteleira lindeiras à EPTG, podendo chegar a 12 pavimentos). As vias asfálticas se dariam em sistema binário paralelas ao leito férreo articuladas entre si a cada 500 metros, por vias perpendiculares. Águas Claras se tornará uma Região Administrativa somente em 2003, pela Lei nº 3.153.

Em 1995 Cristovam Buarque, do PT, assumiu o governo do DF e mobilizou a elaboração de um novo Plano Diretor, agora, vinculado aos Planos Diretores Locais (PDL) a serem formulados pelas Regiões Administrativas. Conforme Benny Schvarsberg (2014, p. 59), esse processo resultou no PDOT/97 (Lei Complementar nº 17/97), plano que confirma os corredores oeste e sudoeste como vetores de ocupação do DF.



[f.72] Planta de vias do Plano de Ocupação do Bairro Águas Claras (1992).
Fonte: PDOT/92.



[f.73] Águas Claras e ocupações do
entorno.
Fonte: Pedro Máximo, 2019.

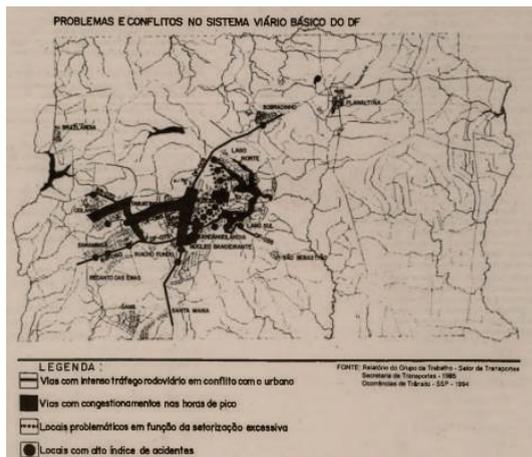


Se o PDOT/92 tinha a pretensão de articular as áreas mais ocupadas a partir do estímulo da ocupação de seus vazios, o PDOT/97 dará ênfase na tentativa de reforçar as centralidades e autonomias das cidades-satélites e suas respectivas Regiões Administrativas, em suas dimensões político-institucional e econômica. Além do mais, fora da área do Plano Piloto, a flexibilização dos usos estimulará a criação de 33 Áreas de Desenvolvimento Econômico, nas nomeadas Zonas Urbanas de Dinamização. No mesmo ano, as áreas com características urbanas, como vilas e colônias agrícolas localizadas nessa Zona tiveram autorização para regularização, assim como as ocupações das Áreas Rurais Remanescentes (Lei Nº 1.477/97). Conforme o documento anexado à Lei que o institui, as Áreas para Atividades Econômicas foram concentradas, em grande medida, no Guará I e II, em decorrência de algumas áreas de mesmo perfil ali já existentes. Outros dois corredores foram estipulados: ao longo da BR-070, no limite norte de Ceilândia, e no prolongamento da EPIA sentido Sobradinho. Outras áreas foram identificadas ou planejadas em Brazlândia, Samambaia, Recanto das Emas, Gama, Santa Maria e Planaltina. Tais áreas buscavam alternativas para entidades produtivas e econômicas além da bipolaridade Plano Piloto e Taguatinga, os locais de maior oferta de empregos do DF. Fez parte dessa estratégia, também, a proposta de criação de um Centro Regional nas imediações da Av. Elmo Serejo, na ARIE JK, entre as cidades de Samambaia, Ceilândia e Taguatinga. Ressalta-se, nesse contexto, a mancha urbana que apresentou tendências de crescimento nessas áreas e nos fragmentos lindeiros ao estabelecimento desses pontos de investimento [f.74].

Outras questões estavam diretamente vinculadas a esse diagnóstico concentrado em Taguatinga e Plano Piloto: os problemas no trânsito [f.75]. Os trechos da EPIA

[f.74] Expansão da mancha urbana após 1987.

Fonte: CODEPLAN, 2018; GOOGLE EARTH. Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.



[f.75] Planta de Problemas e Conflitos no Sistema Viário Básico do DF (1994).
Fonte: PDOT/97

sentido Rodoferroviária-Núcleo Bandeirante, da EPTG, da EPCT (ao longo do limite oeste de Taguatinga) e da Avenida Hélio Prates, em Ceilândia, protagonizavam os mais expressivos congestionamentos. Nesses corredores, acidentes de trânsito eram de frequentes. No Plano Piloto, acidentes eram observados ao longo do Eixo Rodoviário nas Asas Sul e Norte, e em especial, no Eixo Monumental, nas proximidades da Rodoviária. Fora do Plano Piloto, as BRs 060, 070 e a Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek (BR-450) apresentavam os maiores números em Rodovias Federais. O transporte público, uma alternativa possível para mitigar caos historicamente construído no DF pela promoção das longas distâncias, centrava-se no corredor Leste-oeste representado pela EPTG. Ali, o fluxo diário de passageiros era de aproximadamente 200.000/dia. Os corredores EPCL e Rodovia Juscelino Kubitschek (Plano Piloto – Gama) tinham uma média de passageiros que variava de 60.000 a 110.000/dia. Observa-se que as vias de maior número de passageiros do transporte público correspondem às mesmas rodovias que protagonizavam os extensos congestionamentos, resumindo em longas horas no trânsito, tanto de motoristas em seus automóveis, quanto dos usuários do transporte público. Com esse panorama algumas estratégias foram estabelecidas: uma distribuição de terminais de integração a serem locados nas cidades-satélites, equivalente à densidade populacional; a criação de terminais de integração nas extremidades das Asas Sul e Norte; o estabelecimento de linhas tronco de transporte coletivo (majoritariamente nas EPs); e a conclusão do metrô, que em tese, diminuiria a pressão dos congestionamentos nas rodovias.

Na dimensão regional, o PDOT/97 considerou dois importantes elementos de sua dinâmica: os recursos hídricos e os movimentos pendulares DF-Entorno. Quanto ao primeiro caso, o PDOT/97 admitiu os estudos para a criação de represas de abastecimento a Leste elaborados em 1990 pela Companhia de Saneamento Ambiental do DF (CAESB), em seu Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle de Poluição Hídrica do DF. Nesses estudos, 5 áreas foram selecionadas no Entorno (ao longo do leito do Rio Areias) e 2 no DF (ao longo do leito do Rio São Bartolomeu). Essa admissão dará ao GDF argumentos para as negociações que se iniciarão em 1998 com o Governo Federal e o Governo do Estado de Goiás para a construção da UHE Corumbá IV (2001-2006), cujo local escolhido para a implantação da barragem foi no município de Luziânia. Quanto à segunda dinâmica, o PDOT/97 incorporou os estudos de trânsito feitos pelo CODEPLAN em 1990, tendo sido consultado o documento Pesquisa Domiciliar de Transportes. O CODEPLAN identificou os principais fluxos diários de mobilidade pendular das cidades da região imediata. O diagnóstico levantou dados acima de 20.000 viagens/dia sentido Luziânia-DF, pouco acima de 10.000 viagens/dia sentido Abadiânia-DF e Formosa-DF; 2.553 viagens/dia sentido Pirenópolis-DF; 2.172 viagens/dia sentido Unai-DF e 1.144 viagens/dia sentido Padre Bernardo-DF. Do total de viagens, 46% eram feitas por automóveis e 54% por ônibus. Outro dado apresentado revela essas viagens tinham por objetivo trabalho (52%), negócios (20%) e saúde/lazer (16%). Sentido Luziânia-DF correspondia a 55% das viagens direcionadas aos postos de trabalho, o dado mais expressivo dentre as outras cidades.

Os problemas que o Entorno urbano do DF passou a assumir a partir da década de 1990 não pode ser considerado semelhante ao da década de 1980. Tampouco pode ser considerado um aprofundamento. São problemas de matrizes diferentes. A população do Entorno na transição dessas décadas, conforme o PDOT/97 (1997), é fruto de um processo migratório majoritariamente urbano-urbano (92,8%), não rural-urbano (7,2%), como era característico da década de 1970 (em 1980, da população total do Entorno, 34% era de imigrantes; de sua população urbana nativa, 66%, grande parte advinha das áreas rurais dos próprios municípios). O que se altera na década de 1990 é de onde essa massa populacional emigrou. Mônica França (2010), ao analisar os dados migratórios do DF e o comportamento de seus saldos do período 1992-2007, constatou perdas líquidas de população. A estrutura rígida do planejamento do DF “expulsou” os imigrantes que não conseguiram se adaptar às suas dinâmicas internas, que ali não conseguiram emprego ou moradia acessível. Os novos destinos desses nômades em busca de terra e trabalho foram Goiás, Piauí e Bahia. Goiás, o Estado líder desses movimentos migratórios com o DF, somou-lhe no período estudado 408.154 novos habitantes, enquanto dele recebeu 914.952 (FRANÇA, 2010). Somente no período de 2002-2007, Goiás recebeu 33% do total de emigrantes do DF. A contagem de imigrantes do Entorno realizada em 2007 pelo IBGE (2007), dado também apresentado por França e constatado nos próprios dados empíricos, expõe que dos 109.548 novos habitantes que chegaram às imediações do DF, 44.742 (41%) eram oriundos dele. Outro dado importante a ser considerado é o quadro geográfico de origem dos imigrantes do DF, que se alterou em sobremaneira. Se desde o início da construção da capital esses índices eram liderados pelos estados do nordeste (Piauí, Bahia e Maranhão), em 2007, os mais altos números de imigrantes são de Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

De 1980 a 2007, no Entorno, parte considerável de sua população convivia com no mínimo uma frustração migratória. O Entorno do DF, nesse sentido, goza da proximidade de uma potente bacia de empregos combinada a preços mais acessíveis de moradias. Essa combinação, aliada aos vetores de circulação regional, promovem importantes fluxos pendulares que insinuam uma integração, mas expõem, na mesma medida, uma imagem da dependência, do afastamento ou da expulsão a *forçeps*. Era possível habitar o DF, mas somente nas horas permitidas, numa relação espaço-temporal comprimida entre a ida e a volta para casa localizada na Exópolis às avessas. As condições de habitabilidade de praticamente todas as cidades do Entorno fronteiro ao DF careciam de infraestrutura urbana, eram compostas por habitações precárias, esgoto a céu aberto, desregramento econômico e populismo que partia da cadeira presidencial e se irradiava pelas *superhighways* às comunidades políticas avizinhas. As ações da AMAB, entidade intermediária nas assinaturas dos Programas estabelecidos entre o DF e o Entorno, especialmente após a extinção do PERGEB que havia planejado tecnicamente o desenvolvimento da região, não tinham potência resolutiva para esses dramáticos problemas. Esses Programas assinados, contudo, não foram implementados. A título de exemplo, as populações rurais migraram, ampliando a escassez de produção do pequeno proprietário de terra, que foi progressivamente sendo substituído pelas extensas plantações de soja, seja em

Luiziânia e Cristalina ao sul, Unai e Buritis a leste, Planaltina de Goiás ao norte ou Cocalzinho de Goiás, Abadiânia e Alexânia a oeste. No panorama urbano, o agravamento da saúde pública, da miséria, do desemprego e do desabastecimento chegavam primeiro às cidades do Entorno. Conforme o PDOT/97 (1997, p. 661),

Deve-se acrescentar que contribuíram para a não concretização destes programas: a falta de continuidade política, a falta de integração e articulação entre os três níveis de governo, a falta de participação da população no processo de planejamento e, mais recentemente, a falta de critérios de intervenção para a implementação das ações. Na ausência dos princípios de planejamento e ordenamento das ações, verificou-se, então, forte influência política nas tomadas de decisões, reforçando o papel de municípios que já se destacavam, no Entorno, por suas articulações com a política estadual e federal.

Além do mais, a situação de dependência se agrava à medida em que as cidades do Entorno não conseguiram autossuficiência para garantir emprego a seus habitantes e aos expressivos números de imigrantes, não foram capazes de garantir um desenvolvimento urbano minimamente adequado e serviços básicos à população. Se nos anos 80 essa situação já era previsível, no prelúdio da configuração da Rede Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE-DF), o caos havia se instalado, especialmente, no Entorno Sul e no Entorno Oeste, representado por Águas Lindas de Goiás. Neste sentido, no PDOT/97 fez-se uma importante reflexão sobre a Região Geoeconômica de Brasília, trouxe à tona a dimensão regional do planejamento esquecida na década de 1980 e ignorada nos primeiros anos da década de 1990, e se abriu de modo flexível nas propostas internas ao DF por meio das ações de descentralização do emprego e da tentativa, ainda que frustrada, de descentralização do poder (o Centro Regional desenvolvido para a ARIE JK foi cancelado em 2009) [f.75].

Goiânia, plano e expansão no curso do prelúdio

Uma importante constatação na transição das décadas de 1980 e 1990 é a crescente dependência das cidades do Aglomerado Urbano de Goiânia em relação à capital. O fluxo de expansão do urbano pelas cidades do entorno, recorria constantemente aos empregos ofertados em Goiânia, em especial aqueles relacionados à construção civil. O agravar da crise econômica brasileira levaria os mais pobres à migração para as cidades vizinhas, em especial aquelas que dispunham de facilidades de acessibilidade dada pela Transurb. Importante de ser destacado, esse dado expressa, de início, uma formação do território estruturalmente semelhante ao DF. A cidade-capital é polarizadora de empregos, serviços e cultura, ao passo que as cidades que cresceram, tendiam a ocupar o lugar de cidade-dormitório. Aparecida de Goiânia, Hidrolândia, Trindade e Senador Canedo serão as cidades que inicialmente desempenharão essa função. Já Goiânia será fruto de três importantes decisões políticas que orientarão seu curso no prelúdio da configuração metropolitana.

Primeiramente, a cidade receberá importantes obras viárias, em especial aquelas destinadas para a Região Sul, para onde migraram a classe média e alta do município nos idos de 1980 e em toda a década de 1990. Em segundo lugar, a cidade será prota-

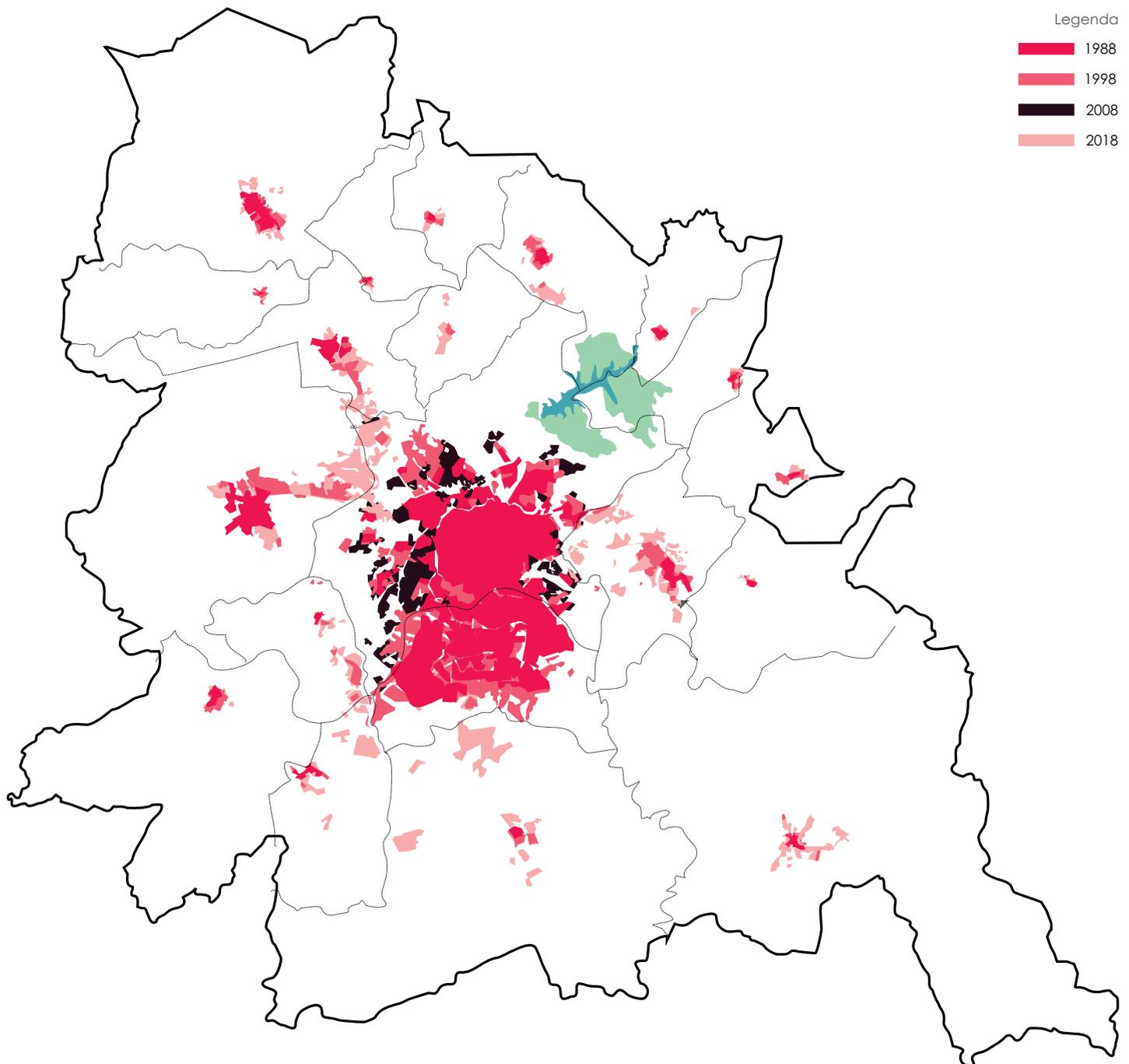
gonista de um forte investimento em *marketing* urbano, especialmente vinculado às ideias de salubridade, cidade ambientalmente correta e dotada de parques urbanos e extensas áreas verde. Por fim, o próprio município em articulação com o estado atuará no processo de expansão urbana com a multiplicação de recursos destinados à construção de conjuntos habitacionais. Embora amplamente diferentes da força do BNH, seguiam sua lógica.

Essas estratégias que foram iniciados na década de 1990 e que adentrarão o novo século, foram pensadas e previstas pelo PDIG, realizado pela empresa Engevix Engenharia S.A. em 1992 (RIBEIRO, 2004). A estratégia da equipe que liderou os estudos do plano adveio de um amplo levantamento das características ambientais, das condições sanitárias, dos espaços de lazer e cultura, das estruturas de serviço, emprego e das questões habitacionais, com elevado déficit (*ibid.*). Conforme Camilo Amaral (2008, p. 248), o PDIG desenvolvido pela Engevix Engenharia S.A. era um “plano compreensivo”, em que a abordagem foi interdisciplinar no levantamento dos problemas da cidade, e contou com estudos sobre as décadas precedentes desenvolvidos pelo Indur, Iplan e pela academia. Embora para Amaral as estratégias do Plano Diretor de Goiânia (2007) busquem “sustentabilidade” e o PDIG/92 se desenvolveria pautado num “desenvolvimento sustentado” pelas ações coordenadas entre o poder, o público e o privado, é importante ressaltar e talvez complementar com o argumento de que as ações destinadas às questões ambiental-sanitárias do PDIG/92 parecem encontrar sequência ou ressonância no desenvolvido em 2007. A recuperação das áreas de fundo de vale, transformando-as em parques ou reservas, a configuração de unidades de conservação ambiental como as Áreas de Preservação Permanentes (APA), do João Leite, Meia Ponte, Morro do Medanha, Parque Municipal Jardim Botânico e as áreas sujeitas a tombamento, como os “Morros do Além e Serriinha” (*ibid.*, p. 111), estarão no centro da proposta do PDIG/92. Quanto ao *marketing* urbano, serão nessas áreas e naquelas estrategicamente criadas na década de 1990 (parques) que se estabelecerão mais fortemente a relação público-privada na tomada de decisões e destinos da cidade. Os parques Areião (1992), Vaca Brava (1999), Flamboyant (2000) e Alphaville Flamboyant (2000), foram instituídos, segundo a Agência Municipal de Meio Ambiente (AMMA), nessa década. Articulados à iniciativa privada, o poder público criará essas áreas que serão apropriadas por torres habitacionais que se apropriarão dessas “infraestruturas verdes” que, conforme estudos apresentados pelo PDIG profundamente analisados por Ribeiro (2004), diminuiriam a sensação térmica em 6°C.

Quanto às obras viárias, Goiânia precisaria passar por uma reestruturação de suas vias expressas, consideradas de quantidade insuficiente para uma livre circulação. Nesse sentido, foram propostas estratégias semelhantes à que estava em implantação na canalização do córrego Botafogo, que viria a ser a marginal Botafogo (início em 1990). Os corredores viários das Avenidas T-63, T-9, Goiás Norte e Avenida Perimetral passarão por obras nessa década. No que se refere à habitação, enquanto o adensamento das áreas da Região Sul se desponta (especialmente no Bueno) pela especulação da terra, conjuntos residenciais para as classes populares empreendidos pelo município e estado tensionarão a mancha urbana para fora, pois serão localizados

mais uma vez na periferia. Conforme Lucas (2016), esses são os casos dos residenciais Goiânia Viva (1994), Parque Botafogo III (1997), Parque Botafogo IV (1997), Residencial Parque das Flores (1997), Residencial América Latina (1997), Parque Ateneu (1998), Residencial Brisa da Mata (1998), entre outros já no início do século 21. Esse tensionamento das bordas aprofundou os processos de conurbação, especialmente entre Goiânia-Trindade e Goiânia-Aparecida de Goiânia. Conforme Debora Cunha (2017, p. 106), do período de 1991 a 2000, o Aglomerado Urbano de Goiânia que se transformará em RM em 1999, teve crescimento de 102 km², sendo que desse crescimento, 85 km² se deu nas áreas conurbadas [f. 76].

[f.76]Evolução da Mancha Urbana da RMG.
Fonte: Pedro Máximo, 2019.



Quando observadas as particularidades da história do transporte público no curso do prelúdio, abre-se mais uma camada que explica esse processo. À época, as áreas atendidas por esse sistema compunham o Aglomerado Urbano de Goiânia (cidades de Aparecida de Goiânia, Trindade, Goianira, Guapó, Nerópolis e Bela Vista de Goiás). Todavia, o forte vínculo espacial caracterizado por esse sistema deu-se com as cidades de Aparecida de Goiânia e Trindade, à época as maiores cidades. Além disso, outro fator que condicionou essa conurbação crescente, advém da criação dos terminais Isidória, Vila Brasília, Cruzeiro do Sul e Bandeiras, “todos na franja urbana limítrofes dos municípios de Goiânia e Aparecida de Goiânia” no final da década de 1980 (CUNHA; COSTA; BARREIRA, 2017, p. 84). Esses equipamentos são pontos gravitacionais no espaço em função das facilidades de mobilidade que desempenham no território. Essa mesma facilidade garantiu que a década de 1990 protagonizasse um processo de expansão do Aglomerado Urbano em direção às cidades circunvizinhas, inclusive as mais afastadas. Esses dados podem ser percebidos pelas taxas de crescimento geométrico da população de cidades como Senador Canedo (13,57%), Aparecida de Goiânia (9,83%), Trindade (5,64%) e Goianira (5,01%), para as cidades mais próximas; e Terezópolis de Goiás (8,73%), Bonfinópolis (6,78%), Nerópolis (4,78%) e Goianápolis (4,07%), para as mais afastadas. Quando comparados com os dados da capital (2,06%) para a década de 1990 (1991-2000), perceberemos que essa expansão da rede de transporte público deu suporte para que a população migrasse para outras cidades e trabalhasse na capital.

2.3. As metrópoles

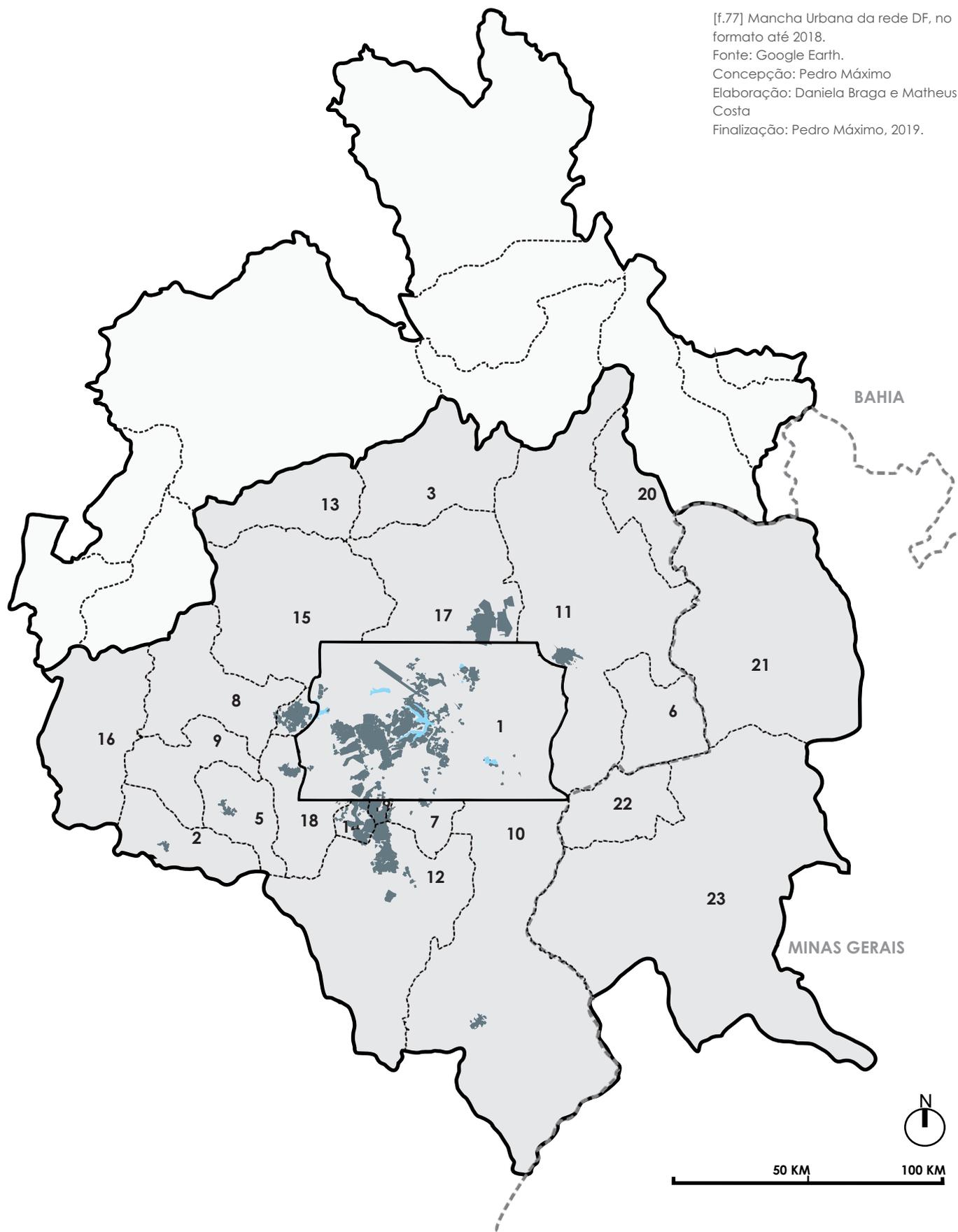
RIDE-DF

Em 1998 foi instituída a Rede Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) [f.77], pela Lei Complementar nº 94. Os motivos de sua criação se assentam em duas justificativas principais: 1) o longo período sem planejamento dessa escala regional desde a “década perdida”, 1980, e dos expressivos problemas de habitabilidade por ele trazidos nas cidades do Entorno; e 2) o mais destacado e repetido deles, a preservação de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. Embora as taxas de urbanização do Entorno (6,9% ao ano) tenham sido mais expressivas que do DF (3,12% ao ano) na década de 1990 (IBGE, 1991; IBGE, 2000), observava-se um crescimento significativo da mancha urbana que, de algum modo, ameaçava a integridade da paisagem da capital. Por outro lado, já se aviltava nos horizontes temporais de médio e curto prazo problemas de abastecimento de água e energia do DF. Era necessário integrar de modo institucional, não somente a partir da dimensão do vivido (como já ocorria desde o nascimento de Brasília), para que se pudesse ampliar as possibilidades de negociação, seja com a finalidade de angariar financiamentos provenientes dos entes federativos envolvidos, seja com os municípios que dispunham de reservas naturais de interesse. Com isso, remetendo à história da média duração do DF com seu Entorno, foram retomadas as discussões da Região Geoeconômica de Brasília (presentes já no PDOT/97), com ênfase em seus municípios mais próximos. Para tal, valeu-se da autoridade da Constituição Federal de 1988, em seu Artigo nº 43, com a finalidade de reduzir as desigualdades em um “mesmo complexo geoeconômico e social”. Essa entidade político-administrativa transescalar altamente complexa, no caso da RIDE-DF, contou juntamente com sua regulamentação 19 municípios de Goiás e 3 de Minas Gerais, além do DF. Institucionalmente, foi criado o Conselho Administrativo da RIDE-DF (COARIDE) e criada a Secretaria Executiva do COARIDE, no âmbito do Ministério da Integração Nacional (AZEVEDO e ALVES, 2010, p. 90).

Conforme Azevedo e Alves (2010, p. 90), RIDE-DF possuía os mais altos índices de desigualdades regionais dentre todas Regiões Metropolitanas do país. Enquanto, por exemplo, Porto Alegre, Salvador, Belo Horizonte, Recife e São Paulo possuíam 72,3%, 71,1%, 57%, 52% e 44%, respectivamente, da participação de suas periferias no PIB das Regiões Metropolitanas, o Entorno do DF angariava, de seus 10 municípios mais importantes, 6,5%, em 2008. Em 2015, conforme o Conselho Federal de Economia (CONFECON, 2016) essa desigualdade se aprofundou, tendo os municípios do Entorno que compõem a Área Metropolitana de Brasília (AMB), a participação de 5,5% do PIB. Conforme as autoras, no caso do DF-Entorno, a diferença chegava a ser de aproximadamente 15 vezes (R\$ 89,6 bilhões para R\$ 6 bilhões), e a distância do PIB *per capita* chegava a mais de 7 vezes (R\$ 37,6 mil para R\$ 5,1 mil, por ano). Esse dado se expandiu para 16 vezes a relação PIB DF e PIB Entorno.

Por outro lado, o território do DF representava aproximadamente 10% da área total da RIDE, ao passo que concentrava aproximadamente 70% de sua população. Em 2018 a RIDE-DF foi ampliada pela Lei Complementar nº 163, à qual foram incorpora-

[f.77] Mancha Urbana da rede DF, no formato até 2018.
Fonte: Google Earth.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Daniela Braga e Matheus Costa
Finalização: Pedro Máximo, 2019.



das as cidades goianas “Alto Paraíso, Cavalcante, Alvorada do Norte, Barro Alto, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila Propício”, e mineiras Arinos e Cabeceira Grande (AGÊNCIA SENADO, 2019). Com isso a nova área da RIDE-DE é de 94.570,389 km², sobre a qual o DF possui um percentual de 6,1%. Quanto à sua dinâmica populacional, as autoras apontaram, a partir de dados de 2007 do IBGE, que o DF voltou a possuir dados expressivos de crescimento populacional (2,47% ano) em oposição à diminuição dos destinados ao Entorno (de 6,9% ao ano na década de 1990 para 2,24% ao ano no período 2000-2007). Contudo, a RIDE-DF fecha a primeira década do século 21 da seguinte maneira: 69,1% habitavam o DF e 30,9% o Entorno, com taxa de crescimento médio total de 2,59% ao ano. O DF teve expansão populacional geométrica de 2,53%, enquanto o Entorno 2,72% [t.4]. A participação da população do Entorno na RIDE cresceu 0,20% do total em relação a 2000. Com isso a tendência observada até 2007 não se manteve, e o Entorno continuou, como na década de 1990, a apresentar taxas de crescimento maiores que o DF, embora numa proporção bem menor.

Com a ampliação da RIDE-DF o quadro populacional se alterou no período de 2010-2018. Em relação a sua ampliação, a entidade teve um aumento total líquido de 842.777 novos habitantes, sendo que a distribuição se dá da seguinte maneira: DF, 404.543; Entorno anterior, 231.639; municípios acrescentados, 206.728. Desse modo, a RIDE-DF em seu formato anterior à Lei de 2018 teve crescimento de 636.049 novos habitantes do período 2010-2018, entre naturais e imigrantes, dado que representa uma taxa média anual de 2,13% ao ano, tendo o DF participação de 1,97%

[t.4] Expansão populacional do DF.
 Fonte: IBGE, 1991; IBGE, 2000; IBGE, 2010;
 IBGE, 2019.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.

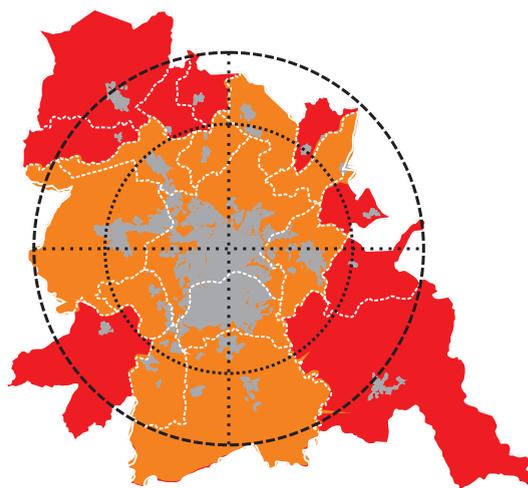
RIDE-DF									
Ref.	UF	Cidade	1991	2000	2010	2018*	1991-2000	2000-2010	2010-2018
1	DF	DF	1.601.094	2.051.146	2.570.160	2.974.703	28,11%	25,30%	15,74%
2	GO	Abadiânia	9.402	11.452	15.757	19.614	21,80%	37,59%	24,48%
3	GO	Água Fria de Goiás	3.976	3.976	5.090	5.560	0,00%	28,02%	9,23%
4	GO	Águas Lindas de Goiás	-	105.746	159.378	205.267	-	50,72%	28,79%
5	GO	Alexânia	16.472	20.335	23.814	27.288	23,45%	17,11%	14,59%
6	GO	Cabeceiras	6.464	6.758	7.354	7.882	4,55%	8,82%	7,18%
7	GO	Cidade Ocidental	-	40.377	55.915	71.376	-	38,48%	27,65%
8	GO	Cocalzinho de Goiás	-	14.626	17.407	20.240	-	19,01%	16,28%
9	GO	Corumbá de Goiás	19.663	9.679	10.361	11.024	-50,78%	7,05%	6,40%
10	GO	Cristalina	24.937	34.116	46.580	57.759	36,81%	36,53%	24,00%
11	GO	Formosa	62.982	78.651	100.085	119.506	24,88%	27,25%	19,40%
12	GO	Luziânia	207.674	141.082	174.531	208.299	-32,07%	23,71%	19,35%
13	GO	Mimoso de Goiás	3.750	2.801	2.685	2.597	-25,31%	-4,14%	-3,28%
14	GO	Novo Gama	-	74.380	95.018	115.771	-	27,75%	21,84%
15	GO	Padre Bernardo	16.500	21.514	27.671	33.835	30,39%	28,62%	22,28%
16	GO	Pirenópolis	25.056	21.245	23.006	24.794	-15,21%	8,29%	7,77%
17	GO	Planaltina	40.201	73.718	81.649	89.181	83,37%	10,76%	9,22%
18	GO	Santo Antônio do Descoberto	35.509	51.897	63.248	73.636	46,15%	21,87%	16,42%
19	GO	Valparaíso de Goiás	-	94.856	132.982	168.468	-	40,19%	26,68%
20	GO	Vila Boa	-	3.287	4.735	6.171	-	44,05%	30,33%
21	MG	Buritiz	18.417	20.396	22.737	24.524	10,75%	11,48%	7,86%
22	MG	Cabeceira Grande	-	5.920	6.453	6.774	-	9,00%	4,97%
23	MG	Unai	69.612	70.033	77.565	83.448	0,60%	10,75%	7,58%
			2.161.709	2.957.991	3.724.181	4.360.230	36,84%	25,90%	17,08%

de crescimento anual (o mais baixo de sua história) e o Entorno participação de 2,48% de crescimento ao ano. Com isso, na segunda década do século 21 mantem-se a tendência de crescimento mais expressivo no Entorno, mas as taxas apresentam diminuição. Quanto às taxas de participação, na antiga configuração da RIDE, em 2018, o DF possui 68,26% dos habitantes, tendo diminuído em relação a 2010, e o Entorno 31,74%, com leve aumento. Com o novo Entorno, as cidades goianas e mineiras que o compõem passam a ter participação de 34,77% e o DF 65,23% da RIDE. Ao todo, seu antigo perímetro possuía uma população total de 4.360.230, e o novo, 4.566.958, em 2018, conforme estimativas do IBGE (2018; 2019).

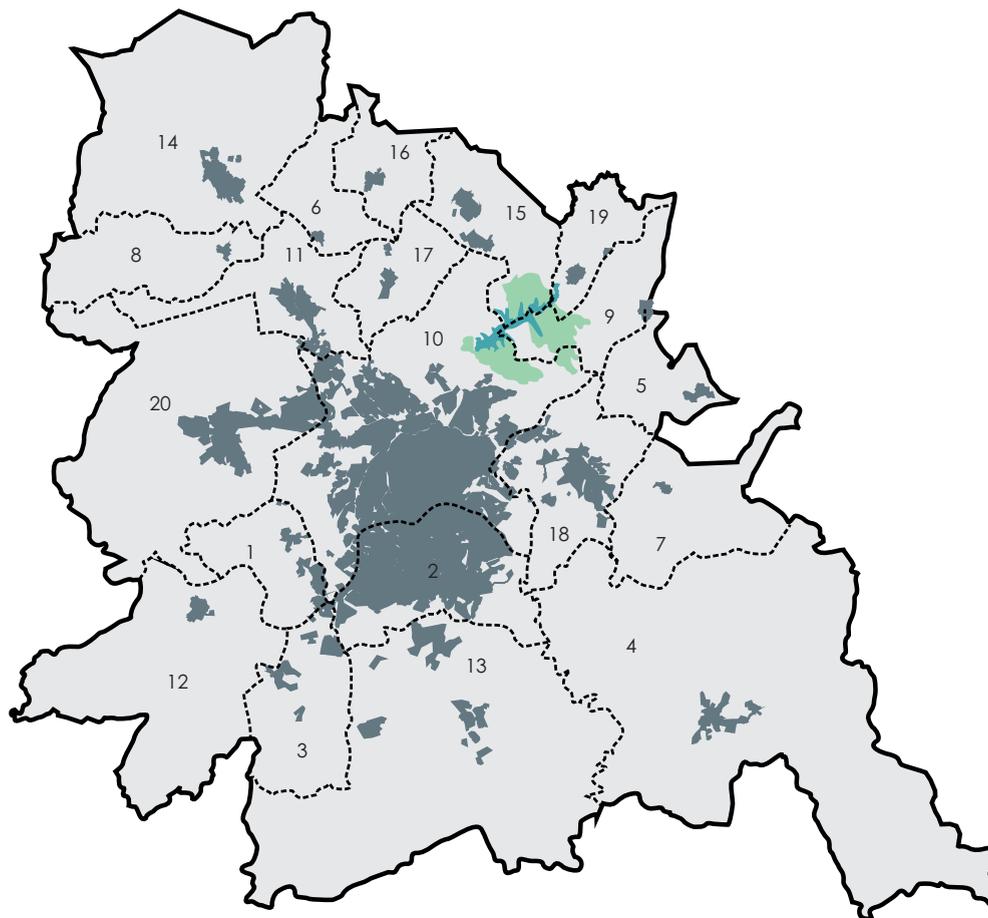
Para finalizar a análise da RIDE-DF, conforme análise comparada elaborada pelo IPEA quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), essa entidade, em 2000, apresentava 9% das Unidades de Desenvolvimento Humano (UDH) com IDHM “muito baixo” e 29% “baixo”. Essas UDHs se localizavam majoritariamente no Entorno, onde as áreas mais densas que apresentaram o índice “muito baixo” eram Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Planaltina de Goiás e Formosa, especialmente em suas áreas rurais. Grande parte das áreas do Entorno que não se encontravam com índice “muito baixo”, apresentaram-se com o índice “baixo”, incluindo Alexânia, Abadiânia, Luziânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, entre outras. Em 2010 esse quadro se alterou dramaticamente, zerando os dois índices. Os municípios outrora com IDHM “baixo” e “muito baixo”, elevaram-se para o índice “médio”, enquanto aquelas áreas do DF e Entorno com índice “médio” em 2000, tiveram aumento para “alto” e os “muito alto” se expandiram, principalmente para as UDHs internas ao “cordão sanitário” de Brasília, representado pela EPCT. Em processo, a RIDE-DF apresenta uma melhora da qualidade de vida, embora não necessariamente como consequência direta de políticas específicas, mas pela “inclusão econômica” das classes mais baixas do Governo Lula (2003-2010), do PT. Essa inclusão, conforme veremos no Capítulo 3 da Parte II desta tese, não diz respeito necessariamente à inclusão social (SPOSITO e SPOSITO, 2017; CARVALHO, 2018), mas ao aumento do salário mínimo, à expansão do crédito para financiamento de automóveis, imóveis e eletrodomésticos, que desde 2005 ampliou o mercado financeiro para as classes mais baixas.

A Grande Goiânia

Em 1999, pela Lei Complementar nº 27, criou-se a Região Metropolitana de Goiânia ou a Grande Goiânia. Quando sancionada a Lei, ela era constituída por 11 municípios: Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Goianápolis, Goiânia, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Trindade. Tal configuração foi alterada em 2004, com o acréscimo de Bela Vista de Goiás, em 2005, de Guaporé, e 2010, com a admissão de Bonfinópolis, Brazabranes, Caldazinha, Catuaraí, Inhumas, Nova Veneza e Terezópolis de Goiás ao quadro metropolitano [f.78]. Neste sentido, a RMG guardou em seu processo de constituição uma configuração em anéis de cidades no entorno da cidade polarizadora. Quando instituída a Lei de 1999, os municípios que a compunham tocavam o perímetro do município de Goiânia (com exceção de Hidrolândia e Aragoiânia), configurando o primeiro anel. Dessas



- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| 1 - Abadia de Goiás | 11 - Goianira |
| 2 - Aparecida de Goiânia | 12 - Guapó |
| 3 - Aragoiânia | 13 - Hidrolândia |
| 4 - Bela Vista de Goiás | 14 - Inhumas |
| 5 - Bonfinópolis | 15 - Nerópolis |
| 6 - Brazabrantes | 16 - Nova Veneza |
| 7 - Caldazinha | 17 - Santo Antônio de Goiás |
| 8 - Caturai | 18 - Senador Canedo |
| 9 - Goianápolis | 19 - Terezópolis de Goiás |
| 10 - Goiânia | 20 - Trindade |



[f.78] Mancha Urbana de Goiânia até 2018 e a configuração metropolitana em arcos.

Fonte: Google Earth

Concepção: Pedro Máximo

Elaboração: Daniela Braga

Finalização: Pedro Máximo, 2019.

idades, as mais expressivas em população eram Aparecida de Goiânia, Trindade e Senador Canedo. Com os posteriores acréscimos, é possível perceber a configuração de um segundo anel de municípios, esses mais afastados, com distâncias que variam entre 30 km (Caturai, Guapó e Caldazinha, por exemplo) a 45 km (Inhumas e Bela Vista de Goiás) do Setor Central de Goiânia.

Do ponto de vista da forma da mancha urbana desse conjunto de cidades, sua articulação se dá majoritariamente pelo sistema de rodovias radiais, entre elas rodovias federais (BR-060 e BR-153) e estaduais (GO-010, GO-020, GO-040, GO-050, GO-060, GO-070, GO-162 e GO-080). Neste sentido, tais rodovias atuam como vetores de expansão urbana. Essa configuração com raízes profundas no plano de Goiânia de 1933-35 (radial, em asterisco), compõe uma relação multidirecional, quando olhada a partir de Goiânia, e bidirecional, quando observada do ponto de vista das cidades do entorno em relação à capital. Conforme Arrais (2013), esse tipo de configuração centrado na lógica radiocêntrica (neste caso centro-periferia) reforça o caráter de Goiânia como a cidade polarizadora. Por outro lado, em decorrência da atuação da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), implementada pela referida Lei de 1999, esse caráter é reforçado pela inexistência de linhas entre as cidades que compõem seus anéis. Desse modo, a relação e integração em anéis, como sua constituição histórica sugere, fica comprometida. Por outro lado, quando observada a história da região, é possível observar dois importantes arcos de estradas que perma-

neceram e que ainda são capazes de configurá-la. A primeira delas refere-se às cidades ao norte da RMG que fizeram parte do processo de expansão da fronteira agrícola por sobre a região de Mato Grosso de Goiás, portanto, as GO-222, GO-466 e Estrada Santa Teresa, que interligam sentido leste-oeste Goianópolis, Terezópolis de Goiás, Nerópolis, Nova Veneza e Inhumas. Nesse arco habitam mais de 87 mil pessoas, com expressiva produção da Indústria de Transformação nas cidades de Terezópolis de Goiás, Nerópolis, Nova Veneza e Inhumas. O segundo arco também proveniente dos anos 30 e 40, constitui-se pelas GO-469, GO-219 e GO-414 que conectam Trindade, Abadia de Goiás, Aragoiânia, Hidrolândia e Bela Vista de Goiás. Conforme Arrais (2013), esse corredor era completado por Vianópolis, que possuía um ramal ferroviário, o ponto responsável por exportar a produção de arroz, gado e fumo da região. Neste corredor, aproximadamente 198 mil pessoas habitam as cidades por ele interconectadas, com forte atuação da Indústria de Transformação nas cidades Trindade, Hidrolândia e Bela Vista de Goiás.

Quando observados aspectos da distribuição populacional, conforme vimos no curso do prelúdio da RMG, Goiânia teve uma taxa de crescimento populacional média de 2,06% ao ano, bem abaixo da taxa de fertilidade do país, que passou de 2,91% do início da década de 1990 a 2,3% na virada do século. Quanto às tendências históricas de crescimento, as taxas que estavam a 8,86% ao ano na década de 1970, tiveram queda brusca na década de 1980, e passou a apresentar o valor de 2,59%. Por outro lado, o crescimento populacional observado nas cidades que passaram a compor sua RM em 1999, apresentaram altas taxas de crescimento geométrico na década de 1990, como Senador Canedo (13,5% ao ano), com dados mais expressivos, seguida de Aparecia de Goiânia (9,83%), Trindade (5,65%), Goianira (5,02%) e Goianópolis (4,07%). Quando fechada a década, a RMG estava a um ritmo de crescimento anual de 3,63%. Se ampliarmos o recorte e considerarmos as cidades que farão parte de sua região de influência em 2004, 2005 e 2010, encontraremos dados relevantes em Caldazinha (18,89%), Terezópolis de Goiás (8,73%) e Bonfinópolis (6,78%), na última década do século 20.

Por outro lado, o contexto político-econômico das décadas de 1980 e 1990 para as cidades que vieram a fazer parte da RMG foi marcada por sérios problemas relacionados à promoção de infraestrutura básica, como energia e água, bem como acesso à moradia e o aumento do desemprego estrutural. As consequências dos estímulos à imigração desde os anos 30, inicialmente para o trabalho no campo e posteriormente para as cidades em decorrência da expulsão em massa dada a mecanização da produção agropecuária, agravaria esse processo.

De acordo com o Censo de 1960 a população de Goiânia era 227,23% maior que a somatória da população das cidades do entorno. Com sua expansão na década de 1960, essa proporção chegou a ser 409,22% maior, e em 1970, tal concentração foi de 482,24%, a mais alta de sua história. Durante a década de 1980 essa concentração começou a se diluir e a se dilatar pelo território, dada a expansão para os municípios vizinhos. De acordo com o Censo de 1991, sua população era 284,63% maior que seu entorno. No Censo de 2000 os dados apresentados correspondem a 168,08%, de

2010, 149,46% e as estimativas mapeadas para a segunda década do século 21 é de 138,19%. Desse modo, é possível perceber um período de crescimento na concentração (1950-1970) e a partir da década de 1980, uma distribuição de media duração histórica de sua população total para as cidades do entorno. Esses dados podem ser observados a partir das taxas de participação de sua população total em distribuição espacial nas cidades. A participação de Goiânia em sua RM, de acordo com o Censo de 2000, era de 64,23%, ao passo que as cidades que a compunham obtiveram uma participação de 34,27%. Com o acréscimo das novas cidades em 2004, 2005 e em 2010, o acumulado da primeira década do século 21 foi de 40,09% para as cidades que compõem sua RM e 59,91% para Goiânia. Essas cidades representaram um acréscimo de 1,86% da participação da região de abrangência, pois eram de pequeno porte. Em 2019, a estimativa é de que 41,98% da população esteja concentrada nas cidades da Região Metropolitana, dado que corresponde a 1.097.131 habitantes, ao passo que Goiânia, 58,02%, com um total de 1.516.113 habitantes [t.5].

Ainda que esse crescimento da população do entorno de Goiânia tenha sido expressivo desde a configuração do Aglomerado Urbano de Goiânia de 1980 a 2019, o modo como está distribuída no território é altamente desigual. Goiânia, Aparecida de Goiânia, Trindade e Senador Canedo concentram cerca de 89% da população total da RMG. Todavia, enquanto na década de 2010 (2010-2019) Goiânia apresentou uma taxa de crescimento geométrico de 1,82%; Aparecida de Goiânia possui 3,01%, Trin-

[t.5] Quadro populacional e dinâmicas de crescimento na região metropolitana de Goiânia de 1991-2019.
Fonte: Google Earth
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Daniela Braga
Finalização: Pedro Máximo, 2019.

REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA								
Ref.	Cidade	População (1991)	População (2000)	População (2010)	População (2019)	% 1991-2000	% 2000-2010	% 2010-2019
1	Abadia de Goiás*	-	4.971	6.876	8.773	-	38,32%	27,59%
2	Aparecida de Goiânia	178.483	336.392	455.657	579.179	88,47%	35,45%	27,11%
3	Aragoiânia	4.910	6.424	8.365	10.308	30,84%	30,21%	23,23%
4	Bela Vista de Goiás**	17.316	19.210	24.554	29.975	10,94%	27,82%	22,08%
5	Bonfinópolis****	3.324	5.353	7.536	9.706	61,04%	40,78%	28,80%
6	Brazabrantes****	2.332	2.772	3.232	3.703	18,87%	16,59%	14,57%
7	Caldazinha****	1.059	2.859	3.325	3.804	169,97%	16,30%	14,41%
8	Caturai****	4.110	4.330	4.686	5.070	5,35%	8,22%	8,19%
9	Goianápolis	7.810	10.671	10.695	11.231	36,63%	0,22%	5,01%
10	Goiânia	922.222	1.093.007	1.302.001	1.516.113	18,52%	19,12%	16,44%
11	Goianira	12.896	18.719	34.060	44.289	45,15%	81,95%	30,03%
12	Guapó***	11.785	13.863	13.976	14.209	17,63%	0,82%	1,67%
13	Hidrolândia	10.254	13.086	17.398	21.706	27,62%	32,95%	24,76%
14	Inhumas****	38.368	43.897	48.246	52.866	14,41%	9,91%	9,58%
15	Nerópolis	12.987	18.578	24.210	29.850	43,05%	30,32%	23,30%
16	Nova Veneza****	5.018	6.414	8.129	15.166	27,82%	26,74%	86,57%
17	Santo Antônio de Goiás		3.106	4.703	6.283	#DIV/0!	51,42%	33,60%
18	SenadorCanedo	23.905	53.105	84.443	115.371	122,15%	59,01%	36,63%
19	Terezópolis de Goiás****	2.846	5.083	6.561	8.043	78,60%	29,08%	22,59%
20	Trindade	54.012	81.457	104.488	127.599	50,81%	28,27%	22,12%
		1.313.637	1.743.297	2.173.141	2.613.244	32,71%	24,66%	20,25%

*até 1995 pertencia a Goiânia.

** passou a fazer parte da RMG em 2004.

*** passou a fazer parte da RMG em 2005.

**** passou a fazer parte da RMG em 2010.

dade, 2,51% e Senador Canedo apresenta a maior taxa com 4,07%. Quanto às taxas de crescimento geométrico da RMG, esses dados vêm apresentando queda expressiva nas últimas três décadas. Na década de 1990 era de 3,63% ao ano, na primeira década do milênio, 2,46% ao ano e, na década de 2010, 2,25% ao ano. Por fim, as cidades que apresentaram maiores índices foram as cidades pequenas, representadas aqui por Nova Veneza com 9,61%, seguida de Santo Antônio de Goiás com 3,73% e Goianira, com taxa de crescimento de 3,33% ao ano.

Quanto às análises da mancha urbana e de suas propriedades urbanísticas, estas serão apresentadas nos Capítulos 1 e 2 da Parte II, dessa vez em sua totalidade com a mancha urbana do entre-Metrópoles. No próximo tópico que é o último deste capítulo, após essa reflexão sobre o processo de metropolização do ponto de vista institucional, distribuição populacional e taxas de urbanização, continuaremos com o exercício da montagem com o caso de Anápolis. Ela será tratada como cidade mobilizadora do entre-Metrópoles, a partir de suas propriedades de cidade média (ou cidade intermediária), e também em suas propriedades de cidade de médio porte. Desse modo, adiante, levantaremos esse problema sem a pretensão de solucionar a questão que envolve Anápolis e o conceito de cidade média. Seu objetivo é a problematização de seu lugar após Goiânia e Brasília, assim, terem se institucionalizado como cidades polarizadoras do processo de regionalização metropolitana.

2.4. Anápolis, cidade média ou cidade de médio porte?

O debate sobre as cidades médias e as cidades de médio porte estão em evidência no Brasil contemporâneo. Essa discussão que é fortemente travada entre os geógrafos, procura compreender a real (ou as possibilidades de uma real) dimensão de uma cidade que não é uma metrópole ou cidade grande, mas que também não pode ser considerada uma cidade pequena ou cidade de médio porte. Assim, esses conceitos de cidade pequena, média e grande entram nessa nova reorientação das discussões contemporâneas sobre o território, tendo em vista o papel desempenhado por essas cidades no contexto brasileiro, que fazem penetrar nas áreas mais distantes os investimentos garantidos pelo Pacto Federativo institucionalizado pela Constituição de 1988, em seus artigos 1º e 18º. Diante desse panorama amplo, polêmico e complexo, este tópico desta tese não pretende responder à questão que o subtítulo sugere, mas trazer uma reflexão acerca do papel de Anápolis no entre-Metrópoles, levando em consideração essas duas categorias como hipóteses.

Anápolis, como cidade de médio porte, pode ser encaixada em todos os quesitos que delimitam seu significado. É uma cidade que apresenta índices de crescimento populacional acima da média do país, está entre as cidades de maior população de Goiás, centraliza emprego e domina uma ampla região de outras cidades. Historicamente, como vimos no tópico 1.2., Anápolis coordenou a produção agrícola e pecuária da região conhecida como Mato Grosso de Goiás, se despontou como uma potência industrial regional, em decorrência de sua polaridade atratora de fluxos migratórios. Além disso centralizava atividades comerciais, culturais e até mesmo políticas, atuando fortemente no processo de negociação para a implantação, em seu território, do DAIA. Ademais, paralelamente a Goiânia e Brasília, foi criada em Anápolis instituições de Ensino Superior, que possibilitaram que ela ascendesse e polarizasse fluxos para esse setor.

Esse seu caráter foi destacado no estudo das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), de 1966, no qual esta cidade apareceu como Centro Regional A, com grau de integração equivalentes a cidades como Bauru (SP), Ribeirão Preto (SP), Juiz de Fora (MG), Uberlândia (MG), e até mesmo de capitais estaduais, como Vitória (ES), Campo Grande (MS), Maceió (AL), Aracaju (SE), entre outras. Nesse estudo, Goiânia atuava na rede urbana como Centro Macrorregional e Brasília, subordinada à Região de Influência de Goiânia, era um Centro Regional B. Todavia, Anápolis, que era subordinada à Região de Influência de Goiânia também polarizava, ela mesma, uma ampla região, especialmente a região norte de Goiás. À época Anápolis possuía uma população que girava entorno de 70 mil habitantes. No REGIC de 1978, essa tendência permaneceu para Anápolis, mas a rede urbana de seu entorno teve mudanças importantes: Goiânia ascende como Metrópole Regional e Brasília passa a ser uma Capital Regional, tal qual Anápolis, que possuía população estimada em 171.973 habitantes (IBGE, 1980). No REGIC de 1993, Anápolis permanece com grau de centralidade Forte, e Brasília ascende com grau de centralidade Muito Forte. De acordo com dados censitários de 1991, a cidade possuía 239.047 habitantes. No REGIC de 2007, esses dados se alteram substancialmente, e Anápolis vai de Centro Regional B para Centro Subregional A, e se equivale ao grau de centralidade de cidades ascendentes na rede, como Itumbiara (GO), Rio Verde (GO) e Barra do Garças (MT). Nesse estudo, as cidades de Abadiânia, Alexânia, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Gameleira de Goiás, Jesúpolis, Ouro Verde

de Goiás, Pirenópolis e São Francisco de Goiás, todas no estado de Goiás, estão subordinadas à rede de Anápolis (que já possuía aproximadamente 300.000 habitantes), rede essa que outrora era bem mais ampla.

Essa relação entre a rede urbana e a população revela que não há correspondência entre dados populacionais e a escala dessas cidades. Nesse sentido, conforme Maria Encarnação Sposito (2017, p. 40), é necessário “[...] superar o patamar da necessária distinção entre cidades médias e cidades de médio porte”. Um primeiro passo que podemos dar nessa direção é distinguir porte de escala. Porte tem a ver com tamanho, capacidade, e pode ser facilmente caracterizada por suas dimensões e população. Já a escala diz respeito à hierarquia e ao modo como a cidade interage com ela. Todavia, conforme Sandra Lencioni (2003), essa hierarquia, na contemporaneidade, não obedece à clássica estrutura “piramidal” (local, regional, nacional e global), até mesmo porque essa estrutura representacional é falsa no plano do vivido. O paradoxo da escala é exatamente a complexidade de interações escalares que as estruturam. Para Sposito e Sposito (2017), não é possível compreender um fenômeno somente pela obediência à visão clássica de escala, senão por uma interação entre ela e o todo, como camadas heterogêneas superpostas. Diz respeito, portanto, à ruptura dos limites fisicamente delimitados das cidades, que se lançam para além delas próprias, ao passo que seus espaços e sua morfologia, para sustentar essa dinâmica, precisam se reestruturar constantemente (LENCIONI, 2017).

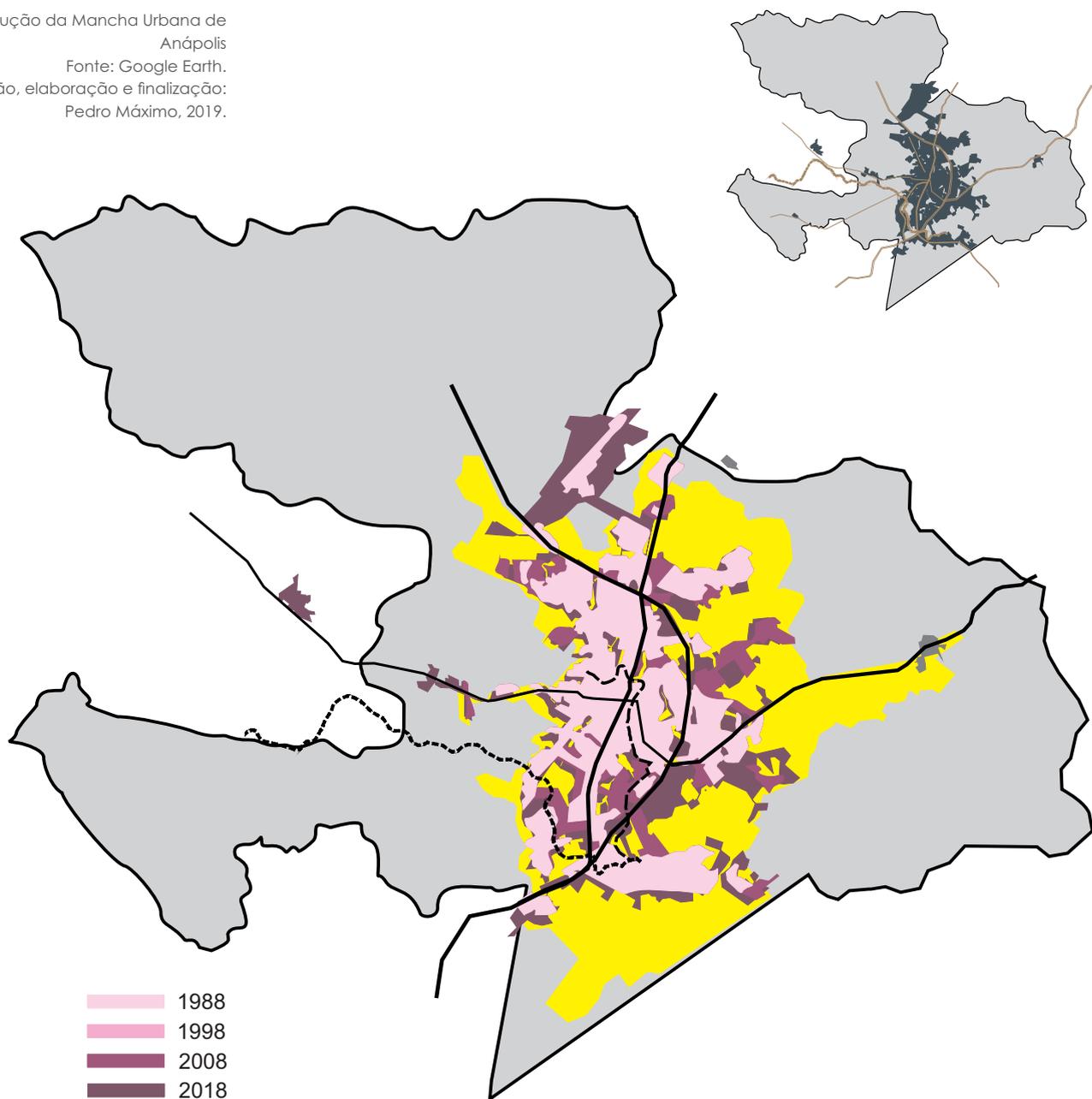
Esse panorama escalar é eminentemente capitalista, e diz respeito ao modo como as cidades se relacionam, não pela pretensa unidade como somatória das partes, mas como um amálgama fragmentado em conflitos. Nesse panorama de competitividade que se acirra no panorama global, as cidades tendem a se especializar, mas a cidade média ou cidade intermediária evidencia essa especialização, seja nos espaços urbanos, no perfil de empregos que gera, ou pelo modo como ela se insere na competitividade global. Desse modo, essa especialização é segmentada, a qual fraciona as regiões de influência das cidades também em segmentos. Essa compreensão pode nos indicar uma pista de como aborda-la em suas complexidades escalares inerentes.

De 1980 a 2018 a população de Anápolis mais que dobrou. Partiu de 171.948 habitantes em 1980, adentrou o novo século com 288.085, e fechou o período aqui em análise com 386.923 habitantes, em 2018 [t.6]. Esse aumento aproximado de 2,25% ao ano, não condiz com os elevados índices de crescimento econômico (2º maior PIB de Goiás em 2016, e 64º do país), tampouco traduz o papel que ela desempenha no território. No que se refere à mancha urbana, os dados expressam o mesmo [f.79]. No REGIC de 2007, o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília possuía movimentação terrestre (caminhões, automóveis e ônibus) equivalente às regiões mais amadurecidas do país, a exemplo de São Paulo – Rio de Janeiro. Diante desses dados, qual a natureza desse fenômeno que Anápolis materializa? Podemos levantar as taxas de fixação temporária da população como um importante argumento, e esses dados só podem ser apreendidos pela vivência do território. Anápolis é um importante polo universitário e o DAIA polariza grande parte dos empregos que requisitam uma maior especialização. Conforme estudo feito pela FIEG (2014a), os empresários do DAIA reclamavam da baixa qualificação de mão de obra especializada em Anápolis, os quais atraíam profissionais de outras localidades da

[f.6] População de Goiânia e região, Brasília, DF, região em interface com a população de Anápolis.
 Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de Goiânia; PDAD, 2018.
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.

	1980	1991	1996		2000	2010	2018
Goiânia	717.948	922.222	1.004.098	Goiânia	1.093.007	1.302.001	1.495.705
AUG	-	-	-	RMG	1.639.516	2.173.115	2.518.775
Anápolis	171.973	239.047	264.975	Anápolis	288.085	334.613	386.923
PP Brasília	293.210	262.264	236.810	PP Brasília	198.422		221.326
DF	1.176.935	1.601.094	1.821.946	DF	2.051.146	2.570.160	2.974.703
Entorno	-	-	-	Entorno	2.958.196	3.717.728	1.585.802
RIDE-DF	1.445.180	2.143.292		RIDE-DF	2.958.484	3.724.181	4.560.505
AMB				AMB			

[f.79] Evolução da Mancha Urbana de Anápolis
 Fonte: Google Earth.
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.



região, do país e até do exterior. Como polo universitário, a UEG e o IFG, instituições públicas, e a UniEVANGÉLICA, FIBRA, FAMA, Araguaia, entre outras instituições privadas, mobilizam dezenas de milhares de estudantes de sua região de influência, de Goiânia e do próprio município. Desse modo, grande parte desses habitantes de Anápolis a habitam em compartilhado com outros territórios urbanos. Além do mais, a relação de Anápolis com os outros Distritos Industriais de Goiás, em especial os de Aparecida de Goiânia que surgirão na década de 1990, estabelecerão uma forte ligação territorial, dada pela necessidade de complementação e cooperação, mais que pela competitividade. A título de exemplificação, as empresas do DAIA necessitam de embalagens. Essas, em grande medida, são fornecidas pelos Distritos Industriais de Aparecida de Goiânia (FIEG, 2014b).

Quanto às transformações estruturais que Anápolis protagonizou, especialmente no território do DAIA durante o final da década de 1990 até 2018, estas serão debatidas no capítulo a seguir e nos capítulos da Parte II. As limitações de discuti-la em específico nos redirecionam a olhá-la a partir do território novamente. Dessa vez, o quadro que será apresentado adiante se dará em função da política aplicada no entre-Metrópoles no início do século 21: a política de Eixo, articuladora de uma proposta sul americana do regionalismo aberto em múltiplas escalas. Desse modo, o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, nome pelo qual ficou conhecida essa política, providenciará intervenções no território (fiscais e em infraestrutura), e das cidades sobre as quais essa política repousou, Anápolis foi aquela que mais recebeu investimentos em infraestruturas.

3. DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO GOIÂNIA-BRASÍLIA AO ENTRE-METRÓPOLES

A divisão territorial é inerente à constituição das sociedades, seja no sentido físico, seja no sentido simbólico. Ela é uma ação histórica de contraste e diferenciação que culminou na composição dos territórios atuais, ainda que estes estejam em processos constantes de tensão e fratura. O advento do neoliberalismo e da globalização econômica em 1970 foi fundamental para o reforço de tais tensões: por um lado eles desregularam as fronteiras dos territórios, enfraqueceram seus limites e os depuseram de forma e identidade, prontos para a reorganização do capital em escala planetária; por outro, realinharam os motores dos fluxos migratórios e imputaram aos homens uma nova ordem do deslocamento. Os territórios de outrora, marcados por forte contenção e controle, passaram a apresentar um processo de esvaziamento. Tal processo fez parecer que os territórios haviam sido eliminados à medida em que suas fronteiras se tornaram imprecisas e sem contornos definidos, como os “borrões” de Mark Rothko (1903-1970) ou “sobreposições” de Jackson Pollock (1912-1956) [f.80]. Entretanto, as marcas dessa desregulação, quase trinta anos depois, reapareceram em outra escala, cuja regionalização clássica do território havia sido abandonada pelos agentes do novo estágio do capitalismo.

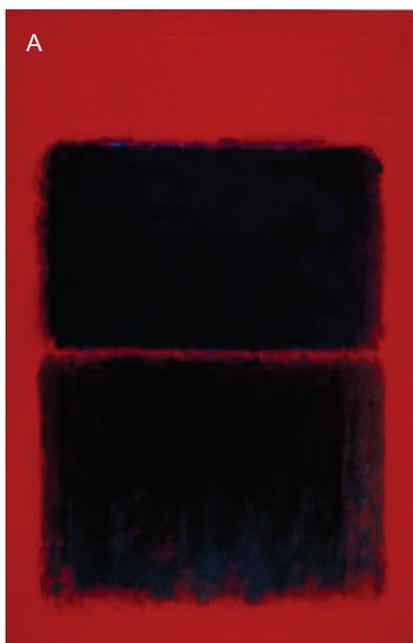
A ênfase do novo momento da regionalização, a partir da modernização produtiva e da lógica rentista do sistema financeiro, assentava-se nos lugares mais ocupados do território, cuja disponibilidade de mão de obra era maior e a competitividade era acirrada em sua exploração. Agora, a cidade passaria a ser, ela própria, o objeto de desejo dos investidores e palco das disputas mais cruéis pelo direito ao uso do território. Se, por um lado, as cidades mais populosas marcaram os pontos centrais na estratégia da nova regionalização; por outro lado, as regiões mais vazias dos territórios foram marcadas por forte esquecimento. A ênfase nas metrópoles cobria as desigualdades regionais, gerando sombreamento naquelas partes mais desprovidas de

[f.80]A: 'Light Red Over Black', Mark Rothko, 1957.

Fonte: www.tate.org.uk

B: Number 1A, 1948 by Jackson.

Fonte: terraingallery.org



intenção e ação políticas. Surge, nesse sentido, um novo processo de reorganização geográfico do planeta, coordenado pela dimensão geopolítica e principalmente, pela nova regionalização induzida pelo sistema financeiro. Essa proposta foi marcada por territórios em compressão e adensamento, baseados em territórios relacionais, bi e multilaterais, os alicerces das redes flexíveis e altamente movediças.

Se essa constatação pode ser evidenciada ainda que de maneira amplamente diversa na Europa, Estados Unidos, Ásia Meridional, Sudeste Asiático e Ásia Oriental, no caso da América do Sul o processo foi o oposto. Se no primeiro grupo suas cidades estavam no centro dos processos de financeirização e na coordenação da nova indústria, na América do Sul será pensado o regionalismo aberto. Conforme o CEPAL (1994) segundo discussão empreendida por Gentil Corazza (2006, p. 145), o regionalismo aberto, conceito difícil de ser definido, refere-se a

[...] um processo de crescente interdependência no nível regional, promovida por acordos preferenciais de integração e por outras políticas, num contexto de liberalização e desregulação capaz de fortalecer a competitividade dos países da região e, na medida do possível, constituir a formação de blocos para uma economia internacional mais aberta e transparente.

Neste sentido, a promoção da regionalização vista na América do Sul, em especial no Brasil, visava uma proposição desregulamentada no Estado para alcançar níveis de competitividade internacional e uma crescente interdependência regional entre estados, por meio de políticas estabelecidas conjuntamente. Essas políticas, como puderam ser observadas, centraram-se na promoção de infraestruturas de transportes, comunicação e energia nas áreas menos ocupadas do território, e pela prática de políticas de isenção fiscal. No contexto do estado de Goiás, o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília é um desses esforços de regionalização aberta assentado no neoliberalismo e na globalização econômica. Contudo, diferentemente da proposta encabeçada em âmbito federal de eixos sobrepostos em longos trechos sem ocupação urbana, o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília foi estrategicamente pensado para as áreas mais ocupadas do interior do país. Esse contrassenso será também evidente na equiparação da proposta para a América do Sul, inicialmente encabeçada por FHC. Cabe-nos, antes de adentrar às especificidades do Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, contextualizá-lo.

Avança Brasil foi o nome da proposta de governo para a reeleição do então presidente da República Fernando Henrique Cardoso (FHC), em 1998. Ela estava estruturada na busca dos avanços econômicos do Brasil a partir da estabilidade promovida pelo Plano Real de 1994, e tal proposta se assentava em uma nova regionalização do país a partir dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs), instituídos no Plano Plurianual 1996-1999 (SALGADO, 2010). O aspecto mais importante e positivo dessa proposta foi a retomada das discussões sobre o planejamento regional no Brasil, ainda que às avessas. Num sentido amplo, os ENIDs estavam embasados nas políticas dos Macro Eixos de Desenvolvimento debatidas e estudadas durante a Ditadura Militar, proposta pautada em novas configurações regionais para além dos territórios estaduais (GALVÃO e BRANDÃO, 2003). Com isso, um ar *neodesenvolvi-*

mentista pairava na proposta, todavia, convivendo com Lei nº 9.491 instituída em 1997, o Plano Nacional de Desestatizações (PND), que havia substituído o PND criado em 1990 por Fernando Collor. Os ENIDs vieram acompanhados de um forte otimismo em relação à globalização econômica, cuja defesa estaria no fato de o Brasil ter se reestruturado a partir de reformas institucionais e monetárias que criaram mecanismos de ajustes às flutuações cambiais, mudanças características desse novo momento da economia global. Segundo o *Avança Brasil* (1998, p. 1-5), o país deveria ser um de seus promotores, uma nação que ajudaria a conduzir a mudança histórica em curso promovida pela globalização.

