



Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Escola de Artes e Arquitetura
Arquitetura e Urbanismo
Trabalho de Conclusão de Curso

CALÇADÃO ANHANGUERA

UMA NOVA PAISAGEM PARA O CENTRO DE GOIÂNIA

GIOVANE BATALIONE FILHO

Goiânia
2020

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE ARTES E ARQUITETURA
ARQUITETURA E URBANISMO

GIOVANE BATALIONE FILHO

**CALÇADÃO ANHANGUERA
UMA NOVA PAISAGEM PARA O CENTRO DE GOIÂNIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial da obtenção do título de Arquiteto e Urbanista, pela Escola de Artes e Arquitetura da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, sob orientação da prof. Dr. Sandra Catharinne Pantaleão Resende.

Goiânia GO
2020

RESUMO

O Centro de Goiânia já foi sinônimo de centralidade e desenvolvimento em suas primeiras décadas, abrigando os principais equipamentos urbanos como bancos, lojas, restaurantes, mercados, teatro e entretenimento, além, claro, dos edifícios governamentais. Por esse motivo a população goianiense tinha o centro como principal centralidade, aonde as pessoas iam para realizar suas atividades cotidianas como: compras de produtos domiciliares (nos mercados populares); se encontrarem com outras pessoas nas praças e estabelecimentos; ou a singularidade de eventos, como a corrida de motocicletas, que atraía grande público para as avenidas largas do centro pacato de Goiânia. A Av. Anhanguera, objeto de estudo deste trabalho, se destacou desde o início como eixo comercial, abrigando as principais atividades comerciais da época, o que dava prestígio à avenida bem como ao bairro como um todo. Entretanto, com o crescimento da cidade e o surgimento de novas centralidades, ocorreu a migração de vários equipamentos para essas novas regiões, evento comum em outras capitais e cidades de dimensões maiores. A degradação veio com o tempo. As calçadas largas das principais avenidas foram sendo ocupadas por camelôs e bancas de jornais, as lojas de prestígio deram lugar a outras de menor valor agregado, as fachadas dos edifícios foram tomadas por publicidade, sendo alguns de valor histórico como aqueles em estilo Art Déco (primeiro estilo arquitetônico expresso na capital), além de outros tipos de poluição.

Palavras-chave: Áreas Centrais. Intervenção Urbana; Avenida Anhanguera; Goiânia; pedestrialização.

SUMÁRIO

1. CARACTERIZAÇÃO DO SÍTIO DE INTERVENÇÃO.....	5
1.1. EVOLUÇÃO URBANA.....	5
1.2. CENTRO AO LONGO DE SUA HISTÓRIA	12
3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS	30
4. PROPOSTA TEÓRICO CONCEITUAL.....	35
5. MEMORIAL JUSTIFICATIVO.....	38
6. Referências	42

1. CARACTERIZAÇÃO DO SÍTIO DE INTERVENÇÃO

1.1. EVOLUÇÃO URBANA

A cidade de Goiânia surgiu na década de 1930 em meio a um cenário de transição política que afetava o país como um todo. A república do “Café com Leite” (também conhecida como República Velha) passava por um período de decadência, em consequência, da crise econômica internacional e as disputas internas de poder, o que favoreceu a ascensão da Nova República, representada na figura do Presidente Getúlio Vargas (Brasil Escola, 2012)

Vargas assumiu o governo federal com um discurso revolucionário de “Marcha para o Oeste”, tendo como argumento a concentração da urbanização na faixa litorânea do país, enquanto as regiões Centro-Norte se encontravam pouco povoadas e eram de difícil acesso. Vargas nomeou como interventor da província de Goyaz¹ Dr. Pedro Ludovico Teixeira, que com apoio federal, coordenou a mudança da capital goiana da Cidade de Goiás para Goiânia, oficializada em 1937, rompendo com as antigas oligarquias e, ao mesmo, visava impulsionar o desenvolvimento para o Estado.

O traçado original da cidade foi projetado pelo arquiteto urbanista Atílio Corrêa Lima e, posteriormente, sofreu alterações da firma Coimbra Bueno, modificando alguns bairros e conservando outros, conforme a primeira proposta, como foi o caso do Centro, o núcleo urbano mais consolidado.

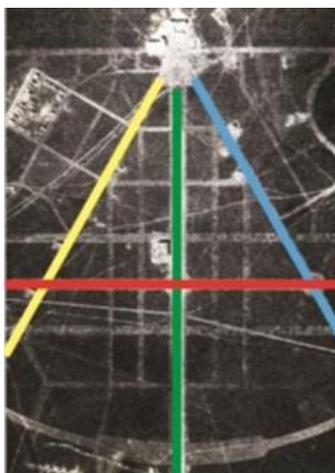


Figura 1: Imagem aérea do Núcleo Pioneiro de Goiânia em sua fundação. Destaque para Avenida Anhanguera em vermelho, Av. Goiás em verde e Av. Araguaia e Tocantins em amarelo e azul, respectivamente. Fonte: Santos, 2014

Formado pela academia francesa, Corrêa traçou uma malha ortogonal cortada por três eixos norteadores que saiam do centro administrativo de forma radiocêntrica

¹ Grafia à época para designar o estado de Goiás

em direção aos limites da cidade, sendo eles a Av. Araguaia, Av. Pedro Ludovico (atual Av. Goiás), e a Av. Tocantins (figura 01).

Previu-se para esse bairro os edifícios governamentais, localizados mais ao sul, os de comércio e serviço nas principais avenidas (Goiás e Anhanguera) e os residenciais ficaram delimitados às quadras lindeiras a essas vias.

A Avenida Anhanguera, objeto de estudo dessa pesquisa, assumiu posição de destaque na cidade desde sua criação, cortando a cidade recém criada de leste a oeste e a ligava ao Arraial de Campinas (ou Campininha das Flores) a oeste, importante na implantação do sítio urbano nos primeiros anos e a leste fazia ligação com os principais centros econômicos do país.

O crescimento da cidade foi acompanhado por estudiosos da área ao longo das 8 décadas de sua existência, que o dividiram em 4 partes, considerando as particularidades de cada fase. Essas determinaram aspectos importantes como o sentido de crescimento da cidade, demarcação de lugares ou a criação de polos de adensamento.

Para Lima (2014), a primeira fase de crescimento da cidade (figura 02), equivalente ao final dos anos 1930 e início da década de 1950, ocorreu no sentido noroeste com a ocupação do Setor Norte (atualmente faz parte do St. Central) e o St. Leste (atualmente St. Universitário e Vila Nova).

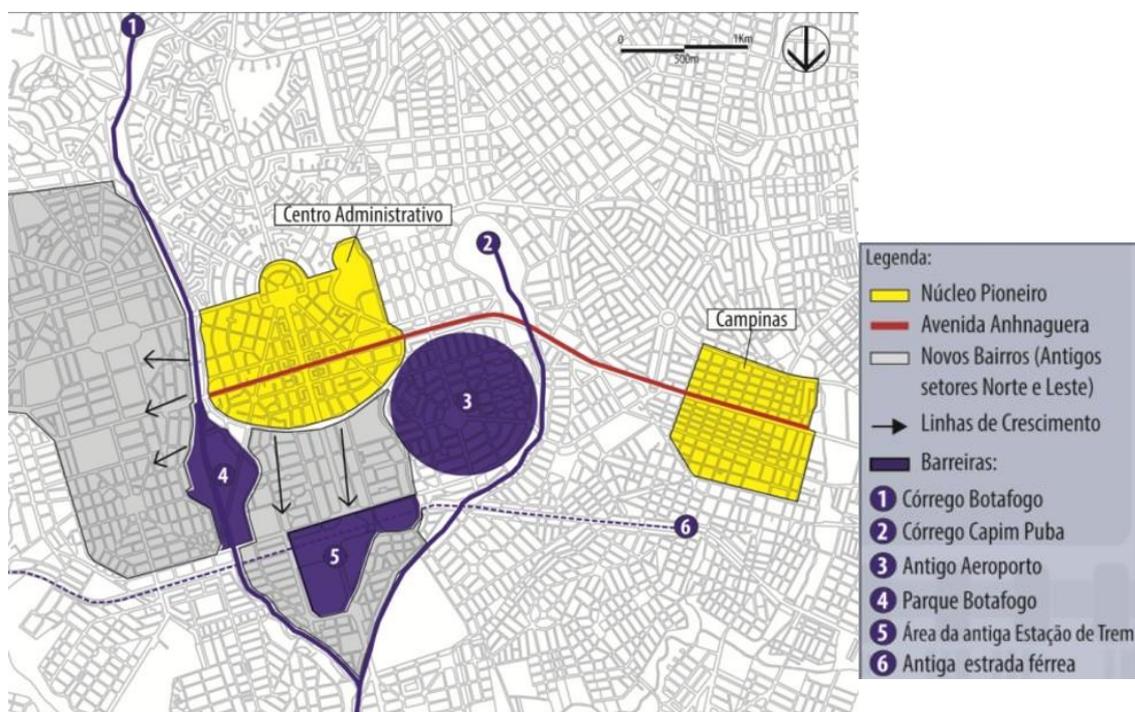


Figura 2: Expansão urbana na primeira fase de crescimento. Fonte: Santos, 2014.

As barreiras físicas do Córrego Botafogo, a antiga Estação de Ferroviária e o antigo Aeroporto foram elementos que limitaram o crescimento da cidade mais adiante

desses referidos bairros, ainda que a Avenida Anhanguera desempenhasse o papel de linha de crescimento.

Posteriormente, essas barreiras influenciariam no crescimento direcionado a sudeste, por não haver tantas transposições, viabilizando o loteamento e a ocupação dessas áreas. Bairros como os setores Oeste e Sul começaram a ser implantados ainda nessa fase, final dos anos 1940 e início dos 1950, sob o comando dos irmãos Coimbra Bueno (figuras 03 e 04).

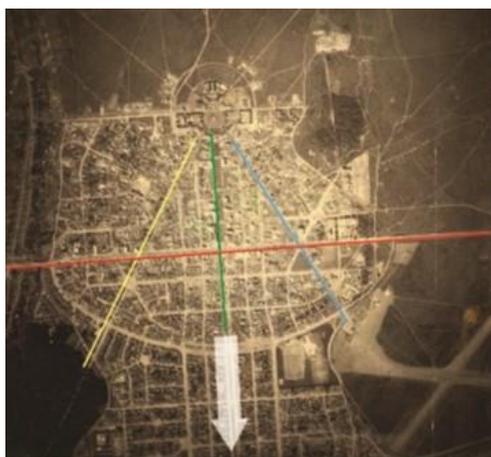


Figura 3: Imagem aérea do Núcleo Pioneiro de Goiânia década de 40. Destaque para **Avenida Anhanguera** em vermelho, **Av. Goiás** em verde e **Av. Araguaia** e **Tocantins** em amarelo e azul, respectivamente. Fonte: Santos, 2014



Figura 4: Imagem aérea do Núcleo Pioneiro de Goiânia final da década de 40. Destaque para implantação dos novos bairros da capital. Fonte: Santos, 2014 .

O Arraial de Campinas ofereceu suporte a Goiânia durante sua construção, continuou mantendo sua relação com cidade nova, através da Avenida Anhanguera, que concentrava o maior fluxo de pessoas e mercadorias entre as duas aglomerações.

As principais características desse período estão no zoneamento quanto ao uso do solo previsto nos primeiros planos diretores; nas delimitações das áreas verdes e a consolidação do Centro, no que se refere aos lotes que se encontravam vazios ou ociosos. Essas atividades foram coordenadas em um primeiro momento por Atílio Corrêa Lima (1933-1935) e, depois pela Firma Coimbra Bueno (1935-1958), conforme Ribeiro (2004). A segunda fase de crescimento da cidade foi no final da década de 1950 e boa parte da de 1960, quando houve uma expansão e pressão por aprovação de novos loteamentos.

Para Ribeiro (2004), essa fase foi marcada pelo espraiamento da cidade, destacando os parcelamentos irregulares sem o devido controle técnico em sua implantação. A especulação imobiliária, pressões de proprietários de terra que queriam lotear seus terrenos, e desavenças políticas colaboraram para que o plano de Saia não

fosse implementado, resultando no surgimento de inúmeros loteamentos, e o afastamento das populações de menor renda, e a descontinuidade do tecido urbano.

