



Revista grifos

E-ISSN: 2175-0157

grifos@unochapeco.edu.br

Universidade Comunitária da Região de  
Chapecó  
Brasil

Oliveira de Grande, Ivan; Rodrigues Boaventura, Deusa Maria  
DA PRAÇA AO SHOPPING: MUDANÇAS NO ESPAÇO PÚBLICO DO CENTRO DE  
GOIÂNIA

Revista grifos, vol. 23, núm. 36/37, 2014, pp. 69-83

Universidade Comunitária da Região de Chapecó  
Chapecó, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=572967127006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# DA PRAÇA AO SHOPPING: MUDANÇAS NO ESPAÇO PÚBLICO DO CENTRO DE GOIÂNIA

Ivan Oliveira de Grande\*

Deusa Maria Rodrigues Boaventura\*\*

## Resumo

Este artigo contempla a discussão sobre mudanças de usos nos espaços públicos do centro expandido da cidade de Goiânia. Destacam-se, como objetos do estudo, espaços públicos como a Avenida Goiás, a Praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira e a Praça Latif Sebbá. A partir de uma revisão bibliográfica e levantamentos de campo, são apontados o aumento crescente da busca de espaços coletivos privados, como os shopping centers, intervenções que anulam o espaço público de permanência na cidade e o uso do automóvel como opção principal de deslocamento pelos cidadãos na cidade. Como conclusão, ao longo do tempo, é percebido o crescente declínio dos espaços centrais da cidade como locais públicos, caracterizados, atualmente, como não relacionais e de usos transitórios.

**Palavras-chave:** Apropriação urbana. Desuso. Reconfiguração urbana. Percepção cidadina.

---

\* Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Paulista e especialização MBA em Gestão de Projetos de Engenharia e Arquitetura pelo Instituto de Pós-graduação de Goiás. Discente do programa de mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Docente nos cursos de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista (UNIP - GO) e do Centro de Ensino Universitário de Goiás – Uni-Anhanguera. E-mail: ivangrande1@hotmail.com.

\*\* Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela escola de Engenharia de São Carlos e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Docente da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC - GO) e Universidade Estadual de Goiás (UEG). Atua, também, nos programas de mestrado em História e Desenvolvimento e Planejamento Territorial da PUC – GO. E-mail: dmrbr@terra.com.br.

## Introdução

Os espaços públicos são parte integrante e de fundamental importância ao processo de produção das cidades, onde, historicamente, desenvolvem-se as relações de vivência, coletividade e manifestações socioculturais. Assim, este artigo teve como objetivo analisar, desde o processo de implantação da cidade de Goiânia até a contemporaneidade, as mudanças de usos de alguns de seus espaços públicos da região central (Praça Cívica, Avenida Goiás, Praça Latif Sebba), identificando as possíveis causas da crescente procura por parte do cidadão pelos espaços privados de permanência e consumo, os *shoppings centers*. Permeiam este estudo as mudanças significativas que o período pós-moderno – traçado por alguns autores como o período da fragmentação, do niilismo, do “colapso do espaço” (HARVEY, 2013, p. 248) – imprimem na malha urbana e no espaço público e, por conseguinte, no modo de vida do morador da cidade de Goiânia, especificamente no centro expandido. Foram realizadas consultas bibliográficas e em documentos públicos sobre a temática, incluindo fotos da época da implantação da cidade, além do levantamento de campo de fotos dos usos e características físicas atuais desses espaços públicos.

Os resultados apontaram que aspectos relacionados ao crescente uso do automóvel, a mudança da estrutura viária em prol desse tipo de transporte individual e a mudança da escala das edificações são identificados como tendência importante de um fator de modificação das relações humanas com/ no espaço público, sendo, também, objetos de reflexão.

A título de conclusão, o estudo aponta as influências marcantes dos aspectos da pós-modernidade na apropriação do espaço público em estudo: o desuso e a degradação de locais inicialmente destinados ao convívio e lazer, a perda da identidade cívica no espaço urbano central construído, bem como a desmaterialização e desimportância dos signos e símbolos espaciais (marcos urbanos) na memória do cidadão.