Com a vitória de FHC, se procedeu a nova regionalização econômica do Brasil. A proposta inicial era de doze eixos [f.81]: Eixo de Saída Norte para o Caribe/Rodovia BR 174; Eixo de Saída para o Atlântico – Hidrovias do Madeira e Amazonas; Eixo Araguaia – Tocantins/Ferrovia Norte-Sul e Ferrovia Carajás; Eixo Costeiro do Nordeste; Eixo do Rio São Francisco; Eixo Transnordestino; Eixo do Oeste; Eixo Centro-Leste; Eixo de São Paulo; Eixo Costeiro do Sul; Eixo da Franja de Fronteira; Eixo da Hidrovia do Paraguai/Paraná. Após estudos, os doze eixos foram convertidos em nove, e implementados. A proposta visava a implantação de Rodovias, Ferrovias, Gasodutos, Hidrovias e Energia, cuja expectativa era que suas abrangências, dentro de cada eixo proposto, cobrissem todo o território nacional. Eles criariam regionalismos abertos à explora-

[f.81] Proposta para os Eixos Nacionais de Desenvolvimento (ENIDs) do Brasil em 1998, e ENIDs implantados.
 A: Delimitação geográfica dos ENID's - referente ao PPA 1996 - 1999
 B: Delimitação geográfica dos ENID's referente ao PPA 2000 - 1999
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.
 Fonte: TAVARES, 2016, p. 674

PROPOSTA DOS ENIDs



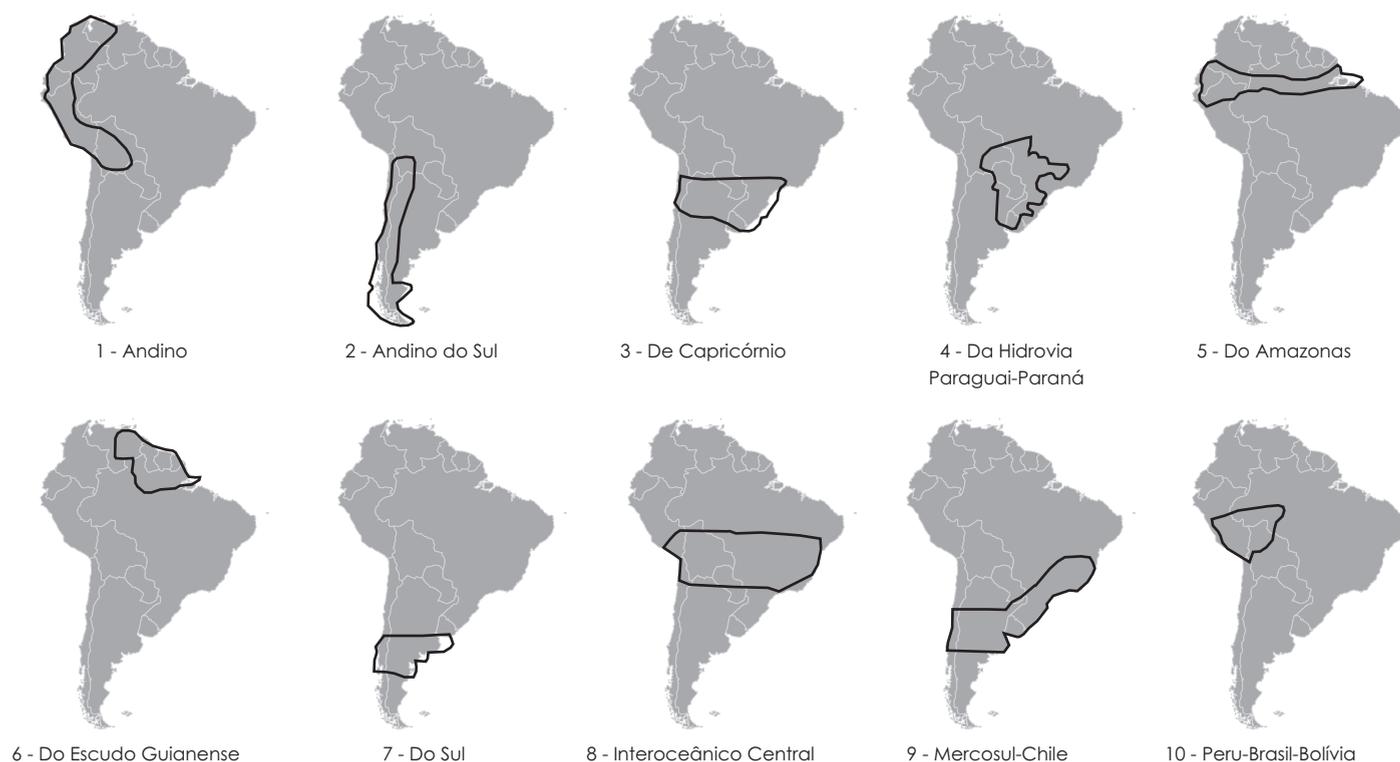
ENIDs IMPLANTADOS



ção, compostos majoritariamente por superinfraestruturas desarticuladas de cidades (elementos importantes para a regulação e controle do território e da operação de sua exploração). Não havia, inclusive, propostas para as ocupações de suas áreas lindeiras, o foco estava centrado na infraestrutura, pura e simplesmente, para garantir o fluxo no território. Rede e fluxos, transportes, telecomunicações e energia eram o foco.

É possível observar a partir dos Eixos propostos, que grande parte deles estava assentada em áreas ambientalmente sensíveis (extensas áreas pantanosas, Parques Nacionais ricos em biodiversidade, etc.), cujo objetivo era, além da falaciosa integração, a exploração de seus recursos naturais de “modo sustentável”. Na década de 1990, cabe a ressalva, as discussões sobre a sustentabilidade, que estavam na ordem do dia, foram rapidamente aliciadas, e seu nobre significado foi corrompido por discursos políticos, *marketings* do sistema financeiro e de multinacionais, claro, bem-intencionadas. No caso dos ENIDs, o traço *neodesenvolvimentista* que havia mascarado por algum tempo o neoliberalismo implícito na proposta, foi progressivamente sendo desmanchado pela abertura à iniciativa privada dos destinos de sua implantação. O financiamento dessas infraestruturas cabia aos superbancos, BID, CAF e o próprio Banco Mundial. Inclusive essa proposta partiu da negociação do governo brasileiro com esses representantes do sistema financeiro, em especial do BID, seja para o caso do ENIDs inscritos já no *Avança Brasil*, seja para a ousada proposta da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA), inicialmente liderada por FHC junto a 12 governos sul americanos. Num sentido geral, conforme Quintanar e Lopes (2003), o IIRSA surgiu em 2000, em Brasília, na Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul. Na ocasião, FHC enviou um documento para as discussões juntamente com o convite contendo a pauta (na qual constava a proposta do IIRSA), documento esse que já era do conhecimento do BID meses antes. No mesmo ano, de acordo com o Plano de Ação desenvolvido em Brasília, foi realizada uma nova reunião em Montevidéu, da qual foram estipulados 12 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EJE): Eixo Mercosul-Chile (San Pablo-Montevidéu-Buenos Aires-Santiago); Eixo Andino (Caracas-Bogotá-Quito-Lima-La Paz); Eixo interoceânico Brasil-Bolívia-Peru-Chile (San Pablo-Iquique); Eixo Venezuela-Brasil-Guiana-Suriname); Eixo Multimodal Orinoco-Amazonas-Prata; Eixo Multimodal do Amazonas (Brasil-Colômbia-Ecuador-Peru); Eixo marítimo do Atlântico; Eixo marítimo do Pacífico; Eixo Neuquén-Concepción; Eixo Porto Alegre-Jujuy-Antofagasta; Eixo Bolívia-Paraguai-Brasil; Eixo Peru-Brasil (Acre-Rondônia). Destes, 10 foram implantados a partir de reformulações e estudos [f.82]. Quintanar e Lopes (2003) fizeram uma análise da proposta, elencaram suas potencialidades integrativas que poderiam facilitar as trocas comerciais, todavia, alertaram para o quadro que se formava no panorama global de crises do sistema financeiro e do papel coadjuvante que os Estados se submetiam no curso de propostas dessa natureza. Também alertaram para o risco que as privatizações de setores importantes da economia assinalavam, fato que estava na agenda dos superbancos, conforme fala de Enrique Iglesias, presidente do BID, em Brasília, em 2000:

[...] esta é uma etapa em que se devem completar, consolidar e aprofundar as



[f.82] Eixos de integração e desenvolvimento - América do Sul.
 Concepção: Pedro Máximo
 Elaboração: Mayara
 Finalização: Pedro Máximo, 2019.
 Fonte: professorjamesonnig.wordpress.com

reformas, mantendo a direção empreendida. [...] pode-se assegurar que o processo de integração tem complementado e reforçado o processo de reforma estrutural e de fato é parte integral desse processo [...].

A proposta era a integração não somente da América do Sul em sua infraestrutura, mas sua integração ao mercado internacional, dado que seria, em tese, providenciado pelas iniciativas privadas e pelas desregulamentações a serem exercidas pelos Estados envolvidos. Neste panorama, o planejamento de regiões flexíveis e abertas (regionalismo aberto) estava no centro desta proposta do IIRSA. Dos 7 pontos centrais que configuravam sua política devidamente ajustada aos interesses financeiros, 3 delas eram consideradas nevrálgicas, de extrema importância: o exercício de um regionalismo aberto, os Eixos de Integração e Desenvolvimento e as ações público-privadas. Ela foi operacionalizada pela criação do Comitê de Direção Executiva (CDE), e do Comitê de Coordenação Técnica (CCT), cujos quadros eram compostos pelas mais altas cúpulas dos Estados signatários. Todavia, conforme Mariana Dias (2014, p. 5), representantes de Instituições Financeiras Multilaterais, como o BID, o CAF e a Fonplata, compunham seus quadros em posições estratégicas de planejamento, captação de financiamentos e implantação das estratégias previamente desenhadas pelos interesses que estimulavam suas ações. Juntamente com o IIRSA veio a proposta de privatização de diversas estatais, por exemplo, do setor de energias, que não foi aceita por todos os Estados. No Brasil, além da forte atuação privada na promoção das infraestruturas dos ENIDs e de um amplo quadro de privatizações, um sintoma importante do processo de desregulamentação do Estado foi a extinção da SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia) e da SUDENE (Superintendên-

cia de Desenvolvimento do Nordeste) em 2001, acusadas de ineficiência. Com essas extinções o Estado abria mão de parte do controle de seu território e de seu planejamento, deixando o tripé proposto para sua implementação, Estado (na orientação geral do processo regional e articulação política), Iniciativa Privada e Empresariado (fonte alternativa de financiamento e de operacionalização das ações pretendidas), e dos Governos (responsáveis por incentivar e facilitar as iniciativas privadas, bem como desburocratizar seu processo de implantação), manco.

O objetivo desta contextualização não é a avaliação da proposta dos ENIDs, mas cabe colocar que as críticas a esse modelo são severas, embora, ainda que lentamente, esse padrão político-institucional tenha crescido amplamente no contexto geográfico da América do Sul. A principal crítica aferida a essa política foi que sua implantação não promoveu o desenvolvimento pretendido, pois sua ação era baseada na política fiscal, com pouca ou nenhuma intervenção do Estado, e suas abrangências eram em unidades federativas heterogêneas, recaindo na barreira fiscal adotada independentemente por cada um deles, o que provocou sua fragmentação. Outro ponto relevante é a ausência da rede urbana e do planejamento urbano-regional no processo de condução e implementação das infraestruturas-base dos ENIDs. Sem o papel estratégico das cidades, seria inviável o controle da produção e do escoamento, no plano, deixada sob a responsabilidade da iniciativa privada.

3.1. O Eixo de desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília⁴⁴ (2001)

44. Para a realização da revisão da literatura sobre o tema específico do Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, utilizei-me da técnica da bibliometria para eleger os trabalhos. Nessa bibliometria expus quatro critérios para selecioná-los: 1) Livro ou capítulo de livro publicado sobre o Eixo; 2) Artigo, dissertação ou tese sobre o Eixo; 3) Artigo, dissertação ou tese sobre cidades ou infraestruturas que consideram a dimensão do Eixo; e 4) os trabalhos deveriam ser publicados após 2001 até 2018, ano da publicação da lei que o institui. Foram encontrados 37 trabalhos relevantes. Em seguida, fiz uma cronologia das publicações, para organizar como esse debate foi se construindo no tempo e quais áreas do saber se interessaram por ele. Nota-se, a partir da constatação das áreas de formação dos autores, uma riqueza dada a pluralidade de suas origens, todavia, com predominância daqueles ligados à geografia. Para aqui apresentar tais contribuições criei três grupos de debates: o primeiro, por subtítulo, *Sobre o Eixo* (que contém trabalhos sobre o Eixo como uma entidade total com considerações sobre o todo planejado), contei com a contribuição dos economistas Julio Flávio Miragaya, Marcio Bittar Haddad e Brasilmar Ferreira Nunes, dos geógrafos Tadeu Arrais, Rosa Moura, e Manuel Eduardo Ferreira e a Tecnóloga em Sensoriamento Remoto, Eula Regia Sena. O segundo grupo, por subtítulo, *Sobre cidades e regiões do Eixo* (que discute cidades, fragmentos urbanos e regiões com considerações sobre o Eixo como totalidade), contei com as contribuições dos geógrafos Janes Luz, Simone Silva Dias, Neio Lúcio Campos; da socióloga Odiones Borba e da pedagoga Gessica Filgueiras Milagre; dos arquitetos e urbanistas Marcela Ruggeri Meneses, Renato Rocha e Lúcia Cony-Cidade; da administradora Patrícia Zaluski, do engenheiro civil Ricardo Machado e da historiadora Sônia Aparecida Lôbo. O terceiro grupo, por subtítulo *Sobre infraestruturas e equipamentos do Eixo* (que discute fragmentos – seja infraestruturas ou equipamentos - com considerações sobre o Eixo como totalidade), contei com as contribuições do jornalista e geógrafo Daniel Monteiro Huertas, dos geógrafos Alex Santana, João Batista de Deus, Eguimar Chaveiro, Emerson Martins, Vanderlei Braga, Rodrigo Mendes da Silva, o jornalista Frederico Oliveira Alfaix Assis e o farmacêutico Cleiton Bueno da Silva. A última parte, com subtítulo, *Uma síntese necessária*, faço uma breve conclusão de tal revisão. Segue abaixo o modo como o Eixo se territorializa na literatura. Parte deles serão expostos neste Capítulo, parte, no Capítulo 2 da Parte 2.

A política adotada pelo estado de Goiás ao implantar o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília (Eixo Goiânia-Brasília) possui mesma matriz. O ex-governador Marconi Perillo (PSDB, 1999/2006 – 2011/2018) e o ex-presidente FHC seguiam claramente o mesmo princípio de ações. O quadro de autores [f.83] que se debruçaram sobre o tema nos permite acompanhar como se deu esse debate desde a implementação dessa política. Tadeu Arrais (2007) já supunha que a matriz seria a mesma, mas achava precipitado tal associação em função da diferença de escalas e pelo fato de os ENIDs terem sido mais estudados desde 1996. Entretanto, passados mais de dezessete anos de sua implantação, é possível fazer tal análise com segurança. Inclusive, os princípios e matrizes são os mesmos: baseado em políticas de financiamento privado, de incentivos fiscais e na promoção, por meio das ações público-privadas, de infraestruturas. Oficial e institucionalmente, o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília refere-se à Lei nº 13.919 criou o Polo de Serviços Tecnológicos Avançados em Goiás. Esta Lei estabelecia, como principais políticas, a criação do “Teleporto Parque Serrinha”⁴⁵, a Plataforma Logística Multimodal de Goiás⁴⁶ e o Trem de Alta Velocidade, instituído posteriormente, em 2009. Em tese, três políticas de incentivos fiscais que abriam, no território selecionado (nas áreas mais povoadas do Eixo, portanto, em Goiânia e Anápolis, visto que no DF as articulações foram, de início, lentas), uma imensa área de isenção fiscal para determinados tipos de setores produtivos (como o de comunicação), com fomento industrial. As ações registradas nos dois planos revelam uma presença pouco marcante do Estado, cujo papel caberia, somente, regular sua aplicação e estabelecer as políticas de incentivo. Outra forte aproximação, está no caráter das ações previstas: o foco é na infraestrutura, e esta ação é, no máximo, de base para a integração (com forte possibilidade de criação imediata de empregos, mas a longo prazo, ineficiente). Políticas que atenderiam às outras demandas dos territórios em planejamento não foram sequer mencionadas na proposta; com exceção dos ENIDs, que destacou que os impactos dos eixos teriam uma área de abrangência territorial, mito que foi progressivamente sendo desmanchado. Deste modo, as políticas dos Eixos Nacionais e do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília se aproximam. Ambas estão assentadas em áreas que extrapolam os limites dos estados, repousam em mais de uma unidade da federação e estão centradas em infraestruturas. Tal fato poderia inviabilizá-los, pois, as ações independentes e demandas próprias de cada um deles ou falta de afinidades políticas entre seus atores poderiam colocá-los em xeque. Assim ocorreu.

Por outro lado, desde que publicada a Lei nº 13.919 em 2001, o espaço que configura o Eixo Goiânia-Brasília tem sido amplamente estudado e problematizado. Portanto, não se trata de um tema cuja bibliografia é escassa ou limitada. O que é possível compreender a partir de sua totalidade, diz respeito a uma repetição de argumentos, sombreamento de informações e uma espécie de limitação das discussões, centradas, majoritariamente, nas metrópoles e em Anápolis. Isso pode ser explicado pelo próprio teor da Lei, que ignora as assimetrias regionais intraterritório do Eixo e dá maior peso para estes núcleos. Todavia, aqueles trabalhos que tratam dos aspectos regionais e urbano-regionais, esboçam uma tendência de desprendimento da políti-

2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
MIRAGAYA, Julio Flavio Gameiro. Dinâmica econômica, migrações e organização do território no Centro-Oeste: o impacto do eixo Brasília-Goiânia ; 2003; 200 f; Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2003.	ARRAIS, T. P. A. A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano . Tese (Doutorado) em Geografia - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF, Niterói, 2005.	ARRAIS, T. P. A. . Desvendando a arena política: reflexões sobre o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília . In: XIV Encontro Nacional de Geógrafos, 2006.	ARRAIS, T. P. A. A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano . Coleção Linhas Temática. 01. de. Goiânia: EV. Editora - Série Ensaio Temáticos, 2007.	ARRAIS, Tadeu, PINTO, José. Integrar para segregar: uma análise comparativa do tecido urbano-regional de Goiânia e Brasília . Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.	MENDES DA SILVA, Rodrigo. O DAIA, isso serve, em primeiro lugar, para a apropriação de territórios . Dissertação (Mestrado), Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudo Socio-Ambientais, IESA, Goiânia, 2009.	HADDAD, M. B. Eixo Goiânia - Anápolis - Brasília: Estruturação, ruptura e retomada das Políticas Públicas . In: Seminário Nacional: Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano, 2010, Natal.
	LUZ, J. S. O Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília e as novas dinâmicas territoriais . In: X EGAL, 2005, São Paulo. X EGAL, 2005.		ROCHA, Renato. O papel do fortalecimento institucional municipal na sustentabilidade da gestão territorial de caráter regional: o caso do município de Alexânia no Eixo Brasília-Goiânia , 2007. Dissertação (Mestrado). Universidade de Brasília, Brasília, 2007.		MENESES, Marcela Ruggieri. As múltiplas dimensões do processo de consolidação de Anápolis como centro Regional . 2009. 87 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.	MOURA, R. Conglomerados urbano-regionais: uma categoria espacial complexa en la metropolización de Latinoamérica . In: XI Seminario Internacional RII Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII), 2010, Mendoza. Textos. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, 2010. v. 1.
			HUERTAS, Daniel Monteiro. Da fachada atlântica ao âmago da hileia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola , Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.		MOURA, Rosa. Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba . 2009. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.	DIAS, Simone Silva; CAMPOS, Neio Lucio de Oliveira. A relevância de Anápolis-Go no contexto do eixo Goiânia –Anápolis – Brasília . Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre, 2010.
					LUZ, J. S. A (RE)Produção do Espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009 . 2009. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.	

LEGENDA

- Livro ou capítulo de livro publicado
- Dissertação ou Tese sobre o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília
- Dissertação ou Tese sobre cidades ou infraestruturas que trabalham com a dimensão do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília
- Artigos sobre o Eixo-Goiânia-Anápolis-Brasília

[f.83] Cronograma do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília na Literatura.

Fonte:

Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2019.

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<p>HADDAD, M.B. Eixo Goiânia - Anápolis - Brasília: estruturação, interrupção e retomada das políticas públicas. Dissertação apresentada ao Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da PUC GO, Goiânia, 2011.</p> <p>LOBO, Sônia Aparecida. A constituição do eixo Anápolis-Goiânia. In: Observatório do mundo do trabalho. Anápolis: IFG, 2011.</p> <p>MOURA, R. Breve perfil dos arranjos urbano-regionais brasileiros. In: XIV Encontro Nacional da Anpur, 2011, Rio de Janeiro. Anais. XIV Encontro Nacional da Anpur. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. p. 1-18.</p> <p>NUNES, Brasilmar Ferreira. A aglomeração Goiânia-Anápolis-Brasília: notas de pesquisa e sugestões de políticas. Revista Z Cultural (UFRJ), v. ano VI, p. 1-3, 2011.</p>	<p>IBRASE. O Distrito Federal e o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. Brasília: COFECON, 2012.</p>	<p>ARRAIS, Tadeu. A produção do território Goiano . Goiânia: Editora UFG, 2013.</p> <p>SENA, E. . Dinâmica de crescimento urbano no eixo de Desenvolvimento Goiânia-Brasília. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudo Socio-Ambientais, IESA. Goiânia, 2013.</p> <p>ASSIS, Frederico Oliveira Alfaix. Brasília também é Goiás: Memórias Entrelaçadas entre dois Brasis Regionais (Goiânia-Brasília), 2013. Dissertação (Mestrado em Memória Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.</p> <p>HUERTAS, Daniel Monteiro. Território e Circulação: Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Tese (Doutorado), Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.</p> <p>SENA, E. ; Ferreira, M. E. . Mapeamento Temporal das Áreas Urbanas no Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia através dos Sensores Orbitais DMS/OLS e Landsat 5 - TM. In: XVI SBSR - Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, 2013, Foz do Iguaçu.</p> <p>MOURA, R. Configurações espaciais da metropolização brasileira. e-metropolis: Revista eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais , v. 4, p. 29-39, 2013.</p>	<p>CONY-CIDADE, Lúcia. Cidade Instantânea. in: KNOX, Paul. Atlas das cidades. São Paulo: Ed. SENAC, 2014.</p> <p>MIRAGAYA, Julio Flavio Gameiro. O desempenho da economia na região Centro-Oeste. In: CAVALCANTI, et al. Um olhar territorial para o desenvolvimento. Rio de Janeiro: BNDES, 2014</p> <p>MOURA, R.; HADDAD, M. B. Brasília, Anápolis e Goiânia: um Arranjo Urbano-Regional. In: XIII Seminario Internacional RII (Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio), Salvador: Anais, 2014.</p> <p>BORBA, O. F.; MILAGRE, G. F. . Anápolis e suas interfaces com a região urbana do Eixo Goiânia/Brasília. Revista Educação & Mudança, v. 27, p. 47-72, 2014.</p>	<p>MOURA, R. ; HADDAD, M. B. . O arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. Biblio 3w (Barcelona), v. XX, p. 01-31, 2015.</p> <p>MOURA, R. ; HADDAD, M. B. Brasília, Anápolis e Goiânia: um arranjo urbano-regional. Bahia Analise & Dados, v. 25, p. 303-325, 2015.</p> <p>Santana, A. T. ; MARTINS, E. ; DEUS, J. B. . Dinâmica Territorial e Diferenciação Espacial ao Longo ao Rodovia Br-060 em Goiás. In: XI - Encontro Nacional da ANPEGE, 2015, Presidente Prudente. XI - Encontro Nacional da ANPEGE. Presidente Prudente - SP: ANPEGE, 2015. v. 1. p. 8292-8303.</p>	<p>SILVA, C. B. Farmácia hospitalar, segundo o modelo de gestão dos hospitais públicos de grande porte, no eixo Goiânia-Brasília. 2016. 126 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.</p> <p>SOUZA, Sergio Magno Carvalho de. Reestruturação produtiva, produção de subcentros e desigualdades socioespaciais na Ride-DF. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de Brasília, 2016.</p> <p>HADDAD, M. B.; MOURA, R. Dinâmicas de expansão do arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. Cadernos Metrópole (PUCSP), v. 18, p. 583-603, 2016.</p> <p>ZALUSKI, P. R. S. ; MACHADO, R. L. . Proposta de estruturação da Plataforma Logística Multimodal de Goiás baseada em cadeias produtivas. In: XII CNEG - Congresso Nacional de Excelência em Gestão & III INOVARSE, 2016.</p>	<p>SOUZA, S. M. C.. Reestruturação Produtiva na Ride-DF: expansão metropolitana, expansão da agropecuária moderna e integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. Anais do XVII Enanpur, 2017., v. 18, p. 583-603.</p> <p>MÁXIMO, P. H. P.; TREVISAN, R. Paisagens entre-Metrópoles: Predições ao Eixo Goiânia-Brasília. In: I SEPAS - Seminário da Paisagem Urbana e Sustentabilidade, 2017, Goiânia. Goiânia: Gráfica UFG, 2017. p. 148-157.</p>

ca de Eixo e tratam a realidade de modo objetivo, tendo em vista a natureza deste espaço desde criadas as cidades capitais. Tal diagnóstico prévio nos direciona a duas interpretações possíveis, cuja primeira justifica a segunda: 1) a política de eixo, tal qual foi desenhada, mostrou-se ineficaz, superdimensionada, seletiva e centralizadora; e, 2) o diagnóstico destas limitações ou falência é observável em suas tentativas de aplicação, tendo em vista o tripé proposto. Isso nos indica um profundo equívoco desta política, centrada na promoção de redes técnicas e no que poderíamos nomear aqui de espetacularização política e a especulação simbólica de tal espaço. No decorrer deste tópico apresentarei alguns argumentos que justificarão tais afirmações. Sobre o Eixo como totalidade temos um debate consistente em Julio Flávio Miragaya, Tadeu Arrais, Rosa Moura, Marcos Bittar Haddad, Eula Regia Sena, Brasilmar Nunes e Lucia Cony-Cidade.

Julio Flávio Miragaya, economista, estaria preocupado com a dimensão da organização do território em suas perspectivas econômica e migratória (2003; 2014; 2017). Isso, pois o Eixo seria o “portão de entrada” das relações econômicas do Centro-Oeste com o país (dado a conexão direta com os principais portos ao Sul, Santos, Paranaguá, Sepetiba e Tubarão; e Norte, São Luís e Belém). Miragaya expõe dados importantes: se no período de 1960-1980 as imigrações, em grande medida, eram absorvidas pelo campo, dada a expansão da fronteira agropecuária no centro do país, esta tendência se inverteria de 1980-2000 para as cidades, dada a “modernização e capitalização” deste setor. Isso significa, em números, dado o Censo Demográfico de 2000, que 29,8% total da população da região era de imigrantes, diferentemente do Sudeste, na sequência, cujo percentual era de 11,7% (2014, p. 432). Outro fator de relevância expõe que de 1970 a 2013, do total de 100% do crescimento populacional do Centro-Oeste por imigrações, esta ocorreria nas principais cidades do Eixo, com participação de 40%. Miragaya, por outro lado, expõe uma incongruência em relação aos aspectos econômicos. A região Centro-Oeste teria participação, em 2011, de 10% do PIB nacional, sendo este composto por 4% de atividades industriais. A população urbana cresceu com forte apelo para o setor de serviços, e com uma economia, em tese, dependente da performance da agropecuária. Tal condição possui explicação histórica, pela ausência de atividades industriais no DF (intenção exposta, inclusive, no edital do concurso para o Plano Piloto de 1956 e da manutenção deste pressuposto), pelo frágil papel desempenhado pela SUDECO e pela ausência de um banco de fomento próprio durante o Regime Militar⁴⁷. Especificamente relacionado ao Eixo, Miragaya expôs que, embora o desenvolvimento de Goiânia e de Brasília tenha sido alheio entre elas, ou seja, com justificativas próprias e independentes, com o quadro da centralização do desempenho econômico em metrópoles tão próximas, faz com que elas se aproximem, articuladas pela presença e papel de Anápolis na rede de cidades que o compõe.

Tadeu Arrais, geógrafo, é um dos importantes intérpretes desta região. Em relação ao Eixo, Arrais (2005; 2006; 2007; 2008; 2013) a tratou como uma região urbana cujo sentido era de uma “arena política” (2005; 2006; 2007). Isso quer dizer, teoricamente, que a região “pode ser analisada como o campo legítimo de tensões, de forças, que são traduzidas em projetos diferentes que influenciam a produção do território

45. I - “Teleporto Parque da Serrinha” é o porto de telecomunicações, com infraestrutura adequada para integrar o Estado de Goiás à rede de centros metropolitanos mundiais, por meio do sistema de telemática, proporcionando o intercâmbio de informações em alta velocidade e em temporeal;

46. Empresas de logística, transporte, montagem de equipamentos eletrônicos de alta tecnologia, armazenamento e distribuição.

47. O Norte dispunha do Basa; o Nordeste do BNB; e o Sul do BRDE (MIRAGAYA, 2014, p. 438).

48. " [...] A latência desse nível de tensão pode levar a pensar que a produção regional seja estável. Na verdade, essa estabilidade indica a manutenção de um equilíbrio nas relações hierárquicas dos atores sociais envolvidos na cena regional ou mesmo um projeto regional hegemônico que impede visibilidade de outras falas, de outros projetos" (*Ibid.*, p. 03).

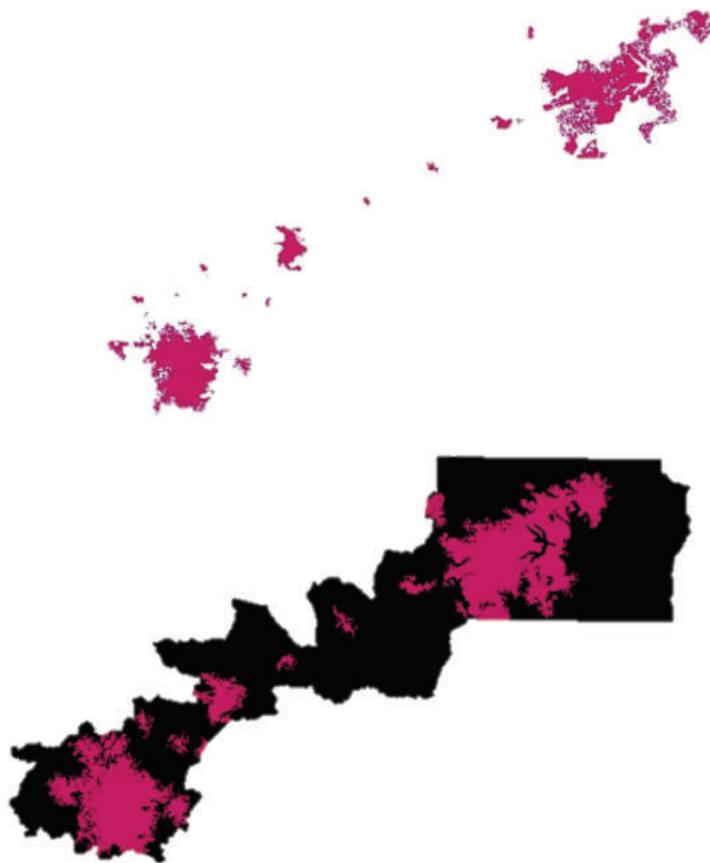
49. Governadores, prefeitos, entidades econômicas privadas e associações de Goiás e do Distrito Federal produziram a "Carta dos Prefeitos dos Municípios que Integram o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília", após o "Seminário do Eixo de desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília", em Goiânia no dia 26 de novembro de 2002 (ARRAIS, 2006).

e, por conseguinte, daqueles que o habitam. [...]". Deste modo, "passa a constituir-se em palco de diferentes territorialidades que podem resultar ou não, em relações de conflito, mas sempre com um nível de tensão, mesmo que latente"⁴⁸ (2006, p. 3). Neste quadro, o Eixo "reúne condições objetivas que despertam o interesse de diversos atores sociais que nela se projetam" (2006, p. 03), sendo ela o palco *onde* o conflito ocorre e *objeto* desse mesmo conflito. Conforme discussão, a institucionalização do Eixo e a criação de seu subprograma, Tecnoproduzir, contando com dois dos três projetos com os quais os governantes⁴⁹ atribuíam sentido de Eixo: o Teleporto Serrinha em Goiânia, que possuía ambição de certa forma exagerada, não colocou Goiânia em nível de Cidade Global nos moldes das categorizadas por Sassen (1991); e a Plataforma Logística de Goiás, em Anápolis, parcialmente implantada, compreende o maior entroncamento logístico do Centro-Oeste do país, mas está ligada ao desenvolvimento local e regional, e possui forte relação com Goiânia. O Trem Veloz GO-BR, projeto mais arrojado e que garantiria a conexão entre as três cidades ainda não foi construído e, conforme autor, sugere inviabilidade econômica (2006, p. 5-7). Isoladas, conclui Arrais, tais infraestruturas não garantem sentido de Eixo, pois: a) seu discurso está vinculado a imagens midiáticas de desenvolvimento regional e está associada a seus atores hegemônicos, e b) o plano nega a fragmentação do espaço sobre o qual foi implementada esta política, bem como os problemas socioeconômicos das duas Regiões Metropolitanas.

Rosa Moura, geógrafa, tratou de mapear os arranjos urbano-regionais do país, mas seu foco principal era Curitiba. Todavia, destacou, em grande número de publicações, o objeto aqui em estudo (2010; 2011; 2012; 2013; 2014), contando, inclusive, com algumas sobreposições e repetições. De suas publicações, é possível fazer uma distinção e agrupá-las em duas discussões: 1) sobre os arranjos urbano-regionais mapeados e identificados no país (2010; 2011 e 2012) e, 2) ao arranjo urbano-regional Goiânia-Anápolis-Brasília (2014; 2015; 2016), em conjunto com Marcos Bittar Haddad. Segundo Rosa Moura (2010; 2011; 2012) um arranjo urbano-regional é uma categoria espacial relacionada à urbanização, às dinâmicas territoriais e a uma complexa e avançada divisão do trabalho. No caso de Goiânia-Brasília, Moura (2010, p. 129-130) destaca, tal qual Miragaya, o profundo papel do *agrobusiness* e da ínfima participação da indústria na economia do Centro-Oeste. Isso gera uma concentração de grande número de funcionalidades urbanas em poucos núcleos, que, por sua vez, possuem uma extensa área de abrangência. Segundo a autora, tal condição reforça o papel da gestão, pois, os desequilíbrios urbano-regionais são consideráveis. Marcos Bittar Haddad, economista, buscará identificar o tipo de aglomeração que ocorre entre Goiânia e Brasília sob a égide das Políticas Públicas, em especial, do PAC (2010; 2011). Para tal, assegura que a melhor nomenclatura a ser atribuída a esta região, não somente pela sua caracterização, mas pelas ações de planejamento regional, situam-se na ideia de Eixo de Desenvolvimento. Para Haddad (2011, p. 46), um Eixo de Desenvolvimento deve compreender: 1) uma cadeia de cidades de diferentes dimensões conectadas por um ou mais modos de transporte; 2) vias de transporte de alta capacidade e disponibilidade de redes avançadas de comunicação que favoreçam as atividades industriais; e, 3) sistema de transporte adequado às atividades

industriais e urbanas. Para tal, Haddad articula uma crítica em direção às assimetrias regionais referentes a Goiânia-Brasília, mas destaca seu potencial logístico, socioeconômico e ambiental (2011). Juntos, Rosa Moura e Marcos Haddad (2014; 2015; 2016) contribuirão para uma discussão mais ampla que no tocante aos pressupostos de Eixo, e trabalharão com a teoria de Rosa Moura sobre os Aglomerados urbano-regionais. No que concerne ao último texto produzido por eles (2016), o Aglomerado urbano-regional Goiânia-Brasília será tratado a partir dos aspectos relacionados a sua expansão, com o pressuposto de que as dinâmicas de mobilidade populacional nas relações periferia-centro, em especial na relação DF-Entorno, produzem riqueza sem, contudo, sanar as desigualdades regionais e econômicas.

Intimamente ligada a essa dinâmica centro-periferia, a tecnóloga em Sensoriamento Remoto, Eula Regia Sena (2013a; 2013b), fará a projeção da expansão urbana do Eixo Goiânia-Brasília. Trata-se de um teste empírico utilizando os Sensores Orbitais DMSP/OLS e Landsat 5 - TM, no qual ela modela um cenário para 2048. Para a realização do estudo, Eula Sena (2013a, p. 39-41) utilizou dados de Imagens de sensor Thematic Mapper de Satélite Landsat 5 dos anos de 1989 e 2010, Imagens do projeto Topodata do INPE, PIB (1991, 2000 e 2010), bases cartográficas em vetor de Goiás e do DF, limites cartográficos das Unidades de Conservação e Áreas Prioritárias de Conservação do Cerrado, IDH dos municípios de 2000 fornecidos pela ONU, e, por fim, índices de inflação anual dos anos 2000 e 2010 fornecidos pelo IPEADATA. Após estes dados mapeados, Sena acrescentou as taxas de crescimento geométrico dos períodos 1991-2000, 2000-2010 dos municípios em análise. Do ponto de vista urba-



[f.84] Processo de ocupação das cidades do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília de 2010 e 2048.

Fonte: SANTOS, 2013, p.71, 86.

Concepção: Pedro Máximo

Elaboração: Pedro Máximo

Finalização: Pedro Máximo, 2019.

nístico, o quadro apresentado é surpreendente [f.84]. O crescimento radiocêntrico de Goiânia se aprofundará em manchas contínuas em conurbação com Santo Antônio de Goiás, Trindade, Abadia de Goiás e Senador Canedo. Se sua relação com Aparecida de Goiânia já é de uma mancha urbana contínua, mas composta por fragmentos, neste cenário, estes serão poucos ou inexistentes. Também sua relação com Anápolis será de maior conexão, visto a expansão de Terezópolis de Goiás e Goianira. O intervalo entre estes núcleos urbanos (Goiânia, Terezópolis de Goiás, Anápolis, Abadiânia, Alexânia, DF) será diminuído em sobremaneira, e no Caso do DF, praticamente 1/3 de seu território será urbanizado. A tendência atual de conurbação, nos limites Sul e Sudoeste do quadrilátero, com as cidades do Entorno, se completará a partir de uma mancha contínua. Levando em consideração a projeção feita pelo IBRASE (2012), sua população, em 2030 será de aproximadamente 10 milhões de habitantes, considerando dados como os de crescimento populacional médio, PIB e o desempenho das atividades econômicas da região, IDH, entre outros. Se observarmos que no período de 17 anos, entre 2001 e 2018, seu crescimento foi de 3 milhões de habitantes (cerca de 65%), e encontra-se na faixa de 7,5 milhões, o cenário exposto pelo IBRASE é, deveras, esperado.

Brasilmar Ferreira Nunes, economista, compreendia a região como o Macro-eixo urbano Goiânia/Anápolis/Brasília (2011). Ao tratar deste espaço, Nunes faz um paralelo da região com seu desempenho nacional, traça o perfil etário da população e sua dinâmica demográfica. No que se refere à dinâmica populacional, Nunes nos aponta que enquanto o Brasil tende à estagnação do crescimento populacional, no “Macro-eixo” esses índices contam com os números elevados, devido à migração constante que marca a taxa de crescimento urbano, por consequência. Do mesmo modo, aponta para suas incongruências, no que se refere ao consequente déficit habitacional nos principais polos que o compõem. Esta crítica, embora tenha sido apresentada também por Rosa Moura e Marcos Haddad (2016), em Brasilmar Nunes o enfoque é diferente. Ademais das condições de vida apresentados, Nunes direciona sua crítica para uma necessidade e promoção de espaços e atividades de cultura nos espaços que compõem este Macro-eixo, em especial do DF. Tal diagnóstico se dá pela centralização deste perfil de atividades, em São Paulo e no Rio de Janeiro, que se impõem à rede urbana nacional. Nos quadros do Macro-eixo, que apresenta também uma mudança no perfil econômico centrado nos serviços, sua realidade concreta, eminentemente urbana, coloca-se como uma promessa de polarização, na rede urbana nacional, do mesmo perfil. Portanto, Nunes reclama à discussão que se assenta sobre este espaço uma discussão mais ampla, que assegure, para além de suas dinâmicas demográfico-econômicas, as potencialidades criativas, pois,

Cabe aos estudiosos da realidade regional incorporar em suas reflexões essa dimensão, lembrando que o conceito de indústrias culturais é multidisciplinar, lida com a interface entre economia, cultura e tecnologia, centrada na predominância de produtos e serviços com conteúdo criativo, valor cultural, guiados pelo mercado (2011, s/p).

Por fim, a importante contribuição de Lúcia Cony-Cidade na publicação que interna-

cionaliza o objeto, com seu texto, *Cidade Instantânea*, no livro *Atlas das Cidades*, organizado por Paul Knox, de 2014. Nele, a autora apresentou Brasília como uma cidade planejada, fruto da ação do Estado brasileiro, e mais, inseriu Goiânia na discussão, ambas como estratégias não somente de ocupação, mas de modernização do interior. Diante disso, Cony-Cidade argumenta sobre o papel que o eixo desempenha na atualização dos perfis produtivos da agropecuária, centralizando nele os pontos de comando de um processo que se alastrou de Norte a Sul do País, tais como, por exemplo, a produção de soja, milho e cana-de-açúcar. Neste processo as infraestruturas de transporte rodoviário foram fundamentais.

Partindo dessas discussões que já foram selecionadas para serem aqui apresentadas, adentraremos no próximo tópico a partir das ações planejadas pelo estado, ações essas que foram apresentadas para a iniciativa privada na tentativa de captação de recursos. Discutiremos a proposta para o Teleporto Serrinha, que contaria com uma ampla instalação de edifícios voltados à alta tecnologia, bem como a proposta para a Plataforma Logística Multimodal de Anápolis. Analisaremos, sobretudo, os projetos, tendo em vista que seus desdobramentos ainda não lograram a efetivada pretendida ou sequer foram implantados. Também será apresentada a discussão sobre o Trem de Alta Velocidade, desenhado para conectar as metrópoles, seja por passageiros ou cargas.

3.2. O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília: o território

Até aqui foi exposto um panorama histórico da construção da região urbana que configura o que é tratado neste trabalho como entre-Metrópoles Goiânia-Brasília. Certamente, este panorama conta com algumas lacunas históricas intencionais, algumas assimetrias necessárias e algumas paragens obrigatórias. É importante recobrar a memória do leitor que o objetivo desta Parte I foi caracterizar a expansão do urbano neste trecho do Planalto Central do Brasil, a partir do recorte espacialmente delimitado pelas metrópoles Goiânia e Brasília numa perspectiva histórica. Desse modo, dados relacionados às taxas de urbanização; o desenho de sua mancha urbana em evolução constante; Planos Nacionais, Regionais e Urbanos foram tratados à medida em que se expressavam não somente os dados técnicos, mas as condições ou possibilidades de condições da vida urbana emergentes e em configuração no Planalto Central. Diversas, heterogêneas, fragmentadas e complexas são suas dimensões. Isso explica o porquê de algumas cidades terem sido abordadas com maior ênfase e outras não. De mesma justificativa é a tentativa de circunscrição das condições de produção do espaço em seus contextos mais amplos. Desse modo, as dimensões política, econômica e social-coletiva interferiram em sobremaneira neste processo: de um lado, mobilizado pela expansão do urbano, de outro, mobilizado pelos contextos em tensão. Esses espectros que são inseparáveis no plano das realidades, mas compreendidos de modo setorial, advém daquilo que Lefebvre (1999) identificou ao discutir a sociedade urbana: a ciência do urbano não pretende representar a realidade, mas extrair sentidos possíveis de sua configuração, história e destino. Isso porque sua condição não pode ser prefigurada como um todo, numa espécie de quadro diagnóstico total; tampouco há clareza quanto ao devir que se desencadeia a partir das realidades dialéticas encrostadas na modernidade.

Neste sentido, o urbano como uma zona crítica que é, precisa ser problematizado como campo, como espaço e como questão. Como campo, é necessário assumir que a sociedade urbana não somente se distancia da imagem produzida pela sociedade industrial, como se afasta de sua própria imagem autorreferencial. O urbano como campo, é e não é ao mesmo tempo, numa realidade dialética diferencial (realidade e virtualidade) “contra o empirismo que constata, contra as extrapolações que se aventuram, contra, enfim, o saber em migalhas pretensamente comestíveis” (LEFEBVRE, 1999, p. 18). À medida das forças históricas, o urbano como campo se amplia e contrai em transformações sem precedentes. Como espaço, ele é uma realidade que se universaliza, que se estende por sobre os horizontes como um processo e produto da história. Desse modo, qualquer abordagem do urbano como uma “abstração científica” nos apresentará uma fração do todo, e à medida em que, de modo especializado, o tratamos, devemos apresentar “o terreno e a base sobre os quais ele se funda”. Como espaço, ele sempre escapará à abstração científica, tendo em vista que o urbano está para além de sua abstração matemática e representacional (embora admita essas sobreposições). O urbano e seus espaços em transformação são, além disso, um campo aberto a ser concebido, percebido e vivido (LEFEBVRE, 2006 [1974]). É necessário a partir das realidades vividas, encontrar saídas, outros mundos possíveis aviltados, produzidos e imaginados pela expertise de uma refinada crítica.

O urbano como espaço nos permite essa ousadia. Seu objetivo não é, senão, dar sentido à vida e ressaltar propostas radicais ao mundo, propostas que estejam comprometidas com um diagnóstico amplo, mas, na mesma medida, com o curso de sua história territorial. Por fim, o urbano como questão se coloca como uma incógnita metamórfica a ser sempre objeto e fruto de nossas reflexões cotidianas e como agenda de pesquisa.

Diante dessa discussão aberta, outra questão importante a ser ressaltada é a escolha do termo entre-Metrópoles. Diversas nomenclaturas foram atribuídas a este espaço ao longo destes últimos vinte anos, dentre eles Eixo, aglomerado urbano-regional e região urbana. Essas nomenclaturas são diferentes porque seus conteúdos são diferentes. Essa simples constatação nos impele a reconsiderar seus significados e, à medida em que este trabalho se afasta deles, é necessário dar nome ao que se quer dizer. Eixo é um importante conceito da geografia que designa um vetor e um conector. Esta nomenclatura está clara nas asserções de Daniel Huertas (2013) ao nomeá-la, assim como outros casos nacionais, de eixo rodoviário. No caso do Eixo de desenvolvimento Goiânia-Brasília sem esta especificação, sua constatação refere-se a uma política urbano-regional que designa uma série de ações, estratégias e critérios aplicados neste corte espacial concebido como uma região aberta. Neste sentido, apesar de que o conteúdo deste trabalho esbarre nesta política - pois ela deu luz a esta região urbana -, o entre-Metrópoles e o Eixo não significam o mesmo. Sua principal diferença diz respeito ao fato de que, enquanto política, o Eixo intensifica os processos de metropolização. Por outro lado, o entre-Metrópoles diz respeito ao espaço afeito à metropolização, tendo sido construído e em processo tempos antes da política de Eixo. Assim, ele tende a ressaltar seus processos e fenômenos avançados e ancorados pelas duas metrópoles aqui em análise, independentemente da existência, ou não, dessa política.

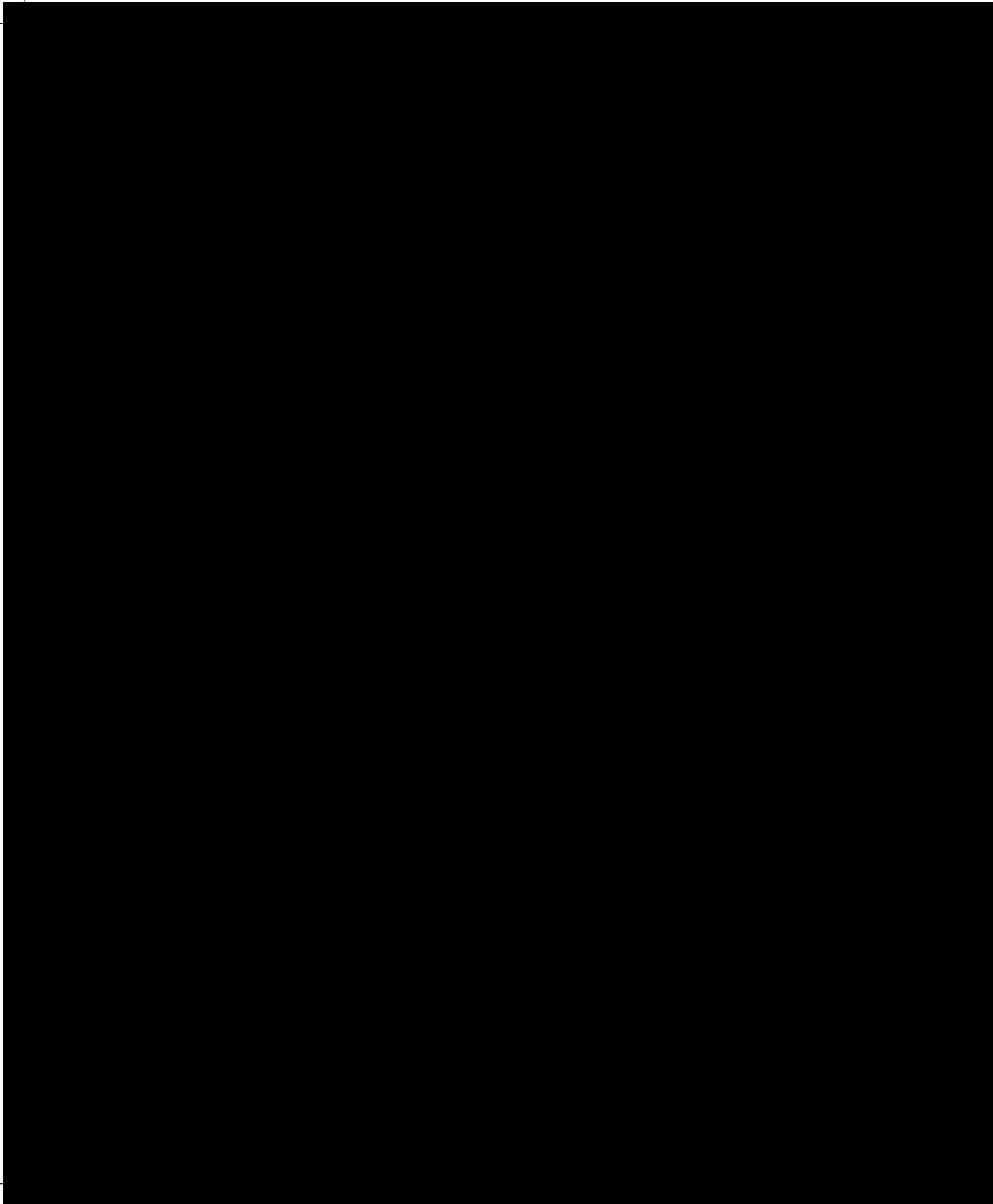
No que se refere ao conceito de Rosa Moura (2010), um aglomerado urbano-regional diz respeito a configurações urbanas com altas taxas de mobilidade, cujo trabalho seja predominantemente industrial ou serviços, e que apresente dados consideráveis de crescimento populacional, maior que seus Estados. Este conceito não se aplica necessariamente a configurações urbano-regionais que possuam uma ou mais metrópoles, embora estejam inteiramente submetidas a este fenômeno. Estes são os casos, por exemplo, da região norte do Estado de São Paulo, Triângulo Mineiro e Oeste da Bahia. É certo que o entre-Metrópoles é uma aglomeração urbano-regional, mas são claras suas distinções.

Desse modo, o entre-Metrópoles é um território eminentemente urbano e afeito ao urbano como campo, como espaço e como questão. É uma realidade histórica, na qual um fragmento do tempo foi narrado nesta Parte I. Ao mesmo tempo, essa mesma narrativa se coloca como uma versão do urbano, uma tentativa e um teste: uma montagem. Iniciamos esse percurso por uma possível organização temporal, de meados de 1930 a 1987, período em que o urbano foi tratado a partir de um planejamento de uma “racionalidade industrial”, cuja proposição era homogênea: incentivar a interiorização e a ocupação da hinterlândia de modo planejado e até mesmo

projetado. Todavia, seu decurso não ocorreu conforme o previsto pelos atores hegemônicos, e Goiânia e Brasília, desde meados de 1950 e 1960, já possuíam fenômenos correspondentes e afeitos à metropolização. Conforme vimos, foi a partir de 1987 que o fenômeno dialético da implosão-explosão da cidade revelou, ou melhor, escancarou as dinâmicas metropolitanas. No segundo capítulo vimos, a partir dessa data, o processo de institucionalização da regionalização metropolitana com a criação da RMG e da RIDE-DF, os planos e fenômenos migratórios que levaram a elas, bem como um diagnóstico das taxas de crescimento populacional, acrescentando aos dados levantados até 2010, a espessura temporal desses últimos 8 anos, que revelaram a continuação da tendência de maior crescimento da periferia metropolitana, percebida desde o final da década de 1980. Também problematizamos Anápolis, que emergiu como uma nodosidade regional importante em meados do século 20, e que na rede urbana, desde então, desempenhou papel de cidade média. Todavia, vimos também que a região de influência dessa cidade reduziu de modo expressivo, dado o papel crescentemente complexo de suas metrópoles vizinhas. Por fim, no capítulo três, vimos a partir de um processo de alinhamento do entre-Metrópoles às políticas desenvolvidas na escala nacional e continental, o território passar por um planejamento baseado no regionalismo aberto. Esse mesmo planejamento trouxe à tona o planejamento regional, abandonado no país desde 1980, mas dessa vez incorporado às premissas neoliberais de estado mínimo e livre mercado.

Desse modo, o uso do termo região urbana, como adotado por Arrais (2005), caracteriza melhor o entre-Metrópoles: a região como uma arena política, objeto e produto da atuação dos agentes políticos e econômicos sobre o território. É a partir dessa compreensão que partiremos para Parte II, por tema Metropolização. Nele daremos um passo adiante na compreensão do entre-Metrópoles, a partir dos processos de homogeneização, fragmentação e hierarquização do território. Trata-se, como veremos, de uma metropolização conjugada pelas duas metrópoles e que aprofundam as características acima elencadas da região urbana, ao passo que tensionam amplamente o espaço entre elas.

_ PARTE II
METROPOLIZAÇÃO



Parte II – METROPOLIZAÇÃO

50. Mumford estava preocupado com o agravamento do que ele havia identificado nas grandes metrópoles: a morte da política, portanto, a nova versão da necrópole. Apesar das asserções deste historiador, a metrópoles reinaram. Elas são os destinos mais desejados no processo de urbanização do mundo, que inverteu, no lastro de um século, o caráter das sociedades e das culturas.

A metrópole, na era da prevalência do urbano, parece não se conter (FERRIER, 2001). Seu significado clássico que evoca a junção dos termos *mētra* (mãe) e *pólis* (cidade), carece de diversas complementações, acréscimos e tentativas de ressignificação. Isso explica, por exemplo, o crescente surgimento e utilização de novos termos para designar sua complexidade, condição e processos. *The informational city* (CASTELLS, 2004 [1989]), *La città diffusa* (INDOVINA, 2004 [1990]), *Edge City* (GARREAU, 2004 [1991]), *Dual City* (CASTELLS e MOLLENKOPF, 2004 [1991]), *Global City* (SASSEN, 2004 [1991]; HALL, 2004 [1997]) *Technopolis* (CASTELLS e HALL, 1994), *cidade-mundial* (BORJA, 2004 [1994]), *Generic City* (KOOLHAAS, 2010 [1995]), *Metapolis* (ASCHER, 1998), *Postmetropolis* (SOJA, 2000), *Megacity* (SPIVAK, 2004 [2000]), a *Cidade-outra* (PORTAS, 2004 [2003]) entre outros, são alguns exemplos dessas inúmeras tentativas de capturá-la, problematizá-la ou representá-la. Todavia, Jean-Paul Ferrier (2001) e Sandra Lencioni (2017 [2011]) chamam atenção para o fato de que esses conceitos ainda carregam ou guardam os termos *pólis* ou cidade. Com isso, há, ao mesmo tempo, uma negação ou desprezo do “sentido de anticidade” (LENCIONI, 2017 [2011], p. 30) que é característico daquilo que Lewis Mumford (1998 [1961], p. 599) havia identificado, no início da década de 1960, como o “regime metropolitano” num território produzido por uma “guerra sem sentido” e envolta por “processos terminais”⁵⁰.

Diante desse quadro, é importante ressaltar a fala impressa nas primeiras páginas da Parte I desta tese, quanto à advertência feita por Lefebvre sobre os usos dos termos *urbano* e *cidade*. O advento da era urbana ou da prevalência do urbano em escala planetária, além das colocações feitas por Lefebvre, pode ser também constatado em outros importantes autores, como Melvin Webber (2004 [1968]), Françoise Choay (1998), Oliver Mongin (2008), Massimo Cacciari (2010) e Richard Sennett (2018). Eles diagnosticaram que a forte disjunção entre *urbs* e *civitas*, tinha raízes na cidade ainda no final do século 19 e início do século 20. Melwin Webber nos apresentou a constatação de que a metrópole norte-americana de meados de 1960 tinha uma particularidade. Sua acelerada transformação e intensa migração teria transformado o território de tal modo que o Estado, as políticas e as técnicas de planejamento (com sua inerente burocracia) não conseguiam acompanhá-las *just-in-time* e consequentemente compreendê-las. Para Webber (2004 [1968]), a era da mobilidade intensa e da pluralização de seus habitantes causou uma desregulação das entidades governamentais que, por se adaptarem lentamente a essas mudanças, provocaram o aumento excessivo de entidades privadas desarticuladas do plano territorial mais amplo, alterando drasticamente os princípios da urbanização. Ali, a acelerada produção do urbano teria criado uma nova condição histórica que ele nomeou de pós-cidade (*post-city*), o momento em que *urbs* e *civitas* se separam. Segundo Webber, e tal fato também pôde ser averiguado no Brasil (SANTOS, 1993; MEYER *et al*, 2013), o processo de explosão das cidades foi sem precedentes neste contexto, o qual inaugurou uma série de transformações urbanas que, conforme Meyer *et al* (2013) e Secchi (2006; 2009), consubstanciaram a transformação da metrópole moderna (industrial) para a metrópole contemporânea (pós-industrial).

Para Françoise Choay (1998, p. 69-71), o confronto entre cidade *versus* urbano possibilitou, na década de 1960, a conclusão do processo de mutação baseado no divórcio entre *urbs* e *civitas*, iniciado um século antes. Se de um lado, a tendência de concentração direcionava aos polos de atração (metrópoles regionais e nacionais), e suas atividades estavam cada vez mais pulverizadas na periferia em função da saturação das redes nos centros; por outro, uma tendência à dispersão provocava uma desconcentração, linear ou pontual (fragmentada). Segundo a autora, o domínio da velocidade e da compressão da duração dos deslocamentos humanos (também trabalhado por autores como David Harvey [2009]), nesse sentido, anunciavam que a nova condição urbana da cidade contemporânea, a “da urbanização universal, difusa e expandida”, era também, a “era da comunicação universal” (CHOAY, 1998, p. 70).

Estes autores procuraram evidenciar, em seus contextos, novas dinâmicas provocadas pela implosão-explosão da cidade na direção de uma “metrópole em transição” (LENCIONI, 2017 [2011] p. 31), impermanente, mutável e metabólica, “onde se vislumbra, tão somente, a ponta do *iceberg* a emergir do oceano”. Neste sentido, a segunda metade do século 20 e as primeiras décadas deste século 21 protagonizaram transformações sem precedentes no conteúdo, na forma e na estrutura do território. Conforme Lencioni (2017 [2013], p. 41) essas transformações foram (e são) tão intensas que devem ser consideradas “verdadeiras metamorfoses”. Estas, por sua vez, não se restringem aos espaços das metrópoles, mas se aviltam para além delas fazendo emergir dinâmicas regionais sujeitas, em sobremaneira, à metropolização do espaço.

Metropolização e urbanização são fenômenos diferentes. É importante guardá-los em suas especificidades. Enquanto urbanização refere-se ao processo de transformação do caráter da sociedade e ainda é muito pautada na dicotomia urbano *versus* rural, a metropolização é um fenômeno socioespacial que transforma a lógica do território e supera tal dicotomia. Enquanto a urbanização envolve processos de migração, distribuição espacial e a mudança do rural rumo ao urbano (PALEN, 1975); a metropolização estabelece a mobilidade como regra (comunicação e transportes), as dinâmicas socioespaciais como condição e ancora-se na produção multipolarizada dos espaços urbanos, ainda que fragmentados. Neste sentido, a segunda não substitui a primeira. São fenômenos que podem ser conjugados, e o são na maioria dos casos. Desse modo, há que se ponderar a necessidade de extrapolar os limites da compreensão da urbanização como um critério unicamente populacional, “segundo o lugar da moradia das pessoas” (LENCIONI, 2017 [2013], p. 49), e admitir a “urbanização do campo” e a “periurbanização”. Se o fizermos, admitiremos, na mesma medida, que a relação entre o rural e o urbano não se coloca mais numa condição de separação, mas de uma progressiva integração (*Ibid.* p. 50). Admitiremos também um quadro maior, mais amplo, em que a metropolização se põe na metrópole e a partir dela. Como um fenômeno eminentemente socioespacial que é, e por isso, econômico, cultural, simbólico, político e técnico, a metropolização se lança por sobre o território de modo a metamorfoseá-lo ininterruptamente, cuja frequência pode variar de uma constância ou intermitência de ritmos variados.

51. Para Bernardo Fernandes em *Sobre a tipologia de territórios* (2015), o território pode se materializar a partir de três tipos: 1) como espaço da governança, 2) como espaço das propriedades e 3) como espaço relacional. Tal tipologia permite-nos distinguir os territórios do Estado, públicos, privados, e aqueles construídos a partir de diferentes relações, ações e práticas sociais no espaço (2015, p. 202-204). Como aponta-nos o autor (2015, p. 208-209), mesmo em tais tipos é imprescindível o *Território Imaterial*. Ele, por sua vez, pertence ao mundo das ideias e está relacionado ao controle, domínio, conhecimento e interpretação do mundo material.

52. Cuja produção de coca e maconha estava territorializada, na década de 1990, no México, Jamaica, Belize e Colômbia, financiada por empresas legais dos Estados Unidos e consumidas em todo o planeta (SANTANA, 1999).

53. Além de irromper as fronteiras do Brasil, Argentina, Paraguai e Bolívia, tal empresa alimenta o mercado consumidor de outros lugares do mundo a partir de seus derivados (FERNANDES, 2008).

54. Formada por países da América do Sul, África e Oriente Médio, a OPEP produz cerca de 40% do petróleo mundial e coordena seus preços em uma formação de cartel (PERTUSIER, 2004)

55. Como mostra-nos Aline Cecchin (2014) em sua pesquisa ao analisar as editoras Bento Gonçalves, Editora Alegre, Paulinas e Caxias do Sul na Serra Gaúcha.

Isso porque a metropolização do espaço é profundamente conjugada à globalização econômica (LENCIONI, 2013; 2017). Ambas metamorfoseiam o território numa sintonia que não mais precisa de extensas áreas urbanizadas, dispersas e contíguas entre si. A metropolização do espaço aliada à globalização econômica não se restringe aos limites da metrópole e se lança sobre lugares fragmentados, distantes e descontínuos. O advento das redes técnicas, que se transformam e meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2013; 2014) - e sua consequente popularização -, metamorfoseia o território em sua estrutura e configura um terceiro pilar da lógica da metropolização: a reestruturação constante. TVs, rádios, internet; rodovias, ferrovias, hidrovias e aerovias; e todo o aporte e volume de seus fluxos de capital, pessoas, informações, imagens, produtos, entre outros, numa velocidade cada vez mais acelerada, atravessam as estruturas dos territórios e os fazem alcançar novas dinâmicas profundamente complexas.

A natureza dessas dinâmicas encontra-se materializada no espaço e nos modos de vida por meio de uma interação entre-escalas, e este é o cerne desta Parte II: o entre-Metrópoles, por se submeter ao fenômeno de uma metropolização do espaço conjugada por Goiânia e Brasília, configura um território metabólico, impermanente, esponjoso e fibroso. Neste sentido, “o que mais vale é a relação com a globalização e a reestruturação e, menos, a vinculação a um espaço metropolitano” (LENCIONI, 2017 [2013], p. 49). Deste modo, a metropolização do espaço, em seus processos metamórficos, cria um tipo de território afeito a seus desígnios: os territórios relacionais⁵¹. Este tipo de território é caracterizado por unir as propriedades fixas e móveis do espaço e sua constituição se dá a partir de territorialidades em rede. Por isso, ele é um fenômeno que permite e promove, simultaneamente, os “movimentos de expansão e refluxo” de seus limites (FERNANDES, 2015, p. 208). Assim sendo, as infraestruturas das redes técnicas não são somente os instrumentos de controle do território, como foi suposto por Bertrand Badie (1995), mas suas bases de afirmação (RAFFESTIN, 1993 [1980]). A título de uma breve exemplificação, os territórios relacionais constam na literatura a partir de uma leitura escalar: global, regional e urbana. Na escala global, pode-se estabelecer como exemplo as redes de narcotráfico da América Latina⁵²; a imensa área produtora de soja provocada pela Syngenta⁵³, ou mesmo abrangência do cartel montado pela Organização dos Produtores de Petróleo (OPEP)⁵⁴. Na escala regional, pode-se referenciar a constituição de territórios de pequenas editoras, que abrangiam áreas específicas do Rio Grande do Sul na década de 1970⁵⁵, ou mesmo a produção de Condomínios Horizontais Fechados no Brasil orquestrada pela Alphaville Urbanismo S.A., como testificou Carolina Pescatori (2016). Na escala urbana, os territórios relacionais são mais perceptíveis. Desde a ideia de centro e periferia à constituição de novas centralidades é possível observar que tais noções são constituídas a partir destes territórios. Seja a partir da localidade de parques urbanos, *shoppings centers* ou pontos de lazer noturno, por exemplo, firma-se, a partir da ligação entre eles (física e imagética), laços de identificação por usos e funções (LEDO, 1997, p. 60-620), por um lado, e a mesma matriz e princípios de produção simbólica (VENTURI, BROWN, IZENOUR, 2003 [1972]) – no caso de projetos de arquitetura e urbano –, por outro. Como exemplares, há a rede de cassinos

de Las Vegas, a rede de Bibliotecas Parque em Medellín, as redes de museus de Paris, a rede de aeroportos de Londres, as redes de hotéis de Dubai, entre outros inúmeros casos. Mesmo nestas cidades é possível identificar outras redes que nos apresentam certos aspectos da vida urbana que elas possibilitam.

56. Em pesquisa *in loco* feita durante os dias 10-14 de julho de 2017.

Todavia, os territórios relacionais subordinados à metropolização do espaço não admitem somente as leituras escalares, mas multiescalares e transescalares. Essa é sua maior complexidade e aí se encontra a dificuldade de sua captura. Canais de circulação de escalas diferentes, da escala local e do cotidiano à escala global, atravessam o território. Ele, atravessado, não é um passivo, mas reage e se insere na lógica da metropolização como um produto e como parte de seu processo. Milton Santos e Maria Silveira (2006), nos informaram que a ampliação do meio técnico-científico-informacional não é descolada do território, como apresentado na antiga discussão território *versus* redes técnicas, mas é, ele mesmo, o próprio território que responde, assimila, incorpora, repele ou seleciona aquilo que por ele circula. Elenquemos três exemplos: 1) ao habitar o espaço metropolizado, conseqüentemente somos levados a interagir com informações de escalas diferentes do território vivido e de territórios outros, de modo que sabemos e nos importamos, tanto quanto ou mais, com as dinâmicas externas à vida cotidiana que passam a ser incorporadas a ela, do que com nossas vizinhanças. Ex.: a comoção mundial quando do ataque às torres do World Trade Center, em 2001, que afetou profundamente a economia global; o incêndio de grandes proporções ocorrido no Museu Nacional do Rio de Janeiro em 2018, de perdas inestimáveis, que contou com a mobilização nacional e internacional; por fim, o incêndio da Catedral de Notre-Dame de Paris, em 2019, que contou com uma mobilização global, inclusive de capital, para sua reconstrução. 2) a metropolização interfere nos modos de vida, na cultura, nas práticas coletivas e na construção das subjetividades. Ex.: Lencioni (2017 [2013], p. 48) nos apresenta o caso do metrossexual, uma figura que é característica dos espaços metropolitanos e que designa um modo de ser do heterossexual que habita a metrópole. Essa figura, a contrassenso do lugar que nasce, pode ser encontrada nos espaços que não fazem parte da metrópole ou de sua região de abrangência direta, cuja imagem deriva dela (da rede de metrópoles globais), mas flui pelos canais das redes técnicas e ampliam mercados. 3) a metropolização insere lugares distantes na lógica da globalização, num circuito amplo de crenças e mercados que provocam excentricidades. Ex.: um caso especial do entre-Metrópoles refere-se ao bairro Novo Horizonte e ocupações ao norte lindeiras à Casa Dom Inácio Loyola, em Abadiânia. Ali, um local que participa do circuito internacional do turismo religioso, foi possível encontrar pessoas de diversos locais do mundo (com um público que variava de 4.500 a 6.000 pessoas por semana)⁵⁶. Os trabalhadores das muitas pousadas e hotéis que ali se localizam, em sua grande maioria, tiveram acesso ao ensino básico, mas se comunicam também numa segunda língua, o inglês, e às vezes numa terceira, o espanhol.

Desse modo, imersos numa sociedade que é marcada “sob o signo do capital” (LENCIONI, 2017 [2015], p. 24), os espaços se homogeneízam, se fragmentam e se hierarquizam. A universalização do urbano (LEFEBVRE, 1999) diz respeito à primeira, na qual autoestradas, torres de concreto e vidro, comunidades muradas, aeroportos

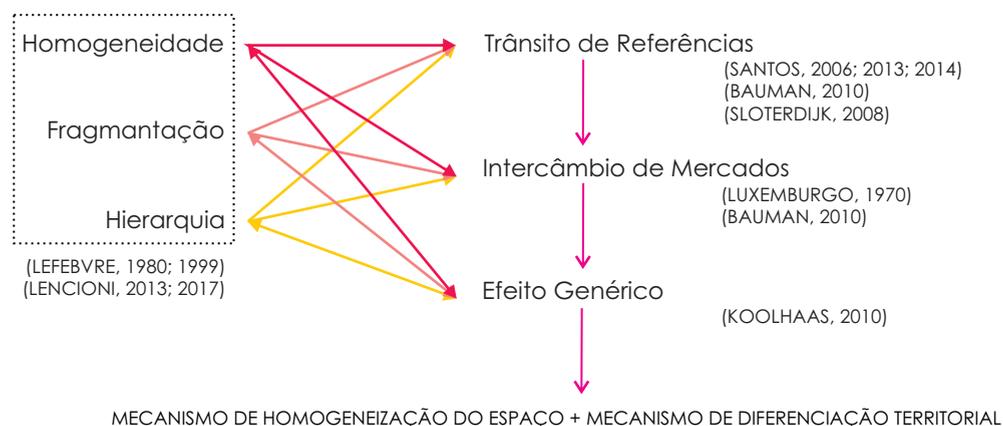
57. Reproduz-se na metrópole em maior ou em menor grau, a depender do lugar que ela ocupa nesta rede. Assim, ela passa a estabelecer este vocabulário à sua região ou área de influência, subordinando-a aos desígnios da metropolização do espaço na metrópole e para além dela (LENCIONI, 2013; 2015; 2017).

e *shoppings centers* estão por toda parte. Todavia, à medida em que eles se universalizam, impõe-se o imperativo das diferenças que são próprias de cada lugar. Essa diferença cria uma fragmentação do homogêneo (LENCIONI, 2017 [2015]), que se segmenta especialmente em função da disponibilidade de capital onde se reproduz. O aprofundamento das desigualdades do capitalismo globalizado (BAUMAN, 1999; HARVEY, 2009; 2018; LENCIONI, 2013; 2017), neste raciocínio, agrava essa fragmentação, ao passo que tece entre elas uma fina rede hierárquica (LEFEBVRE, 1999; LENCIONI, 2017), e configuram territórios relacionais que não podem ser somente lidos pela lógica das escalas, mas do atravessamento de escalas.

Há, neste sentido, uma proposta conceitual desenvolvida nesta tese para a compreensão da metropolização do espaço, que se dá num tripé: 1) *trânsito de referências*; 2) *intercâmbio de mercados* e, 3) *efeito genérico*. Na senda de descortinar esses atravessamentos escalares, compreendamos a metrópole como o nó espacial conectado à rede de metrópoles globais, internamente hierarquizada. Esta rede metropolitana global, interligada simultaneamente pelas Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) e movimentada pelos fluxos em suas infraestruturas de transporte, ressignifica as metrópoles e cancelam seu caráter transitório. Desse modo, a metropolização engendra-se primeiro nas metrópoles globais (na lógica das cidades globais) e produz nelas uma linguagem nova, um repertório que, pela rede de metrópoles inseridas na lógica da globalização, é transferido⁵⁷. Trata-se do *trânsito de referências*. Nele, as metrópoles que não estão no topo da hierarquia reconhecem, na imagem daquelas que estão, um objeto de desejo. Neste sentido, o *trânsito de referências* refere-se à circunstância de fluxos de pessoas, capital e imagens no território que passam a difundir centelhas de referências arquitetônicas, urbanísticas, vestimentas, acessórios, sotaques, modos de comportamento e de exposição. O *trânsito de referências* é profundamente articulado ao processo de capitalização das subjetividades (BAUMAN, 2010), da homogeneização da psicosfera (SANTOS, 2013; 2014), ou mesmo, em última instância, prevalência da egoesfera (SLOTERDIJK, 2016), no qual há uma sedução bipartida, parte implícita e parte explícita. As imagens veiculadas e aceleradamente disseminadas pelas redes alimentam o desejo daquilo que está distante e promovem simulações, miragens ou mesmo vertigem, dada a velocidade de seus fluxos. Ele é o cerne dos novos desígnios da metropolização e se revela cada vez mais convergentes à consolidação de um espaço genérico, homogêneo e abstrato. Trata-se, portanto, de uma reprodução do espaço global de modo paradoxal, ficcional e material ao mesmo tempo (LEFEBVRE, 1980; LENCIONI, 2017), a partir de imposições requisitadas no contexto do capitalismo informacional (CASTELLS, 1999). Esta sedução, muito estreita à fetichização do mundo como mercadoria, instaura, inaugura, amplia e aprofunda o que pode ser nomeado aqui de *intercâmbio de mercados*, muito próximo daquilo que Rosa Luxemburgo (1970 [1913], p. 375) identificou como o “círculo ampliado de consumo para o capital”. Dado o *trânsito de referências* que encontra uma caixa de ressonância no indivíduo, num fenômeno que Bauman (2010) nomeou de “fetichização das subjetividades”, esse desarma, em doses homeopáticas de imagens sedutoras e mercadorias que se tornam visíveis e ofuscam a visão (MARX, 2011 [1867], p. 228), as resistências locais. Como consequência, o

intercâmbio de mercados se materializa de acordo com essas mesmas possibilidades locais, numa cópia ou numa derivação de sua imagem original.

