



cadernos de tc

Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA

X-STREET

Intervenção Urbana
Centro de Anápolis

Cadernos de TC 2018-1

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq..

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Simone Buiati, E. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

Manoel Balbino Carvalho Neto, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Detalhamento de Maquete

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Seminário de Teoria e Crítica

Máira Teixeira Pereira, Dr. arq.

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Expressão Gráfica

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Secretária do Curso

Edima Campos Ribeiro de Oliveira

(62)3310-6754

Apresentação

Este volume faz parte da quinta coleção da revista Cadernos de TC. Uma experiência recente que traz, neste semestre 2018/1, 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.

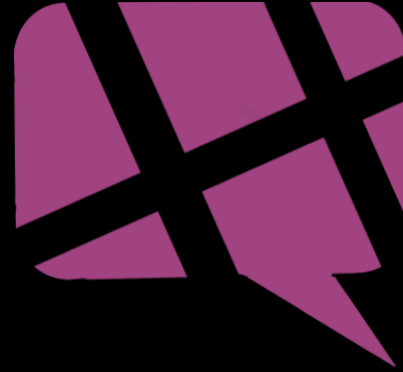
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: **LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO**. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos 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.

Ana Amélia de Paula Moura
Daniel da Silva Andrade
Manoel Balbino Carvalho Neto
Rodrigo Santana Alves



X-STREET

Este nome carrega o "x" fazendo uma alusão ao prefixo "ex-" indicando que a rua deixou de ser o que era. Um lugar cheio de carros se transforma em um lugar de encontro, convivência, espaço de diversão para as crianças e fofoca para os idosos. Um palco de diversas ações sociais, culturais e políticas, evitando impactos negativos decorrentes do transporte motorizado. O projeto busca trazer essas ações para as ruas do centro dando mais vida à esta área comercial.



Betânia Silva Ribeiro

Orientador: Rodrigo Santana Alves
e-mail: betaniaribeiro@live.com

PARTE 1

PERCORRENDO O CAMINHO

Betânia mora no centro de Anápolis, não possui carro e anda a pé! **ELA NÃO É FRACASSADA!!**



Quando precisa ir a algum lugar mais longe opta por usar o transporte público.



Ao subir para o terminal urbano, ela percorre esse caminho...

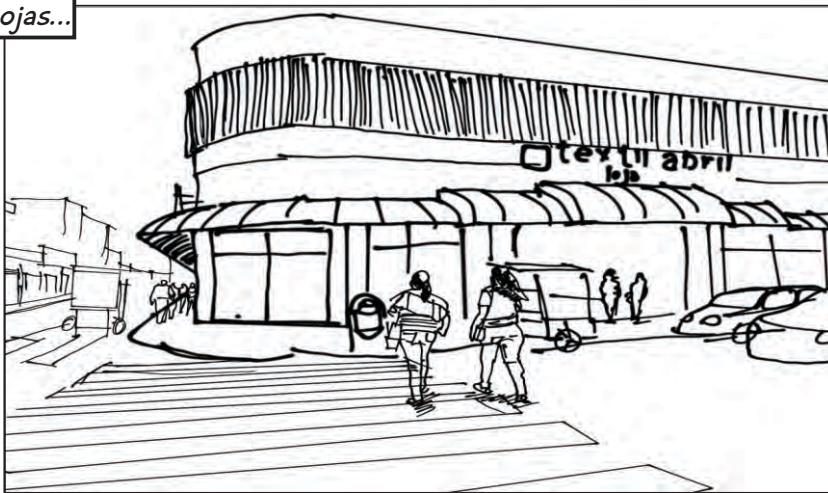


PARTE 2

OBSERVANDO O CAMINHO



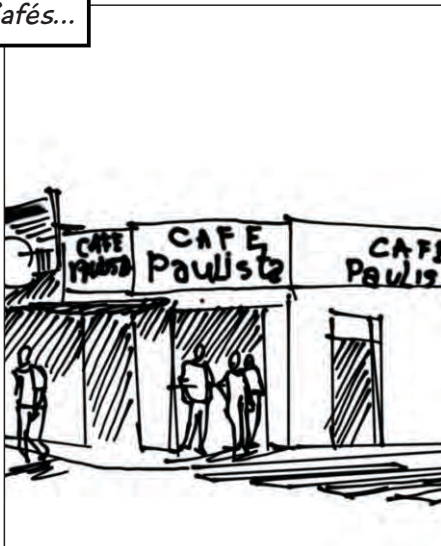
Lojas...



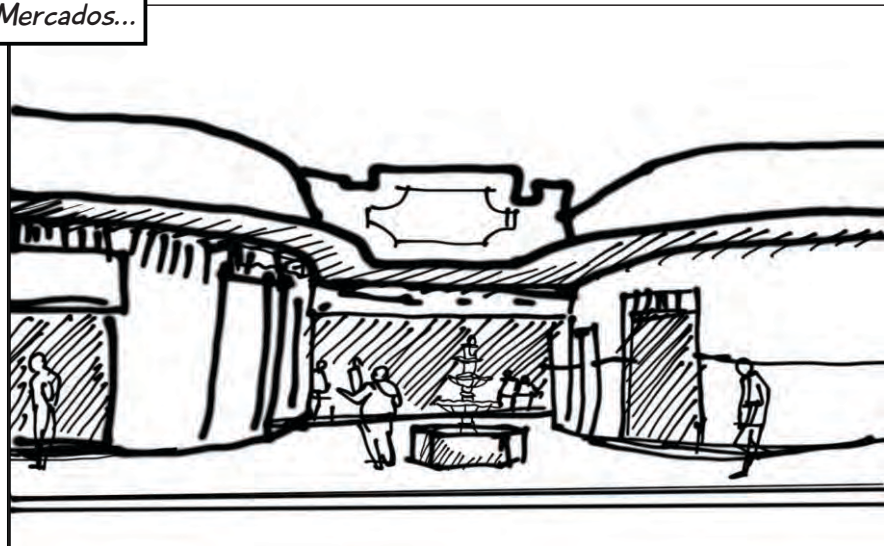
Bancos...



Cafés...



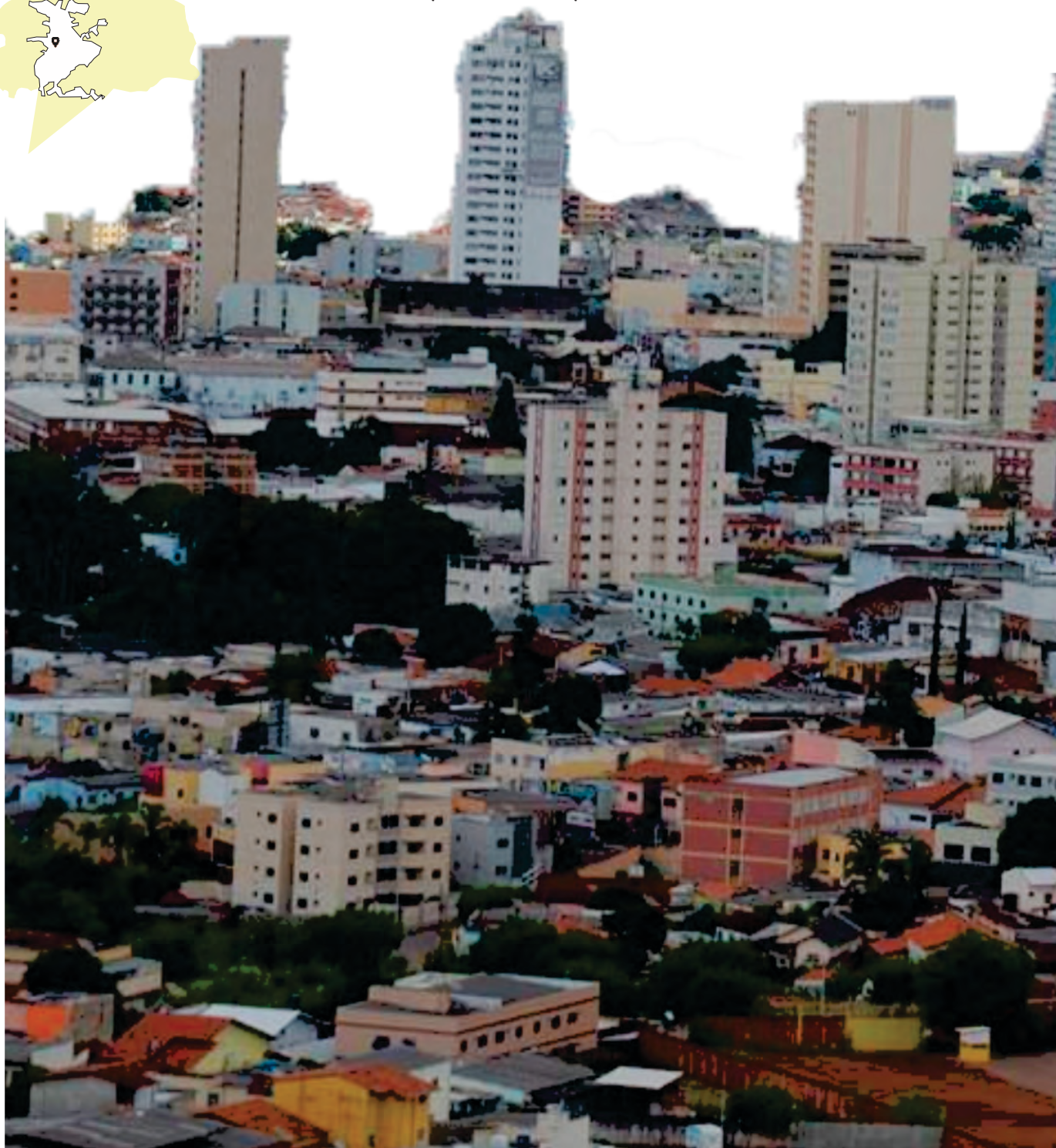
Mercados...



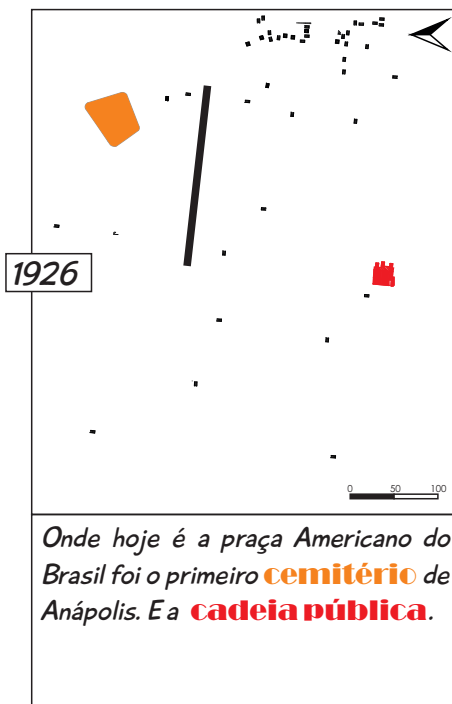
PARTE 3

A HISTÓRIA DA CIDADE

Anápolis é um município brasileiro do interior do estado de Goiás fazendo parte de um eixo econômico e populacional que é a maior concentração urbana da região. Esta cidade possui uma facilidade natural de integração aos demais centros consumidores do país. Distante apenas 55 km de Goiânia e 154 km de Brasília.

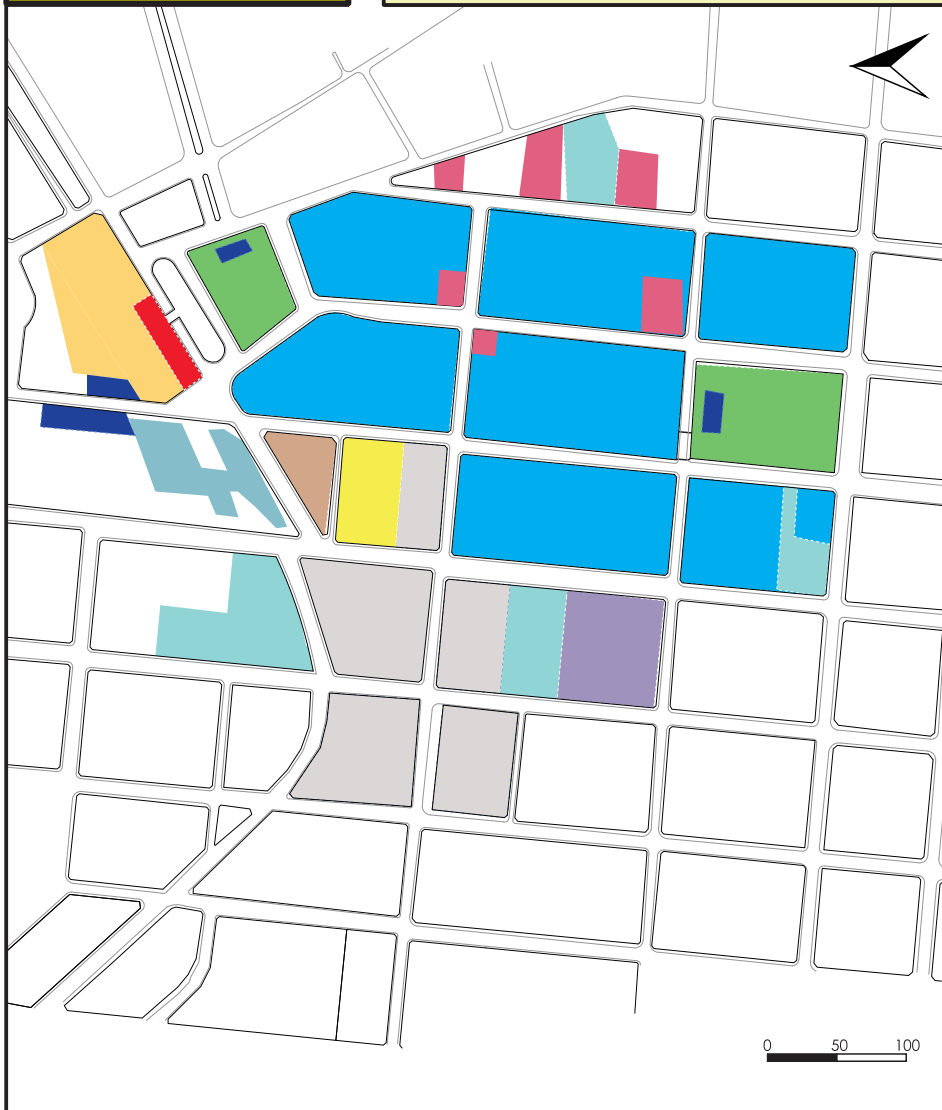


Tendo como ponto focal a rua em que foi desenvolvido o projeto (Rua Rui Barbosa), podemos perceber como o crescimento desenfreado no centro da cidade influenciou no caos dessas ruas. Esse lugar, cuja origem é indefinida, era ponto de referência para os tropeiros que se deslocavam pelo interior do estado, transportando mercadorias e realizando a integração social com outros lugares, depois da chegada da ferrovia passou a destacar-se como um grande ponto de distribuição para Goiás e os estados vizinhos.



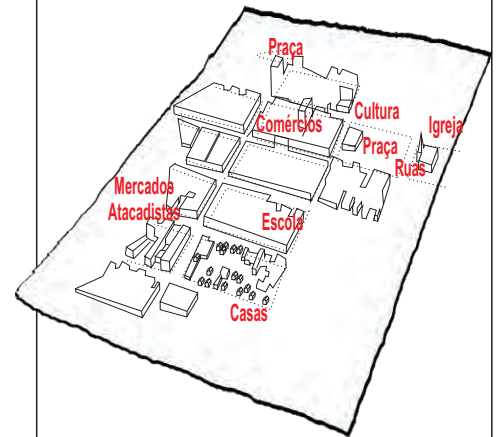
PARTE 3

CONHECENDO O LUGAR



- | | |
|-------------------------|--|
| Mercado Municipal | Estacionamentos (Antigos Galpões) |
| Terminal Urbano | Lojas Diversas |
| Supermercado Floresta | Praças (Bom Jesus e Americano do Brasil) |
| Camelôs | Agências Bancárias |
| Lojas Atacadistas | Colégio Auxilium |
| Edifícios da Prefeitura | Estação Ferroviária |

USOS GERAIS



PROBLEMÁTICAS

Existem praças que acabam não sendo utilizadas à noite, gerando um vazio noturno.

Espaços públicos mal conservados.

Fachadas com caráter histórico sem manutenção, com grandes letreiros causando poluição visual.

Calçadas estreitas, falta de mobiliário, e degradação dos existentes.

A fiação elétrica contribui para a poluição visual.

O processo de carga e descarga de mercadorias interdita as calçadas e prejudica o trânsito em horário comercial.

Ambulantes tomam o lugar dos pedestres.

Falta de arborização, trazendo um grande desconforto térmico para as pessoas que caminham.

