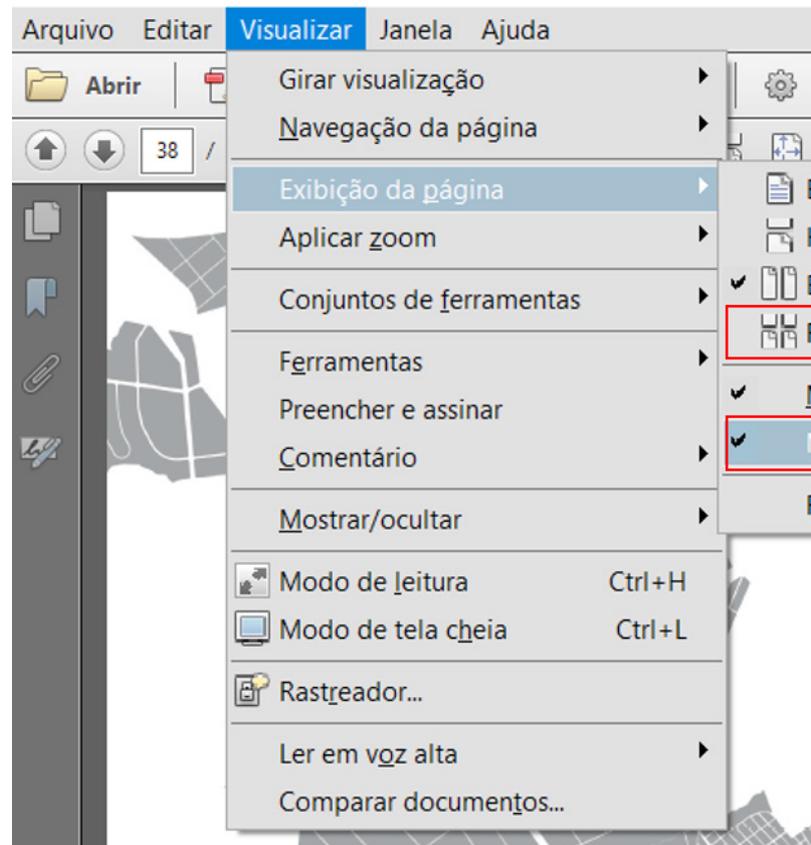


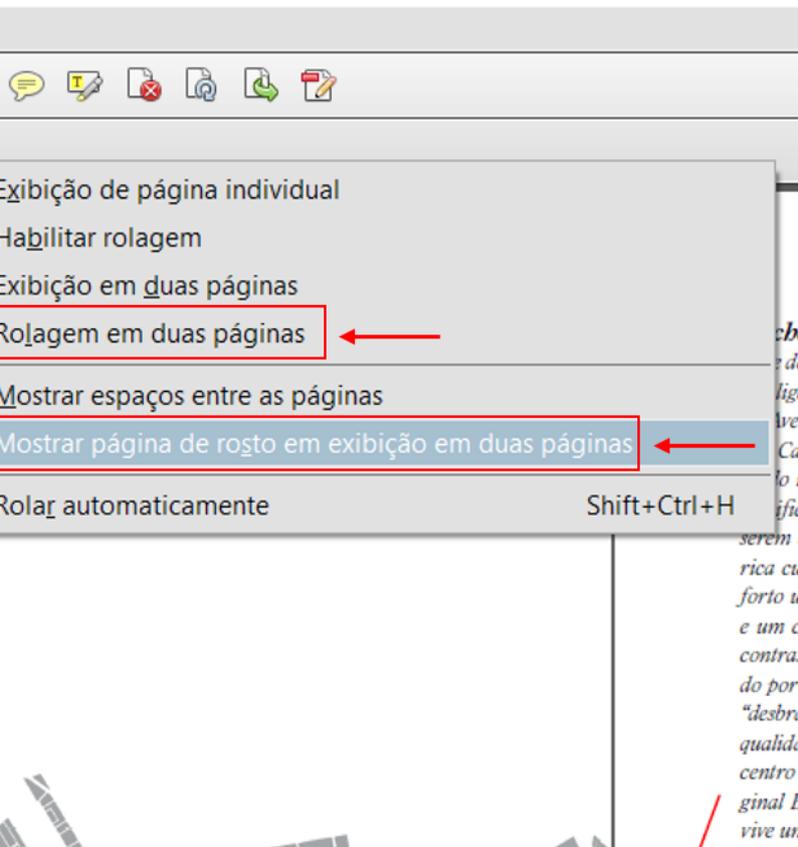


*percorrer e "neocupar" o eixo an H anguera*

**PARA MELHOR LEITURA DO PDF ATIVE AS OPÇÕES:  
ROLAGEM EM DUAS PÁGINAS E MOSTRAR PÁGINA DE ROSTO EM E**



EXIBIÇÃO EM DUAS PÁGINAS (SINALIZADAS NA IMAGEM A SEGUIR)



# sumário

---

2|3

*resumo.*

4|5

*introdução.*

10|43

*levantamentos.*

6|9

*metodologia.*

44 | 51

*análise de similares.*

*projeto.*  
52 | 67

*conclusão.*  
68 | 70

# resumo



*Danna Pedroso Machado*

*Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Eliana Jubé Ribeiro – Lana*

*Com o intuito de pesquisar a prática urbana, foi desenvolvida uma metodologia de investigação e projeção a partir de influências materialistas históricas dialéticas para o caso do eixo Anhanguera, na cidade de Goiânia. Utilizando das ferramentas de intervenções pontuais que em colaboração entre si e com a população tem o potencial de transformação na produção do espaço específico do eixo e suas adjacências.*



*fig 1. avenida anhanguera*  
*fonte: autora*



*percorrer e “neocupar” o eixo ANHANGUERA*

*Agradeço de forma muito especial aos meus orientadores Lana Jubé e Frederico Rabelo, foram mais que professores, nunca serei capaz de retribuir a generosidade. Agradeço ao meu chefe Luiz Fernando por todo o conhecimento partilhado e acolhimento generoso transbordados desde o primeiro encontro. E por último, aos meus avós, Zuleika e Francisco a quem também dedico esse trabalho.*

# introdução



*Apesar de inúmeros projetos urbanos excepcionais e planos diretores de excelência, o que explicaria a distância destas ideias da realidade?*

*Uma reflexão viável poderia apontar a distância entre a(o) urbanista e seu objeto de trabalho. Principalmente após as experiências modernistas junto à revolução tecnológica, se*

*consolidou uma espécie de modernização (urbanização pelo alto). Ou seja, os (as) urbanistas numa posição privilegiada se viram quase deidades, dotados do poder de traçar um espaço urbano dos ares, muito distante da terra concreta na qual seus projetos ganhariam forma.*

*O presente trabalho inicia buscando investigar e problematizar a complexa atribuição da(o) urbanista e a distância entre seus projetos e suas reais implantações, cogitando hipóteses para a redução das distâncias entre estas(es) e seus objetos de estudo.*

*Para tanto, foi necessário pensar como ferramentas indissociáveis as formas de atuação das profissionais arquiteta-urbanistas. Sendo indivisível propomos neste estudo investigar o maior número de ferramentas de intervenção. Não um plano, um projeto tático ou uma reformulação do desenho urbano isolados, mas o conjunto de todas essas possibilidades.*

*Dando mais um passo na aproximação com o objeto de estudo, nos debruçamos na construção de um levantamento de sua produção a partir da sociedade, dado que não é obra meramente da abstração humana, mas produção social. A escolha, assim sendo, se pautou no estudo do espaço urbano a partir do movimento dialético da população na fruição do espaço. A(o) moradora(o), usuária (o) ou transeunte a partir deste enfoque ganham o protagonismo na 'neocupação' do espaço.*

*Direcionados tanto por indagações pessoais, como pelo interesse de pensar projetos urbanos que de fato possam refletir na sociedade, tema e temática do estudo em questão, se inserem em uma crítica social que não permite ao profissional se alienar de seu compromisso social sob pena de ver seu trabalho*

**temática**  
*ferramentas urbanas integradas de baixo impacto*

**tema**  
*a produção de espaço urbano e sua relação com o indivíduo que o ocupa*

*apagado pelo tempo. Nestes tempos, vivemos inúmeras mazelas urbanas, a pandemia evidenciou a fragilidade de nossa infraestrutura pública. É necessário que haja mudança, contudo estamos distantes de entender como fazer a diferença enquanto urbanistas, principalmente nas grandes escalas urbanas. É preciso pensar na efetividade de nosso campo, estudos e propostas, e talvez repensar quem são os agentes criadores e transformadores da urbanidade (em todas suas dimensões inclusive a espacial).*

*Há muita literatura acerca da arquitetura vernacular, há também muitos estudos que retratam o sistema urbano das antigas civilizações. Mas nos afastamos da ideia de que os espaços urbanos públicos são fruto e espelho da sociedade e das formas de socialização. Portanto, buscamos recolocar o indivíduo no seu aspecto social no centro das relações de espaço, e trabalhar a partir dessa potência. Deixando em segundo plano os valores tecnocráticos.*

*Percorrer e neocupar o Eixo an H an guera.*

*Um objeto de estudo altamente requintado e complexo é o Eixo Anhanguera, visto que sua historicidade data da construção de Goiânia. Para propor intervenções nesse objeto uma das proposições deste trabalho foi romper com o voo de pássaro, conseqüentemente foi uma preocupação ter o olhar aterrado, para poder “dar-lhe a volta toda” como diria Saramago, ou ao menos tentar. Sumarizando, percorrer e apreender o objeto para então apropriar de outra perspectiva. Investigar a produção do espaço feita pelos usuários, a partir desta perspectiva propor ‘deixas’ para instigar um diálogo que tenha potência de oferecer ferramentas para a população, ‘deixas’ que no desenrolar do tempo capacitem o sujeito a produzir um espaço urbano de maior qualidade.*



**justificativa**  
*necessidade de ampliação do estudo a cerca da produção do espaço urbano*

*fig 2. construção da avenida anhanguera  
fonte: desconhecida*

# metodologia



fig 3. ilustração Engels e Marx  
fonte: ilustração de Emir Sader com intervenções da autora

Referenciado no objeto e objetivos traçados se inicia uma investigação inspirada no método materialista-histórico-dialético. com intuito de elaborar uma metodologia condizente com o objeto analisado. A principal obra estudada foi Espaço e Método de autoria de Milton Santos.

Santos (1985), elenca estrutura, processo, função e for-

ma como categorias do método geográfico. Ele, enquadra o espaço como realidade objetiva, um produto social em constante mutação. Para Santos, esses conceitos formam a totalidade. Sendo assim, se empregados individualmente representam “apenas realidades parciais, limitadas do mundo”. Contudo se analisadas de forma relacionada, nos dá a chance de compreender as dinâmicas sociais da totalidade.

Ao longo de sua obra Santos (1985) reforça várias vezes a qualidade indivisível do espaço total. No sentido apenas complementar, destacamos dois momentos do método de Harvey (2013) que corroboram os estudos de Santos. Quais sejam, o método de descenso, que em linhas gerais critica a realidade imediata até o cerne da questão, resultando em conceitos, que retornam à superfície no método de ascenso, possibilitando o confronto do núcleo conceitual com a realidade imediata. Como explica o autor “o verdadeiro poder do argumento só se torna claro quando [...] retornado ao reino da experiência”.

Visto que não foram encontradas experiências de aplicação de métodos similares a projetos urbanísticos e o período de produção desde material não é o suficiente para aprofundar a compreensão e o domínio completo de um método tão complexo, buscamos estabelecer um diálogo entre o que inspira o método materialista-histórico-dialético e a prática de projeto, resultando na metodologia representada nas próximas tabelas. Que apesar de iluminada pelos autores comentados, não traz em seu bojo maturação suficiente para se dizer fidedigna ao método provocador de tais reflexões metodológicas.

Para finalizar, ressaltamos a reflexão de Chiquito, Oliviera, Urvoy e Velloso (2021) quando apontam que o “urbano exige sempre uma análise materialista, seja pela duração que o caracteriza (sua produção), seja pela simultaneidade e efemeridade da experiência que provoca (sua frequência). Parece ajustado à natureza da cidade criticá-la em termos materialistas, seja analisando a constituição dos lugares construídos ou as ações performadas nesses lugares, uma vez que o materialismo almeja dar conta do momento concreto de produção e de recepção da obra - sua história anterior e sua história posterior, quando foi produzida, quando é recebida.”

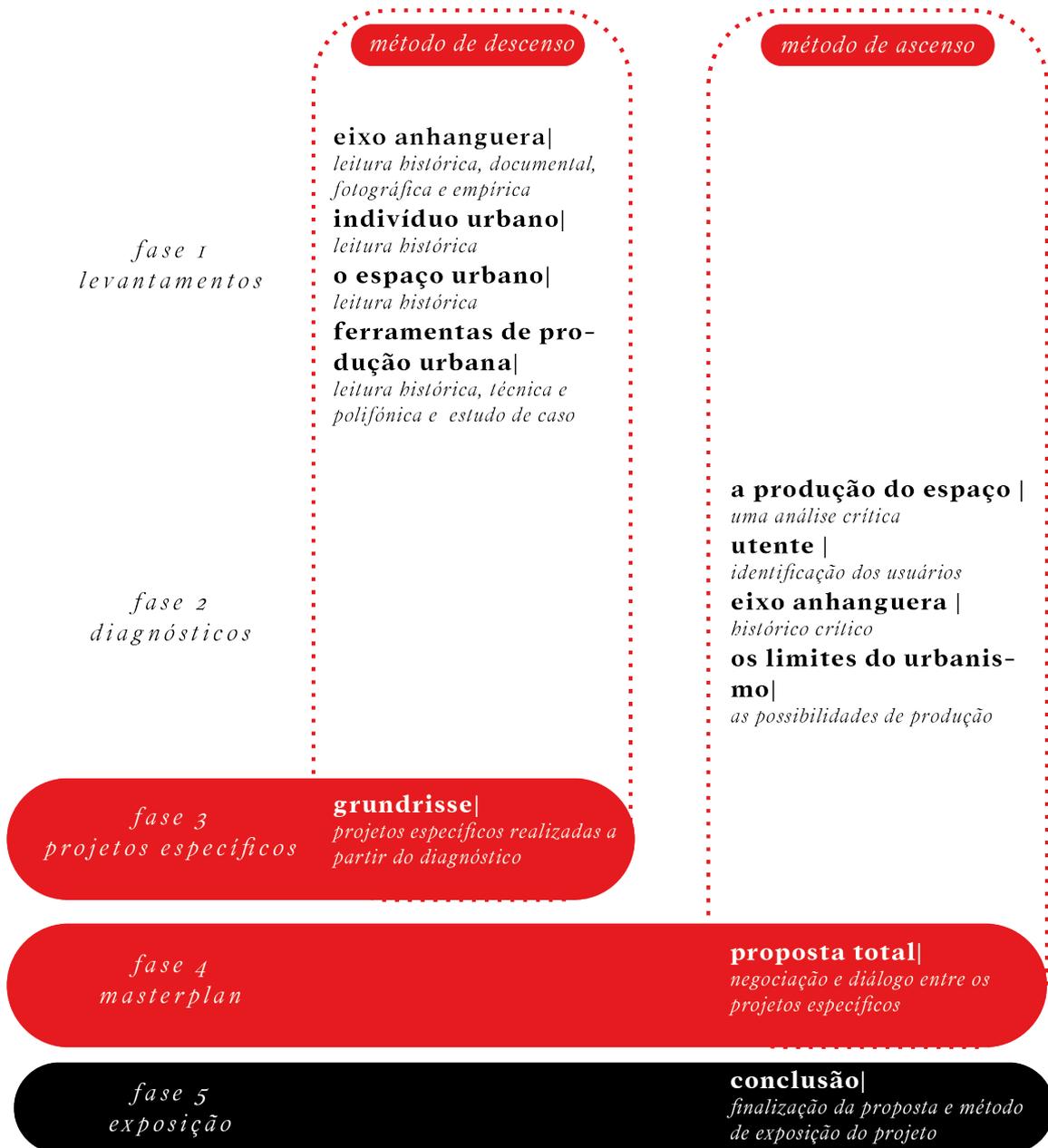


fig 4. graficação da metodologia  
fonte: autora

## 1 **definição do objeto de estudo**

*o primeiro passo do trabalho foi a identificação do objeto a ser estudado e delimitação do recorte de abrangência da pesquisa*

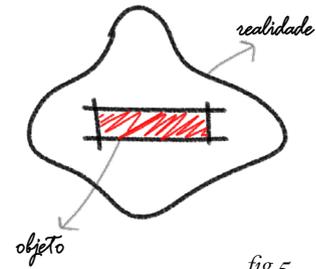


fig 5.

## 2 **leitura prévia do objeto**

*quando finalizada a definição do objeto e recorte, iniciou-se uma leitura prévia a cerca do objeto, com o objetivo de optar por uma metodologia com mais consistência e coerência*

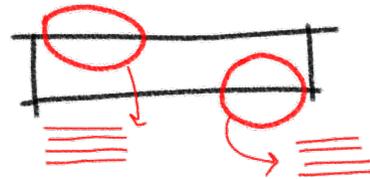


fig 6.

## 3 **identificar método mais coerente**

*viabilizada a escolha de uma metodologia de pesquisa no caso em questão foi necessário pesquisa e aprofundamento na metodologia antes dar prosseguimento ao levantamentos, uma vez que não foram encontrados similares (no uso da metodologia) na área de projetos urbanos.*

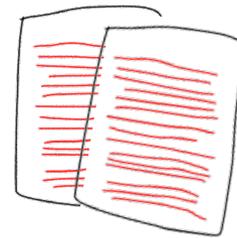


fig 7

## 4 **levantamento bibliográfico e físico profundo**

*com olhar mais aguçado foi realizado profundo levantamento crítico da realidade do objeto, mantendo sempre no campo de visão as categorias do espaço.*

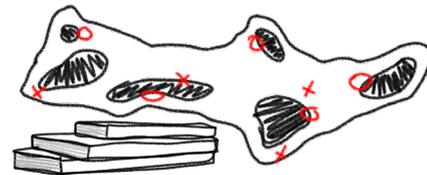


fig 8.

## 5 diagnóstico

produção de um diagnóstico a partir dos levantamentos. O ponto principal desse documento foi a identificação das categorias de intervenção

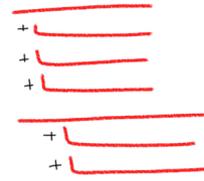


fig 9.

## 6 projetos específicos

novo aprofundamento nas demandas particulares de cada área delimitada, resultando em projetos específicos altamente vinculados com realidade local.

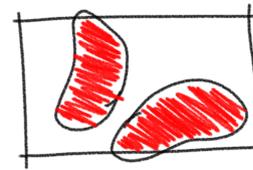


fig 10.

## 7 diálogo dos projetos

etapa de confronto entre as diversas realidades encontradas no recorte, reforçando as distinções, semelhanças e influências de um projeto sobre os demais. posterior averiguação da coerência da proposições com os recortes iniciais.

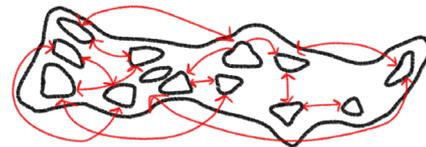


fig 11.

## 8 conclusão

conclusão das categorias de intervenção

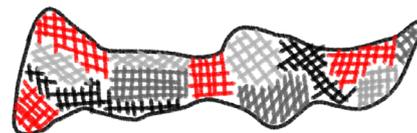


fig 12.

# levantamientos



*residencial*

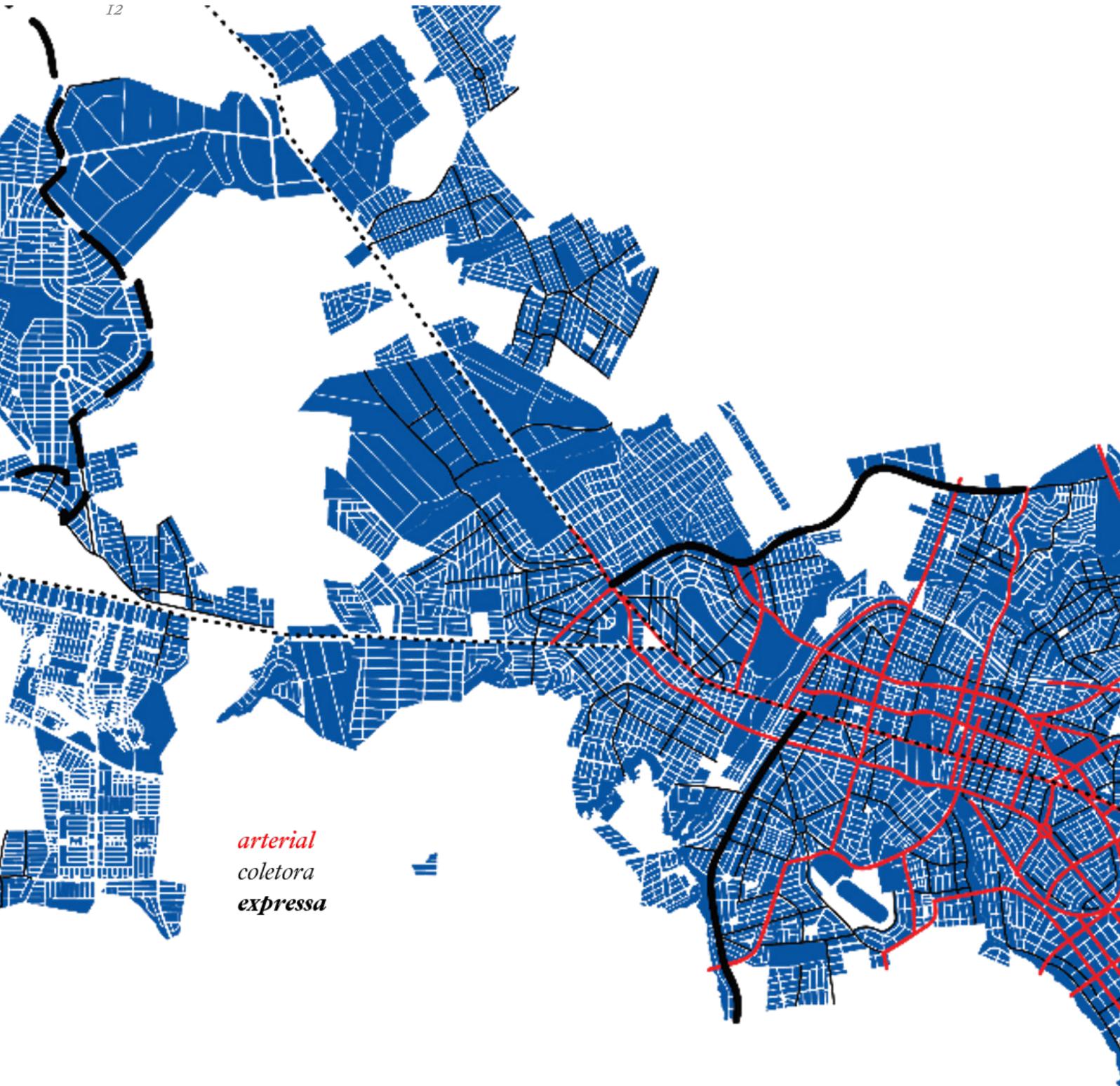
*levantamentos físicos* | usos gerais

norte

*comercial adm ensino áreas verdes ou glebas*



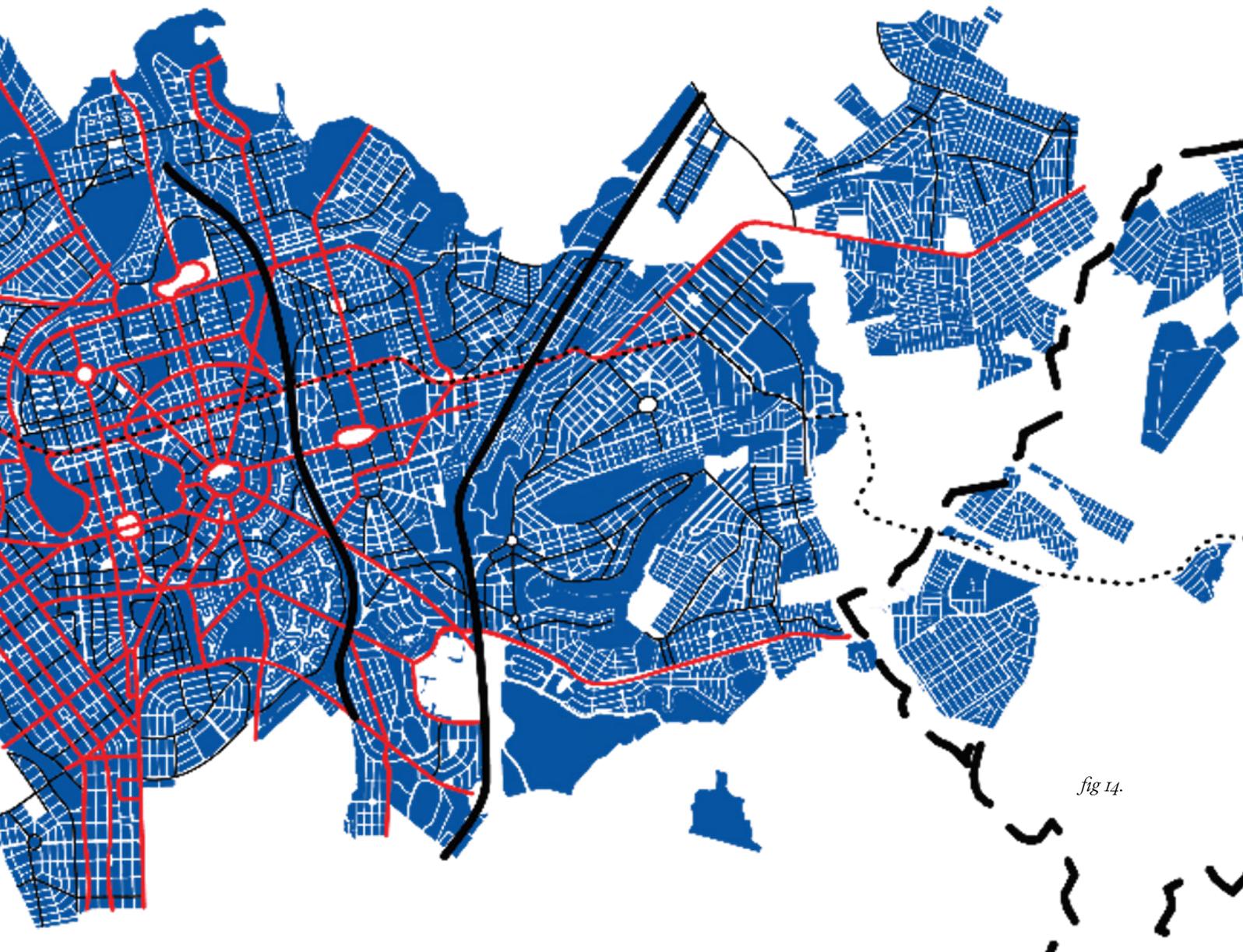
fig 13.



