

cadernos de

TC



Intervenção urbana + habitação

diverCidade

Como habitamos a cidade.

80

Cadernos de TC 2020-1

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Simone Buiati, M. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Pedro Henrique Máximo Pereira, Dr. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Detalhamento de Maquete

Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Seminário de Teoria e Crítica

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Expressão Gráfica

Rodrigo Santana Alves

Simone Buiate Brandão, M. arq.

Secretária do Curso, M. arq.

Edima Campos Ribeiro de Oliveira

(62)3310-6754

Apresentação

Este volume faz parte da coleção da revista Cadernos de TC. Uma experiência recente que traz, neste semestre 2020/1, uma versão mais amadurecida dos experimentos nos Ateliês de Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (I, II e III) e demais disciplinas, que acontecem nos últimos três semestres do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Anápolis (UniEVANGÉLICA).

Neste volume, como uma síntese que é, encontram-se experiências pedagógicas que ocorrem, no mínimo, em duas instâncias, sendo a primeira, aquela que faz parte da própria estrutura dos Ateliês, objetivando estabelecer uma metodologia clara de projeção, tanto nas mais variadas escalas do urbano, quanto do edifício; e a segunda, que visa estabelecer uma interdisciplinaridade clara com disciplinas que ocorrem ao longo dos três semestres.

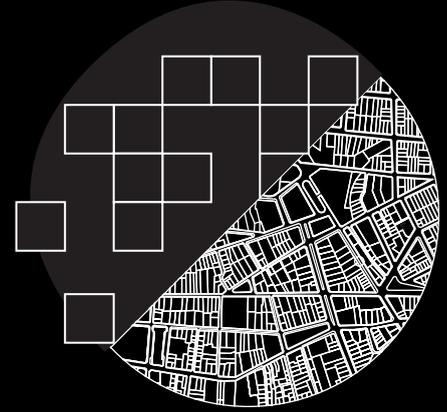
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos como layers, o que possibilitou, para cada projeto, um aprimoramento e compreensão do ato de projetar. Para atingir tal objetivo, dois recursos contemporâneos de projeto foram exaustivamente trabalhados. O diagrama gráfico como síntese da proposta projetual e proposição dos elementos acima citados, e a maquete diagramática, cuja ênfase permitiu a averiguação das intenções de projeto, a fim de atribuir sentido, tanto ao processo, quanto ao produto final.

A preocupação com a cidade ou rede de cidades, em primeiro plano, reorientou as estratégias projetuais. Tal postura parte de uma compreensão de que a apreensão das escalas e sua problematização constante estabelece o projeto de arquitetura e urbanismo como uma manifestação concreta da crítica às realidades encontradas.

Já a segunda instância, diz respeito à interdisciplinaridade do Ateliê Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo com as disciplinas que contribuíram para que estes resultados fossem alcançados. Como este Ateliê faz parte do tronco estruturante do curso de projeto, a equipe do Ateliê orientou toda a articulação e relações com outras quatro disciplinas que deram suporte às discussões: Seminários de Teoria e Crítica, Seminários de Tecnologia, Expressão Gráfica e Detalhamento de Maquete.

Por fim e além do mais, como síntese, este volume representa um trabalho conjunto de todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo, que contribuíram ao longo da formação destes alunos, aqui apresentados em seus projetos de TC. Esta revista, que também é uma maneira de representação e apresentação contemporânea de projetos, intitulada Cadernos de TC, visa, por meio da exposição de partes importantes do processo, pô-lo em discussão para aprimoramento e enriquecimento do método proposto e dos alunos que serão por vocês avaliados.

Pedro Henrique Máximo Pereira, Dr. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.



DiverCidade Como vivemos a cidade.

Cidade, o ambiente mais complexo conhecido pelo homem, seu habitat natural em um mundo onde as pessoas são na maioria seres urbanos. Como as cidades chegaram a ser assim? Quais problemas as cidades contemporâneas enfrentam? Como a natureza humana foi moldada para se apropriar assim do ambiente que os cerca? Esses entre outros problemas são abordados de maneira direcionada a mostrar uma diferente visão do ambiente onde sobrevivemos, mas não vivemos de fato. Assim outro tema de igual importância, atrelado ao desenvolvimento socialmente sustentável das cidades surge, a questão da habitação. Como habitamos? Por que habitamos assim? E onde a habitação seria melhor aproveitada afim de proporcionar uma cidade mais viva? Temas estes de central importância para o desenvolvimento racional das cidades.



Rafael C. Meira de Oliveira

Orientador: Rodrigo Santana
Coorientador: Daniel Andrade

INTRODUÇÃO

Os centros urbanos estão cada vez menos utilizados e caindo em decadência. A importância desse tecido urbano está fraca de um modo geral e global.

O centro original da cidade de Anápolis estão caindo em desuso assim como vários outros, as ruas durante o dia em horário comercial pulsam pela vitalidade entregue pelo comércio ainda presente na região, porém assim que as portas se fecham, o que antes eram ruas repletas de diversidade se tornam corredores que ligam casa, trabalho e lazer.

Acredito que um dos fatores responsáveis por este abandono do centro urbano seja a maneira como ocupamos e entendemos cidades. Após um breve estudo direcionado sobre algumas cidades das mais diversas do mundo, procuro aqui mostrar o grande vilão urbano contemporâneo, o carro!

Após uma análise de como Phoenix, Londres e Goiânia se desenvolveram sobre o modal do veículo, Anápolis foi analisada para entender o processo de migração do centro para regiões periféricas.



Com o distanciamento das atividades predominantes do homem: moradia, trabalho e lazer, o centro está se tornando um vazio urbano. Através destas análises de evolução urbana foi proposto uma intervenção no centro da cidade com o intuito de ocupar o bairro de uma maneira diferente, um modo mais sustentável e que visa um adensamento maior.

A partir de uma habitação integrada ao tecido urbano característico do centro de Anápolis, os terrenos vazios ou subutilizados em uma área com raio de 500m a partir do terreno da habitação foram mapeados e traçadas diretrizes para sua ocupação.

De tal modo a promover uma sustentabilidade do tecido urbano, para que esta área no futuro não se venha a se consolidar como um vazio urbano, já que o centro da cidade possui grande valor histórico para Anápolis.

LEGENDAS:

[f.1] Vista da cidade de Anápolis.

Fonte: Rafael Castro



“É uma ironia que as cidades, o habitat da humanidade, caracterizem-se como o maior agente destruidor do ecossistema e a maior ameaça para a sobrevivência da humanidade no planeta.”

-Richard Rogers.

O objetivo final é devolver a população para o centro da cidade em todos os períodos do dia, não somente durante o período comercial, que durante a noite as pessoas possam se divertir em bares, restaurantes e livrarias, e durante as manhãs de sábado e domingo as crianças brinquem nas ruas.

Podemos e devemos aumentar a densidade da cidade de Anápolis ao localizarmos as atividades básicas do ser humano em uma área que possibilite o deslocamento sem o uso do carro, e assim começar a desenvolver a cidade para pessoas de fato.

[f.2]

CIDADES

Cidades, talvez a maior invenção do ser humano, local de imensa diversidade onde tudo acontece ao mesmo tempo, o incerto se torna presente e inúmeras histórias são contadas diariamente por quem vive aqui. Habitat natural do homem contemporâneo, mas como as cidades chegaram a ser assim? Por que habitamos cada vez mais longe das partes onde já possuem infraestrutura formalizada? Como o ser humano dividiu seus interesses e assim juntamente dividiu a cidade?

Possuímos um modo de habitar ditado por um mercado imobiliário que possui unicamente o lucro como foco, novos bairros são feitos em todas as partes pensando no retorno financeiro e não na comunidade. O comércio exibe grande influência na criação de uma cidade, cidades como Veneza, Boston e Londres são exemplos de como o comércio dita as regras de seu desenvolvimento desde o começo de tal. Interesses políticos e pessoais também são grande influências para a conformação da cidade, temos os exemplos próximos de Brasília e Goiânia, ambas construídas por interesse político.

A cultura do consumo e do medo são ideologias que reforçam o poder do mercado imobiliário na evolução dos tecidos urbanos. É de suma importância tomar consciência de que estamos sujeitos a um modelo que dita nossos interesses e nos priva de vivermos o urbano, e como chegamos aqui?

O comércio, o poder político e o consumo são muitas das vezes precursores para a criação ou desenvolvimento de uma cidade desde a época de Ur, portanto são pontos que foram necessários para a história humana, afinal o que impulsiona a história são os interesses individuais, em uma época em que o mundo não era totalmente conectado e a evolução da tecnologia era devagar e constante, hoje em plenos ventos do século XXI a evolução tecnológica é exponencial, então já que as cidades mudaram por que ainda seguimos ideologias antigas?

LEGENDAS:
[f.2] Senhora olhando pela janela.
Fonte: Miguel Ángel Escaló.
Disponível em:
flickr.com.br/tintaelectronica

Antes de 1914 o que era conhecido como mundo vivia em relativa paz, após o período que se seguiu dali o medo foi instaurado na mente do ser humano, um dos grandes responsáveis por isso foi a segunda guerra mundial (Blitzwar) batalha que não teve cerco, começou instantaneamente e no fim da guerra as pessoas não tinham mais certeza e nem garantia de paz, o período seguinte (guerra fria) colocou a incerteza de uma nova guerra no ar e as pessoas começaram a ficar com medo.

O carro inventado em 1886 ganhou popularidade com a guerra por se mostrar um meio extremamente eficaz de locomoção, e foi a estrela central para a desenvolvimento das cidades norte americanas no período de guerra fria. A mente política/militar norte americana na época da guerra fria implantou a ideia de espraiamento das cidades pois caso uma nova guerra surgisse um tecido urbano maior seria mais difícil de ser totalmente destruídos da noite pro dia, como aconteceu a várias cidades europeias durando a segunda guerra mundial, e para vencer distâncias tão grandes o carro era a justificativa, rapidamente se tornou o brinquedo preferido do homem (Hobsbawm, 1994).

LEGENDAS:
[f.3] Ruínas da vila de Oradour-sur-Glâne, França, dizimada durante a ocupação nazista em 1944.
Fonte: Stan de Haas
Disponível em:
[flickr.com/photos/njp_frames](https://www.flickr.com/photos/njp_frames)



[f.3]

O EXEMPLO DE PHOENIX

Phoenix, cidade norte americana localizada no estado do Arizona é um exemplo claro desta apropriação.

Phoenix possui 152 anos (fundada em 1868) e sua evolução urbana foi relativamente devagar até a Segunda Guerra Mundial (Gammage, 2003). A cidade é composta baseada em centros poli nucleares e moradias unifamiliares, a dependência do automóvel fica clara para qualquer deslocamento seja ele grande ou pequeno já que Phoenix possui uma área de 1 341 km² com uma população de 1 445 632 habitantes, comparando com a cidade de São Paulo (somente a capital sem contar a região metropolitana) que possui uma população de 12 252 023 habitantes com uma área de 1 521 km², esse número se torna ainda mais expressivo em relação de habitantes por km² que são respectivamente 1 080,24 hab/km² (Phoenix) e 8 054,7 hab/km² (São Paulo), fazendo de Phoenix uma cidade com baixo adensamento urbano.

O explosivo crescimento de Phoenix de 1950 à 2010 passando de 100 mil habitantes para 1,4 milhões foi em detrimento da disponibilidade de solo urbanizável, distribuição de água eficiente e clima ameno durante 8 meses do ano além do investimento em infraestrutura que atraiu um grande fluxo de emigrantes. Esse crescimento se deu inicialmente no período pós Segunda Guerra Mundial, quando o carro ganhava força no mundo todo e ficava cada vez mais acessível, impulsionado por essa facilidade de deslocamento e pela ideia das *urban villages* de criar centros autônomos que suprissem as necessidades dos habitantes das novas áreas construídas, a cidade tomou a proporção já mencionada.

Esse crescimento urbano territorialmente abrangente teve algumas consequências não positivas, como a destruição do deserto de Sonora, a extinção de fauna e flora e todos os outros impactos tangentes a um forte crescimento urbano em curto espaço de tempo: poluição ambiental, desenvolvimento expansivo, congestionamento em horários de pico etc. (Balsas, 2017)

Outro ponto negativo para o crescimento desproporciona de Phoenix foi o declínio do centro da cidade, com a política das *urban villages* o centro urbano original caiu em desuso em detrimento da

criação de outros centros urbanos mais periféricos.

O mercado imobiliário usou a ocupação

de baixo adensamento como uma justificativa de defesa militar, já que a crença da população em relação a paz mundial estava abalada, e organizou a cidade separando as atividades humanas como moradia, trabalho e lazer para fomentar o uso do carro. Assim o planejamento de ocupação se dava em torno do lucro e não da demanda do usuário, construir um novo setor residencial na periferia dá mais lucro do que fazê-lo perto de um centro ou de uma região já abastecida de infraestrutura independente se existe demanda para



ocupar esse novo setor, mas para conseguir vendê-lo se cria então os condomínios fechados abastecidos de "segurança", setorizou o local de trabalho que quando não é utilizado, em horário comercial, fica completamente abandonado e no percurso entre os locais onde se mora e se trabalha foram instalados shoppings centers para suprir parte da necessidade de lazer do trabalhadores, e caso quiser se divertir teria que se deslocar até a área da cidade definida para tal.

Se as causas para o desequilíbrio ecológico do planeta são as cidades, são nossos padrões de comportamento econômico e social são a causa disso (Rogers, 1997). As cidades estão levando a um desequilíbrio social gigantesco e levando o planeta junto, como Phoenix temos outras inúmeras cidades no mundo, o Brasil segue esse exemplo de ocupação, e no caso do

nosso país ainda existe o fenômeno do êxodo rural na segunda metade no século XX, impulsionado pela emergência do trabalhador livre, a proclamação da república e da indústria ligada à cafeicultura e as necessidades básicas do mercado interno, as pessoas migraram para as cidades em massa (Maricato, 2001). Em 1940 a população urbana era de 26,3% do total, em 2000 ela é de 81,2% com esse número tão grande, cidades que seguiram o exemplo de Phoenix se empalharam por todo o país, temos exemplos como Goiânia e Brasília, e alguns das suas ideologias se mantiveram presentes no mundo todo e em quase todas as cidades de porte médio, como é o caso de Anápolis, a grandes e metrópoles.

LEGENDAS:

[f.4] Phoenix, Arizona.
Com destaque para via
de tráfego rápido
cortando a cidade.
Foto de Brent Jernigan
Disponível em: flickr.com



[f.4]

LONDRES

Londres, uma das cidades mais antigas do mundo e mundialmente conhecida possui uma população de cerca de 9 milhões de habitantes e uma área urbana de 1 737 km² assim apresentando uma densidade de 5 181,34 hab/km², e nos dias de hoje apenas Nova York rivaliza com Londres em termos de diversidade de atividades culturais e econômicas.

Apesar de ser umas das cidades mais respeitadas do mundo, Londres não tem conseguido convencer seus habitantes de que é uma cidade que oferece um ambiente saudável, humanizado e seguro. Londres evoluiu muito desde a época da industrialização, em apenas 50 anos a cidade passou de uma expectativa de vida de 25 anos para 81 anos, mas para os padrões contemporâneos Londres configura hoje uma cidade comum a tantas outras em termos de humanização.

Londres como tantas outras cidades do mundo apresenta um risco para a ecologia mundial. Desde os anos de 1980 a cidade mostra um planejamento orientado para a expansão territorial e deixando de lado o desenvolvimento das áreas já consolidadas.

Ao se desenvolver adotando um padrão antissocial de crescimento segmentado, visando somente o lucro a cidade gerou vários centros urbanos monofuncionais. Esta abordagem, assim como em Phoenix, tende a desenvolver áreas mais afastadas ou áreas juntas a cinturões verdes onde o preço da terra é mais baixo e onde o investimento pode ser recuperado de uma maneira mais rápida. Muitos destes investimentos são para complexos monofuncionais como comércio, habitação ou escritórios, a necessidade a longo prazo da comunidade por áreas verdes e parques foi completamente ignorada nesta equação.

A medida que a cidade se espalhou pela criação de novos bairros cada vez mais distantes, e a indústria deixava a cidade, a desigualdade aumentava, assim grande parte do tecido urbano da cidade foi degradado como Vauxhall, Greenwich, Shephers Bushe, Lambeth, Hoxton, Waterloo, King's Cross e grande parte de Wandsworth. Essas áreas agora são encaradas como locais que constituem um risco social além de um risco ambiental para a cidade.

Com a criação dos centros urbanos ao redor da cidade visando este crescimento, hoje Londres possui uma "coleção" de distintas cidades ao seu redor, onde cada uma delas possui seu próprio caráter, identidade visual e história. Isso levou a um abandono de vários terrenos em áreas centrais da cidade, ao longo do rio Tâmisa, de Woolwich a leste até Brentford no Oeste, grandes áreas industriais estão abandonadas e poderiam servir para a demanda existente de habitação da cidade.

