

The background of the entire page is a stylized, light orange map of the city of Anápolis. The map shows a dense network of streets and building footprints, with the central area being more detailed and darker in shade than the surrounding areas.

REQUALIFICAÇÃO URBANA

CENTRO HISTÓRICO

DE ANÁPOLIS

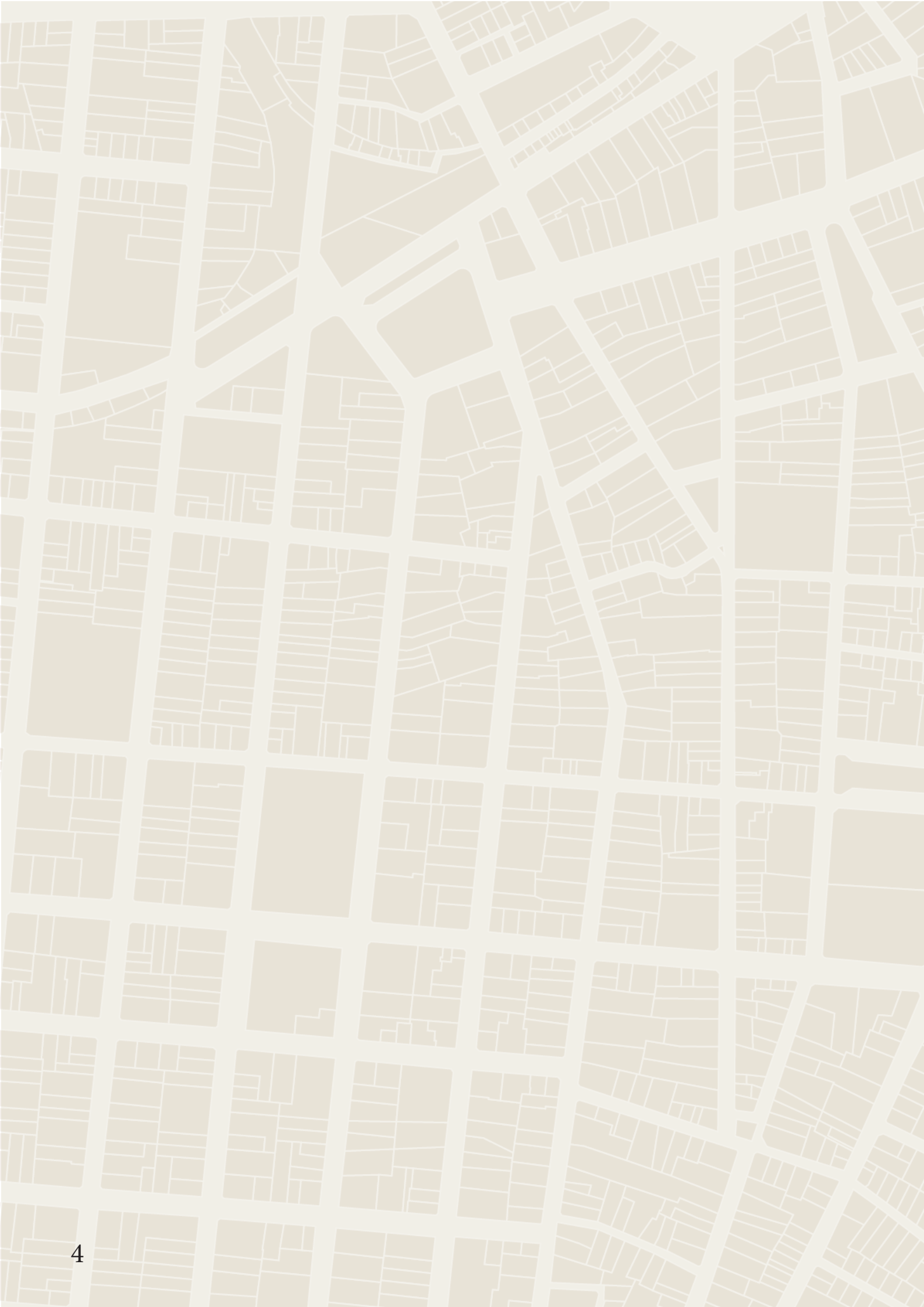
ALUNA: LUÍSA VIANA MARCHESE
ORIENTAÇÃO: ADRIANA BERNARDI

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

REQUALIFICAÇÃO URBANA
CENTRO HISTÓRICO
DE ANÁPOLIS

ALUNA: LUÍSA VIANA MARCHESI
ORIENTAÇÃO: ADRIANA BERNARDI

GOIÂNIA
2025



Resumo

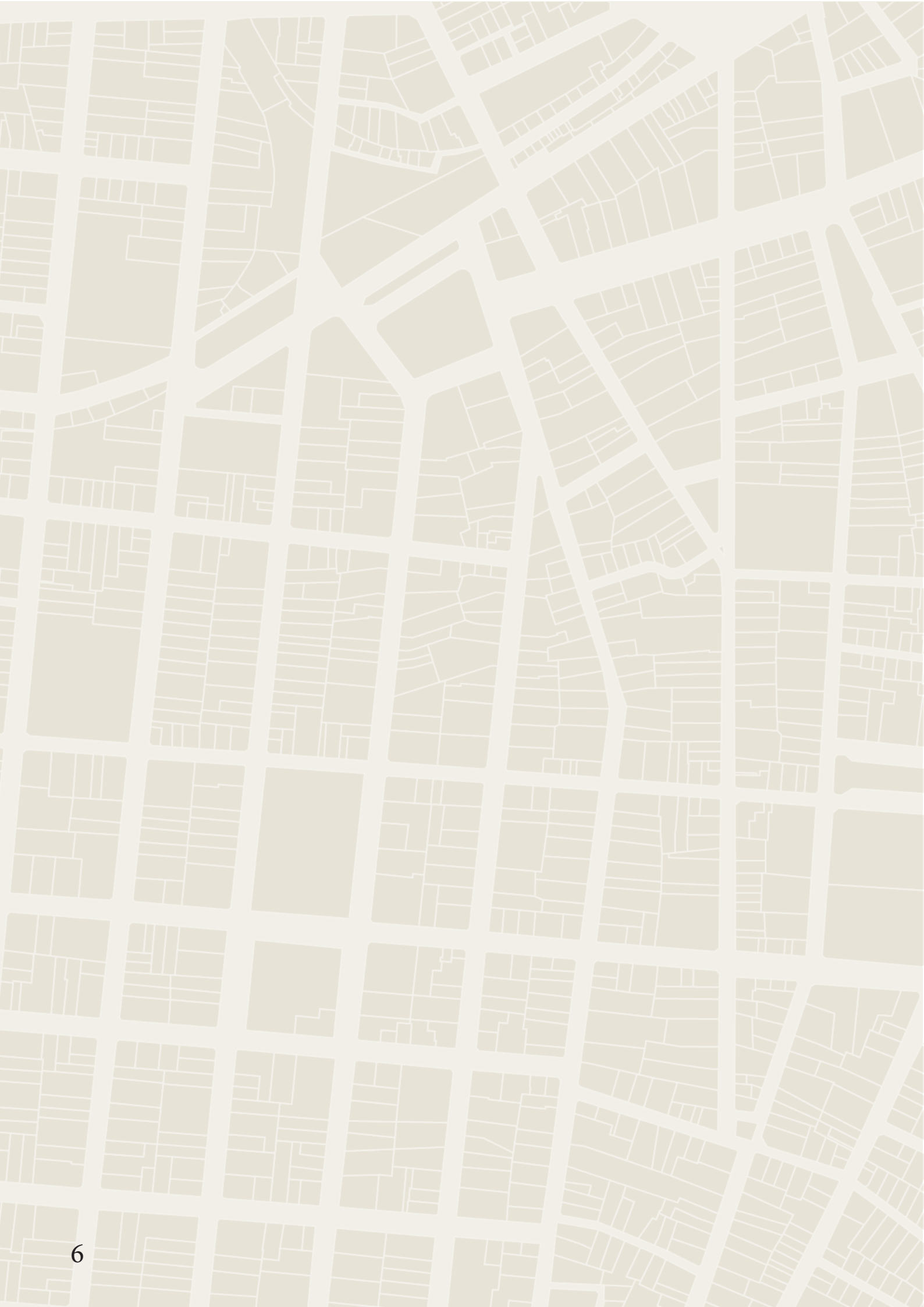
O presente trabalho propõe um plano de requalificação para o Centro Histórico de Anápolis, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população que utiliza cotidianamente esse espaço urbano. A proposta parte do reconhecimento de que o centro, apesar de sua relevância simbólica, cultural e econômica, enfrenta uma drástica redução do uso residencial, esvaziamento noturno, saturação viária devido ao grande volume de veículos estacionados, baixa apropriação dos espaços públicos e ainda, seu entorno enfrenta problemas com inundações causadas pela alta impermeabilização do solo. Fundamentado em princípios de sustentabilidade, diversidade de usos e valorização do patrimônio histórico e ambiental, o estudo foi estruturado em três eixos de análise: uso do solo (com os subeixos patrimônio e áreas livres), mobilidade urbana e meio ambiente. A partir desse levantamento, compreendeu-se que a requalificação urbana do centro perpassa pela recuperação do uso residencial, a diversificação das atividades comerciais e de seus horários, a redução das áreas destinadas a estacionamento e a ampliação e melhoria dos espaços para pedestres e ciclistas. As propostas incluem a requalificação de praças, calçadas e edificações de valor histórico, a ampliação de áreas verdes e drenantes e a adoção de soluções urbanas integradas à drenagem, contribuindo para um centro mais sustentável, inclusivo e acessível, que preserve sua memória e responda às demandas da cidade contemporânea.

PALAVRAS CHAVES: Requalificação urbana; Centro histórico; Sustentabilidade urbana; Mobilidade urbana; Uso do solo; Patrimônio cultural.

Abstract

The Requalification Plan for the Historic Center of Anápolis aims to improve the quality of life of the population that uses this urban space on a daily basis. The proposal stems from the recognition that, despite its symbolic, cultural, and economic relevance, the center faces a notorious reduction in residential use, nighttime emptiness, traffic saturation caused by the high number of parkings, low appropriation of public spaces, and flooding problems in its surroundings due to high soil impermeability. Grounded in principles of sustainability, mixed land use, and the safeguarding of historical and environmental heritage, the study was structured around three main axes of analysis: land use (with the subaxes of historical patrimony and open spaces), urban mobility, and the environment. Based on this survey, it was understood that the urban requalification of the center involves the recovery of residential use, the diversification of commercial activities and their operating hours, the reduction of areas designated for parking, and the expansion and improvement of spaces for pedestrians and cyclists. The proposals include the requalification of squares, sidewalks, and buildings of historical value, the expansion of green and permeable areas, and the adoption of urban solutions integrated with drainage systems, contributing to a more sustainable, inclusive, and accessible city center that preserves its memory while responding to the demands of contemporary urban life.

KEY-WORDS: Urban requalification; Historic center; Urban sustainability; Urban mobility; Land use; Cultural heritage.



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1 METODOLOGIA

2 CENTROS URBANOS

2.1 ENTRE A PRESERVAÇÃO E O CRESCIMENTO DAS CIDADES

2.2 REVITALIZAÇÃO OU REQUALIFICAÇÃO URBANA?

3 ANÁPOLIS E O CENTRO HISTÓRICO

3.1 GEOLOCALIZAÇÃO

3.2 ORIGENS: A RELAÇÃO COM O RIO DAS ANTAS

3.3 CONSOLIDAÇÃO: A FERROVIA E A FORMAÇÃO DO EIXO GOIÂNIA-BRASÍLIA

3.4 EXPANSÃO URBANA E AS NOVAS CENTRALIDADES

4 ESTUDOS DE CASO

4.1 CONCURSO DE REQUALIFICAÇÃO DE SÃO JOSÉ-SC: PRIMEIRO LUGAR

4.2 CONCURSO DE REQUALIFICAÇÃO DE SÃO JOSÉ-SC: TERCEIRO LUGAR

4.3 MASTERPLAN DE GOIÂNIA

5 LEVANTAMENTO URBANÍSTICO

5.1 O PLANO DIRETOR E OS ESFORÇOS RECENTES

5.2 USO DO SOLO

5.2.1 ÁREAS LIVRES

5.2.2 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

5.3 MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO

5.4 MEIO AMBIENTE

6 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

6.1 AEI

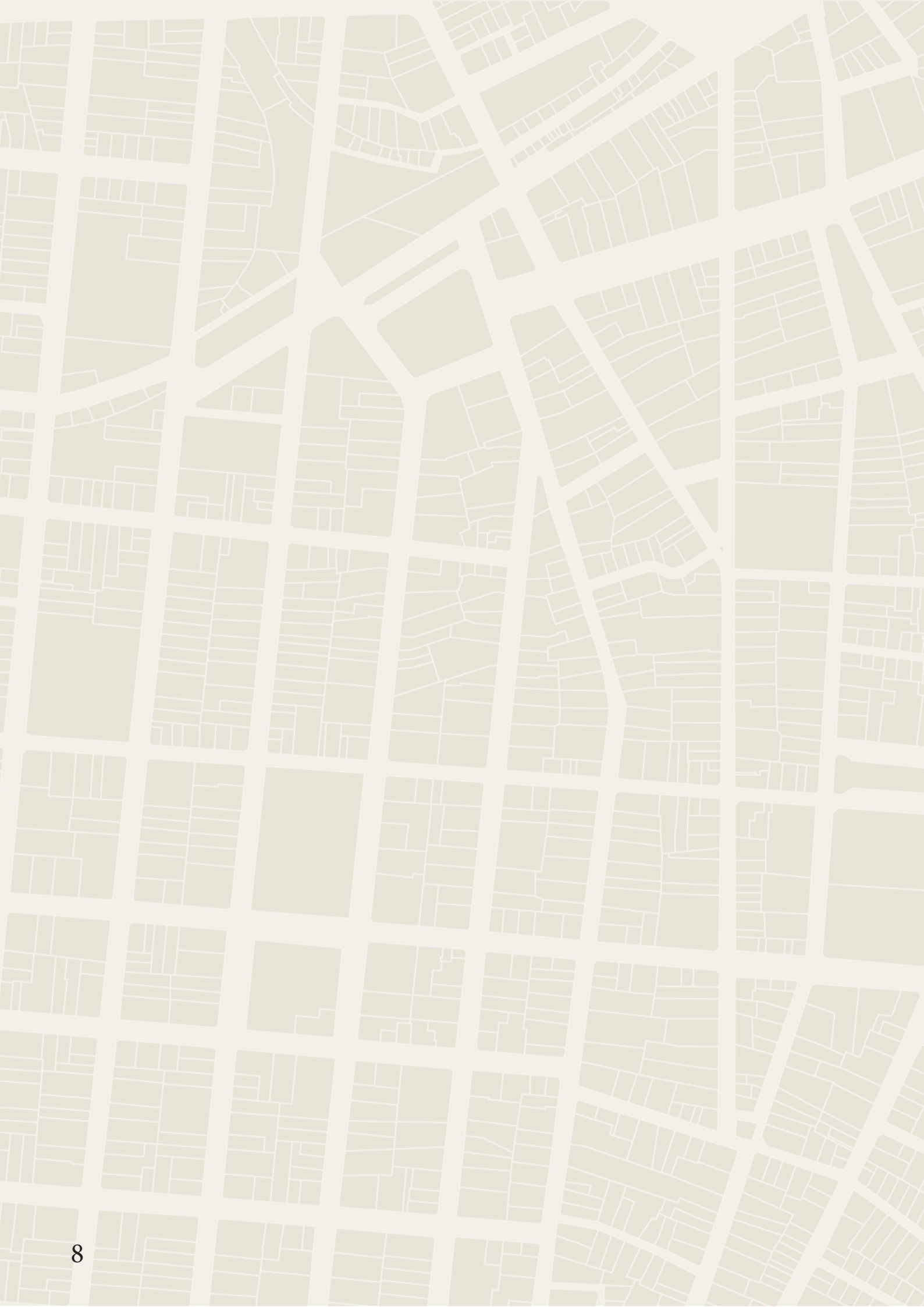
6.2 USO DO SOLO

6.2.1 ÁREAS LIVRES

6.2.2 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

6.5 MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO

6.6 MEIO AMBIENTE



INTRODUÇÃO

Os centros urbanos são espaços dinâmicos que refletem as transformações econômicas, sociais e culturais das cidades ao longo do tempo. À medida que o tecido urbano se expande e novos eixos de desenvolvimento surgem, os núcleos pioneiros, onde historicamente concentram-se atividades comerciais, administrativas e sociais, passam a enfrentar desafios com o esvaziamento noturno, a saturação da rede viária, e a competição por capital investido com esses novos núcleos. Assim, a renovação dessas áreas torna-se uma estratégia fundamental para cidades que buscam equilibrar crescimento, preservação da memória e qualidade de vida para seus habitantes.

Este Trabalho de Conclusão de Curso tem como tema a Requalificação do Centro Histórico de Anápolis, inserindo-se numa temática mais ampla sobre Requalificação Urbana. A escolha desse recorte justifica-se pela importância simbólica, sociocultural, histórica e econômica que o centro exerce no município, ao mesmo tempo em que enfrenta problemas significativos relacionados principalmente à saturação da rede viária, abandono do uso residencial, vazio noturno, alta impermeabilização do solo, degradação dos espaços de moradia, entre outros fatores. Tais fatores reforçam a necessidade de uma proposta que não apenas solucione essas questões, mas que coloque o centro como um espaço democrático, acessível, e que ofereça uma boa qualidade de vida urbana para todos os seus usuários.

Diante disso, este trabalho adota o termo requalificação como norte conceitual e metodológico, entendido aqui como o processo de melhorar o centro para seus usuários atuais, ampliando acessibilidade, conforto, segurança, entre outros fatores, sem promover a expulsão de moradores e comerciantes tradicionais ou induzir usos excludentes. A requalificação é compreendida como uma estratégia que busca reforçar vínculos, recuperar a relação das pessoas com o espaço público e integrar valores históricos, culturais, ambientais e sociais, garantindo que o centro seja, antes de tudo, um território pertencente à própria comunidade.

Com base nessa perspectiva, o objetivo geral deste trabalho de conclusão de curso é elaborar um plano de requalificação para o Centro Histórico de Anápolis, por meio de uma abordagem integrada estruturada em 5 grandes eixos de análise (uso do solo, patrimônio, áreas livres, mobilidade urbana e meio ambiente), condensada em 3 eixos de proposta. Os objetivos específicos desse trabalho incluem a promoção de um centro histórico que atenda às demandas de uso de seus usuários de forma democrática, sustentável e eficiente, por meio da mobilidade urbana ativa e segura; da diversidade de usos; da qualificação de calçadas, praças e edifícios históricos; da ampliação de soluções integradas a soluções ambientais; e incentivo de práticas sustentáveis que melhorem a qualidade de vida e reforcem a apropriação do centro pela população.

Assim, o trabalho apresentado a seguir pretende melhorar a qualidade de vida dos usuários do Centro Histórico de Anápolis, estimular o pertencimento, a preservação da cultura local e o reconhecimento do centro como espaço coletivo, inclusivo e plural.

Este trabalho foi elaborado em duas etapas: na primeira levantou-se um conjunto de dados e informações a respeito da temática e do recorte espacial em questão; a segunda etapa consiste-se na elaboração do plano de requalificação do Centro Histórico de Anápolis. Assim, a seguir apresenta-se a metodologia de projeto adotada.

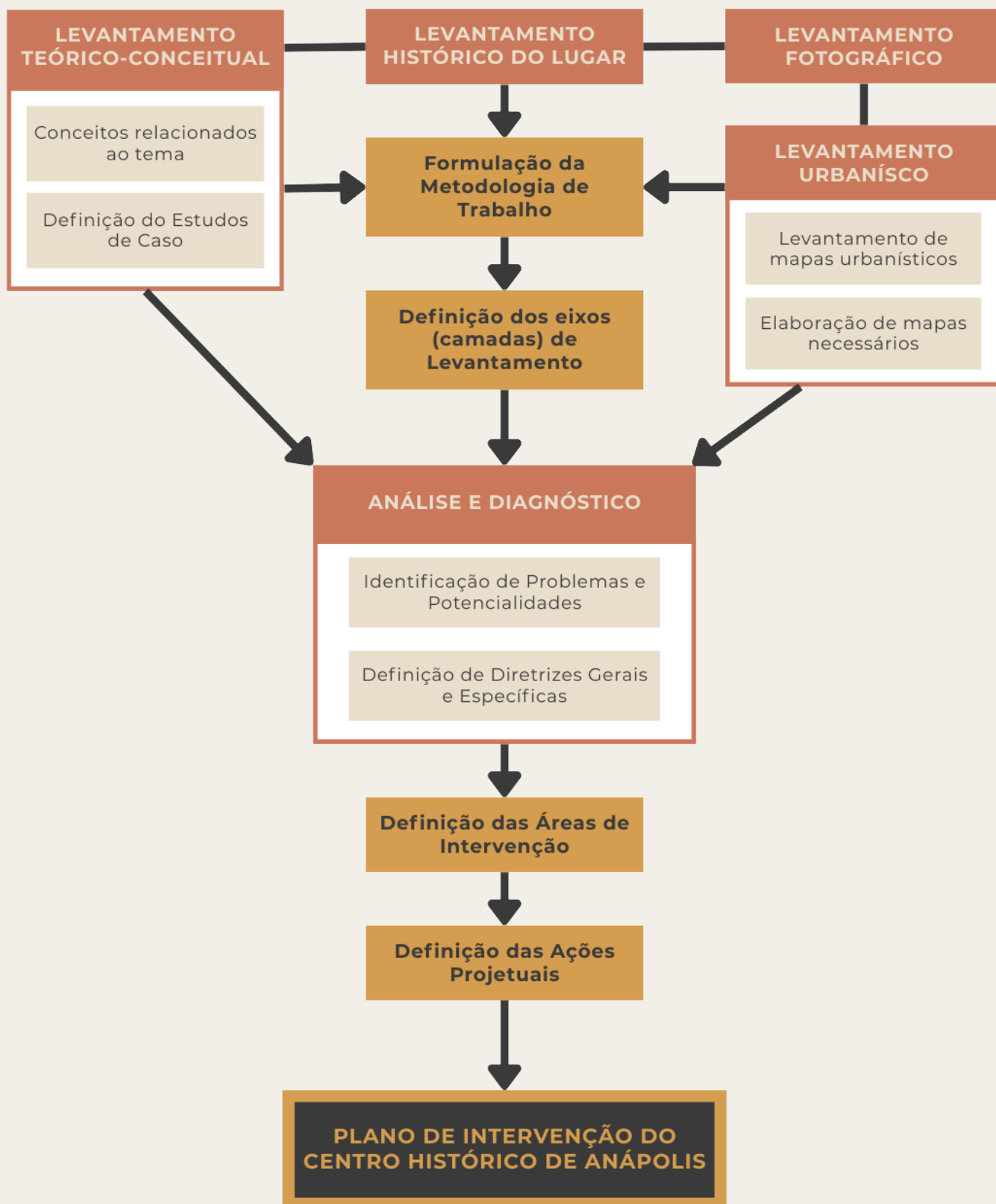
Na primeira etapa, apresenta-se uma revisão teórico-conceitual para compreender os processos que levam à degradação dos centros urbanos, a relevância de sua preservação e os desafios impostos pelas mudanças nos usos ao longo do tempo. A partir disso, buscou-se compreender as terminologias aplicadas às práticas de preservação e sua implicação no estabelecimentos de ações estratégicas.

Paralelamente, ainda na mesma etapa, foram analisadas referências projetuais, estratégias e soluções adotadas em situações similares que contribuíram tanto para o desenvolvimento da atual metodologia de projeto, quanto para as decisões projetuais apresentadas na segunda etapa. Essa pesquisa visou estruturar um embasamento sólido para a elaboração de propostas que conciliem preservação e transformação, promovendo a reintegração do centro de Anápolis ao tecido urbano de forma sustentável e inclusiva.

