

A permanência e a transformação das cidades. Goiânia e o tombamento de seu traçado viário

The permanence and the transformation of cities. Goiânia and the tipping of his road circuit

Milena D´Ayala VALVA [1](#)

Recibido: 04/10/16 • Aprobado: 29/10/2016

Conteúdo

- [1. Introdução](#)
 - [2. A "Transformação" do conceito de preservação e sua escala mundial](#)
 - [3. O Brasil e o Instituto do Tombamento como norma preservadora](#)
 - [4. Goiânia e o tombamento do traçado viário](#)
 - [5. Invertendo a lógica da preservação](#)
 - [6. Considerações finais](#)
- [Referências bibliográficas](#)

RESUMO:

Esse artigo aborda a evolução do conceito de patrimônio, colocando em evidência o patrimônio cultural ambiental e urbano. Nas últimas décadas, o contexto urbanístico tem assumido papel fundamental no debate da preservação do patrimônio cultural edificado. Em 2003, a cidade de Goiânia, planejada na década de 1930 no Centro-Oeste do Brasil teve o seu traçado viário tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Depois de mais de uma década de ausência da crítica, esse trabalho pretende levantar a questão do que realmente deve-se preservar quando o objeto a ser protegido é o Plano de uma cidade.

Palavras chaves: Patrimônio cultural ambiental e urbano; tombamento; traçado viário; Goiânia.

ABSTRACT:

This article discusses the evolution of the concept of heritage, highlighting the environmental and urban cultural heritage. In recent decades, the urban context has played a key role in the debate on the preservation of built cultural heritage. In 2003, the city of Goiânia, planned in the 1930s in the Midwest of Brazil, had its urban road layout listed by the National Historical and Artistic Heritage Institute. After more than a decade of absence of criticism, this work aims to raise the question of what really should be preserved when the object to be protected is the plan of a city. Key words: environmental and urban cultural heritage; urban road layout; Goiânia.

1. Introdução

Num país que sempre levantou a bandeira da marcha para o progresso, falar da preservação da

arquitetura e das cidades soa sempre como algo conservador e que diz respeito somente aos monumentos excepcionais e ligados ao nosso passado colonial. Muito já se tem refletido sobre as ampliações do conceito de patrimônio histórico e cultural mas, na prática, parece que não conseguimos sair do lugar comum. O assunto se torna ainda mais complexo quando a preservação em questão diz respeito ao meio ambiente urbano.

O Brasil, talvez, seja o único país no mundo onde a criação de cidades novas se tornou quase uma tradição. Desde a virada do século XIX para o século XX, a cada 30 anos em média, assistimos ao surgimento de uma nova cidade capital planejada. Foi assim com Belo Horizonte (1897), Goiânia (1933), Brasília (1960) e Palmas (1989). Cidades novas que incorporaram discursos e modelos de modernidade, bem como sonhos de uma nova ordem, e que hoje se tornaram registros de experiências relevantes para a história do urbanismo. Em quase todas, porém, só a permanência do plano através de seu traçado planejado constitui o vestígio mais significativo das épocas em que foram edificadas.

Essa permanência do plano está ligada à própria natureza do urbano, considerando que as cidades são um produto do tempo que adquire formas duradouras. Para Aldo Rossi as ruas e os planos é que garantem a permanência da forma urbana, lembrando que “o plano permanece sob níveis diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes deforma, mas, substancialmente, não se desloca” (Rossi, 2001, pg. 52).

De acordo com Benévolo (1993), a cidade é pela sua natureza uma máquina do tempo, que conserva o passado e prepara o futuro. Nas palavras de Mumford (1961), nela o tempo se torna visível, lembrando que são vários os tempos de uma cidade. E o tempo só desafia o tempo e choca-se com ele graças ao fato material da preservação. Além da permanência, as transformações estão no centro da característica de qualquer cidade e por isso a duração é objeto de um debate constante. Permanência e transformação regem a reflexão sobre a preservação das cidades e da arquitetura.

2. A “Transformação” do conceito de preservação e sua escala mundial

As cidades são comumente associadas à metáfora de um organismo vivo, e por isso, o ciclo de desenvolvimento que inclui nascer, crescer e morrer estaria relacionado a ela. A própria *Carta de Atenas* de 1933 utiliza dessa imagem para justificar a necessidade de renovação

A morte, que não poupa nenhum ser vivo, atinge também as obras dos homens. É necessário saber reconhecer e discriminar nos testemunhos do passado aquelas que ainda estão bem vivas. Nem tudo que é passado tem, por definição, direito à perenidade; convém escolher com sabedoria o que deve ser respeitado (Carta de Atenas, 1933, artigo 66).

Essa citação, carregada de uma visão limitada da noção de preservação e da importância da constituição de uma memória coletiva, coloca em evidência a necessidade de orientação para se pensar na renovação e transformação urbana. As cidades não devem ser congeladas nem transformadas em museus, mas a destruição não só material, mas também da dinâmica social e cultural deve ser repensada. A imutabilidade do bem a ser preservado é uma questão relevante na prática da conservação e, como lembra Carsalade (2014), vai além da discussão sobre a alteração material do objeto. “ (...) As coisas mudam, a realidade se altera, a própria matéria se desgasta e a própria tradição também se transforma” (Carsalade, 2014 p. 267).

Tratar a cidade, ou parte dela, como patrimônio cultural implica em discutir como aliar a preservação com as demandas contemporâneas à sua estrutura física e social.

As transformações fazem parte da essência do ambiente urbano e revelam a tensão entre tradição e modernidade. Para Vittorio Gregotti (1984), falar em modificação urbana é pensar na noção de pertencimento: pertencer a uma tradição, pertencer a uma cultura, a um lugar, por exemplo. Assumir esse conceito significa para ele se distanciar da ideia da *tabula rasa*, do

objeto isolado e se aproximar da questão dos materiais da memória, sem, no entanto, assumir uma visão nostálgica da cidade.

As cidades novas brasileiras estão envelhecendo e perdendo muito da sua essência, renovando-se e reconstruindo-se com uma velocidade vertiginosa. O processo de modificar muitas vezes tem colocado até mesmo o plano em risco, abalando aquilo que por natureza tem potencial para permanecer no tempo e na história. Para tentar conter modificações radicais, tem-se discutido e utilizado, em algumas delas, instrumentos de preservação. Em 1990 O Plano Piloto de Brasília foi tombado como Patrimônio Histórico Nacional pelo IPHAN, em 2003 o traçado viário de Goiânia passou a ser protegido pelo tombamento, Belo Horizonte também tem discutido a possibilidade de tombamento do traçado e, desde a década de 1970, preserva legalmente vários conjuntos urbanos na cidade.