Esse período também foi marcado pela consolidação do Centro, Setores Coimbra e Oeste, sendo este o bairro que abrigou boa parte das elites da época. Também houve a aprovação do setor Bueno, localizado mais a sul e o Setor Aeroporto após a transferência do aeródromo para outra região. Essas mudanças contribuíram para que o trecho da Avenida Anhanguera entre Goiânia e Campinas se consolidasse, incorporando a cidade à capital como bairro.

Equipamentos como o Parque Lago das rosas também foram implantados nessa época, valorizando o setor Oeste e seu entorno, tornando-o o principal ponto de lazer dos goianienses nos finais de semana e feriados. Com piscinas de pedra e um lago aberto para banhistas, o espaço se tornou marco na história da capital goiana, notadamente pelo uso público do lago e do trampolim localizado no centro do lago.



Figura 5: Meninos brincam no trampolim do Lago das Rosas, na década de 1950, em Goiânia. Fonte: site G1 Goiás, 2018.

Com a intensa migração da década de 1960, houve a expansão a leste da Avenida Anhanguera e do Córrego Botafogo, mediante a implantação de bairros limitados pela construção da BR-153, que foi como uma barreira física para o crescimento da cidade nesse sentido. O Bosque do Botafogo foi cortado pela Avenida

Araguaia, ligando o centro ao que viria ser o Bairro Nova Vila e Vila Nova, incentivando o crescimento nessa direção (figura 07).

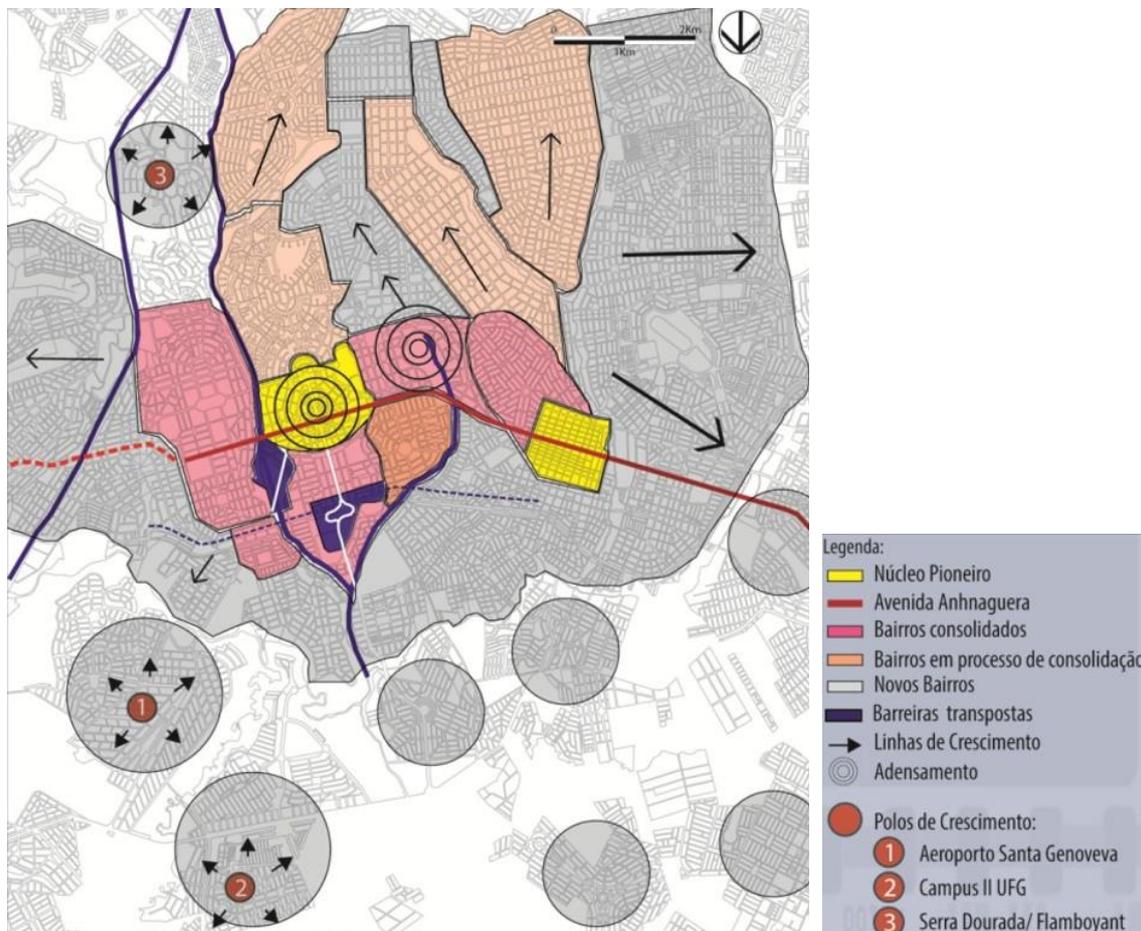


Figura 6: Expansão urbana na terceira fase de crescimento. Fonte: SANTOS, 2014.

A terceira fase, compreendida entre as décadas de 1970-80, é caracterizada pelas diretrizes apontadas no plano de desenvolvimento integrado de Goiânia, de 1969, coordenado por Jorge Wilhelm e Associados, que teve como foco o controle maior do parcelamento de novas áreas e controlar melhor a expansão urbana se comparada com a fase anterior. O plano diretor favorecia a verticalização em alguns setores, como o Central e o Oeste, que nessa época teve sua paisagem modificada, passando a abrigar edifícios de múltiplos pavimentos. O adensamento nesses referidos bairros implicou no adensamento dessas regiões, reforçando a Avenida Anhanguera como eixo de estruturação urbana.

Nesse período foi reforçado o papel de linha de crescimento da via, tornando-se o principal eixo de transporte coletivo. Seu prolongamento a oeste favoreceu a integração dos bairros da região noroeste com o centro. Cidades próximas, como Trindade e Inhumas foram favorecidas com esse prolongamento, melhorando a interligação entre essas cidades, além de reafirmar o papel de centralidade de Campinas e o Centro o de Goiânia. À medida que houve a implantação dos terminais

de ônibus ao longo da Avenida Anhanguera, houve o crescimento mais acentuada para leste associada à consolidação dos setores Leste Universitário e Vila Nova, reafirmando a transposição da BR-153, e maior ocupação dos setores Jardim Novo Mundo, Vila Bandeirantes e Setor Morais.

Equipamentos como o Estádio Serra Dourada, o Shopping Flamboyant, o Campus da UFG e o Aeroporto Santa Genoveva colaboraram para geração de polos de crescimento em regiões isoladas, sendo os dois primeiros no Jardim Goiás e os dois últimos na Região Norte, respectivamente. Esse crescimento pontual (visto com mais força na Região Norte) contribuiu significativamente para a conurbação com os municípios limítrofes à Goiânia, décadas depois, à medida que fossem crescendo.

Setores a sudeste como o Bueno e o Marista continuaram seu processo de consolidação, bem como o Setor. Sul que já se encontrava praticamente todo ocupado no final da década de 1980. As elites procuram preferencialmente ocupar essas regiões, que acabam, por consequência, recebendo melhor infraestrutura do que outras, cenário que é percebido atualmente.

Na quarta fase de crescimento de Goiânia, compreendida entre os anos 1990 e 2000, houve a verticalização de setores mais ao sul e sudeste da capital, consequência da especulação imobiliária e dos interesses econômicos, associados às mudanças da legislação urbanística. Destaque para as regiões em que residem a parcela mais abastada da sociedade, que coincide com os pontos de maior adensamento (figura 8).

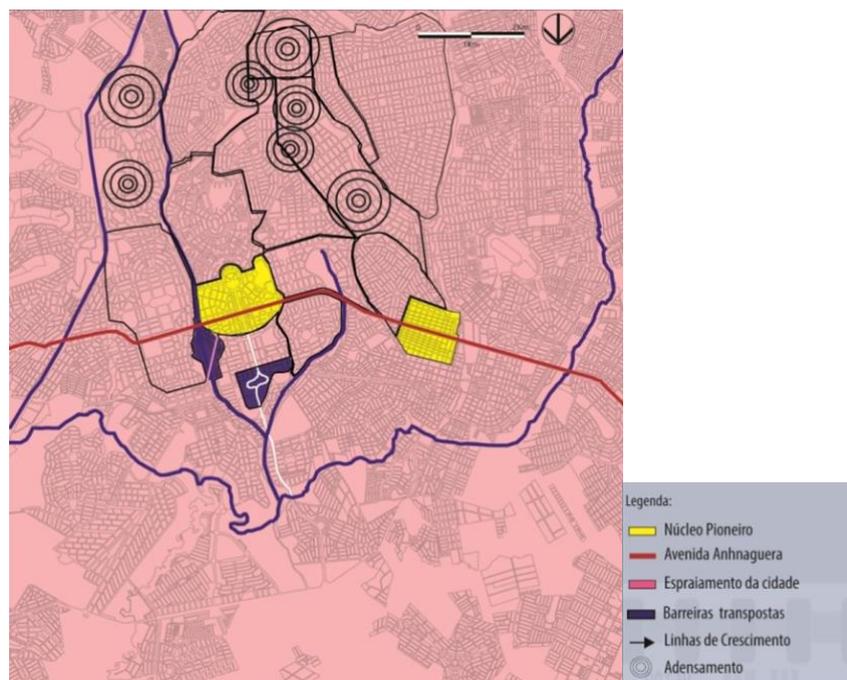


Figura 7: Expansão urbana na quarta fase de crescimento. Fonte: Santos, 2014.

Por outro lado, tem-se a extensão da Avenida Anhanguera ainda mais em direção leste, chegando ao Setor Novo Mundo, e a oeste até o Parque Oeste Industrial, tornando-se o eixo com maior comprimento leste-oeste, cortando e interligando a cidade, além de promover a articulação entre os municípios vizinhos, que, mais tarde, favoreceria a metropolização.

Isso levou ao desenvolvimento de projetos vinculados à estruturação do transporte público, tornando a Avenida Anhanguera o principal eixo de mobilidade urbana. Foi nessa fase que ocorreu a implantação do corredor exclusivo de transporte público, o Eixo Anhanguera, que inicialmente ligava o Terminal do Dergo ao da Praça da Bíblia, oferecendo uma alternativa de transporte mais rápida e organizada. A infraestrutura ocupou o canteiro central da avenida, segregada do tráfego por tachões (e posteriormente canaletas), diminuindo a pista de rolamento dos demais veículos. O embarque era realizado no nível do solo, que anos mais tarde viria a ser feito em plataformas implantadas no meio da Anhanguera.

O processo de transposição da BR-153, iniciado na fase anterior efetivou-se com a consolidação de vários bairros e outros em processo de consolidação. A rodovia se torna um eixo de deslocamento norte-sul, contribuindo para os processos de metropolização (figura 8).

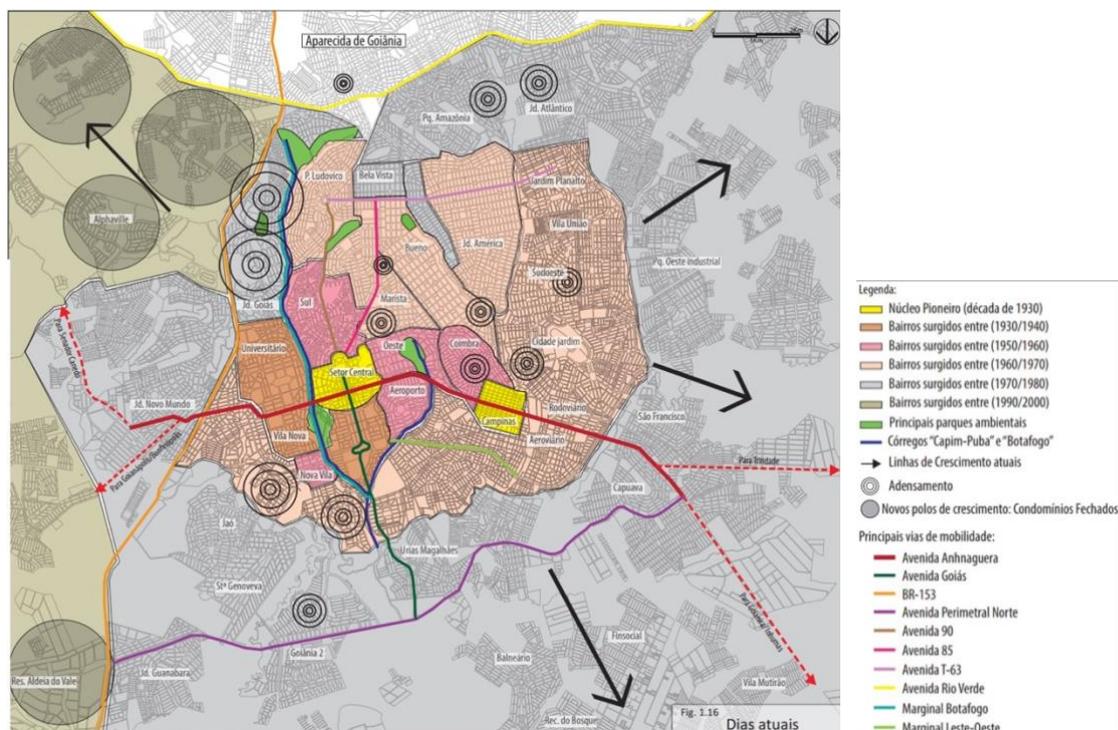


Figura 8: Expansão urbana na quinta fase de crescimento. Fonte: Santos, 2014.