Além dessas informações e referenciais projetuais, no primeiro momento deste trabalho foi feito um levantamento de dados sobre o centro de Anápolis, destacando sua evolução histórica e sua relação com o contexto regional; e um levantamento urbanístico - por meio de levantamento fotográfico em campo e de mapas urbanísticos - que contempla, além dos aspectos urbanísticos, principalmente aspectos sociais, culturais e ambientais. Assim, adotando uma metodologia similar à das referências projetuais levantadas, esse levantamento urbanístico foi desenvolvido adotando camadas urbanas (eixos) e buscando destacar as principais áreas de interesse. Inicialmente, foram adotados 5 eixos temáticos, que posteriormente foram reduzidos a três eixos e dois subeixos: Uso do Solo (que inclui os Patrimônio e Áreas Livres), Mobilidade Urbana e Meio Ambiente. A adoção desses eixos permitiu observar o Centro Histórico de Anápolis de forma sistemática, facilitando a identificação de padrões, conflitos e oportunidades.

Sobrepondo todas essas informações obtidas nos estudos de casos e nos levantamentos teórico-conceituais, urbanísticos, históricos, sociais e culturais, a parte final desta primeira etapa chega a um conjunto de potencialidades e fragilidades, e põe em destaque as principais áreas de interesse para a elaboração das propostas na etapa seguinte.

Assim, a segunda parte deste projeto, seguindo os mesmos eixos propostos na etapa anterior, inicia-se com a formulação de diretrizes e ações que estruturam as propostas de intervenção. O resultado final deste trabalho é um Masterplan que propõe um adensamento controlado por meio de uma verticalização que respeita capacidade da infraestrutura existente e que não agride o patrimônio edificado; reconhece que o automóvel particular integra a vida contemporânea, mas não deve controlar o desenvolvimento urbano; valoriza o exercício da cidadania, da educação e da cultura como caminhos para fortalecer a preservação do patrimônio; adota a mobilidade ativa, a acessibilidade, o conforto e a segurança como bases para garantia da qualidade de vida; e incorpora soluções ambientais que respondem aos desafios da cidade contemporânea e à necessidade urgente de mitigação dos impactos gerados pela impermeabilização do solo.



2



CENTROS URBANOS

2.1 Entre a preservação e o desenvolvimento

Os centros urbanos estão em constante desenvolvimento, refletindo as mudanças econômicas, sociais e culturais ao longo do tempo. Com esse desenvolvimento e a expansão das cidades, esses núcleos pioneiros, que historicamente concentraram o comércio, a administração pública e a vida social, passam por processos de adaptação para atender às novas necessidades da população. A renovação dos centros urbanos, portanto, é uma realidade comum às cidades que buscam equilibrar crescimento e preservação.

O interesse pela preservação desses espaços se deve à sua riqueza histórica, cultural e arquitetônica. Os centros urbanos pioneiros carregam a identidade das cidades, representando um patrimônio material e imaterial que reflete sua formação e evolução. Edificações históricas, praças, igrejas, mercados e ruas tradicionais são testemunhos vivos das diversas fases do crescimento urbano e, por isso, despertam interesse em políticas de preservação e requalificação. Entretanto, esse processo de preservação deve ocorrer de maneira equilibrada, sem impedir a adaptação dessas áreas às novas demandas sociais e econômicas.

Uma característica marcante desses centros históricos é a concentração de edifícios administrativos, equipamentos culturais e infraestrutura consolidada. Esse fator favorece a acessibilidade aos serviços públicos e privados, reduzindo deslocamentos e promovendo maior sustentabilidade urbana. No entanto, a pressão por crescimento e mudanças no perfil de uso dos espaços pode levar à saturação dessas áreas, gerando desafios como congestionamento, degradação de edificações e a drástica redução do uso residencial, que resulta no esvaziamento desses centros fora do horário comercial e na redução da segurança. A requalificação surge, então, como uma estratégia essencial para garantir que esses espaços continuem a atender às novas demandas sem comprometer sua relevância histórica e cultural.

FIGURA: VISTA AÉREA DE ANÁPOLIS POR VOLTA DE 1950



Fonte: IBGE CIDADES - Anápolis- IMAGENS. Consulta em março/2025

FIGURA: VISTA AÉREA DE ANÁPOLIS 2025



Fonte: GOOGLE EARTH. 2025

O equilíbrio entre preservação e o desenvolvimento urbano é essencial para que os centros urbanos continuem a desempenhar seu papel dentro da estrutura da cidade. A conservação do patrimônio arquitetônico e cultural mantém a identidade e a memória do local, ao mesmo tempo que a adaptação dos espaços para novos usos garante sua funcionalidade e dinamismo econômico. Esse equilíbrio exige uma abordagem integrada de planejamento urbano, considerando tanto a valorização dos bens históricos quanto a necessidade de adaptação às exigências contemporâneas. Além da preservação dos edifícios, a requalificação deve considerar a diversificação de usos, a mobilidade urbana e a promoção de atividades que tornem o centro mais atrativo para moradores e visitantes.

Entre os principais desafios para esse processo estão a gestão do uso do solo, a manutenção das edificações antigas e a inclusão da população nos processos de tomada de decisão. Em muitas cidades, a falta de políticas públicas eficientes e o desinteresse do setor privado podem resultar na degradação dessas áreas ou em processos de gentrificação que afastam moradores e comerciantes tradicionais. Dessa forma, estratégias de requalificação devem ser pautadas na inclusão social e na valorização do espaço público, garantindo que os centros urbanos permaneçam vivos, acessíveis e funcionais para todos os cidadãos. A requalificação bem planejada permite que essas áreas resgatem sua importância dentro da cidade, promovendo um ambiente equilibrado entre passado e futuro.

2.2 Revitalização ou requalificação urbana?

A preservação do patrimônio histórico e cultural edificado exige a compreensão das terminologias associadas a essa prática. Assim, este capítulo busca compreender as diferentes aplicações e implicações dos termos “revitalização” e “requalificação” que são, frequentemente, utilizados como sinônimos.

O Iphan conceitua revitalização “como uma prática projetual ou um processo socioespacial liderado estrategicamente por determinados grupos associados ao planejamento urbano contemporâneo”. O termo implica a recuperação de espaços em que há concentração de patrimônio que perderam a vitalidade, buscando retomar sua importância econômica, histórica e cultural para cidade. Apoiado nas teorias dos urbanistas catalães, o Instituto defende que a importância do planejamento estratégico das cidades é organizá-las de forma a atender seus próprios interesses e estabelecer uma relação competitiva com uma rede de cidades, de modo a atrair investimentos e ampliar as possibilidades de desenvolvimento.

A problemática relacionada à Revitalização Urbana é que por ser liderada pelos interesses de um grupo predominante, ela pode ser excludente. Esse planejamento frequentemente desconsidera a presença de pequenos comerciantes, de antigos residentes e de uma população considerável em situação de rua, de modo que após sua implementação muitos desses se veem obrigados a abandonarem esses locais devido ao grande aumento da qualidade de vida.

“Acho a palavra “revitalização” quase sempre inadequada para designar a intervenção a ser projetada, dada a enorme presença de vida que essas áreas possuem. Na verdade, aquilo a que se assiste nessas áreas é uma transformação de uso, ditada pelas novas áreas de expansão das atividades que estiveram ali concentradas, e de uma reocupação por funções de menor valor econômico e por população de menor poder aquisitivo.”

(MEYER, Regina Maria Prosperi. 2000)

A partir disso, a discussão quanto a precisão e adequação desse termo se torna centro de discussões importantes entre as diversas disciplinas envolvidas com essas estratégias de planejamento. Surgem então termos como recuperação, reabilitação, renovação, requalificação e gentrificação. Busca-se então um termo adequado para designar o planejamento urbano que busque melhorar a qualidade de vida daqueles usuários que já estão presentes no local, ao mesmo tempo que atende as novas demandas de uso.

Nas últimas décadas, o termo “requalificação” ganhou espaço. O termo se apoia na busca da retomada da relação do usuário com o espaço, reforçando sua identidade histórica, econômica e cultural e seu senso de pertencimento. Assim, “requalificação” está relacionado à melhoria e adequação do espaço, buscando atender às novas demandas e intensidades de uso, reestabelecendo (e reconectando) a relação desses centros e de seus usuários com a cidade – isto é, reintegrando áreas históricas importantes ao tecido urbano por meio de usos diversificados que promovam inclusão social e econômica.

Dessa forma, a escolha entre os termos “revitalização” e “requalificação” não se limita a uma questão semântica, mas reflete diferentes abordagens e impactos no tecido urbano e social das cidades. Assim, este trabalho adotará o termo “requalificação” por compreender que ele melhor representa a proposta de intervenção em áreas históricas, promovendo a inclusão social e econômica e garantindo a permanência e o pertencimento da população ao espaço urbano.

3

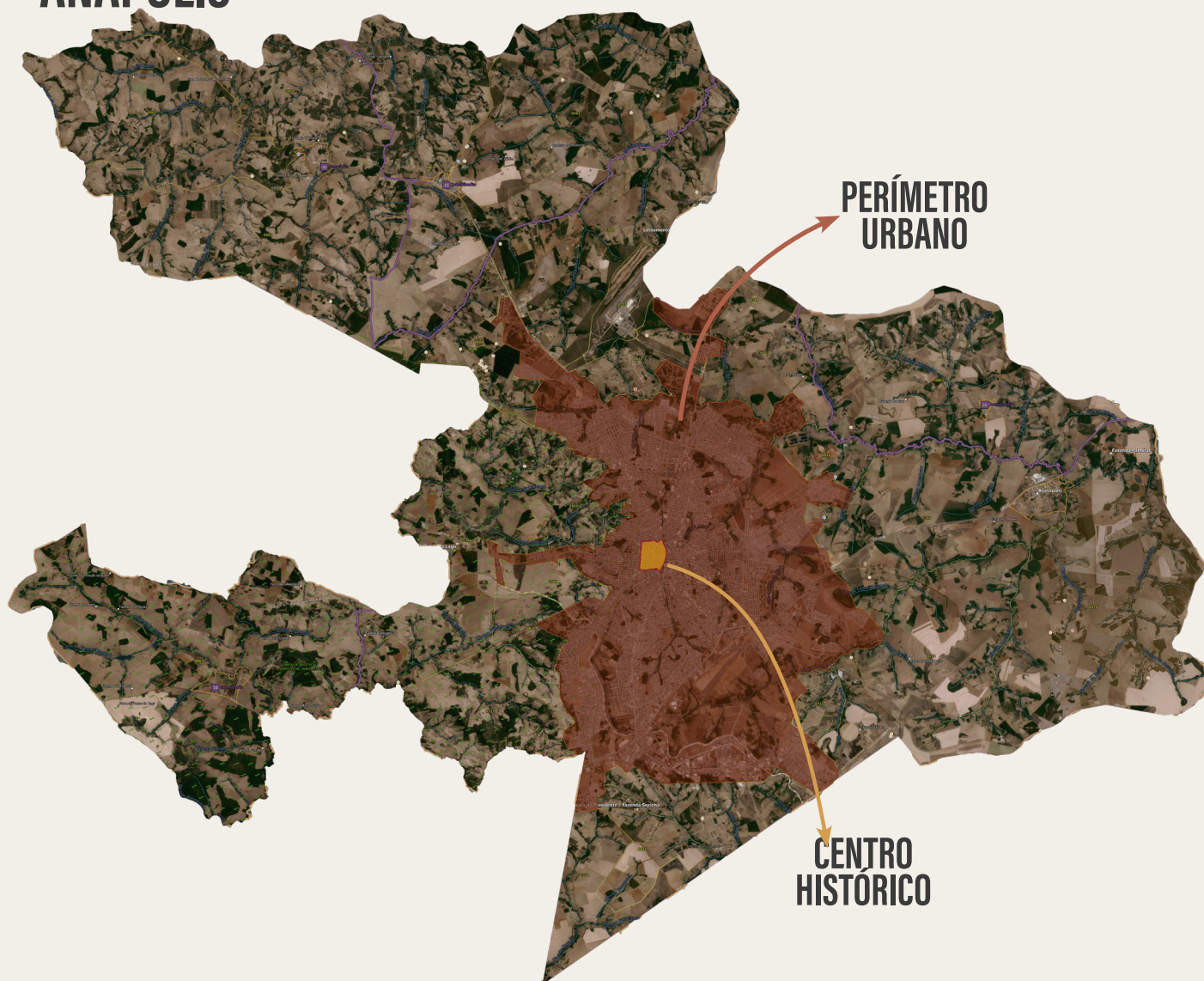
BRASIL



GOIÁS



ANÁPOLIS



PERÍMETRO
URBANO

CENTRO
HISTÓRICO

ANÁPOLIS E O CENTRO HISTÓRICO

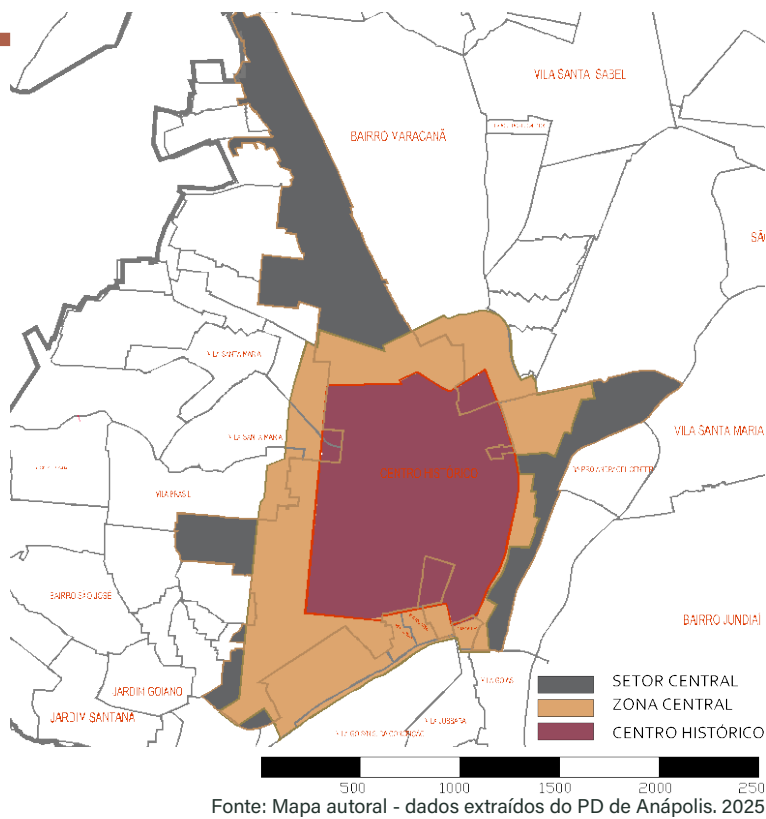
3.1 Geolocalização

Anápolis apresenta três recortes espaciais distintos: o Setor Central, a Zona Central e o Centro Histórico.

A Zona Central, embora localizada dentro do Setor Central, não corresponde a um bairro inteiro, mas a porções estratégicas de diferentes bairros do entorno central, caracterizadas por uso misto e circulação intensa, sendo utilizada como recorte operacional para intervenções específicas em áreas de maior fluxo, mobilidade e atividade econômica.

O Centro Histórico, núcleo urbano mais antigo da cidade e área que apresenta grande concentração do patrimônio edificado do Município, será o recorte adotado neste estudo.

Título: Relação entre Setor Central, Zona Central e Centro Histórico (Centro Pioneiro)



Título: Vista aérea do Centro Histórico de Anápolis



Fonte: GOOGLE MAPS, 2025

3.2 As origens: A relação com o Córrego das Antas

A cidade de Anápolis tem suas origens fortemente ligadas aos cursos de água (João Cezário, Góis e Antas) que cortam sua região. Ainda no século XVIII, esses cursos d'água serviam de descanso e de referência e orientação para de garimpeiros. Aos poucos, esses viajantes se estabeleceram às margens do Córrego das Antas com suas famílias.

No início do século XIX, já haviam um conjunto de fazendas estabelecidas à beira do Riacho. Em 1819, a Fazenda das Antas foi descrita pelo naturalista francês, Auguste de Saint-Hilaire que estava alojado nela, como uma fazenda “que era um engenho de açúcar do qual dependia um riacho muito limpo”.

A região que constituía a propriedade de um dos primeiros moradores do local, Manoel Rodrigues dos Santos, por volta de 1833 era ponto de encontro dos fazendeiros para a realização de novenas e orações. A história conta que em 1859, dona Ana das Dores de Almeida, passava pela região do Vale das Antas, vinda de onde hoje é conhecido como Silvânia, quando um burrico que transportava a imagem de Sant'Ana empacou, levando-a ao desejo de construir ali uma capela em homenagem à santa. Nesse ano, a região já era ocupada por um aglomerado de 15 casas.

Em 1870, o filho de Ana das Dores, Gomes de Souza Ramos, doou parte de suas terras para a construção da capela atendendo o desejo da mãe. Mais tarde, a pequena capela foi demolida e deu lugar à Catedral Sant'Ana, que abriga atualmente, a festa e novena em devoção à Senhora Sant'Ana é a mais antiga da região. Localizada na Praça Sant'Ana, não há informações sobre o tombamento da Igreja, embora sua importância seja amplamente reconhecida.

O primeiro documento de Anápolis é datado de 25 de abril do mesmo ano da construção da Igreja e trata-se da formação do Patrimônio de Nossa Senhora de Santana, constituído por doações de terras dos moradores Manoel Roiz dos Santos, Pedro Roiz dos Santos, Joaquim Rodrigues dos Santos, Inácio José de Souza e Camilo Mendes de Moraes.

FIGURA: ANTIGA CAPELA SANTANA X IGREJA SANTANA



O edifício da Capela Sant'Ana serviu de atrator para novos moradores, elevando o aglomerado a Freguesia de Santana. Esse aglomerado, mais tarde, em 1873, passou a ser denominado de Distrito Santana de Campos Ricos. Depois, foi elevada a vila, e por fim, a cidade. Em 1887, a vila Santana das Antas é desmembrada do município de Meia Ponte (que viria a se tornar Pirenópolis). A condição de cidade, com denominação de Anápolis, é estabelecida pela Lei Estadual n. 320, de 31-07-1907.

A partir dessa condição, Anápolis passou por um processo lento de urbanização nas primeiras décadas do séc. XX. A localização estratégica permitia a conexão dos tropeiros com diversas cidades, o que tornava a região ponto de passagem essencial para o comércio. Desse modo, até a chegada da ferrovia em 1935, a economia anapolina baseava-se na agropecuária, o que favoreceu a formação de um núcleo urbano estruturado e o surgimento de pequenas indústrias artesanais.

FIGURA: CONDIÇÕES DO CÓRREGO DAS ANTAS



Fonte: <https://portal6.com.br/2023/01/02/corrego-das-antas-fica-proximo-do-nivel-maximo-de-poluicao>

FIGURA: CÓRREGO DAS ANTAS - TRECHO CANALIZADO



Fonte: Imagem Autoral. Levantamento de campo. 2025.

FIGURA: CÓRREGO DAS ANTAS - TRECHO CANALIZADO



Fonte: Imagem Autoral. Levantamento de campo. 2025.

As atuais condições do Córrego das Antas evidenciam o conflito da atividade humana em relação a natureza. O manancial que foi essencial para a formação dos primeiros aglomerados na cidade, hoje está relacionado a grandes problemas urbanos.

A cidade foi perdendo totalmente sua relação com o córrego. O manancial que um dia serviu para abastecimento de água potável e para banhos, serviu de abastecimento de água para o município entre as décadas de 40 e 80, hoje encontra-se canalizado, rebaixado e poluído em diversos pontos. O córrego sofreu com a remoção de sua mata ciliar, a ocupação de suas margens, despejo de lixo e esgoto ao longo do tempo.

Hoje, o Córrego é alvo de preocupação do município: são muitas as notícias sobre acidentes, alagamentos, assoreamento e poluição. Assim, percebe-se um esforço recente em tentar preservar o Córrego.

Na região mais próxima do Centro Histórico o córrego está totalmente canalizado, sendo uma maior parte a céu aberto e outra parte coberta. Nesse trecho mais crítico foram construídos sobre ele o Teatro Municipal, um grande estacionamento do Teatro e a Praça Abylio Volney.

3.3 A Consolidação: A ferrovia e o eixo Goiânia-Brasília

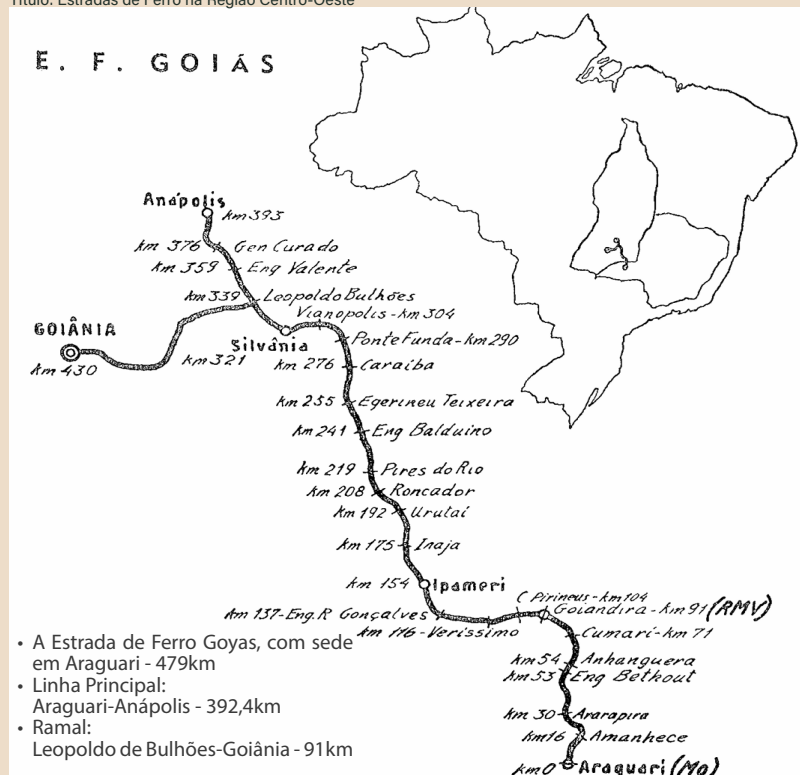
O potencial econômico emergente de Anápolis e sua posição geográfica, tornaram a cidade ponto de interesse na ligação do interior do estado com o restante do país. Durante a Primeira República (1889-1930) houve um forte interesse na modernização da infraestrutura de transporte. Assim, a Estrada de Ferro Goyas fazia parte de um movimento na promoção do desenvolvimento do interior do país.

A ferrovia chega em Anápolis em 1935 - 15 anos antes de chegar em Goiânia - como resultado da necessidade de escoamento da produção, mas também por fatores de interesse político e estratégico. Sua chegada representou a consolidação do núcleo urbano de Anápolis e de seu papel como centro logístico e estratégico.

Título: A situação da "rede" ferroviária brasileira em meados de 1954



Título: Estradas de Ferro na Região Centro-Oeste



A Estação Ferroviária Engenheiro Castilho, inaugurada em 1935, é um marco arquitetônico e representa a modernização de Anápolis.

MILENA D'AYALA (2019) aponta que, apesar dos benefícios econômicos e comerciais para o desenvolvimento do município, a instalação da ferrovia não era um consenso, de modo que a população chegou a manifestar pedindo a retirada dos trilhos e conseguiu em 1976.

Os manifestantes apontavam a demora das viagens, a má qualidade dos serviços, o perigo devido à má sinalização, e ainda incômodos causados pelo trânsito no Centro.

Atualmente, os trilhos originais que passavam pelo centro de Anápolis não estão mais ativos. Entretanto, a cidade foi integrada à Ferrovia Norte-Sul, um projeto ferroviário de grande escala destinado a conectar diversas regiões do Brasil. A construção do trecho entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO) foi concluída e entregue em 2014. Assim, Anápolis continua a desempenhar um papel significativo no transporte e ferroviário brasileiro por meio da Ferrovia Norte-Sul.