Pensar na preservação de centros urbanos de grandes cidades é um desafio mais complexo do que o dos centros urbanos tradicionais de pequeno porte, mais homogêneos que, pela força do conjunto arquitetônico e urbanístico e pela própria legitimidade adquirida pelo *status* de histórico, assumem conotação e significado mais claros para a sociedade. Assumir o conceito de *sítio urbano*, que considera o lugar como um bem inseparável da história de que é testemunho, inserido no debate da preservação pela *Carta de Veneza* de 1964, em detrimento à ideia da *cidade monumento*, parece ainda uma realidade distante do nosso imaginário, tanto para o senso comum quanto para o universo de técnicos e expertises. A fruição cotidiana de uma grande cidade parece colocar em oposição a história e as novas estruturas. O ciclo capitalista acelerado de produção, aliado a uma falta de consciência histórica coletiva, tem contribuído para a perda de partes importantes das cidades brasileiras.

Tratando-se de cidades planejadas, onde a intenção do autor é claramente registrada, e onde o projeto do plano torna-se quase um texto, no qual a sua estrutura e articulação atuam como uma representação datada da sociedade, a modificação pode contribuir para a desqualificação de experiências urbanísticas que dizem muito sobre a nossa identidade.

Nesse cenário vale questionar: como garantir a preservação e ao mesmo tempo o bom desenvolvimento do ciclo normal de uma cidade? No contexto de uma cidade contemporânea o que realmente deve-se preservar, quando a escala em questão é a do urbano?

Na busca por respostas para as indagações formuladas, é importante ressaltar que a questão dos sítios históricos tomou corpo a partir dos anos 1950, sendo protagonistas dessa ação os italianos. A própria revisão do Movimento Moderno e os ataques cada vez mais frequentes à *Carta de Atenas* de 1933 fizeram com que um debate cultural e disciplinar da prática urbanística e da formação do arquiteto tivesse destaque naquele país, impulsionado pelo contexto do pós-guerra e a urgência de se repensar o caráter das intervenções. O desrespeito ao patrimônio histórico edificado e urbano cada vez mais em evidência, através da prática da *tábula rasa* e da renovação urbana, provocou uma reação que conduziu a várias ações. Destacando-se entre elas a busca por ações conservativas e, em um campo mais ampliado, a afirmação da análise urbana como metodologia de projeto e instrumento de planejamento.

A *Carta de Gubbio*, documento aprovado por unanimidade na Itália em 1960, foi o primeiro passo para oficializar a busca por um novo percurso para a preservação dos centros urbanos. Esse documento estruturou as bases dessa questão e muito do seu conteúdo foi incorporado no documento mais conhecido, que é a *Carta de Veneza* de 1964. Sem dúvida, o ponto mais importante foi o de ampliar a noção de preservação restrita somente aos edifícios e monumentos mais importantes, e chamar a atenção para o contexto urbano em que esses elementos estavam inseridos. Além disso, passam a ser valorizados também grupos de edifícios que mesmo pela ausência de episódios arquitetônicos excepcionais, mas que apresentam qualidade ambiental, e representam um valor artístico diversificado.

Através da contribuição dos arquitetos italianos, o problema dos centros históricos passa a ser conectado também com a questão da renovação urbana mesmo em áreas que não tinham características históricas. Essa atitude caracteriza um posicionamento menos passivo da

conservação urbana, estabelecendo uma ação mais operante no que diz respeito à história. A reconstrução mimética, a complementação que falseia, e mesmo a demolição de edifícios com caracteres ambientais mais modestos passam a ser questionadas.

Na década de 1970, outros documentos, como a *Declaração de Amsterdã* (1975), vão reforçar a necessidade de ampliar as ações referentes à reabilitação da cidade existente, lembrando que a composição social das partes da cidade também deve ser levada em consideração. Tema importante desse documento é a indicação de que a conservação do patrimônio deve ser discutida de maneira integrada com o planejamento das áreas urbanas e com o planejamento físico territorial, e que as diferentes instâncias de gestão “devem ajudar-se mutuamente através da troca de ideias e de informações” (Declaração de Amsterdã, 1975, pg. 2). Indicar o devido lugar do debate da conservação, reconhecendo a necessidade de diálogo permanente entre conservadores e urbanistas foi fundamental para chamar à responsabilidade de construção de políticas públicas descentralizadas, dando voz, também, à participação dos cidadãos.

Na tentativa de integrar o patrimônio na vida social, a *Recomendação de Nairóbi* de 1976 traz um conceito inovador que passa a nortear e ampliar as ações de preservação, fortalecendo um campo de pesquisa interessante para a preservação das cidades: o da “ambiência urbana”.

Entende-se por “ambiência” dos conjuntos históricos ou tradicionais o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, por laços sociais, econômicos ou culturais (Recomendação de Nairobi, 1976, artigo b do item I).

Esse conceito evolui para a noção de espaço urbano através de uma concepção que Besteti (2014) considera como sendo mais qualitativa e menos física, guiada pelo efeito moral que o meio físico induz no comportamento dos indivíduos, e passa a fazer parte das preocupações com a preservação. A tutela de uma atmosfera peculiar deveria garantir, além de uma unidade de conjunto, a busca por uma autenticidade nos modos de vida e na constituição de uma dinâmica própria de algumas partes da cidade já que “todos os elementos válidos, incluídas as atividades humanas desde as mais modestas, tem em relação ao conjunto uma significação que é preciso respeitar” (Recomendação de Nairobi, 1976, artigo 3 do item II). Essa preocupação passa a orientar, de certa maneira, um olhar para as necessidades e anseios da população que vive e reside nas áreas de interesse de preservação.

Na década de 1990, a *Carta de Lisboa* vai direcionar as questões relativas à reabilitação urbana integrada. As áreas de interesse histórico e cultural são pensadas a partir de parâmetros centrados na qualidade de vida e na sustentabilidade urbana.