Neste sentido, o *efeito genérico* é resultado de um processo que conjuga fenômenos derivados diretamente do *trânsito de referências* e do *intercâmbio de mercados*. Refere-se essencialmente às ideias de uma metrópole transitória (LENCIONI, 2017), instável, que se avilta por processos metamórficos sem precedentes, e por isso, nunca está acabada. Expande-se e contrai-se, ao passo que se lança por sobre os espaços metropolitano e em metropolização numa lógica homogeneizante, fragmentária e hierárquica. Desse modo, o *efeito genérico* é, ao mesmo tempo, na lógica das realidades dialéticas, um mecanismo de homogeneização do espaço e um mecanismo de diferenciação territorial. Desse modo, a metropolização na senda do *efeito genérico*, pode ser considerada uma virtualidade que se produz na metrópole e cria, a partir dela, uma linguagem própria, uma cultura que pode ser percebida a centenas de quilômetros de distância. A metamorfose territorial inscrita na metropolização do espaço, de certo modo, generaliza o que é específico e aproxima o que está distante, ao passo que unifica as metrópoles a partir do modo como nelas se conjugam essas diferenças. Se entre as metrópoles houver algo que as identifique, essa será sua identidade (HAESBERT, 2015, p. 99). Portanto, a metamorfose territorial dá heterogeneidade às metrópoles, ao passo que, paradoxalmente, as direcionam a um sentido comum: à cidade genérica (KOOLHAAS, 1995; 2010). Portanto, as metamorfoses territoriais se revelam convergentes à consolidação de um espaço genérico, abstrato, de um *junkspace*: esgarça-se sua estrutura, compromete-se seu conteúdo e pasteuriza-se sua paisagem em detrimento de uma nova linguagem, um novo vocabulário urbanístico global momentâneo e sujeito à obsolescência em curto prazo. [f.85]. Nesta tese, o *efeito genérico* se propõe a ser uma ideia ou um conceito que revele a dimensão processual da metropolização, ao mesmo tempo em que faz referência e ponderações à hipérbole de Rem Koolhaas em seu importante texto, *Generic City* (1995). Tal constatação se deu em decorrência das especificidades da metropolização do espaço no entre-Metrópoles, as quais serão apresentadas adiante. Elas revelarão ao leitor que esse processo, no espaço e território em análise, enfrenta uma equação difícil de ser resolvida: o conflito entre as tradições, limitações e resistências locais e o as seduções globais.



[f.85] Síntese da concepção do Efeito Genérico aplicado ao entre-Metrópoles. Fonte: Acervo do autor, 2019.

Assim dito, é importante advertir ao leitor sobre a organização desta Parte II. Ela, assim como a primeira, está organizada em três capítulos. No primeiro, faremos uma reflexão acerca das cidades das rasgaduras no chão: Goiânia e Brasília. Essas cidades novas, ao serem implantadas, providenciaram uma metamorfose profunda do espaço natural a fim de demarcar, no solo, seus elementos característicos: Goiânia, o asterisco, portanto, *Asterisk City*; e Brasília, os vetores, portanto, *Vector City*. Esses elementos que remontam aos traços de seus projetistas, criaram imagens que, conforme veremos, se reproduziram ou se estenderam em seu espaço metropolitano de modo altamente variado, e no período aqui em análise (1998-2018), passaram por processos de metropolização importantes. Por fim, Anápolis, a *Knot City*, é a cidade solda, amarra ou conecta essa região urbana, ao passo repercute os elementos originários da *Asterisk City* e da *Vector City* sua forma e morfologias. No Capítulo 2, nossa atenção se dará a partir do todo da mancha urbana do entre-Metrópoles, das autoestradas que conectam seus fragmentos urbanos e do urbano e, por fim, analisaremos os aeroportos de Goiânia e Brasília. Esses últimos passaram por importantes processos de metropolização que merecem nossa atenção. Por fim, no Capítulo 3, nos deteremos aos *shoppings centers*, espaços complexos que providenciaram a explosão do *efeito genérico* no Planalto Central, pois, no entre-Metrópoles há uma concentração de 47 unidades do total de 55 distribuídas por Goiás e pelo DF.

1. AS CIDADES DAS RASGADURAS NO CHÃO

58. Aqui o termo modernidade é entendido em seu sentido amplo, que pode ser brevemente sintetizada como o longo período histórico em que o homem luta obstinadamente pelo controle de si e do mundo.

59. Sobre o assunto, consultar tese de doutorado *Cidades Novas* de Ricardo Trevisan (2009).

60. A imaginabilidade para Kevin Lynch refere-se "a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado" (2011, p. 11).

Uma particularidade inerente às cidades novas diz respeito ao modo como elas são construídas. Se nas cidades de origem espontânea seu nascimento se dá a partir da construção de um ou mais edifícios (em sua maioria, de caráter religioso) condicionados pelos aspectos naturais (leitos hídricos, topografia e observação empírica das condições climáticas) e as limitações técnicas, nas cidades previamente desenhadas o modo de implantação se dá pelas rasgadas no chão. Nestas segundas, os aspectos naturais são previamente analisados. Destas análises - que geralmente são orientadas por sistemas abstratos, ou seja, pelos pontos cardeais, pelo sistema de coordenadas, pela representação de condições ambientais e pelo *Zeitgeist* - emerge esboços sintéticos que recaem em um amplo sistema representacional, cartográfico e escalar, de um espaço previamente selecionado. O resultado é uma anunciação do vir a ser urbano estipulado, na modernidade (do Renascimento à contemporaneidade)⁵⁸, por pontos e linhas que determinam, no início de sua implantação, a criação de um novo mundo dada a experiência sempre nova de construí-lo o habitá-lo. O ato de projetá-la, prevê-la e garantir certa viabilidade a sua concretização, transfere para a ação humana os desígnios de seu destino, cuja responsabilidade de uma coletividade - não a de seu "herói" criador -, recairá sempre por sobre os ombros de seus futuros habitantes. Como já apresentado no Capítulo 1 - e cabe aqui resgatar esta colocação -, na criação de uma cidade nova de caráter político-administrativo, há uma busca mais acurada de representar o *Zeitgeist*. Isso quer dizer que, sobre os desenhos e maquetes que permitem a todos a antecipação da visão de um novo fragmento do urbano, se desembocam sonhos, desejos, anseios e expectativas coletivas. Também é diante de sua representação que se abre o início da construção de um território social que transfere, da representação para o espaço concreto, este conjunto de esperanças e um cenário de disputas.

Cada projeto de cidade nova guarda um símbolo, um trecho de uma imagem forte que a representa. Não é preciso aqui traçar um conjunto de exemplos que vão, de Sforzinda a Almere, para justificar esta afirmação⁵⁹. Do todo planejado sempre haverá a marca de seu desenho que transfere a seu projetista uma identidade, mas, que de igual modo, recai no imaginário coletivo como um símbolo a ser tipificado pela memória coletiva. Este processo visível pela sua representação direta em desenhos, fotografias ou maquetes, no espaço concreto, em tese, se altera. Ao mudar a escala do objeto, de sua ideação para sua concretização, a experiência do concreto é outra. A imagem das cidades novas possui altos graus de imaginabilidade⁶⁰, não pelo todo envolvente, mas pela perpetuação, na coletividade, de seu símbolo originário. O ser urbano fruto deste tipo de cidade transfere, automaticamente, a representação do todo para a parte onde se encontra territorialmente situado. O papel de seu símbolo, outrora desempenhado pela hierarquia de formas visíveis, do clássico à Idade Média, nas cidades novas arguta por uma orientação, do voo de pássaro à escala do pedestre. Deste modo, o urbanismo que emerge no ápice da celebração da modernidade, a partir da clareza de seus símbolos, estabelece uma educação coletiva urbano-geográfica sem precedentes.

No caso das cidades novas aqui em análise, é possível destacar dois símbolos originá-

rios que se replicaram nos tecidos urbanos de suas influências diretas. Seja no caso da expansão urbana de Goiânia ou no caso de criação de cidades-satélites do DF, há um eterno retorno a seu símbolo original. No desenho de Goiânia é evidente o tridente. Este símbolo, característico das cidades barrocas e dos primeiros estudos oficiais de urbanismo, se repercute no imaginário coletivo com sentidos variados: a *patte d'oie*, o símbolo maçônico ou a manta de Nossa Senhora. Estes sentidos, que vão desde uma imagem metafórica a uma imagem mística, cobrem o imaginário que tende a trazer à tona sua imagem original. Todavia, o elemento mais importante de seu traçado é a Praça Cívica, o que ela representa e o modo como ela se configura. Abstraindo-a de sua materialidade tridimensional e remetendo-a a suas rasgaduras no chão, o desenho que se forma é o de um asterisco e, tal qual havia identificado Edgar Graeff (1985), ele se repercute diretamente em seu tecido urbano expandido, ora com propriedades mimetizadas de seu ponto original, ora de modo formalista. No que se refere a Brasília, o cruzamento dos eixos Leste-Oeste configura uma nodosidade metropolitana na Rodoviária do Plano Piloto. Este ponto e seu conjunto urbano dão hierarquia à homogênea linearidade das Asas Sul e Norte, o vetor primordial. Estas características, linearidade e nodosidade, se repercutem na configuração das cidades-satélites de modo, também, altamente variado. Esta imagem forte garantiu ao DF uma urbanização vetorial articulada por nós, que reproduziram nela o que Sylvia Ficher (1999) chamou de urbanismo rodoviarista.

O asterisco e o vetor buscam garantir certa fluidez ao espaço urbano-metropolitano. Suas nodosidades – tendo em vista que o asterisco é um nó em si mesmo -, buscam costurar os fragmentos urbanos dispersos no território. Essa consequência direta do *modus operandi* de sua expansão, pela dispersão e fragmentação, configura uma tessitura mais coesa, no caso de Goiânia, e dispersa, no caso do DF. Esta é a plataforma sobre a qual se reproduzirá os desígnios da metropolização do espaço no entre-Metrópoles Goiânia-Brasília. Embora estes símbolos originários estejam vinculados à fase da modernidade mitológica⁶¹, os prospectos da metropolização do espaço se utilizaram delas. Elas se tornaram os espaços paradigmáticos da (re)produção do urbano no Planalto Central. Goiânia, *Asterisk City* (tópico 1.1.). Brasília, *Vector City* (tópico 1.2.). Tal qual matriz de uma gravura que é capaz de replicar, ainda que metamorfoseada, a imagem nela cravada. As experiências de criação de um novo mundo, baseadas no idealismo modernista brasileiro, em tese, partiram de suas rasgaduras no chão. Nestes símbolos primordiais, no período de análise aqui estabelecido (1998-2018), passaram por importantes modificações, transformações e metamorfoses, sendo estas, também, paradigmáticas para a metropolização de sua mancha metropolitana e metropolização do entre-Metrópoles.

Como parte desse processo, Anápolis sintetiza em sua forma total tais imagens, que a princípio são virtuais, mas que se cristalizam no espaço de modo metamorfoseado. Anápolis como a *Knot City* do entre-Metrópoles, como o próprio nome sugere, amarra, conecta, articula e constrói uma ponte paradoxalmente fixa e movediça no entre-Metrópoles. Essa qualidade simbiótica, se dá especialmente pelo arranjo de suas vias estruturantes e pelo modo como se deu sua expansão. No tópico 1.3. estão especificadas as dimensões da *Knot City*.

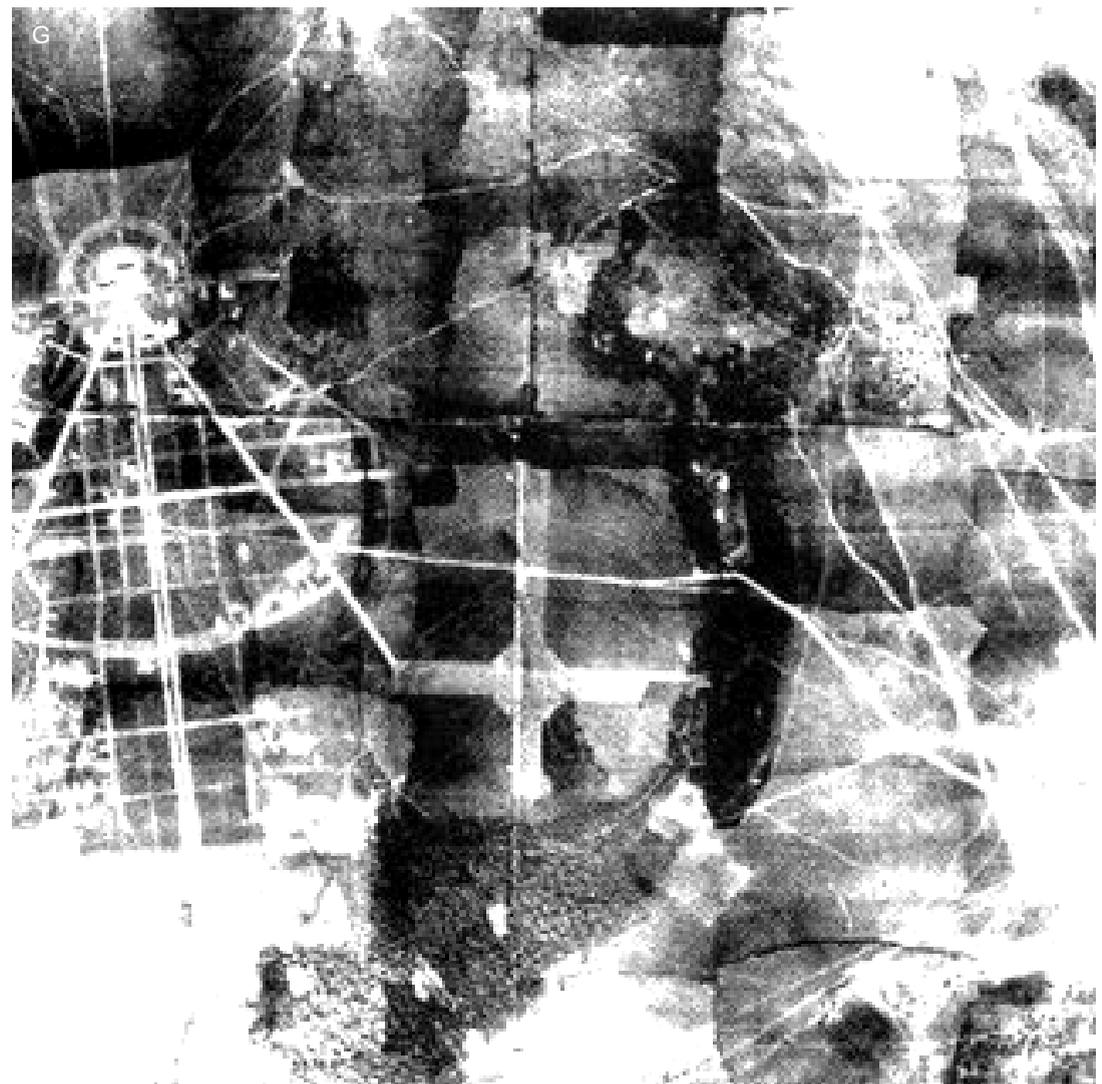
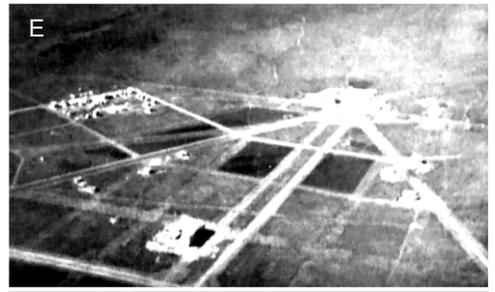
61. A modernidade como a busca obstinada do homem pelo controle de si e do mundo, pode ser dividida em duas fases. A primeira é a modernidade mitológica, pautada na utopia e nas grandes narrativas. Seu período pode ser apreendido desde o Renascimento à Segunda Guerra. A segunda, refere-se à modernidade reflexiva, período em que sua instalação já se põe no mundo de modo irreversível e seus processos já operam por seus próprios repertórios simbólicos e técnicos. Seu período pode ser compreendido após a Segunda Guerra.

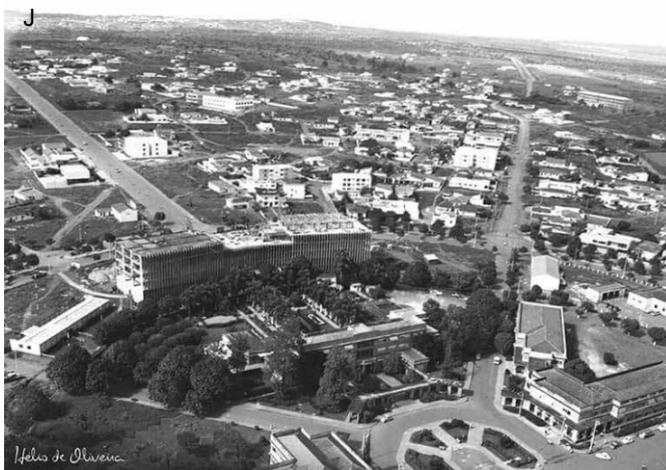
62. Um importante exemplo dessas descobertas está no trabalho desenvolvido por Anamaria Diniz (2007, 2015), que apresentou dados inéditos sobre o projeto desenvolvido por Attilio Corrêa Lima e suas principais diferenças com o espaço materializado.

1.1. Goiânia, *Asterisk City*

O espaço simbólico de maior relevância para Goiânia é sua Praça Cívica [f.86]. Esta constatação se dá em decorrência de seu caráter político-administrativo, pela presença de um conjunto urbano-arquitetônico aparentemente coerente e por ter sido espaço de manifestações políticas e lócus de festividades da capital. Do ponto de vista do espaço físico, a Praça Cívica é um nó urbano de escala metropolitana, um asterisco simétrico que rasga o chão e direciona à Praça doze vias de hierarquias distintas. A linha leste-oeste, que estabelece entre os Setores Central e Sul uma fronteira e que divide a Praça Cívica ao meio, estabelece nela, o ponto de tensão de uma monumentalidade ambígua. Em sua parte norte, há a preponderância do vazio que articula o Palácio das Esmeraldas, o Coreto e o conjunto Art Déco dos edifícios institucionais que o circundam e o conformam. Este vazio é também o ponto de convergência virtual das três principais Avenidas do Setor Central (Tocantins, Goiás e Araguaia), que configuram seu famoso tridente de fantasmagoria barroca. Em sua parte sul, o Palácio Pedro Ludovico Teixeira, de caráter modernista, se articula diretamente à Praça do Cruzeiro por meio da Avenida 84, num conjunto urbano predominantemente residencial e de baixa densidade. Também fazem parte de sua parte sul, as Avenidas 83 e 85, vias importantes que se irradiam do asterisco primordial sentido sul.

Este nó urbano-metropolitano, em conjunto com o Setor Central e os edifícios com linguagem Art Déco, em 2003, foram tombados pelo IPHAN. A justificativa: a preservação integral do traçado original do primeiro urbanista brasileiro, Attilio Corrêa Lima. Apesar de sua relevância constatada por documentos consistentes, diversas incoerências histórico-historiográficas são apresentadas em seu Dossiê. A Goiânia real não foi a Goiânia de um autor só. A Goiânia das rasgaduras no chão já nasceu híbrida: ao norte, desenhada por Attilio, com manutenção de seu traçado inicial; ao sul, o desenho da Cidade Jardim de Werner Sonnenberg (coordenado por Armando de Godoi sob a direção dos Coimbra Bueno); como consta em seu registro de 1938. A verdade histórica quanto à responsabilidade de Attilio sobre o Setor Central e sua arquitetura, congelada pelo advento do tombamento de seu traçado, entretanto, foi progressivamente sendo desmanchada. Diversos fatores foram responsáveis por tal constatação. O primeiro deles é o crescente número de pesquisas sobre seus projetos e a consequente descoberta de novos documentos de seu período de fundação e construção⁶². O segundo fator diz respeito às incongruências expostas pelas declarações da Superintendência do IPHAN Goiás, após o tombamento, e as alegações constatadas no Dossiê. O terceiro e último argumento refere-se ao Projeto de Revitalização da Praça Cívica (2013), de implantação imediata (2015) - elaborado pelo Grupo Quatro -, que acendeu uma discussão sobre o tombamento e, em específico, sobre a intervenção já em obras. Este conjunto de fatores foi revelando, aos poucos, as reais intenções do tombamento, seja para controlar a força voraz do mercado imobiliário; para inserir às avessas uma história negada pelo Governo de Goiás desde 1935 e incorporar, ao tombamento, o capital simbólico de Attilio; seja também para engendrar-se na lógica de patrimonialização das cidades mundiais e engajar-se no circuito internacional de cidades históricas.





[f.86] Praça cívica e suas rasgaduras no chão, tal qual o Setor Central de Goiânia.

A: Vista de Goiânia em 1937 (Foto: Eduardo Bilemjian/ Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura)

Fonte: g1.globo.com

B: Vista aérea do centro de Goiânia ainda em implantação.

Fonte: cidades.ibge.gov.br

C: Fachada do palácio das esmeraldas com carros de boi na Praça Cívica. Goiânia, 1936. Alois Feichtenberger. Acervo MIS/GO.

Fonte: goyazes.art.br

D: Carros de boi passavam pela Praça Cívica na década de 1930

Fonte: g1.globo.com

E: Foto aérea de Goiânia no início da ocupação da cidade; Goiânia Art déco - acervo arquitetônico e urbanístico dossiê de tombamento

Fonte: aproveiteacidade.com

F: Primeira foto aérea de Goiânia, na década de 30

Fonte: cerradoilha.blogspot.com

G: Vista aérea do núcleo inicial de Goiânia e dos setores Central e Norte à esquerda; à direita, Campinas; e, no centro da figura, o Aeroporto.

Fonte: www.researchgate.net

H: Vista aérea da cidade : Praça [Doutor Pedro Ludovico Teixeira] : Palácio das Esmeraldas : Goiânia, GO - [19-]

Fonte: cidades.ibge.gov.br

I: Vista aérea de Goiânia (GO) - 1957

Fonte: cidades.ibge.gov.br

J: Praça Cívica - Setor Sul - Ao fundo Morro da Serrinha- 1962

Fonte: www.heliodeoliveira.com.br

K: Avenida Goiás com a Estação Ferroviária em primeiro plano e depois ao fundo, Goiânia GO, década de 1940

Fonte: www.vitruvius.com.br

L: Vista aérea de Goiânia (GO) - 1957

Fonte: cidades.ibge.gov.br

M: Vista aérea de Goiânia (GO) - 1957

Fonte: cidades.ibge.gov.br

N: Vista aérea de Goiânia (GO) - 1957

Fonte: cidades.ibge.gov.br

O: Vista aérea de Goiânia (GO) - 1957

Fonte: cidades.ibge.gov.br

Essas constatações podem ser aferidas pelas intervenções pós-tombamento em comparação direta com o Projeto Goiânia 21, de 1998. Este documento, também produzido pelo Grupo Quatro e encomendado pelo então prefeito, Nion Albernaz, em 1997⁶³, levantou um problema sobre o Setor Central – ainda persistente no imaginário coletivo e na academia -, de certo modo questionável: o seu expressivo esvaziamento e morte. Ora, o esgarçamento do tecido urbano de Goiânia a tensionar as fronteiras de seu perímetro; a expressiva proliferação de vazios urbanos na extensão da cidade; a configuração de outras centralidades; a multiplicação de conjuntos residenciais economicamente acessíveis, alteraram a dinâmica de seu Centro. Todavia, contrariando a tese do Grupo Quatro, o Setor Central, tal como teria ocorrido com Campinas, passaria por uma progressiva especialização que, aos poucos, traria à sua infraestrutura e espaços construídos uma subutilização, não um esvaziamento ou morte. Durante os horários comerciais o fluxo de passantes é alto. Somente no trecho da Avenida Anhanguera que o atravessa são cerca de 200 mil pessoas/dia (METROBUS, 2019) que utilizam o transporte público leste-oeste. Também é grande o número de pessoas que ali trabalham e permanecem. Lojas especializadas de toda ordem estão distribuídas em seu perímetro: livrarias, sebos, frutarias, papelarias, instrumentos musicais, *sex shops*, floriculturas, brechós, farmácias, entre outros. Serviços médicos, odontológicos e advocatícios ali são mais acessíveis, tal qual serviços bancários e cartórios estreitamente vinculados às Avenidas de maior fluxo. Restaurantes populares, veganos e vegetarianos, mercados e supermercados, escolas públicas e privadas, espaços de cultura oficiais e não oficiais sejam eles permanentes, itinerantes ou intermitentes; bem como ambulantes a ocupar suas calçadas ao lado de históricas bancas de jornais. À noite, cursinhos, polos universitários e escolas técnicas ali funcionam. Ao lado deles, bares LGBTQI+ e *undergrounds* convivem com “botecos de esquina”, hotéis populares e a oferta de sexo gratuito ou privado em suas ruas, saunas ou cinemas pornôs que funcionam o tempo todo. Em alguns pontos, tráfico de drogas. Às calçadas, moradores de rua e usuários dormindo. Em suma, uma ampla diversidade de pessoas, de algum modo, habita o Setor Central e interrompe o fluxo sombrio desta tese do esvaziamento. O que é este diagnóstico senão um olhar enviesado, elitizado e que esboça graus de preconceito em relação aos tipos de usos e diversidade de usuários?

Um diagnóstico equivocado somente poderia incorrer em soluções de mesma ordem. No Projeto Goiânia 21, 21 pontos do Setor Central foram estabelecidos para uma grande intervenção. De acordo com o Projeto, todo o Setor Central mereceria passar por mudanças radicais para resgatar-lhe a tão desejada e sonhada vida e estancar seu “esvaziamento”. Se executados de uma vez só, o Setor Central seria um imenso canteiro de obras. Todavia, este radicalismo impetuoso se amortizaria na pretensa aliança com os pressupostos iniciais do Plano de Attilio Corrêa Lima. Nos métodos tal aproximação é evidente: a setorização. Entretanto, a Goiânia do século 21 não é a Goiânia da década de 1930. É equivocado resgatar o que não ocorreu. O perigo que se assenta no anacronismo urbano ou no saudosismo de uma identidade perdida é sua cristalização. Outra importante incongruência é apresentada no documento: o Setor Central é discutido de modo isolado, como se ele não estivesse

63. De acordo com o Maria José Braga (1997), as intenções do Iplan eram, além de renovar a infraestrutura do Setor Central, embelezá-lo. A intenção era de que houvesse, ainda em 1997, um concurso público para tal. Este concurso ocorrerá somente em 2000, por título Concurso Nacional Attilio Corrêa Lima, vencido pelos arquitetos Alexandre Brasil, André Luiz Oliveira, Carlos Alberto Maciel e Danilo Matoso Macedo.

inteiramente amarrado à dinâmica do espaço metropolitano pela Praça Cívica, ao sul, pelo Eixo Anhanguera, ao meio, e pelo Terminal Rodoviário, ao Norte. Esta inobservância explica as decisões tomadas, mas não as justificam.

O nome do documento, Projeto Goiânia 21, além de designar estes 21 pontos, também mirava para o horizonte próximo do novo século. O novo século que trouxe o tombamento do espaço em análise e a execução de 3 das 21 intervenções propostas em 1998. A incongruência deste processo é, então, evidenciada: Centro Olímpico (demolição do antigo em 2006, início das obras em 2013 e concluído em 2016), Intervenção na quadra do Teatro Goiânia (2010-2013) e Praça Cívica ([2013] 2015/2016). Executados após o seu tombamento, tais projetos descumprem a lógica de ocupação de seu tecido urbano requisitado por ele e pela memória do plano ao qual faz referência (no caso do Centro Olímpico e da Intervenção na quadra do Teatro Goiânia) e forçam um resgate formal e estilístico (no caso da Intervenção da Praça Cívica). Executados na segunda década do século 21, mais de doze anos após o diagnóstico de 1998, o Setor Central teria sido tratado a partir de um congelamento das dinâmicas da década de 1990, como se em doze anos nada tivesse ocorrido. O pressuposto do esvaziamento foi mantido e se delonga desde então. A estratégia da distância temporal entre o Plano e as execuções, se repercute na fragmentação e na seleta escolha de intervir, não nas áreas residenciais e nos edifícios subutilizados com potencial de novos usos, da moradia à criação de espaços para a economia criativa – que de fato trariam novos moradores e usuários -, mas nos espaços de apelo histórico para sua posterior especulação simbólica.

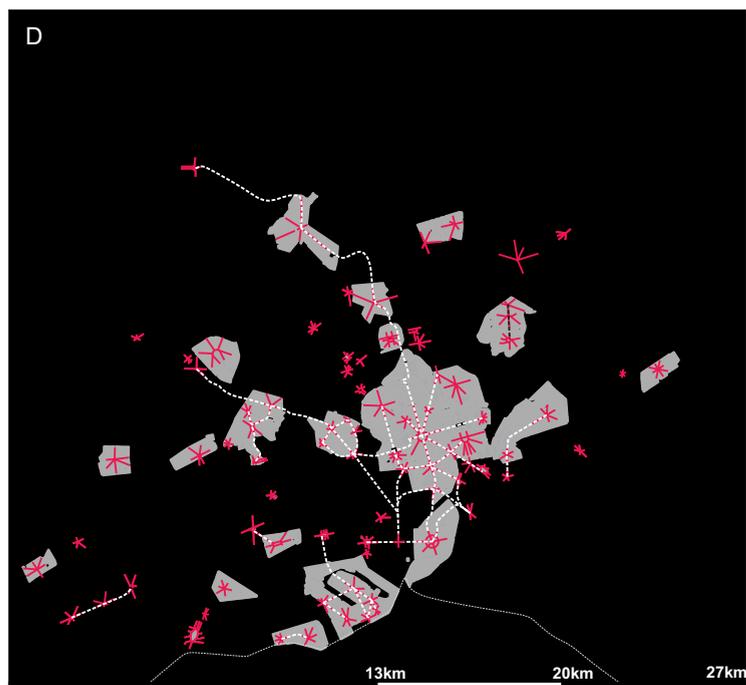
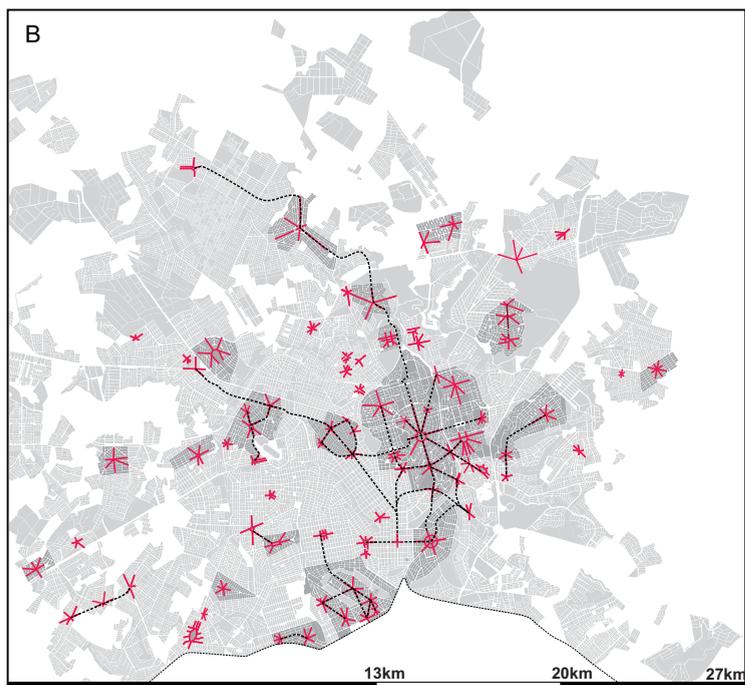
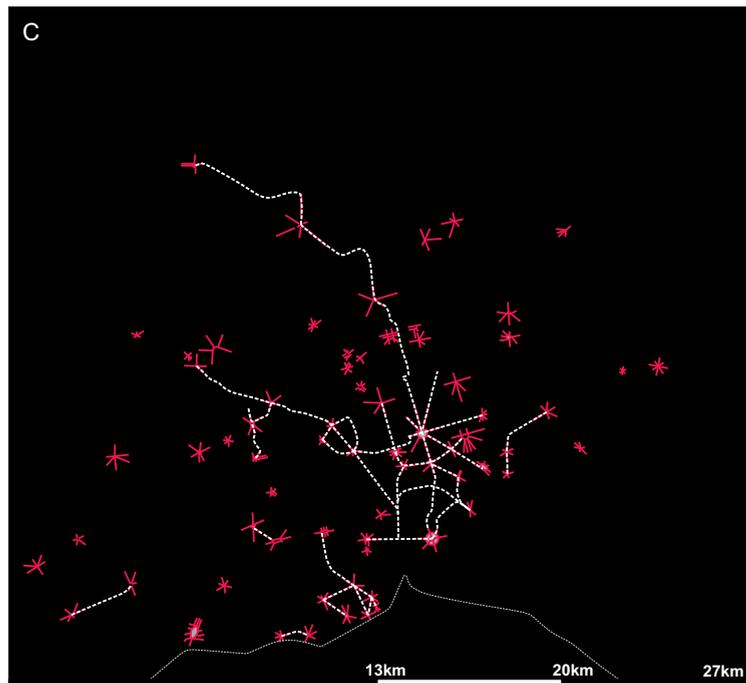
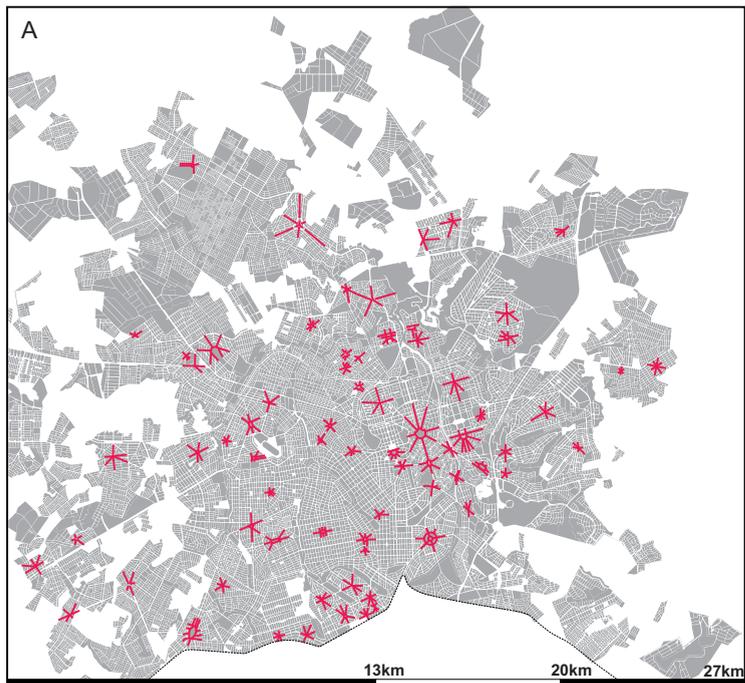
Retornando ao asterisco primordial de Goiânia, o projeto de intervenção da Praça Cívica (1998/ [2013] 2015-2016) que carregava o conceito de revitalização, tinha por finalidade o resgate das configurações originais do desenho de Attilio Corrêa Lima. Mas o tombamento não teria ocorrido em decorrência da preservação integral de seu espaço original? Este foi o argumento utilizado para seu financiamento pelo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) - Cidades Históricas em consonância com as gestões estadual e municipal. Tais intervenções trariam bases para o investimento em atividades e espaços culturais. Seu grande vazio central, utilizado até então como estacionamento, ganharia uma esplanada com nova pavimentação, a fim de banir os carros e abri-lo a novos eventos. Assim seria possível garantir seu uso e intensificar suas propriedades originais de espaço simbólico do poder do Estado (MÁXIMO *et al*, 2016). Sem concurso⁶⁴ e à revelia de um debate amplo com a comunidade, a Praça Cívica passou por esta intervenção sob a promessa de uma nova, mais ousada, que definitivamente a enclausuraria na lógica da museificação. Este seria seu destino. Em 2017 foi lançado o projeto Circuito Cultural da Praça Cívica, responsável pelo processo futuro de museificação dos edifícios concebidos e utilizados como administrativos (REZENDE *et al*, 2018). Rem Koolhaas (1995) havia identificado que a patrimonialização, tal qual teria ocorrido nas cidades europeias, era um sintoma do esvaziamento de sua identidade. Se por um lado suas manchas urbanas se expandiam exponencialmente, por outro, os núcleos históricos seriam inseridos na lógica do turismo patrimonial, uma nova forma de extrair ao máximo o potencial econômico do patrimônio. Em seus museus, uma narrativa sintética simularia o

conteúdo do espaço de seus entornos, aniquilando o potencial narrativo da própria arquitetura da cidade. O Circuito Cultural da Praça Cívica trataria de realizar tal ambição.

Mas o asterisco primordial de Goiânia é mais imponente que o recorte utilizado no Projeto Goiânia 21. Ele se repercutiu na malha urbana de Goiânia de modo paradigmático, e isso, em tese, explica o tipo de tecido configurado a partir de seu processo de expansão [f.87]. Nos bairros planejados em que o asterisco foi utilizado, a busca pela simetria, tal qual na Praça Cívica, ocorreria de modo evidente. Nos Setores Coimbra e Sul, regularizados em 1938 juntamente com o Setor Central, seus pontos centrais foram demarcados por asteriscos, guardada a simetria para o caso da Praça do Cruzeiro, no Setor Sul. Estes também seriam os casos da Praça Tamandaré, no Setor Oeste; da parte sul do Setor Leste Universitário; e da Praça Boaventura, do Setor Leste Vila Nova. Estes desenhos já constam como estão no Plano de Regularização de 1948, mas a ocupação, em especial do Setor Leste Universitário, contou com ocupações nas áreas designadas, no plano, para uma imensa praça. Estes bairros, com exceção do Setor Coimbra, foram propostos e executados pelo Estado. Em 1954, já era grande o número de loteamentos privados, e o recurso das vias convergentes em praças centrais foi de igual modo utilizado. A preocupação com a simetria ocorreria em alguns casos, aqueles planejados, mesmo nos casos privados e desconexos com o núcleo regularizado. Se o asterisco tinha algumas funções específicas no Setor Central (dar sentido ao todo e conectar as partes à Praça, garantindo-lhe monumentalidade), no caso dos loteamentos fragmentados, o asterisco será utilizado em diversas circunstâncias: 1) demarcar o centro do loteamento ou uma hierarquia viária interna a ele; 2) reservar as Áreas Públicas Municipais, 3) ter atributo de uma praça central, ou 4) aqueles casos meramente formalistas. Destes casos temos o Setor Novo Mundo com a Praça George Washington e de sua Área Pública Municipal; o corredor do Setor Jaó, entre a Praça Bandeira e a Praça Santa Cruz; a Praça Santa Fé, no Jardim Planalto; as Praças 25 de Janeiro e 21 de Setembro do bairro Vila Rosa; do conjunto de Praças do Parque Industrial João Braz; a praça da Bandeira do Bairro Goiá; a Praça Santíssimo Redentor, no Setor São José; a Praça Jacaré do Setor Crimeia Leste; Praça Crimeia Leste na Vila Megale e a Praça da Liberdade que integra as Vilas Jardins São Judas Tadeu e Pompeia. Neste período, grande parte dos loteamentos estava desocupado, somente com as rasgaduras no chão a designar sua futura ocupação. Em 1964 grande parte da tessitura das regiões Central, Oeste e Sul já estavam de certo modo coesas, mas os loteamentos rumo aos rincões do município à base do asterisco continuaram. Estes são os casos da Praça Vitória Régia da Villa Rizzo; das Praças da Independência e das Américas no Jardim Balneário Meia Ponte; bairro Capuava com a APP do Córrego Capuava; a praça Central do Setor Pedro Ludovico; a praça central do Setor Aeroporto; o conjunto de praças do Parque Amazônia; o desenho do Jardim Califórnia; e a Área Pública Municipal da Vila Pedroso.

Os asteriscos que, em tese, articulariam os fragmentos urbanos, em Goiânia, não tiveram efetividade. O levantamento feito por Graeff (1985) e a identificação de asteriscos nas áreas expandidas se deu a partir da Planta Cadastral do Município à época. Os conectores ressaltados por ele na região Oeste, no atual levantamento

[f.87]A: Asteriscos replicados na malha urbana de Goiânia.
B: Asteriscos articuladores.
C: Asteriscos articuladores e asteriscos dispersos.
D: Bairros articulados pelos asteriscos.
Fonte: Pedro Máximo
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2019



feito pela Secretaria Planejamento Municipal - a base cadastral adotada para a elaboração das análises aqui expostas - foram mal implantadas ou estão restritas às dinâmicas intra-bairros. Esta constatação responde ao questionamento que envolve o tipo de ocupação dos pontos focais para os quais convergem as vias. Escolas, creches, postos de saúde, estações de transporte público (terminais), ocupam o interior ou parte destes nós urbanos cujo gabarito das quadras lindeiras, na maioria dos casos, é baixo. A potência monumental representada pelo asterisco na Paris de Eugène Hénard (1903-1909) ou no Rio de Janeiro de Alfred Agache (1930), em Goiânia, não disfruta do mesmo sentido. Tampouco estas áreas gozam do ar pitoresco e romântico alcançado pelas *Garden Cities* de Welwyn, Letchworth ou de alguns trechos atuais das paisagens de Maringá. Na maior parte dos casos, estas praças públicas estão ilhadas em decorrência dos fluxos de automóveis, fragmentadas pela ocupação edílica e suprimidas pela ausência de um desenho convidativo à apropriação – nos casos dos asteriscos intra-bairros. De praças a rotatórias. De nodosidades articuladoras de fluxos intra-bairro e interbairros a rasgaduras em atravessamento, avenidas, viadutos ou trincheiras. Os asteriscos conectores das dinâmicas metropolitanas radicalmente transformados surgiram depois de sua exaltação em 1985, em decorrência do aumento progressivo de fluxos de automóveis na década de 1990.

Em retorno ao asterisco primordial, a gênese paradigmática da lógica da replicação, a Praça Cívica, a saturação do trânsito lhe foi característica irrefutável em 1990 [f.88]. De praça pública, política e festiva a estacionamento. Nos anéis que a circundam, carros parados. Da monumentalidade requisitada pelas vias que para ela convergem, congestionamentos. O corredor sudoeste, a Avenida 85, foi palco constante destes acontecimentos. A causa: a explosão imobiliária no Setor Bueno, em especial na região conhecida como *alto* do Bueno (no extremo sul do bairro), na década de 1980. Este bairro que havia sido regularizado em 1966 (cujo edital de criação era de 1951), permaneceu desocupado, em latência, por cerca de 10 anos. Quando a pobreza estrutural no município havia alcançado índices alarmantes, a necessidade de escolha de uma área seleta afastada do “caos” do Setor Central e que se descolasse do rico Setor Oeste, já saturado à época, para os ricos, se tornava evidente. O mercado imobiliário selecionou este trecho como a chave do “Eldorado do adensamento urbano” em Goiânia⁶⁵. À medida em que os jovens ricos e famílias abastadas ocupavam seus novos e modernos condomínios verticais, o trânsito na Avenida 85 se agravava em quilômetros de congestionamentos. No interior do bairro a situação era alarmante tanto quanto nas Avenidas. Um excesso de escolas privadas aprofundava a confusão do trânsito em sua retícula superadensada. “O colapso vertical”, conforme o Jornal Opção de 1994, retoma historicamente a promiscuidade da lógica expansionista do ex-governador Jerônimo Bueno, entre os latifundiários, o mercado imobiliário e o governo. O planejamento urbano induziria a ocupação das imensas glebas urbanas esvaziadas sentido sudoeste na década de 1990, produzidas entre 1950 e 1960. O resultado é a saturação do nó metropolitano primordial e o comprometimento da eficiência articuladora da Avenida 85.

Em 1992 o Instituto de Planejamento Municipal (Iplan) elaborou o *Projeto executivo de passagem subterrânea sob a Praça Latif Sebbá* (um importante asterisco da Aveni-

65. Título de referência a matéria publicada no jornal O Popular em 06/03/1994, p. 05.



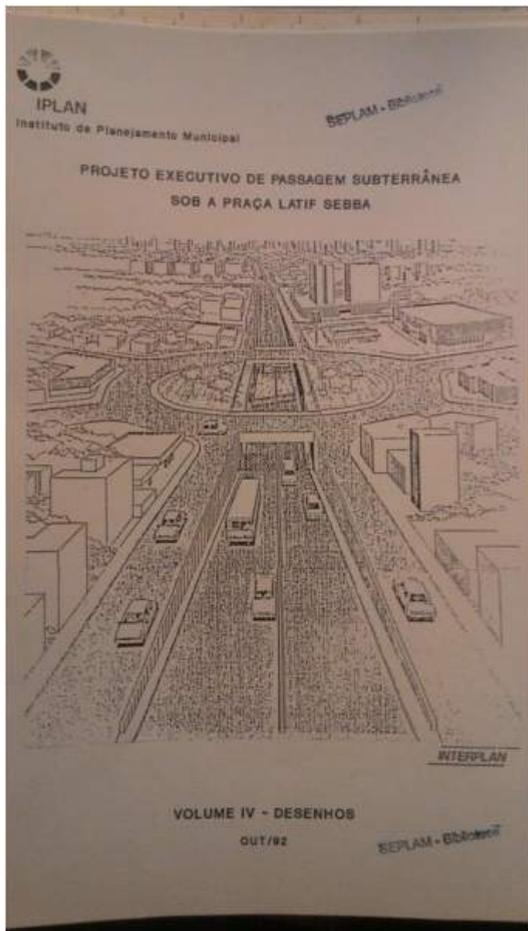
[f.88] Marco da construção de Goiânia, a Praça Pedro Ludovico se transformou em um enorme estacionamento
Fonte: Jornal O popular, 1996.

da 85, conhecida como Praça do Ratinho) para resolver este problema. Era requisito para a verticalização do Setor Bueno a sua construção. Este projeto foi arquivado por 14 anos, e em 2006, foi retirado da gaveta e executado [f.89]. A estrutura do asterisco permaneceria intacta, e a praça, já rasgada ao meio em nível, adquiriria novo atravessamento em trincheira aberta no prolongamento da Avenida 85. Em tese, esta seria a permanência do Projeto de 1992. Todavia, nele, resquícios da Praça permaneceriam. Inclusive, um projeto de paisagismo foi elaborado para o que dela restaria. No projeto executado em 2006 e concluído em 2007 pela Agência Municipal de Obras (AMOB), estes resquícios se tornariam taludes convergentes à Avenida em trincheira, e a praça, que já não guardava as características fundamentais de uma praça desde 1980, foi extinta. Além do mais, nele foi acrescentado um “monumento” projetado pelo arquiteto Marco Antônio Amaral (2007), cuja [...]

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

Em 2007 se iniciaria a implantação do Viaduto que substituiria a Praça Simão Carneiro (conhecida popularmente como Praça do Chafariz), um nó que articula o alto Bueno, o Setor Serrinha e o Setor Bela Vista. A alta densidade desta região envolta pela lógica imobiliária da verticalização desmedida, faria a estratégia de articulação dos fluxos se dar em três níveis. A Avenida T-63 (leste-oeste) se deu a partir de um elevado por sobre uma rotatória em nível. Na Avenida 85 (norte-sul), a estratégia foi a mesma da Praça Latif Sebba, um atravessamento em trincheira. Um “monumento” também lhe foi anexado. Duas lanças pontiagudas com bases separadas que se tocam no ponto mais alto, a 64,53 metros do solo. Levemente inclinada para o Norte, sua estratégia foi a de uma bússola a indicar a localização do Setor Central [f.90]. A materialidade foi a mesma daquela instituída no Viaduto Latif Sebba: perfis de aço de chapas dobradas, revestida de chapas metálicas perfuradas, projetada pelo arquiteto Sandro Carvalho. Apesar dos significados aparentemente relacionados às ideias de orientação, marco urbano, e para a administração pública, modernidade na gestão do transporte, os “monumentos” são demasiados despidos de valor simbólico na vida cotidiana (TAVARES e MÁXIMO, 2015, p. 2). Neles, a decisão de construir, tanto os viadutos quanto os “monumentos”, partiu necessariamente do desejo político, e não dos debates mais avançados sobre a mobilidade contemporâneos às intervenções. Os congestionamentos não foram mitigados, pois, em suas extremidades (Praça Cívica e alto Serrinha), as demandas aumentaram proporcionalmente à conquista da fluidez ao longo da Avenida. Este anacronismo, associado às esculturas, tem uma justificativa: estender o caráter monumental do Setor Central aos setores mais nobres da cidade. Para tal, seus asteriscos foram largamente apropriados e modificados.

A especulação simbólica dos asteriscos e nodosidades lindeiras ao trecho de PIB *per capita* mais alto do município, no alvorecer do século 21, é indício do futuro adensamento. Condomínios verticais de mais de 30, 40, 50 lajes foram e são construídos nos



[f.89] Projeto executivo de passagem subterrânea sob a praça Latif Sebba. Fonte: SEPLAM.

vazios urbanos, resquícios da especulação do solo nos setores Serrinha, Bela Vista, Bueno, Oeste, Marista e Nova Suíça, e reforçados pela construção dos viadutos João Alves Queiroz e Latif Sebba. Essa constatação pode ser percebida pela associação direta a *flyers*, panfletos e divulgação no YouTube, Instagram, Facebook ou outras mídias, de novos empreendimentos imobiliários que incorporam suas imagens às estratégias de *marketing*. A mais expressiva delas talvez seja a proposta da construção do *Nexus Shopping & Business*, um empreendimento em construção localizado no cruzamento das Avenidas 85 e D, num terreno lindeiro ao viaduto Latif Sebba, onde funcionava o *McDonald's*. Esse mastodonte [f.91] composto por quatro torres de alturas diferentes e de 1.738 vagas de estacionamento, coopta às imagens de



[f.90] Monumentos sob viadutos em Goiânia.
A: Monumento na Av. 85(norte-sul), levemente inclinado para o norte.
B: Monumento sobe o viaduto João Alves de Albuquerque .
C: Monumento sobe o viaduto Latif Sebba.
Fonte: Acervo do autor, 2019.

divulgação as lanças pontiagudas em diferentes direções que emergem dos taludes do viaduto Latif Sebbá. Comprimidas em um terreno de aproximadamente 9.800 m², 136.000 m² de área construída serão empilhadas em 42 lajes (a maior delas, a torre corporativa), e chegará a uma altura de 158 metros. Sua população diária prevista: 14.000 pessoas. Mais que duas vezes a população do bairro em que está em construção, o Setor Marista. Revestidas de vidro, suas torres não escondem a pretensão de perfurar o *skyline* das redondezas por dentro, cujos edifícios do entorno imediato, em sua maioria pequenos, serão esmagados por sua escala *bigness*, e principalmente, ofuscadas pelos reflexos de suas faces espelhadas. A fluidez pretendida pelos investimentos municipais na construção do viaduto entrará rapidamente em obstru-



[f.91] Nexus Shopping & Business
A: Terraço Nexus Shopping e Business
Fonte: www.sensearquitetura.com.br/
B: Fachada Nexus Shopping e Business
Fonte: www.premiereimoveis.imb.br/
C: Fachada Nexus Shopping e Business
Fonte: www.sensearquitetura.com.br/

ção. Seu imenso estacionamento estará à espera de 11 mil veículos/dia, um requisito básico da cultura da congestão no país tropical.

Neste sentido, a lógica da metamorfose dos asteriscos continuaria no período de análise. Na extremidade oeste, foram construídos três: 1) sentido Abadia de Goiás no prolongamento da Avenida Pedro Ludovico em cruzamento com a Avenida Couto Magalhães (2010-2012); 2) sentido Trindade no prolongamento da Avenida Bandeirantes em cruzamento com a Avenida São Sebastião (2013-2014); 3) no prolongamento da Avenida Anhanguera com a Perimetral Norte (2013-2014) sentido Goiânia. Na região norte, na BR-153 em cruzamento com a Avenida Ubirajara Leite (2010-2012); na Avenida Perimetral Norte em cruzamento com a Avenida Presidente Kennedy (2014-2016), sentido Nerópolis; na região sul a trincheira aberta na Rua Florianópolis em cruzamento com a BR-153 (2008-2009); no cruzamento da Avenida A com a Marginal Botafogo (2013-2014); além dos viadutos Latif Sebba e João Alves Queiroz.

Vimos até aqui a *Asterisk City* gerar e metamorfosear sua matriz de rasgaduras no chão no interior da própria metrópole. Todavia, esse repertório se lança por sua rede de influência direta. Uma parada na cidade vizinha, Aparecida de Goiânia já nos apresentará um bom exemplar do prolongamento do asterisco pelo tecido metropolitano. Grande parte da trama urbana desta cidade é formada por asteriscos. No entanto, ali os prolongamentos de suas radiais são maiores a exemplo do Cidade Vera Cruz, Cidade Satélite São Luiz, Jardim Helvécia, Setor Pontal Sul, todos esses com desenho regular e que procuram simetria e proporção em suas plantas. Além dessas há a trama em rede articulada por asteriscos intra-bairro do Jardim Buriti Sereno na transição com Cardoso Continuação. Esse conjunto apresenta-se confuso, com pouca fluidez e baixa ocupação, embora esteja com loteamentos abertos desde o final da década de 1970. Em Anápolis há o bairro Jundiá, o bairro Cidade Jardim e JK Nova Capital, Vila Góis, São João, Jardim Alexandrina e Jardim Petrópolis. Em Alexânia há o Setor Aeroporto. A cidade de Caldas Novas, a exemplo de Aparecida de Goiânia, é a cidade que assimilou esse desenho com a Estância Itapuã, a Vila São José, bairro Jardim e Paraíso, o bairro Portal das Águas Quentes e Parque Jardim Brasil. Nas cidades novas goianas, há o caso de Alexânia, Ceres, Rubiataba, Goianésia. Nelas, o asterisco estrutura o tecido planejado, os quais tendem a valorizar as praças centrais das cidades.

Em retorno à *Asterisk City*, em 2015, o projeto para o estabelecimento de um novo viaduto foi apresentado à população pela mídia [f.92]. Também projetado pelo arquiteto Sandro Carvalho, o asterisco dado pelo cruzamento das Avenidas Jamel Cecílio, Leopoldo de Bulhões e Marginal Botafogo, que apresenta-se incompleto, terá continuação pela marginal na direção do Jardim Botânico. Trata-se da conclusão de um projeto que enfrentou debates acalorados na segunda metade da década de 1980, com implantação iniciada no ano de 1990, que pretendia a conexão, pela canalização do córrego botafogo, da BR-153 à avenida Goiás Norte. Conforme o projeto, a marginal terá acesso contínuo por debaixo de uma rotatória em nível. Essa rotatória articulará às avenidas Leopoldo de Bulhões e Jamel Cecílio. Por sua vez, a continua-



[f.92]

A: Vista aérea de estrutura metálica do futuro viaduto da Avenida Jamel Cecílio com a Marginal Botafogo no Jardim Goiás.
 B: Intervenção artística em cima do futuro viaduto da Avenida Jamel Cecílio com a Marginal Botafogo no Jardim Goiás.
 Fonte: www.curtamais.com.br/

ção da avenida Jamel Cecílio se dará por um elevado, que se estenderá do Loteamento Areião ao bairro Jardim Goiás. Além dos sérios problemas que a infraestrutura da marginal botafogo apresenta, com enchentes e deslizamentos que ano a ano fazem interromper seus fluxos para obras de reparação, a proposta de sua continuação por uma espécie de trincheira parece não enxergar os problemas existentes e futuros que ela causará. Além do mais, a busca pela promoção dos fluxos em detrimento do cuidado e melhoramento dos fixos, o que é característico das cidades brasileiras conforme Maria Aparecida Souza (2006 [2003]), se reproduzirá em Goiânia de modo desmedido. Esse projeto entrou em execução no ano de 2019, juntamente com outro viaduto, no prolongamento da Jamel Cecílio em cruzamento com a Avenida 90, no Setor Sul⁶⁶. Essas obras pararam a cidade, que se avilta em longos congestionamentos desde as 6h da manhã às 22h.

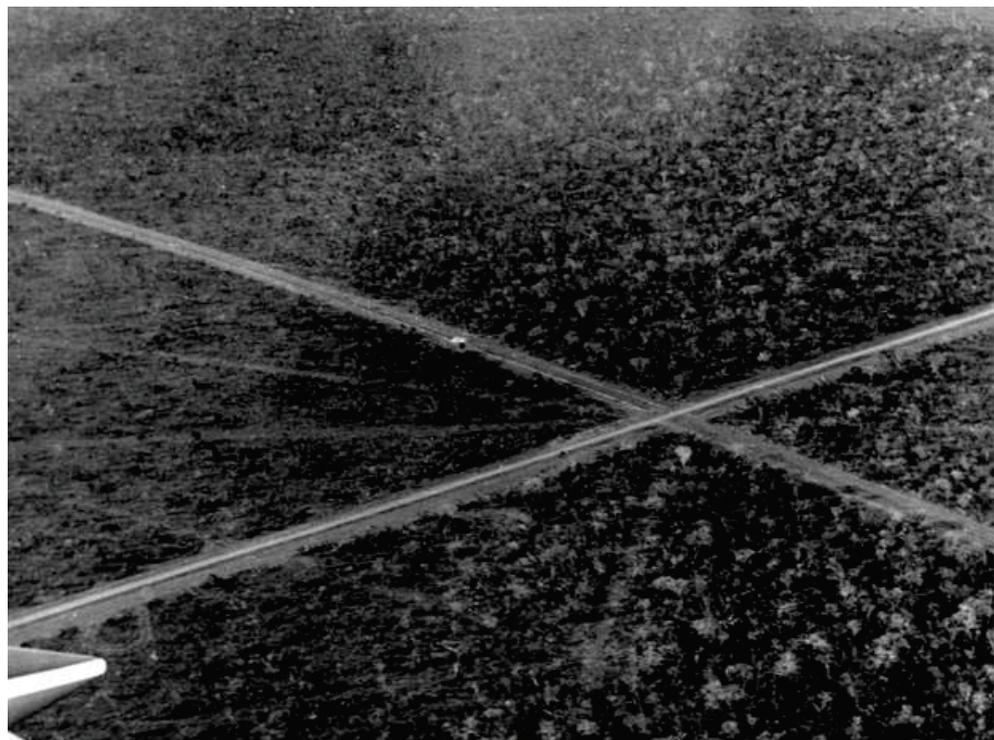
Os gestores de Goiânia parecem insistir em modelos de mobilidade ultrapassados, ao passo que pretendem inseri-la na lógica dos espetáculos urbanos de esculturas mirabolantes. O caso de abrangência nacional, a Ponte Octávio Frias de Oliveira, na região da Avenida Berrini, em São Paulo, conjuga o mesmo verbo em coro com a paisagem vitrificada que emerge em seus arredores. A ponte JK, em Brasília, não se afasta deste caso, mas cria uma espécie de coesão espacial entre as nobres ocupações do Lago Sul e Norte, com os setores administrativos da Capital Federal. No Viaduto Pinheiro Borda, em Porto Alegre, a única coisa que o identifica é seu formato de M, mas mesmo assim, tal informação é irrelevante se considerado seu entorno imediato, o Estádio Beira-Rio. No caso de Goiânia, a estrutura que sustentará a avenida Jamel Cecílio é mais uma daquelas já praticadas nos viadutos Latif Sebba e João Alves Queiroz. Trata-se de uma mão, cujos dedos são as famosas lanças pontiagudas que procuram homenagear a cidade que é referência nacional no cenário do rock alternativo. A mão sustenta a avenida Jamel Cecílio, tida nesse cenário difundido por maquetes eletrônicas noturnas, como o braço de uma guitarra. Inúmeros casos de infraestruturas, com injeções de lirismo, como expôs Koolhaas (2010, p. 103) revelam casos de “estações de comboios (que) expandem-se como borboletas metálicas [...] as pontes estendem-se com frequência sobre margens insignificantes como versões grotescas e ampliadas de uma harpa.” Este conjunto de obras, nas metrópoles ou nas cidades médias, articulam-se com uma produção similar mais ampla. A Erasmus Bridge, em Rotterdam, o Viaduto de Millau sobre o rio Tarn, na França, ou a ponte Zubizuri, em Bilbao são exemplos desta estética global, que à medida e a gosto dos políticos, se reproduz em Goiânia, especialmente em seus asteriscos.

66. Acompanham essas obras a implantação do BRT norte-sul, com intervenções na Praça do Cruzeiro, no Setor Sul, e na Goiás Norte, próximo à avenida Perimetral; a construção do viaduto na avenida São Paulo, em Aparecida de Goiânia na divisa com Goiânia.

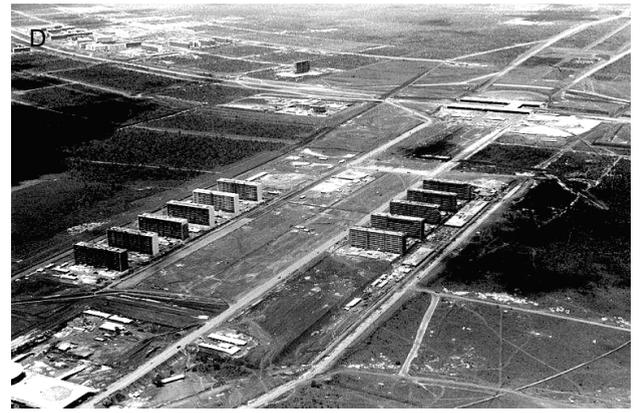
1.2. Brasília, *Vector City*

Seguindo a lógica das cidades das rasgaduras no chão, o processo de construção de Brasília foi registrado por importantes fotógrafos a fim de salvaguardar esse momento ímpar da consolidação de um novo momento do país. Geraldo Vieira, Mário Fontenelle e Thomaz Farkaz são alguns deles. Grande parte do enquadramento dessas imagens ressalta os eixos de circulação da capital e suas relações em diálogo com edifícios flutuantes, sejam eles lâminas ou torres. Tratam-se de imagens falantes, que dizem mais do que simplesmente representam. Esses enquadramentos milimetricamente pensados para a difusão desse imaginário em jornais e revistas especializadas no Brasil e fora do país, vêm ressaltar o urbanismo rodoviarista, pautado especialmente pela conjugação de uma malha reticular expressivamente delimitada, de uma hierarquia clara e de largas vias paralelas. Um urbanismo tubular, fazendo referência a Bernardo Secchi (2006) vetorial, projetado para uma topografia que permite, sentido norte-sul, uma circulação em nível, e sentido Leste-Oeste, um percurso levemente inclinado, aberto à apropriação do horizonte e de suas escalas. Terraplanagens envoltas à criação de um novo solo, rasgaduras no chão em meio ao cerrado de paisagem composta por árvores retorcidas de pequeno e médio porte [f.93]; solo fértil, avermelhado, impossível de ser revelado por essas imagens, mas estriados nas referidas direções obedecendo um plano cartesiano levemente deformado, arqueado a leste. Essas imagens circulantes e falantes diziam ao restante do país que a nova capital estava sendo construída e que sua construção, mais que qualquer outra experiência prévia no país, era uma obra de proporções colossais, erigida pelas mais potentes máquinas e pelo mais refinado *design*.

Vemos nessas imagens a consolidação dos pressupostos da modernidade afeita ao racionalismo progressista [f.94]. Localizada numa planície que escancara, ao mesmo



[f.93] Cruzamento dos eixos rodoviários de Brasília. Fotografia: Mário Fontenelle
Fonte: g1.globo.com





[f.94] Imagens do processo de implantação de Brasília.

A: Vista aérea do Eixo Monumental em construção

Fonte: www.vitruvius.com.br

B: Imagem da Praça do Cruzeiro em setembro de 1958

Fonte: g1.globo.com

C: Congresso Nacional

Fonte: educacao.uol.com.br

D: Esplanada dos ministérios

Fonte: ultimaparada.wordpress.com

E: Eixo rodoviário sul

Fonte: minhacapital.com.br

F: Vista aérea de Brasília

Fonte: meiaum.wordpress.com

G: Plataforma rodoviária em seus primeiros anos, com foco no eixo residencial.

Fonte: www.vitruvius.com.br

H: Vista da plataforma da rodoviária em 1963

Fonte: extrapauta.com.br

I: Construção dos prédios de instituições no eixo monumental da cidade de Brasília.

Fonte: mochileiro.tur.br

J: Setor Comercial Sul que foi concebido para ser o coração financeiro e comercial do novo Distrito Federal.

Fonte: cpdoc.fgv.br

tempo, o céu amplo e o horizonte infinito, essas imagens circulantes visavam revelar a chegada da nova indústria no contexto do pacto nacional desenvolvimentista que misturava técnicas rodoviárias ao urbanismo, em voga da década de 1950. O caráter das obras representado por essas imagens expõe a nudez de Brasília, a sua estrutura profunda, portanto, suas rasgaduras no chão. Elas possibilitam a enunciação de um vir a ser urbano, ressaltam uma cidade que nasce da terra e que se eleva sobre ela por seus edifícios flutuantes. Seus conteúdos negam a morfologia das cidades preexistentes da nação e criam uma cidade para o futuro, cuja proporção claramente prevê grandes deslocamentos a serem rapidamente escoados por seus inerentes tubos. Vetores que se configuram abertos, bidirecionais, articulados perpendicularmente por tesourinhas que imediatamente se colocam como *transfers* urbanos. Da escala rodoviária para a escala da quadra, da superquadra, tempo e paisagens são diferentes. Nessas imagens, o arranjo cartesiano das vias cria espaços lacunares, intervalos de matizes de cinza, pausas; cujas bases são derivadas de um desenho abstrato, o quadrado, replicado ao longo do percurso simétrico da cidade de norte a sul. Embora o formato seja predominante, suas paisagens são diferentes umas das outras, quadros em cinza abertos a futuras pinturas compostas por lâminas, torres flutuantes e edifícios fixados no solo [f.95].

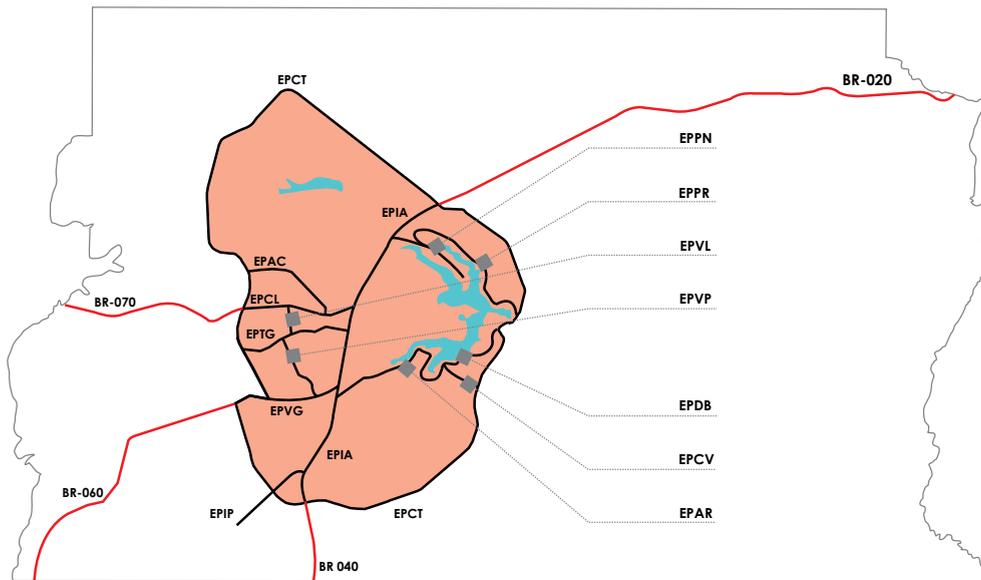
Como exposto por Lucio Costa (1957) em seu memorial descritivo, o cruzamento de seus eixos remonta à origem religiosa das cidades brasileiras e é o ponto de encontro entre as massas populacionais e os poderes que as representam. Ao mesmo tempo, é uma nodosidade fundamental, paisagem que quebra a homogeneidade linear das Asas Norte e Sul; primeiramente, pelas robustas torres isoladas da escala gregária [f.96] e, posteriormente, por um súbito vazio, seja pela passagem subterrânea à rodoviária, seja em sua plataforma elevada de visada de longo alcance. Nodosidade e



[f.95] Eixão sul, 1960
Fonte: www.reddit.com



[f.96] Vista superior de Brasília, com pontos de referência para fotos ao lado, dado o percurso realizado.
Fonte: Google Earth, Acervo do autor.



- EPCT Estrada Parque Contorno
- EPDB Estrada Parque Dom Bosco
- EPIA Estrada Parque Indústria e Abastecimento
- EPRR Estrada Parque Paranoá (1962)
- EPVP Estrada Parque Vicente Pires
- EPTG Estrada Parque Taguatinga
- EPPN Estrada Parque Península
- EPAC Estrada Parque Acampamento
- EPVL Estrada Parque Vale
- EPVG Estrada Parque Vereda Grande
- EPIP Estrada Parque Ipê
- EPAR Estrada Parque Aeroporto
- EPCV Estrada Parque Cabeça de Veado
- EPCL Estrada Parque Ceilândia (1974)

[f.97] Mapa de Estradas Parques do DF instituídas em 1964.

Fonte: SILVA, 2018.

Concepção: Pedro Máximo

Elaboração: Matheus Costa

Finalização: Pedro Máximo, 2019.



[f.98] Vetores e macrotransfers do DF.

A: Cruzamento da EPTG com EPCT.

B: Eixo Monumental de Brasília.

C: Cruzamento da EPIA com EPGU.

D: Vista do Lago Norte e Asa Norte.

E: Cruzamento da BR-060 com BR-251.

F: Cruzamento da EPTG com EPCT com Águas Claras ao fundo.

Fonte: Acervo do autor, 2019.

linearidade são elementos fundamentais observáveis em todo o Plano Piloto. Em larga escala, esses elementos são observáveis no cruzamento dos eixos rodoviário e monumental, em microescala, nos *transfers* urbanos distribuídos ao longo das asas sul e norte. Brasília, portanto, é o templo para a celebração do automóvel, o deus universal. Esse veículo como metáfora de alcance da modernidade providencia um encontro entre o sujeito e o seu movimento, no qual, para Peter Sloterdijk (2002 [1989], p.37), o “Eu e seu automóvel estão metafisicamente correlacionados” tal qual alma e corpo são indissociáveis de sua “unidade de movimento”. Portanto, o automóvel é o “substituto técnico do sujeito transcendental ativo por princípio”, o “centro cultural da religião universal cinética” e o “sacramento rolante que nos proporciona a participação naquilo que é mais rápido do que nós próprios”. O automóvel é, assim, o ponto máximo da expressão da subjetividade moderna, é veículo abstrato que protege o corpo num invólucro aparentemente seguro, uma cápsula móvel, um apêndice ou um anexo.

Na escala do DF os vetores foram replicados amplamente, expandindo o mesmo caráter rodoviarista gestado no Plano Piloto para as cidades-satélites. O processo de implantação dessas infraestruturas artificiais de pretensão bucólica, as Estradas Parque (EP), remontam ao processo de construção da rodovia Brasília-Anápolis, e do início, em 1958, de construção da Estrada Parque de Taguatinga (EPTG). Ladeadas por estreitas faixas de eucaliptos, elas eram envoltas, num primeiro momento, na proteção do Cordão Sanitário do Plano Piloto de qualquer tipo de ocupação, e num segundo, pelo urbanismo segregacionista e excludente praticado no território do DF antes mesmo da inauguração da capital.

Em 1964 foi aprovado o Plano Rodoviário do Distrito Federal, pelo Decreto nº 297, que estabelecia a hierarquia viária dos eixos de circulação no território. No Decreto, base para a promoção de vetores, foi estipulada a criação das EPs [f.97], das Estradas Regionais e das Estradas Federais a serem articuladas e construídas no DF. Conforme o documento, as EPs “servem à zona compreendida pela faixa sanitária”, vias destinadas às maiores densidades de tráfego às áreas adjacentes ao Plano Piloto. Foram previstas quinze, cujas siglas são compostas por quatro letras iniciadas por EP. As Estradas Regionais foram divididas em duas categorias, sendo a primeira as “estradas-tronco” e a segunda, as estradas vicinais. As estradas-tronco desempenhariam um papel de interligação e penetração ao DF (levam a sigla DF). As estradas vicinais respondem ao plano de loteamentos rurais, zonas de produção de Brasília e de sua rede geoeconômica (levavam a sigla EVDF). O terceiro grupo é o de Estradas Federais e inclui dois grupos, as estradas de penetração e que circundam o DF e as estradas que ampliam a capacidade de circulação de riquezas, essas situam-se, no documento, especialmente no território de Goiás.