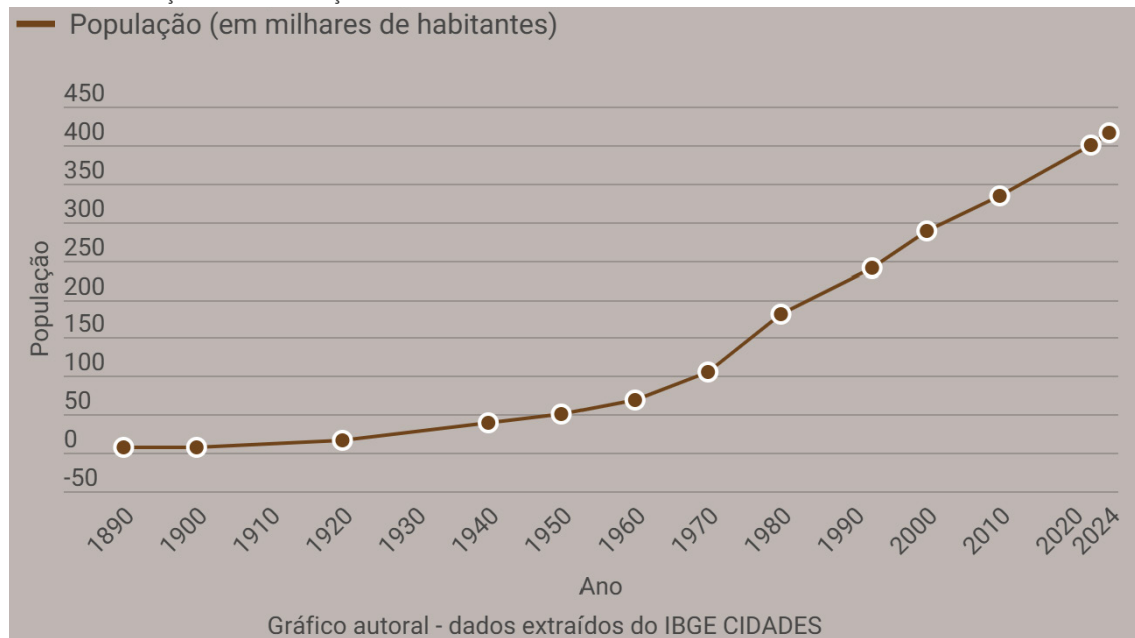
O edifício foi tombado em 1991 e atualmente está integrado ao Terminal Urbano (de ônibus).



O tombamento do edifício da Estação Ferroviária garantiu a demolição parcial do Terminal Urbano que estava anexa a ela. A medida no entanto não foi completamente atendida, de modo que as atividades do Terminal ainda afetam o edifício que se encontra fechado. Além disso, após a demolição do anexo B que estava ligado à Estação não houve uma requalificação do terminal e de seu entorno. Esses fatos resultam num acesso dificultado para os ônibus e um fluxo denso, principalmente pela avenida da Praça Americano do Brasil.

A chegada da ferrovia, impulsionou a expansão e diversificação das atividades econômicas no centro; facilitou a migração e impulsionou o crescimento populacional; e desencadeou um processo de melhoria da infraestrutura urbana, promovendo a pavimentação de ruas, a instalação de iluminação pública e a construção de edifícios comerciais e residenciais.

FIGURA: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DE ANÁPOLIS AO LONGO DOS ANOS



Fonte: Gráfico Autoral. Dados extraídos do IBGE Cidades. 2025

A relação de Anápolis com Goiânia e Brasília é estabelecida desde o início da construção da nova capital estadual durante a década de 30. A construção e crescimento de Goiânia fortalecem Anápolis como centro logístico e comercial. Mais tarde, entre as décadas de 50 e 60 com a construção de Brasília, a cidade passa atrair ainda mais investimentos na infraestrutura viária e industrial para atender às demandas da nova capital federal.

A cidade de Anápolis estabelece-se então como elemento de conexão do eixo econômico Goiânia-Brasília, fator que resulta na sua integração às duas capitais e a novas regiões do país através das BRs 060 e 153, construídas na década de 70.

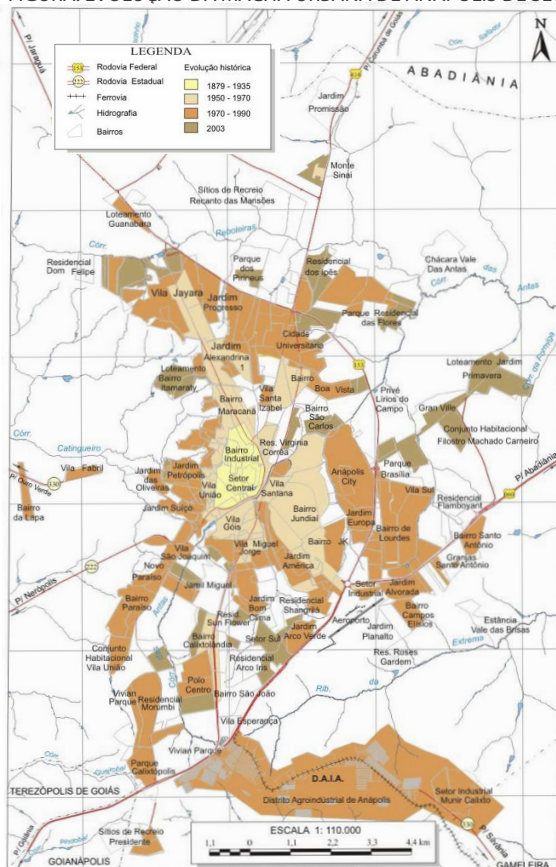
3.4 Expansão urbana e as novas centralidades

O crescimento de Anápolis ao longo do século XX e XXI foi marcado pela sua expansão urbana e pela formação de novas centralidades, resultado da industrialização, da melhoria das vias de transporte e da sua posição estratégica entre Goiânia e Brasília. Esse processo alterou a dinâmica urbana da cidade, influenciando a ocupação e o uso do centro histórico.

A implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) na década de 1970 representou um dos principais vetores desse crescimento, consolidando Anápolis como um dos principais polos industriais do Centro-Oeste. Com isso, a cidade passou a atrair grandes investimentos, o que gerou a necessidade de expansão urbana e a criação de novos núcleos comerciais e residenciais. Ao longo das décadas seguintes, corredores comerciais surgiram em avenidas como a Brasil e a Universitária, descentralizando os serviços que antes estavam concentrados no centro.

Outro fator importante foi a melhoria das rodovias e a ampliação da malha viária, que possibilitou maior acessibilidade e crescimento de bairros mais afastados. A instalação de grandes empreendimentos, como o Anashopping, e a valorização de regiões próximas a parques urbanos também contribuíram para a redistribuição das atividades comerciais e de lazer.

FIGURA: EVOLUÇÃO DA MACHA URBANA DE ANÁPOLIS DE SEU SURGIMENTO ATÉ 2006

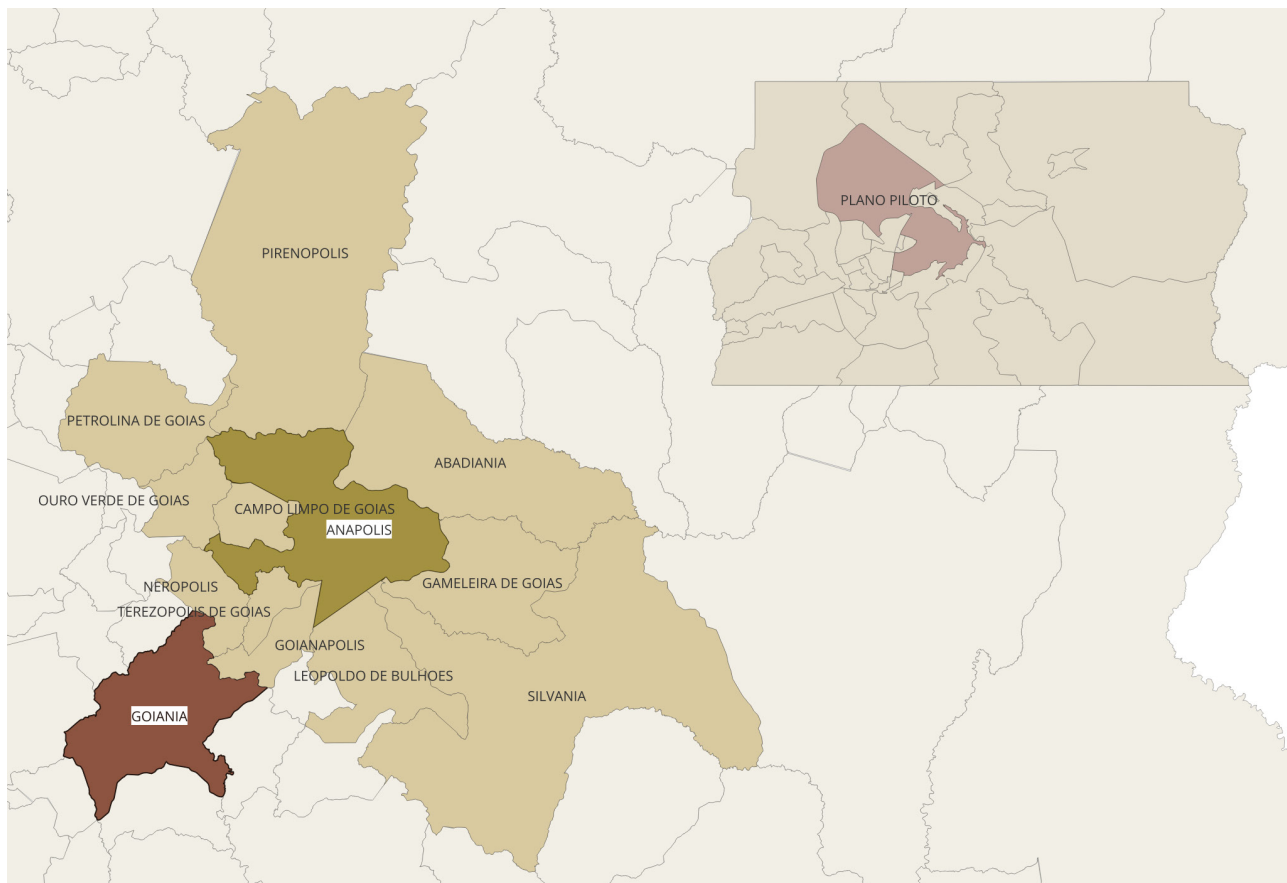


Fonte: Associação. Plano de Recuperação e a Conservação do Ambiente (ARCA). para a Diretoria de Anápolis, 2006

O crescimento populacional, econômico comercial e industrial, promovido pela ferrovia e a ligação com Goiânia e Brasília e outras regiões do país, resulta num processo que não apenas consolida o centro urbano, como parece o saturar, acarretando num processo de descentralização urbano e surgimento de novas centralidades. Esse processo impulsiona a preocupação com a preservação do Centro Histórico, que embora repleto de valor cultural e patrimonial, passa a competir por investimentos com as novas centralidades.

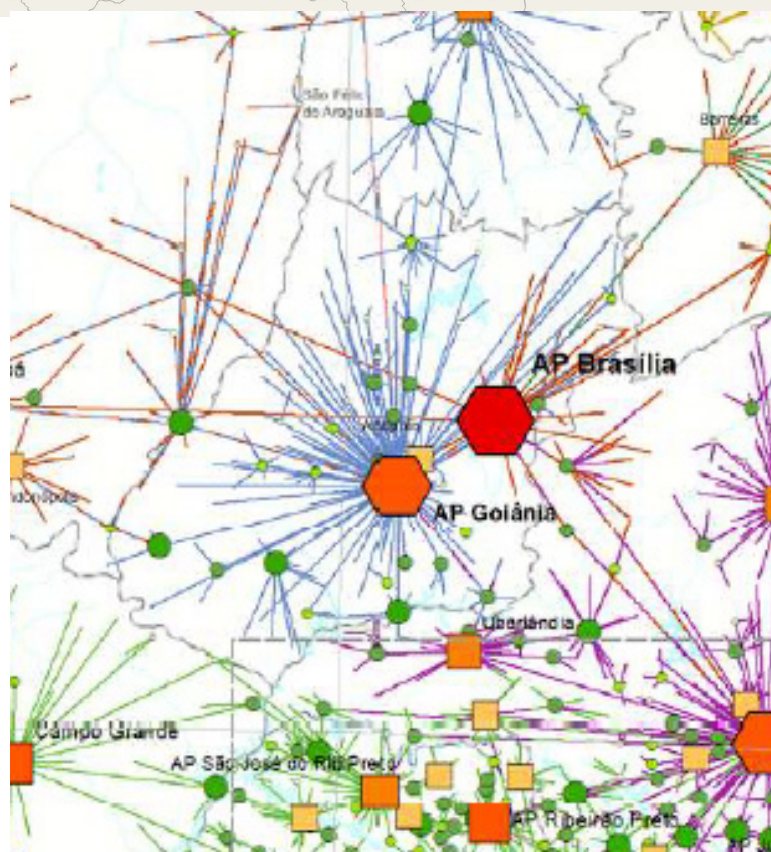
Essa mudança impactou diretamente o centro histórico, que perdeu parte de sua vitalidade econômica e populacional. Com índices crescentes de esvaziamento e a ocupação de imóveis por comércio informais ou estacionamentos, aumentaram as preocupações com a preservação do patrimônio histórico e cultural. Em resposta, políticas de tombamento foram implementadas para proteger edifícios e espaços públicos, como as igrejas de Sant'Ana e Bom Jesus da Lapa, além das praças centrais.

Atualmente, Anápolis se destaca como um município de relevância econômica e turística, integrando a Região de Negócios e Tradições do Mapa do Turismo de Goiás. O Centro Histórico, apesar dos desafios, ainda abriga atividades culturais, administrativas e comerciais importantes, tornando essencial a elaboração de estratégias que promovam sua requalificação e reintegração à dinâmica urbana.



Anápolis é uma importante município localizado a 50km de distância de Goiânia e a 150km de Brasília, sendo um importante eixo de conexão entre essas capitais Estadual e Federal. O município faz divisa com outros 11 municípios: Pirenópolis, Abadiânia, Gameleira de Goiás, Silvânia, Leopoldo de Bulhões, Goianópolis, Terezópolis, Nerópolis, Campo Limpo de Goiás, Ouro Verde de Goiás e Petrolina de Goiás.

O IBGE classifica as cidades segundo sua articulação e sua capacidade de suprir bens e oferecer serviços para a população de outros centros. Nessa Hierarquia Urbana, Anápolis classifica-se como uma Capital Regional nível C. Isso significa que segundo o IBGE, no município há uma concentração de serviços (instituições e empresas) que atuam em várias municípios, mas como uma influência menor do que as metrópolis.



Recorte: Hierarquia Urbana do Brasil
 Fonte: Coordenação de Geografia e Meio Ambiente e Coordenação de Geodésia e Cartografia.

3.5 O Plano Diretor e as tentativas de melhora do Centro

Na busca por compreender como Anápolis vem tratando o Centro Histórico, analisou-se o Plano Diretor e as iniciativas recentes voltadas à requalificação urbana desse recorte espacial.

No que diz respeito à mobilidade urbana e ao sistema viário, o PD apresenta diretrizes que evidenciam a preocupação do município com a saturação das vias causada pelo excesso de estacionamentos. O Art. 140 define orientações para melhorar a gestão dos estacionamentos públicos e privados, pagos ou não; enquanto o Art. 141 recomenda a restrição ou até mesmo a supressão de vagas nas vias centrais, com o objetivo de estimular o transporte coletivo e ampliar o espaço destinado a pedestres e ciclistas.

Quanto à mobilidade ativa, o PD (Art. 136) prevê a implantação de ciclofaixas, paraciclos e bicicletários em estações de transporte público, além de metas de expansão da rede cicloviária, preferencialmente integrada ao sistema de transporte coletivo. O plano também estabelece diretrizes voltadas à acessibilidade e à qualificação das calçadas (Art. 137 e 138), reforçando a importância de percursos seguros, universais e contínuos.

No campo ambiental e da drenagem urbana, o Plano Diretor propõe a criação de corredores ecológicos, a ampliação da arborização em praças e leitos urbanos e a adoção de critérios para a requalificação sustentável de bacias hidrográficas, como a do Rio das Antas. Tais diretrizes são fundamentais para embasar políticas que ampliem a permeabilidade, a vegetação e a implementação de soluções de drenagem sustentável no centro.

Apesar desses avanços, o Plano Diretor não apresenta uma delimitação específica de Área Especial de Interesse voltada ao Centro Histórico, com parâmetros urbanísticos adaptados à sua estrutura consolidada. Além disso, a Lei Complementar 431/2019 alterou a nomenclatura da AEI de “Centro Pioneiro” para “Centro”, ampliando o recorte e consolidando diretrizes voltadas predominantemente ao uso comercial, mas sem um olhar mais aprofundado sobre a preservação do traçado em que se concentra parte significativa do patrimônio histórico e cultural do município.

Diante disso, conclui-se que o Plano Diretor de Anápolis oferece instrumentos importantes para orientar várias das intervenções necessárias no Centro Histórico, mas ainda apresenta lacunas significativas, especialmente no que diz respeito à proteção do patrimônio histórico e à urgência de priorizar a mobilidade ativa. As iniciativas recentes do município, como o Concurso de Requalificação Urbana do Centro (2025), representam um avanço importante ao convocar propostas para reorganizar o perímetro central.

O edital estabelece um conjunto de diretrizes obrigatórias — como a requalificação dos trechos viários dentro da área de intervenção, a proposição de ciclovia, novas diretrizes arquitetônicas para equipamentos como o MAPA, a Estação Ferroviária e o Terminal Urbano, além da previsão de um novo camelódromo e da realocação dos ambulantes. Também exige a criação de diretrizes para habitação vertical popular e, ainda, a locação de 1.500 vagas de estacionamento, dentro ou ao redor do perímetro.

Embora o concurso sinalize um esforço de reorganização do centro, suas diretrizes demonstram um foco ainda muito forte na oferta de estacionamento e em soluções que podem reforçar a presença e a prioridade do automóvel. Temas como mobilidade ativa, infraestrutura verde, drenagem sustentável, qualificação ambiental das ruas e calçadas, segurança pública e incentivo à vida urbana cotidiana aparecem pouco desenvolvidos. Do mesmo modo, o edital não aborda de forma clara as especificidades históricas e morfológicas do Centro Histórico, nem estabelece diretrizes voltadas à preservação e ao fortalecimento do patrimônio existente.

PERÍMETRO DE INTERVENÇÃO



Assim, apesar de representar um passo positivo, o concurso ainda não responde de forma plena aos desafios estruturais do Centro Histórico — especialmente no que diz respeito à consolidação de um espaço mais acessível, seguro, sustentável e apropriado por seus usuários. Para além do redesenho físico, torna-se essencial que as futuras intervenções sejam acompanhadas de políticas que incentivem a apropriação social do centro, promovam modos de deslocamento mais equitativos e assegurem a permanência e a valorização da memória urbana. Somente assim será possível alcançar uma transformação que seja efetiva, inclusiva e duradoura.

Vale ainda lembrar que o último Plano Diretor de Anápolis data de 2016 e, portanto, deverá passar por revisão em 2026, conforme previsto pelo Estatuto da Cidade. Esse processo traz expectativas de um olhar mais atento e qualificado para o Centro Histórico — especialmente no que diz respeito à proteção do patrimônio, ao fortalecimento da mobilidade ativa, ao tratamento das questões ambientais e à adequação dos parâmetros urbanísticos à realidade já consolidada do centro. Espera-se que a atualização do plano avance para além das diretrizes gerais e incorpore de forma mais consistente as demandas reais dos usuários, reconhecendo o centro como um território vivo, complexo e fundamental para a memória, para a vida urbana e para o futuro da cidade.

4

ESTUDO DE CASO

Estudos de caso 1

- **Nome:** RECENTRAR O CENTRO - Primeiro Lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC
- **Responsável técnico:** Cássio Sauer
- **Arquitetos:** Camila Thiesen (Metropolitano Arquitetos), Cássio Sauer e Elisa Martins (arquitetura pela rua), Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa
- **Colaboradores:** Ignacio de la Vega, Lucas Weinmann e Lucas Zimmer
- **Ano concurso:** 2014



Apresentação

O concurso de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José (SC) evidência a necessidade de se discutir a ideia de que os processos de renovação e transformação urbana contradizem os ideais de preservação do patrimônio histórico-cultural.

A proposta contempla um tecido urbano bastante diversificado, compreendido entre duas igrejas históricas, através de um dos principais eixos viários de São José. Durante o estudo do lugar verificou-se que o centro desde a fundação do município em 1750 é marcado pela transformação contínua da paisagem urbana pela construção de espaços públicos e privados. Essas transformações reduziram gradativamente a relação da cidade com sua paisagem natural: o mar. Assim, a requalificação do centro busca recentralizar o centro, através da valorização do patrimônio histórico, e da retomada de sua relação com a orla.

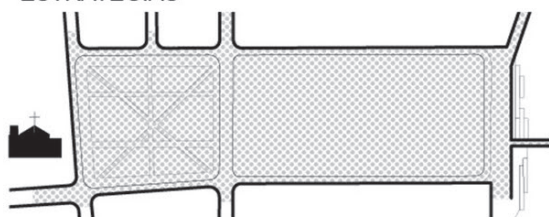
As estratégias adotadas para a elaboração do projeto consideram camadas de intervenção que devem ser sobrepostas e combinadas para potencializar a dinâmica urbana: edifícios históricos, igrejas, praças, orla marítima, percurso peatonal, circulação de veículos, circulação de bicicletas, conexões viárias, equipamentos públicos, equipamentos culturais, iluminação, vegetação e áreas verdes.

A proposta do grupo ganhador consiste em um Plano Macro de Intervenção que a longo prazo deve provocar discussões quanto à reformulação do Plano Diretor e adequação às diretrizes do Estatuto da Cidade. Dentre as diretrizes propostas estão: diminuição progressiva do fluxo de veículos; valorização do transporte ativo; criação de manual para orientação do tratamento e interação das intervenções com o patrimônio; delimitação de faixas que impeçam novas edificações no trecho; incentivo a densificação e uso misto (atração de residentes), entre outros fatores.

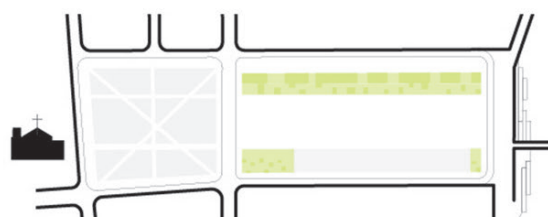




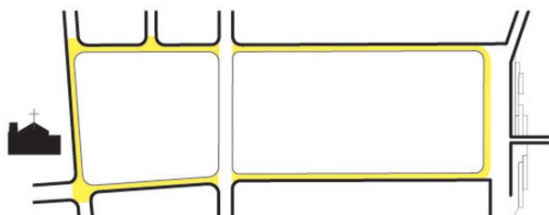
ESTRATÉGIAS



Reconhecimento de um novo espaço através da unidade na pavimentação



Novos jardins
Uma nova fachada urbana para a cidade através da qualificação do perímetro da praça.



Acesso local
Controle do acesso de veículos em determinados dias e horários.