## A nova capital e sua modernidade utópica

A ideia da mudança da capital do estado de Goiás surgiu da necessidade de localizá-la de acordo com os interesses econômicos e sociais de todos os municípios goianos. A primeira capital

goiana tinha sido escolhida quando a antiga capital, Vila Boa de Goiás, ainda era uma província aurífera. Posteriormente, ficou demonstrado que a criação do gado e a agricultura passaram a ser fatores preponderantes no desenvolvimento goiano, contribuindo para o ideal de transferência.

Goiânia foi planejada e construída para ser a capital de Goiás por iniciativa do político goiano Pedro Ludovico Teixeira, em consonância com a Marcha para o oeste – estratégia desenvolvida no final dos anos 1930, pelo governo de Getúlio Vargas, para acelerar o desenvolvimento e incentivar a ocupação do centro-oeste, enigmático e incógnito sertão a ser desbravado. O estilo *Art Dèco* inspirou o desenho urbano, e os primeiros prédios de Goiânia foram erguidos entre as décadas de 1940 e 1950, sendo a nova capital do estado de Goiás projetada pelo urbanista Atílio Corrêa Lima. Segundo Lambert (1981, p. 49) “[...] o *Art Dèco* era um movimento de *design* para a era da máquina. Conjugou arte e indústria em *designs* que podiam ser produzidos em massa a baixo custo, usando os novos materiais, como plásticos, *vita-glass* e cimento armado”.

Atílio Corrêa Lima, o arquiteto, conforme mostra o memorial descritivo de encerramento do contrato firmado com o governo goiano, tirava partido dos efeitos de perspectiva, para obter (guardadas as devidas proporções) a monumentalidade do princípio clássico adotado nas cidades de Versailles, Karlsruhe e Washington D.C. Planejada com uma concepção radial concêntrica (ruas em forma de raio, tendo como centro uma praça cívica), Corrêa Lima criou o projeto da cidade e Armando de Godoy criou o Plano Diretor, ambos inspirados na teoria das cidades-jardim, do urbanista inglês Ebenezer Howard.

Inaugurada em 1935, Goiânia foi oficializada capital em 1937, embora sua colonização, de origem europeia, tenha origem em 1735, com as primeiras propostas de mudança da capital da Capitania de Goiás. Inicialmente, foram abertas três avenidas principais (Goiás, Araguaia e Tocantins), que confluem para a Praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira, onde foi erguido o Palácio das Esmeraldas, sede do governo estadual. A praça principal da nova capital surge com aspectos contrários ao modo forçoso pelo qual o período medieval tratava a paisagem urbana ao se adequar às sinuosidades orgânicas naturais do terreno. Anteriormente ao pensamento moderno, a concepção espacial dos largos das cidades coloniais brasileiras, tal qual a antiga capital do estado, tinha como princípio a valorização de um cenário composto por pitorescos

conjuntos arquitetônicos, esteticamente tratados, permeando o cenário das praças coloniais, sempre aos pés da idealização da fé materializada nas catedrais. Segundo Sitte (1992, p. 63), a origem da irregularidade típica dessas praças antigas:

[...] encontra-se num gradual processo histórico, e não seria um engano aceitar-se que, outrora, cada uma dessas sinuosidades próprias correspondia a um contexto específico, seja um córrego que não existe mais, a forma de uma construção ou um caminho já traçado. A experiência pessoal nos demonstra que tais irregularidades não causam, de maneira alguma, efeito ruim: ao contrário, aumentam a naturalidade, estimulam nosso interesse e, sobretudo, reforçam o caráter pitoresco do conjunto.

Para o novo plano urbanístico da capital, em negação ao passado colonial que se apoiava no traçado urbano híbrido (irregular e reticulado), Atílio Corrêa Lima adota o partido da monumentalidade, condicionando o desenho do espaço aos prédios públicos de caráter administrativo ao desenho das ruas, e à altura dos edifícios em semelhança à cidade do Rio de Janeiro que, como capital federal desde o fim do século XIX, já previa o projeto de reestruturação da cidade e transformação do seu sistema urbano e arquitetônico baseados no novo pensamento moderno. Tais transformações aconteceriam de acordo com os princípios da tradição clássica francesa, estabelecendo perspectiva por meio da abertura de ruas e avenidas retilíneas na velha malha.