Com exceção da EP Contorno (EPCT) que delimita o cordão sanitário de Brasília, as outras EPs se articulam em rede ou malha e em grande medida seguem a lógica do Plano Piloto de modo exponencialmente aumentada [f.98]. Sentido leste-oeste estão a EPCL, EPTG e EPVG, Estradas Parque que consolidaram, a partir de seus prolongamentos, os vetores de expansão oeste e sudoeste que correspondem, respecti-



10 km

vamente, a Ceilândia e Samambaia. Taguatinga ocupa o corredor norte-sul paralela à EPCT fora do cordão sanitário e é limitada ao norte pelo prolongamento da EPCL, e ao sul pela BR-060 [f.99]. Somadas as populações dessas três cidades, o número ultrapassa os 800 mil habitantes que dispõem majoritariamente dessas infraestruturas para alcançarem o Plano Piloto (que concentra 41,2% dos empregos do DF, conforme Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio [PDAD] de 2018) e o Aeroporto Internacional de Brasília. Alternativas? Há o metrô que as alimenta, mas sua capacidade de operação é atualmente de 160 mil passageiros/dia em toda a extensão da linha que atravessa, ainda, as densas cidades de Águas Claras e Guará, e operam também no interior do Plano Piloto com essa capacidade. Conforme a PDAD (2018), 47,4% da

[f.99] Vias estruturantes do DF.

Fonte: Acervo do autor.

Concepção: Pedro Máximo

Elaboração: Daniela Braga e Pedro Máximo

Finalização: Pedro Máximo, 2019.

população do DF usa o automóvel para ir e voltar do trabalho, o ônibus fica em segundo lugar com 38% e o uso do metrô corresponde a aproximadamente 3,6%. No PDAD de 2015, esses dados correspondiam a 41,4%, 38,7% e 2,6% respectivamente.

Enquanto em 2004, 51,7% dos domicílios do DF possuíam automóvel, esse número saltou para 62,86% em 2011; 66,13% em 2013 e 66,83% em 2015, conforme o PDAD (2015). Na relação automóveis a cada 100 habitantes, esse dado era, em 2002, de 31,2; em 2010, 48,6; em 2016, 55; em 2018, 57,1. Nos últimos 5 anos, conforme DETRAN (2019), o crescimento de automóveis no DF foi de 300 mil unidades, acrescidos aos 1,4 milhões de automóveis que já entupiam seus potentes tubos em 2013. O resultado desse planejamento é quilômetros de congestionamento em todas as EPs, tubos que conduzem à pressão máxima a velocidade dos fluxos em seus pontos de escoamento, em seus *macro-transfers* [f.100].

Nesses vetores de macrocirculação no território não é incomum acidentes de todas as ordens. Embora o número de acidentes tenha diminuído no período de 2007-2017, esses números ainda são altos. No ano de 2007 foram registrados 13.761 acidentes, com 422 mortes e 10.056 feridos; enquanto em 2017 esses dados recuaram para 9.052 acidentes registrados com 256 mortos e 7.731 feridos. As justificativas que explicam esses dados em diminuição correspondem à Lei Seca (Lei nº 11.705/2008), à atualização do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.523/2016) e às parcas políticas de transporte público praticadas no DF que não foram capazes de cooptar novos usuários (cerca de 600 mil/dia em 2018). Além do mais, se observarmos a curva descendente de mortes, com queda brusca somente de 2016 (392) para 2017 (256), compreenderemos que foram os expressivos aumentos nas autuações (11.926 em 2014 e chegou a 24.890 em 2017) e prisões (1.435 em 2014, 1.743 em 2017) que interferiram dramaticamente nesses dados.

Enfim, subjugados às longas distâncias diárias a serem percorridas, os habitantes do DF e da RIDE-DF foram inseridos à trama tecida pela modernidade de modo altamente desigual, seja pelas condições de deslocamento, seja pela exploração, em tempo excedente, da mais-valia dos trabalhadores. Em 2018, a pesquisa feita pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) e pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL), revelou que a população do DF passou, em média, 2h38min no trânsito para a realização de atividades diárias. Segundo a Pesquisa Mobilidade Alelo, de 2016, direcionada para a mobilidade na relação casa-trabalho e vice-versa, o trabalhador brasileiro das 9 principais metrópoles, gastava, em média, 1h20min no trânsito, pesquisa essa que incluía o DF. Conforme João Paulo Marino (2018), os habitantes do DF gastaram, em média, 40 dias no trânsito por ano, em especial aqueles que habitavam as cidades de Planaltina, Ceilândia, Samambaia e Gama. Na senda histórica dos vetores, esses habitantes ainda estão sujeitos aos acidentes fora do perímetro das EPs, em seus prolongamentos pelas Rodovias Federais. Conforme o Sistema BR-Brasil da Polícia Rodoviária Federal, as estradas federais com maiores índices de mortes no trânsito são aquelas cujo prolongamento direcionam-se à Formosa (cerca de 50 km de extensão), que se refere à BR-020 (com 195 mortes de 2007-2016); e à Águas Lindas de Goiás (cerca de 19 km de extensão), a BR-070, (com 117 mortes no

[f. 100] Macrotransfer de circulação no território - BR-060 com BR-251
Fonte: Acervo do autor.





mesmo período). Na sequência, encontra-se a BR-060 (com 31 km de extensão), sentido Anápolis (com registro de 96 mortes); seguida da maior rodovia federal no DF, a BR-251 (com extensão de 137 km), com 56 mortes. Numa proporção acidentes/km, a BR-070, que margeia ao norte a cidade-satélite de Ceilândia e alimenta Brazabrantes e Águas Claras, possui maior densidade (6,15/km).

Conforme dados acima expostos, essas são as características marcantes da *Vector City* replicadas de modo depauperado no território, por isso, sem o mesmo rigor e qualidades espaciais de sua imagem original, Brasília. A promoção de vetores no DF para além da EPCT, constituiu sua trama de circulação em função do macroprocesso de exclusão social. Eles criam, numa versão expandida da lógica dos vetores desenvolvida nos âmbitos do Plano Piloto, uma malha estruturadora para a circulação na escala do território. A *Vector City*, com toda a crueza ou a nudez da cidade modernista das rasgaduras no chão, estendeu seu traço característico para todo seu território de influência, desde o urbanismo rodoviarista, de início, aos expressivos acidentes que eram característicos no Plano Piloto de 1960 a 1990. As cidades-satélites, nesse sentido, são frutos de seu DNA geneticamente modificado. Neste território expandido por uma trama de vetores multidirecionais que promoveriam a experiência ímpar da “cidade para o carro”, em sua extensão para além do Plano Piloto, imputaram aos novos habitantes do DF uma busca pela promoção de vetores e um desregramento dado o abuso de sua velocidade.

Segundo Paul Virilio há em nossa contemporaneidade uma espécie de “ditadura do movimento”, ou seja, “quando você vai depressa demais, você é inteiramente despojado de si mesmo, torna-se alienado” (1984, p. 65). A luta pela proliferação de vetores e pela duplicação de seu poder alcance (1996 [1977], p. 13), advém de uma busca pelo controle da velocidade e pela possibilidade de, por meio dela, alcançar o direito universal de ir e vir ou de segregar, excluir e restringir o movimento. Desse modo, “tornando-se a medida, a velocidade passa então a dividir a humanidade” (VIRILIO, 1996 [1977], p. 13). Dividida, há uma espécie de desengajamento geográfico e um fracionamento do território entre os povos esperançosos, aqueles que “capitalizam o suficiente para continuarem projetando-a infinitamente”, e os povos desesperançosos, sujeitos “imobilizados pela inferioridade de seus veículos técnicos, vivendo e subsistindo num mundo finito” (1996 [1977], p. 13).

Na *Vector City*, os imensos vazios deixados por esses vetores foram progressivamente sendo ocupados pela indução, e não pela limitação que inicialmente se pretendia no processo de implantação das EPs. Novas cidades-satélites, assentamentos e ocupações foram acoplados aos vetores, e inseridos, ainda que às avessas, na lógica da circulação rodoviária. Suas antigas faixas de eucaliptos foram substituídas por faixas de proteção, estreitos vazios lindeiros às vias. Todavia, ainda é possível perceber resquícios dessas plantações em diversos trechos das EPs, em especial, próximos aos fundos de vale e nas bordas de suas fronteiras com os trechos de ocupação. O desmanchar das paisagens das EPs assinalada por Sued Silva (2018), revelaram outras, e escancararam o amplo território ocupado, seja em áreas mais densas como Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Guará, às áreas de menor densidade, como Vicente

Pires, Arniqueiras, Vereda Grande, entre outras.

Todavia, ainda no século 21, a política de promoção dos vetores continua principalmente a partir da lógica de seus *macrotransfers* para a circulação na escala do território. Além da inauguração da alça aérea para conversão Eixo Monumental-EPIA próximo à rodoferroviária (2007), do viaduto João Goulart (2012), na EPNB, do viaduto do Periquito (2013), no Gama, da passagem subterrânea do balão de acesso ao aeroporto (2014), e do emaranhado de vias no entroncamento da Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek com a Estrada Parque Dom Bosco (2014), entre outros, em 2015 foi anunciada uma extensa e complexa obra viária denominada Trevo de Triagem Norte, na extremidade da Asa Norte, inaugurada em 2017. Essa obra contou com onze pontes e viadutos, além da construção de três pontes paralelas em substituição à ponte do Bragueto. Seu objetivo era desafogar o trânsito diário de mais de 100.000 veículos/dia e facilitar a criação da terceira pista da estrada Torto-Colorado. Nesta direção do território, em 2018, foi aprovada pelo Conselho de Planejamento Territorial e Urbano (Conplan), a nova cidade-satélite do DF, Urbitá, programada para as imediações de Sobradinho para receber uma população de 118.000 habitantes. Seu *slogan* contraria a lógica dessas intervenções “Urbitá, uma cidade conectada com a vida”, que vem acompanhada de “mais um empreendimento da Urbanizadora Paranoazinho” que promete, mais uma vez, uma cidade para pessoas, o novo chavão do *marketing* das empresas que fazem parte da indústria da construção civil. Mais recentemente (2019), a gestão atual do DF anunciou a construção de mais dois viadutos, no Sudoeste e no Recanto das Emas, além da conclusão de obras viárias em Samambaia.

Como disse-nos Virilio (1996 [1977], p. 98), “a velocidade da decisão política depende da sofisticação dos vetores” e isso admite que a “velocidade da penetração e a destruição se confundem”. Desse modo, a gestão dos transportes no DF se assemelha à de Goiânia, todavia, numa gravidade exponencialmente aumentada. A crítica à cidade do automóvel, já diversas vezes repetida, parece não surtir efeito à vontade dos gestores públicos de rasgar mais uma vez a terra sagrada das cidades das rasgaduras no chão, e cravarem seus nomes em placas e na história como pretensas gestões modernas. A ênfase no automóvel é, ainda, sinônimo da liberdade modernocapitalista, a expressão mais eloquente da ideologia do indivíduo em seu veículo rolante de atmosfera própria, criada por *bluetooths* conectados e ar condicionado. Todavia, a depender de seu posicionamento em seus tubos de escoamento multidirecionais, essa atmosfera individual não passará de uma atormentadora prisão. No caso da *Vector City*, esse é seu recurso inescapável: ou se obedece às pressões no interior de seus tubos de modo a conter-se em seus limites, ou o risco de ser jogado para fora ou ser esmagado pelo poder da velocidade será o seu destino. Neste urbanismo tubular da *Vector City* como numa macroengenharia hidrossanitária, suas moléculas são livres, líquidas, mas “[...] por mais livres e voláteis que sejam [...] o modo como estão entretecidos é 'rígido, fatal e desprovido de qualquer escolha de liberdade'”, afinal, essa “rigidez é o resultado de soltar o freio” (BAUMAN, 2001 [1999], p. 11) e ir depressa demais. Há, nesse sentido, uma linha tênue entre a liberdade e a prisão, e qualquer usuário da *Vector City* pode perceber esse seu espectral.

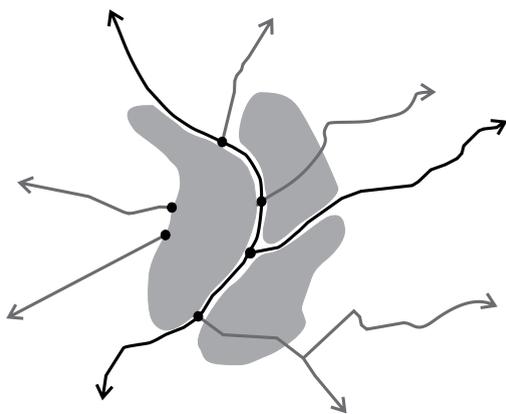
Se no Brasil, a valorização dos fluxos em detrimento dos fixos for uma constatação pertinente, essa será a estratégia daqueles que a capitalizam e impõem aos corpos, às cidades e aos territórios o poder da velocidade. Na *Vector City* estendida do território sobre o qual repousa a capital federal, essa lógica é evidente em seus tubos de macrocirculação e microcirculação. Articuladas entre si por *macrotransfers* e *microtransfers*, a estrutura da circulação é uma aterradora e, paradoxalmente, prazerosa vertigem. Essa sensação de inebria momentânea que é, com frequência, interrompida pelos acidentes e congestionamentos, parece não justificar a continuidade dessa política. Uma pergunta simples poderia nos fazer pensar sobre sua condição: e se, por algum motivo qualquer, as fontes de combustíveis do planeta acabassem, qual seria o destino da *Vector City*? Em maio 2018, a Greve Geral dos Caminhoneiros deu uma pequena fração do que poderia acontecer, especialmente em decorrência da lei da escassez, característica do mercado capitalista. Não se trata de uma teoria da conspiração, mas de uma hipótese que há muito se via impossível, mas que atualmente se coloca como um imperativo urgente. Trata-se de uma necessidade de radicalizar o território e inverter a ordem do dia, e no caso da *Vector City*, deixar as cidades-satélites seguirem seus cursos em direção à autonomia (TREVISAN, *et al*, 2014). Brasília já possui brilho próprio, e a promoção do controle e da disciplina por meio das longas distâncias às quais suas populações são submetidas, e a instantaneidade das ações em aparente distância ameaçam e conduzem “também, e sobretudo, à derrota do mundo como campo, como distância e como matéria” (VIRILIO, 1996 [1977], p. 123).

1.3. Anápolis, *Knot City*

Pela posição geograficamente delimitada da qual Anápolis disfruta, ela sintetiza os problemas e virtudes do processo de modernização que são protagonizados e incorporados ao território por suas metrópoles vizinhas. Dotada de uma urbanização tentacular e vetorial ao mesmo tempo, seu espaço materializa as tensões exercidas por Goiânia e Brasília de modo explícito. Como a *Knot City* do entre-Metrópoles ou a cidade-síntese da *Vector* e *Asterisk Cities*, Anápolis reforça sua característica essencial, receptiva e dispersiva, tal qual foi descrito Capítulo 1 da Parte I desta tese. Diferentemente da *Knot City* Bangkok, identificada por Pierre Bélanger (2003), que expõe seu processo de adensamento-saturação a partir dos entroncamentos rodoviários (viadutos, tesouras, mergulhões e elevados) no corpo de sua mancha urbana-metropolitana, a *Knot City* Anápolis possui nodosidades transescalares em atravessamento: regional, urbana e intraurbana.

Na escala regional, essa *Knot City* estabelece interfaces entre paisagens e dinâmicas territoriais completamente diferentes, de cortes abruptos e de continuidades. Primeiramente, porque nela repousa um importante entroncamento rodoviário de escala nacional, que alimenta diretamente as regiões Norte, o Sul e o Sudeste do país. As rodovias BR-153 e BR-060 cumprem esse papel no território. A BR-153 contorna a cidade em arco num percurso de 26 km em fronteira com sua mancha urbana. Essa infraestrutura atuou na cidade como uma barreira de crescimento até a década de 1980. Nessa década, o Aeroporto JK e o DAIA já exerciam força de atração para novas ocupações fora de seu perímetro, em especial pelo conjunto de galpões construídos na década de 1960 lindeiro à BR-060 e ao Aeroporto. Já a BR-060, sentido Brasília, coexiste com sua mancha urbana num percurso de aproximadamente 14 km, e atua como um vetor de expansão, em especial para os bairros populares e condomínios horizontais. É importante a ressalva que elas estão em interseção por 8 km e se bifurcam no Viaduto Miguel Moreira Braga, num cruzamento complexo com a Avenida JK e Rua Francisco Valois, que dá acesso ao Aeroporto. Desse modo, esse trecho de 8 km apresenta uma complexidade inerente à fusão-separação de fluxos de uma mesma escala, o que faz dele um trecho de atração de ocupações de atividades vinculadas à indústria e serviços automobilísticos.

Em segundo plano, Anápolis dispõe de 6 rodovias estaduais num sistema radial [f.101] tal qual no caso de Goiânia. Essas vias articulam Anápolis a sua Microrregião e a uma rede de cidades profundamente diversificada, que compreende, além das próprias metrópoles, cidades históricas e turísticas (Pirenópolis, Corumbá de Goiás e Silvânia), industriais (Nerópolis e Aparecida de Goiânia), agrícolas (Goianápolis e Ouro Verde de Goiás) e de turismo religioso (Abadiânia). Além do mais, a *Knot City* está atravessada por duas ferrovias de abrangência nacional, a Norte-Sul e a Centro-Atlântica, que potencializa seu caráter de nodosidade regional e territorial também no setor ferroviário (já o foi no passado e dispõe dessa potencialidade). O modo como essas rodovias e ferrovias estão articuladas à mancha urbana, fez com que, historicamente, se consolidasse uma urbanização tentacular. Essa urbanização, dadas as estreitas faixas urbanas internas de Anápolis (uma urbanização lindeiras às



[f.101] Sistema radial de rodovias.
Fonte: Google Earth
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2019.

principais avenidas), diz respeito a seu traço receptivo, convergente e dispersivo ao mesmo tempo.

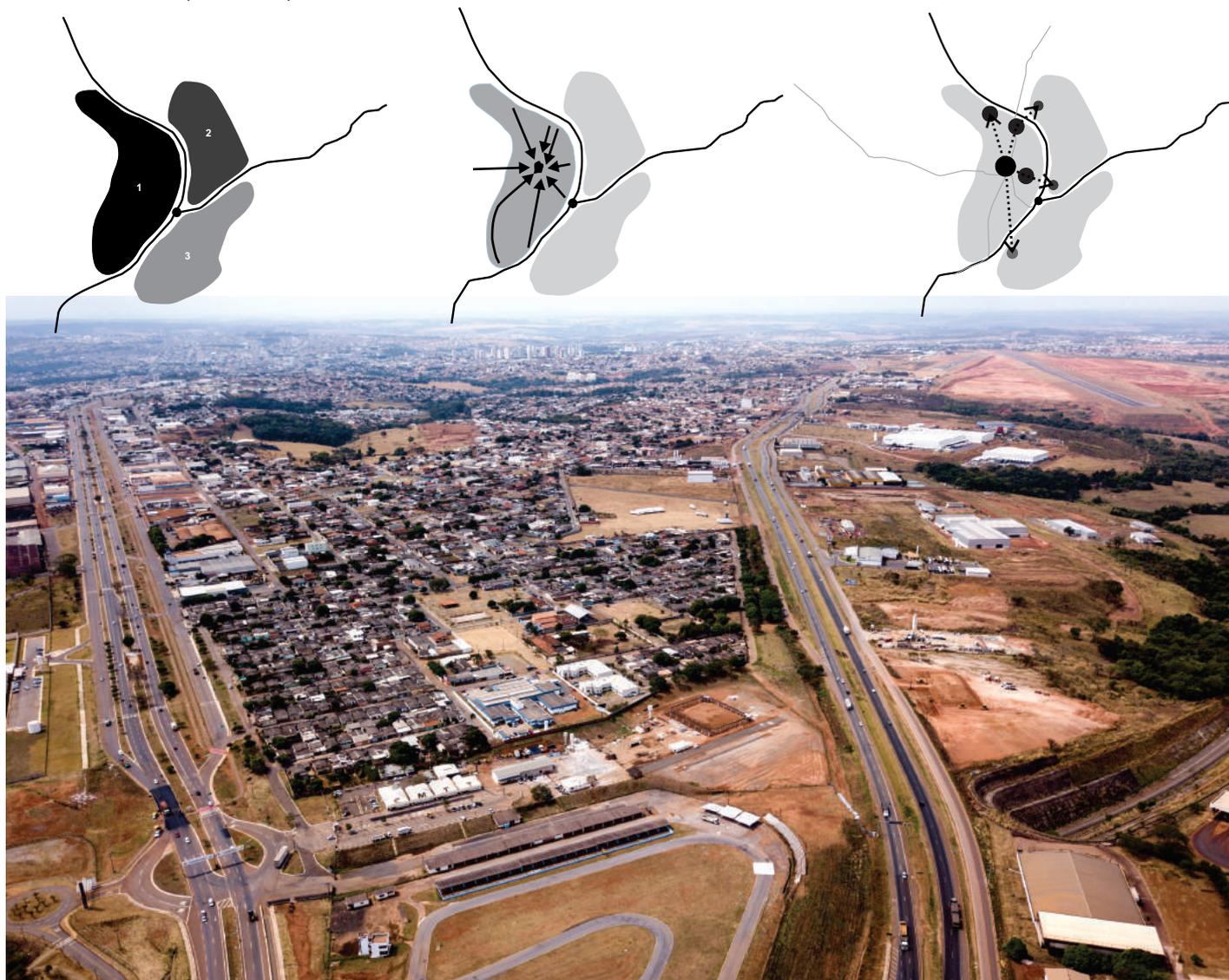
A bifurcação espacializada pelas rodovias BR-153 e BR-060, divide o território da cidade três grandes áreas [f.102], a qual podemos caracterizá-las da seguinte maneira: Área 1 – Core, centralidades e corredores urbanos; Área 2 – Área de expansão e subcentralidades; e Área 3 – Área de expansão e produção. A Área 1 dispõe do Core (Centro da cidade) e das áreas que possuem maior correlação com ele. Nela, o Core atua como um ponto gravitacional, para o qual as principais estradas que se convergiam ao longo do tempo se transformaram em importantes vetores num sistema radial intra-urbano. Esse sistema escoar os fluxos para as bordas e para o Core, numa movimentação diária de concentração e dispersão. Nesta Área 1 está também três importantes centralidades: Jaiara, a noroeste, Cidade Universitária, Jardim das Américas e Vila Santa Isabel, ao norte, e Jundiá, a leste. Além delas encontra-se o corredor representado pela Avenida Brasil Sul, que protagonizou e protagoniza importantes transformações urbanas. As centralidades Cidade Universitária, Jardim das Américas e Vila Santa Isabel, e Jundiá, dão acesso e se relacionam diretamente com a Área 2 e

[f.102] A bifurcação espacializada pelas rodovias BR-153/060 e Av. Brasil.

- 1 - Core, centralidades e corredores urbanos.
- 2 - Área de expansão e subcentralidades.
- 3 - Área de expansão e produção.

Fonte: Acervo do autor.

Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.



as duas subcentralidades que nela se consolidaram: Recanto do Sol e Bairro de Lurdes. Por fim, o corredor Avenida Brasil Sul conecta à Área 3 com fluxo intenso de movimentações cotidianas, seja de transporte público ou individual, em direção ao DAIA [f.103].

No conflito entre as dinâmicas regionais e urbanas, em grande medida, a mudança de direção nas circulações regionais admite a entrada no espaço urbano da *Knot City* para posteriormente seguir o seu curso, seja de veículos leves que demandam menos infraestrutura, seja de veículos pesados que, pelo contrário, demandam de constantes obras viárias. Tal característica trouxe à escala urbana uma adaptação forçada às dinâmicas regionais e às pressões territoriais, em especial por suas áreas industriais internas no bairro Jundiá Industrial e Vila Jaiara, e pela antiga rodovia que cruzava a cidade de norte a sul, incorporada à malha viária urbana posteriormente como Avenida. Desse modo, as principais rodovias, sejam elas estaduais ou federais, provocaram uma espécie de ocupação residual, espaçada, quilômetros afora, seja por contiguidades em faixas de ocupação, seja na configuração de distritos, como Interlândia, Sousânia, Joanópolis e São Vicente. A maioria deles de origem na década de 1980 (IBGE, 2019), localizavam-se distantes da mancha urbana da *Knot City*, mas pelo tipo de expansão, encontram-se praticamente incorporados à mancha urbana atual. Neste sentido, dadas as fricções escalares promovidas pela trama de rodovias com a mancha urbana em expansão e adensamento, ela promove, protagoniza e assimila alterações de escalas de modo cada vez mais acelerado.

O Viaduto Miguel Braga, um macrotransfer de escala territorial, recebeu recentemente uma loja da rede Havan (2013), tal qual o Atacadão (2015), empreendimentos potencializados pelo caráter atrator/dispersivo dessa infraestrutura, inaugurada em 2007. Associadas à lógica comercial à beira da estrada, suas estratégias de marketing veiculam às margens das rodovias *outdoors* persuasivos. No ponto específico do entroncamento, ergue-se uma réplica malfeita da Estátua da Liberdade [f.104], instalada numa ilha de estacionamento (que geralmente está esvaziado) à frente de uma supercaixa decorada com tema neoclássico. Se o objetivo é chamar a atenção do motorista e furtar a homogeneidade do fluxo com um ponto focal chamativo, conseguiu. O Viaduto Miguel Braga é um dos pontos do território mais complexos, à semelhança do Viaduto DAIA, que além de possibilitar acesso a esse Distrito Industrial e à cidade via Avenida Brasil, possui uma complexidade de paisagem inerente, em especial a partir da inauguração do Centro de Convenções de Anápolis (2018), um complexo de edifícios revestidos de branco que se coloca isolado numa imensa gleba.

Na escala intraurbana, o Core representa o ponto convergente de vias radiais para as extremidades do município, e seu sistema de transporte público, por exemplo, obedece a essa condição espacial e historicamente delimitada. Com a criação do bairro Jundiá do outro lado do córrego das Antas, a leste, gerou-se, ao longo dos anos, um imenso vazio entre este bairro e o Setor Central. Além do próprio córrego que seria um impedimento à ocupação, aliou-se a ele a Estrada de Ferro (1935) e a Avenida Brasil (1940 - antiga BR-014). A posterior urbanização deste local geraria uma espécie de trecho cívico e administrativo, vinculado ao caráter rodoviarista progressivamen-

[f.103] Avenida Brasil Sul em Anápolis e BR-153.

Fonte: Acervo do autor, 2019.



[f.104] Empreendimento da Havan
Fonte: Acervo do autor, 2018.

te reforçado pela presença marcante da Avenida. Assim, não há como furtrar uma interpretação sobre o trânsito de referências entre Brasília e Anápolis. Brasília surgiria como fruto do Urbanismo Rodoviário (FICHER, 1999) e seu caráter cívico e administrativo é inquestionável. A criação, em Anápolis, do Palácio Santana (1972 – prefeitura de 1973 a 1982, e desde então Câmara Municipal -, do Centro Cívico [1974-82] – prefeitura municipal desde 1983), a canalização do Córrego das Antas e a implantação da Praça do Ancião (1984) – todos com forte influência do modernismo brasileiro - reforçam essa relação. Nos anos seguintes esta paisagem progressivamente se transformaria com a construção do Ginásio Newton de Farias (1989) e do Terminal Rodoviário Josias Moreira (1989), equipamentos de grande porte que estimularam a construção de hotéis e restaurantes na região.

Ademais destas criações, o imenso vazio ainda insiste em permanecer, fato que possibilitou sua exploração recente com referências mais expressivas de Goiânia. Ali, entre o Ginásio e a Rodoviária, foi inaugurado o Brasil Park Shopping (2008), um equipamento que dinamizou os fluxos da região e valorizou seus arredores. Logo acima, ao norte, no cruzamento da Avenida Brasil Norte com a Avenida Xavier de Almeida (ou Fayad Hanna), uma escassa área verde que servia de rotatória foi substituída pelo Viaduto Nelson Mandela (2013-2014) [f.105], uma infraestrutura que dividiu o fluxo em níveis: a Avenida Brasil garantiria continuidade por uma passagem subterrânea enquanto a sequência da Xavier de Almeida, assim como a Avenida D, em Goiânia, se daria pela rotatória, agora, desprovida de seu espaço verde. A ele foi inserido uma escultura, “um monumento” despido de qualquer significado relevante à sua história local. Segundo o arquiteto Silvio Morais e o designer Brás de Pina, autores do projeto, a escultura revestida de chapas metálicas perfuradas é, ao mesmo tempo um “A” de Anápolis e um compasso. A justificativa que tenta dar verossimilhança a esculturas abstratas aplicadas em Goiânia anos antes parece repercutir em Anápolis. A tridimensionalidade deste objeto, a depender de onde possamos observá-lo, dá-nos outras interpretações e sentidos, mas, nenhum deles enraíza-se na história da cidade, de seu local de implantação ou de seu povo.

A implantação deste viaduto interferiu dramaticamente na região, tal qual os outros implantados no território da cidade. Seus impactos são lineares, ou seja, prolongam-se nas avenidas que são por eles articuladas. Além do aumento significativo, nos últimos anos, de empreendimentos imobiliários que buscam adensar a região, os lotes lindeiros à Avenida Brasil Norte foram ocupados por galpões (novos e abandonados) que reforçam seu caráter comercial e de serviços, a exemplo do Bretas Supermercado, lindeiro ao viaduto Nelson Mandela. Após esses, mais dois viadutos foram executados na Avenida Brasil. O antigo “trecho cívico” e administrativo - ponto de maior conexão e diálogo entre os lados leste e oeste do município pela Avenida Goiás -, foi mais uma vez seccionado ao meio. Os viadutos Walterci de Melo (2017) e Idelfonso Limírio Gonçalves (2018 – na Brasil Sul), que colocam a Avenida Brasil elevada, juntamente com o Nelson Mandela, configuram um trecho de 1,6 quilômetros que compreende 3 viadutos.

Por fim, Anápolis, *Knot City* revela uma ambição metropolitana: compactar escalas,

superdensá-las em pontos estratégicos. Os vetores que a articulam o território, oito ao todo, fazem parte de sua trama urbana e intraurbana. Como a síntese da *Asterisk* e *Vector Cities*, Anápolis conecta as duas metrópoles e é ponto indispensável para essa articulação territorial. Cidade média? Talvez. Essa pergunta pode encontrar outros incrementos no próximo capítulo, no qual abordaremos a mancha urbana do entre-Metrópoles, suas autoestradas e os Aeroportos.

[f.105] Viadutor Nelson Mandela, 2013/14.
Fonte: Acervo do autor, 2018.



67. São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Goiânia.

2. A MANCHA URBANA, AS AUTOESTRADAS E OS AEROPORTOS

Asterisk City, *Vector City* e a *Knot City* são as nodosidades-âncora, as armaduras da rede urbana que configuram o entre-Metrópoles. Além das dinâmicas que elas provocam no território, elas criaram um espaço de domínio amplo, complexo e que envolve territórios outros. Na lógica da metropolização do espaço, essas cidades e suas regiões de abrangência imediata (RMG, Microrregião de Anápolis e RIDE-DF) protagonizaram (e protagonizam) processos de adensamento-saturação de seus espaços intraurbanos, regionais e redes técnicas, de modo que puderam alcançar áreas de abrangência maiores e se sobrepor a territórios distantes, centenas e milhares de quilômetros de onde estão territorialmente situadas. Refiro-me aos estudos feitos pelo IBGE quanto às Regiões de Influências das Cidades (REGIC), publicado em 2007. Neste importante estudo, Brasília emergiu como um dos doze centros⁶⁷ do topo da hierarquia de cidades do país (Manaus também chega a essa categoria), dado que demonstra o processo histórico de consolidação da capital federal como um importante ponto gravitacional do território nacional. Na rede urbana em 1966, Goiânia aparecia como Centro Macrorregional, Anápolis como Centro Regional A, e Brasília, como Centro Regional B. Em 1978, Goiânia já era considerada Metrópole Regional, enquanto Brasília e Anápolis, Capitais Regionais. Em 1993, Goiânia aparece com grau Máximo na Hierarquia dos Centros Urbanos, Anápolis aparece com grau Forte, e Brasília, Muito Forte, mas passa a ser compreendida como “cabeça-de-rede” (IBGE, 2007, p. 17) por ser a capital do país e protagonizar importantes transformações nos âmbitos de seu território de abrangência (DF e Entorno). Em 2007, o estudo apresenta Goiânia como Metrópole, Anápolis como Centro Subregional A e Brasília como Metrópole Nacional (juntamente com Rio de Janeiro). Neste sentido, Brasília, que outrora era subordinada à região de influência de Goiânia, na virada do século, passou a ter autonomia como cidade polarizadora e consolidou uma ampla Região de Influência que totalizava 9.680.621 habitantes e um território de 1.760.733,86 km². Goiânia, 6.408.542 habitantes num total de 835.783,14 km². Juntas, essas capitais possuíam uma Região de Influência que totalizava 16.081.303 de pessoas.

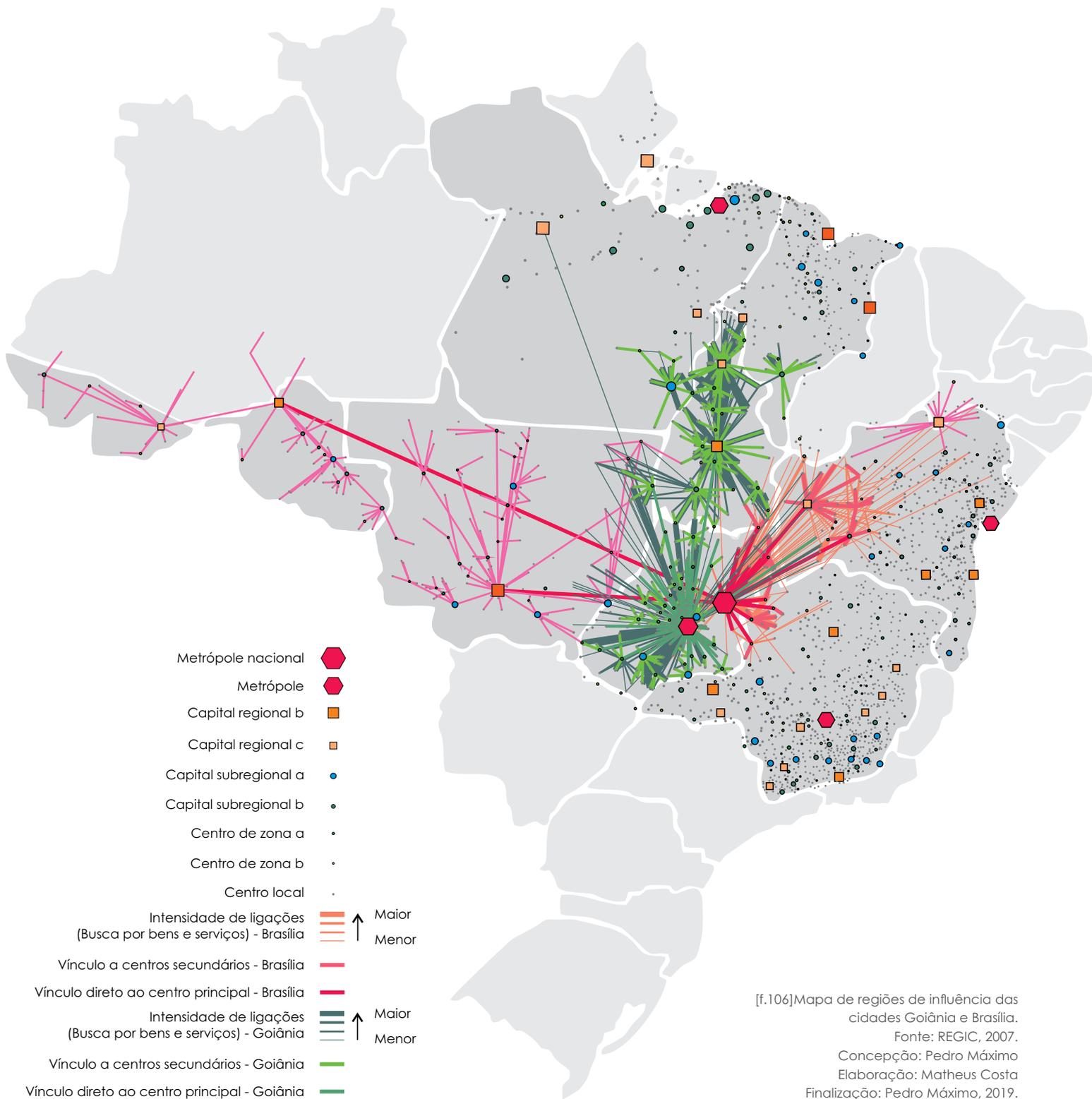
Essa alteração recente na rede urbana brasileira faz com que Goiânia e Brasília atuem juntas, o que não permite que sejam lidas, nesses aspectos, isoladamente. Embora tenham autonomia, elas fazem parte de uma mesma unidade territorial, ainda que essa unidade seja profundamente diversificada, fragmentada e heterogênea. Interessante observar que cidades como Belo Horizonte, Curitiba e Salvador, que possuíam praticamente a mesma quantidade de habitantes sob suas regiões de influência, possuíam aproximadamente a mesma quantidade de municípios que a soma de Goiânia e Brasília (661), no entanto, numa área muito menor: 483.729,84 km², 295.024,25 km², 589.229,74 km², respectivamente. Juntas, Goiânia e Brasília possuíam um amplo território sob suas influências, 2.596.517 km², aproximadamente 30% do território brasileiro. A Região de Influência de Goiânia abrangia todo o território do Tocantins e Goiás, reforçada pelo percurso da Belém-Brasília, além de uma parte do território oeste de Mato Grosso, sudeste do Pará e sul do Maranhão. A Região de Influência de Brasília já se sobrepunha ao nordeste de Goiás, oeste da Bahia, oeste de

Pernambuco, noroeste de Minas Gerais, grande parte dos estados Mato Grosso, Rondônia e Acre. Tais dados nos indicam que, embora a área seja extensa, a densidade populacional é baixa, com núcleos urbanos dispersos e distantes das cidades polarizadoras.

Conforme o REGIC [f.106], essa área de influência extensa adquirida pelas metrópoles se dá pelo “adensamento, ou mesmo a emergência, de redes em territórios de ocupação anteriormente rarefeita” (IBGE, 2007, p. 17), pelo fortalecimento das capitais estaduais e pelo crescente número de cidades intermediárias que compartilham e fracionam os segmentos de abrangência. Essa constatação, no caso do entre-Metrópoles Goiânia-Brasília se dá pela proliferação de cidades de médio porte (no documento, Capitais Regionais e Centros Subregionais) que, por meio das redes técnicas e da complexificação de seus territórios, passam a configurar regiões de abrangência própria, embora subordinadas às Metrópoles. Goiânia, por exemplo, após a criação do estado do Tocantins, subordina Palmas à sua rede, todavia, a capital daquele estado já desponta como uma centralidade, tal qual Araguaína, ao norte. Cuiabá, Porto Velho e Rio Branco, estão subordinadas às Regiões de Influência de Brasília e São Paulo de modo compartilhado, embora essas cidades-capitais tenham regiões de influência próprias. Barreiras, que também é uma centralidade regional do Oeste da Bahia, está subordinada às Regiões de Influência de Brasília e Salvador, assim como Petrolina, no estado de Pernambuco.

Diante desse imenso quadro mobilizador do território, é possível constatar a relevância das infraestruturas de transporte implantadas por meio de políticas específicas e direcionadas nos séculos 20 e 21. Elas possibilitaram que o entre-Metrópoles e, especialmente, as cidades capitais, pudessem sustentar suas Regiões de Influência numa profunda dinamização do território. Além do mais, essa rede urbana é pautada no território de tipo relacional, onde é possível observar, no caso de Brasília, a forte atuação do Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek como elemento integrador de parte importante da região Norte do país.

Iniciaremos este capítulo abordando a mancha urbana do entre-Metrópoles, no tópico 2.1. Ao analisá-la, observaremos a partir de 1987 os sentidos de expansão das ocupações urbanas, além de identificarmos sua forma e relações espaciais. O início por esse elemento que o compõe se dá em decorrência da própria conformação do território fortemente condicionada pelas infraestruturas de transporte. Desse modo, a mancha urbana seguiu os desígnios de seus vetores de expansão. Goiânia, *Asterisk City*, expande-se de acordo com seu desenho original, o asterisco, em formas tentaculares e multidirecionais. Brasília, *Vector City*, possui mancha urbana esparsa e de densidades variadas, em decorrência do tipo de expansão vetorial em arcos. Anápolis, *Knot City*, articula seu tecido urbano à forte presença dessas infraestruturas de circulação que ali se configuram vetores e asteriscos ao mesmo tempo. As autoestradas, por sua vez, serão analisadas em seu sentido total (as redes estaduais e federais) e específico, com foco no corredor compreendido pelas BR-153 e BR-060, no tópico 2.2. Nelas identificaremos os elementos que procuram usufruir de sua qualidade vetorial: motéis, indústrias isoladas e aglomeradas, as praças de pedágio.



[f.106] Mapa de regiões de influência das cidades Goiânia e Brasília.
 Fonte: REGIC, 2007.
 Concep o: Pedro Máximo
 Elabora o: Matheus Costa
 Finaliza o: Pedro Máximo, 2019.

Esse elemento em destaque se dá por concentrar os fluxos da região, e por promover ocupações lindeiras variadas além de costurar os fragmentos nele dispersos. Por fim, os aeroportos estarão em discussão. No tópico 2.3. procura-se uma abordagem sobre as principais transformações que seus espaços protagonizaram, ao mesmo tempo em que se pretende discuti-los de acordo com as discussões globais que os gestores do território e dessas entidades pretendem incorporar: cidade-aeroporto e Aerotrópole.

2.1. A Mancha Urbana

Dois aspectos importantes foram levados em consideração para a caracterização do entre-Metrópoles em relação a sua mancha urbana: seu processo de crescimento desde 1987 até 2018, cujo mapeamento realizado ocorreu em 3 períodos: 1987, 1998, 2018; e a relação entre os núcleos urbanizados que se deu a partir da criação de raios de 5 km, 10 km e 20 km, a partir das bordas limítrofes de sua mancha urbana. Embora a mancha urbana não nos apresente os tipos de tecido e malhas inerentes a seu conteúdo espacial, seu desenho e ocupação nos permitem analisar os sentidos de crescimento e seus vetores, suas dimensões, distâncias e proximidades. Além do mais, quando exposta sua mancha por sobre os perímetros urbanos e os limites dos territórios municipais, é possível compreender o direcionamento de sua expansão futura, além de nos apresentar a proporção e posicionamento das áreas urbanas em relação às dimensões administrativas.

No que se refere aos aspectos históricos do processo de ocupação desde 1987, é possível constatar uma ampla diferença entre o território do DF e Entorno e a RMG. Goiânia cresceu para fora, em especial para as regiões sudoeste, oeste e noroeste. Esse crescimento foi reforçado pela presença próxima dos municípios de Trindade, a oeste, e Goianira, a noroeste. Esse crescimento reforçou os processos de conurbação entre essas cidades, em especial no entroncamento das rodovias GO-060 e GO-070 no terminal Padre Pelágio, rodovias que convergem para a avenida Anhanguera. Como é possível constatar na [f.107], a expansão de sua mancha urbana se deu por fragmentos (loteamentos) isolados que foram progressivamente sendo ajustados uns aos outros. Outros elementos importantes a serem destacados nesse processo advém dos limites a uma expansão contínua, representados pelo Morro do Mendanha e pelo Aterro Sanitário. A leste, a expansão se deu pela força gravitacional desempenhada por Senador Canedo, que aos moldes da Região Oeste, teve expansão também de loteamentos fragmentados. Nessas duas extremidades, encontram-se loteamentos fechados destinados a públicos de alto poder aquisitivo, com ênfase a leste, dado pelos investimentos da Alphaville Urbanismo S.A. e da FGR Urbanismo, com seus famosos jardins. A oeste, há a presença mais forte de loteamentos de programas de habitação estaduais, municipais e federais, como o programa Minha Casa Minha Vida. Ainda na RMG, é possível constatar que no período de 1998 a 2018, os municípios de Abadia de Goiás, Aragoiânia, Hidrolândia e Bela Vista de Goiás, suas manchas urbanas mais que dobraram, com loteamentos fragmentados e descontínuos.

No caso do DF e Entorno, há um processo de crescimento inverso, para dentro, no qual os imensos vazios preservados por décadas passaram a ser ocupados. Esse processo pode ser observado no DF e no Entorno Sul, sentido Luziânia. No DF, as cidades-satélites criadas antes de 1987 tiveram seus espaços intersticiais ocupados. Samambaia é o caso mais expressivo. Além disso, houve a criação de novas cidades-satélites, em especial a sudoeste, cuja ocupação de seus espaços intersticiais se deu de modo evidente nos casos de Recanto das Emas e Santa Maria. Ademais, é possível perceber uma coroa de crescimento nas redondezas dos Lagos Norte e Sul, dessa vez para fora,

e uma explosão de fragmentos urbanos em loteados recentes em praticamente todos os corredores, em especial Norte-Sul, sentido Brazabrantas a Gama, sentido nordeste, nas redondezas de Sobradinho e Planaltina, e sentido sudeste, São Sebastião. No Entorno, as distâncias preservadas entre Luziânia e os limites Sul do DF, passaram a ser ocupadas. Com a divisão admirativa e a criação das cidades de Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental, o lapso espacial entre elas e Luziânia teve expressivo crescimento, agora já nos limites norte de Luziânia com esses novos municípios, em especial depois de criada a RIDE-DF. Outra importante cidade que teve mancha urbana configurada praticamente após 1987, foi o caso de Águas Lindas de Goiás.

No que se refere às interrelações entre os espaços urbanos analisados pela mancha urbana, os dados levantados nos permitem observar os graus de proximidade entre as cidades, os pontos de conurbação e os vazios existentes. De acordo com a [f.108],

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Abadia de Goiás | 34. Itaguru |
| 2. Aparecida de Goiânia | 35. Jaraguá |
| 3. Aragoiânia | 36. Abadiânia |
| 4. Bela Vista de Goiás | 37. Alexânia |
| 5. Bonfinópolis | 38. Corumbá de Goiás |
| 6. Brazabrantas | 39. Cocalzinho de Goiás |
| 7. Caldazinha **** | 40. Pirenópolis |
| 8. Caturai | 41. Águas Lindas de Goiás |
| 9. Goianápolis | 42. Padre Bernardo |
| 10. Goiânia | 43. Planaltina de Goiás |
| 11. Goianira | 44. Formosa |
| 12. Guaporé | 45. Cabeceiras |
| 13. Hidrolândia | 46. Cabeceira Grande |
| 14. Inhumas | 47. Unai |
| 15. Nerópolis | 48. Buriti |
| 16. Nova Veneza | 49. Vila Boa |
| 17. Santo Antônio de Goiás | 50. Flores de Goiás |
| 18. Senador Canedo | 51. Alvorada do Norte |
| 19. Terezópolis de Goiás | 52. Simolândia |
| 20. Trindade | 53. São João D' Aliança |
| 21. Anápolis | 54. Alto Paraíso de Goiás |
| 22. Campo Limpo de Goiás | 55. Cavalcante |
| 23. Ouro Verde de Goiás | 56. Niquelândia |
| 24. Damolândia | 57. Bairro Alto |
| 25. Petrolina de Goiás | 58. 58Goianésia |
| 26. Mimoso de Goiás | 59. Vila Propício |
| 27. São Francisco de Goiás | 60. Santo Antônio do Descoberto |
| 28. Jesupolis | 61. Novo Gama |
| 29. Santa Rosa de Goiás ³⁵ | 62. Valparaíso de Goiás |
| 30. Taquaral de Goiás | 63. Cidade Ocidental |
| 31. Itaberaí | 64. Cristalina |
| 32. Heterai | 65. Luziânia |
| 33. Itaguari | 66. Distrito Federal |

- 1987
- 1998
- 2018
- 2019

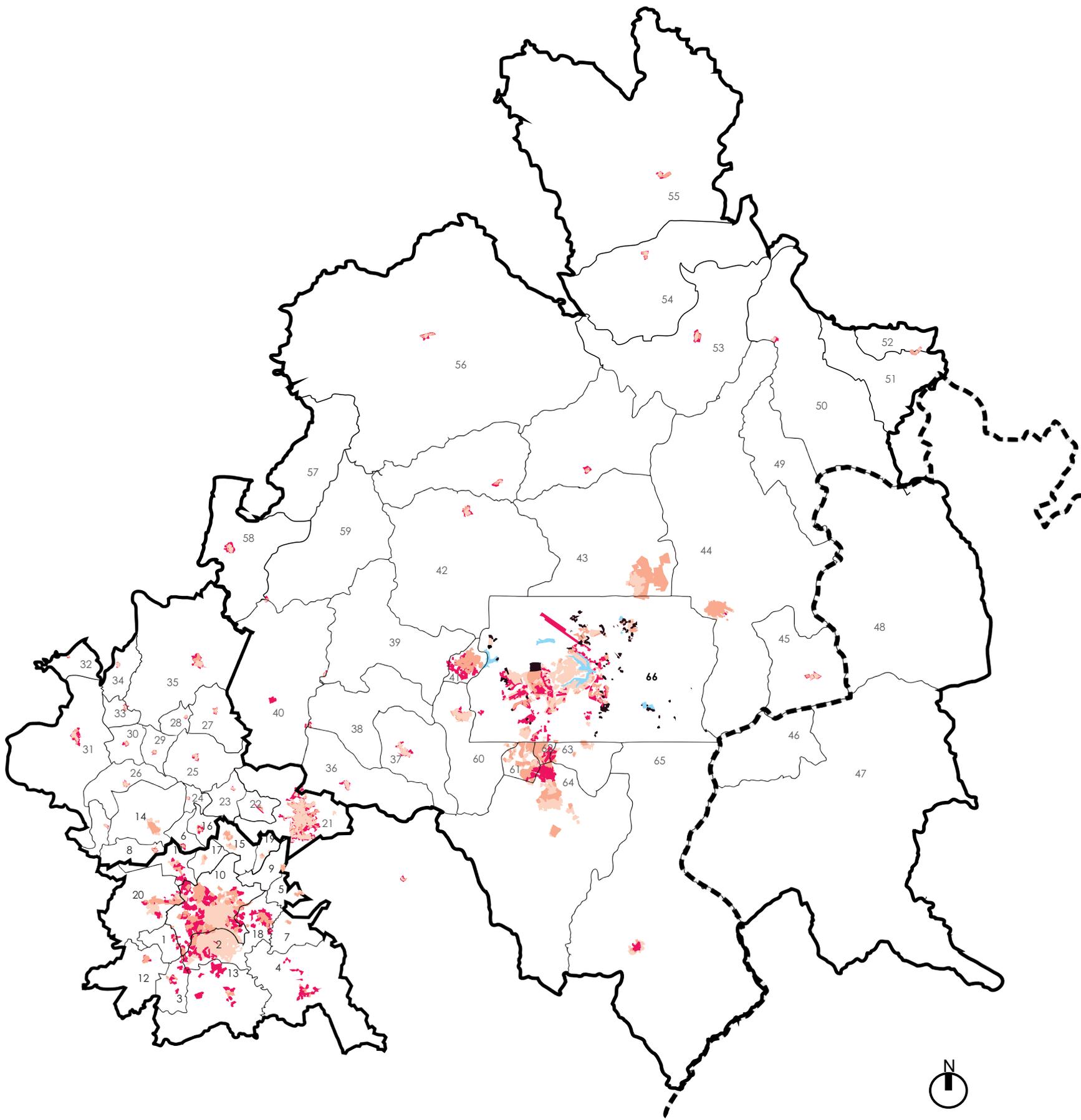
[f.107] Mancha urbana entre metrópoles, 1986, 1991, 1997, 2004, 2013, 2018.

Fonte: Google Earth.

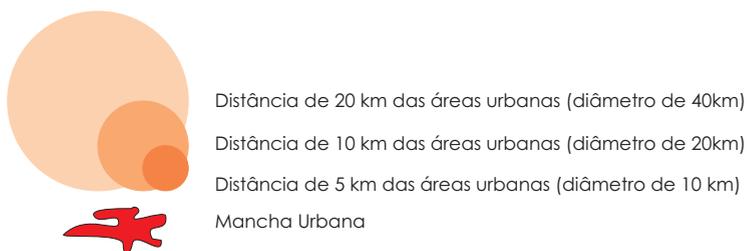
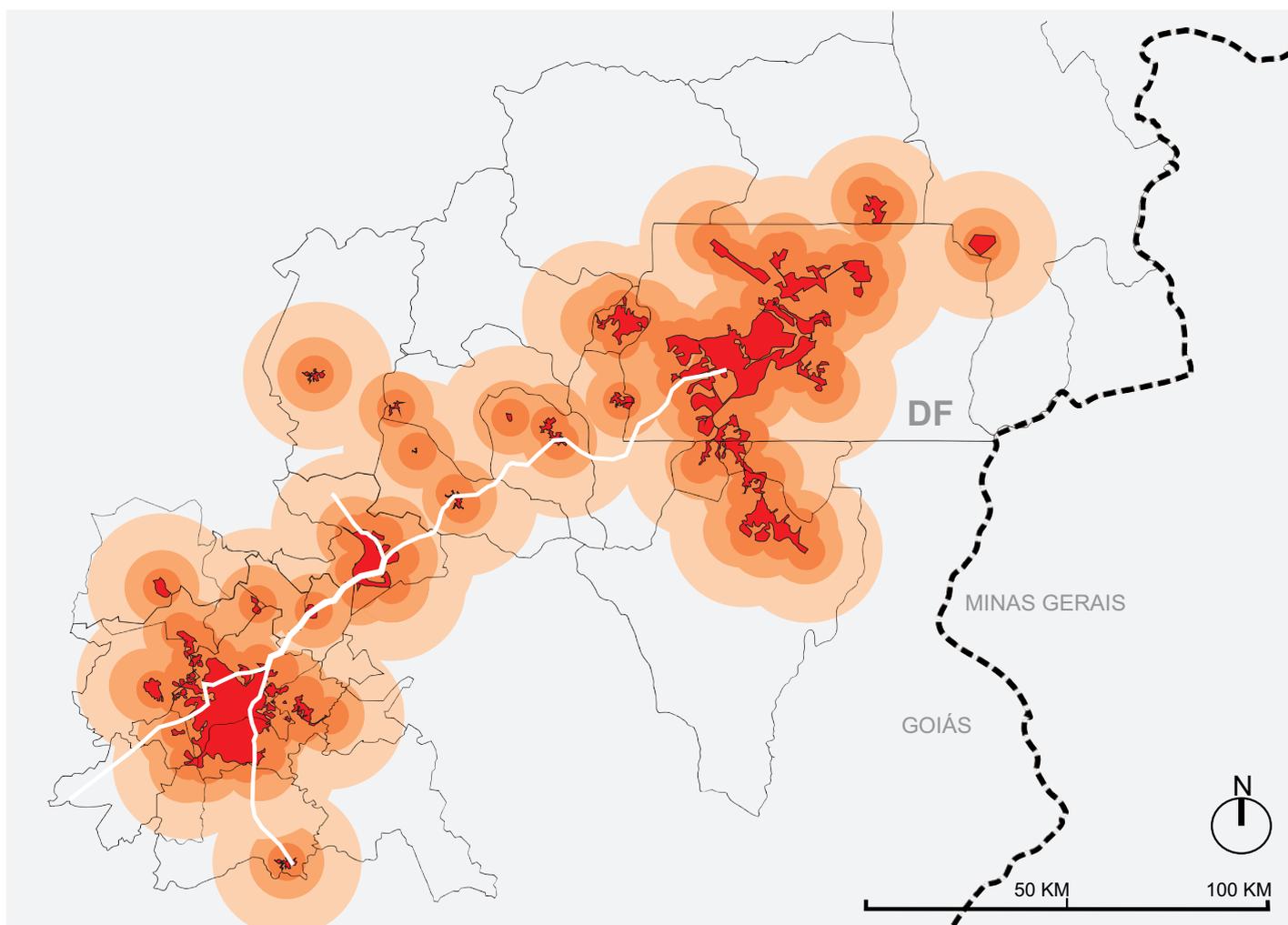
Concepção: Pedro Máximo

Elaboração: Daniela Braga

Finalização: Pedro Máximo, 2019.



ÁREAS URBANIZADAS



[f.108] Áreas urbanizadas.
Fonte: REGIA, 2013.
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2019.

é possível perceber que as áreas geradas a partir de um raio de 5 km estabelecido nos limites da mancha urbana, em grande medida, correspondem à extensão de seu perímetro urbano. Cada caso é bastante específico tendo em vista dinâmica de cada município, todavia, é possível constatar tal correspondência. De todo o entre-Metrópoles, as cidades goianas que o compõem estão diretamente relacionadas a esse diagnóstico, em especial nas pequenas cidades que fazem parte da RMG. Os casos de Guapó e Bela Vista de Goiás fogem à regra, pois os perímetros urbanos estão articulados às extensões das rodovias que as conectam à capital, produzindo corredores abertos à urbanização e metropolização. Nestes casos específicos, a área prevista recai sobre os raios de 10 km e 20 km respectivamente. Em Anápolis a extensão de seu perímetro urbano está prevista para leste, com uma área não urbanizada que corresponde à dimensão de sua mancha urbana do município. A oeste a APA do Ribeirão João Leite limita suas possibilidades de crescimento. O relevo íngreme e a borda já corrompida pela ocupação assinalam as dificuldades de gestão da expansão urbana mesmo que esta não esteja prevista. Em relação ao DF, grande parte da mancha urbana e do perímetro urbano correspondem às distâncias analisadas de 5 km, com a exceção da continuidade da EPCT estendida pela DF-140 sentido Sul.

No que se refere às áreas de conurbação, é possível constatar nas metrópoles esse fenômeno. O tipo de urbanização do DF, baseada no modo rodoviário e na produção de cidades-satélites distantes do Plano Piloto de Brasília, provocou um processo acelerado de conurbação na relação DF-Entorno. É possível constatar quatro arcos em conurbação em sua mancha urbana. O arco mais extenso de aproximadamente 100 km corresponde aos prolongamentos da EPIA sentido Sul e sentido Nordeste, numa extensão que percorre Planaltina-Plano Piloto-Luziânia. O segundo arco mais expressivo refere-se ao eixo rodoviário de 60 km que se formou no corredor Ceilândia-Gama-Luziânia. O terceiro arco corresponde ao corredor Águas Lindas de Goiás-Plano Piloto de Brasília de aproximadamente 45 km. Por fim, o quarto arco constatado refere-se aos arredores do lago Paranoá no corredor Sobradinho-São Sebastião, numa extensão de aproximadamente 40 km, que tende a se estender ao norte pelas ocupações lindeiras à EPCT e ao sul, proporcionado pelo novo ponto gravitacional da Alphaville Brasília. Na RMG é possível constatar uma conurbação tentacular. O crescimento da mancha urbana de Goiânia se deu de modo radiocêntrico, tendo seus prolongamentos em conurbação vetorial a partir do corredor leste-oeste, a Avenida Anhanguera. A leste, observa-se o tentáculo Goiânia-Senador Canedo de 18 km, a Oeste, o tentáculo Goiânia-Trindade de 25 km de conurbação e a Noroeste, a contiguidade do corredor conurbado se dá na relação Goiânia-Goianira de 30 km. A sul, a conurbação Goiânia-Aparecida de Goiânia é mais consistente e consolidada, tendo um *continuum* espacial mais articulado. A conurbação da capital com Aparecida de Goiânia e Senador Canedo é proveniente da configuração de seu território único desde 1935 e posteriormente dividido em 1963 e 1988, respectivamente. Ao se emanciparem de Goiânia, as bordas limítrofes já estavam parceladas e ocupadas, no caso da primeira, processo intensificado a partir das expressivas imigrações. A oeste a conurbação com Trindade ocorreu de modo espontâneo, tendo em vista que para os limites destes municípios se destinaram os imigrantes, a partir de 1970. A noroes-

te o corredor Goianira-Goiânia, se formou como um tentáculo conurbado a partir da mesma década e pelos mesmos fatores.

Os espaços não conurbados e que articulam as metrópoles possuem certa equidistância. Esse corredor alinhado de cidades que se estende de Terezópolis de Goiás a Santo Antônio do Descoberto perfaz cerca de 100 km. Terezópolis de Goiás e Anápolis possuem cerca de 15 km de distância, e Anápolis, Abadiânia, Alexânia e Santo Antônio do Descoberto se articulam em distâncias que vão de 25 a 30 km. Quando atribuídas as distâncias das manchas urbanas de 10 km de raio, é possível perceber uma articulação maior entre as cidades de Terezópolis de Goiás, Goianópolis e Anápolis, tendo em vista a presença do distrito de Marinópolis e das cidades vizinhas de Goianópolis e Nerópolis; e a relação entre Alexânia e Santo Antônio do Descoberto, articuladas pela presença dos distritos de Serra do Ouro e Olhos D'Água. Abadiânia, por outro lado, possui uma relação proximal maior com Corumbá de Goiás, articulada pelo distrito de Abadiânia Velha. No que se refere ao raio de 20 km, é possível constatar que o corredor que configura o entre-Metrópoles é de relação proximal e altamente complexo.

68. O DNIT classifica as rodovias federais por tipos. Essas são Radiais, Longitudinais, Transversais, Diagonais e de Ligação.

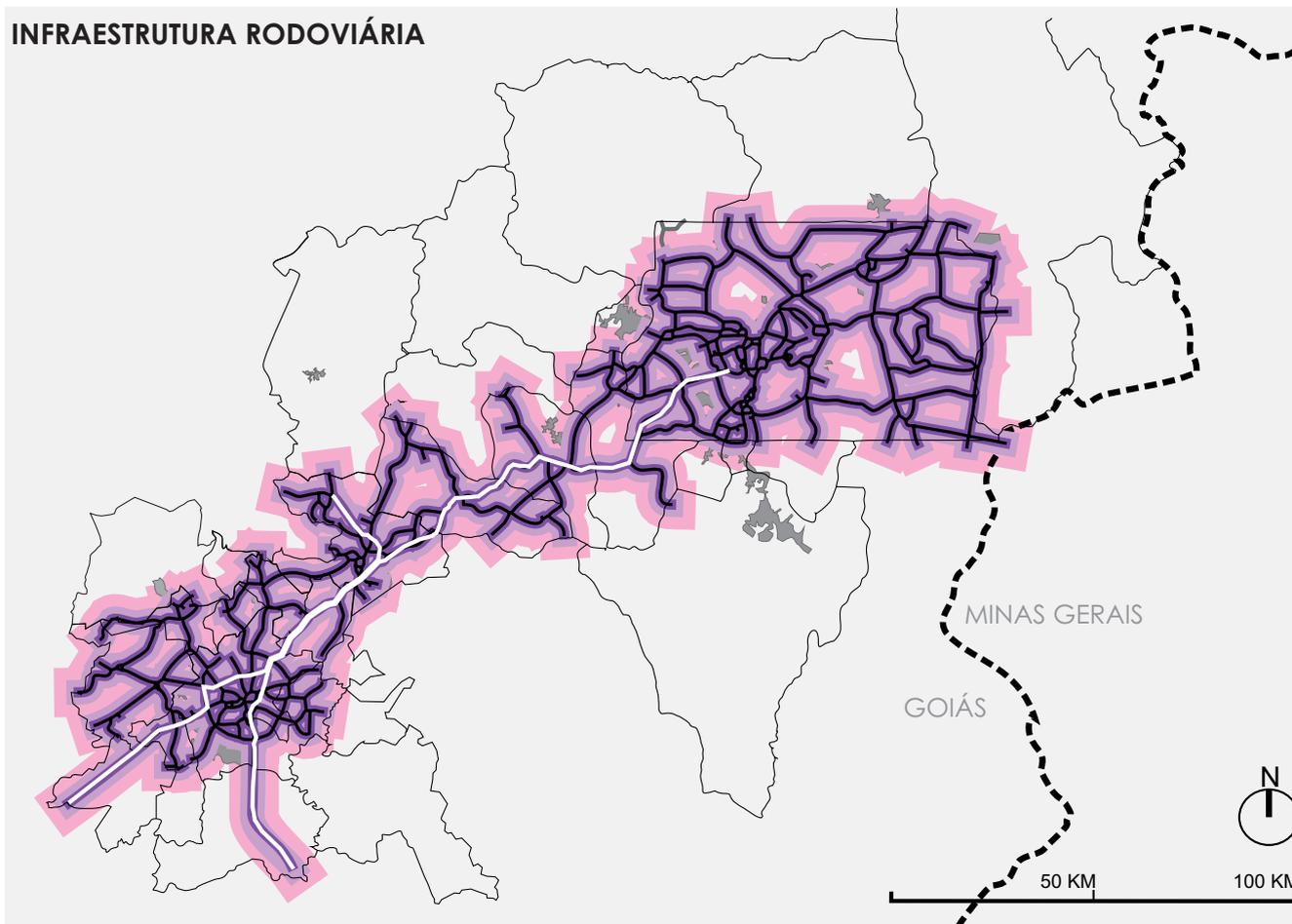
2.2. Autoestradas

O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília é composto por um trecho de 200 quilômetros em uma rodovia radial de 1.459 quilômetros, que conecta Brasília (DF) a Bela Vista (MS), sentido sudoeste, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2017)⁶⁸. Entre Goiânia e Anápolis um trecho de 50 quilômetros da BR-153 está em intersecção com a BR-060, a rodovia Transbrasiliana, de tipo longitudinal (BR-153 – de 3.590 quilômetros) que conecta Aceguá (RS) a Marabá (PA), também conhecida como Rodovia Bernardo Sayão. Tais infraestruturas foram consideradas por Daniel Huertas (2013, p. 296-300) como o eixo nodal Goiânia-Brasília, um “cordão espacial” de grande relevância para a logística nacional, mas em pleno estágio de maturação. A esse “cordão espacial” estão emaranhadas outras infraestruturas rodoviárias de menor porte, que comportam uma complexa hierarquia de fluxos e conexões escalares. Essas escalas, medidas pela capacidade de escoamento e qualidades técnicas, podem, no curso do percurso territorial, ser aferidas, medidas, sentidas, fruídas ou percebidas, pela distribuição das velocidades. De acordo com o REGIC (IBGE, 2007), o grau de ligações do entre-Metrópoles Goiânia-Brasília é de Primeira Ordem, tal qual ocorre entre Porto Alegre-Curitiba, Curitiba-São Paulo, São Paulo-Rio de Janeiro, São Paulo-Belo Horizonte, nas Regiões Sul e Sudeste, e Salvador-Recife, Recife-Fortaleza, Fortaleza-Belém, nas Regiões Nordeste e Norte.

Quanto observado o quadro geral da infraestrutura rodoviária do entre-Metrópoles [f.109], é possível constatar uma trama fibrosa articulada por potentes vetores (as BRs), de modo linear, em toda a extensão do território em análise. Como fibras entrecidas onde cada elemento fibroso possui uma dimensão, uma espessura e uma capacidade, o todo pode ser compreendido como um amplo e extenso tecido. O encontro dessas rodovias se dá de modo variado, seja no encontro direto entre elas, seja por meio das cidades. No que se refere ao encontro direto, viadutos, trincheiras ou mesmo alternativas de saída/entrada em nível, trevos, funcionam como *transfers*. Nos *transfers*, materializados como macrotransfers ou microtransfers, a mudança de escala é evidente no percurso, dado que pode ser constatado pela desaceleração/aceleração obrigatória dos veículos nesses pontos de acesso multidirecional. Quando esse encontro se dá por meio de cidades, elas funcionam como esponjas, conforme Bernardo Secchi (2006), que absorvem os fluxos e os dissipam de modo multidirecional às extremidades do território. Por *transfers* ou esponjas, a lógica da circulação funciona como na refração, que obriga aos viajantes à redução das velocidades, inclusive pelas propriedades físicas desses vetores multidirecionais. Como consequência, essa trama fibrosa guarda uma complexidade inerente: múltiplas densidades escalares em atravessamentos mútuos. Das escalas nacional e regional à escala urbana e intraurbana. Grande parte delas, ao conectarem as cidades, as atravessam, numa coexistência de dinâmicas escalares, seja de potentes vetores de circulação ou de uso cotidiano e exploração de suas margens.

Certamente, a densidade dessas tramas se concentra no DF e na RMG, todavia, Anápolis apresenta quantidade considerável dessas infraestruturas também de modo multidirecional e de diversas escalas [f.110]. Alinhado aos desenhos das manchas

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA



-  Distância de 0 a 1 km das vias estruturantes
-  Distância de 1,01 km a 3 km das vias estruturantes
-  Distância de 3,01km a 6 km das vias estruturantes
-  Distância de 6,01 km a 12km das vias estruturantes

[f.109] Infraestrutura rodoviária.
 Fonte: REGIA, 2013; Google Earth.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019.



[f.110] Paisagens das infraestruturas rodoviárias federais do entre-Metrópoles
 A: BR-060 no município de Abadiânia.
 B: BR-060 no município de Abadiânia.
 C: BR-153 na cidade de Anápolis.
 D: BR-153 na cidade de Anápolis.
 Fonte: Pedro Máximo, 2017

urbanas que de certo modo foram limitadas ou estimuladas por elas, se assemelha a uma trama que se ajusta uma à outra, seja no caso da urbanização em arcos no DF, tentacular na RMG ou tentacular e em arco, em Anápolis. Essa constatação pode ser claramente observada quando atribuídas faixas paralelas de abrangência, em especial a de 6 a 12 km. Essas faixas praticamente se sobrepõem a toda a mancha urbana, e atuam como vetores de expansão, seja nas áreas estabelecidas para crescimento, ou naquelas que são apropriadas espontaneamente, tal qual veremos a seguir.

A expansão vetorial do urbano

As autoestradas, em sùmula, podem ser consideradas vetores e barreiras. Como vetores, elas induzem processos de adensamento e saturação do território. Neste sentido, elas expõem suas paisagens a transformações variadas, fazendo surgir novos aglomerados, planejados ou não, ou mesmo aumentando o valor de uso do solo no curso da exploração simultânea de seus recursos naturais lindeiros e do teor conectivo destes vetores. Como barreiras, eles dividem o território, fragmentam seus tecidos natural e artificial, ao mesmo tempo em que se apresentam de modo hostil à apropriação humana. O que qualifica tais infraestruturas como vetores ou barreiras refere-se à qual posição dessa dinâmica dialética do território nos encontramos: se na condição de exploração de suas qualidades de vetor, capitalizando-o, ou na condição de uso cotidiano e na realização de atividades diárias simples [f.111].

O esgarçamento do território na produção da sociedade urbana proporcionado pelas autoestradas, providencia o fomento de atividades de comércio, de produção e de serviços. A simbiose dessas qualidades se dá de modo altamente variado. Quando ela está posicionada em nível e lindeira a aglomerados urbanos, é possível explorar ambos os extremos de sua qualidade dialética. A autoestrada, nesse sentido, é o ponto de encontro das dinâmicas dessas escalas que são, a princípio, absolutamente



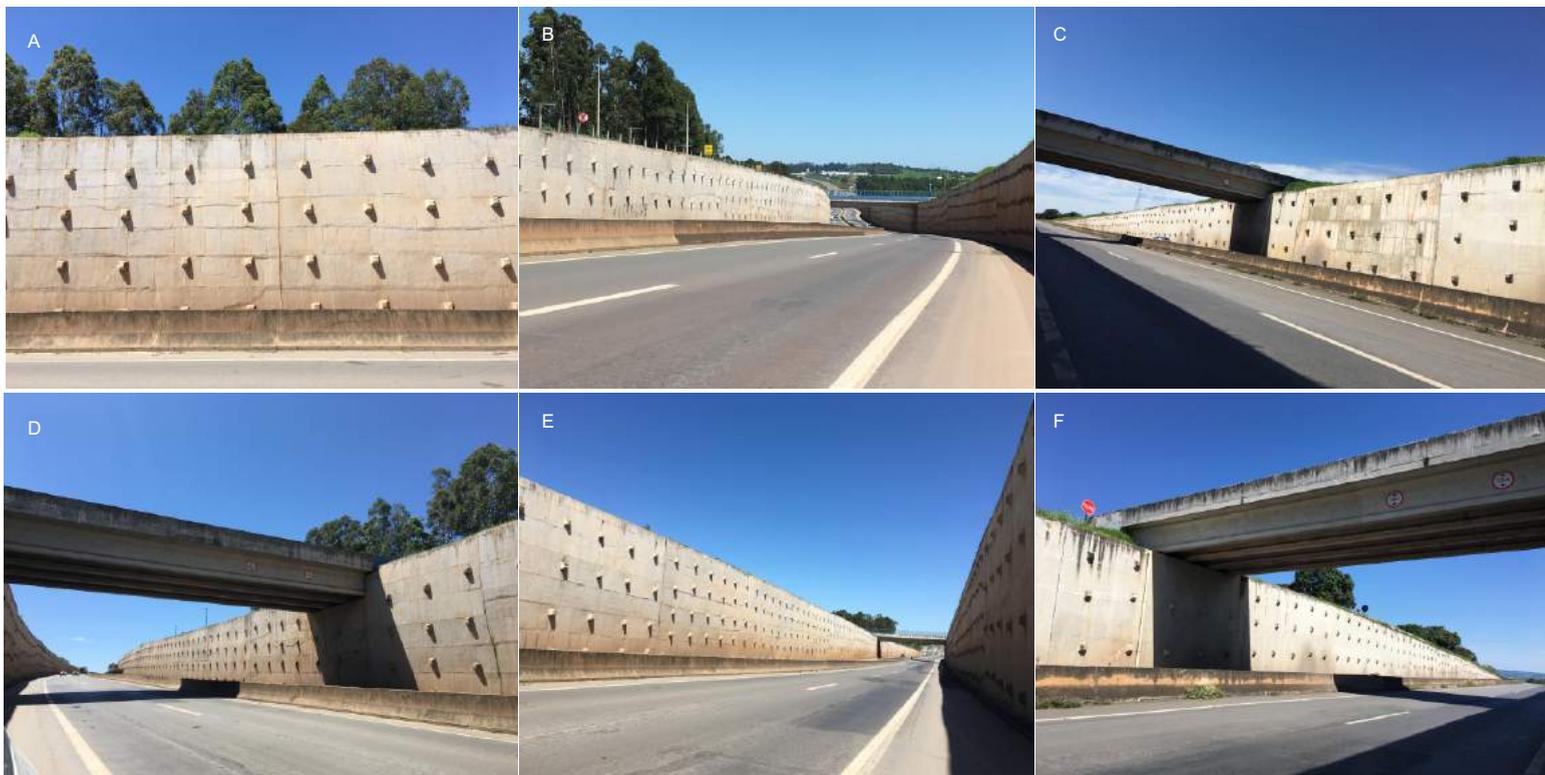
[f.111] BR-060 em Abadiânia. Exemplo de usos da rodovia como vetores e barreiras. Fonte: Pedro Máximo, 2017.

diferentes. Desse modo, os graus de saturação e adensamento do urbano nas áreas lindeiras a essas infraestruturas também delimitam os tipos de apropriação que lhes serão inerentes, tendo em vista os riscos e custos de se apropriar dessas áreas. Quando esse vetor aprofunda suas cicatrizes e deixa superexposta a ferida no território (seja por elevados, trincheiras ou mergulhões), há um esfacelamento de suas economias lindeiras, além de aprofundar seu caráter de barreira e distanciar a possibilidade da dialética escalar neste trecho do território. O entre-Metrópoles apresenta esses casos diversos. Autoestradas em nível, elevados, trincheiras e mergulhões, casos articulados à ampla diversidade de cidades que o configuram. Neste sentido, é importante identificar essas apropriações como a expansão do urbano e, ao mesmo tempo, como sintoma da metropolização do espaço.