*arterial*  
*coletora*  
*expressa*

***levantamentos físicos*** | sistema viário

*norte*



*fig 14.*



*levantamentos físicos* | conflitos

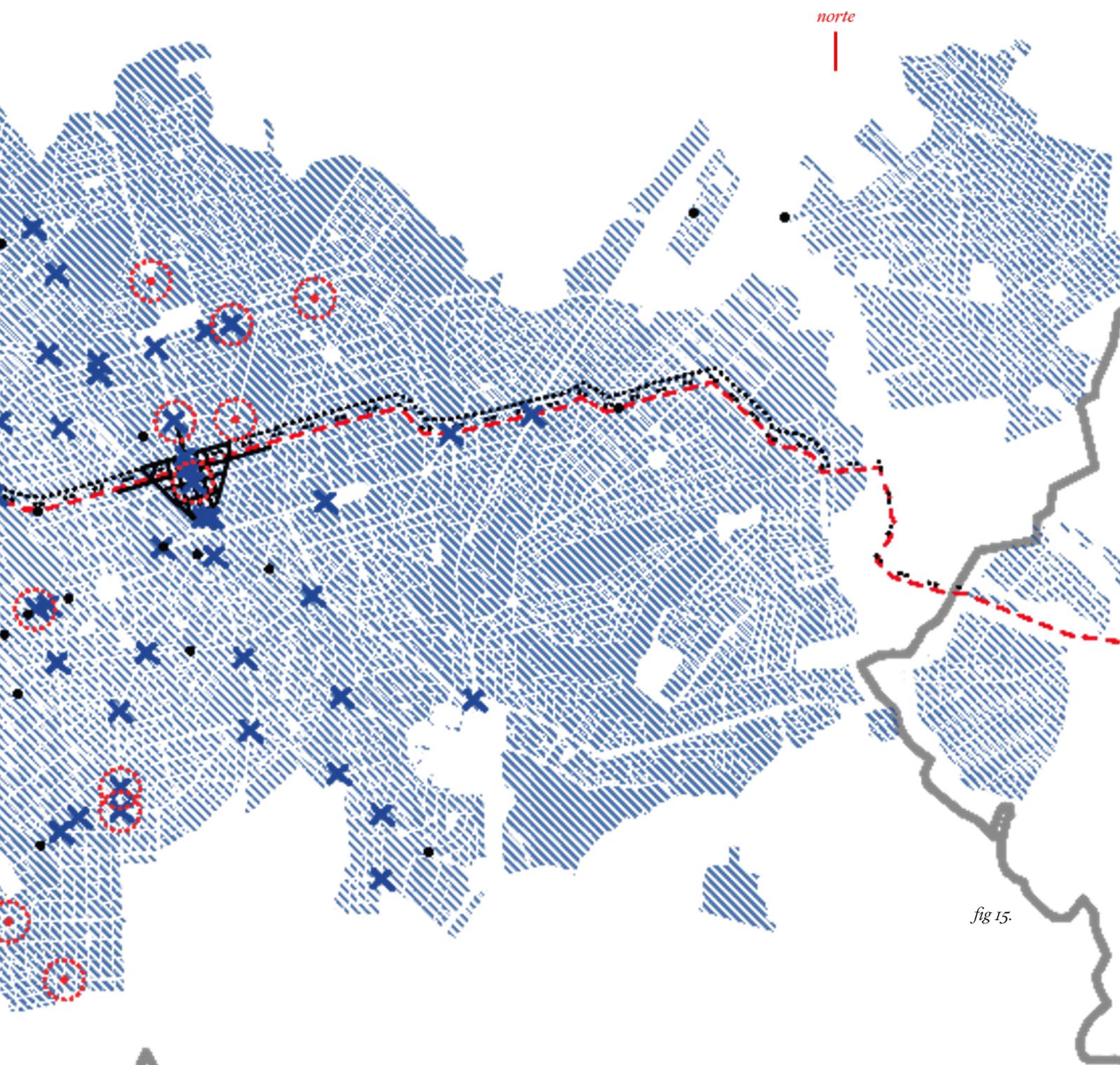
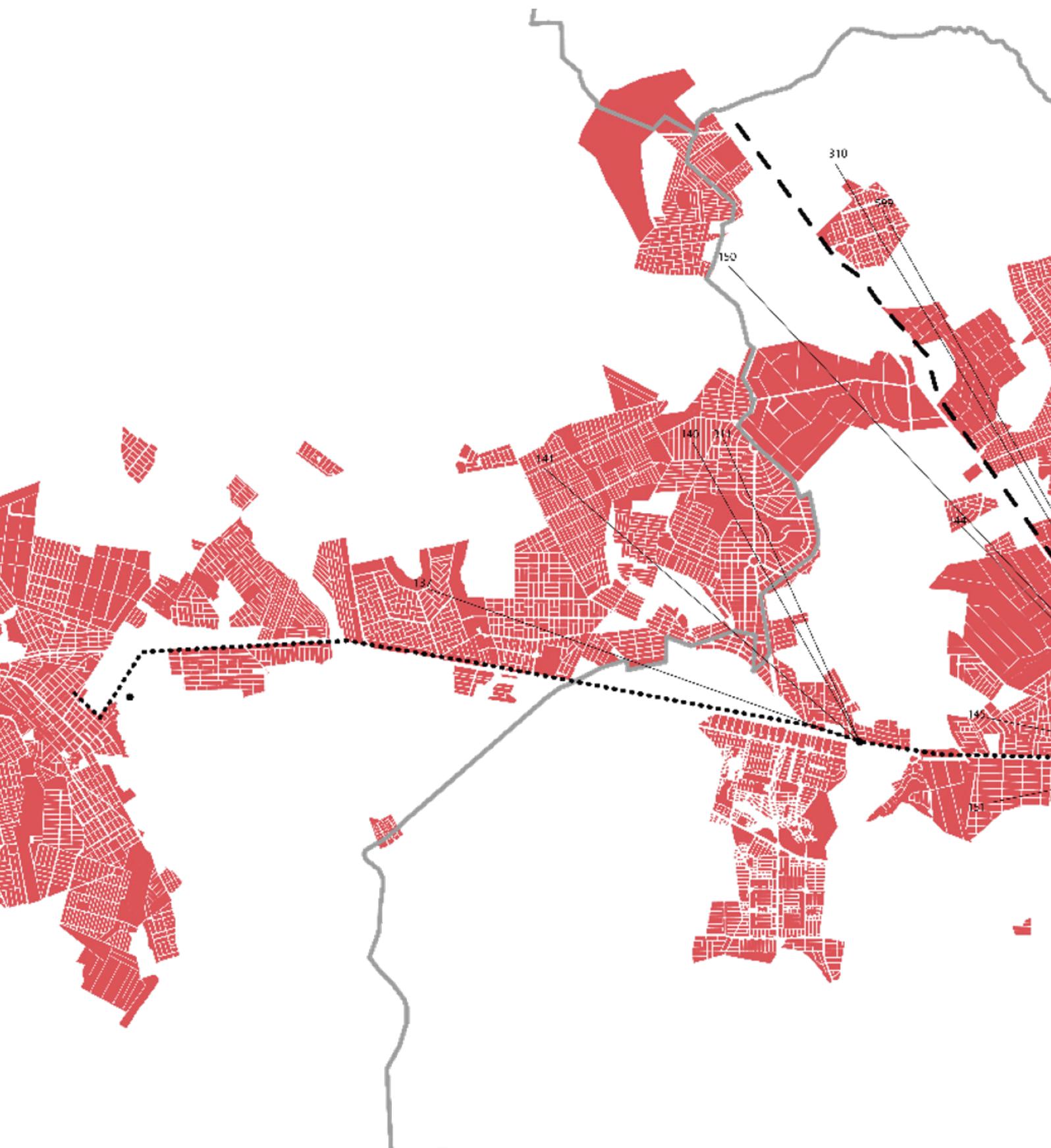


fig 15.



*levantamentos físicos* | linhas de ônibus Term. Padre Pelágio

norte

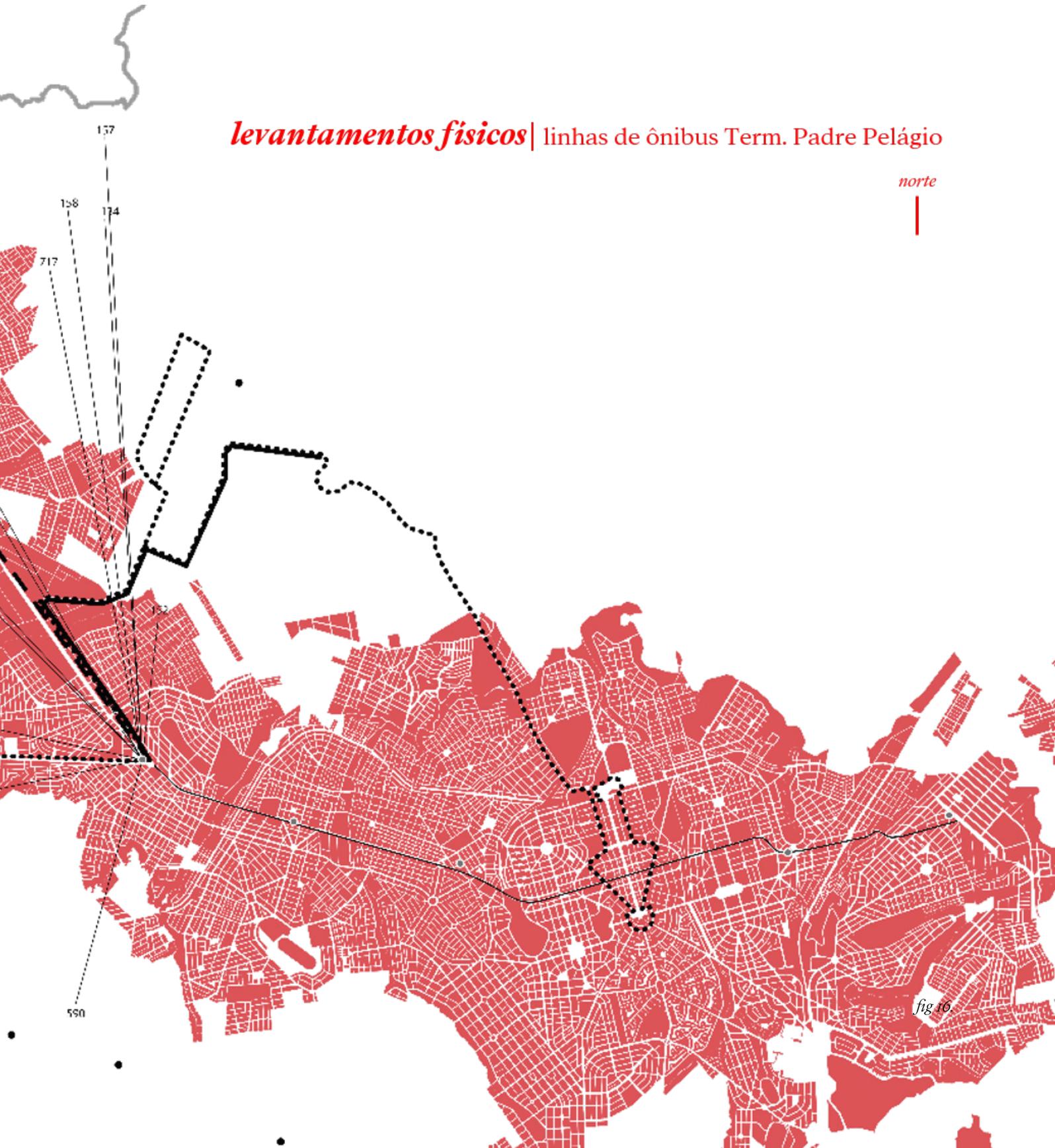
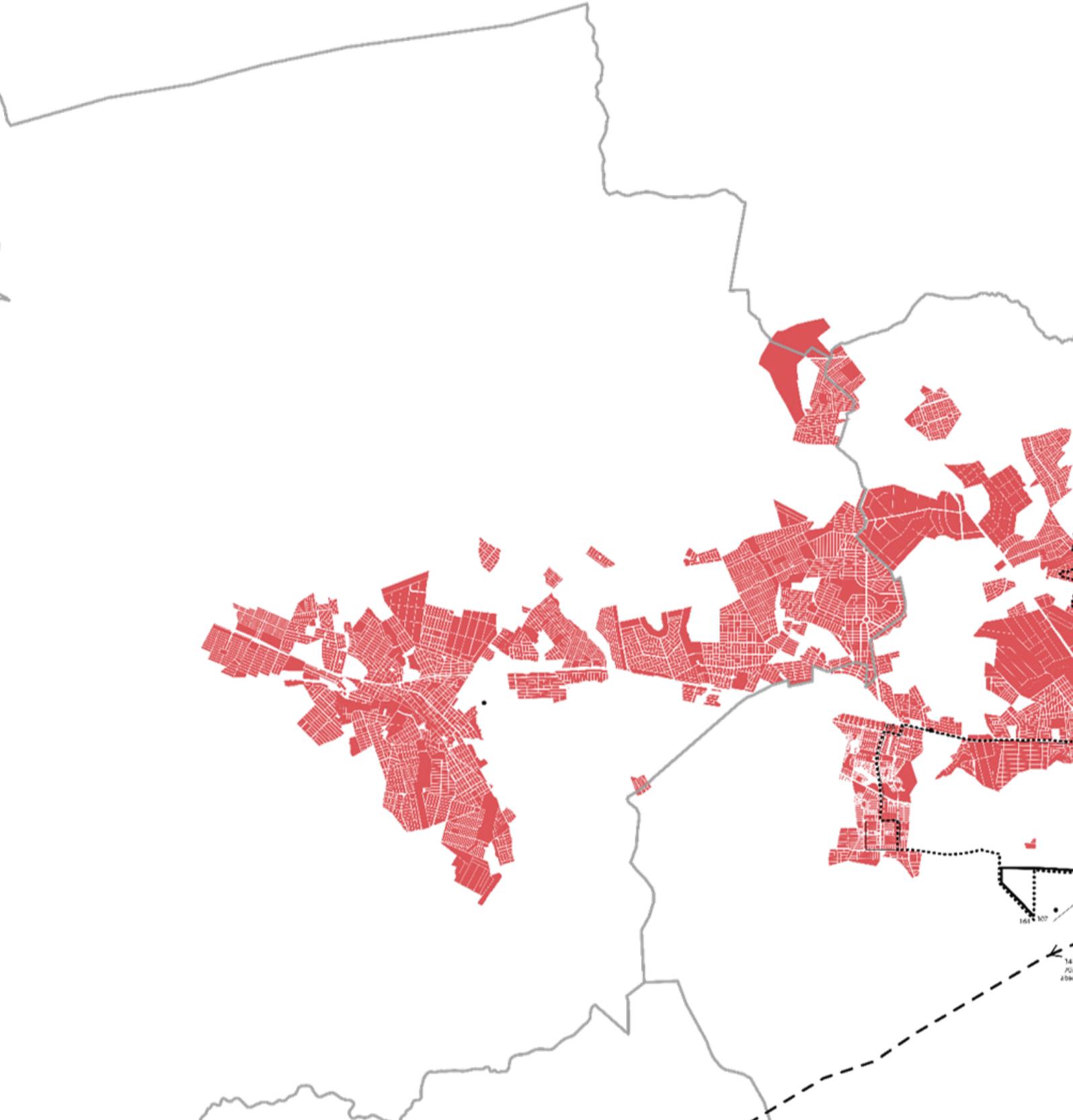
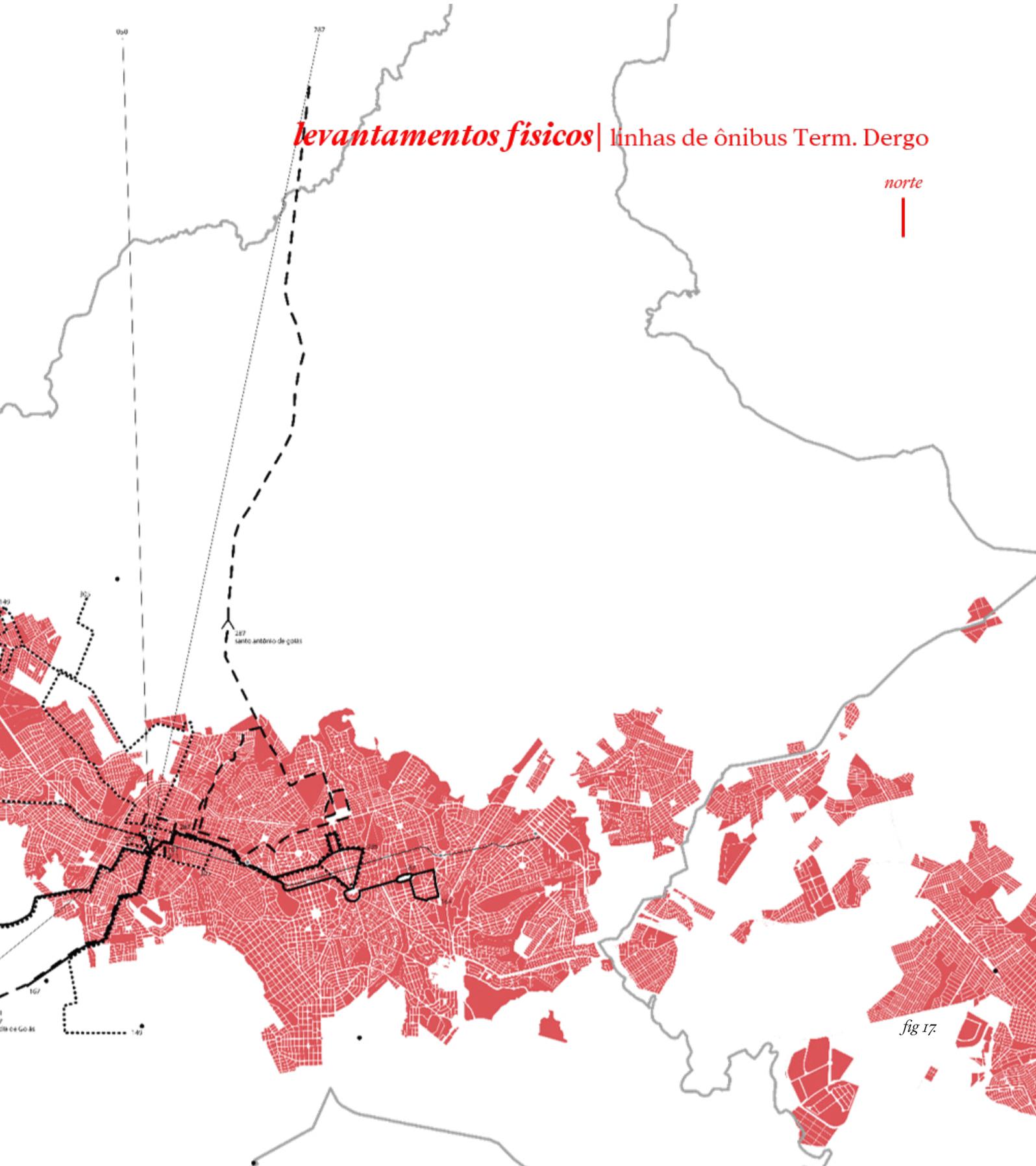