A posição dos centros históricos em um lugar de destaque nas políticas de preservação ilustra a ampliação de um conceito que se articula em busca de uma qualidade ambiental. Castriota (2009) defende a necessidade de assumirmos o que ele denomina de *patrimônio ambiental urbano*, onde o contexto urbanístico passa a ser o elemento fundamental, e onde os bens naturais e culturais se relacionam entre si. Em consonância com o que os italianos já levantavam na década de 1960, esse autor avalia a necessidade de se tratar com o mesmo cuidado as áreas históricas e os outros espaços que compõem a cidade, privilegiando conjuntos e ambiências em lugar de edificações isoladas.

3. O Brasil e o Instituto do Tombamento como norma preservadora

No Brasil, a despeito dos debates teóricos e conceituais travados no exterior, a preservação do patrimônio cultural se deu por meio de um ordenamento jurídico descolado das grandes tendências mundiais. Uma forte tradição de espera de iniciativas estatais aparece como obstáculo às manifestações deflagradas por uma consciência social e cultural em defesa da manutenção da nossa história.

O instrumento mais antigo e consolidado, com vistas à preservação do patrimônio cultural produzido no território brasileiro, é o tombamento. Ele foi instituído pelo Decreto-Lei no 25, de novembro de 1937, com o intuito de definir os procedimentos para o registro dos bens de interesse histórico nos livros do tomo, indicando seus efeitos e configurando a co-parceria na preservação entre o poder público e o proprietário de bens móveis e imóveis.

Zein e Di Marco (2008) já alertaram que preservar não é tomar, mas que essa é uma prática que acabou se consolidando por aqui. Utilizando um texto célebre de Carlos Nelson dos Santos publicado em 1986 [2], as autoras questionam os rumos que o tombamento tomou ao ser adotado como único recurso para a preservação. Segundo elas, talvez já fosse tempo de desvincular o preservar de tomar.

Na opinião de Fonseca (1997), esse instrumento tem sido utilizado, tanto por agentes oficiais, como por grupos sociais, como o rito, por excelência, de consagração do valor cultural de um bem, e portanto, a confusão entre tombamento e preservação seria esperada, já que é uma prática significativa onde se explicitam os sentidos de preservação para os diferentes atores sociais envolvidos, e que delimita, ainda, um universo simbólico específico.

Por outro lado, existe no imaginário coletivo um pânico em relação ao ato de tomar, visto muitas vezes como uma punição para alguém que possui um bem de interesse histórico e cultural. Alguns segmentos da sociedade ligados ao mercado imobiliário até tiram partido da desinformação em relação aos limites, deveres e direitos dos proprietários para disseminar um mal entendido e acelerar o processo de renovação de partes da cidade. Para muitos, o tombamento é visto como um ato autoritário, centralizador e pouco flexível, que engessa e não permite que os novos hábitos de morar, por exemplo, sejam inseridos na dinâmica da vida contemporânea.

Se, o que ainda impera é a preservação somente através do tombamento, vale lembrar do preconceito estilístico que exacerba a visão limitada que determina o que deve ser preservado por meio deste instituto. Apesar de toda a ampliação do conceito de patrimônio, os bens tombados em sua maioria privilegiam os 300 anos iniciais da história do Brasil.

Esse entendimento fez com que a herança da produção da arquitetura brasileira do século XIX, ficasse desprotegida, por ser avaliada, na opinião de alguns críticos, como produto de um modismo europeu inconsequente e sem originalidade. [3]

O Art Déco também sofreu preconceitos e só recentemente adquiriu relevância nas ações preservacionistas. O marco dessa valorização tardia pode ser considerado o I Seminário Internacional intitulado Art Déco na América Latina, organizado pela prefeitura do Rio de Janeiro em abril de 1996 e idealizado pelo arquiteto Luiz Paulo Conde, Secretário Municipal de Urbanismo na época.

A iniciativa de Conde foi fundamental para a reabilitação pela crítica desse estilo arquitetônico pioneiro da modernidade, forçando, assim, uma revisão da história da arquitetura do século XX. Interessante notar que já nesse seminário a discussão sobre Goiânia figurava no debate nacional através da participação do professor Gustavo Neiva Coelho, com o trabalho: *Art déco: os signos do poder na arquitetura oficial em Goiânia*. A associação feita por Coelho (1996) entre a arquitetura e a sua relação com as novas formas de poder inaugura uma nova interpretação da história e do significado dessa cidade planejada.

O caso da arquitetura modernista no Brasil é considerado por muitos como excepcional, já que alguns edifícios passaram a ser preservados precocemente por lei, como é o caso da Igreja da Pampulha, tombada no final da década de 1940 [4]. Assim como a arquitetura colonial, o nosso moderno foi considerado pela gestão responsável pela preservação no Brasil uma arte pura e, portanto, cabível de ser preservada. Cabe ressaltar que a primeira geração dessa gestão era quase toda ela composta por intelectuais modernistas.

Pode-se dizer que os edifícios oficiais do Art Déco da cidade de Goiânia começaram a ser tombados na década de 1980, mas naquele momento a justificativa utilizada foi a de que eram edifícios oficiais do início da construção da cidade planejada e por isso passíveis de serem

preservados e não por serem representantes do Art Déco.

Mas, além da questão de estilo, o que mais prejudica a ampliação da visão do que deve ser preservado é a prevalência daquilo que Fonseca (1997) classifica como a adoção de critérios tradicionais de valoração, onde os aspectos formais e a dimensão estética dos bens são supervalorizados, em detrimento de significados sociais mais amplos, que consideram a diversidade e a dinâmica.

Constata-se, também, a tradição de proteger um número maior de bens individuais do que os conjuntos, reforçando mais uma vez a visão que privilegia a excepcionalidade, do monumento único ou, como diria Ruskin (1992), da "riqueza isolada dos palácios". Em relação à preservação do urbano, o debate é bastante fragilizado. A nossa visão parece se aproximar da ideia de que a cidade não existe como objeto patrimonial autônomo. Françoise Choay questionou: "Por que a cidade histórica teve que esperar tanto tempo para ser pensada como um objeto de conservação por inteiro, e não redutível à soma de seus monumentos" (Choay, 2001, pg. 178).

A conservação por inteiro levanta a questão importante do que realmente deve ser protegido e o que na prática, é preservado quando o objeto é a cidade. Voltando à ideia de cidade como tecido vivo, e de que a configuração da forma urbana se modela em absoluta aderência às necessidades ditadas pela vida, como agir em relação ao critério de permanência nessa escala? Considerando que todo o tecido histórico é uma estrutura independentemente das suas estratificações, devemos refletir sobre o que na essência garante a legibilidade das suas funções primitivas.