_Barreiras, vetores e usos cotidianos

No que se refere às infraestruturas superexpostas, há o caso exemplar da cidade de Hidrolândia, que passou por obras importantes no curso da rodovia que antes situava-se em nível (2012-2013). Uma extensa trincheira de aproximadamente 800 metros margeia a cidade, no curso da conexão da RMG com a Região Sul do estado. Bares, postos de combustíveis, hotéis, lanchonetes e restaurantes que antes ocupavam suas margens e procuravam capitalizá-la, perderam essa possibilidade de exploração. O resultado desse processo foi que essas antigas instalações ficaram obsoletas, vazias ou subutilizadas, e a cidade se expandiu ao sul e ao norte, com ocupações lindeiras à infraestrutura fora do trecho em trincheira. O mesmo ocorreu com a cidade de Professor Jamil (2010-2012), mais ao sul e fora da RMG, cuja trincheira aberta é menor, com cerca de 450 metros, todavia, com o mesmo efeito espacial [f.112].

[f.112] Trincheiras abertas nas rodovias dos perímetros urbanos de Hidrolândia e Professor Jamil.
 A: Hidrolândia
 B: Hidrolândia
 C: Hidrolândia
 D: Hidrolândia
 E: Professor Jamil
 F: Professor Jamil
 Fonte: Pedro Máximo, 2019.



Terezópolis de Goiás, Abadiânia, Alexânia fazem parte do entre-Metrópoles de modo especial. Há uma exploração da qualidade de vetor da rodovia a partir da apropriação das áreas lindeiras em praticamente toda a extensão urbana. Essas cidades surgiram em função da rodovia, que desde o princípio, atuaram com atividades econômicas vinculadas à exploração de sua propriedade vetorial. Nesse sentido, atividades de todas as ordens exploram suas margens, e possibilitam a fazendeiros, artesãos e comerciantes o fomento das atividades econômicas que podem, inclusive, se situar em áreas distantes dali. É o caso, por exemplo, de produtos alimentícios derivados do cultivo em pequenas fazendas, que obedecem ao tempo de produção de frutas, legumes e verduras ao longo do ano, a fim de, de modo alternado, oferecerem seus produtos e garantirem rentabilidade o ano todo. Esses são os casos das famosas e carinhosamente chamadas “barraquinhas”, distribuídas ao longo de todo o curso da rodovia, seja em áreas urbanas, seja fora delas em pontos estratégicos do percurso. Nas áreas urbanas, elas se encontram majoritariamente em Terezópolis de Goiás e Abadiânia, e nelas são oferecidos produtos como manga, pequi, jaboticaba, tamarindo, cajá-manga, goiaba, cana-de-açúcar, milho, abacaxi; especiarias e alimentos trabalhados e produzidos pelos fazendeiros como açafrão, pimenta, gengibre; doce-de-leite, caldo e melaço de cana-de-açúcar, milho cozido ou assado, pamonha, entre outros. Garantem os vendedores: “são produtos orgânicos”, que inclusive nomeiam as pessoas que fazem parte da cadeia de produção (colheita, separação, limpeza, embalagem e transporte). Quando não estão situadas nas áreas urbanas, barraquinhas ocupam pontos estratégicos, especialmente em lugares em que há a obrigatoriedade de diminuição da velocidade dos fluxos. A título de exemplificação há um número crescente de vendedores de jaboticaba e pequi no Posto da Polícia Rodoviária Federal Parque Ecológico, localizado entre Goiânia e Terezópolis de Goiás, cuja unidade de medida é o litro, comum na cultura goiana. Ademais das barraquinhas, há lojas especializadas que ocupam pequenos edifícios que expõem produtos artesanais, como panelas de pedra, barro e metal, jarros, vasos e filtros de barro; bibelôs de crochê, gesso ou mesmo de argila; à época de ventos fortes, pipas colorem as margens da rodovia, em especial em Abadiânia; e o mesmo ocorre com as árvores que estão distribuídas em seus cursos, que ano a ano, são utilizadas como redários, assim como suportes expositores de lençóis trabalhados, panos-de-prato pintados à mão e mantas que são posicionados a chamarem a atenção dos motoristas. Além da forte indústria de móveis artesanais em Alexânia, cujos produtos são expostos principalmente na pista sul, sentido Goiânia-Brasília.

_Entidades produtivas acopladas

Após o período de recessão que se delongou do final da década de 1970 e início da década de 1980, a implantação do Programa FOMENTAR (1984) na gestão de Íris Rezende (PMDB) proporcionou uma diminuição na declaração de falência das indústrias do DAIA. O Plano Collor, por outro lado, trouxe empecilho para as atividades produtivas, tendo uma retomada crescente com o Plano Real (1994), e principalmente, com o Programa PRODUZIR, pela Lei nº 13.591 de 2000, desenvolvido já no contexto de criação do Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília pelo então

governador Marconi Perillo, do PSDB.

De acordo com o levantamento feito pela FIEG (2014a), 70% das indústrias do DAIA possuíam mais de 10 anos de instalação, e aquelas de pequeno e médio porte compreendiam 85% das empresas ali instaladas. É possível constatar que nos últimos anos o DAIA se expandiu, passando de um total de 111 indústrias em 2010 (ANÁPOLIS, 2010), para 151 indústrias em 2018 (CODEGO, 2018). Deste total, 74% são goianas, e 51% possuem somente uma instalação, não possuindo filiais. Do total das empresas do DAIA, 10,64% delas possui a exportação como fim, e 73% possui mercado fora de Goiás (negociação direta), sendo o principal destino o estado de São Paulo, com 34%, seguida do Distrito Federal, 27%. A expectativa observada pela FIEG por parte destes empresários, no início da década de 2010, centrava-se nas melhorias das condições de transportes das rodovias goianas e federais em Goiás, tendo em vista que somente, 5% das indústrias não atendiam às demandas estaduais. Desse modo, de todas as obras em andamento e planejadas para seus arredores, aquela que mais demandava de interesse por parte das empresas era a construção do Viaduto DAIA, nas BR-153 e BR-060 em cruzamento com a Avenida Brasil Sul e a GO-330 (94%), seguida da implantação do Anel Viário (68%), a conclusão da Ferrovia Norte-Sul (60%), a implantação da Plataforma Multimodal (45%) e o mais surpreendente desta pesquisa foi o dado apresentado quanto ao Aeroporto Industrial (24%). De acordo com o perfil das indústrias, a demanda por elas requisitada vem da continuidade da manutenção e aprimoramento do transporte rodoviário, apresentado na pesquisa como prioridade, tendo em vista que 93% delas atende Anápolis, 95% delas atende as cidades goianas e 95% atende outros estados brasileiros (com vendas diretas ou indiretas, passando por outras indústrias, principalmente as de embalagens para chegar ao destino final). Desse modo, o transporte terrestre por rodovias se colocou diametralmente oposto à do Aeroporto Industrial, um dado que inclusive pode ter influenciado o andamento das obras do Aeroporto (cuja conclusão da pista estava prevista para 2014 e somente foi inaugurada em 2018).

Desse modo, a expansão das atividades industriais no DAIA, mesmo num período em que os dados de desempenho industriais e econômicos do país apresentaram queda representativa, é um importante indício de que o mercado regional, ainda que se apresente frágil, sustenta as demandas do DAIA [f.113]. Inclusive, em 2018 a lista para novas instalações nesta Planta Industrial contava com 78 indústrias à espera, e em 2019 esse dado, conforme a CODEGO, subiu para 91. Isso se dá, podemos supor, pela conclusão de importantes obras que, de algum modo, atendem às demandas do perfil de suas indústrias, como o Porto Seco (1999), o Viaduto Miguel Braga (2007), as obras da Ferrovia Norte-Sul com trecho Palmas-Anápolis, de 855 km (2008-2014), o Viaduto DAIA (2013-2014), o Centro de Convenções (2013-2018), a nova pista para o Aeroporto Industrial (2012-2018), bem como outras obras que não estão diretamente envolvidas com as atividades industriais, como a atuação da UEG Campus Anápolis de Ciências Exatas e Tecnológicas (1999), o Parque da Cidade (2014), os hotéis Denali (outrora da rede Naoum – 2004), Comfort (2015), Intercity (2016), o espaço de eventos Lune (2010), entre outros. Além de instalações de suporte às atividades industriais, como serviços automobilísticos lindeiros à rodovia e o suporte aos caminhoneiros



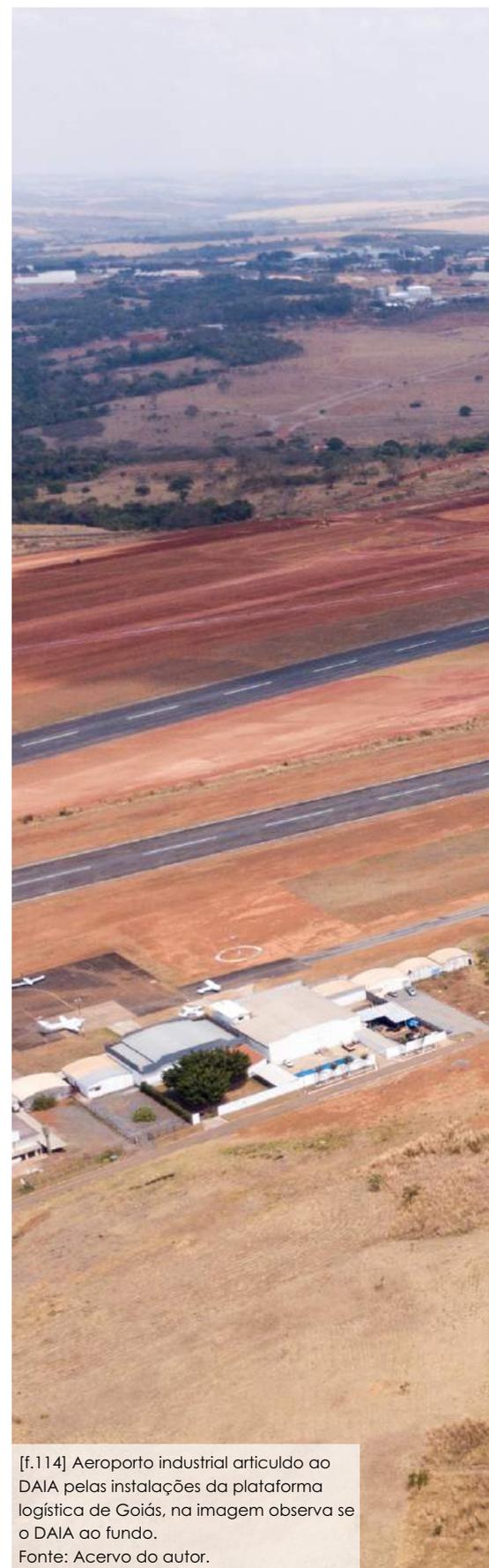
[f.113] Vista aérea do DAIA, Anápolis.
Fonte: Acervo do autor, 2019.



locado no Posto Presidente, há o crescente mercado consumidor que se configura no entre-Metrópoles, o terceiro maior público do país.

Deste modo, o DAIA apresenta alguns desafios territoriais a serem enfrentados, e o principal deles é sua ampliação, tendo em vista que a última indústria autorizada para instalação ocorreu em 2012 (Ipê). Ao todo, ali encontram-se terrenos que somam um total de 298.000 m², que ainda se encontram vazios ou subutilizados, e a CODEGO tenta retomá-los tendo em vista que muitos deles foram doados pelo estado a empresas que não iniciaram suas operações. Ainda que esses terrenos sejam liberados, será insuficiente para a instalação das empresas interessadas, fato que promoveu discussões sobre a implantação de uma outra área desde 2015 (à época DAIA II e DAIA III), o DAIA II, localizado próximo à GO-330 sentido Leopoldo de Bulhões. O DAIA II possuirá capacidade para receber 105 novas indústrias, número que já nasce saturado tendo em vista crescente demanda. As áreas do entorno do DAIA estão escassas, dados os limites do município e a restrição ambiental dessas áreas. Uma operação conjugada com Goianópolis, Leopoldo de Bulhões ou Silvânia, municípios lindeiros, desafogaria sua infraestrutura e ampliaria as possibilidades de expansão numa lógica regional. Outra demanda importante é a operação da Plataforma Logística Multimodal, projeto desenvolvido pelo Grupo Quatro (2003), que consta com infraestrutura básica instalada (2007), mas inoperante. Sua finalidade de articular o Aeroporto Industrial [f.114], o Porto Seco, as Ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântico e o amplo sistema de rodovias que Anápolis dispõe, ainda não foi liberada para operação.

No caso de Aparecida de Goiânia, tal característica se explicita a partir da heterogeneidade da paisagem que mistura indústrias isoladas e Distritos Industriais a vazios urbanos, residências, motéis, oficinas mecânicas, condomínios residenciais (verticais e horizontais), viadutos e sistemas de monitoramento. Quanto aos Distritos Industriais, encontram-se extensas áreas acopladas que vieram à tona somente a partir da década de 1990, como o Distrito Industrial do Município de Aparecida de Goiânia (DIMAG), de 1995, o Distrito Agroindustrial de Aparecida de Goiânia (DAIAG), de mesmo ano, o Polo Empresarial Goiás, de 1997, e o Parque Industrial vice-presidente José de Alencar (Parque Industrial), de 2004. No levantamento feito pela FIEG (2014b), consta que 57% das empresas estavam ali instaladas há mais de 10 anos, com um perfil amplamente diferente das indústrias do DAIA: micro e pequeno porte, 67%. Dessas indústrias 87% eram goianas. Quanto ao perfil comercial, 4% delas exportavam seus produtos, 85% tinham relações comerciais com outros estados, e do total dessas empresas, 94% apresentaram São Paulo como principal parceiro comercial. A posição desses polos alinhados à BR-153 explica a rede de comércio da qual dispõe as indústrias ali instaladas. A rápida ocupação dessas áreas indica que suas empresas buscavam disfrutar do potencial vetor dessa infraestrutura, com conexão direta a Anápolis e ao DAIA (principal relação comercial em Goiás depois de Goiânia e RMG, 100%), que atende à demanda de produtos dessas empresas. Outra qualidade deste vetor está na ligação com o Distrito Agroindustrial de Morrinhos (DAIMO) e Distrito Agroindustrial de Itumbiara (DIAGRI), além do acesso direto ao Triângulo Mineiro e São Paulo. Além do mais, a construção do anel viário neste município facilitou



[f.114] Aeroporto industrial articulado ao DAIA pelas instalações da plataforma logística de Goiás, na imagem observa-se o DAIA ao fundo.
Fonte: Acervo do autor.



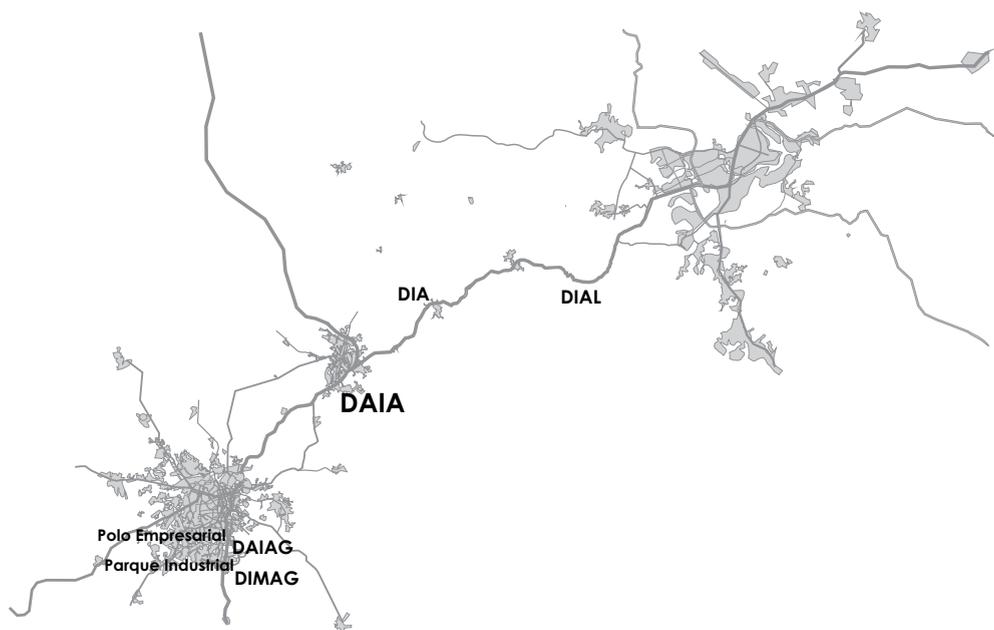
tou as trocas comerciais com as cidades do sudoeste goiano (Rio Verde e Jataí), dado o acesso à BR-060.

Ademais dos sérios problemas ambientais que esses polos possuem, de que muitas dessas empresas ocupam terrenos não regularizados e dispõem, ainda, de uma infraestrutura que carece de investimentos e intervenções, em 2011, esses polos empregavam mais de 70.000 pessoas (LAURIA; MOISÉS; PASQUALETTO, 2012, p. 67), dado que diminuiu a pressão de empregos em Goiânia, tendo em vista que por décadas, Aparecida de Goiânia cumpria, no território, o papel de cidade-dormitório. Esses dados, conforme o Instituto Mauro Borges (IMB, 2012), apontam que 115.705 pessoas migravam diariamente para a capital a trabalho e estudos, totalizando 25,4% da população do município. Esses dados provavelmente diminuiram, tendo em vista o aumento do PIB do município (crescimento de 61,7% de 2009 a 2012), a crescente demanda da construção civil, claramente perceptível pela mudança da fisionomia da cidade, e a instalação de outros empreendimentos do setor industrial, como o All Park Polo Empresarial (2014-2016), a expansão, ainda que sem infraestrutura adequada do Polo de Reciclagem (2010-2018), além da atuação das instituições de Ensino Superior, como a UEG campus Aparecida (1999), a expansão da UFG com o Campus Aparecida de Goiânia (2012), o funcionamento e implantação do IFG (2012), entre outras instituições privadas. Consta ainda um dado importante, mobilizador de grande parte dessas ações no território: a autorização, por parte da ANAC, da construção e funcionamento do Aeroporto Empresarial (nomeado de Antares) [f.115], próximo a esses polos (2013). Está previsto uma extensa área de condomínios horizontais entre o All Park e o Antares, com importantes obras de ampliação do sistema viário, como o Anel Viário da BR-153, a expansão da Estrada da Mata e Avenida Tanner de Melo.

Outros dois Distritos Industriais estão instalados em faixas lindeiras à rodovia: o Distrito Industrial de Abadiânia (DIA), administrado pela CODEGO, e o Distrito Industrial de Alexânia (DIAL), instalado em 2005 no distrito Serra do Ouro (próximo ao Outlet Premium Brasília), administrado pelo município [f.116]. Essas entidades produtivas são ainda pequenas, e estão em processo de ocupação. O DIA localiza-se defronte o Jerivá sentido Goiânia, e conta com indústrias de produtos cerâmicos, cimentícios, paletes e alumínio (5 ao total). Quanto ao DIAL, Américo Silva (2017) nos apresentou a situação dramática das instalações que foram feitas de modo precário ou incompleto, em especial, em decorrência de problemas de abastecimento de água e energia elétrica. Todavia, o que chama a atenção é que o DIAL encontra-se situado a apenas 7 km do Lago Corumbá IV, que também conta com uma usina elétrica que alimenta parte do DF. Nesse sentido, indústrias de distribuição e armazéns se instalaram primeiro, devido às condições ali dispostas. Além desses distritos, há indústrias acopladas à rodovia, como próteses produtivas, a fim de se utilizarem de suas propriedades vetoriais. As mais emblemáticas são a Heineken (antiga Schincariol) e a Ambev Cervejaria, indústrias de bebidas com potente capacidade produtiva e que se destacam na paisagem por seus portes. A Heineken situa-se em Alexânia, defronte o *Outlet Premium Brasília*, e a Ambev, em Anápolis. Ademais, há a indústria de Frango Padrão,



[f.115] Proposta de localização do aeroporto Atares e as transformações urbanas decorrentes de sua implantação em Aparecida de Goiânia.
 Fonte: www.fariasribeiroimoveis.com.br



[f.116] Localização das entidades produtivas no entre-Metrópoles concetados pelas Br-153 e BR-060.
 Elaboração, concepção e finalização: Pedro Máximo, 2019.

em Abadiânia, a premiada fábrica da cachaçaria Cambéba em Alexânia, a indústria *Gell Underwear* e *You Lingerie*, de roupas íntimas em Terezópolis de Goiás, entre outras.

Esse aporte industrial característico deste trecho do território admite a necessidade de vigilância constante, tendo em vista os expressivos volumes de cargas ali produzidos e transportados. Com isso, sistemas de monitoramento e vigia são distribuídos de modo a controlar as velocidades dos fluxos.

_ Motéis à beira da estrada

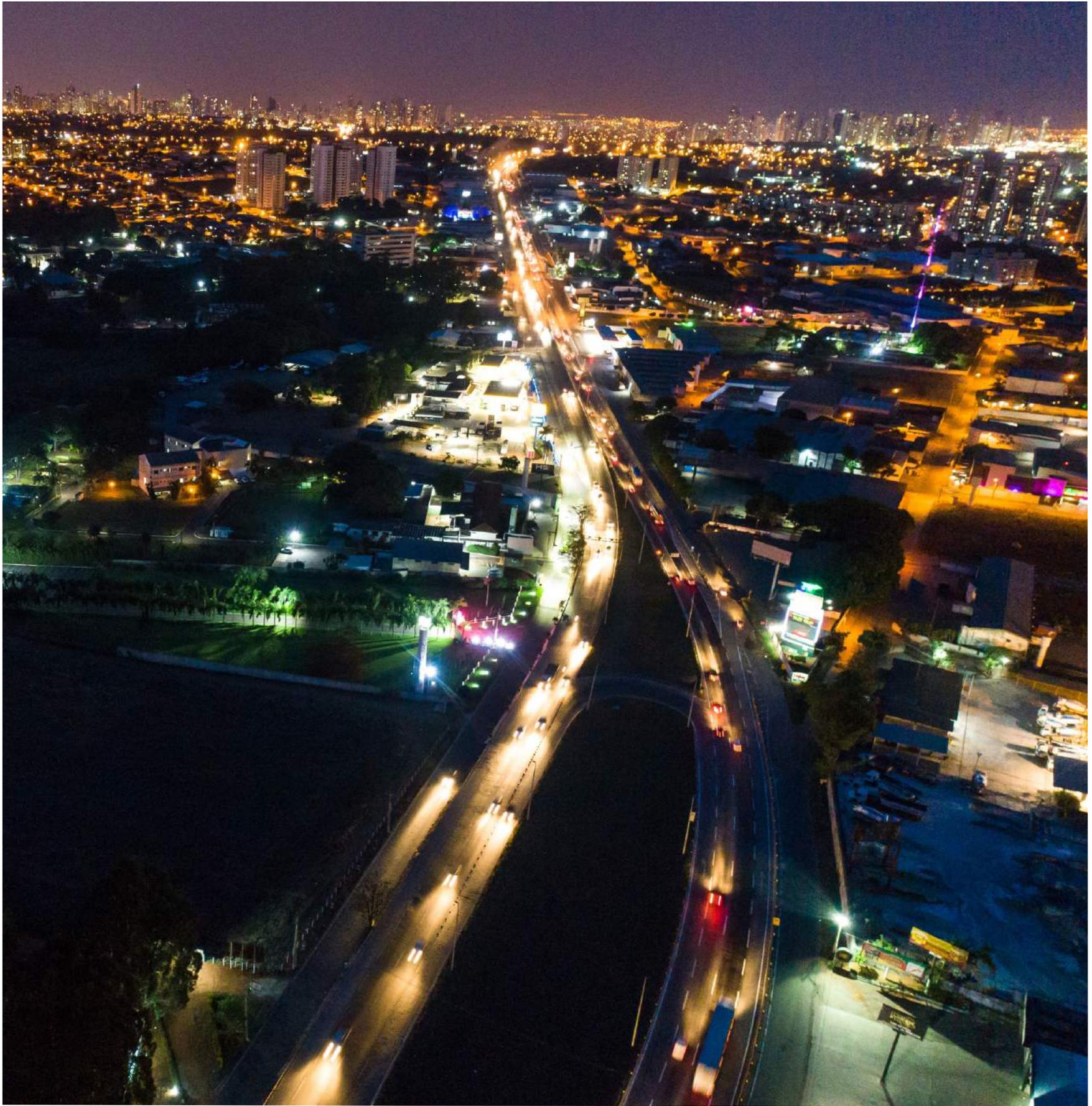
O ponto de maior saturação visual neste corredor está exatamente na parte norte do município de Aparecida de Goiânia, fronteira com o limite sul da capital [f.117]. Trata-se de uma área de grande complexidade que envolve questões ambientais, elevadas taxas de ocupação e imensos vazios articuladores. Composta por hipermercado (Makro), supermercados e mercados intra-bairro, casas de shows (Atlanta Music Hall e boate Roma), oficinas e indústrias pesadas voltadas ao setor automobilístico, hospital psiquiátrico (Pax Clínica), diversos conjuntos residenciais fechados que ocupam, no máximo, uma quadra, sejam eles horizontais (Porto Seguro Itapuá), verticais (Residencial Praia do Sul, Ecovillagio) ou em blocos (Condomínio Ilha Bela, Condomínio Edifício Fênix, Conjunto residencial Santa Luzia, Residencial JK, entre outros). Áreas residenciais de unidades em lotes ao lado de grandes e pequenos motéis que insinuam a sensualidade de nomes derivados das paisagens e imaginários do mediterrâneo (Solarium, Apollo, Eros, Palacius, Ilhas de Capri, Ophium, Aphros, Aphrodite) ou de paisagens afrodisíacas (Savanas, Dunas, Paris, Luna). Grande parte desses lugares fabricados para o homem exacerbar seu traço hedonista, profano, está assentado em bairros que remetem a uma pretensa religiosidade: Vila Santa e Nossa Senhora de Lourdes. Ali, o sagrado como solo se mistura ao profano enquanto prática e paisagem. À noite e ao longo do dia, prostituição à beira da estrada e nas estreitas ruas no interior dos bairros Vila Santa, Nossa Senhora de Lourdes e Vila Brasília. Neste trecho, em decorrência da tentativa de fusão de seu caráter vetorial e cotidiano, a velocidade limite é de 40 km/h e superequipado com sistemas de monitoramento. O alto número de acidentes, da densidade e diversidade de usos e de veículos leves e pesados em trânsito sentido norte-sul, solicitam um limite de velocidades no percurso. A saturação visual da paisagem à noite com letreiros luminosos e *outdoors* iluminados também são importantes fatores de restrição da velocidade. Ali, a paisagem fantástica e inebriante que pode também ser encontrada em trechos específicos de Caldas Novas e da EPNB, no Setor de Postos e Motéis, no DF, ou mesmo em Anápolis, lindeiro às Rodovias BR-153/BR-060 e Avenida Brasil Sul, reproduzem, de modo metamorfoseado, os ensinamentos da Strip, em Las Vegas.

_ Infraestruturas de abastecimento visíveis

Grandes cidades demandam de infraestruturas de mesmo porte. Esse é um dos motes da metropolização do espaço que se delonga por espaços de ocupação rarefeita no território (LENCIONI, 2017). Pelo entre-Metrópoles Goiânia-Brasília estão distribuídas redes de alta tensão [f.118], extensas represas de abastecimento de água,



[f.117] Região dos motéis em Aparecida de Goiânia, vista noturna.
Fonte: Acervo do autor.



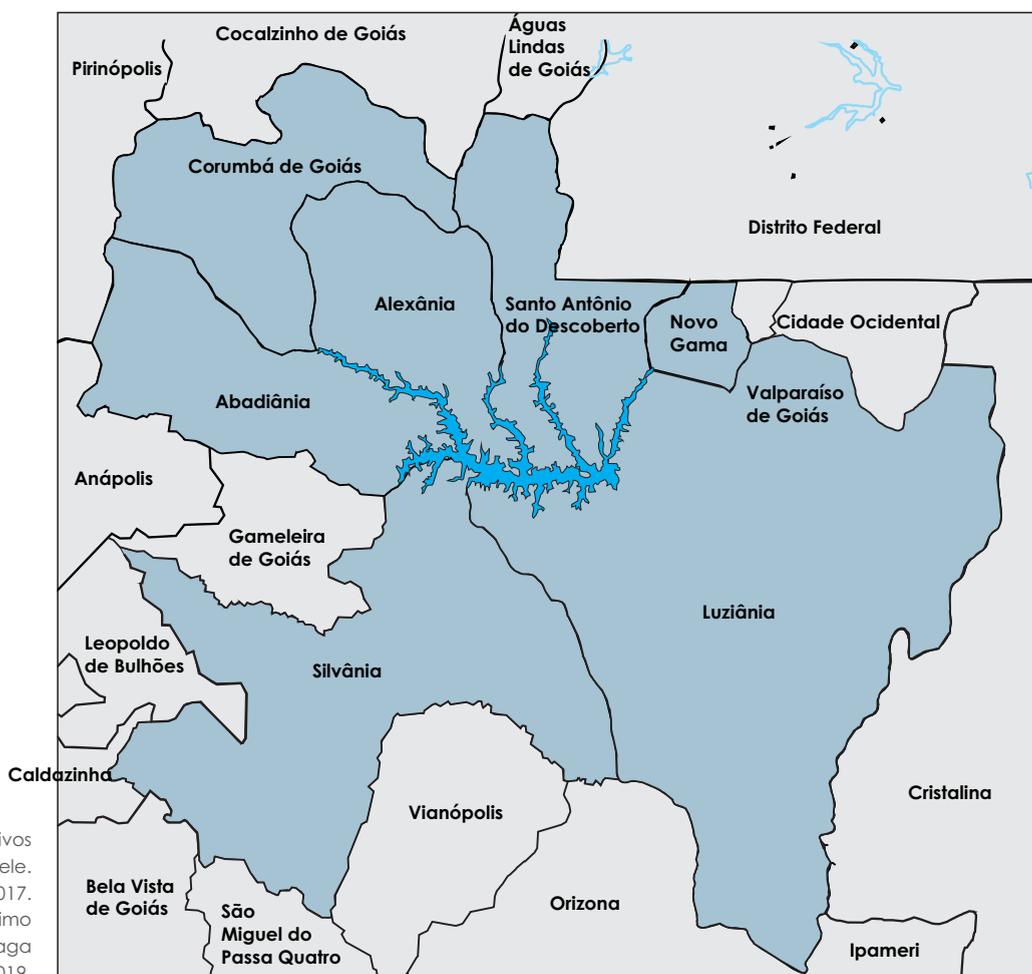
torres de telefonia, usinas hidrelétricas, aterros sanitários, entre outras. Essa presença, embora nem sempre percebida nos fluxos como infraestruturas, sustenta as aglomerações urbanas e as fazem “funcionar”, na lógica das redes técnicas, e transformam o território em meio técnico-científico-informacional (SANTOS e SILVEIRA, 2006). Além das próprias infraestruturas de transportes, elas conectam o território e transferem energia e informação. Na relação infraestruturas de transporte e infraestruturas de abastecimento, encontram-se as represas do reservatório João Leite e da Usina Hidrelétrica (UHE) Corumbá IV, áreas destinadas ao abastecimento das metrópoles, a primeira, água, a segunda, energia. Nos atentemos a elas.

Em razão da crescente demanda por água nos ambientes urbanos do DF e Entorno, do agronegócio e de energia elétrica, iniciou-se a construção da Usina Hidrelétrica (UHE) Corumbá IV (AMÉRICO SILVA, 2017). O período das obras foi de pouco mais de cinco anos (2001-2006), obra construída e gerida pela Corumbá Concessões S.A., empresa privada, com financiamento dos governos de Goiás, do DF e Federal (dado o fortalecimento das negociações após a criação da RIDE-DF). A barragem foi construída no município de Luziânia (GO) e faz parte do Rio Corumbá, cuja nascente encontra-se na Serra dos Pirineus. A barragem possui estrutura de argila e terra, possui 400 metros de largura em sua base e no topo, 10 metros. O comprimento da barragem é de 1.290 metros e sua altura máxima é de 76 metros. O reservatório dessa UHE pode represar 3,7 trilhões de litros d'água, cujo perímetro é de 783 km. Esse perímetro banha os municípios [f.119] de Luziânia, Alexânia, Abadiânia, Santo Antônio do Descoberto, Corumbá de Goiás, Silvânia e Novo Gama, que ainda dispõe de uma Área de Preservação Permanente de 100 metros de largura em toda sua extensão a partir da cota limite do reservatório. Essa faixa, a princípio, é de 9 mil hectares. Trata-se de uma importante infraestrutura que é responsável por fornecer 15% da energia do DF com entrada nesse território pela Subestação localizada na cidade-satélite de Santa Maria, a 40 km da Subestação Corumbá IV (CORUMBÁ CONCESSÕES S.A., 2019). Pela rodovia (BR-060) é possível perceber somente alguns fragmentos de sua extensão, dada a partir das pontes do trecho Brasília-Anápolis nos municípios de Abadiânia, Alexânia e Santo Antônio do Descoberto.

Essa mesma rodovia dá acesso aos condomínios de chácaras [f.120] ali construídos e em construção, cujos proprietários, em sua maioria que são dos próprios municípios (AMÉRICO SILVA, 2017), investem no comércio de terras com o chamariz de uma extensa paisagem criada pelo “lago”, como é conhecida nessas cidades a represa da Usina Corumbá IV. Desde que inaugurada, é possível constatar um número crescente desses empreendimentos que capitalizam tal paisagem, a exemplo do Condomínio Sol Nascente (2010), com 290 lotes; Condomínio Náutico Tarumã (2015), com 332 lotes; Condomínio Parque Flamboyant (2016), com 242 lotes; Condomínio Parque Bougaiville I (2017), com 130 lotes; Condomínio Porto do Sol (2017), com 340 lotes; Condomínio Portal da Canoa (2018), com 90 lotes e o Condomínio Real Ville (2018), com 192 lotes, todos esses em Alexânia. Em Abadiânia há o pioneiro Riviera do Lago (2009), com 160 lotes; e os condomínios Estância Paula Lorrany (2015); Portal do Lago (2019) e o Farol do Lago Residencial (2019), com 213 lotes. É importante consta-



[f.118] Torres de transmissão da Usina Corumbá IV.
Fonte: Pedro Máximo, 2019.



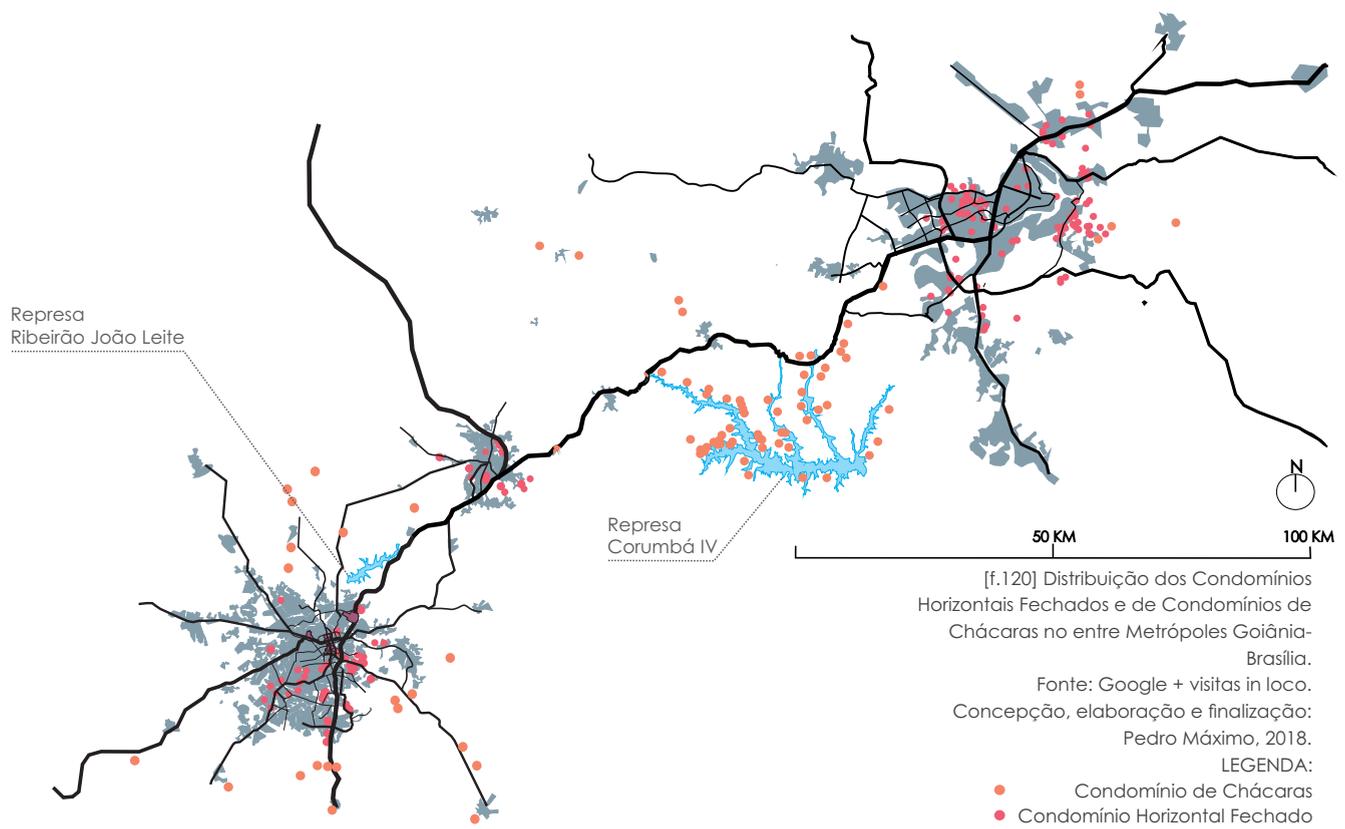
[f.119] Represa Corumbá IV e respectivos municípios banhados por ele.
Fonte: SILVA, 2017.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Daniela Braga
Finalização: Pedro Máximo, 2019.

tar que o fracionamento do solo determinado como de uso rural partiu desses proprietários, cuja quantidade dos lotes é, em sua grande maioria, de poucas unidades. Há, além destes acima elencados, outros empreendimentos nos municípios de Santo Antônio do Descoberto, Luziânia e Silvânia.

Já o reservatório João Leite [f.121], construído para abastecer Goiânia e sua RM, possui extenso espelho d'água visível pelo percurso Goiânia-Terezópolis de Goiás. Trata-se de uma infraestrutura planejada em 2002 pelo governo do estado de Goiás com recursos do tesouro e financiamento pelo BID. Sua primeira etapa foi concluída em 2009, cuja barragem, construída em Goiânia, possui dimensões de 49,5 metros de altura e 451 metros de comprimento. Dado o aumento populacional das cidades da RMG, era necessário, a partir dos recursos hídricos de seu território regional, providenciar um imenso reservatório que garantisse seu abastecimento pelas próximas décadas. O Sistema Produtor Mauro Borges, conforme Isis Nunes (2017), garantirá água às principais cidades da RM até 2040, e conta com uma forte pressão dos proprietários das terras e do próprio município para o parcelamento do solo. Com o advento dessa infraestrutura, instituiu-se a APA do Ribeirão João Leite mediante Decreto Estadual nº 5.704/2002, que restringe o uso das terras lindeiras em função da finalidade da água: o consumo. Sua imensa bacia que incorpora os municípios de Goiânia, Terezópolis de Goiás, Goianápolis, Nerópolis, Ouro Verde e Campo Limpo de Goiás, além do Parque Estadual Altamiro de Moura Pacheco que é uma extensa área com resquícios da antiga vegetação do Mato Grosso de Goiás.

_As praças da estrada

Conforme Dallys de Souza (2018), a concessão das rodovias atribui um uso corporativo ao território. Conforme exposto acima, parte do trecho em proposta de concessão, em especial o trecho em Goiás, estava completamente duplicado: Goiânia-Anápolis (1996), Anápolis-Brasília (2008), e Goiânia-Itumbiara (2011). Quando do período de abertura das concessões das rodovias e aeroportos federais, esse trecho, em especial o do entre-Metrópoles, foi considerado pelas empresas concorrentes o trecho “filé mignon”, por ser relativamente recente e que seria entregue num pacote sobre uma bandeja à iniciativa privada. Essa infraestrutura pública construída num período total de aproximadamente 65 anos pelo Estado, foi leiloada em dezembro de 2013 pela ANTT quando estava pronta, num processo que fazia parte do Programa de Investimento em Logística (PIL). O trecho em questão trata-se do Lote 5, da Fase III, do 1º ciclo do PIL, que compreende as infraestruturas BR-060, BR-153 e BR-262 que perfazem 1.176,5 km em 47 municípios em Goiás, DF e Minas Gerais. O leilão realizado foi vencido pela Triunfo Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil (Concebra). Na ocasião do leilão, a Concebra ofertou a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) de R\$ 0,02851/km, tendo o teto sido estabelecido pelo Estado de R\$ 0,05940/km. Conforme Souza (2018, p. 77), logo após ter vencido a concorrência, a Concebra entrou com um pedido para a revisão da TBP, em decorrência da Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103/2015). Nesse pedido foram oferecidas duas propostas, tendo sido a mais alta a acatada pela ANTT, que em 11 de junho 2015 autorizou o início de cobrança a uma TBP de 0,04067, 39,40% a mais que a ofertada no leilão de 2013.



Essa crítica feita por Souza (2018), se dá a partir de sua observação atenta às cláusulas do contrato assinado entre a Concebra e a ANTT, que prevê obras de remodelação e modernização territorial por parte da concedida em praticamente todo o território em concessão das áreas externas a Goiás. Com isso, o custo para os motoristas é alto nas BR-153/GO e BR-060/GO, com baixo investimento da Concebra na remodelação dessas rodovias federais em Goiás. No entre-Metrópoles as duas praças de pedágio encontram-se dispostas: no município de Alexânia, entre esta cidade e Alexânia (P1) [f.122]; e no município de Goianápolis, entre Terezópolis de Goiás e Anápolis (P2) [f.123]. Essas praças foram localizadas em pontos estratégicos de fluxos, em especial a praça de pedágio 2, em Goianápolis, que conta com 24 guaritas de cobrança e forte sistema de monitoramento em tempo real. Sua localização estratégica se dá em decorrência do intenso fluxo de veículos entre Goiânia e Anápolis que, de acordo com dados expostos por Souza (2018, p. 75) da ANTT de 2017, conta com cerca de 34 mil veículos/dia, com um fluxo de 1.387 veículos/hora ou aproximadamente 23 veículos/min. Essa praça também capitaliza os pequenos municípios, em especial Goianápolis, que apresenta forte relação territorial com Anápolis. Em suas imediações, próximo ao trevo de acesso a Goianápolis, está em construção um pequeno aeroporto privado vinculado a suas atividades corporativas. Já a praça de pedágio 1, possuiu fluxo diário de 17.452 veículos em 2017, o que representou uma média de aproximadamente 727 veículos/hora e 12 veículos/min. Dados fornecidos para esta pesquisa pela Concebra (2018), apresentaram que por essas duas praças passavam 65 mil veículos/dia, entre leves e pesados, dados expressivamente maiores que os apresentados pela ANTT em 2017, 51.452 veículos/dia. Independente da motivação desse aumento, que ainda contou com a Greve Geral dos Caminhoneiros em maio de 2018, a concessão essa é uma das estratégias da metropolização do espaço subjuga- das ao neoliberalismo e à lógica da financeirização (conforme Souza, uma das mais perversas): a capitalização estrita dos espaços naturais e artificiais que configuram o território, em especial, as infraestruturas e serviços originalmente públicos.

_ Acesso aos aeroportos

De acordo com o REGIC (IBGE, 2007) , a disponibilidade de infraestrutura rodoviária para acesso aos aeroportos do entre-Metrópoles reforça suas características polarizadoras [f.124]. O aeroporto de Goiânia polariza as regiões Norte, Sul, Sudoeste e Oeste de Goiás com ligações de primeira ordem (maior densidade de fluxos). A ramificação dessas ligações é ampla e densa, o que significa que tal aeroporto é um equipamento eminentemente regional, ainda que grande parte de seus usuários seja da capital do estado. O caso do Aeroporto Internacional de Brasília é diferente. Suas ligações regionais por infraestruturas terrestres de primeira ordem se sobrepunham às áreas da RIDE-DF e às cidades do Nordeste goiano, dado o potencial turístico da Chapada dos Veadeiros e imediações. Além dessas conexões, é presente a constatação de uma ligação de primeira ordem com a cidade de Pirenópolis, Corumbá de Goiás e Abadiânia. A densidade dessas ligações é menor que Goiânia, e o que chama atenção é a inexistência, na pesquisa apresentada, de ligações terrestres de primeira ou segunda ordem entre Goiânia e Brasília. Desse modo, os aeroportos do entre-Metrópoles localizados em Goiânia e Brasília são equipamentos mobilizadores de



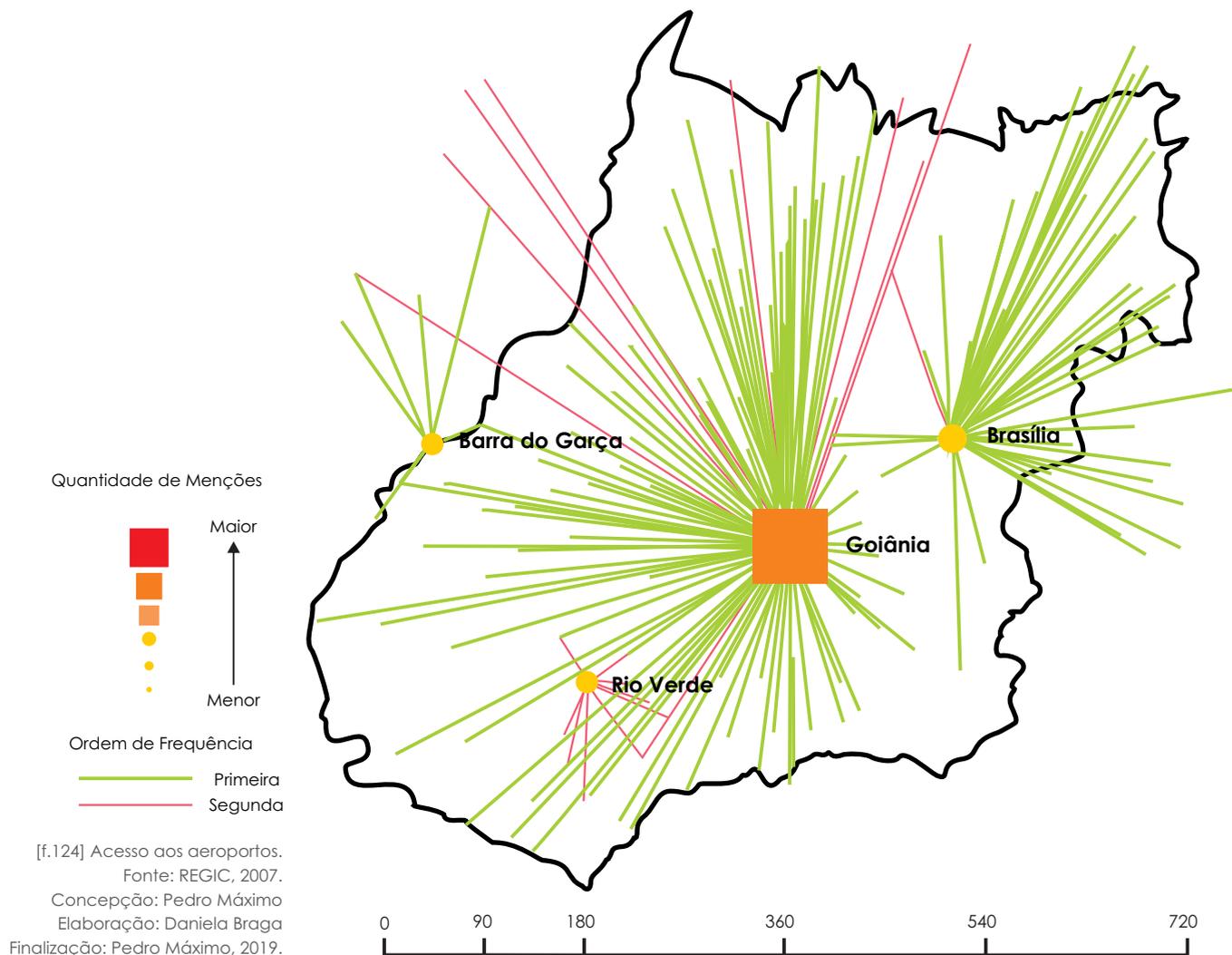
[f.122] Praça 1.
Fonte: Pedro Máximo, 2018.



[f.123] A e B: Praça 2.
Fonte: Pedro Máximo, 2018.

fluxos no território. Esses fluxos terrestres não são somente de passageiros, mas também de cargas, o que reforça seu caráter integrador e hierárquico ao mesmo tempo.

Quando das conexões aéreas, a relação entre Goiânia e Brasília que não aparecia por transporte rodoviário, se apresentou com ligações de uma faixa de 1.496 voos a 2.902 voos por ano. Essa relação se evidencia em sentido bidirecional Goiânia-Brasília, ou seja, voos que parte da capital goiana para a capital federal e vice-versa. É importante ressaltar que os aeroportos do entre-Metrópoles possuíam forte relação aérea com São Paulo, que à época centralizava as operações domésticas e internacionais do país. Com o importante papel desempenhado na articulação nacional, o Aeroporto Internacional de Brasília passou a ser o maior *hub* de voos domésticos, tendo em vista sua posição geográfica central e suas propriedades técnicas específicas, com operação simultânea de suas duas pistas a partir de 2016. Do total de 17 milhões de passageiros que passaram por ele em 2017, 7,1 milhões não desembarcaram, portanto, não acessaram seu sistema de transportes terrestres. Nesse sentido, é reforçado o caráter do aeroporto nas conexões aéreas, com cerca de 44% das operações (INFRAMÉRICA, 2018), o que significa que esse público, em sua grande maio-



ria, não acessa a cidade ou a região, diferentemente do caso do Aeroporto de Goiânia, embora com público regional que corresponda a 1/3 daqueles que embarcam ou desembarcam em Brasília. Quanto às características e propriedades intrínsecas dessa relação modal, os dados serão apresentados e analisados no tópico a seguir.

2.3. Aeroportos

O aeroporto é um dos filhos mais queridos do século 20. No que se refere à família das redes de transportes, é seu primogênito. Seu nascimento prematuro em 1903 o fez protelar até a Primeira Guerra para adquirir corpo e conseguir autonomia. Se no contexto de seus primeiros dias sua ossatura não passava de um campo aberto para testes de pouso e decolagem em Newark (EUA), após os traumas da guerra e de sua incorporação forçada ao conflito armado seu corpo será composto por instalações amplas, superequipadas e profundamente diversas. Essas instalações que na verdade são próteses, foram desenhadas exclusivamente para sua anatomia, a pista, o fragmento do solo tocado repetidas vezes ao longo de dias, anos e décadas. Desse modo, a espinha dorsal do aeroporto ganha envergadura, cresce, e é motivo de extensos e intensos estudos de sua uma ciência específica, criada exclusivamente para sua operação e expansão: as ciências aeronáuticas.

As características genéticas dessas infraestruturas lhes proporcionam duas características fundamentais. Por um lado, sua espinha dorsal, em dimensões e capacidade, acompanha o desenvolvimento das ciências aeronáuticas que aprimoram, em sobremaneira, as aeronaves e as técnicas de voo que são cada vez mais potentes e precisas. Desse modo, seu crescimento e a multiplicação de sua capacidade operativa, ou “elasticidade essencial” (KOOLHAAS, 2010, p. 41), advém da necessidade de se ajustar às demandas impostas pela rede aérea global, que avançam rapidamente. Por outro, suas instalações edilícias, verdadeiras próteses arquitetônicas, não respondem (e não devem responder) ao imperativo da permanência e à lógica da longa duração. As instalações terminais, hangares, postos de abastecimento, manutenção, segurança e torres de comando, fazem com que os fluxos sejam primeiramente determinados, seguindo os princípios de eficiência e performance que são “calculados com exatidão em função do número” (*ibid.*). Contudo, essas próteses incorporam características que não são necessariamente vinculadas à sua operação. Hotéis, *shoppings centers*, *duty free*, cinemas, parques de diversões, *spa*, restaurantes de marcas globais e *fast food* mobilizam milhares de trabalhadores diariamente para atender aos milhões que passam por suas instalações por ano. À sua potente e ao mesmo tempo frágil pista, uma simulação da cidade é acoplada como próteses multiformes que crescem para dentro e para fora em sincronia. Para dentro, eles obedecem ao imperativo da planta livre, cuja atmosfera é condensada por instalações de ar-condicionado potentes, expressivos corredores de circulação rápida potencializadas por esteiras rolantes. Para fora, amontoados de caixas de vidro e aço englobam, ou melhor, engolem suas instalações modernistas numa ação ao mesmo tempo autofágica e metabólica. Além desses elementos materiais e concretos há aqueles que não são visíveis, mas que protegem sua ossatura frágil, tendo em vista as restrições à operação que ocupações lindeiras desajustadas aos princípios eminentemente internacionais impõem. No aeroporto, os desafios mecânicos à força da gravidade imperam, seja pelas escadas rolantes ou elevadores em suas instalações internas, seja por aviões que, como vetores, tocam o solo e rasgam o céu com seus insuportáveis ruídos. Essas características duais dos aeroportos precisam de correspondência mútua, afinal, elas demandam desses auto-ajustes para se desenvolverem mutuamente.

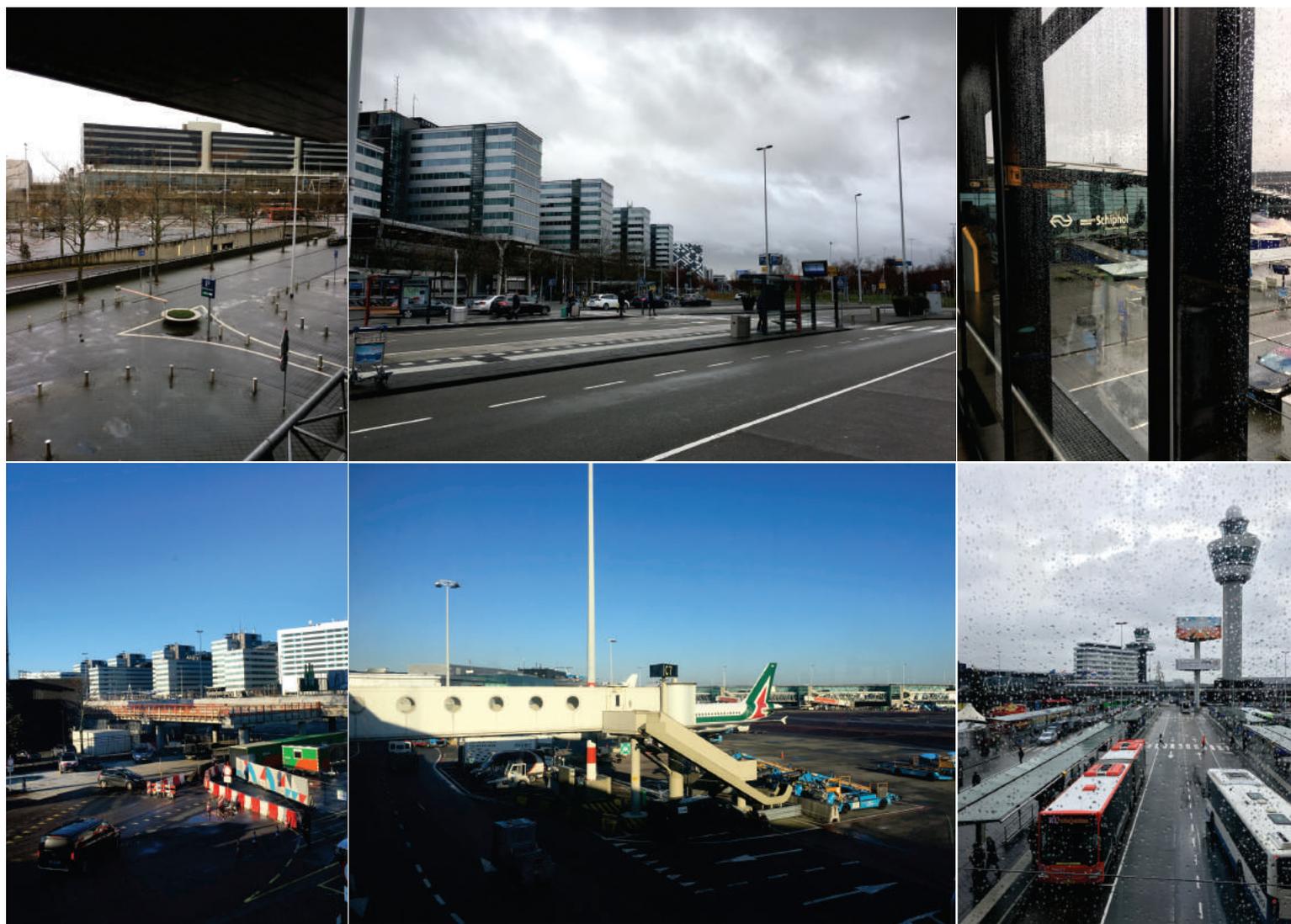
O legado deixado pelos aeroportos às cidades que dispõem de suas instalações e facilidades conectivas, não obstrui, mas reforça o processo histórico de superação das limitações humanas quanto às forças que lhes são externas. Nesse sentido, os aeroportos, tal como no contexto de seu nascimento, não somente possibilitaram que o homem fosse elevado por sobre a terra num processo eminentemente técnico de compressão do complexo espaço-tempo, mas colocam-se como lugares de espetáculos e de êxtase. As relações íntimas entre as cidades e seus aeroportos são variadas e não menos curiosas. Da cidade e do território é possível enxergar e ouvir suas aeronaves rasgando os céus; dos aeroportos é possível vê-las de perto e acompanhar com os olhos os espetáculos das decolagens e pousos; das aeronaves, é possível experimentá-las de dentro, sendo ao mesmo tempo, produto e partícipe desse show eminentemente urbano. Mais, das aeronaves é possível observar o território e a cidade e inverter a posição inicial. É possível compreender (ou tentar compreender) o todo numa dinâmica de fluidez espacial outrora não imaginada. Inicialmente, as instalações iniciais dos aeroportos previam extensas áreas-mirantes que atraíam multidões. Em sua história, o desenvolvimento tecnológico permitiu que essas multidões participassem dessas operações, a princípio arriscadíssimas; e mais, garantiu que elas vinculassem suas economias às atividades aeroportuárias e participassem dos processos de expansão da economia capitalista, pautada, agora, na lógica fragmentada, flexível e desajustada da produção global. Desse modo, sua rápida transformação neste século e o protagonismo que adquire no início do século 21, passa a se equivaler às transformações dos centros urbanos, aos investimentos em centros empresariais e às áreas produtivas que, para não entrarem em rápida obsolescência, precisam se afinar às demandas contemporâneas do capital produtivo e da estética global. Afinal, no início desse novo século – e a quinta parte que dele já se foi nos permite chegar a essa constatação – os aeroportos configuram territórios inéditos, eminentemente de tipo relacionais, e costuram uma nova pangeia global.

A associação entre a metropolização e os aeroportos tem sido largamente estudada no planeta desde 1970. Todavia, é na virada do novo século e com a predominância da economia global que esses equipamentos passam a ser profundamente notados. Como alertou Koolhaas (2010), de sua neutralidade anterior à sua posição como um dos elementos mais “singulares e característicos” da Cidade Genérica, que por vezes passa a ser seu elemento de diferenciação. De não lugares a lugares geneticamente modificados, o que importa é que os fluxos foram identificados criticamente e preponderaram na contemporaneidade, e que, em grande parte, eles motivam processos intrínsecos de metropolização. Nesse sentido, é no início do século que o fenômeno da metropolização associado aos aeroportos ganha nome próprio: a Aerotrópole. John Kasarda resgatou esse nome de uma antiga gravura do artista Nicolas DeSantis (1939), e o atribuiu ao caso exemplar do *Schiphol Airport* [f.125], de Amsterdam. Como modelo de planejamento das áreas imediatas num raio de influência de 20 km a partir dos aeroportos, a Aerotrópole é a aposta do futuro da economia urbano-regional. Nesta área, ela conta com a prática de políticas fiscais para entidades produtivas, o que, em tese, permite o comércio rápido entre lugares distantes e de difícil acesso por outros modos de transporte. A Aerotrópole, portanto, estipula uma

espécie de continuidade espacial dos aeroportos às suas áreas de influência direta, ao passo que se avilta numa ampla rede global de negócios, comércio e intercâmbios. Isso se dá a partir de um tipo específico de ocupação do solo (seja de indústrias leves de alta tecnologia a imensas áreas de estacionamentos, *shoppings centers*, rede hoteleira especializada entre outros inúmeros equipamentos acoplados), bem como por uma eficiente rede de transportes terrestres. Neste sentido, o modelo Aerotrópole propõe uma espécie de inversão histórica: se outrora o aeroporto era acoplado à cidade, na nova realidade do capitalismo no planeta a cidade passa a ser progressivamente acoplada ao aeroporto. Se outrora os vetores de expansão partiam dos centros urbanos, agora os aeroportos abrem, com eles, ampla concorrência por este posto. Trata-se do último avatar da cidade contemporânea, nó espacialmente delimitado que desencadeia processos profundos de metamorfoses no território.

Após a identificação do caso específico de Schiphol, inúmeros casos no planeta foram ressaltados, analisados e publicados. É certo que no caso do aeroporto da capital holandesa, as áreas imediatas ao Aeroporto contam com uma ampla diversidade de equipamentos acoplados, dado os tipos de infraestruturas de transportes terrestres

[f. 125] Schiphol Airport.
Fonte: Pedro Máximo, 2019



e da rede de cidades que ali se formou ao longo dos séculos. Também não é possível ignorar, neste caso, o papel desempenhado pelo porto de Roterdã, que está situado a 50 km de Schiphol. Num panorama regional mais amplo, este conglomerado que incorpora a Bélgica, conta também com o importante porto de Antuérpia e o Aeroporto de Zaventem, em Bruxelas. O tipo de megaterritório que se configurou ali é bastante específico e não há casos equivalentes mesmo em configurações territoriais semelhantes, como nos casos de Manchester-Liverpool, Singapura, Londres, Nova Iorque, Baltimore, São Paulo-Santos, entre outros. Casos como Incheon, em Seul, Newark, em Nova Iorque, Logan, em Boston, por exemplo, contam com portos acoplados aos aeroportos o que intensifica, em sobremaneira, os processos de metropolização de seus espaços lindeiros, mas a configuração urbano-regional é amplamente diferente do caso original.

Todavia, no caso dos aeroportos e das metrópoles brasileiras esta concepção ideal não permite generalizações. Os aeroportos vinculados aos processos de metropolização configuram-se como casos *sui generis*, tendo em vista suas particularidades históricas pautadas na descontinuidade espacial. Seus princípios de organização em relação a suas metrópoles e principalmente, no que se refere à localização de suas entidades produtivas, conta com longas distâncias na maior parte dos casos. As exceções em relação às localizações, por outro lado, contam com a fomentação da economia do setor terciário, como negócios e turismo (Santos Dummont no Rio de Janeiro e Congonhas em São Paulo, por exemplo). Essa compreensão nos permite fazer uma brevíssima comparação com casos semelhantes. Enquanto a China possui 136 hab./km² e os Estados Unidos 33,75 hab./km², o Brasil possui 24,7 hab./km². Esses países, do ponto de vista de distribuição populacional no território possui semelhanças, embora a afinidade do Brasil com a China seja mais evidente. Esses dados ressaltam uma média, mas nos três casos há trechos superpopulosos e extensos trechos de menor densidade. A possibilidade de vencer as longas distâncias que esses territórios possuem advém das redes técnicas vinculadas aos sistemas de transportes, em especial o trem, as rodovias e os aeroportos. No caso dos Estados Unidos há uma distribuição mais homogênea enquanto no Brasil e na China são mais concentrados, em especial, em suas costas litorâneas.

Neste sentido, o aeroporto é um dos pontos nevrálgicos de ressignificação dos espaços e dos processos metropolitanos contemporâneos (GÜLLER e GÜLLER, 2003), pois nele se condensam serviços, comércio e infraestrutura e, no caso brasileiro, eles localizam-se descontinuados das extensas áreas urbanizadas. No Brasil temos oficialmente duas Aerotrópoles anunciadas e planejadas para tal: Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins (MG) e o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP). Além destes, é possível destacar o caso exemplar do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), que possui uma dinâmica correlacionada às especificidades de uma Aerotrópole, no entanto, sem ser planejada para tal, tal qual ocorreu com Schiphol. Nestes casos, a descontinuidade espacial é a regra.

Nesse contexto das áreas de influência dos aeroportos brasileiros, é necessário repensar a lógica escalar que se perpetua na leitura dos espaços urbanos no que se

refere às dinâmicas aeroportuárias (MÁXIMO, 2014). Isso porque o aeroporto transpõe as dinâmicas escalares e cria uma própria: do hiper-local ao hiper-global (KOOLHAAS, p. 40). Nesse sentido, a região como escala se neutraliza ou se secundariza, tendo em vista o processo de urbanização no país que, em grande medida, foi induzido por essas infraestruturas. A título de exemplificação, no estudo desenvolvido sobre o Aeroporto Internacional de Viracopos de 2012-2014, foi constatado que o maior público que o utilizava partia da cidade de São Paulo, não de Campinas, ainda que a Região Metropolitana de São Paulo dispusesse de dois dos mais importantes aeroportos do país. Foi constatado também que nove das dez empresas que o utilizavam para importação-exportação localizavam-se em outras cidades da Macrometrópole Paulista, muito além do raio de 20 km estipulado para uma Aerotrópole. Quando a escala territorial foi abordada, na perspectiva da megarregião, sua lógica de funcionamento ficou clara e as redes que o alimentavam se expuseram em sobremaneira. Neste sentido, o limite de 20 km estipulado por Kasarda para o planejamento e implantação teria, num prazo médio, pouca efetividade. Tampouco, num quadro diagnóstico teria sido esclarecedor. É necessário, portanto, entender que a dinâmica da megarregião ou da região urbana, na maioria das metrópoles brasileiras, é mais adequada para quadros diagnósticos e planejamento.

No caso específico das cidades novas na hinterlândia brasileira, foi comum que aeródromos e aeroportos nascessem acoplados aos desenhos urbanos propostos. Estes foram os casos de Goiânia (1933-1935), Aragarças (1943), Brasília (1957) e Alexânia (1957). As longas distâncias vencidas no início do século 20 por modos de transportes rudimentares, encontraram nas primeiras pistas de pouso abertas em território goiano a possibilidade de comprimir o tempo de deslocamento. Sem necessariamente ignorar o modo ferroviário que rompeu a fronteira goiana neste mesmo período, é importante ressaltar que esta infraestrutura era um vetor que alimentava uma pequena parte de imenso território latitudinal. Em tese, ela alimentava a mais desenvolvida rede de cidades do sul-goiano (ARRAIS, 2013), o que aprofundou as desigualdades regionais intra-território, em especial às regiões do norte goiano. Se compararmos a malha ferroviária da qual dispunham São Paulo (5.163 km) e Minas Gerais (8.000 km) com Goiás (234 km), perceberemos, no imaginário local-regional uma valorização desta infraestrutura, ao passo que seus aeroportos, que continuam a se expandir e a conectá-la a outros territórios, são pouco abordados. Neste sentido, nas partes que se seguirão adiante, serão abordados os Aeroportos de Goiânia e de Brasília.

Em Goiânia, a Aerotrópole subversiva

Goiânia nasceu com um aeroporto acoplado. Tímido em dimensões, mas adequado ao porte pretendido para a cidade no contexto de sua criação, o aeroporto de Goiânia, de fato, inseriu o Centro-Oeste no panorama nacional da rota da aviação comercial. Essa era, em tese, a estratégia de interiorização pretendida e cumprida, e Goiânia atuaria como uma nodosidade moderna importante no processo de conquista da hinterlândia brasileira. A inspiração do Aeroporto acoplado à cidade provavelmente vem do caso exemplar de Berlim. À época dos estudos de Attilio Corrêa Lima no IUUP,

Tempelhof era o mais importante aeroporto do mundo, pelo qual circulava um média de 200 mil passageiros/ano. Além do mais, o caso berlinense era bastante específico em relação aos outros aeroportos do contexto. Tempelhof situava-se a 3 km do centro da cidade, e da Mehringplatz (outrora *Rondell*, a praça central no Plano de Expansão de 1.757), apenas 1,7 km; enquanto outros casos como Croydon, em Londres, Le Bourget, em Paris, Schiphol, em Amsterdã, El Prat, em Barcelona e Ciampino, em Roma, situavam-se a mais de 10 km das áreas urbanas centrais (MÁXIMO *et al*, 2018, p. 7). Essa estratégia deveria ser adotada em Goiânia, em função das limitações geométricas das terras adquiridas pelo Estado para sua construção. Nesse sentido, até mesmo o formato de Tempelhof servirá de inspiração para Attilio, uma planta circular com a possibilidade multidirecional de posicionamento das pistas para sua consequente operação, embora Attilio obedecesse a uma regra importante para a implantação de aeroportos: a direção dos ventos. Nesse sentido, o projeto por ele elaborado conta com duas pistas perpendiculares, norte-sul e leste-oeste, obedecendo esse critério, característico da região.

Em 1950 ventila-se a ideia de alteração do sítio do Aeroporto no interior dos órgãos públicos. Na Comissão de Estradas e Rodagens de Goiás (CERG)⁶⁹, Irineu Nascimento, chefe dessa repartição, defendia que o novo aeroporto deveria ser construído a Oeste de Campinas (MEDEIROS, 2010, p.149), limitado ao Norte pela Avenida Anhanguera, e ao sul, pelo Setor Macambira (atual Setor Sudoeste). Esse era um sintoma de que a cidade havia crescido nos arredores do Aeroporto de modo a limitar sua expansão futura em todas as direções, em especial ao Sul, em função da legalização do Setor Oeste em 1948. Conforme imagem aérea de 1950 [f.126], é possível observar, próximo ao córrego Capim Puba, ocupações entre o antigo hipódromo e a área do Aeroporto. A hipótese para o novo aeroporto que aparecerá já na Planta Geral de Orientação de 1952, na localidade defendida por Nascimento, foi intensamente negociada pelos irmãos Coimbra Bueno. Conforme consta no documento, a nova infraestrutura teria três pistas de dimensões duplicadas em relação às do aeroporto lindeiro ao Setor Central.

Essa negociação se intensificará a partir do ano de publicação da Planta Geral de Orientação, em decorrência de um acidente aéreo envolvendo a comunidade lindeira ao aeroporto. Com o aprimoramento da aviação e a produção de aeronaves mais potentes e maiores, a limitada pista de terra batida de pouco mais de 1 km não foi suficiente para uma operação e caiu numa residência vizinha (PEIXOTO; OLIVEIRA, 2010, p. 174-5). Conforme Alexandre Gonçalves (2002), estudos de viabilidade por parte do Ministério da Aeronáutica para o local designado estavam sendo feitos, fato que reforçou os argumentos dos irmãos Coimbra Bueno, que prometeram a doação de parte de suas terras para sua concretização. Essas negociações ocorrerão até 1954. Conforme documento apresentado por Wilton Medeiros, uma outra hipótese de lugar foi estabelecida, na saída Sudoeste de Goiânia (atual GO-040) [f.127], dessa vez afastado das áreas urbanas próximas, hipótese rapidamente descartada. Conforme consta na Planta Geral de Orientação, as áreas limítrofes do novo lugar já estavam parceladas, fato que pesou negativamente nas negociações, por apresentar, num panorama futuro, a impossibilidade de outras ampliações.