Segundo Brian Anson "Londres, como tantas cidades, tem um núcleo central internacionalmente conhecido, um anel interno e um anel externo tendendo para um cinturão verde. Enquanto o núcleo central sofre com problemas de poluição e congestionamento, é o anel interno que aprisiona os pobres e menos favorecidos. Eles não podem escapar para o anel externo, nem pagar pelos benefícios do núcleo central. É aqui que os pobres vivem, expulsados pela gentrificação, e é aqui que os serviços como hospitais, escolas e transportes foram reduzidos."

Para a solução do problema de áreas abandonadas e para romper tais anéis que segregam a cidade Richard Rogers diz: "A habitação é uma das chaves para consolidar os diversos bairros da cidade. A maneira de atender à enorme demanda e de reforçar as comunidades existentes é recuperar regiões abandonadas, criando áreas densas, compactas e multifuncionais em torno de núcleos de transporte público." Tendo em vista que os empreendimentos são feitos para atender a demanda do consumidor em vez de ajudar a constituir a vizinhança, as propostas densas com áreas públicas presente são rejeitadas.

Mais de um quarto da população londrina vive em imóveis dos anos 1960 e 1970, que são em sua maioria decadentes e com Rogers diz, completamente anti-cidade em sua disposição.

A preocupação maior do planejamento urbano de Londres atualmente é o constituir um planejamento sustentável, e para isto trazer de volta os moradores para o centro urbano da cidade é fundamental, pois além de ocupar uma área já consolidada evita que esta mesma área se torne um vazio urbano.

A questão do automóvel.

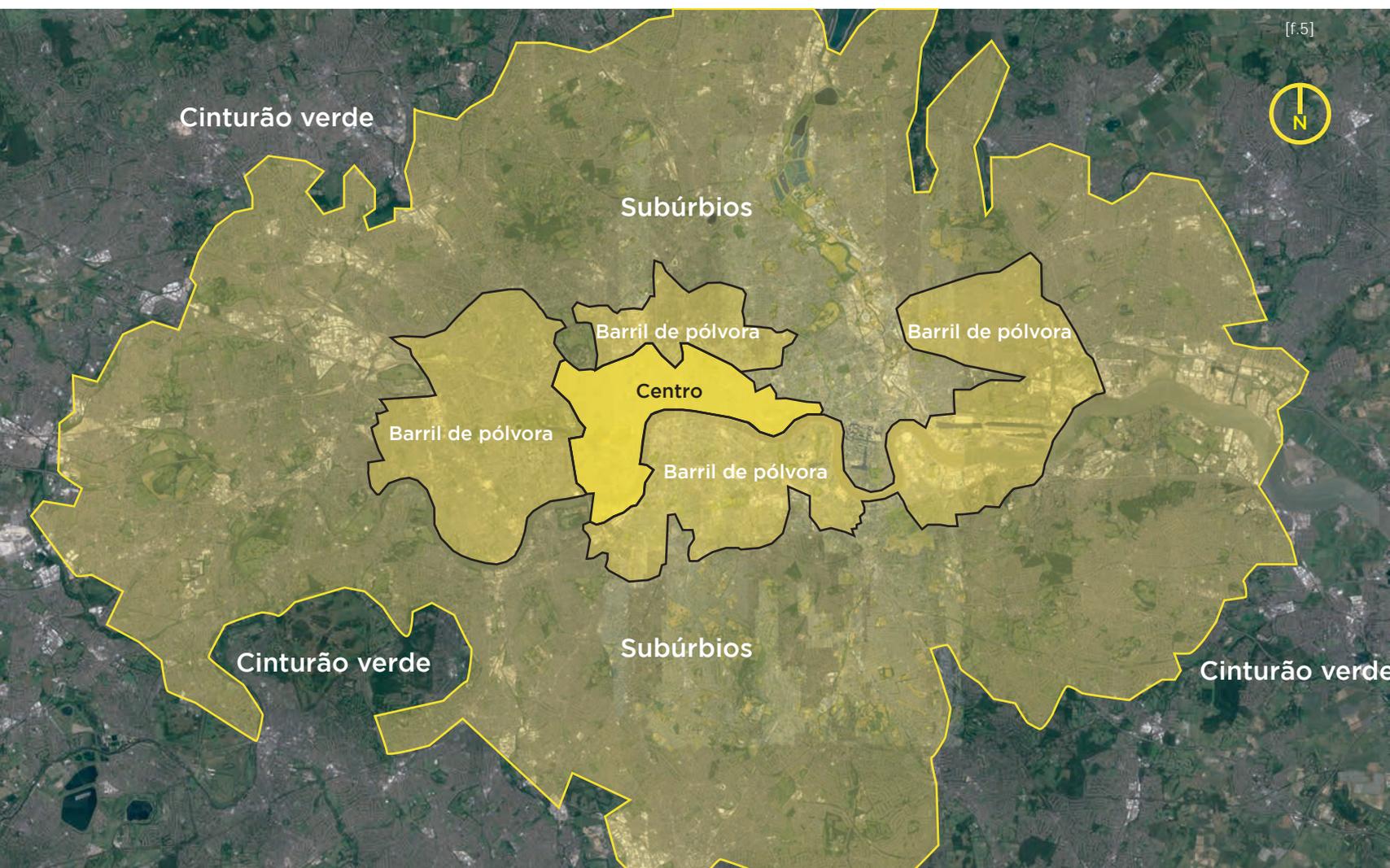
O veículo automotor em Londres é um agravante adicional que trás além do planejamento urbano errôneo da cidade, outras questões como a saúde. A poluição provinda do automóvel na cidade é responsável por 1 caso de asma ou doenças respiratórias em cada 7 crianças. Esta poluição soma na conta anual da Grã-Bretanha cerca de 3,9 bilhões de libras esterlinas.

O medo do trânsito também é um problema, esse fator juntamente com a qualidade do ar faz com que as pessoas procurem se afastar do centro das cidades. O efeito do medo no comportamento humano afeta mais de uma geração, em apenas 25 anos o número de crianças que ia de bicicleta para a escola em Londres cai de 80 para 9%, uma situação que segundo Rogers efetivamente isola a criança de seus amigos, torna ela menos independente e retarda sua maturidade.

Apesar do custo extra gerado com saúde e do distanciamento do centro por parte da população as políticas favorecem o uso e aumento dos carros na cidade. A separação dos locais de moradia, trabalho e lazer junto com a deterioração do transporte público acabam por fazer do automóvel um meio de transporte quase indispensável. Como se o carro por si só não fosse insustentável por depender de combustíveis não renováveis e demandar uma infraestrutura bastante cara, os problemas advindos do grande acúmulo de veículos implicam em grandes percas de capital, somente em 1995 em Londres o congestionamento custou 15 bilhões de libras esterlinas em tempo e energia perdidos.

Mesmo assim as cidades continuam sendo orientadas ao carro.

LEGENDAS:
[f.5] Mapa da característica do desenvolvimento do tecido urbano de Londres.
Disponível em: Cidades para um pequeno planeta pg 114 - 115.



GOIÂNIA

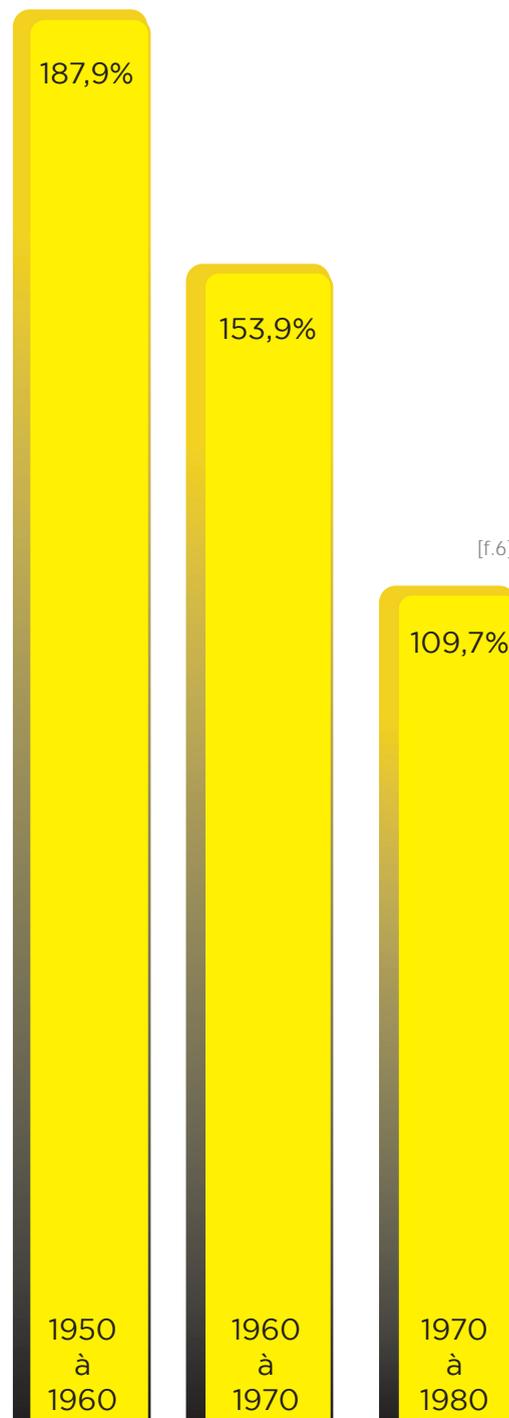
Goiânia, capital do estado de Goiás nasceu de uma vontade política de mudar a capital do estado da antiga cidade de Goyaz para um local mais central e com mais visibilidade. Essa mudança mostraria a nova cara de Goiás como um estado novo e moderno. Pedro Ludovico sonhava com isto desde jovem, ao estudar geografia percebeu que a população de Goyaz era cerca de três vezes menos que a de Cuiabá, a menos populosa de todas as capitais na época isso gerou várias indagações do por que tão pouca gente se o estado de Goiás era tão fértil e possuía tanta riqueza em seu subsolo.

Ao apresentar o seu plano de “desenvolvimento geral do Estado” para Getúlio Vargas, encontrou ali um aliado político que poderia fazer frente ao poder oligárquico presente no estado de Goiás, e assim fazendo seu sonho de mudar a capital de lugar, real.

Assim, Goiânia foi construída em uma localização estratégica no Estado, alojando não só o centro político como também o desenvolvimento econômico do estado. Goiânia foi construída em uma época de desenvolvimento nacional que garantiu privilégios à iniciativa privada nas ações sobre os territórios, resumindo-se à montagem de infraestrutura básica e de serviços e a mediar interesses econômicos.

Esta política de expansão se somava a grande procura por moradia da população do interior do país e de famílias vindas do norte e nordeste, isso resultou em um crescimento intenso da cidade de Goiânia. ▶

De tal modo que Goiânia abrigou uma diversidade social muito grande, pois agregou uma grande variabilidade de trabalhos, de papéis sociais e de níveis de consumo. Goiânia inicialmente projetada para receber 50 mil habitantes no ano de 2005, segundo o IBGE, a cidade alcançou aproximadamente 1,2 milhão de habitantes e sua região metropolitana 1.934.771 habitantes.



[f.6]

LEGENDAS:
[f.6] Gráfico sobre crescimento de Goiânia entre 1950 e 1980.

Goiânia configura uma metrópole precoce pelo seu amplo crescimento em um curtíssimo período de tempo, e como outras cidades citadas neste estudo ela acabou se desenvolvendo segregando as camadas sociais, no caso de Goiânia essa segregação se dá pelo grande número de classes sociais dividindo o mesmo espaço (Villaça, 1998). Mesmo assim as características de cidades norte americanas como Phoenix aparecem na cidade goiana.

Os condomínios horizontais são posicionados em áreas mais afastadas e próximos a cinturões verdes para incentivar o crescimento da cidade segundo uma especulação imobiliária que assim como em Londres, visa o lucro e uma demanda particular e não soma a essa equação a consolidação das áreas já existentes.

Ao adotar esse sistema de evolução urbana, que já se provou falho, a cidade de Goiânia segrega a população em bairros definidos pelo seu poder de compra, onde a população menos favorecida são alocadas em terrenos mais precários e quem pode pagar pelo seu conforto se isola em seus condomínios.

Goiânia segue em grande parte o modelo de desenvolvimento de Phoenix, não só ela mas grande parte das cidades do mundo, modelo este que não começa em Phoenix Arizona, este modelo vem sendo lentamente atribuído ao planejamento urbano e chegou a um ponto que transformou as cidades em verdadeiros sítios insustentáveis.

LEGENDAS:
[f.7] Skyline Goiânia.
Foto por: delubiod
Disponível em: flickr.com



ANÁPOLIS

Anápolis, diferente da cidade de Goiânia, surgiu como um povoado em torno da capela de Nossa Senhora de Sant'Ana, como se localiza em posição geográfica privilegiada acabou sendo ponto de passagem, e algumas vezes permanência, de tropeiros e viajantes que passavam pela região em busca de ouro dos rios próximos ou oportunidades de uma vida melhor.

Em 1887 a freguesia foi elevada a Vila, e assim, acompanhado de uma administração local, a Coletoria Municipal (1888), os Correios (1890) e a construção da Cadeia Pública (1905) se fez realizada. O crescimento nesta época era contínuo de cerca de 4% ao ano, sendo que a população na época era de 6 296 habitantes, segundo censo demográfico de 1900.

Com o crescimento populacional constante e atividades exercidas na região, a administração local se mostrava preocupação com o crescimento da Vila, um exemplo disto é a Lei Municipal nº34 de 20 de março de 1903 que regulamentava o nome das principais ruas da vila e também mostrou a primeira tentativa de urbanização da cidade com a arborização da praça Santana.

Com a preocupação da administração local com o desenvolvimento da Vila de Santana das Antas fez com que, em 31 de julho de 1907, o então presidente do Estado de Goiás Miguel Rocha Lima elevasse a Vila a condição de Cidade pela lei nº 320. Neste período a agricultura comercial ganha força assim como os primeiros sinais de um comércio urbano promissor com a criação da Comarca (1914); inauguração da rodovia Anápolis-Roncadour (1920); inauguração do primeiro grupo escolar, atualmente Colégio Antônia Santana (1926) e fundação do Hospital Evangélico Goiano (1927).

O comércio começa a ganhar força a partir de 1911 quando a agricultura passa de subsistência para comercial e com a vinda de famílias de outras cidades como Pirenópolis para cá e em Anápolis inauguram lojas precursoras do comércio anapolino como a Rainha da Barateza (1911) e a Casa ABC (1919).

Em 1914 com a chegada da ferrovia, Anápolis deixa de ser uma cidade com comércio local e passa a integrar uma rede comercial maior, assim a integração da cidade ao estado se daria de forma gradativa, o município passa então a ser uma ponte de ligação entre o norte e o sul do estado.

Em 1933, o lançamento da pedra fundamental na estação ferroviária foi um acontecimento de grande impacto para a cidade, o discurso de progresso se via em vento e polpa e para fazer jus ao momento que a cidade vivia novos prédios foram criados, a começar pela própria estação, prédios antigos foram reformados ao estilo Art Déco.

Anápolis possuía uma população de 35 3375 habitantes em 1935 e liderava o estado como potência comercial e tecnológica, a cidade chegou a possuir 6 cinemas ativos nesta época, mostrando o entusiasmo com uma cidade que se preocupava com o lazer além de infraestrutura, urbanismo e beleza.

O crescimento da cidade era orientado em Norte e Sul, ao Norte a cidade seguia a Avenida que levava a saída para a Colônia Agrícola Nacional de Goiás. Para o Sul o crescimento estava associado à especulação imobiliária, fazendo a cidade atravessar o córrego das Antas com a criação do primeiro bairro planejado da cidade, o bairro Jundiáí (1941)

LEGENDAS:
[f.8] Anúncio no jornal "O Anápolis" de 1946.
Fonte: Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho.



O centro evoluiu se estendendo da praça Santana até a Estação Ferroviária e posteriormente à Praça Bom Jesus.

Com a construção de Goiânia em 1933, Anápolis ganha mais importância como centro de matéria prima. Já em 1941 com a instalação da CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás) consagrou a posição de Anápolis como centro de colonização de novas áreas para expansão agrícola.

Assim Anápolis começa a ter seu desenvolvimento voltado para o comércio e posteriormente para a indústria, o que antes era uma cidade voltada para a agricultura, em 1976 com a instalação do DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis) fica clara a vontade do governo do estado em fazer de Anápolis uma cidade importante na rede de produção industrial do país.