fig 16

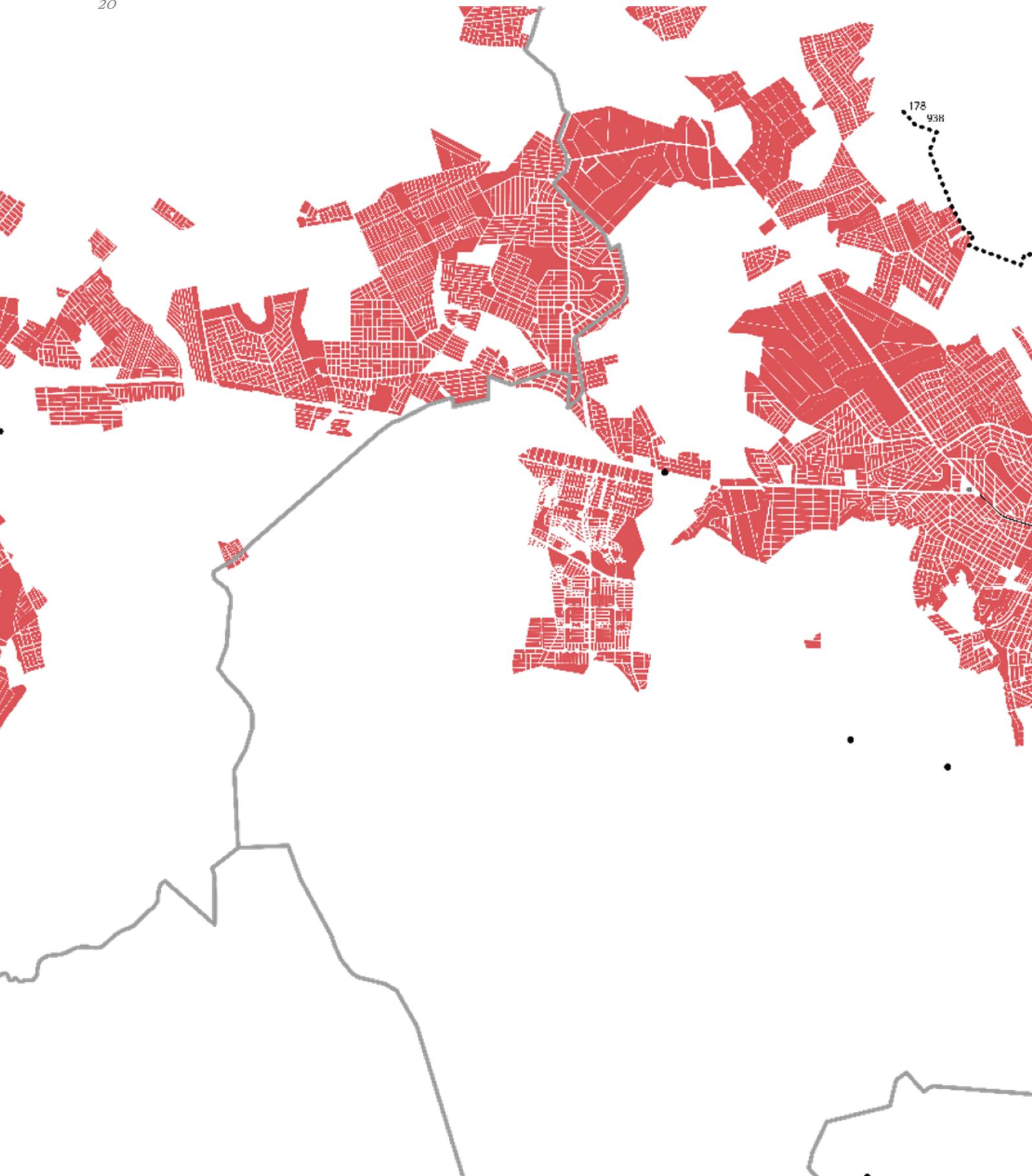




*levantamentos físicos* | linhas de ônibus Term. Dergo

norte

fig 17



**levantamentos físicos** | linhas de ônibus Term. Praça A

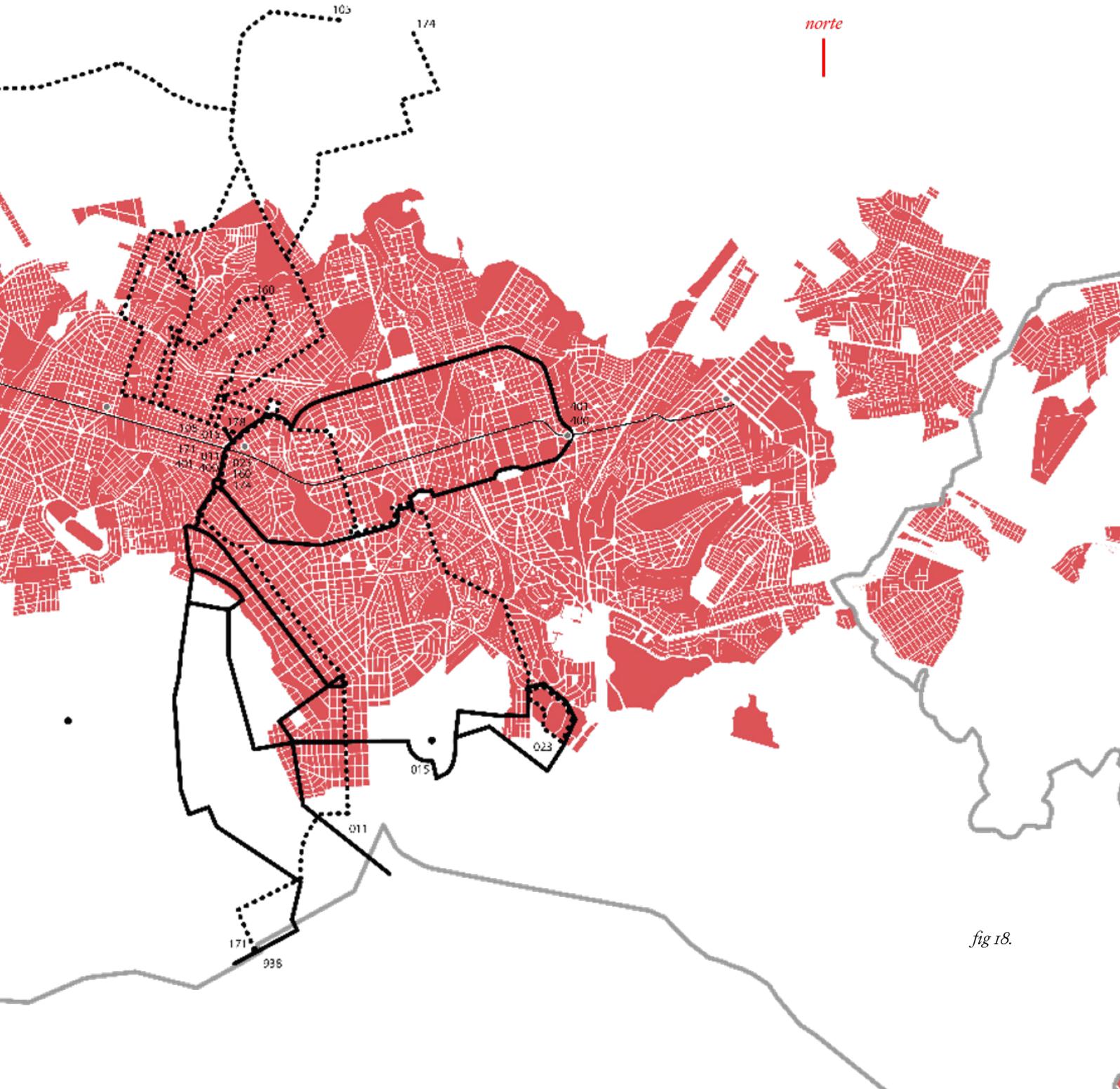
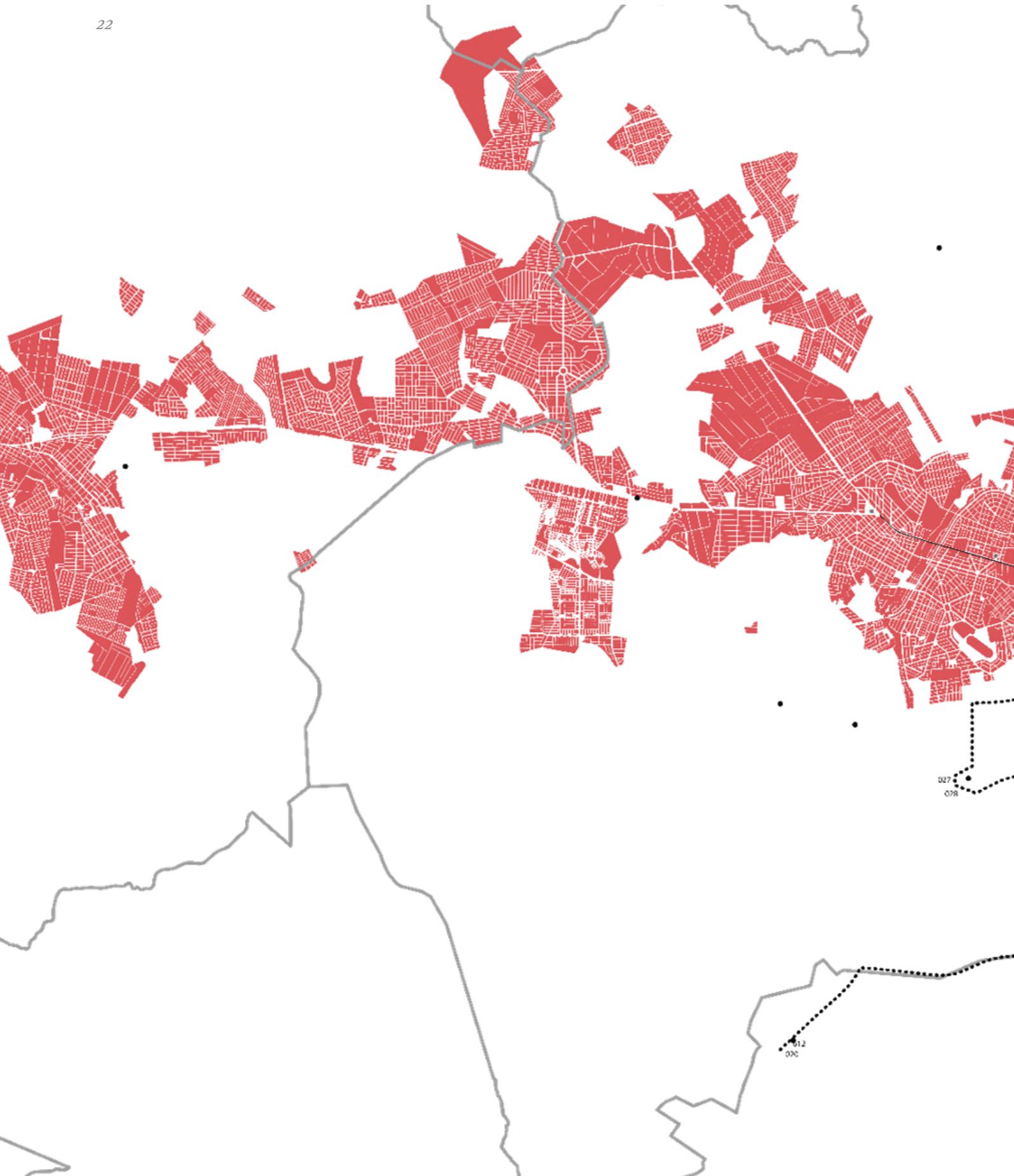
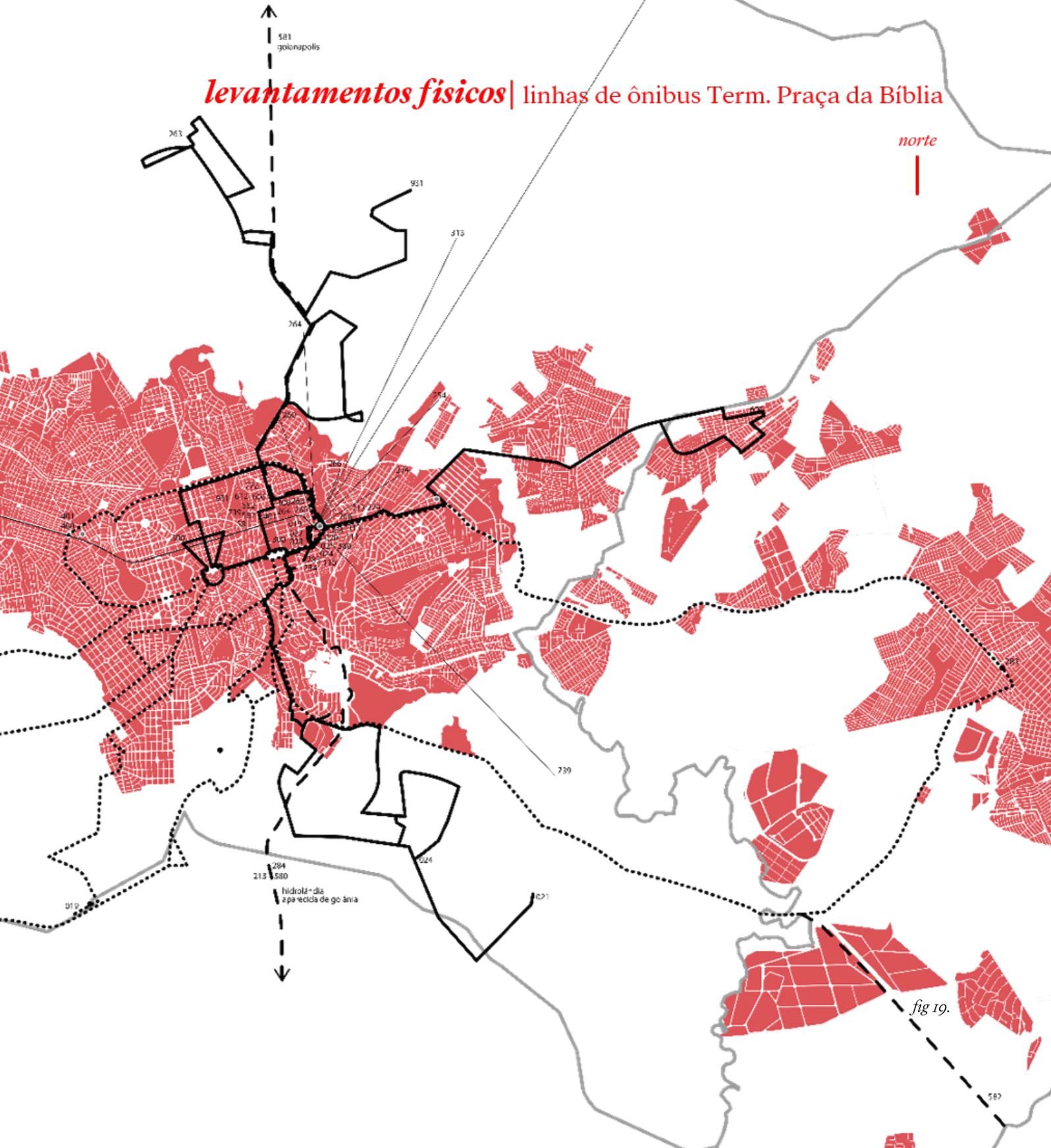


fig 18.

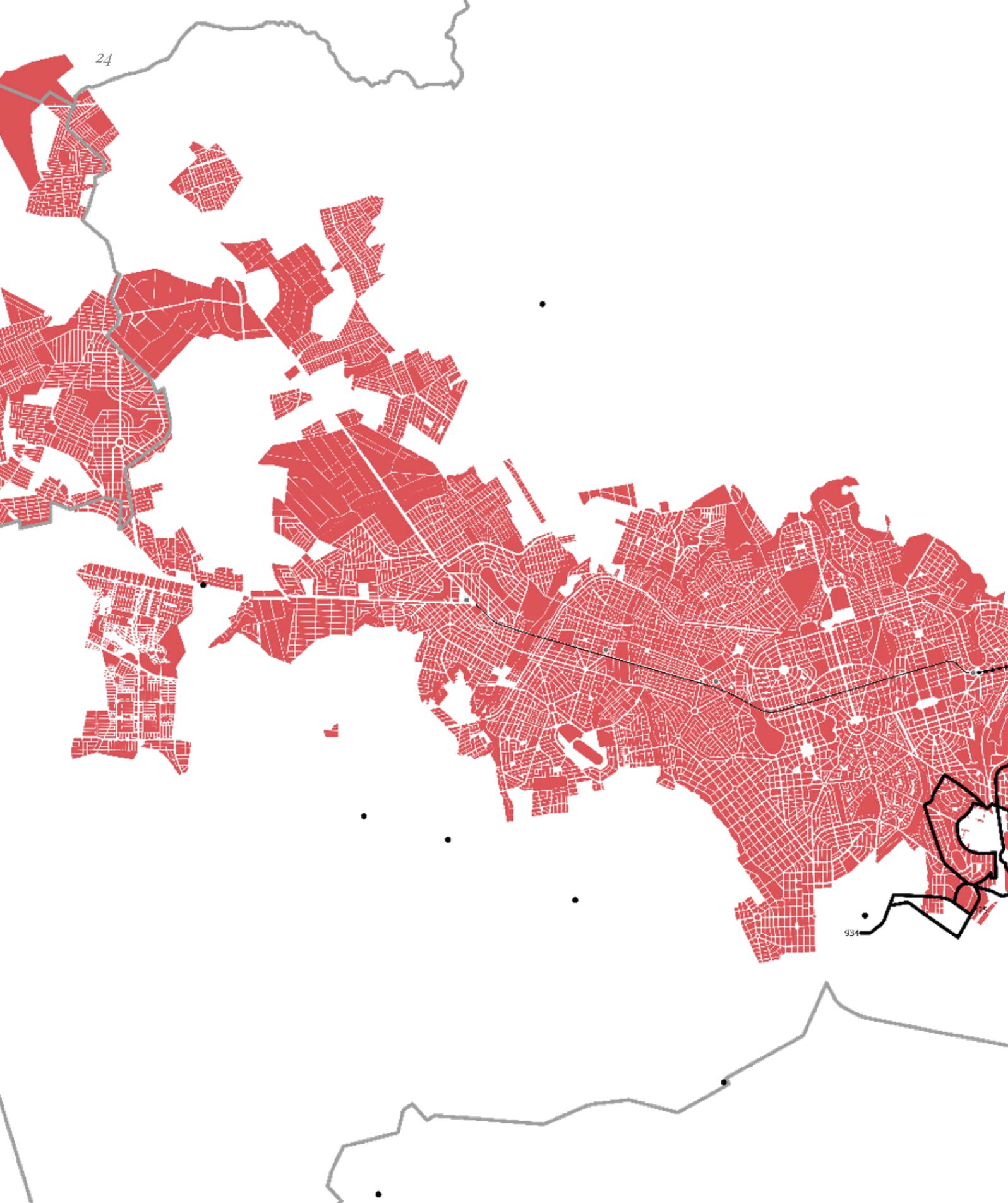


*percorrer e "neocupar" o eixo ANHANGUERA*

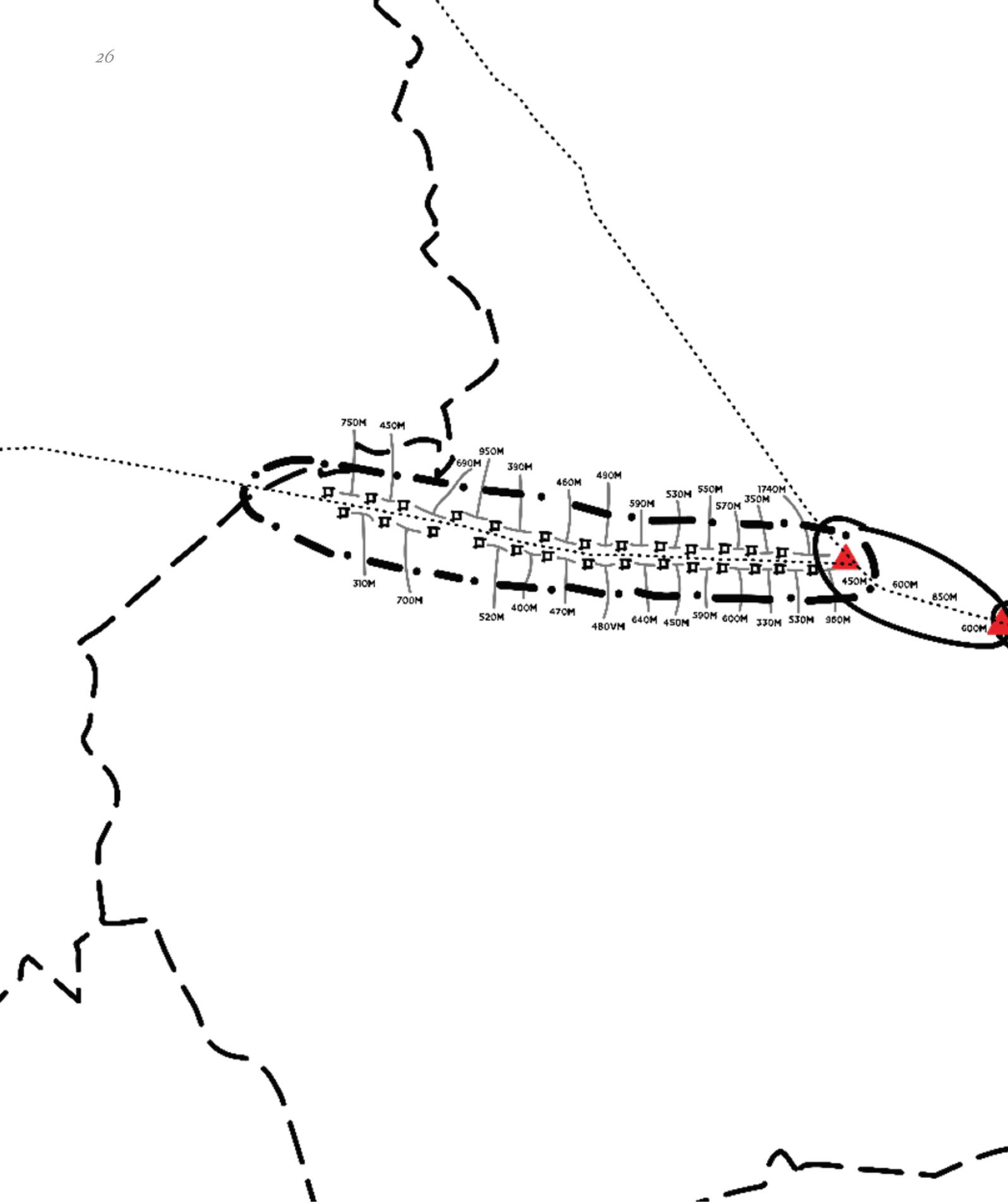
***levantamentos físicos*** | linhas de ônibus Term. Praça da Bíblia



*fig 19.*







**levantamentos físicos** | estações e pontos de ônibus

norte

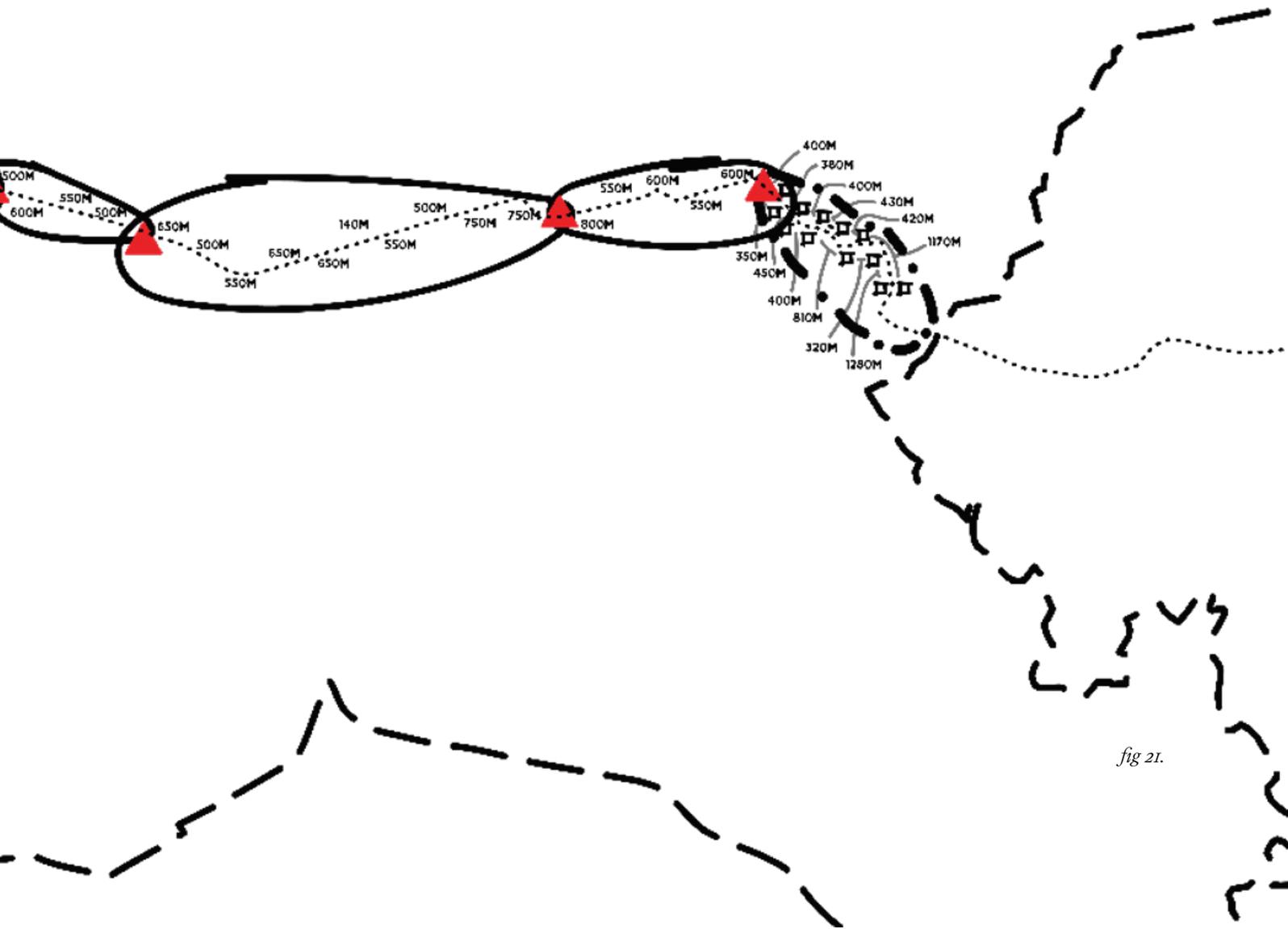
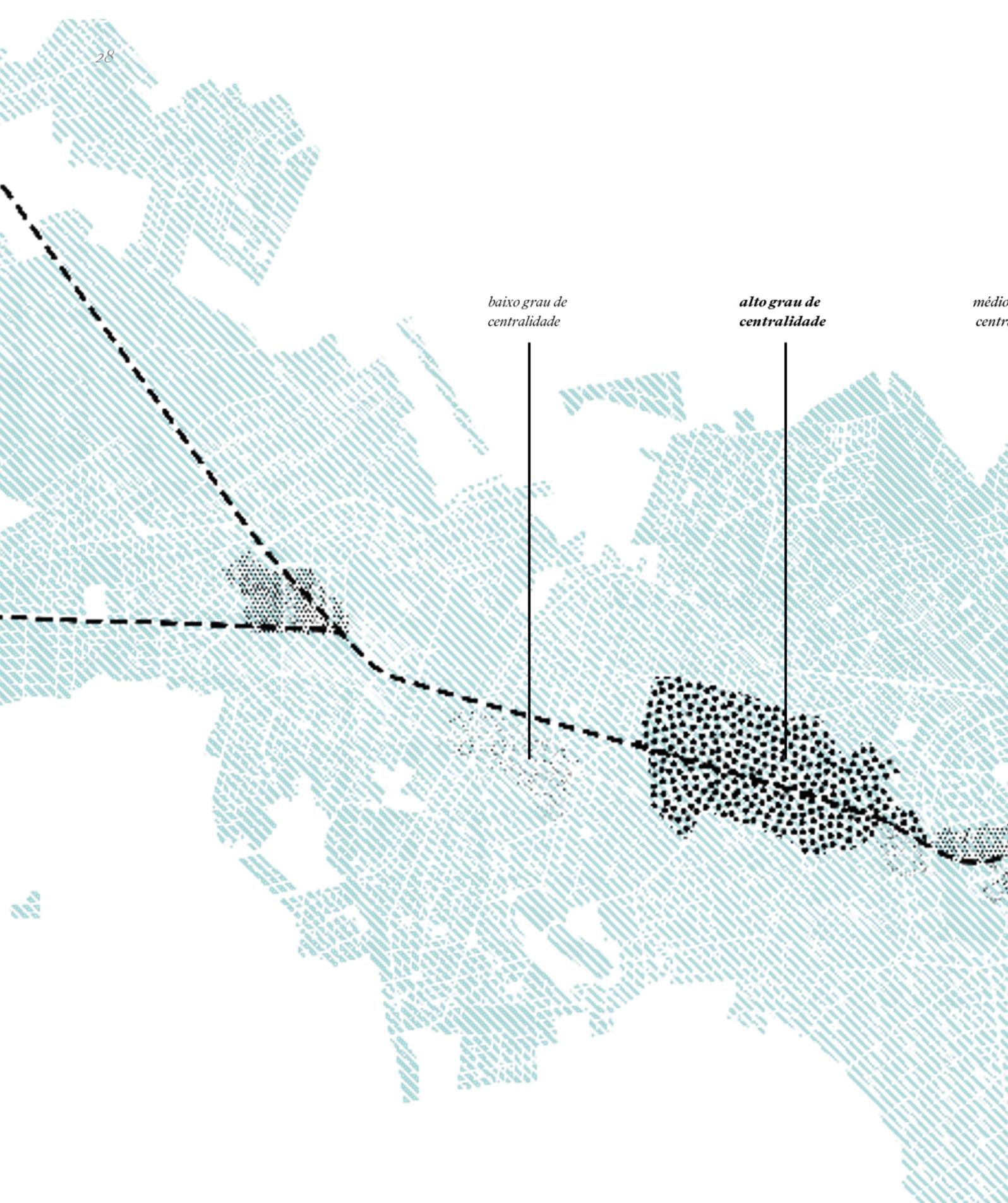


fig 21.



