

[RE] conectar:

Identidade e espaço público na região central de Anápolis

Thais Matins Dias  
Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Angélica de Amorim Romacheli

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DE MONOGRAFIAS  
DIGITAIS NO BANCO DE DADOS DA UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE  
CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLÓGICAS

Eu, **Thais Martins Dias**,

Na qualidade de titular dos direitos de autor que recaem sobre a minha monografia de conclusão de curso, intitulada **[RE] conectar: identidade e espaço público na região central de Anápolis** defendida em 15/09/21, junto a banca examinadora do curso com fundamento nas disposições da lei nº 9.610 de 19 de fevereiro de 1998, autorizo a disponibilizar gratuitamente a obra citada, sem ressarcimento de direitos autorais, para fins de leitura, impressão e/ou *downloading* pela *internet*, a título de divulgação da produção científica gerada pela Universidade Estadual de Goiás / Unidade Universitária de Ciências Exatas e Tecnológicas, a partir desta data.

- autorizo texto completo
- autorizo parcial (resumo)

Assim, autorizo a liberação total ou resumo de meu trabalho, estando ciente que o conteúdo disponibilizado é de minha inteira responsabilidade.

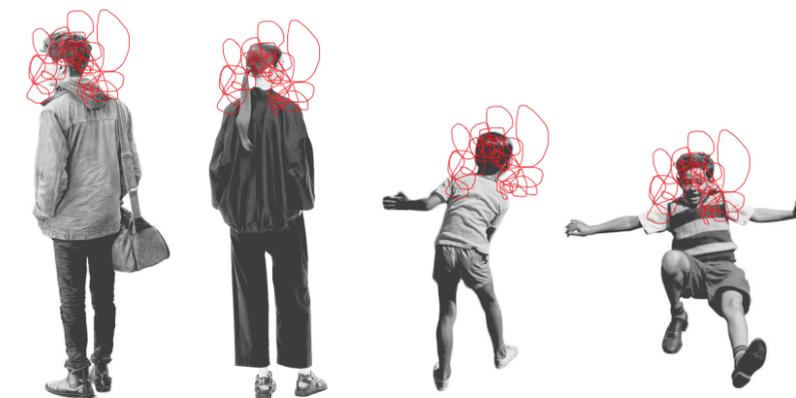
Anápolis, 15 de Setembro de **2021**.

Assinatura do (a) autor (a):

*Thais Martins Dias*

Assinatura do (a) Orientador (a):

*Angélica de A. Romacheli*



**[RE] conectar:**

Identidade e espaço público na região central de Anápolis

**Thais Martins Dias**

Orientação: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Angélica de Amorim Romacheli

Trabalho Final de Graduação II apresentado no curso de  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás  
sob a orientação da professora Angélica de Amorim Romacheli

# Sumário

<b>1</b>	<b><i>Apresentação</i></b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b><i>Referências Projetuais</i></b>	<b>34</b>
<b>2</b>	<b><i>Camadas urbanas</i></b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b><i>[RE] Conectar: a identidade perdida</i></b>	<b>37</b>
<b>3</b>	<b><i>Uma cidade, uma história</i></b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b><i>Diretrizes</i></b>	<b>38</b>
<b>4</b>	<b><i>Às margens da Avenida</i></b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b><i>Ações</i></b>	<b>40</b>
<b>5</b>	<b><i>A região Central de intervenção e seu contexto</i></b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b><i>Camadas urbanas</i></b>	<b>42</b>
	O Centro e a cidade	21	<b>11</b>	<b><i>Intervenção</i></b>	<b>44</b>
	Anápolis: cultura e espaço público	22		Subárea I	46
	Aspectos centrais	24		Subárea II	48
	Paisagem e infraestrutura	28		Subárea III	50
	Mobilidade	30		Subárea IV	52
	Condicionantes ambientais	31	<b>12</b>	<b><i>Conclusão</i></b>	<b>55</b>
			<b>13</b>	<b><i>Referências</i></b>	<b>56</b>

*A cidade é um saco um pulmão que respira  
pela palavra água pela palavra brisa  
A cidade é um poro um corpo que transpira  
pela palavra sangue pela palavra ira.*

*José Carlos Ary dos Santos (1936-1984)*



# A apresentação

Este trabalho se dedica a proposta de uma intervenção na região central da cidade de Anápolis que passa por um processo de degradação ambiental e de esquecimento ao longo dos anos.

O objeto de estudo se localiza no núcleo pioneiro de Anápolis, área esta que ao longo dos anos foi se adaptando às novas necessidades e que ainda hoje apresenta-se para a cidade como lugar de grande relevância.

A escolha deste local se deve ao fato de que sempre esteve envolvida com a região e o lugar sempre me gerou inquietação, tanto por sua deterioração quanto por seu contexto histórico cada vez mais esquecido.

Essas inquietações foram reforçadas ainda mais ao longo da vida acadêmica onde a experiência da vivência na cidade e a observação de fatores relevantes gerou indagações das quais muitas vezes não é possível chegar a uma conclusão.

Um questionamento relevante sobre a cidade consiste em pensar na motivação da existência de espaços subocupados na cidade e na ausência de qualidade destes, mesmo que exista ali uma vontade de transformação sociocultural por parte da população.

O que nos vem à cabeça a princípio é culpar os agente públicos. Precisamos reconhecer, entretanto, que também se trata do reflexo de nossos comportamentos sociais.

O abandono dos espaços públicos urbanos possui uma raiz complexa de responder. É necessário uma verificação de cada lugar, onde cada transformação acontece segundo tradições, histórias e modo de vida.

Questionar esses modelos é importante na construção das cidades. Espaços públicos bem sucedidos não se constituem sem que existam inúmeras perguntas que envolvam o processo.

E, portanto, é dentro deste universo de questionamentos que apresento aqui a tentativa de responder a uma relevante problemática da cidade de Anápolis.

A grande questão que norteia esta proposta então é: como os espaços públicos e o resgate da identidade na região central da cidade de Anápolis possuem um papel transformador e podem se tornar um conector para a vida das pessoas que ali residem?

A resposta para essa pergunta se desenvolverá ao longo de todo o percurso desta proposta, por meio de estudos e análises que geram uma proposta final em busca de resgatar a

história e os espaços públicos existentes na região central da cidade.

A história da cidade de Anápolis se inicia no século XIX, atual região central, quando tropeiros passavam pela extensão próxima ao Rio das Antas e iniciaram ali um processo histórico que hoje vemos desprezado.

Ao longo do tempo, o centro de Anápolis se tornou uma área que incita aos olhos a negação de sua memória e o olhar desatento ou habituado das pessoas faz com que essa história real se torne apenas uma lenda.

Hoje, o que se encontra na região é um grande contraste entre vias expressas, espaços vazios, áreas subutilizadas, estacionamentos, *shopping center*, edificações públicas, poluição e a degradação dos cursos d'água.

Apesar das adversidades, a centralidade do local e a presença de equipamentos importantes estimulam apropriações espontâneas e a movimentação e cultura no lugar.

Frequentemente, nas áreas vazias próximas a Avenida Brasil, ao Centro Administrativo e à Rodoviária, instalam-se atividades populares como o circo, parques, feiras e outras manifestações. Nestes momentos é possível perceber a vontade popular de se apropriar do espaço.

Portanto, como toda cidade, Anápolis possui uma história e essa história envolta de processos de expansão foi uma questão essencial para ter sua centralidade como ponto focal de uma emergência de resgate.

Lina Bo Bardi (1994) afirma: "O passado não volta. Importantes são a continuidade e o perfeito conhecimento de história". Reconhecemos a necessidade da criação de uma narrativa que nos conte sobre essa região que tanto colaborou para a população e a história local é fundamental.

Desta forma, requalificar a região em

questão em nome da comunidade, do bem coletivo, da história, da cultura e da democracia é uma forma incontestável de reacender na população local um novo interesse pela sua cidade e pela sua história.

O objetivo desta proposta é elaborar um projeto de requalificação urbana para esta região tão importante historicamente e funcionalmente para a população anapolina criando um desenho urbano que permita a convivência, a permeabilidade e a valorização local.

Para tanto, primeiramente serão discutidos alguns pontos importantes que dizem respeito à construção das propostas e ideias deste trabalho juntamente com o apoio bibliográfico necessário, posteriormente será feita a análise e estudo do lugar por meio de visitas técnicas e um diagnóstico da área.

E, por fim, a proposta final pretende requalificar a região de recorte correspondente a área central de Anápolis abrangendo todas as camadas urbanas como desenho viário, equipamentos, meio ambiente e acessibilidade com atenção aos problemas e potencialidades existentes.

Assim, diante das potencialidades locais, o resultado proposto deverá responder as perguntas que permeiam as principais problemáticas, reconectando espaços, proporcionando vivência, principalmente através da cultura que é um meio da qual nos vemos mais próximos das pessoas, da realidade e da história.

O resgate da memória, da identidade, da qualidade do espaço público, os sistemas e camadas que conectam o lugar serão diretrizes fundamentais para desenvolver e construir uma narrativa que resultará em uma proposta urbana de reconectar o espaço.



Fonte: <https://weheartit.com/entry/217506460>

# CAMADAS urbanas

*Olho o mapa da cidade  
Como quem examinasse  
A anatomia de um corpo [...]*

*Mário Quintana (1906-1994)*

## **Cidade e complexidade**

A cidade é composta por espaços diversos que são caracterizados por suas composições e usos. Algumas dessas características tornam os espaços mais ou menos utilizados, atraentes, importantes e seguros.

Muito além de uma perspectiva linear, a cidade é uma rede complexa, dotada de inúmeros vértices em meio a muitas ideias que há anos estão sendo discutidas.

O espaço antropológico da cidade possui seus atributos ligados à historicidade, à paisagem urbana como conjunto e vários outros múltiplos elementos de uma leitura que não deve ser feita de forma fragmentada.

Neste sentido, é possível compreender que a cidade é rica em diversidade e elementos como as ruas, a calçada, a história e vários outros elementos complexos que se constituem e se organizam num todo.

Jane Jacobs, em “Morte e vida de grandes cidades” (1961), correlaciona a cidade com o problema de complexidade organizada. Este método permite compreender que as cidades:

podem ser analisadas sob vários desses problemas ou segmentos que, como nas ciências biológicas, estão também inter-relacionados. As variáveis são

diversas, mas não são desordenadas; elas estão "inter-relacionadas num todo orgânico". (JACOBS, 2009)

Com isso temos as camadas, os conceitos e elementos que nos auxiliam na aproximação da compreensão e constituição das cidades que são formadas por suas diversas conexões.

Portanto, os elementos que a constrói são as ‘partes’ e ao mesmo tempo são o ‘todo’: sistema viário, corpos hídricos, espaços públicos, equipamentos, construções, paisagismo e também a história, a memória, a identidade e o próprio tempo.

Estas camadas sobrepostas se fundem e formam o conjunto complexo. Um conjunto nunca estático, sempre dinâmico, com suas transições, mudanças e a ação do próprio tempo sobre elas.

Para Lynch (1960), uma cidade é uma “organização mutável com fins variados, um conjunto com muitas funções criado por muitos, de um modo relativamente rápido.”

Logo, a cidade é um lugar de experiências, de trocas, de história e de acontecimentos que vão gerar inúmeras consequências e transformações no espaço construído.

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/90461913@N00/6322541579/>

# UMA CIDADE, uma história

*A história é êmula do tempo, repositório dos fatos, testemunha do passado, exemplo do presente, advertência do futuro*

*Miguel de Cervantes (1547-1616)*

## **A ocupação do espaço**

O processo de ocupação da cidade de Anápolis ocorreu, desde o princípio, de maneira muito espontânea e isto pode ser comprovado quando observamos a irregularidade do seu tecido urbano e seu contexto histórico.

Ao pesquisar sobre a origem de Anápolis nos deparamos com uma série de acontecimentos que datam desde 1870, quando tropeiros passavam pela localidade da Fazenda das Antas, até os dias atuais onde encontramos uma cidade muito mais consolidada.

O local da ocupação inicial da cidade, onde existia a Fazenda e outras pequenas aglomerações, atualmente faz parte da região central de Anápolis e se encontra próxima de equipamentos e espaços relevantes que são constantemente utilizados pela população.

A rodoviária, o *shopping center*, a Prefeitura municipal e outros espaços públicos, como praças, foram ocupando as áreas próximas à região de ocupação inicial que ao longo dos anos constituiu a malha urbana.

Em 2015, em sua dissertação de mestrado, Lucas Vargas construiu a partir de referências primárias e secundárias, o texto que descreve essa dinâmica e que será utilizado como referência para compreendermos melhor o processo de formação da cidade de Anápolis.

De acordo com Vargas (2015), O processo de ocupação do território da cidade de Anápolis

ocorreu segundo instalações da tradição bandeirista, especialmente quando Meia Ponte<sup>1</sup> perdeu gradualmente sua importância econômica dispersando aglomerações mais distantes do núcleo central da mineração.

Uma destas aglomerações era a da Fazenda das Antas, localizada ao Sul de Meia Ponte e onde havia grande movimentação de tropeiros e viajantes em busca de descanso e locais para pernoitarem, já que por ali haviam algumas palhoças e casas que os hospedavam.

A fazenda compreendia uma região a aproximadamente 65 Km de Meia Ponte e possuía vários cursos d'água nas proximidades como os córregos Góis, Antas, Cesário, Água Fria e Rego Grande.

Vargas se baseia na periodização de Polonial (1995) para descrever etapas características de cada fase da ocupação e o processo histórico ocorrido nesta formação.

A princípio, ele destaca o período que corresponde aos anos de 1870 a 1907. Esta fase, denominada como “a cidade religiosa” é marcada pela ocupação inicial de Anápolis e pela religiosidade.