A última e atual fase de crescimento da cidade, diz respeito ao ano de 2007, em diante, quando entrou em vigor o novo plano diretor. Dentre outros objetivos citados,

o documento procura recuperar e preservar as áreas verdes degradadas, traçar planos de mobilidade urbana e desenvolvimento dos principais eixos viários e a criação de novos parques como o Macambira Anicuns (parcialmente implementado).

O crescimento de condomínios fechados de alto padrão a leste da BR-153 se destaca nesse período com uma dinamização mais intensa entre Goiânia e Senador Canedo. Iniciados na década anterior, essas formas de habitação se concentram próximas a bairros de alto padrão (a exceção do Residencial Aldeia do Vale a norte).

Há também a continuação do processo de verticalização em diversos pontos da capital, colaborando assim para o aumento da densidade onde eles ocorrem, além de permitir esse adensamento ao longo dos eixos viários estruturantes.

As questões acima demonstram o processo de espraiamento da cidade, modificando a estrutura urbana, ainda que a área central mantivesse suas características morfológicas originais, ainda que mudanças socioculturais tenham afetado sua dinâmica. Como *locus* da vida cidadina, observa-se o papel ainda preponderante do centro para diversas camadas da população e pelo fluxo diário de pessoas que circulam e gravitam em torno da Avenida Anhanguera. Nesse sentido, observa-se, a importância do centro e seu papel como centralidade urbana

De modo geral, Goiânia foi se moldando como uma colcha de retalhos urbanos, fruto de um crescimento desordenado imposto pelos interesses imobiliários, que induzem a forma como a cidade será ocupada. Essa indução é dinâmica, e muda segundo esses mesmos interesses, transformando o tecido urbano direta ou indiretamente. O Centro é um exemplo de como um bairro pode ganhar um novo significado em função disso, abrigando outras atividades e outros usuários diferentes daqueles primeiros.

1.2. CENTRO AO LONGO DE SUA HISTÓRIA

Após fazer uma análise mais abrangente da evolução urbana da cidade de Goiânia, segue-se uma caracterização mais próxima do sítio de intervenção, o trecho da Avenida Anhanguera, compreendido entre o Lago das Rosas e a Praça do Botafogo, como objeto de análise e de delimitação da área de intervenção. Buscou-se compreender a origem da área, seu desenvolvimento até chegar ao atual cenário, relacionando a evolução urbana com a do sítio de intervenção.

A área de estudo foi definida no plano original de Goiânia por uma setorização seguindo preceitos modernistas, em que foram definidos os usos: comércio e serviço, institucional e residencial. Nesse primeiro momento, o gabarito das edificações enquadrava-se na escala humana, o que foi modificado nas décadas de 1970-80.

Nos primeiros anos de sua existência, o centro abrigava as mais altas classes da sociedade, concentradas nas quadras mais ao sul da Av. Anhanguera, enquanto as demais distribuíam-se entre os setores Leste, Norte e Campinas. O núcleo de comércio e serviço concentrava-se ao longo das avenidas Goiás e Anhanguera, conforme previsto no plano original e, apesar de ter havido alterações quanto ao tipo e um processo de popularização das atividades, ainda é o local que mais concentra essas atividades (VAZ, 2001).

No plano de Atílio também foi idealizada a criação de uma zona de lazer e entretenimento nas quadras lindeiras do Cine Teatro Goiânia, porém, com o crescimento do comércio ao longo da Anhanguera (que já se destacava como principal via da cidade), havendo pontos de encontro como na Rua 8 e vários cinemas distribuídos no Centro, mas que, ao longo do tempo, foram se perdendo, conforme relata Vaz (2001).

Nas décadas de 1950-60, como já foi dito, houve uma expansão no sentido oeste. Parte da referida elite passou a estabelecer residência ali, atraindo consigo infraestrutura urbana para atender suas necessidades. O Centro ainda ocupa uma posição de destaque, mesmo com a criação dos novos bairros. Os equipamentos existentes e o fato de ser um bairro já consolidado colaboraram com isso.

Nas décadas seguintes, o Centro passaria por um momento de verticalização (figuras 9 e 10), modificando de forma significativa a escala humana que existia. Prédios corporativos e residenciais levaram ao adensamento, principalmente às margens das avenidas principais.



Figura 9: Vista aérea do Centro década de 1960. Fonte: Acervo SEPLAN.



Figura 10: verticalização da Avenida Goiás. Fonte: Acervo SEPLAN.

A exemplo do edifício modernista Parthenon Center inaugurado em 1976 entre a Rua 4 e a Av. Anhanguera, que destaca-se pelo seu volume e conceito (figuras 11 e 12).



Figura 11: Foto do antigo Mercado Municipal em 1968. Fonte: acervo SEPLAN.



Figura 9: Foto do Parthenon Center atualmente. Fonte: Google Earth.

Apesar de seu pioneirismo como primeiro edifício garagem da cidade, ele não foi bem aceito pela população por ter substituído o antigo mercado, conforme discorre Castro (2014):

[...] no lugar do antigo Mercado municipal de Goiânia, o Parthenon Center deveria incorporar ao seu programa as atividades de seu precursor, o que infelizmente não ocorreu. Este fato trouxe prejuízo para o centro e, sobretudo, para a significação que se fez do próprio edifício. (CASTRO, 2014, p.433)

Aos poucos o Centro foi perdendo seu aspecto de cidade interiorana e pacata, assumindo uma aparência de metrópole. O crescimento da população favoreceu para que isso acontecesse, além da expansão urbana (SANTOS, 2014).

À medida que a cidade se expandia, nas décadas de 1970- 80, outros núcleos de comércio e serviço foram surgindo, e, paulatinamente, transferindo a relevância do centro da cidade e seu caráter elitizado. Setores como o Marista, Bueno e, o próprio, Setor Oeste passaram a abrigar esse posto privilegiado, atraindo as elites. Isso acaba gerando um processo de desvalorização do centro, que, com o passar dos anos iria se agravar até chegar ao atual estado de parcial abandono, sendo muitas vezes rotulados como lugar marginal e decadente.

O comércio ainda é pujante mesmo que tenha sido ao longo do tempo assumido novas feições e se voltado para as classes de menor poder aquisitivo. Observa-se, nos dias de semana, há um fluxo intenso de pessoas, principalmente na Avenida Anhanguera devido a sua extensão, conectando-se a bairros mais longínquos por meio do transporte coletivo.

O corredor exclusivo de ônibus foi implantado em 1976, conhecido por "Eixão", inicialmente contava com 19 plataformas distribuídas ao longo do canteiro central (figura 13) e, depois, foi substituído por plataformas elevadas, modificando a paisagem da via. O transporte viabiliza o acesso ao centro de forma mais rápida, principalmente para a população de menor poder aquisitivo, dependentes desse modal locomoção. Ao todo são aproximadamente 200 mil usuários de toda Goiânia (METROBUS, 2016) que possuem acesso a 5 terminais que estão interligados pelo eixo, além das extensões para as cidades de Senador Canedo, Trindade e Goianira.



Figura 13: Eixo Anhanguera em 1976. Fonte: Acervo TRANSURB / METROBUS

O Corredor exclusivo conta também com alguns equipamentos importantes ao longo de seu percurso, sendo ferramenta útil para a democratização da cidade ao oferecer acesso rápido a estes (figura 14)

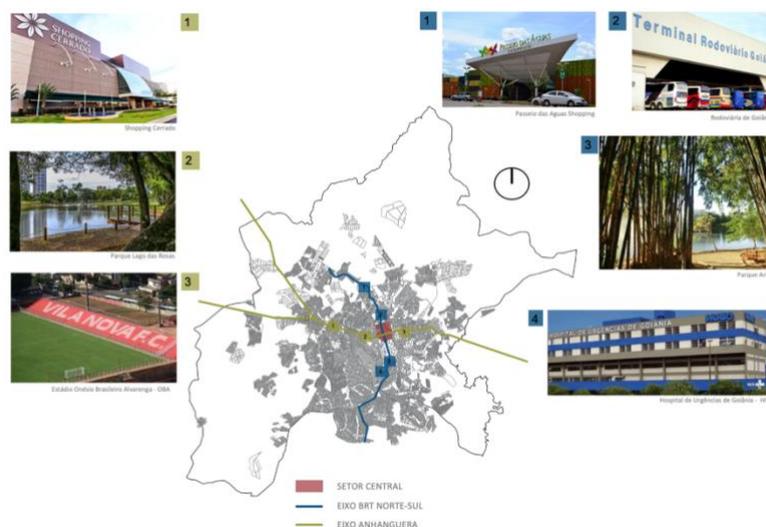


Figura 14: Equipamentos urbanos ao longo dos eixos de estruturação viária. Fonte: elaborado pelo autor, 2020.

O eixo Norte-Sul (em processo de implantação), que liga Aparecida de Goiânia a área norte da capital, também possui essa característica. Cruzando com o Eixão no centro da cidade, possibilitará aos usuários de ambos sistemas de transporte acesso a todos os equipamentos ao longo desses dois eixos, ampliando a acessibilidade e a integração.

2. ANÁLISE DO LUGAR

Das décadas de 1980 aos dias atuais, o processo de desvalorização do centro se intensificou, perdendo valor simbólico e cultural, deixando de gerar urbanidade, conforme aponta Santos (2014) e Vaz (2001). As consequências disso implicam na desvalorização da arquitetura histórica, depreciação do espaço urbano e marginalização, além de esvaziamento de parte do centro e outros usos que o tornam menos dinâmico. Para melhor compreensão dessa dinâmica e caracterização, são apresentados mapas acerca dos aspectos urbano paisagísticos a fim de definir os problemas e potencialidades da região e, conseqüentemente, propor uma intervenção alicerçada em três eixos: patrimônio cultural edificado, memória urbana e mobilidade.

De modo geral, observam-se as particularidades da dinâmica e do cotidiano presente no centro, seja pela leitura do uso do solo, seja pela observação das atividades realizadas no centro e as apropriações presentes (figura 15)

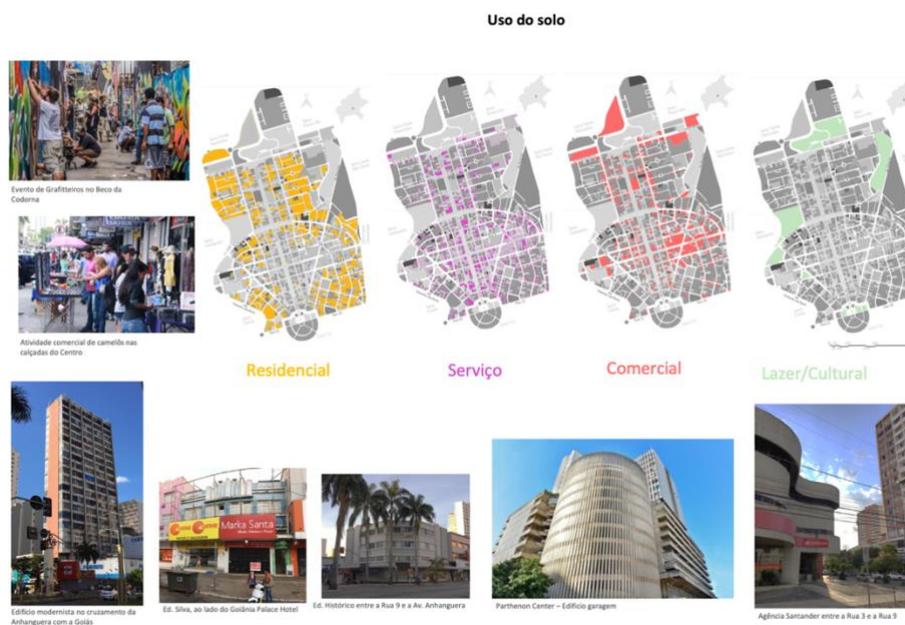


Figura 15: Equipamentos urbanos ao longo dos eixos de estruturação viária. Fonte: elaborado pelo autor, 2020.