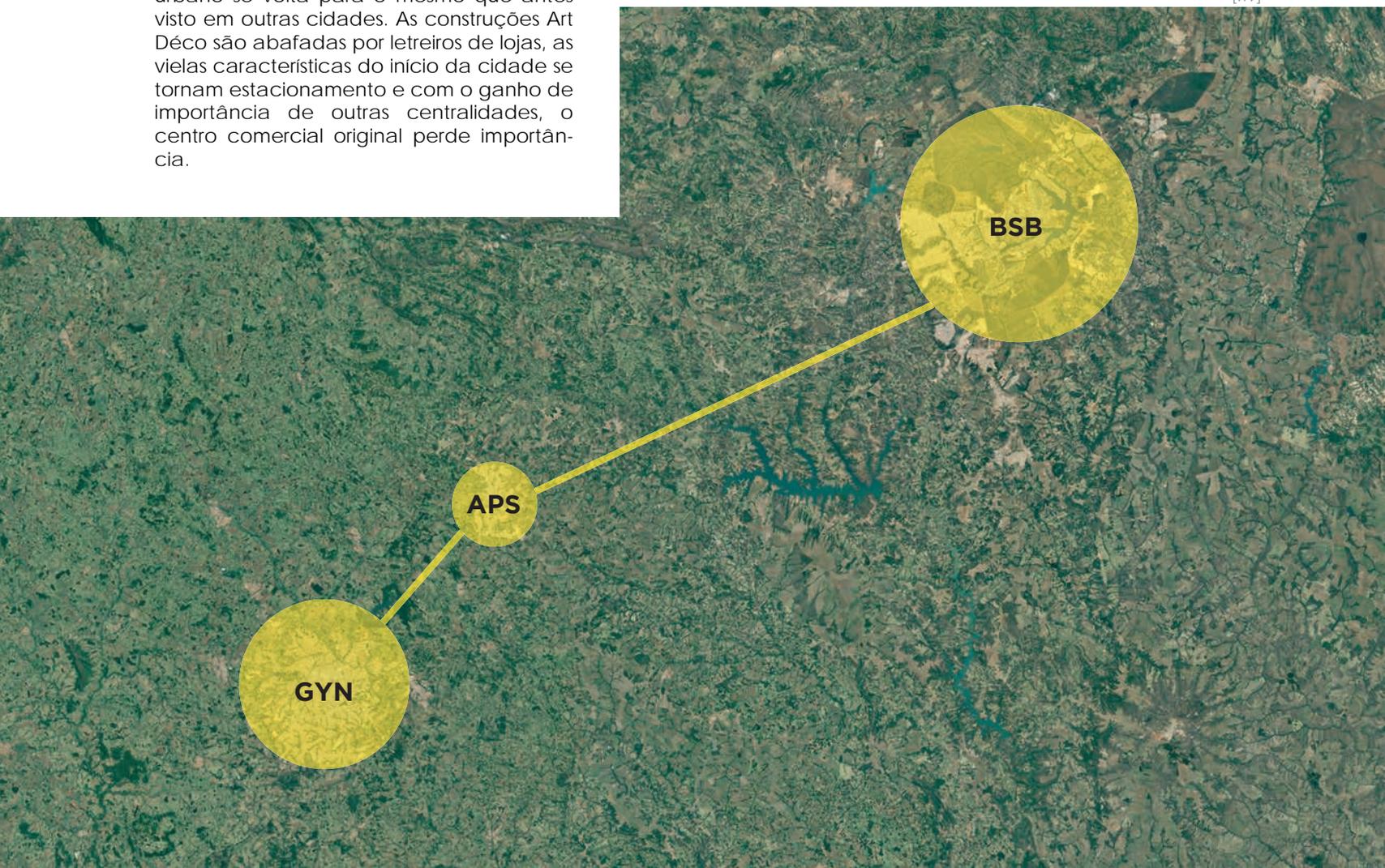
A partir do momento que Anápolis se torna uma cidade comercial e industrial, compondo o eixo mais importante do estado (GYN – BSB) o seu desenvolvimento urbano se volta para o mesmo que antes visto em outras cidades. As construções Art Déco são abafadas por letreiros de lojas, as vielas características do início da cidade se tornam estacionamento e com o ganho de importância de outras centralidades, o centro comercial original perde importância.

Com a consolidação do bairro Jundiá em 1941, Anápolis começa e desenvolver seu segundo centro comercial, e seu desenvolvimento não para, ao sul a capital do estado e ao norte a capital federal, o tecido urbano que já se desenvolvia nesses sentidos agora continua com mais força. Ocupando atualmente uma área de 933,156 km² e com uma população de 386.923 habitantes, Anápolis possui uma péssima densidade de 371,77 hab/km², embora seja uma cidade de porte médio este dado mostra que se Anápolis continuar a se desenvolver assim chegara a um ponto completamente insustentável.

LEGENDAS:

[f.9] Mapa de ligação entre as cidade de Goiânia (GYN), Anápolis (APS) e Brasília (BSB).

[f.9]



[ANÁPOLIS,

CENTRO.

CENTRO

LEGENDAS:

[f.10] Página anterior:
Imagem de satélite do
centro de Anápolis.

[f.11] Mapa de Anápolis
com principais vias e
condomínios horizontais
construídos de 2010 à
2020.

01 - Centro;

02 - Condomínio
Residencial Porto Rico;

03 - Distrito Agroindustrial
de Anápolis (DAIA);

04 - Condomínio
Residencial Gaudi;

05 - Condomínio
Residencial AnaVille;

06 - Condomínio Terras
Alphaville ;

07 - Condomínio Vinhas;

08 - Condomínio
Alphaville Anápolis;

09 - Condomínio
Residencial Grand
Trianon;

10 - Condomínio
Residencial Belas Artes;

11 - Condomínio
Residencial Villa Lobos;

12 - Anashopping;

13 - Brasil Park Shopping.

[f.13] Relação das
atividades principais do
ser humano contempo-
râneo.

[f.14] Gráfico de
densidade em
hab/km².

Com a criação do DAIA, que emprega hoje parte considerável da população Anapolina, a segregação das atividades de lazer, moradia e trabalho se torna mais visível. O entorno da cidade hoje aloca os condomínios mais desejados da população, e os shoppings centers são posicionados nas vias de grande fluxo que cortam a cidade no seu eixo longitudinal para abastecer o morador quando estiver se movendo entre suas atividades.

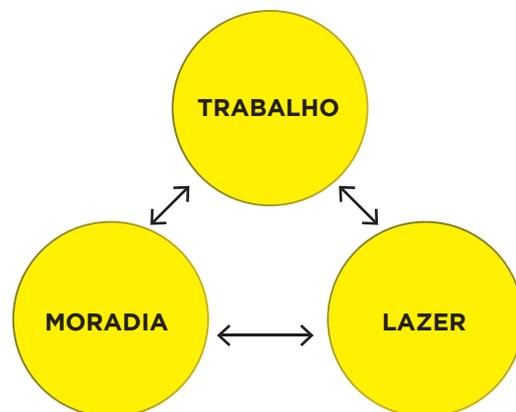
Atualmente o centro da cidade de Anápolis compete com outros centros urbanos sendo eles o bairro Jundiá e a Vila Jaiara, a diferença entre os três bairros são em como são alocadas as áreas comerciais e residenciais, no centro o comércio é predominante e alguns edifícios habitacionais são dispostos em torres, assim a parte superior das edificações voltadas para o comércio se torna inutilizada, a parte residencial do setor central acontece em sua periferia e se alastra por outros bairros. Já no bairro Jundiá e Jaiara não é bem assim que o comércio se desenvolve, por serem bairros posteriores ao centro, que como já vimos foi o primeiro bairro da cidade, a área comercial é menor que a residencial e mescla outras atividades de lazer tanto diurnas como noturnas, assim o tecido urbano permanece vivo todo o tempo.

As atividades comerciais presentes no centro são em sua esmagadora maioria voltadas para a venda e não lazer, da área estudada apenas 2,02% (de 297 edifícios comerciais , 6 deles funcionam após horário comercial) dos edifícios comerciais promovem atividades de lazer no período posterior ao horário comercial, o que ajuda no abandono das ruas durante a noite.

Atualmente a cidade possui um índice de adensamento característico de cidades médias, onde ela se encaixa, porque até o presente momento este dado não é uma preocupação da administração local, porém se continuar com esse ritmo de crescimento, Anápolis chegara a ser uma cidade completamente insustentável, pois quanto maior a área sem uso, degradada e sem segurança, mais as pessoas procuram os subúrbios da cidade onde encontrar segurança e lazer, aprendem a ignorar o restante da cidade onde não frequentam, assim os impostos coletados para gerir a cidade como um todo se torna insuficiente pois com uma área maior mais se gasta em infraestrutura.

Pode-se observar que Anápolis hoje se desenvolve para o sentido oposto ao centro da cidade, os condomínios Terras Alphaville e Estância Vale das Brisas no mapa marcados como 6 e 8 ainda estão em construção, o condomínio numero 5, Vinhas, ainda se encontra no papel e o número 7, Anaville, está começando a se solidificar agora. Todos estes condomínios se localizam próximo à BR-060 que dá acesso à Brasília.

A localização do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA, 11) foi pensada em ter um acesso rápido pela BR-153, além é claro de por se tratar de uma área industrial o recomendado é que seja localizado fora do tecido urbano, porém bairros começaram a ser construídos após o DAIA, assim em um período relativamente curto de tempo a cidade vai ter englobado o setor industrial.



[f.13]



GOIÂNIA

GO-330

BR-153

GO-222

GO-330

AV. GOIÁS

AV. BRASIL SUL

AV. FERNANDO COSTA

AV. UNIVERSITÁRIA

AV. BRASIL NORTE

BR-153

AV. JK

BR-414

BR-153

BR-060

GO-560

GO-330

3

2

1

13

12

11

10

9

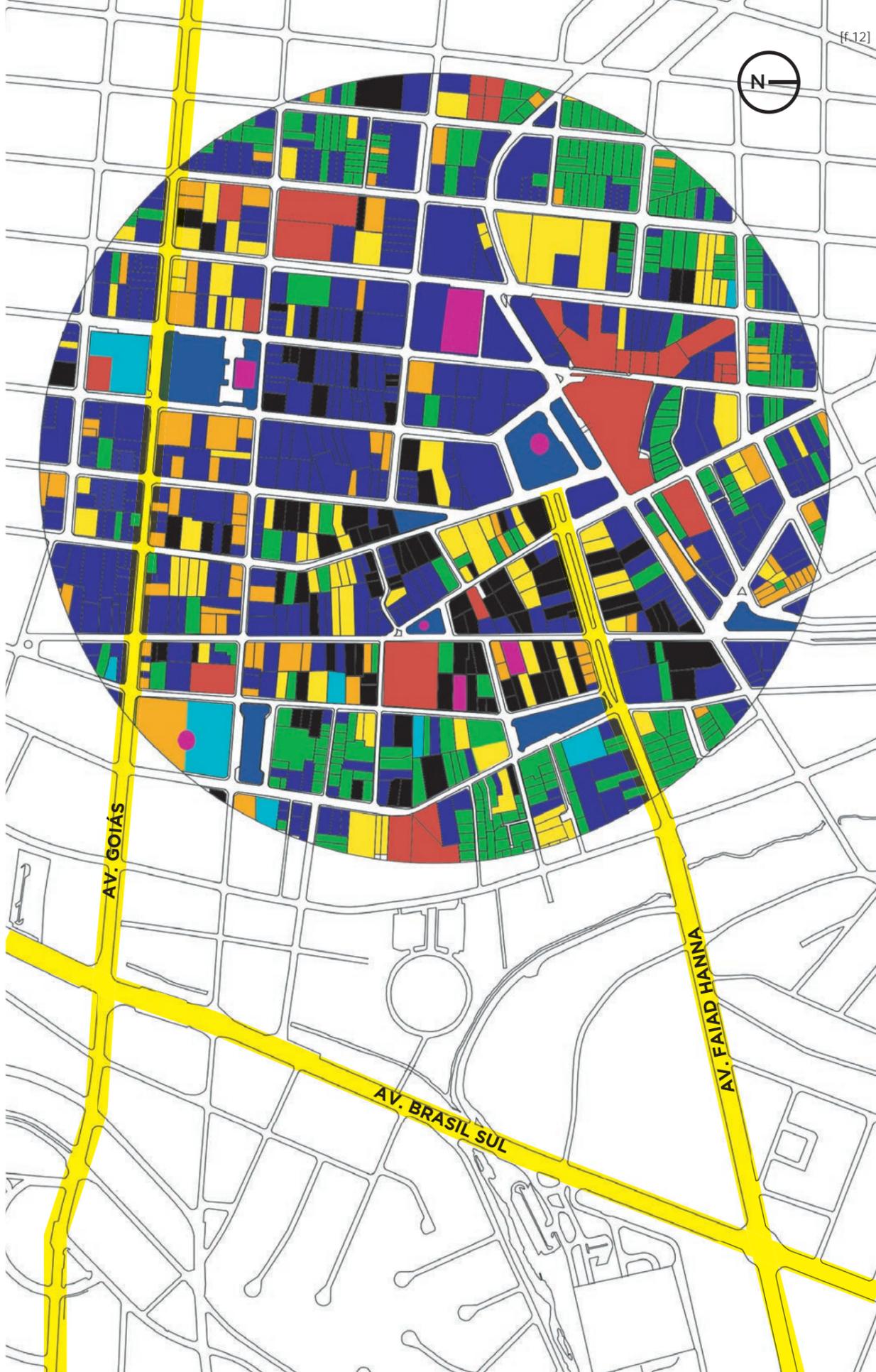
8

4

5

6

7



[f.12]

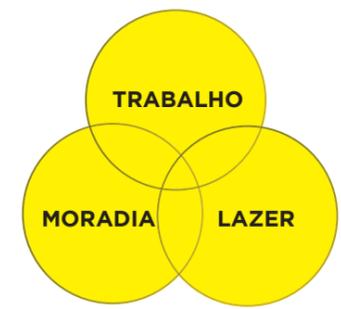
- LEGENDAS:
 [f.12] Mapa de usos do perímetro analisado.
- - Lotes Subutilizados
 - - Comercial;
 - - Residencial;
 - - Misto;
 - - Praças;
 - - Edifícios Históricos;
 - - Equipamento Público;
 - - Serviços;
 - - Religioso.

[f.13] Relação desejada entre as atividades primárias do ser humano urbano.

[f.14] Gráfico de comparação de adensamento urbano levando em conta número de habitantes por área territorial (hab/km²).

Anápolis segundo o IBGE possui uma área territorial de 933,156 km² (2018) maior até que o território da capital do estado que segundo o mesmo índice é de 728,841 km² (2018, sem contar a área metropolitana) e uma população cerca de quatro vezes menor que a capital, se tornando assim a cidade menos adensada aqui apresentada, até mesmo se tornando menos adensada que Phoenix.

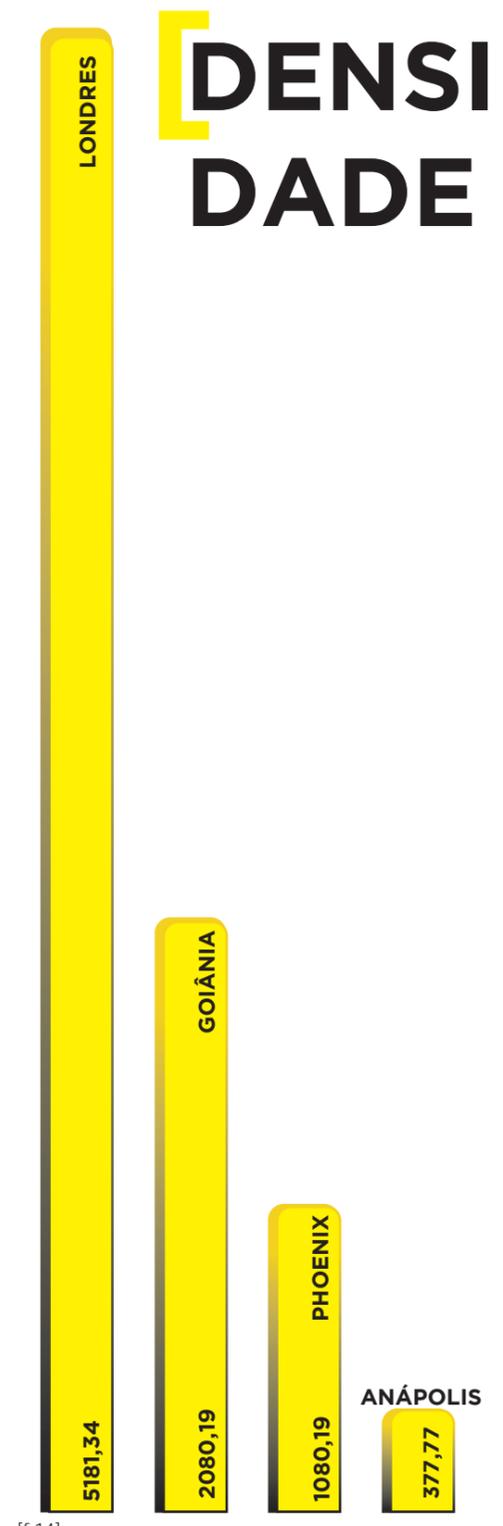
Desenvolver todo esse território seria um gasto gigantesco fora que desnecessário. Ao aproximar as atividades de lazer, comércio e moradia em bairros que estão sendo abandonados a uma única atividade como o centro, melhora a dinâmica do tecido urbano com a cidade, trás usos diferentes e possibilidades novas formas de desenvolvimento.



[f.13]

Ao incentivar áreas já edificadas e com infraestrutura solidificada, o gasto do município é bem menor e o adensamento aumenta, assim a cidade cria menos vazios urbanos e aumenta sua diversidade, cria bairros vivos e dinâmicos.