Neste período, a existência da Fazenda das Antas, alguns aglomerados de residências e os cursos d'água existentes ocasionavam certa movimentação local.

<sup>1</sup> Entre os séculos XVII e XIX, o sertão de Goiás ainda não era muito desbravado, mas já existiam povoados como Meia Ponte, atual cidade de Pirenópolis, que no início do século XVII foi ocupado por bandeirantes vindos do sudeste em busca de garimpo.

Fig. 1 - Largo e Matriz de Sant'Ana de Anápolis em meados dos anos 1920  
Fonte: Instagram Anápolis antiga, 2020

Um fato importante que ocorreu em 1870, foi a mudança de um homem chamado Gomes de Souza Ramos vindo de Bonfim (atual Silvânia) para a Fazenda, isso porque, segundo tradição<sup>2</sup>, em 1859 um acontecimento envolvendo sua família e uma mula aconteceu na localidade.

Gomes de Souza Ramos e sua mãe interpretaram o ocorrido como a vontade de que ali fosse construída uma capela em homenagem a Nossa Senhora Sant'Ana.

Na fazenda, Gomes de Sousa conseguiu doações de terras de alguns fazendeiros para a construção da capela (Fig.1). Assim, com a instalação da capela, foram surgindo mais algumas residências além das que já existiam dispersas nas proximidades e também nas ruas do entorno da igreja.

A área destinada a capela compreendia o trecho entre o córrego das Antas e a atual Praça Bom Jesus e já em 1871 a capela estava pronta perdurando até 1944 onde outra igreja foi construída junta a um Largo.

Com a construção da igreja a população aumentou e a comunidade foi elevada à categoria de Freguesia onde mais tarde ganhou novos equipamentos e adquiriu a categoria de Vila.

O traçado da Vila neste período se deu seguindo a linha natural do terreno onde o córrego era uma barreira de expansão para o crescimento a Leste (Fig.2). Vargas justifica esta conformação pelas seguintes motivações:

Em primeiro lugar, às margens do córrego das antas havia um alagadiço que, durante o período das chuvas, tornava-se um pequeno brejo

conhecido como a baixada do sapo; a tecnologia construtiva da época para edificar com segurança sobre as águas era dispendiosa aos moradores, por isto não havia edificações tão próximas ao córrego, sendo natural o sentido de construção para acima das margens. (VARGAS, 2015)

Além do córrego as estradas também se tornaram eixos de ocupação de comércios e residências pois estas eram caminho para outras comunidades importantes.

No segundo período descrito por Vargas, o autor aponta a inserção econômica, a imigração e a chegada da ferrovia na cidade e denomina este período que vai de 1907 a 1935 como “a cidade comercial”.

Neste período o Brasil recebeu muitos imigrantes em busca de trabalho e Anápolis acolheu principalmente os libaneses que vieram trabalhar nos armazéns da cidade.

Em 1935 ocorreu a chegada da Estrada de Ferro a Anápolis que, somada às mudanças urbanas que estavam acontecendo trouxe melhorias e qualidade de vida para a população.

A expansão da cidade seguiu rumo a Oeste entre as décadas de 1910 e 1930 com a malha urbana em quadriculas, mas com a chegada da Estrada de ferro edificações foram construídas ao redor da Estação ferroviária ocupando o terreno de forma irregular.

No terceiro período descrito por Vargas temos a “cidade da era ferroviária” e este compreende os anos entre 1935 e 1950, período em que a cidade inicial foi envolvida e o traçado urbano foi consolidado.

A chegada da Estação trouxe muitas

melhorias para a localidade e novos projetos de bairros foram surgindo, dentre eles o bairro Jundiáí.

Diante das promessas do novo bairro, que ficou conhecido como a “Nova Anápolis”, existia uma barreira natural que era marcada pelo córrego. Devido a dificuldade de transposição, logo foram construídas pontes de ligação entre o bairro Jundiáí e os demais.

Antes, entre estes dois setores havia um fundo de vale que alagava durante as chuvas que era conhecido como baixada do sapo e que foi urbanizado em 1970 com uma proposta de drenagem.

Entre 1938 e 1940 foi construída a nova sede da Prefeitura e o Fórum na Praça Bom Jesus, além de galpões de processamento de grãos que foram instalados no entorno da Estação Ferroviária.

Até o ano de 1940 o crescimento da cidade se dava à Oeste próximo às margens do córrego das Antas devido a dificuldade de transposição relativa a esta barreira.

Apesar dos inúmeros lotes existentes tanto na cidade antiga quanto no novo bairro, muitas ocupações irregulares ocuparam a periferia da cidade continuando a configurar o tecido urbano.

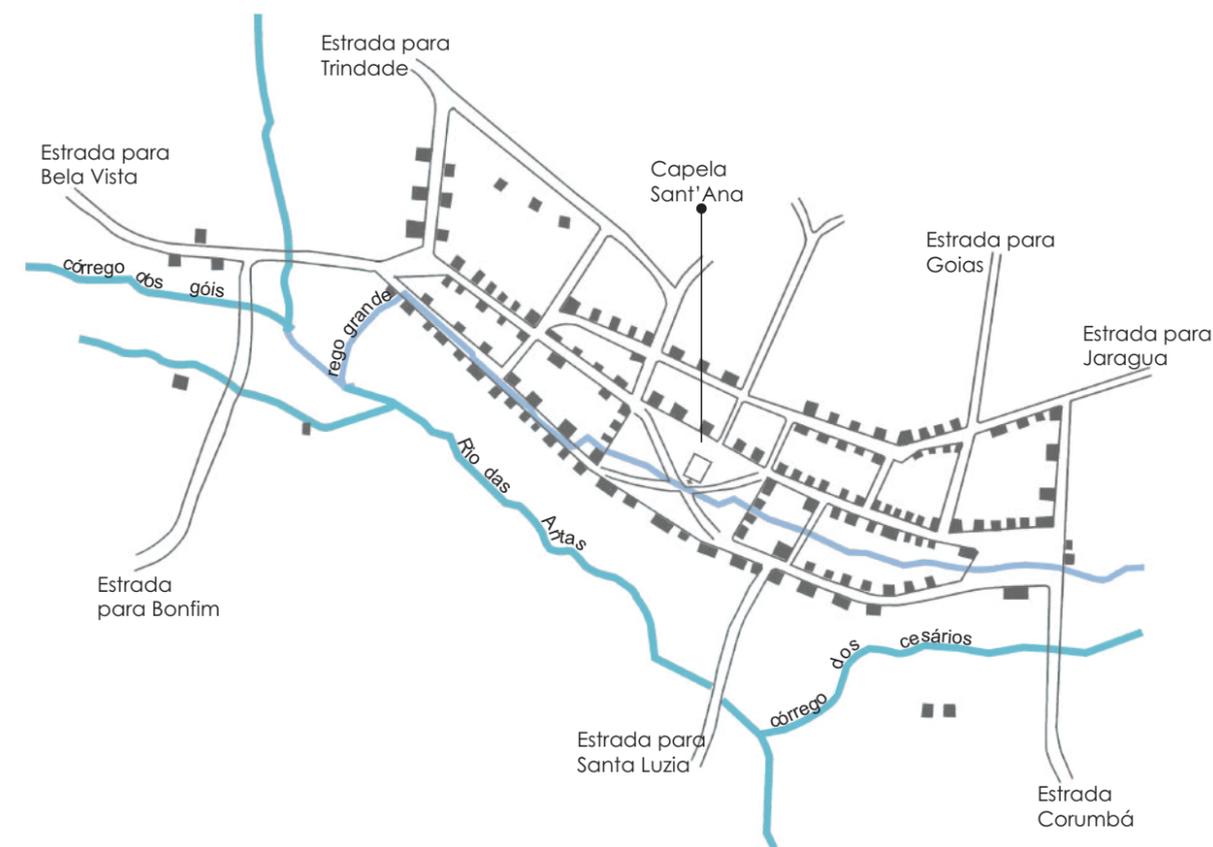


Fig.2 - Levantamento da cidade de Anápolis, no ano de 1904, executado pelo Eng. Paulino Horário. Fonte: Vargas, 2015, editado pela autora, 2021

<sup>2</sup> Segundo Alves (2013), uma das comitivas de tropeiros, a de Ana das Dores de Almeida e de seu filho Gomes de Sousa Ramos passaram pela fazenda das antas e presenciaram, segundo o que conta a tradição, um fato milagroso em que um animal de carga que carregava uma imagem de Sant'Ana não saía do local em que se encontrava. Este fato levou Ana das Dores a interpretar que ali ela deveria erguer uma capela em honra à sua Santa de devoção, Nossa Senhora de Sant'Ana.

# ÀS MARGENS DA AVENIDA

## Ocupação e fragmentação

Segundo Meneses (2009), a partir de 1935 com a chegada da ferrovia, Anápolis passa a ter uma configuração radioconcêntrica e ocupações situadas próximas aos acessos das rodovias.

Com as ocupações próximas as rodovias, a instalação do Distrito Agroindustrial de Anápolis DAIA e a chegada da Base Aérea o crescimento se deu de forma dispersa e fragmentada.

O crescimento rápido da população e da malha urbana neste período acarretou em uma alta demanda na infraestrutura urbana ocasionando problemas em relação a serviços básicos, principalmente dos sistemas de água e de esgoto.

Diante desta situação, houve a expansão do sistema viário criando e melhorando ruas e avenidas que se tornaram os novos eixos estruturadores da cidade.

Desde as primeiras décadas da construção de Anápolis a Avenida Brasil atuou significativamente no processo de ocupação da cidade servindo, desde o princípio, como estrada de ligação entre Anápolis e as demais localidades.

Rézio (2016), em sua dissertação, faz uma

análise crítica acerca da ocupação da Avenida Brasil ao longo dos anos e o aspectos que a via adquiriu em consequência deste processo.

A princípio, a Avenida Brasil era a rodovia BR-14 que foi construída na década de 1940 e ligava Anápolis, passando próximo ao núcleo pioneiro de ocupação, à colônia agrícola de Ceres (GO) e à Goiânia (GO).

Com a implantação da nova capital brasileira, houve uma reorganização do sistema rodoviário e um novo trecho norte/sul que substituiria a BR-14 foi inaugurado e viria a margear Anápolis ao Leste (Fig.3).

Este trecho seria a BR-153 e essa mudança levou a BR-14 a se incorporar cada vez mais ao traçado da cidade de Anápolis, aos equipamentos, e demais edificações que construíam a paisagem que, em 1963, se identificaria como avenida Brasil (RÉZIO, 2016).

Em meio a esta transição, a avenida ainda não possuía uma identidade definida, pois sua paisagem estava em um processo de formação social e econômica.

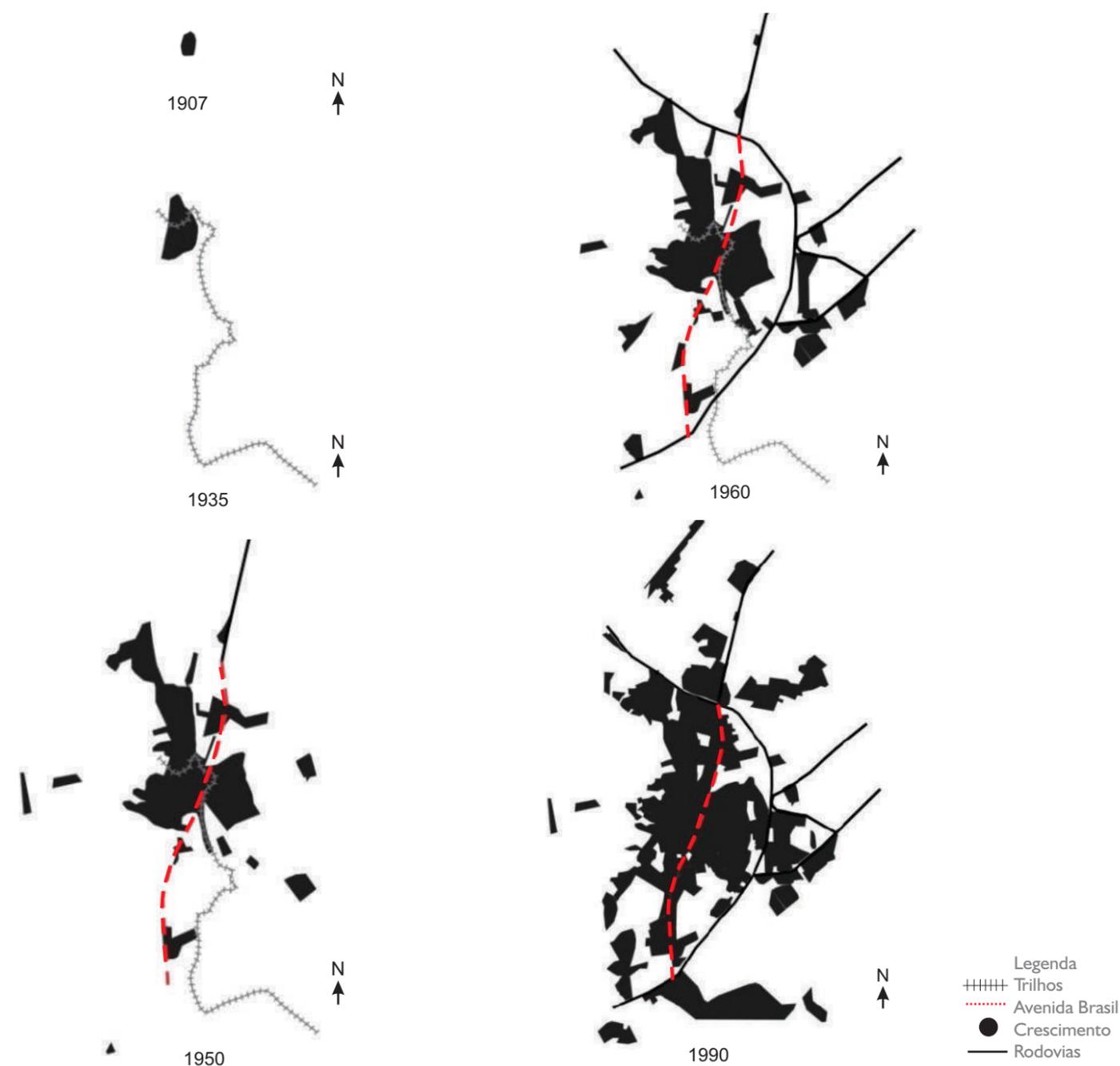


Fig. 3 - Mapas do crescimento de Anápolis com a chegada da Avenida Brasil, BR-153 e retirada dos trilhos  
Fonte: Rézio, 2016

Grande parte das obras que se planejavam construir no entorno da avenida não foram construídas, outras saíram do papel e contribuíram para a identidade social e cívica que a avenida adquiriu ao longo do tempo.