A seguir foram separados alguns dos principais usos do bairro conforme a influência e relevância desses, que colaboram de forma mais expressiva para a identidade do lugar (vale ressaltar que não são os únicos usos encontrados). Cada um será abordado de forma individual, a fim de deixar mais claro a espacialização desse no tecido urbano do centro.

SERVIÇOS E COMÉRCIO

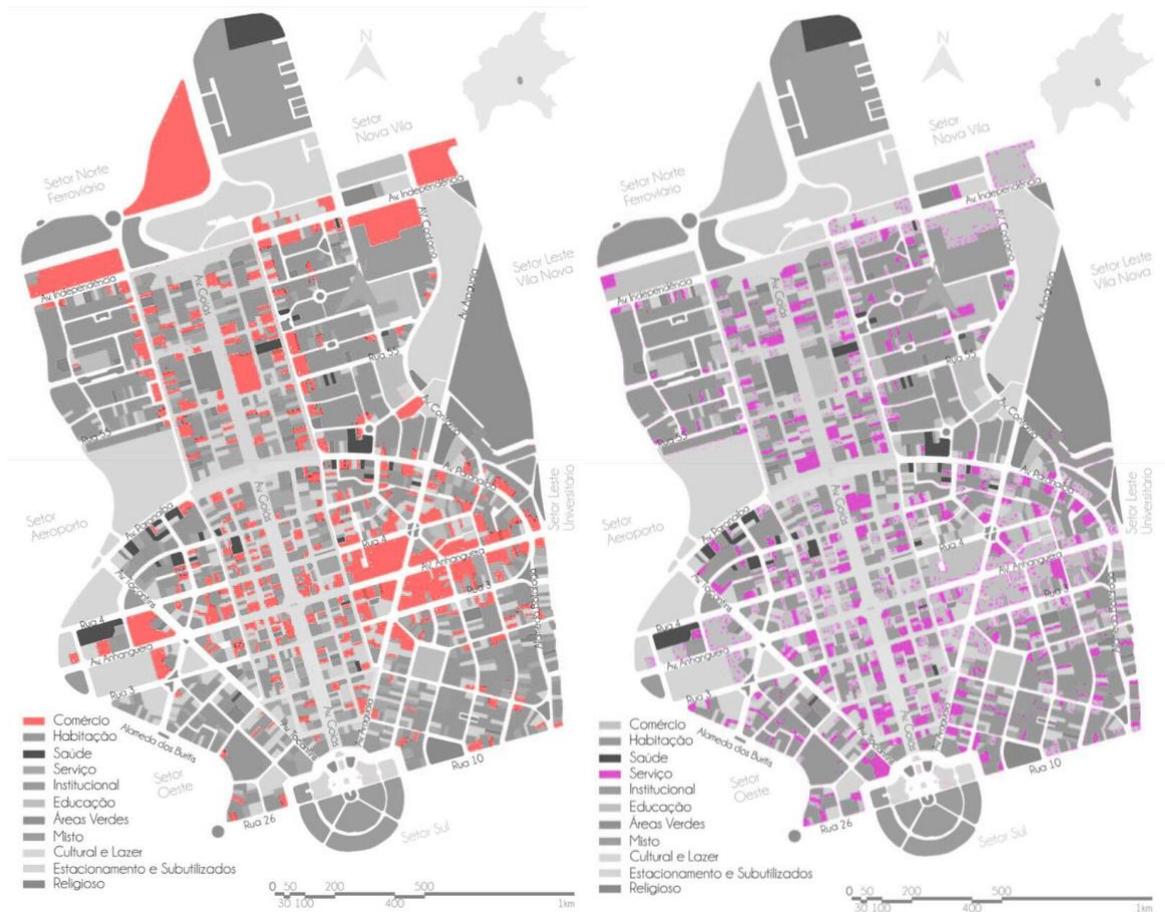


Figura 16: Mapa dos usos comerciais e de prestação de serviço da esquerda pra direita, respectivamente. Fonte: VALIM, 2018.

A concentração dos setores de serviço e comércio ocorre entre as Avenidas Araguaia, Tocantins e Paranaíba e ao longo da Avenidas Goiás ao norte da Paranaíba, estendendo-se também ao longo da Avenida Anhanguera (figura 14). Esses estabelecimentos são em maioria de cunho popular, destacando-se as lojas de eletrodomésticos, lojas de calçados, lojas de departamentos e de utilidades.

Há um adensamento de edificações comerciais no cruzamento da Araguaia com a Anhanguera, onde se encontram dois equipamentos importantes de caráter comercial, o Mercado Central e o Camelódromo do Centro (que também agrega prestação de serviços).

A norte, há um polo de moda têxtil de abrangência nacional, referente o Shopping da Estação, lojas da R. 44 e adjacências, Feira Hippie e o Shopping Araguaia. A

atividade tem relevância na geração de receita para o município, embora traga transtornos devido ao conflito de fluxo de pessoas, veículos e mercadorias (figura 18).



Figura 17: Comércio na Av. Anhanguera. Fonte: Google Earth, 2020.



Figura 18: Rua 44 durante horário de pico. Fonte: site Diário do Estado, 2020

A sul, entre a Av. Anhanguera e a Praça Cívica, a quantidade de comércios diminui, dando espaço a pequenas empresas de cunho corporativo e instituições governamentais e privadas em sua maioria. A leste da Av. Araguaia e a oeste da Avenida Tocantins concentram-se comércios vicinais, voltados a atender as duas zonas residenciais que ainda existem no Centro. A presença desses usos ocorre mais próximo à Catedral e ao Bosque dos Buritis, em que se constatam também a presença de

pequenos mercados, farmácias e restaurantes, revelando o cotidiano e as relações desses usos com o predomínio residencial da parte oeste do bairro (figura 19).

Outras atividades específicas do centro como lojas de antiguidades, livrarias, relojarias, lojas de CD's e Vinil, conserto de antiguidades ou objetos em desuso atraem pessoas de toda cidade, já que essas atividades são menos recorrentes em outras regiões da cidade.

A zona residencial apresenta expressiva ocupação do setor como foi percebido durante a pesquisa. Foram subdivididas em 3 zonas, sendo elas (figura 19): a Zona Buritis (próxima ao bosque de mesmo nome), a Zona da Catedral (próxima a Catedral de Goiânia), e a Zona Norte (entre a Av. Paranaíba e a Independência), seccionada pelos comércios e serviços que espalham-se ao longo dos dois principais eixos viários do Centro (Goiás e Anhanguera).

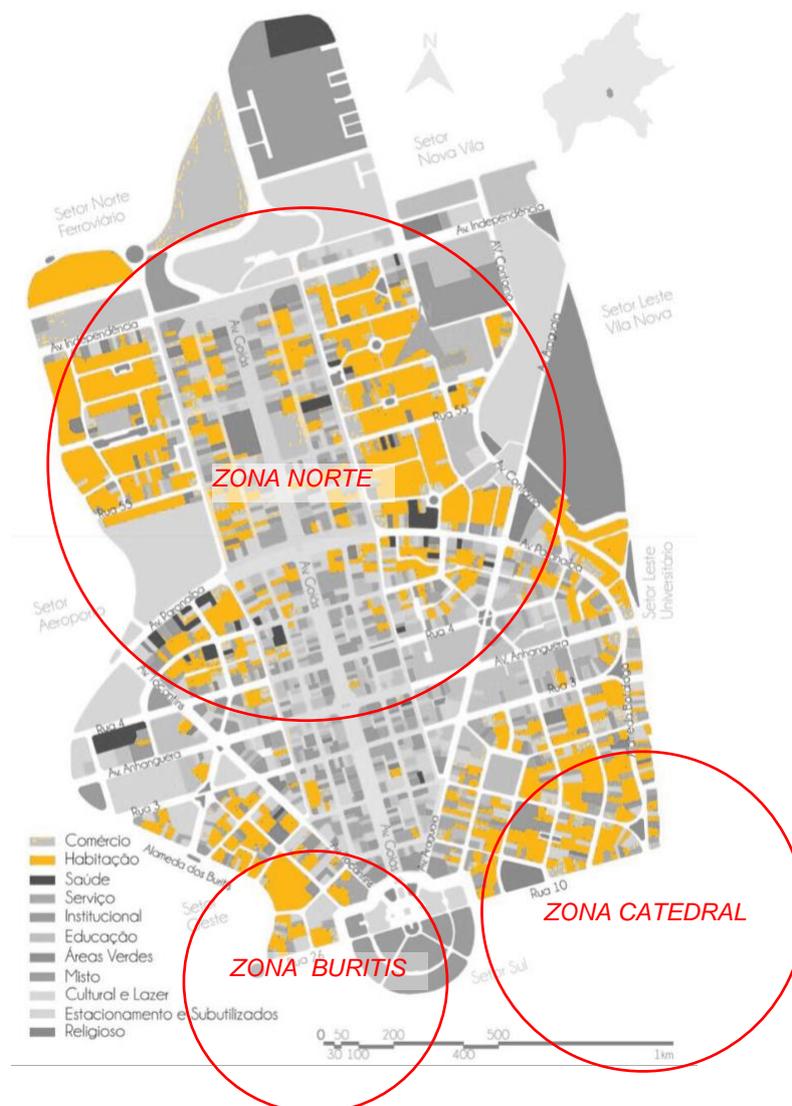


Figura 10: Levantamento destacando zonas habitacionais. Fonte: Lima, 2014. Organização do autor, 2020.

As imagens dessas zonas demonstram as diferenças morfológicas entre elas, sendo as Zonas do Bosque dos Buritis e da Catedral mais adensadas se comparadas à Zona Norte, em que há uma paisagem mais próxima à ocupação original da cidade, sendo também conhecida por Bairro Popular (figuras 20 e 21)



Figura 20: Edifícios de habitação coletiva próximos ao Bosque dos Buritis. Fonte: Google Earth, 2020



Figura 21: Residências no zoneamento Norte. Fonte: Google Earth, 2020.

A Zona do Bosque dos Buritis se destaca por abrigar moradores de maior poder aquisitivo. Fatores como a proximidade com o Setor Oeste (predominantemente de classe média), o bosque, e o centro administrativo colaboram para essa valorização dos imóveis. Gabaritos de até 25 pavimentos são encontrados nessa região.

Já do outro lado, a Zona da Catedral Metropolitana abrange uma área um pouco maior que a do Buritis, embora a falta de equipamentos urbanos como um bosque, e a localização entre a Marginal Botafogo (via expressa) e as zonas comerciais, colaborem para sua menor valorização. Além de residenciais térreas, apresenta também uma verticalização com gabarito que varia entre 4 a 22 pavimentos.

A Zona Norte, predominantemente composta por habitações térreas, possui moradores de menor poder aquisitivo comparado às outras duas zonas. Limitada pela Avenida Independência a norte, e o Parque Mutirama a Leste, conecta-se ao Setor Aeroporto em direção Oeste, cuja tipologia é mais homogênea. A sul da Avenida Paranaíba há algumas aglomerações de residências que resistem ao avanço de outros usos, em alguns pontos enclausurados em vielas e ruas estreitas. Apesar da condição desfavorável, é possível incentivar o crescimento dessas com a devida intervenção urbana.