Com a finalidade de renovar a vida do centro, os terrenos subutilizados e abandonados foram analisados até a eleição de um terreno central, que apresentava maior possibilidade de mudança na dinâmica do bairro. A partir deste terreno foi traçado um raio de 500 metros como área de intervenção e impacto.



[f.14]



LEGENDAS:
[f.15] Imagem do centro
de Anápolis após o
período comercial.

CIDADE VIVA

A apropriação urbana da maioria das cidades contemporâneas privilegia o uso do automóvel e tira grande parte da vitalidade da cidade pelo direito de ir e vir garantido ao usar o automóvel, mas em contrapartida o direito de estar/permanecer em um lugar é totalmente ignorado. Fazer com que uma cidade seja viva está além de uma numerosa multidão ou do tamanho da cidade, segundo Jan Gehl (2010) essa vitalidade está presente quando o usuário encontra um espaço da cidade convidativo e popular. A cidade viva é amistosa e acolhedora com intenções de interação social.

Pode-se observar que a simples presença de pessoas nos indicam qual lugar frequentar, se vemos um bar cheio e outro vazio, naturalmente nos inclinamos a ir para o bar cheio pois passa a mensagem de que algo ali é bom, já o bar vazio nos passa a mensagem exatamente oposta, de que algo ali não está correto.

A cidade viva tenta trazer as pessoas as ruas em diversas atividades, ir, vir e principalmente a de permanecer.

A questão da densidade não é o único ponto a ser levado em consideração quando o assunto é vitalidade urbana, ainda segundo Gehl (2010) várias cidades demonstram espaços densos com baixa vitalidade urbana (exemplos: O centro de Sidney e Manhattan, Nova York), devido principalmente à seu gabarito, as pessoas que moram ou trabalham nos andares mais altos de seus edifícios possuem menor relação com a rua, pois além de não possuir contato visual direto com a mesma encontram dificuldade quanto a distância a percorrer para entrar e sair do edifício, Já para os usuários dos primeiros 5 pavimentos essa relação é mais nítida.

“Cidades vivas requerem estrutura urbana compacta, densidade populacional razoável, distâncias aceitáveis para serem percorridas a pé ou de bicicleta e espaços urbanos de boa qualidade.”

-Jan Gehl.

Além do gabarito dos edifícios o número de atividades deve ser alto, cidades vivas precisam garantir também alta variedade urbana e complexa, relações mais próximas das atividades sociais e lazer ajudam a intensificar as possibilidades da cidade.

O tempo que a pessoa gasta estando na rua também é um fator importante, assim como o trânsito. O trânsito rápido leva e traz as pessoas, mas o carro entra tão rápido no campo de visão humano quanto sai, ao possibilitar o trânsito lento aumentamos o número de pessoas dispostas a ficar, sentar em um café e ler um livro ou conversar com alguém. Portanto trânsito lento é igual a cidades vivas.

LEGENDAS:
[f.16] Garotas se
divertindo na praça em
Praga.
Foto: Aaron Kaslow.
Disponível em: flickr.com



MACRO

Diante das problemáticas apresentadas pela apropriação do tecido urbano da cidade de Anápolis, foram traçadas diretrizes para sanar ou mitigar os efeitos do abandono do centro.

Apesar do centro da cidade de Anápolis atualmente não estar em estado crítico de uso a ponte de se tornar um vazio urbano consolidado ou ainda um espaço que abriga atividades ilícitas entre outros, caso a apropriação do centro continue a se desenvolver da maneira que está se desenvolvendo, o seu fim será inevitável.

Dentro da área popularmente conhecida como centro (área comercial) os espaços abandonados ou subutilizados mostram potencialidades para a ocupação de maneira mais sustentável e socialmente correta.

Foram mapeados então os espaços vagos ou que exercem atividades secundárias como estacionamentos.

Para estas áreas atividades como lazer, moradia ou trabalho serão atividades primárias.

A desapropriação dessas áreas é feita indenizando seus proprietários, como acontece no plano diretor da cidade de São Paulo aprovado em 2014, tal diretriz, fomentada pelo artigo 182 da constituição de 1988 que preserva o adequado uso do solo urbano não edificado ou subutilizado, seria então implementada também no plano diretor da cidade de Anápolis.

O pertencimento dessas áreas à rede urbana é de suma importância, sendo assim a sua ocupação deverá seguir alguns padrões:

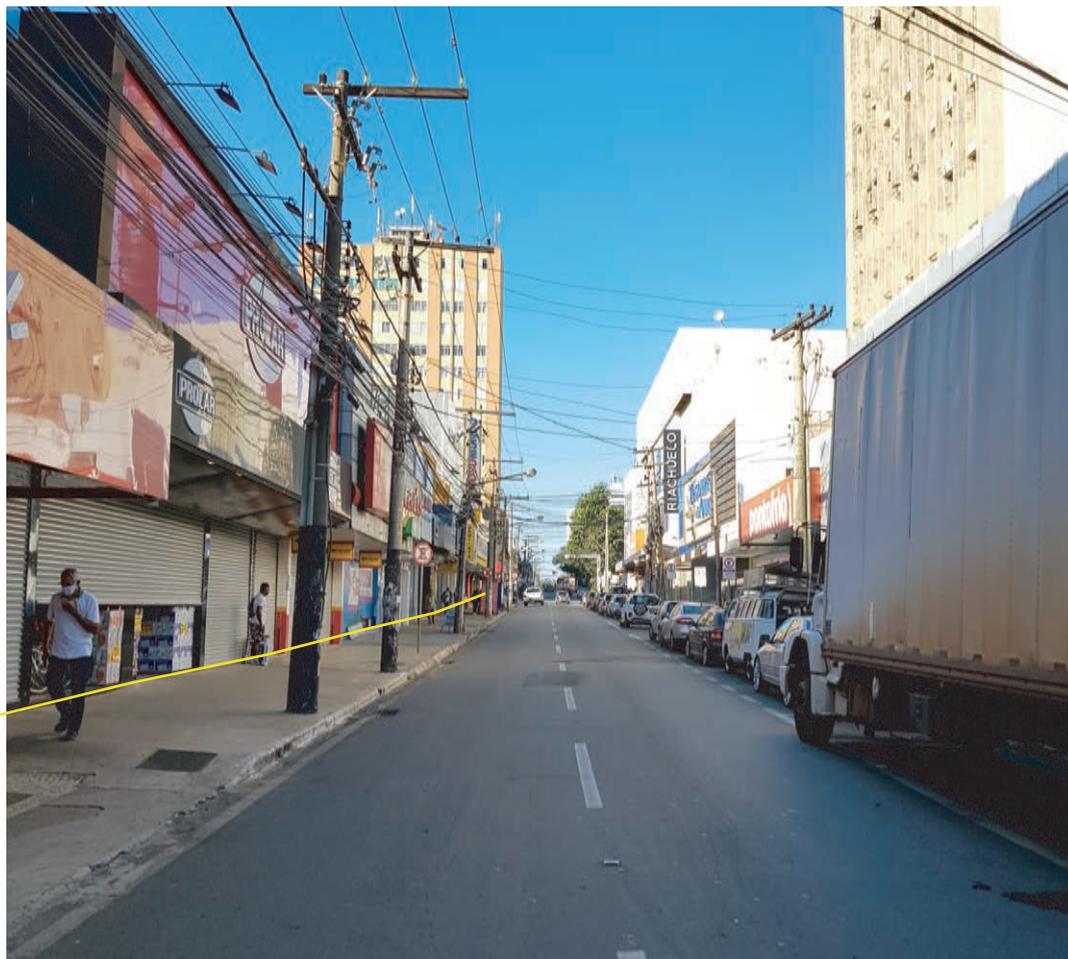
- a) As edificações não poderão ocupar a testada do lote e os gabaritos das edificações novas serão limitados de acordo com a distância da locação da edificação em relação ao limite do lote;
- b) Deve ser garantido o mínimo de permeabilidade do terreno de 25% (visto que a grande maioria das edificações presentes no centro da cidade não dispõe dessas áreas, configurando assim edificações irregulares.) mais poço de recarga para volume de chuva de 1 hora.
- c) De alguma forma o edifício proposto deve promover alguma atividade pública podendo acontecer de diversas maneiras como: Térreo público, destinação de parte do capital arrecadado voltado para evolução do tecido urbano, incentivando atividades culturais voltadas a população em algum dia específico do mês;
- d) Todas as edificações novas propostas deverão prever vagas de estacionamento além do necessário para atender o programa do edifício;
- e) Menor consumo energético afim de aliviar os sistemas já existentes no centro.



LEGENDAS:
[f.17] Mapa de parte do centro de Anápolis.
Dentro do círculo - Área de intervenção.
■ - Lotes Vagos ou subutilizados.

[f.9]

- a As edificações não poderão ocupar a testada do lote.



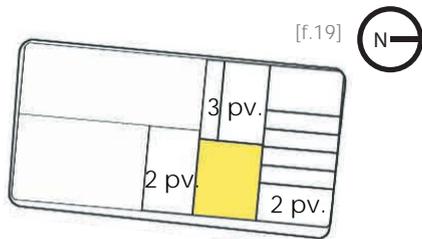
LEGENDAS:
[f.18] Foto da rua Engenheiro Portela com destaque para ocupação das edificações até o limite frontal do lote.

Como o centro da cidade é a parte mais antiga a sua ocupação é característica de outro tempo, as edificações principalmente comercial não possui nenhum recuo dos limites frontais do lote, assim o comercio delimita a rua e não dá espaço para um respiro, as edificações engolem o tecido urbano fazendo dele somente um corredor por onde chegam e saem os clientes.

As propagandas (que serão tratadas mais a frente) são agressivas e tampando as fachadas principais dos edificios e fazendo que o centro de Anápolis fique visualmente sujo e se pareça com qualquer outro centro urbano do estado ou do país.

Os novos edificios que virão a integrar o centro da cidade, dentro desta área delimitada de 500m de raio, deverão então obedecer a um recuo mínimo mais rigoroso que o presente no plano diretor municipal que prevê recuo de 5 metros frontais fora o passeio.

Previamente antes da aprovação de um novo projeto seja ele comercial ou residencial, seu gabarito não pode ultrapassar o gabarito dos edificios no entrono imediato do lote mais 1 pavimento exemplo: Caso os edificios existentes que fazem fronteira com o novo edificio possuam no máximo 3 pavimentos, o novo edificio então poderá ter no máximo 4 pavimentos.



Neste caso, o lote subutilizado onde funciona um estacionamento em amarelo poderá acomodar um edifício de no máximo 4 pavimentos com recuo frontal mínimo de 5 metros.

Esta diretriz poderá possuir exceção caso o lote tenha área maior que 3600 m². Neste caso o gabarito máximo da edificação segue a distância do limite do lote.

Edifício locado à 6m do limite do lote poderá ter gabarito máximo de 3 pavimentos, segue tabela:

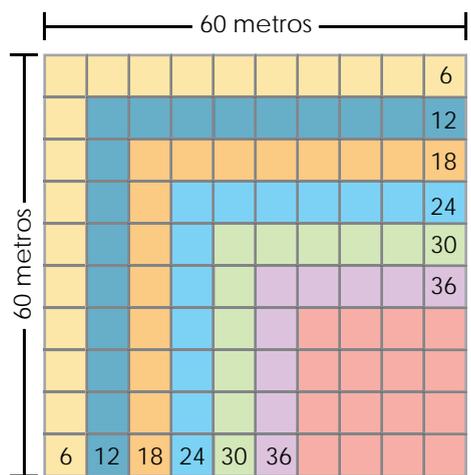
Distância do lmt frontal.	Nºde Pavimentos
6 metros	3 Pavimentos
12 metros	4 Pavimentos
18 metros	6 Pavimentos
24 metros	8 Pavimentos
30 metros	10 Pavimentos
36 metros	15 Pavimentos

[f.20]

Essas distâncias foram decididas de acordo com o que Jan Gehl mostra no livro: Cidade para pessoas. Onde um dos motivos para se ter cidades mais vivas é a relação da pessoa com a rua enquanto habita ou trabalha, garantida por edifícios mais baixos.

O número máximo de pavimentos fica limitado a 15 pois para uma cidade como Anápolis, 15 pavimentos devem conseguir sanar todas as necessidades do edifício.

A distância do limite do lote é para fomentar espaços urbanos públicos além de possibilitar um respiro para a forma presente de apropriação dos lotes no centro.



[f.21]

Esses espaços que sobram dos lotes com recuo pode contar como área de permeabilidade hídrica e também pode gerar espaços públicos de qualidade para o usuário da área a fim de estimular a permanência.

LEGENDAS:

[f.19] Diagrama para exemplificação de gabaritos.

[f.20] Tabela de relação entre distância do limite frontal e número de pavimentos.

[f.21] Diagrama de relação entre distância do limite frontal e número de pavimentos em lote de 60 x 60m.

- b) Deve ser garantido o mínimo de permeabilidade do terreno de 25% (visto que a grande maioria das edificações presentes no centro da cidade não dispõe dessas áreas, configurando assim edificações irregulares.) mais poço de recarga para volume de chuva de 1 hora.

A impermeabilização do solo é um processo recorrente na área anualizada, como a maioria dos edifícios é comercial e ocupam 100% do lote sem deixar áreas permeáveis o sistema de água pluvial acaba se sobrecarregando durante chuvas fortes.

Como o centro se localiza em uma parte alta da cidade as regiões que sofrem com essa impermeabilização são as partes baixas ao redor do centro, como a Avenida Brasil, a Vila Góis e o bairro São José.

Todos os novos edifícios que futuramente serão construídos devem além de conter 25% de sua área permeável, deve também conter um poço de recarga para conter o volume de chuva de 1 hora para minimizar os efeitos causados pelos lotes já existentes.

Locais públicos como calçadas e praças devem trocar a pavimentação para uma pavimentação adequada que permita a passagem de água.

- c) De alguma forma o edifício proposto deve promover alguma atividade pública podendo acontecer de diversas maneiras como: Térreo público, destinação de parte do capital arrecadado voltado para evolução do tecido urbano, incentivando atividades culturais voltadas a população em algum dia específico do mês.

Afim de fomentar o uso das ruas e visando o crescimento de um tecido urbano mais vivo, os novos edifícios implantados deveram de algum modo promover atividades para a população ou disponibilizar de uma parte de seu espaço físico para uso público.

Em caso de residências unifamiliares isoladas (casas) esta relação pode ser mantida com algum tipo de muro que permita permeabilidade visual da parte particular e pública (casa e rua) afim de manter uma relação de boa vizinhança.

Edifícios comerciais que não possuem espaço compartilhado poderá prestar algum tipo de serviço para a comunidade como: Feiras, exposições, apresentações artísticas ou ainda comércio voltado para a interação social como: cafés, bares e livrarias.

LEGENDAS:
[f.22] Imagem satélite com destaque para o Centro e bairros que sofrem com a questão do escoamento de água, Vila Góis e São João.



- d) Todas as edificações novas propostas deverão prever vagas de estacionamento além do necessário para atender o programa do edifício.

A presença do automóvel no centro implica em várias problemáticas. As vagas públicas, situadas nas ruas, são ocupadas pelos comerciantes e não pelos clientes, logo a ampla maioria das vagas são ocupadas antes das 8 horas da manhã criando uma barreira física para pedestres que tentam atravessar a rua.



Como maneira de desestimular o uso do carro as vias serão redimensionadas e o estacionamento nas mesmas serão proibidos, assim novas vagas de estacionamento serão propostas para os novos edifícios que ocuparem os lotes vagos ou subutilizados, porém essas vagas são de caráter privativo estimulando assim outras maneiras de transporte.

Esses estacionamentos propostos não poderão acontecer como atividade primária, sendo alocado onde parecer melhor dentro do projeto arquitetônico, tendo o subsolo como local de preferência.

- e) Menor consumo energético afim de aliviar os sistemas já existentes no centro.

Para um menor consumo energético algumas estratégias podem ser adotadas como: Uso de fontes alternativas de energia como eólica ou solar.

- Caso o edifício proposto não possua estrutura para suportar a instalação de painéis fotovoltaicos ou espaço para comportar turbinas eólicas essa atividade pode ser transferida para algum outro edifício próximo sob acordo de aluguel do espaço improdutivo.

- Caso algum edifício produza mais energia do que consome, no lugar de voltar essa energia para a rede elétrica municipal, esse excedente será prioritariamente destinado a outros edifícios presentes no seu entorno. Essa medida tem o intuito de diminuir o custo da energia no centro e tornar mais barato o custo de vida, afim de incentivar a vinda de novos moradores e usuários.

LEGENDAS:
[f.23] Foto da rua Rui Barbosa com destaque para ocupação dos veículos na rua antes do horário comercial.

[f.24]



LEGENDAS:
[f.24] Mapa de ligação
das praças.
■ - Praças;
■ - Vias onde as
calçadas aumentaram;
■ - Calçadas
redimensionadas.

Em caso de edifícios já construídos algumas dificuldades aparecem como: Imóveis privados, inadequação das edificações e desinteresse das empresas privadas. Nesses casos a desapropriação (quando necessária) seria feita como no caso de terrenos, indenizando o proprietário.