Segundo Souza (2013), em 1972 um concurso para a empreita da obra de um centro cultural localizado na baixada das antas, na Avenida Goiás, foi aberto pela Superintendência Municipal de Obras Públicas.

Este projeto originalmente contemplava uma ampla área com funções e arquitetura diversificadas mas, devido a diferentes gestões, a construção do edifício que ali se situava demorou nove anos para ser concluída e já não possuía as características do projeto original.

Assim, muitos equipamentos que se instalaram às margens da avenida foram executados sem a devida preocupação com a paisagem e em nome do capitalismo e circulação de automóveis.

A chegada de novos equipamentos foi transformando o tecido urbano próximo à região de ocupação inicial e ao longo da avenida Brasil que, com a chegada do Distrito Agroindustrial na porção Sul e a ligação da via com as principais saídas da cidade foi adquirindo cada vez mais uma dinâmica de circulação.

Uma edificação relevante para a estruturação da região central da avenida é o centro Administrativo (Fig.4) que, em 1982, foi transferido para o edifício de cunho modernista que conhecemos na atualidade.

O novo edifício, que já era previsto como centro cívico foi projetado por Gladson da Rocha Pimentel, que trabalhou junto a Niemeyer e Lúcio Costa, e possui a concepção de um modernismo tardio.

Sua arquitetura é constituída por pilares que permitiram um pé-direito com aproximadamente seis metros de

altura e sustentar uma cobertura em laje nervurada, que possibilitou um amplo vão livre à circulação pública, criando um espaço de convivência sem restrições ou barreiras físicas que impedissem a continuidade visual. Os setores e gabinetes foram distribuídos no térreo e mais um pavimento, suas divisões não foram feitas em concreto, o que permitiu uma flexibilidade na distribuição dos espaços. (RÉZIO, 2016)

Inicialmente, o edifício da Prefeitura foi intencionalmente projetado para ser um centro cultural e abrigou, ao longo dos anos, vários outros usos como a biblioteca, administração, escola de teatro e hoje ainda conta com um teatro para aproximadamente 400 pessoas.

O edifício possui sua relevância tanto pelos aspectos construtivos ligados ao modernismo quanto pela sua localização próxima à região pioneira de ocupação e sua intenção histórica de uso, não só relacionado a eventos cívicos, mas também culturais.

Ainda na década de 1980, ao lado do edifício da Prefeitura foi construída às margens das Avenidas Goiás e Brasil uma praça que tinha inicialmente o nome de Praça do Ancião. Com um coreto e escadas com arquibancadas o espaço buscava estimular a prática esportiva e o lazer.

Na década de 1930, antes da construção da praça, ocorria no período de chuvas a formação de um lago no local, pois este ainda não possuía a canalização do Ribeirão das Antas. Isso fazia com que crianças usassem o espaço para brincar.

Outros importantes equipamentos chegaram à região próxima à avenida Brasil na década de 1980. Um deles é o Ginásio Internacional Newton de Faria (Fig. 5) que foi construído por meio de verba do Governo Estadual e está localizado acima do córrego das Antas.

Localizado pouco mais ao Norte, o atual terminal rodoviário Josias Moreira Braga (Fig. 6) também é um equipamento de grande porte que foi construído em 1987.

Antes desta instalação existiram outros dois locais que funcionavam como ponto rodoviário, o primeiro situado na rua Eugênio Jardim, na região central e o segundo, que depois teve toda sua estrutura demolida, situado na Avenida Brasil, logo abaixo do prédio da Prefeitura.

Após a década de 1980 a Avenida Brasil foi sendo constituída por diversos outros equipamentos adquirindo aspecto diversificado em relação ao uso e a potencialidade.

A região central, próxima de onde a ocupação se deu início se tornou um grande potencial, mas também uma rede complexa constituída pelo córrego, pela malha viária, pela ocupação histórica, pelos equipamentos e pelos espaços públicos.

Em 2008, próximo à rodoviária, o maior shopping center da cidade foi inaugurado o que aumentou ainda mais o fluxo de pessoas em busca de lazer.

Todos estes fatores contribuíram para que o espaço da região fosse ainda mais utilizado por automóveis levando o poder público a tentar encontrar soluções que estimulassem ainda mais o uso do dos veículos motorizados.

Assim, viadutos foram construídos neste trecho central da Avenida em busca da possibilidade de sanar os problemas de mobilidade.

A primeira trincheira foi inaugurada em 2014 no cruzamento entre as Avenidas Brasil e Fayad Hanna, em 2017 foi construído o viaduto entre as Avenidas Brasil e Goiás e a Rua Barão do Rio Branco e um outro viaduto localizado entre a Avenida Brasil e a Rua Amázilio Lino foi inaugurado em 2018.



Fig. 4 - Centro Administrativo Municipal, 1982  
Fonte: IBGE, 2013

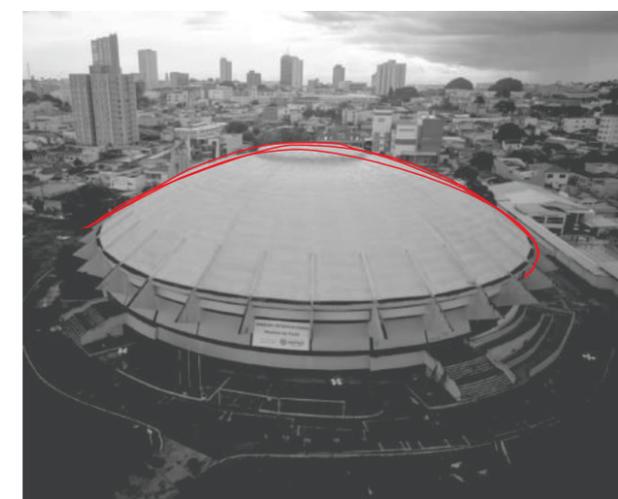


Fig. 5 - Ginásio Internacional Newton de Faria, Década de 80  
Fonte: IBGE, 2013



Fig. 6 - Terminal rodoviário Josias Moreira Braga, 1987  
Fonte: IBGE, 2013

# A REGIÃO CENTRAL DE INTERVENÇÃO E SEU CONTEXTO

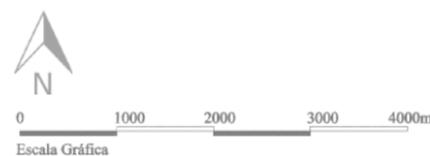


Fig.7 - Setor Central e as subcentralidades identificadas na cidade de Anápolis - Vila Jaiara, Bairro Jundiá e Avenidas  
Fonte: Autora, 2021



## O centro e a cidade

O Setor Central de Anápolis faz divisa com diversos outros bairros importantes da cidade. Nos anos 1960 e 1970 o centro se expande e a cidade começa a desenvolver subcentros (Fig. 7).

Em muitas cidades é notória a mobilidade de classes mais abastadas que saem do centro para morar em bairros mais distantes e, em Anápolis não foi diferente, as pessoas deixaram o centro tradicional em busca de moradia em lugares mais afastados.

Com essas mudanças, alguns bairros próximos ao centro surgiram e foram adquirindo aspectos econômicos diferentes uns dos outros, portanto, o contraste social entre o centro e os bairros próximos também aumentou.

O Bairro Jundiá, que surgiu dentro deste contexto e hoje concentra uma classe mais abastada da cidade, demonstra de maneira clara a diferença social e também a diferença de tecido urbano e infraestrutura em relação a outros bairros.

O Setor se tornou um subcentro pois conta com muitos serviços e práticas culturais que, por outro lado, acabam por segregar a população mais vulnerável, já que seus aspectos estruturais tornam o bairro economicamente menos acessível.

Ao olharmos a distribuição sócio-espacial de Anápolis, percebe-se a concentração de renda alta e média no centro e no bairro jundiá,

dispersando para as outras regiões a concentração de renda mais baixa.

O centro da cidade, apesar de ter se tornado um centro popular, utilizado em sua maioria por classes mais baixas é considerado um pólo de concentração de renda mais elevada pois apesar das adversidades encontradas possui uma estrutura mais elevada.

Outro importante subcentro a se destacar é o da Vila Jaiara, que concentra muitos comércios e serviços e atraem pessoas que moram próximas à área e também pessoas que moram distante.

A dispersão das atividades comerciais em Anápolis se concentra também ao longo de Avenidas como a Pedro Ludovico, Presidente Kenedy, Brasil, Universitária, JK, São Francisco, além de outros bairros como o Setor maracanã.

Mesmo com esta difusão de atividades, o Setor Central oferece grande parte das atividades comerciais e culturais. Com a presença de equipamentos como o Centro Administrativo, o Shopping, a rodoviária e também de grandes lojas, o fluxo de pessoas que se locomovem para o Setor Central é considerável.

Não só os bairros adjacentes, mas também as pessoas que moram em outros bairros mais distantes que não possuem estrutura de serviços e lazer se deslocam para o Setor Central a fim de suprir suas necessidades.

## Anápolis: cultura e espaço público

A cidade de Anápolis possui um passado histórico relevante para o contexto cultural. Seu marco inicial como lugar de passagem constituiu ao longo do tempo um local de busca pela modernidade e transformação.

Durante as primeiras ocupações, a cidade revelou tradições locais que se transformaram e se adaptaram ao longo do tempo. As festividades marcadas pela religiosidade, os encontros entre vizinhos, os desfiles carnavalescos e a cultura artesã são alguns dos marcos culturais de Anápolis.

Atualmente é possível observar a forte vontade popular em manter as expressões culturais na cidade. Anápolis conta com várias ações que manifestam o desejo do reencontro, da arte, do lazer e da celebração (Fig. 8).

A cidade possui várias escolas de dança, sendo uma de domínio público, escolas de teatro, música, alguns centros culturais, centros esportivos, escola de arte, encontros de artesãos, museus, galeria e cinemas.

No intuito de estimular a produção cultural, a Prefeitura desenvolve vários projetos que evidenciam a simbologia artística presente por meio de apresentações, festivais, encontros, peças e etc.

Projetos como o “Anápolis Gira cultura”

que busca a promoção das atividades culturais nos diversos bairros da cidade, o Festival Anapolino de Viola, o Encontro Nacional de Coros de Anápolis (Encoa), o Sarau Cultural, que reúne arte e gastronomia e os jogos da primavera são algumas destas manifestações.

Por outro lado, os espaços para a produção destes eventos em Anápolis são muitas vezes escassos ou precários, desestimulando os atores em relação as atividades artísticas locais.

Em um levantamento (Fig.9) sobre os possíveis lugares de encontro, participação e expressão artística na cidade, percebemos que os eventos acontecem tanto em espaços fechados como também em espaços abertos.

Neste sentido podemos dizer que o espaço público está intimamente ligado à diversidade cultural. Vemos, portanto, que as praças, os parques e os espaços colaterais da cidade também podem ser lugares de manifestação.

O problema consiste em observar o estado em que estes espaços se encontram, especialmente o centro da cidade de Anápolis, que deveria oferecer à população lugares de qualidade para a diversidade de atividades que a população desenvolve.