O que se tem verificado na prática é a disseminação de ações como a do fachadismo, considerado por muitos como a perversão da autenticidade e da identidade urbanas. Esse é um processo que procura preservar somente a morfologia do exterior da arquitetura, prevendo a substituição tipológica e volumétrica, mantendo as antigas fachadas de forma acrítica ou reconstruindo através de imitações forçadas (Aguiar, 2005).

Em conjuntos urbanos mais modernos, uma ação que começa a tomar forma é a de se preservar o tecido urbano. No Brasil, as cidades planejadas passam pela experiência de ter os planos ou os traçados tombados. Nesse caso vale questionar: o traçado viário em relação à preservação, pode ser abordado somente a partir da sua geometria cartesiana pura, no plano bidimensional? O que realmente se quer proteger quando o que se tomba é o traçado viário de uma cidade planejada?

As cidades contemporâneas são por natureza os lugares do mutável, do transitório, do não representativo, pura contraposição ao que se quer preservar nas estruturas que possuem interesse histórico cultural, que é a representatividade e a organicidade. A tarefa talvez seja debater como acentuar nas cidades as estruturas históricas na sua estaticidade representativa, para consolidar os seus valores mais relevantes, encontrando o que a Paris de Haussmann ou a Barcelona de Cerdà conseguiram quando foram percebidas como organismos unitários.

4. Goiânia e o tombamento do traçado viário

Goiânia, capital do estado de Goiás, apresenta-se como realidade específica envolvida em processos de tombamento. Em 2003, o Governo Federal concedeu o tombamento nacional de três itens na cidade de Goiânia: 15 edifícios e 5 componentes do art déco, o traçado viário dos núcleos pioneiros e os nomes das vias do Setor Central. [5]

Os edifícios e componentes tombados pelo governo federal já haviam sido tombados individualmente pelas instâncias municipal e estadual. O diferencial agora é que os edifícios da Praça Cívica foram tratados como um conjunto. Além dos edifícios, foram tombados também os nomes das ruas que constam do projeto original de Attílio Corrêa Lima, que utilizou números ao invés de nomes. De acordo com o Dossiê desenvolvido para embasar o pedido de tombamento, a escolha desse item se deve pela intenção de "preservar a ideia geradora do desenho da cidade" (Dossiê de tombamento, 2010). Mas, sem dúvida, o elemento mais instigante nesse tombamento foi o traçado viário dos núcleos pioneiros.

O traçado urbano é um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como na análise das intenções de quem a projetou. De acordo com Lamas, é o traçado que define o plano, carregado do sentido de permanência já que não é totalmente modificável, "assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e as partes da cidade, e confunde-se com o gesto criador" (Lamas, 1993, p.100).

O traçado viário é um dos componentes do que é reconhecido por traçado urbano e que compõe o tecido de uma cidade. Tendo como referência os estudos de Panerai (2006), o tecido urbano de uma cidade deve ser analisado em superposição de três conjuntos: a rede de vias (traçado viário), os parcelamentos fundiários e as edificações. O traçado viário é entendido, portanto, como parte de um tecido urbano, que deve ser analisado como um sistema complexo levando em consideração as particularidades dos elementos isolados que fazem esse sistema funcionar e existir.

O projeto e a implantação da nova capital do Estado de Goiás trazem consigo as intenções de seus idealizadores. Neste caso, o conceito de modernidade representou a busca por um novo modelo de gestão racional perseguido por Pedro Ludovico – interventor nomeado por Getúlio Vargas no contexto do Estado Novo. A escolha do arquiteto e urbanista foi fundamental para reforçar o ideal defendido pelo interventor do Estado novo. Attílio Corrêa Lima era um profissional com sólido repertório cultural de composição urbanística, além de possuir um conhecimento atualizado de tudo o que estava sendo feito na Europa e nos Estados Unidos naquele momento. Attílio baseou seu projeto em princípios clássicos europeus e modelos norte-americanos, que contribuíram para a definição do desenho e da estrutura urbana de Goiânia. As novas indicações foram pautadas em princípios de uma cidade moderna, que evidencia a preocupação com o zoneamento, o tráfego e o loteamento.

A estrutura urbana proposta por Attílio pode ser descrita através de dois eixos perpendiculares entre si: o Norte-Sul e o Leste-Oeste, que atravessam toda a cidade. O traçado escolhido foi o radiocêntrico, que possuiu como ponto focal a Praça Cívica e que definiu três grandes áreas: Setor Central, Setor Norte e Setor Sul. Nas intenções do urbanista, o traçado da cidade obedeceu de maneira geral à configuração do terreno, às necessidades do tráfego e ao zoneamento.



Figura 1 - Vista aérea do centro de Goiânia ainda em implantação.
Fonte: acervo do IBGE, sem indicação de autoria.



Figura 2 - Praça cívica com as três principais avenidas, vistas do terraço do Palácio das Esmeraldas. Goiânia.
Fonte: acervo do IBGE, sem indicação de autoria.

A escolha do local para implantação da praça cívica foi fundamental para garantir o destaque que se pretendia, e que deveria sobressair visivelmente de todos os pontos da cidade. Por isso a justificativa de Attílio em tirar partido da topografia para realçar o centro administrativo, o principal motivo da nova cidade. A ossatura da cidade é definida, além da Praça Cívica, por amplas avenidas, que além de formarem importantes eixos visuais são a base de distribuição do tráfego e controle de escoamento para o futuro, tendo em vista sua localização em relação ao centro.

O urbanista enfatizou a disposição e o caráter das ruas e avenidas. Elas deveriam ser implantadas de acordo com o sítio escolhido para cumprir um papel técnico na organização do tráfego e no escoamento das águas; mas, também, teriam um forte sentido simbólico, garantindo a construção de uma natureza monumental à cidade capital. Além das avenidas, os setores planejados dão a ideia de conjunto a esse desenho urbano, constituindo partes de cidade que não foram pensadas isoladamente, mas que assumiram funções específicas, como por exemplo, a moradia, o comércio e a administração. O objetivo era de edificar uma cidade plenamente articulada. O paisagismo também desempenhou papel fundamental. Principalmente aquele detalhado por Attílio, que primou pela implementação de uma escala bucólica na composição do desenho urbano e colocação dos edifícios, o que possibilitaria uma maior aproximação entre os usuários e o espaço construído.