Aumentar a participação do envolvidos na tomada de decisões e tornar o processo mais transparente são diretrizes para tornar esse processo mais fácil. Para conectar todos os edifícios provenientes das formas de ocupação acima listadas um projeto para requalificação das vias de tráfego priorizando o pedestre é de suma importância.

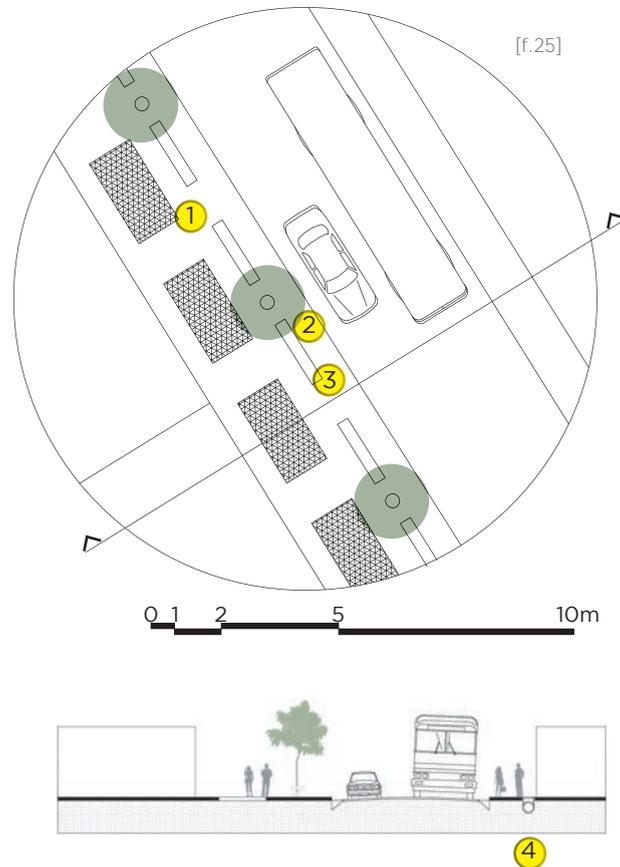
Algumas vias, que ligam as praças, com 9 metros de largura serão reduzidas à 6 metros. A proibição de estacionamento nas vias. Têm o intuito de desestimular o uso do automóvel no centro.

Os 3 metros que antes compunham os 9 metros de vias serão destinados a calçadas que compartilharão vias para pedestres e ciclistas.

A fiação da área deve ser completamente enterrada afim de diminuir o custo com manutenção e aumentar o controle das autoridades sobre os chamados "gatos".

A área como um todo deve se tornar mais arborizada para minimizar os efeitos do CO². As vias que antes possuíam 9 metros agora devem comportar no mínimo uma árvore de pequeno ou médio porte a cada 7 metros de distância.

Árvores de grande porte serão reservadas para ocupações em lotes subutilizados e áreas públicas, já que sua raiz pode interferir na distribuição da rede elétrica subterrânea, essa problemática pode ser melhor controlada em um projeto de âmbito arquitetônico.



LEGENDAS:

[f.25] Ampliação do trecho.

1 - Piso PAVEGEN gerador de energia (detalhe próxima página.);

2 - Espécie de árvores: Pluméria Rubra (Jasmim-Manga) e Bauhinia Folicata (Pata-de-vaca);

3 - Banco em concreto com tomadas de uso público (detalhe próxima página).

[f.9] Corte esquemático da via.

4 - Duto de fiação subterrânea (detalhe próxima página).

[f.27]



LEGENDAS:

[f.26] Esquema de ligação do PAVEGEN. Disponível em: Pavegen.com

[f.27] Sistema PAVEGEN implantado. Disponível em: Pavegen.com

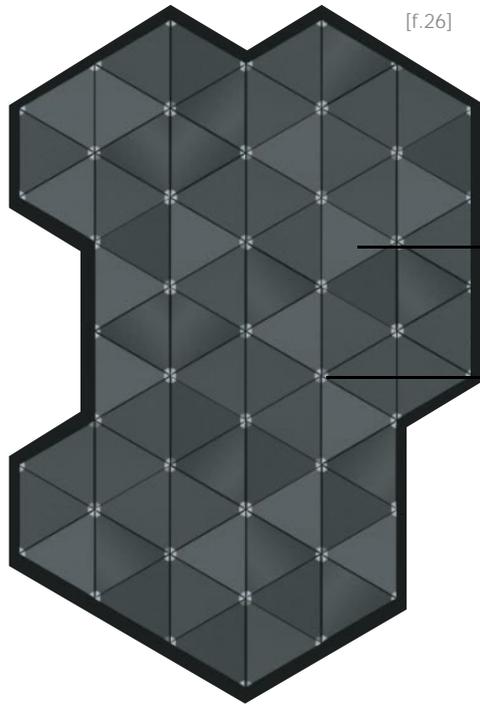
[f.28] Esquema de benefícios do PAVEGEN. Disponível em: Pavegen.com

1 PAVEGEN é um piso feito de borracha que transforma energia cinética dos passos em energia elétrica.

Através de minigeradores cinéticos posicionados nas extremidades do piso, a energia é captada e mandada diretamente para a rede elétrica local.

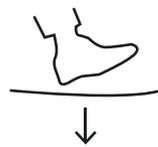
Cada passo gera **5 Watts** de energia. Esse sistema será ligado à rede elétrica local afim de aliviar a demanada e baratear a conta de energia no centro.

[f.26]



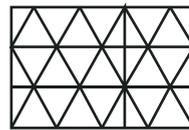
Piso de borracha com durabilidade média de 20 anos.

Gerador que transforma a energia cinética em elétrica.



PASSOS

+

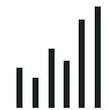


PAVEGEN

=



[f.28]
ENERGIA



DADOS

O sistema é capaz de cruzar dados e através de um aplicativo próprio onde mostra quando é necessário manutenção e qual o fluxo de pessoas na região.

2 Foram escolhidas árvores de médio porte com florescência regular para compor a nova configuração do centro. Sendo elas:



[f.29]

Pata de vaca - Bauhinia Folicata



[f.30]

Jasmim Manga - Pluméria Rubra

3 Os bancos novos propostos tem o intuito de sanar a nova demanda proporcionada pelo aumento do uso das ruas.

Cada banco possui 2 tomadas de uso público localizadas na parte de baixo do banco e são abastecidas pela energia gerada pelo PAVEGEN.

Construídos de concreto visando uma maior durabilidade.

4 Para diminuir o custo com manutenção e propiciar um ambiente urbano visualmente mais limpo, as fiações foram enterradas.

Alocadas na calçada oposta à calçada que aloca o PAVEGEN para facilitar a manutenção, caso ocorra a necessidade de manutenção das duas redes ao mesmo tempo (PAVEGEN e rede elétrica comum).

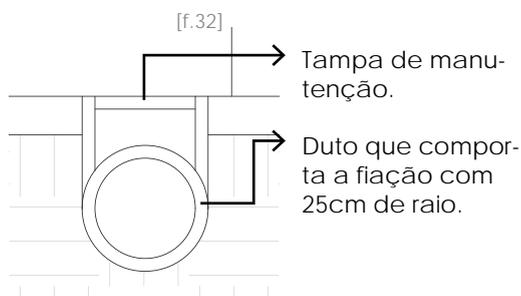
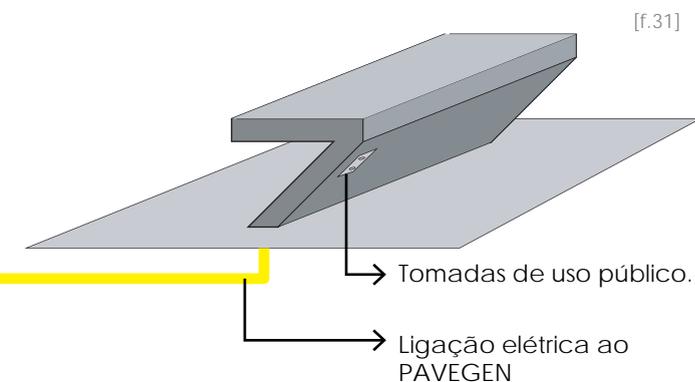
LEGENDAS:

[f.29] Foto de planta Pata-de-vaca. Disponível em: plantei.com

[f.30] Foto de planta Jasmim-manga. Disponível em: plantei.com

[f.31] Esquema mobiliário público.

[f.32] Esquema de rede elétrica subterrânea.



A TEORIA DAS JANELAS PARTIDAS E AS PROPAGANDAS.

Em 1969, na universidade de Stanford (EUA), o Professor Phillip Zimbardo realizou uma experiência social.

Ao deixar duas viaturas de polícia em duas regiões distintas dos Estados Unidos, uma foi deixada em Bronx, uma região até então conhecida por ser conflituosa e pobre, já a outra foi deixada em Palo Alto, região rica e tranquila da Califórnia.

Assim o Prof. Zimbardo observou que a viatura deixada no Bronx começou a ser rapidamente vandalizada em poucas horas, foi completamente depredada, as pessoas roubaram suas rodas, rádio, motor, sirene e tudo aquilo que conseguiam carregar, o que não conseguiram foi destruído. Já a viatura abandonada em Palo Alto continuava inteira.

Após uma semana a viatura em Palo Alto continua intacta, então o professor foi lá e quebrou um dos vidros do veículo, e rapidamente as pessoas começaram a depredar a viatura, dentro de pouco tempo ela se encontrava em situação semelhante a viatura deixada no Bronx.

Com esse experimento Zimbardo concluiu que um vidro partido em uma viatura abandonada transmitia a ideia de deterioração, desinteresse e despreocupação que entra em conflito com as normas de convivência e remete a uma ideia de ausência de lei.

Outros experimentos semelhantes a esse foram feitos posteriormente por James Q. Wilson e George Kelling, que desenvolveram a teoria das janelas partidas que diz que os delitos são maiores em regiões onde a sujeira, o maltrato e o descuido são maiores.

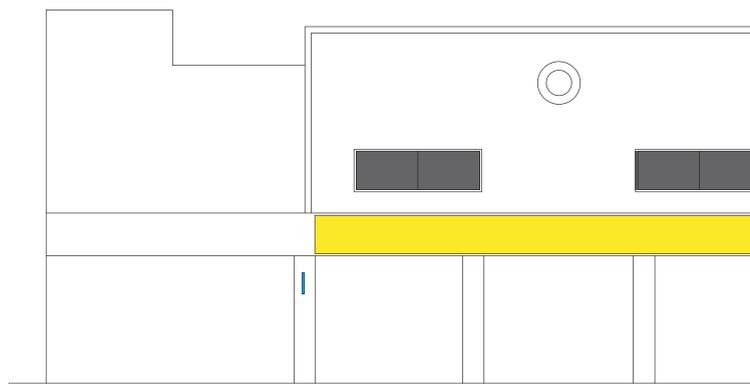
Assim reparam que quando um edifício tinha a sua primeira janela quebrada rapidamente as outras também eram depredadas, desta maneira o centro de Anápolis precisa passar por manutenções periódicas além de uma reforma das fachadas dos edifícios.

Muitas vezes as verdadeiras fachadas são completamente deixadas a segundo plano enquanto são encobertas por letreiros de propagandas comerciais.

Assim surge uma diretriz para sanar este problema, a padronização da propaganda como ocorre em cidades históricas fazendo empresas como o McDonalds se formalizar de acordo com a característica visual do local se mostra uma excelente alternativa.

Para os edifícios comerciais já presentes então as mudanças para ajudar a aumentar o interesse do cidadão pelo centro da cidade são:

- a) Padronização das propagandas comerciais e fachadas, priorizando a fachada do edifício original;
- b) A manutenção da calçada em frente a edificação deve ser mantida pelo proprietário, mas qualquer alteração deve ser previamente autorizada.



Propaganda limitada às áreas marcadas em amarelo e azul.

Faixa principal em amarelo com altura máxima de 1 metro e placas (marcadas em azul) com tamanho máximo de 1m x 0,50m.

Assim as fachadas originais dos edifícios são preservadas e a propaganda continua a acontecer mas de maneira secundária abrindo caminho para uma nova perspectiva do centro da cidade.

Não se pode ignorar a vida comercial informal presente no centro, vendedores ambulantes e os conhecidos camelôs compõe parte dessa diversidade. Esse tipo de profissional muitas vezes preza pelo local de sua banca para estabelecer clientela, porém contam com a vantagem de poder mudar seu local de venda pelo fato de seu comércio ser baseado em um carrinho ambulante.

Essa característica deve ser preservada e melhorada, com a ampliação das áreas de pedestre também aumenta o local onde os comerciantes informais podem exercer sua profissão, porém muitos deles que não residem próximo ao local onde está acostumado a estacionar, precisa alugar espaços privados para guardar seus carrinhos de terceiros.

Esses locais de aluguel podem ser transferidos para um local só, além de padronizar o valor deste aluguel, possibilitando para o comerciante um maior controle de suas finanças, ele ganha também a possibilidade de não precisar mover seu comércio de lá, e em dias chuvosos ganha um abrigo para continuar a comercialização, então assim ele possui a liberdade de andar pelas ruas do centro além de possuir uma espécie de mercado, local físico onde seriam guardados os carrinhos.

LEGENDAS:

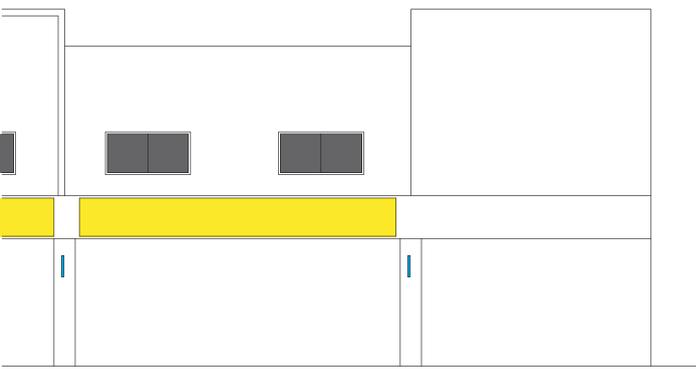
[f.33] Foto da rua Engenheiro Portela com destaque para entrada da galeria "Central Shopping" e para carrinho comercial.

[f.34] Proposta de apropriação da edificação com propagandas e letreiros regulares.

[f.33]



[f.34]



A QUESTÃO DA HABITAÇÃO.



HABITAÇÃO EM CENTROS URBANOS.

LEGENDAS:
[f.35] Página anterior -
Bloco de apartamentos,
Berlín Alemanha. Foto:
Ondré Anberlin.
Disponível em: flickr.com

A questão da habitação merece destaque especial por se tratar de uma questão complexa quando nos referimos a habitações de interesse social em centros urbanos.

Segundo Jacobs (2000) as habitações de interesse social devem ser incentivadas em locais integrados à cidade, seguros e que garantam diversidade e vitalidade.

O Ministério das Cidades (2005) mostra a importância do uso de maneira sustentável dos centros urbanos através da reabilitação de edifícios degradados e/ou abandonados.

A apropriação das calçadas por pessoas com diferentes intuitos é uma das características marcantes nos centros urbanos (Maricato, 1998). Assim as diferentes atividades exercidas nas calçadas garantem a vida nas ruas e acabam por gerar interesse das pessoas na cidade.

Jacobs aponta que algumas condições são importantes para gerar diversidade e impulsionar a economia local:

- a) Quadras de pequenas dimensões, facilitando o fluxo;
- b) Alta densidade demográfica;
- c) Diversidade de usos;
- d) Preservação do patrimônio já edificado.

Apropriar o centro têm como objetivo combater pontos levantados por Ascher (2010) sendo eles: Formação de bairros cercados de muros e exclusão da população menos favorecida.

A habitação de interesse social no Brasil vem sendo executada sob caráter imobiliário especulativo tendo o lucro como fator principal escondido sob a premissa de diminuir o déficit habitacional do país.

Entre 1964 e 1986 o BNH (Banco nacional de habitação) promoveu 4 milhões de moradias através do SFH (sistema financeiro de habitação) (Rolnik, 2015).

Assim foram promovidos edifícios que não possuem relação com o usuário em lotes distantes e de qualidade arquitetônica duvidosa como agente de transformação do tecido urbano (Maricato, 2000).

Zonas periféricas, situadas nos limites das cidades acabam se tornando

barreiras para a população por isolar de maneira espacial (com baixa oferta de transporte público) os moradores (Jacobs, 2000).

Segundo Maricato (2000) a habitação urbana deve estar conectada a redes de infraestrutura como: água, esgoto, energia elétrica, drenagem pluvial e pavimentação e serviços urbanos, como transporte coletivo, coleta de lixo, educação, saúde e abastecimento.

O centro possui infraestrutura formalizada e é bem abastecido de serviços urbanos, porém possui alguns pontos que deixam de atrair moradores de outras partes da cidade, como: água e energia mais caros, sujeira e sensação de insegurança.