Em Goiânia, nesse contexto de transferência da nova capital, a praça principal tinha função de articular o poder público, as principais avenidas e a atividade cívica da população em um espaço marcado como espaço público. Nesse espaço, a fé e a cultura do lugar não foram consideradas como identidade importante ao território, visto que a nova e vasta terra escolhida tinha condições de exercer, em plenitude, a almejada modernidade utópica.

Convém saber que, historicamente, no Ocidente, o surgimento da *piazza* (praça) dá-se como necessidade urbana de um espaço crítico para o uso público. Em Goiânia, o caminho foi contrário: os fatos urbanos não coincidiram com o desenvolvimento do pensamento e da imaginação, visto que o “sertão” dominava a paisagem. São esses fatos que originam as cidades, a história e a experiência (ROSSI, 2001, p. 180). Segundo Luiz Guilherme Rivera de Castro, em entrevista para a Revista AU (2013, 232 ed.), o termo “espaços públicos” compreende os lugares urbanos

que, em conjunto com infraestruturas e equipamentos coletivos, dão suporte à vida em comum: ruas, avenidas, praças, parques. Nessa acepção, são bens públicos carregados de significados, palco de disputas e conflitos, mas também de festas e celebrações.

Entretanto, o novo desenho urbano da capital, com suas características norteadoras de uso, apresentava-se descontextualizado a uma população que acabara de chegar à nova capital, vinda de um passado, tão próximo, de raízes coloniais. A “nova” praça, com seu conceito de espaço cívico, montava-se como cenário alegórico de princípios estético-culturais europeus ou simulacro de uma nova vida que nem mesmo o cidadão sabia qual era (ou viria a ser). Ainda não existia a esfera da cidadania e da expressão política das forças sociais, inclusive daquelas que pretendem a despolitização das relações humanas. Goiânia era vendida como a cidade de novas oportunidades, de enriquecimento rápido e de valorização galopante dos investimentos feitos na compra de lotes (Figura 1). A nova capital de Goiás recriava em si o passado do desbravamento das expedições Bandeirantes dos séculos XVIII e XIX rumo ao incógnito e misterioso território sertanejo. Goiânia era o Eldorado reinventado do século XX através do sonho da modernidade.

Figura 1. Cartaz utilizado para a propaganda de vendas de lotes na nova capital de Goiás, Goiânia, em 1934.



Fonte: Museu Zoroastro Artiaga.

Assim como a sociedade indígena que, pelas expedições, foram forçosamente “catequizadas” a assumir uma nova identidade, o território escolhido para nova capital assim o sofreu pelas teorias modernas. Dessa maneira, se um lugar pode ser definido como identitário, relacional e histórico, contrariamente, um espaço que não pode ser definido nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não lugar (AUGÉ, 2012, p. 73), onde a ausência de significação faz-se totalitária.

### Usos no espaço público pioneiro do centro de Goiânia

A Praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira, como parte do conjunto do desenho vanguardista proposto por Corrêa Lima, surge (digo surge, pois aparece no território sem conexão com a história regional) como marco de um novo tempo onde o vernacular deveria ser deixado para trás. Assim, o diálogo entre o espaço e o indivíduo surgia, a partir de então, com o surgimento da nova capital e, portanto, uma nova história estava por se iniciar.

E até que ponto o novo pode apagar a história existente, sobrepondo-se nas relações lugar *versus* cidadão? Até que ponto a busca pelo novo pode contribuir para a perda de significados, identidade e cidadania nos espaços públicos das cidades? Segundo Barda (2009, p. 24), o processo de negação do passado histórico:

[...] acontece da mesma maneira no indivíduo; sua formação depende de suas origens, antecedentes, educação e regras; quando esses fatores não estão presentes, foram destruídos ou não fazem parte de suas reminiscências (anamnese), o indivíduo perde parte de si mesmo.

Nesse contexto, de características sociais determinantes ao próprio futuro da cidade, que a Praça Cívica torna-se representante da herança do pensamento moderno forçosamente implantado no sertão goiano e na sempre busca pelo novo, tendo sua morfologia e usos modificados desde sua inauguração.