Vale lembrar que Goiânia foi edificada nas proximidades de um núcleo urbano originado no século XIX. A *Campininha das Flores* era um ponto de pouso para tropas comerciais, com uma estrutura urbana característica dos povoados do século XIX. A transferência da capital promoveu, em Campinas – nome atribuído a *Campininha das Flores* no final do século XIX –, um crescimento expressivo e uma mudança em sua arquitetura, tanto no que se refere à implantação de novas edificações, quanto às características técnicas e seleção de materiais e elementos construtivos. Campinas foi incorporada pela nova capital, sendo convertida em um de seus principais bairros, com características próprias no processo de organização espacial e controle econômico.

O tombamento do traçado viário de Goiânia elegeu como perímetro o Plano da cidade projetado por Attílio Correa Lima, parte da Avenida Anhanguera, eixo de ligação com o bairro de Campinas e uma pequena área correspondente ao que foi denominado de núcleo pioneiro da antiga cidade de Campinas (Dossiê de Tombamento, 2010).

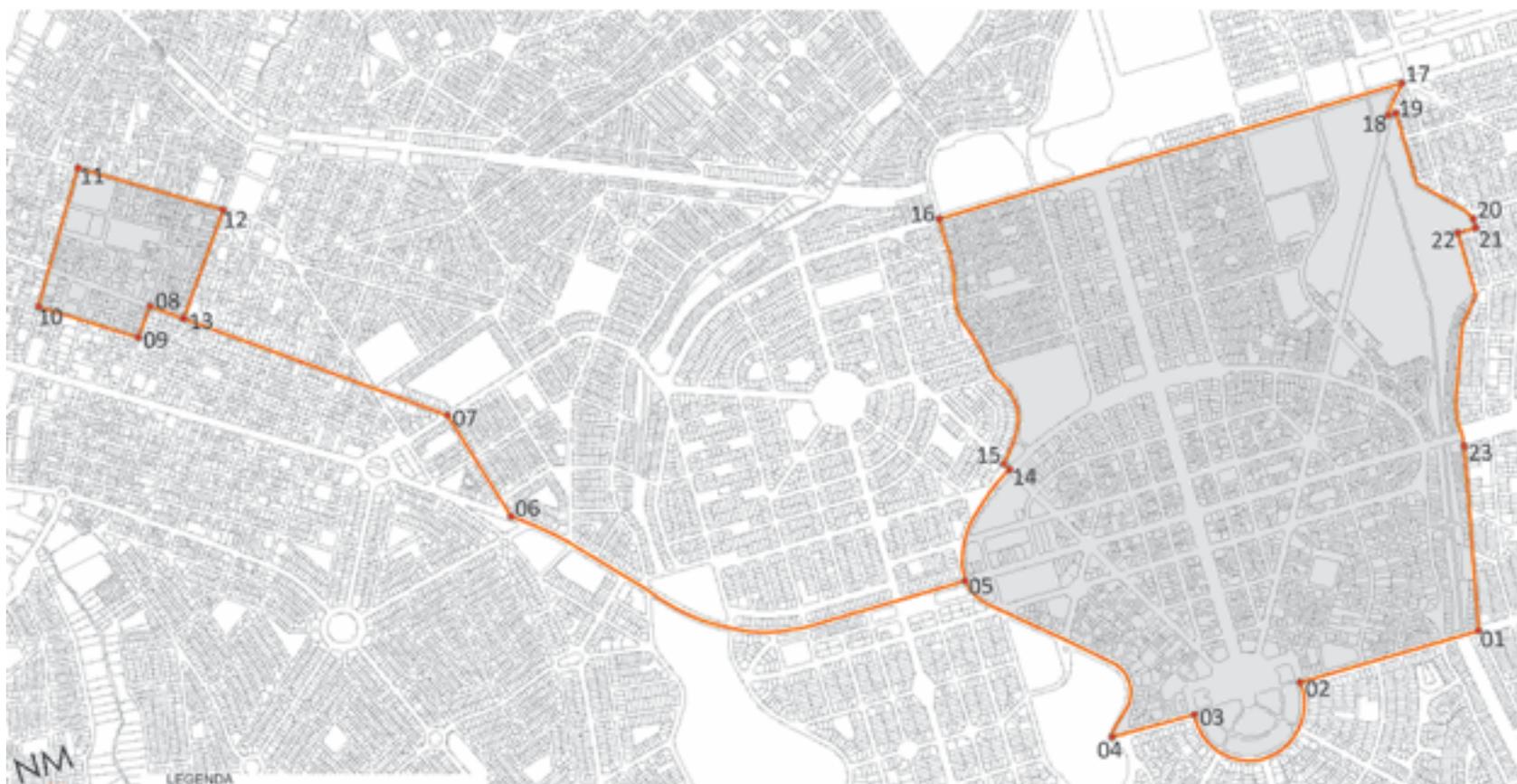


Figura 3. Em destaque, perímetro de Tombamento do traçado viário de Goiânia.
 Fonte: IPHAN-GO