As instituições dos mais diversos tipos espalham-se no setor, entre delegacias, sedes administrativas, sindicatos e outros. A maior concentração delas está na Praça Cívica (que é coerente devido sua relevância), entre eles o Palácio das Esmeraldas, Palácio Pedro Ludovico Teixeira, Secretaria de Cultura de Goiás, Museu Goiano Professor Zoroastro Artiaga, Museu da imagem e do som dentre outros. Vale destacar que boa parte desses edifícios são tombados pelo patrimônio histórico (figura 22).

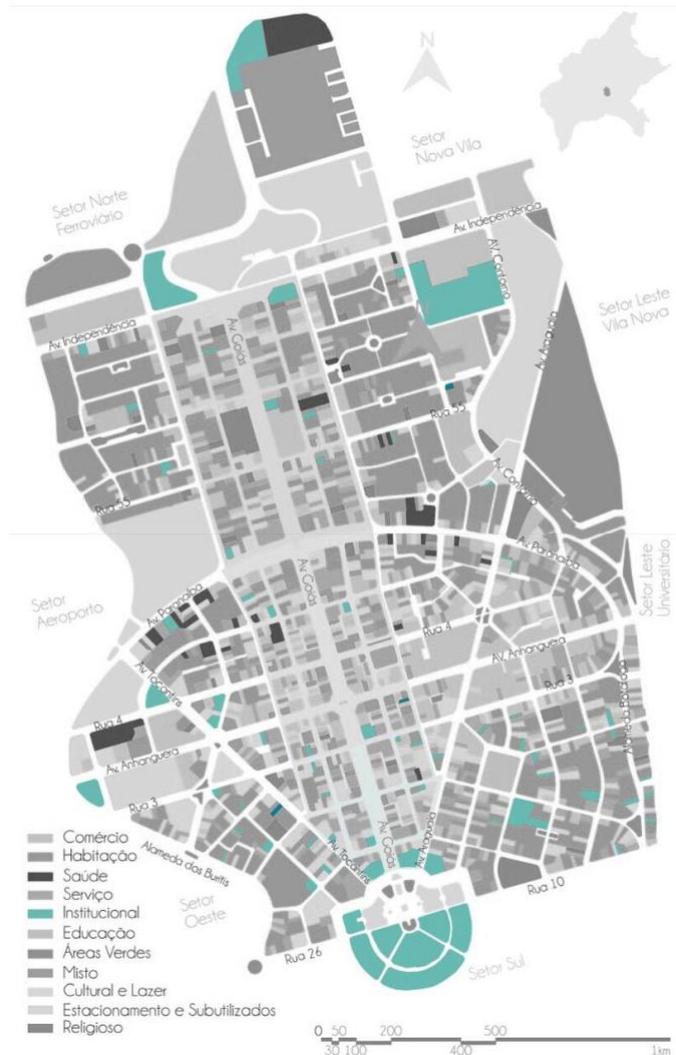


Figura 22: Mapa de usos institucionais. Fonte: VALIM, 2018.



Figura 23: Palácio Pedro Ludovico Teixeira. Fonte: TripAdvisor, sem data.

Alguns equipamentos de natureza institucional foram relocados para outras regiões à medida que surgiam novas centralidades. A exemplo disso esta o Paço

Municipal (com órgãos de administração municipal), Ministério Público e o Fórum Civil (figura 24).

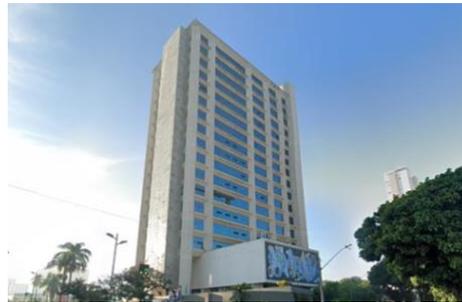


Figura 24: Levantamento destacando Instituições. Fonte: Santos, 2014

Próximos a Avenida Anhanguera encontram-se também sedes regionais de instituições, como a Caixa Econômica Federal (referência na paisagem urbana com sua fachada de vidros azuis) e o Serviço Social da Indústria (SESI). Mais próximo a Catedral há a sede administrativa do Serviço Social do Comércio - SESC, que junto com essas outras formam as principais instituições público/privadas de grande porte no Setor Central.

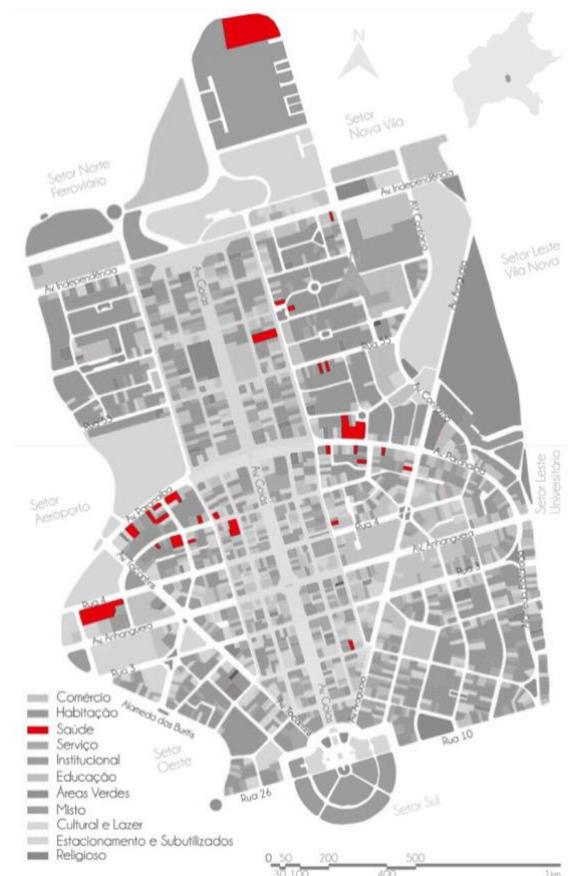


Figura 25: Mapa de usos institucionais. Fonte: VALIM, 2018.



Figura 26: Hospital São Lucas na rua 4. Fonte: Google Earth



Figura 27: Clínica na Av. Paranaíba. Fonte: Google Earth



Figura 28: Hospital próximo a Av. Goiás. Fonte: Google Earth

As zonas de caráter hospitalar e clínico concentram-se nas proximidades da Avenida Paranaíba em sua maioria (figura 25).

A oeste da Avenida Goiás e Sul da Avenida Paranaíba concentram-se mais Hospitais do que em outras regiões do centro, em parte devido sua proximidade com o St. Aeroporto que é um polo municipal de clínicas e centros hospitalares.

Antigamente essa região do Hospital São Lucas era o setor dos hospitais da capital. No entanto, à medida que surgiram novas centralidades houve o deslocamento desses equipamentos. Inclusive, o histórico acidente radiológico do Césio 137, ocorrido em 1987, ocorreu em virtude do abandono de uma dessas instalações nessa região, o Instituto Goiano de Radioterapia (foto e localização).

CULTURAL



Figura 29: Levantamento destacando equipamentos de lazer. Fonte: Santos, 2014.

Atualmente o Centro conta com 3 principais equipamentos de lazer e entretenimento, sendo eles: Complexo Esportivo (Estádio Olímpico e Ginásio Rio Vermelho), Parque Mutirama e Centro de Convenções que estão próximos a grandes vias como a Avenidas Independência e Paranaíba. Esses estabelecimentos atendem a todo município, voltando-se principalmente para classes populares como o caso do Parque Mutirama.



Figura 30: Praça sobre a Vila Cultural Cora Coralina vista noturna. Fonte: Secretaria de Estado da Educação

Outros 4 equipamentos de cultura se destacam no tecido urbano: Teatro Goiânia, Museu Pedro Ludovico Teixeira, Museu Prof. Zoroastro Artiaga e a Vila Cultura Cora Coralina. Este é o edifício mais recente construído (2013) e abriga exposições temporárias de artistas nacionais e internacionais, atraindo artistas e demais público interessado. Os outros estabelecimentos possuem caráter

histórico, tombados tanto pela esfera municipal, estadual ou nacional, abrigando peças de teatro, dança e música (Teatro Goiânia) e exposições permanentes sobre temas específicos (museus Zoroastro A. e Pedro Ludovico) (figuras 31 e 32).



Figura 31: Teatro Goiânia. Fonte: Revista Factual, 2016

Estilos arquitetônicos mais contemporâneos como a arquitetura brutalista do antigo Joquei Clube de Goiás (não tombado), obra do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, também compõe o cenário diverso do bairro.

Apesar da relevância dessas atividades no setor, elas pouco interagem com o caráter comercial e de prestação de serviço (dominantes no bairro), uma vez que a desvalorização do Centro ocasiona o isolamento dessas atividades. Quem vai ao centro com finalidade de ver uma peça de teatro, visitar uma exposição ou assistir a um jogo de futebol, ou as atividades ocorrem conforme os eventos, sem que haja, de fato, atividades que promovam um maior uso fora do horário comercial. Parte se dá pela não existência de fatores que incentivem a permanência, salve alguma lanchonete ou restaurante que convença um grupo ou outro de ficar por ali.

O único parque do Centro se encontra no limite do Bairro, e em estágio de degradação e subutilização (Parque Botafogo), e bares a céu aberto e praças são raros de se encontrar, muitos deles com pouca urbanidade.



Figura 32: Estádio Olímpico. Fonte: Prefeitura de Goiânia, 2020

Mediante a leitura do bairro, pode-se perceber as áreas com as concentrações de uso e constatar a importância do eixo Anhanguera como o *core* do centro de Goiânia, por deter de dinamicidade e vivaciada, notadamente no período comercial. Visando ampliar essas relações e promover a urbanidade do centro, escolheu-se o trecho da Avenida Anhanguera e as quadras adjacentes para a proposta tendo em vista o potencial de converter esse eixo viário em dois níveis: a mobilidade urbana no subsolo e possibilitar as atividades e permanência das pessoas no centro, por meio da pedestrialização do trecho relacionando mobilidade à memória e ao patrimônio cultural edificado.

Para tanto, aponta-se os bens históricos ou de interesse histórico como importantes na caracterização da proposta, concentrando uma análise mais detalhada do lugar nesse trecho de interesse.

O trecho da intervenção é caracterizado por poucas áreas livres, sendo os lotes ocupados em sua totalidade (figura 33)

CHEIOS E VAZIOS (Av. ANHANGUERA)



[f.33] Cheios e Vazios destacando as duas principais avenidas do Centro, sendo a Av. Anhanguera em Azul e a Goiás em Vermelho. Fonte: Arquivo Pessoal

O levantamento de ocupação dos lotes pelas edificações, considerando vazio os espaços subutilizados, estacionamentos rotativos (sem edificações), lotes baldios e circulações (pedestres e veículos), aponta um considerável adensamento das quadras lindeiras ao trecho em estudo.

Nota-se também maior adensamento a leste da Avenida Goiás, sobressaindo-se o cruzamento da Avenida Araguaia com a Anhanguera, onde a atividade comercial predomina. A oeste, embora ainda bastante adensado, percebe-se uma ocupação menos densa dos lotes, que à medida que se aproximam da Avenida Paranaíba aumentam. Nessa região, encontra-se o antigo Jôquei Clube de Goiás (desativado e em processo de falência), abrigando em boa parte de seu lote um estacionamento rotativo.

Os estacionamentos, apesar de indicarem a degradação do centro à medida que perfazem grande parte dos lotes subutilizados, desempenham uma função importante para o bairro, uma vez que 65% das pessoas que acessam o centro o fazem através de veículos particulares, conforme pesquisa realizada (VALIM, 2018). E para abrigar essa demanda é preciso vagas, seja elas localizadas nas ruas ou em estacionamentos rotativos. Isso é um fato. Entretanto, esses estabelecimentos ocupam uma função meramente técnica, inviabilizando a implantação de espaços que colaborem para o resgate da urbanidade do Centro.

HIERARQUIA VIARIA E ACESSIBILIDADE



Figura 34: Estruturação Viária e usos. Fonte: Valim, 2018.

Pelo levantamento da hierarquia viária, nota-se a predominância de um fluxo horizontal, sentido leste oeste, de vias arteriais de segunda categoria, que se ligam com bairros limítrofes a Oeste e limitam-se a Leste por conta da barreira física do Córrego Botafogo e a marginal que nele se encontra. A Alameda Botafogo e a Av. Contorno recebem esse fluxo e direcionam-no para outras vias de porte maior (Anhanguera e Independência).