*baixo grau de centralidade*

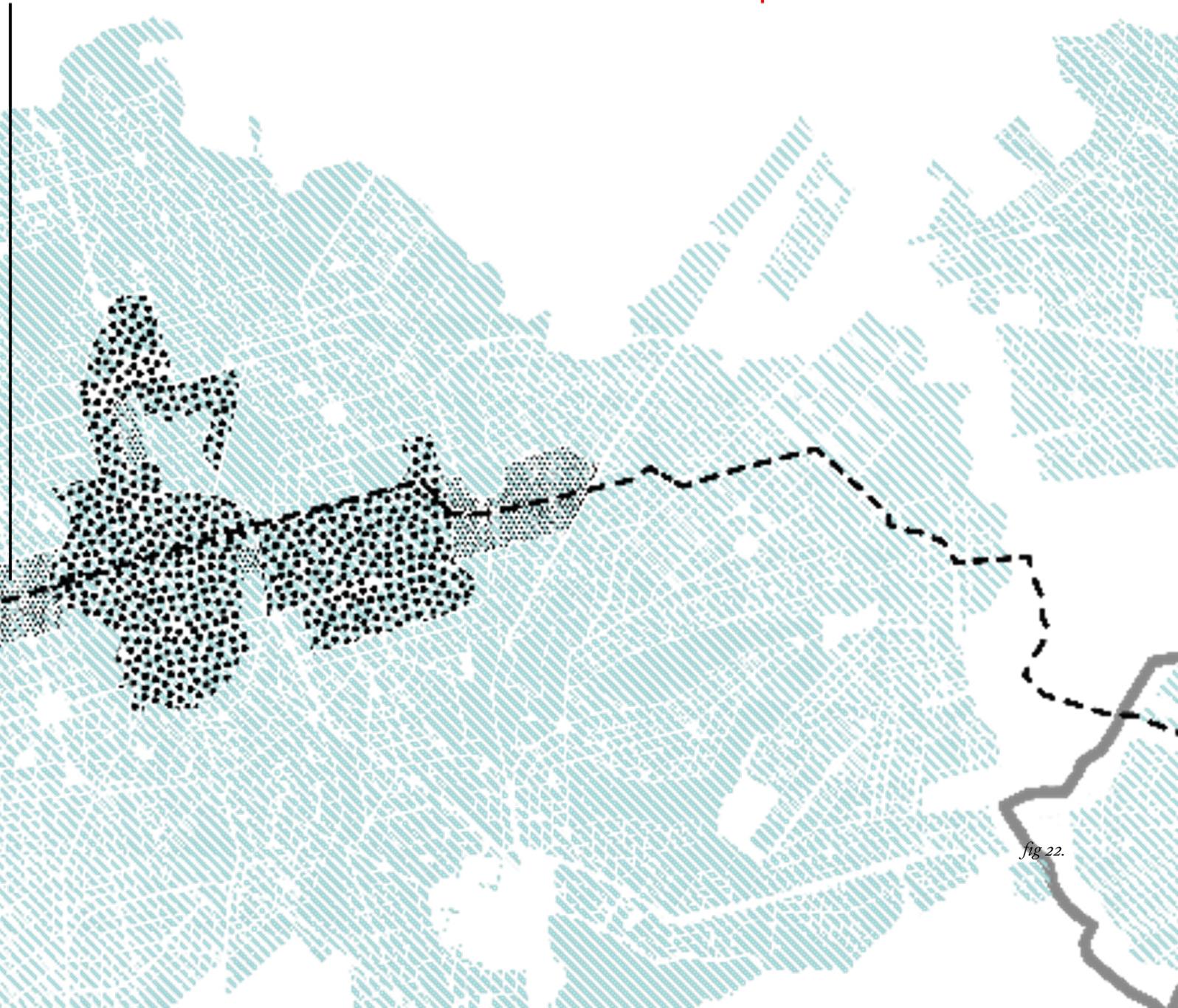
*alto grau de centralidade*

*médio grau de centralidade*

***levantamentos físicos*** | grau de centralidade

*grau de  
centralidade*

*norte*



*fig 22.*



# levantamento histórico

## *Brasil. Planalto central até Goiânia*

### O Brasil central

O planalto central esteve condicionado ao “atraso” desde os primórdios da ocupação do país. As condições geográficas dificultavam o acesso, a força administrativa estava instalada às margens do Atlântico, e havia a falta de interesse pela área desde a monarquia até a república, por ser uma área que representava um substancial atraso econômico.

O desejo pendente de Brasília

A primeira intenção de explorar as terras goianas remonta 216 anos antes da fundação de Brasília. Em 1813 o jornalista Hipólito José da Costa, redator do *Correio Braziliense*, representava o grupo de pessoas que defendia a transferência da administração brasileira para a região central do país. Em 1821 logo antes da independência, José Bonifácio lança algumas diretrizes à corte acerca da sua gestão no governo provisório de São Paulo, indicando levantar uma cidade central no interior do Brasil afim de abrigar a corte. Em 1823 Bonifácio, já sugere o nome da nova sede administrativa, Brasília.

O desejo por Brasília no planalto central permanece insistente, chega até as estruturas religiosas. Em 1883, Dom Bosco acusa visões com a nova urbe brasileira entre os paralelos 15º e 20º. Nas visões do religioso esse lugar seria o coração e o cérebro administrativo brasileiro.

A Constituição Brasileira, garantiu legalmente a capital desde a emenda provisória de 1890, 1891, 1934, 1937 seguida da de 1946, decisiva para a mudança da capital. Em 1919, o senador Chermont retomou o assunto da construção de Brasília, que havia minguado durante algum tempo, com a reivindicação do lançamento da pedra fundamental do Palácio do Congresso, da nova cidade.

### O desejo por “Goiânia”

De 1808 até o início do século XX, é um período de total segregação e desaparecimento da região central no cenário nacional.

Na gestão do Conde dos Arcos (1749 e 1755) se inicia o apelo para a mudança da capital. Inicialmente se idealizava que a capital de Goiás migrasse para a região da antiga Meia Ponte (atual cidade de Pirenópolis). Marechal Miguel Lino de Moraes entre 1827 e 1831, observando a franca decadência de Vila Boa torna a apelar pela a mudança da capital goiana, no entanto em seu posicionamento defendia a transferência para região de Águas Quentes (atual Niquelândia), onde havia mais possibilidade de desenvolvimento de uma capital devido a maior relação com os viajantes.

Vila Boa era uma cidade ilhada, com dificuldades de acesso, clima complicado, estava fadada a segregação e a decadência. O povo também estava segregado, se viam apartados dos acontecimentos políticos, sociais e econômicos. Principalmente por já não oferecerem riquezas a Coroa, sendo completamente desconsiderados por estes. Aumentando ainda mais a distância com as bordas litorâneas.

O isolamento

A ausência de desenvolvimento, a decadência econômica e as condições físicas precárias fizeram crescer no povo goiano o sentimento de vitimização e isolamento. A distância do território com o mar aumentava drasticamente a distância com a Corte Portuguesa. A decadência do ouro, não apenas enfraqueceu sua representatividade econômica no país como isolou ainda mais o território em função do desaparecimento das poucas e precárias estradas existentes.

Goiás ficou à mercê, isolada e cada vez mais inalcançável, o

*único movimento que se via por ali era dos rebanhos de gado. Quando o gado se tornou a atividade econômica mais expressiva da região.*

### **Terra de ninguém.**

*Os administradores da Coroa não conseguiam alcançar esse território, conseqüentemente, a fiscalização também não. Cercados por mato e serras, os gestores administravam o poder como bem entendiam, desde as capitânicas, províncias até estado. As relações de comércio, sociais e de poder foram todas determinadas por uma pequena oligarquia completamente despreparada para pensar a administração dessa região.*

### **O domínio familiar na esfera pública**

*Com uma população sem perspectivas, migrantes de todos os estados e escravos recém abolidos (que não receberam qualquer ferramenta para se estruturarem socialmente), encontraram em Vila Boa um cenário da dominação de grupos mais abastados sobre estes mais vulneráveis. Resultando em uma administração do poder público proveniente do interior das poucas casas de famílias abastadas.*

*Longe de ter um sistema de representatividade adequado a vida pública e a um sistema democrático, o poder era manejado hierarquicamente dentro das famílias.*

*Uma terra com um grande número de pessoas sem rumo. Cujas preocupações passavam longe das questões administrativas, de direito e urbanas.*

### **O repúdio do não europeu**

*Padrões sociais como orientadores da vida, ganham força no período que a coroa desembarca no país. A população que residia no Brasil mergulha na visão de civilidade euro centrada, e nem mesmo depois do movimento antropofágico consegue recuperar um olhar brasileiro sobre o Brasil, impetra o julgamento europeu sobre o país.*

*Não haviam traços e moldes sociais europeus nas terras centrais. Goiás era como incubadora “ante europeia”, usando-se da visão idealizada do europeu. As cidades do centro do país se tornaram lugares estigmatizados, eram uma região onde*

*o pincel “europeizador” não chegava, portanto, entendida como uma região empobrecida social, cultural e economicamente. Cabendo-lhe o papel de depósito do que não servia às cidades ditas organizadas.*



*fig 24. avenida anhanguera  
fonte: desconhecida*

### **A imagem discrepante da realidade**

*Os relatos de dentro de Vila Boa eram de contrabando de ouro primeiramente, posteriormente de mercadorias, uso desenfreado de cachaça, sonegação de impostos a coroa portuguesa, posteriormente ao estado brasileiro, descaso com as leis. No entanto a imagem repassada aos gestores imperiais e republicanos não condizia com a realidade.*

*Um exemplo disso é o relatório enviado por Theodoro Rodrigues de Moraes (vice-presidente da Província de Goiás que descreve segurança pública adequada, tranquilidade e paz, ainda diz que só faltaria a construção de um cemitério para adequar os problemas sanitários, e ainda acrescenta que não havia problemas econômicos e regularidade na arrecadação. Período fértil para pensar a transferência da capital*

*O período pós independência do Brasil é marcado pelo pior ano na extração do ouro, entrado em uma completa decadência. E a maioria das pessoas que permaneceram em Goiás eram mineradores pobres e migrantes, vindos de outras regiões do país, ou escravos traficados da África. O que tornava a região uma catástrofe social, cultural e econômica aos olhos dos governantes. Os 85 dias de viagem desde o Rio de Janeiro até a região a tornava menos interessante ainda. Esse período de decadência se estendeu por muitos anos. Mesmo no Brasil República, os pedidos de transferência da capital eram recusados, não interessando a falta de salubridade, do local.*

*Nesse período, o primeiro presidente do estado, Gustavo Paixão já relatava a falta de iluminação artificial, e muitas vezes natural, dificuldade de acesso à região, os problemas financeiros, as condições precárias do esgoto e dos demais itens básicos de sobrevivência, como a própria circulação natural do vento. A primeira constituição (1891), ignorou o caso, a reforma de 1898 da mesma forma assim como em 1918.*

### **A missão Cruls**

*Com a proclamação da República em 1889, o debate da mudança da capital ganha força e se firma no 3º artigo da Constituição de 1891 que dizia “Fica criada à União, no Planalto Central na República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabe-*

*lecer-se a futura capital federal”.*

*Portanto no dia 12 de maio de 1892 o presidente Marechal Floriano Peixoto cria a primeira comissão que explora o Planalto central do país. Com o objetivo de implantar a nova capital, e retornam dois anos depois com a apresentação do relatório sobre a região.*

*A estrada de ferro só ia até Uberaba, a partir daí o trajeto era percorrido no lombo do cavalo. Com muito custo, a expedição cumpriu seu objetivo. Finalmente a necessidade de expandir as transações comerciais e circulação voltaram o olhar do governo para o Planalto central.*

### **Segregação planejada?**

*Desde a missão Cruls, já se tinha planejado que a cidade fosse pensada para abrigar a população da antiga capital federal e a demanda se estendia até os europeus que migraram para o Brasil, mas excluía a população mais próxima, os goianos.*

*Os relatórios da expedição já apontavam a segregação das cidades goianas com o restante do país, mas sempre esteve determinado a quem a nova capital serviria, e principalmente que não serviria para a integração da população já residente no planalto central. Uma vez que a inclusão dessas pessoas não ia de encontro com a ideia de modernização.*

*Urbanidade x ruralidade*

*A expedição passou por várias pequenas cidades dentre elas Goiás, Pirenópolis, Luziânia, Leopoldo de Bulhões. Essas cidades não funcionavam como centros urbanos na forma como entendemos hoje. Na dinâmica social a vida acontecia primordialmente no campo. A cidade não possuía ainda o papel de concentração majoritária das relações sociais. A parte não escravizada da população conseguia manter propriedades rurais.*

*Mais um empecilho à modernização, uma vez que esta dependia da preexistência de uma cultura urbana para aplicar seus conceitos e estruturas, que estavam intimamente ligadas a potencialização das dinâmicas urbanas.*

*Urbanizar esses lugares acarretaria grandes dificuldades além de altas despesas, chegando ao ponto de os gastos não*

*serem compatíveis com os lucros, portanto é adiada mais uma vez a conexão do centro com o litoral do país.*

*Essa segregação foi consequência em certa medida do controle social, parte da valorização da Coroa Portuguesa e da superioridade europeia passava pela criação a distinção do que era litorâneo, culto, com família e de respeito, daquilo que era animalesco e incapaz de socialização.*

*O intransponível*

*As vias são elementos de conexão, mas que em dado momento significam não apenas a possibilidade de trocas e conhecimentos, mas de riquezas. Dentro do sistema capitalista, riquezas paradas não possuem muita serventia. Goiás em certa medida se enfraquece no cenário nacional, por não possuir essas conexões. Não haviam estradas nem caminhos abertos oficialmente, e nem cruzava por ali uma estrada de ferro.*

*As relações e os fluxos estavam muito mais interiores ao estado que exteriores. O território foi formado afim de atender as demandas do momento que eram as internas. Sendo o traço mais marcante a criação de gado, que exigia longos trechos de terra. Mas essa forma de ocupar espaço não favorecia as relações comerciais externas, pois ocasionava fretes caros, difícil acesso para transporte e compra etc.*

### **O marco de Brasília**

*Para o Planalto Central a construção de Brasília não era apenas uma estratégia geopolítica nacional, mas significava que o país finalmente voltaria seu olhar para a região. Criar caminhos para a nova capital, poderia se ramificar em caminhos para outras cidades de Goiás, e do Planalto central como um todo.*

*Brasília é um marco de diferentes formas, e seu significado quando concretizada influencia Goiás e Goiânia de forma diversa.*

### **O poder que nunca se desfez**

*Mesmo com a ruptura do isolamento de Goiás as estruturas de poder já estavam enraizadas. Os grupos oligárquicos foram mutando conforme as estruturas de poder mudavam, sempre garantindo bons frutos financeiros, até chegar nos*

*dias atuais na forma das famosas famílias tradicionais de Goiás. Mesmos com as disputas entre si esse sistema de poder de grupos pequenos nunca se dissolveu completamente. Esse poder oligárquico desenha as cidades coloniais, pensadas a partir do favorecimento de quem detinha poder.*

### **As medidas para sair da decadência**

*O século XX é inaugurado em suas primeiras décadas com a efervescência da busca pela modernização e as ideias de mexer no cenário do território central, alterada a ideia de atraso muito marcado pelo coronelismo, e famílias dominantes.*

*Em paralelo houveram medidas que representaram, essa interiorização que tinha por princípio levar modernidade para o centro do país, foram elas; a marcha para o oeste em 1938, criação de Goiânia entre 1933 e 1937 e mais tarde a fundação de Brasília em 1960.*

### **A estrada**

*Desde 1880 a Companhia E. F. Alto Tocantins tinha o direito de construir uma ferrovia desde a Vila de Catalão até a Vila de Palma, mas esse projeto nunca saiu do papel.*

*Em 1906, foi criada a Companhia Estrada de Ferro de Goiás, cujo intuito era construir uma estrada de ferro que ligasse a antiga cidade de Goiás ao Triângulo Mineiro. Nesse período eram as famílias, Bulhões, Fleury e Caiados que dominavam o cenário político, e as discussões políticas da época atrasaram a implantação fazendo com que somente em 1909 a linha começasse a ser implantada.*

*A estrada estava cumprindo duas funções extremamente importantes para a região. A primeira de fazer o escoamento da produção agropecuária, e ser um mecanismo de circulação de pessoas, prioritariamente das regiões litorâneas para o centro. Já em 1922 a Maria Fumaça começa a percorrer o planalto central.*

### **O aparecimento de Goiás**

*Com a construção da ferrovia, a possibilidade de trânsito de bens e pessoas, Goiás passou a representar lucro para o estado, deixando de ser improdutivo entrou na agenda nacional com maior relevância.*

*Mediante desenvolvimento agrário, social e urbano, e a insti-*

*tuição de um novo modo de morar, houve mais tarde a retomada da discussão e construção de Brasília, a materialização da modernização do interior do Brasil. A arquitetura moderna, seria, portanto, ferramenta nesse processo de mudança da fachada do Brasil central, pensado antes do Estado Novo de Vargas e mais tarde operacionalizada por mãos de Juscelino Kubitschek.*

*No processo de interiorização do país, anunciado na era Vargas, incluía-se a nova forma de construir cidades, novas formas de morar. É o momento que são projetados dois novos espaços urbanos, para o Planalto Central, distintos de todas as preexistências. Goiânia e Brasília são materializadas sob governo de Kubitschek e Pedro Ludovico Teixeira, a partir das inovadoras teorias modernistas.*

### **A promessa de modernidade**

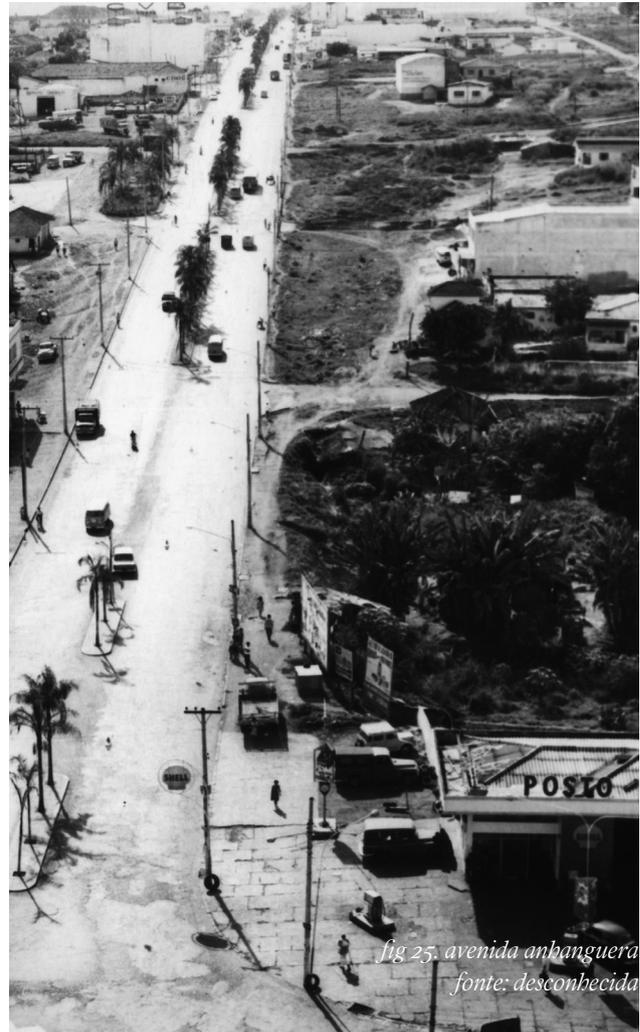
*Goiânia e Brasília são dois frutos da ideia de “cidades da nova vida”, ou seja, entoam um discurso da nova urbanidade e do progresso. A vocação administrativa de ambas, eram a possibilidade de marcar gestões com o discurso da ruptura.*

*Apesar de todo o discurso nacionalista e modernizador em torno dessas novas cidades, o projeto de Goiânia não modernizou ou repensou a segregação. O projeto pensava os espaços da administração, as residências oficiais, os espaços cívicos, mas ignorava trabalhadores e a grande massa.*

*Apesar de não haver espaço pensado pra os trabalhadores, eles chegaram as terras goianas. Afinal eles quem construiriam o sonho de modernidade. Essas pessoas criam um modo de morar que a grande massa adotou.*

*Devido à falta de cuidado dos gestores em proporcionar moradia adequada aos trabalhadores, estes se fixavam às margens de cursos d’água, que banhavam Goiânia, nos arredores de Campinha das Flores. Ali desenvolviam seu próprio modo de vida, construindo em contraturno e finais de semana suas próprias casas, num ritual de ajuda comunitária que mais tarde é institucionalizado como mutirão da casa própria.*

*Haviam dois processos paralelos acontecendo, a proposição de um espaço caro e planejado que carregava a marca da*



*fig 25: avenida anhanguera  
fonte: desconhecida*

*modernidade, e um espaço urbano segregado e espontâneo, que carregava problemas de todas as ordens, sanitário, ambiental, social etc. A promessa de modernidade se esquecia que atender a população de forma generalizada.*

### **As três capitais planejadas**

*Brasília e Palmas surgem posteriormente já repensando os fracassos da experiência em Goiânia. Brasília recorre a radicalmente ao modelo proposto por Le Corbusier. Se a intenção de Brasília era superar a visão de atraso da região, o modelo de Corbusier era muito conveniente uma vez que visava*



fig 26. avenida anhanguera  
fonte: desconhecida

a aniquilação da tradição, e ainda coloca o padrão como a forma perfeita.

Essa última ideia do padrão, da malha geométrica ainda é usada em Palmas. Que promete uma homogeneização, uma vez que na malha não há uma hierarquização, a quadricula forneceria uma homogeneização de infraestrutura e desenho urbano. Homogeneização esta que não acontece em vias de fato por uma questão de gestão urbana, uma vez que os gestores, constroem, posteriormente, em anexo, fora da quadricula, um espaço para a população de menor poder aquisitivo e social.

### **Espaço Planejado e Discurso**

A modernidade discursada por Vargas, Ludovico e posteriormente Kubistchek, foram convites para o deslocamento de pessoas para a região. Goiás chegou a um crescimento de 301,7% no período de 1960 a 2000, enquanto o crescimento geral do Brasil era de 142,9%. A construção das três cidades, próximas junto ao discurso de modernização foram importantes fatores nesse crescimento absurdo da cidade, para

além das questões econômicas e de propriedade de terra.

No entanto a cidade de Goiânia não tinha sido pensada levando em conta esse movimento de crescimento.

### **Cidade (parte) planejada**

A Goiânia planejada tem um valor econômico alto, não é acessível, e não planeja o território para desenvolvimento de todas as relações sociais, que envolvem a dinâmica da cidade. Assim, o espraiamento da cidade e o surgimento de cidades satélites, degradação de recursos hídricos decorrente de ocupação irregular, estão inscritas no planejamento de Goiânia. Uma vez que a cidade é muito mais do que a delimitação geográfica, é resultado das relações sociais.

### **Cidade formal vs informal**

A cidade formal e a informal são colocadas pelos teóricos sempre como opostas ou como processos paralelos. Mas a produção de Goiânia mostra essas duas classificações como causa e consequência. Ou seja, o planejamento da cidade com a exclusão espacial de uma classe inteira da população é o que ocasiona a produção de uma cidade irregular/ clandestina.

Bairros como Setor dos Funcionários, Centro-Oeste, Vila João Vaz, São José, são exemplos de bairros irregulares que surgem nas bordas de Campinas. Enquanto que bairros como Setor Oeste, Setor Coimbra, Setor Aeroporto e outros surgem projetados como expansão do núcleo central.

### **As raízes europeias do urbanismo de Goiânia**

Há uma grande distinção entre as cidades europeias, e o território americano (entendidos enquanto colônias) quanto a introdução do pensamento modernista. Desde o modelo de exploração europeia, que narrava o território americano como desprovido de cultura digna de preservação. Portanto, eram tábulas rasas aos olhos desses invasores. Ao contrário do território europeu, no qual os únicos espaços reconhecidos como férteis para a lógica da tábula rasa seriam aqueles destruídos pela guerra.