[f.126] Aeroporto de Goiânia próximo ao Setor Campinas.
Fonte: GONÇALVES, 2002.



[f.127] Planta de situação da possível localização do aeroporto de Goiânia na estrada sentido sudoeste do estado.
Fonte: MEDEIROS, 2010.

69. A partir de 1952, passa a ser Departamento de Estradas e Rodagens de Goiás (DERGO).

A transferência do Aeroporto ocorrerá em 1955. O local em que operava foi urbanizado e ganhou o nome de Setor Aeroporto. A hipótese de local apresentada na Planta Geral de Orientação e descartada em 1954, virá a ser o Bairro Aeroviário. Se nos casos progressos essa infraestrutura emprestará seu nome para os novos bairros como uma espécie de testemunho de suas histórias, o caso do novo aeroporto será o oposto. O local destinado foi no bairro Santa Genoveva. A extensão do terreno demandada para uma pista prevista de 3 km, incorporaria parte do perímetro urbano desse bairro e das áreas rurais do médico e articulista político Altamiro de Moura Pacheco (691.681,45 m²), proprietário desse loteamento; ao norte demandaria parte da área rural do médico Augusto França Gontijo (521.466,50 m²), proprietário do loteamento do Jardim Guanabara, e ao Sul, parte da área rural da Interestadual Mercantil S.A. (668.554,59 m²), proprietária do loteamento do Setor Jaó. O Decreto nº 37.851/55 ainda apresenta o nome de Dilma Barbosa Gondas, sem apresentar mais detalhes. Esse Decreto admite, por parte do Ministério da Aeronáutica, essas doações de terra para a construção do novo aeroporto. Ao todo, sua área foi de 4.000 km². As instalações iniciais eram uma pista de 1.500 x 30 metros e um pequeno terminal. Em decorrência das obras, o Aeroporto somente entrará em operação em 1956. Até lá o local utilizado para pousos e decolagens era no Setor Macambira.

Em 1962, com a crescente demanda, foi edificado um terminal de 1.200 m². Já sob a administração da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) em 1974, em decorrência da Portaria nº 120-GM-5/73 que o federalizou, o aeroporto receberá investimentos expressivos, mas balizados pela crescente demanda, dentre eles a reformulação e ampliação da pista para 2.500 x 40 metros e uma ampliação de 700 m² no terminal de passageiros. Em 1981 e 1994 outras intervenções serão feitas no terminal, deixando-o com 4.200m². Em 2000 se iniciará a última ampliação oficial do terminal, o qual ficará com 6.500 m², com um porte para um fluxo anual de 600 mil passageiros/ano (Pax/ano) (MÁXIMO; SABOIA, 2014, p. 115). Em 2005 iniciaram-se as obras para o novo terminal do Aeroporto. A previsão de sua capacidade era de 2,1 mi de Pax/ano (Infraero, 2005). À época, pelo terminal em operação já passavam 1,2 mi de Pax/ano, duas vezes a capacidade do antigo e mais da metade do novo. Em 2012 chegou-se à constatação nos âmbitos da Infraero que o novo terminal estaria subdimensionado, sendo necessária a reelaboração do projeto. Cabe salientar que essa foi uma compreensão tardia, tendo em vista o expressivo aumento de passageiros nos anos anteriores: em 2011; 2,8 mi Pax/ano; em 2010, 2,3 mi Pax/ano e em 2009, 1,7 mi Pax/ano (Infraero, 2018). Em 2011 também foi inaugurado o Módulo Operacional Provisório (MOP), no antigo terminal, uma ampliação às avessas cuja previsão de inauguração era para 2009. Essa medida emergencial de providenciar “puxadinhos”, advém da crise dos aeroportos brasileiros em 2006, evento que ficou conhecido como “apagão aéreo”. Como é possível concluir por esses dados, o Aeroporto de Goiânia estava defasado desde a última ampliação oficial em 2000. Após sua conclusão, o terminal ficou com 7.650 m² e com capacidade para uma demanda anual de 1 mi Pax/ano [f.128]. Além do mais, no antigo terminal foram realizadas obras de expansão de vagas para estacionamento, de 440 para 740, concluídas em 2012. Um ano após a inauguração do MOP, por suas instalações já passavam 3,07



[f.128] Vista aérea do antigo terminal aeroportuario de Goiânia.
Fonte: www.opopular.com.br



[f.129] Imagens do Lado Terra e Lado Ar do novo terminal do Aeroporto de Goiânia.
Fonte: Pedro Máximo, 2019

milhões de Pax/ano, o que representa um aumento de aproximadamente 75% em relação à capacidade do novo terminal e três vezes a do antigo. Se inaugurado nessas condições, ele já estaria saturado. Em 2013 o novo projeto foi apresentado pela Infraero e o TCU o aprovou, retomando as obras imediatamente. Sua inauguração foi em 9 de maio de 2016 pela então presidenta, Dilma Rousseff, numa conjuntura política complexa que levou a seu impedimento no mesmo ano. Do início de sua construção em 2005 até sua inauguração em 2016, 11 anos, as obras foram interrompidas oito vezes, em decorrência de problemas identificados pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

O novo terminal apresentado pela Infraero em 2013, possuiria uma capacidade para 6,5 mi Pax/ano com uma área total de 34.100 m² [f.129]. No contexto de sua inauguração em 2016, parte considerável das infraestruturas de acesso não estavam concluídas. A princípio ele se deu pelo Jardim Guanabara, um bairro predominantemente residencial cuja hierarquia viária já estava saturada, em especial, a Avenida Vera Cruz (extensão da Avenida Perimetral), que conta com expressiva movimentação de veículos pesados. Tal condição fez o novo terminal e sua nova posição de acesso se assemelharem em sobremaneira às condições do antigo, outrora garantido pelos bairros Jaó ou Santa Genoveva. As obras de acesso pela BR-153 estavam sob a responsabilidade da Concebra, que realizou um acesso provisório, pouco legível e absolutamente perigoso, em dezembro do mesmo ano, sete meses após o início da operação do novo terminal que se deu 21 de maio. O novo terminal é de tipo linear [f.130],



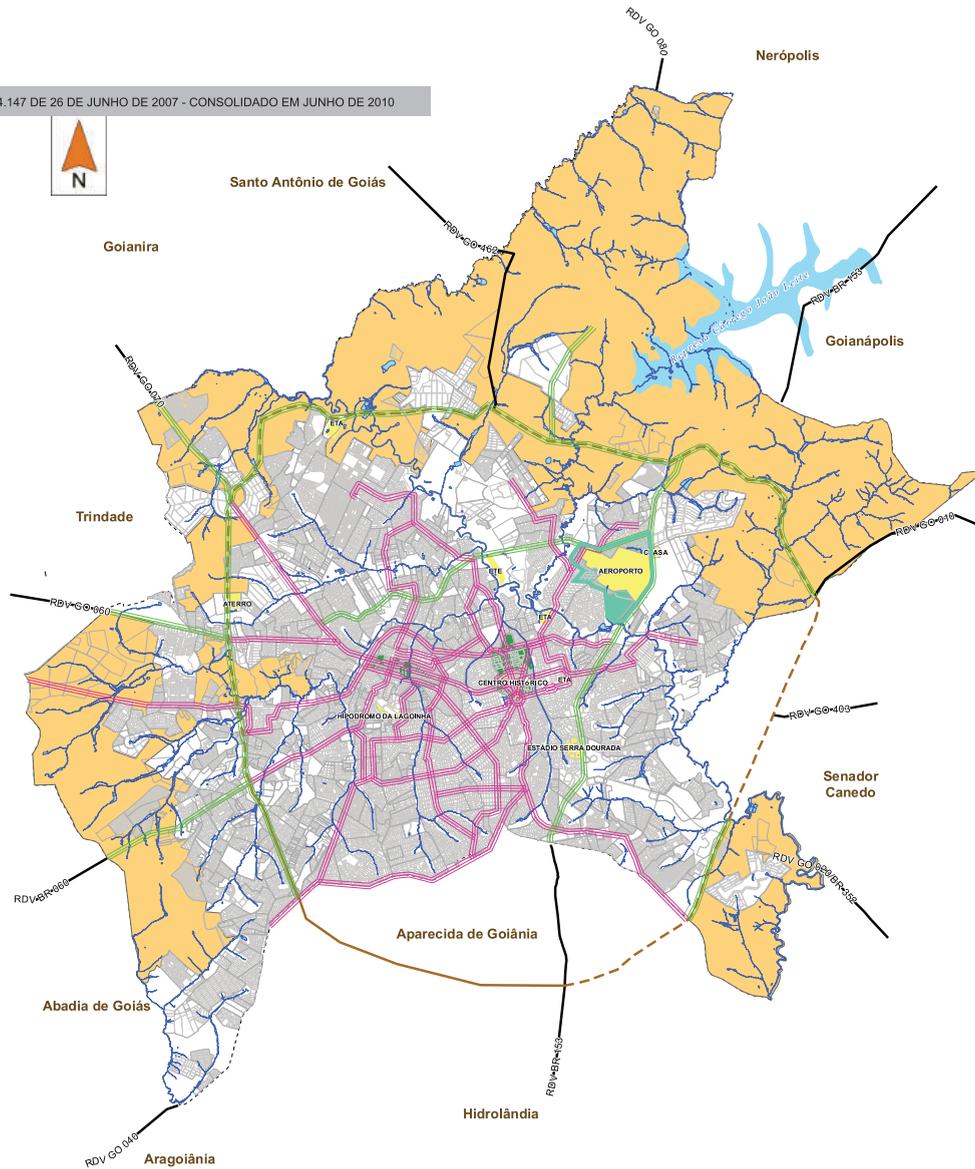
[f.130] Vista aérea do novo aeroporto de Goiânia.
Fonte:
www.transportabrasil.com.br/

Figura 03
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO



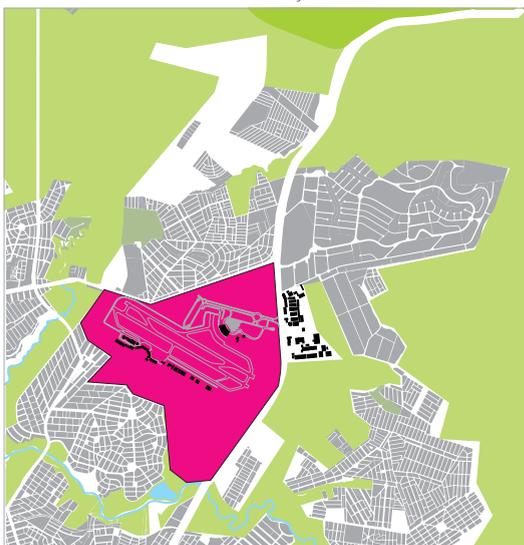
Prefeitura Municipal de Goiânia | **SEPLAM** | Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo
Plano Diretor de Goiânia 2007

Figura 03 **Desenvolvimento Econômico**



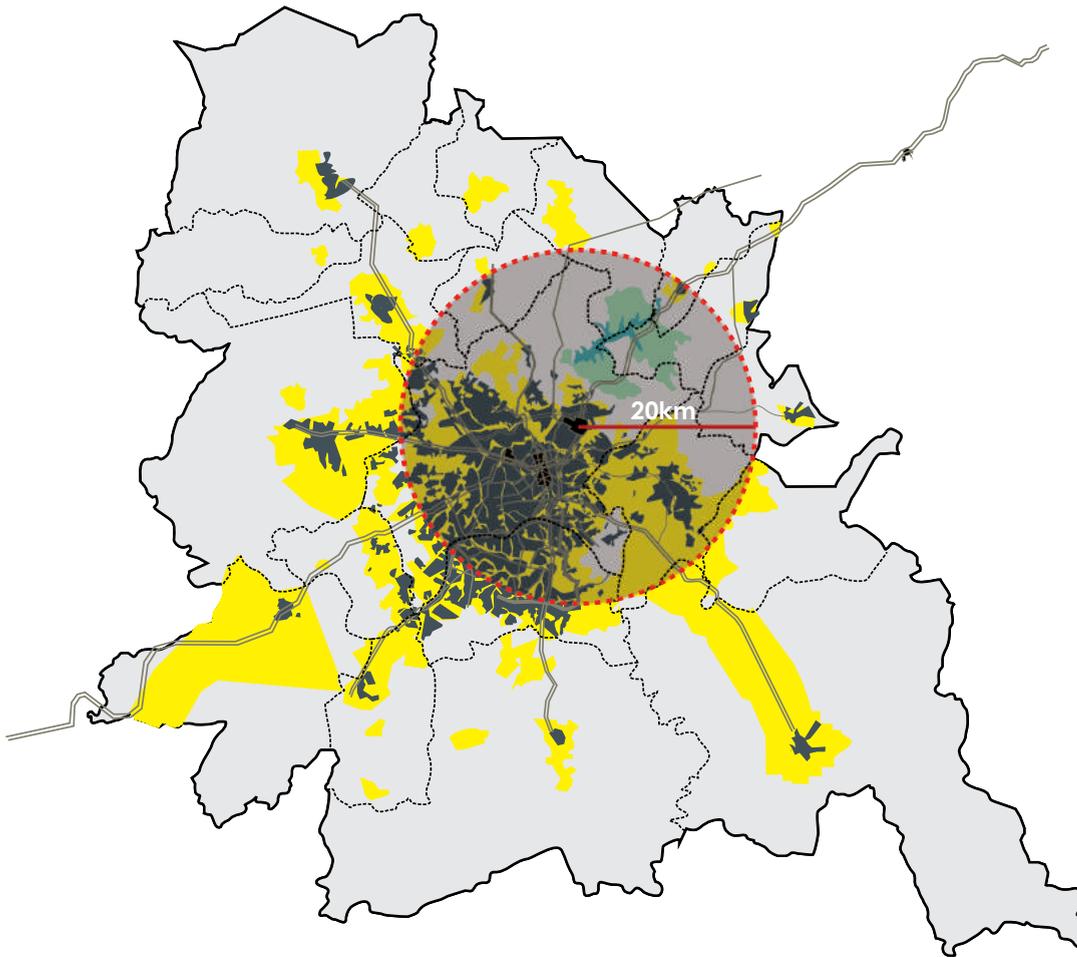
[f.131] Plano Diretor - Desenvolvimento econômico.
Fonte: Diário oficial, 2007.

[f.132] Aerotrópole às avessas de Goiânia
Fonte: Pedro Máximo.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Pedro Máximo e Matheus Costa
Finalização: Pedro Máximo, 2019.



composto por três pisos, sendo dois os operacionais e um, pelo subsolo, vinculado aos serviços de abastecimento.

Em 2007 foi aprovado o Plano Diretor de Goiânia pela Lei Municipal nº 171. Dentre as mais contraditórias atitudes ali representadas, está a delimitação de uma Aerotrópole, lindeira às imediações do aeroporto nos bairros Jaó, Santa Geneveva e Jardim Guanabara [f.131][f.132]. Esse trecho, contraditoriamente aos pressupostos estipulados pelo conceito “Aerotrópole”, corresponde, ou a um desvio programado ou a uma incompreensão do que realmente é uma Aerotrópole. Apesar das incongruências, consideremos o recorte estipulado para fins analíticos. Neste sentido, o primeiro problema elencado refere-se ao que se quer dizer por Aerotrópole: cidade-aeroporto? Aeroshopping? Áreas empresariais lindeiras ao Aeroporto? Essa incompreensão faz da “Aerotrópole” de Goiânia uma Aerotrópole subversiva, às avessas, invertida, encolhida ou míope, incapaz de enxergar as distâncias necessárias para sua



concretização. Afinal, esse é um problema recorrente dada a ausência de planejamento do território de modo integrado, tal qual foi identificado no caso do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (MÁXIMO, 2014). O segundo problema a ser levantado diz respeito aos problemas ambientais do perímetro estipulado, seja de nascentes próximas e leitos d'água, ou a impossibilidade de determinadas atividades em decorrência das restrições aeroportuárias derivadas de sua operação. Uma terceira colocação a ser feita diz respeito às áreas internas ao próprio aeroporto disponíveis para ampliações, tanto das instalações terminais quanto da própria pista, que apresenta um limite técnico de teto de 40 voos/hora. Por fim e não menos importante que os outros elementos outrora elencados, diz respeito ao tipo de configuração dos transportes terrestres e sua hierarquia disponível no território. Apesar da relevância do sistema rodoviário que Goiânia dispõe, para a operação de uma Aerotrópole, especialmente na área delimitada pelo Plano Diretor, demandaria de um reordenamento interno ao aeroporto na direção de usufruir das antigas instalações. Caso contrário, o sistema disponível para acesso à infraestrutura rapidamente ficaria saturado, intensificando problemas de mobilidade na BR-153 e na Avenida Perimetral.

Se estabelecermos, por outro lado, os 20 km de raio [f.133], o panorama se altera. É possível, neste sentido, advertir que a área sobre a qual repousa este recorte, englo-

[f.133] Perímetro de uma aerotrópole para Goiânia.

Fonte: Pedro Máximo.

Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019.

ba uma fração do território que possibilita um planejamento urbano-regional que incorporaria às dinâmicas do Aeroporto, sentido horário, Terezópolis de Goiás, Goiánópolis, Bonfinópolis, Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Goiânia, Santo Antônio de Goiás e Nerópolis. Em tese, esses municípios dispõem de áreas de expansão já legalizadas, o que pode ser observado na relação mancha urbana *versus* perímetros urbanos. Além do mais, essas áreas são diversificadas e contam com universidades, centros de pesquisa, redes hoteleiras, shoppings centers, enfim, equipamentos e infraestruturas que são característicos de uma Aerotrópole. Desses municípios, Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Goiânia e Nerópolis já possuem Áreas de Produção Local, o que nos informa que há, por exemplo, subestações de energia instaladas em seus territórios ou diretamente alimentadas por elas, tanto quanto uma integração viária mínima necessária para seus funcionamentos.

Essa tentativa de estabelecimento de uma Aerotrópole a partir de um planejamento municipal, mesmo de uma metrópole como no caso de Goiânia, de início, é frágil. Uma Aerotrópole integra o aeroporto à sua área de influência: a região. Essa é a escala de impacto desse tipo de infraestrutura. Por outro lado, a própria entidade aeroportuária e suas características inerentes demandam de novas próteses a serem redesenhadas constantemente, a fim de prever e providenciar sua expansão e adensamento. Seu planejamento deve mirar, no mínimo, 20 anos. Sem a observação dessa dinâmica transescalar em atravessamentos constantes e esse horizonte temporal mínimo, os planos e projetos tendem a ser profundamente limitados, como no caso da Aerotrópole subversiva de Goiânia. Se o planejamento previa sua instalação a partir de 2007, como é possível observar empiricamente, nada foi feito além da construção do Tribunal de Contas do Estado de Goiás e do adensamento residencial de seus bairros lindeiros. Além disso, é importante advertir quanto à necessidade de um planejamento mais rigoroso, do ponto de vista conceitual e técnico, em relação às áreas urbanas lindeiras ao aeroporto. Seu tipo de infraestrutura, por si só, é um indutor de expansão e adensamento que acaba por impor tensões no espaço que o transformam dramaticamente.

Brasília e sua Airport City

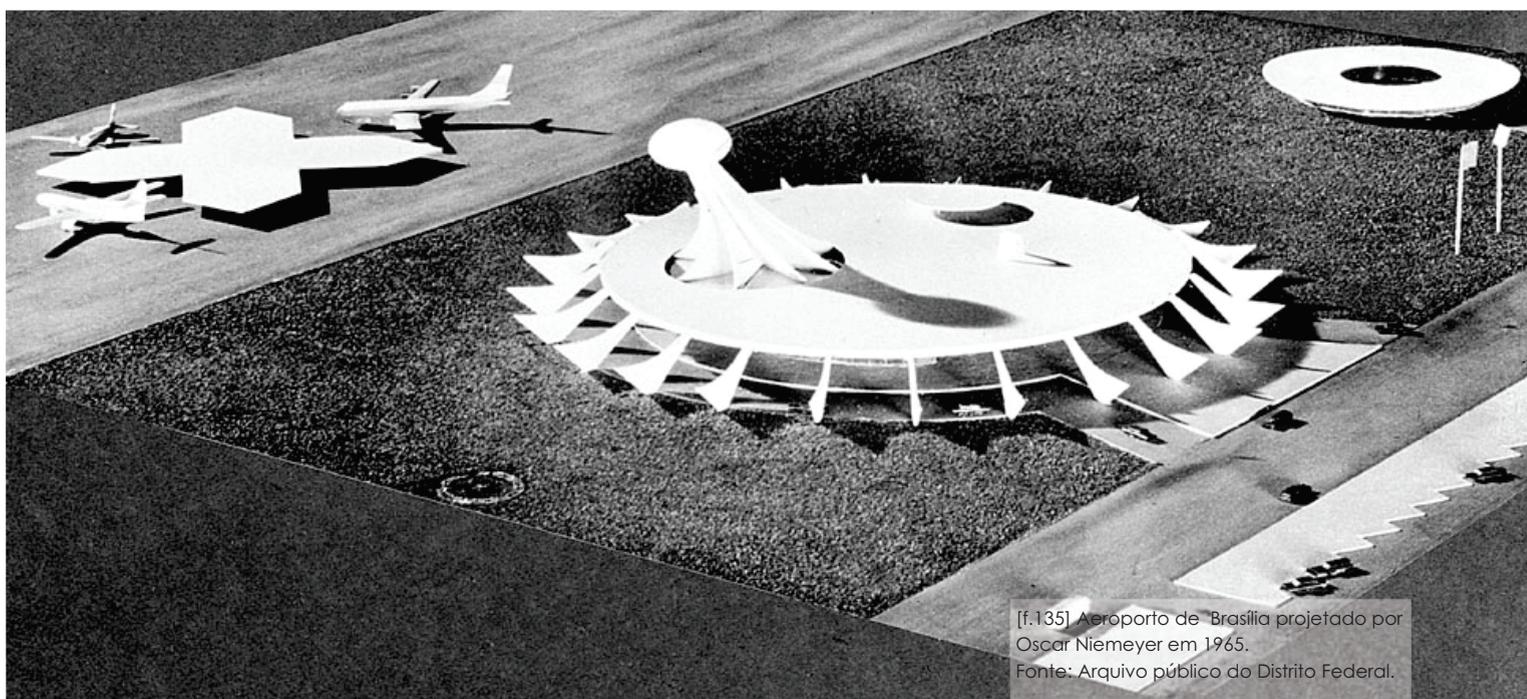
Brasília possui afinidade com seu aeroporto. Tal qual Goiânia, eles nasceram juntos. A proposta de Lucio Costa para a cidade dispunha de um pequeno aeroporto de duas pistas cruzadas entre si, muito próximas ao pátio de aeronaves e às instalações terminais. Ele foi locado nas imediações da estrada sentido Anápolis, próximo à Asa Sul. Todavia, conforme apontado pelo júri do concurso, seria necessário a escolha de um outro local, tendo em vista problemas possíveis de expansões futuras. Outra característica importante que determinou sua mudança de local advém de um deslocamento que deveria ser feito do Plano Piloto na direção do Lago Paranoá, para aproximá-lo ao amplo espelho d'água artificialmente criado para receber a nova capital. Desse modo, o arco norte-sul foi tensionado cerca de 800 metros a leste, dado que provocou algumas alterações no processo de implantação da cidade, em especial da Esplanada dos Ministérios (CARPINTERO, 1998; LEITÃO, 2003). Mas essas questões assinalavam a preocupação quanto à locação do aeroporto definitivo da capital. Afinal um

pequeno terminal com pista de pouso no formato de aeródromo já havia sido aberto em 1955, pelo então governador de Goiás, Bernardo Sayão. Seu primeiro local foi onde hoje se encontra a rodoferroviária, na extremidade oeste do Eixo Monumental, cujo nome era Vera Cruz (PORTO, 2008, p. 32). Enquanto as obras de desmatamento da nova área estavam a todo vapor em 1956, foi aberta uma nova pista nas imediações do Catetinho, que funcionou até a inauguração da pista em 1957.

As instalações iniciais na nova área onde atualmente se encontra essa infraestrutura, foi de um pequeno terminal linear de estrutura de madeira projetada por Oscar Niemeyer [f.134], e uma pista com capacidade para receber aeronaves maiores e voos internacionais. Esse foi o caso do voo de inauguração do aeroporto, operado pela empresa *Pan American*, de Brasília para Nova Iorque, em 1957. No ano de 1958 sua pista recebeu 268 pousos e decolagens. Em decorrência do expressivo aumento dessas operações, um ano depois, sua movimentação já era surpreendentemente maior: 6.741 pousos e 6738 decolagens, conforme Inframerica (2017). A necessidade de novas instalações crescia e era evidente, mas as instalações terminais de madeira atenderiam a capital por 14 anos. Em 1965 Oscar Niemeyer apresentou o projeto para o novo terminal [f.135]. No memorial, afirmou Niemeyer, não tinha a pretensão de ser o novo terminal de Brasília, tendo em vista que o aeroporto deveria ser deslocado para uma nova área e construído “em escala muito mais ampla” (1998 [1965], s/p). Sua intenção era a substituição das instalações existentes e dar a Brasília um aeroporto digno de seu porte e caráter. Era necessário, para essa entidade aeroportuária, “dotá-la de qualquer coisa diferente que harmonize com a nova capital” (*Ibid.*). A solução adotada foi de uma planta circular para evitar os corredores “a perder de vista” as lojas, companhias aéreas, etc. Compacto, o novo terminal aproximaria essas instalações internas aos passageiros, que estariam “no centro da composi-



[f.134] Primeiro Terminal aeroportuário de Brasília projetado por Oscar Niemeyer de caráter provisório.
Fonte: Arquivo público do Distrito Federal.



[f.135] Aeroporto de Brasília projetado por Oscar Niemeyer em 1965.
Fonte: Arquivo público do Distrito Federal.



[f.136] A, B, C e D: Aeroporto de Brasília projetado pelo arquiteto Tércio Fontana Pacheco.
Fonte: Arquivo público do Distrito Federal.

ção” (*Ibid.*), de modo a facilitar sua orientação e informação. O acesso às aeronaves se daria por uma “rua subterrânea” a um satélite posicionado distante do terminal, para deixar o trânsito livre para “viaturas, socorro e manutenção” (*Ibid.*) ao nível do pátio de aeronaves. Esse projeto foi negado pelo Ministério da Aeronáutica já no Regime Militar, em decorrência das orientações políticas do arquiteto (PORTO, 2008, p. 32).

O projeto executado foi desenvolvido pelo arquiteto do Ministério da Aeronáutica Tércio Fontana Pacheco [f.136], em substituição do antigo terminal de madeira (PARADA, 2014), que foi desativado em 1971. O novo terminal de três pavimentos, linear e simples, foi dimensionado para atender à demanda de 2 milhões de Pax./ano até a década de 1990 (PORTO, 2008, p. 32). Em 1973, o Aeroporto de Brasília passou a ser administrado pela Infraero, e em 1980 se inicia a elaboração do Plano Diretor do Aeroporto, concluído em 1984 (PEREIRA *et al*, 1991, p. 125). Em decorrência do aumento do número de operações e, principalmente, em função do ruído aeroportuário no Setor de Habitações Individuais Sul e no Setor de Mansões Dom Bosco, foi repensada a proposta de criação de uma segunda pista que já constava no projeto anterior. Também foram previstas a alternância de horários e predominância de uso das pistas para pousos e decolagens. É neste processo de repensar a dinâmica urbana do DF e do aeroporto que, solicitado pelo Plano Diretor, a Infraero abriu licitação pública e a empresa que venceu contratou a Themag Engenharia. Conforme Cláudia Porto (2008), Sérgio Parada era coordenador da equipe de arquitetura e levou a cabo essa proposta.

Ao todo foram desenvolvidas 11 alternativas de ampliação e remodelação do antigo terminal. A proposta de expansão por dois satélites conectados por corredores aéreos ao corpo central, talvez inspirado no partido de Niemeyer de 1965, explicita a nova configuração arquitetônica: um terminal misto, um híbrido. Seu dimensionamento foi calculado para absorver o impacto de 10 mi Pax/ano, mas foi desenvolvido, com segurança, para 8 mi Pax/ano com projeção para 2008. Nesse sentido, as obras seriam executadas em cinco etapas (PORTO, 2008, p. 36-37): 1ª - novo elevado de acesso ao piso de embarque, sua respectiva cobertura, aumento da potência de resfriamento interno, ampliação norte do saguão (1990-1992); 2ª - inaugurado o satélite norte e a instalação de nove pontes de embarque, implantação do sistema de automação para controle das atividades (1992-1994); 3ª - transformação interna do antigo terminal, remodelação dos fluxos de embarque e desembarque internacional, e implantação da área de alimentação 24 horas (1994-1996); 4ª - inauguração do terraço panorâmico, remodelação do projeto que já encontrava-se em defasagem em função do atraso em 4 anos da continuidade das obras, além de reformas internas no terminal na parte sul; 5ª etapa não concluída de implantação do satélite sul, cuja previsão era de acréscimo de mais sete pontes de embarque. Estava prevista para essa etapa a ampliação do satélite norte, para adaptá-lo a um fluxo anual de 15 mi de Pax/ano. Ao todo, estimava-se que 30 aeronaves, em horários de pico, estivessem estacionadas no pátio, além de uma previsão de 5.200 passageiros embarcando e desembarcando simultaneamente (PORTO, 2008, p. 36).

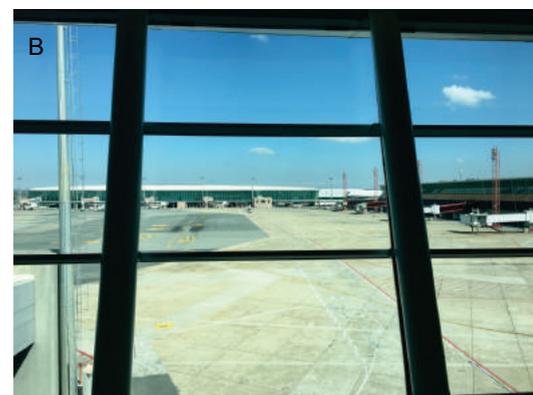
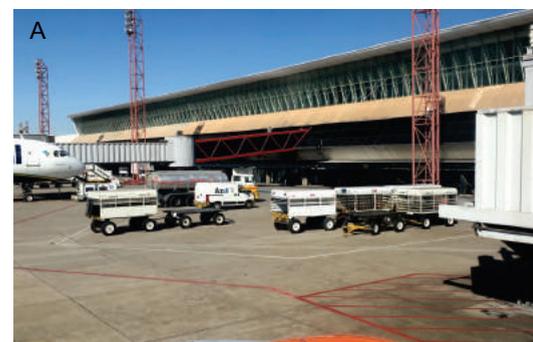
Em 2000, 6 mi Pax/ano já passavam pelo aeroporto, um aumento expressivo que demandou reajustes no projeto. Em 2006, 10 mi Pax/ano; em 2008, 10,44 mi Pax/ano. Além das mudanças feitas em 2000 para ajustá-lo ao aumento de fluxos, outra mudança, em 2006, foi reelaborada com uma projeção de aumento de 85 mil m² para 100 mil m² de área terminal. Em 2006, 13 das 20 pontes de embarque/desembarque previstas já operavam. O aumento da área do satélite norte em 50% foi proposto em 2005, cujo objetivo era amortecer o tal aumento e ganhar tempo em função do atraso na execução do satélite sul. Com a sua construção a ampliação do satélite norte, previa-se uma capacidade anual de 13 mi Pax/ano a 15 mi Pax/ano, uma margem muito próxima do fluxo do período de reformulação do projeto. O projeto que havia sido desenvolvido para um horizonte de 20 anos, no formato de um Aeroshopping, logo entraria em obsolescência antes do prazo previsto. De paisagismo de Rosa Kliass e Luciano Fiashi, iluminação Esther Stiller, e painéis de Athos Bulcão, a tentativa de configurar uma relação proximal com Brasília e oferecer-lhe um portal de entrada à altura, então, encontrou dois problemas: 1) o aumento expressivo da demanda em decorrência das melhores condições de acesso econômico das classes que antes não podiam usufruir desse modo de transportes; 2) o atraso da execução das etapas das obras que, no contexto, figuraram mais como empecilhos políticos que técnicos.

Com o anúncio, em 2008, da Copa do Mundo a ser sediada no Brasil em 2014, e com a progressiva dificuldade do governo federal em solucionar os problemas aeroportuários dados desde o apagão aéreo (em especial das 12 cidades escolhidas para sediarem os jogos, incluindo Brasília), no curso de 2008 a 2011, o Estado decidiria abrir tais infraestruturas para concessão. O Aeroporto Internacional de Natal, iniciaria esse processo em 2011, no ano seguinte, Brasília, Guarulhos e Viracopos, em 2013, Galeão e Confins, e em 2015-2016, Florianópolis, Fortaleza, Salvador e Porto Alegre. Esses últimos, para adaptá-los ao aumento de voos internacionais para os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016, e para aprofundar a competição entre os aeroportos, tendo em vista que cada concessão foi desenhada especificamente para o porte e planejamento futuro (BRASIL, 2015). A Inframerica, arrematou o aeroporto de Brasília, e em dezembro de 2012 já iniciaria as obras de expansão do *pier* sul. Logo em seguida, o satélite norte foi incorporado para a extensão do *pier* norte. Da solução compacta de Sergio Parada e equipe a uma solução estendida, linear, da Inframerica. Do projeto desenvolvido pelo primeiro, de 85.000 m² e 100.000 m² posteriormente, somente 60.000 m² estavam executados. Com a ampliação coordenada pela Inframerica, o terminal aeroportuário passaria a 110.000 m², quando inaugurado em abril de 2014, pouco tempo antes do início dos jogos da Copa do Mundo [f.137] [f.138].

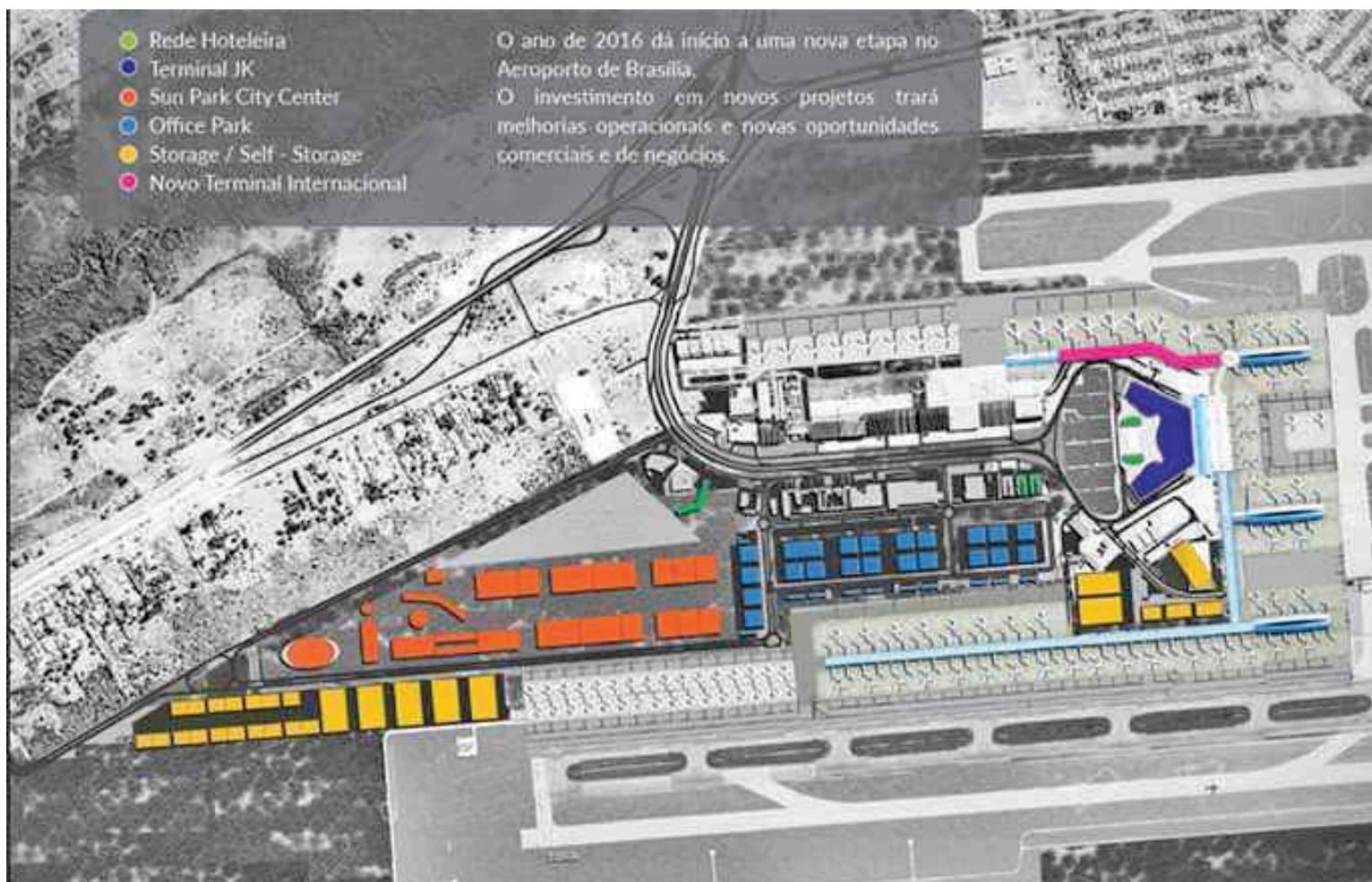
Em 2015, logo após a inauguração das expansões, Sergio Parada publicou um texto por título, *Aeroporto de Brasília: uma outra visão*. Nele, o autor da expansão do aeroporto de 1990-2008, além de alertar para o estado inconcluso das obras que coordenou, reclamou sobre a expansão feita pela empresa que o administra. Revoltado, Parada saiu em defesa da ética arquitetônica, que havia desaparecido ou estava



[f.137] Elevado de acesso ao embarque do aeroporto de Brasília [saída norte].
Fonte: Acervo do autor.



[f.138] A e B: Pátio e área de manobras de aeronaves do aeroporto de Brasília.
Fonte: Acervo do autor.

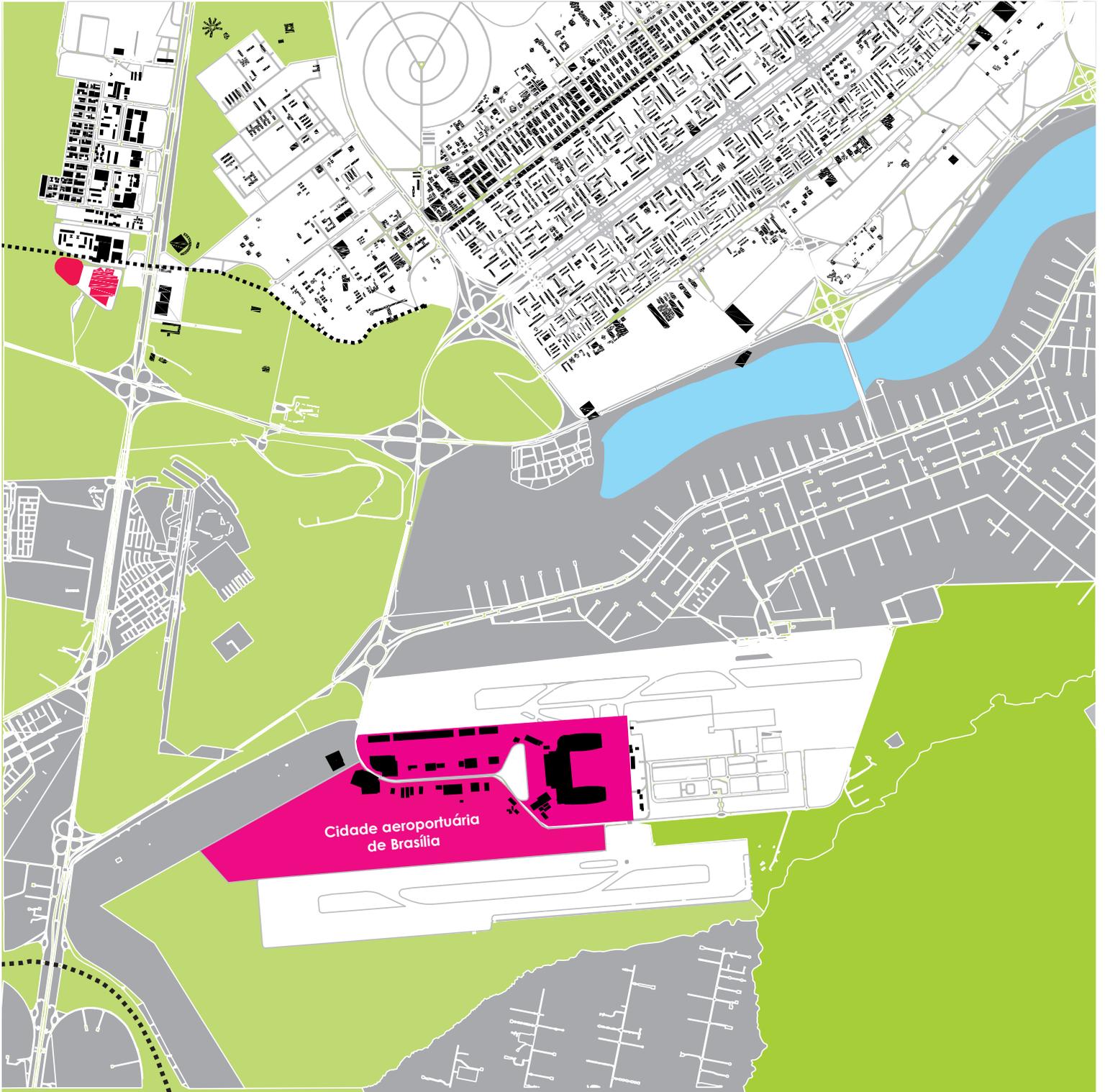


[f.139] Masterplan da Cidade Aeroportuária de Brasília. Fonte: Inframérica, 2015.

em vias de desaparecer no Brasil. Justificou mais uma vez as decisões tomadas por ele e sua seleta equipe, e protestou contra as intervenções sem aviso prévio, sem ser consultado. Para tal, solicitou a autoridade das artes (música, pintura, escultura, etc.), e alegou que sua obra havia sido destruída por um projeto sem autor e lamentou

“[...] Essas melhorias, se assim podemos chamá-las, atendem basicamente a questões operacionais do novo terminal. Nossa cidade, nossa cultura, nossa criatividade arquitetônica reconhecida internacionalmente, enfim, a arquitetura brasileira como um produto cultural de nossa sociedade foi esquecida na sua totalidade; é uma pena! [...]” (PARADA, 2015, p. 24)

No mesmo ano de publicação desse texto, a Inframérica apresentou um novo projeto, ambicioso, que eliminaria de vez as antigas instalações: a Cidade Aeroportuária de Brasília [f.139][f.140][f.141]. Diferentemente do caso de Goiânia, que não apresenta especificações maiores quanto às determinações de ocupação e usos de sua Aerotrópole às avessas, a Inframérica desenvolveu uma proposta semelhante aos postulados de uma cidade-aeroporto. Trata-se de uma simulação das atividades urbanas para aqueles que estão em trânsito, ou para aqueles que não necessariamente imergiriam na lógica dos fluxos aéreos. Para o *airside*, foi proposta a implanta-



[f.140] Local da cidade aeroportuária de Brasília em destaque e sua relação com plano piloto de Brasília.
Fonte: Pedro Máximo.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Matheus Costa
Finalização: Pedro Máximo, 2019.



[f.141] Representações futuras da Cidade
Aeroportuária de Brasília.
Fonte: Inframérica, 2015.

ção do novo terminal internacional, de forma linear, articulado pelo satélite norte ao corpo do novo terminal JK, que também seria ampliado. Ao sul, será criado um terceiro *pier*, semelhante aos outros anteriormente desenvolvidos, que será estendido a oeste, por uma extensão linear. Somente essa extensão terá, de ponta a ponta, aproximadamente 1.250 metros. Próximo à extensão sul, ainda no *airside*, foram pensados seis edifícios para um *self-storage*. No *landside*, foi previsto uma extensa área para um *Office Park* e, mais a oeste, o Sun Park City Center e uma série de galpões para um *storage* externo. Além disso, acoplado ao novo terminal JK, um edifício de estacionamentos articulado a uma rede hoteleira, que se estenderá ao longo de toda via de acesso.

Em 2007 a pista sul foi executada. Em 2016 o aeroporto passou a operar com suas duas pistas simultaneamente. No planeta, um número restrito de aeroportos opera com essa técnica, casos de *Heathrow Airport*, em Londres, *Daxing Airport*, em Beijing, *Hartsfield-Jackson Airport*, em Atlanta, por exemplo. Outrora, o aeroporto operava com a capacidade máxima de 60 voos/hora. Com essa alteração, passou a operar com 80 voos/hora. Uma média de 1,33 voos/min. Todavia, a contragosto desses investimentos em expansão e aprimoramento tecnológico, nos últimos anos no Brasil, a crise econômica que se deu pelo agravamento do neoliberalismo, sobretudo sentida pelas classes mais baixas e pela classe média (adotada neste trecho pelo conceito do IBGE), os aeroportos, em especial os de grande porte como o de Brasília, absorveram seus impactos negativos. Em 2015, ano de apresentação do projeto para a Cidade Aeroportuária de Brasília, pelo aeroporto passaram 19.821.796 pessoas e 186.377 mil aeronaves, no ano de 2016, teve queda brusca de quase 2.000.000 de passageiros e operou com 161.167 aeronaves. No ano de 2017, a tendência da curva continuou a decrescer, e chegou a operar com 148.619 aeronaves e 16.912.680 passageiros. Em 2018, com leve recuperação, os dados de passageiros se assemelharam aos de 2016, todavia, com um número menor de aeronaves, 153.796. Esses dados indicam uma racionalidade maior nas distribuições dos fluxos e o que explica seu caráter de *hub* de voos domésticos no país, com participação expressiva de conexões aéreas nesses dados. Além do mais, esses dados econômicos que se reverberaram diretamente nos fluxos do Aeroporto Internacional de Brasília, fizeram com que as etapas de implantação da Cidade Aeroportuária fossem adiadas. O *homo fluxos* (PEIXOTO, 2004), terá de esperar mais alguns anos para ver esse espetáculo acontecer, e o fará ansioso.

3. A EXPLOSÃO DO EFEITO GENÉRICO – OS SHOPPING CENTERS

Ao observarmos o território urbanizado por meio de nossos veículos técnicos (automóveis e aviões) na lógica da aproximação-distanciamento (das partículas ao todo e vice-versa), enxergamos massas concretas cujas complexidades estão intrinsecamente relacionadas às ações humanas que inscrevem no espaço modificações, transformações e, às vezes, verdadeiras metamorfoses. Essas massas que contam com acumulações temporais, se revelam a qualquer observador curioso, como um enigma a ser decifrado por esses mesmos movimentos. Como um grande *puzzle* de fragmentos complexos, a cidade contemporânea que é a cidade da era da prevalência do urbano, passou por processos metamórficos importantes que desterritorializaram desse conceito seus significados e sentidos mais caros. Todavia, outros significados e sentidos foram sendo sobrepostos àqueles que outrora o constituíam, tendo em vista a progressiva corrosão do antigo caráter coletivo, comunitário e social que o sustentava; ao passo que ascendia um panorama forte das subjetividades em amplificação e multiplicação. Os espaços coletivos tornaram-se os lugares das massas, lugares esses comumente nomeados de não-lugares. Os lugares privados foram circunscritos em novas comunidades muradas, cidades dentro das cidades, seja em torres acopladas aos parques, seja morando no próprio “parque” em condomínios e loteamentos horizontais fechados. Todavia há uma semelhança entre eles, uma correspondência imperativa: a prevalência do indivíduo e de sua ideologia, seja nos espaços de aglutinação das massas (hipermercados, *shoppings centers*, aeroportos, estádios desportivos, etc.), seja empilhado em “containers” de paredes finas ou isolados em comunidades horizontais muradas. Neste último capítulo desta tese, faremos uma reflexão acerca desse processo recente, centrada na produção dos *shoppings centers* que, no entre-Metrópoles, contabilizam 47, dos 55 disponíveis em Goiás e no DF. Iniciaremos o percurso dessa reta final com uma análise teórica do habitar (no sentido de estar no mundo), de sua “crise” aos possíveis sentidos do habitar contemporâneo e seus conflitos evidentes caracterizados pela prevalência da economia neoliberal.

Há uma “crise propriamente dita do habitar”, disse-nos o filósofo Martin Heidegger (2016, [1951] p. 10). Essa constatação, já clássica, é hoje, aparentemente, uma um consenso global. As tentativas de saída rápida dessa crise foram muitas, variadas e repetidas vezes tentadas no final do século 20 e início do século 21. Entretanto, essas mesmas tentativas parecem tê-la aprofundado, e aquilo que inicialmente era uma constatação teria se tornado crônico. Na tradição fenomenológica e hermenêutica quando a arquitetura é o foco, dois elementos existenciais são importantes: a terra e o céu (2016, [1951] p. 3). Ambos admitem duas cosmologias que sustentam o habitar: os homens como mortais e seus deuses (*ibid.*). Esses elementos configuram, num plano ontológico, aquilo que Heidegger chamou de “quadratura do habitar” (*ibid.*, p. 4), pontos interligados e inseparáveis na construção do *Dasein*. O arquiteto Christian Norberg-Schulz nos apresentou, após suas leituras de Heidegger, que o valor dessa quadratura está na qualidade de evocação mútua de seus componentes. Deste modo, “cada elemento é o que é porque reflete os demais”, como num “jogo de espelhos” (NORBERG-SCHULZ, 2008 [1976], p. 465). A consequência e o processo do

habitar é a construção do lugar que, em seu sentido ontológico e material, conta com elementos presentes no espaço que designam uma verticalidade e uma horizontalidade. Esses elementos, misteriosos e mobilizadores de crenças e especulações, ajudaram o homem na configuração de limites precisos, claros e conhecidos. Afinal, um lugar não abrange o espaço em sua totalidade, ele é uma prisão simbolicamente construída a fim de garantir ao homem um estado de paz.

Por detrás dessa visão romântica sobre o ser-no-mundo há uma ácida crítica aos caminhos tomados pela sociedade moderna que, conforme Jean Fourastié (1971 [1949], p. 11) “[...] perdeu a segurança e a eficácia dos longos pensamentos e das intenções firmes. Perdeu a medida do possível e do impossível”, afinal, “[...] a técnica conduz o homem a horizontes imprevisíveis [...]”. A idealização do homem, no processo histórico da construção de uma subjetividade universal estava em ruínas após a guerra. Este homem idealizado, “[...] colocado entre um passado que lhe parece inteiramente caduco e um futuro desconhecido” se apresentava a Jean Fourastié “privado das tradições, das morais e das religiões que lhe davam equilíbrio mental e social e não tendo ainda encontrado filosofia válida para a nova era, vive o dia-a-dia, segundo as incoerentes solicitações do curto prazo” (1971 [1949], p. 11). Entretanto, se observarmos atentamente as nuances dessas críticas, seja de Heidegger, seja de Fourastié, identificaremos um saudosismo em relação ao modo da construção do *ser-aí* do passado, como se aquilo que foi perdido estivesse acima das condições do presente. Constataremos mais: a idealização e o aplanamento desse passado. Como consequência há uma generalização do objeto criticado: “há uma crise do habitar” (o habitar, aqui, como totalidade); o homem “perdeu a segurança e a eficácia dos longos pensamentos e das intenções firmes” (o homem, aqui, também como totalidade). A homogeneidade pretendida do mundo exterior é uma tática empreendida pelo sujeito moderno na procura pela distinção. Ao fazê-lo, estabeleceu-se uma diferenciação entre a interioridade e a exterioridade. Essa diferenciação, por um lado, expõe sua distinção do todo na construção do *ser-aí*, por outro, se orgulha do conhecimento do todo numa cultura do desprezo, como se a distinção fosse capaz de salvá-lo do afogamento da massificação. Na exterioridade generalizada, o homem moderno-consciente, distinto e conhecedor das famosas “verdades universais” pôde expor seu conhecimento das massas, pôde esboçar com argumentos de certa empiria suas críticas ao mundo, ao todo, seguindo à risca o que fizeram os filósofos no contexto do iluminismo, num longo processo histórico empreendido pelo sujeito para trazer-lhe ou garantir-lhe a segurança da consciência de si.

No contexto do pronunciamento de Heidegger e da escrita de Fourastié, a cidade já não era mais a mesma de dois séculos antes. Seus limites haviam sido corrompidos e destruídos. Os espaços fora das antigas muralhas foram tomados por casas, conjuntos habitacionais, indústrias, linhas férreas e autopistas que seccionavam o território. Os lugares misteriosos e vazios, portanto, lugares existentes, mas não conhecidos (BAUMAN, 2001) foram produzidos como a extensão do habitat a partir de uma pretensa aliança com os espaços urbanos. Bairros de regularidade obsessiva, cidades jardins, cidades-satélites, *slums* e tentáculos urbanos segundo a lógica da cidade linear avançavam para fora, para longe, numa conquista constante do horizonte que

antes só se avistava por sobre as muralhas ou torres das cidades. À medida em que a urbanização se estendida, os limites impostos pelo “homem” na fundação de seu ser-no-mundo já não existiam e precisavam ser ressignificados. Nesse sentido, a metrópole ou a cidade agigantada já não poderia ser o lugar para uma vida plena em sociedade. Ela expunha e escancarava os problemas sociais derivados da “perda de limites”, que pode ser também compreendida como perda de controle ou a perda da segurança. Além disso, Heidegger e Fourastié falavam a partir das cidades em frangalhos, destruídas pela guerra. Aquilo que era mais importante para as tradições europeias, seus centros urbanos e o imenso repositório histórico cravado no espaço, estavam em ruínas, destruídos dessa vez por potentes técnicas de ataque e destruição em massa. Era necessário, ao “homem moderno”, lidar com essas ausências, características desse novo *Zeitgeist*. Para Heidegger era necessário se refugiar em paisagens como na cabana de *Todtnauberg*, na Selva Negra.

Por outro lado, observa-se no mundo, na América Latina e especialmente no Brasil, na última quarta parte do século 20 e no início deste século 21, a metrópole sendo eleita por essas “massas” como o lugar adequado para se viver. Aproximadamente 50% da população brasileira vive nas metrópoles distribuídas pelo país. O que esses dados significam? A cegueira das massas? Sua impossibilidade de compreender o que é o “habitar”? Continuaremos insistindo nessa crítica míope, elitizada, conservadora e por que não, retrógrada? A metrópole é o lugar eleito pelas pessoas como o lugar para se inserir na lógica da modernidade, ainda que capitalista. Para Zygmunt Bauman (2011) e Peter Sloterdijk (2002) a modernidade, que não foi interrompida, é um longo processo histórico de movimentações em direção à liberdade, à construção de sentidos de liberdade, e uma sucessão de tentativas, ainda que frustradas, do “homem”, de conseguir autossuficiência. Migrar para as metrópoles, ainda que a contragosto de filósofos respeitados como Heidegger, é a busca das massas populacionais de construir seu lugar no mundo. Esse é o ponto que devemos analisar. O que significa essa movimentação dos povos na construção da geografia contemporânea que é essencialmente urbana? O urbano aqui não no sentido do ramo de estudos específicos da geografia, mas do urbano como a característica da urbanização total da vida (LEFEBVRE, 1999), afeita progressivamente à metropolização do espaço (LENCIONI, 2017). Diante dela, como poderíamos escapar da armadilha da generalização? Para seguirmos com essa reflexão é importante trazer à tona uma fala do filósofo Pico della Mirandola

Estabeleceu, portanto, o ótimo artífice que, àquele a quem nada de especificamente próprio podia conceder, fosse comum tudo o que tinha sido dado parcelarmente aos outros. Assim, tomou o homem como obra de natureza indefinida e, colocando-o no meio do mundo, falou-lhe deste modo: “Ó Adão, não te demos nem um lugar determinado, nem um aspecto que te seja próprio, nem tarefa alguma específica, a fim de que obtenhas e possuas aquele lugar, aquele aspecto, aquela tarefa que tu seguramente desejares, tudo segundo o teu parecer e a tua decisão. A natureza bem definida dos outros seres é refreada por leis por nós prescritas. Tu, pelo contrário, não constringido por nenhuma limitação, determiná-la-ás para ti, segundo o teu arbítrio, a cujo poder te

entreguei. Coloquei-te no meio do mundo para que daí possas olhar melhor tudo o que há no mundo. Não te fizemos celeste nem terreno, nem mortal nem imortal, a fim de que tu, árbitro e soberano artífice de ti mesmo, te plasmasses e te informasses, na forma que tivesses seguramente escolhido. Poderás degenerar até aos seres que são as bestas, poderás regenerar-te até às realidades superiores que são divinas, por decisão do teu ânimo”. (PICO DELLA MIRANDOLA, 2001 [1496], p. 57)

Uma das mais importantes invenções da modernidade foi a fabricação da subjetividade (TOURAINÉ, 1999). Nessa longa história que se instala ainda nos mosteiros dos séculos 14 e 15, como é possível observar na crítica de Pico della Mirandola, advém de três importantes fases, etapas, ou melhor dizendo, processos, identificados por Peter Sloterdijk em seu extenso estudo “Esferas” (I - Bolhas, II - Globo e III - Espumas). Peter Sloterdijk, um importante filósofo alemão contemporâneo, é caracterizado por sua excentricidade, por sua postura ousada e nada ortodoxa. Sloterdijk é responsável por colocar juntos, em debate, Kant, Hegel e Marx; Benjamin, Heidegger e Foucault, numa tentativa de construir pontes entre filosofias de matrizes distintas. No estudo Esferas I, Sloterdijk nos apresentará que o início da modernidade advém das práticas humanas de imunização contra os “riscos ofensivos” da exterioridade desconhecida, e para tal cria “bolhas”, diversos invólucros esféricos de proteção do “eu”, nesse caso, protegido por um “nós”. Esse “nós” atua como espaços de “ressonância íntima” dada por “alianças de semelhança” (LEAL, 2010, p. 228-229). Desse modo, o indivíduo é o ponto de ressonância da coletividade e vice-versa, e essa correspondência é, para Sloterdijk, um elo de proteção e segurança. Ali, o mundo celeste e o mundo humano são como esferas, bolhas. No Esferas II, Sloterdijk analisa a reorganização do mundo (Europa) a partir da consciência do amplo mundo exterior às bolhas, dada pelo heliocentrismo de Copérnico. Se nas bolhas tudo girava entorno, no formato circular, mesmo o sol e as estrelas que conformavam seu cosmo, o globo e a compreensão de sua dimensão se dá pelo longo processo de expansão capitalista que parte da Europa. Nesse caso, a globalização é entendida como um mecanismo imunológico contra o desconhecido. Para tal, o Estado Nação e o capitalismo, são “instituições técnico-sociais” que se aprimoraram do século 16 ao século 20, e é caracterizado pela domesticação da natureza e dos corpos (SLOTERDIJK, 2008, p. 162-1963). Sem a segurança do “nós” e o progressivo conhecimento de que há mais e mais estrangeiros, instaura-se a sociedade disciplinar identificada por Foucault, e para tal, escolas, asilos, prisões, sanatórios, fábricas e a propriedade privada configuram imaginários de uma sociedade ordeira, segura, conseguida pela lógica do panóptico dos irmãos Bentham. Essas instituições são disseminadas pelo globo por meio dos processos de colonização, como anticorpos produzidos para o ataque a esses estrangeiros desconhecidos, antes que eles se pusessem como ameaça.

Por fim, o Esferas III, refere-se à criação da “sociedade das paredes finas” (SLOTERDIJK, 2008, p. 163-164) e pelo predomínio do indivíduo em detrimento do coletivo. As Espumas são como esferas microscópicas do reino da subjetividade, onde a massa de microesferas, que são os indivíduos em seus microcosmos, configura tecidos esponjosos de formas variadas a depender de como estão emaranhados

em seus espaços de habitabilidade (2006 [2004], p. 27). Diferentemente das Esferas I e II, na Esfera III há o componente da leveza que se dá pela postura “antigravitacional” do sujeito moderno, que tal qual a célebre frase de Marx colocada como título do livro de Marshall Berman (2007 [1982]), “tudo que é sólido se desmancha no ar”. Balões, aviões, helicópteros, elevadores, escadas rolantes, etc., são produtos característicos dessa fase. Nesse sentido, Sloterdijk considera o apartamento moderno e o estádio desportivo como os espaços mais interessantes da nossa contemporaneidade. São interessantes pois são opostos sem serem necessariamente antagônicos. Os apartamentos, em especial, os apartamentos *single*, são espaços em que se realiza o sonho da “máquina de morar” corbusiana, onde cada ambiente funciona como submarinos digitais ou naves aeroespaciais: à medida em que o corpo se move, músicas e luzes se prolongam e se estendem no espaço por detectores de presença (GHIRALDELLI, 2017). Para Sloterdijk, as espumas podem ser melhor observadas à noite, onde cada apartamento das esguias torres de “cidades de maior tamanho”, atua como uma microesfera que compõe o todo da espuma. Neles, o ar-condicionado cria uma verdadeira atmosfera própria, reforçada por seu *design* feito sob medida. Os estádios desportivos, por sua vez, são espaços de encontros das massas de microesferas num movimento aglutinador, ainda que produzidos por técnicas “midiáticas individualizantes”. Nesse sentido, “aquilo que parecia autônomo, homogêneo, consistente, se transforma em estruturas esponjosas” agora, dotados de “estruturas efêmeras” (SLOTERDIJK, 2009 [2004], p. 28-29).

Em Heidegger, o ser-no-mundo, o *Dasein*, é uma consciência pronta e acabada que se constrói, paradoxalmente, no tempo da existência. É preciso ter um pensar para habitar, e isso, Heidegger remonta a Descartes. Um pensar sensível, pelo corpo ao nascer que percebe o mundo é o mote da crítica de Sloterdijk a Heidegger: há um vir-ao-mundo que antecede o ser-no-mundo (LEAL, 2010; GHIRALDELLI, 2017). Desse modo, o *Dasein*, concebido por Heidegger como estanque e contraditoriamente avesso ao tempo que o funda, para Sloterdijk, parte dele quando nascemos, quando somos jogados para fora da unidade dual de onde saímos: do útero (SLOTERDIJK, 2016). Mesmo fora dele, somos duplos e feitos para relacionamentos” (GHIRALDELLI, 2017). Dependemos do “nós” ou do “outro” inclusive para imergimos na linguagem. É a partir dessa concepção que Peter Sloterdijk nos apresentará suas premissas e conclusões do estudo das Esferas (SLOTERDIJK, 2008). Quando fomos concebidos, fomos dois em um. Quando nascemos, perdemos o nosso complementar e procuramos reconfigurar a esfera que antecedeu nosso nascimento e aquilo que ela representava: segurança e mimo. De acordo com Sloterdijk, a história da modernidade baseada nessa esferologia é pautada nessas duas bases, e numa terceira: na configuração de sistemas imunológicos. Quando o “outro” passa a ser uma ameaça, criamos mecanismos imunológicos, que nesse caso, são as simulações formais desse “outro” em nós mesmos: a egoesfera. Essa egoesfera cria suportes midiáticos para autocontemplação: extensas superfícies reflexivas, espelhos, celulares, TVs, *laptops*, microcomputadores, *tablets* e *smartphones*. Compreendidas como egotécnicas, seus mecanismos, instrumentos e objetivos levam esse sujeito a um habitar estendido, “monádico”, afinal, “habitar significa ter acesso”. Assim, “[...] ficar

consigo mesmo é posto, então, como sinônimo de felicidade” (GHIRALDELLI, 2017, p. 150), que num “processo contínuo de diferenciação de si mesmo”, se remete a si mesmo como o Narciso a contemplar sua beleza.

Nesse sentido, nos afastamos da sociedade eminentemente disciplinar, necessária para a compreensão do Globo (Esferas II), e estamos imergindo na sociedade das esferas no plural, uma condição ainda incompleta. É possível falar da sociedade do controle, conforme expôs Gilles Deleuze (1990). Complementarmente, é possível abordá-la a partir de sua constituição como da sociedade da performance, nas palavras de Byung-Chul Han (2017 [2010]). Essa metamorfose e multiplicação das esferas de habitabilidade compreende uma espécie de fechamento de ciclo em que o indivíduo se enclausura definitivamente no seu castelo vertical, nas novas versões das comunidades muradas ou nos espaços de aglutinação das massas, como nos shoppings centers, nos hipermercados, aeroportos ou mesmo nos estádios desportivos, como salientou Sloterdijk. Esse enclausuramento, seja torres, seja habitando o horizonte distante e desconhecido, são, conforme esses três autores, resultantes dos mecanismos imunológicos da sociedade contemporânea, para, conforme Sloterdijk, proteger o “eu”. Deleuze e Byung-Chul Han falavam de um afastamento dos paradigmas da sociedade disciplinar. “Estamos em um outro momento”, afirmaram. No contexto deste trabalho é possível afirmar a prevalência dessas três. O entre-Metrópolis é composto por cidades e trechos de cidades militarizadas, tecnológicas e superequipadas. Paradoxalmente, os espaços de habitação coletiva são aqueles em que esses três elementos são mais perceptíveis.

A disciplina é possível ser percebida pelas plantas das unidades de habitação, que ainda reproduzem um *modus operandi* nascente na sociedade burguesa dos séculos 17 e 18. A tripartição burguesa é obedecida à risca, ainda que seus espaços sejam maiores e mais amplos, ou menores e mais flexíveis. Todavia, a questão que se deve levantar sobre ela não está na divisão dos espaços que seguem sua lógica, mas a prevalência de uma ideia de organização, que outrora era derivada dos espaços de alimentação e aquecidos pelo fogo, mas que passaram, no contexto da implantação de sistemas disciplinares, a ser derivadas do espaço destinado ao sexo, o quarto do casal, o “coração de cada moradia” (FOUCAULT, 2012). O controle, por sua vez, é eminentemente tecnológico e fruto direto da sociedade disciplinar, se dá quando os corpos já estão dóceis e disciplinados por técnicas específicas. Ele é resultante de sistemas de acoplagem que, implantados “às cegas”, “são novos tipos de sanções, de educação, de tratamento”. Esse elemento pode ser percebido por sistemas de rastreamento articulados aos corpos pelo *Global Positioning System* (GPS) instalado nos celulares *smartphones* e seus veículos técnicos, SUVs e conversíveis, etc. Conforme disse Deleuze (1992) no início da década de 1990, “[...] estamos entrando nas sociedades de controle, que funcionam não mais por confinamento, mas por controle contínuo e comunicação instantânea [...]”. Nesse sentido, o controle seria o mote da produção do espaço contemporâneo, seja nos espaços aglutinadores (estádios, *shoppings centers*, hipermercados, etc.), seja nos espaços individuais (apartamentos *single* ou simplesmente nos quartos superequipados). Câmeras de monitoramento, sensores de presença, cartões de acesso e sistemas de reconhecimento de voz e faci-

al, na sociedade do controle, estão por toda parte. Já a sociedade do desempenho ou da performance, conforme Byung-Chul Han (2017 [2010], p. 25), está a superar a negatividade que outrora era trazida pelas sanções explícitas, afinal “a positividade do poder é bem mais eficiente que a negatividade do dever”. Conforme Han (ibid. p. 26), o poder eleva a capacidade de produção, desse modo, não esboça uma ruptura com a disciplina, mas expõe-se numa continuidade, dessa vez potencializada. Suas espacialidades são os *home offices*, no qual trabalhamos numa “interminável sexta feira informal” (KOOLHAAS, 2010, p. 99), as academias para o culto do corpo ao modo *Smart Fit*, geralmente instaladas ao lado da *Burger King*, *McDonalds* ou *Subway*, acopladas às torres e aos extensos condomínios horizontais. É necessário otimizar o tempo.

Essa transformação do caráter da sociedade acompanha as dinâmicas territoriais e econômicas. Ao mesmo tempo em que elas produzem tais mudanças, elas são transformadas por elas. O advento do “homem neoliberal” é acompanhado pelo desenvolvimento da economia capitalista em seu estágio mais avançado: a globalização e a economia financeirizada. Essa correspondência potencializa a egoesfera (SLOTERDIJK, 2004) e aplanar a psicofera (SANTOS e SILVEIRA, 2006). O capitalismo em seu estágio avançado não somente se reproduz em função da sociedade, descolado, mas produz mentalidades e certos tipos de relações sociais (SPOSITO e SPOSITO, 2017). Essa reorganização abre espaço para que o efeito genérico atue diretamente nas subjetividades por meio de “modelos de felicidade biograficamente moldados”, já escritos e aprovados pelas mais bem ranqueadas agências de *marketing*. “Modelos de felicidade”, no plural, insinua a configuração não de um ideal, mas de vários, a fim de alcançar um amplo espectro de públicos consumidores e seduzi-los em seus pontos mais sensíveis: na construção de suas subjetividades. Desse modo, o capitalismo da virada do século 21 é um capitalismo diferente. Em vez de ser predatório, ele é parasitário (BAUMAN, 2008 [2007]). Uma mudança sutil no processo, mas com efeitos perversos, danosos e silenciosos nas consequências.

Facebook, Instagram, MySpace, WhatsApp, Tumblr, Snapchat, Twitter, com seus milhões, bilhões de integrantes, são variáveis virtuais possíveis de um desejo historicamente construído de atravessar os oceanos, agora, garantidos por satélites bem posicionados. Ao mesmo tempo em que essas “biografias moldadas” circulam por essas mídias e são disseminadas nos âmbitos da cultura, elas costuram, a partir de uma complexa trama de metadados gerados pela interação de seus usuários com essas “biografias” vagantes, novas “biografias-modelo”, cada vez mais especializadas e construídas sob medida. Em vez de alfaiates renomados, metadados traduzidos por potentes computadores. Ao mesmo tempo em que essas informações são produzidas elas são consumidas. Direta ou indiretamente, as imagens vagantes dessas “biografias-modelo” nos inserem a todos numa lógica inescapável da produção de sentido articulada ao narcisismo e ao mimo. Nesta senda, “a pessoa real é dotada de língua para falar e de ouvidos para ouvir”, atitude notadamente justificada pela satisfação de anseios subjetivos, pelo prazer e pelo gozo. Em outras palavras, o efeito genérico encobre o “fetiche da mercadoria” que aparentemente neutraliza sua possibilidade de discussão e reconhecimento, ao passo que incorpora aquilo que

Bauman (2008 [2007], p. 30) acusaria de “fetiche das subjetividades”.

Duas variáveis de uma mesma matriz. Esta segunda, mais recente, com um pouco mais de reflexão retorna a Marx e à sua célebre constatação: a sedução das mercadorias laça aos sujeitos o seu feitiço⁷⁰. Uma sedução hipnótica que coisifica as relações sociais e que reifica o mundo. Se de fato considerarmos esse retorno a Marx, a célebre dualidade do pós-guerra consumidor-mercadoria que fundou a “sociedade de consumidores” retorna à dualidade “sujeito-objeto”, já constatada por ele. Deste modo, sujeito e objeto não se separam, tampouco o segundo é fruto do primeiro. Afinal, a mercadoria como a célula do capitalismo encobre o valor de produção, é mais que o valor de uso e se expõe no valor de troca. Parte desse valor é aquele dissimulado pela forma-mercadoria⁷¹, o espetáculo imagético denunciado por Guy Debord (1997 [1967], p. 28), que obscurece o valor da produção, das horas do trabalho abstrato de homens e mulheres, e que se lança numa possibilidade de valor de uso que, via de regra, nele não se exprime. Conforme Jorge Grespan (2019), essa relação é mais complexa que se imagina. Na lógica da sedução das mercadorias, elas não somente confundem ou obstruem o real valor da mercadoria (que é o valor de sua produção), mas elas próprias determinam o valor do trabalho dos consumidores que são seduzidos por elas, dentro da lógica da representação. Desse modo, o fetiche da mercadoria se impõe de tal modo sobre os desejos e sobre a construção das subjetividades, que ele estabelece a pauta das discussões e delinea as agendas do mundo. Mas esse retorno a Marx não seria, tal qual o substantivo em questão sugere, uma atitude anacrônica? Marx, após a globalização econômica e à declaração de Francis Fukuyama (1992) sobre o “fim da história”, não estaria superado? Talvez o extenso estudo de Thomas Piketty nos auxilie a responder a estas perguntas: o tipo de capitalismo que se desenvolveu no século 19, aquele “quando a taxa de remuneração do capital ultrapassa a taxa de crescimento da produção e renda”, produziu desigualdades sem precedentes de modo “insustentável” e “arbitrário”. Advertiu-nos Piketty (2014 [2013], p. 09) quanto a esse tipo de capitalismo: “parece provável que volte a ocorrer no século 21”.