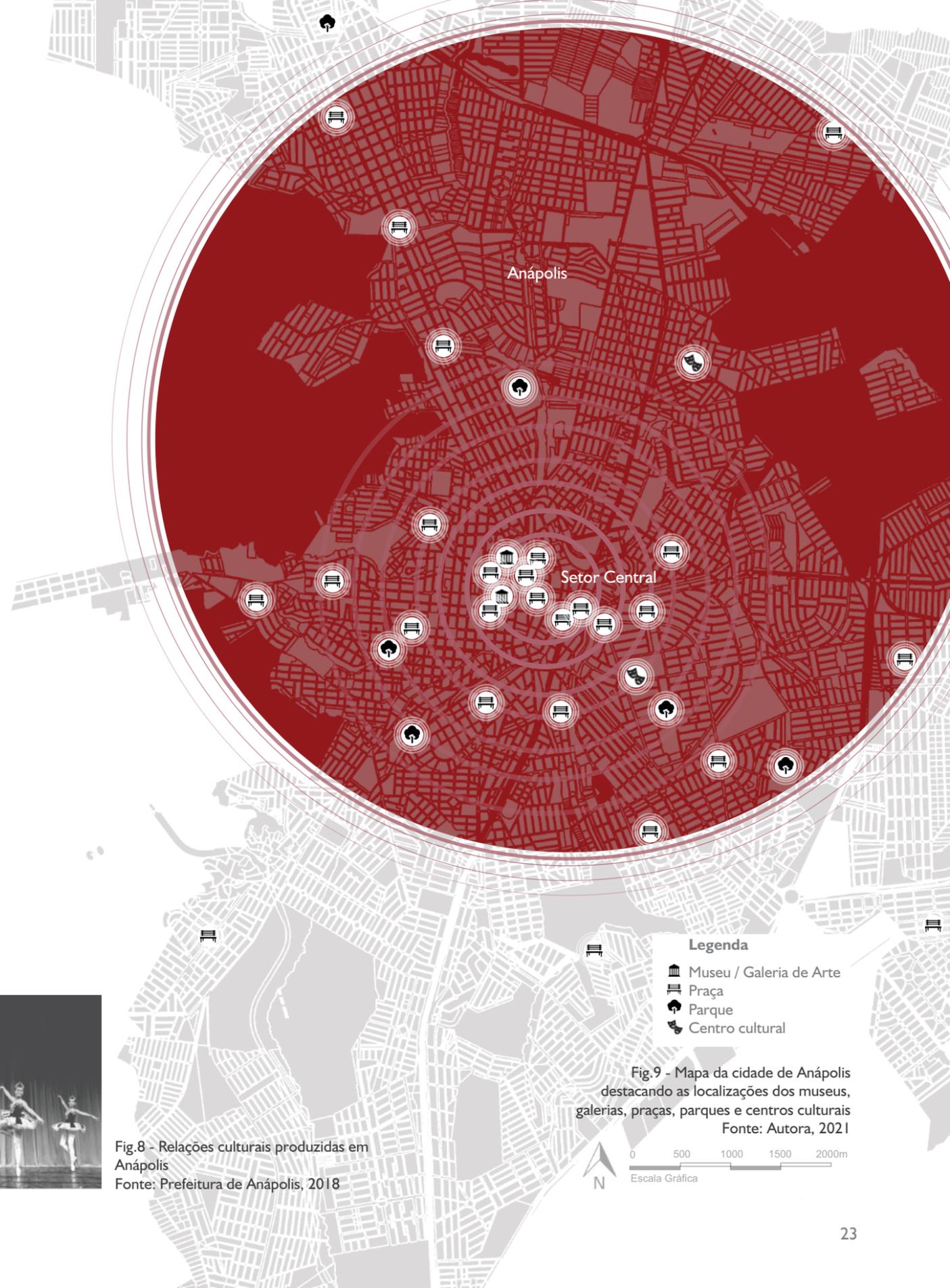


Fig.8 - Relações culturais produzidas em Anápolis  
Fonte: Prefeitura de Anápolis, 2018

Fig.9 - Mapa da cidade de Anápolis destacando as localizações dos museus, galerias, praças, parques e centros culturais  
Fonte: Autora, 2021

0 500 1000 1500 2000m  
Escala Gráfica

## Aspectos Centrais

A região Central de Anápolis (Fig.10) se encontra em constante estado de degradação. Às margens da Avenida Brasil podemos observar que a área e os equipamentos são utilizados, porém não possuem qualidade e acessibilidade para o uso dos pedestres.

A presença de equipamentos importantes como o *shopping*, a rodoviária, a Prefeitura, as praças, o ginásio e outros espaços públicos proporcionam ao lugar potencial para manter a vitalidade local.

Outro aspecto importante são os eventos itinerantes que frequentemente ocupam e se apropriam dos espaços ociosos.

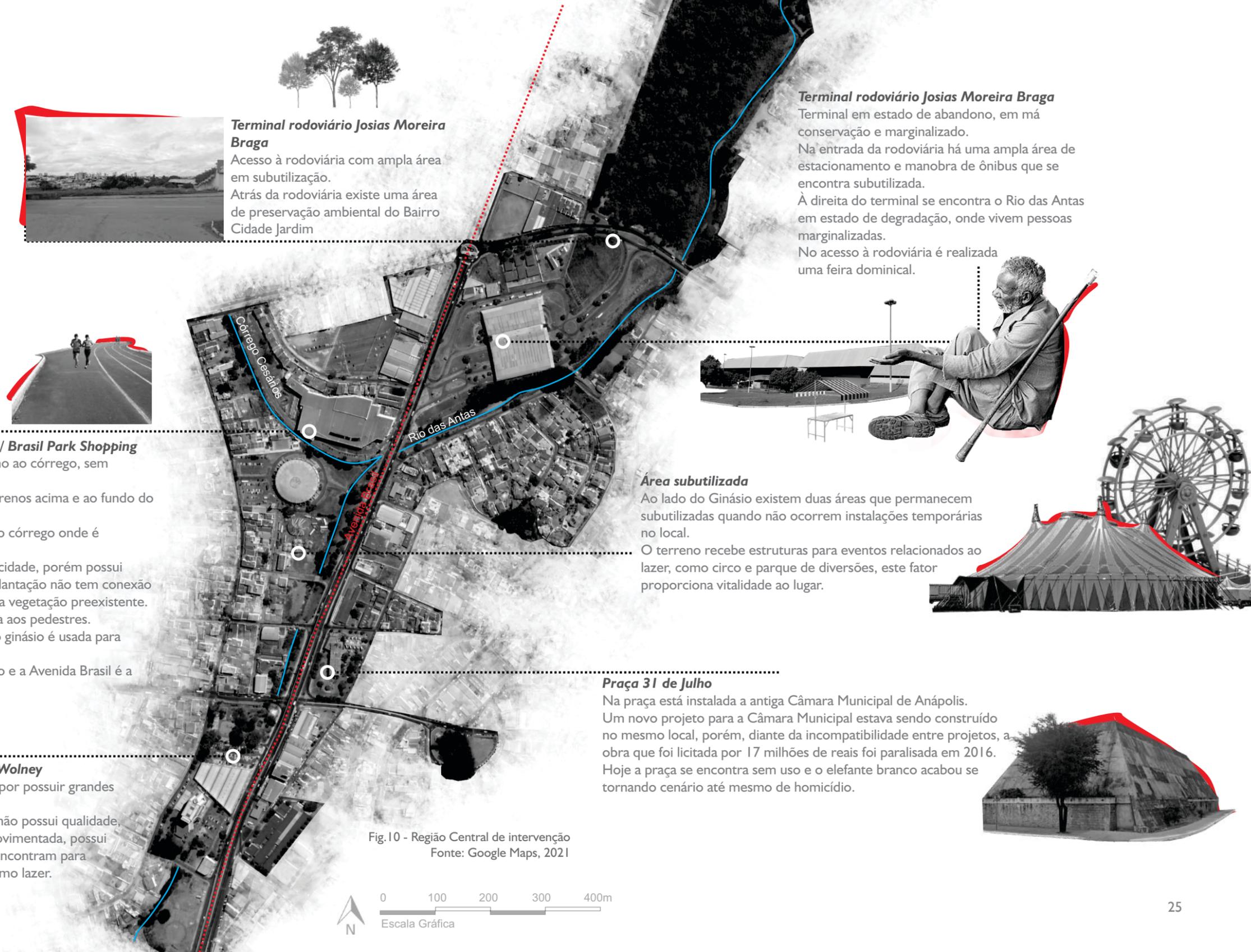
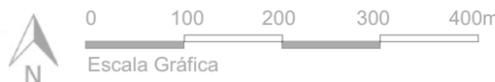


Fig.10 - Região Central de intervenção  
Fonte: Google Maps, 2021



A relação entre espaços ocupados e não ocupados da região central (Fig.11) permite observar que as áreas de maior ocupação se encontram mais afastadas do rio.

Os espaços vazios se concentram tanto nas proximidades do curso d'água quanto em espaços utilizados como estacionamento ou áreas públicas, onde algumas são apropriadas para eventos da comunidade.

A verticalização (Fig.12) não é uma característica predominante na região. A paisagem é marcada pela horizontalidade das construções que em sua maioria possuem 1 ou 2 pavimentos.

As construções de 1 pavimento são, na maioria, residências ou edificações de uso misto e as que possuem 2 pavimentos predominam residências do Condomínio Andracel Center, algumas instituições e comércios maiores.

O tipo de uso da região é marcado pela diferença entre os usos diversificados do entorno da Avenida Brasil e o uso residencial em regiões com estrutura viária local (Fig.13).

Ao longo da Avenida predominam edificações comerciais e de uso institucional, principalmente público. O ginásio a rodoviária e a Prefeitura se encontram linearmente neste trecho e dividem espaço também com áreas subutilizadas.

Na região, as áreas verdes são divididas entre a Área de Preservação Ambiental do Bairro Cidade Jardim, situado acima da rodoviária e as praças localizadas próximas à Prefeitura e à Câmara Municipal (Fig.14).

Ambas possuem relação com os equipamentos existentes, já que a praça Abílio Wolney se encontra interligada à Prefeitura e a Praça 31 de Julho abriga a antiga e a interrompida obra do que viria a ser a nova Câmara Municipal.



Fig.11 - Mapa relação entre cheios e vazios  
Fonte: Autora, 2021



Fig.12 - Mapa Gabarito  
Fonte: Autora, 2021



Fig.13 - Mapa Uso do solo  
Fonte: Autora, 2021

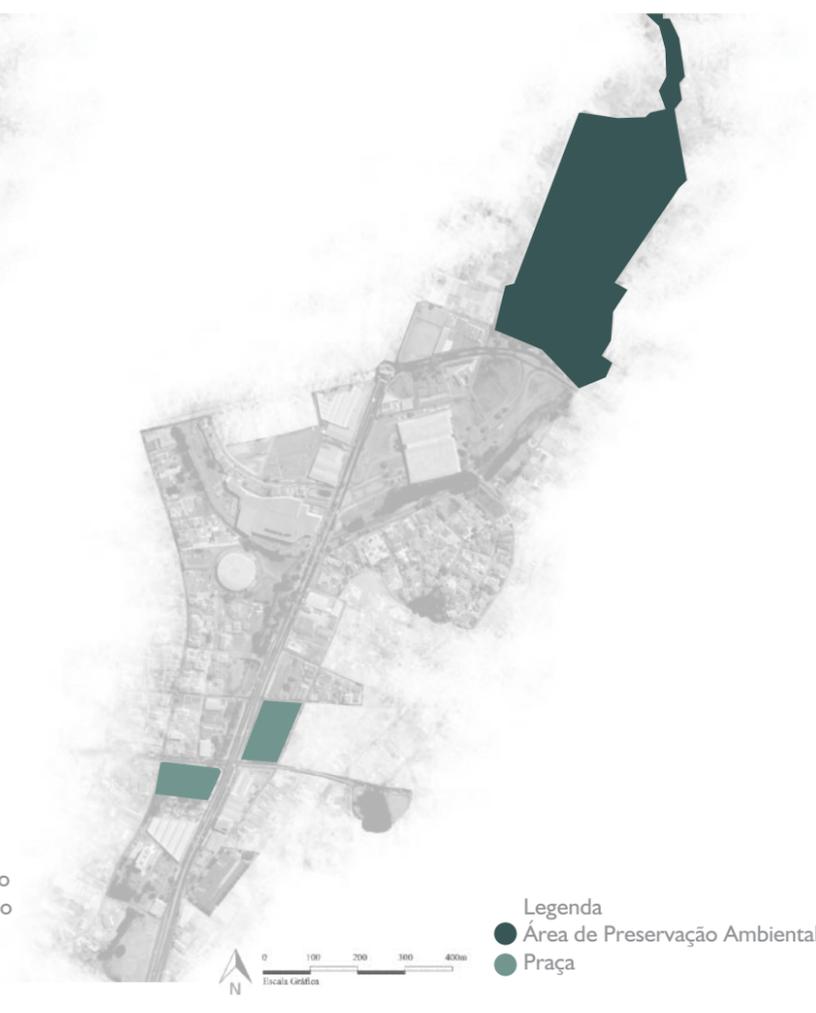


Fig.14 - Mapa Áreas verdes  
Fonte: Autora, 2021

**Paisagem e infraestrutura**

Ao traçar um percurso sob o ponto de vista pedonal, observa-se que, na região central em análise parte dos espaços livres existentes não são servidos com mobiliários ou elementos que favoreçam a permanência e passagem de pedestres. A paisagem ora é monótona, ora é constituída por elementos que não são convidativos às pessoas.



Alguns pontos específicos do trecho em análise da Avenida Brasil possuem sinalização e faixa de pedestres para os usuários.

Contraste de paisagem entre o equipamento e a paisagem natural degradada, onde é possível observar o despejo de esgoto no rio.

O trecho possui poucos abrigos para transporte público, um deles não possui linha de transporte coletivo que o sirva.

Trecho arborizado mas ausente de mobiliários que estimulem a passagem e permanência, gerando insegurança aos usuários.

Ponte de interligação do Ginásio esportivo que liga as partes entre o rio.

Pista de caminhada pavimentada ao redor do Ginásio utilizada no período diurno.

Área de estacionamento do Ginásio.

A falta de manutenção dos espaços e de suporte aos pedestres é algo recorrente. A iluminação pública é presente em áreas de maior movimentação, em contrapartida, outras áreas permanecem em esquecimento, sem apoio ou até mesmo interrompem a caminhabilidade.

Grandes áreas pavimentadas de estacionamento que servem o Shopping e, ao lado, o rio em degradação.

Instalação temporária do circo em área pública em contraste com o rio.

Área pública subutilizada às margens da Avenida Brasil.

Área livre sob o viaduto já utilizada como espaço para feiras e trabalhos sociais com pessoas marginalizadas.

Praças em estado precário e com escassez de mobiliário urbano.

Fig. 15 - Imagens da situação atual do trecho Central de Anápolis  
Fonte: Autora, 2021

## Mobilidade

A cidade de Anápolis é formada por uma infraestrutura viária composta por uma via arterial principal, que é a Avenida Brasil que corta a cidade no Eixo Norte/Sul e por outras vias secundárias que compõem a malha urbana da cidade (Fig. 16).