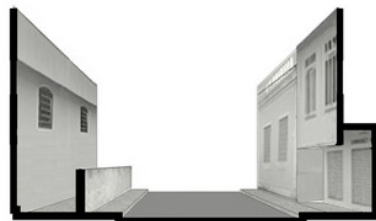


Recuperação do eixo visual entre a igreja e o mar.
Qualificação da relação entre moradores e orla

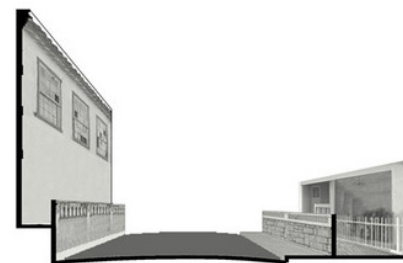
SEÇÕES DE INTERVENÇÃO | TRECHOS SUL-NORTE



Seção 1 | situação atual



Seção 2 | situação atual



Seção 3 | situação atual



Seção 1 | situação proposta



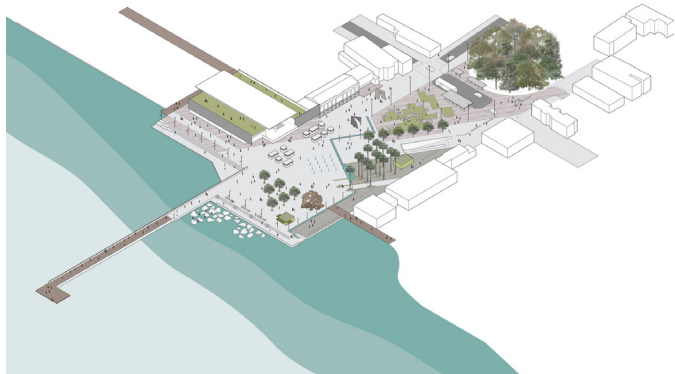
Seção 2 | situação proposta



Seção 3 | situação proposta

Estudos de caso 2

- **Nome:** RECENTRAR O CENTRO - Terceiro Lugar no concurso para a Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José - SC
- **Responsável técnico:** João Serraglio
- **Arquitetos:** João Serraglio, Romullo Baratto, Bernardo Brasil, Fernanda Gorski, Flávio Schons, Victor Delaqua, Júlia Fáveri, Kota Matsunaga, Mayná Quintana, Fred Gorski
- **Ano concurso:** 2014



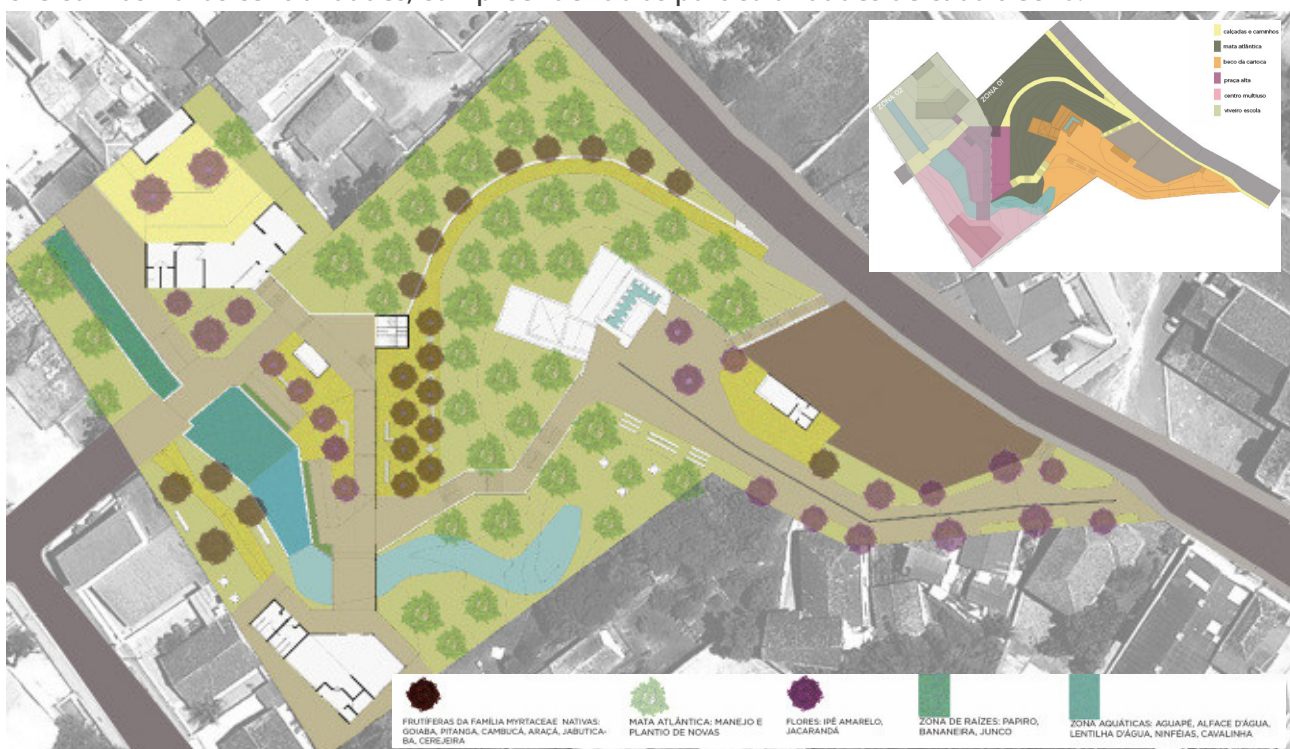
Apresentação

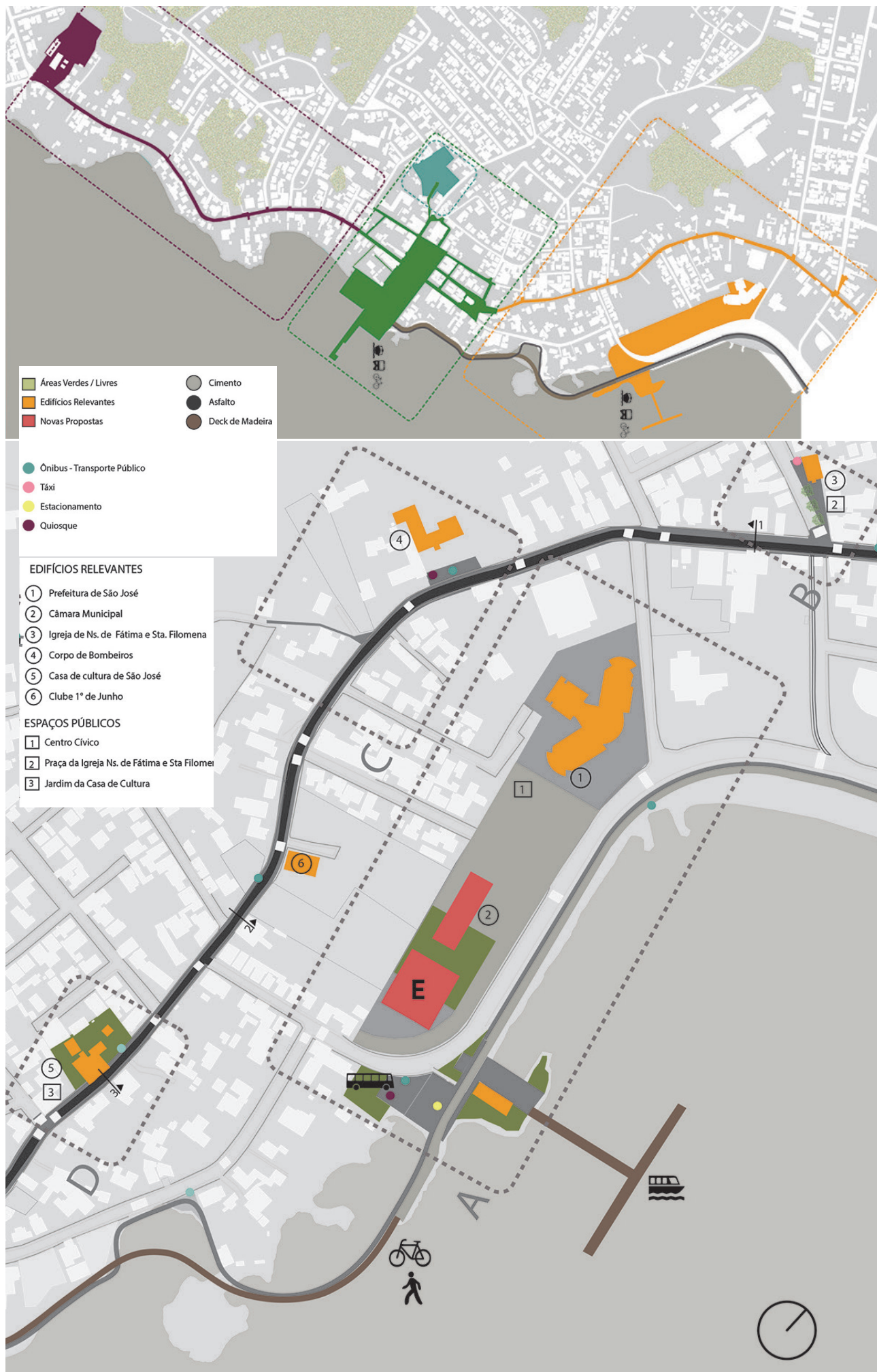
O terceiro colocado no Concurso de Requalificação Urbana do Centro Histórico de São José (SC) se destaca pela metodologia adotada. Em primeiro lugar, o projeto compreende que o Centro perdeu sua conexão com a cidade com o surgimento de novas centralidades. Assim, o objetivo primordial dos autores era reconectar o Centro com as áreas de expansão.

Em segundo lugar, o projeto busca, através das edificações históricas que formam o Centro Histórico e de seu traçado, dar voz à história da cidade. O equilíbrio entre preservação e transformação torna-se o principal objetivo. Por um lado, a proposta é potencializar o uso cultural do local, tratando-o como um grande Centro Cultural Expandido: “uma série de equipamentos culturais, públicos e privados, de lazer e serviços, com o diferencial de não estarem concentrados em uma só edificação, mas espalhados no espaço urbano do Centro Histórico.” Ao mesmo tempo, busca-se novos usos, a melhoria da mobilidade urbana, e um convite para a comunidade preserve a história da cidade.

A heterogeneidade do tecido urbano e os diferentes níveis de interação que esse recorte espacial possui com as novas centralidades da cidade levou a separação do recorte em trechos. A adoção dessa metodologia permitiu estabelecer diretrizes e estratégias mais precisas de acordo com as demandas de uso de cada trecho: enquanto em um dos trechos havia uma maior concentração de edifícios históricos, em outro havia uma concentração e demanda maior de atividades comerciais, e em outro ainda havia uma concentração maior de praças e áreas verdes que se encontravam degradadas.

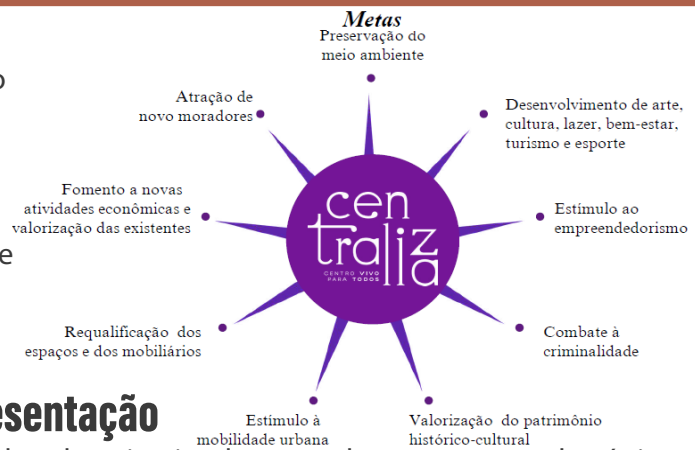
A estratégias adotadas buscaram aumentar a diversidade de usos em cada trecho e liga-los entre si e com as novas centralidades, compreendendo as particularidades de cada trecho.





Estudos de caso 3

- **Nome:** CENTRALIZA: Programa e Masterplan para requalificação do Centro de Goiânia
- **Responsáveis:** Secretarias municipais de Finanças (Sefin), Planejamento Urbano e Habitação (Seplahn) e Desenvolvimento e Economia Criativa (Sedec)
- **Ano:** 2023



Apresentação

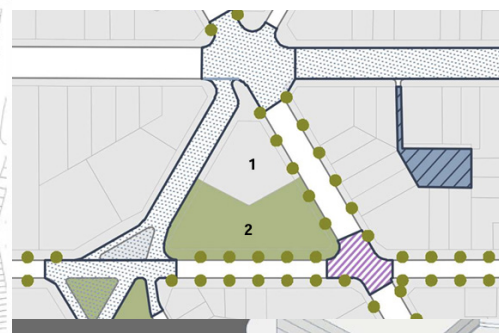
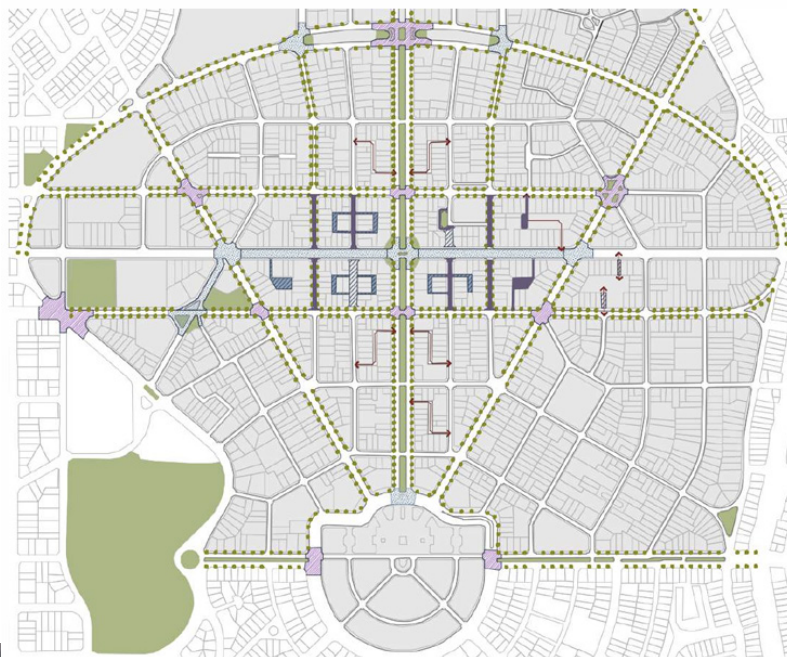
Nesse estudo, destaca-se a metodologia adotada: primeiro durante o levantamento urbanísticos foram identificados os elementos geradores de mobilidade; os fluxos gerados e a diversidade de usos; a partir desse levantamento foi proposta a densificação do recorte; e a partir disso estabeleceu-se ações que envolviam a requalificação dos espaços públicos; uma revisão da arborização e paisagismo; a busca de mobilidade ativa, através da pedestrialização de ruas, e solução dos problemas com estacionamento; criação e melhoria dos espaços de lazer e convivência; incentivo à instalação de atividades econômicas; promoção de segurança pública; recuperação de imóveis tombados; entre outros.

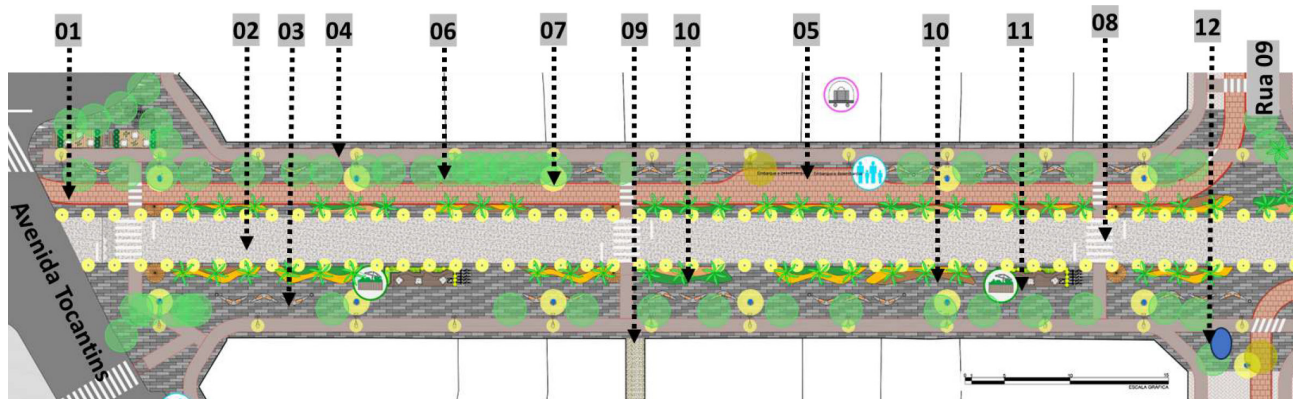
O trabalho estrutura-se nos seguintes eixos: habitação e atividades econômicas; segurança pública; infraestrutura, mobiliário urbano e preservação; mobilidade urbana; meio ambiente; cultura, esporte; e lazer, bem-estar e turismo.

Exemplo de intervenção em espaço livre público

Rua 23 – Praça Teatro Goiânia / Vila Cultural Cora Coralina

1. Teatro Goiânia
2. Vila Cultural Cora Coralina





01 - Acesso local de veículos

02 - Pista Eixo Anhanguera

03 - Calçada Pedestrianizada

04 - Faixa livre

05 - Embarque e desembarque

06 - Vegetação Existente

07 - Iluminação pública

08 - Faixa de travessia de pedestres

09 - Acesso ao Beco da Codorna

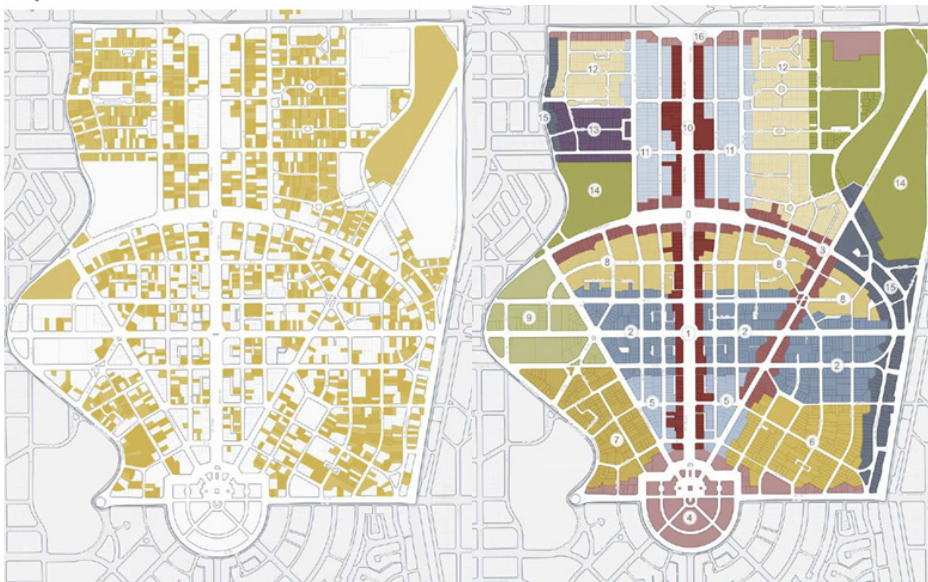
10 - Novo paisagismo proposto

11 - Instalação de Parklets com paraciclos para convivência e dinamização do espaço público

12 - Sanitário Público



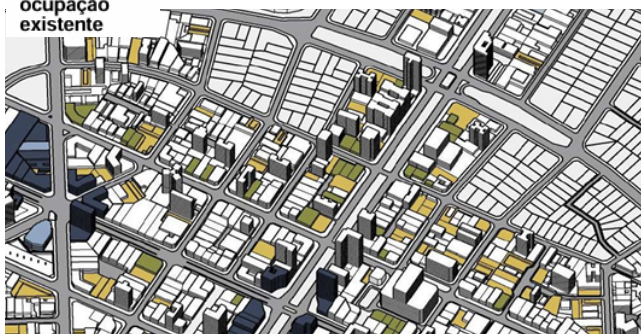
Mapa de Uso Residencial



Através do emprego dessa metodologia de leitura, desenhou-se as subáreas representadas no mapa ao lado. Ao todo foram classificadas 16 áreas diferentes.

- 1- Eixo Central Goiás
- 2- Núcleo Principal Anhanguera
- 3- Eixos Centrais Secundários
- 4- Eixo Praça Cívica
- 5- Centralidades Secundárias
- 6- Miolo Res. de Dens. Constr. Heterogênia
- 7- Miolo Res. de Dens. Constr. Alta
- 8- Miolo Res. de Dens. Constr. Média
- 9- Área Institucional Oeste
- 10- Eixo Goiás Norte
- 11- Centralidade Terciária
- 12- Miolo Res. de Dens. Constr. Baixa
- 13- Área Potencial de Transformação de Usos
- 14- Áreas de Grandes Equipamentos
- 15- Borda de Transição
- 16- Eixo Av. Da Independência

Volumetria de ocupação existente



Proposta de Adensamento



Legenda:

- Edifícios tombados
- Envolvência de edifícios tombados
- Estacionamentos
- Edifícios com potencial de adensamento
- Volumetria proposta de adensamento

5



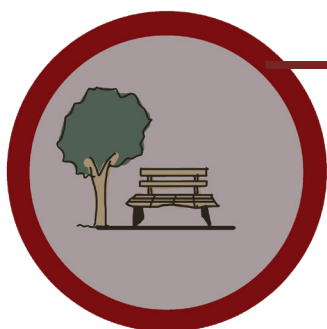
LEVANTAMENTO URBANÍSTICO

O trabalho estrutura-se nos seguintes eixos: habitação e atividades econômicas; segurança pública; infraestrutura, mobiliário urbano e preservação; mobilidade urbana; meio ambiente; cultura, esporte; e lazer, bem-estar e turismo.



USO DO SOLO

- Mapa Nolli - cheios e vazios
- Mapa de Gabarito
- Mapa Uso do Solo
- Mapa Pontos de Interesse



ÁREAS LIVRES

- Praças
- Equipamentos públicos
- Calçadas



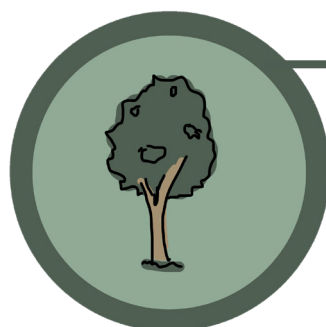
PATRIMÔNIO HISTÓRICO

- Edifícios históricos e culturais tombados
- Edifícios históricos e culturais relevantes



MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO

- Mapa Hierarquia Viária
- Características de cada tipologia de via
- Transporte Público Coletivo



MEIO AMBIENTE

- Áreas Verdes
- Influência Hidrográfica
- Mapa de alagamento
- Topografia

CHEIOS E VAZIOS



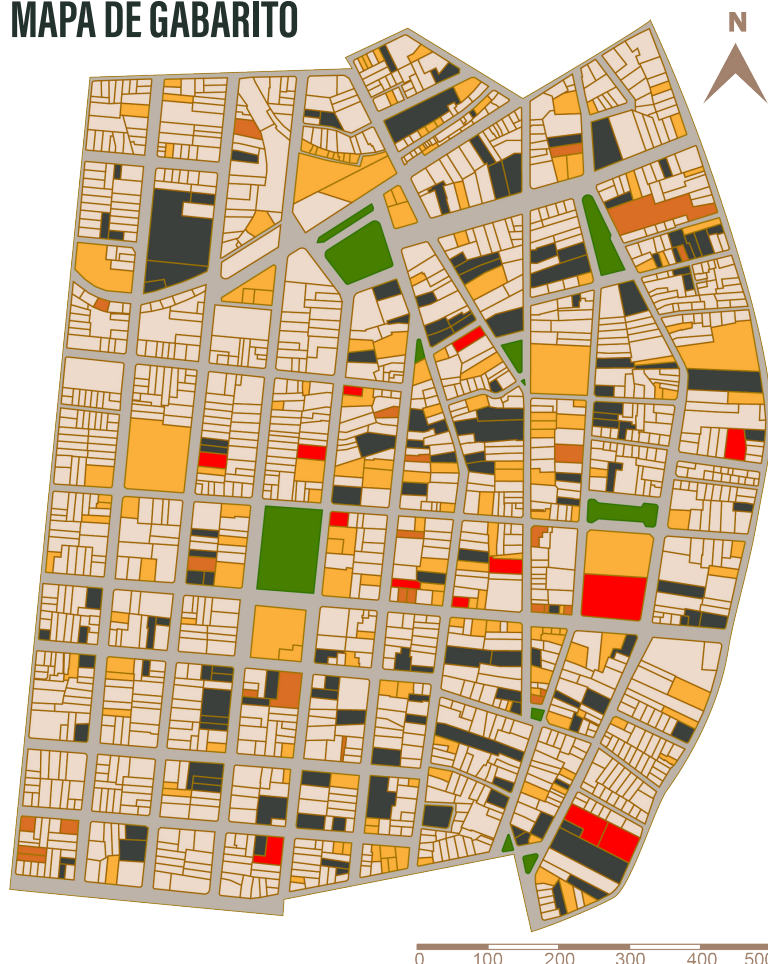
Durante o levantamento de dados percebeu-se que o Centro Histórico de Anápolis tem apresentado uma modificação intensa do Uso do Solo, com a redução do uso residencial e a intensificação do uso comercial.