Em 1913 Rosa Luxemburgo, leitora de Marx, identificou que uma das estratégias vitais do capitalismo foi deixar “territórios não-capitalistas” de reserva, “como mercado para colocar sua mais-valia, como fonte de meios de produção e como reservatórios de mão-de-obra para seu sistema assalariado” (1970 [1913], p. 318). Cabe lembrar que Marx compreendia o capitalismo como um sistema bípede: a produção da mercadoria e a circulação de capital (mercado). Luxemburgo falava da terra e do meio ambiente sobre o qual se “avança em constante troca de matérias com elas [colônias] e só pode subsistir enquanto dispõe desse meio”. Após tê-las absorvido com sua poderosa economia de mercado, o capitalismo “vive mais precisamente da ruína dessas estruturas, e, se necessita de um meio não-capitalista para a acumulação, necessita-o basicamente para realizar a acumulação” (1970 [1913], p. 364). Sua crítica à economia política tratava-se, sobretudo, na conservação das colônias com suas extensões de “terras virgens” e de “camadas e formas sociais não-capitalistas” (1970 [1913], p. 316) a serem exploradas e para, conseqüentemente, providenciarem a circulação de capital. Insistia ela, repetidas vezes, que nesses territórios de

70. Para Marx, o “caráter enigmático do produto do trabalho”, surge da forma da própria “forma-mercadoria” (2011, p. 205), que reflete aos homens o seu próprio trabalho, os caracteres sociais desse trabalho, os produtos objetivos desse trabalho e também as relações sociais do trabalho (2011, p. 206)

71. Forma-mercadoria, e em seu estágio mais avançado a forma-valor, a forma-capital, etc. (MARX, 2011, p. 1133). Para Marx, a forma-mercadoria “é a forma universal do produto do trabalho e, portanto, também a relação entre os homens como possuidores de mercadorias é a relação social dominante”.

reserva de trabalhadores e de consumidores em potencial surgia uma “nova demanda” ou essa demanda era “criada violentamente”. Luxemburgo nomeou essa estratégia de “círculo ampliado de consumo para o capital” (1970 [1913], p. 375), no qual “o fato de o 'gozo' dos produtos transferir-se para outros países é decisão” exclusiva do próprio capital (1970 [1913], p. 374). Luxemburgo não poderia prever que esses “territórios não-capitalistas” se tornariam, de modo tão acelerado, territórios essencialmente capitalistas (BAUMAN, 2008 [2007]). Tampouco poderia imaginar a prevalência do capitalismo em coexistência com as restrições ambientais anunciadas a partir da década de 1970. Talvez supusesse que esse seria seu limite máximo e o ponto de uma revolta dos trabalhadores e dos camponeses em escala global. Todavia, o capital dispunha de mais “terras virgens” que Luxemburgo poderia imaginar, não extensíveis em solo, mas já trabalhadas desde o início com aquilo que Marx havia identificado na relação sujeito-objeto. Desse modo, o “fetiche das subjetividades” não pode ser descartado. Ele revela, mesmo de modo absolutamente contraditório, um campo fértil e praticamente inesgotável de “territórios virgens”, a estratégia do capital já praticada na sociedade industrial, mas que se intensificou em sobremaneira em todas as classes sociais e em praticamente todos os Estados do globo: a capitalização da subjetividade.

A capitalização da subjetividade centra-se no fetiche da mercadoria. É seu estado a prevalência de uma ideia de hedonismo replicada em larga escala pelas “biografias-modelo”. Seu decurso está na direção daquilo que Gilles Lipovetsky e Jean Serroy (2011 [2007]) chamaram de “cultura-mundo”. Lipovetsky e Serroy trabalharam com uma dualidade: sociedade de mercado + capitalismo cultural. O resultado é um sedutor e poderoso titã que se veicula pelos canais abertos pela multiplicação de vetores de comunicação, informação, mediatização e de circulação nos territórios por todo o globo. Advertiram-nos os autores: nessa cultura mundo não há fronteiras. Ao mesmo tempo em que há uma “mercantilização da cultura”, há uma “culturalização da mercadoria” (2011 [2007], p. 10). As imagens vagantes das “biografias-modelo”, nesse sentido, passam a configurar uma versão atualizada dos álbuns de família, os *feeds* das mídias sociais. Juntam-se a eles os “fluxos ininterruptos de imagens, filmes, músicas, séries televisivas, espetáculos esportivos” bem como os novos serviços de *streaming* que vão da *Netflix* ao *Google Play*. Enfim, a cultura-mundo é o veículo do efeito genérico que, apesar de não ser capaz de representar o mundo, o constitui. Casas em condomínios horizontais, apartamentos *single*, SUVs de último modelo, aeroportos superequipados, hipermercados e *shoppings centers* são os espaços urbanos em que essa subjetividade se alimenta e se reproduz. De componentes básicos à vida como a moradia, a alimentação, a circulação e a própria cultura, à feticheização da mercadoria em todas as esferas da vida pública e privada. Nessa cultura-mundo a mercadoria passa a ser objeto de adoração, de culto, de distinção e principalmente, de exposição.

Luxemburgo falava de um capitalismo predatório, animalesco e absolutamente violento. Sua força imperialista encoberta por uma máscara civilizatória, inclusive, dispunha do poder militar para expandir sua capacidade de alcance. Lipovetsky e Serroy pareciam falar de uma nova versão, mais “dócil”, e já admitiam uma espécie de

domesticação do mundo pelo capital, cuja força motriz não é mais a exacerbação da mais-valia, mas a sedução das mercadorias em larga escala, agora possibilitado pelo crédito, conforme Anselm Jappe (2013). Aproximadamente cem anos separam as publicações desses autores. Tempo suficiente para que o capital corrompesse os “territórios não-capitalistas” e encontrasse um novo hospedeiro. De capitalismo predatório a capitalismo parasitário, advertiu-nos Zygmunt Bauman (2010 [2009]). Tão ou mais violento quanto o capitalismo predatório, ele encontrou um novo hospedeiro, dessa vez ontológico. Nele, não se pode mais falar de uma sociedade que acumula para posteriormente ceder ao feitiço das mercadorias – a fórmula básica do capital explicada por Max Weber (2013 [1905]). Trata-se de uma sociedade que, exatamente por seu poder de sedução, se avilta em longas e penosas dívidas que, paradoxalmente, sustentam o sistema financeiro. Ao mesmo tempo, essa mesma sociedade convive com precárias infraestruturas de saneamento, com penosas horas no trânsito, com a pobreza estrutural e com o esfacelamento da vida coletiva.

Mas esse esfacelamento da vida coletiva, conforme Peter Sloterdijk (2004, p. 500-501), não se dá por causas externas, senão, advém do próprio homem e de seus sistemas imunológicos. Em seu livro *Palácio de Cristal, para uma teoria filosófica da Globalização*, Sloterdijk (2008 [2005], p. 185) analisa os Palácios de Cristais das Grandes Exposições como os lugares do mimo, para o qual o “homem novo” se destinaria e “viveria entre seus semelhantes num palácio coletivo de metal e vidro”. Essas estufas, que depois passariam a sediar eventos sociais e coletivos, como espetáculos musicais e exposições, requisitavam, para seu acesso, pagamento. Só uma pequena parcela da sociedade tinha acesso aos suntuosos Palácios de Cristais. Ter acesso, nesse caso, era estar incluído. Nesse sentido, Sloterdijk (2004, p. 225-228), analisou a crise do Estado de bem-estar social da década de 1970 como a crise das promessas da modernidade: ter acesso a bens de consumo, por um tempo, e depois deixar de estar incluído pela retirada repentina das mãos do Estado, teria sido um dos motes das revoltas coletivas. A promessa feita ao indivíduo de que ele poderia ser dono de si próprio, de que o coletivo e o social não existiam, senão, o próprio indivíduo, como fez Margareth Thatcher em diversos discursos, garantiu ao homem a consciência de que o mundo exterior não poderia ser mais que o reflexo de si no espelho. Se observarmos a crítica feita por Manuel Castells (2018), em seu livro *Ruptura*, à atuação dos Estados para salvar o sistema financeiro e penalizar seus povos após a crise econômica iniciada em 2008, compreenderemos melhor a crítica de Sloterdijk.

A explosão da oferta de crédito fácil em escala planetária a partir da década de 1970 é a antessala da prevalência desse capital fictício (o capital que se reproduz por si próprio sem se assentar no valor da produção), e acompanha, em grande medida, a explosão do efeito genérico e encontra ressonância na exaltação do indivíduo. O *Corporate Card* criado pela *Diners Club* em 1975 e disseminado pela *Citycorp* (atual *Citybank*) na década de 1980, apostou na fórmula neoliberal de comportamento desregrado do sistema financeiro. Imediatamente os bancos, corretoras e seguradoras se juntaram a eles. Juros compostos estão escondidos por detrás dos convites “realize imediatamente seu sonho, não deixe para depois”, “adquira seu cartão de crédito e não pague nada a mais por isso”. De lá para cá, tal sistema não mais se apoi-

aria na certeza do cumprimento dos contratos, conforme fazia, mas estimularia, ele próprio, o endividamento em massa dos pobres e da classe média, inclusive de jovens e idosos, grupos etários que outrora tinham limitações de relação com esse sistema. Por outro lado, seus agentes promotores, mesmo diante dessa profunda recessão global, adquirirão exorbitantes taxas de lucratividades, índices de desigualdade jamais vistos na história. Deste modo, se para Sloterdijk os estádios desportivos são os espaços mais interessantes de aglutinação das massas em nossa contemporaneidade, no entre-Metrópoles, esse posto será ocupado pelo *shopping center*, o lugar (ou não lugar, ou lugar geneticamente modificado) adequado para se arriscar mediante a sedução das mercadorias. Nesse sentido, adiante observaremos o diagnóstico desses espaços, e por fim, no último momento de reflexão desta parte, o foco se deterá no Outlet Premium Brasília.

3.1. A explosão do efeito genérico no entre-Metrópoles

Ao passo que essas comunidades muradas e as torres rumo ao céu se proliferam no entre-Metrópoles, os *shoppings centers* demandarão de extensos terrenos urbanos associados às vias de maior circulação. Eles são, tal qual os aeroportos, lugares em que o fenômeno da metropolização se reproduz de modo mais acelerado. Ao passo que eles garantem certa homogeneização do espaço, eles fragmentam o território. Deste modo, o efeito genérico é, para além de um processo de pasteurização da percepção do espaço, um forte mecanismo de diferenciação territorial. No entre-Metrópoles, ao todo, foram levantados 47 *shoppings centers*. De diferentes critérios de localização, porte, público alvo e fluxos, eles conquistaram terreno no espaço em análise, se colocam pelos vetores de circulação como imensas construções que rapidamente se transformam. Veremos adiante um diagnóstico desses *shoppings centers* do entre-Metrópoles a partir desses diferentes critérios.

Da localização e construção no tempo

Levando em consideração seu processo histórico de construção e conquista de terreno no entre-Metrópoles, até a virada do século existiam 13 unidades. Apesar das configurações não serem propriamente de um *shopping center*, o Conjunto Nacional (1971) e o Venâncio Shopping (1977) foram considerados, pois, posteriormente, vieram a passar por modificações nesse sentido. Estes localizam-se próximos ao Eixo Monumental, no Plano Piloto de Brasília. Em Goiânia, em 1981, abrem-se as portas do Flamboyant Shopping Center, lindeiro à BR-153 e, em 1983, inaugura-se, em Brasília, o Parkshopping, articulado à EPIA. Sobre estas duas unidades, é importante ressaltar que o padrão de localização e os estudos arquitetônicos desenvolvidos para sua forma ensejam uma relação proximal com o modelo desenvolvido pelo arquiteto Victor Gruen (1903-1980) para seus *shoppings malls* nos Estados Unidos: uma caixa abstrata no centro de um extenso terreno ladeado por estacionamentos. Depois de alguns anos, já no início da década de 1990 inaugura-se o Alameda Shopping em Taguatinga (DF), próximo à EPTG, e com ele outras 8 unidades. Em 1993, o Shopping Sul é aberto em Valparaíso de Goiás, próximo à BR-040. Em Goiânia, em 1995 inaugura-se o Goiânia Shopping próximo à Avenida T-9, mesmo ano de inauguração do primeiro *shopping center* de Anápolis, o AnaShopping, lindeiro à Avenida Universitária. Em 1996 inauguram-se o Buriti Shopping, em Aparecida de Goiânia, em terreno lindeiro à Avenida Rio Verde, e o Banana Shopping, no Setor Central da capital goiana, próximo à Avenida Araguaia. Em 1997 inaugura-se no DF o Brasília Shopping e o Pátio Brasil Shopping, ambos no Plano Piloto próximos ao Eixo Rodoviário e Eixo Monumental. Por fim, em 2000, o Taguatinga Shopping abriu suas portas próximo à EPCT, na cidade do qual leva o nome.

Na primeira década do século 21, 16 novas unidades foram inauguradas no entre-Metrópoles, seguindo o curso da explosão do efeito genérico. No DF, tem-se o Shopping Pier 21, em 2001, próximo à L4, em Brasília; Águas Claras Shopping Center, em 2005, lindeiro à Av. das Araucárias; de mesmo ano, tem-se a inauguração do Casapark Shopping e Terraço Shopping, articulados à EPIA, na capital federal. Seguindo no DF, em 2009, foi inaugurado o Boulevard Shopping Brasília, próximo ao Eixo Rodoviário-

Distrito Federal	Ano	Área total do Terreno	Área Construída	Área Bruta Locável (ABL)
Águas Claras Shopping	2005	12.626	12.499	6.556
Alameda Shopping	1990	4.807	19.817	13.200
Boulevard Shopping Brasília	2009	48.829	58.416	17.510 + 14.000 (Carrefour)
Brasília Shopping	1997	39.321	21.435	18.071
Casapark Shopping Center	2005	30.000	44.000	23.000
DF Plaza	2017	25.726	24.000	14.002
Felicittà Shopping	2010		19.330	10.479
JK Shopping & Tower	2013	36.000	121.000	32.000
Liberty Mall	-	6.400	10.415	5.272
Parkshopping	1983	127.592	137.321	53.401
Pátio Brasil Shopping	1997	8.000	-	27.010
Shopping Conjunto Nacional	[1971]	21.068	81.592	35.700
Shopping ID	2011	14.000	102.000	14.500
Shopping Iguatemi Brasília	2010			34.148
Shopping Park Design		15.000	20.000	16.000
Shopping Pier 21	2001	49.802	27.867	18.000
Taguatinga Shopping	2000	44.362	137.219	40.502
Terraço Shopping	2005	24.860	70.314	17.000
Venâncio Shopping	[1977]	120.004	119.668	117.58
Vitrini Shopping	2013	14.000	14.000	9.000
Entorno	Inauguração	Área total do Terreno	Área Construída	ABL
Águas Lindas Shopping	2012	67.000	20.900	10.209
Luziânia Shopping	2012	4.331	16.278	7.455
Shopping Sul	1993	64.449	45.369	35.367
Paraíso Mega Center	2018	25.000	23.803	9.648

[t.7] Shoppings Centers do DF e Entorno com ano de inauguração, área total do terreno e Área Bruta Locável.

Fonte: ABRASCE, 2019.

Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019

rio Norte; seguido dos shoppings Felicittà, em Águas Claras, lindeiros à Av. das Castanheiras, e Iguatemi Brasília, próximo à EPPN, esses últimos em 2010. Em Goiânia foram inauguradas 8 unidades. Iniciou-se a década com a abertura do Araguaia Shopping, em 2001, articulado à Rodoviária Interestadual próximo à Goiás Norte e Av. Independência; o Buena Vista foi inaugurado em 2003 lindeiro à Av. T-4; o Plaza D'Oro shopping, próximo à Av. Milão e Shopping Cidade Jardim próximo à Av. Neto Macedo, em 2005. Em 2006 tem-se os shoppings Portal, Portal Sul, Bougainville; e o Estação da Moda, em 2007. Em Anápolis têm-se a inauguração do Brasil Park Shopping, lindeiro à Av. Brasil, em 2008.

Por fim, na última década em análise foram inaugurados mais 15 *shoppings centers*. O Mega Moda Shopping é inaugurado em 2011, em Goiânia, lindeiro à Av. Contorno, e o Shopping ID, na W3 Norte, em Brasília, de mesmo ano. Em 2012 são inaugurados no Entorno do DF três shoppings, Águas Lindas Shopping, Luziânia Shopping e o Outlet Premium Brasília, em Alexânia. Em 2013, foram inaugurados o Passeio das Águas Shopping, no entroncamento da Av. Goiás Norte com a Av. Perimetral, em

[t.8] Shoppings Centers de Goiânia e RMG com ano de inauguração, área total do terreno e Área Bruta Locável. Fonte: ABRASCE, 2019.. Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019

	Inauguração	Área total do Terreno	Área Construída	Área Bruta Locável (ABL)
Goiânia Shopping	1995	102.123	52.987	33.250
Flambo yant Shopping	1981	157.517	138.430	68.394
Buena Vista Shopping	2003	6.475	16.055	8.000
Buriti Shopping	1996	68.163	98.929	43.619
Araguaia Shopping	2001	106.026	73.111	21.379
Aparecida Shopping	2017	52.134	48.777	22.703
Mega Moda Shopping	2011	9.892	9.681	9.217
Mega Moda Park	2018	6.000	5.950	2.324
Passeio das Águas Shopping	2013	280.000	77.900	77.900
Perimetral Open Mall	2016	20.000	6.730	4.240
Plaza D'Oro Shopping	2005	26.058	17.240,70	4.635,64
Portal Shopping	2006	42.782	71.384	26.540
Portal Sul Shopping	2006	38.137	15.576	12.045
Shopping Bougainville	2006	7.300	31.423	11.566
Shopping Cerrado	2016	64.000	92.000	31.840
Shopping Cidade Jardim	2005	23.097	26.919	14.859
Shopping Estação da Moda	2007 [2019]	68.846	80.251	37.893
Shoppin g Lozandes	2015			
Banana Shopping	1996	4.110	12.444	

Goiânia; e o JK Shopping & Tower e o Vitri Shopping, ambos no DF, sendo o primeiro em Ceilândia e o segundo em Águas Claras. Em 2015 inaugurou-se o Shopping Lozandes, próximo à BR-153, em Goiânia, próximo ao condomínio Alphaville Flamboyant. Em 2016, em Goiânia, foram inaugurados o Shopping Cerrado e o Perimetral Open Mall; em 2017, o Aparecida Shopping, em Aparecida de Goiânia, e o DF Plaza, em Águas Claras. Por fim, em 2018 foram inaugurados os shoppings Mega Moda Park, em Goiânia, e o Paraíso Mega Center, em Valparaíso de Goiás, no Entorno [t.7][t.8][f.142].

A lógica de localização [f.143] dos *shoppings centers* em Goiânia se dá a partir dos principais eixos de circulação e das áreas mais densas. O corredor tronco mais importante refere-se ao norte-sul, que compreende as quadras lindeiras às Avenidas Goiás, Goiás Norte e Av. 83. Esse corredor tronco possui 9 shoppings, e nele estão 3 de shoppings importes em termos de dimensão e fluxos: Goiânia Shopping, Araguaia Shopping e Passeio das Águas Shopping. Para esse corredor ainda estão previstos mais dois, o Shopping Nexus (no setor Marista) e o Mega Moda Shopping, próximo à Rodoviária Interestadual. É possível identificar além deste o Polo BR-153, que possui o Shopping Flamboyant e o Shopping Lozandes. O corredor BR-060, que compreende três. Corredor Avenida Rio Verde, que possui dois shoppings. O polo GO-010, para o qual está previsto um *shopping center*.

No caso do DF é possível identificar o polo na Escala Gregária, no qual se localizam o Brasília Shopping, Liberty Mall, Shopping ID, Venâncio Shopping, Pátio Brasil Shopping e o Shopping Conjunto Nacional. Além deste, há o eixo tronco EPIA com o Parkshopping, Casa Park Shopping, Terraço Shopping, Boulevard Shopping e Iguatemi Shopping. Pier Shopping é uma unidade isolada na L4. Esses são os *shoppings centers*



[f.142]Logo em ordem cronológica dos shoppings centers no entre metrópoles.
 Fonte: Google imagens



25



26



27



28



29



30



31



32



33



34



35



36



37



38



39



40



41



42



43



44



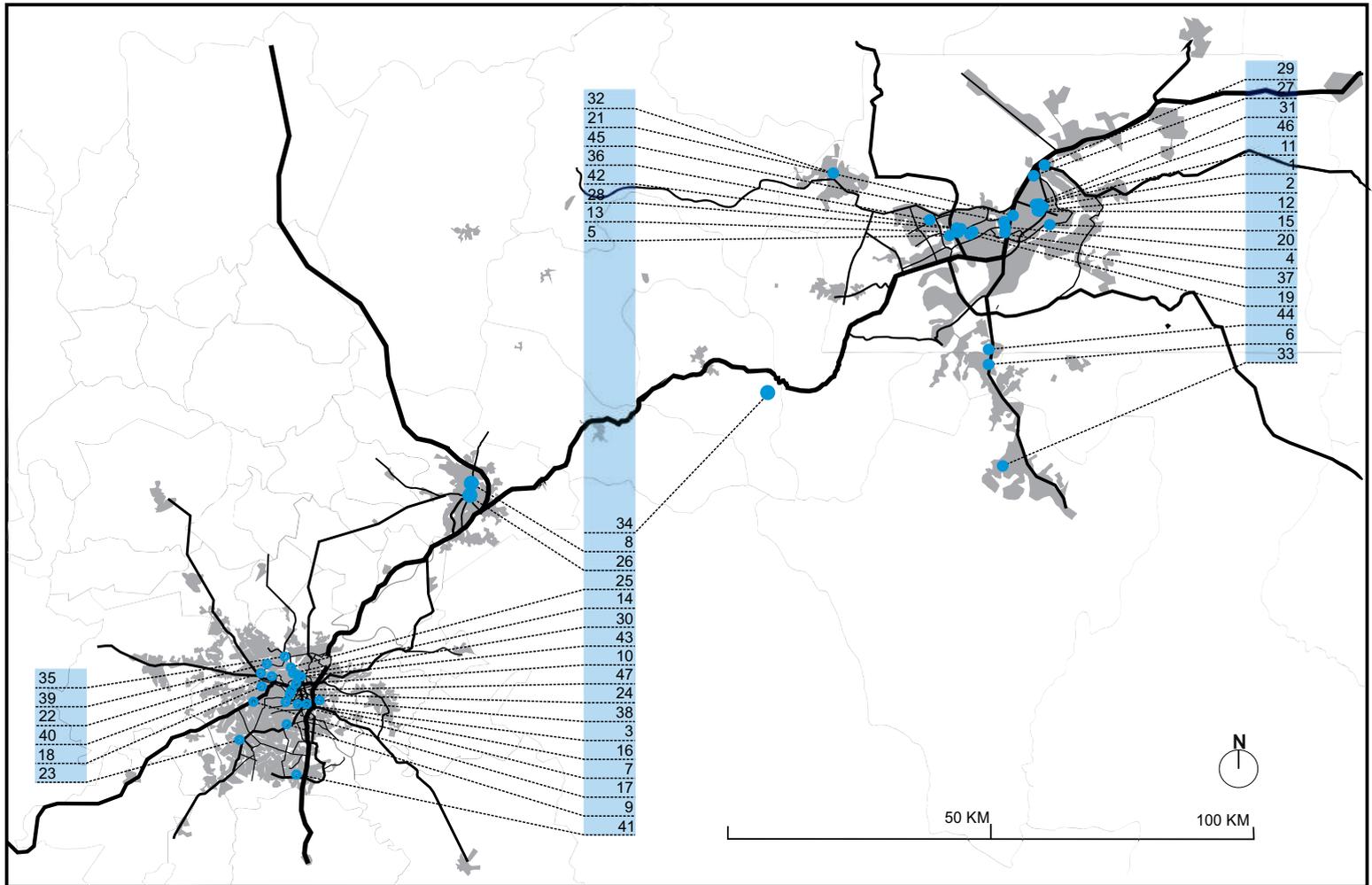
45



46



47



- 01. Shopping Conjunto Nacional, Asa Norte, Brasília.
- 02. Venâncio Shopping, Asa Sul, Brasília.
- 03. Flamboyant Shopping Center, Jd. Goiás, Goiânia.
- 04. Park Shopping, SMAS Trecho 1, Guará.
- 05. Alameda Shopping, Taguatinga, Brasília.
- 06. Shopping Sul, Parque Esplanada III, Valparaíso de Goiás.
- 07. Goiânia Shopping, Setor Bueno, Goiânia.
- 08. AnaShopping, Maracanã, Anápolis.
- 09. Buriti Shopping, Av. Rio Verde, Ap. de Goiânia.
- 10. Banana Shopping, Centro, Goiânia.
- 11. Brasília Shopping, Asa Norte, Brasília.
- 12. Pátio Brasil Shopping, Asa Sul, Brasília.
- 13. Taguatinga Shopping, Taguatinga, Brasília.
- 14. Araguaia Shopping, St. Central, Goiânia.
- 15. Shopping Pier 21, Térreo, Brasília.
- 16. Buena Vista Shopping, St. Bueno, Goiânia.
- 17. Plaza D'Oro Shopping, Res. Eldorado, Goiânia.

- 18. Shopping Cidade Jardim, Cidade Jardim, Goiânia.
- 19. Águas Claras Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 20. CasaPark, SGCV, Guará.
- 21. Terraço Shopping, Octogonal, Brasília.
- 22. Portal Shopping, Capuava, Goiânia.
- 23. Portal Sul Shopping, GO-040, Goiânia.
- 24. Shopping Bougainville, St. Marista, Goiânia.
- 25. Shopping Estação da Moda, Centro, Goiânia.
- 26. Brasil Park Shopping, Centro, Anápolis.
- 27. Boulevard Shopping, Asa Norte, Brasília.
- 28. Felicità Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 29. Shopping Iguatemi Brasília, Lago Norte, Brasília.
- 30. Mega Moda Shopping, St. Norte Ferroviário, Goiânia.
- 31. Shopping ID, Asa Norte, Brasília.
- 32. Águas lindas shopping, Mansões Centroeste, Águas Lindas de Goiás.
- 33. Luziânia Shopping, Centro, Luziânia.

- 34. Outlet Premium, Alexânia
- 35. Passeio das Águas Shopping, Jd. diamantina, Goiânia.
- 36. JK Shopping & Tower, Taguatinga, Brasília.
- 37. Vitrini Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 38. Lozandes Shopping, Alphaville Araguaia, Goiânia.
- 39. Perimetral Open Mall, St. Vila João Vaz, Goiânia.
- 40. Shopping Cerrado, Aeroviário, Goiânia.
- 41. Aparecida Shopping, Serra Dourada, Aparecida de Goiânia.
- 42. DF Plaza Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 43. Mega Moda Park, St. Central, Goiânia.
- 44. Paraíso Mega Center, Parque Esplanada III, Valparaíso de Goiás.
- 45. Shopping Park Design, Guará, Brasília.
- 46. Liberty Mall, Asa Norte, Brasília.
- 47. Center Shopping Tamandaré, St. Oeste, Goiânia.

[f.143]Localização dos shopping centers no
entre metrópoles.
Concepção: Pedro Máximo
Elaboração: Pedro Máximo e Matheus
Costa
Finalização: Pedro Máximo, 2019.

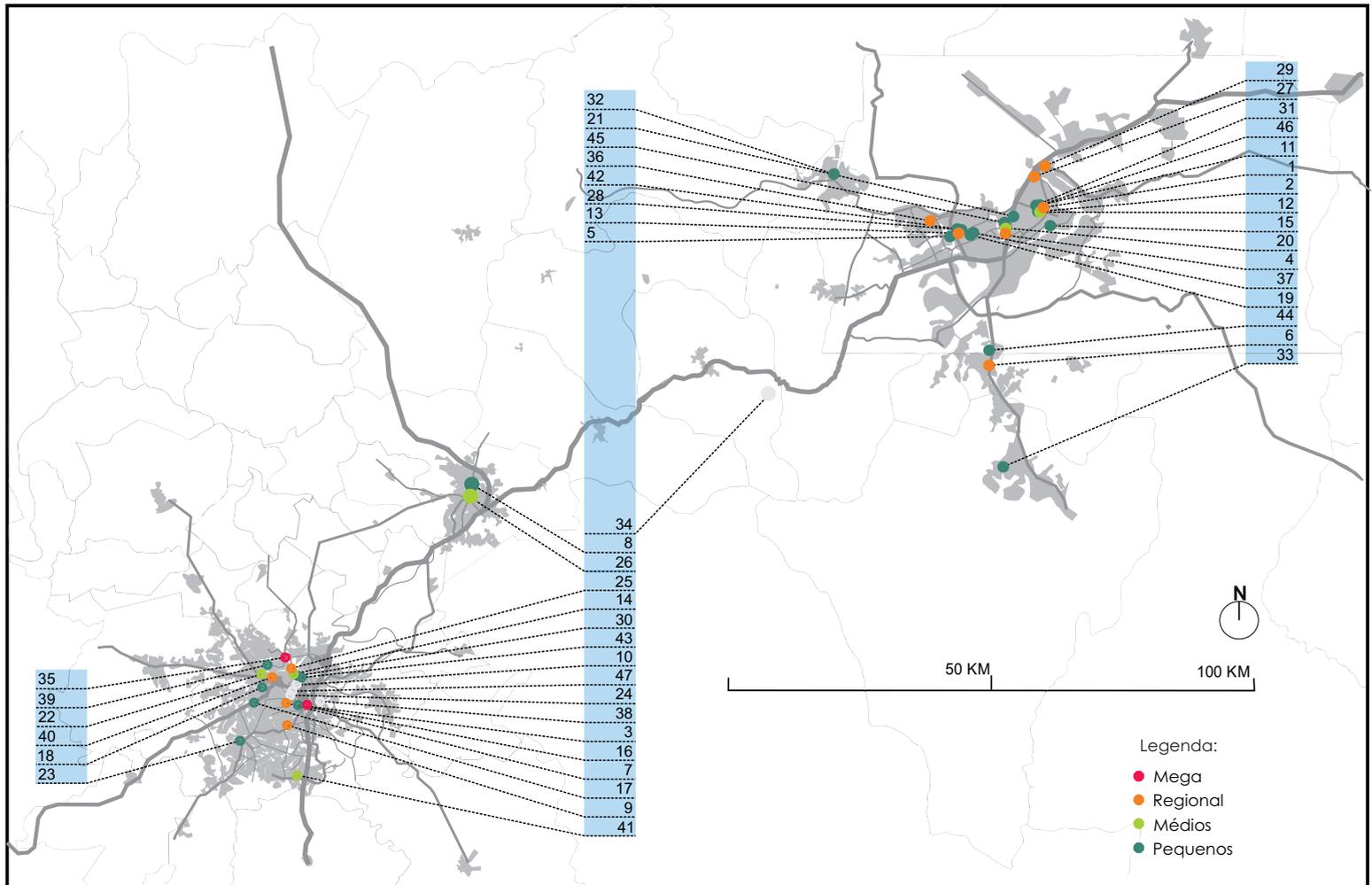
do Plano Piloto. O JK Shopping, tal qual o Pier Shopping, é uma unidade isolada na cidade-satélite de Ceilândia. Em Taguatinga há o polo composto pelo Taguatinga Shopping e Alameda Shopping. No caso de Águas Claras, há um corredor-tronco composto por quatro shoppings centers: DF Plaza, Felicittà Shopping, Vittrinni Shopping e Águas Claras Shopping. No Entorno do DF há casos o corredor sul, composto pelo Shopping Sul, Paraíso Mega Center e o Luziânia Shopping, articulados pela BR-040. A oeste temos duas pelas isoladas. Articulada à BR-060, há o Outlet Premium Brasília, e pela BR-070, o Águas Lindas Shopping. Anápolis, por sua vez, é composta por dois shoppings isolados, o Anashopping formando o polo norte pela Av. Universitária e o Brasil Park Shopping, o polo central, pela Av. Brasil.

Supercaixas em metamorfose

Os Shoppings Centers distribuídos pelo entre-Metrópoles se aproximam da lógica do galpão decorado, supercaixas abstratas com outdoors, *slogans* e símbolos que modelam seus tubos de circulação regional. Isso basicamente explica o tipo de metropolização induzido por eles: a americanização do território. No DF, no caso das EPs, no lugar de eucaliptos, *outdoors*. Em Goiânia, pelas mais relevantes vias de circulação estão distribuídos esses chamarizes visuais. Aos *smartphones* são enviadas mensagens comemorativas do aniversário de seu proprietário, e mensagens das promoções da *Black Friday*, queima de estoque ou promoções relâmpagos de 24 horas em divulgações nas redes sociais. Ainda que tenha crescido o *e-commerce* no Brasil (12% ao ano desde 2016), os *shoppings centers* são atrativos às massas em decorrência da atmosfera inclusiva que criam.

Esse tipo de arquitetura advém da máxima necessidade de produção da *Gross Leasable Area* (GLA) ou Área Bruta Locável (ABL), dado utilizado no panorama competitivo de empreendimentos comerciais no planeta. Certamente as Áreas Total do Terreno e a Construída são dados importantes para a configuração dessas supercaixas comerciais, mas o domínio da ABL sobre o destino dos *shoppings centers* será imbatível. A ABL não pode ser rebatida diretamente no número de lojas, tampouco no perfil de público que as frequentam. A ABL é um dado abstrato que é, ele mesmo, o correlacional imediato da mercadoria em seu processo de sedução. Assim, a relação ABL *versus* número de lojas, pode explicar o perfil socioeconômico de consumidores pretendido, o perfil das lojas e marcas a serem ali instaladas e a capacidade dos lojistas e marcas de pagarem alugueis exorbitantes por uma pequena fração de sua reserva e exploração, que alimenta dados do sistema global. Mas, por mais rigorosos que sejam seus cálculos, não é uma ciência exata, pois depende das condições sociais e da variação da economia. Além do mais, a ABL é utilizada para designar o porte dos shoppings centers, que vão do porte Mega ($\geq 60.000 \text{ m}^2$), Regional ($\geq 30.000 \text{ m}^2 \leq 59.999 \text{ m}^2$), Médios ($\geq 20.000 \text{ m}^2 \leq 29.999 \text{ m}^2$) e Pequenos ($\leq 19.999 \text{ m}^2$), conforme a ABRASCE.

No entre-Metrópoles [t.9][f.144], o caso paradigmático do Flamboyant Shopping [f.145], uma supercaixa abstrata e isolada num terreno de 157.517 m^2 , tratou de gestar esse repertório que foi rapidamente incorporado noutros empreendimentos desse setor em Goiânia e no Brasil. Ele também foi um prenúncio da consolidação de



- 01. Shopping Conjunto Nacional, Asa Norte, Brasília.
- 02. Venâncio Shopping, Asa Sul, Brasília.
- 03. Flamboyant Shopping Center, Jd. Goiás, Goiânia.
- 04. Park Shopping, SMAS Trecho 1, Guará.
- 05. Alameda Shopping, Taguatinga, Brasília.
- 06. Shopping Sul, Parque Esplanada III, Valparaíso de Goiás.
- 07. Goiânia Shopping, Setor Bueno, Goiânia.
- 08. AnaShopping, Maracanã, Anápolis.
- 09. Buriti Shopping, Av. Rio Verde, Ap. de Goiânia.
- 10. Banana Shopping, Centro, Goiânia.
- 11. Brasília Shopping, Asa Norte, Brasília.
- 12. Pátio Brasil Shopping, Asa Sul, Brasília.
- 13. Taguatinga Shopping, Taguatinga, Brasília.
- 14. Araguaia Shopping, St. Central, Goiânia.
- 15. Shopping Pier 21, Térreo, Brasília.
- 16. Buena Vista Shopping, St. Bueno, Goiânia.
- 17. Plaza D'Oro Shopping, Res. Eldorado, Goiânia.

- 18. Shopping Cidade Jardim, Cidade Jardim, Goiânia.
- 19. Águas Claras Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 20. CasaPark, SGCV, Guará.
- 21. Terraço Shopping, Octogonal, Brasília.
- 22. Portal Shopping, Capuava, Goiânia.
- 23. Portal Sul Shopping, GO-040, Goiânia.
- 24. Shopping Bougainville, St. Marista, Goiânia.
- 25. Shopping Estação da Moda, Centro, Goiânia.
- 26. Brasil Park Shopping, Centro, Anápolis.
- 27. Boulevard Shopping, Asa Norte, Brasília.
- 28. Felicità Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 29. Shopping Iguatemi Brasília, Lago Norte, Brasília.
- 30. Mega Moda Shopping, St. Norte Ferroviário, Goiânia.
- 31. Shopping ID, Asa Norte, Brasília.
- 32. Águas lindas shopping, Mansões Centroeste, Águas Lindas de Goiás.
- 33. Luziânia Shopping, Centro, Luziânia.

- 34. Outlet Premium, Alexânia
- 35. Passeio das Águas Shopping, Jd. diamantina, Goiânia.
- 36. JK Shopping & Tower, Taguatinga, Brasília.
- 37. Vitrini Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 38. Lozandes Shopping, Alphaville Araguaia, Goiânia.
- 39. Perimetral Open Mall, St. Vila João Vaz, Goiânia.
- 40. Shopping Cerrado, Aeroviário, Goiânia.
- 41. Aparecida Shopping, Serra Dourada, Aparecida de Goiânia.
- 42. DF Plaza Shopping, Águas Claras, Brasília.
- 43. Mega Moda Park, St. Central, Goiânia.
- 44. Paraíso Mega Center, Parque Esplanada III, Valparaíso de Goiás.
- 45. Shopping Park Design, Guará, Brasília.
- 46. Liberty Mall, Asa Norte, Brasília.
- 47. Center Shopping Tamandaré, St. Oeste, Goiânia.

Shoppings de Mega porte entre as capitais em análise, o hegemônico desta região urbana até 2013 com a inauguração do Passeio das Águas Shopping [f.146]. Entretanto, esses casos são radicalmente diferentes em termos de conteúdo. O Flamboyant Shopping possui 138.430 m² de área construída, e dessa área, 68.394 m² são ABL. O processo para se chegar a esses números foi longo, conforme vimos, o que revela seu caráter metabólico em adensamento. Já o caso do Passeio das Águas Shopping há uma contradição evidente nos dados apresentados pela *Aliansce Sonae*, empresa que o administra, e pela ABRASCE. A ABL apresentada é a mesma da Área Construída: 77.900 m². Todavia, em medição realizada⁷², o dado encontrado da projeção do edifício é de aproximadamente 81.000 m². Esse shopping possui dois pavimentos, o que corresponderia a uma Área Construída de aproximadamente 162.000 m². Em tese, tal área explica as 77.900 m² de ABL distribuídas em seus 2 pisos comerciais, dado que faz do Passeio das Águas maior shopping center do entre-Metrópoles. O apelo à natureza é característico desses dois Mega Shoppings. Enquanto o primeiro foi justificado pela distribuição de Flamboyants no prolongamento do tridente do Setor Central, árvores que ali já não existem mais, o segundo, ironicamente, revela as

[f.144] Espacialização dos Shoppings Centers do entre-Metrópoles apresentados por porte (ABL).
Fonte: ABRASCE, 2019.
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2019

Porte	RM de Goiânia + Anápolis	ABL (m ²)	AM Brasília	ABL (m ²)
Mega ≥ 60.000 m ²	Passeio das Águas Shopping	77.900		
	Flamboyant Shopping	68.394		
Regional ≥ 30.000 m ² ≤ 59.999 m ²	Buriti Shopping	43.619	Parkshopping	53.401
	Shopping Estação da Moda	37.893	Taguatinga Shopping	40.502
	Goiânia Shopping	33.250	Shopping Conjunto Nacional	35.700
	Shopping Cerrado	31.840	Shopping Sul	35.367
			Shopping Iguatemi Brasília	34.148
			JK Shopping Tower	32.000
Médios ≥ 20.000 m ² ≤ 29.999 m ²	Portal Shopping	26.540	Pátio Brasil Shopping	27.010
	Aparecida Shopping	22.703	Casapark Shopping Center	23.000
	Brasil Park Shopping	21.621		
	Araguaia Shopping	21.379		
	Anashopping	19.630	Brasília Shopping	18.071
	Shopping Cidade Jardim	14.859	Shopping Pier 21	18.000
	Portal Sul Shopping	12.045	Terraço Shopping	17.000
	Mega Moda Shopping	9.217	Shopping Park Design	16.000
	Buena Vista Shopping	8.000	Venâncio Shopping	15.000
	Plaza D'Oro Shopping	4.635	Shopping ID	14.500
Pequenos ≤ 19.999 m ²	Perimetral Open Mall	4.240	DF Plaza	14.002
	Mega Moda Park	2.324	Alameda Shopping	13.200
			Felicittà Shopping	10.479
			Águas Lindas Shopping	10.209
			Paraíso Mega Center	9.648
			Vitrinni Shopping	9.000
			Luziânia Shopping	7.455
			Águas Claras Shopping	6.556
		Liberty Mall	5.272	

[f.9] Shoppings Centers do entre-Metrópoles apresentados por porte (ABL).
Fonte: ABRASCE, 2019.
Concepção, elaboração e finalização:
Pedro Máximo, 2019

[f.145] Vista do entorno do Flamboyant Shopping, um dos Shoppings de Mega porte no entre-Metrópolis.
Fonte: Acervo do autor.





[f.146] Vista do entorno do Passeio das Águas Shopping, um dos Shoppings de Mega porte no entre-Metrópoles. Fonte: Acervo do autor.





características físicas do local onde se assenta: nas imediações do córrego Caveirinha, onde existiam algumas nascentes. Juntos, eles contabilizam uma ABL de 146.294 m², área equivalente a 20 campos de futebol + 1 campo de futebol americano. Duas supercaixas superexpostas, a primeira, à BR-153 e à Avenida Jamel Cecílio; a segunda, às Avenidas Goiás Norte e Perimetral.

Há, no entre-Metrópoles, uma aposta em relação aos *shoppings centers* de porte regional e pequeno. No que se refere aos shoppings de porte regional, Goiânia possui 4 unidades enquanto o DF possui 7. A somatória de todas as ABLs dessas 11 unidades revela um total de 332.361 m², área que corresponde a 46 campos de futebol + 1 campo de futebol americano. Em Goiânia, o maior empreendimento desse porte é o Burity Shopping, localizado na Avenida Rio Verde, na divisa de Goiânia com Aparecida de Goiânia. Os outros três shoppings, de localização diversa em decorrência dos públicos alvos pretendidos, possuem ABLs pouco acima do limite estabelecido para a categoria. O Shopping Estação da Moda, localizado na Av. Goiás Norte fronteira com o Araguaia Shopping, destina-se a públicos diversos e de rápida circulação em decorrência do caráter do local em que se encontra implantado. O Goiânia Shopping, de público de maior poder aquisitivo, e o Shopping Cerrado, localizado na Av. Anhangueira no Bairro Aeroviário, possuem ABLs aproximadas, mas a grande disponibilidade de transporte coletivo para este segundo faz dele um shopping mais acessível a um público mais amplo da Região Oeste de Goiânia, de Trindade, de Goianira e de Inhumas. No caso do DF, os shoppings regionais serão absolutamente diversos. A diferença entre o JK Shopping Tower e o Shopping Iguatemi Brasília, por exemplo, será abismal, embora tenham ABLs correlatas. Enquanto o JK Shopping Tower, de 3 pisos comerciais, se situa próximo aos sistemas de transporte público em Ceilândia e é uma supercaixa que engloba uma torre de escritórios, o Shopping Iguatemi Brasília é uma supercaixa de força horizontal de 2 pisos, afastado dos pontos de acesso por transporte público, isolado no centro de uma superquadra lindeira à EPPN, no Lago Norte. Essa ampla diferença constatada nesses shoppings regionais pode ser observada também nos outros 5, entretanto, dentro do espectro delimitado pela distância estabelecida entre os shoppings JK e Iguatemi Brasília. Desses, o Parkshopping, Conjunto Nacional e Boulevard Shopping, que se situam em Brasília, tendem a receber a mesma variedade de público, em decorrência dos pontos de acesso variados (metrô, ônibus e automóvel). Por outro lado, Taguatinga Shopping, uma supercaixa horizontal de 3 pisos sobre a qual foram acopladas as torres A e B conectadas por uma barra aérea de 40 metros de vão livre, destina-se a públicos amplos e atende majoritariamente Samambaia, Taguatinga e Ceilândia desde sua inauguração em 2000.

Predomina no entre-Metrópoles shoppings de pequeno porte. A indústria de shoppings centers se apropriou de empreendimento desse porte e o disseminou. Eles representam a metade das unidades disponíveis. No que se refere à ABL, eles compreendem, juntos, a 196.483 m². No ranqueamento de ABLs por porte no entre-Metrópoles, os pequenos ficam em segundo lugar. Tal qual nos shoppings de porte regional, os pequenos atendem a públicos variados e dispõem de localizações diversas. A RMG possui 7, Anápolis 1 e a AMB possui 15 unidades. Os shoppings de médio porte no entre-Metrópoles produziram um total de 142.253 m² de ABL. Ao todo são 6

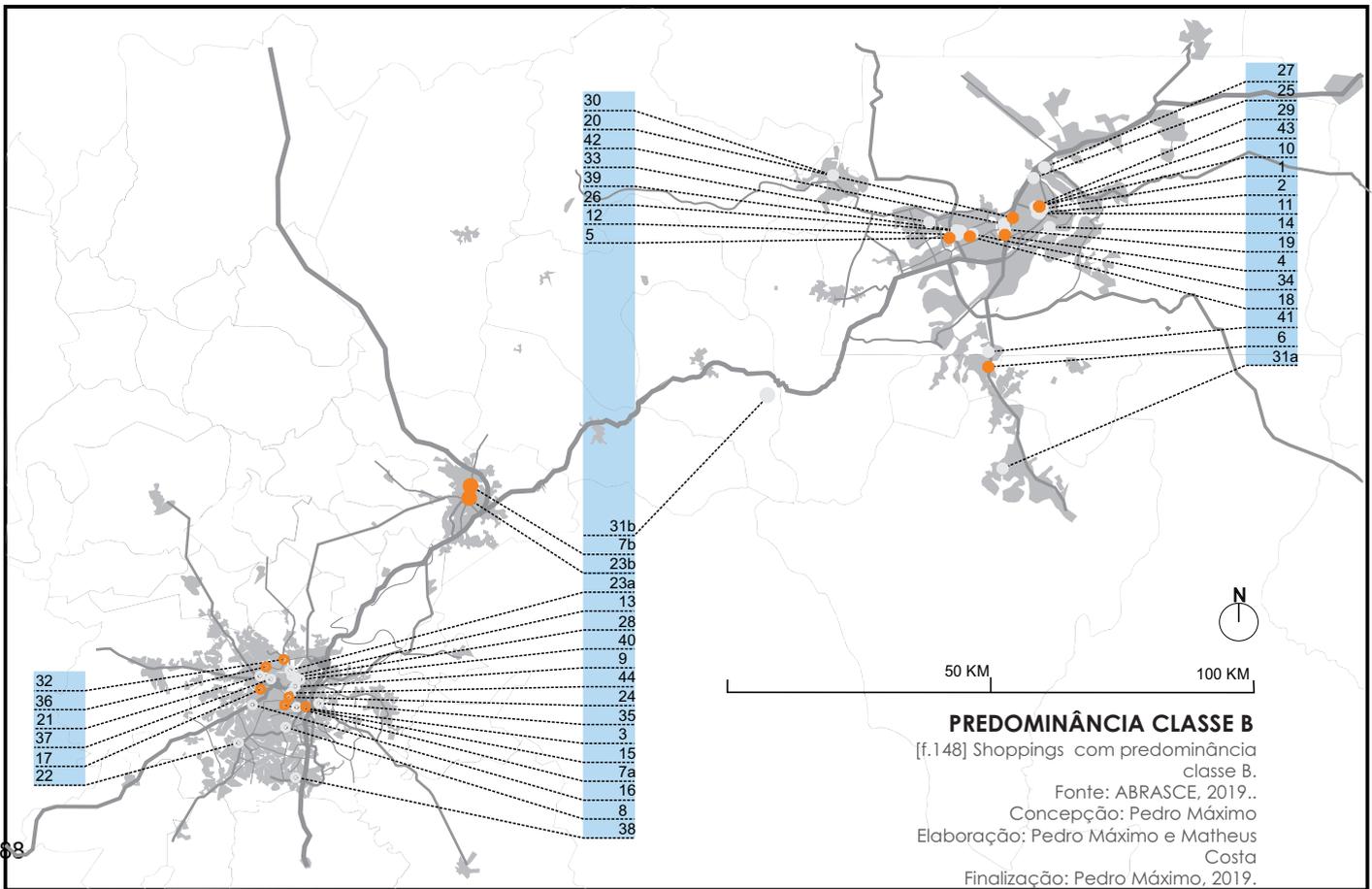
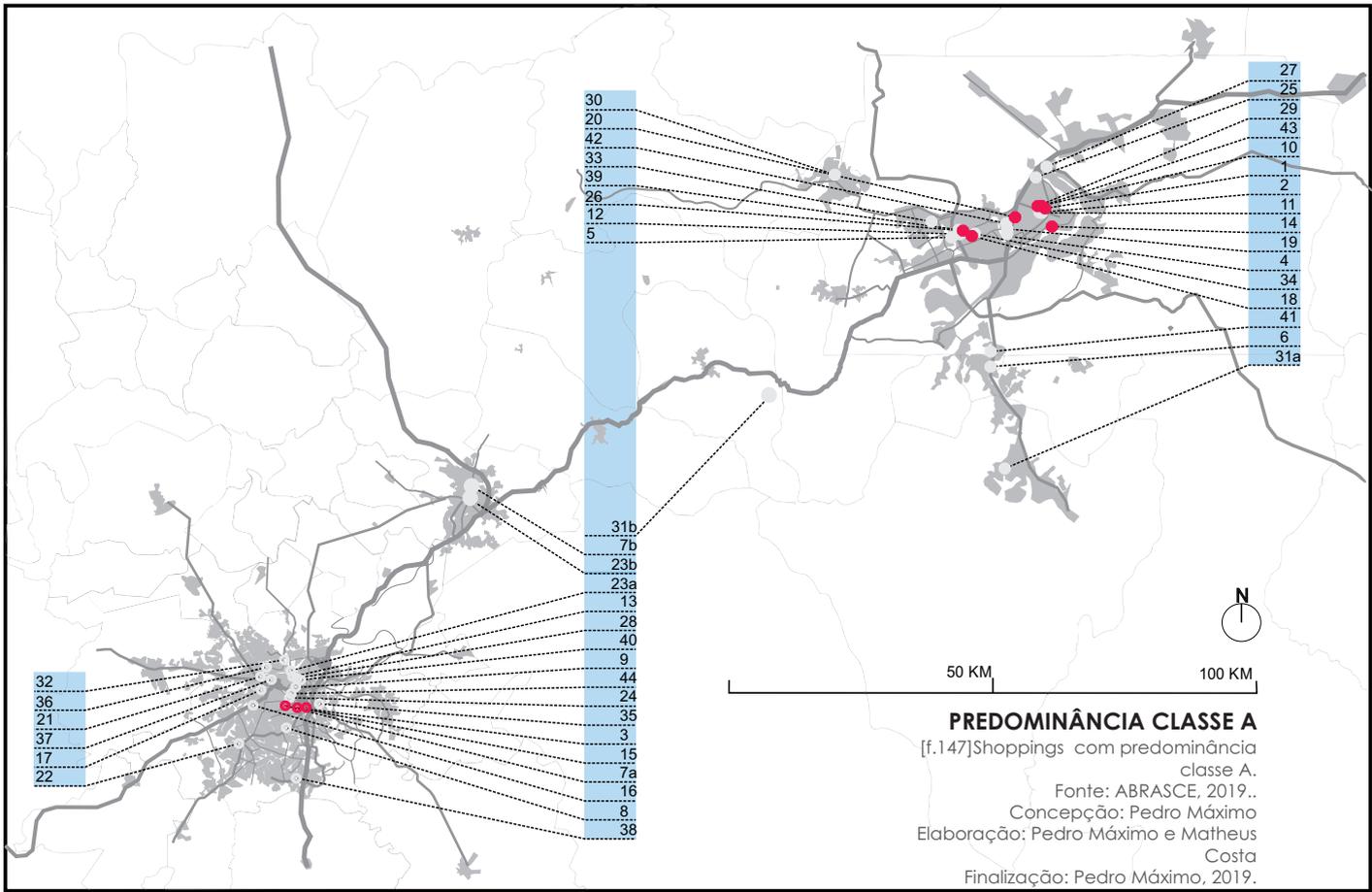
unidades, 3 na RMG, 1 em Anápolis e 2 no AMB. Os shoppings da RMG desse porte são o Araguaia Shopping, o Portal Shopping, em Goiânia, e o Aparecida Shopping, em Aparecida de Goiânia. O total, 828.614 m² de ABL, de acordo com os dados encontrados. Os dados totais reais são maiores que essa soma, tendo em vista que os shoppings Lozandes e Banana Shopping não disponibilizam esses dados.

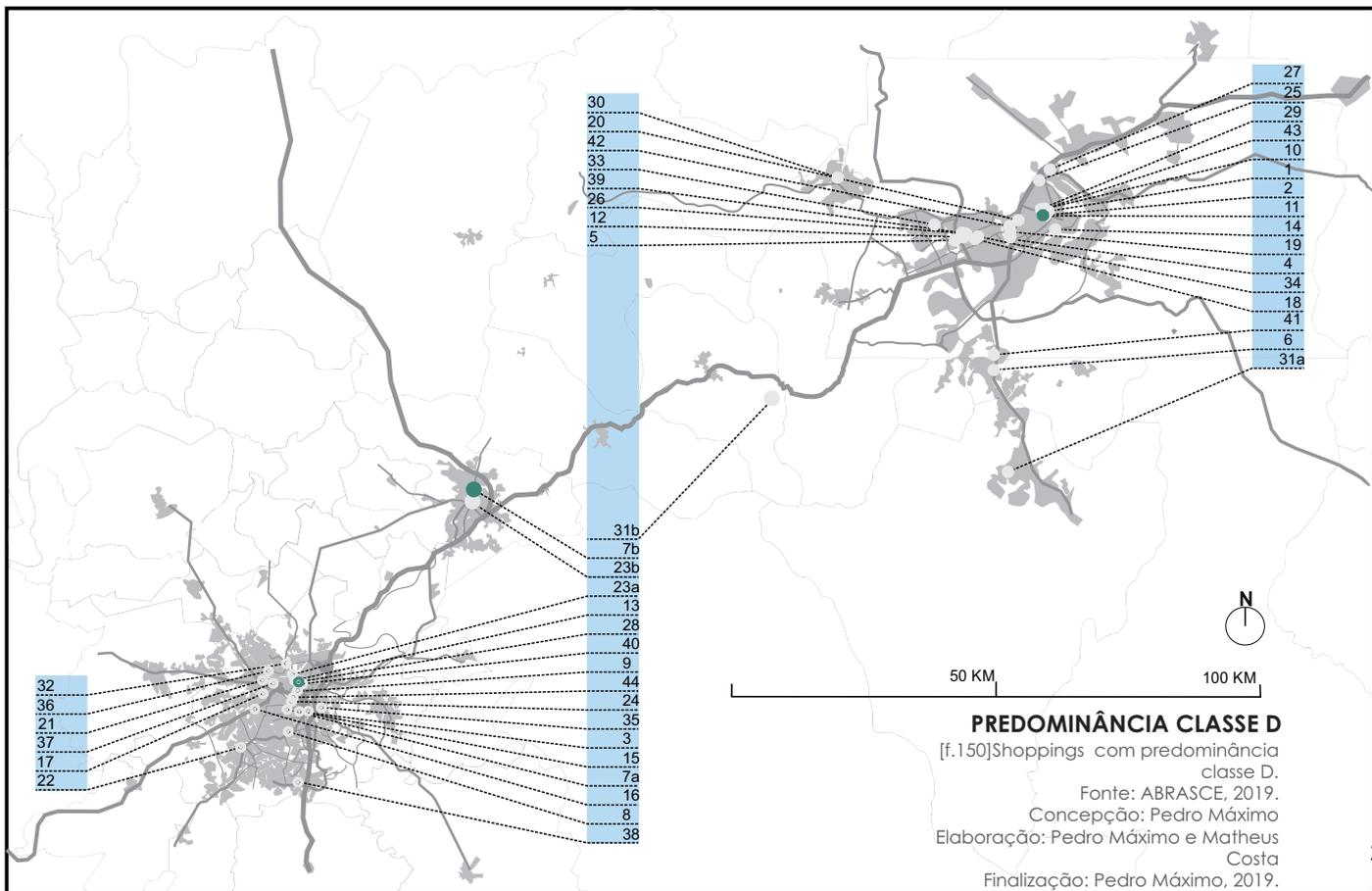
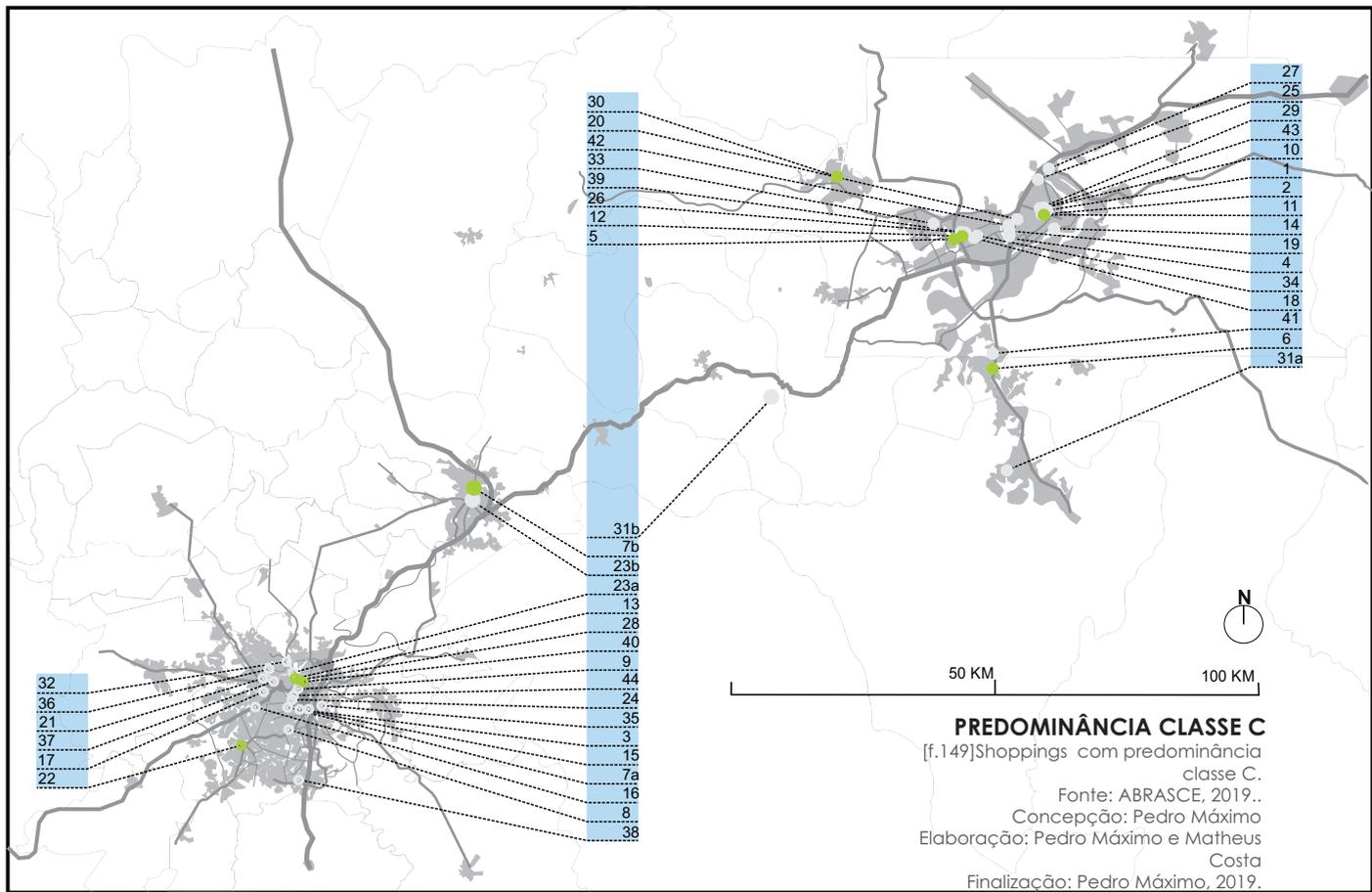
Do poder de compra e da divisão territorial

Conforme o Critério de Classificação Econômica Brasil (CCEB) e a Associação Brasileira de Empresas de Pesquisas (ABEP), há um novo critério para a classificação das classes econômicas brasileiras desde 2018 (CCEB; ABEP, 2018). A mudança ocorreu estruturalmente na classe A, que antes possuía os estratos A1 e A2, e a partir desse estudo, passa a valer somente como classe A, tal qual as classes D e E. As classes B e C possuem os estratos 1 e 2. Conforme o documento, a classe A possui uma Renda Média Domiciliar de R\$ 23.345,11, enquanto a B1, R\$ 10.386,52; a B2, R\$ 5.363,19; a C1, R\$ 2.965,69; a C2; R\$ 1.691,44, e as classes D-E, R\$ 708,19. Por regiões do Brasil, a região Centro-Oeste é a que mais possui os estratos A (4,3%) e B1 (6,2%), superando, inclusive as regiões, Sudeste, na classe A (3,5%), e a Sul, na classe B1 (6%). Esses dados do Centro-Oeste são puxados para cima pela AMB que é a única metrópole estudada que possui acima de 10% das Rendias Médias Domiciliares do estrato A (12,9%), seguida da RM de Curitiba (6%), da RMS de São Paulo (5,1%) e da RM de Porto Alegre (4,2%). Quanto às faixas B2, C1 e C2, as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste possuem um equilíbrio, girando entorno dos 20% para cada um desses estratos. Esses dados são importantes para os estudos dos shoppings centers, pois eles delimitam o universo de consumidores pretendido e real, as marcas a serem vendidas e inclusive estipulam os locais a serem locados. Os dados disponibilizados pela Associação Brasileira de Shoppings Centers (ABRASCE), expõem esses públicos. Estabeleceremos, para a análise, o corte de 25% para cada um desses estratos disponibilizados por essa Associação: A, B, C e D **[f.147] [f.148] [f.149] [f.150]**.

Na RMG, somente o Goiânia Shopping, Flamboyant Shopping e Buena Vista Shopping possuem acima de 25% de seus usuários da classe A. Destes, destacam-se os shoppings Flamboyant (42%) e Buena Vista (40%). Para as classes B1 e B2 (B), praticamente 90% dos shoppings possuem esse público acima do piso dos 25%. Desses, destacam-se o Goiânia Shopping (63%), o Perimetral Open Mall (60%), o Shopping Bougainville (58%), o Cidade Jardim (55%), o Passeio das Águas Shopping (52%) e o Flamboyant Shopping (51%). Quanto às classes C1 e C2 (C), somente 10% dos shoppings não possuem acima de 25% desses usuários. O mais expressivo dado é o do Araguaia Shopping que possui 70% de seus usuários da classe C, seguido pelo Mega Moda Park (60%), do Portal Sul Shopping (55%) e do Mega Moda Shopping (50%). Da classe D, somente o Mega Moda Shopping apresenta esse público acima dos 25%, com usuários de 50% desse estrato. O caso de Anápolis é seguíntado, sendo o Brasil Park Shopping voltado para as classes B (69%) e C (21%), enquanto o público do Anashopping é majoritário das classes B, C e D (ANASHOPPING, 2019).

No DF, o corte de 25% faz sobressair o Shopping Pier 21 (64%), Felicità Shopping (60%), Shopping ID (49%), Terraço Shopping (40%), Brasília Shopping (35%), Shop-





RMG	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D
Goiânia Shopping	29%	63%	8%	0%
Flamboyant Shopping	42%	51%	7%	0%
Buena Vista Shopping	40%	30%	25%	5%
Buriti Shopping	9%	43%	41%	7%
Araguaia Shopping	5%	5%	70%	20%
Aparecida Shopping	-	-	-	-
Mega Moda Shopping	0%	0%	50%	50%
Mega Moda Pa rk	0%	40%	60%	0%
Passeio das Águas Shopping	19%	52%	27%	2%
Perimetral Open Mall	0%	60%	40%	0%
Plaza D'Oro Shopping	-	-	-	-
Portal Shopping	0%	28%	60%	12%
Portal Sul Shopping	2%	38%	55%	5%
Shopping Bougainville	20%	58%	22%	0%
Shopping Cerrado	-	-	-	-
Shopping Cidade Jardim	15%	55%	28%	2%
Shopping Estação da Moda	5%	40%	40%	15%
Shopping Lozandes	-	-	-	-
Banana Shopping	-	-	-	-
Anápolis	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D
Brasil Park Shopping	9%	69%	21%	1%
Anashopping	-	-	-	-

[t.10] Perfil econômico do público que frequenta os Shoppings Centers de Goiânia, RMG e Anápolis
 Fonte: ABRASCE, 2019.
 Concepção, elaboração e finalização:
 Pedro Máximo, 2019

ping Conjunto Nacional (30%), Águas Claras Shopping (27%) de público da classe A. No que se refere à classe B, o traço dos shoppings é o mesmo da RMG. Os shoppings de expressivo uso desse público são Águas Claras (66%), Liberty Mall (54%), Park-shopping (54%), Alameda Shopping (48%), Terraço Shopping (40%) e Brasília Shopping (40%). Quanto à classe C, o corte de 25% deixa de fora 35% dos shoppings do DF. Taguatinga Shopping (50%), Alameda Shopping (40%) e o Pátio Brasil Shopping (35%), atendem a esse público. No que se refere à classe D, tal qual ocorre com Goiânia, somente o Venâncio Shopping recebe 25% desses usuários em suas instalações. Olhando para o Entorno, 83% dos usuários do Águas Lindas Shopping é da classe C, ao passo que o Shopping Sul possui 58% e 34% de seus usuários das classes B e C, respectivamente [t.10][t.11].

Pontos gravitacionais de fluxos

Em Goiânia, o Shopping Buena Vista recebe um fluxo mensal de 350 mil pessoas. O Portal Shopping recebe cerca de 550 mil pessoas por mês, número próximo ao do Passeio das Águas, que apresenta uma média de 600 mil usuários. O Goiânia Shopping, 750 mil. O Araguaia Shopping recebe 1,2 milhão usuários, superado apenas pelo Flamboyant Shopping, que recebe população de 1,3 milhões por mês. Em Aparecida de Goiânia, o Aparecida Shopping recebe 600 mil pessoas por mês, ao passo que o Buriti Shopping 2,1 milhões, o maior polo atrativo desse setor na RMG e no entre-Metrópoles. Em Anápolis, o AnaShopping recebe um fluxo mensal de 333 mil pessoas, ao passo que no Brasil Park Shopping esse público é de 500 mil pessoas. No DF, o Casapark Shopping recebe um fluxo de 250 mil pessoas por mês, e pelo Pier 21

[t.11] Perfil econômico do público que frequenta os Shoppings Centers do DF e Entorno
 Fonte: ABRASCE, 2019..
 Concepção, elaboração e finalização: Pedro Máximo, 2019

DF	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D
Águas Claras Shopping	27%	66%	7%	0%
Alameda Shopping	10%	48%	40%	2%
Boulevard Shopping Brasília	-	-	-	-
Brasília Shopping	35%	40%	25%	0%
Casapark Shopping Center	-	-	-	-
DF Plaza	-	-	-	-
Felicittà Shopping	60%	30%	5%	5%
JK Shopping & Tower	-	-	-	-
Liberty Mall	23%	54%	18%	5%
Parkshopping	30%	54%	16%	0%
Pátio Brasil Shopping	17%	35%	35%	13%
Shopping Conjunto Nacional	30%	41%	29%	-
Shopping ID	49%	35%	16%	-
Shopping Iguatemi Brasília	-	-	-	-
Shopping Park Design	-	-	-	-
Shopping Pier 21	64%	36%	0%	0%
Taguatinga Shopping	10%	20%	50%	20%
Terraço Shopping	40%	40%	20%	0%
Venâncio Shopping	25%	25%	25%	25%
Vitrini Shopping	-	-	-	-
Entorno	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D
Águas Lindas Shopping	0%	9%	83%	8%
Luziânia Shopping	-	-	-	-
Shopping Sul (Valparaíso)	7%	58%	34%	1%
Paraíso Mega Center	-	-	-	-

passam 450 mil. O Boulevard Shopping recebe mensalmente 600 mil pessoas, enquanto o público do Taguatinga Shopping e do Brasília Shopping, a média é de 1 milhão de pessoas. Pelo Parkshopping passam 1,016 milhão de pessoas por mês, e pelo Shopping Sul, na divisa sul do DF com o Entorno, 1,7 milhões de habitantes.

Dos 47 *shoppings centers* do entre-Metrópoles, 17 expõem dados em relação ao fluxo mensal de usuários. Aproximadamente 1/3 deles. Ao todo, a somatória desses dados dá um número de 14.299.000 de pessoas, mais de duas vezes a população do entre-Metrópoles. Com públicos diários que variam de 8 mil pessoas (caso do Casapark Shopping) a 70 mil pessoas (caso do Buriti Shopping), os *shoppings centers* mobilizam o território. Sua multiplicação e “adequação” aos estratos econômicos fazem deles espaços importantes nos quadros da cidade contemporânea, seja do ponto de vista sociológico, econômico, antropológico, seja também do ponto de vista urbano-arquitetônico. O que é importante destacar a partir desses dados acima apresentados, é que eles são espaços aglutinadores das massas, que dia-a-dia, procuram habitá-los. Normalmente articulados às vias de maior fluxo, eles também contam com imensas áreas de estacionamento. Somente no DF, para os shoppings consultados que disponibilizam os dados, são ofertadas 27.004 vagas, enquanto em Goiânia esses dados são de 20.593 vagas de estacionamento. Somente no Passeio das Águas Shopping são 4.000 vagas; e no Flamboyant Shopping, 3.300 vagas, e no Buriti Shopping, 2.109 vagas. No DF, esse ranking é vencido pelo Parkshopping, com

4.045 vagas, o DF Plaza, 3.500, seguidos do Shopping Iguatemi, com 2.836 vagas, e do Taguatinga Shopping, com 2.500.

Um dado relevante a ser considerado pelos dados apresentados refere-se aos shoppings localizados nas fronteiras. O Buriti Shopping, entre Goiânia e Aparecida de Goiânia; e o caso do Shopping Sul, localizado próximo à divisa do DF com o Entorno Sul. Uma característica interessante desses *shoppings centers* encontra-se na disponibilidade, nos arredores em que estão implantados, de sistemas de transportes públicos que dão acesso a usuários diversificados. Embora o Buriti Shopping possua público alvo majoritário das classes B e C, muito semelhante ao perfil apresentado pelo Shopping Sul, essa constatação pode ser evidenciada pelas localizações: em áreas de expansão urbana e fronteiriças com municípios em pleno crescimento populacional. De médio porte implantados em terrenos imensos, eles marcam as paisagens das vias como supercaixas metamórficas.

Por fim, é importante a constatação que esses *shoppings centers*, em Goiânia, Anápolis ou Brasília, desempenham papéis de centralidade no território. Em seus arredores, a valorização do solo dada pela presença desses superequipamentos metamórficos, resultados e processos do *junkspace* tratado por Koolhaas (2010) como coágulos da modernidade, se colocam como pontos gravitacionais de investimentos do setor imobiliário e aumentam, em sobremaneira, a pressão do capital sobre ele. Nesse sentido, não é incomum que, a partir de suas implantações, fenômenos análogos à gentrificação ocorram. É possível elencar alguns exemplos, como os arredores de Águas Claras, no DF, que conta com quatro *shoppings centers* e é o ponto do território do DF de maior adensamento e construção de torres residenciais, ou mesmo no Centro de Brasília, nos arredores da Rodoviária do Plano Piloto, lugar que por si só já guarda um expressivo valor da terra. Em Goiânia o exemplo paradigmático refere-se ao Flamboyant Shopping Center, que potencializou, por décadas, a valorização de suas imediações dada pela reserva de terras por parte da empresa gestora, a Jardim Goiás Empreendimentos. Para aferirmos essa constatação, é importante recobrar que o Jardim Goiás, bairro onde está localizado, foi concebido na década de 1950, mas teve intensa ocupação após a virada do século, em especial por torres residenciais lindas ao Parque Flamboyant: em 2003, antes das intervenções nos arredores da nascente, existiam 17 torres no bairro, 5 construídas no limite norte, divisa com o Setor Leste Universitário e 12 ao longo da Avenida E. Em 2006, no ano de sua inauguração, já existiam 39 torres, na qual as novas já margeavam seus limites. Seu assustador crescimento conferiria, em 2009, mais 31 novas torres ao local, totalizando 68 torres. Estas eram 101 em 2012, 129 em 2016 e no final do ano de 2018, 136 torres (MÁXIMO e TREVISAN, 2018). Por outro lado, o próprio Flamboyant Shopping se expandiu rapidamente, e à medida que expandia sua capacidade de cooptar marcas internacionais e de luxo, usos diversos e valorizar-se como um símbolo de sucesso nesse setor, aumentava o valor do solo. *Walmart*, *Decathlon*, *Carrefour*, hotéis, torres de escritórios, *fast foods* internacionais e sob a marca das burgerias *gourmets* locais, além de concessionárias de veículos associadas ao incremento de edifícios e áreas públicas e privadas no entorno, a exemplo do Parque do Cerrado (1992), do condomínio Alphaville Flamboyant (2001) e demais empreendi-

mentos dessa natureza como os condomínios da família dos Jardins (da FGR Urbanismo), do Centro Cultural Oscar Niemeyer (2006), do Shopping Lozandes (2016), bem como o planejamento para a transferência de local da Assembleia Legislativa, do Fórum e da Catedral Metropolitana para as imediações da Rodovia.