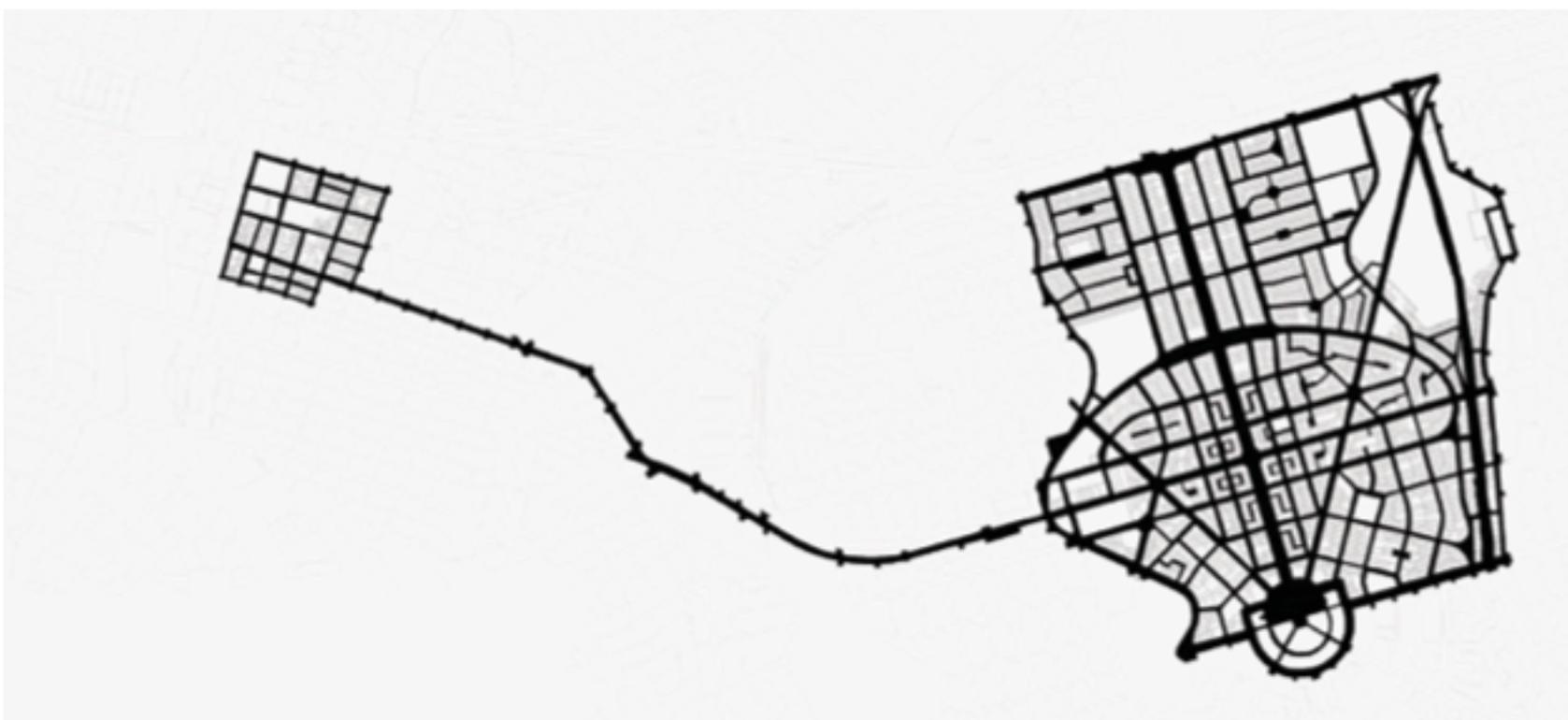


Figura 4. Figura fundo, com estaque para os desenhos das vias que compõem a traçado viário tombado de Goiânia:
 Elaboração: escritório Fotonarq/Go.

O tombamento do traçado de Goiânia mesmo que tardio, conseguiu reconhecer e proteger uma herança urbanística importante, que, apesar de algumas modificações verificadas ao longo de mais de 80 anos de existência, mantém a essência do pensamento e das referências desenvolvidas no Brasil naquele momento.

Todavia a reflexão aqui proposta está centrada na dimensão do que se quer preservar quando o objeto protegido é o traçado, percebido como um dos elementos que compõem o tecido urbano caracterizado por uma estrutura complexa formada por diversos elementos morfológicos. Nesta perspectiva, os critérios indicados por Panerai (2006) se apresentam como referência para a análise dos elementos que compõem o tecido urbano de Goiânia: (1) as vias e os espaços públicos, (2) os parcelamentos, (3) as edificações.

A via é o elemento público que permite ao cidadão o acesso aos serviços e equipamentos

urbanos e, por esta razão, se apresenta como um elemento de uso coletivo. Os espaços públicos compreendem a totalidade das vias, no caso do Plano de Goiânia: ruas e vielas, avenidas, bulevares, praças e passeios. Este conjunto se organiza em rede, permitindo a distribuição e a circulação em uma perspectiva contínua e hierarquizada. O desenho da rede de vias no projeto de Goiânia levou em consideração a relação entre a topografia, o solo, o papel que elas exercem no conjunto urbano, a lógica e as características geométricas, a relação das vias com os sistemas monumentais e com a história da propriedade fundiária. A ideia de hierarquização das vias pressupõe a existência de vias principais, vias secundárias e lotes a que elas dão acesso. O conjunto de vias forma o traçado viário de uma cidade.

No Plano de Attílio, as vias principais convergem para a Praça Cívica. Isto reforça o caráter de cidade capital com uma função pública destacada por meio do desenho, da dimensão e da função. As três praças propostas no Plano: Praça Cívica, Praça do Bandeirante e Praça do Trabalhador, completam a configuração espacial, obedecendo de forma decrescente à hierarquia no plano.

Já o parcelamento é delimitado pelas vias. Ele é constituído pelo domínio do construído. Este domínio construído é formado por lotes e quarteirões que estruturam a massa edificada, que não deve ser considerada apenas como uma porção cadastral, mas como origem e fundamentação do que é edificado. O fato é que o lote agencia a relação do edifício com o terreno, bem como com a forma da cidade. Assim, um terreno não pode ser ocupado de qualquer maneira, pois ele deve estabelecer uma unidade entre o solo urbano e a rua. A forma do lote é condicionante da forma do edifício, por isso Attílio atribuiu grande importância aos lotes das esquinas e a forma dos edifícios que os ocuparam. Este entendimento permitiu ao urbanista acentuar a sua preocupação com a perspectiva dos eixos das grandes avenidas. Foi justamente a preservação do parcelamento que possibilitou ao IPHAN propor o seu tombamento. Se essa estrutura tivesse sido modificada, teria pouco sentido em lutar por sua preservação: "o parcelamento conserva a memória de estados anteriores do território, a marca de antigos usos do solo e de determinados limites"(Panerai, 2006 p. 89). No plano original de Goiânia, o lote de esquina, ao longo de todo o setor central, e o fundo das quadras comerciais, receberam atenção particular, já que eles reforçam a identidade urbana do Plano original.

A tipologia arquitetônica das edificações está intimamente relacionada com a forma urbana. Esta interligação há muito tempo vem sendo estudada. A arquitetura da cidade, entendida como o conjunto de elementos construídos: edifícios, muros, ruas, jardins, a massa edificada, caracteriza a forma da cidade. Compreender a estrutura global do autor do projeto é fundamental para a preservação de seu traçado. A relação do edifício com o lote, incluindo os espaços abertos, os afastamentos, os jardins, os quintais e a conexão dessa massa edificada com os espaços urbanos – as ruas, avenidas, as vielas e praças – é de fundamental importância para a reflexão sobre o que deve ser realmente preservado no perímetro de tombamento de Goiânia.