Os edifícios que constituíam as primeiras casas do município deram espaço para um uso predominantemente comercial, principalmente na área central mais próxima à região onde estão localizados o Mercado Municipal e o Camelódromo. Nesse processo muitas casas foram demolidas, abandonadas, degradadas (principalmente nas áreas mais afastadas desse eixo mais comercial, onde o traçado é menos regular) ou passaram a abrigar uso comercial, sendo descaracterizadas.

Com essa intensificação do uso comercial, o Centro sofreu duas principais consequências: a primeira é que muitos dos edifícios antes exclusivamente residenciais passaram a ter uso misto, muitos com fachada ativa e residências nos pavimentos superiores (sendo a maioria variando de 2 a 4 pavimentos); a segunda foi o aumento da utilização de automóveis particulares. Assim, uma importante (e preocupante) característica do Centro Histórico de Anápolis é a quantidade de lotes vazios, subutilizados e utilizados como estacionamentos horizontais.

Ainda, em um processo de d mais recente notou-se a construção de edifícios mais verticais, a maioria residencial. Chama a atenção, no entanto, o surgimento de edifícios multifuncionais com mais de 20 pavimentos, que modificam completamente a paisagem urbana do Centro Histórico.

MAPA DE GABARITO



LEGENDAS

• CHEIOS E VAZIOS

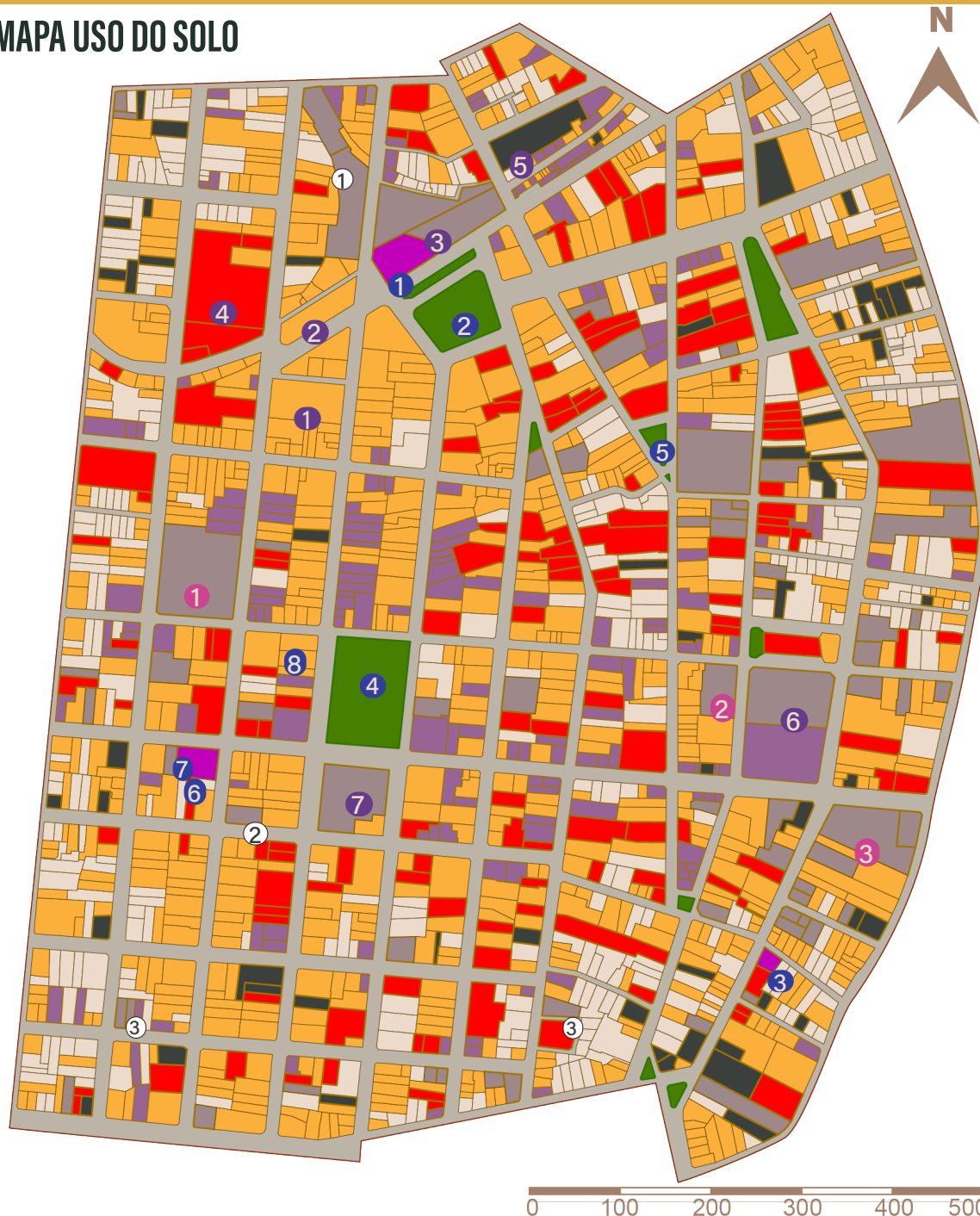
Quadras Lotes

• GABARITO

Rua 1-2 pavimentos 3-4 pavimentos 5-11 pavimentos +12 pavimentos Vazios Praças



MAPA USO DO SOLO

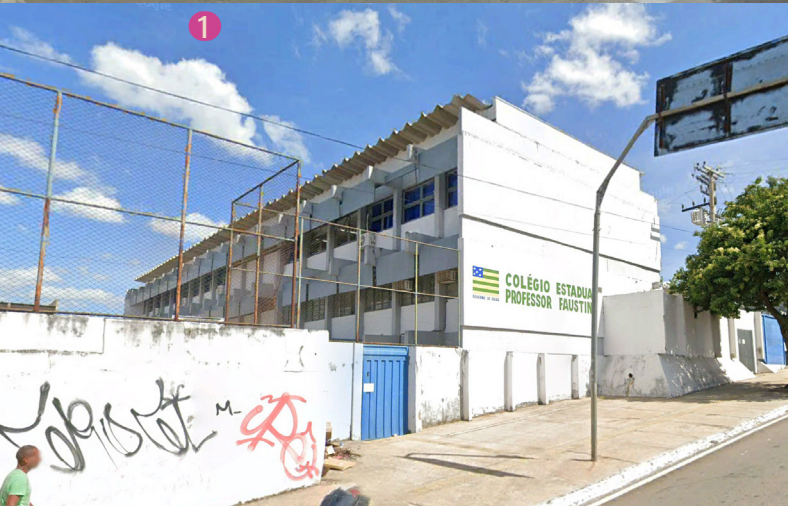


LEGENDAS		
	Rua	
	Imóveis vazios	
	Lotes subutilizados ou usados como estacionamento horizontal	
	Uso comercial	
	Uso residencial	
	Uso misto	
	Uso institucional (saúde, educação, religião, atendimento social)	
	Uso cultural	
	Praças	
	EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO	
1.	Colégio Imaculada Conceição	
2.	Colégio Estadual Antesina Santana	
3.	Colégio Estadual Professor Faustino	
	GRANDES EQUIPAMENTOS	
1.	Mercado Municipal	
2.	Camelódromo	
3.	Terminal Urbano	
4.	Estacionamento Terminal Urbano + lotes de estacionamento	
5.	Lote vazio - Antigo Colégio Objetivo	
6.	Paróquia Santana	
7.	Igreja Bom Jesus	
	EQUIPAMENTOS DE ATENDIMENTO SOCIAL	
1.	Centro de Atendimento Social	
2.	Restaurante do Bem - OVG	
3.	CAPS	
	EQUIPAMENTOS CULTURAIS	
1.	Terminal Ferroviário	
2.	Biblioteca Municipal Zeca Batista e Museu de Artes Plásticas de Anápolis	
3.	Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho	
4.	Secretaria da Cultura e Galeria de Artes Antônio Sibasolly	
5.	Coreto da Praça Dr. James Fanstone	
6.	Escola de Artes Oswaldo Verano (Antiga Escola de Bela Artes de Anápolis)	
7.	Escola de Música Maestro Antônio Branco	
8.	Escola de Dança de Anápolis	

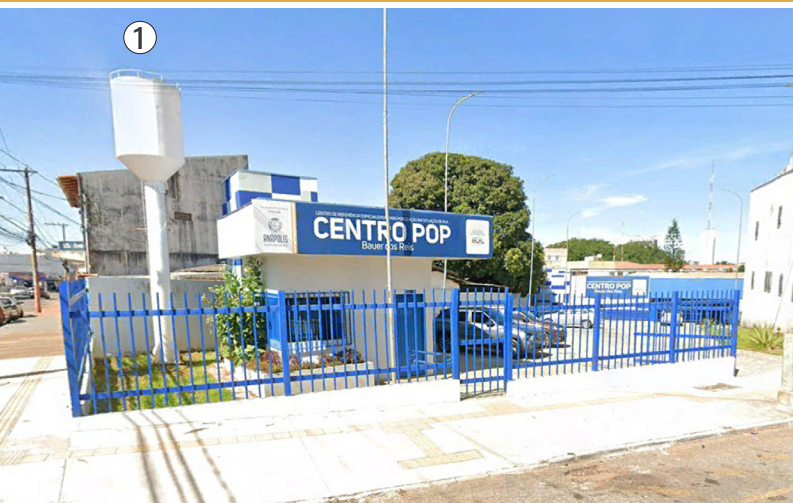
Fonte: Mapa Autoral. 2025

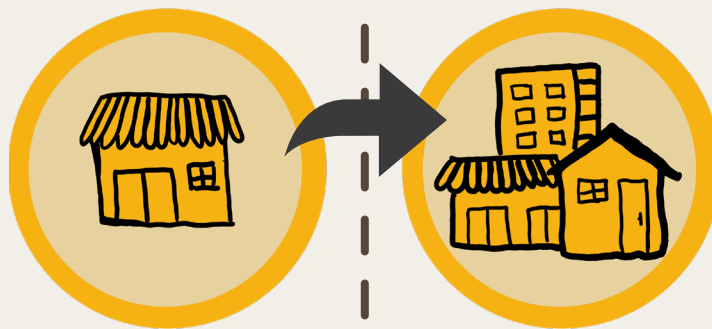
*IMAGENS AUTORAIS REALIZADAS DURANTE O LEVANTAMENTO DE CAMPO

USO DO SOLO



USO DO SOLO





PROBLEMAS

Predominância de uso comercial

Abandono noturno e aos fins de semana

Presença de edifícios residenciais abandonados e em estado de deterioração

Concentração de lotes vazios, subutilizados ou utilizados como estacionamento

POTENCIALIDADES

Presença de usuários em horário comercial

Disponibilidade de áreas para requalificação urbana

Possibilidade de verticalização moderada

Existência de instrumentos fiscais previstos no Plano Diretor

DIRETRIZES GERAIS

Diversificar Usos
Diversificação de Horários de Uso

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Recuperar o uso residencial

Diversificar as atividades comerciais e seus horários de funcionamento

Intensificar o movimento no período noturno e aos fins de semana

Recuperar uso das praças

AÇÕES

Aplicação de IPTU progressivo nos imóveis subutilizados

Desapropriação de áreas previstas: área do estacionamento de ônibus e do antigo Colégio Objetivo

Implantação de edifícios habitacionais e de uso misto nas áreas desapropriadas

Incentivo para implantação de bares e restaurantes

Implantação de edifícios garagens verticais em áreas pré-determinadas

Requalificar Camelódromo e seu entorno



PRAÇA AMERICANO DO BRASIL



LEGENDA

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------|---|
| 1 Praça Americano do Brasil | 5 Praça James Fanstone | 9 Região do Centro Pop |
| 2 Praça Bom Jesus da Lapa | 6 Praça do Expedicionário | 10 Canteiro Central Av. Xavier de Almeida |
| 3 Praça Sant'ana | 7 Praça Dona Julieta | 11 Canteiro Central Av. Getulino Artiaga |
| 4 Praça das Mães | 8 Região do Camêlôdromo | 12 Calçadas |



Durante a etapa de levantamento fotográfico, observou-se a existência de 7 praças no perímetro do Centro Histórico. A Praça Americano do Brasil se destaca por sua proximidade a diversos equipamentos urbanos importantes: o camelódromo, o Centro POP, o Terminal Urbano e um forte centro comercial que inclui o Mercado Municipal.

Na praça localizam-se uma biblioteca e um museu, ambos com funcionamento em horário comercial, de segunda e sexta das 8 às 18 horas. Assim, observa-se que a praça possui certa movimentação durante o horário comercial provocado pelas atividades de seu entorno, enquanto no período noturno e aos fins de semana ela fica esquecida.

Observou-se que a população faz uso intenso dos pontos de coleta seletiva localizados tanto na Praça Americano do Brasil, quanto na Praça Bom Jesus.

Além disso, observou-se que a praça apresenta uma ocupação informal pela população em situação de rua.

PRAÇA BOM JESUS DA LAPA



A praça Bom Jesus da Lapa é historicamente um importante espaço de convívio social. Ao redor da quadra encontra-se a Igreja Bom Jesus da Lapa, segunda igreja mais antiga de Anápolis e que deu nome à praça; o Palace Hotel, primeiro hotel da cidade; o edifício do antigo Cine Teatro Santana, que funcionou de 1951 até a década de 80, quando foi transformado em shopping e que encontra-se fechado desde 2022. Ainda, na praça estão localizadas duas edificações tombadas como Patrimônio Histórico da cidade: a Fonte Luminosa e o antigo Fórum de Anápolis, que atualmente abriga a Diretoria de Cultura, a Galeria de Artes Antônio Sibasolly e a Casa do Artesanato.

A Praça mantém preservado em grande parte o traçado original e conta com banheiros individualizados, praça de alimentação, espaço para o comércio organizado, bancos, lixeiras, estacionamento para veículos particulares e taxi e pontos de parada de ônibus. No entanto, chamou a atenção durante o levantamento fotográfico o fato de que, mesmo com a presença da Igreja e do comércio, além de a praça não é ocupada de forma efetiva.

ÁREAS LIVRES

PRAÇA SANT'ANA



A Praça Santana, também conhecida como Largo de Sant'Ana, é o logradouro mais antigo de Anápolis, remontando ao final da década de 1860, quando foi erguida a primeira capela dedicada à padroeira da cidade. Desde então, o espaço consolidou-se como marco fundador do núcleo urbano, sendo palco de eventos religiosos, festas tradicionais e encontros comunitários. Sua configuração mantém elementos que remetem à história e à formação da cidade, preservando o vínculo simbólico com a fé católica e a identidade local.

O espaço reúne importantes elementos artísticos e culturais, como o mosaico de Silvio Moraes e as estátuas em bronze de Santa Ana e de Antônio Luiz de Pina, figuras de forte valor afetivo e histórico para a população. A presença desses marcos, aliada à localização estratégica no centro histórico, confere à praça grande potencial como ponto de referência turística, cultural e de convivência.

Apesar de seu valor histórico e simbólico, a Praça Santana enfrenta desafios quanto à sua utilização e preservação. A prática recorrente de ocupação do espaço por veículos, especialmente durante eventos

PRAÇA DAS MÃES



Apesar das particularidades de cada uma, as praças localizadas no Centro Histórico tem como principal característica em comum a baixa utilização. Durante o levantamento fotográfico, percebeu-se que esses equipamentos, quando possuem, possuem infraestruturas urbanas pouco confortáveis e em alguns casos insuficientes.

No caso da Praça das Mães, notou-se poucos elementos atrativos e um mobiliário que fica exposto ao Sol praticamente ao longo do dia todo; no caso da Praça Dr. James Fanstone, o Coreto, tombado, está mal cuidado e há poucos bancos; a Praça do Expedicionário foi totalmente pavimentada e conta com bancos sem nenhum sombreamento; por fim, a Praça Dona Julieta conta com uma faixa que foi cedida para servir como estacionamento junto ao canteiro central e está localizada no ponto mais crítico da área de alagamentos ao longo do Rio das Antas.

PRAÇA DR. JAMES FANSTONE



PRAÇA DO EXPEDICIONÁRIO



PRAÇA DONA JULIETA



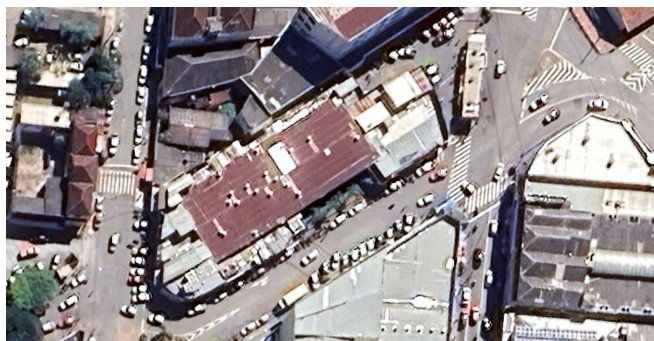
CENTRO POP

O Centro de Atendimento Popular, como equipamento público de atendimento social exerce papel importante no Centro Histórico. O equipamento está localizado próximo ao Terminal Urbano e até a data do presente levantamento estava em reforma. A expectativa é que o equipamento aumente a área permeável e apresente uma gentileza urbana com uma faixa de praça na transição entre a lote público e a rua.



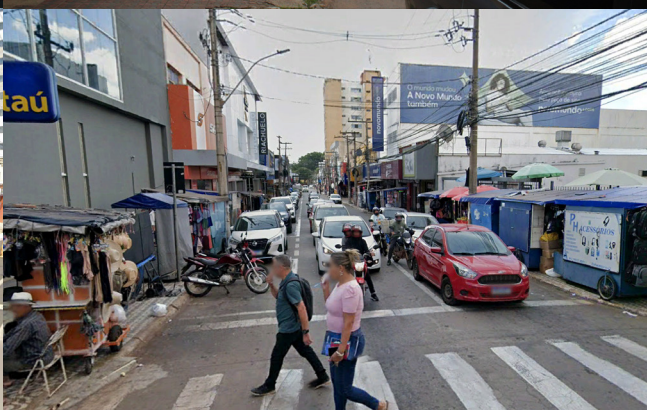
ÁREAS LIVRES

CAMELÓDROMO E ENTORNO



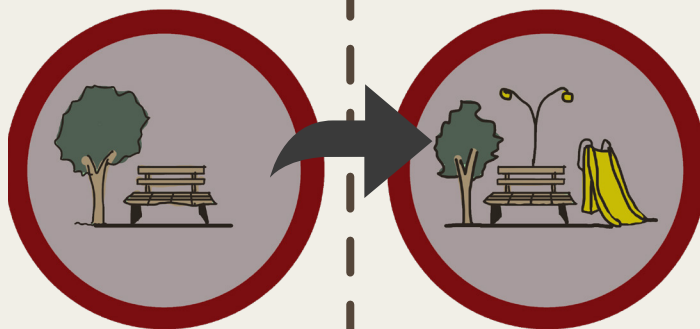
O camelódromo e seu entorno destacam-se pela intensidade de deslocamentos gerada, pela expressiva poluição visual resultante da grande quantidade de banners instalados nas fachadas, pela baixa qualidade estética e funcional dos elementos de mobiliário urbano, como canteiros e bancos, e pela desorganização geral das lojas que compõem o conjunto. Constatou-se também que o edifício vizinho, anteriormente de uso residencial, sofreu um processo informal de mudança de função, tornando-se um espaço de armazenamento de mercadorias, evidenciado pela presença de prateleiras e estantes visíveis através das janelas.

CALÇADAS E CANTEIROS CENTRAIS



A maior parte das calçadas no Centro Histórico possuem dimensões próximas das sugeridas pelo Plano Diretor. Na prática, a presença de equipamentos mal posicionados, de comerciantes na rua, grandes desníveis e veículos estacionados incorretamente disputam o espaço que é destinado à circulação de pedestres.

Além disso, essas calçadas possuem espaços suficientes previstos para faixas de serviços e infraestrutura verde, de modo que o pedestre sofre com a falta de conforto e segurança, sem sombra e sem áreas de curta permanência (bancos). Além disso, a falta de canteiros e o solo está autamente impermeabilizado.



PROBLEMAS

Espaços destinados a feiras e eventos ocupados por estacionamento;

Áreas livres pouco atraentes, desconfortáveis quanto ao clima

Inexistência de espaços de permanência e convivência junto aos equipamentos de assistência social

Falta de segurança - principalmente noturna

Poucas áreas sombreadas

Falta de acessibilidade

POTENCIALIDADES

Vias e calçadas com dimensões suficientes para a implantação de infraestrutura verde e áreas de permanência e convivência;

Existência de praças e edifícios culturais

Áreas livres subutilizadas junto a equipamentos públicos

DIRETRIZES GERAIS

Requalificar áreas livres existentes para a utilização plena da população

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Aumentar áreas verdes

Requalificar praças e áreas livres existentes

Implementar áreas de convivência junto às calçadas e equipamentos públicos

Ampliar segurança pública

AÇÕES

Criação de espaços de permanência, transição e convívio próximo aos equipamentos sociais

Criação de espaços de permanência ao longo das vias

Requalificar a Praça Sant'Ana

Requalificar Praça Americano do Brasil (Praça do Avião), Praça Bom Jesus e Praça Dr. James Fanstone - promovendo uso ativo dos edifícios culturais

Implantar mobiliário temporário, pintura de piso e requalificação do mobiliário permanente existente

Melhorar Iluminação

Implantar pavilhão junto à praça da Mães

PATRIMÔNIO HISTÓRICO

BENS TOMBADOS NO CENTRO HISTÓRICO DE ANÁPOLIS



- Inaugurado em 25 de dezembro de 1951
- Edifício com arquitetura de influência Art Déco, com estrutura de cobertura em madeira e alvenaria. Tombado como patrimônio histórico pela Lei Municipal 025/1984
- Recentemente passou por revitalização de fachada e manutenção interna para preservar sua estrutura original e garantir segurança e conforto
- Símbolo da presença dos graneleiros (herança árabe) na cidade

ESCOLA DE ARTES OSWALDO VERANO



- O prédio original foi construído na década de 1930 para abrigar a primeira cadeia pública de Anápolis.
- Foi transformado no edifício que hoje abriga a Escola de Artes Oswaldo Verano e também Escola de Música Maestro Antônio Branco
- Foi tombado como patrimônio histórico municipal, conforme listado entre os bens tombados pela Lei Municipal n. 1.824, de 3 de janeiro de 1991
- Em 2025, sua instituição (escola de artes, música, dança) foi declarada Patrimônio Histórico Cultural de natureza imaterial, aumentando seu valor simbólico como espaço de memória e produção cultural.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA



- Inaugurada em 7 de setembro de 1935; a pedra fundamental foi lançada em 1933. Prefeitura de Anápolis
- Projetada pelo engenheiro Wenefredo Barcelar Portela. Prefeitura de Anápolis
- A chegada da ferrovia foi fundamental para integrar Anápolis à malha ferroviária nacional e impulsionar seu crescimento econômico e urbano, que a transformou em um importante centro de distribuição de produtos agrícolas e materiais. Prefeitura de Anápolis
- Os trilhos foram retirados em 1976. Depois disso, entre 1978 e 1985, o prédio abrigou o Tiro de Guerra do Exército.
- Tombado pela Lei Municipal 1.824/1991
- O edifício completou, em 2025, 90 anos de existência, celebrados com uma exposição pública intitulada "Trilhos do Destino", lembrando a importância da ferrovia para a cidade.