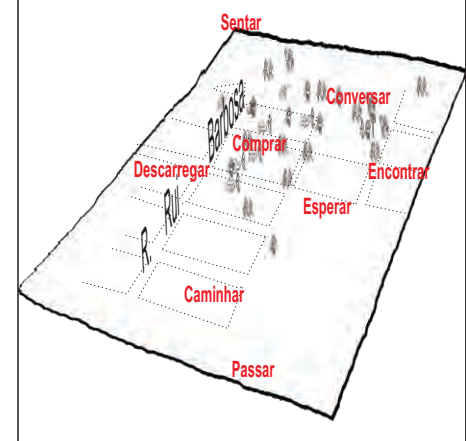
SISTEMA VIÁRIO



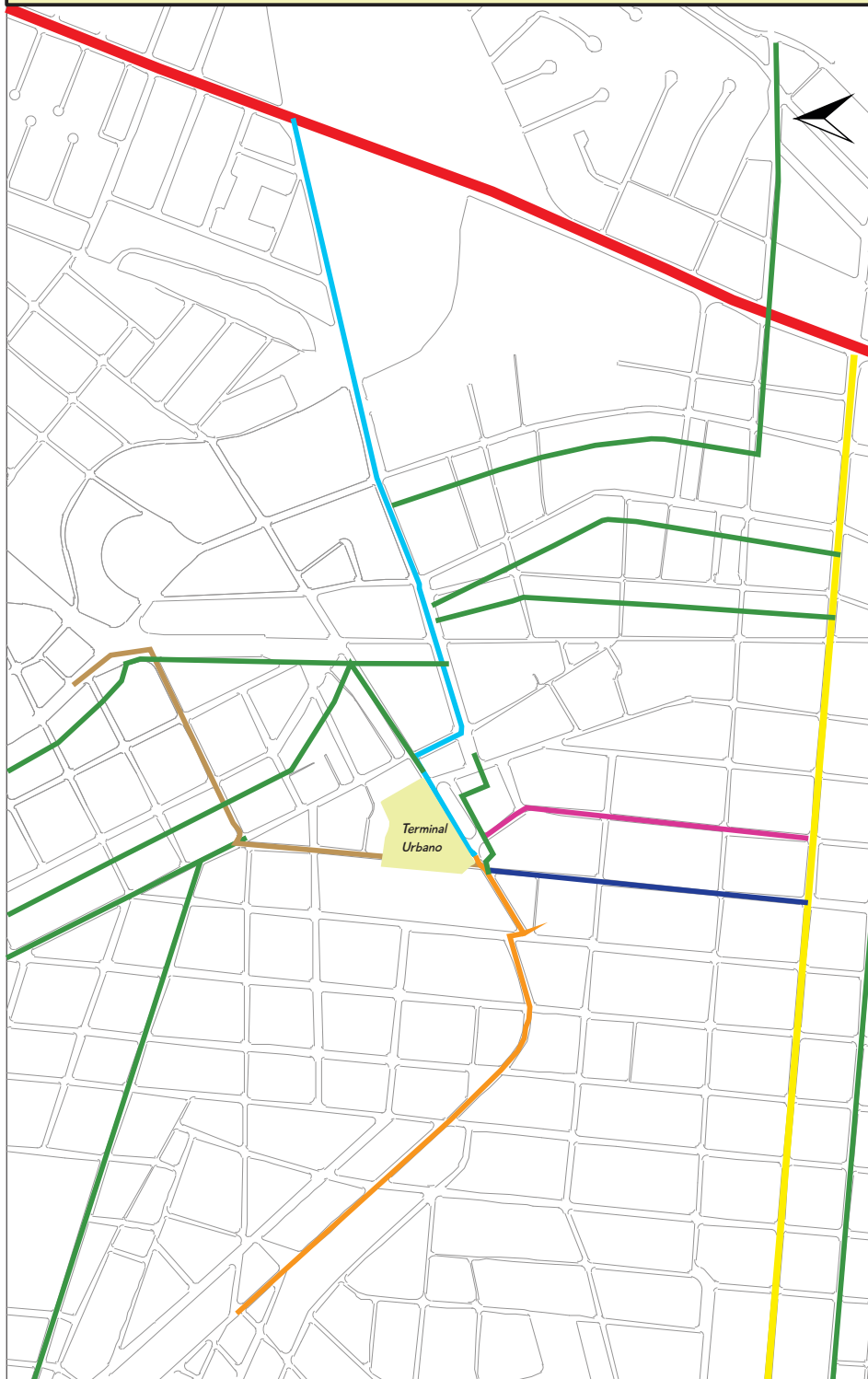
- Via Estrutural
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Local

As vias predominantes no Setor Central são classificadas como coletoras que cortam as importantes vias, a estrutural (Avenida Brasil) e a arterial (Avenida Goiás). O grande problema é que como vimos na página 2 a cidade vem crescendo muito rapidamente e o trânsito vem se tornando cada vez mais intenso. O aumento do poder aquisitivo da população de classe média baixa vem contribuindo com o conseqüente crescimento do número de veículos, o que contribui para diminuir a qualidade do transporte público. O resultado é o grande número de congestionamentos e o tempo cada vez maior para deslocar-se entre um setor e outra da cidade.

AÇÕES GERADAS



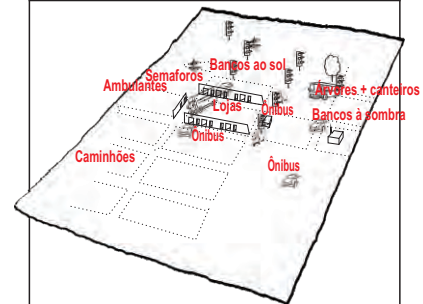
TRANSPORTE PÚBLICO



- 60 linhas
- 50 linhas
- 30 linhas
- 23 linhas
- 2 linhas
- Linha de ônibus
- Av. Goiás 39 linhas
- Av. Brasil

O Terminal Urbano Central atende todas as linhas que chegam e saem para a cidade, ocasionando um fluxo muito grande de ônibus no centro, e conseqüentemente um grande fluxo de pessoas também.

OBJETOS PRESENTES



As paisagens urbanas constituem-se de objetos sociais fabricados e objetos naturais, em que se reconhece a ação humana. Na década de 1980, foi construído o Terminal Urbano em decorrência das necessidades humanas de meios eficientes de transporte público. Foi escolhido um ponto central para a construção do Terminal, possibilitando maior agilidade ao transporte público urbano.

ANALISANDO O FLUXO



Estudando os fluxos, percebe-se no mapa de **CONFLITO DE FLUXOS** uma área em que a mobilidade para o pedestre é dificultada pelo conflito de veículos leves, veículos de carga e descarga e ônibus, sendo necessário mudanças para que o fluxo de pedestres se torne mais viável e seguro.

JACOBS, Jane. (2011)

As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades da cidade,

um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades.

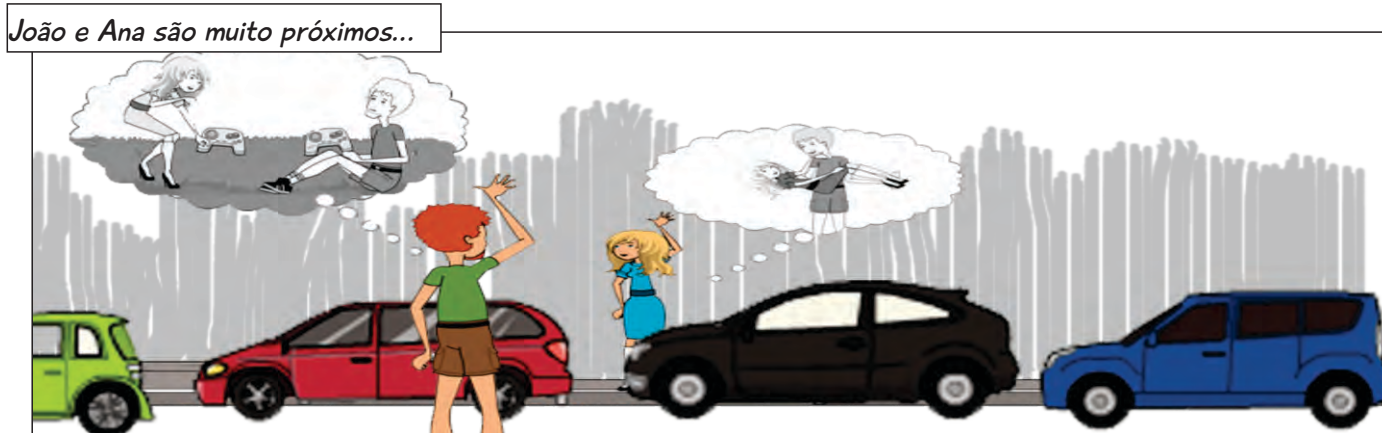
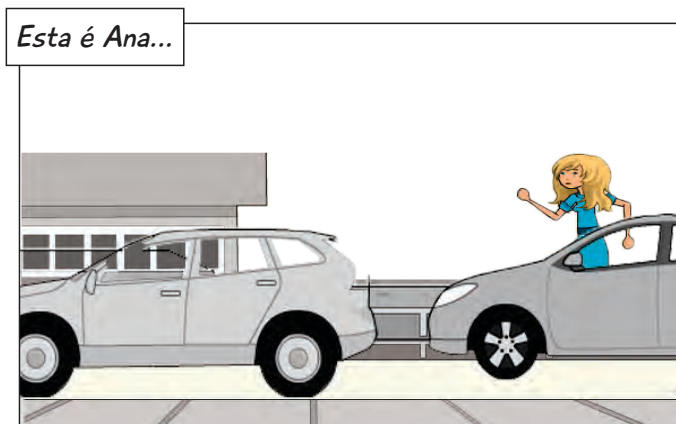
As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas que o trânsito de automóveis.

Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível!



PARTE 5

AS RUAS NO CENTRO



PARTE 6

SOLUÇÕES INTELIGENTES

Em Londres, qualquer carro que queira entrar no centro da cidade das 7am às 8pm deve pagar pedágio.



Em Paris, a prefeitura oferece um serviço de aluguel de bicicletas que funciona desde 2007.



Em algumas ruas de Maceió veículos acima de 8 toneladas são restritos das 7am às 8pm. Essa iniciativa fez com que reduzisse bastante o fluxo de veículos.



Então... Sim, é possível tomar iniciativas que diminuam o caos nos centros urbanos.



Como disse Jane Jacobs. «Quando as ruas da cidade são interessantes, toda a cidade é interessante, quando elas parecem tristes, a cidade inteira parece triste.»



PARTE 7

O QUE FAZER?



Praça Americano do Brasil

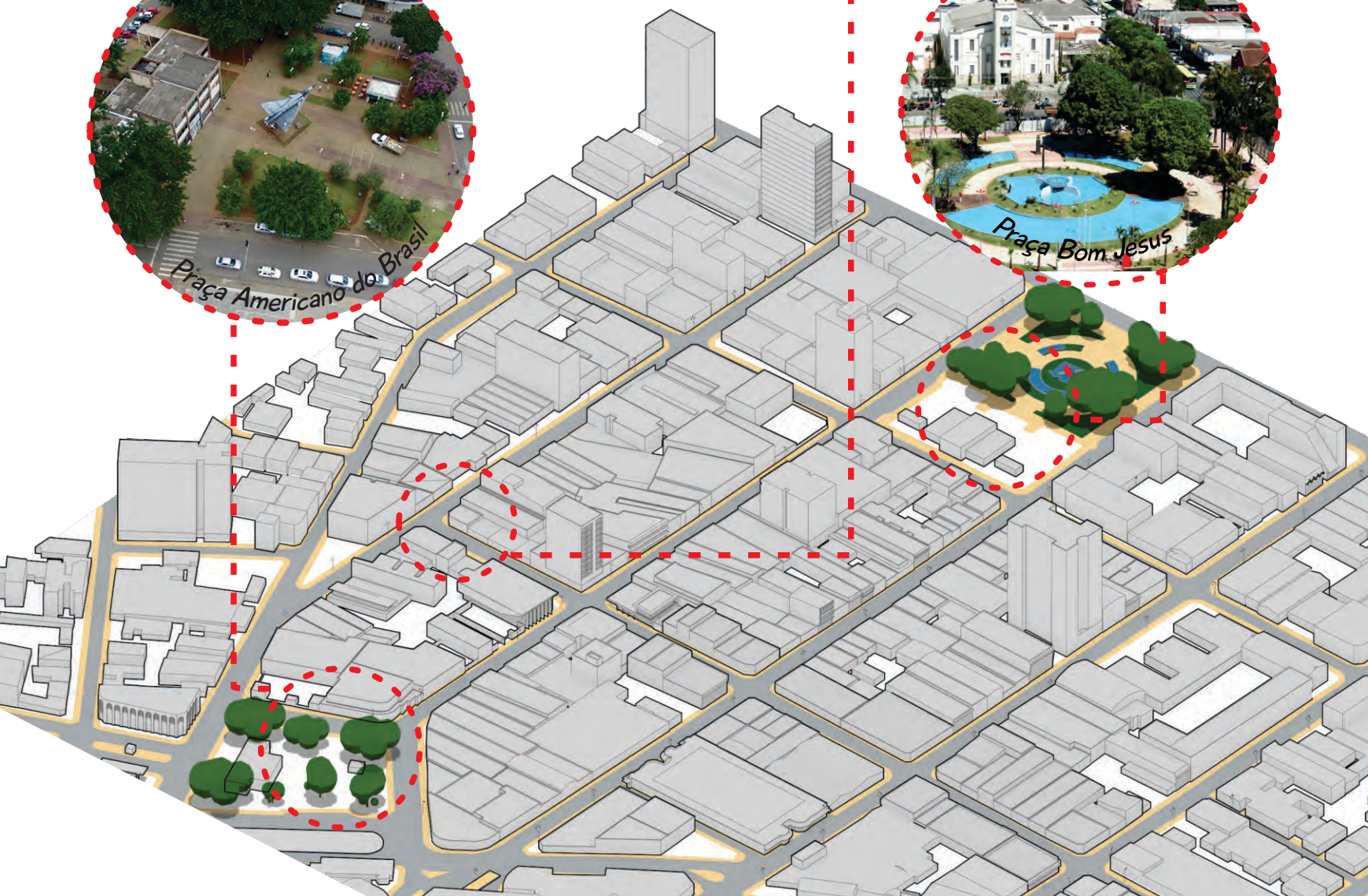
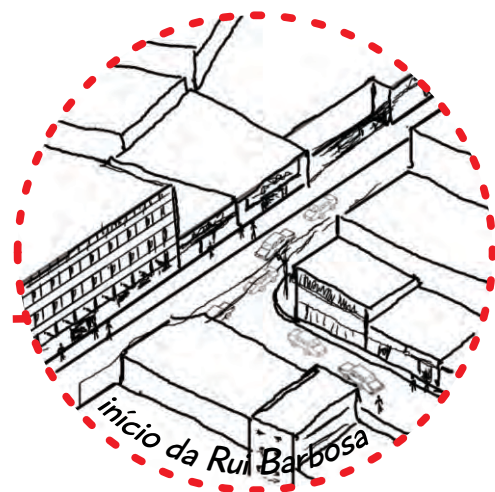


Praça Bom Jesus



A rua Rui Barbosa se caracteriza por sua vocação predominantemente comercial/empresarial/serviços, em uma região conturbada no centro de Anápolis, sendo uma via local com início na rua Quinze de Dezembro em frente ao Banco do Brasil. Apesar da grande demanda em horário comercial, em outros horários fora de pico, essa rua se encontra deserta, sendo desencorajador o caminhar.

Razões para este cenário, além de sua característica monofuncional, seriam a má qualidade e gestão dos espaços públicos e a falta de conectividade com as praças em seu entorno próximo.



PARTE 8

RUA RUI BARBOSA

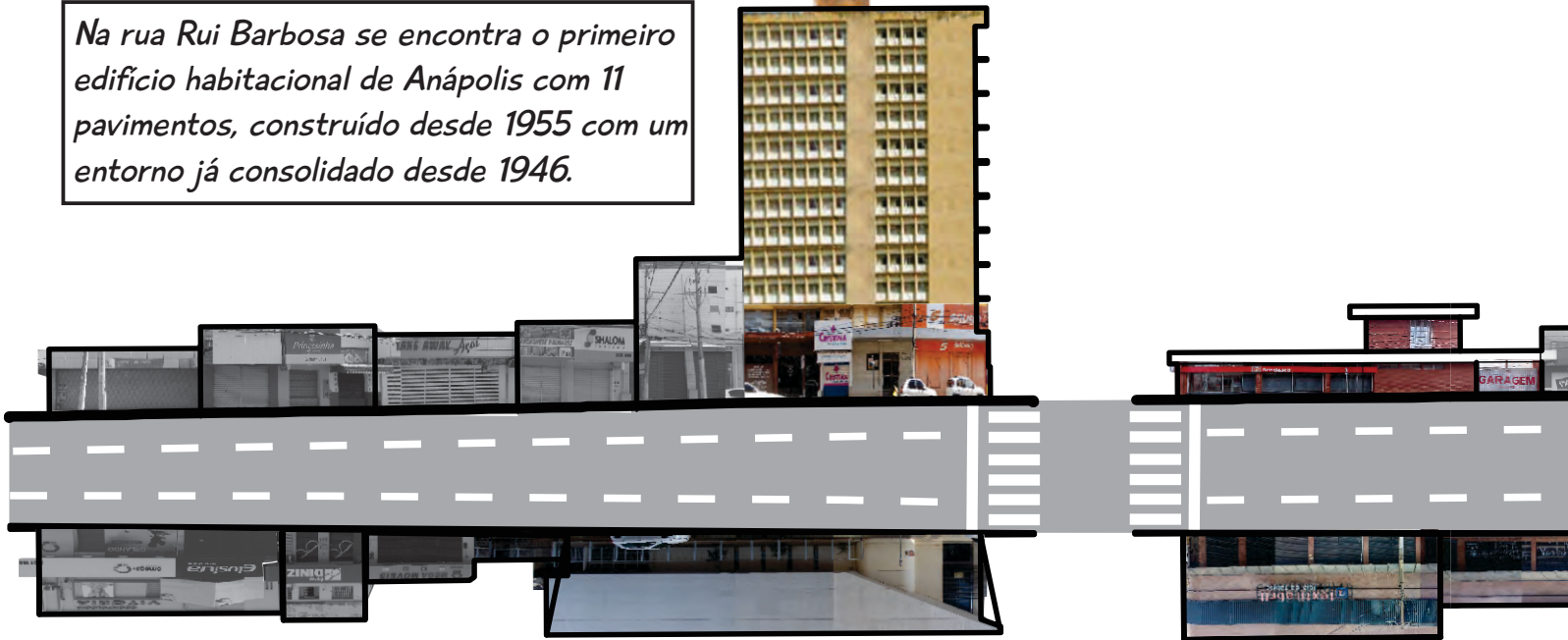
Atualmente...



Gosto de ver as pessoas caminhando ao longo dessa rua.



Na rua Rui Barbosa se encontra o primeiro edifício habitacional de Anápolis com 11 pavimentos, construído desde 1955 com um entorno já consolidado desde 1946.

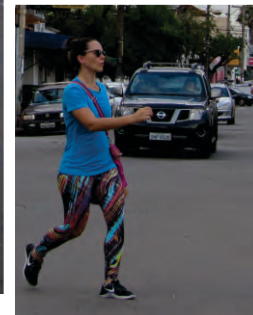




As calçadas são estreitas em alguns pontos, havendo uma disputa acirrada entre pedestres e carros na faixa de rodagem.



Normalmente os mais fortes dominam os mais fracos, mas aqui os carros andam em uma velocidade baixa, para que os pedestres tenham sua vez. Provavelmente isso aconteça pelo fato de ser uma via local e sem continuidade.

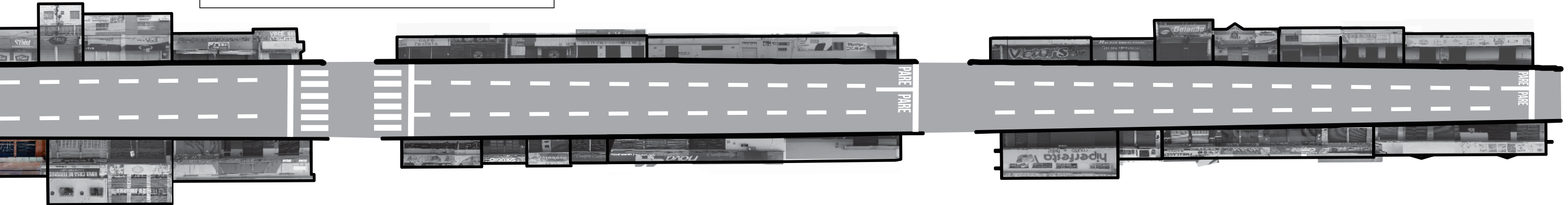


Descendo um pouco mais a rua, vamos encontrar ainda a disputa pelo espaço entre os caminhões de carga e descarga.



E apesar do caos que há na Rui Barbosa, vejo que, com algumas mudanças, ela poderia se tornar uma rua interessante para a cidade.