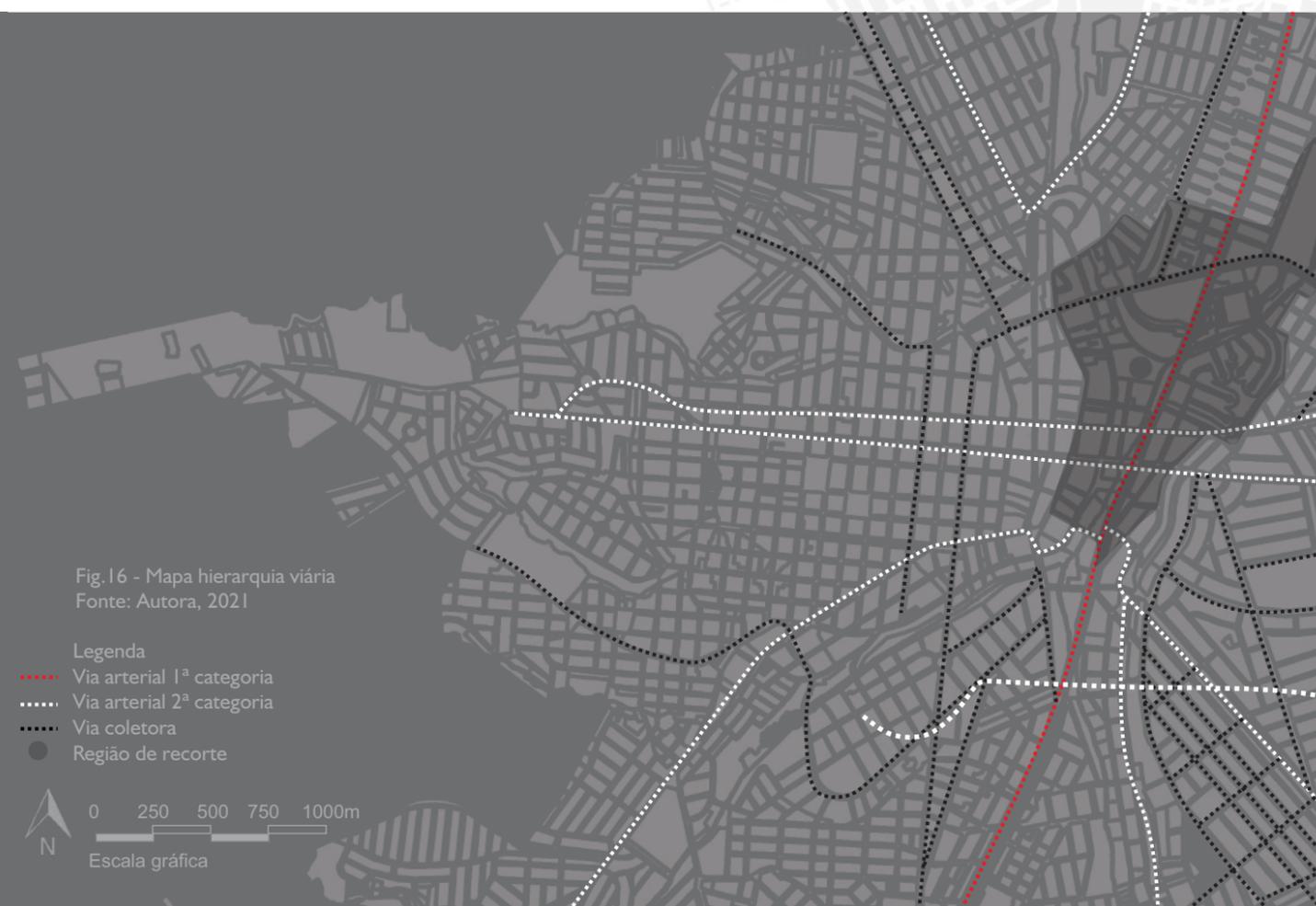
O transporte público atende a região central e realiza a transposição de passageiros por meio destas vias, principalmente por meio das vias de maior fluxo.

O acesso à região central se dá por meio do transporte público coletivo e pelos automóveis, não existem alternativas de

mobilidade como ciclovias ou ciclofaixas que estimulem meios alternativos.

O terminal urbano de Anápolis, único responsável pela distribuição de passageiros por meio do transporte público da cidade também está localizado na região central, a cerca de 1 Km de raio da rodoviária e dos equipamentos próximos a ela.

Esta conexão entre o terminal urbano e o rodoviário acontece pelo transporte coletivo ou por movimentos pedonais, sendo que esta modalidade não favorece o pedestre por conta das barreiras e dificuldades de caminhada até o local.



## Condicionantes ambientais

Os principais cursos d'água da cidade, de acordo com a Prefeitura Municipal são Rio das Antas, Córrego do Góis, Córrego dos Cesários, Córrego Água Fria, Córrego São Silvestre, Córrego Reboleiras, Córrego dos Correios, Córrego Mato Grosso e início do Rio da Extrema.

Quase todos os córregos da cidade são afluentes do rio das Antas e, portanto, o impacto no rio aumenta ainda mais, visto que todos os córregos possuem algum tipo de degradação (Fig. 17).

Um dos principais impactos no rio das Antas consiste na impermeabilização da área de

sua bacia, o que gera processos erosivos avançados e assoreamento (Fig. 18).

O córrego também sofre com lançamento de esgoto clandestino e resíduos urbanos, além de construções irregulares que desrespeitam a área de preservação do rio e o desmatamento da vegetação e das matas ciliares, que são fundamentais para a preservação dos rios evitando o assoreamento.

Estas ações levaram a uma série de problemáticas que têm ocasionado inundações, erosões, problemas de mau cheiro, poluição do solo e contaminação hídrica.



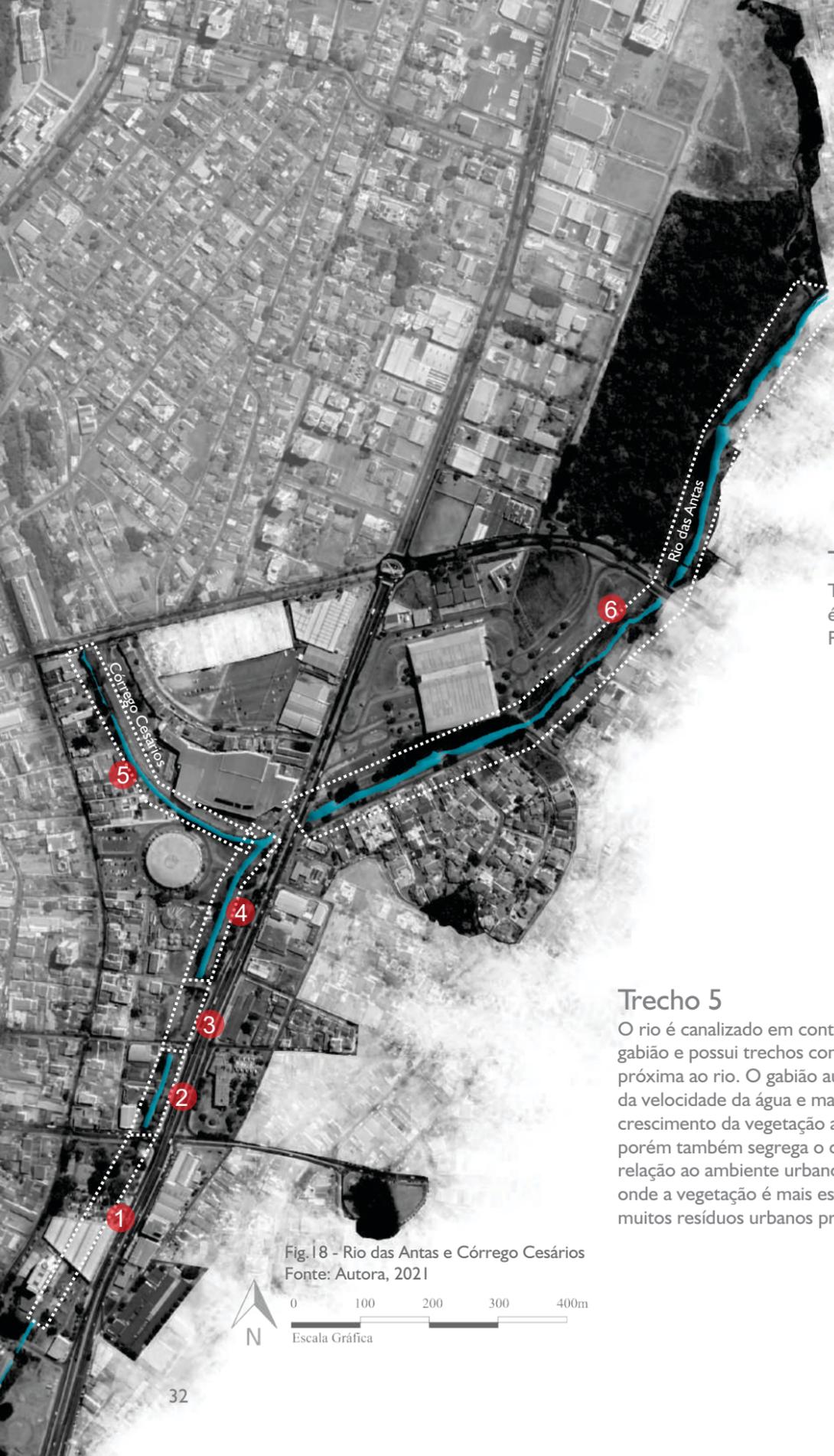


Fig. 18 - Rio das Antas e Córrego Cesários  
Fonte: Autora, 2021



### Trecho 1

Canalização total sem a visibilidade do rio e vegetação apenas no interior da praça.



### Trecho 2

Canalização entre paredes verticais de concreto e pouca vegetação no entorno do trecho.



### Trecho 3

Trecho totalmente canalizado onde não é possível notar a presença do rio. Pouca vegetação rasteira e arbustiva.



### Trecho 4

Trecho bastante crítico pois se encontra em estado mais avançado de antropização. Há pouca vegetação e o esgoto é despejado no rio que corre canalizado entre paredes verticais de concreto. Encontra-se também resíduos urbanos dentro e às margens do rio.



### Trecho 5

O rio é canalizado em contenção de muro de gabião e possui trechos com vegetação próxima ao rio. O gabião auxilia na redução da velocidade da água e mantém o crescimento da vegetação ao seu redor, porém também segrega o córrego em relação ao ambiente urbano. Além disso, onde a vegetação é mais escassa, nota-se muitos resíduos urbanos próximos ao leito.



### Trecho 6

Trecho em que o rio das Antas se encontra menos antropizado. Na região superior existe uma área de Preservação onde a mata ciliar está mais preservada e próximo a rodoviária a mata é encontrada em menos abundância, porém o rio segue seu curso sem canalização.



Na área de APP da região encontra-se uma série de intervenções urbanas desrespeitando a área de preservação, entre elas estão a construção de residências, pavimentação e outras edificações, como parte do shopping.



Fig. 19 - Área APP  
Fonte: Autora, 2021

- Legenda
- Vegetação existente
  - Edificações
  - APP



# Referências projetuais



Fig.20 - Los Angeles River Downtown Design Dialogue .  
Fonte: Archdaily (<https://www.archdaily.com.br/>), 2017.

## Revitalização do Rio Los Angeles

Situada na Califórnia nos Estados Unidos, a revitalização do perímetro que nasce em Canoga Park e deságua no mar em Long Beach, Oceano Pacífico, teve início em 2002, atrás da comissão mista formada para despoluir e rearticular o rio ao tecido urbano, o plano foi prologado até o final em 2007.

A revitalização do Rio Los Angeles (Fig. 20) consiste nas seguintes etapas: canalização e ocupação das planícies de inundação, impermeabilizadas, diminuindo o volume de água do rio no período de vazante e poluição nas cheias, com o escoamento da poluição urbana para o rio.

O Plano de revitalização foi movido não apenas pelo desejo de dar vida ao rio, mas

conectá-lo a cidade, fazer dele parte da cidade, como propriamente é, desde sua natureza de existir no ambiente natural.

Dentre as demais diretrizes apontadas, foram incluídas também a incorporação do rio à arte pública traçada ao solo ao longo do entorno do rio, foi vinculado a ele a identidade do bairro na qual promoveu o engajamento da população. Foram criados corredores de vegetação riparia, concentraram-se esforços na requalificação das áreas subtilizadas e das comunidades carentes, assegurando equipamentos e área de lazer. As mudanças refletiram na qualidade de vida dos moradores, do transporte, e oferta de empregos.