EDIFÍCIOS HISTÓRICAMENTE E CULTURALMENTE RELEVANTES



- A primeira versão da escola foi inaugurada em 18 de março de 1926, como Grupo Escolar “Dr. Brasil Caiado”, sendo o primeiro grupo escolar da cidade
- Em 1945 foi construída uma nova sede — já na Praça Santana — para comportar o crescimento de alunos
- O nome “Antensina Santana” foi adotado em meados da década de 1950, em homenagem a Antensina Santana, filha de um dos idealizadores da emancipação de Anápolis
- O prédio atual foi tombado como patrimônio histórico municipal pela Lei 3.171/2005
- Permanece em uso como escola pública estadual, atendendo alunos e mantendo função educacional

MUSEU HISTÓRICO ALDERICO BORGES DE CARVALHO



- Construído por volta de 1892, com técnicas típicas da época: paredes de adobe e tijolo, estrutura de madeira de pau-brasil/aroeira, piso de tábuas, teto de telhas de barro colonial.
- Originalmente foi residência e comércio de José da Silva Batista (o Cel. Zeca Batista), primeiro intendente de Anápolis — figura relevante para a consolidação do município.
- Ao longo do tempo serviu como casa paroquial, colégio paroquial, casa de aluguel; nos anos 1940 frades residiram lá — ou seja, o uso mudou várias vezes antes de se tornar museu.

- Em 1971 foi entregue para comissão organizadora para instalação de acervo histórico; em 26 de julho de 1975 foi inaugurado como museu.
- A doação definitiva à prefeitura foi formalizada em 18 de julho de 1985 e o Tombado como patrimônio histórico municipal pela Lei 1.824/1991
- Atualmente funciona como museu aberto à comunidade, com acervo documental e objetos históricos, sendo referência para pesquisa e preservação da memória da cidade.

CORETO (PRAÇA JAMES FANSTONE)

- O coreto localizado na área interna da Praça James Fanstone foi tombado por lei municipal (Lei nº 2.725, de 5 de abril de 2001) e é registrado nos livros do tombamento como patrimônio histórico-cultural da cidade; originalmente abrigava apresentações da banda municipal



PRAÇA BOM JESUS - EDIFÍCIO DO FÓRUM E FONTE LUMINOSA



- A praça foi construída em meados do século XX.
- O prédio que já abrigou a prefeitura e o fórum — em estilo Art Déco — teve sua construção iniciada em 7 de agosto de 1938.
- Com o tempo, sofreu modificações (ampliações na parte frontal), o que descaracterizou parcialmente o projeto original.
- Após 1973, com a inauguração da nova sede do Paço Municipal, o prédio da Praça Bom Jesus deixou de ser prefeitura — passou a abrigar o fórum, depois vários órgãos municipais e hoje abriga a Diretoria de Cultura, Galeria de Artes “Antônio Sibasolly” e Casa do Artesanato.
- Foi tombado como patrimônio histórico municipal pela Lei 1.824/1991.
- Abriga a fonte luminosa

PRAÇA BOM JESUS - EDIFÍCIO DO FÓRUM E FONTE LUMINOSA



- O conjunto arbóreo da Praça Americano do Brasil foi tombado por lei municipal (Lei 3.789, de dezembro de 2015), que protege as árvores existentes no local (vedando o corte/retirada, salvo por segurança comprovada)
- A praça originalmente abrigou o segundo cemitério de Anápolis, que funcionou no local de cerca de 1882 até o início dos anos 1930
- Com a chegada da ferrovia e o planejamento da expansão urbana na década de 1930, o cemitério foi desativado (os corpos foram transferidos para o atual cemitério da cidade), e o terreno passou a ser destinado a uso público: transformou-se em horto florestal e depois em praça
- A praça foi batizada em homenagem a Antônio Americano do Brasil — médico, militar, político, advogado, folclorista e escritor — uma figura de destaque para a memória regional.



PROBLEMAS

Praças e edifícios históricos e culturais com pouco uso pela população

Edifícios historicamente relevantes degradados e descaracterizados

Edifícios culturais - museus e biblioteca - fechados aos fins de semana e com horários de funcionamento limitantes

POTENCIALIDADES

Grande concentração de patrimônio histórico e cultural tombado e de relevância histórica

DIRETRIZES GERAIS

Valorização do patrimônio histórico e cultural

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Criação de Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural

Requalificar praças e edifícios tombados, edifícios historicamente relevantes e seu entorno

Incentivar a preservação e requalificação de edifícios culturais e históricos públicos e privados

Requalificar entorno dos equipamentos existentes

AÇÕES

Destacar edifícios e equipamentos históricos na paisagem urbana, por meio de sinalização

Propor tombamento de edifícios históricos e culturais ameaçados

Requalificar Mercado Municipal e seu entorno

Incentivar aulas e oficinas - principalmente no período noturno e aos fins de semana - junto aos equipamentos culturais

Incentivo à preservação e restauração dos edifícios históricos privados

Requalificação do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e seu entorno

MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO

HIERARQUIA VIÁRIA

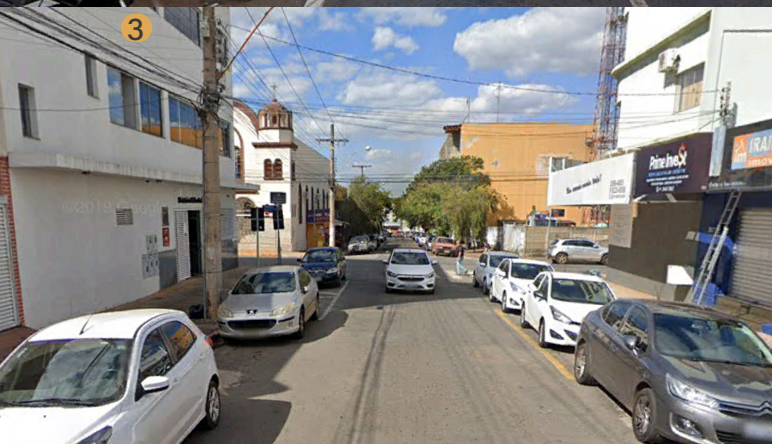
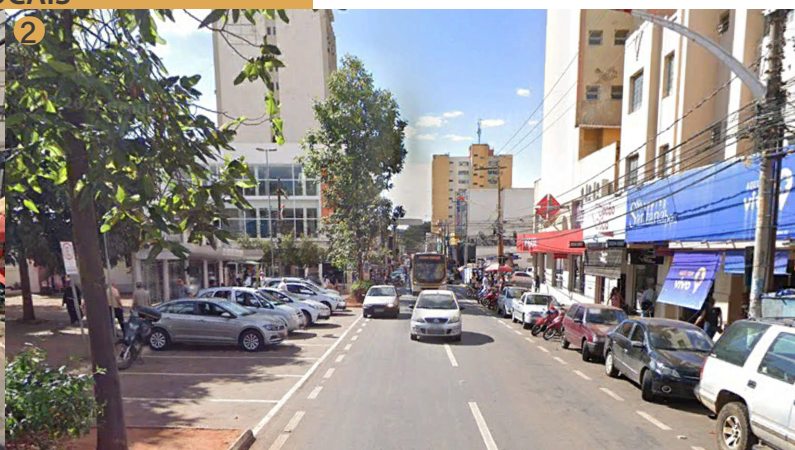


LEGENDA

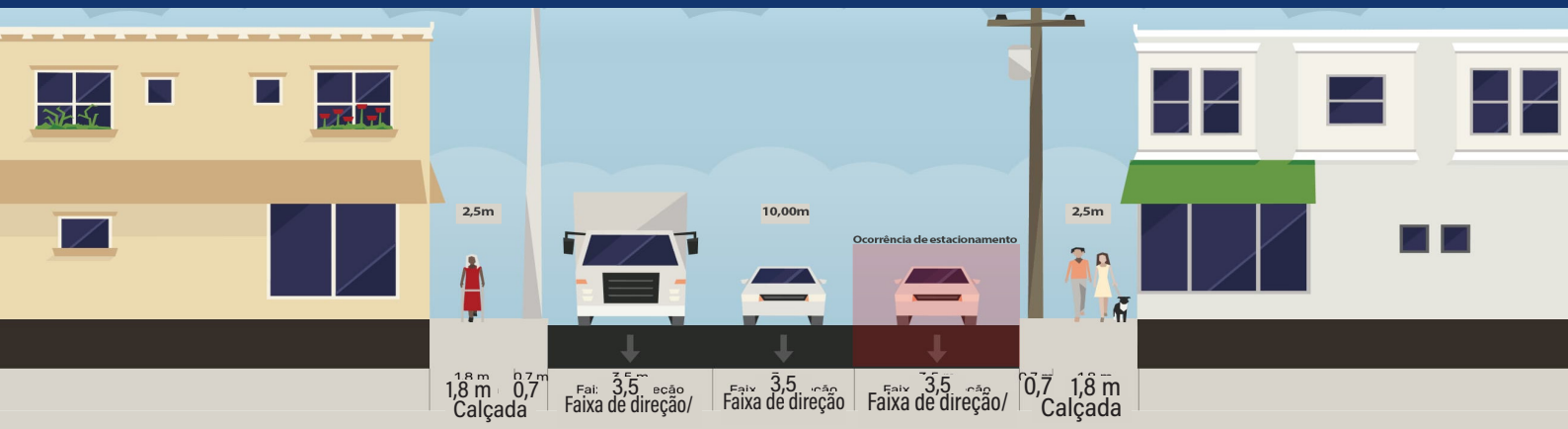
- Quadra/lote
- Praças
- Vias Locais (L2 - 15m de largura)
- Vias Coletoras (C1 - 18m de largura)
- Vias Coletoras (C2 - 22m de largura)
- Via Arterial (A2 - 34m de largura)
- Vias
- Vias sem classificação pelo Plano Diretor

0 100 200 300 400 500

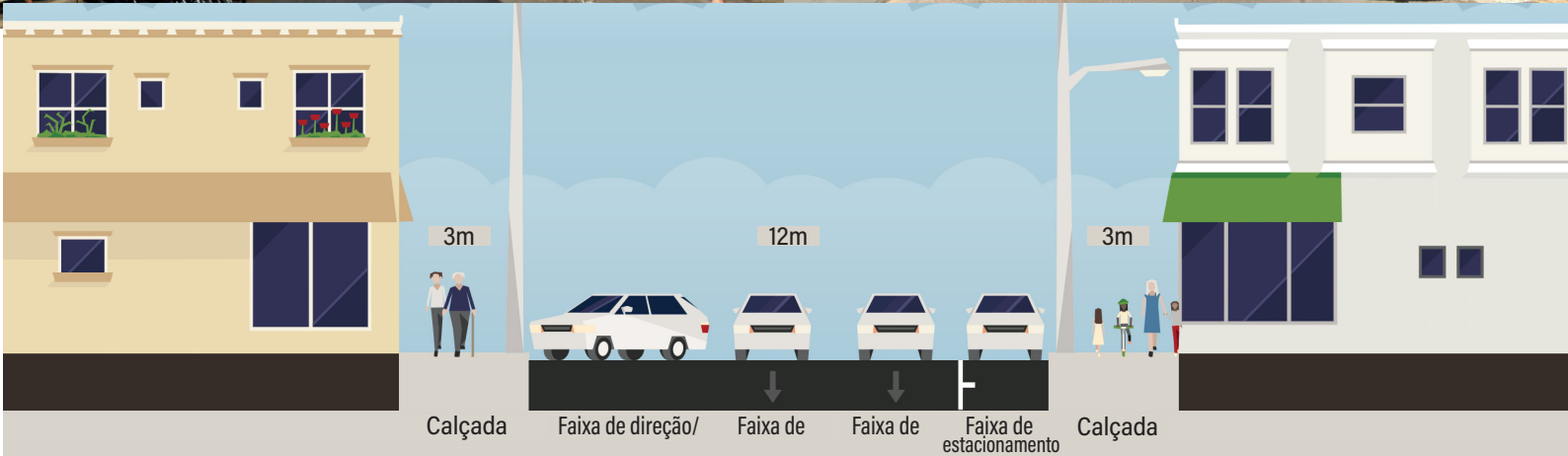
VIAS LOCAIS



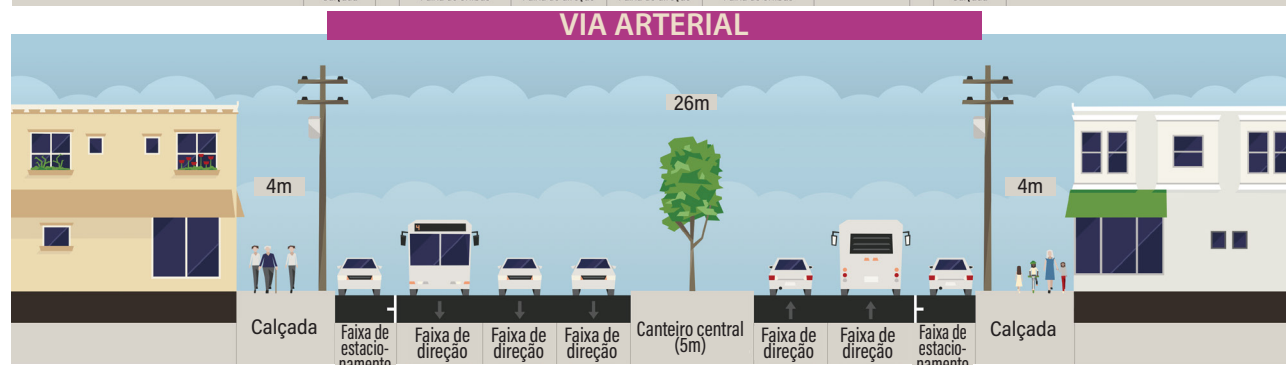
MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO



VIAS COLETORAS - C1



MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO

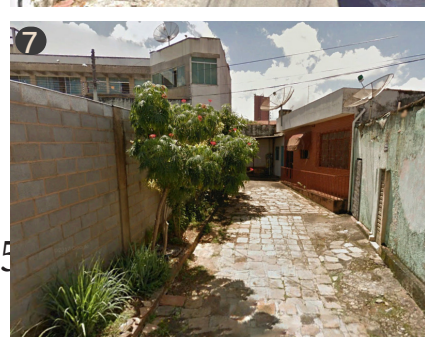
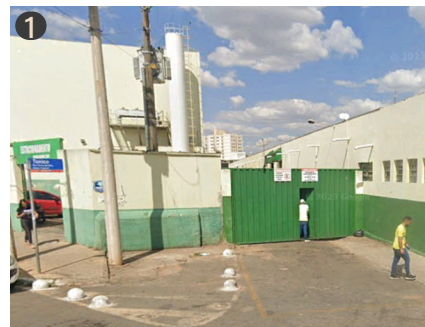


TIPO	LOCAL (L)		COLETORA (C)		ARTERIAL (A)	
	L1*	L2	C1	C2	A1	A2
CRITÉRIO						
Largura da Via (calçada + pista)	12,00m	15,00m	18,00m	22,00m	27,00m	34,00m
Calçada	2,50m	2,50m	3,0m	3,0m	4,00m	4,00m

VIELAS

1. Vial entre Mercado Municipal e Supermercado fechada para carga e descarga
2. Vial na lateral da Secretaria de Desenvolvimento Social com controle de acesso
3. Vial larga com a presença de alguns comércios e bares

4. Vial ao lado do Museu Histórico com presença de edifícios residenciais servindo para uso comercial
5. Vial próxima ao Colégio Imaculada Conceição com predominância de uso residencial
- 6 a 9. Vias em áreas residenciais



MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO

Ao confrontar a categorização do Plano Diretor com as condições reais do Centro Histórico de Anápolis, evidenciam-se diversas incompatibilidades. Muitas vias da região sequer estão categorizadas no plano, e mesmo aquelas que estão apresentam seções que não condizem com os padrões previstos pelo PD.

O Centro também conta com a existência de ruas e vielas com calçadas frequentemente subdimensionadas e obstruídas por mobiliário urbano mal posicionado, dificultando a circulação segura dos pedestres. Em algumas dessas vias, a circulação já ocorre de forma compartilhada entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados, embora sem o devido planejamento ou sinalização.

Apesar de sua classificação oficial como vias locais, algumas ruas assumem funções de coletoras, acolhendo rotas de transporte público coletivo, o que gera uma sobrecarga viária que compromete sua capacidade funcional e evidencia a ausência de um planejamento multimodal eficiente.

Outro ponto crítico diz respeito ao uso intensivo de vagas de estacionamento, tanto nas laterais quanto nos canteiros centrais, o que acarreta o superdimensionamento das áreas destinadas a veículos privados, em detrimento de espaços para pedestres, ciclistas e transporte coletivo. Observa-se também a saturação de estacionamento nas áreas comerciais, frequentemente agravada pela presença de caminhões de carga e descarga que utilizam a via pública como área de apoio, muitas vezes bloqueando faixas de rolamento e comprometendo a fluidez do trânsito. Essa sobreposição de funções — estacionamento rotativo, circulação de veículos e carga/descarga — reforça o uso do automóvel, cria conflitos de uso e torna o ambiente urbano hostil para a mobilidade ativa, especialmente em horários de pico ou funcionamento do comércio.

Diante desse cenário, torna-se evidente que a malha viária do Centro Histórico, consolidada antes da vigência do Plano Diretor, demanda um tratamento específico. Sua estrutura fragmentada e desatualizada precisa ser revista à luz da mobilidade sustentável e da acessibilidade universal, conciliando preservação patrimonial com a requalificação funcional dos espaços urbanos.



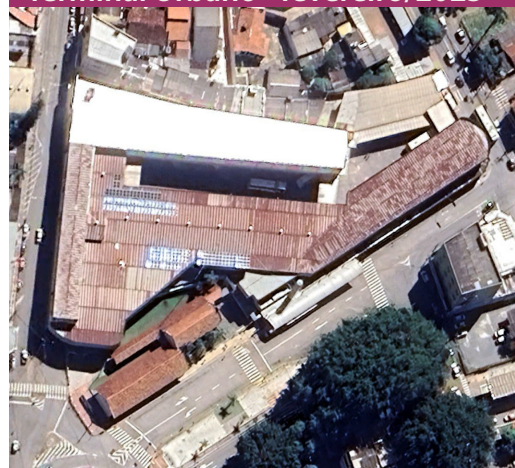
TRANSPORTE COLETIVO



Terminal Urbano - julho/2014



Terminal Urbano - fevereiro/2025



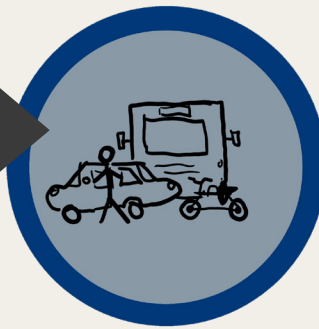
TRANSPORTE CICLOVIÁRIO



No que se refere ao transporte coletivo de Anápolis, o Centro Histórico apresenta-se como um grande ponto de distribuição de fluxos, uma vez que nele localiza-se o único terminal da cidade.

O Terminal Urbano, que em 1998 se anexou ao antigo Terminal Ferroviário de Anápolis por meio de uma expansão (Ala B), sofreu diversas modificações ao longo do tempo. Em 2013, Anápolis foi condenada a demolir a Ala B para assegurar a visibilidade e o acesso da população à antiga Estação Ferroviária de Anápolis, que é bem tombado como patrimônio histórico municipal. Junto com essa medida foi solicitada a melhoria do acesso e fluidez das vias de acesso à Ala A para prevenir congestionamentos. A demolição ocorreu em 2015, enquanto as demais medidas nunca foram cumpridas.

Quanto ao transporte cicloviário de Anápolis, dados do IBGE apontam que apenas 0,48% das vias do município têm algum tipo de sinalização voltada ao trânsito de bicicletas. A média de Goiás é 0,9% e a nacional é 1,9%. Maior parte dessa infraestrutura está na Av. Brasil, no Daia e próxima aos parques, sendo inexistente na região do Centro Histórico.



PROBLEMAS

- Uso exagerado de automóveis particulares
- Estreitamento das faixas de rolagem pelo uso excessivo como estacionamento
- Calçadas estreitas e mobiliário que obriga os pedestres a circular em faixas de veículos
- Ausência de ciclovia e ciclofaixas
- Pontos de ônibus mal posicionados
- Falta de segurança, conforto e acessibilidade de calçadas

POTENCIALIDADES

- Existência de lotes vazios com potencial para a criação de edifícios garagem
- Existência de faixas com potencial para criação de rotas cicláveis
- Presença do Terminal Rodoviário Municipal
- Ruas que já apresentam uso compartilhado entre pedestres, ciclistas e veículos

DIRETRIZES GERAIS

- Promoção de mobilidade ativa e sustentável

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- Reestruturação da hierarquia viária
- Requalificar o uso das ruas
- Reduzir faixas e áreas livres destinadas à estacionamento
- Incentivo da Intermodalidade
- Melhoria do transporte coletivo público

AÇÕES

- Implantar estacionamentos verticais
- Implantar medidas de desencorajamento ao uso do automóvel particular
- Liberar espaço para circulação de veículos, pedestres e ciclistas
- Promoção de calçadas completas e acessíveis - acessibilidade, sombreamento, conforto, segurança
- Criar rota cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) - instalação de bicicletários junto aos equipamentos públicos
- Promover pedestrianização e uso compartilhado de vias que já apresentam esse potencial
- Eliminar faixas de estacionamento junto aos canteiros centrais nas Via Arterial Floriano Peixoto e na Avenida coletora Xavier Almeida



O Centro Histórico de Anápolis sofre influência de duas bacias hidrográficas: do Ribeirão João Leite e do Rio das Antas. Apesar da maior proximidade ao Rio das Antas, a maior parte dessa área está inscrita na Macrozona João Leite.

Enquanto o Ribeirão João Leite está em maior parte em uma área preservada, o córrego das Antas corre em grande parte canalizado a céu aberto ao longo do canteiro central da Rua Góis. Em decorrência da remoção de sua mata ciliar, a ocupação de suas margens, despejo de lixo e esgoto ao longo do tempo, muitos pontos ao longo do Antas tem apresentado diversos e graves problemas urbanos. Próximo ao Centro Histórico, onde o Rio passa por um canal fechado, ocorre muitos alagamentos.

LEGENDA

	Centro Histórico
	Macrozona Rio das Antas
	Macrozona João Leite



LEGENDA

	Curso Natural
	Canal a Céu Aberto
	Canal Subterrâneo

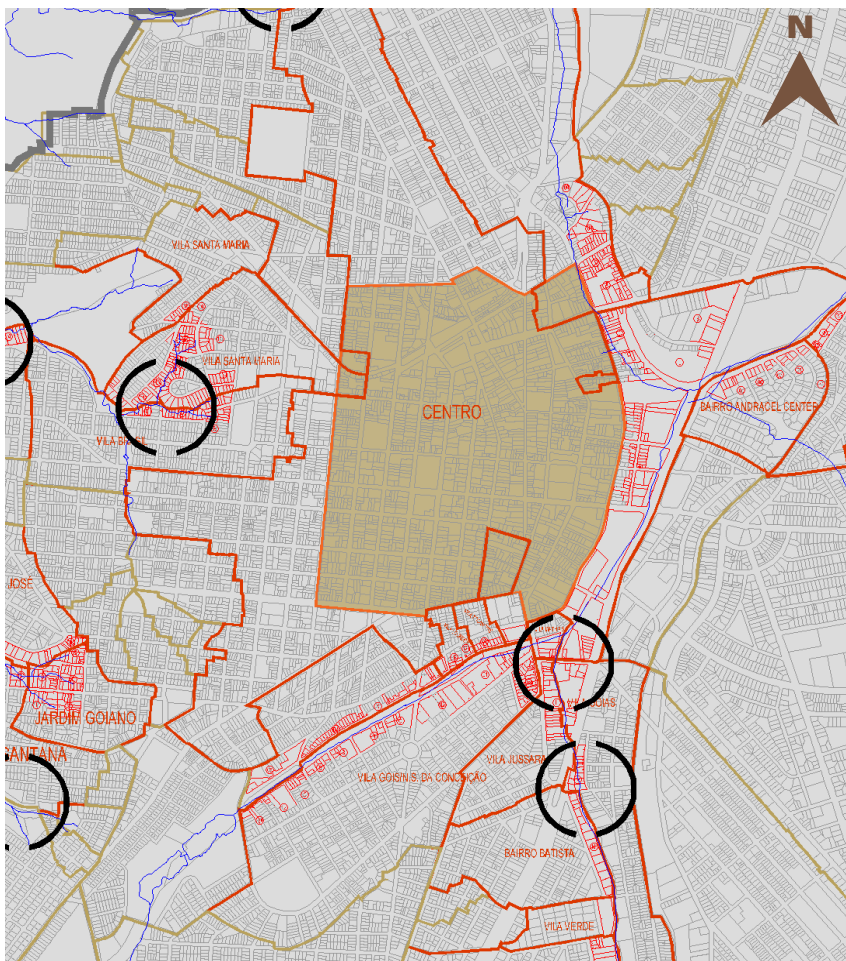


A topografia influenciou consideravelmente o traçado urbano do Centro Histórico. Na porção noroeste a Av. Federal/Rua Tônico da Pina, por onde um dia passaram os trilhos ferroviários, acompanha uma curva de nível.