Sendo assim, mesmo que na Europa já houvessem críticas e novas formulação acerca do urbanismo, escolhe-se olhar para o território brasileiro segundo essa ótica, tudo enten-

*didado como brasileiro poderia ser extinto, sem preocupações com preservações. Nessa ótica a morfologia desordenada das cidades coloniais eram rejeitadas e se insistia em um discurso de modernização e ordenação enquanto combate a esse modo de viver das cidades iniciais.*

*O projeto primeiro de Goiânia, pensado por Atílio Correa Lima, portanto recorrer a uma série de conceitos, tais como zoning, cidade-jardim, unidade de vizinhança, monumentalidade, tábula rasa e etc. No entanto o projeto de Atílio ainda não é radicalmente moderno, uma vez que ainda bebe de influência do barroco francês.*

### **O caso Campinas**

*Campinha das Flores surge com a promessa de ouro ao longo do Ribeirão Anicuns. Em função dessa ideia, pessoas de vários estados migraram para a região leste desse curso d’água, para atender a busca por ouro, outras atividades começaram a se estabelecer na região, formando de fato o bairro de Campinha das Flores.*

*Seu processo de consolidação esteve diretamente atrelado a instituições religiosas e aos equipamentos instalados no bairro. Houve a criação de um seminário, dos Padres Redentoristas, que também fundaram Igreja Matriz de Campinas e a criação do colégio Santa Clara, pelas Irmãs Franciscanas. Em função de toda a dinâmica urbana que estes equipamentos criaram, em 1914 Campinas se torna município, com vocação e relevância religiosa e comercial.*

*A produção urbana desse território, seguiu um processo tradicional de base católica, no qual o elemento principal, articular da urbanidade da região é a Igreja, e a direção da expansão da cidade se dá a partir desse equipamento.*

*Quando Campinas se torna município acarreta a construção de equipamentos que atendessem essa nova esfera administrativa. Se estendendo à sul. Campinas muda de feição novamente a partir de 1933, quando passa a ser apoio para a construção de Goiânia, os técnicos envolvidos na construção de Goiânia se instalaram em Campinas e os operários em suas bordas.*

*Campinas tinha uma organização simples e aleatória, for-*

*mada por vias que estavam ao redor da Igreja no formato de uma malha reticulada, no qual casas e comércios eram distribuídos de forma aleatória. Com a construção de Goiânia se estabelece uma tensão entre a Goiânia em construção e Campinas como suporte desta. Que resulta em uma nova estrutura de expansão deste município, que passava a crescer não mais a partir da Igreja, mas sim rumo à Goiânia.*

*A ligação através da Avenida Anhanguera entre Campinas e Goiânia, proporcionou uma nova lógica de crescimento para o município pré-existente, este passou a crescer segundo uma lógica moderna, guiado pelo objeto mais simbólico da modernização, o automóvel.*

*No entanto Campinas não nasceu moderna, nem o era. Então foi travestida de Art Déco, as fachadas foram modificadas. O que de mais moderno tinha era a rejeição da tradição.*



*fig 26. avenida anhanguera  
fonte: desconhecida*

### A figura do urbanista

*Imbuído num processo de criar uma modernização, Pedro Ludovico Teixeira escolhe um personagem que em si represente essa nova imagem. É escolhido então Attilio Correa Lima, o primeiro brasileiro que possuía formação especializada em urbanismo, formação esta realizada na França. Ele possuía duas referências muito valorizadas na época a formação europeia, e a produção no Rio de Janeiro, uma vez que o estado buscava a chegada do Brasil litorâneo no Brasil do interior.*

### O projeto de Attilio para Goiânia

*Desde as determinações de sua abrangência a cidade foi compreendida como uma estrutura rígida. Foi estabelecido um núcleo urbano de 15.000 habitantes e uma expansão para até 50.000 habitantes. O zoneamento seguia mesma lógica de rigidez sob os moldes modernos. Eram esperadas que cada área fosse usada de forma específica. Foram criadas quatro zonas (residencial, comercial, industrial e rural).*

*Numa ordem de valores, o desenvolvimento do sistema viário tem ênfase sobre as demais estruturas, enfatizado pela sua riqueza de detalhes. Attilio confere à antiga estrada de rodagem, a fonte de vivacidade do organismo urbano, desenhada por ele sob o nome de Avenida Anhanguera. Além do discurso em si que colocava a via como eixo de todas as comunicações, seguindo a valorização do automóvel, em detrimento das demais formas de circulação, o próprio desenho monumental e pitoresco das vias já indica o seu valor.*

*Na definição das dimensões da rua, o automóvel era a medida base. Na representação gráfica de perfis transversais, os elementos de referência usados eram carros. E ainda se estabelecia à medida que guiaria a concepção de Goiânia. Além das vias anunciarem a modernidade dos carros, de forma particular a Avenida Goiás ainda contribui ligando os dois grandes símbolos da ordem e do progresso de uma extremidade a sede administrativa, e do outro a estação ferroviária que possibilitou a chegada da modernização. Para última confirmação deste cenário, Attilio ainda menciona a colocação de monumentos comemorativos às bandeiras com a figura de Anhanguera.*

*Em consonância com os conceitos europeus já citados, Attilio adota uma coerência ecológica, foi proposta a arborização completa das ruas, os passeios seriam dotados áreas gramadas e ajardinadas além da implantação de soluções técnicas para a drenagem urbana.*

*Por mais que não houvesse uma cultura enfática no consumo de automobilísticos na região. Attilio em seu projeto, já prevê (ou estimula) essa situação e estrutura o território a partir de dois elementos, a organização do trânsito e o zoneamento, criando (em teoria) um espaço rígido e disciplinado.*

*As primeiras modificações, afrouxamento da modernidade. Devido divergências com a empresa Coimbra Bueno e Pena Chaves, Attilio se retira do projeto de Goiânia e o engenheiro Armando de Godoy é contratado para substituí-lo, atuando de 1935 a 1938. Godoy altera o zoneamento do centro proposto por Correa, o desenho de alguns bairros e a concepção das áreas verdes. Propondo a aplicação do conceito de cidade-jardim, que ditaria o crescimento da cidade em núcleos urbanos entre as áreas verdes e de agricultura.*

*Apesar da modificação do zoneamento da Avenida Anhanguera e da Avenida Goiás (na época nomeada Pedro Ludovico), se mantém o seu significado na cidade. A Aveni-*



*da Anhanguera se consolida e destaca como eixo de desenvolvimento econômico, com o reforço da sua função de articulação interurbana e concentração de equipamentos de comércio e lazer.*

*Correa e Godoy, se equiparam quando pensam a distinção dessa cidade com as demais, nesse sentido a Anhanguera ganha novo significado, como elemento de conexão entre o tradicional e o novo e moderno, o Eixo se faz marco e representante dessa modernidade. Desde as primeiras ocupações dessa via, o trecho urbano de Goiânia se distinguia pelos seus equipamentos e características destes.*

### **A dificuldade de manutenção da cidade moderna**

*Esse trecho até 1950 representa ainda o pleno controle do crescimento urbano e manutenção do desenho. Com a modernidade, de Goiânia era um corpo sintetizado em laboratório, essa característica não se manteria sem grandes esforços do governo.*

*Com pressões de interesses particulares, capitaneados pelas famílias enriquecidas, a partir da década de 50 o governo sede à essas pressões e a malha urbana passa a ter duas novas camadas de sobreposição. A primeira coordenada por essas figuras de poder do interesse privado e uma segunda formada pela ocupação de característica vernacular, num molde de*

*invasões. Ambas camadas consentidas pelo governador. Essas sobreposições podem ser observadas até hoje no contraste entre os traços rígidos e avenidas radiais com as formas estreitas e orgânicas.*

### **A avalanche modernizadora**

*Como já apresentado neste trabalho, esse período nacionalmente é marcado pela busca por projetos de interiorização e modernização. Esse discurso se dissemina e atrai os olhos de uma imensa população que busca enriquecimento e sem condições de aquisição de propriedades rurais. A década de 50 culmina na chegada da ferrovia (1951), política de interiorização de Getúlio Vargas, fornecimento de energia elétrica em função da inauguração da Usina Rochedo, pavimentação da Rodovia Goiânia – São Paulo, implantação da Telegoiás, criação das universidades Federal e Católica, a construção e Brasília, fortalecimento da Usina Siderúrgica Nacional e direcionamento da Indústria Automobilística e de bens de luxo para o centro-oeste.*

*Os novos loteamentos são liberados, o preço de morar em Goiânia abaixa, e então uma maior parcela da população consegue ter acesso à cidade. mas gera um espraiamento que faz com que Luís Saia seja convidado para a elaboração de um novo Plano Diretor.*

### **Os problemas urbanos vencem a utopia moderna**

*Entre 1958 e 1962 Luís Saia produz um novo Plano Diretor para Goiânia. A cidade em 1960 já estava com uma população de 153.505 habitantes (mesmo sendo uma cidade projetada para 50.000 habitantes). É nesse momento que a produção intelectual urbanística da cidade se depara com problemas reais e não apenas a criação de uma utopia moderna, e passa a pensar os problemas urbanos específicos da cidade de Goiânia.*

*Saia retoma o histórico de Goiânia desde 1929 afim de compreender a dinâmica que resulta no caos de 1960. Apreendendo as características regionais como: o êxodo rural, a aceleração no processo de urbanização, o crescimento urbano, os processos de conurbação, etc.*



*fig 27. avenida anhanguera  
fonte: desconhecida*

*Luiz adota três eixos principais na reestruturação da cidade, são eles: correção do déficit populacional, compactação da cidade e o planejamento para futuro crescimento. Abandonando proposições anteriores como a de cidade-jardim, e realizando alterações no zoneamento vigente.*

*Pensando a expansão de uma forma saudável, Saia se volta para o norte e enxerga os córregos e a ferrovia como barreiras para o crescimento da cidade naquele sentido. Ele faz a distinção de processos urbanos, ao se voltar para Campinas e Goiânia, e identificar um processo descontínuo e segregado. No intuito de controlar o adensamento, ele faz a seleção de equipamentos atrativos, afim de implementar investimentos neles e induzir o adensamento das áreas lindeiras.*

*Visando a abrangência de 10 anos do plano, ele propõe, a remoção de instalações obsoletas, inserção de novos equipamentos para a complementação urbana e criação de normas para controle do uso do solo, estabelecidas separadamente para cada uma das seis partes que ele estabeleceu.*

*Para o centro propunha a verticalização e adensamento, além da distinção de vias expressas, a delimitação de vias comerciais e a restauração de vielas. O setor Aeroporto, que se localiza entre Campinas e Goiânia, seria usado como uma área de transição, portanto de adensamento controlado. Uma vez que a área permaneceu preservada em função do antigo aeroporto, se tornando uma área de potencial adensamento e o trecho entre Goiânia e Campinas pouco ocupado se comparado com a região central.*

*A região de campinas foi reconhecida como uma concentração comercial e com uma população próxima de alcançar 50.000 habitantes. O adensamento de Campinas acontecia ao longo da Avenida Anhanguera reforçando sua vocação enquanto elemento de estruturação urbana, que no período de 40 a 50 já apresentava uma verticalização e se instituiu um marco da paisagem Goiana devido à falta de outros marcos mais relevantes. Para a região Saia propõe a intensificação da sua vocação comercial e habitacional, afim de ocupar os vazios, gerados pela ocupação desordenada e a proteção dos recursos hídricos com a criação de Parques próximos aos*

*córregos Cascavel e Anicuns.*

### **“De grão em grão a galinha enche o papo”**

*Era esperado por Saia um crescimento da população que levaria Goiânia a marca dos 350.000 habitantes, porém o censo de 1970 relata uma população de 380.773 habitantes. Levando a um acúmulo de problemas urbanos, uma vez que as correções propostas por Saia para a população de mais de 150.000 habitantes não chegaram a ser avaliadas ou estudadas devido o golpe de 1964, e a ditadura militar. As questões todas da cidade se estenderam para uma população que ultrapassava os 350.000 habitantes.*

*Apesar da falta de reflexão técnica urbana, a cidade continuou a adensar e tomar proporções nacionais. Como pode e onde pode a cidade foi de concentrando, passou a ser tida como uma cidade porte médio, recebendo grande influência do governo federal e não mais do estadual.*

### **De volta ao desenvolvimento**

*Entre 1968 e 1972 Jorge Wilhelm elabora o Plano de desenvolvimento integrado de Goiânia pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), com ele há a retomada de uma visão “desenvolvimentista”. Que parece com um discurso renovado, propondo a comunhão e o suporte das áreas mais desenvolvidas para com as menos desenvolvidas.*

*Wilhelm usou a malha como ferramenta, ele estabeleceu um módulo de sistema viário de 1km por 1km com um plano macroviário hierarquizado, visando a integração do núcleo de desenvolvimento com as áreas menos desenvolvidas e garantir a generalização do acesso a equipamentos e infraestruturas urbanas. Ele planeja um desenvolvimento a longo prazo, mas também logo de imediato propõe leis provisórias afim de conter a especulação.*

*Wilhelm, enxerga os planos anteriores priorizando o desenvolvimento e estruturação norte-sul, e ele se detém no crescimento Leste-Oeste da cidade. Ao olhar para o eixo Anhanguera, reconhece uma forte tensão no trecho Campinas-Goiânia, ocasionando a instalação de comércios e serviços nessa via, intensificando o fluxo entre esses dois centros (intensificado ainda mais, posteriormente, ao abandono*



fig 28. avenida anhanguera  
fonte: desconhecida

da estrada de ferro).

Para o desenvolvimento do plano Wilhelm a partir da Avenida Anhanguera e suas paralelas, adota o desenvolvimento linear Leste-Oeste, como principal sentido de expansão. Sua ideia era articular grandes equipamentos através desse eixo e uma distribuição de comércios ao longo do mesmo. As vias norte-sul seriam referências de comércio local e a BR-153, delimitaria a contenção da expansão à leste.

Wilhelm dá destaque os conjuntos habitacionais, eles seriam usados como vetores de adensamento e expansão. No entanto as propostas de Wilhelm não chegam a se concretizar propriamente, há uma indução da expansão urbana por meio dos conjuntos habitacionais, no entanto por serem conduzidos por empresas capitalistas, não havia um apelo comunitário. A especulação imobiliária continua a produzir a cidade, promovendo o espraiamento e a ocupação de áreas periféricas, sem fornecimento de infraestrutura, que mais tarde representou um colapso do sistema de transporte público.

### **Chega de grandes planos**

Até 1992 a cidade é marcada por uma série de planos de menor abrangência. Durante esse período a expansão da cidade fica caracterizado pelo adensamento de várias regiões, inclusive o centro, a expansão vigorou no sentido leste e su-

doeste, e foi um período de desordem urbana devido a liberação de gabarito e uso do solo, além de ser marcado pela recuperação do Lago das Rosas.

Em 1975 Jaime Lerner produz um plano de implementação do Sistema Integrado de Transporte de Massa de Goiânia. Além do transporte público em si, seu plano ainda repercutia na revitalização das zonas centrais, nas áreas verdes e na vida cultural da cidade. Que resulta em 1976 na implantação de um sistema de transporte público tronco alimentador, na Avenida Anhanguera, no sentido Leste-Oeste.

Em 1980 foi criado o Projeto Integrado de Circulação e Transporte, este plano foi responsável pela criação do eixo Norte-Sul e dos dois eixos paralelos a Avenida Anhanguera, a Perimetral Norte e o Eixo da Avenida T-63 (com esses eixos paralelos intensificou-se a expansão sudoeste).

### **Mudança na produção da cidade**

Em 1992 fica pronto o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, feito pela Engevix. Este plano esteve amparado nas considerações urbanas apontadas na Constituição Federal de 1988, por isso tem um caráter interdisciplinar, buscando passar por todas as instancias responsáveis pela produção da cidade. Nesse período há o deslocamento das camadas mais altas da sociedade para a periferias, em função da disseminação dos condomínios fechados, aumento das áreas

*segregadas, a descaracterização da paisagem da Avenida Anhanguera com a implantação do BRT, e desde 80 o centro inicia seu processo de decadência, o capital se desloca para o espaço do shopping center e o centro é intensamente degradado.*

### **As novas correntes urbanísticas**

*Em 2006, o plano diretor de Goiânia tem dois conceitos relativamente novos, as cidades sustentáveis e as cidades compactas, através do planejamento estratégico. Começa a se falar de densidade, uma vez que as áreas de expansão são eliminadas, e a ocupação passa obrigatoriamente a acontecer nos espaços vazios ou verticais. Neste plano a cidade ganha uma dimensão metropolitana, é proposto um anel viário melhorando a relação de Goiânia com as cidades vizinhas. No entanto as propostas mesmo que aprovadas não chegaram a ser executadas, e a produção da cidade seguiu por uma segregação muito mais intensa, na qual as médias-altas e altas classes passaram a se segregar atrás dos muros dos condomínios, enfraquecendo ainda mais a coesão da malha urbana e das relações sociais da cidade. Cedendo a uma produção generalista e gananciosa, baseada na especulação e invisibilização das classes mais baixas. Além das ocasionais intervenções no sistema viário que marcaram os períodos eleitorais como: Anel Viário, Corredor Metro-Bus Anhanguera, Avenida Cora Coralina, BRT norte-sul, Complexo Viário Jamel Cecílio e Extensão da Marginal Botafogo etc.*



*fig 29. avenida anhanguera  
fonte: desconhecida*

*percorrer e “neocupar” o eixo ANHANGUERA*



*Informações do projeto:*

*O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte, é produto da iniciativa RMBH, da Universidade Federal de Minas Gerais. Por meio das estruturas de pesquisa e extensão da instituição são produzidos de forma interdisciplinar projetos e pesquisa acerca do Planejamento Metropolitano. Um dos projetos de maior expressividade produzidos pela iniciativa foi o PDDI-RMBH, objeto de análise em questão.*

*Local\_ Região Metropolitana de Belo Horizonte, MG, BR  
 Contratante\_ Secretária de Estado de Desenvolvimento Regional, Política Urbana e Gestão Metropolitana [SEDRU] Desenvolvimento\_ UFMG [2009]  
 Coordenação\_ Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional [Cedeplar]  
 Entregue\_ 2011*

**PÍNCÍPIOS DO PROJETO**

**Criação e fortalecimento de Centralidades em rede**

*Afim de descentralizar as atividades de comércio, empregos, serviços (sejam eles público ou privados), está proposto no plano a descentralização dessas atividades na metrópole a partir do estímulo a novas subcentralidades e da consolidação das já existentes.*

**Rede metropolitana de mobilidade intermodal**

*A implantação de uma rede intermodal, amplia as possibilidades de deslocamento dentro da região metropolitana. Para tanto foram propostas complementações do sistema viário existente e requalificação deste.*

**Intensificação do uso do espaço urbano existente**

*Uma vez que o diagnóstico apontava uma região fragmentada, em parte por causa dos vazios urbanos, foi regulamentada a recuperação de áreas degradadas e a ocupação dos vazios.*

**Contenção da expansão urbana periférica**

*Pretendendo diminuir a ocupação de áreas verdes, áreas rurais e ambientalmente protegidas, foi proposta a proteção de área de desenvolvimento de agropecuária e a de produtos artesanais, valorização destas e incentivos às atividades sustentáveis e criativas na região limiar entre rural e urbano, afim de especializar esse limite.*

**Ampliação das áreas permeáveis urbanas**

*Devido a degradação ambiental constatada foi proposto o controle de grandes equipamentos poluentes como as indústrias e a mineração, para preservar os recursos hídricos existentes, e aos degradados foi determinada a revitalização deles.*

**Regulamentação do uso, ocupação e parcelamento do solo por meio de um macrozoneamento**

*Instrumento para territorialização das propostas do documento.*

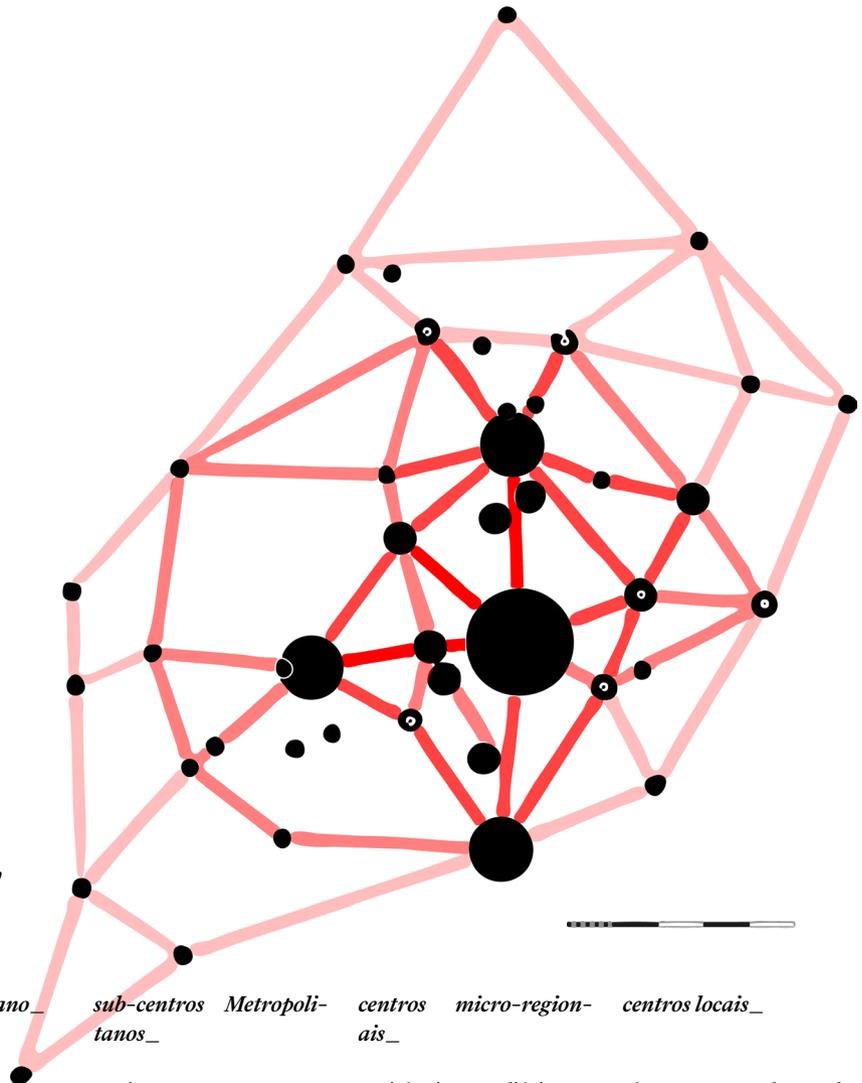


fig 30. pddi-rmbh  
fonte: autora

**centralidades consolidadas da metrópole\_**

no caso de Belo Horizonte o seu hipercentro, Savassi e algumas vias estruturantes e os grandes equipamentos da região centro sul da cidade.

**centro Metropolitano\_**

novas centralidades, que tem como objetivo sistematizar territórios de grandes extensões. Estão sustentados sobre quatro pilares\*.

**sub-centros Metropolitanos\_**

apoio aos centros metropolitanos, com menor adensamento e grau de polarização [devem ter densidades populacionais significativas.

**centros micro-regionais\_**

posição intermediária entre os sub-centros metropolitanos e os centros locais. Por estarem nesse limiar devem exercer uma polarização para além do nível local.

**centros locais\_**

são representados pelas sedes dos municípios, que ordenam essa situação específica.



\*\_uso residencial em grande quantidade e densidade [inclusa habitação social]\_acessibilidade e vínculo com as indústrias do entorno\_caráter cultural acentuado por meio de equipamentos /relacionados aos CAC's [complexos ambientais e culturais]\_ligação com a rede de centralidades através de estações



# sitiva

*Sistema Integrado de Transporte  
del Valle de Aburrá*

## Informações do projeto:

SITVA é o conjunto de modais de transporte público que possibilita aos cidadãos metropolitanos circular em dez municípios que compõem o Vale de Aburrá [Região de Medellín]. Ele possui o subsistema de transporte de massa [metrô, bondes e ônibus que circulam em faixas preferenciais e exclusivas] e o subsistema de transporte de passageiros [ônibus com raio de abrangência municipal e metropolitano], além do sistema de bicicletas públicas [Encicla].

Local\_ Valle de Aburrá, Colômbia

Desenvolvimento\_ Área Metropolitana del Valle de Aburrá [entidade administrativa pública que associa os 10 municípios pertencentes ao Vale do Aburrá]

Entregue\_ 2011



fig 34. escadas rolantes SITIVA  
fonte: desconhecida



fig 35. bicicletário SITIVA  
fonte: desconhecida



fig 36. VLT SITIVA  
fonte: desconhecida



**SITVA**

SISTEMA INTEGRADO  
DE TRANSPORTE  
DEL VALLE DE ABURRÁ

## Metro

- Línea **A** Niquía - Itagüí  
Itagüí - Niquía
- Línea **B** San Antonio - San Javier  
San Javier - San Antonio



## Tranvía

- Línea **F** San Antonio - Alejandro Echavarría  
Alejandro Echavarría - San Antonio
- Línea **G** Caribe - Avenida 80 - Aguacatala  
Aguacatala - Avenida 80 - Caribe



## Metrocable

- Línea **J** San Javier - La Aurora - San Javier
- Línea **K** Acevedo - Santo Domingo - Acevedo
- Línea **L** Santo Domingo - Arví - Santo Domingo
- Línea **N** Miraflores - Trece de Noviembre - Miraflores
- Línea **O** Alejandro Echavarría - La Sierra - A. Echavarría



## Metroplús

- Línea **Mp1** U de M - Av El Ferrocarril - Parque Aranjuez  
Parque Aranjuez - Av El Ferrocarril - U de M
- Línea **Mp2** U de M - Av Oriental - Parque Aranjuez  
Parque Aranjuez - Av Oriental - U de M
- Línea **Mp3** Itagüí - Aguacatala - Envigado  
Envigado - Aguacatala - Itagüí



## Convenciones

- Estación
- ◻ Estación de Integración
- ◻ Estación con Ruta Alimentadora
- ◻ Estación con Conexión a Tren de Cercanías
- ◻ Estación con Parquederos para Bicicletas
- ◻ Estación con Bibliometro
- ◻ Estación con Punto de Atención al Cliente
- ◻ Todas las estaciones tienen acceso para Personas con Movilidad Reducida excepto la estación Cisneros del Metro

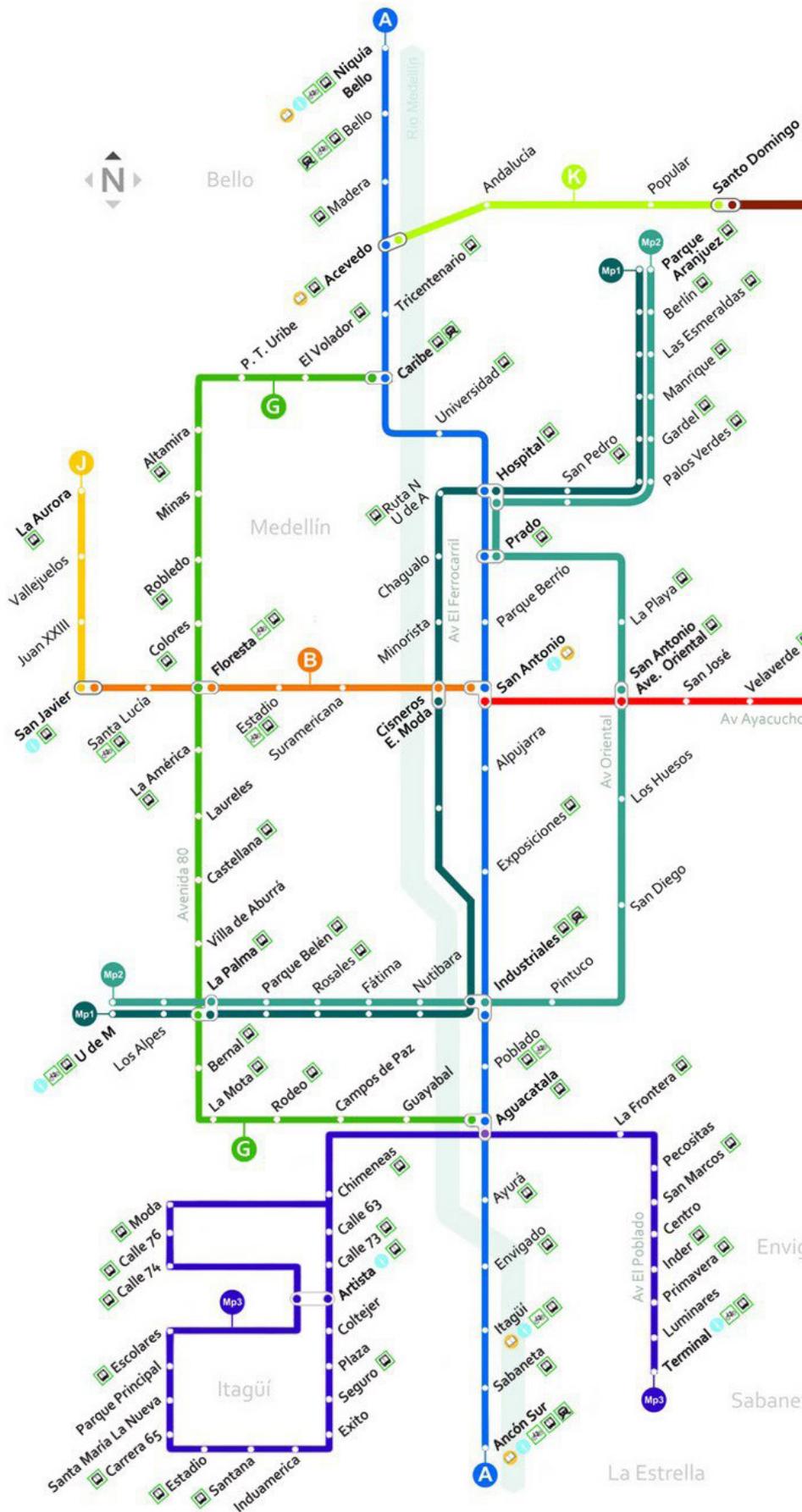


fig 37. mapa das linhas do SITIVA  
fonte: desconhecida

## MODAIS

**metrô**\_ são 31,3 quilômetros de metrô no vale de Aburrá, possui uma velocidade média de 37 km / h. Hoje possui duas linhas, 27 paradas e uma frota de 80 trens. O sistema satisfaz principalmente a agilidade, para além disso uso de energia limpa.