5. Invertendo a lógica da preservação

O tombamento do traçado de Goiânia é recente e não tem provocado muitas reflexões. Pouco se fala sobre o seu significado, grande parte da população não tem acesso a essa informação e, mesmo na classe de profissionais que atuam na cidade, como arquitetos e urbanistas esse não é um assunto que tenha recebido atenção. O desconhecimento e a desconsideração parecem estar generalizados.

Na prática da intervenção na cidade esse desleixo com o significado da preservação também pode ser sentido através de algumas obras recentes. Um fato atual que merece destaque é a descaracterização total da quadra em que está inserido o Teatro Goiânia, símbolo máximo do Art Déco na cidade.

A quadra 67, localizada no cruzamento de duas importantes avenidas projetadas por Attílio, a Avenida Anhangüera e a Avenida Tocantins, passou a abrigar a "Vila Cultural Cora Coralina":

um espaço multifuncional projetado para receber atividades culturais. Esse empreendimento foi inaugurado em outubro de 2013, quando a cidade completou 80 anos. A Vila, de acordo com o Estado, "se insere na ação do Governo estadual para revitalizar o Centro de Goiânia e resgatar a memória da capital" (Segplan, 2013). Entretanto, é estranho constatar que, em nome do discurso de resgate da memória local, foram demolidos todos os edifícios que faziam parte da quadra, dentre eles exemplares interessantes da arquitetura residencial dos primeiros anos da cidade.



Figura 5. Vista aérea da quadra do Teatro Goiãna.
Fonte: Elaboração da autora a partir do Google Earth



Figura 6 - Sequência de imagens da quadra 67 no Centro de Goiânia, onde é possível ver os fundos do Teatro Goiãna e a praça seca finalizada em 2013, que modificou a morfologia original do Plano inicial da cidade.
Fonte : autora

Uma obra desse porte, em uma área de interesse histórico e cultural, dentro do perímetro de

tombamento do traçado viário de Goiânia em nenhum momento foi debatida com a sociedade. Surgiu da vontade de um ex-deputado federal, que utilizou o discurso da requalificação mas que, na prática, se materializou em completa destruição. A justificativa dada pelos gestores e que circulou em vários veículos de comunicação era a de que "A Vila Cultural de Goiânia é um conjunto de ações que busca a revitalização do Centro da Capital revertendo o atual quadro de degradação" (Comunicação-PGE-GO). Para reforçar o discurso, alegavam também que a quadra estava abandonada, servindo como ponto para usuários de drogas e que a sua demolição seria um ponto positivo para a solução de problemas sociais.

A opção aqui parece ser a mesma desde a época de Haussmann em Paris e dos higienistas do século XIX, onde extirpar o mal das cidades significava demolir, arrasar em nome de saneamentos, higienizações e embelezamentos, mas que no fundo escondiam outros interesses.

No caso específico dessa quadra, além da destruição dos edifícios, muitos deles remanescentes do ecletismo, que marcou a arquitetura residencial do início de formação da cidade, perdeu-se, também, a essência da forma urbana das quadras projetadas por Attílio. Com a demolição total e a implantação de uma praça seca, foram colocados em evidência os fundos do teatro Goiânia, a partir da destruição do tecido urbano da quadra.

O edifício do Teatro Goiânia foi projetado pelo engenheiro arquiteto Jorge Félix de Sousa e José Amaral Neddermeyer e inaugurado em 1942. Possui uma composição original e inovadora, marcado pela presença das curvas na fachada principal e riqueza de detalhes. Interessante notar que toda a ornamentação está aplicada somente nas laterais e principalmente na fachada frontal. O fundo do teatro não possui ornamentação nem acompanha as linhas movimentadas que marcam a sua identidade formal. Confirmando, assim, a lógica de implantação dos edifícios nas quadras projetadas por Attílio, onde o fundo não era para ser visto. As quadras eram para serem adensadas, apropriadas por edifícios em toda a sua extensão.



Figura 7 - Foto Teatro Goiânia, década de 1950.
Fonte: acervo do IBGE, sem indicação de autoria

O discurso oficial pautou-se na necessidade de ressaltar o edifício do Teatro Goiânia (SEGPLAN, 2013), mas a lógica adotada seguiu na contra mão do desenho urbano proposto no Plano original. Com esse grande espaço vazio, a leitura de unidade pretendida pelo autor do projeto

original é inviabilizada. Sem falar que a obra, inaugurada em 2013, foi convertida em lugar de travessia para pedestres.

6. Considerações finais

O patrimônio urbano é uma ampliação da ideia de preservação ainda muito recente. A noção de conservação da história urbana tomada como uma vontade de salvaguardar surge como uma possibilidade de frear o processo inevitável de urbanização dentro de uma perspectiva de ressaltar a riqueza do cotidiano mais do que a de transformar a cidade em um museu.

Para salvaguardar a cidade a abordagem deve partir do contemporâneo, com precisão quase cirúrgica no momento de fazer as escolhas de intervenção. A convivência com os fluxos intensos, com as transformações eminentes devem ser pensadas minuciosamente. Quando falamos de um patrimônio jovem, como é o caso de Goiânia, em que a parte a ser preservada coincide com o centro de uma metrópole de ritmo intenso, as ações requerem ainda mais cautela.

O conceito de preservação que deve ser adotado em Goiânia deve ser o contemporâneo, que se desloca de uma limitação das visões mais tradicionais e pensa a cidade como um "patrimônio ambiental". A paisagem urbana e seu conjunto devem passar a ser valorizados no seu sentido histórico e cultural, reconhecendo também o valor da ambiência urbana, na tentativa de aproximar o patrimônio do cotidiano da cidade e da vida de seus habitantes.

Talvez em Goiânia, a lógica da preservação do Plano de Atílio Correa Lima, além do traçado, devesse adotar a terceira dimensão. Para tanto, é necessário reforçar a ideia de espessura do traçado. A visualização da espessura se dá a partir do desenho das quadras e da presença de edifícios que estão implantados nos limites do lote e ocupam todo o perímetro da quadra, das lições de implantação dos edifícios que ocupam as esquinas das quadras das Avenidas Araguaia e Tocantins, e dos elementos inovadores no interior de algumas quadras do setor denominado por Atílio de comercial, cujo acesso se dá através de vielas. A manutenção das tipologias Art Déco e moderna, nessas grandes avenidas, além de um estudo mais interessante para a arborização dos espaços públicos e da escala residencial do eclético é fundamental para preservar algo que é particular e que remete a uma época específica.