Da mesma forma, grande parte das vias em sentido norte-sul da porção leste do Centro Histórico, acompanham as curvas. Esse trecho é o mais íngreme do recorte e as vias em sentido leste-oeste foram construídas na pior inclinação.

LEGENDA

965 m	1000 m
970 m	1005 m
975 m	1015 m
980 m	1020 m
985 m	1025 m
990 m	1030 m
995 m	1035 m
	1040 m

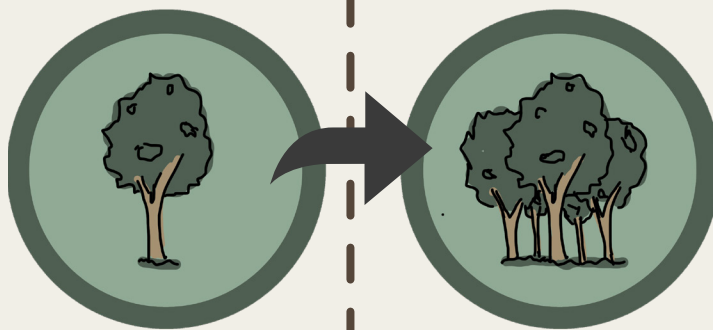


A combinação entre a proximidade do Córrego das Antas, sua canalização, a escassez de áreas permeáveis, um sistema de drenagem urbana ineficiente, e a inexistência de instrumentos urbanos que desacelerem o fluxo da água pluvial nas ruas com pior inclinação, fez com que todo o Setor Central sofra com alagamentos.

Embora no Centro Histórico não existam lotes diretamente afetados por alagamentos, entende-se que solucionar os problemas de drenagem e de permeabilidade do solo pode afetar positivamente essas áreas passíveis de alagamentos.

LEGENDA

	Centro Histórico
	Bairros afetados por alagamentos
	Demais bairros
	Lotes afetados por alagamentos
	Demais Lotes
	Áreas de controle de ameaça de desastres naturais



PROBLEMAS

Alta impermeabilização do solo

Poucas áreas arborizadas/vegetadas

Formação de ilhas de calor

Pontos de drenagem urbana insuficientes

Ocorrência de alagamentos

POTENCIALIDADES

Existência de calçadas com dimensão suficiente para implantação de calçadas verdes/drenantes

Presença de áreas livres com possibilidade de implantação de infraestrutura verde

Possibilidade de integrar soluções ambientais com ações de mobilidade e permanência urbana

DIRETRIZES GERAIS

Solucionar problemas de alagamentos e ilhas de calor

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Aumentar a permeabilidade do solo

Aumentar áreas sombreadas

Mitigar os efeitos das ilhas de calor urbanas

Reestruturar o sistema de drenagem urbana com soluções sustentáveis

AÇÕES

Implantar canteiros drenantes e jardins de chuva ao longo das vias e praças - e nos pontos com histórico de alagamento

Aumentar áreas permeáveis em praças

Incentivar o uso de pavimentação drenantes em áreas livres

Aumentar sistematicamente a arborização com uso de espécies nativas

6



PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO



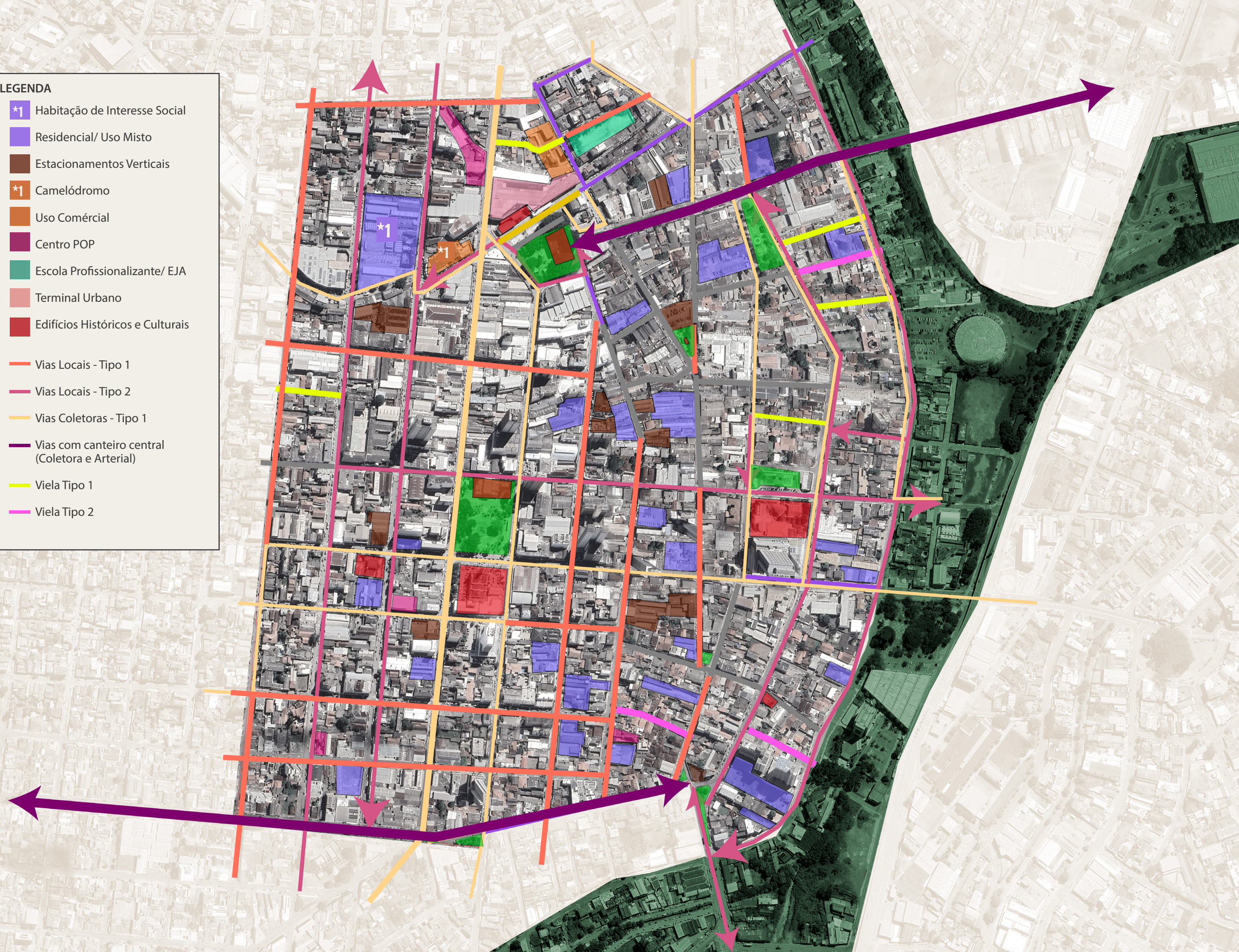
A partir da definição das diretrizes duas questões ficaram claras:

1. A Requalificação efetiva do Centro Histórico não existe sem uma revisão do Plano Diretor e a criação de uma Área Especial de Interesse do Centro Histórico. Proteger o patrimônio histórico e cultural e garantir a qualidade de vida dos usuários do Centro Histórico exige a definição de parâmetros urbanísticos apropriados para esse espaço que apresenta características muito individuais em relação ao restante da cidade. É necessário um desenho de vias adequado para o sistema já consolidado (e saturado), o incentivo controlado do adensamento.
2. Os eixos definidos para levantamento, análise e diagnóstico constituem camadas cujas ações se sobrepõem: uma ação integra solução de mais de um eixo. Assim, o plano chega a eixos de propostas: Uso do Solo (que engloba Patrimônio e Áreas Livres); Mobilidade Urbana e Meio Ambiente.



LEGENDA

- *1 Habitação de Interesse Social
- Residencial/ Uso Misto
- Estacionamentos Verticais
- *1 Camelódromo
- Uso Comercial
- Centro POP
- Escola Profissionalizante/ EJA
- Terminal Urbano
- Edifícios Históricos e Culturais
- Vias Locais - Tipo 1
- Vias Locais - Tipo 2
- Vias Coletoras - Tipo 1
- Vias com canteiro central (Coletora e Arterial)
- Via Tipo 1
- Via Tipo 2

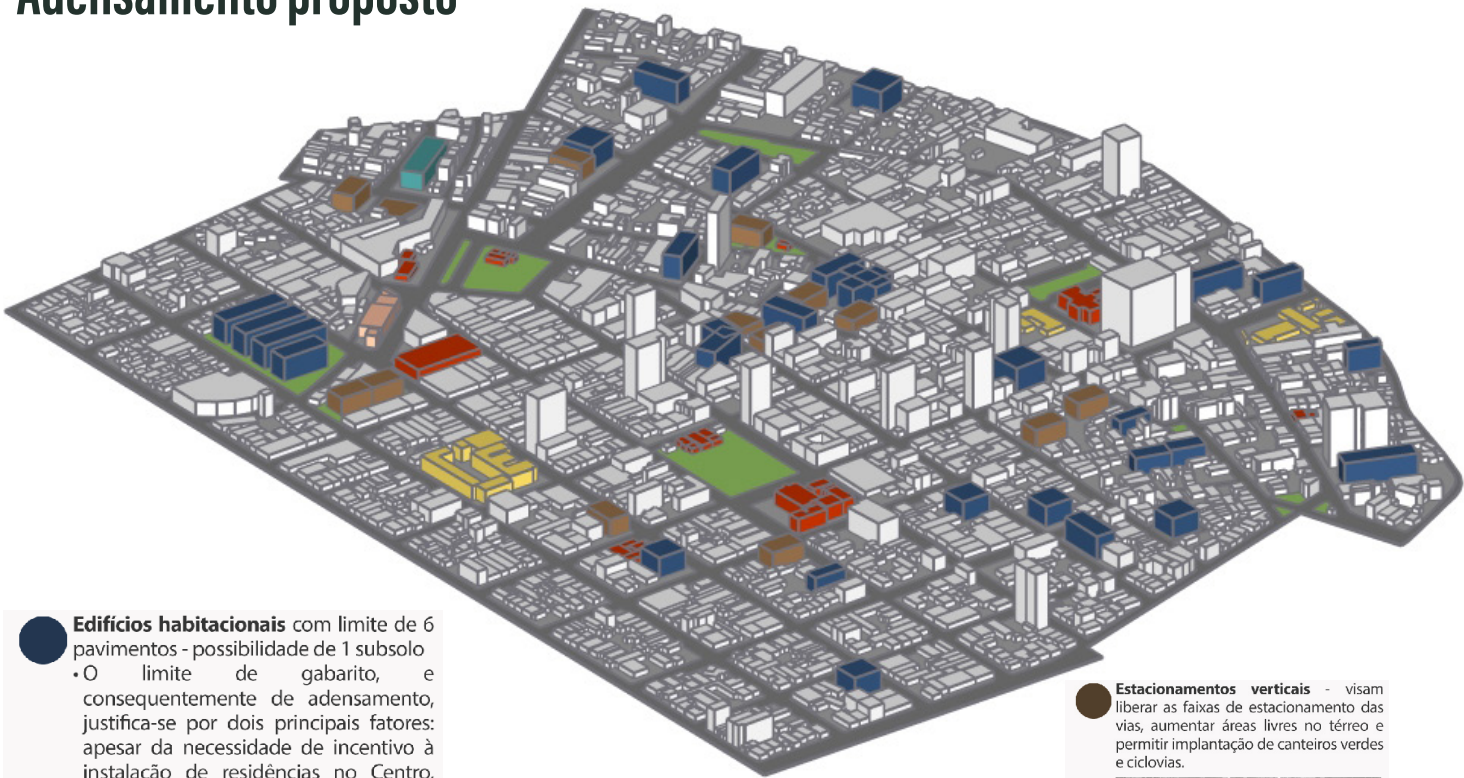


Maquete volumétrica
Ocupação Existente

- Lotes vazios, abandonados ou subutilizados como estacionamentos horizontal.
- Edifícios educacionais existentes
- Edifícios tombados e historicamente relevantes



Maquete volumétrica
Adensamento proposto



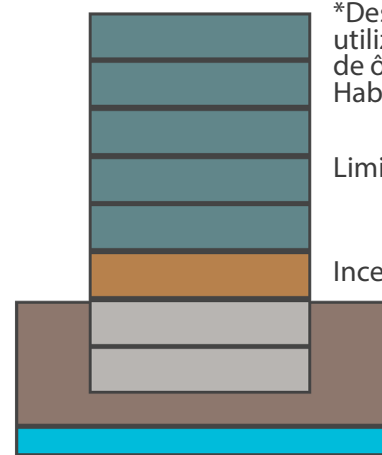
● **Edifícios habitacionais** com limite de 6 pavimentos - possibilidade de 1 subsolo
• O limite de gabarito, e consequentemente de adensamento, justifica-se por dois principais fatores: apesar da necessidade de incentivo à instalação de residências no Centro, deve se considerar o impacto do adensamento populacional nas vias (já saturadas); além disso, os novos edifícios devem respeitar os edifícios históricos existentes.

● **Estacionamentos verticais** - visam liberar as faixas de estacionamento das vias, aumentar áreas livres no térreo e permitir implantação de canteiros verdes e cicloviás.



Exemplo: Garagem de estacionamento na Bollwerksturm

Edifícios Residenciais/ Uso Misto



*Desapropriação da área utilizada como estacionamento de ônibus para a Implantação de Habitação de Interesse Social

Limite de 6 pavimentos

Incentivo à fachada ativa

Há possibilidade de até 2 subsolos, desde que atendida a distância mínima de 1,5 metros de distância do lençol freático como apontado pelo Plano Diretor

Centro POP

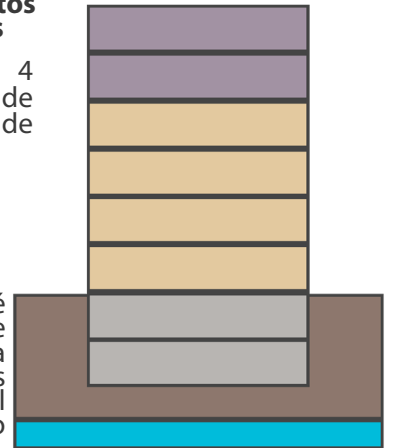
Revela o caráter de atendimento social da região

Edifícios de Estacionamentos Verticais Públicos e Privados

Necessário no mínimo 4 pavimentos para a liberação de faixas de estacionamento e de lotes subutilizados

Limite de 6 pavimentos

Há possibilidade de até 2 subsolos, desde que atendida a distância mínima de 1,5 metros de distância do lençol freático como apontado pelo Plano Diretor.

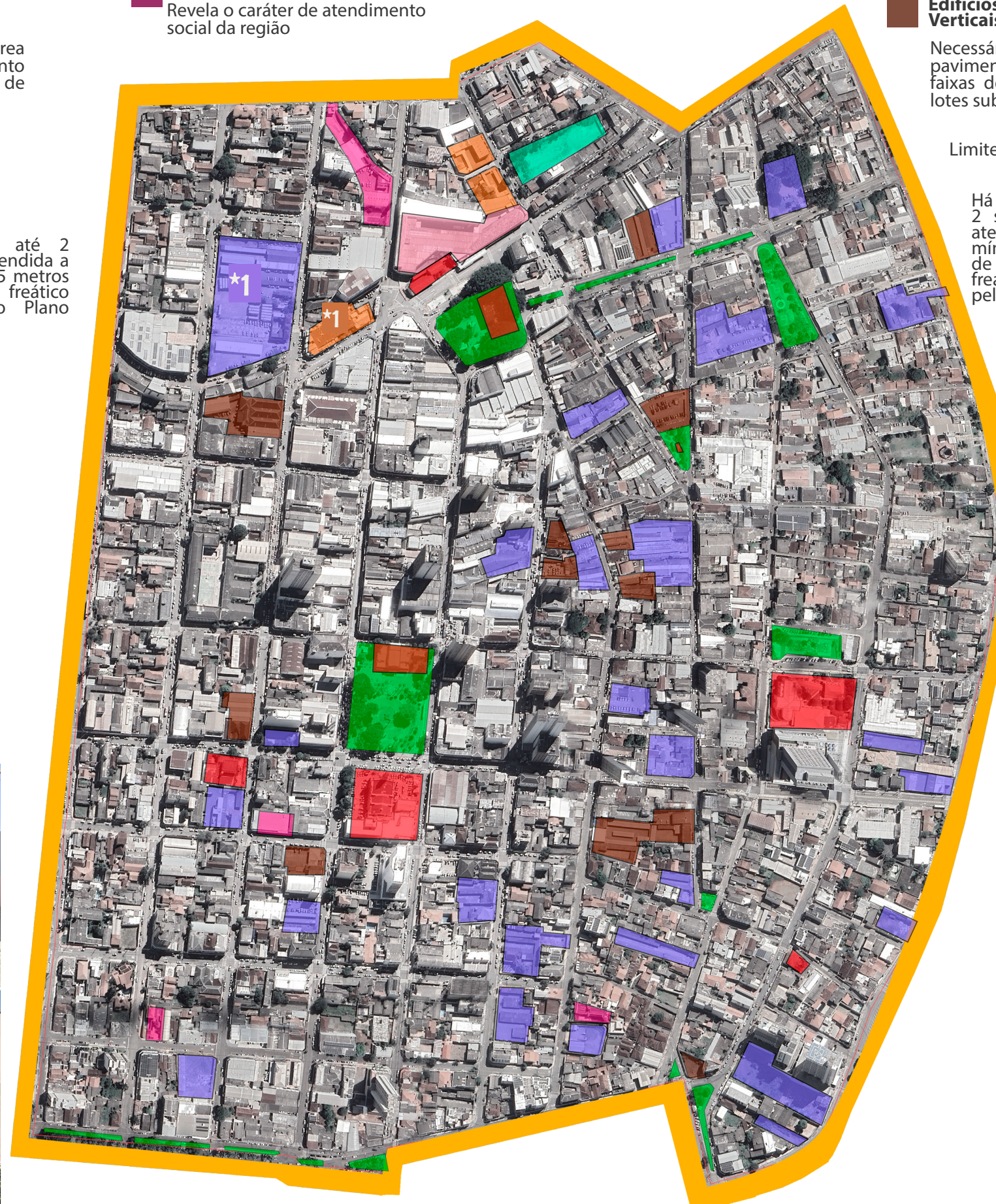


*1 Novo Camelódromo



- Ampliação da calçada
- Aumentar área permeável
- Melhorar o conforto térmico – áreas sombreadas
- Implantar mobiliário urbano com qualidade estética e funcional

*2 Incentivo à diversificação de horários de funcionamento de edifícios comerciais



Terminal Urbano



- Requalificação do Terminal
- Melhoria dos Acessos
- Possibilitar a reabertura da Estação Ferroviária para visitação
- Oferta de sistema de aluguel de bicicletas
- Bicicletário com cobertura e seguro

Escola profissionalizante/EJA



- Mantém a função social do loteamento
- Encaminhamentos realizados pelo Centro POP
- Proximidade ao Terminal e à Área Proposta para instalação de Conjunto de Habitações de Interesse Social
- Fomenta o comércio (lanchonetes e restaurantes) em seu entorno

ÁREAS LIVRES

PRAÇA AMERICANO DO BRASIL



Ampliar área permeável



Implantar vegetações que ofereçam mais sombra e que sejam adequadas ao clima local



Requalificação dos quiosques



Criação de Miateca anexa à Biblioteca Zeca Batista



Criar área para parque infantil



Instalação de equipamento para a ocorrência de doações (livros e varal solidário)



Instalação de paraciclo

PRAÇA DONA JULIETA



Eliminação do estacionamento junto ao canteiro central



Criação de poço de retenção



Requalificação do Quiosque

PRAÇA DR. JAMES FANSTONE



Ampliação da praça, incorporar área de estacionamentos



Criar estacionamento vertical anexo



Criar poço de retenção



Requalificar o Coreto

PRAÇA BOM JESUS DA LAPA



 Ampliar área permeável

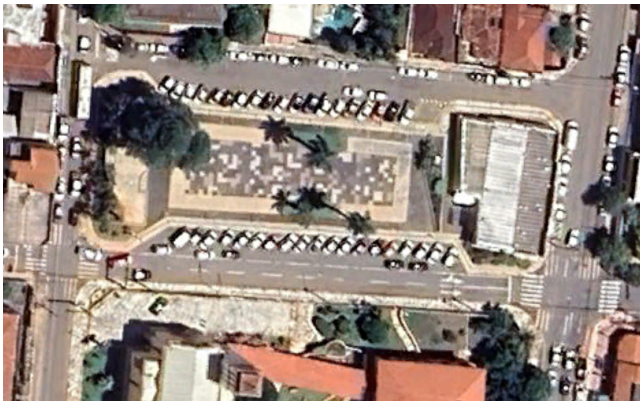
 Implantar vegetações que ofereçam mais sombra e que sejam adequadas ao clima local

 Incentivar a prática de atividades culturais, exposições e feiras

 Requalificação dos quiosques

 Instalação de paraciclo

PRAÇA SANT'ANA



 Redução parcial da área destinada à estacionamento

 Criação de bolsão de retenção de água

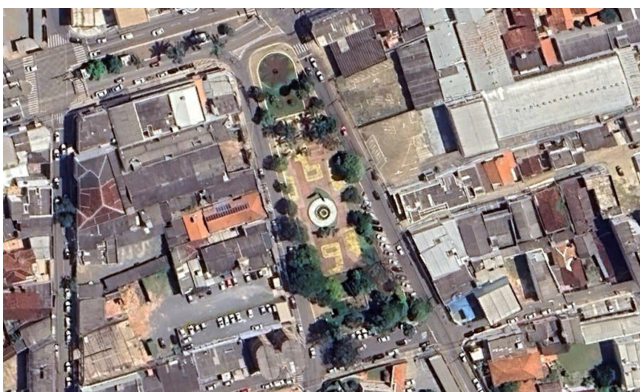
 Aplicação de urbanismo tático

 Instalação de bancos

 Ampliação da área sombreada

 Criação de cinema drive-in

PRAÇA DAS MÃES



 Instalação de pavilhão coberto

 Ampliar canteiro e áreas sombreadas

 Criar bolsas de retenção

 Criar pista de skate

 Requalificar parque infantil e demais mobiliário

PATRIMÔNIO HISTÓRICO

EDIFÍCIOS HISTÓRICAMENTE E CULTURALMENTE RELEVANTES

Edifícios a propor o tombamento, incentivar a preservação e recuperação e caso necessário incentivo ao retrofit.

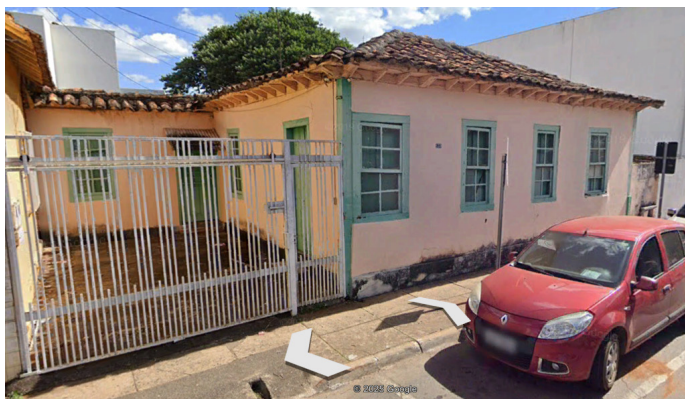
CINE TEATRO SANTANA



- Construção: entre 1947 e 1951
- Estilo modernismo comercial, típico da metade do século XX
- Transformado em Shopping e atualmente está fechado
- Principal cinema de rua da cidade, símbolo da vida cultural de Anápolis entre as décadas de 1950 e 1970
- Fachada apresenta linhas retas, letreiro em destaque e composição simétrica, característicos do modernismo popular.
- A volumetria robusta e o grande salão interno ainda revelam sua função original como equipamento de grande público.