Quando esse entorno começa a se consolidar como área comercial, a publicidade invade as fachadas da maioria dos edifícios, fazendo com que percam suas características originais.



Comércio Local



COMO A QUEREMOS

A verdade é que não há uma forma urbana ideal, mas a tipologia do espaço livre da rua tem um importante sentido para a construção e desenvolvimento da forma urbana. Também é preciso pensar que a cidade não é só matéria, mas também ideias.

Segundo dados do IBGE para 2017 há em Anápolis 375.142 habitantes, ou seja, 375.142 ideias distintas. Imagine todas essas pessoas transformando suas idéias em matéria da forma que desejarem... **MUITO CAOS...**



Para isso existem os urbanistas, colocar ordem no caos, levantando dados das reais necessidades das pessoas em suas relações sociais.

Nas últimas décadas essa região passou por grandes acontecimentos e investimentos imobiliários, como foi possível observar no diagrama de crescimento da cidade. Agora se encontra com um número considerável de edifícios sendo usados apenas como depósito e alguns até vazios, aliado ao grande trânsito de veículos pesados.

A cidade está em constante processo de construção e atualmente é bastante evidente o crescente domínio da rua pelo automóvel. O que para alguns habitantes pode parecer bom. Entretanto o que eles não entendem, é que o veículo não apenas exclui os demais usuários desse espaço, como não tem qualquer relação com seu entorno. Enquanto um pedestre consegue observar o cenário que se apresenta durante seu caminho, tendo sua experiência drasticamente influenciada por ele, o carro atravessa essa rua sem qualquer interação mais profunda ou mesmo necessidade de se ter um espaço qualificado ao seu redor.

Diferente da rua Rui Barbosa, aqui caminhar é uma experiência agradável!!



PARTE 9

ESTRATÉGIA PROJETUAL

O projeto busca soluções que priorizem o pedestre, transformando áreas problemáticas em lugares que estimulem a interação e fluidez entre pessoas e cidade. E por meio de um programa de pequena escala obter um centro mais vivo.

Através desses conceitos foram definidas algumas diretrizes:



Projetar uma rua de pedestres



Desapropriação de atacadistas



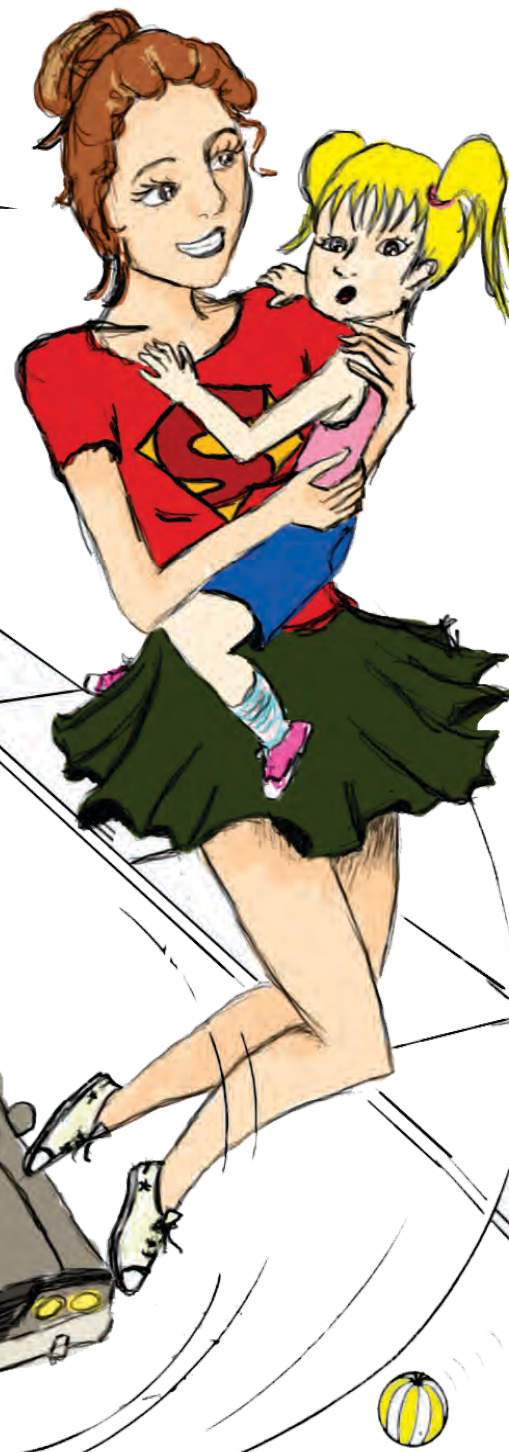
Galerias com mix de usos



Estreitamento de vias



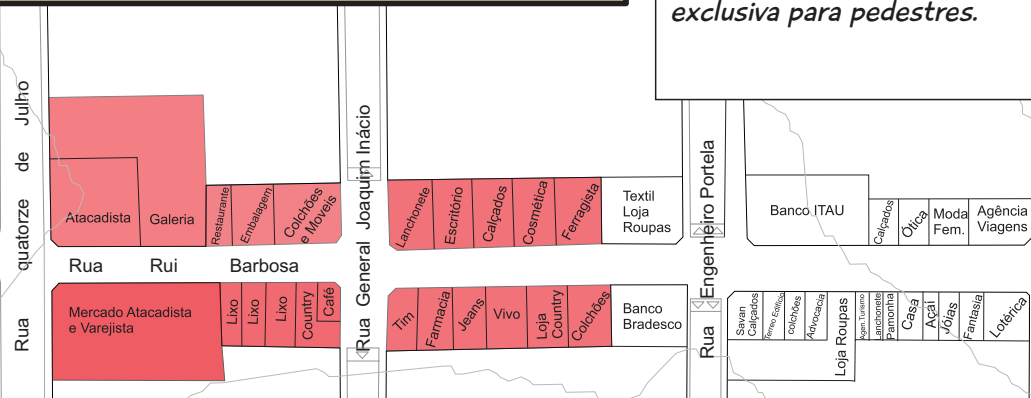
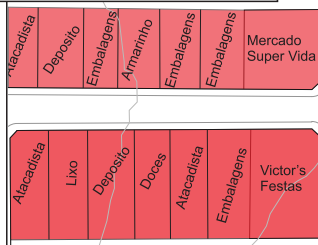
Conectividade



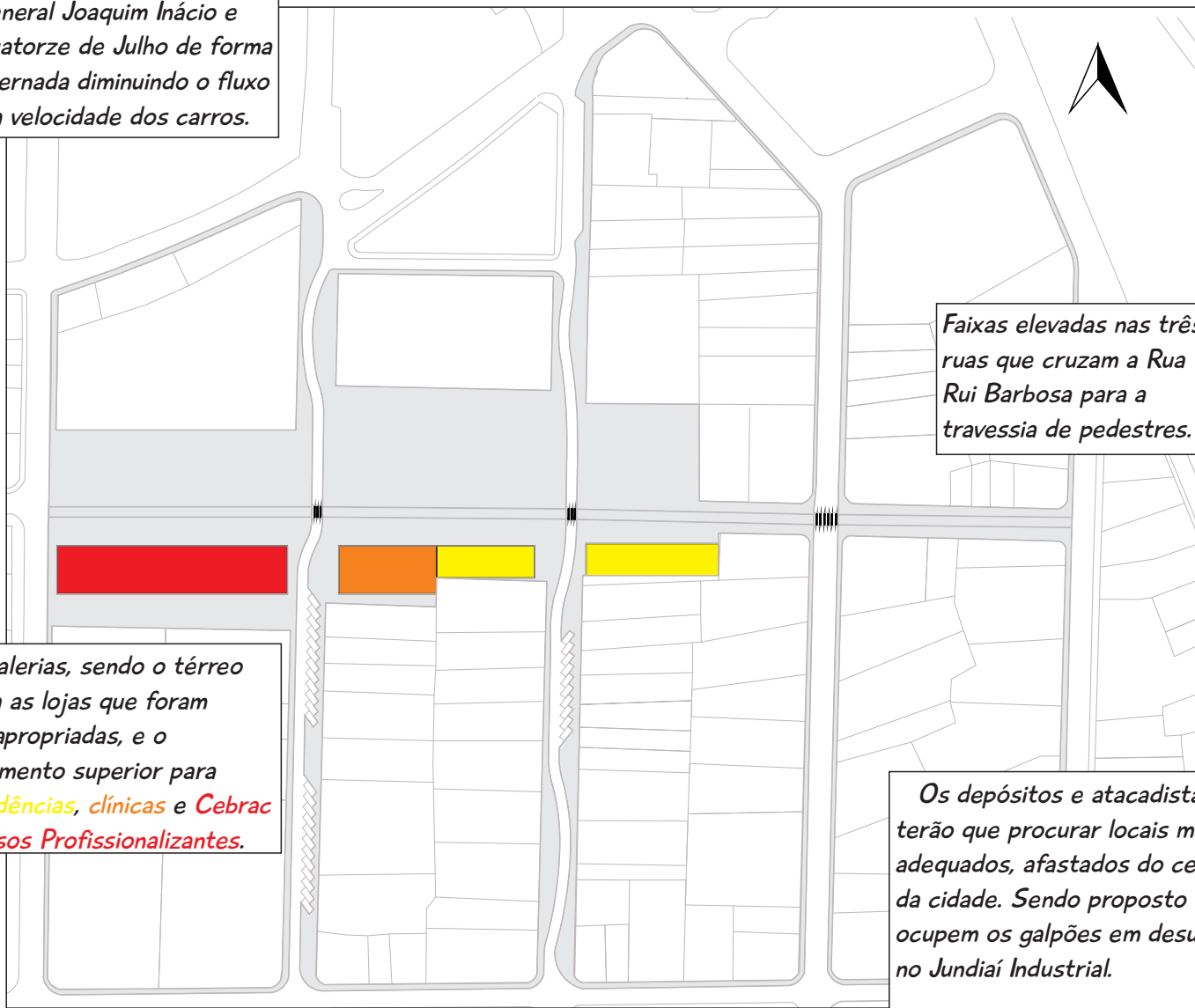
O QUE É PROPOSTO

Rua Rui Barbosa interdita para automóveis, tornando-a exclusiva para pedestres.

Desapropriação das lojas e atacadistas marcados em vermelho.



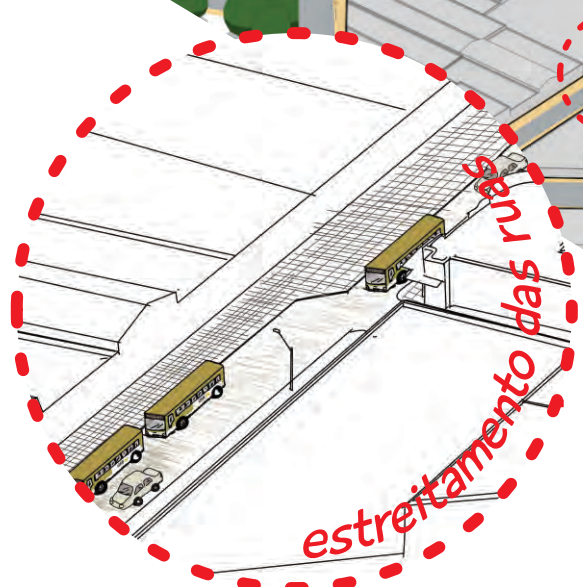
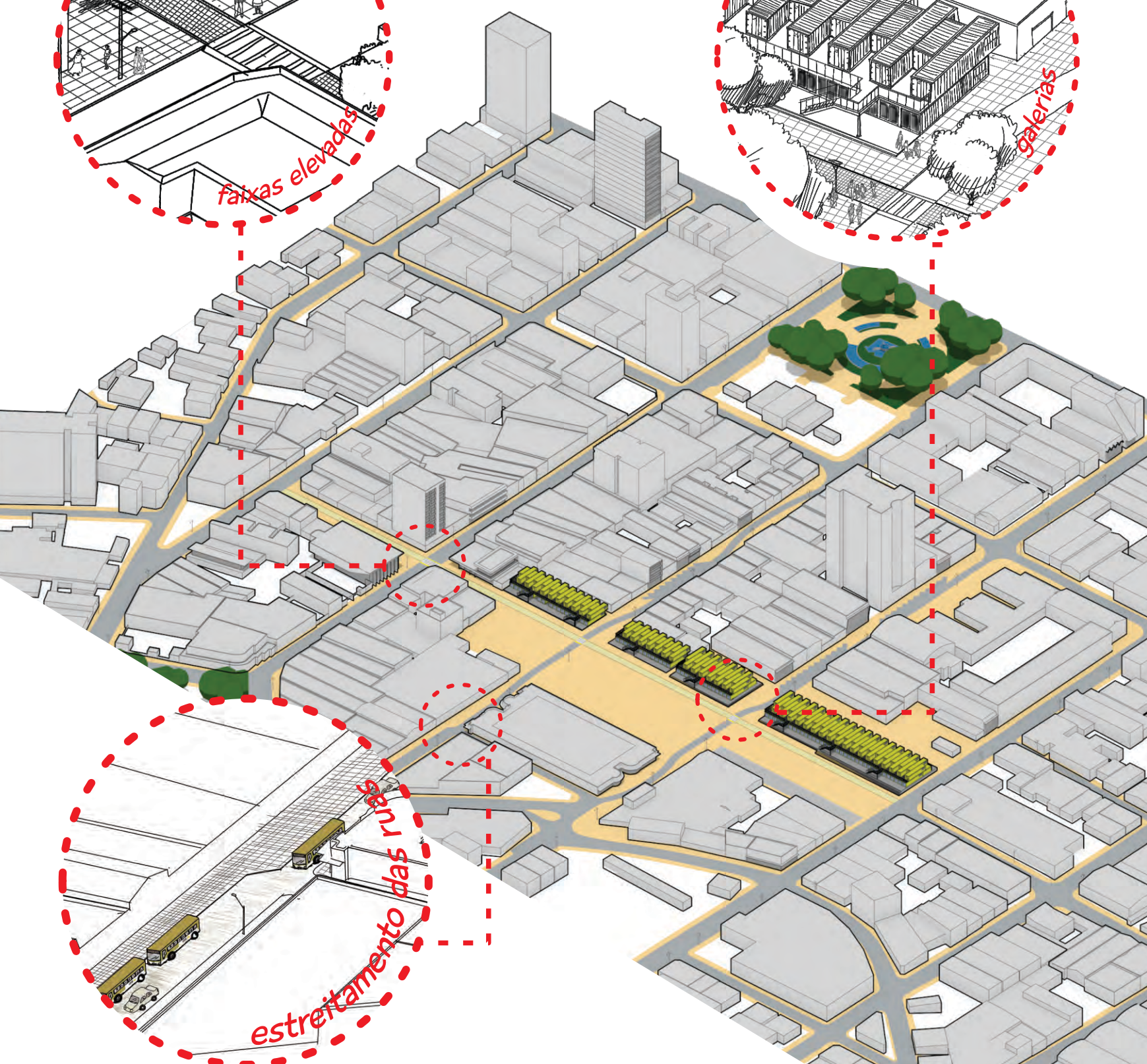
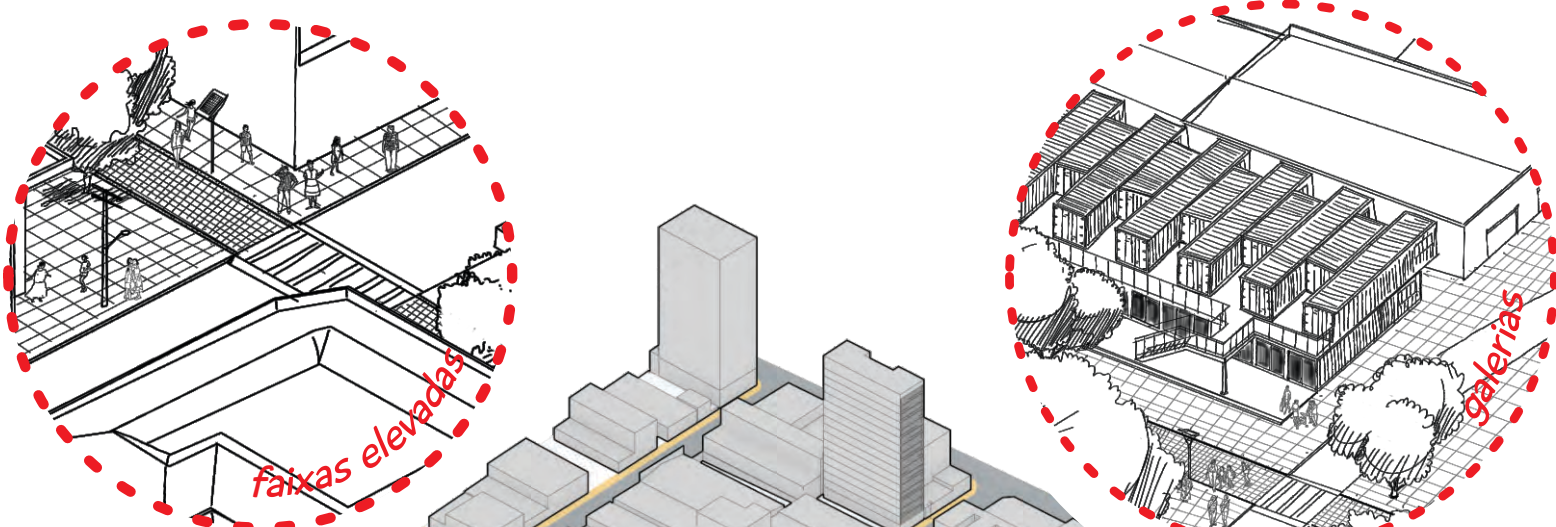
Estreitamento das ruas General Joaquim Inácio e Quatorze de Julho de forma alternada diminuindo o fluxo e a velocidade dos carros.



Faixas elevadas nas três ruas que cruzam a Rua Rui Barbosa para a travessia de pedestres.

Galerias, sendo o térreo para as lojas que foram desapropriadas, e o pavimento superior para residências, clínicas e Cebrac Cursos Profissionalizantes.

Os depósitos e atacadistas, terão que procurar locais mais adequados, afastados do centro da cidade. Sendo proposto que ocupem os galpões em desuso no Jundiá Industrial.



PARTE 10

A PAISAGEM

WATERMAN, Tim. (2011)

A característica da paisagem é o conjunto de atributos tangíveis e intangíveis que definem uma área, exatamente da mesma forma que a aparência, a personalidade e o comportamento definem uma pessoa.