**o metrocable**\_ as linhas de cabos são usadas para subir as encostas de Medellín, são 11,9 km de cabos com 12 paradas em cinco linhas e uma frota de 362 teleféricos que mobilizam 41.000 passageiros diariamente. Representou melhora na qualidade de vida das pessoas de baixa renda, principalmente. De forma geral representa o acesso das pessoas de baixa renda aos meios de transporte.

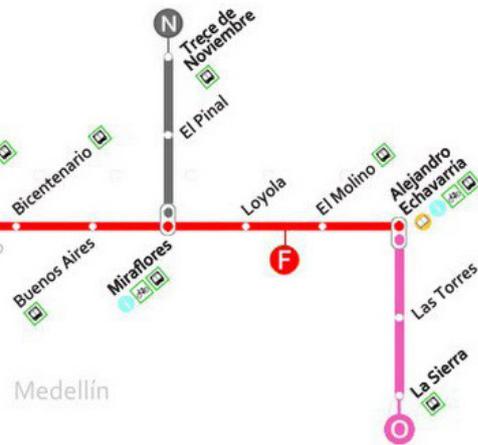
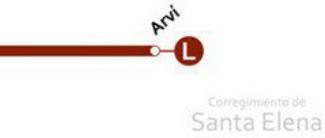
**o tranvia**\_ É um VLT que possui uma única linha de 4,3 km e nove paradas percorridas por uma frota composta por doze bondes que mobilizam 45.000 passageiros diários. A comunidade teve participação na produção de murais que são avistados durante o trajeto, representando também um fomento cultural. Está conectado ao Metro, Metrocable e Metroplús.

**o metroplús**\_ são ônibus rápidos, possui duas linhas, totalizando 26 km, 48 paradas com uma frota de 30 ônibus. O Metroplús transita pelas faixas exclusivas.

**ônibus alimentadores e rotas integradas**\_ eles completam o sistema atendendo as pessoas que se deslocam no vale do Aburrá e facilita seus movimentos em termos de taxas e eficiência. São 35 rotas operadas por uma frota de 302 ônibus de 40 passageiros e 65 ônibus de 19 passageiros que conectam 1.033 pontos de ônibus no vale do Aburrá.

**transporte coletivo de passageiros (TPC)**\_ com raio de ação municipal e metropolitano, é constituído por rotas que trafegam por dois ou mais municípios da Área Metropolitana do Valle de Aburrá.

além dos modais já citados há o programa Encicla, que oferece bicicletas públicas [estão espalhadas nas zonas de grande quantidade de equipamentos geradores de tráfego]. E as Escadas elétricas, apresentadas como soluções para as ladeiras.



# PLAZA PROGRAM

*& Green Light for Midtown*



fig 38. comparação 1

fonte: desconhecida, intervenções da autora



fig 39. comparação 2

fonte: desconhecida, intervenções da autora

## Informações do projeto:

Plaza Program é um esforço de toda a cidade liderado pelo Departamento de Transportes (DOT) da cidade de Nova York para criar espaços públicos de alta qualidade e econômicos em vias subutilizadas em toda a cidade. O programa tem como objetivo priorizar áreas que atualmente não têm espaço aberto, especialmente em bairros de alta densidade de pedestres ou baixa renda. Foi comprovado que as praças aumentam a vitalidade econômica local, a mobilidade de pedestres, o acesso ao transporte público e a segurança.

Local \_ New York City, USA

Instituições mobilizadas \_ Departamento de Transportes de NYC [DOT], Departamento de Planejamento Urbano, Departamento de Projeto e Construção, parcerias privadas, associações de cidadãos, grupos de defesa e distritos de melhoria de negócios.

Hoje existem 71 praças da cidade em alguma fase de planejamento, projeto, construção ou conclusão, com 49 abertas ao público a partir de 2015.

Entregue \_ 2011



+11%

Increase in pedestrian volumes at Times Square



74%

Users that declared that Times Square had "improved dramatically"



-40%

Decrease in particulate matter in the area



-35%

Decrease in pedestrian injuries in the project area



-63%

Reduction of injuries to motorists and passengers in the project area



+1.5%

Increase in bus ridership on 6th Avenue

fig 40. resultados green light for midtown

fonte: desconhecida

*percorrer e “neocupar” o eixo ANHANGUERA*



projeto

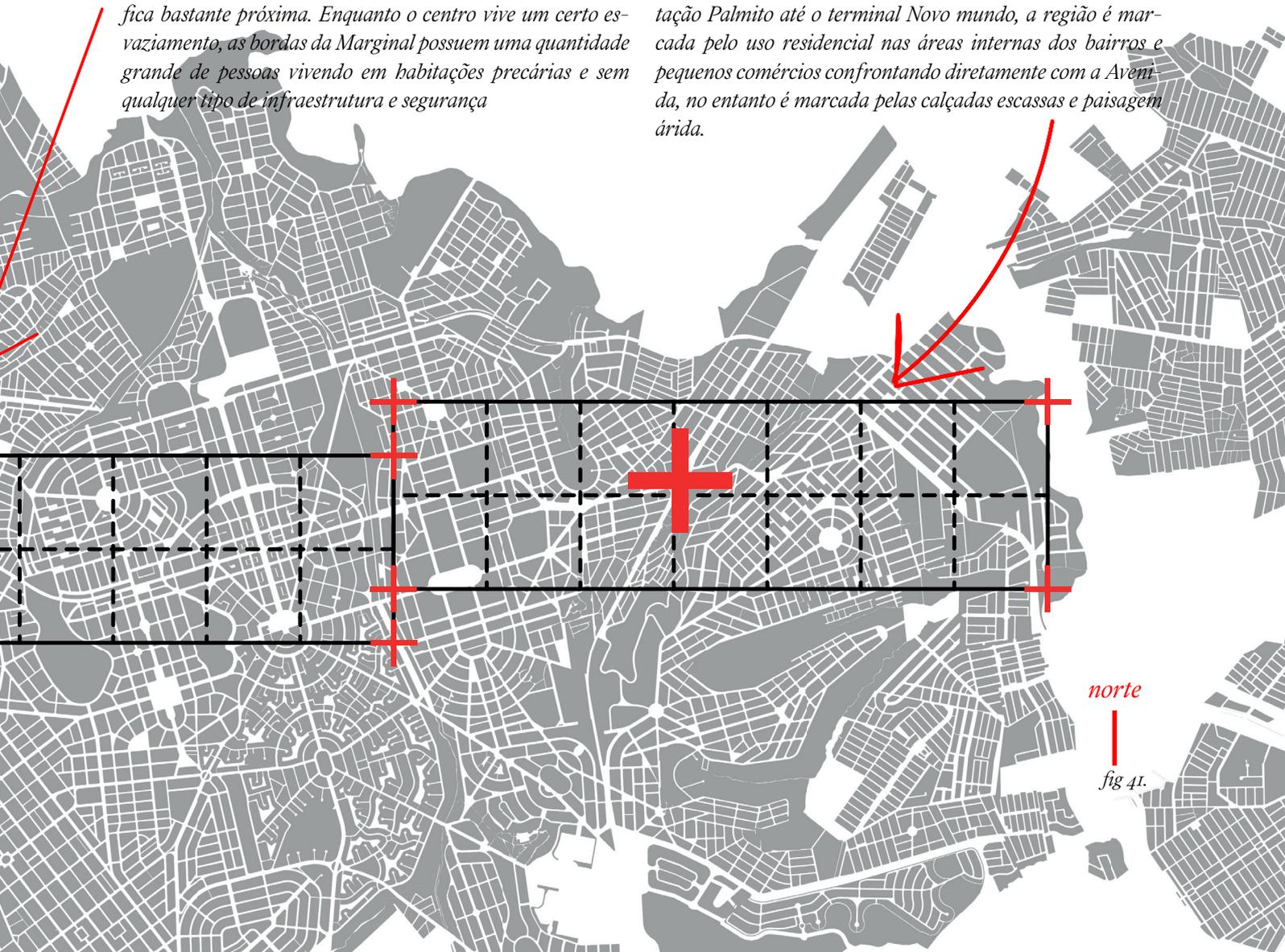
## mapa diagnóstico

*Mapa Diagnóstico*

**trecho I** | localiza-se no lado oeste do eixo, é a região do eixo anhanguera que vai do terminal Padre Pelágio até o terminal Dergo. É uma área vista aos olhos do estado com grande vocação para os interesses sociais. Marcada historicamente pelos programas de habitação social e por receber a população deslocada de áreas da região leste, dentre outras. Em função disto, é uma região marcada por uma população que não possui sentimento de pertencimento com o local. É rica em recursos hídricos, no entanto a maior parte das áreas de Preservação Permanente se encontram ocupadas, não só por residências, mas também por comércios de grande porte. As regiões que possuem áreas públicas de lazer, em sua maioria são espaços deteriorados pela falta de manutenção, mas possuem grande potencial.

**trecho 2** | trata-se do trecho histórico, tanto para a realidade do eixo como para a cidade. Esse trecho especificamente que liga Campinas ao centro de Goiânia, é o primeiro trecho da Avenida Anhanguera construído, criado para possibilitar que Campinas atendesse as necessidades de Goiânia, quando do início da sua construção. Hoje trechos absolutamente significativos na cidade quanto a vitalidade urbana. Além de serem dois centros comerciais fortes, ambos gozam de uma rica cultura popular, além de serem lugares de certo “conforto urbano”, ou seja, lugares nos quais existe um conforto e um certo incentivo de se expressar e agir. Em contraste com essa liberdade o centro de Goiânia é marcado por representações de opressores, na figura de “líderes” e “desbravadores”. Apesar de ser uma área pública de muita qualidade, existe um grande potencial de aprimoramento. O centro marca um contraste grande com as bordas da Marginal Botafogo que fica bastante próxima. Enquanto o centro vive um certo esvaziamento, as bordas da Marginal possuem uma quantidade grande de pessoas vivendo em habitações precárias e sem qualquer tipo de infraestrutura e segurança

**trecho 3** | é o trecho mais plural por metro quadrado com questões bastante específicas. É o trecho leste da Avenida, contém bairros como a Vila Nova e o Setor Universitário, muito característicos. A Vila Nova marcada pela população idosa, e toda sua rotina própria, e o setor Universitário marcado pelos jovens e estudantes, que moram nas redondezas, além de todos os funcionários que circulavam diariamente em função das faculdades, antes da pandemia. Passando por esses bairros indo em direção a BR153, fica a região mais distinta do trecho 3. Devido a proximidade com a BR153, a Avenida nesse trecho passa a ter a prevalência de comércios grandes e trânsito intenso. A BR 153 é um ponto de ruptura da Avenida. O trânsito aliado ao desnível segrega completamente a Vila Bandeirantes, que possui uma característica própria enquanto uma região marcada pela autoconstrução, no entanto essas características se restringem a ela. Da Estação Palmito até o terminal Novo mundo, a região é marcada pelo uso residencial nas áreas internas dos bairros e pequenos comércios confrontando diretamente com a Avenida, no entanto é marcada pelas calçadas escassas e paisagem árida.



norte

fig 41.

# projetos específicos

*Fase de descenso do projeto*



fig 42.

# trecho 1

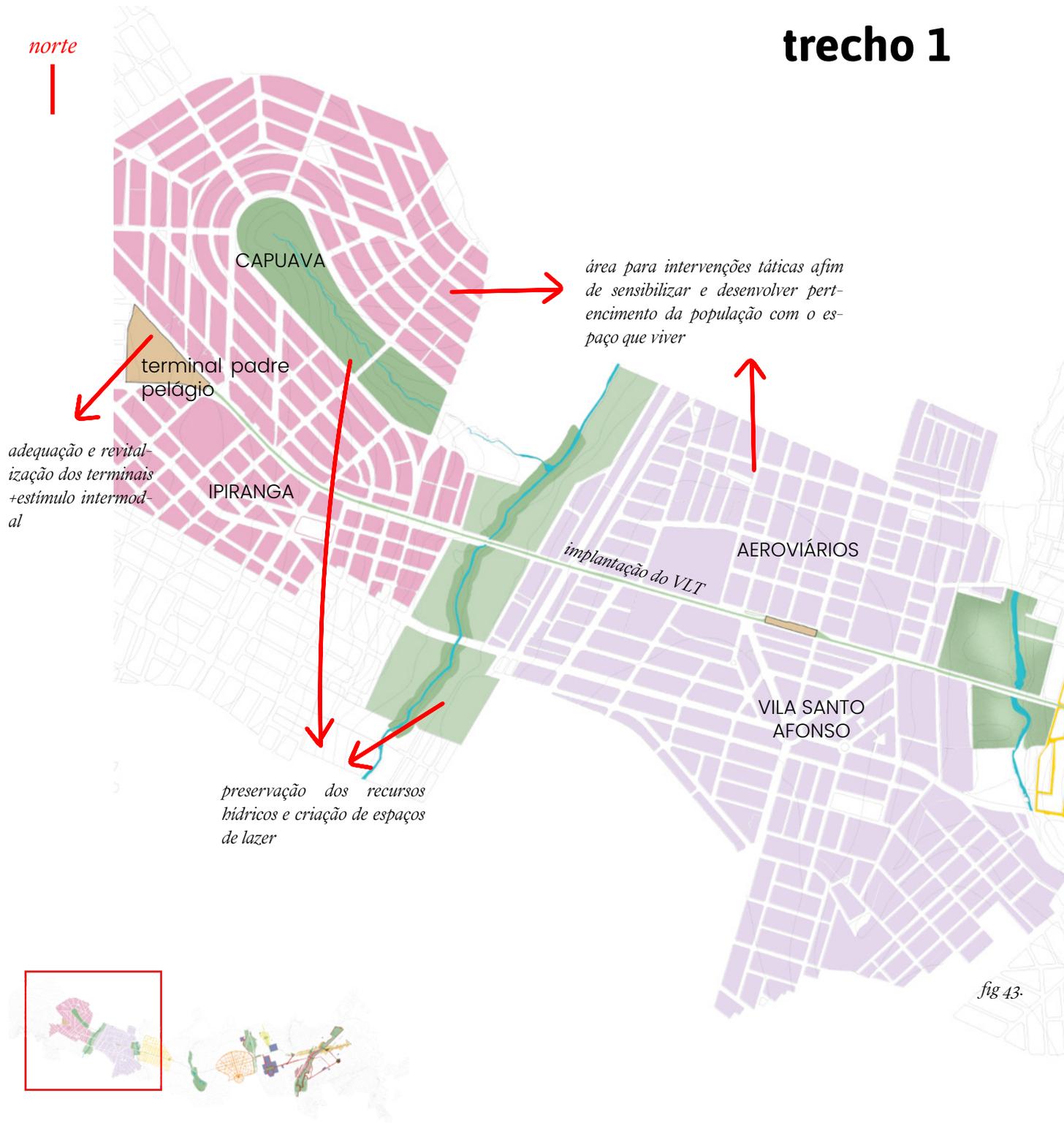
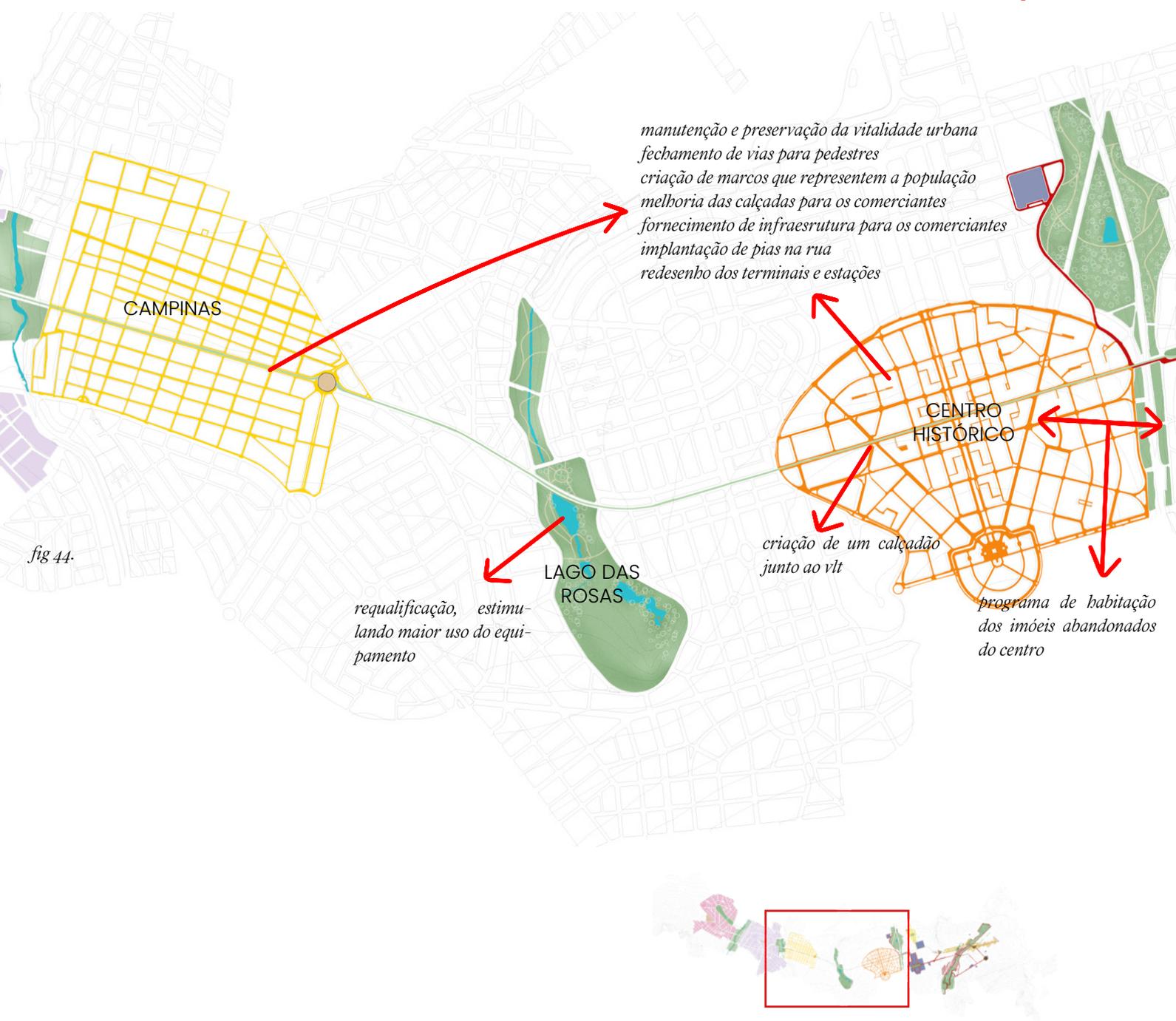


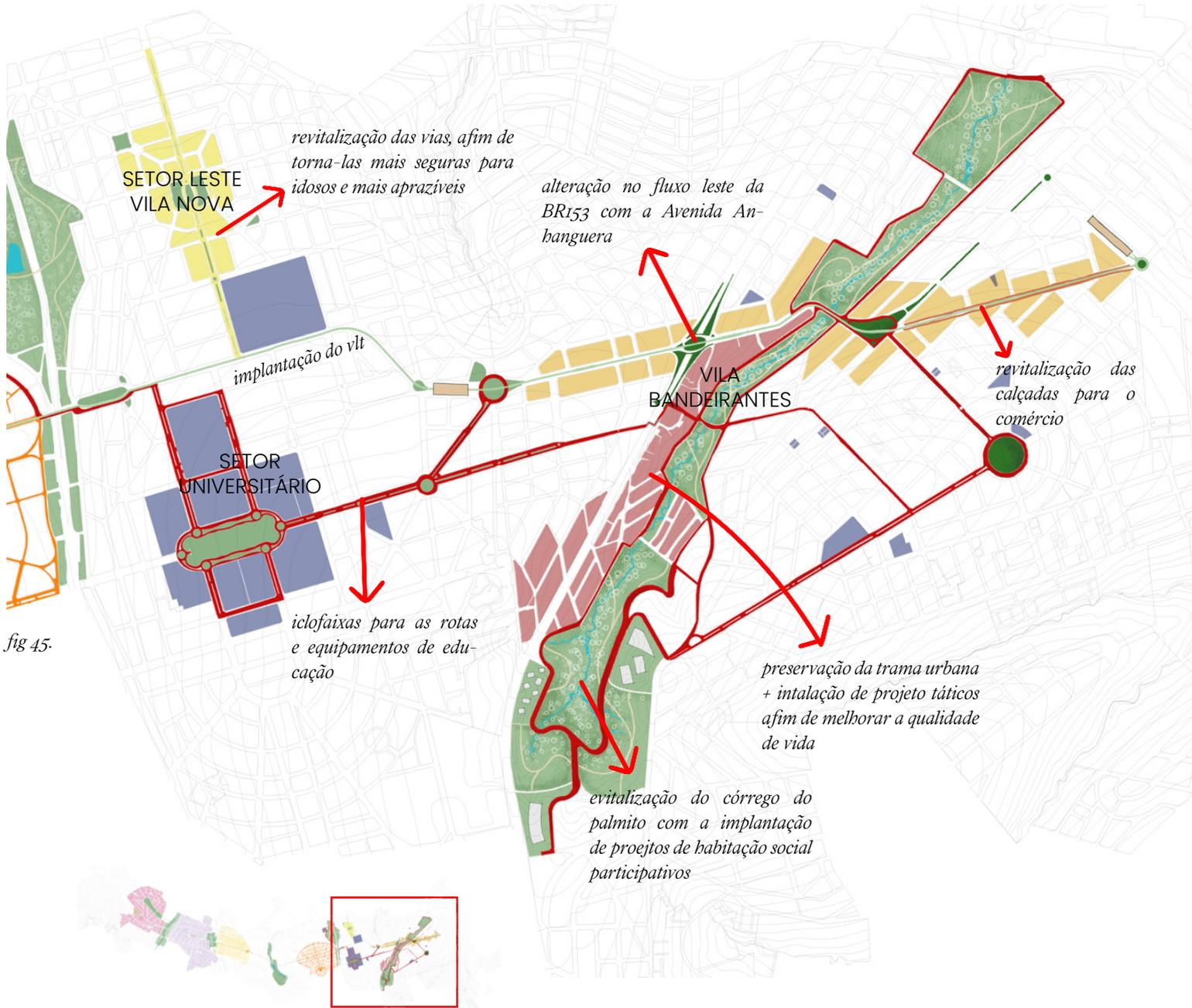
fig 43

# trecho 2

norte



# trecho 3



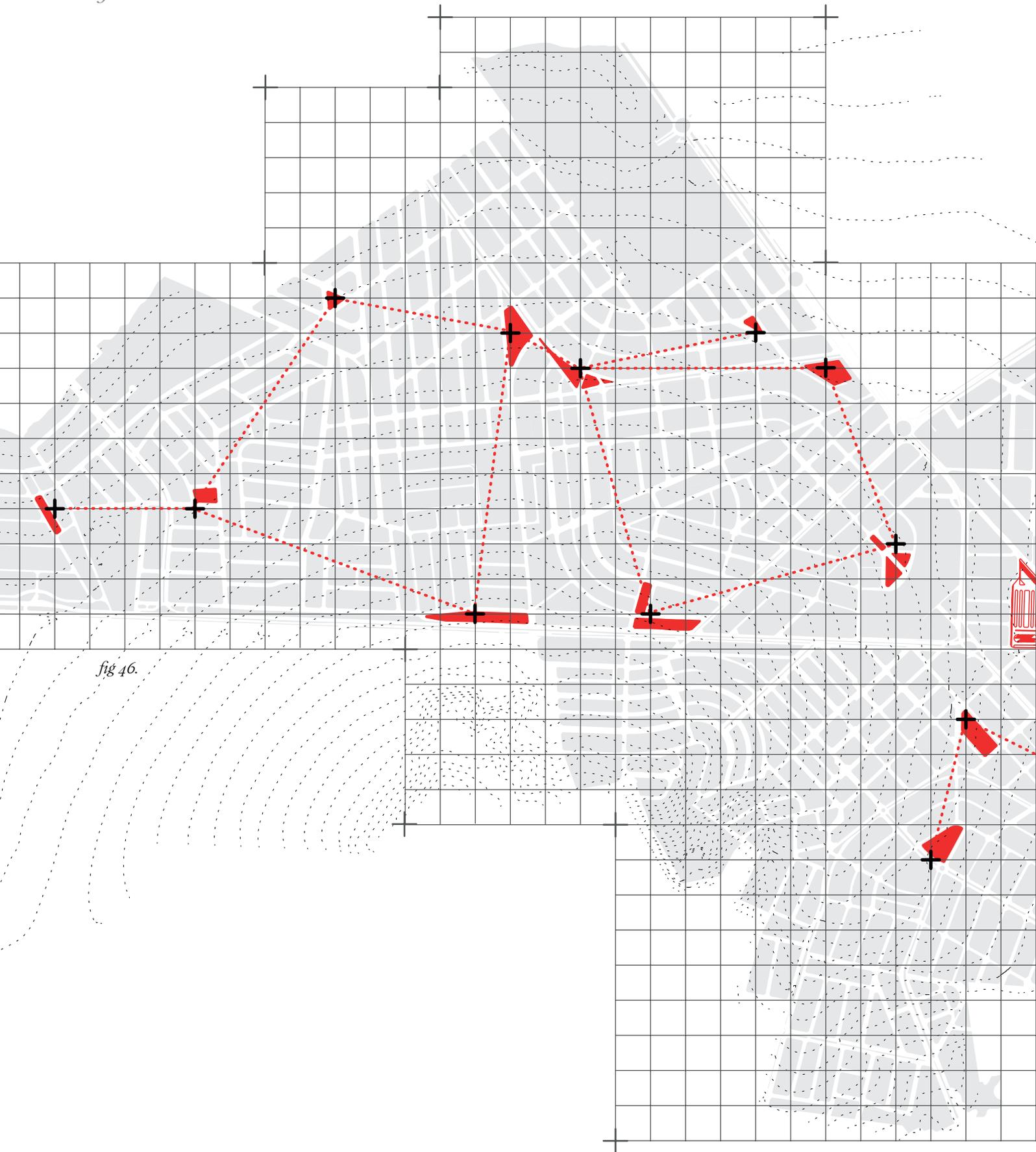


fig 46.