Avenidas como a Araguaia e a Tocantins possuem relevância devido sua caixa viária e a conexão que elas fazem com outras vias importantes, porém ficam atrás das Av. Goiás e Anhanguera, que possuem uma abrangência maior de bairros, conectando a cidade de norte a sul e leste a oeste.

A Anhanguera tem considerável relevância quando se fala em acessibilidade. Desde a origem da cidade ela conecta pontos importantes ao Centro, que a medida que

foi sendo expandida amplificou sua essa capacidade, chegando a conectar cidades da região metropolitana ao núcleo pioneiro.

Com a implantação do primeiro corredor exclusivo de ônibus houve uma melhora no que tange o deslocamento de grandes massas em menor tempo (embora isso implicou no estreitamento da caixa da via e seu conseqüente estrangulamento), conectando cinco terminais entre o extremo Leste goianiense ao extremo oeste.

A Av. Goiás está em processo de implantação de um mesmo corredor exclusivo previsto para antes do final deste ano (2020), que tende a ter efeito semelhante do primeiro em sentido Norte Sul.

Mediante os dados acima e as percepções do centro, observa-se a importância de uma intervenção que humanize o espaço urbano e esteja centrada das pessoas, conforme aponta Gehl (2009). Para tanto, é importante considerar os aspectos de uso e ocupação do solo como também a dinâmica urbana e o cotidiano da região, visando sobretudo, proporcionar uma área com riqueza visual, permeabilidade, caminhabilidade entre outros aspectos, relacionados à escala humana.

Nesse sentido, a proposta se vincula aos preceitos da humanização do espaço urbano, além de promover a constituição de um sistema de espaços livres de uso público a fim de valorizar a rua como espaço cotidiano e atrelado à própria ideia de urbanidade (FABRIZ, 2020).

3. REFERÊNCIAS PROJETUAIS

TOYOTA WOVEN CITY

Programa: Urbanismo

Local: Susono, Japão

Status: Em andamento

Área: 708.200 m²

Tipo de projeto: Comissão

Ciente: Toyota Motor Corporation + Kaleidoscope Creative

Responsáveis: Bjarke Ingels, Leon Rost

Gerente de projeto: Yu Inamoto

Líder de projeto: Giulia Frittoli



[f.36] Maquete da área de intervenção. Fonte: site ArchDaily, 2020

A proposta de Toyota Woven City é uma cidade contemporânea que conecta pessoas, tecnologia e natureza, a partir da releitura das cidades e sua tradicional forma organizacional, bem como uma discussão sobre uma cidade sustentável. Patrocinada pela empresa que leva o nome do empreendimento, o projeto propõe dividir os meios de locomoção em três tipologias:

[...] uma rua principal para veículos autônomos mais rápidos, o passeio recreativo ocupado por outros modais de transporte e, finalmente, o parque linear, que conecta pessoas e natureza. (ArchDaily, 2020)

Com isso é gerado espaços mais convidativos a interação entre as pessoas, gerando espaços de estar ao longo dos percursos cotidianos.

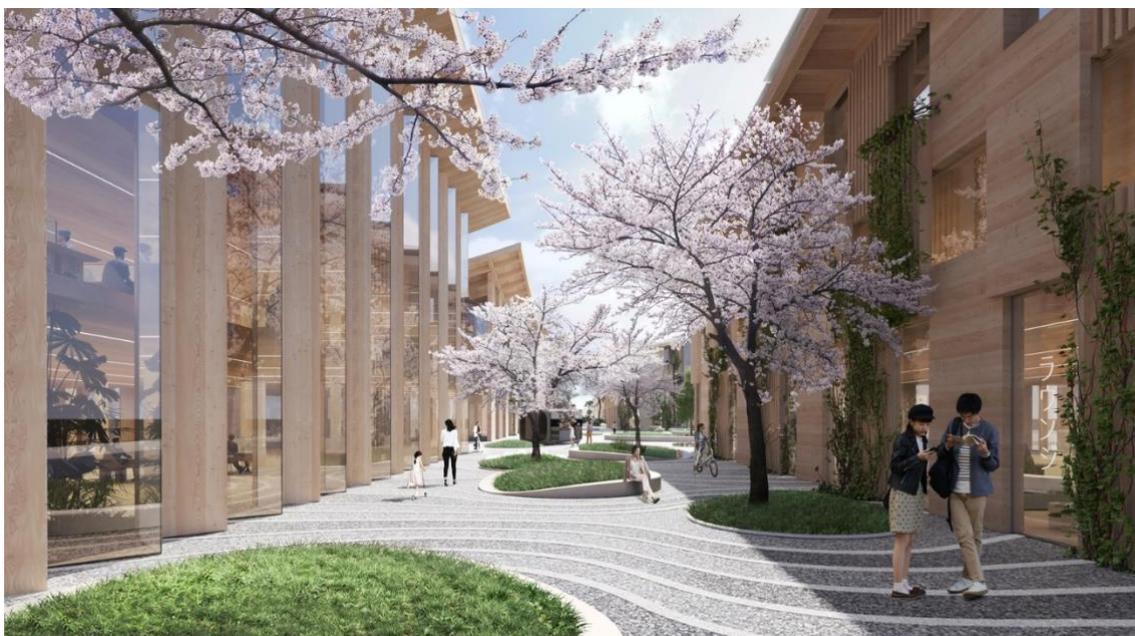
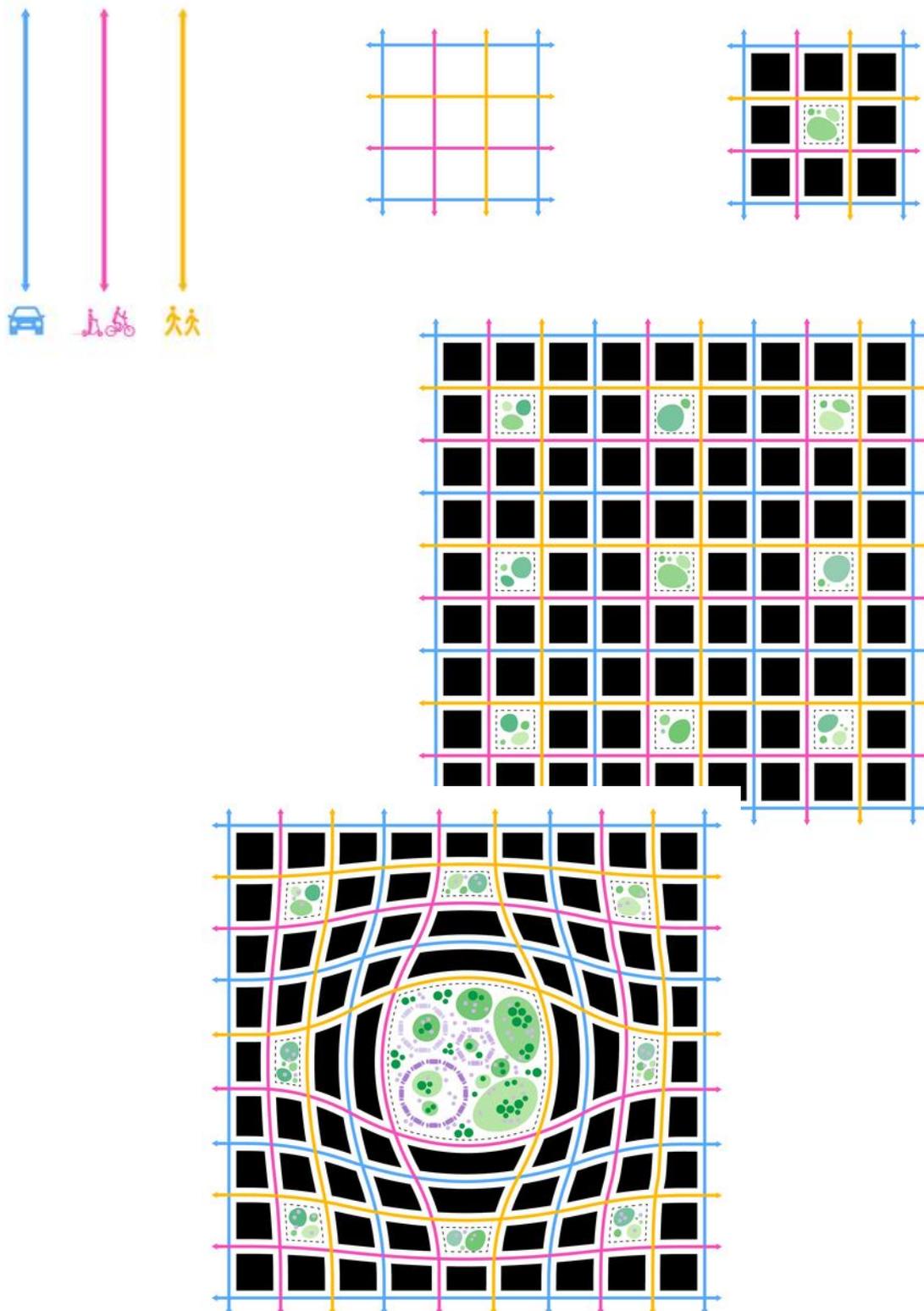


Figura 37: Simulação de uma das vias de pedestres. Fonte: site ArchDaily, 2020

O projeto tem um forte viés tecnológico ao propor uma infraestrutura de serviços automatizada no subsolo, oferecendo entrega de mercadorias, coleta de lixo e inclusive lavagem de roupas. Talvez esse aspecto fuja da realidade brasileira quando tomado como uma referência projetual, mas cabe ressaltar aquilo que pode ser extraído, e adaptado, para nossa condição subdesenvolvida.

O projeto define bem os fluxos e tipologia das vias na superfície, demarcando os lugares reservados para o tráfego de pessoas, de veículos de baixa velocidade (ex: bicicleta) e de automóveis. Desta maneira o autor da proposta consegue oferecer espaços mais humanos no que diz respeito a escala, com mais nichos de encontro e permanência nas vias destinadas aos pedestres (Figura 37). E é justamente esse aspecto da Toyota Woven City que almeja-se espelhar na intervenção proposta.

Procurando expor melhor a proposta teórica da cidade, é exposto um diagrama que explica bem a forma como foi concebido o partido do projeto:



Urbanismo tático



[f.39] Intervenção em cruzamento que visa a circulação de pessoas. Fonte: site ArchDaily, 2019

O urbanismo tático consiste em intervenções de pequena escala promovidas por coletivos ativistas, arquitetos, urbanistas e designers que visam promover o direito ao espaço pública através de pequenas intervenções como pinturas nos espaços urbanos, inserção de mobiliário e promoção de atividades integrativas.

Diferente do último estudo de caso, esse modelo de intervenção apresenta uma relação mais próxima as pessoas que usufruem do espaço, dispensando a tradicional relação vertical de relação hierarquizada de intervenções urbanas, que além de burocráticas acabam por menosprezar a consulta ao principal foco da modificação. O usuário.



Figura 39: Intervenção nas proximidades da escola Anne Frank, Belo Horizonte. Fonte: site ArchDaily, 2019

O cenário de ausência do poder público diante as problemáticas, acrescidos a necessidade de respostas rápidas favorece esse tipo de manifestação, que traz consigo a melhora da poluição visual e urbanidade.

Após uma dessas ações intervencionistas no Bairro de Santana na capital paulista pesquisas apontaram

[...] que houve uma redução de 75% no número de pessoas atravessando fora da faixa e um aumento de 40% no respeito de motoristas à preferência dos pedestres, segundo o ITDP Brasil (Instituto de políticas de Transporte & Desenvolvimento). (ArchDaily, 2019)

O que aponta uma ferramenta útil para a melhora da qualidade de nossas cidades utilizando poucos recursos, uma vez que esse fator é de considerável relevância nas cidades brasileiras, inclusive Goiânia.

4. PROPOSTA TEÓRICO CONCEITUAL

A proposta de intervenção urbana refere-se a Avenida Anhanguera, entre a Praça do Botafogo e o Lago das Rosas, além do entorno imediato, visando abranger as diretrizes gerais e, no trecho, referente ao Setor Central, entre a Avenida Paranaíba mais a leste, e a mesma mais a oeste, em que se detalham propostas de desenho urbano, tendo em vista a relevância do Centro e sua valorização histórico-cultural.