Em Goiânia 21, um dos planos de revitalização e renovação do centro da capital, o arquiteto Luís Fernando Teixeira (GRUPO QUATRO, 1999) afirma que “[...] a realidade do goianiense é paradoxal; por um lado desdenha os valores produzidos no passado, por considerá-los recentes. Por outro, tende a repetir soluções urbanas anacrônicas”. Sem dúvida, essa afirmação está relacionada com a capacidade de “imitação” dos valores cênicos de outras

culturas ou paisagens, que remontam à época da implantação do plano urbanístico original e permanecem até a contemporaneidade, agravada pelas características do período pós-moderno.

Tal qual em metrópoles como São Paulo, em Goiânia:

[...] os habitantes da cidade se defrontam com a situação de a metrópole parece estar destinada a ser sempre nova [...], apagando, com isso, os parques vestígios do passado, para ser sempre o emblema da modernidade (GLESSER apud CARLOS, 2007, p. 38).

Robba e Macedo (2002, p. 17), ao desenvolverem o estudo das praças brasileiras, consideram o uso e a acessibilidade como premissas básicas desses espaços, sendo estes “[...] espaços livres urbanos destinados ao lazer e ao convívio da população, acessíveis aos cidadãos e *livres de veículos*” (grifo nossos).

No início da década de 1950, em Goiânia, o poder público, pressionado pelos proprietários de glebas lindeiras à zona urbanizada e pelos especuladores imobiliários, rendeu-se à iniciativa privada. A cidade cresceu, a partir de então, em progressão geométrica, sofrendo uma explosão demográfica que descaracterizou o plano inicial (RIBEIRO, 2004, p. 39).

A partir da década de 1960/1970, com as transformações ocorridas na organização produtiva goiana através da adoção da política de industrialização do estado, Goiânia ganha mais 125 bairros, contando com aproximadamente 300 mil habitantes e posiciona-se como uma importante metrópole brasileira. À medida que a população crescia e em busca da infraestrutura existente (como as Universidades Católica e Federal, o novo aeroporto transferido para o Bairro Santa Genoveva, três emissoras de televisão etc.), o trânsito goianiense ganha o acréscimo de milhares de carros. No início de 1980, com a significativa expansão dos loteamentos urbanos, a cidade já tinha em torno de 700 mil habitantes, dos quais 98% vivia em área urbana (IBGE, 2011).

Nesse processo, o automóvel tem um papel especial na transformação da paisagem e das relações sociais. Isto porque o sistema automobilístico, tanto pela estandardização de determinadas estruturas urbanas (necessária para sua realização) quanto pelo significado do próprio objeto em questão (o automóvel), traz consigo a modernização direcionada pela forma da mercadoria e da importância do bem no cenário dominado pelo capital. Assim, o desenho urbano modifica-se pelo e para o carro, e as ruas tidas como local público de circulação reestruturam-se na priorização do transporte individual.



A rua tornou-se um resíduo, engrenagem organizativa e mero segmento do plano metropolitano contínuo, no qual os vestígios do passado enfrentam as infraestruturas do novo em uma inquieta situação de impasse (KOOLHAAS apud BARDA, 2009, p. 97).

Nesse contexto, a praça, e como exemplo a Praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira, perde parte de sua estrutura espacial significativa datada de sua ocupação: reforça-se, percebidamente, o poder do avanço da modernidade na estrutura da cidade. Antes, a praça era local de contemplação, de encontros e de *footing* (passeio informal, caminhada) com conexão desses usos ao projeto da Avenida Pedro Ludovico (Figura 2) – atual Avenida Goiás – que deveria ser utilizada tal qual uma avenida-parque, como um enorme passeio público (no sentido literal do termo passear). O conjunto apresentava aspecto monumental e pitoresco, com 45% de sua área ajardinada e convenientemente arborizada.

Figura 2. Avenida e Praça Pedro Ludovico Teixeira (ao fundo), em 1942, Goiânia.



Fonte: Museu Zoroastro Artiaga.