# diálogo entre projetos

*Categorias de Intervenção  
Aplicadas ao trecho 1*

Com os diálogos dos projetos específicos chegamos às categorias de intervenção dessa pesquisa. São elas deixas:

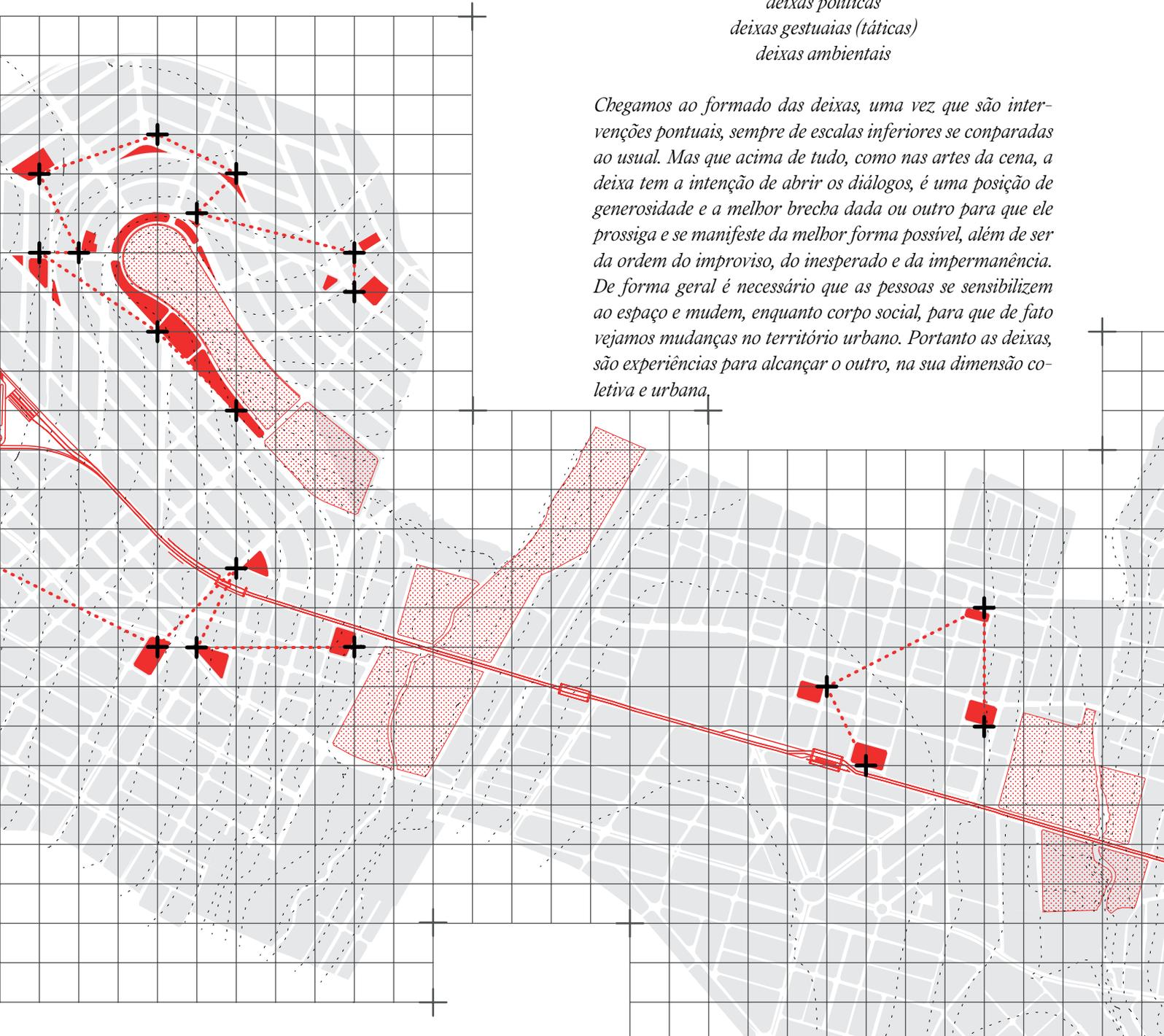
*deixas de desenho urbano*

*deixas políticas*

*deixas gestuais (táticas)*

*deixas ambientais*

*Chegamos ao formado das deixas, uma vez que são intervenções pontuais, sempre de escalas inferiores se comparadas ao usual. Mas que acima de tudo, como nas artes da cena, a deixa tem a intenção de abrir os diálogos, é uma posição de generosidade e a melhor brecha dada ou outro para que ele prossiga e se manifeste da melhor forma possível, além de ser da ordem do imprevisto, do inesperado e da impermanência. De forma geral é necessário que as pessoas se sensibilizem ao espaço e mudem, enquanto corpo social, para que de fato vejamos mudanças no território urbano. Portanto as deixas, são experiências para alcançar o outro, na sua dimensão coletiva e urbana.*

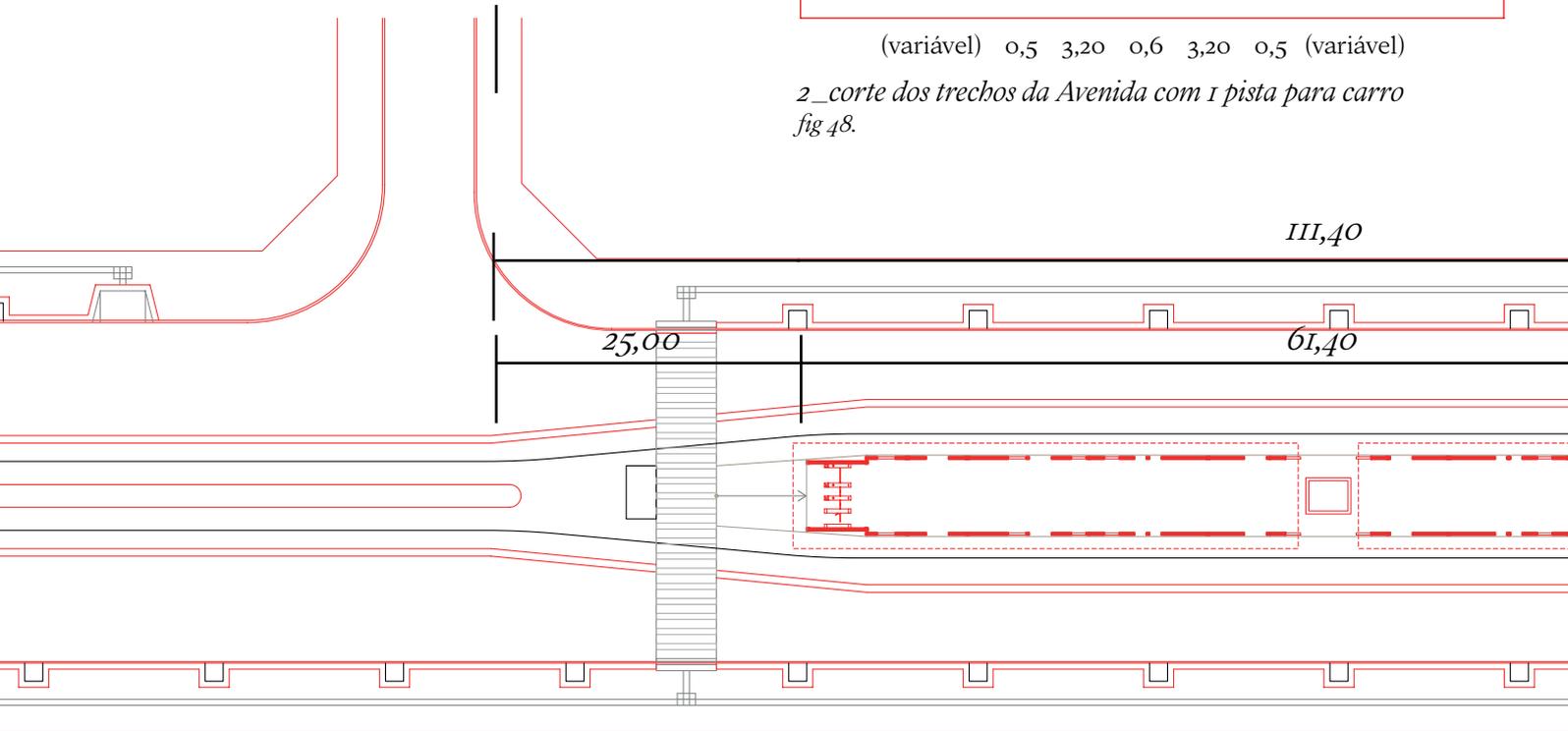


## deixas políticas

*Deixas políticas*

Em uma intervenção como a apresentada é fundamental que haja uma contrapartida do estado, que o estado também mude a forma de lidar (nesse caso) com o transporte público.

Será apresentada uma única deixa política, mas que abre portas para muitas transformações. Se trata da alteração da política de transportes público. Fazendo com que a taxa de manutenção e desenvolvimento do transporte público não esteja na mão unicamente do usuário direto. A partir da extensão da taxa à toda a população, direcionada diretamente ao transporte público, é possível a redução do preço das passagens, maior qualidade do transporte e maior número de usuários usufruindo desse direito. O transporte público precisa ser visto como um benefício a todos.



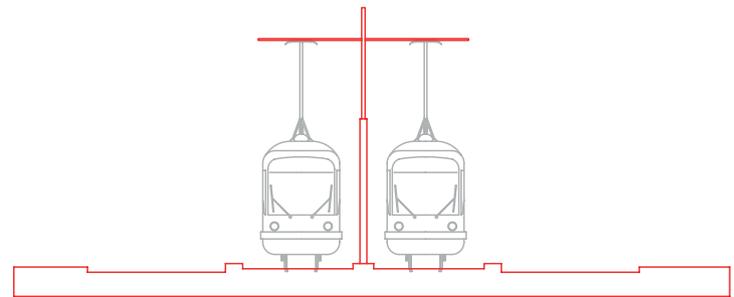
norte

1 \_ estação típica para vlt  
fig 47

## deixas de desenho urbano

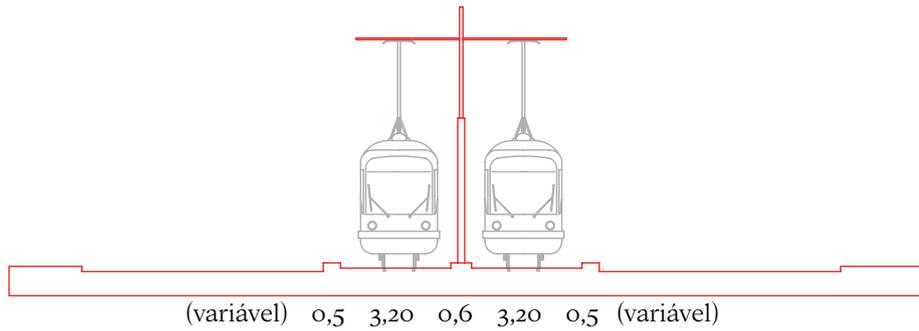
*Desenho Urbano*

São intervenções mais impositivas pois estão ligadas diretamente ao desenho urbanas, necessárias para o enfrentamento de problemas estruturais. É o caso do projeto de implantação de vlt, discriminado nos próximos diagramas.



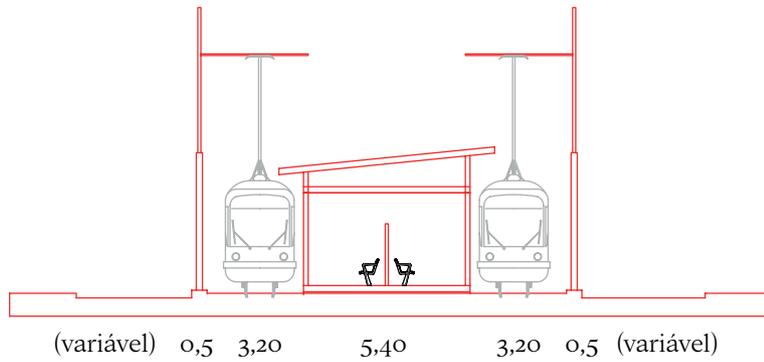
(variável) 0,5 3,20 0,6 3,20 0,5 (variável)

2 \_ corte dos trechos da Avenida com 1 pista para carro  
fig 48.



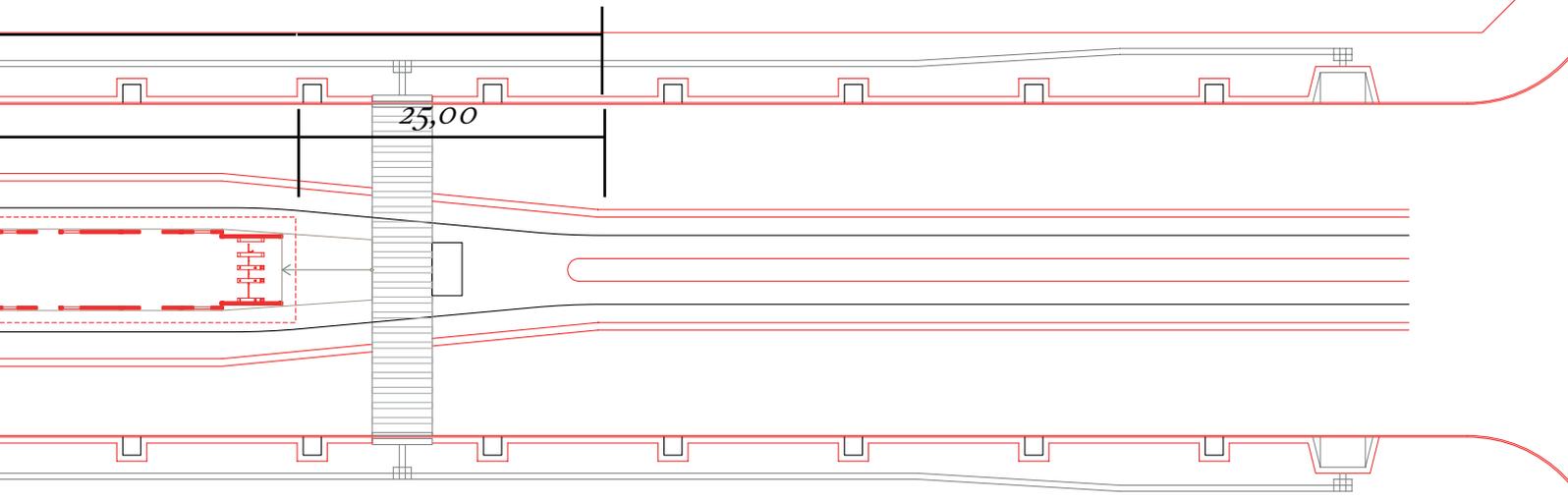
3\_corte dos trechos da Avenida com 2 pista para carro

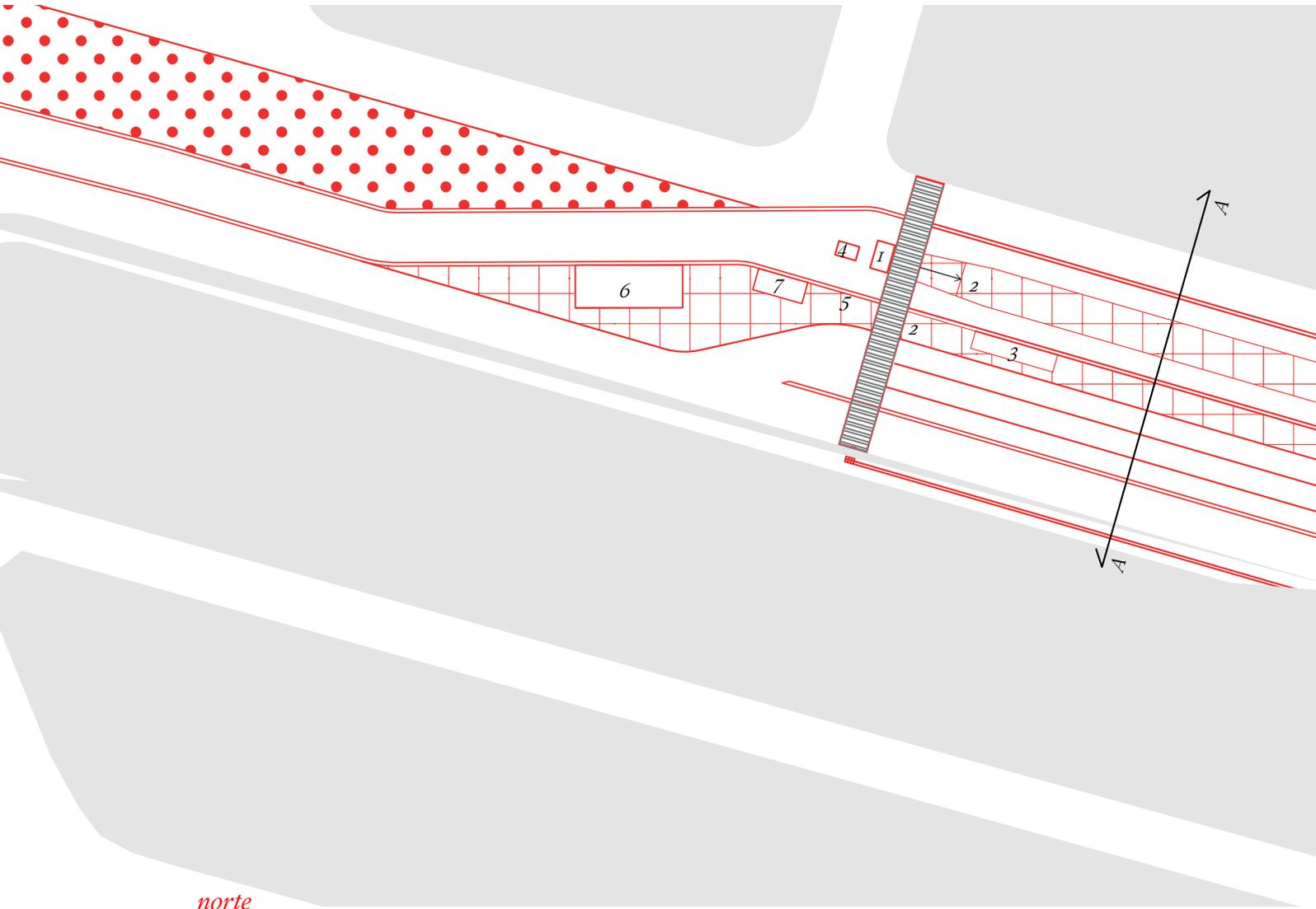
fig 49.



4\_corte dos trechos da Avenida com estação

fig 50.

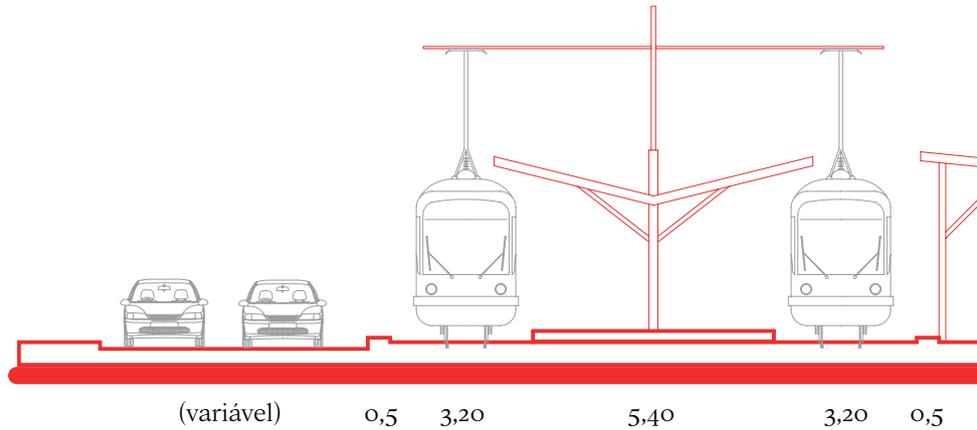




norte



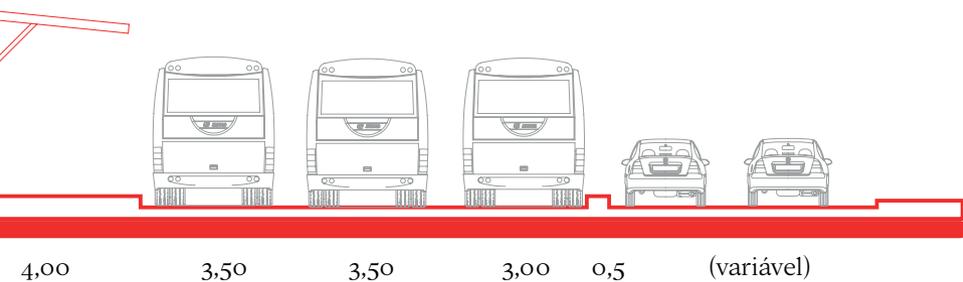
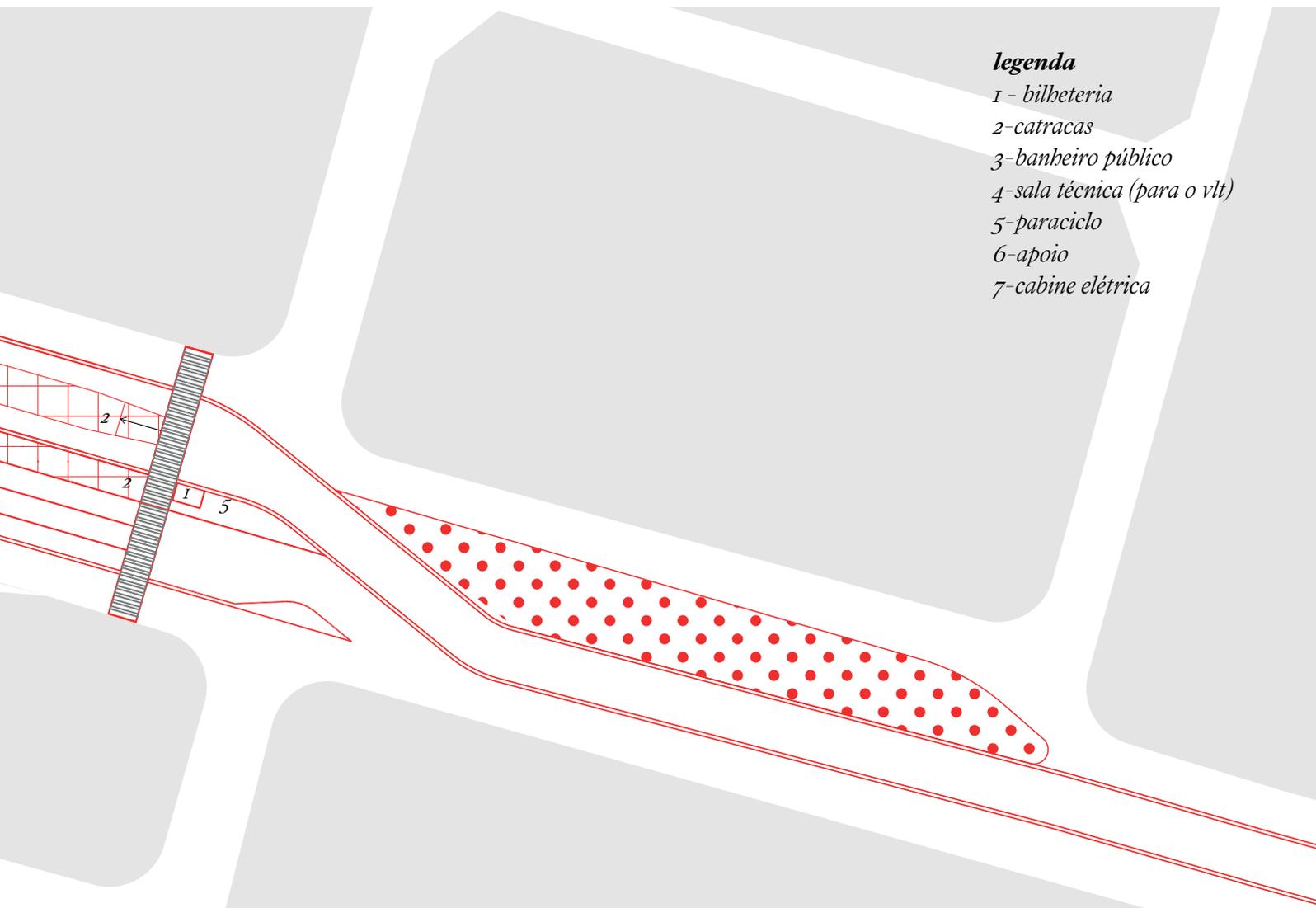
1\_terminal Dergo  
fig 51.