A partir dos diagnósticos, conclui-se que o centro não é uma região abandonada (durante o dia) e sim degradada. Apesar da predominância do comércio e serviços, o setor apresenta diversidade de atividades, como a cultural, residencial, institucional e saúde, estando cada qual distribuída no espaço ou concentrada em certos pontos, sendo, portanto necessário valorizar os seguintes aspectos: Singularidade dos edifícios históricos (Figura 40); completa infraestrutura implantada; boa integração com a malha viária; presença de equipamentos específicos ligados a cultura goiana como o Mercado Central (Figura 41).



Figura 40: Goiânia Palace Hotel (rosa), tombado como parte do acervo Art Deco da capital. Fonte: site: ondehospedar.com

O acesso ao bairro é bem servido pelos modais de transporte público, contando com um corredor exclusivo de ônibus (Eixo Anhanguera) e outro em processo de implantação (Eixo Norte-Sul), além de variadas linhas de ônibus convencionais. Vias arteriais de generosa caixa de rolamento (como a Av. 85, Tocantins e Araguaia) comunicam-se com o centro, viabilizando o tráfego de ônibus e de veículos particulares ao mesmo que promovendo a integração com as demais regiões da cidade.

O que falta, portanto, no centro é o caráter convidativo: a permanência, que ao longo das décadas, foi se perdendo. Eram espaços que atraíam a população pelas atividades, mas que também estimulavam a convivência e o permanecer. O caráter de relevância

que o bairro assumia na época colaborava para isso, sendo ponto de encontro entre pessoas, atuando como centro social da cidade.



Figura 41: Produtos típicos da culinária goiana como o Pequi expostos em uma banca no Mercado Central. Fonte: site da Prefeitura de Goiânia

Contudo, o crescimento da cidade gerou outras centralidades de maior interesse, que implicou na perda de prestígio de seu centro pioneiro (Figura 42). Logo, o espaço que era palco de encontros e interação assumiu, gradualmente, um caráter de passagem, em que as pessoas vão para resolver algum problema, consertar alguma



Figura 42: Principais eixos viários e relação do bairro central (em azul) com as novas centralidades (em amarelo). Fonte: Arquivo pessoal.

coisa, ou comprar algo que necessitem. As atividades existentes assumem relevância diante o próprio espaço, que com o tempo foi colocado em segundo plano, dando lugar a degradação de sua arquitetura e ruas.

Mesmo as ações de intervenção no centro, priorizou os edifícios isoladamente e, mais recentemente, houve uma intervenção na Praça Cívica, sem que houvesse uma ampliação para o trecho em estudo.

A proposta deste trabalho consiste em resgatar a memória do centro como um lugar de encontro, dialogando com as múltiplas atividades existentes. A criação de espaços ao longo da Avenida Anhanguera, que comuniquem com cada uma dessas, é pensada segundo a perspectiva humana, integrando pessoas e atividades. A expansão de áreas caminháveis e o remanejamento do tráfego de veículos e ônibus gerariam quadras mais generosas, com melhor arborização e condições de urbanidade.

Não menos importante, o trabalho visa ir mais a fundo no que tange a história do lugar, dando destaque aos edifícios de relevância histórico-cultural de diferentes épocas, bem como retratar a história do estado de Goiás. A proposta em relação a esse último consiste em abordar os diferentes grupos étnicos e sociais que compuseram a história do povo goiano, começando dos índios até a contemporaneidade.

A riqueza arquitetônica singular a esse bairro é outro aspecto cultural relevante que deve ser considerado. A memória urbana contida nesses edifícios e espaços é um cenário que remete as origens da cidade, e conta um pouco da história da população goianiense também. Em uma época marcada pela influência de culturas externas é mais do que necessário ter espaços como esse, que preservem a nossa história! E por que não torná-los ainda mais figurativos?

É nesse contexto de resgate a formação cultural goiana é que a proposta busca a humanização do espaço, criando nichos de interação das pessoas com o espaço público, e conseqüentemente a interação entre elas. O incentivo de implementar mais equipamentos de caráter popular como o cinema ou uma praça de esportes – como é proposto – ajuda a fortalecer esses laços sociais que dão vitalidade ao lugar.

A existência dos dois principais eixos de transporte da capital (o Eixo Anhanguera e o Norte-Sul) tornam a área de intervenção um espaço acessível, de forma que o conjunto dessas atividades ali desenvolvidas faz do Centro um grande equipamento urbano, de abrangência regional.

5. MEMORIAL JUSTIFICATIVO

A proposta foi estruturada em três etapas, visando sobretudo articular aspectos de mobilidade urbana às áreas verdes – Praça do Botafogo e Lago das Rosas, com destaque ao caráter histórico-cultural da Avenida Anhanguera entre esses dois pontos, em que é proposto o rebaixamento do corredor do VLT, com as devidas especificidades técnicas e soluções construtivas, além de tornar esse trecho preferencialmente para o pedestre.

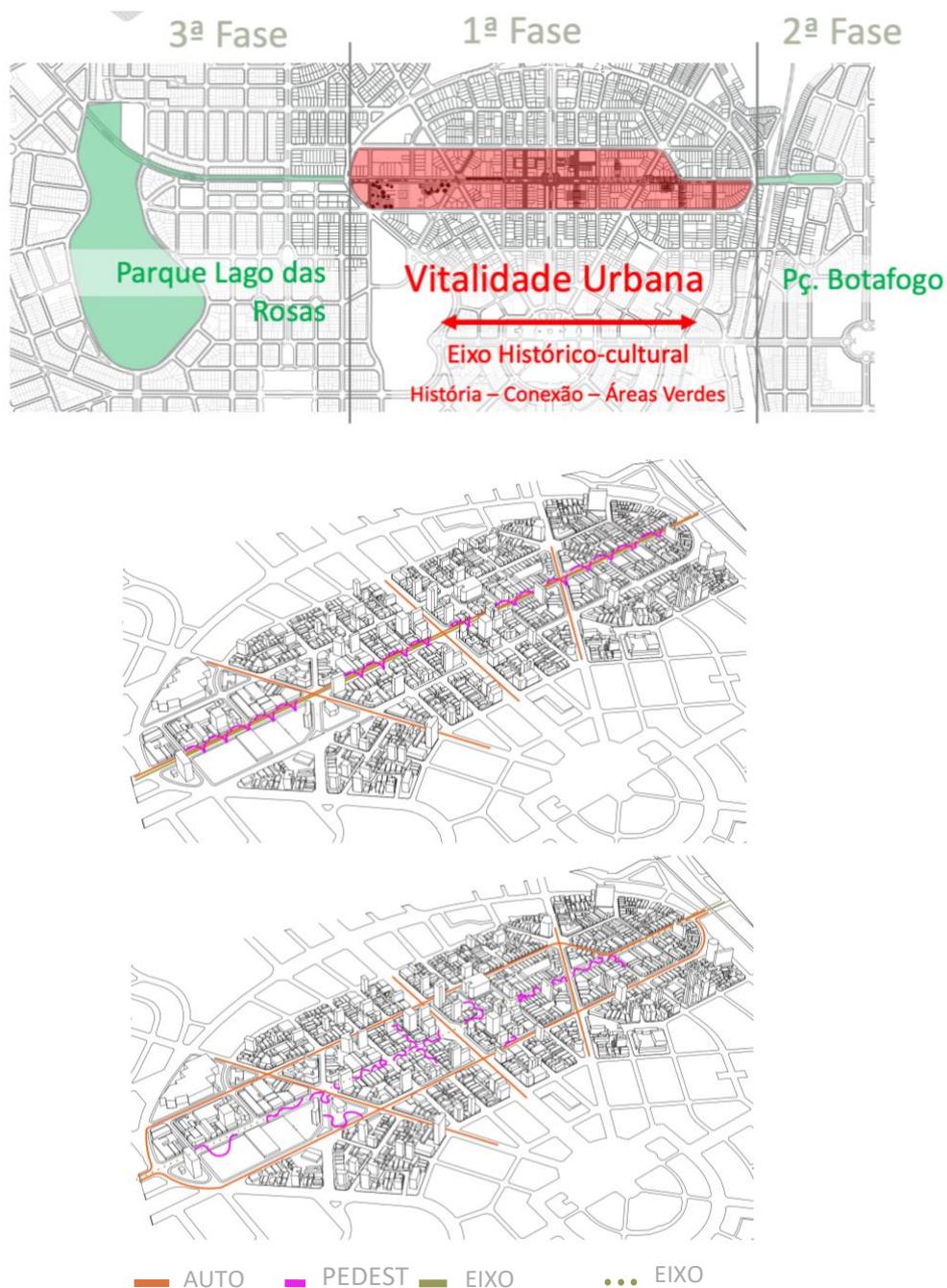


Figura 43: Apresentação da intervenção mostrando o atual fluxo (acima) e o proposto na intervenção (abaixo). Fonte: Arquivo pessoal

O desvio do tráfego de veículos seria realizado na altura da Av. Paranaíba (a oeste) e na R. 20 (a leste), direcionando-o as vias paralelas a Anhanguera (rua 3 e rua 4). Os eixos de transporte público seriam rebaixados, deixando livre a passagem de pedestres na superfície, contando então com uma estrutura semelhante a de um túnel (Figura 44), com a contenção da terra feita por uma cortina atirantada e a iluminação e ventilação feitas por aberturas zenitais. As plataformas do Eixo Anhanguera seriam substituídas por subestações ao longo desse trecho enterrado, funcionando semelhante a estrutura de um metrô (diferenciando quanto a profundidade, que seria mais superficial).

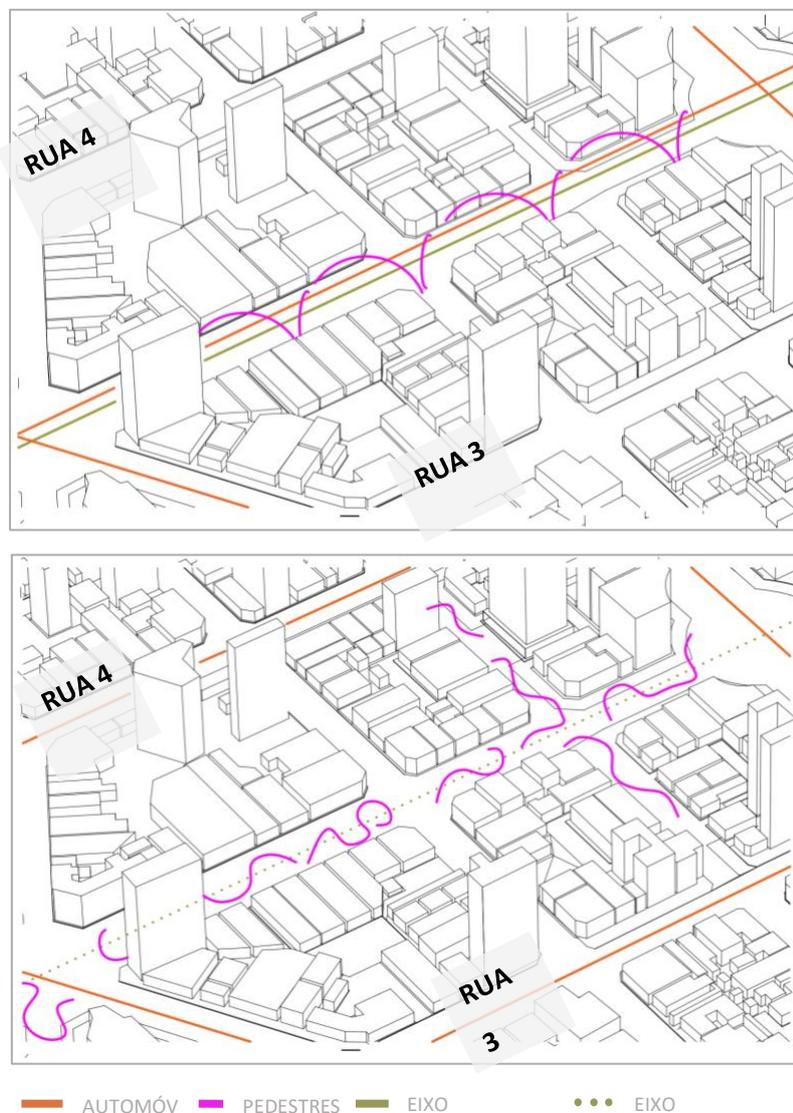


Figura 44: Detalhamento dos fluxos antes (acima) e depois da intervenção (abaixo). Fonte: Arquivo pessoal

A substituição do ônibus articulado pelo veículo leve sobre trilhos (VLT) vem como uma proposta de melhora na qualidade de vida na cidade, colaborando para menor poluição sonora e do ar. Além disso, o VLT condiz com a sustentabilidade nos transportes públicos, diminuindo gastos com manutenção de veículos e pavimentação, combustível e oneração das tarifas cobradas para o uso do sistema.