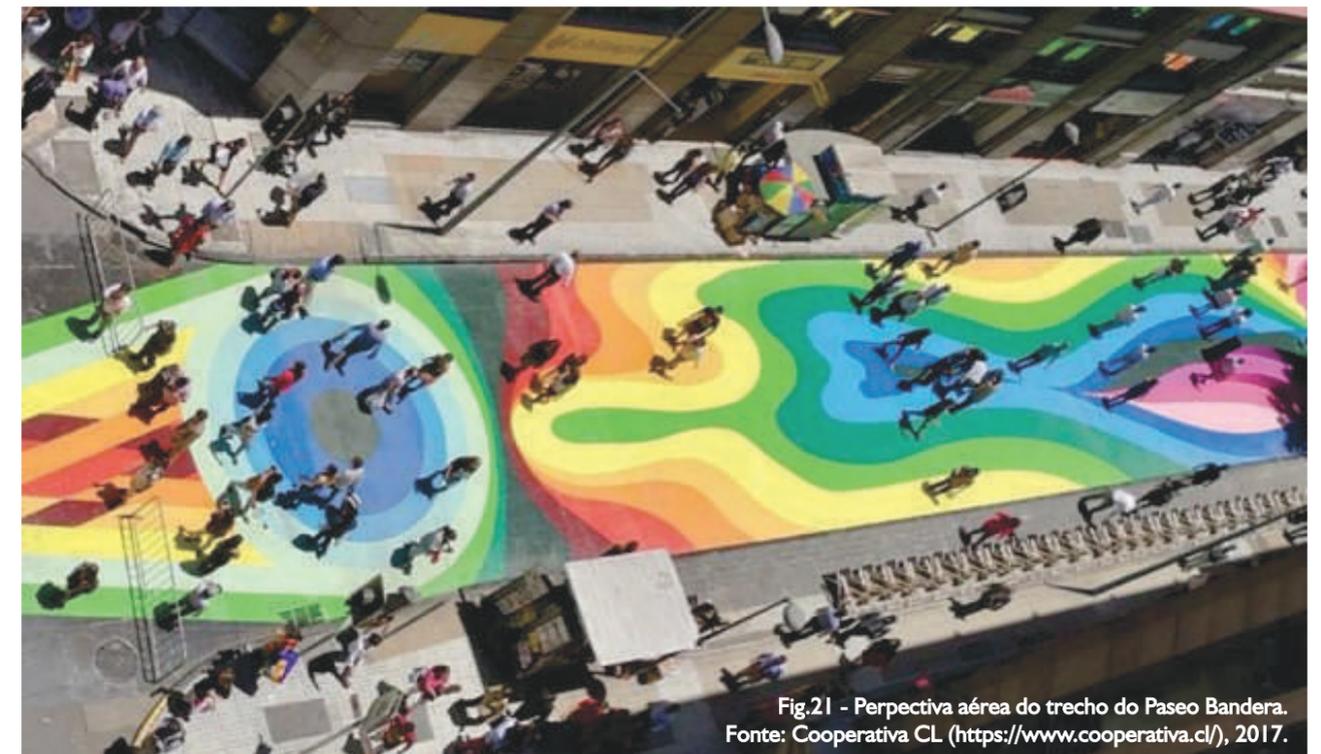


Fig.21 - Perspectiva aérea do trecho do Paseo Bandera.  
Fonte: Cooperativa CL (<https://www.cooperativa.cl/>), 2017.

## Paseo Bandera

Situada em Santiago, capital do Chile, a Rua Bandera foi transformada (Fig. 21). Inaugurada no dia 20 de dezembro de 2017, o trecho ficou fechado por quatro anos, devido a construção da linha 3 do metrô de Santiago.

O projeto foi realizado pelo escritório Estudio Victoria, liderado pelo muralista Dasic Fernández e o arquiteto Juan Carlos López, foi encarregado do desenho do "Paseo Bandera", unificando uma calçada de 400 metros lineares em uma colorida faixa de anamorfismos e franjas, numa superfície total de 3.300 metros quadrados.

A intervenção abrange três quadras e está dividida em três espaços: O primeiro, chamado de

“Conexão Social”, tem a pintura e o mobiliário criado especialmente para a ocasião e convida as pessoas a compartilhar.

O segundo recebeu o nome de “Sustentabilidade” e conta com uma árvore que é iluminada por painéis solares instalados na calçada, áreas de descanso com cadeiras de praia e um bicicletário.

E o terceiro foi chamado de “Patrimônio”, onde as pessoas serão direcionadas ao museu de arte pré-colombiana, mas esta parte ainda não está pronta e segue à procura de patrocínio.

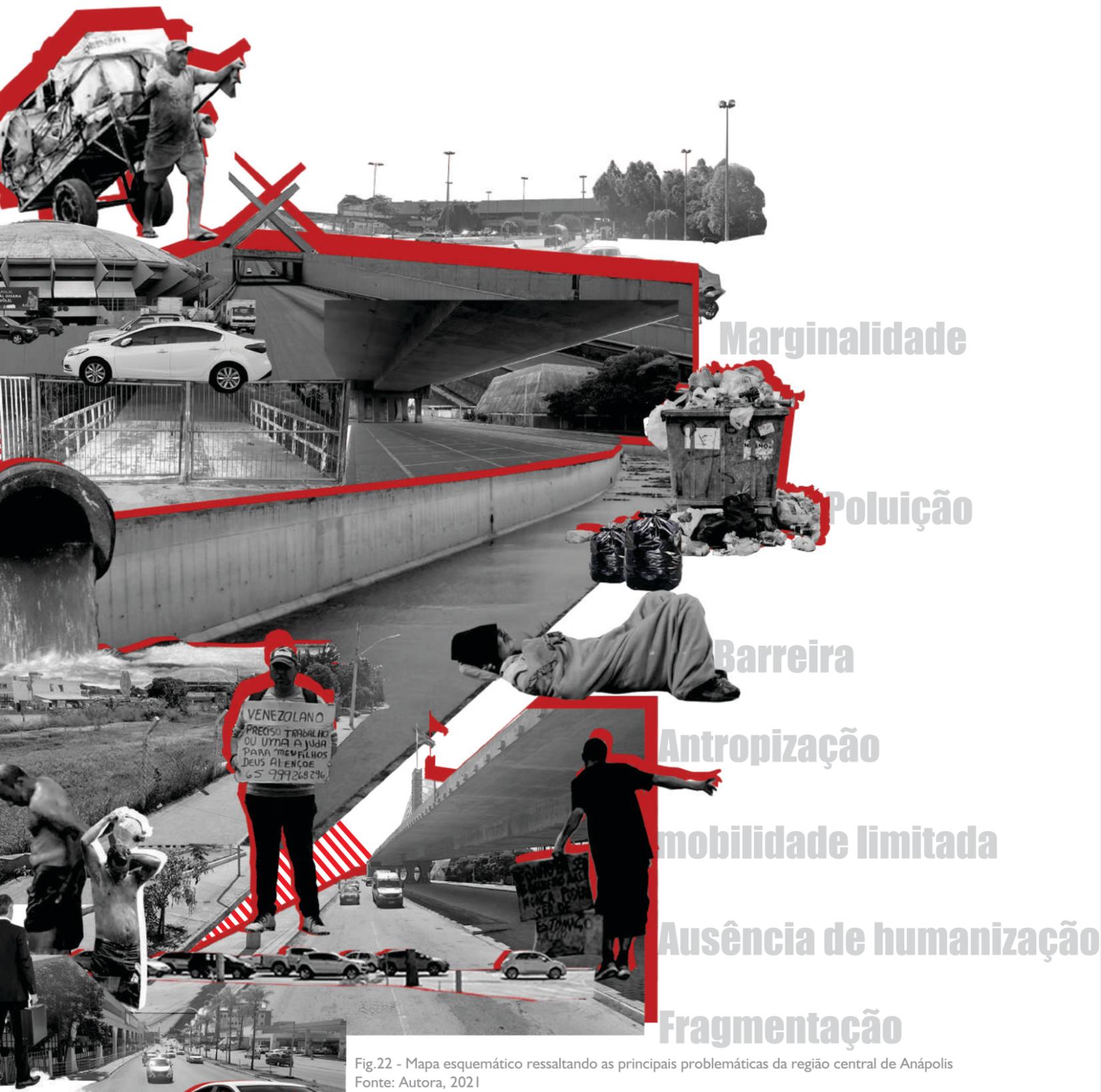


Fig.22 - Mapa esquemático ressaltando as principais problemáticas da região central de Anápolis  
 Fonte: Autora, 2021

# [RE]CONECTAR

## a identidade perdida

As barreiras, as construções dos viadutos e as cicatrizes deixadas pelo homem na cidade geram um distanciamento espacial que parece ser irremediável.

O direito de ir e vir, de atravessar e vencer os obstáculos se tornaram expectativas distantes da realidade em que se encontra o centro de Anápolis (Fig.22).

No lugar de calçadas existem grades, no lugar de vegetação existe asfalto, no lugar de rio existe esgoto e no lugar de manifestação da identidade cultural existe vazio.

As mudanças e alternativas encontradas pelo homem para transformar a cidade acabam muitas vezes por deixar uma cicatriz no tecido e ocultar uma história.

Em Anápolis, a história também parece ter sido esquecida, substituída pelas intervenções que esmaecem o passado e abrem espaço para uma

identidade perdida.

Porém, nos lugares que encontramos problemas, encontra-se também potenciais, possíveis respostas para requalificar a região central da cidade de Anápolis devolvendo à sociedade o direito de manifestar sua identidade e cultura no espaço público.

Com o olhar para a problemática encontrada na região Central de Anápolis, a proposta de requalificação tem como objetivo Reconectar e resgatar a identidade anapolina em um recorte da região central de Anápolis utilizando como meio catalisador de intervenção o espaço público.

Compete, da mesma forma, requalificar a infraestrutura viária e os aspectos naturais existentes no trecho da proposta de intervenção de modo a criar um conjunto entre o construído e o natural.

# DIRETRIZES

As diretrizes propostas para a região central de Anápolis têm como fundamento a requalificação do espaço público resgatando a memória da cidade e trazendo infraestrutura e melhorias para a localidade, visto que a região carece de meios que trazem acessibilidade aos usuários, bem como a estrutura básica de iluminação, calçamento e todo o suporte para que as atividades locais continuem sendo desenvolvidas.

No mapa ao lado (Fig. 23) as principais propostas norteadoras são identificadas, tendo como premissa a identidade e o espaço público. As diretrizes, abordadas pontualmente fazem parte de um conjunto de reconexão dos espaços públicos e de ligação direta com toda a cidade, especialmente com os pontos de maior relevância que são pontos atrativos e que se concentram principalmente na região central e no bairro Jundiá.

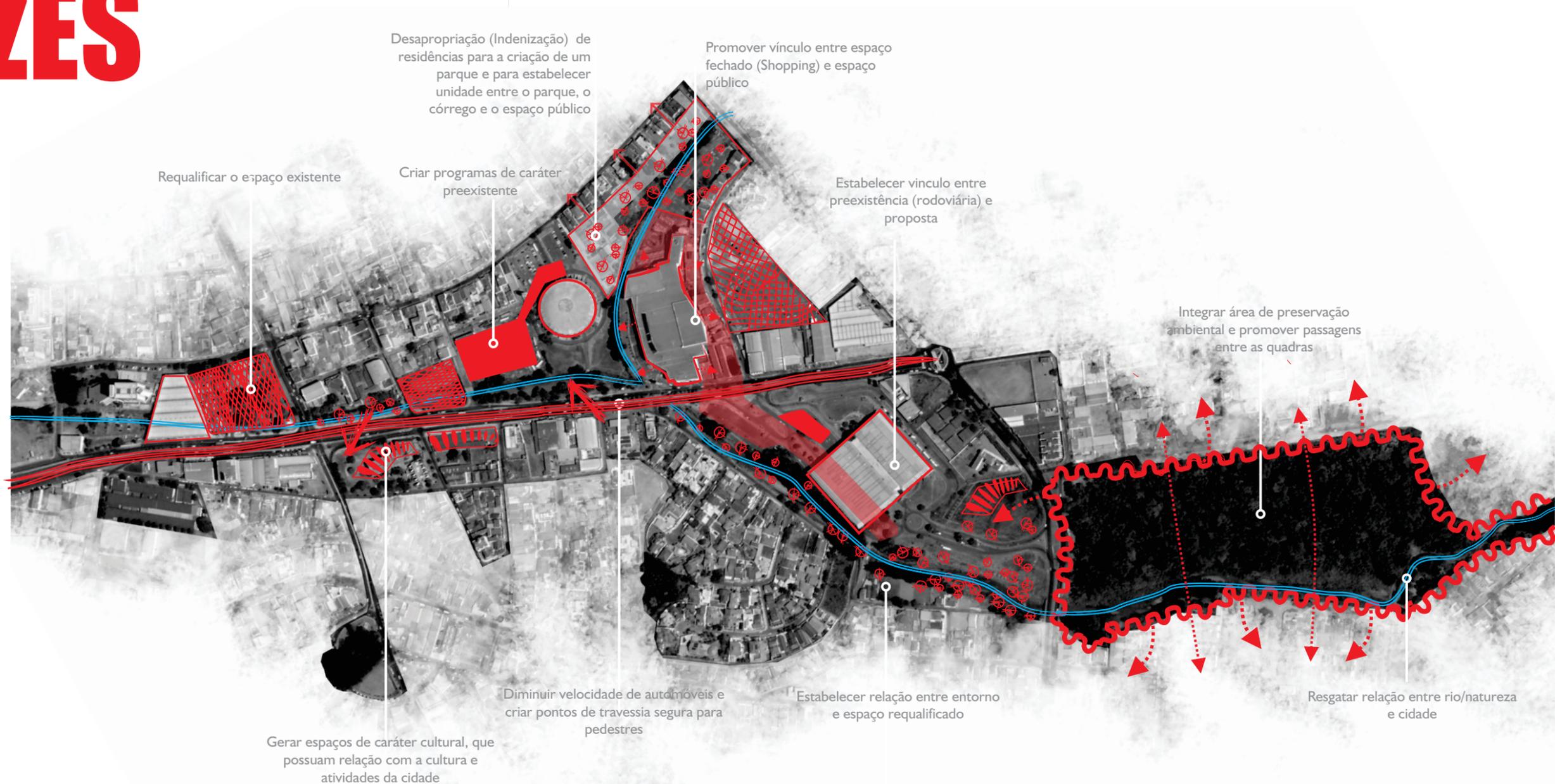


Fig.23 - Mapa esquemático demonstrando as principais diretrizes de intervenção para a região central de Anápolis  
Fonte: Autora, 2021

# Ações

Estabelecer ações é de fundamental importância para criar vínculo entre o espaço construído e o modo de vida e identidade das pessoas.

Apesar da região central de Anápolis possuir diversas problemáticas, a mesma apresenta ações já existentes e que podem ser estendidas. Um exemplo são as ações sociais que ocorrem no baixio do viaduto do cruzamento da Avenida Goiás com a Avenida Brasil.

A proposta também é de criar outras atividades que complementem e operacionalizem os espaços públicos propostos e as edificações existentes.