Determinando alguns dos atributos do paisagismo



Topografia



Vegetação



Clima



Entorno Consolidado



Relações Sociais



Cultura



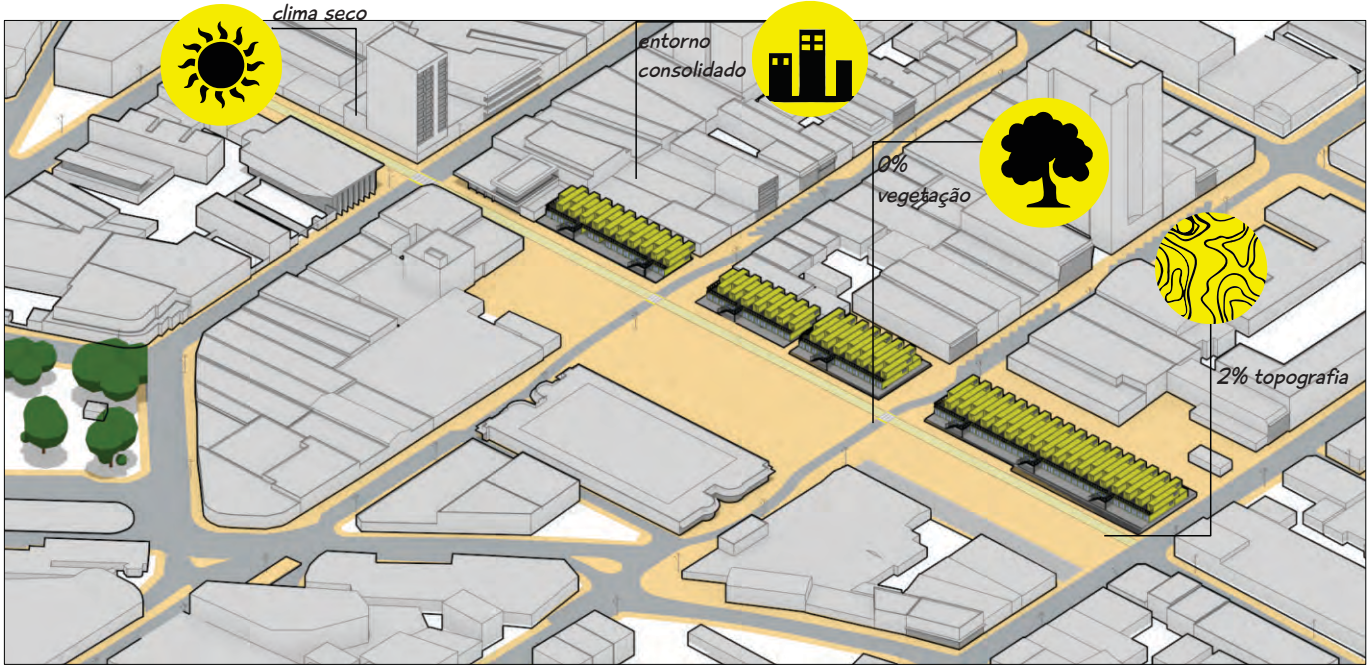
História



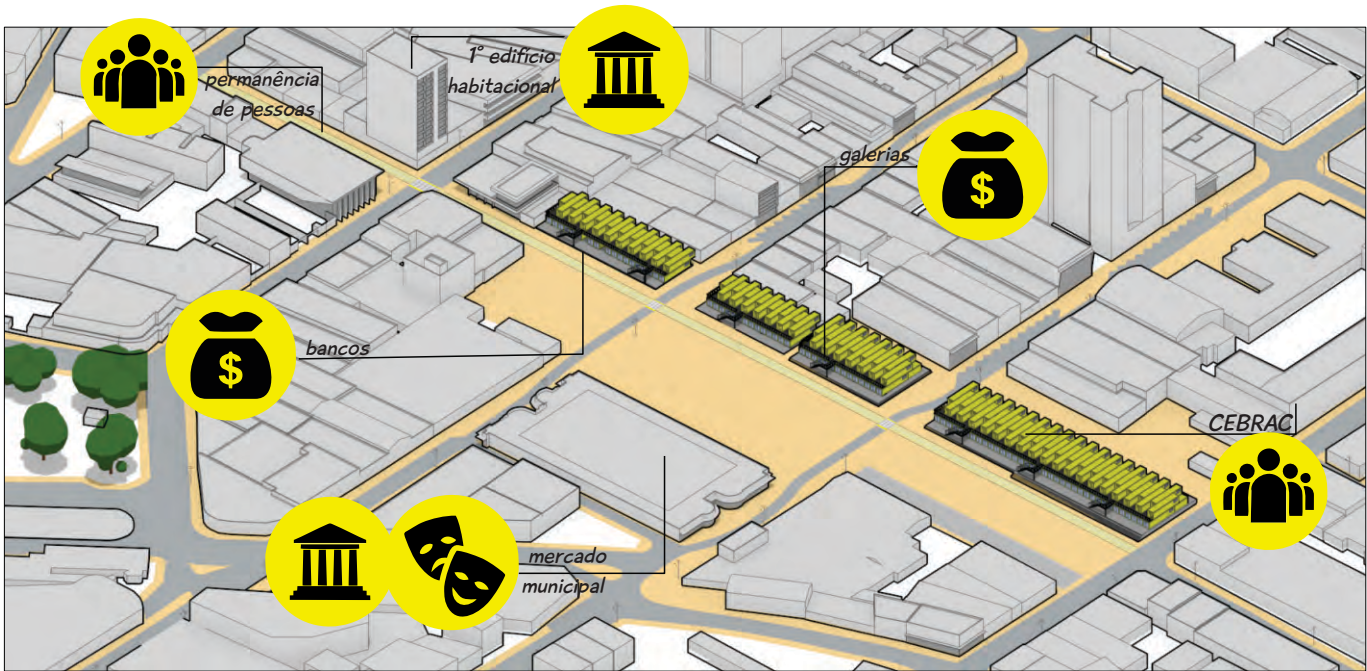
Economia

ATRIBUTOS DA RUA RUI BARBOSA

Tangíveis



Intangíveis



PARTE 11

PROJETANDO A PAISAGEM

Rua Rui Barbosa





Os espaços públicos são as salas de estar, jardins e corredores das áreas urbanas. Levantados os atributos da paisagem existente, foram traçadas diretrizes levando em consideração as necessidades dos espaços gerados.

A circulação linear remete à pré-existência da rua.

Os restaurantes próximos ao CEBRAC, que darão vida a esse local, ficarão aberto também fora do horário comercial.

Uma praça voltada para feiras e eventos culturais ao lado do Mercado Municipal.

O parque infantil próximo às residências.

-  *Circulação de Pedestres*
-  *Restaurantes*
-  *Encontros Culturais*
-  *Parque Infantil*