O traçado proposto por Atílio revela a organização elementar de um tecido carregado das lições urbanísticas anteriores e das inovações iniciais do moderno. A lógica adotada pelo arquiteto ultrapassa o desenho das vias, das quadras e dos lotes: ela adquire consistência quando abordada em seu conjunto. Existe um vínculo forte entre o tecido, os edifícios construídos e o traçado viário. Interpretar as lógicas do tipo edificado e da sua relação com a forma da cidade, talvez seja o ponto focal da discussão centrada na preservação de um traçado urbano. Analisar a massa edificada e as particularidades tipológicas encontradas em Goiânia confere sentido à preservação e colabora para a permanência do que realmente garantirá a essência do Plano original de Corrêa Lima.

Por este motivo, são de grande importância os edifícios comerciais e institucionais em estilo Art Déco, bem como algumas edificações em estilo modernista, que ainda permanecem na paisagem da área central, principalmente ao longo das avenidas que ocupam o primeiro plano da hierarquia estipulada por Atílio Corrêa Lima. Estes edifícios representam alguns momentos da arquitetura brasileira, marcados por seus repertórios de composição, altura, implantação e cores, que dão ao traçado das vias e aos espaços públicos a justificativa para serem preservados. Sem eles, o traçado não passaria de uma lembrança bidimensional de alguma coisa que poderia estar em outro lugar.

A inserção de novas arquiteturas em lotes marcados pela presença de edifícios descaracterizados, ou que não apresentam qualidade estética, é bem vinda. Contudo, qualquer alteração deve respeitar o projeto original, mesmo que cumpra a função desejada de marcar o seu tempo. A boa arquitetura não pode deixar de dialogar com as preexistências nem valorizar a ideia de conjunto.

Um avanço do debate relativo à preservação, para além do traçado viário, contribuiria para que algumas intervenções na área tombada, e seu entorno, sejam feitas com mais responsabilidade. Mas talvez, a questão seja ainda mais inicial. Devemos começar a discutir, debater e a indicar critérios mais claros sobre o que significa na prática, ter um traçado viário protegido pela lei de preservação.

Referências bibliográficas

AGUIAR, José. (2005) .*Cor e cidade histórica*. Porto: Publicações FAUP.

BENEVOLO, Leonardo. (2003). Lo scenario físico delle città. In: *Principii e forme della città*. Milão: Libri Scheiwiller.

BESTETI, Maria Luisa T. (2014). Ambiência: espaço físico e comportamento. In: *Rev. Bras. Geriatr. Gerontol*, Rio de Janeiro.

BRUAND, Yves. (1981). *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva.

CARSALADE, Flavio. (2014). *A pedra e o tempo*. Belo horizonte: editora UFMG.

CASTRIOTA, Leonardo. (2009). *Patrimônio Cultural: conceitos, políticas e instrumentos*. São Paulo: Annablume.

CHOAY, Françoise. (2001). *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: editora Unesp.

COELHO, Gustavo Coelho. (1997). Art déco: os signos do poder na arquitetura oficial em Goiânia. In: *SEMINÁRIO INTERNACIONAL ART DÉCO NA AMÉRICA LATINA*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/SMU.

COMUNICAÇÃO-PGE-GO. Disponível em <<http://pge-go.jusbrasil.com.br/>>

FONSECA, Maria. C. L. (1997). *O patrimônio em processo*. Rio de Janeiro: UFRJ: IPHAN.

GREGOTTI, Vittorio. (1984). Modificazione. IN: *Revista Casabella*, n. 498/499.

LAMAS, José R. (1992). *Morfologia Urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenjian.

MUNFORD, Lewis. (1961). *A cultura das cidades*. Belo horizonte: Itatiaia.

NIGRELLI, Fausto. (1999). *Percorsi del progetto urbano in Francia e in Italia 1960-1997*. Roma: officina edizioni.

PANERAI, Phillipe. (2006). *Análise urbana*. Brasília: Editora UnB.

ROSSI, Aldo. (2001). *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.

RUSKIN, John. (1992). *As pedras de Veneza*. São Paulo: Martins Fontes.

ZEIN, R. V.; DI MARCO, A. R. (2008). Paradoxos do valor artístico e a definição de critérios de preservação na arquitetura, inclusive moderna. IN: *Arquitextos*, São Paulo, ano 09, n.098.00, Vitruvius, jul.

Disponível em < www.vitruvius.com.br/revistas/arquitextos/09.098/123>

SEGPLAN. **Gabinete de Imprensa do Governador**. 31/10/2013 14h52 - Atualizado em 01/11/2013 09h40. Disponível em

<<http://www.segplan.go.gov.br/post/ver/168385/governador-inaugura-a-vila-cultural-cora-coralina>> acessado em 15/07/2015.

Documentos

DOSSIÊ DE TOMBAMENTO. Goiânia Art Déco: acervo arquitetônico e urbanístico. Goiânia: Instituto Brasil de cultura, 2010.

CARTA DE ATENAS (1933). Disponível em < <http://portal.iphan.gov.br/>>

CARTA DE GUBBIO (1960). Disponível em <<http://www.unich.it/>>

CARTA DE VENEZA (1964). Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/>>

DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ (1975). <<http://portal.iphan.gov.br/>>

RECOMENDAÇÃO DE NAIROBI (1982). Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/>>

CARTA DE LISBOA (1995). Disponível em <<http://www.culturante.pt>>

1. Arquiteta e Urbanista, com Doutorado em *Projeto, Espaço e Cultura* pela Universidade de São Paulo (FAU-USP). Docente do Mestrado *Territórios e Expressões Culturais no Cerrado* (TECCER) e do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás (UEG). Email: midayala@gmail.com

2. *Preservar não é tombar, renovar não é por tudo abaixo*. Publicado na *Revista Projeto*, n. 86. 1986.

3. Para essa questão vale a pena ver as reflexões do historiador francês Yves Bruand (1981), carregadas de um juízo de valor negativo em relação ao ecletismo no Brasil.

4. A Igreja da Pampulha, projetada por Oscar Niemeyer em Belo Horizonte foi tombada três anos depois de sua construção, em 1947.

5. Tombamento Federal, Portaria Federal n.º 507/2003.

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 38 (Nº 16) Año 2017

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a [webmaster](#)]

©2017. revistaESPACIOS.com • Derechos Reservados