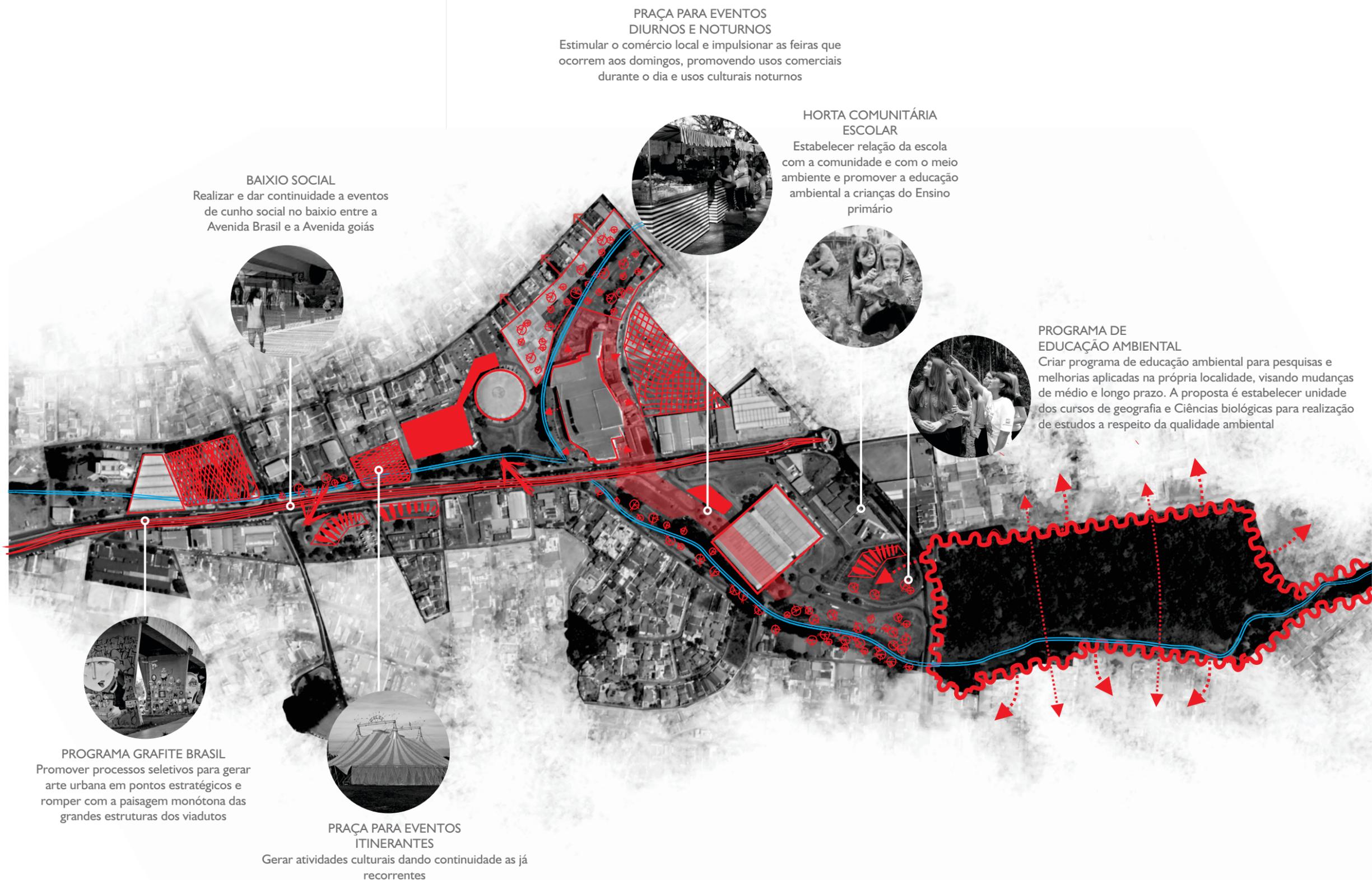


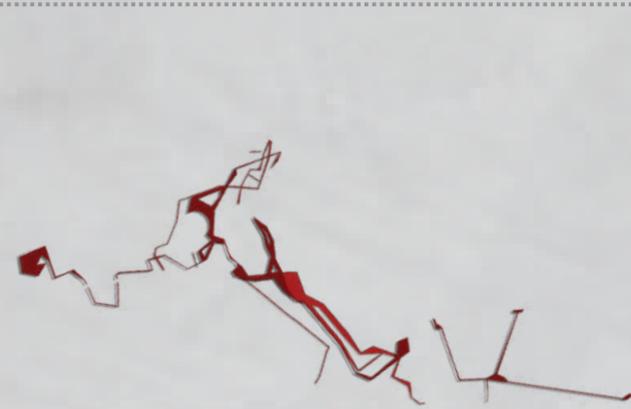
Fig.24 - Mapa esquemático demonstrando as principais ações de intervenção para a região central de Anápolis  
Fonte: Autora, 2021

# Camadas urbanas



## ESTRUTURA VERDE

Reflorestamento da área que margeia o córrego, onde for possível, com vegetação predominantemente nativa e plantio de vegetação ao longo das vias para a criação de corredores verdes e em toda a região central criando espaços sombreados e paisagens agradáveis. Criar jardins de chuva ao longo das vias para conter as águas pluviais e reduzir o número de enchentes recorrentes.



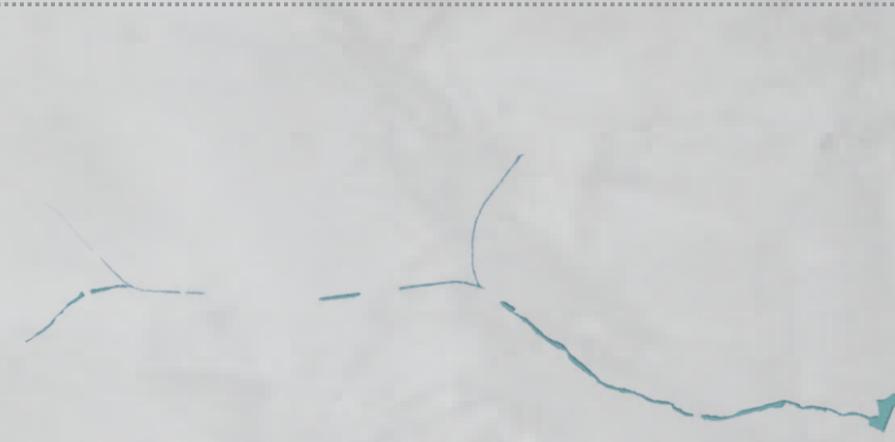
## PASSEIO

Criação de passeio elevado e caminhos para conectar as áreas e promover acessibilidade entre os espaços públicos e as edificações novas e existentes.



## ESTRUTURA VIÁRIA

Criar ciclovias que interligam a região com os principais pontos da cidade incentivando também o uso de transporte alternativo e diminuindo o tráfego de automóveis na localidade. Além da ciclovia, a proposta para a Avenida Brasil é intervir por meio de uma pintura policromática no asfalto e semaforização adequada a fim de alertar o motorista em relação ao tráfego e deixar o espaço mais convidativo à caminhabilidade diminuindo a velocidade, o fluxo e a poluição no local.



## ESTRUTURA VIÁRIA

o alargamento da área de várzea do rio de modo a reduzir inundações e melhorar o acesso das pessoas ao rio, criando níveis topográficos de aproximação.

Em pontos mais críticos do curso hidrográfico, amenizar os impactos urbanos sobre o rio removendo o lançamento de esgoto e reconectando os laços entre a cidade e o rio

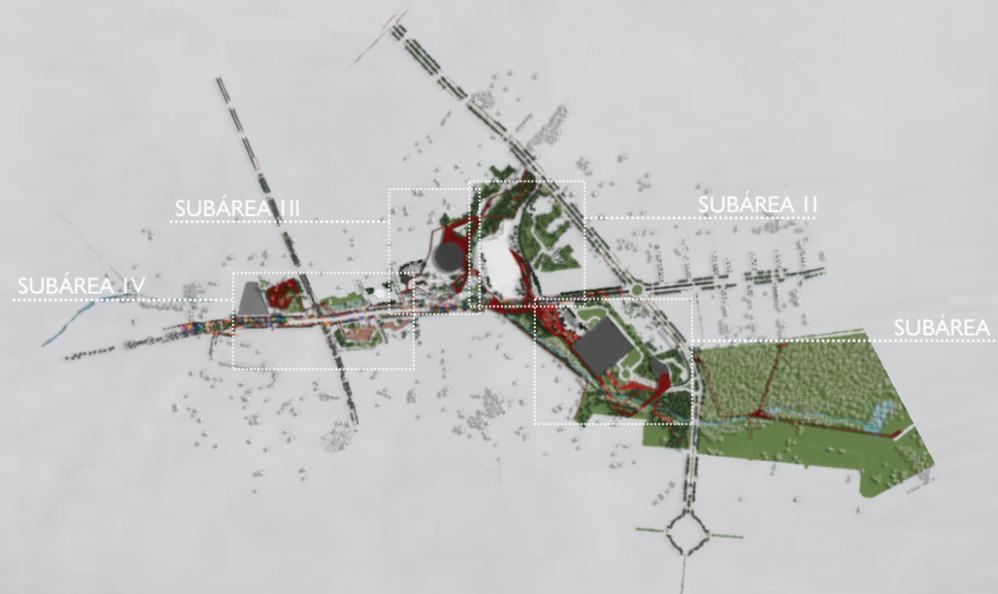


Fig.25 - Mapa explodido da proposta de intervenção  
Fonte: Autora, 2021

# Intervenção

Legenda:

- 1 - Setor Central
- 2 - Bairro Cidade Jardim
- 3- Vila Santana
- 4 - Andracel Center
- 5 - Bairro Jundiáí
- 6 - Vila Santa Maria de Nazaré

- Vegetação existente
- Vegetação proposta
- Passeio
- Rio

- A - Paque da memória
- B - Centro de Educação ambiental
- C - Rua compartilhada comercial
- D - Praça de lazer ativo
- E - Complexo esportivo
- F - Praça seca
- G - Centro cultural
- H - Praça eventos itinerantes



Fig.26 - Mapa da proposta de intervenção  
Fonte: Autora, 2021

# Subárea 1

Legenda:

- 1 - Centro de educação ambiental
- 2 - Passeio elevado
- 3 - Terminal rodoviário
- 4 - Parque contemplativo
- 5 - Pista de Skate
- 6 - Espaço para feiras e eventos noturnos
- 7 - Rio
- 8 - Caminho

A subárea I, que compreende a região da rodoviária, deverá ser contemplada por um parque de contemplação com mobiliários e áreas de descanso além de um centro de educação ambiental e uma praça seca com pista de skate para usuários de todas as idades.

A praça seca deverá abrigar tanto as feiras que acontecerão durante o dia, quanto eventos noturnos como show's e outros eventos diversos.

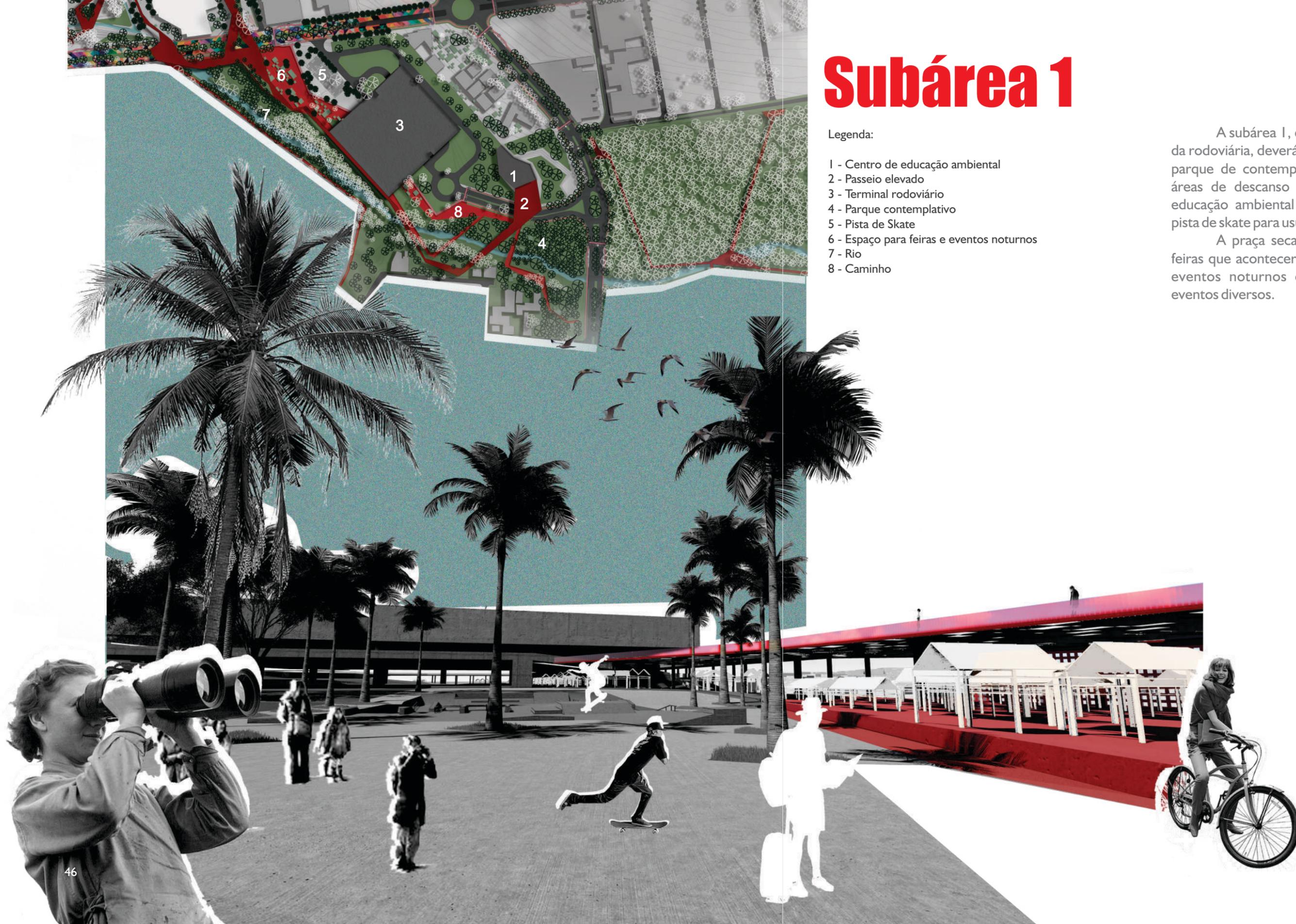


Fig.27 - Proposta Subárea I  
Fonte: Autora, 2021

# Subárea 2

Legenda:

- 1 - Shopping
- 2 - Rua compartilhada
- 3 - Passeio elevado
- 4 - Praça de lazer ativo
- 5 - Avenida Brasil
- 6 - Parque da memória
- 7 - Cinema de rua
- 8 - Espaço para comércio de rua

A subárea II compreendida pela área do shopping se conecta com o espaço do entorno e promove um eixo de atividades diversas como áreas para comércio de rua, foodtruck's, rua compartilhada, espaço de lazer ativo para crianças e um cinema de rua.