3.2. Outlet Premium Brasília

Conforme a categorização estipulada pela ABRASCE, o Outlet Premium Brasília [f.151], localizado em Alexânia, é um *Open Mall* de pequeno porte, com ABL de 16.105 m². O público que o frequenta é majoritário das classes A (46%) e B (51%), e seu posicionamento geográfico insinua a atração de consumidores originários de todas as cidades que compõem o entre-Metrópoles. Como já exposto, o porte de um equipamento desse tipo não corresponde às dimensões das instalações, mas à oferta de espaço destinada exclusivamente para o comércio e prestação de serviços. Nesse sentido, a escassez de ABL também é um importante fomento para a valorização de empreendimentos com esse perfil de localização e configuração. Às margens da BR-060, o Outlet Premium Brasília “humanizou” a rodovia e desencadeou um processo de ocupação de suas margens o quanto possível (em decorrência da topografia) até o distrito de Serra do Ouro, a oeste, numa extensão de aproximadamente 3 km. Esse pequeno distrito que dispõe de atividades industriais desde 2010, surgiu a partir das instalações do Posto Medalhão II (instituído na década de 1980) e teve grande parte de sua ocupação advinda da construção da UHE Corumbá IV (2001-2006), da duplicação da rodovia Anápolis-Brasília (1998-2008), e da construção e operação da antiga fábrica da Brasil Kirin (2003-*Schincariol*), atualmente propriedade da *Heineken* (desde 2017). Neste tempo, foram instalados mais 3 postos de combustíveis, restaurantes e a ocupação residencial, ao norte da rodovia, defronte o Posto Medalhão II. Em decorrência dessa ocupação, quebra-molas, barreiras eletrônicas e câmeras foram instalados no percurso. Na paisagem, propagandas de todas as ordens se misturam

[f.151] Vista aérea do Outlet Premium Brasília.
Fonte: General Shoppings & Outlets do Brasil.



às placas de sinalização, torres de telefonia e ao fundo, torres de alta tensão. O alto número de acidentes devido ao uso cotidiano da rodovia e da circulação de mercadorias de alto valor agregado não prescindiam de um forte esquema de vigilância e monitoramento.

O Outlet Premium Brasília é uma espécie de *city for shopping* da rede administrada pela *General Shoppings & Outlets do Brasil*. Essa empresa paulista que foi constituída em 1989, é uma das maiores empresas do ramo no país (administra 293.200 m² de ABL e 14 unidades no país entre Shoppings e Outlets). Composta por 9 blocos fragmentados [f.152] e articulados entre si por áreas livres e de paisagismo refinado, ao mesmo tempo, tão genérico quanto dos outros Outlets Premium de São Paulo, Salvador, Rio de Janeiro e Fortaleza. Ilhados em um “mar” de estacionamentos de 2.154 vagas, esses blocos possuem hierarquia entre si em tamanho e forma, e ocupam, majoritariamente, o térreo de um terreno que ultrapassa os 120.000 m². O edifício mais elegante do conjunto refere-se ao pavilhão nº 5 [f.153], posicionado no terreno sentido leste-oeste. Sua fachada leste, revestida de uma pele de vidro de piso a teto, volta-se para a face sul do DF e Entorno, do qual é possível enxergar a uma distância direta de aproximadamente 35 km o *skyline* do Gama, e à noite, contemplar as luzes do DF que perfilam todo o horizonte visível. Isso se dá em decorrência de seu posicionamento a uma elevação de 1.035 metros em relação ao nível do mar, numa cumeeira que é compartilhada pelas outras instalações externas ao Outlet. Embora o paisagismo apresente semelhança em relação aos outros *Open Malls* administrados pela *General Shoppings & Outlets do Brasil*, sua arquitetura é específica.

O próprio nome do equipamento que inclui “Brasília”, revela a força do prolongado do impacto econômico-regional da capital federal, mesmo se situando no território de um município goiano a exatos 75 km da rodoviária do Plano Piloto. Se nos outros



[f.152]. Organização do Outlet Premium Brasília em 9 blocos.
Fonte: Acervo do autor, 2019.



[f.153]A, B e C: Vistas do Outlet Premium Brasília do Bloco nº5.
Fonte: Acervo do autor, 2017.

casos dos shoppings do entre-Metrópoles os empreendedores escolheram nomes relacionados às localidades em que estão construídos, o Outlet Premium Brasília amplia seu impacto ao se capitalizar a partir do nome da capital [f.154]. Por ser um equipamento voltado ao varejo em larga escala, se articula às principais marcas globais e nacionais, o que faz dele um equipamento transescalar de economias integradas: local (com disponibilidade de funcionários), regional (que procura atrair um público consumidor de origens diversas, ao mesmo tempo que possui uma faixa específica de público alvo), e global (que se integra ao circuito das mercadorias nacionais e internacionais) [f.155]. O *slogan* da rede Outlet Premium revela o teor de sua agressividade comercial: “Chic é pagar pouco”. A proposta da localização, do tipo de implantação e dos produtos ali comercializados “com descontos de até 80% o ano inteiro”, trazem aos viajantes e passantes da BR-060 uma persuasão que se inicia tanto em Goiânia quanto em Brasília. *Outdoors* que anunciam um tempo estimado menor do que o tempo de percurso até suas instalações, aguçam a curiosidade e a ansiedade por, enfim, chegar e “pagar pouco”. Ao mesmo tempo eliminam o espaço, as distâncias, elementos outrora comuns desse tipo de propaganda. Na proposta de *marketing* da rede Outlet Premium, ou mais especificamente de seu território relacional de descontinuidade espacial anunciada, os *outdoors* “Jerivá a 1 km”, “Casa Dom Inácio Loyola a 5 km” ou “Anápolis a 10 km” se misturam a “Outlet Premium Brasília a 60 minutos”, “Outlet Premium Brasília a 15 minutos”, Outlet Premium Brasília a 5 minutos”. Neste espírito as distâncias pouco importam. Faz parte do percurso a sensação de aventura na corrida contra os minutos restantes, afinal, não é preciso olhar o relógio, os *outdoors* devidamente sincronizados para esse efeito ansiedade cumprem de avisar ao motorista e passageiros quanto tempo falta. Além do mais, esse tipo de painel distribuído ao longo da rodovia, de outros empreendimentos que pretendem cooptar o público da rodovia, passa a incorporar a mesma estratégia.

Se nos casos dos *shoppings centers* presentes nas áreas densamente ocupadas a estratégia de localização relativamente próxima aos públicos consumidores é forte condicionante quanto aos padrões de consumo, da seleção da rede de marcas e das

[f.154] Outlet Premium Brasília.
Fonte: Acervo do autor, 2017.



estratégias de *marketing*, no Outlet Premium Brasília esse processo se inverte. A rodovia, nesse sentido, é utilizada como elemento de distinção, além de vetor e barreira. Essa terceira camada de significados da rodovia advém de seu caráter: é necessário ter acesso a um automóvel para acessá-lo. Essa é uma das estratégias da empresa que o administra. A proprietária da marca *Outlet Premium* estabelece como padrão a capitalização da rodovia em seus três significados possíveis. O Outlet Premium Fortaleza localiza-se em Caucaia, na Região Metropolitana de Fortaleza, e se capitaliza a partir da BR-020 e o Anel Viário. O Outlet Premium São Paulo localiza-se em Itupeva, faz parte da Aglomeração Urbana de Jundiaí se capitaliza a Rodovia Bandeirantes que conecta São Paulo a Campinas. O Outlet Premium Salvador localiza-se em Camaçari, na Região Metropolitana de Salvador, e se capitaliza a partir da Estrada do Côco. O Outlet Premium Rio de Janeiro localiza-se em Duque de Caxias e se capitaliza a partir do Arco Metropolitano e da Estrada Rio Petrópolis. Desses *Open Mall* espalhados pelo país, somente os Outlets Premium de São Paulo e Rio de Janeiro são de médio porte, contendo pouco acima do limite estabelecido de 20.000 m². Salvador, Fortaleza e Brasília são de pequeno porte.

Essa estratégia de localização é uma importante constatação da complexidade que o território adquire na senda do efeito genérico: as propagandas obscurecem os nomes das localidades em que estão inseridos, ao passo que se capitalizam pelo nome da cidade de maior impacto econômico e visibilidade do território. Associada à estratégia do círculo ampliado para consumo do capital, o efeito genérico, nesse caso, se utiliza do nome “Brasília” para se homogeneizar a empreendimentos desse setor e cooptar usuários consumidores de todo o entre-Metrópoles. Por outro lado, fragmenta-se em função do público que o frequenta, e se hierarquiza nessa rede fragmentada configurada pelos shopping centers.

[f.155] Marcas vendidas ou que possuem lojas no Outlet Premium Brasília.

Fonte:

<http://www.outletpremium.com.br/brasilia>



CARLOS MIELE



CNS



ELLUS



GUESS



LE LIS BLANC DEUX



M.OFFICER



mmartan





OFFPREMIUM

OUTLET
marisol



PLANET  GIRLS

POLISHOP



POP UP STORE



RICHARDS



rosa chá 



SCHUTZ

SHOULDER

sootica
ÓCULOS & GRAU DE LUXO

 sunglass hut

 SUPERMERCADO
DOS COSMÉTICOS

surfcs.

SUSHI LOKO

[TIME | CENTER]



TOMMY HILFIGER

TVZ



VANS
"OFF THE WALL"

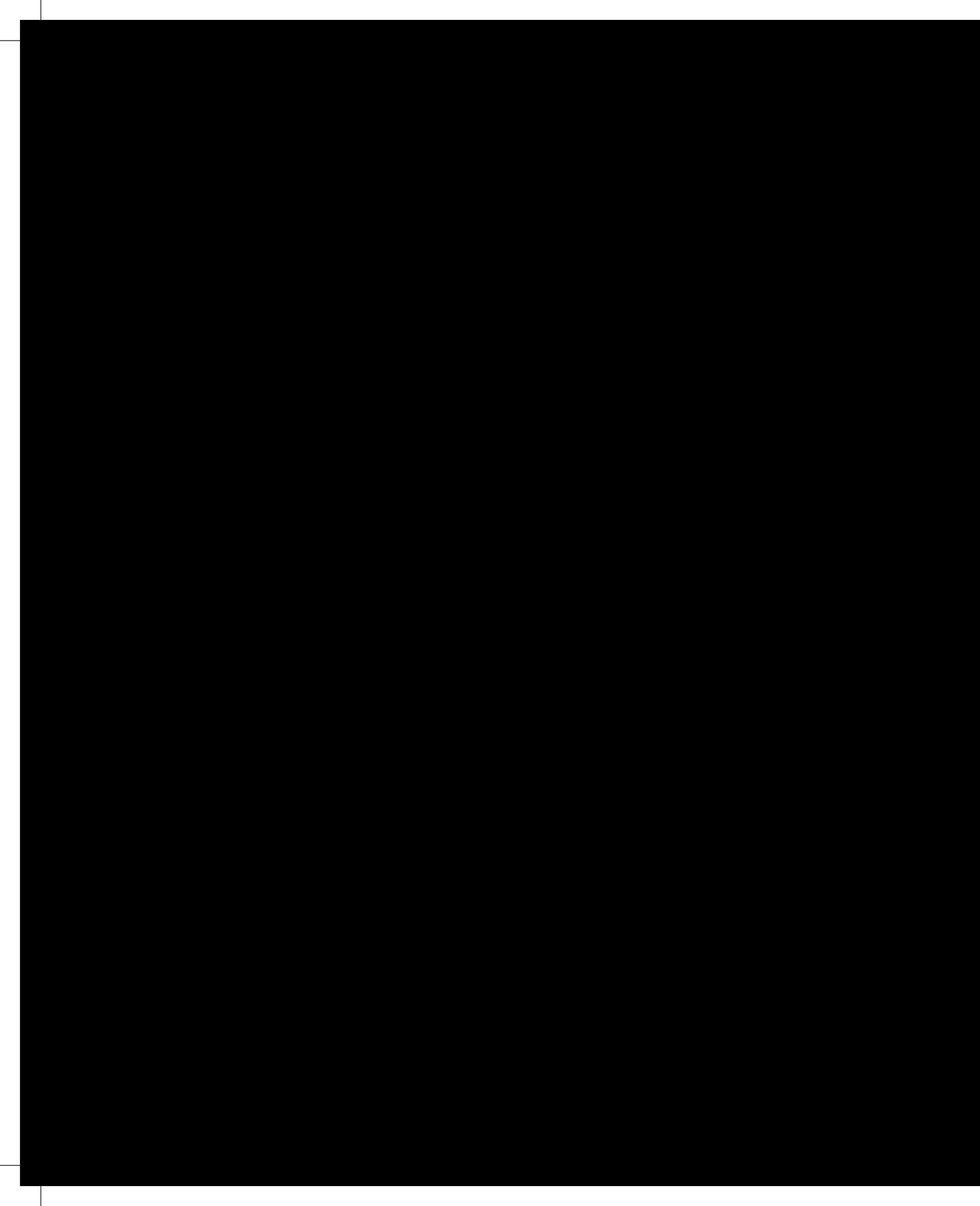
VILA ROMANA 



VR COLLEZIONI
OUTLET

Z
ZINZANE

EPÍLOGO



EPÍLOGO

O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília, fruto de um exercício de montagem praticado nesta tese, já está adequado para ser desmontado. As peças inicialmente selecionadas para esse exercício, Goiânia, Anápolis e Brasília (e toda a região que elas revelaram), podem ser, uma a uma, decompostas desse todo, deslocadas para outros contextos e postas em outros quadros. Essas mesmas peças que são campos de análises e de pesquisas de outros muitos colegas, tive oportunidade, por meio deste exercício, de juntar e colocar umas às outras, frente a frente, tendo este território como tema, a modernidade (ou modernidades) como questão de fundo e a compreensão de sua urbanização e de seus processos e fenômenos de metropolização como objetivo. Espaço de vida para 7,5 milhões de habitantes aproximadamente no ano de 2018, o entre-Metrópoles Goiânia-Brasília compreende duas metrópoles, uma cidade média, e a constelação de pequenas cidades entre elas. Conforme o pressuposto deste trabalho, toda essa região urbana está submetida a um tipo específico de metropolização que é conjugado por Goiânia e Brasília. Portanto, à medida em que essas metrópoles reproduzem repertórios urbanísticos e arquitetônicos, modos de vida, gostos e comportamentos; seus resquícios, centelhas, imagens ou traços podem ser identificadas nessas áreas urbanas da referida região, ainda que tempos depois de já “consolidadas” por essas cidades polarizadoras.

A decisão de abordá-la como um território aberto não guardou a pretensão de construção de uma história total ou mesmo de estabelecer um diagnóstico definitivo e completo de seus processos de urbanização e metropolização, ambições impossíveis de serem realizadas. Por detrás do objetivo acima elencado, guardei a possibilidade de incluir a dimensão do uso e da vivência neste território de minha parte, e a partir dele, estabelecer um recorte, ou melhor, recortes. À medida em que o território foi se descortinando em suas múltiplas dimensões e escalas, foi possível agrupá-las e, na medida do possível, estabelecer relações entre elas, seja direta ou material-concreta, ou mesmo pelos enlaces de virtualidades que se repercutem no território por meio das redes técnicas. Outra ponderação a ser feita sobre o processo que culminou neste trabalho, está centrada na tentativa de contrabalancear os papéis modernizadores e mobilizadores de metamorfoses territoriais que se desencadearam no entre-Metrópoles, espaço altamente complexo e constantemente tensionado pela ação de seus atores.

Para esse exercício, em função dos dados empíricos, da historiografia, dos referenciais teóricos e da própria experiência do autor que vos escreve, foram guardados dois momentos que se delinearão à medida em que esses dados foram compilados, testados e analisados. Desse modo, dividida em duas Partes, a tese narrou ao leitor, na primeira, por título História, o processo de urbanização ao longo do tempo, não somente a partir da relação cidade-campo, mas diante da compreensão que a urbanização é um veículo da instauração do urbano ou da sociedade urbana. Na segunda, por sua vez com título Metropolização, foi estabelecido uma dada narrativa sobre os processos de metropolização no entre-

Metrópoles, tendo como constatação os fortes processos de homogeneização do espaço e diferenciação territorial. Ou seja, à medida em que os repertórios reproduzidos nas metrópoles se lançam por sobre seus espaços contíguos e descontínuos, eles passam por adaptações, transformações e metamorfoses que são ponderadas, mediadas ou completamente transformadas pela dinâmica do território usado.

História

A necessidade de estabelecer uma ordem no todo fragmentado de dados, tal qual é o próprio espaço do entre-Metrópoles, levou à concepção de que a primeira parte mereceria o aporte da historiografia e dos documentos, numa busca por apreendê-la a partir da dimensão do tempo que o constituiu. Desse modo, o urbano foi tratado como a expressão de uma modernidade que se delonga no tempo e instaura a urbanização universal. Essa urbanização do campo e da vida, com seu aporte físico-material, é dotada de movimentos que constituem um território pautado em territorialidades nômades ou em rede. Essa mobilização do território por parte de pessoas e sujeitos que se movem no espaço em busca de uma dada compreensão de liberdade, lutaram e lutam, como corpos reflexivos, na arena política do entre-Metrópoles contra as limitações que lhes são impostas, numa tentativa constante de construir um lugar no mundo.

Essa mesma mobilização levou o entre-Metrópoles a altas taxas de crescimento populacional, dadas as representações dessa modernidade que Goiânia e principalmente Brasília difundem no imaginário coletivo. Esse movimento migratório que contou, a partir da construção de Brasília, com um crescimento médio de 1 milhão a 1,5 milhão de habitantes a cada década e colocou rapidamente o território aqui analisado como o 3º maior público consumidor do país, com taxas constantes de crescimento acima da média nacional desde 1980. Esse crescimento a princípio concentrado, levou a uma dilatação das metrópoles, num primeiro momento, e posteriormente, de suas imensas regiões urbanizadas e em urbanização. Desse modo, as políticas nacionais foram fundamentais para esse processo, mas não menos a escolha dos locais para implantá-las. A proximidade entre elas foi e é a chave desse território, o *entre* do entre-Metrópoles, aquele aberto e impreciso apontado na introdução. Esses 200 km que no contexto dos idos de 1930 e 1960 guardavam certo sentido de distância, hoje estão comprimidas em 3,5 horas de ônibus, 2 horas de automóvel e 20 minutos de avião ou pela instantaneidade de uma ligação telefônica, e-mail ou mensagem de WhatsApp. De lá para cá o mundo se transformou, e o território do entre-Metrópoles, assimilou essas mudanças. Tido originalmente como um espaço desconhecido, passa a ser, no final do século 20 e início do século 21, o lugar com os maiores índices de desenvolvimento econômico do Brasil, embora profundamente desigual, com pontos no espaço de alta concentração de renda, e extensas áreas pobres e de certo modo dependentes desses pontos abastados.

Os processos de metropolização que remontam à década de 1950, para Goiânia, e às décadas 1950-1960, para Brasília, somente ficaram mais evidentes após a década de 1980, especialmente no ano de 1987, tendo como marco estabelecido para recorte temporal a declaração de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. Na RMG, esse processo se deu na direção dos rincões do território; no DF, para os vazios internamente preservados ao longo de sua história desde sua construção e inauguração. Além dessa constatação, há as taxas de aumento populacional no Entorno do DF e nas cidades do entorno de Goiânia que, desde essa década, são maiores que as do DF, no caso de RIDE-DF, e Goiânia, no caso da RMG. Este processo acentuou as desigualdades regionais, fragmentou o território e configurou uma hierarquia espacial perversa, difícil de ser compreendida em sua vertente macro, em especial em decorrência das extensas áreas urbanizadas.

Também problematizamos Anápolis, que emergiu como uma nodosidade regional importante em meados do século 20, e que na rede urbana, desde então, desempenhou papel de cidade média. Todavia, vimos também que a região de influência dessa cidade reduziu de modo expressivo, dado o papel crescentemente complexo de suas metrópoles vizinhas. Anápolis passa por uma profunda especialização do território, que por consequência, segmenta sua rede. Cidade média? Essa questão terá que ser deixada para um outro momento em outro contexto de discussões. Embora seja pertinente uma abordagem nesse sentido quando tratado o território como um todo, este não era o objetivo dessa tese. Todavia, foi necessário esbarrar em suas discussões, tendo em vista que Anápolis articula o entre-Metrópoles, dá acesso dessa região ao Norte do país e se avilta num processo complexo de condensações escalares.

Por fim, tratamos da política de Eixo aplicada ao entre-Metrópoles, o que intensificou seus processos de metropolização, por um lado, e aprofundou as desigualdades regionais em Goiás, por outro. A política de Eixo aplicada às áreas mais desenvolvidas da região gerou sombreamentos sobre aquelas que não possuem o mesmo aporte e infraestruturas. Aplicado parcialmente, sua política com traços fortes do neoliberalismo não gerou o desenvolvimento pretendido, e se utilizou de um recurso recorrente desse tipo de estratégia: a propaganda, o *marketing* e as dispendiosas campanhas publicitárias. Baseada no regionalismo aberto aplicado também às escalas nacional e na América do Sul, o Eixo, como é conhecido popularmente, foi aos poucos se assentando no imaginário como uma ligação óbvia entre Goiânia e Brasília. Todavia, não foi essa política que instituiu ou reforçou suas ligações, nexos ou elos, mas o fenômeno de metropolização conjugado por Goiânia e Brasília que providenciou essa relação.

Metropolização

Num dos últimos percursos feitos entre Goiânia e Brasília, percebi proliferarem pelas cidades pequenas, Abadiânia e Terezópolis de Goiás especificamente, uma marca sem dono, desterritorializada, tal qual *I am Amsterdam* ou *I love NY*, *slogans* presentes nas paisagens turísticas das cidades de maior peso nesse setor no planeta. Não é de se espantar que Brasília tenha inaugurado o seu em 2014 e Goiânia em

2016. Em Brasília, esse letreiro atrativo a turistas encontra-se no Eixo Monumental, com a silhueta do Congresso Nacional ao fundo. Em Goiânia, encontra-se na Praça do Sol, ladeada de altas torres espelhadas. Em Abadiânia e Terezópolis de Goiás, não haveria outro lugar senão às margens da rodovia, o elo transescalar dessas cidades com o território entre-Metrópoles. Ao lado das barraquinhas que são eminentemente locais, cujos produtos derivam das terras lindeiras, esses letreiros enfeitam a rodovia e sinalizam as complexas dinâmicas territoriais que envolvem a tecnosfera e a psicosfera. Essa constatação levou-me a uma reflexão: o fenômeno da metropolização do espaço diz respeito, também, a um processo de inclusão e de pertencimento. Embora tenham uma mesma matriz, esses letreiros, confrontados com a paisagem que os circundam, revelam um desejo de adequação às dinâmicas econômicas e simbólicas globais, mas ao mesmo tempo, estão cravadas em espaços muito específicos (à exceção de Goiânia).

Desse modo, onde há maior fluidez no território, há também mais capital em circulação. Nos locais em que esse capital circula, o *trânsito de referências* se instala de modo a se repercutir socialmente, recaindo no imaginário coletivo ou na psicosfera. Assim, esse *trânsito de referências* amplia as possibilidades de expansão do mercado capitalista, numa lógica que foi compreendida nesta tese como *intercâmbio de mercados*. À medida que o *trânsito de referências* desarma as resistências locais e conquista terreno com sua poderosa sedução, dada a fetichização do mundo, da mercadoria às subjetividades, uma troca efetiva se apresenta. A homogeneização do espaço, por meio dessas trocas, se fragmenta em função da capacidade de cada local reproduzir essas complexidades escalares. Nesse sentido, fragmentado pela diferenciação territorial e pelas territorialidades inscritas em cada lugar, cria-se uma ampla rede altamente hierárquica. Essa rede, já afeita ao *trânsito de referências*, amplia-se de modo a pavimentar o terreno do *efeito genérico*, um poderoso mecanismo dialético de homogeneização espacial e diferenciação territorial. Essa é uma possível atualização do círculo de consumo do capital, agora, já emaranhada na psicosfera e nas subjetividades.

Essa compreensão desenvolvida na Parte II, coloca-se de modo paradoxal à produção do espaço no entre-Metrópoles. Goiânia, *Asterisk City* e Brasília, *Vector City* são as cidades em que a configuração de seu desenho original se reproduziu de modo paradigmático. Em Goiânia, asteriscos estão por toda parte na malha viária. Em Brasília, rodovias conduziram e conduzem seus processos de expansão de modo vetorial. Anápolis, por sua vez, sintetizou essas referências dado seu histórico de “cidade do meio”, e materializou em sua mancha urbana e hierarquia viária as modernidades das metrópoles vizinhas. Enfeites pontiagudos de metal também estão presentes em Anápolis, tal qual vias expressas de fluxo intenso e uma horrenda estátua da liberdade à beira da estrada.

Na perspectiva do território, o efeito genérico se alastra e o penetra por suas autoestradas fibrosas e redes de comunicação instantânea. Estão distribuídos pelo entre-Metrópoles indústrias acopladas às vias expressas, extensas áreas de condomínios de chácaras, e mesmo as praças de pedágio fazem questão de não se

diferenciarem das outras espalhadas pelo país. Distritos Industriais grandes e pequenos se acoplam à capacidade vetorial dessas vias, em especial às federais, e capitalizam o território, fazem de suas margens áreas corporativas de potencial negócio. Não podemos nos esquecer das famosas barraquinhas instaladas nas autoestradas, cujos donos ou trabalhadores estão profundamente vinculados à produção daquilo que vendem. Nesse quadro, espaços de funções semelhantes se fragmentam e se hierarquizam, tendo em vista as influências que elas exercem entre si, dado o território relacional que os vinculam. Nessa reflexão, os aeroportos, os avatares da máxima expressão da modernidade, se projetam a horizontes extensos e ousados. Enquanto o Aeroporto Internacional de Brasília segue o curso global de modo coerente com as discussões que envolvem essas infraestruturas, ou seja, se ampliando permanentemente mantendo-se numa condição de impermanência; os arredores do aeroporto de Goiânia foram projetados como uma Aerotrópole, o estágio máximo da cadeia evolutiva dessas infraestruturas, todavia, sem possuir, ao menos até o período de análise desta tese, gabarito para tal.

Por fim, quanto à explosão do efeito genérico, foi possível constatar um processo de popularização dos *shoppings centers*, especialmente no quesito localização e perfil de públicos alvos. Dos 47 shoppings levantados e analisados, grande parte destina-se a públicos da classe C e localizam-se em áreas de fronteira, ainda que ladeados por expressivas vias de circulação no território. Curioso observar que o que foi intencionalmente nomeado de “explosão”, diz respeito à multiplicação desses equipamentos no início do novo século, período em que também ocorreu uma popularização do acesso ao crédito, inclusive para as classes mais baixas. Essas supercaixas metamórficas ensejam ocupar os lugares que outrora eram públicos, e oferecem, como chamarizes à apropriação, uma atmosfera própria desse perfil de espaço, providenciada por potentes máquinas de climatização e extensos e intermináveis corredores de lojas. Calculado mensalmente seu fluxo de usuários, o objetivo é medir se as técnicas de *marketing* aplicadas funcionam. Afinal, o objetivo é vender, e para tal, públicos diversos na lógica do capital fictício são bem-vindos, ainda que em espaços fragmentados pela adequação do perfil de lojas aos locais onde se encontram. Paradoxalmente, o Outlet Premium Brasília não guarda essa pretensão de cooptar o público das redondezas, mas do território. Localiza-se na BR-060, em Alexânia, e persuade os motoristas da estrada com *outdoors*-relógios, que aprofundam a ansiedade de ser “Chic” e pagar pouco. Mas a explosão do efeito genérico no entre-Metrópoles não se circunscreve ao tempo que programou sua multiplicação pelo espaço, mas ao volume de pessoas que os frequentam mensalmente. Centenas de milhares, milhões de pessoas povoam seus espaços persuasivos e sedutores. Supercaixas atratoras de fluxos, os *shoppings centers* do entre-Metrópoles se colocam como os lugares mais interessantes para o encontro das massas, que após uma sessão de cinema, voltam para casa em seus veículos técnicos que prolongam seu efeito estufa.

Uma ampla agenda de pesquisas – o retorno ao território

O território do entre-Metrópoles é uma fonte inesgotável de dados empíricos. Para

trabalhos históricos, há os vestígios no espaço, documentos inéditos ainda não identificados e historiografados, tal qual foi feito com os casos das cidades novas de Abadiânia e Alexânia. Para trabalhos sobre a metropolização, basta estar atento aos processos de metamorfoses espaciais que são características da condição contemporânea do território. Galgada nas profundas mudanças socioespaciais, a metropolização, ao mesmo tempo, dado o efeito genérico inscrito nas dinâmicas do capitalismo, homogeneíza o espaço ao passo que diferencia seus territórios.

Neste sentido, uma ampla agenda de pesquisas se abre daqui em diante. Inúmeros dados, mapas, imagens, depoimentos e impressões que foram levantados não puderam fazer parte desta tese. É possível, brevemente, elencar alguns deles: entrevistas com usuários e proprietários dos comércios que ocupam as estradas; entrevistas com trabalhadores do DAIA e das praças de pedágio; anotações de visitas a Caldas Novas, Pirenópolis, Olhos D'Água e Abadiânia Velha. Além delas, mais de 2.600 fotografias aéreas feitas por drones de 18 áreas de todo o entre-Metrópoles, mais de 8.000 fotografias em solo de diversos pontos do entre-Metrópoles, que muitas delas foram despretensiosas, outras, acompanhadas de anotações. Enfim, um amplo espectro de documentos que abrem novas janelas teóricas, portas para abordagens históricas ou espaços de vida poderão e serão a agenda de pesquisa.

Afora esses dados, há fenômenos recentes que merecem atenção de pesquisadores, como o impacto dos acontecidos em Abadiânia com a diminuição expressiva de visitantes à Casa Dom Inácio Loyola, após a prisão de João de Deus em 2018. O fenômeno do Outlet Premium também merece atenção, tanto quanto as habitações em condomínios de chácaras às margens da represa do Lago Corumbá IV. Todavia, o que fica para as próximas pesquisas são as dimensões de estudos espaciais que me seduzem e para os quais me movimento: a modernidade, o território e a metropolização.

REFERÊNCIAS

- ABDALLAH, Alex. **Alex Abdallah**. [2012] Entrevista concedida a Guilherme Verano, 2012.
- ACIA. Boletim Informativo da Associação Comercial e Industrial de Anápolis. **ACIA em ação**, Ano XIII - Nº 377, 2018.
- AMARAL, Camilo Vladimir. **Por um urbanismo pós-crítico**: a inserção da poiesis nas ciências aplicadas ao urbano. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.
- ANDRADE, Antônio Carlos de. **Joaquim Roriz**: A força do populismo entre os eleitores do Distrito Federal. Monografia (Especialização em Ciência Política), Universidade do Legislativo Brasileiro. Brasília, 2008.
- ANSELM, Jappe. **A decomposição do capitalismo e suas críticas**. São Paulo: Hedra, 2013.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2005.
- ARRAIS, Tadeu, PINTO, José. **Integrar para segregar**: uma análise comparativa do tecido urbano-regional de Goiânia e Brasília. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.
- ARRAIS, Tadeu. **A região como arena política**: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano. Goiânia: EV. Editora - Série Ensaio Temáticos, 2007.
- ARRAIS, Tadeu. **Desvendando a arena política**: reflexões sobre o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília. In: XIV Encontro Nacional de Geógrafos, 2006.
- ARRAIS, Tadeu. **Desvendando a arena política**: reflexões sobre o Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília. In: XIV Encontro Nacional de Geógrafos, 2006.
- ARRAIS, Tadeu. **A produção do território goiano** - economia, urbanização e metropolização. Goiânia: Editora da UFG, 2013.
- ASCHER, François. **Metápolis: acerca do futuro das cidades**. Oeiras: Celta editora, 1998.
- ASSIS, Frederico Oliveira Alfaix. **Brasília também é Goiás**: Memórias Entrelaçadas entre dois Brasis Regionais (Goiânia-Brasília), 2013. Dissertação (Mestrado em Memória Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.
- AZEVEDO, Heloísa; ALVES, Adriana. RIDEs: por que criá-las? **Geografias** (UFMG), v. 8, p. 87-101, 2010.
- BADIE, Bertrand. **O fim dos territórios**: ensaio sobre a desordem internacional e sobre a utilidade e social do respeito. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.
- BALDUSCO, Lacir Ferreira. **A dispersão entre metrópoles**: atuação do segmento habitacional do setor imobiliário no aglomerado urbano de Jundiá. 2015. Tese (Doutora-

do em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.

BATISTA, Geraldo. Expansão de Brasília: uma experiência de Macrodesenho. In: Turkienicz, Benamy. **Desenho Urbano I**. São Paulo: Projeto, 1984, p. 117-124.

BAUMAN, Zygmunt. **A vida para o consumo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. **Bauman sobre Bauman: diálogo com Keith Tester**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999a.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade e Ambivalência**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999b.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

BÉLANGER, Pierre. Knot City: Road Junctions in Metropolitan Bangkok, in **Art4D-Bangkok Art & Architecture**, nº.98 (November), 2003, p. 28.

BELLORIO, Grazielli. **Adensamento e verticalização em Goiânia nos planos diretores (1968-2007)**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2013.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Editora Companhia das letras, 2007.

BICCA, Briane; VIANNA, Márcio. KOHLSDORF, Maria Elaine; BARBOSA, Yeda. A preservação do espaço de Brasília: diretrizes para a sua área de interesse especial. In: TURKIENICZ, Benamy; MALTA, Maurício. **ANAI DO II SEDUR**, 1986. BRASILIA, DF. p. 244-254.

BLOMEM, Rui. Anápolis o milagre do Planalto Central. **O Anápolis**, nº 881, ano XV, 15 de maio de 1949.

BOAVENTURA, Deusa. **Urbanização em Goiás no século XVIII**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

BORBA, Odiones; MILAGRE, Gessica. **Anápolis e suas interfaces com a região urbana do Eixo Goiânia/Brasília**. Revista Educação & Mudança, v. 27, p. 47-72, 2014.

BORGES, Barsanufo. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, Dezembrodezebro, Ano XIII nº 11, 2011, p. 27-36.

BORJA, Jordi. La ciudad mundial. In: MEYER, R. (org.). **Memória, encontro, século XXI**. São Paulo: Editora Viva o Centro, 1994, p.11-16.

BRAGA, Vanderlei. **Logística e uso do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG)**. 2013. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP, 2013.

BRANDÃO, Arnaldo; GEPAFI. Projetos de Assentamentos de Invasões (Favelas em Brasília). In: Turkienicz, Benamy. **Desenho Urbano III**. São Paulo: Projeto, 1984, p. 61-72

BRANDÃO, Simone Buiate. **A antiga linha férrea de Goiânia: de símbolo de modernidade à obsolescência**. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) – Universidade Federal de Goiás, 2017.

Brasil, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Censo Demográfico de 1950: São Paulo. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

_____. Censo Demográfico de 1944. Rio de Janeiro: IBGE, 2014

_____. Censo Demográfico de 1944. Rio de Janeiro: IBGE, 1944

_____. Censo Demográfico de 1908. Rio de Janeiro: IBGE, 1908

_____. Censo Demográfico de 1971. Rio de Janeiro: IBGE, 1971

_____. Censo Demográfico de 1971. Rio de Janeiro: IBGE, 1980

_____. Censo Demográfico de 1991. Rio de Janeiro: IBGE, 1991

_____. Censo Demográfico de 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2000

_____. Censo Demográfico de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010

_____. REGIC de 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2007

CACCIARI, Massimo. **A cidade**. Trad. José Serra. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

CAIXETA, Eline. A cidade dos desejos de Carmen Portinho e de Lúcio Costa. **Visualidades (UFG)**, v. 4, p. 201-221, 2006.

CAMARGO, Irene. **Como Abadiânia nasceu? depoimento**. [17 de julho, 2017]. Entrevista concedida a Pedro Henrique Máximo Pereira, 2017.

CAMPOFIORITO, Ítalo. Brasília Revisitada. **Arquitetura Revista**, v.7, 1989.

CARPINTERO, Antônio. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - FAU/USP, 1998.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira: do boom ao caos econômico**. São Paulo: Todavia, 2018.

CARVALHO, Renta Ramos da Silva. **O PNE e as Universidades estaduais brasileiras: assimetrias institucionais, expansão e financiamento**. Tese (Doutorado), em Educação, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018.

CASTELLO, Lineu. **Repensando o lugar no projeto urbano**. Variações na percepção de lugar na virada do milênio (1985-2004). 2005. Tese (Doutorado) em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2005.

CASTELLS, Manuel. **La Ciudad Informacional**. Madrid: Alianza, 1995 [1989].

CASTELLS, Manuel. **Ruptura: a crise da democracia liberal**. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

CASTELLS, Manuel. **Sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILHO, Dênis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) –Universidade Federal de Goiás, 2014.

CASTRO, Joana D'arc Bardella. **Anápolis: desenvolvimento industrial e meio ambiente**. Anápolis: Associação Educativa Evangélica, 2004.

CBCA. Urbanismo com Design. In: **Revista arquitetura e aço**, nº 14, 2008, p. 8-9.

CECCHIN, Aline Brustulin. **Poetas em "reunião": o grupo matrícula e a consolidação de um sistema literário regional na serra gaúcha**. 2014. Dissertação (mestrado) – Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Letras, Cultura e Regionalidade, 2014.

CEPAL. NU. **Panorama Social de América Latina**. CEPAL, 1994.

CHAIA, Vera; CHAIA, Miguel Wady. A dimensão política de Brasília. **Cadernos Metrôpole (PUCSP)**, v. 20, p. 165-178, 2008.

CHOAY, Françoise. El reino de lo urbano e la muerte de la ciudad. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.

CHOAY, Françoise. Seis tesis como contribución a una reflexión sobre las escalas de planificación y el destino de las ciudades. **Urban**, nº 2. Madrid, primavera 1998, p. 51-58.

CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Distrito Federal - PDAD/DF, 2011.

CONY-CIDADE, Lúcia. Cidade Instantânea. In: KNOX, Paul. **Atlas das cidades**. São Paulo: Ed. SENAC, 2014.

CORAZZA, Gentil. O “regionalismo aberto” da CEPAL e a inserção da América Latina na globalização. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 27, n. 1, p. 135-152, maio 2006.

COSTA, Graciete. **As Regiões Administrativas do Distrito Federal: 1960-2011**. Tese (Doutorado) PPG-FAU-UnB, Brasília, 2011.

COSTA, Lucio. **Brasília Revisitada**. 1987. Disponível em: <http://urbanistasporbrasil.com/uploads/9/4/0/4/9404764/brasiliarevisitada.pdf>. Acesso em 10/07/2019.

COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. In: **Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro**. Francisco Leitão (org.). Brasília: Secretaria de Estado e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

COSTA, Lucio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. In: Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Francisco Leitão (org.). Brasília: Secretaria de Estado e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2010.

COUTO, Ronaldo Costa. **Brasília Kubitschek de Oliveira**. Rio de Janeiro: RECORD, 2001.

CUNHA, Débora F. da. **Instituição da Região Metropolitana de Goiânia - Goiás (1980-2010): configuração e interações espaciais entre os municípios**. 2017. 283 f. Tese

(Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2017.

CUNHA, Débora F. da; COSTA, Nuno Marques da; BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes. Integração e Cooperação Territorial na Região Metropolitana de Goiânia. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 30, 2017, p. 76-98.

Cunha, Wânia. Contexto socioeconômico de Goiás na década de 1970 e a adoção da política de industrialização via distritos industriais. **Boletim Goiano De Geografia**, 30 (1), 2010, p. 69-92.

CUNHA, Wânia. **Dinâmica regional e estruturação do espaço intraurbano**: um estudo sobre as influências do DAIA na economia Anapolina a partir de 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, 2009.

CURADO, Ramir. **Alexânia, a cidade dos meus sonhos**: a saga de Alex Abdallah, o fundador de Alexânia. Corumbá de Goiás: edição do autor, 2015.

DAHER, Tânia. **Goiânia, uma utopia europeia**. Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.

DAHER, Tânia. **O projeto original de Goiânia**. Dossiê CIDADES PLANEJADAS NA HINTERLÂNDIA, Revista UFG, Ano XI, nº 6, p. 77-90, jun. 2009.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. São Paulo: CONTRAPONTO, 1997.

DELEUZE, Gilles. Controle e devir. *Futur Antérieur*, n.1, primavera, 1990, entrevista a Toni Negri. In: **Conversações**. Trad. Peter Pál Pelbart. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

DERNTL, Maria Fernanda. Dos espaços modernistas aos lugares da comunidade: memórias da construção das cidades-satélites de Brasília. **RESGATE** - Revista Interdisciplinar de Cultura, v. 1, p. 11-34, 2019a.

DERNTL, Maria Fernanda. O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 40 e os anos 60. **REVISTA BRASILEIRA DE ESTUDOS URBANOS E REGIONAIS**, v. 21, p. 26-44, 2019b.

DIAS, Simone Silva; CAMPOS, Neio Lucio de Oliveira. **A relevância de Anápolis-GO no contexto do eixo Goiânia –Anápolis – Brasília**. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Geógrafos, Porto Alegre, 2010.

DINIZ, Anamaria. **Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935)**: Ideal estético e realidade política. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

ELIADE, Mircea. **O sagrado e o profano**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1992.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Editora de São Paulo, 2012

FERNANDES, Bernardo Mançano. Entrando nos territórios do Território. In: Eliane Tomiasi Paulino; João Edmilson Fabrini. (Org.). **Campesinato e territórios em disputa**. São Paulo: Expressão Popular, 2008, v. , p. 273-302.

FERNANDES, Bernardo Mançano. Por uma tipologia de territórios. In: Saquet, M. Sposito, E. (Org.). **Território e territorialidades**: teorias processos e conflitos. 2ed.Rio

de Janeiro: Consequência, 2015, v. 2, p. 44-66.

FERRIER, Jean-Paul. Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. In: **Le Cahier de la Métropolisation**. Marseille, n. 10, 2001.

FICHER, Sylvia. Brasília e seu Plano Piloto. In: Maria Cristina S. Leme. (Org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: FUPAM, 1999, p. 230-239.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro. Paradigmas urbanísticos de Brasília. **CADERNOS PPG-AU/FAUFBA**, Salvador, v. Ed esp, p. 49-71, 2005.

FOUCAULT, Michel. **História da sexualidade: a vontade de saber**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2012.

FOURASTIÉ, Jean. **A grande esperança do século XX**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1971.

FREITAG, Patrícia. **Institucionalização do Planejamento Regional de Brasília: O FUNDEFE e o PERGEB sob a lógica da metropolização**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, 2012.

FREITAG, Patrícia; FARIA, Rodrigo. O Planejamento Regional em Brasília: O Fundefe e o Pergeb nas décadas de 1960 e 1970. In: **V Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo**, 2013, Buenos Aires. V Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo, 2013.

FREITAS, Grace de. **Brasília e o projeto construtivo brasileiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 2007a.

FREITAS, Revalino Antônio. Anápolis, fundos públicos e expansão urbana: 1957-1997. In: Mirza Seabra Toschi. (Org.). **100 anos: Anápolis em pesquisa**. Goiânia: Vieira, 2007b, v. , p. 35-45.

FREITAS, Revalino. **Anápolis: Passado e Presente**. Anápolis: Voga, 1995.

FUKUYAMA, Francis. **O fim da história e o último homem**. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.

GABEIRA, Fernando. **Goiânia, rua 57: o nuclear na terra do sol**. Goiânia: Editora Guanabara, 1987.

GALVÃO, Antonio. C. F. e BRANDÃO, C. A. (2003). “Fundamentos, motivações e limitações da proposta governamental dos 'Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento’”. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A. e GALVÃO, A. C. F. (orgs). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo, Editora Unesp, Anpur. GIDDENS, Anthony. A vida em uma sociedade pós-tradicional. In: GIDDENS, Anthony; BECK, Ulrich; LASH, Scott (Org.). **Modernização Reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

GHIRALDELLI, Paulo. **Para Ler Sloterdijk**. Rio de Janeiro: Editora Via Verita, 2017.

GOIÁS. Decreto nº 8.729, de 16 de agosto de 2016, **Institui Área Verde Urbana denominada Parque da Serrinha e dá outras providências**. Goiânia-Goiás, Agosto, 2016.

GOMES DA SILVA, Célio. **A história de Oribes: exemplo de responsabilidade fiscal.** Goiânia: São José Gráfica e Editora, 2005.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. **A construção do espaço urbano de Goiânia: 1947-1968.** Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2002.

GONTIJO, Ronaldo. **Como Abadiânia nasceu?** depoimento. [17 de julho, 2017]. Entrevista concedida a Pedro Henrique Máximo Pereira, 2017.

GONZALEZ, Suely Franco Netto. As formas concretas da segregação residencial em Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão.** São Paulo: Projeto, 1985. p. 81-100.

GOTTMANN, Jean. **Megalopolis: The urbanized Northeastern Seaboard of the United States.** New York: The Twentieth Century Fund, 1961.

GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. **Brasília: a capital da segregação e do controle social - uma avaliação da ação governamental na área da habitação.** São Paulo: Anna-blume, 1995.

GRAEFF, Edgar. **Goiânia: 50 anos.** Goiânia: UCG, 1983.

GRESPLAN, Jorge. **Marx e a crítica do modo de representação capitalista.** São Paulo: Boitempo, 2019.

GRUPOQUATRO. **Projeto Goiânia 21 - Operação Centro – Primeira Etapa.** Goiânia: Instituto de Planejamento Municipal da Prefeitura de Goiânia, 1998a.

GRUPOQUATRO. **Projeto Goiânia 21 - Operação Centro – Segunda Etapa.** Goiânia: Instituto de Planejamento Municipal da Prefeitura de Goiânia, 1998b.

HADDAD, M. B.; MOURA, R. Dinâmicas de expansão do arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. **Cadernos Metrôpole (PUCSP)**, v. 18, p. 583-603, 2016.

HADDAD, Marcos Bittar. B. **Eixo Goiânia - Anápolis - Brasília: Estruturação, ruptura e retomada das Políticas Públicas.** In: Seminário Nacional: Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano, 2010, Natal. Seminário Nacional: Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano, 2010.

HADDAD, Marcos Bittar. **Eixo Goiânia - Anápolis - Brasília: estruturação, interrupção e retomada das políticas públicas.** Dissertação (Mestrado) em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da PUC GO, Goiânia, 2011.

HADDAD, Marcos Bittar; MOURA, Rosa. Dinâmicas de expansão do arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. **Cadernos Metrôpole (PUCSP)**, v. 18, p. 583-603, 2016.

HAESBERT, Rogério. **Territórios alternativos.** São Paulo: Editora Contexto, 2015.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã.** São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

HALL, Peter. Megaciudades, ciudades mundiales y ciudades globales. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos.** Barcelona: Edicions UPC, 2004.

- HAN, Byung–Chul. **Sociedade do cansaço**. Petrópolis: Editora Vozes, 2017.
- HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2009.
- HASHIGOSHI, Toishi. O bairro Jundiá. **O Anápolis**, nº 881, ano XV, 15 de maio de 1949.
- HEGEL, Georg. **Fenomenologia do espírito**. Petrópolis: Editora Vozes, 1992.
- HEIDEGGER, Martin. **Construir, habitar, pensar**, (2016, [1951]). Disponível em: www.prourb.fau.ufrj.br. Acesso em 20/05/2017.
- HOLSTON, James. **Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: COMPANHIA DAS LETRAS, 1993.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. **Da fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola**. Dissertação (Mestrado), Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e Circulação: Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil**. 2013. Tese (Doutorado), Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- IBRASE. **O Distrito Federal e o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília**. Brasília: COFECON, 2012.
- INDOVINA, Francesco. La ciudad difusa. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.
- IPHAN. **Goiânia art déco: arcevo arquitetônico e urbanístico – dossiê de tombamento**. – Goiânia: Instituto Casa Brasil de Cultura. 2010. Superintendência Regional do Iphan em Goiás.
- KOHLSDORF, Maria Elaine; BICCA, Briane. Permanência e Metamorfose: a preservação de Brasília. In: Turkienicz, Benamy. **Desenho Urbano I**. São Paulo: Projeto, 1984, p. 126-132.
- KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre a cidade**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2010.
- KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante: um manifesto retroativo para Manhattan**. São Paulo: Cosac Naify, 2008.
- KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S,M,L,XL**. New York: The Monacelli Press, 1995.
- KOSSA, Pablo. **O marco do novo Goiás – 30 anos de DAIA**. Goiânia: Contato Comunicação, 2006.
- KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.
- LACERDA, Larissa Alves; TREVISAN, Ricardo. Aragarças no Brasil Central: modernidades pré-Brasília. In: **ANAIS do V Enanparq**, Salvador, 15-19 de outubro de 2018.
- LAURIA, Ivna Olimpio; MOISÉS, Aistides; PASQUALETTO, Antônio. Distritos Empresariais como Agentes de Desenvolvimento Regional em Áreas Públicas em Aparecida

de Goiânia (GO). **Revista EVS - Revista de Ciências Ambientais e Saúde**, Goiânia, v. 39, n. 1, p. 61-71, dez. 2012.

LEAL, Edilene. Peter Sloterdijk: a novela dos espaços. **Tomo (UFS)**, v. 16, p. 221-242, 2010.

LEDO, Andres. **Ciudad y Desarrollo Urbano**. Madrid: Editorial Sintesis, 1997.

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

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1980.

LEITÃO, Francisco (Org). **Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

LEITÃO, Francisco e FICHER, Sylvia. **O legado cultural de Brasília**. In: Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Francisco Leitão (org.). Brasília: Secretaria de Estado e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

LEITÃO, Francisco. **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2003.

LEITÃO, Francisco; FICHER, Sylvia. O legado cultural de Brasília. In: Francisco Leitão. (Org.). **Brasília 1960 2010, passado, presente e futuro**. Brasília: Seduma, 2010, v. , p. 17-25.

LENCIONI, Sandra. "Uma Nova Determinação do Urbano: O Desenvolvimento do Processo de Metropolização do Espaço", in A. F. A. Carlos e A. I. G. Ramos (orgs.), **Dilemas Urbanos: Novas Abordagens sobre a Cidade**. São Paulo, Contexto.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

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

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

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

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: sociedade e território. In SILVA, Catia Antonia da et al. **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A,

2006.

LIMA, Cassimiro da Mata. **Rubiataba**: Primeiros tempos 1948-1959. Goiânia: KELPS, 2012.

LIMA, Ricardo Gomes (Org.). **Fios de Olhos D'Água**. Rio de Janeiro: FUNARTE, CFCP, 1995.

LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. **A cultura-mundo**: resposta a uma sociedade desorientada. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

LOBO, Sônia Aparecida. **A constituição do eixo Anápolis-Goiânia**. In: Observatório do mundo do trabalho. Anápolis: IFG, 2011.

LUXEMBURGO, Rosa. **A acumulação de capital**: contribuição ao estudo econômico do imperialismo. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.

LUZ, Janes. O Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília e as novas dinâmicas territoriais. In: **X EGAL**, 2005, São Paulo. X EGAL, 2005.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MANSO, Celina F. A. **Goiânia – Uma concepção urbana, moderna e contemporânea – Certo Olhar**. Goiânia, ed. do autor, 2001.

MANSO, Celina; FARIA, Rodrigo. Armando Augusto de Godoy entre as articulações da remodelação da forma urbana colonial e a concepção de cidades novas no Brasil. In: **Anais Forma Urbana**. 2014

MARTINS JÚNIOR, O. P. **Perícia Ambiental e assistência técnica**: instrumentos de Defesa dos Direitos Individuais e Coletivos. Goiânia: Kelps/UCG, 2006, p. 171-185.

MARX, Karl. **O Capital** [livro I]. São Paulo: Boitempo, 2011.

MÁXIMO, Pedro Henrique; TREVISAN, Ricardo. Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília. In: XVIII ENANPUR, 2019, Natal. **Anais**. Natal: EDUFRN, 2019. p. 1-21.

MÁXIMO, Pedro Henrique ; TREVISAN, Ricardo. Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília. **Revista Nós - Cultura, Estética e Linguagens**, v. 04, p. 99-126, 2019.

MÁXIMO, PEDRO HENRIQUE. **Do Aeroporto à Aerotrópole e o território do Aeroporto Internacional de Viracopos**. Brasília: Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, 2014.

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

MÁXIMO, Pedro Henrique; SABOIA, Luciana. Goiânia e seus aeroportos: dois momentos de modernidade. **Estudos** (Goiânia. Online), v. 41, p. 107-118, 2014.

MÁXIMO, Pedro; MARTINS, Lyzandra; MANSO, Celina; MACHADO, Rodrigo. Narrativas historiográficas da arquitetura e urbanismo em Anápolis: representações, apro-

priações e popularizações do moderno. In: **II Congresso Internacional de História: História e Mídia**, 2011, Jataí. Anais Congresso 2011, 2011. p. 01-12.

MEDEIROS, Wilton. **Goiânia MetrÓpole**: sonho, vigília e despertar (1933/1973). Tese de Doutorado. Goiânia: UFG, 2010.

MEDEIROS, Wilton. Jeronimo Coimbra Bueno - apontamentos iniciais sobre uma trajetória profissional. **URBANA - REVISTA ELETRÔNICA DO CENTRO INTERDISCIPLINAR DE ESTUDOS DA CIDADE**, v. 5, p. 109, 2014.

MEDEIROS, Rosa Maria. Território, espaço e identidade. In: SAQUET, Marcos; SPOSITO, Eliseu. **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MENDES DA SILVA, Rodrigo. **O DAIA, isso serve, em primeiro lugar, para a apropriação de territórios**. Dissertação (Mestrado), Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudo Socio-Ambientais, IESA, Goiânia, 2009.

MENDONÇA, F. A. F.; OLIVEIRA, A. M. V. Paisagem e patrimônio: a Estação Ferroviária 370 FRAGMENTOS DE CULTURA, Goiânia, v. 26, n. 3, p. 359-370, jul./set. 2016. de Anápolis. Disponível em: <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/21.pdf>

MENESES, Marcela Ruggeri. **As múltiplas dimensões do processo de consolidação de Anápolis como centro Regional**. 2009. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

MEYER, Regina Maria Prosperij; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo MetrÓpole**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2013.

MIRAGAYA, Julio Flavio Gameiro. **Dinâmica econômica, migrações e organização do território no Centro-Oeste**: o impacto do eixo Brasília-Goiânia; 2003. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2003.

MIRAGAYA, Julio Flavio Gameiro. O desempenho da economia na região Centro-Oeste. In: CAVALCANTI, et al. **Um olhar territorial para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro: BNDES, 2014.

MONCLÚS, Francisco. **La ciudad dispersa**: suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de cultura contemporánea, 1998.

MONGIN, Olivier. 2009. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade.

MONTE MÓR, Roberto Luís. O que é o Urbano, no Mundo Contemporâneo. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 111, p. 09-18, 2007.

MORAES, Lúcia. **A segregação planejada**: Goiânia, Brasília e Palmas. Goiânia: ed. da UCG, 2003.

MORAIS DA SILVA, Julia. **O interior e sua importância no projeto centralizador do Brasil**: Anápolis anos 20-30. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás, 1997.

MOTA, Fátima. **Meia Volta ao Mundo** - Imigração Japonesa em Goiás. São Paulo: Casa Brasileira do Livro, 2008.

MOTA, Juliana Costa. **Planos Diretores de Goiânia, década de 1960**: a inserção dos arquitetos Luís Saia e Jorge Wilhelm no campo do Planejamento Urbano. Dissertação (Mestrado) EESC/USP, 2004.

MOTA, Juliana. **Planos diretores de Goiânia, década de 60**: a inserção dos arquitetos Luís Saia e Jorge Wilhelm no campo do planejamento urbano. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2004.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOURA, Rosa. **Breve perfil dos arranjos urbano-regionais brasileiros**. In: XIV Encontro Nacional da Anpur, 2011, Rio de Janeiro. Anais. XIV Encontro Nacional da Anpur. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. p. 1-18.

MOURA, Rosa. Configurações espaciais da metropolização brasileira. **e-metropolis: Revista eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 4, p. 29-39, 2013.

MOURA, Rosa. Conglomerados urbano-regionales: una categoría espacial compleja en la metropolización de Latinoamérica. In: **XI Seminario Internacional RII Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII)**, Mendoza. Textos. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, 2010. v. 1.

MOURA, Rosa; HADDAD, Marcos Bittar. Brasília, Anápolis e Goiânia: um arranjo urbano-regional. **Bahia Análise & Dados**, v. 25, 2015, p. 303-325.

MOURA, Rosa; HADDAD, Marcos Bittar. **Brasília, Anápolis e Goiânia**: um Arranjo Urbano-Regional. In: XIII Seminario Internacional RII (Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio), Salvador: Anais, 2014.

MOURA, Rosa; HADDAD, Marcos Bittar. O arranjo urbano-regional Brasília-Anápolis-Goiânia. **Biblio 3w** (Barcelona), v. XX, p. 01-31, 2015.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NIEMEYER, Oscar. **Brasília/Aeroporto 1965**. São Paulo: Garilli Gráfica e Editora, 1998.

NORBERG-SCHULZ, Christian. “O Fenômeno do lugar”. In: NESBITT, Kate (org.). **Uma Nova Agenda para a Arquitetura**. Antologia Teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

NUNES, Brasilmar Ferreira. A aglomeração Goiânia-Anápolis-Brasília: notas de pesquisa e sugestões de políticas. **Revista Z Cultural** (UFRJ), v. ano VI, p. 1-3, 2011.

NUNES, Isis. **Avaliação do Crescimento Urbano sobre os Mananciais Superficiais de Captação de Água e Demanda Hídrica na Região Metropolitana de Goiânia (RMG)**. Monografia (Graduação em Engenharia Ambiental) – Universidade Federal de Goiás, 2017.

O POPULAR. Ferrovia Goiânia-Brasília poderá sair do papel ainda em 2017, diz Marconi. **O Popular**. Goiânia, s/p., 19 de fev. de 2017.

PALEN, John. **O mundo urbano**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1975.

PARADA, Sergio. Aeroporto de Brasília: uma outra visão. **Revista Condomínio & Soluções**, ano II, vol. VIII, p. 24-27, 2014.

PASTORE, JOSÉ. **Brasília: a cidade e o homem: uma investigação sociológica sobre os processo de migração, adaptação e planejamento urbano**. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1969.

PAVIANI, Aldo. **A construção injusta do espaço urbano**. In.: PAVIANI, Aldo (Org.). **A Conquista da Cidade: Movimentos populares em Brasília**. Cap. 5. Brasília: Ed. De Brasília, 1991, p. 115-141.

PAVIANI, Aldo. A construção injusta do espaço urbano. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília**. Brasília: Editora da UnB, 1991. p. 115-142.

PAVIANI, Aldo. A construção injusta do espaço urbano. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília**. Brasília: Editora da UnB, 1991.

PEIXOTO, E. R.; OLIVEIRA, A. Perceber a cidade: cotidiano, paisagem e memória. **Anais do III Seminário Nacional De Pesquisa Em Cultura Visual**, Goiânia, 2010.

PEIXOTO, Elane Ribeiro et al. O rap de Ceilândia. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. 17., 2017, São Paulo. **Anais eletrônicos...** São Paulo: ANPUR; FAU-USP; IAU-USP; IE-Unicamp; POSPGT-UFABC, 2017.

PEIXOTO, Elane Ribeiro. A cidade genérica. **Estudos (Goiânia)**, Goiânia, v. 31, n.11, p. 1993-2018, 2004.

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

PEIXOTO, Elane Ribeiro; OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de. **Histórias e memórias em quadrinhos**. Oculum Ensaios (PUCCAMP), v. 11, p. 371-388, 2014.

PEREIRA, Elaine Gonçalves. **O céu é nosso: a Defesa Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2018.

PEREIRA, et al. Planejamento urbano e o aeroporto (abordagem do caso de Brasília). In: Frederico Holanda, Maria Elaine Kohlsdorf. **ANAIS DO 4 SEDUR**, 1991. BRASÍLIA, DF, p. 119-127.

PERTUSIER, Rafael Resende. **Sobre a eficácia da OPEP como cartel e de suas metas como parâmetros de referência para os preços do petróleo**. 2004. Rio de Janeiro: (Dissertação de Mestrado) - Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

PESCATORI, Carolina. **Alphaville e a (des)construção da cidade no Brasil**. 2016. Brasília-

- lia: Tese (Doutorado) em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2016.
- PICO DELLA MIRANDOLA, Giovani. **Discurso sobre a dignidade do homem**. Lisboa: Edições 70, 2001.
- PIKETTY, Thomas. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.
- POLONIAL, Juscelino Martins. **A Estrada de Ferro Goiás e o Processo de Urbanização de Anápolis: 1907-1935**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás, 1995.
- POLONIAL, Juscelino. Anápolis: das origens do povoado à Revolução de 1930. In: Mirza Seabra Toschi. (Org.). **100 anos - Anápolis em pesquisa**. 1ed. Goiânia: Editora Vieira, 2007, v. 1, p. 15-34.
- PORTAS, Nuno. De uma ciudad a otra: perspectivas periféricas. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.
- PORTO, Cláudia Estrela. **Sergio Parada: Aeroporto Internacional de Brasília**. São Paulo: C4, 2008.
- PORTO, Newton Leone. **História do transporte aéreo no Centro-Oeste brasileiro 1930-1960**. Goiânia: Editora UCG, 2005.
- PULS, Maurício. **Arquitetura e filosofia**. São Paulo: Ed. Annablume, 2006.
- QUINTANAR, Silvia; LÓPEZ, Rodolfo. O Plano de Ação para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (Irsa): oportunidades e riscos. Seu significado para o Brasil e Argentina. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Vol. 46. nº 01. Brasília. Jan-Jun, 2003.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.
- REZENDE, M. D. S. ; MÁXIMO, P. H. P. ; FROTA, J. A. D. ; BARBOSA, L. J. M. Patrimônio ou Espetáculo? O caso da revitalização da Praça Cívica de Goiânia. **REVISTA MIRANTE Anápolis (GO)**, v. 11, p. 303-322, 2018.
- REZENDE, Mayara D. S.; MÁXIMO, Pedro H. P.; **O Genérico e o Identitário na Praça Cívica de Goiânia**. Relatório de Iniciação Científica, Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2016.
- RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: Ed. da UCG, 2004.
- RIBEIRO, Rômulo; HOLANDA, Frederico de. A metrópole de Brasília na rede urbana brasileira e configuração interna. In: Rômulo José da Costa Ribeiro; Gabriela de Souza Tenorio; Frederico de Holanda. (Org.). **Brasília: transformações na ordem urbana**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p. 35-63.
- ROCHA, Hélio. **Anápolis: e assim se passam 100 anos**. Goiânia: Kelps, 2007.
- ROCHA, Hélio. **Sete décadas de Goiânia**. Goiânia: Contato Comunicação, 2003.
- RODRIGUEZ, Helio. A importância da estrada de ferro para o estado de Goiás. **Revista**

UFG, dezembro, Ano XIII nº 11, 2011, p. 69-74.

SALGADO, Tathiana. **Planejamento e Regionalização: análise dos Planos Plurianuais elaborados pelo Governo do Estado de Goiás entre 1999 e 2007**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2010.

SANTANA, Adalberto. A globalização do narcotráfico. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 42, n. 2, p. 99-116, Dec. 1999.

SANTANA, Alex; MARTINS, Eguimar; DEUS, João. **Dinâmica Territorial e Diferenciação Espacial ao Longo do Rodovia Br-060 em Goiás**. In: XI - Encontro Nacional da ANPEGE, 2015, Presidente Prudente. XI - Encontro Nacional da ANPEGE. Presidente Prudente - SP: ANPEGE, 2015. v. 1. p. 8292-8303.

SANTANA, Eloisa. **Extensão rural no estado de Goiás: acesso da produção familiar à modernidade**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2005.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria de Lourdes. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. O território e o dinheiro. In: SANTOS, Milton; BECKER, Bertha. **Território, Territórios: Ensaio sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro, Lamparina, 2011, p. 13-21.

SANTOS, Milton. **Território globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. **Urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 2013.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Editora Record, 2006.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: **OSAL: Observatorio Social de América Latina**. Año 6 no. 16 (jun. 2005). Buenos Aires : CLACSO, 2005.

SASSEN, Saskia. Las economías urbanas y el debilitamiento das distancias. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.

SASSEN, Saskia. **Por uma sociologia da globalização**. Porto Alegre: Editora Artmed, 2010.

SCHLEE, Andrey. **Lucio Costa: o senhor da memória**. In: Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Francisco Leitão (org.). Brasília: Secretaria de Estado e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

SCHLEE, Andrey. Narrativas Históricas e Culturais de Brasília. In: In: Saboia, Luciana; Derntl, Maria Fernanda. (Org.). **Brasília 50+50: cidade, história e projeto**. Brasília:

EdUNB, 2014.

SCHVARSBERG, Benny. O processo de planejamento urbano e territorial de Brasília. In: Luciana Saboia; Maria Fernanda Derntl. (Org.). **Brasília 50 +50: cidade, história e projeto**. 01ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014, v. 01, p. 50-65.

SECCHI, Bernardo. **A Cidade do Século Vinte**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2009.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil, 1900-1990**. São Paulo: EDUSP, 2014.

SENA, Eula Regia. **Dinâmica de crescimento urbano no eixo de desenvolvimento Goiânia-Brasília**. 2013. 140 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2013.

SENA, Eula Regia; FERREIRA, Manuel Eduardo. Mapeamento Temporal das Áreas Urbanas no Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia através dos Sensores Orbitais DMSP/OLS e Landsat 5 - TM. In: **XVI SBSR - Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto**, 2013, Foz do Iguaçu.

SENNETT, Richard. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta**. Rio de Janeiro: Record. 2018.

SILVA, Cleiton Bueno. **Farmácia hospitalar, segundo o modelo de gestão dos hospitais públicos de grande porte, no eixo Goiânia-Brasília**. 2016. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2016.

SILVA, Edilene Américo. **A reconfiguração territorial de Alexânia (Goiás) a partir do eixo Brasília-Goiânia**. 2017. 268 f., il. Tese (Doutorado em Geografia)—Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

SILVA, Jackeline de Pádua Pereira da. **Entre metrópoles: mobilidade espacial da população, heterogeneidade e arranjo regional na aglomeração urbana de Jundiá – SP**. 2014. Dissertação Mestrado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, Unicamp, 2014.

SILVA, Sued Ferreira da. **Paisagens atravessadas: projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília**. 2018. 292 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

SLOTERDIJK, Peter. **A mobilização infinita – para uma crítica da cinética política**. Lisboa: Relógio D'agua Editores, 2002.

SLOTERDIJK, Peter. **Esferas I: bolhas**. Microesferologia. São Paulo: Estação Liberdade, 2016.

SLOTERDIJK, Peter. **Esferas II: globo**. Macroesferologia. Madrid: Siruela, 2003.

SLOTERDIJK, Peter. **Esferas III: espumas**. Esferologia plural. Madrid: Siruela, 2009.

SLOTERDIJK, Peter. **Palácio de Cristal: para uma teoria filosófica da globalização**. Lisboa: Relógio D'agua Editores, 2008.

- SOJA, Edward. Seis discursos sobre la postmetropolis. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.
- SOJA, Edward. **Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions**. Oxford: Blackwell, 2000.
- SOUZA, Michelle Louise, PACHECO, Rafael Araújo. A Influência da Rodovia Belém-Brasília no Processo de Desenvolvimento das Cidades do Centro-Norte de Goiás. **Revista Georaguaia**, v. 3, p. 246-262, 2013.
- SOUZA, Michelle Louise, PACHECO, Rafael Araújo. A Influência da Rodovia Belém-Brasília no Processo de Desenvolvimento das Cidades do Centro-Norte de Goiás. **Revista Georaguaia**, v. 3, p. 246-262, 2013.
- SOUZA, D. D. **Rede de transportes e uso corporativo do território: a concessão das rodovias federais BR-060 e BR-153 em Goiás**. 2018. 116 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018.
- SOUZA, Maria Adélia. Reconstituo a História da Região Metropolitana: Processo, Teoria e Ação.. In: Catia Antônia da Silva; Désirée Guichard Freire; Floriano José Godinho de Oliveira. (Org.). **Metrópole: Governo, Sociedade e Território**. 1ed. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2006, v. 1, p. 27-40.
- SOUZA, Sergio Magno Carvalho de. **Reestruturação produtiva, produção de subcentros e desigualdades socioespaciais na Ride-DF**. 2016. xix, 302 f. il. Tese (Doutorado em Geografia)—Universidade de Brasília, Brasília, 2016.
- SOUZA, Sergio Magno. **Expansão metropolitana de Brasília: um estudo da polarização dos municípios da Área Metropolitana de Brasília (AMB)**. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo-SP. Anais do XVII Enanpur, 2017.
- SOUZA, Sergio Magno. **Reestruturação Produtiva na Ride-DF: expansão metropolitana, expansão da agropecuária moderna e integração do Eixo Brasília-Anápolis-Goiânia**. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. Anais do XVII Enanpur, 2017. v. 18, p. 583-603.
- SOUZA, Sergio Magno. **Reestruturação produtiva, produção de subcentros e desigualdades socioespaciais na Ride-DF**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de Brasília, 2016.
- SPIVAK, Gayatri. Megacidade. In: Ángel Martín Ramos (ed.), **Lo urbano en 20 autores contemporâneos**. Barcelona: Edicions UPC, 2004.
- SPOSITO, Maria Encarnação; SPOSITO, Eliseu Savério . Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **GEOUSP (USP)**, v. 21, p. 462-479, 2017.
- SPOSITO, Maria Encarnação;. Cidade média (verbete). In: Eliseu Savério Sposito. (Org.). **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. 1ed. São Paulo: Editora da Unesp, 2017, v. 1, p. 39-47.

STUMPF, Paula Groehs Pfrimer Oliveira. Sertões e Patrimônios: uma história de Santo Antônio de Olhos D'Água-GO. In: **Patrimônio e História**. LEAL, Elisabete; PAIVA, Odair da Cruz (Orgs.). Londrina: UNIFIL, 2014.

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

TAVARES, Jeferson Cristiano. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. 2004. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo, São Carlos, 2004.

TREVISAN, R.; MEDEIROS, A. E. A. ; SILVA, C. P. C. . **Taguatinga: conexões e centralidades**. In: Saboia, Luciana; Derntl, Maria Fernanda. (Org.). Brasília 50+50: cidade, história e projeto.. 1ed.Brasília: EdUNB, 2014, v. , p. 92-101.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. 2009. Brasília: Tese (Doutorado) em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2009.

TREVISAN, Ricardo. Pensar por atlas. In: Paola Berenstein Jacques; Margareth da Silva Pereira. (Org.). **Nebulosas do Pensamento Urbanístico: tomo I - modos de pensar**. 1ed.Salvador: EDUFBA, 2018, v. 1, p. 46-69.

TREVISAN, Ricardo; FICHER, Sylvia; DERENUSSON, Isabela Carvalho; DERENUSSON, Darcy Romero. Darcy Aleixo Derenusson: O engenheiro e urbanista que projetou Boa Vista. In: **Arquitextos (SÃO PAULO)**, v. 18, p. 1-10, 2018.

TREVISAN, Ricardo; SILVA, C. P. C.; CRUZ, Luciana Saboia Fonseca; MOTA, A. F. R.; SOUSA, G. B.; PEREIRA, L. B.; CORREIA, L. A.; PEREIRA, P. H. M.; FIGUEIREDO, A. R. B.; FIGUEIRA, A. C. A.; ABRÃO, Camila Lima; CAMARGO, L. R. T.; MARTINS, Tício Luiz Silva; FIALHO, A. R.; TEIXEIRA, Carolina Guida; LACERDA, Larissa Alves; REIS, Talita Rocha. Fazer por atlas: Cidades novas. In: Paola Berenstein Jacques; Margareth da Silva Pereira. (Org.). **Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo II - modos de fazer**. 1ed.Salvador: EDUFBA, 2019, v. 1, p. 152-223.

TREVISAN, Ricardo; FICHER, Sylvia; MATTOS, Frederico Maranhão de. Brasil: um século, cinco cidades novas administrativas. In: **XVII ENANPUR, 2017**, São Paulo. Anais do XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

VASCONSELOS, Adirson. **A mudança da capital**. Brasília: Gráfica e Editora Independência Ltda, 1978.

VASCONSELOS, Adirson. **Os pioneiros da construção de Brasília**. Brasília: Ed. não informada, 1992.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas: o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

VIRILIO, Paul. **Guerra pura: a militarização do cotidiano**. São Paulo: Brasiliense. 1984.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e Política**. São Paulo, Estação da Liberdade, 1996.

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

WILHEIM, Jorge. **Urbanismo no subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Saga, 1969.

ZALUSKI, P. R. S.; MACHADO, R. L. **Proposta de estruturação da Plataforma Logística Multimodal de Goiás baseada em cadeias produtivas**. In: XII CNEG - Congresso Nacional de Excelência em Gestão & III INOVARSE 2016.

Sites consultados

AGÊNCIA DO SENADO, RIDE-DF, 2018. Disponível em < <https://www12.senado.leg.br/noticias> >. Acessado em: 10/10/2019.

ANÁPOLIS, 2010. Disponível em < <http://www.anapolis.go.gov.br/portal/> >
Acessado em 24/09/2019

ANASHOPPING, 2019.. Disponível em <<http://www.anashopping.com.br/>>.
Acessado em: 11/09/2019

CCEB; ABEP, 2018. Disponível em <<http://www.abep.org/criterio-brasil>>. Acessado em 6/08/2019.

CODEGO, 2018. Disponível em < <http://www.codego.com.br/acessoasinformacoes/> > Acessado em 11/04/2019.

CONFECON, 2016. Disponível em < <https://www.cofecon.org.br/> > Acessado em 1/05/2019.

DNIT, 2017. Disponível em < <http://www.dnit.gov.br/> > Acessado em 08/10/2019

FIEG, 2014. Disponível em: <https://www.sistemafieg.org.br/publicacoes>. Acessado em 6/08/2019.

Infraamérica, 2018. Disponível em < www12.senado.leg.br/noticias > Acessado em 14/09/2019

INFRAERO, 2018. Disponível em < <http://www4.infraero.gov.br/> >. Acessado em 12/08/2019

METROBUS, 2019. Disponível em < <http://www.metrobus.go.gov.br/> > Acessado em 11/08/2019

TRIUNFO CONCEBRA. 2017. Disponível em < <http://www.triunfoconcebra.com.br/home.aspx> >. Acessado em 14/10/2019.