RESIDÊNCIA DE DONA CONSUELO SILVA

- Data: início do século XX (segunda residência mais antiga da cidade) - a primeira é a do Museu Alderico (tombado)
- Um dos últimos exemplares da primeira fase urbana de Anápolis
- Atualmente está abandonada, após o falecimento de sua última dona



RESIDÊNCIA HANNA HAJAR

- Data: década de 1970
- Estilo: modernismo residencial
- Situação atual: integra parcialmente o uso contemporâneo do centro; preservação relativamente boa
- Exemplar expressivo da adoção do modernismo tardio na arquitetura doméstica anapolina
- Importante para representar a transição da cidade rumo à modernização arquitetônica.

IGREJA SANT'ANA



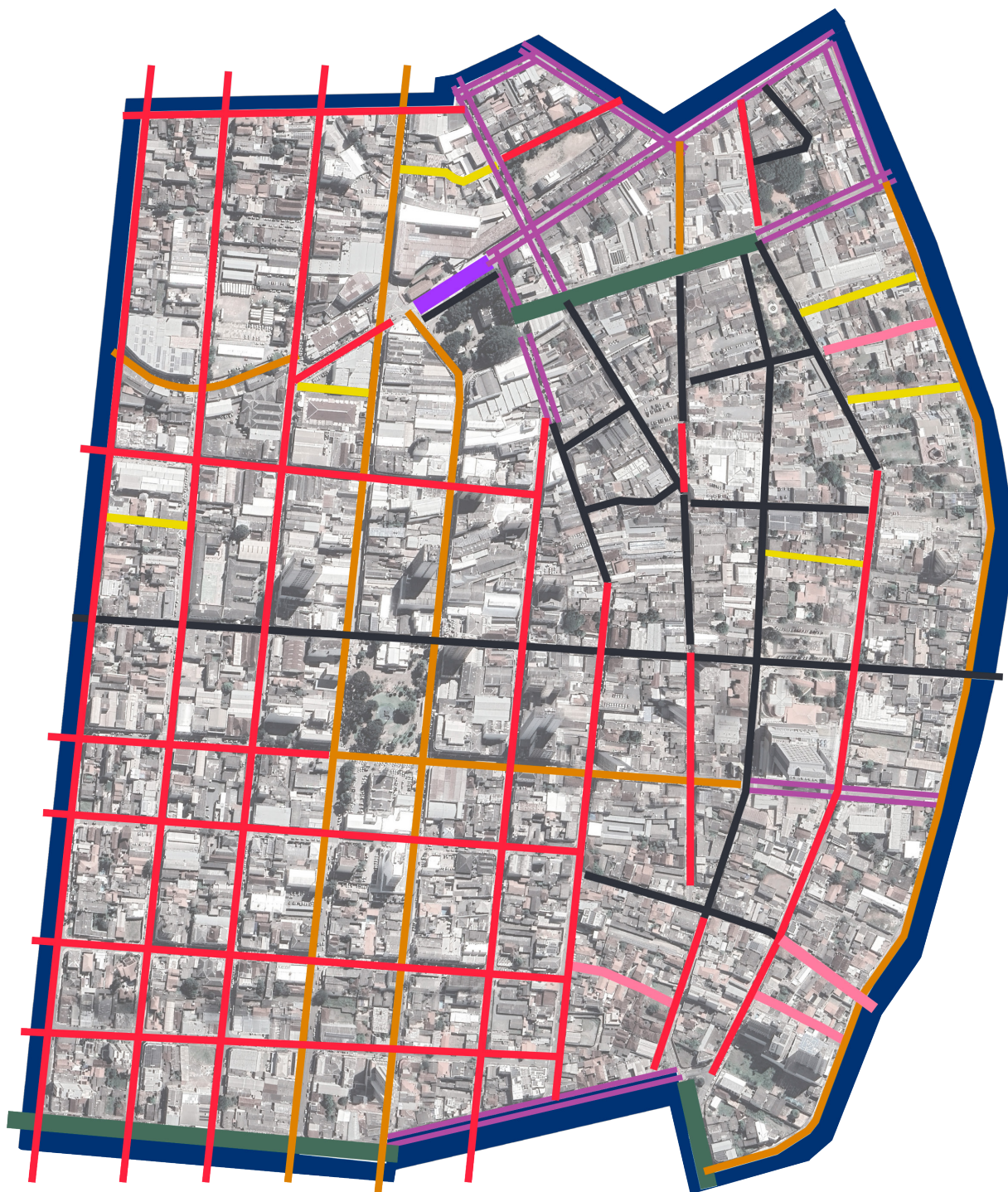
IGREJA BOM JESUS



ANTIGA RESIDÊNCIA NO CENTRO



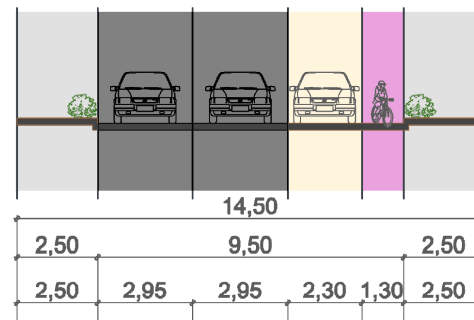
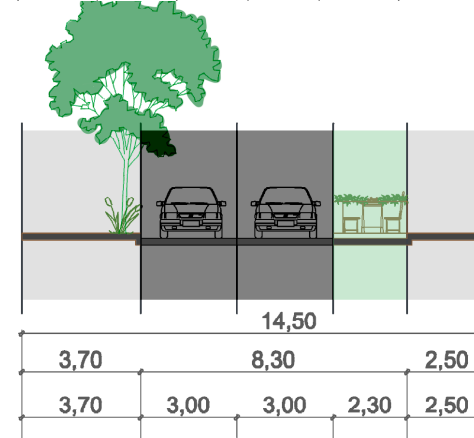
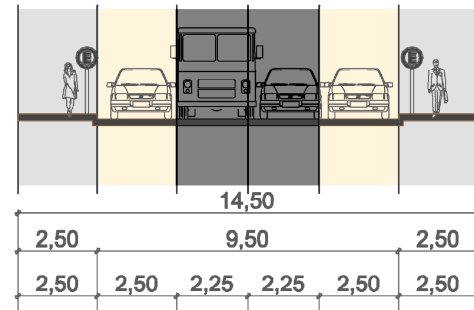
- Edifício do início do século XX
- Estilo: arquitetura tradicional urbana, com influências ecléticas
- Preservado de forma parcial
- Edificação ligada à ocupação original do centro histórico.
- É um raro testemunho da antiga paisagem urbana central.



A proposta compreende a importância da promoção da intermodalidade e a limitação da estrutura viária do Centro que atualmente se encontra saturada pelo excesso de faixas destinadas à estacionamento de veículos particulares e intensidade das atividades comerciais. Assim, a proposta é desincentivar o uso do carro ao mesmo tempo que propõem um Centro Histórico caminhável, confortável e seguro para a prática da mobilidade ativa e com transporte público eficiente.

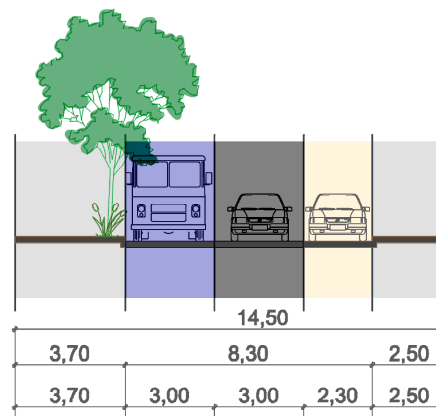
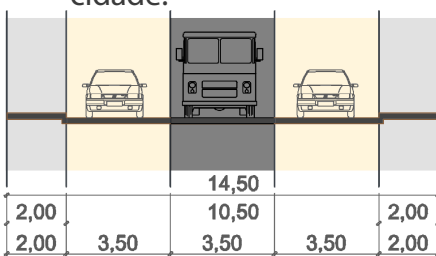
A criação dos estacionamentos verticais possibilitou a eliminação parcial das faixas de estacionamento que cederam espaço para a ampliação de calçadas - que passaram a ter faixas adequadas destinadas à circulação de pedestres, oferta de serviços de rua, mobiliário urbano e vegetação; a criação de rota ciclística com ciclofaixas nas vias menos intensas e ciclovias junto ao canteiro central das avenidas; além de faixas exclusivas para ônibus

Vias Locais - Tipo 1



- O sistema ciclovitário proposto segue as recomendações do Estatuto da Cidade, priorizando transporte ativo sobre o motorizado.
- A faixa de estacionamento deve servir como amortecimento para a faixa ciclovitária
- O centro foi escolhido como ponto inicial do sistema ciclovitário por concentrar o terminal rodoviário, garantindo conexão imediata e possibilidade de ramificação para outros pontos estratégicos da cidade.

Vias Coletoras - Tipo 1

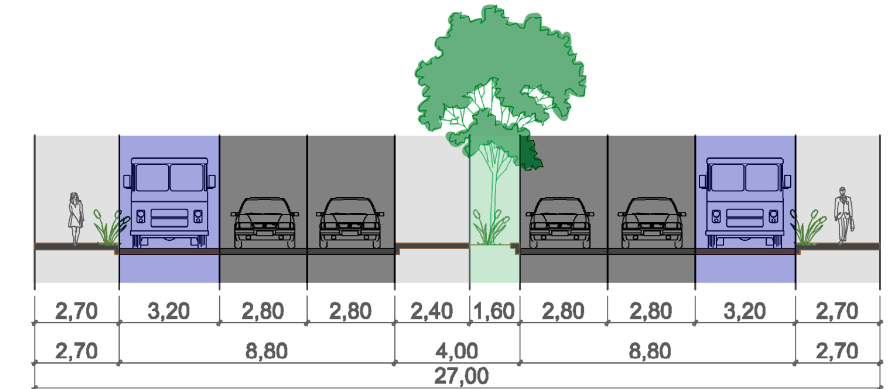
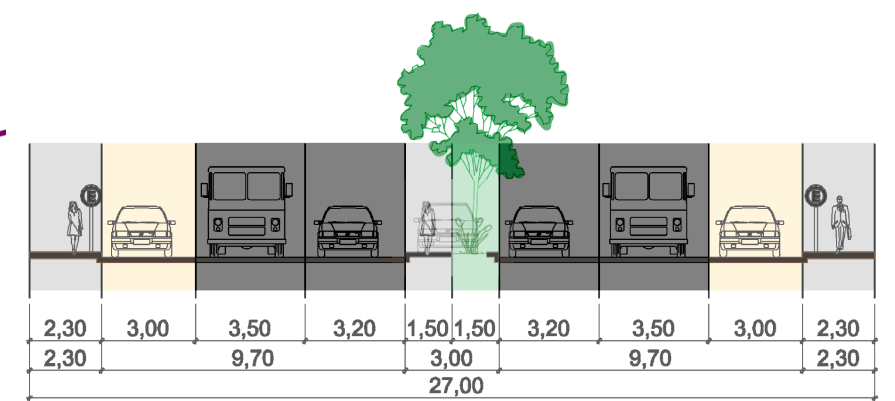


- Vias com circulações altamente saturadas - passagem de transporte público coletivo; ocorrência de parada de caminhões para carga e descarga; existência de comércio de rua que disputa espaço com os pedestres
- Limitação de horários e dias para carga e descarga
- Redução de pontos de estacionamento
- Priorizar o transporte coletivo sobre os veículos particulares
- Ampliação da calçada nos pontos possíveis

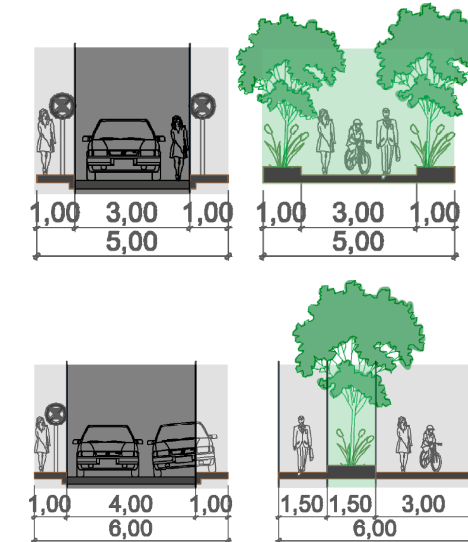
Vias com canteiro central (Coletora e Arterial)



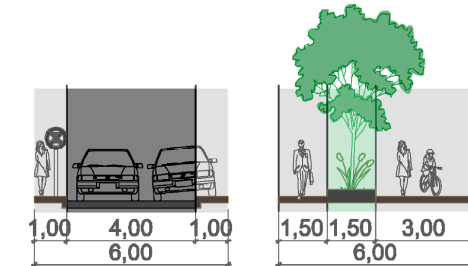
- Eliminação das faixas de estacionamento junto ao canteiro central
- Criação de ciclovia
- Criação de jardins de chuva



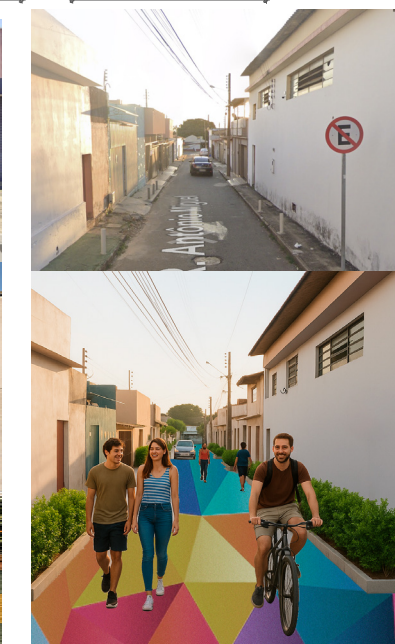
Via Tipo 1



Via Tipo 2



- Ocorrência de estacionamento que interrompe a circulação de veículos e pedestres
- Nivelamento da via - aumento o conforto e acessibilidade
- Redução da faixa destinada a veículos automotivos
- Criação de pequenos jardins de chuva como estratégia de redução de velocidade e proteção de pedestre
- Promoção de uso compartilhado
- Criação de pequenos jardins de chuvas junto às faixas de acesso.



A partir da análise das condições ambientais, constatou-se que, embora o Centro Histórico de Anápolis não esteja oficialmente classificado pela prefeitura como uma ampla área de risco, os alagamentos registrados em seu entorno imediato são também consequências diretas da elevada impermeabilização do solo dentro da própria área central. Observou-se ainda que a região sudeste do perímetro apresenta os pontos mais críticos de inundação, evidenciando que, apesar de a impermeabilização urbana contribuir para o acúmulo superficial de água, a principal causa estrutural do problema está relacionada à canalização do Rio Antas, que reduz a capacidade natural de escoamento, infiltração e dissipação das águas pluviais.

Diante desse cenário, compreende-se que as soluções de drenagem urbana propostas para o recorte do Centro Histórico podem contribuir para desacelerar o fluxo de água que chega ao córrego e mitigar parcialmente os impactos dos alagamentos. No entanto, é fundamental reconhecer que toda água retida por dispositivos de drenagem sustentável ou infiltrada no solo acabará, em algum momento, alcançando o trecho canalizado do Rio Antas. Assim, tais intervenções só serão efetivamente eficientes se articuladas a um planejamento mais amplo, voltado à requalificação do leito do Rio Antas nos segmentos imediatamente adjacentes ao Centro Histórico.

Entre as medidas que devem compor esse plano integrado, destacam-se: a ampliação das áreas de captação e amortecimento do córrego, a descompactação e renaturalização do solo ao longo de seu perímetro, a restauração da mata ciliar especialmente no entorno dos grandes equipamentos construídos sobre ou no limite do curso d'água — como o Teatro Municipal, a Praça do Ancião (Abylio Volney), o Fórum de Anápolis (TJGO) e o Ginásio Newton de Faria — e a requalificação dos canteiros centrais das vias que o acompanham. Além disso, prevê-se a desapropriação de lotes situados em áreas de maior risco e, por fim, a implantação de um parque linear, capaz de restituir a permeabilidade, recuperar a função ecológica do córrego e transformar o eixo do Rio Antas em um elemento estruturador da paisagem urbana.



PARKLETS DRENANTES



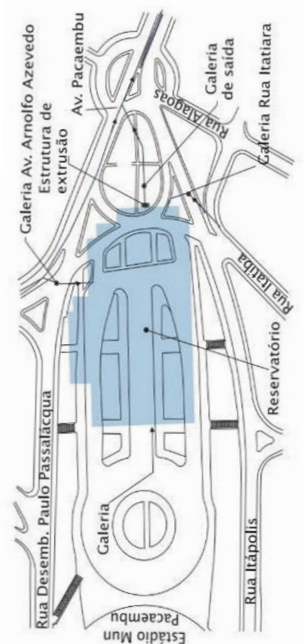
JARDINS DE CHUVA



POÇOS DE RETENÇÃO



EXEMPLO: PISCINÃO DE RETENÇÃO NO PARQUE DO ESTÁDIO PACAEMBU EM SÃO PAULO





REFERÊNCIAS

ANÁPOLIS (Município). Plano Diretor de Anápolis. Anápolis: Prefeitura Municipal de Anápolis, 2016. Disponível em: <https://www.anapolis.go.gov.br/turismo>. Acesso em: 27 mar. 2025.

ARCHDAILY BRASIL. Primeiro lugar no concurso para a requalificação urbana do Centro Histórico de São José – SC. ArchDaily Brasil, 10 abr. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br>. Acesso em: 23 fev. 2025.

ARCHDAILY BRASIL. Terceiro lugar no concurso para a requalificação urbana do Centro Histórico de São José – SC. ArchDaily Brasil, 19 abr. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br>. Acesso em: 23 fev. 2025.

CAIXETA SILVA, Ana Caroline; D'AYALA VALVA, Milena. A modernização da cidade de Anápolis (GO) e a repercussão no seu Centro Pioneiro. Revista Memória em Rede, v. 12, n. 22, p. 222–240, 2020.

CANHOLI, Aluísio Pardo. Drenagem urbana e controle de enchentes. São Paulo: Oficina de Textos, 2005.

JACOBS, Jane. Morte e vida das grandes cidades. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

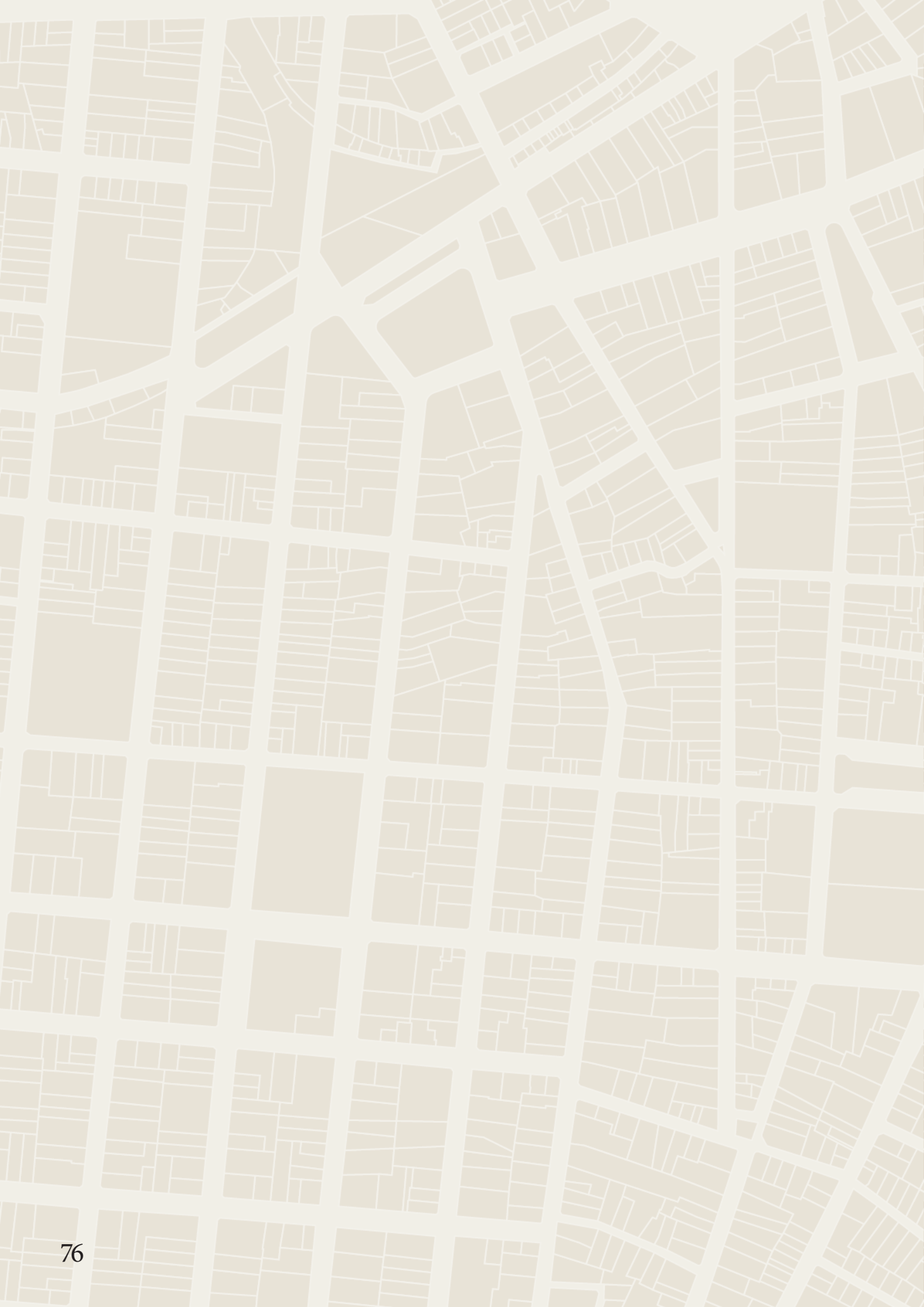
MASCARÓ, Juan Luis (org.). Sustentabilidade em urbanizações de pequeno porte. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2010.

MEYER, Regina Maria Prosperi. Regina Meyer vislumbra a cidade do/no futuro. Exacta, São Paulo, v. 2, p. 9–20, nov. 2004. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/810/81000202.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2025.

PEIXOTO, Elane Ribeiro; PALAZZO, Pedro P.; DERNTL, Maria Fernanda; TREVISAN, Ricardo. Tempos e escalas da cidade e do urbanismo. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 13., 2014, Brasília. FAU-UnB, 2014.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). Dicionário IPHAN de patrimônio cultural. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/926576/dicionario-iphan-do-patrimonio-cultural-o-que-e-revitalizacao>. Acesso em: 27 mar. 2025.

VALVA, Milena d'Ayala; SILVA, Ana Caroline Caixeta. A fragilidade da preservação em Anápolis. Revista NÓS: Cultura, Estética e Linguagens, v. 3, p. 18–35, 2018.



RESOLUÇÃO nº038/2020 – CEPE

ANEXO I

APÊNDICE ao TCC

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O(A) estudante **Luísa Viana Marchese** do Curso de ARQUITETURA E URBANISMO, matrícula 2019.2.0016.0002-5, telefone (62) 99644-5522 e-mail luisaviana.arquivos@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 **“Requalificação Urbana do Centro Histórico de Anápolis - GO”**, 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, 17 de novembro de 2025.

Assinatura do(s) autor(es):



Documento assinado digitalmente

LUISA VIANA MARCHESE

Data: 26/11/2025 09:39:49-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Nome completo do autor: Luísa Viana Marchese

Assinatura do professor-orientador:



Documento assinado digitalmente

ADRIANA DE OLIVEIRA BERNARDI MORAES

Data: 17/11/2025 18:36:57-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Nome completo do professor-orientador: Adriana de Oliveira Bernardi Moraes