O que torna as ruas mais seguras é o uso delas, pessoas vigiam pessoas, não câmeras ou circuitos de segurança (Jacobs, 2000). Assim as diretrizes para habitação diferem das diretrizes gerais previstas para atividades comerciais e de lazer.

Além do macro planejamento urbano, a habitação de interesse social conta com mais potencialidades para promover um espaço urbano diverso, já que ela conta com a característica de ser compartilhada e não totalmente privada, sendo assim as diretrizes para este tipo de ocupação são:

1) As edificações habitacionais devem promover um espaço público afim de fomentar a diversidade no tecido analisado;

2) Os recuos previstos no plano diretor devem ser respeitados, porém além dos recuos laterais de 1,5 metros para edificações até 3 pavimentos e de 5 metros frontais para o mesmo gabarito de edificação, outros recuos devem ser incentivados para gerar espaço público de qualidade;

3) Caso a atividade exercida no terreno apropriado para a construção da habitação seja estacionamento privado, esta atividade pode continuar a ocorrer no subsolo.

Ao se implantar habitações de interesse social em centros urbanos estamos lutando para uma cidade mais igualitária e justa.

Como a habitação é um processo mais delicado, foi detalhado aqui a proposta de uma edificação com o propósito de se tornar totalmente integrada ao tecido urbano presente e promover uma mútua relação de sustentabilidade em relação aos edifícios adjacentes.

LEGENDAS:
[f.36] Mulherese
conversando.
Foto: Lieven Soete.
Disponível em: flickr.com



PROJETO HABITACIONAL.



POR QUE ESTE TERENO?

O setor central possui uma maneira peculiar de ocupação, passando desde as vielas originais do primeiro traçado urbano à vias que antes abrigavam linhas férreas. É um pedaço da gleba urbana extremamente rico em história e significado, mas que precisa ser habitado de uma forma diferente para gerar diversificação de usuários em tempo integral.

Assim algumas características de ocupação do centro foram mapeadas:

- a) GALERIAS COMERCIAIS;
- b) RECUO PADRÃO;
- c) PROXIMIDADE DE TRANSPORTE PÚBLICO;
- d) USO DO TERRENO.

[f.37] Página anterior, Renderização do projeto de habitação.

LEGENDAS:
[f.38] Mapa de escolha do terreno.

■ - Terreno;

■ - Galerias;

■ - Terminal Rodoviário urbano.



[f.38]

a). As galerias presentes no bairro se formaram há bastante tempo, se tornando parte integral e insubstituível para a dinâmica do setor, de tal forma que os moradores e pessoas que frequentam o centro conseguem cortar caminho ao atravessar alguma galeria, além de algumas delas possuírem enorme valor histórico como o Mercado Municipal de Anápolis.

b). A falta de recuo frontal é uma característica forte do centro da cidade que reflete uma forma antiga de comércio, onde o espaço para o carro não era muito levado em conta e sim a propaganda e visibilidade que o edifício podia ter ao ocupar a testada do lote.

c). O terminal urbano se localiza no centro e é parte responsável pela vida remanescente na região.

d). O terreno escolhido assim como tantos outros vizinhos a ele, hoje exerce a função de estacionamento afinal, os veículos que ocupam as ruas do setor central são em maioria dos lojistas que chegam antes do horário comercial e estacionam próximo ao seu trabalho.

A partir destes pontos, com o intuito de possibilitar permeabilidade física e visual através do edifício, de ser uma edificação que não agrida de forma visual o seu entorno imediato respeitando o gabarito das edificações, que possa dar um alívio para a quantidade de informação entregue ao usuário que transita pelo centro e que seja abastecido de transporte público o terreno escolhido se situa entre as ruas Quinze de Dezembro e Engenheiro Portela.

PROGRAMA

O objetivo do projeto é, acima de qualquer coisa, promover uma consciência de cidade ao implantar uma habitação não convencional no centro comercial original, de forma a incentivar o retorno da moradia no centro e a execução de suas atividades primárias em um raio de 500 metros.

Para isso o projeto inicial precisa ser um intermediador das propostas futuras, articulando o tecido urbano de forma a criar fluxos e permanências e principalmente diversidade de usos, promover encontros entre vários tipos de usuários da cidade visando uma comunidade mais justa e transparente.

Para ser possível uma ocupação assim, após a escolha do terreno o programa de necessidades foi pensado da seguinte maneira:

- a) Uma praça pública que possa funcionar fora do horário comercial e possua a possibilidade de comportar exposições e feiras.
- b) Um comércio voltado principalmente ao lazer, já que esta é a atividade com menor incidência na área analisada.
- c) Moradia. Já que o centro possui muita oferta de emprego proporcionado pela quantidade de comércio, diminuindo assim o fluxo de carros de pessoas que moram longe e trabalham no centro.
- d) Permeabilidade do solo. Os lotes do "centrão" são em sua maioria ocupados quase que totalmente, assim a área permeável presente no setor é mínima.

Os 1.980,36m² do terreno, dispostos em 83m longitudinalmente e com desnível de 1,2m no sentido oeste leste (longitudinal) foram dispostos da seguinte maneira:

[f.39]



LEGENDAS:
[f.39] Diagrama de programa de necessidades.

Ocupação térrea: 1600 m² construídos 80% - 20% Área permeável direta

EDIFÍCIO

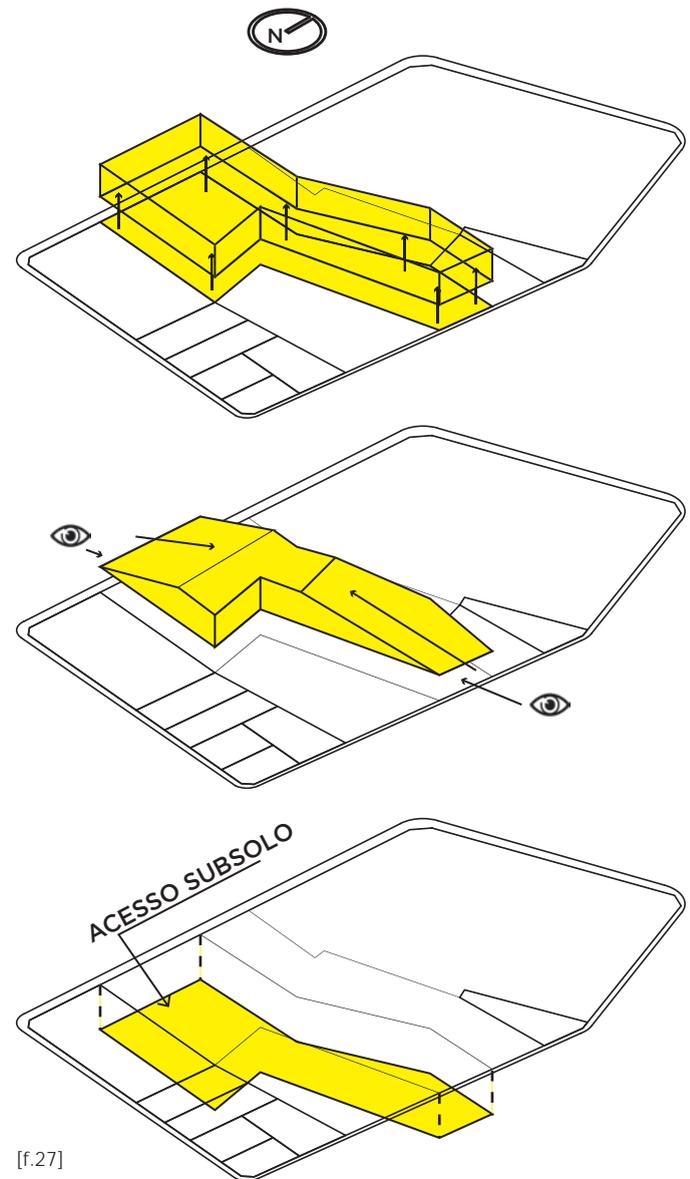
O terreno possui acesso tanto pela rua Quinze de Dezembro a leste, como pela Engenheiro Portela a oeste e a ocupação foi pensada de modo que permitisse a transposição do usuário da cidade de uma rua para a outra, assim como acontece nas galerias comerciais. Ao elevar o edifício é possível dar à população uma área de uso comum, e ao abastecer essa área com comércio voltado ao lazer estendemos as horas de uso do local. O espaço gerado é capaz de abrigar exposições e feiras em diferentes horários.

A ideia de deixar o térreo público é de aproximar os usuários noturnos do centro que muitas vezes procuram lugares cobertos por marquises para se reunirem, assim promover o contato entre as pessoas que moram ali e as que usam o espaço, para que aos poucos os preconceitos e discriminações sejam deixadas de lado e possibilite uma convivência entre diferentes usuários da cidade.

Afim de não agredir o entorno imediato o gabarito do projeto foi pensado para ser mais alto na parte mais ampla do terreno, assim criar um respiro em relação as edificações vizinhas. Ao recuar as fachadas principais para dentro do terreno a ideia é que quando o pedestre passe pelo local ele se sinta convidado a entrar e conviver no espaço público.

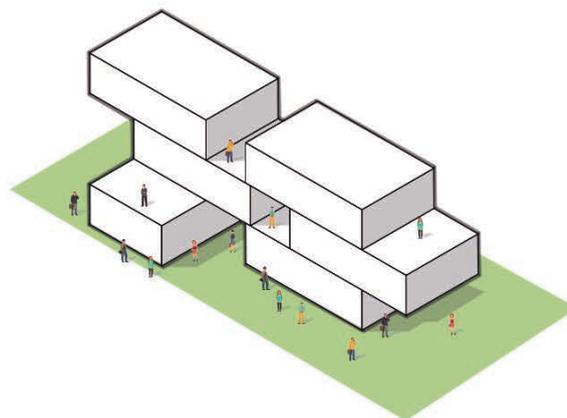
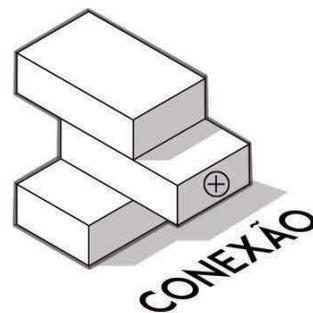
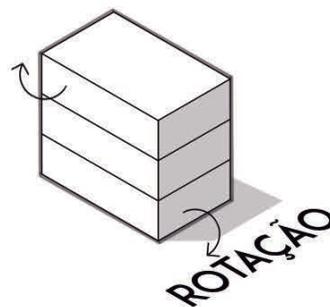
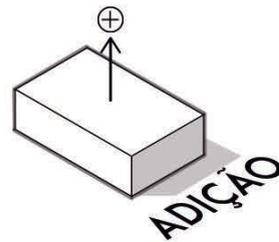
Um subsolo destinado à estacionamento foi previsto não para os moradores da edificação mas para que essas vagas possam ser alugadas aos trabalhadores da região, uma forma de tirar um pouco dos veículos da rua e permitir uma apropriação voltada ao pedestre.

LEGENDAS:
[f.40] Diagrama de ocupação do terreno.



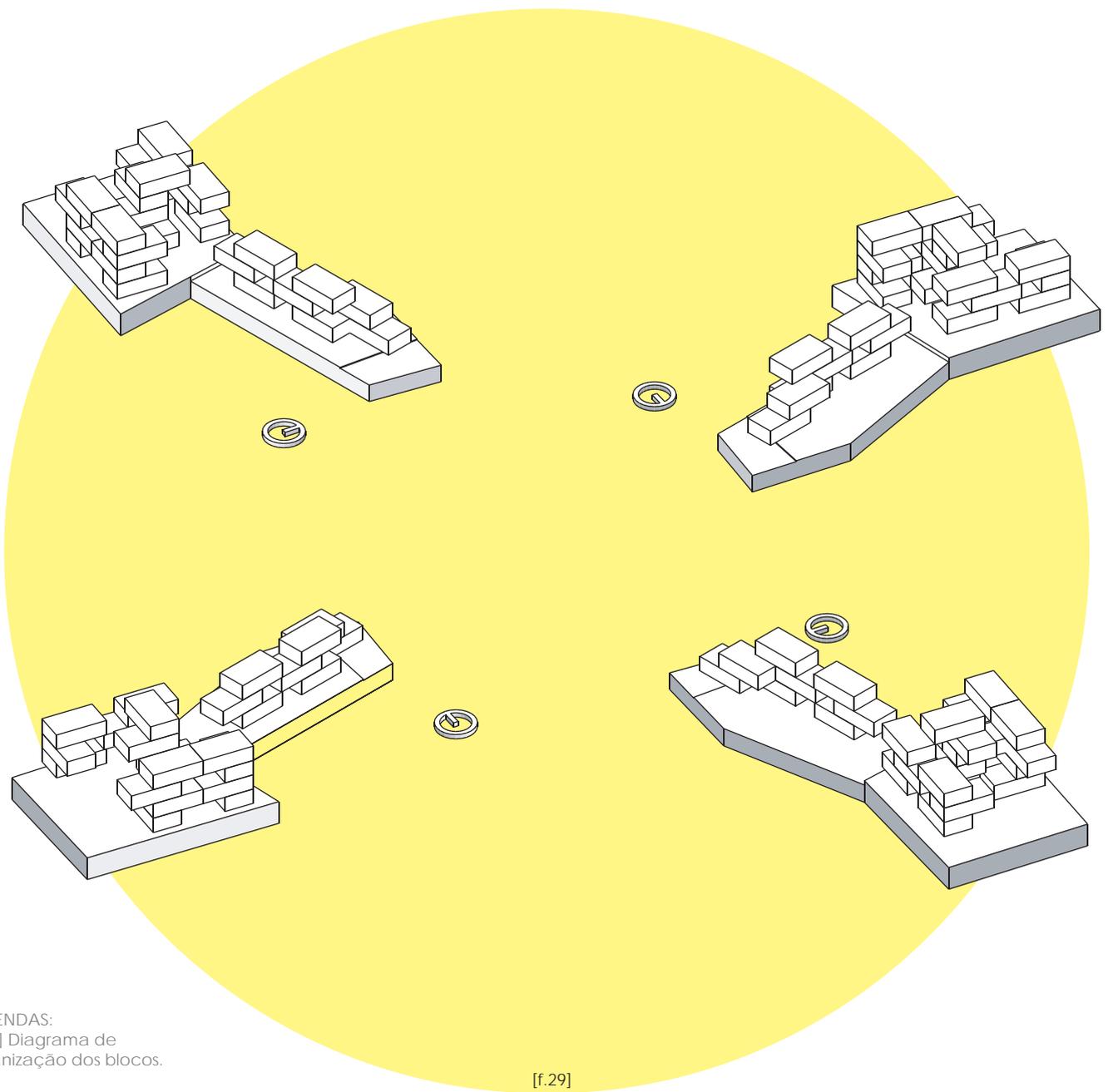
As unidades habitacionais possuem 60 m² e dois diferentes layouts, apesar da estrutura ser independente da vedação, as prumadas de esgoto e água potável não mudam. Ao rotacionar uma unidade em cima da outra se criam varandas que servem para atividades secundárias como exercícios, ler um livro ou tomar um café tudo de maneira a ser compartilhada, algumas vezes estas varandas dão lugares a hortas compartilhadas ou livrarias também compartilhadas.

Ao abrir a porta cada vizinho compartilha com o próximo uma varanda, assim os moradores estão sempre em contato e criando cada vez mais um senso de unidade, este senso é importante para a conexão do edifício com o tecido urbano. Ao compartilhar parte de suas atividades diárias as pessoas começam a se abrir para enxergar a cidade de maneira diferente.



LEGENDas:
[f.41] Diagrama de
organização dos blocos.

[f.28]



LEGENDAS:
[f.42] Diagrama de
organização dos blocos.

[f.29]

A atividade exercida neste lote escolhido para implantação da proposta hoje em dia é de estacionamento privado, com a desapropriação do terreno pela prefeitura através da diretriz já mostrada aqui, essa atividade de estacionamento será deslocada para o subsolo, abrigando 33 vagas comuns e 2 para deficientes físicos, o que é mais do que 1 por apartamento, vendo que as unidades habitacionais são 22.

A ideia é que o estacionamento no subsolo continue de caráter privativo, porém cada morador é dono de uma vaga podendo aluga-la mensalmente para funcionários que trabalhem na área já que a região é suficientemente abastecida com transporte público.

O térreo do edifício serve então como espaço público se tornando uma extensão da pequena praça frente ao terreno. Ao ligar uma rua a outra acaba se tornando também um espaço de passagem que fomenta o passeio urbano.



LEGENDAS:
[f.43] Planta do subsolo, escala indicada.
- Reservatório inferior.

[f.44] Planta Térreo, escala indicada.
- Cafeteria/Bar.
- Restaurante/Bar.
- Livraria.
- Área verde.
- Caixa de circulação vertical.

LEGENDAS:
[f.45] Planta do primeiro pavimento, escala indicada.
[f.46] Planta do segundo pavimento, escala indicada.