### **A influência do carro e dos *shoppings* no desuso dos espaços públicos**

Na atualidade, notam-se mudanças expressivas no uso e apropriação do espaço público do centro da cidade pela

população. Na atual Praça Cívica, grande parte de sua área destinada ao estar e à circulação de pedestres transformou-se em área de estacionamento de veículos, contribuindo negativamente à permanência e uso efetivos de seus princípios estruturadores originais.

O fluxo crescente do tráfego, juntamente com intervenções, como a inserção da faixa de circulação exclusiva de ônibus do transporte público na atual Avenida Goiás, restringe o acesso ao espaço da praça, ilhando a área e a “desconectando” do tecido urbano em termos de acessibilidade. O mesmo pode ser observado na Avenida Goiás, inicialmente projetada para ser a grande avenida-parque do conjunto proposto por Atílio (Figura 3), mas que, ilhada pela velocidade de ônibus e carros, se mantém, após modesto projeto de requalificação (anacrônico às necessidades contemporâneas), isolada e segregada das atividades e da vida urbana do centro da cidade (Figura 4).

Figura 3. Praça Pedro Ludovico Teixeira, em 1942, Goiânia.



Fonte: acervo de Hélio de Oliveira

Figura 4. Praça Cívica, uso atual do espaço público, Goiânia.



Fonte: acervo do primeiro autor.

Segundo Carlos (2007, p. 38), no carro, em velocidade, a paisagem das casas e edifícios transforma-se em fachada, perdendo sua tridimensionalidade – “[...] é o frontispício enquanto instantâneo, forma, fixidez”. Estamos diante de uma nova noção

de tempo, no qual os lugares de passagem – ruas e avenidas – mudam de significado e passam a ser mais importantes que os pontos *do estar, do morar, do encontro, da festa*.

Ainda de acordo com Carlos (2007, p. 38), “[...] o significado da rua muda radicalmente, priorizando o movimento e transformando-se em local de deslocamento e passagem, onde o que importa é o percurso”, e não mais o espaço; a paisagem da metrópole é construída/ modificada para ser vista em movimento, como alusão à velocidade do mundo moderno, isolando e segregando os espaços antes destinados ao uso público.

Assim, o espaço privado faz-se cada vez mais privado, impedindo sua articulação em favor da criação de uma verdadeira arquitetura urbana. Porque a cidade, os lugares construídos e os espaços urbanos determinados por ruas e praças formam o grande e complexo, “[...] universo de relações que permitem a coexistência da grande cidade pública com as inúmeras cidades privadas, com as quais todo cidadão se relaciona a cada dia” (BRADA, 2009, p. 98).

Defendendo a articulação entre os espaços públicos da cidade e a população, em contra partida à influência segregadora que o automóvel imprime no espaço urbano, Jan Gehl, urbanista dinamarquês, afirma que:

[...] é o ponto de vista dos motoristas que tem determinado os contornos da maioria das cidades modernas. A escala humana, que eu defendo e aplico, é a que valorize espaços menores, praças e fachadas com detalhes que as pessoas podem observar quando andam a pé. Temos de nos desprender da ideia de que tudo gira em torno dos automóveis. O que eu defendo é a necessidade de pensar duas vezes antes de construir avenidas e viadutos, que são um estímulo para que as pessoas usem mais e mais carros. Por outro lado, se erguermos praças e ciclovias boas e seguras, estaremos incentivando as pessoas a andar de bicicleta ou mesmo a pé (JIMENEZ, 2012, p. 20).

O automóvel, como fiel representante do capital, bem como ícone das transformações urbanas do século XX, materializado na lógica de ocupação do solo, se objetiva socialmente nos lugares, principalmente nas grandes metrópoles (SCHOR, 1999). O automóvel não só ocupa o espaço e o tempo da sociedade moderna, mas também penetra nas profundezas da vida cotidiana.

Suas influências podem ser observadas nas “amputações” causadas pela priorização do sistema viário nas praças da cidade. Como exemplo, a Praça Latif Sebba (localizada no setor oeste

e parte integrante do centro expandido da capital) perdeu seu significado como espaço público, sendo transformada em marco alegórico viário que nem mesmo o cidadão compreende seu significado formal e partido adotado. Nesse sentido, há, mais uma vez, um descompasso – recorrente na história da cidade de Goiânia na busca pelo esteticismo – entre as necessidades urbanas espaciais e o processo de valorização do patrimônio e memória da cidade.