Rua Quintino Bocaiúva

Rua Quatorze de Julho

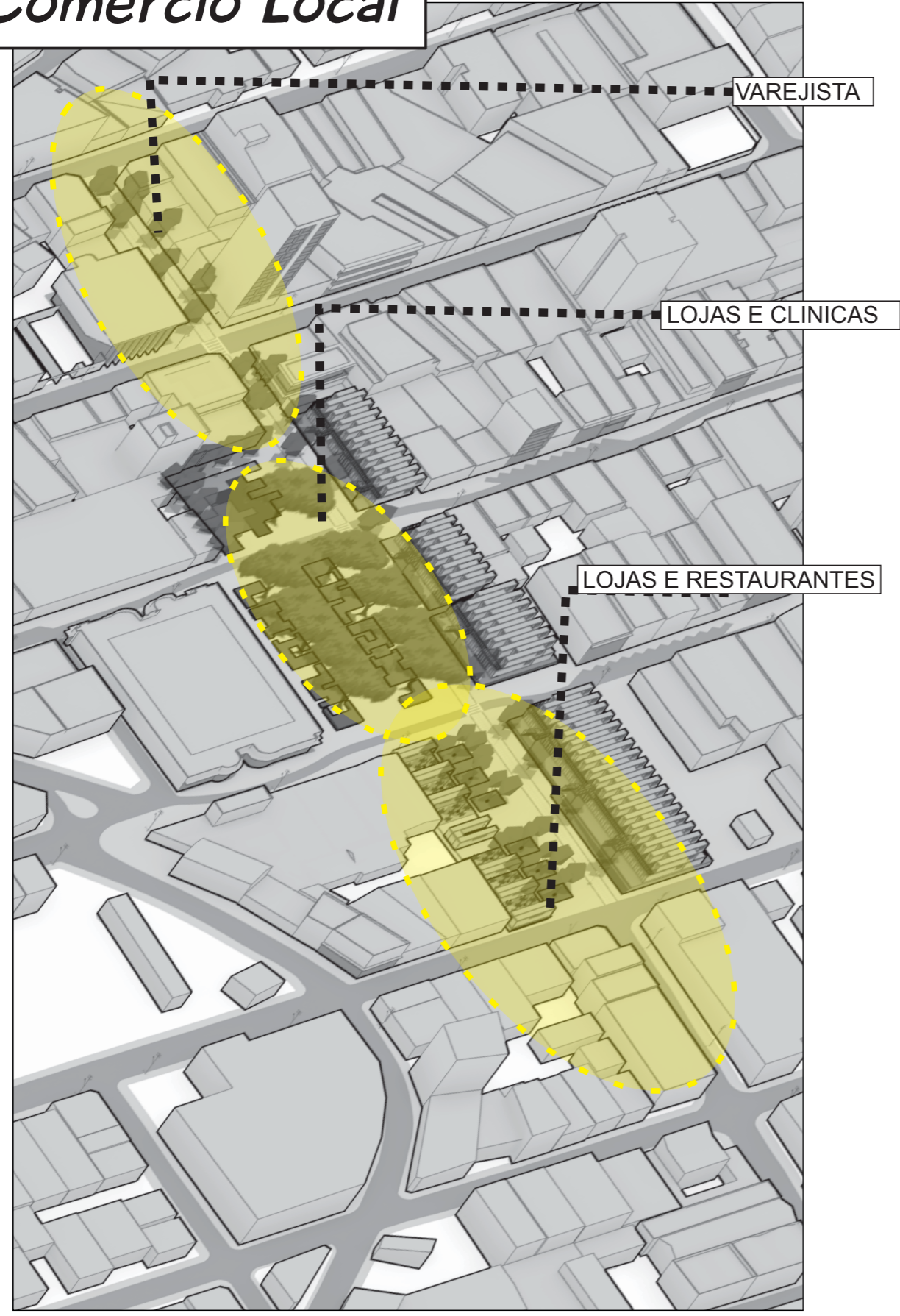
R. Gen. Joaquim Inácio

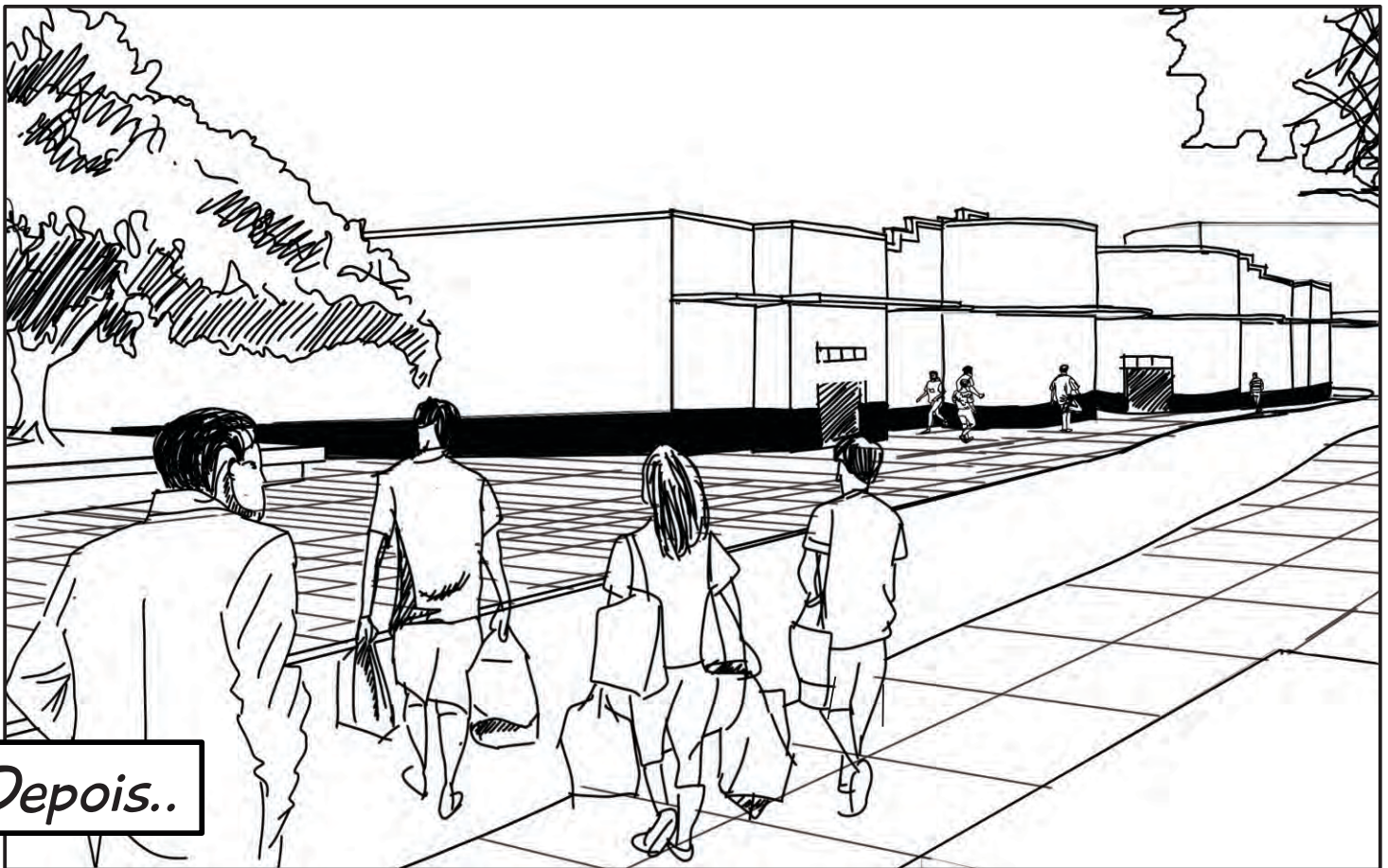
Rua Engenheiro Portela

Rua Quinze de Dezembro

0 5 10 20

Comércio Local

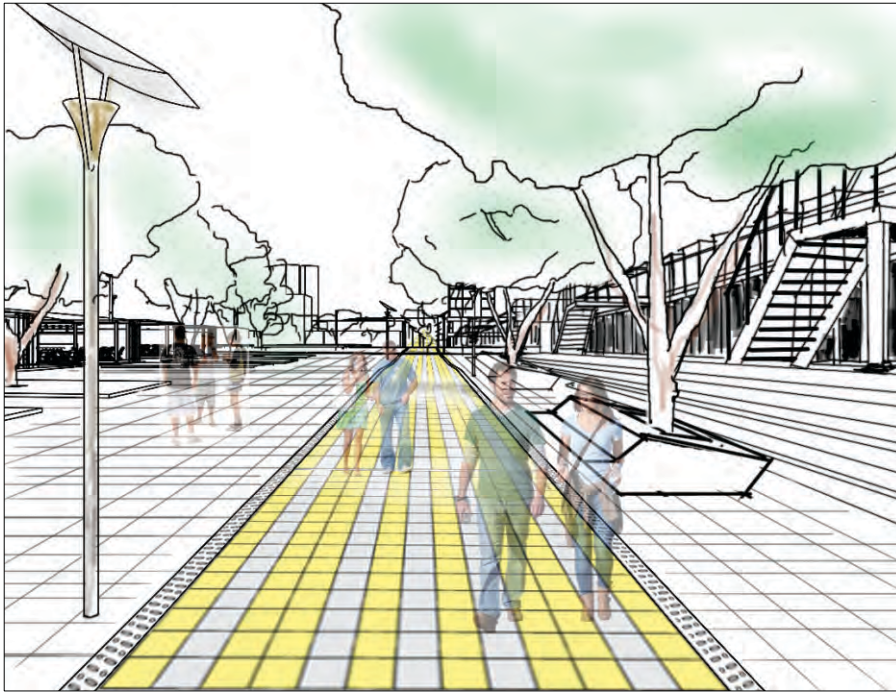




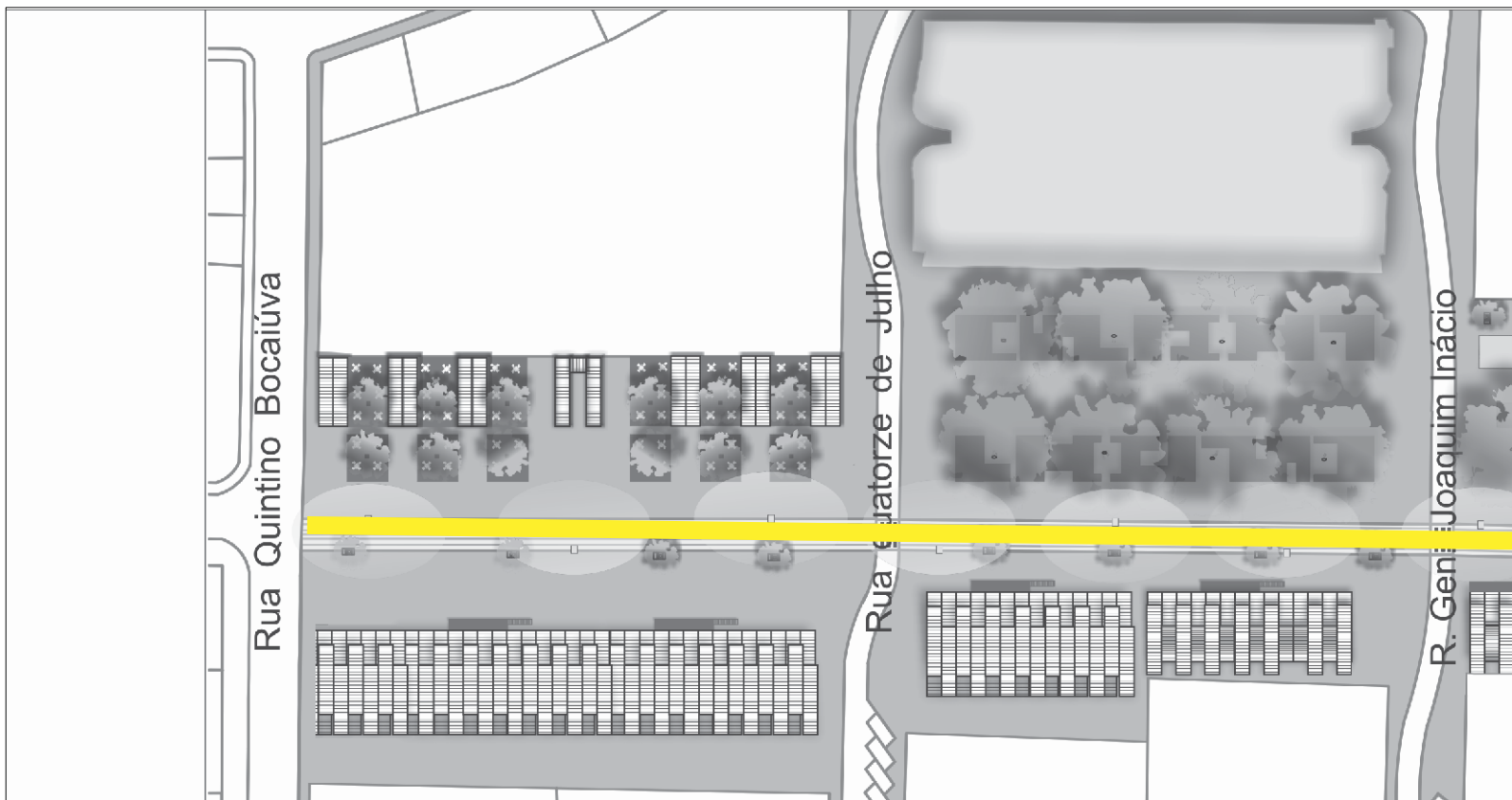
PARTE 12

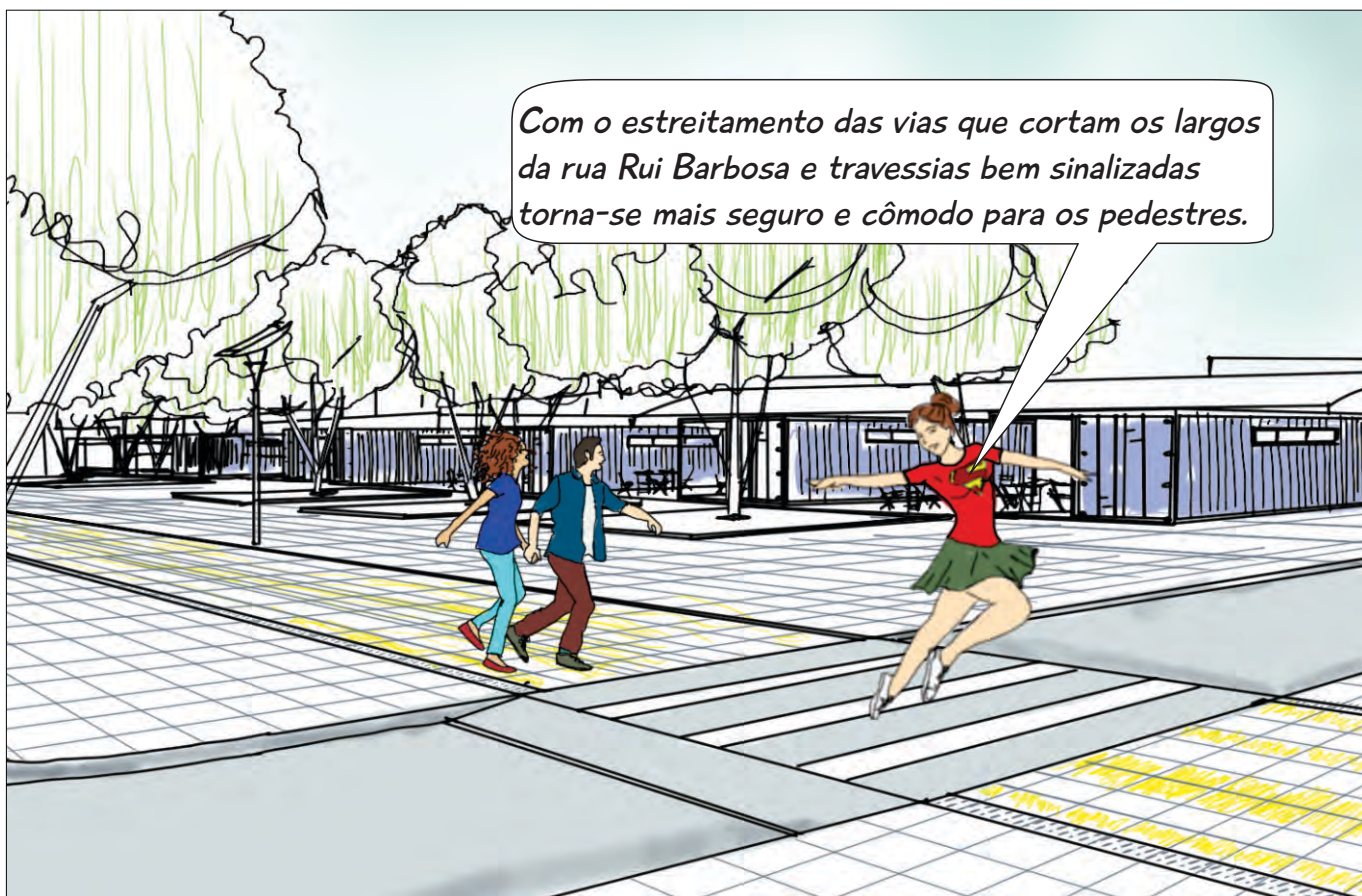
CIRCULAÇÃO PEDESTRES

Rua Rui Barbosa



As calçadas estreitas tornaram-se um grande calçadão. No centro urbano de Anápolis as edificações estão locadas de forma aglutinadas e marcam na paisagem um caminho contínuo. Mantendo essa mesma linguagem, serão instaladas canaletas que, além de coletar a água pluvial, marcarão o caminho linear que as pessoas percorrem pela rua, destacada com piso drenante amarelo.





PARTE 13

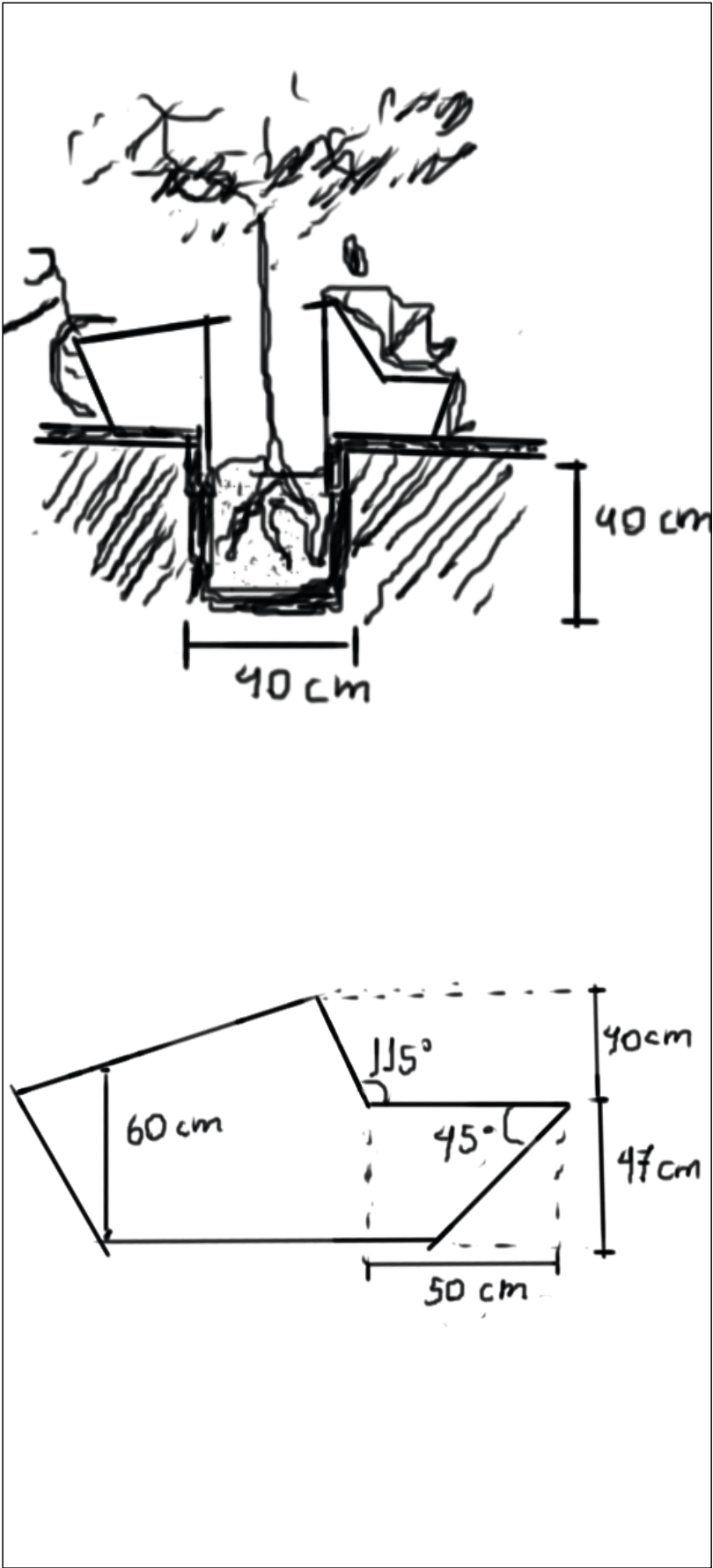
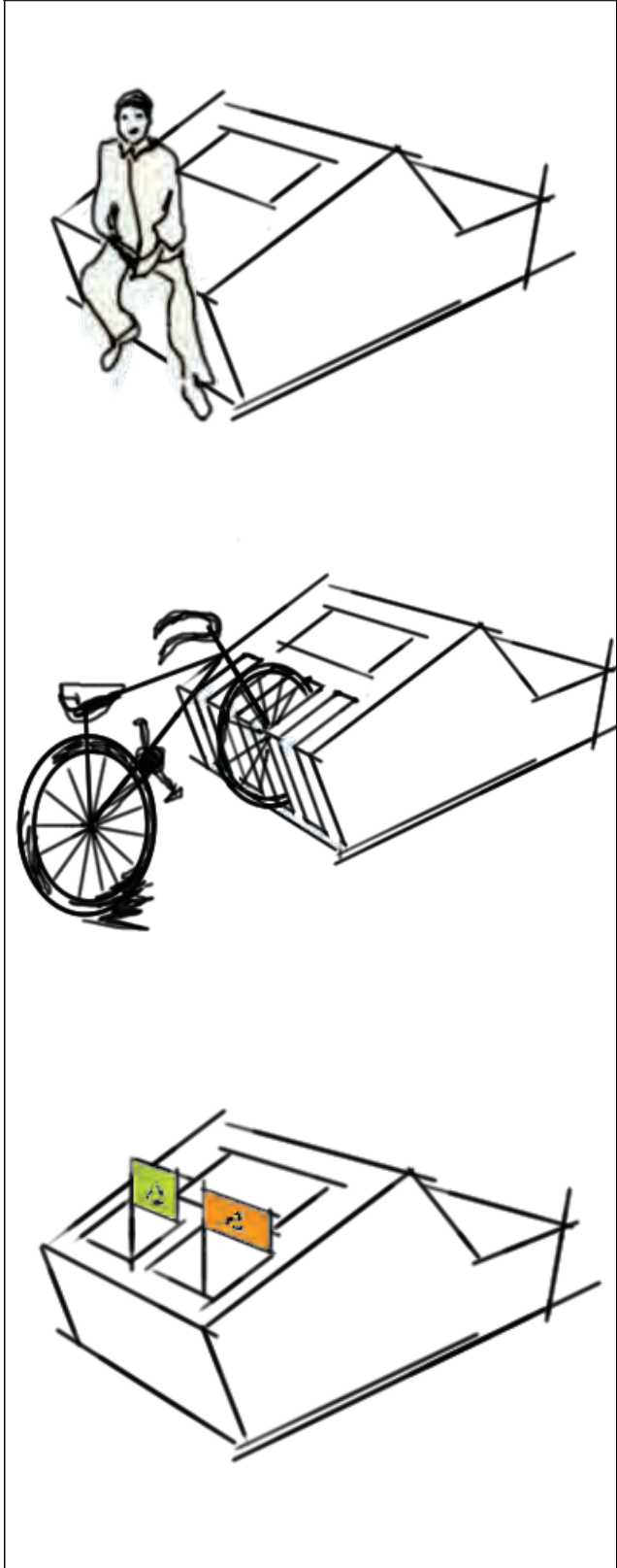
M O B I L I Á R I O

O mobiliário foi instalado nesse espaço com o intuito de cumprir alguns propósitos possuindo usos e funções diferenciados que vão surgindo paralelamente de acordo com as necessidades das pessoas tais como descanso, sombreamento, comunicação, limpeza, ordenação dos espaços para pedestres, entre outros.

O desenho do mobiliário estabelece relações com a paisagem urbana do espaço revitalizado, mantendo a mesma linguagem de alinhamento e os mesmos materiais que foram utilizados, madeira ripada e concreto.



USOS DIVERSOS



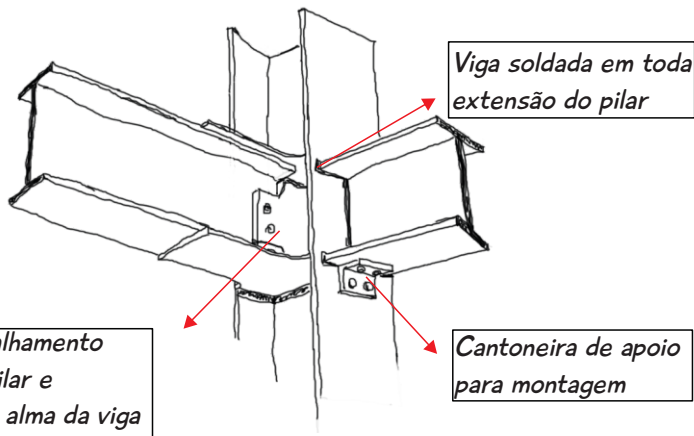
PARTE 14

G A L E R I A S

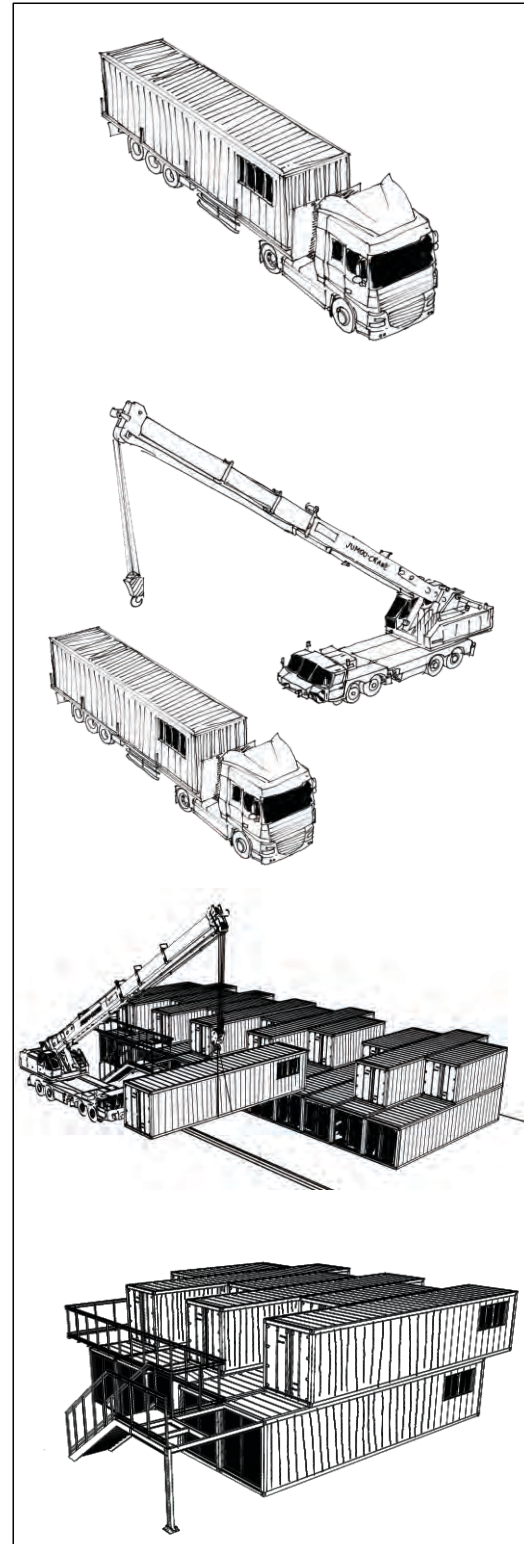
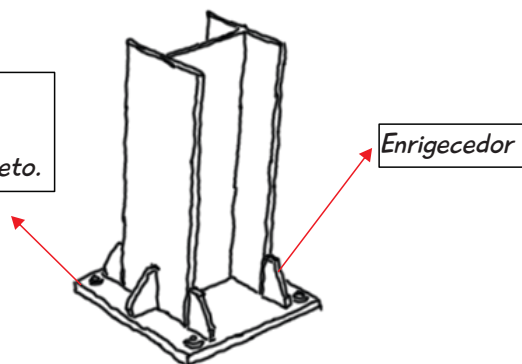
Rua Rui Barbosa

Como foi visto anteriormente as galerias terão usos mistos sendo que no térreo funcionarão apenas lojas, sendo necessário que haja também serviços de primeira necessidade, como farmácias 24 horas.

Remetendo à história da ferrovia mercantil que passava próximo à região, estão presentes nos edifícios o uso de containers modulares, que se estendem pelas galerias compondo uma rede de lojas. Um pergolado metálico auxiliará na circulação vertical e estenderá as áreas cobertas das lojas. As peças de aço, além de dialogar com a arquitetura dos containers, é fácil de montar e não requer tanta manutenção.



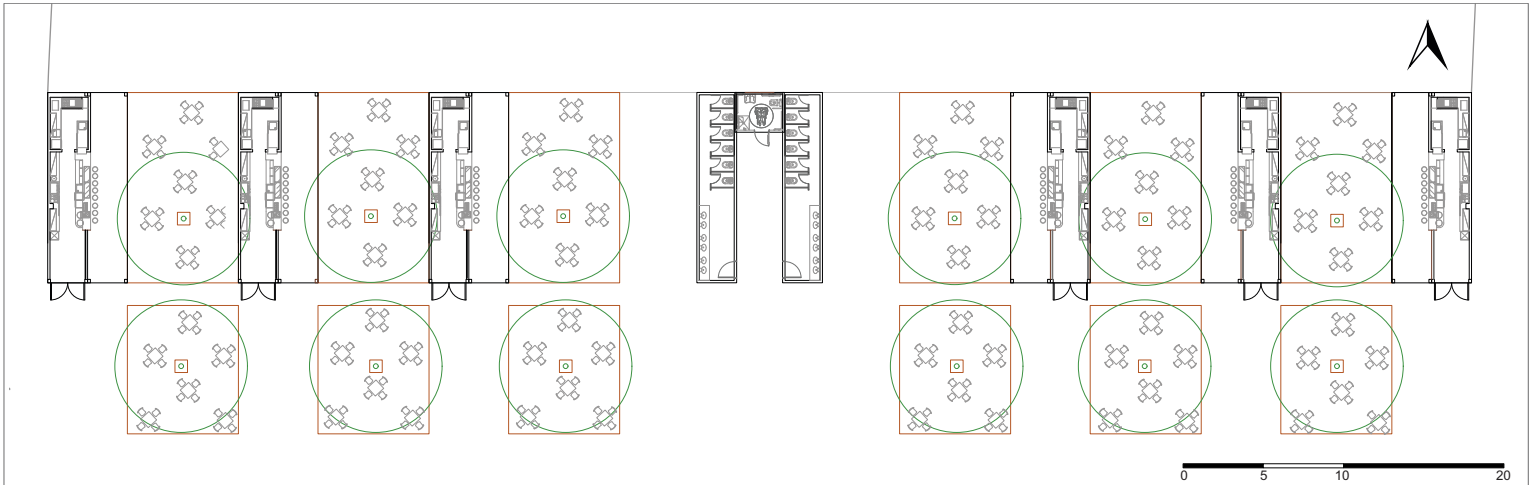
Chapa de base de aço
Para distribuir a carga do pilar à fundação de concreto.