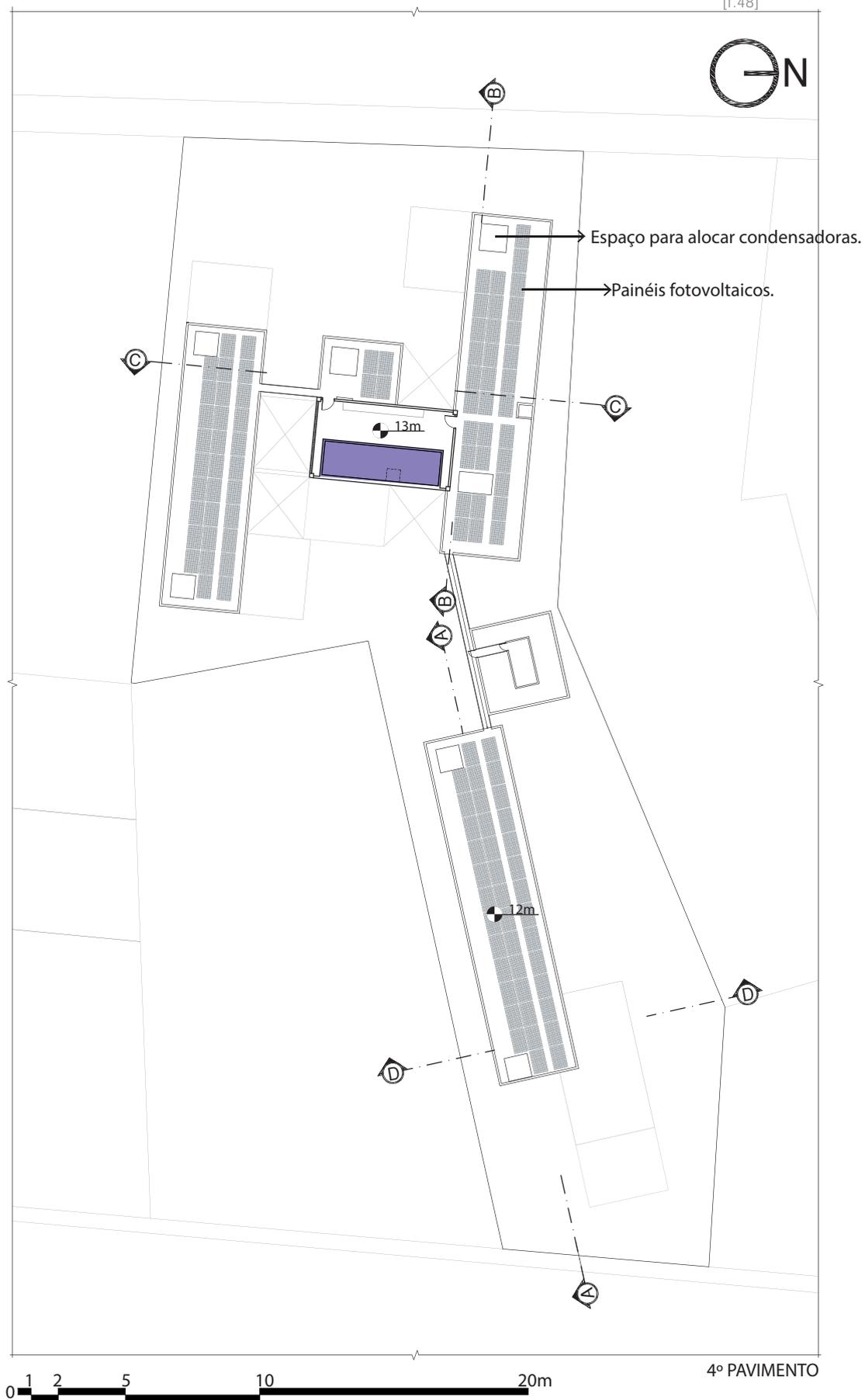


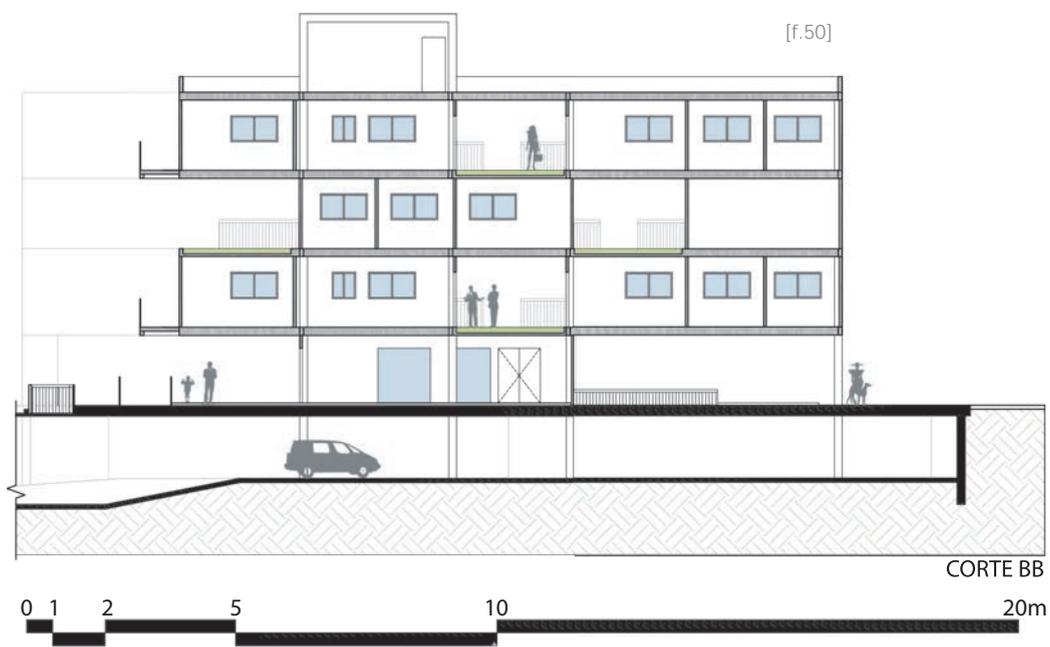
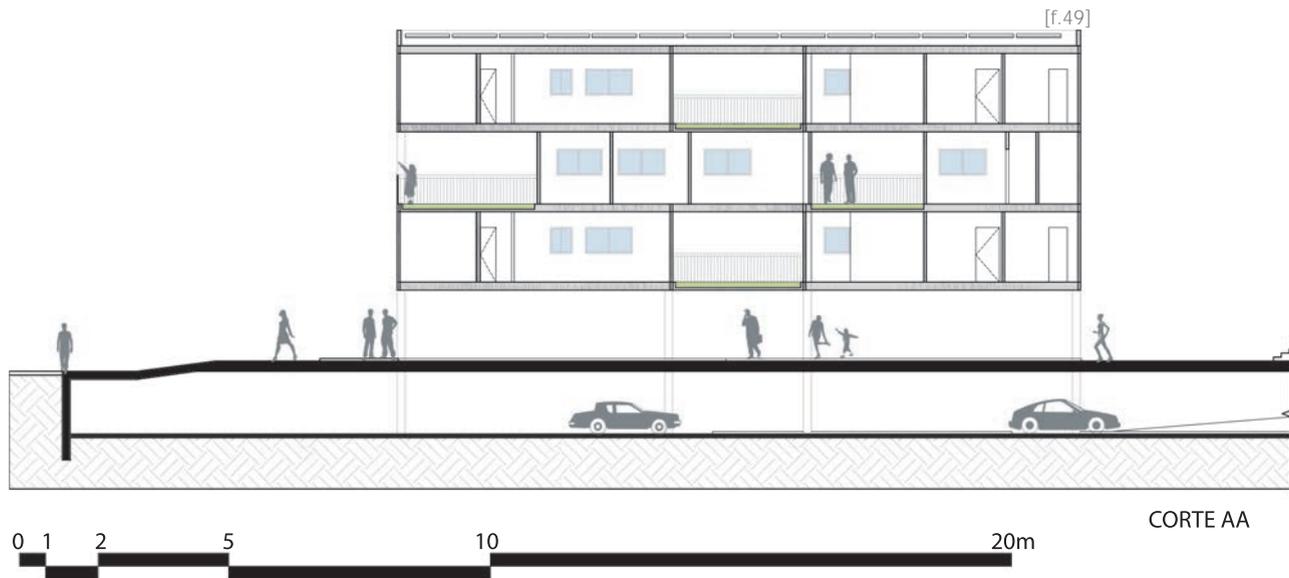


LEGENDAS:
[f.47] Planta do terceiro
pavimento, escala
indicada.



LEGENDAS:
[f.48] Planta do quarto
pavimento, escala
indicada.
■ - Reservatório
superior.





LEGENDAS:
[f.49] Corte AA, escala indicada.

[f.50] Corte BB, escala indicada.

LEGENDAS:

[f.51] Corte CC, escala indicada.

[f.52] Corte DD, escala indicada.

[f.53] Ampliação do corte DD

[f.54] Detalhe laje jardim.

[f.55] Detalhe vedação.

[f.56] Detalhe encaixe da estrutura metálica.

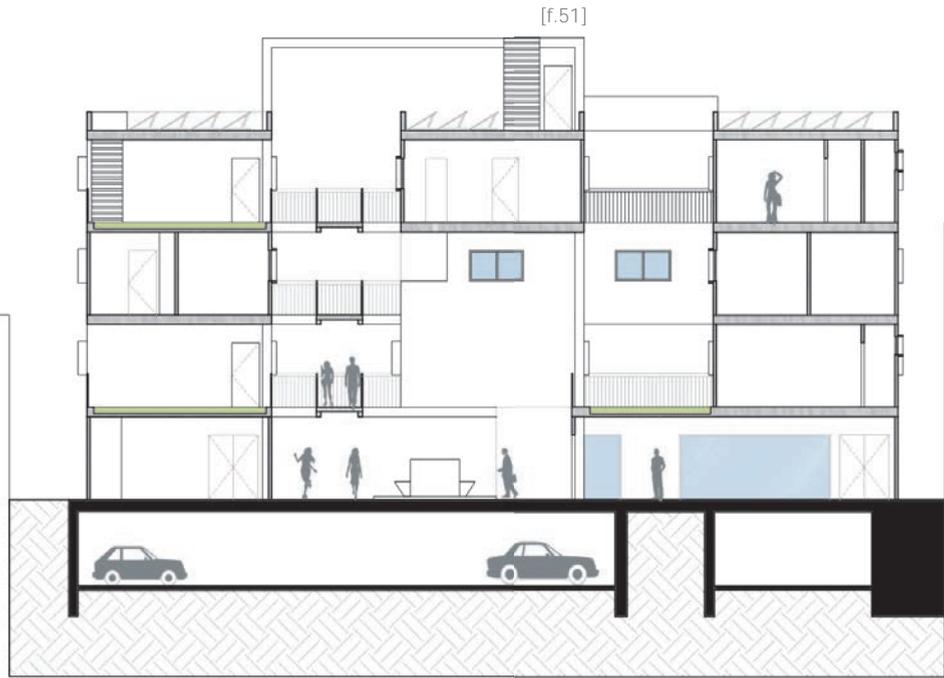
[f.57] Detalhe concreto armado, estrutura subsolo.

[f.58] Ampliação cimento queimado.

[f.59] Ampliação piso de madeira.

[f.60] Exemplificação da espécie de eucalipto utilizada.

[f.] Exemplificação da espécie de grama utilizada.



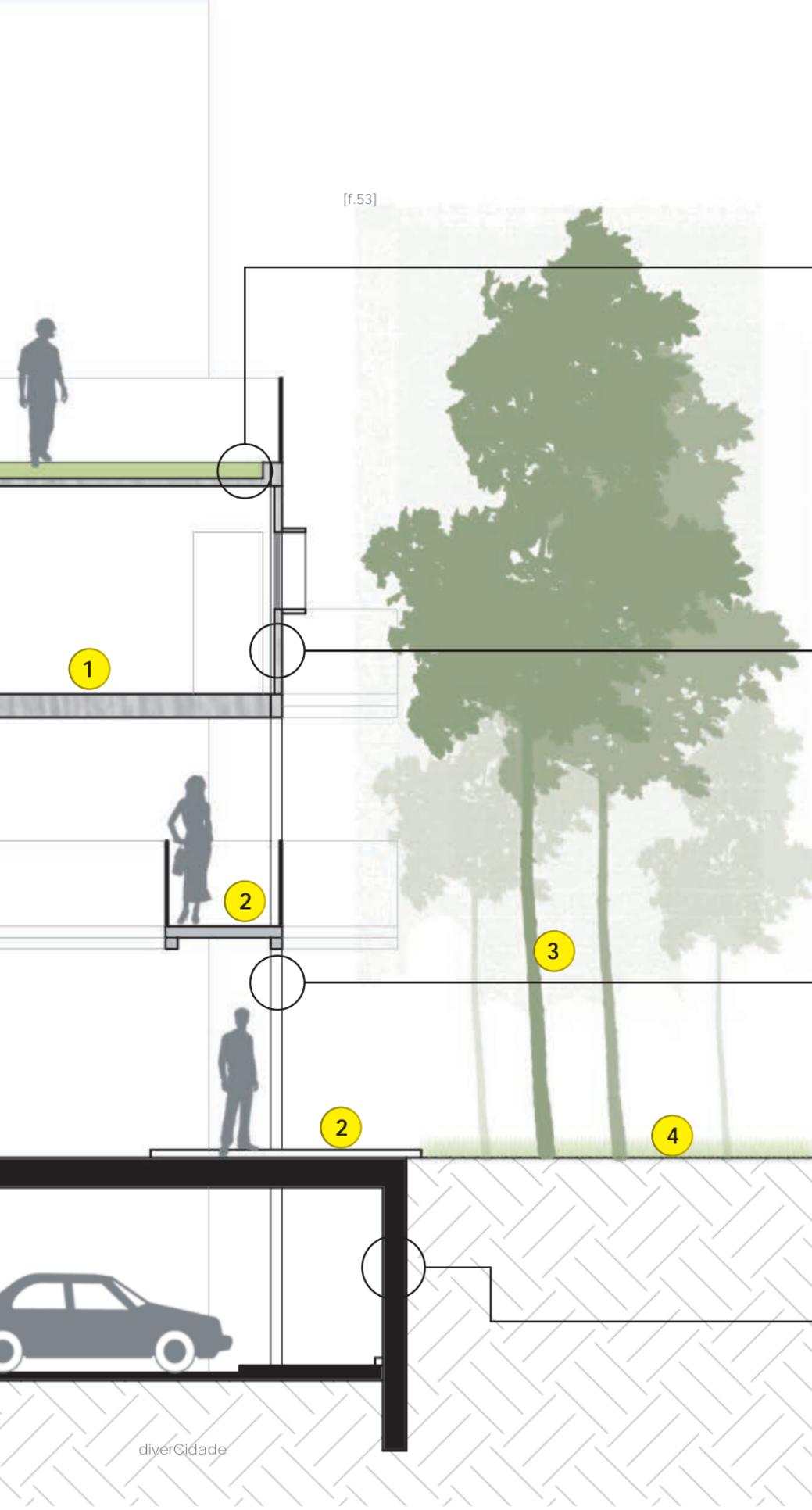
CORTE CC

0 1 2 5 10m



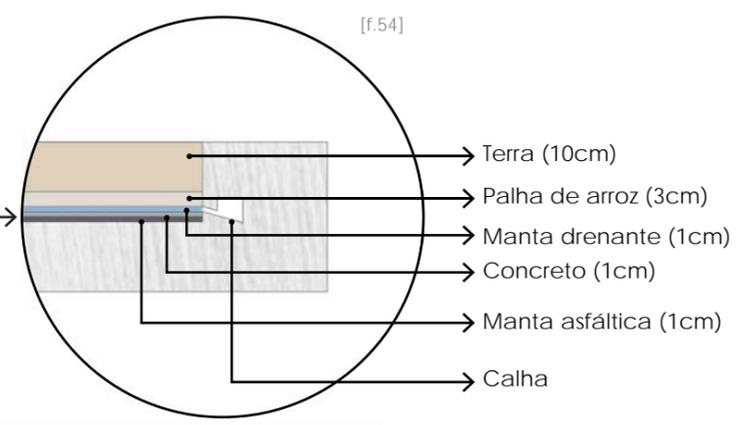
CORTE DD

0 1 2 5 10m



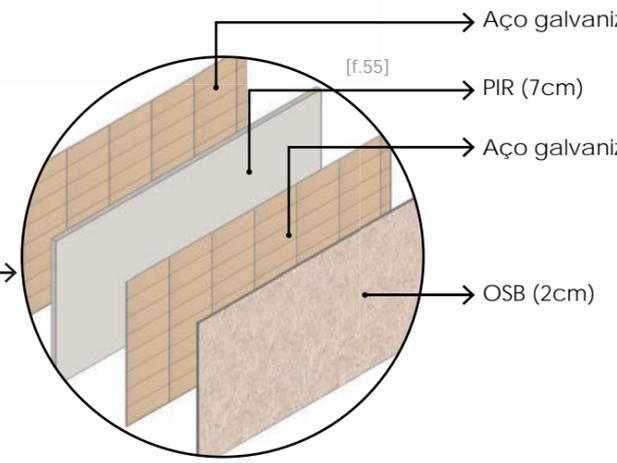
[f.53]

[f.54]



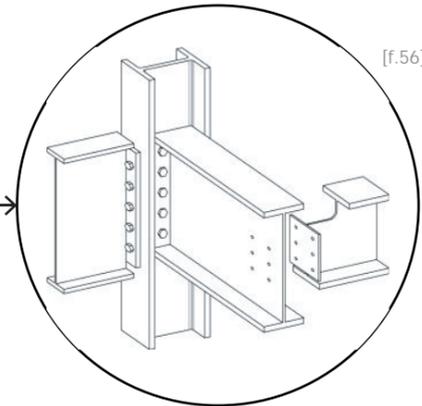
- Terra (10cm)
- Palha de arroz (3cm)
- Manta drenante (1cm)
- Concreto (1cm)
- Manta asfáltica (1cm)
- Calha

[f.55]



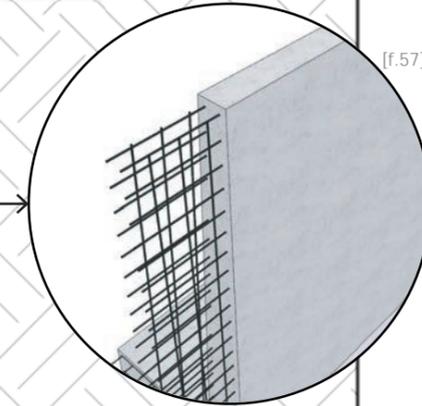
- Aço galvanizado pintado (0,5cm).
- PIR (7cm)
- Aço galvanizado pintado (0,5cm).
- OSB (2cm)

[f.56]



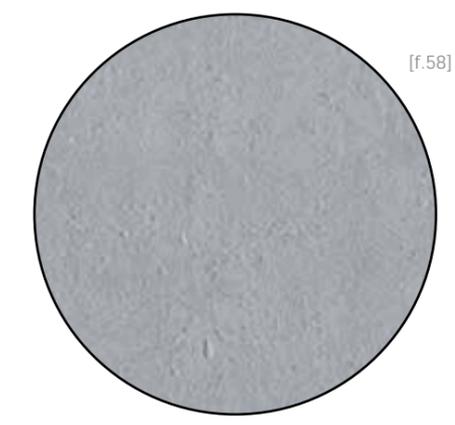
Estrutura Metálica

[f.57]



Estrutura do subsolo:
Concreto armado
Fundação: Estaca.