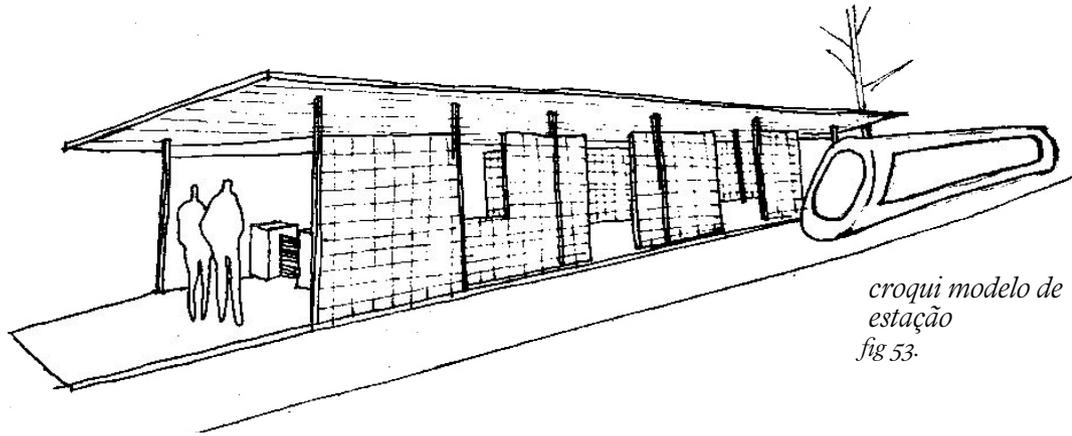


2\_corte AA  
fig 52.

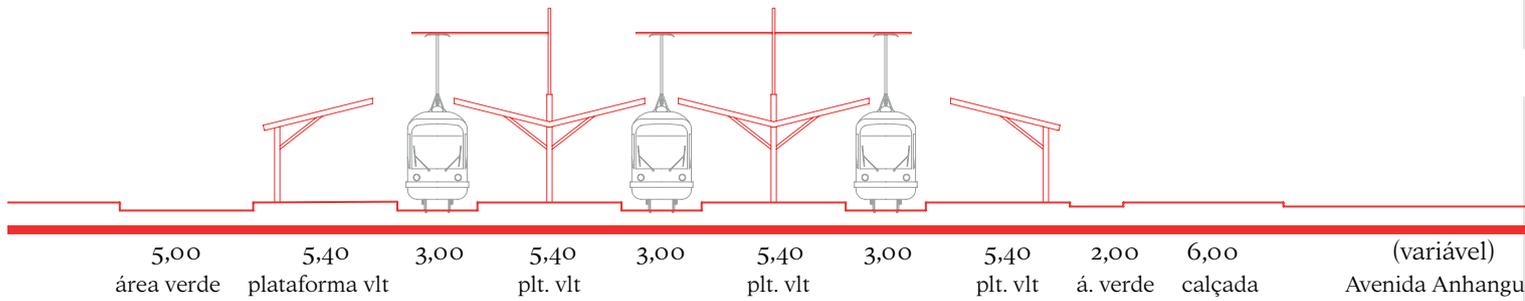
**legenda**

- 1 - bilheteria
- 2 - catracas
- 3 - banheiro público
- 4 - sala técnica (para o vlt)
- 5 - paraciclo
- 6 - apoio
- 7 - cabine elétrica

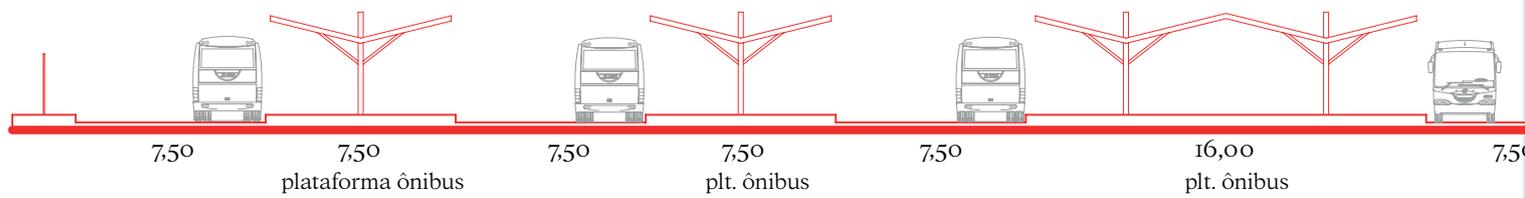




*croqui modelo de estação  
fig 53.*



*2\_corte AA  
fig 55.*



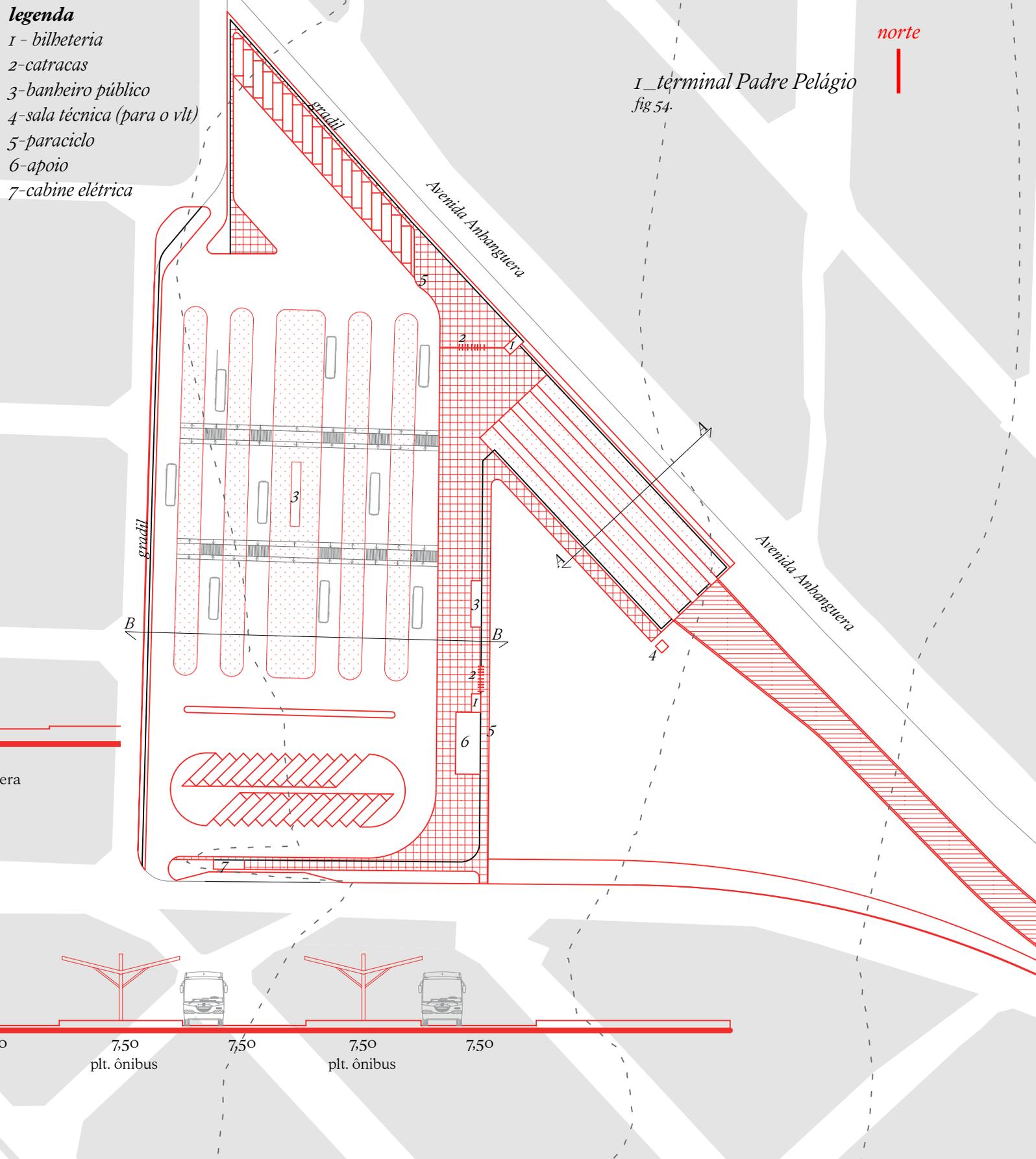
*3\_corte BB  
fig 56.*

percorrer e "neocupar" o eixo ANHANGUERA

norte



1\_ terminal Padre Pelágio  
fig 54.



# deixas ambientais

*Deixas Ambientais*

*Existem quando há necessidade de proteger algum bem natural, mesmo que não esteja na lista nos desejos de uma população específica. Precisando cada caso ser muito bem avaliado.*

*No projeto do trecho 1, afim de proteger uma A.P.P. existente e já quase toda ocupada, foi proposta uma via lindeira criando uma barreira com a possíveis ocupações.*

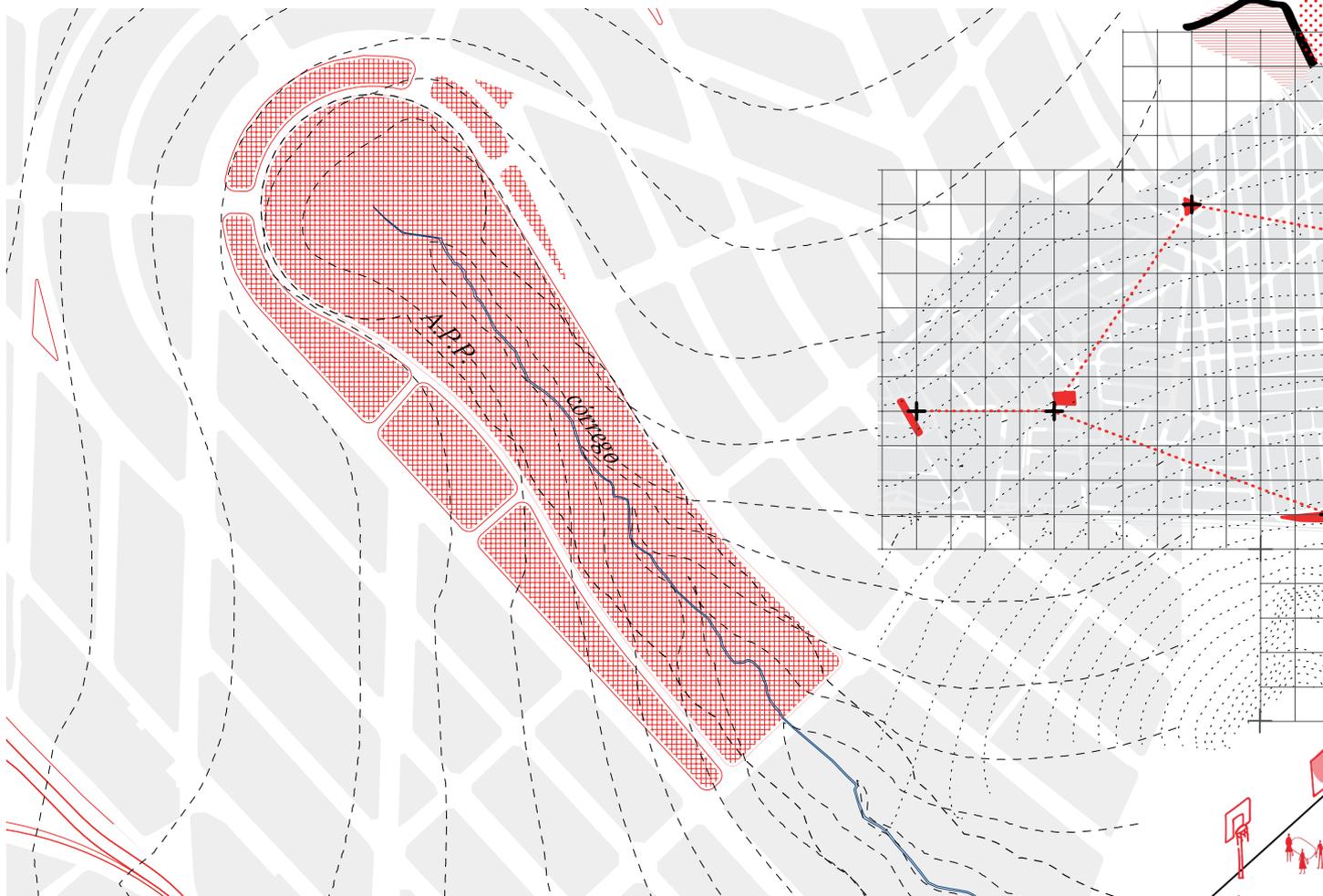
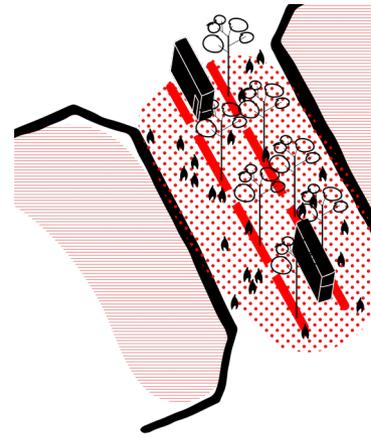
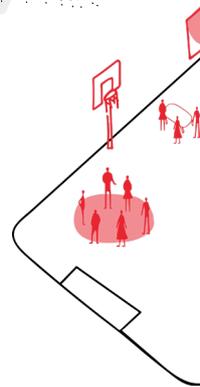


fig 57



# deixas gestuais

*Deixas Táticas*

É a forma menos invasiva e mais processual de intervenção, na qual é necessária a ativação do outro que habita esse ambiente para que este se torne um interventor autônomo.

No caso do trecho I, foram selecionado uma quantidade de áreas significativas (áreas vermelhas sinalizadas com uma cruz preta) que seriam destinadas a transformação do espaço pela utilização da população, desde de colorir a chão, a plantação arvores ou até mesmo criação de uma horta ou evento cultural.

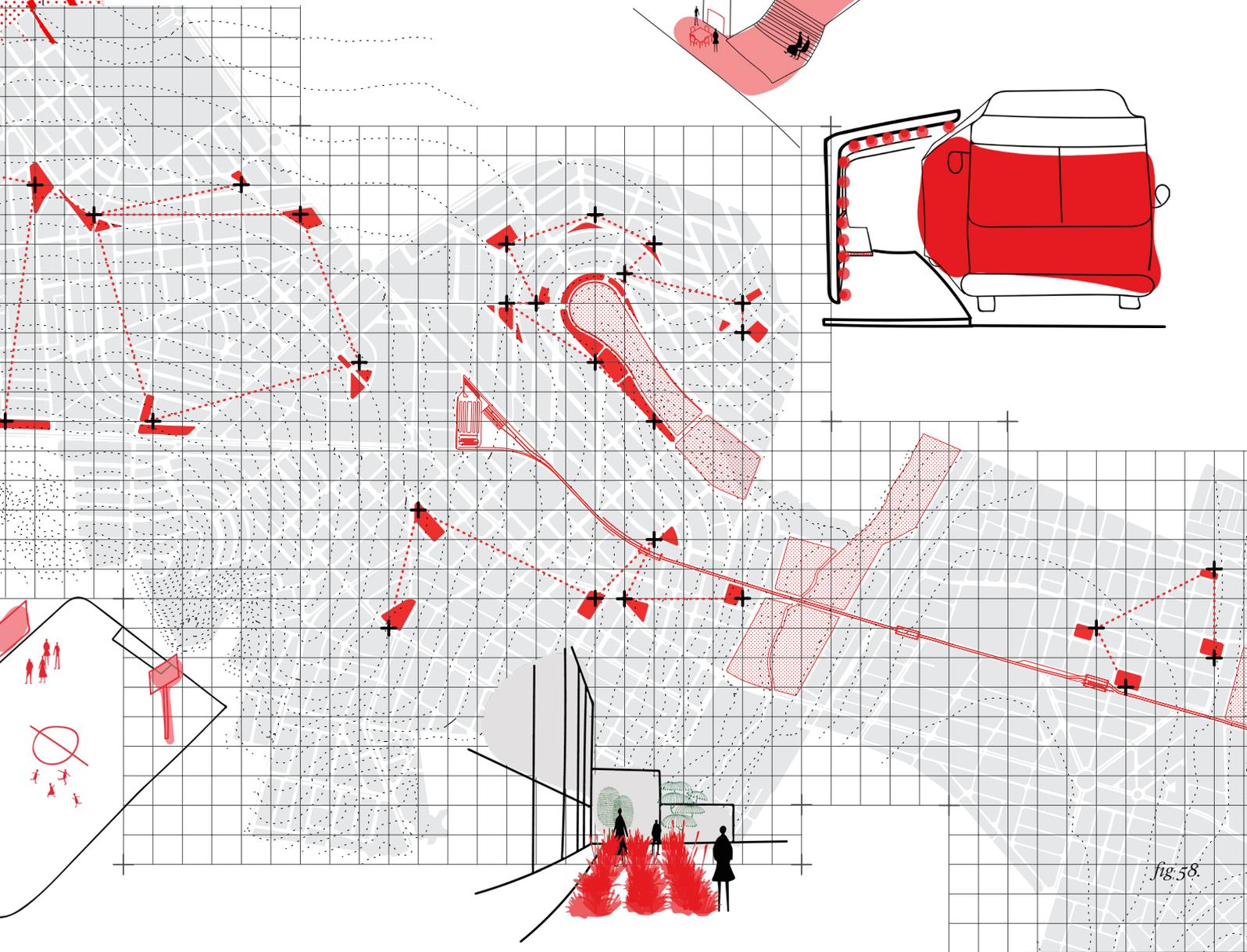
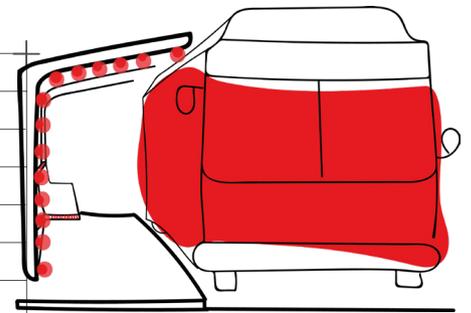
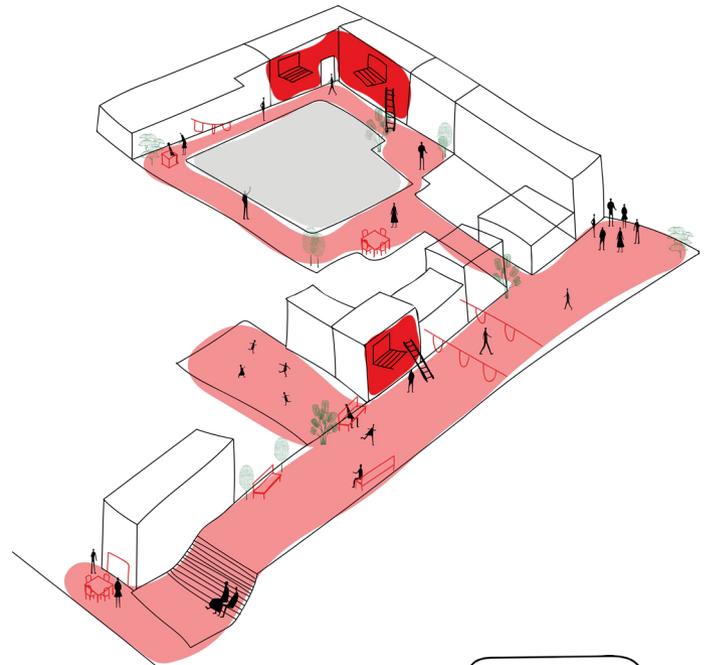


fig.58.

# conclusão

*Esta investigação inaugural, em meus estudos, sobre o tema e a metodologia expostos não pretende ser conclusiva e é merecedora de um olhar mais demorado. Muitas questões necessitam ser aprofundadas, inclusive o real desempenho dos projetos idealizados enquanto efetivas 'deixas', como oportunidade dos usuários do espaço se manifestarem com consciência e protagonismo. A guisa de conclusão me inclino a dizer que talvez as 'deixas' careçam de efetividade se atreladas às ferramentas do urbanismo que temos à mão, no atual momento, visto que, é da natureza destas ferramentas existentes tenderem ao controle e à visão individualista. Para além disso,*

*a diluição da dimensão metropolitana no recorte final detalhado é outro sintoma a ser refletido e estudado. Apesar dos desdobramentos do estudo terem sido prejudicados pelo limite temporal, como em toda pesquisa as falhas aumentam as possibilidades de futuros acertos. Finalmente, a proposta se mostra efetiva, enquanto instigadora de possibilidades outras para pensar o campo de atuação das(os) arquitetas(os) urbanistas.*

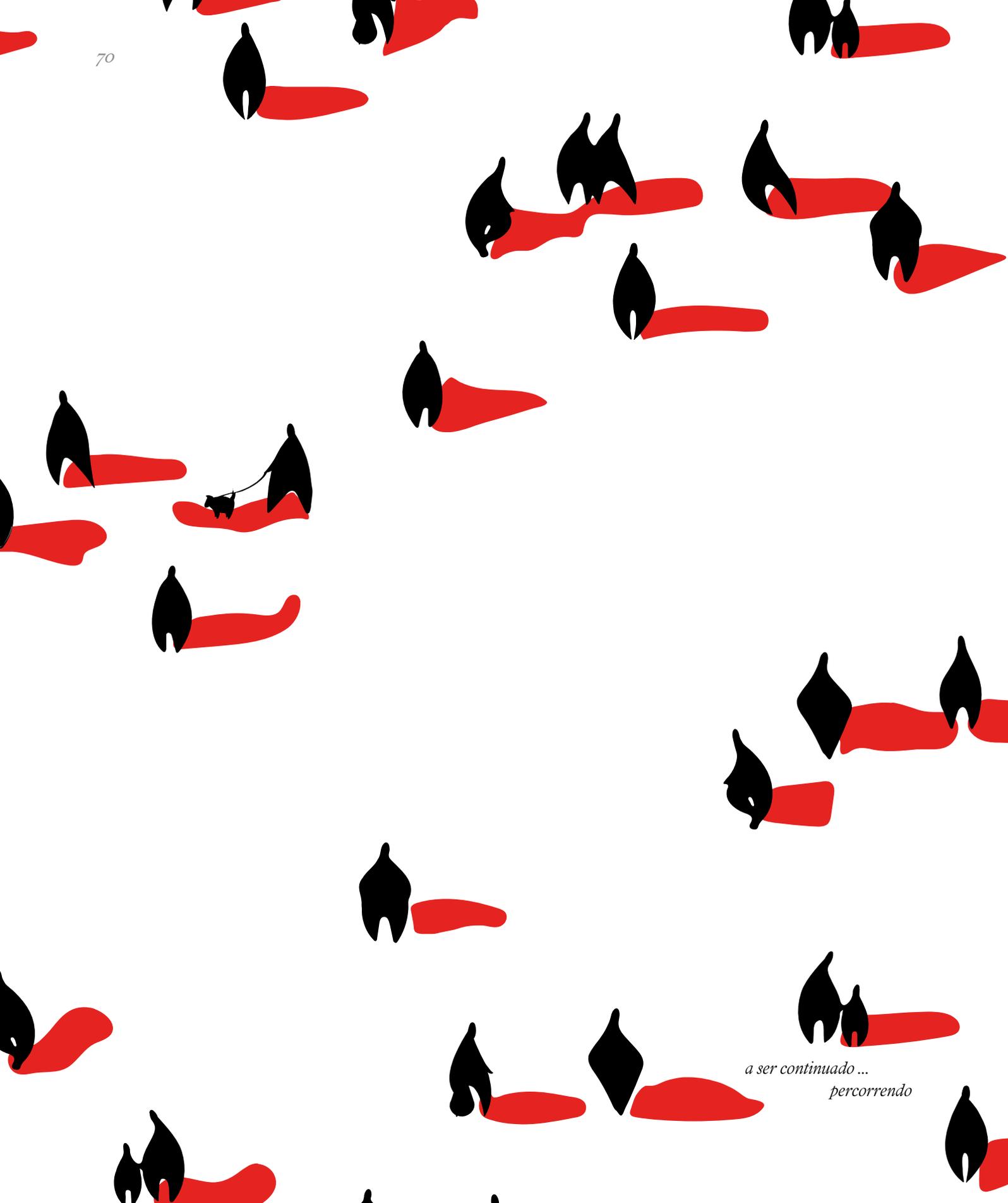
## referências bibliográficas & *Bibliografia Complementar*

### *referências bibliográficas:*

CHIQUITO, Elisângela de Almeida; OLIVEIRA, Carlos Alberto; URVOY, Phillipe; VELLOSO, Rita. **Crítica imanente, empiria e temporalidades - sobre alguns temas da historiografia e teoria urbana**, 2021. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1ZyMoe9VLAWAt5aq4kMigbxAs9rOpwyG5/preview>  
HARVEY, David. **Para entender O capital livro I**. São Paulo, SP : Boitempo , 2013.  
SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

### *bibliografia complementar:*

DE LIMA AMARAL, E. F.; DE LIMA AMARAL, C. V. **Estruturas invisíveis de segregação na Região Metropolitana de Goiânia**. Revista Brasileira de Estudos de População, v. 36, p. 1-31, 3 dez. 2019.  
DELFINO, Dhyogo Santis. **DESENHO URBANO E A PAISAGEM DA AVENIDA ANHANGUERA DE GOIÂNIA: ENTRE A CONCEPÇÃO MODERNA E A TRADICIONAL**. 2018.  
GIEDION, S. **Espaço, tempo e arquitetura o desenvolvimento de uma nova tradição**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.  
KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante: um manifesto retroativo para Manhattan**. São Paulo: Cosac & Naif, 2008.  
NETTO, José Paulo. **Introdução ao estudo do Método de Marx**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.  
SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. São Paulo: Vozes, 1979.  
SENNETT, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo, Companhia das Letras, 1988  
SILVA, Anderson Ferreira da. **Goiânia à Noroeste: da ocupação ao novo centro urbano**. 2014. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.



*a ser continuado ...  
percorrendo*