PARTE 15

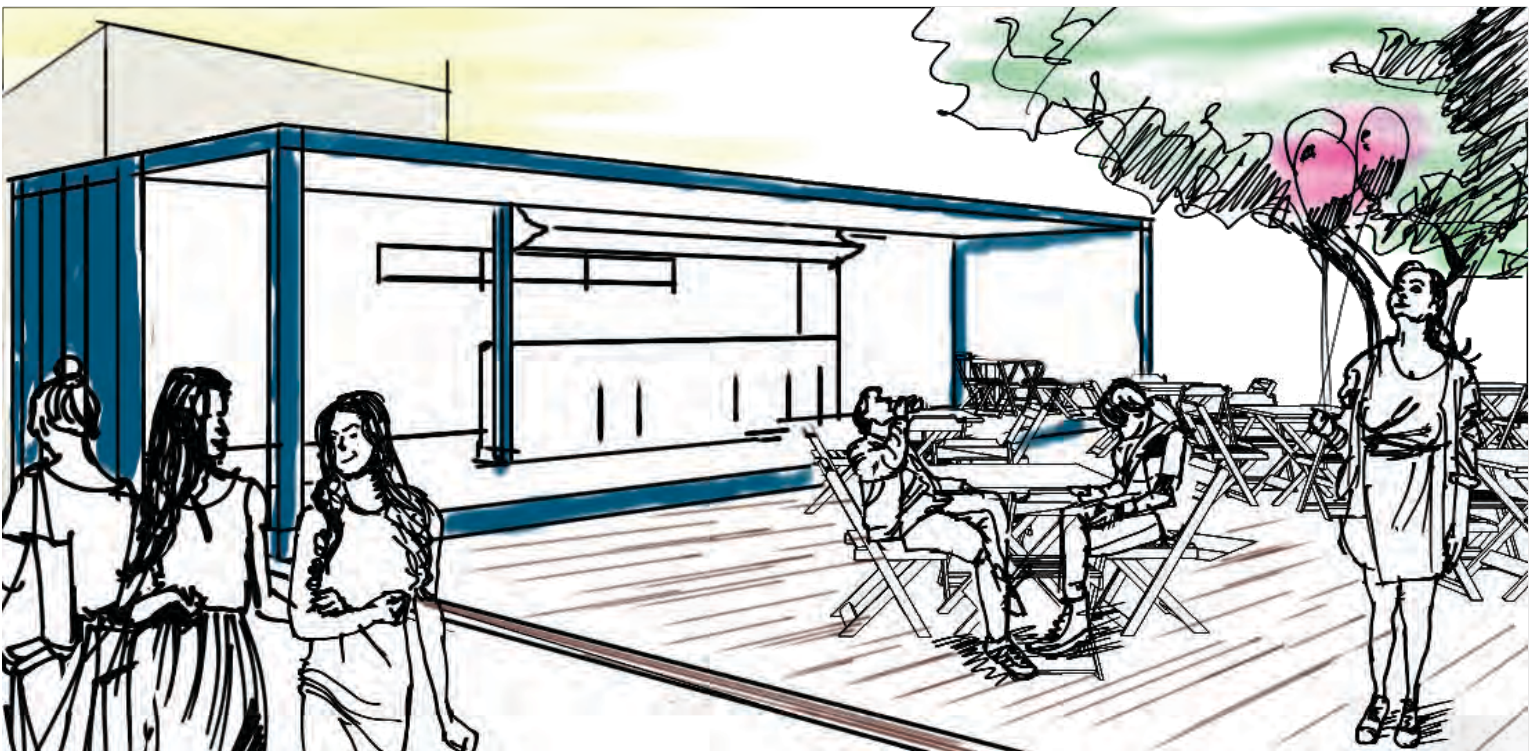
RESTAURANTES

Rua Rui Barbosa



Os restaurantes trarão a mesma linguagem que as galerias, containers modulares que se estenderão por um trecho da rua Rui Barbosa.

Os decks de madeira serão uma extensão desses restaurantes trazendo ambientes abertos, que tragam maior convivência entre as pessoas, fazendo com que influenciem e sejam influenciadas pelo cenário.



PARTE 16

ESPAÇO CULTURAL

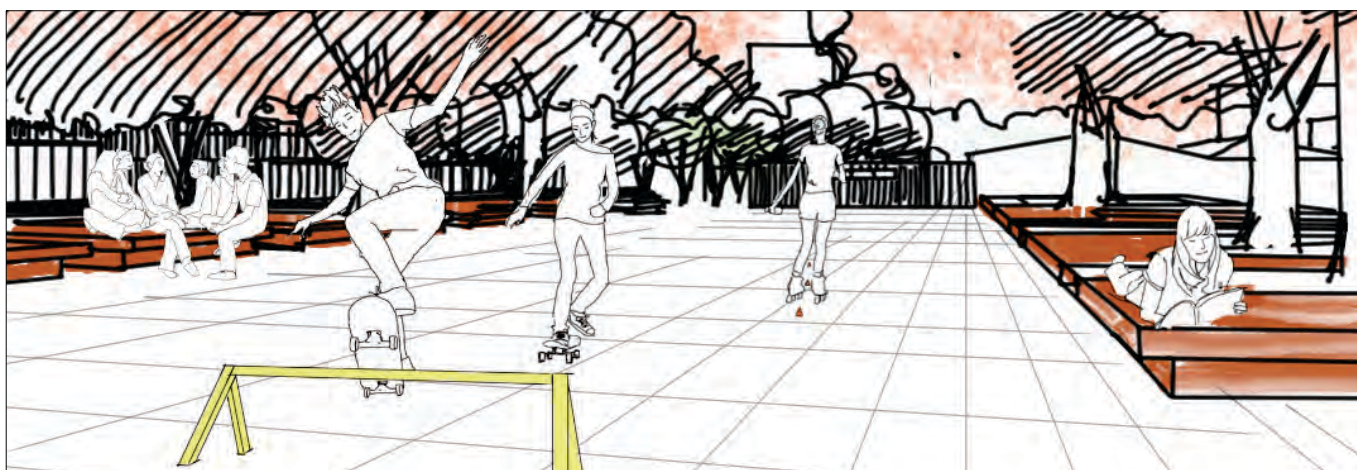
Rua Rui Barbosa

A praça que ficará ao lado do Mercado Municipal Carlos de Pina reforça a potencialidade local e estabelece uma relação com a história pré-existente. Pois o edifício mesmo sendo considerado patrimônio histórico da cidade, tornou-se desinteressante, o que conseqüentemente fez com que as vendas diminuíssem. Para que esta praça e o Mercado Municipal se tornem interessantes para a cidade, foram definidas algumas diretrizes:

Criar espaços de permanência bem sombreados, garantindo bem-estar para as pessoas. Organização de feiras artesanais e de produtos orgânicos que funcionarão como uma extensão do Mercado Municipal em determinado dia da semana.



Em outros momentos esse espaço poderá ser usado para eventos culturais divulgando ações, fazendo com que as pessoas tenham mais contato e desejo por formações culturais como artes visuais, música, dança e teatro.



Para dar vida aos muros da cidade, o muro do Mercado Municipal, que fica ao lado da praça poderá ser usado para oficinas de grafite, ensinando as pessoas a se expressarem por meio da arte.

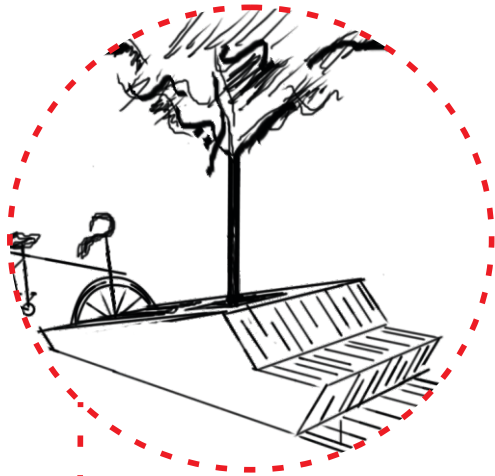
O grafite também é arte e cultura!



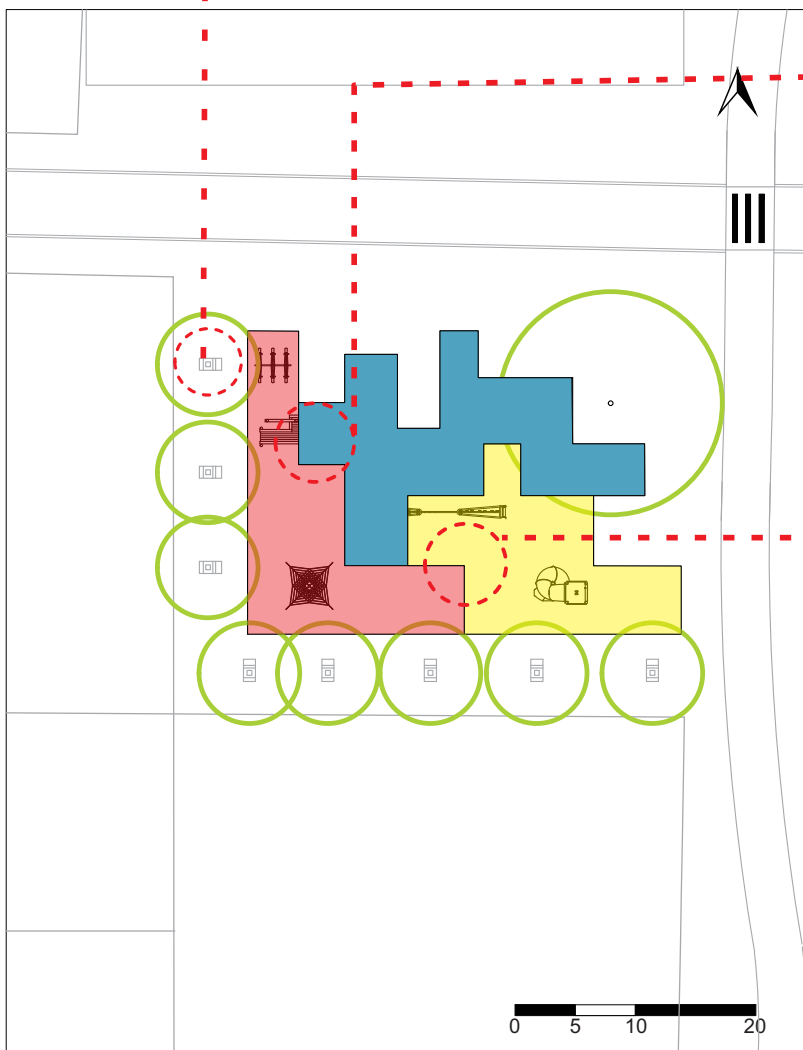
PARTE 17

PARQUE INFANTIL

Rua Rui Barbosa



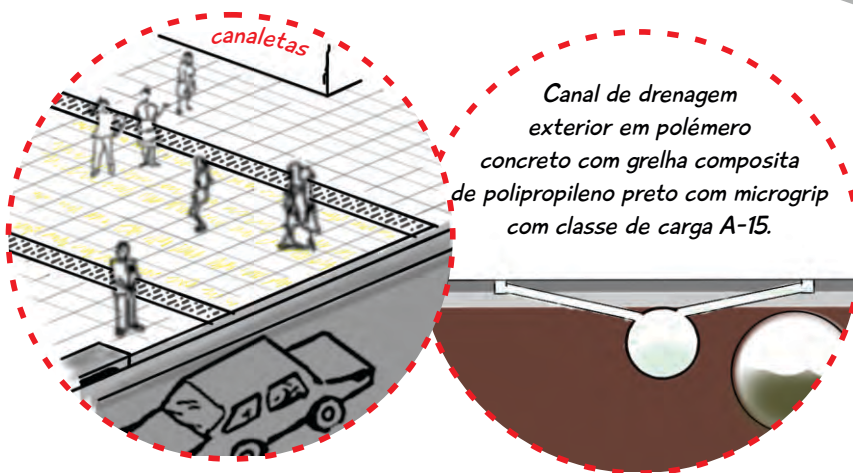
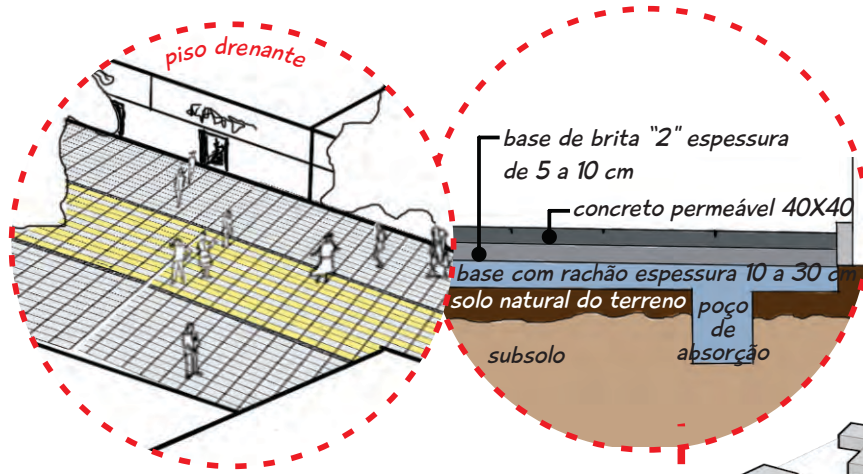
O Playground será confeccionado com materiais de alta qualidade e produzido dentro dos rigorosos padrões da norma ABNT.

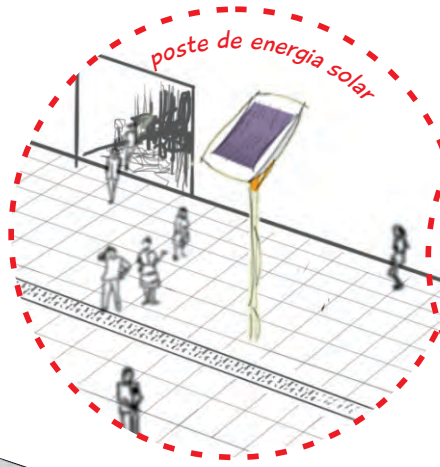
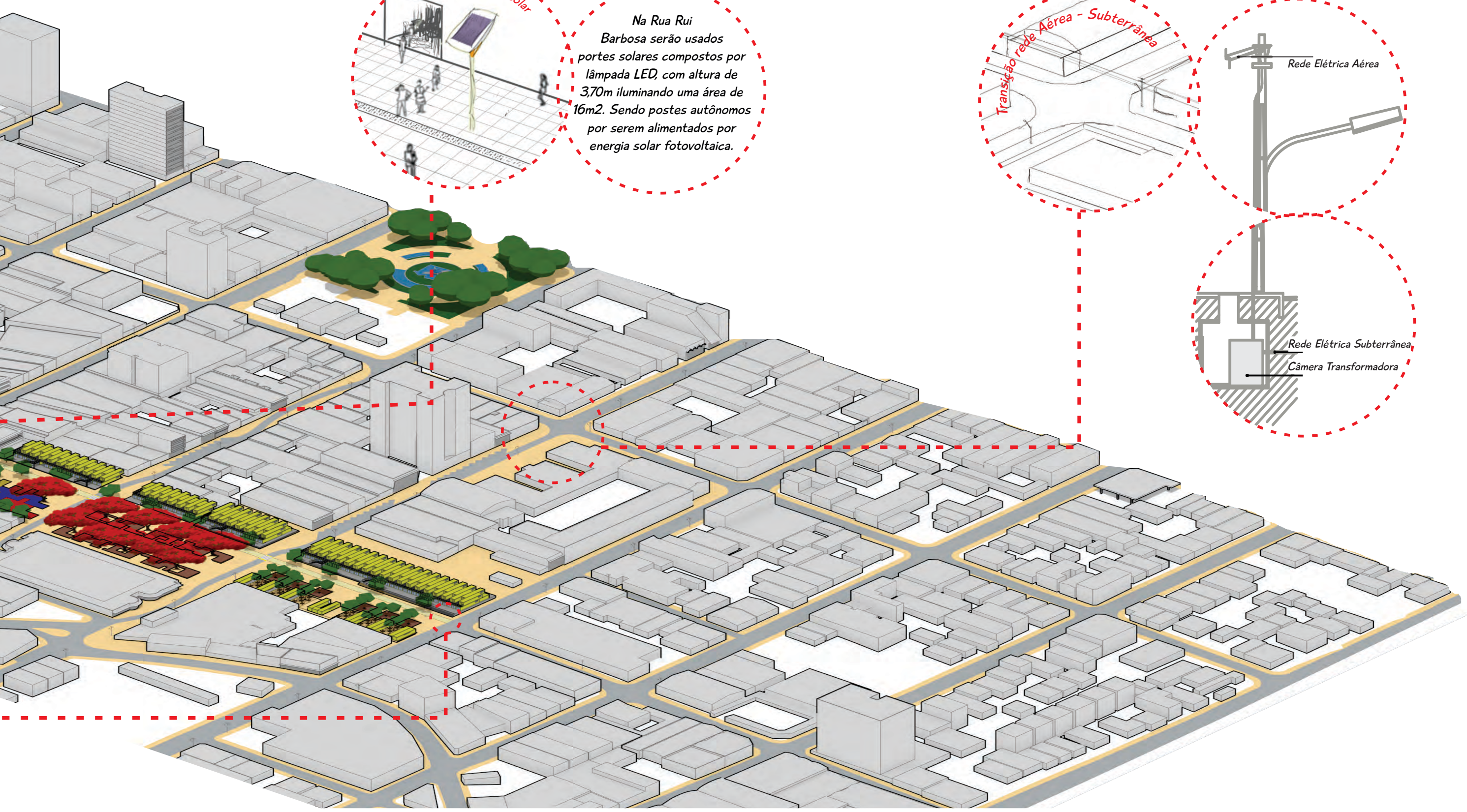


Piso emborrachado que possui um sistema de amortecimento altamente eficaz, com o objetivo de atender as normas mais rígidas de segurança!