1



[f.58]

Piso dos apartamentos
e do térreo:
Cimento queimado.

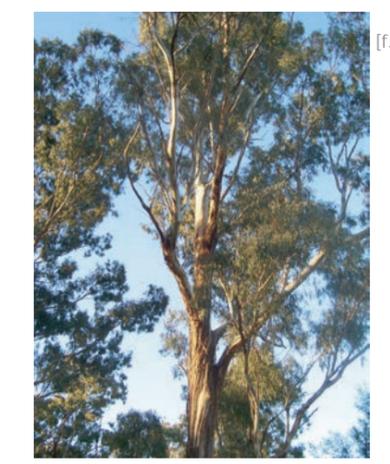
2



[f.59]

Piso passarelas e decks
do térreo em madeira:
Ipê roxo.

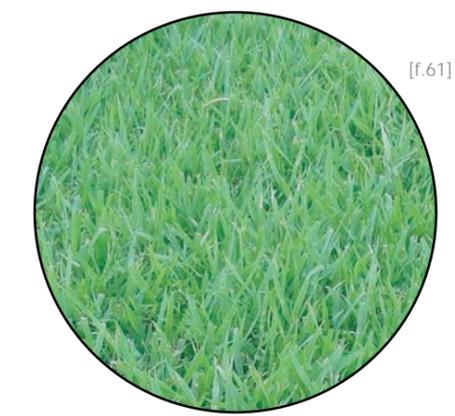
3



[f.60]

Eucalipto Globulus.

4



[f.61]

Gramma esmeralda.



LEGENDAS:
[f.62] Entrada do edifício
pela rua Quinze de
Dezembro.

Tornando o desenho urbano do setor central da cidade de Anápolis um pouco mais dinâmico, o edifício se apropria recuando para dentro do lote e deixando o térreo totalmente permeável.

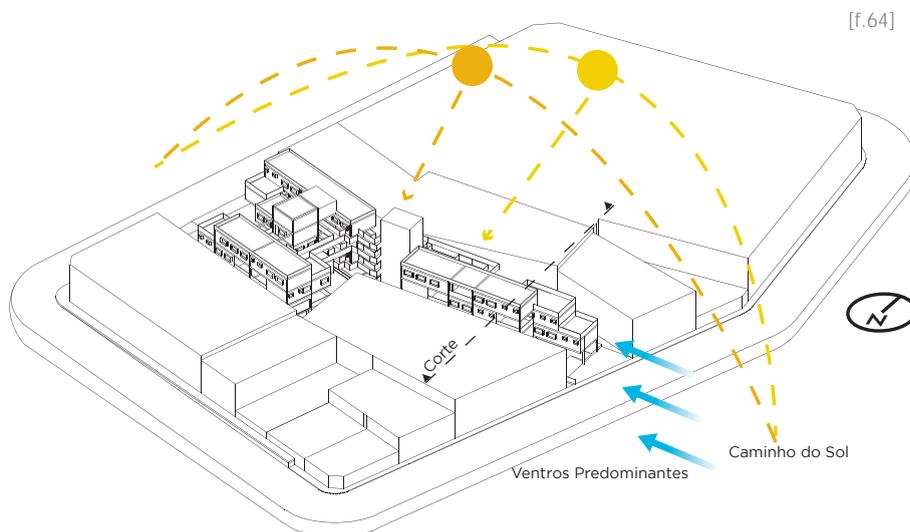
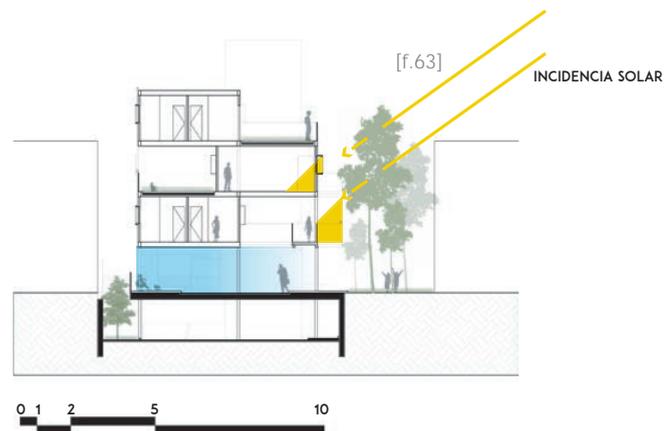
A entrada pela rua quinze de dezembro é mais passiva, de forma a não chamar tanta atenção e ao mesmo tempo instiga a curiosidade do pedestre ao passar pela região.

Com o revestimento externo pintado de amarelo o edifício inspira mudança e ação, se mostra com uma cara diferente e mostra novas possibilidades para a ocupação do centro.

Plantas de pequeno porte e frutíferas são ideias para a cidade pois promovem histórias, essas plantas juntas com arvores altas que exalam perfume como o eucalipto se mostram escolhas boas para o conforto térmico dos apartamentos superiores e para os usuários do térreo.

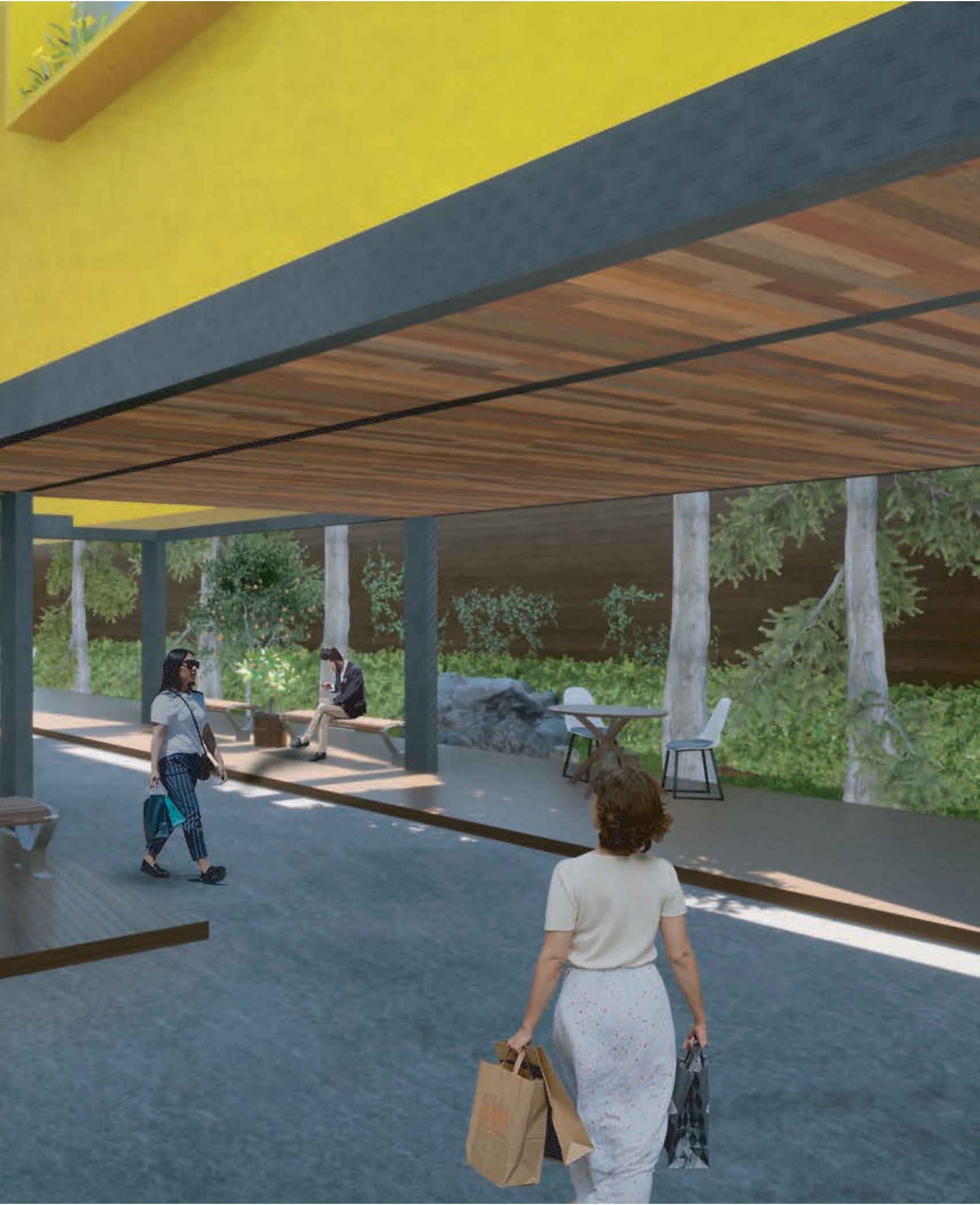
LEGENDAS:
[f.63] Diagrama de insolação fachada norte.

[f.64] Diagrama de caminho do sol no verão e inverno e ventos predominantes.





LEGENIDAS:
[f.65] Imagem da área
pública vinda da rua
Quinze de Dezembro.





LEGENDAS:
[f.66] Imagem do
entrequadras, espaço
gerado pela apropria-
ção do terreno.





LEGENDAS:
[f.67] Imagem da área pública vinda da rua Engenheiro Portela .





LEGENDAS:
[f.68] Imagem do acesso
pela rua Engenheiro
Portela.



UMA CIDADE PARA O FUTURO.

A maioria das cidades do mundo começam a se estabelecer pelo seu centro urbano, se tornando assim a parcela urbana com maior relevância histórica da cidade. Em determinado ponto de expansão da cidade esse centro deixa de ser atrativo e acaba se tornando cada vez mais abandonado e esquecido pela população até chegar no ponto de totalmente descaso, uma hora o que foi o coração pulsante de um habitat cheio de energia se torna um espaço deteriorado e vazio.

Ao se pensar cidades acabamos por perceber que habitamos de uma maneira totalmente insustentável e assim estamos encurtando a validade do planeta para a raça humana. Aqui, neste trabalho, tentamos entender como iniciar um pensamento contrário a essa vertente de raciocínio insustentável e agressivo.

Vemos que a cidade hoje é um resultado da forma militar norte americana de raciocínio estratégico voltando a cidade para a indústria automobilística e as especulações imobiliárias, perdemos os fins de

O que aqui foi chamado de diver-Cidade tem um caráter simples e ideológico de ocupação de centros urbanos que estão sendo abandonados de forma lenta e gradativa. O projeto não para aqui, não se completa somente por este trabalho, ele está sempre em constante desenvolvimento e evolução assim como as cidades.

Aqui começamos a pensar que o tecido urbano é nosso quintal, nosso playground, ruas não são corredores que aceleram nosso tempo e faz a vida passar sem nos darmos conta, ruas são para ser vividas da maneira mais diversa possível. Intervir nas cidades hoje é pensar como será o desenvolvimento dela amanhã, e neste trabalho, através de uma proposta de apropriação urbana, mudamos a ideologia de rua perigosa, estendemos seu tempo de uso e a tornamos mais democrática.

Para o futuro as cidades precisam ser repensadas como já vem sendo, e este trabalho tenta de alguma maneira contribuir para este pensamento crítico de sociedade e habitação.

LEGENDAS:

[f.69] Homem plantando bananeira nas ruas de roma.

Foto: Olah Lazlo Tibor.

Disponível em: flickr.com



REFERÊNCIAS.

ENGELS, Friedrich. **PARA A QUESTÃO DA HABITAÇÃO**. *Jornal Volksstaat*, nº51, 1872.

TELLES, Vera. **ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇO PRIVADO NA CONSTITUIÇÃO DO SOCIAL**. *Tempo social; Ver. Sociol. USP* São Paulo, 1990.

MARICATO, Erminia. **HABITAÇÃO E CIDADE**. São Paulo: Atual, 1997.

JACOBS, Jane. **MORTE E VIDA DE GRANDES CIDADES**. Martins Fontes, 2000.

MARICATO, Erminia. **BRASIL, CIDADES: ALTERNATIVAS PARA A CRISE URBANA**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

PEIXOTO, Paulo. **CENTROS HISTÓRICOS E SUSTENTABILIDADE CULTURAL DAS CIDADES**. Projeto de investigação, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2003.

ESTEVES, João. **ESPAÇO PÚBLICO E DEMOCRACIA**. Lisboa: Fernando Mão de Ferro, 2003.

VALENÇA, Márcio. **HABITAÇÃO: NOTAS SOBRE A NATUREZA DE UMA MERCADORIA PECULIAR**. Artigo, UFRN, Rio Grande do Norte, 2003.

CARRIÓN, Fernando. **EL CENTRO HISTÓRICO COMO PROYECTO Y OBJETO DE DESEO**. *Revista eure*, Vol. XXXI, nº 96, Santiago do Chile, 2005.

SECCHI, Bernardo. **PRIMEIRA LIÇÃO DE URBANISMO**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

MONTESSORO, Cláudia. **CENTRALIDADE URBANA E COMÉRCIO INFORMAL: OS NOVOS ESPAÇOS DE CONSUMO NO CENTRO DE ANÁPOLIS-GO**. Tese de doutorado, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

HARVEY, David. **O DIREITO A CIDADE**. *New Left Review*, nº53, 2008.

ASCHER, François. **OS NOVOS PRINCÍPIOS DO URBANISMO**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

MEDEIROS, Wilton. **GOIÂNIA METRÓPOLE: SONHO, VIGÍLIA E DESPERTAR**. Tese de doutorado, UFG, Goiânia, 2010.

DIAS, Simone. **O PAPEL DE ANÁPOLIS-GO NO CONTEXTO DO EIXO GOIÂNIA-A-NÁPOLIS-BRÁSÍLIA**. Dissertação de mestrado, UNB, Brasília, 2011.

GEHL, Jan. **CIDADES PARA PESSOAS**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

ROGERS, Richard. **CIDADES PARA UM PEQUENO PLANETA**. São Paulo: Gustavo Gili, 2015.

ROLNIK, Raquel. **GUERRA DOS LUGARES: A COLONIZAÇÃO DA TERRA E DA MORADIA NA ERA DAS FINANÇAS**. São Paulo: Boitempo, 2015.

BALSAS, Carlos. **URBANISMO COMERCIAL EM PHOENIX: UM ESTUDO DE QUATRO FORMATOS COMERCIAIS NO ARIZONA**. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2017.

WESZ, Josana. **REABILITAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS COM HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL: BENEFÍCIOS PARA A CIDADE E PARA SEUS USUÁRIOS**. XVII ENAPUR, São Paulo, 2017.

BRASIL, **Constituição Federal**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm, 1988.

Brasil. **Ministério das Cidades**. Secretaria Nacional de Programas Urbanos Reabilitação de Centros Urbanos/Coordenação Geral de Raquel Rolnik e Renato Balbim – Brasília: Ministério das Cidades, dezembro de 2005. 84 p.