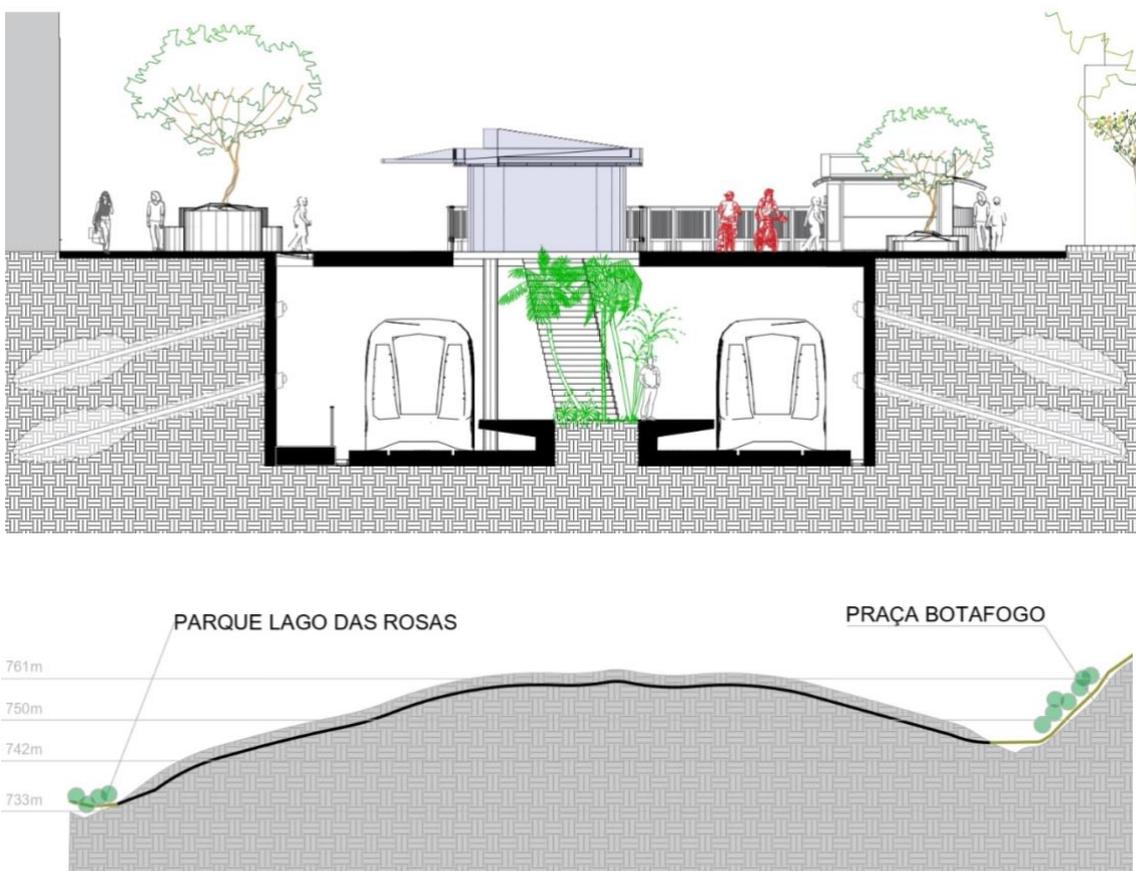


Figura 45: Corte transversal (acima) e longitudinal (abaixo) da Av. Anhanguera detalhando a implantação do túnel. Fonte: Arquivo pessoal

Na superfície, a proposta se assemelha a uma linha do tempo (Figura 45), contada por meio de elementos paisagísticos, com estátuas e mobiliários. Elementos de referência histórica, como a estátua de Bartolomeu Bueno no cruzamento da Avenida Goiás com a Anhanguera, seriam integrados nesse percurso entre o Mercado Central e o Jôquei Clube de Goiás, que contaria também com a referência aos outros 2 grupos étnicos que formaram o estado (indígenas e afrodescendentes).

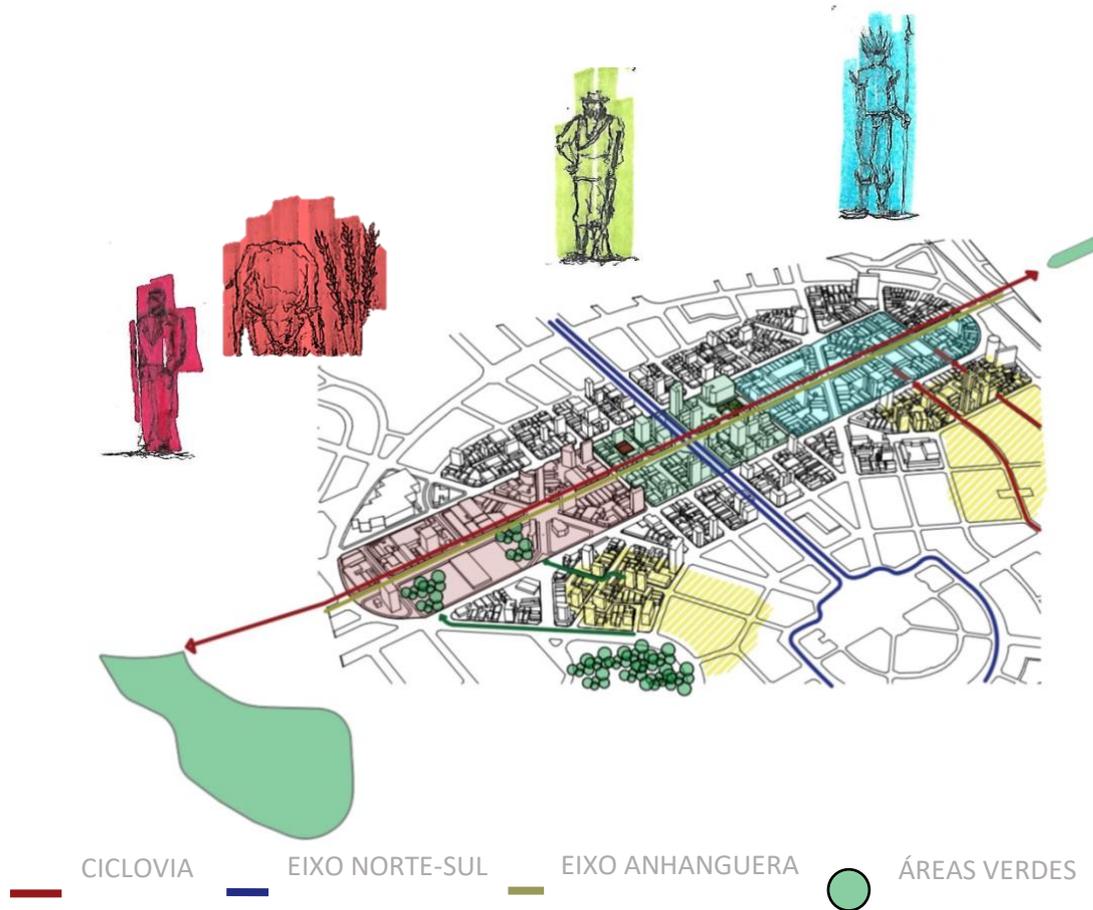


Figura 45: Croqui mais diagrama demarcando as “áreas étnicas” e demais propostas.
Fonte: Arquivo pessoal

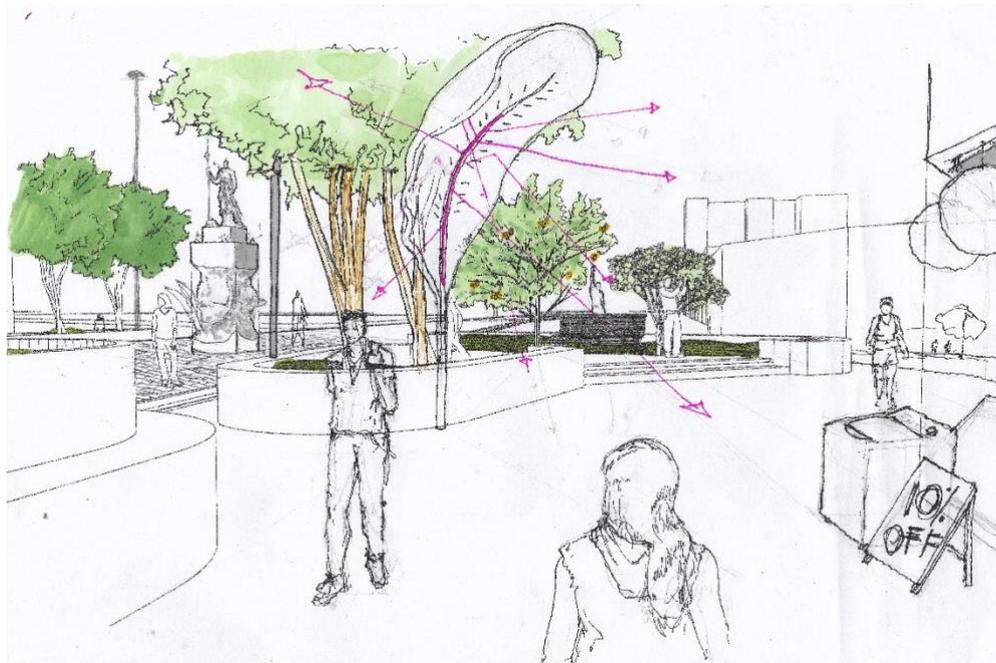


Figura 46: Croqui da área destinada a cultura indígena, nas proximidades do Mercado Central.
Fonte: Arquivo pessoal

6. Referências

BENTLEY, Ian, et al. **Entornos Vitales**. Barcelona: GG, 1999.

CASTRO, José Renato de. Edifício Parthenon Center: o discurso de um templo para a deusa modernidade Dissertação de Mestrado

GEHL, Jan; GEMZØE, Lars. **Nuevos Espacios Urbanos**. Barcelona: GG, 2002.

ONIBUSBRASIL.COM - <https://onibusbrasil.com/carlosjunior/2129753>

PANERAI, Phillippe. **Análise urbana**. Brasília: UNB, 2006.

PREFEITURA DE GOIÂNIA - <https://www12.goiania.go.gov.br/>

REVISTA FACTUAL - <https://revistafactual.com.br/goias/2016/09/09/programacao-do-teatro-goiania-de-setembro-traz-atracoes-de-danca-musica-e-teatro/>

SANTOS, Jéssica Nataly Lima dos. **Urbanidade**: um novo cenário para o centro de Goiânia. Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Goiás, 2014.

SECRETARIA DE ESTADO DA EDUCAÇÃO - <https://site.educacao.go.gov.br/vila-cultural-cora-coralina/>

SEPLAN, 2013 - <http://www.administracao.go.gov.br/>

SIGGO WEB, PREFEITURA DE GOIANIA, 2014 - <http://www.goiania.go.gov.br/shtml/siggo/>

TABERNACULODAFE.ORG - <http://www.tabernaculodafelimeira.org.br/history>

VALIM, Fabiana Cunha. **GOIÁS VIVE**. Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2018.

VARGAS, Heliana Comin (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Editora Manole, 2006.

RESOLUÇÃO n° 038/2020 – CEPE

ANEXO I

APÊNDICE ao TCC

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O(A) estudante GIOVANE BATALIONE FILHO do Curso de ARQUITETURA E URBANISMO, matrícula 20161001601579, telefone: (62)992163587 e-mail gelbatfil@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei nº 9.610/98 (Lei dos Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado CALÇADÃO ANHANGUERA – UMA NOVA PAISAGEM PARA O CENTRO, gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 15 de dezembro de 2020.

Assinatura do(s) autor(es): _____

Nome completo do autor: GIOVANE BATALIONE FILHO

Assinatura do professor-orientador: _____

Nome completo do professor-orientador: SANDRA CATHARINNE PANTALEÃO RESENDE