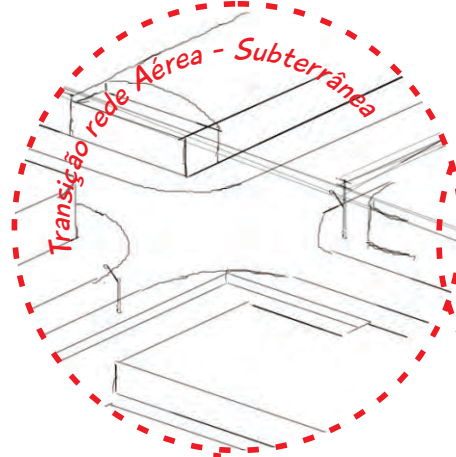
PARTE 18 TECNOLOGIAS



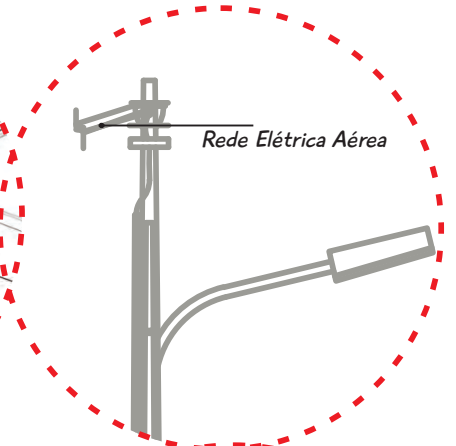


poste de energia solar

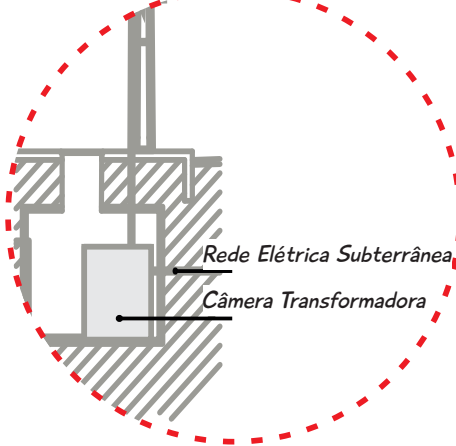
Na Rua Rui
Barbosa serão usados
portes solares compostos por
lâmpada LED, com altura de
3,70m iluminando uma área de
16m². Sendo postes autônomos
por serem alimentados por
energia solar fotovoltaica.



Transição rede Aérea - Subterrânea



Rede Elétrica Aérea



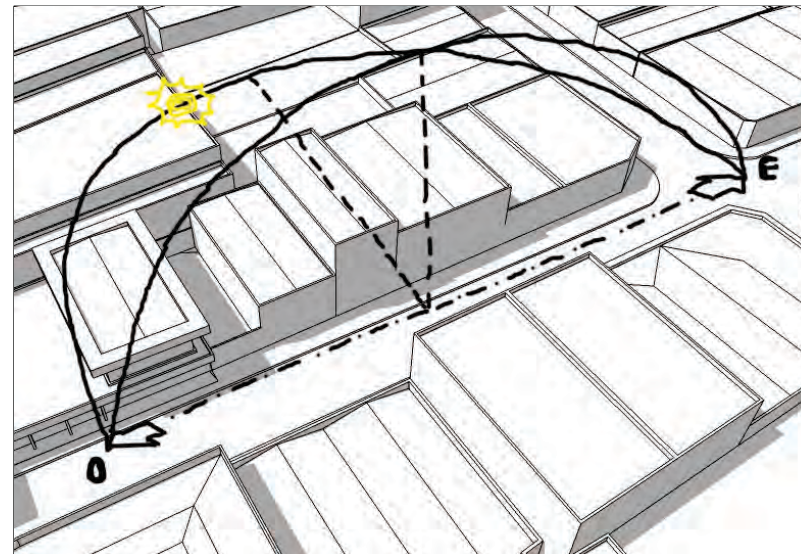
Rede Elétrica Subterrânea
Câmara Transformadora

MAPA ILUMINAÇÃO

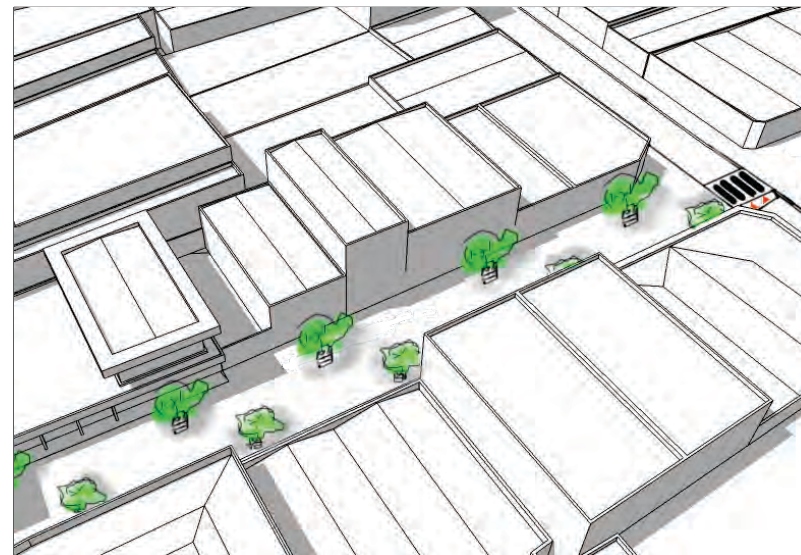


PARTE 19 CONFORTO AMBIENTAL

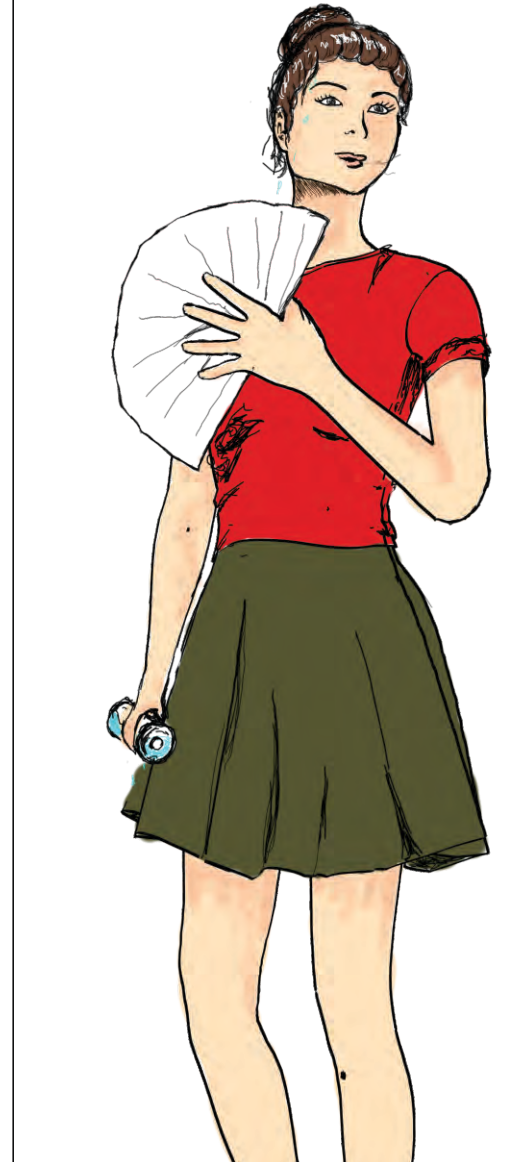
No centro urbano de Anápolis, as edificações fazem sombras constantes, pois estão aglutinadas. No caso da Rua Rui Barbosa, uma via com direção leste-oeste, os raios solares ao longo do ano não atingem com muito rigor suas fachadas.

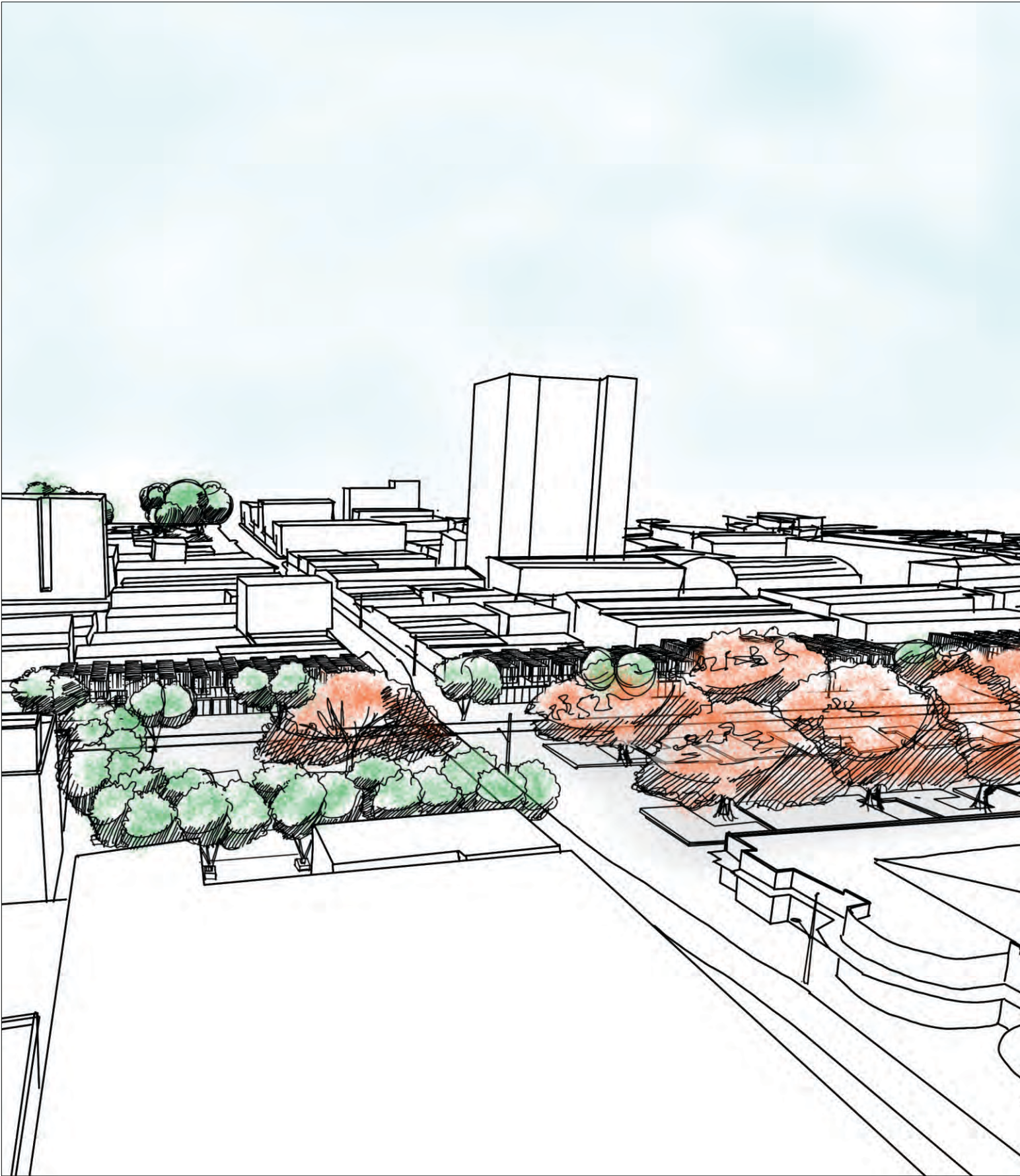


O pedestre agora pode caminhar em espaços protegidos da radiação solar direta.



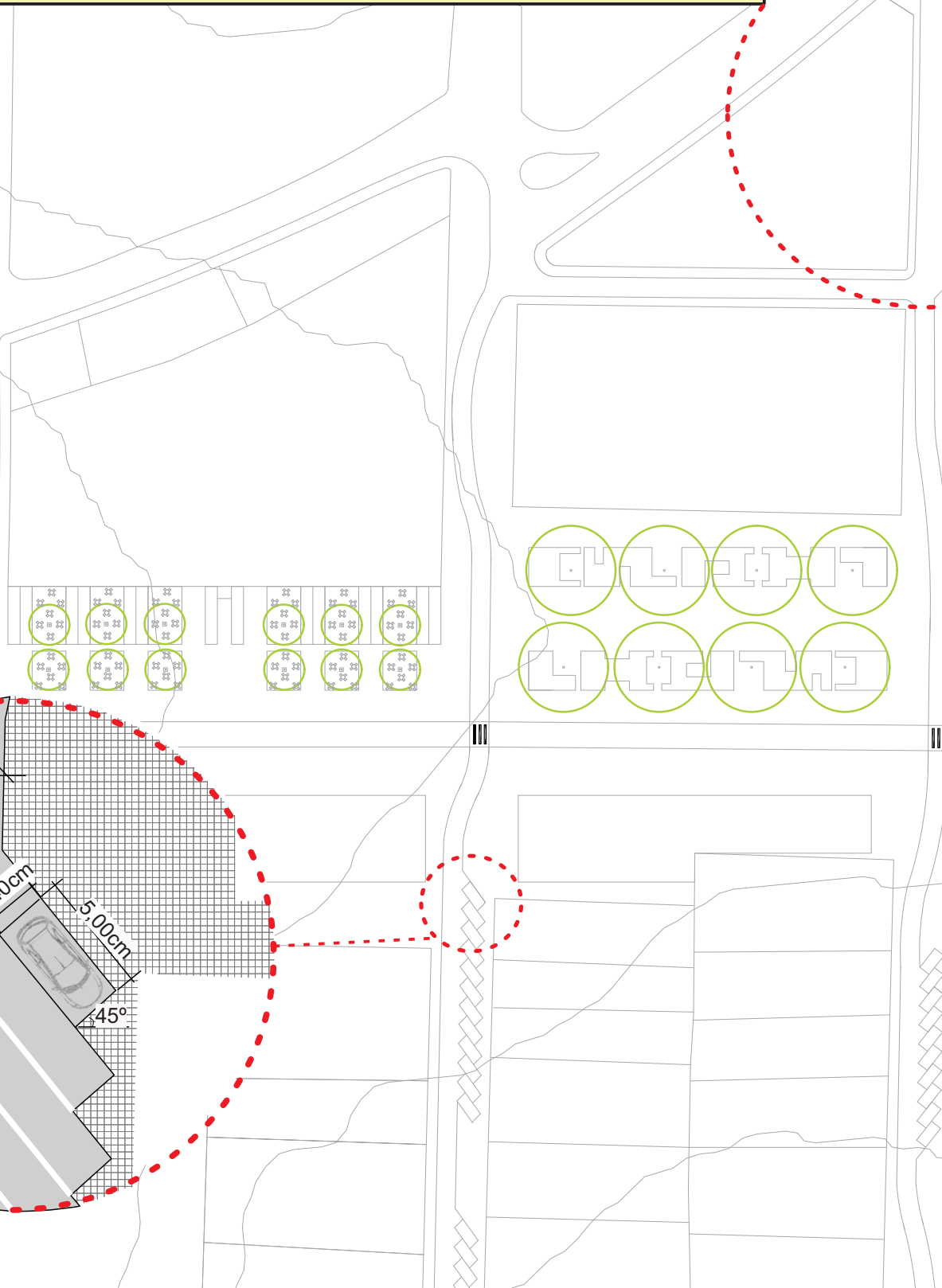
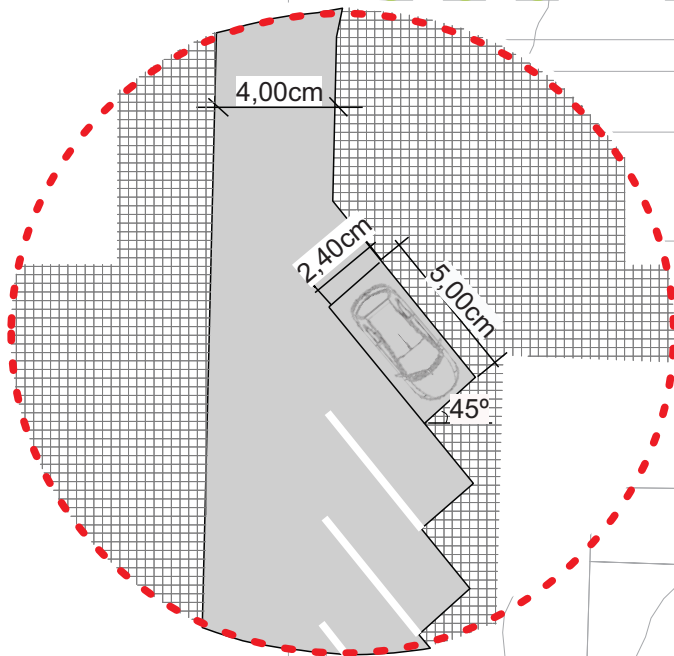
É de grande importância a climatologia urbana para o planejamento e a preservação da qualidade ambiental do meio urbano. A aplicação de vegetação irá ajudar na troca radiativa e no processo de resfriamento evaporativo.