A antiga Praça Latif Sebba (agora Viaduto Latif Sebba – Figura 5) foi recortada (mutilada, talvez) pelo vazio resultante do rebaixamento da Avenida 85 e é ausente, após intervenção, de espaço público de permanência. A escultura, fora da escala humana, locada também fora da relação de escala com a própria praça, que prioriza a visualização aos que transitam de carro, foi proposta pelo arquiteto Marco Antônio Amaral. Este projetou três elementos de 56 metros de altura em forma de lanças que, em intersecção, apontam sentidos diferentes – sul, leste e oeste – fazendo referência (de acordo com o partido adotado pelo arquiteto) “[...] às definições de Atílio Corrêa Lima para as direções de expansão da cidade de Goiânia, em 1933” (SILVA, 2012, p. 244).

Figura 5. Praça Latif Sebba, a mutilação do espaço público, Goiânia.



Fonte: acervo do primeiro autor.

Atílio Corrêa Lima, ao contrário do arquiteto que desenvolveu o projeto das “lanças” da Praça Latif Sebba, não se esqueceu da região norte da cidade; pelo contrário, previa na área

norte várias ações de planejamento. Tais ações consistiam no represamento do Córrego Botafogo, criando em suas margens um *parkway* de faixa superior a 50 metros de cada lado; na conservação natural do principal parque da cidade – o Parque Botafogo, ao norte da Avenida Araguaia – com aberturas de caminhos e picadas de passeio; na destinação das margens do córrego Capim Puba também como *parkway* e conservação da área de aproximadamente 100 hectares à futura reserva florestal, a represa do Jaó – destinada à construção de um centro aquático de atração esportiva inédito e à possibilidade de base para pouso de hidroaviões; no detalhamento do sistema de abastecimento de água considerando o Córrego Botafogo, que é formado por dois braços: o Botafogo e Areião; e, por fim, na destinação da importante praça ao prédio da Estação Ferroviária – hoje denominada Praça dos trabalhadores que, em contraponto à Praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira, compunha a monumentalidade do eixo Norte – Sul no conjunto proposto (LIMA, 1937, p. 144 apud MANSO, 2001, p. 120).

A realidade da cidade é profundamente contraditória e equívocos no conhecimento de sua história e de sua memória parecem nunca suavizarem-se na eterna busca da modernidade em uma capital que mostra nunca estar “pronta”. Assim, o fim da urbanidade relacionada ao espaço público faz-se presente. O convívio, a vida coletiva e o encontro que, tradicionalmente, aconteciam nos espaços públicos urbanos, ou seja, na cidade, vêm transferindo-se, aceleradamente, para o interior de gigantescos e infinitamente expansíveis centros de compras, os *shoppings centers* (sem cara, sem porta de entrada, sem contato com a cidade), que derivam de uma cultura de conveniência, tipicamente norte-americana, associada ao uso do automóvel.

Assim deu-se o primeiro exemplar da cidade, implantado junto à rodovia BR-153, o *shopping* Flamboyant (1981), que após alguns anos foi engolido pelo crescimento da cidade confirma-se, atualmente, como uma assustadora construção desconectada da estrutura urbana adjacente. Apresenta-se como um enorme obstáculo, com áridos estacionamentos, como se declarasse ao entorno que não faz – e nem quer fazer – parte da cidade. Segundo Maciel (2006, p. 10):

[...] o *mall* é a simulação da rua, dirigindo as pessoas de “praça” em “praça”: praças que deveriam se firmar com sua excelência no centro urbano. Geralmente com tetos de vidro, sem relógios e com forte iluminação artificial, obliteram a percepção do tempo, dis-



traem para o consumo e forçam os percursos dispondo as “âncoras” atratoras de público – grandes lojas, hipermercados, cinemas, teatros – de tal maneira que forcem o percurso em frente às pequenas lojas, as “satélites”. Tanto seu espaço como a lógica de consumo a ele atrelada fazem do shopping uma cidade sem diversidade, exclusiva para quem pode.

### Considerações finais

Nas praças do centro expandido de Goiânia, observa-se a perda de grande parte desses usos, seja ela motivada pela inadequação do projeto, pela falta de manutenção, falta de mobiliário adequado ou dificuldades de acesso devido às configurações viárias posteriores à sua implantação. Acredita-se que tais fatos contribuam para o declínio desse espaço como local público, incentivando a busca, por parte do cidadão, pelos espaços privados alternativos de lazer como *shoppings centers*.

Em Goiânia, sob a ótica da ciência do urbanismo, é possível observar, em seu centro expandido, as influências marcantes de aspectos da pós-modernidade: desuso e degradação de espaços destinados ao convívio e lazer, o quais contribuem significativamente para a perda gradual da identidade cívica no espaço urbano construído. Tal dinâmica urbana reforça o processo de desmaterialização e desimportância dos signos e símbolos espaciais (marcos urbanos) na memória do cidadão.

Repensar o espaço público e seu papel na história da cidade, contemporaneamente, faz-se imprescindível, pois o espaço privado apresenta-se cada vez mais privado no acelerado processo de urbanização, o que produz o que muitos autores apontam como *cenário em ruínas*; metáfora que explicita a rápida transmutação e desmaterialização da paisagem no período pós-moderno. Nesse sentido, ao revisar a memória dos espaços e edificações urbanas, deixa-se de correr o risco de, em um futuro próximo, viver-se em uma cidade sem história.

### Referências

- AUGÉ, M. **Não lugares**: Introdução a uma teoria da supermodernidade. 9. ed. Campinas: Papirus, 2012.
- BARDA, M. **Espaço (meta)vernacular na cidade contemporânea**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTRO, L. G. R. O que é espaço público? **Revista AU**, São Paulo, 232 ed., jul. 2013. Disponível em: <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/232/artigo292045-1.aspx>>. Acesso em: 19 ago. 2014.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 24. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sinopse do senso demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6&uf=00>> . Acesso em: 19 ago. 2014.

JIMENEZ, G. Tamanho e beleza não são tudo. **Revista Veja**, São Paulo, v. 2284, p. 17-21, 29 ago. 2012.

GRUPO QUATRO. **Projeto Goiânia 21**: Operação Centro – etapa 2. Goiânia: Secretaria do Planejamento, 1999.

LAMBERT, R. **A arte do século XX**. São Paulo: Círculo do Livro, 1981.

MACIEL, C. A. *Shopping Center* = Espaço Público? **Jornal Hoje em Dia**, Belo Horizonte, n. 29, out. 2006. Disponível em: <<http://www.arquitetosassociados.arq.br/?artigo=shopping-center-espaco-publico>>. Acesso em: 23 ago. 2014.

MANSO, C. F. A. **Goiânia**: uma concepção urbana, moderna e contemporânea – um certo olhar. Goiânia: Edição do autor, 2001.

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

ROBBA, F; MACEDO, S. S. **Praças brasileiras**: Public Squares in Brazil. São Paulo: Edusp, Imprensa Oficial do Estado, 2002.

ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SCHOR, T. O automóvel e o desgaste social. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 13, n. 3, 1999.

SILVA, C. A. **Goiânia(s)**: representações sociais e identidades. Goiânia, 2012. 331 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia - PPPGG, Universidade Federal de Goiás, 2012.

SITTE, C. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1992.

## FROM SQUARE TO MALL: CHANGES IN THE PUBLIC AREAS OF GOIÂNIA'S CITY DOWNTOWN, BRAZIL

### Abstract:

This paper discusses the change of uses in the public areas of the expanded Goiânia's downtown city, at Brazil. Public areas such as Goiás Avenue, Dr. Pedro Ludovico Teixeira Square and Latif Sebbá Square are stand out as objects of this study. Based on a literature review and field surveys, the increasing demand for collective private areas, as the shopping centers, and particular automobile using as the main city mobility vehicle are highlighted. In summary was figured out that, in the course of time, public areas at Goiânia's downtown city suffered a marked transformation, which are nowadays characterized by a non-relational and transitional use only.

**Keywords:** urban ownership, urban disuse, urban reconfiguration, citizen perception.