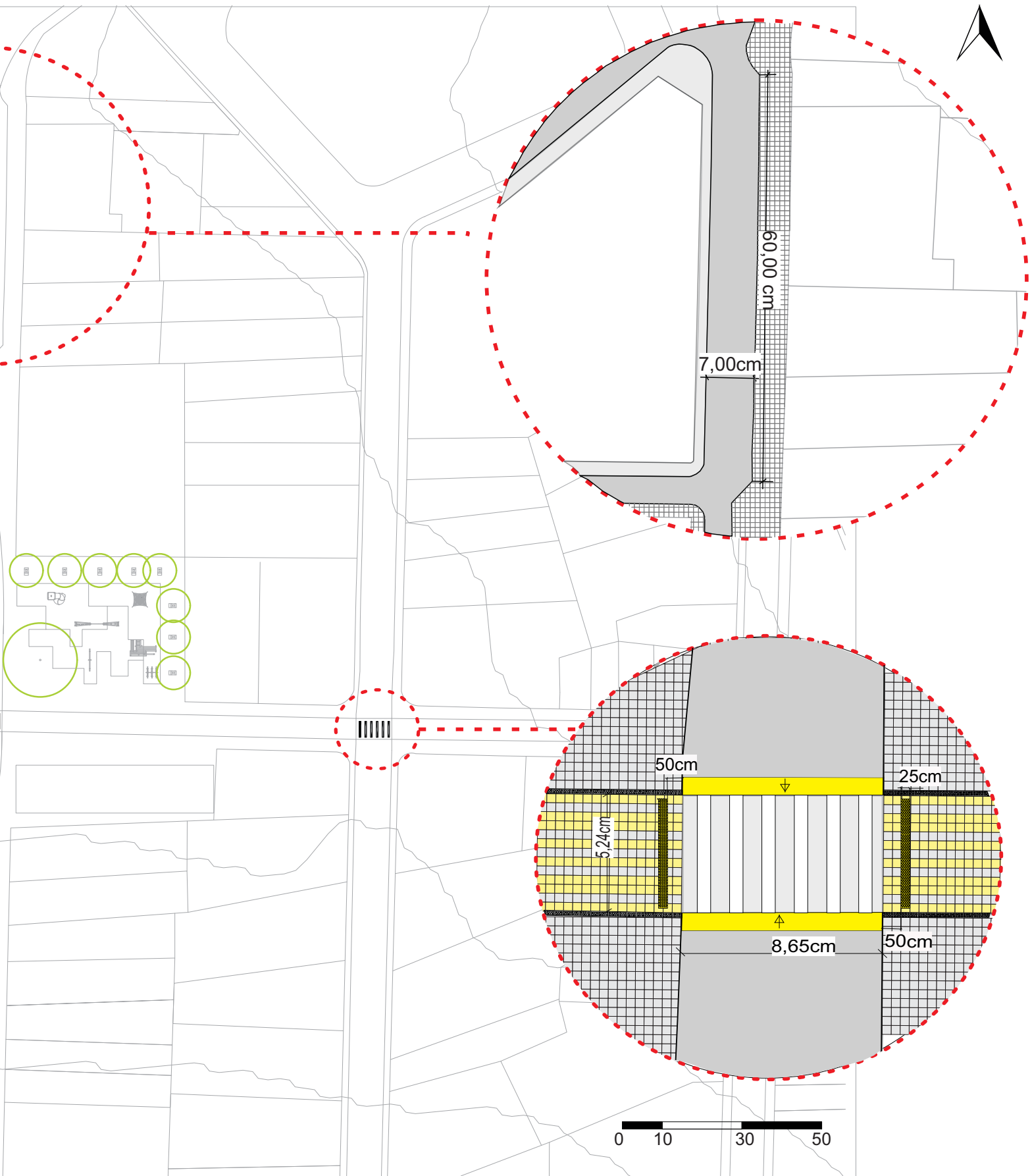




PARTE 20

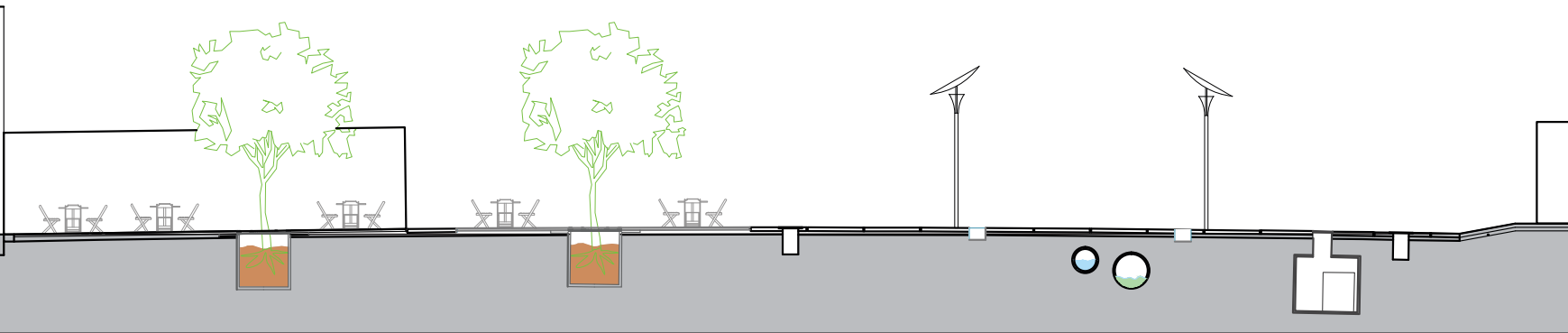
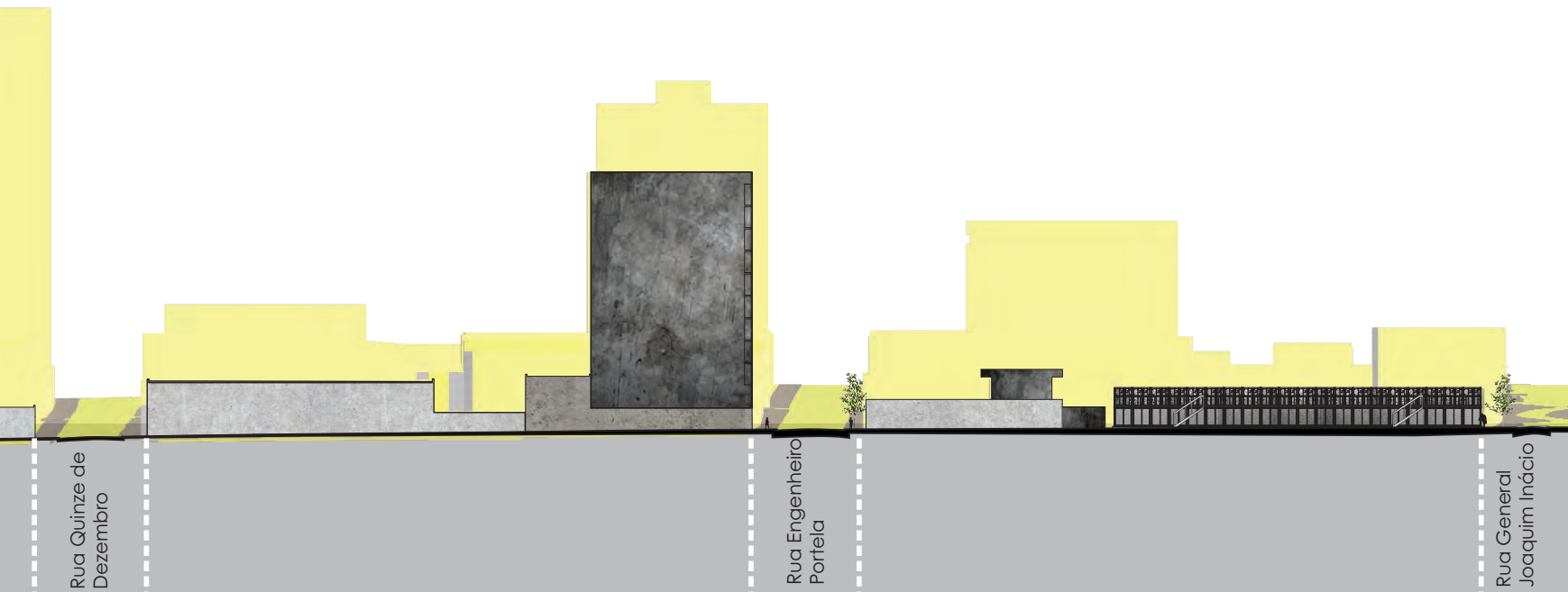
PLANTA TÉCNICA

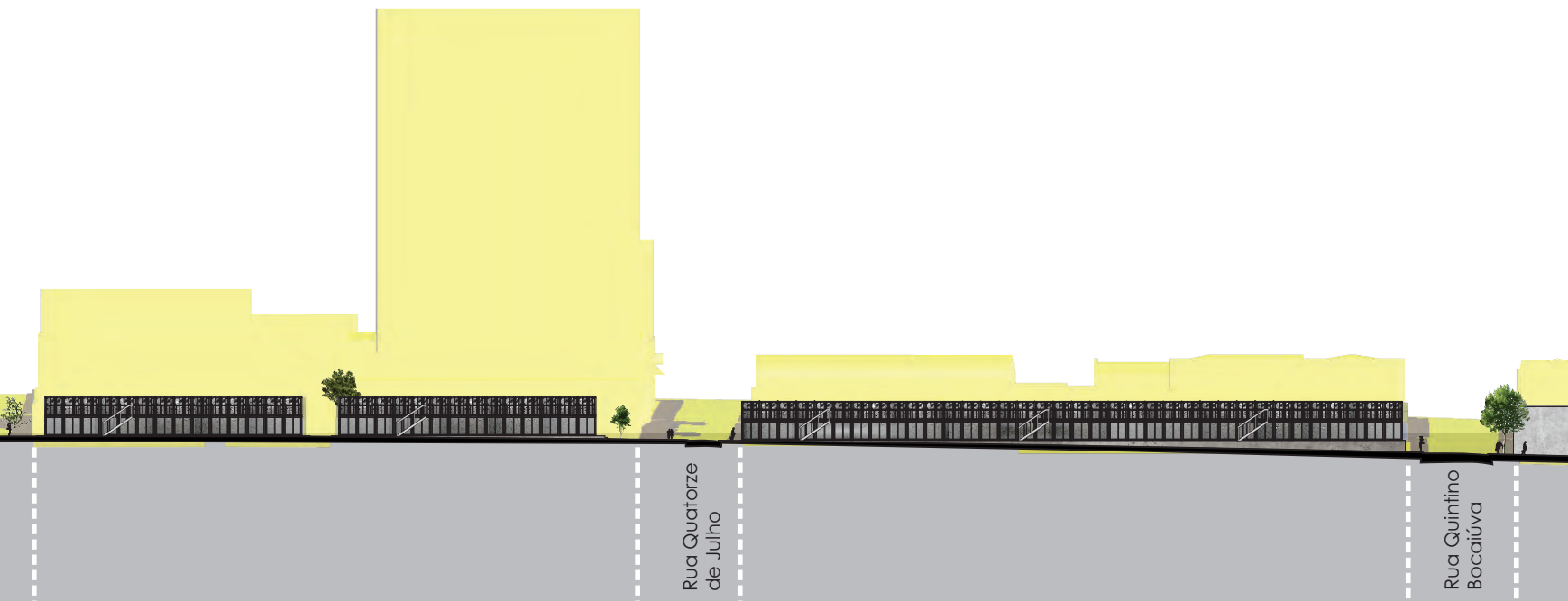




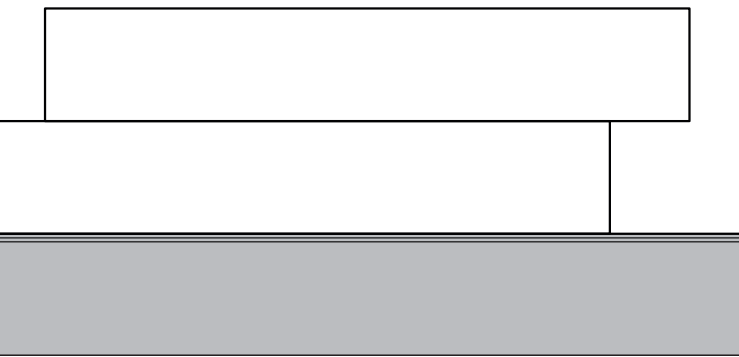
PARTE 21

CORTE DA RUA





Corte A-A



Corte B-B



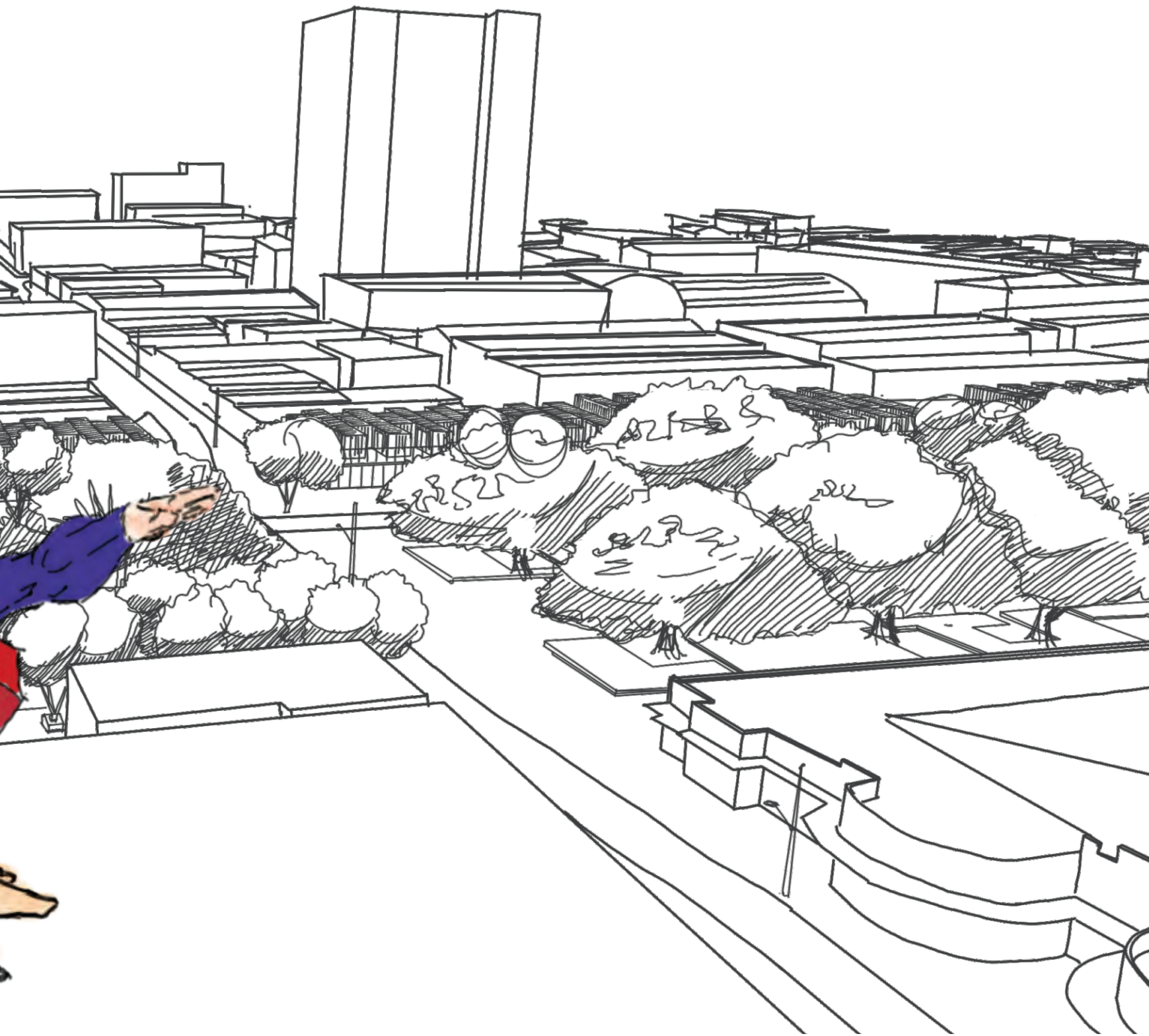
PARTE 22

THIS IS THE END

Talvez por comodidade muitas pessoas venham a se sentir incomodadas com as propostas aplicadas, pois isso implicará em mudança na sua maneira de locomover na cidade.

Como meu pai me disse certa vez: Você dará as pessoas um ideal pelo qual lutar. Eles irão perseguir você. Irão fraquejar, irão cair. Mas com o tempo, eles vão acompanhá-lo ao sol. Com o tempo, você vai ajudá-los a realizar maravilhas.





S O R R E M O S O G O S O G O S O G O S





C
A
Ç
A

P
A
L
A
V
R
A
S

Á	U	Ò	X	U	Z	B	H	O	S	C	A	F	É
V	Ô	Z	Ú	A	E	L	O	P	Ó	R	T	E	M
L	Ú	F	Q	B	M	L	S	M	T	U	G	P	W
A	Ê	U	F	U	O	A	A	A	L	K	A	Â	C
R	E	U	M	Ò	R	R	R	C	A	Ô	Ò	M	Ç
U	E	Ò	E	É	A	E	U	Á	R	F	J	C	D
R	G	Ô	C	H	D	D	T	O	U	R	Í	E	R
O	Ê	L	A	U	I	E	U	G	T	U	Ó	N	Â
D	N	S	N	T	A	F	R	I	L	I	P	T	F
O	É	G	I	Ô	W	O	T	H	U	B	C	R	C
X	U	O	Z	Í	C	T	S	O	C	A	Ú	O	B
Ê	S	I	A	Q	Ê	I	E	F	Q	R	Á	S	Ò
T	O	Á	Ç	A	Á	R	A	Á	Â	B	N	U	I
J	I	S	A	I	S	T	R	À	E	O	F	R	U
A	N	L	O	N	A	S	F	P	F	S	A	B	Q
N	Í	O	Ú	Â	G	I	N	Z	D	A	M	A	P
Á	M	Ú	J	I	C	D	I	R	A	R	Á	N	K
P	O	Ç	Ò	O	A	C	Ò	H	U	O	Â	O	S
O	D	M	I	G	M	Ó	Ó	Ú	R	B	É	S	O
L	N	Í	U	L	I	I	À	L	É	É	I	T	G
I	O	T	R	A	N	S	P	O	R	T	E	K	E
S	C	G	B	U	H	V	B	Ó	F	I	J	F	R
N	F	Ô	B	Â	O	O	Z	B	T	B	R	À	P
N	M	Ô	G	S	F	A	V	E	L	A	S	G	M
B	Ê	T	O	H	O	C	I	M	Ô	N	O	C	E

METRÓPOLE
MORADIA
TRANSPORTE
CAFÉ
ECONÔMICO
CULTURAL
INFRAESTRUTURA

CONDOMÍNIOS
ANÁPOLIS
GOIÂNIA
GOIÁS
CAMINHO
RUA
RUIBARBOSA

FAVELAS
MECANIZAÇÃO
CAMPO
EMPREGOS
CENTROSURBANOS
DISTRITOFEDERAL
ÊXODORURAL

REFERÊNCIAS

- FREITAS, Revalino A. *Anápolis Passado e Presente*. Anápolis:Voga, 1995.
- POLONIAL, Juscelino Martins. *A Estrada de Ferro Goiás e o Processo de Urbanização de Anápolis -1907-1935*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História da UFG, 1995
- ANS, Henrique. *Anápolis - GO Acredite você não conhece esta cidade! Mega Thread*. 2009. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>>. Acesso em 3 de maio 2017.
- JOVCHELOVITCH, Sandra. *Sobre a relação entre o público e o privado*. In: *Representações sociais e esfera pública: a construção simbólica dos espaços públicos no Brasil*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- BALSAS, Carlos José Lopes. *Urbanismo comercial em Portugal e a revitalização do centro das cidades*. Lisboa: Ministério da Economia, 1999.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 4. ed. São Paulo: Átila, 2003.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.
- DELPHIM, C.FM. *Manual de Intervenção em Jardins Históricos*. São Paulo: EDUSP, 1999.
- VARGAS, H.C.; CASTILHO, A. L. H. de. *Intervenção em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Ed. Manoele: Português, 2006.
- VAZ, J.C., *Vida Nova Para o Centro da Cidade*.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.
- ZUKIN, Sharon. *Gentrification: Culture and Capital in the Urban Core*. *Annual Review of Sociology*, v. 13, 1987.
- SMITH, Neil. *A gentrificação generalizada*. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.
- ROUSSILLON, R. . *Espaços e práticas institucionais. O quarto do despejo e o interstício*. In KAES, R. (Org.), *A instituição e as instituições*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 1988. pg. 133-149
- GUERREIRO, M. R. *Interstícios urbanos e o conceito de espaço exterior positivo*. *Sociológico*, n. 18, p.13-19, 2009.
- CHING, Francis D. K. *Técnicas de Construção Ilustradas*. 4º edição. São Paulo, 2010.
- JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. 3º edição. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 1º edição. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- WATERMAN, Tim. *Fundamentos de Paisagismo*, 1º ed. Bookman Companhia Ed, 2011.

RESPOSTAS