A área acima do shopping é um grande parque da memória. Este possuirá caminhos interativos com painéis de exposição que recontarão a história da cidade e farão a conexão entre o indivíduo e sua identidade, bem como a relação com a água, elemento marcante no marco inicial da cidade.

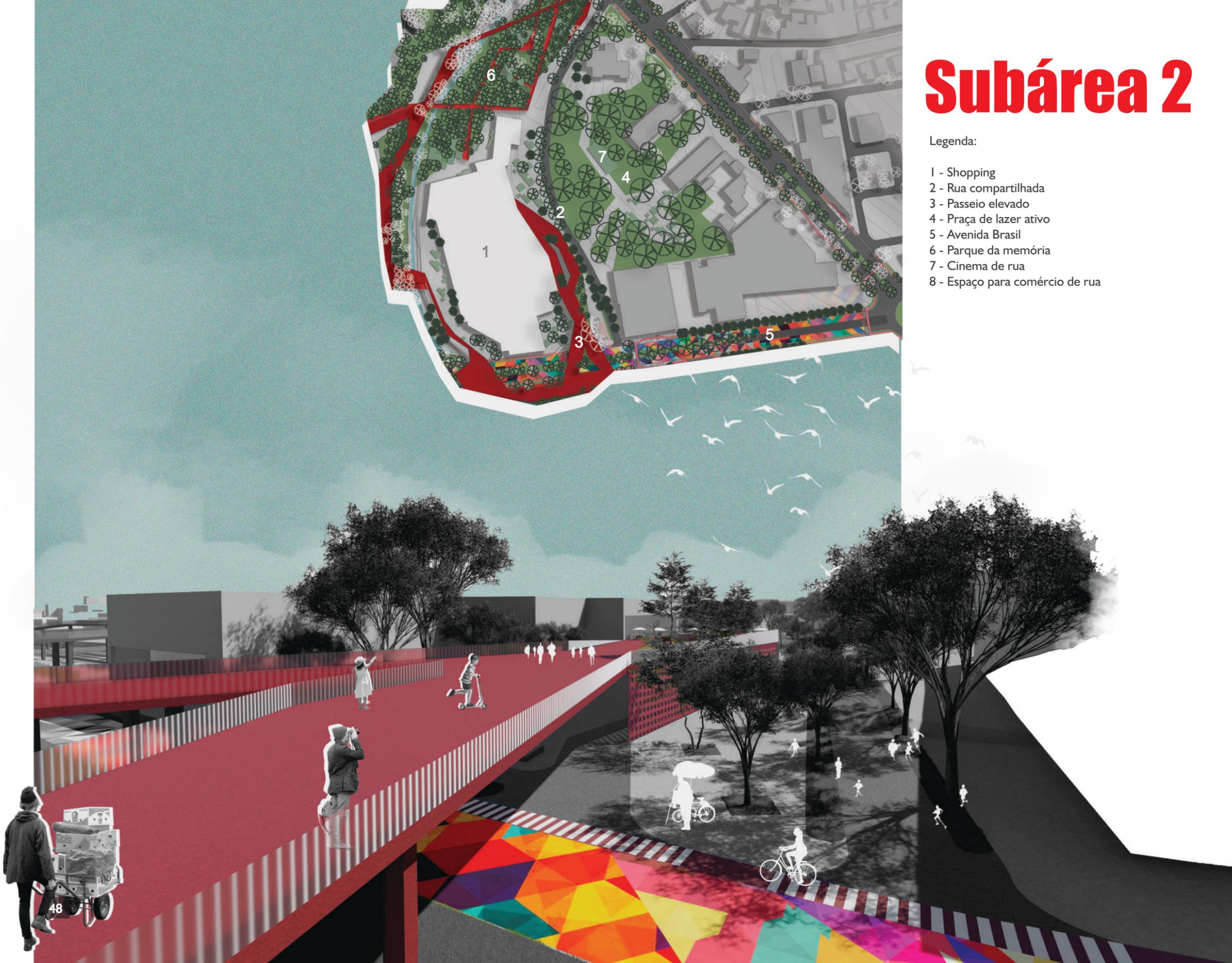


Fig.28 - Proposta Subárea II  
Fonte: Autora, 2021

# Subárea 3

Legenda:

- 1 - Ginário internacional
- 2 - Passeio elevado
- 3 - Piscina olímpica
- 4 - Circuito de caminhada
- 5 - Quadras esportivas
- 6 - Rio
- 7 - Espaço para patinação

A subárea III compreende o Ginásio internacional. A proposta para esta área é criar um complexo esportivo com diversas atividades como áreas para jogos, quadras e espaço para patinação.

O complexo esportivo proporcionará uma aproximação com o rio que deverá ter suas margens ampliadas e permitirá o acesso ao público.

O passeio proposto perpassa o rio e promove uma dinâmica visual complementando a paisagem.

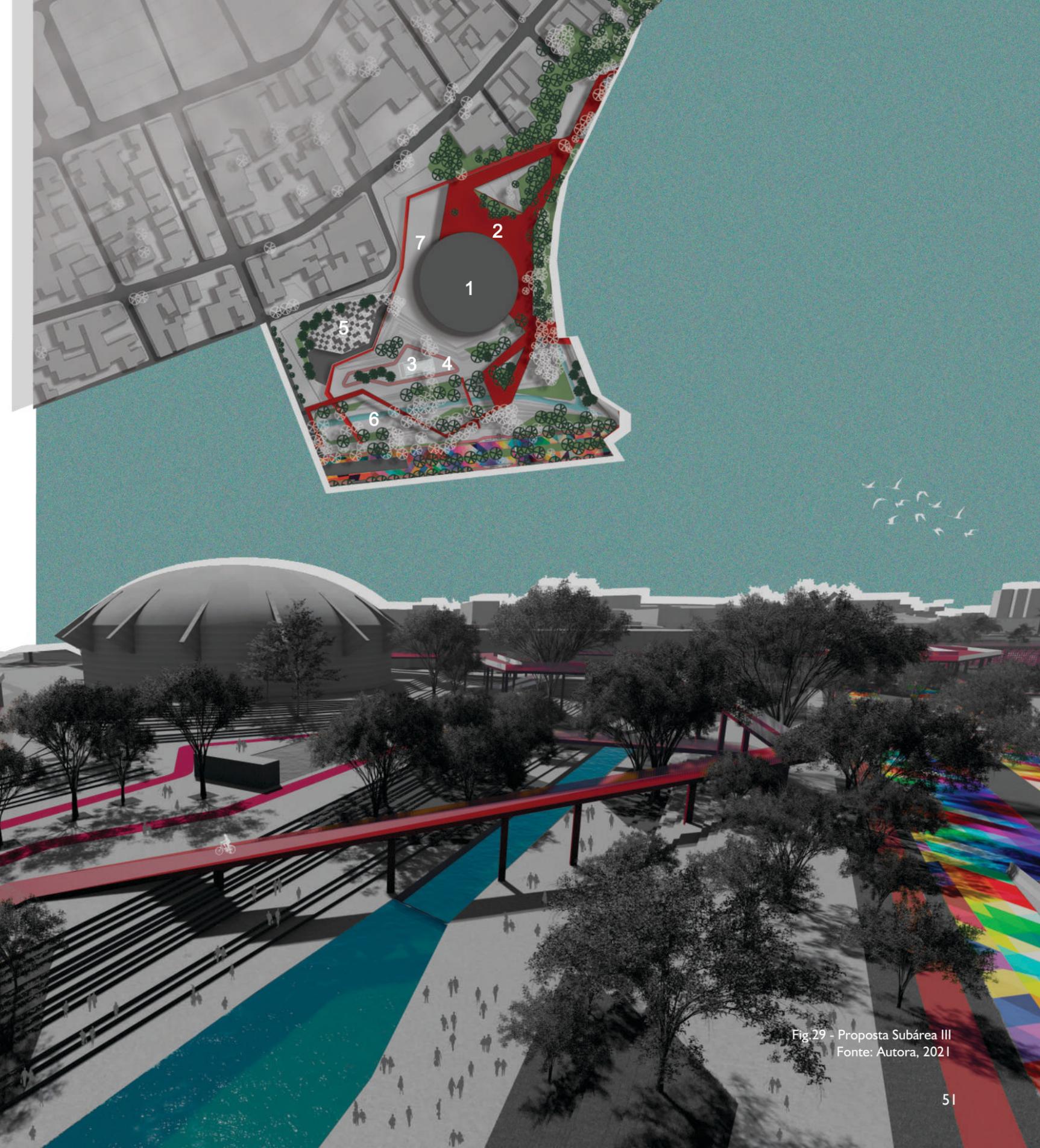


Fig. 29 - Proposta Subárea III  
Fonte: Autora, 2021

# Subárea 4

Legenda:

- 1 - Espaço para eventos itinerantes
- 2 - Centro de Artes
- 3 - Anfiteatro
- 4 - Baixio social
- 5 - Praça Abilio Wolney
- 6 - Centro Administrativo

A subárea IV é composta pelo Centro Administrativo e por algumas áreas atualmente subutilizadas, como a praça 31 de Julho e a área abandonada que recebe eventos itinerantes ao longo do ano.

A proposta para esse recorte é trazer um espaço ligado a cultura, com uma praça seca para eventos itinerantes como o circo, parque de diversão e estabelecer junto a isso um centro cultural para abrigar as atividades culturais existentes na cidade, com uma edificação com salas para aulas de música, dança e teatro e um anfiteatro na Praça 31 de Julho.

A Praça Abílio Wolney deverá ser requalificada em conexão com todas as outras áreas públicas.



Fig.30 - Proposta Subárea IV  
Fonte: Autora, 2021



# Conclusão

Pensar a cidade, o espaço e a arquitetura é requerer uma análise aprofundada a respeito do que circunda e compõe o lugar. Olhar para a história significa olhar para sua própria estrutura e seu próprio alicerce.

A cidade, bem como especificamente a região central de Anápolis, esconde parte da memória de sua gente. São ações, acontecimentos e costumes que ficaram para trás ou se escondem em meio ao caos urbano.

Requalificar a região central de Anápolis significa resgatar a identidade que foi perdida e reestruturar o espaço público abnegado ao longo dos anos, um espaço perdido que se refaz quando a cidade é vista e pensada de outra forma.

O Reconectar se faz necessário, especialmente quando a história foi dividida ou dilacerada pelas mãos do próprio homem ou pelo que foi construído em nome do progresso.

Reconectar significa restaurar, unir e recontar uma história, rememorar o passado que resistia ausente de cicatrizes e consequências das mudanças futuras.

Portanto, a região central de Anápolis revela a necessidade dessa reconstrução, dessa nova conexão dos tecidos e de um espaço onde a vida urbana acontece, onde os indivíduos celebram a memória e onde a vitalidade é fundamental.

Fig.31 - Proposta de aproximação com o rio  
Fonte: Autora, 2021

# Referências

ADORNO, M. L. G. **Anápolis, um estudo da evolução urbana e impactos ambientais sobre os recursos hídricos**. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de BrasíliaUNB, 2007, 237p.

ALMEIDA, Eveline Maria de Athayde. **A cidade como um sistema complexo: transformações morfológicas e climáticas em Maceió**. 2020. 210 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019.

ALVES, Daniel Araújo. **De Sant'ana das Antas a Anápolis: A formação de um município**. In: Caderno de Pesquisas do Museu Histórico de Anápolis "Alderico Borges de Carvalho". Ano 4 e 5, nº. 1 e 2. Anápolis, GO, 2013. Periódicos. ISSN 2178-6100. Disponível em: <<http://www.anapolis.go.gov.br/portal/arquivos/files/cadernodepesquisas5.pdf>>. Acesso em: 25/01/21.

ASCHER, F. **Metapolis ou l'avenir des villes**. Paris : Editions Odile Jacob, 1995.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2016.

COSTA, Lucia Maria Sá Costa (org.). **Rios e Paisagens urbanas em cidade brasileira**. Rio de Janeiro: Viana et Mosleu: ed. PROURB, 2006.

GARCIAS, C. M.; SILVA, C.M. **Meio urbano e mudanças climáticas – estudo de caso do Município de Castro, PR**. In: Revista de Pesquisa em arquitetura e urbanismo. São Paulo,s/v, n. 14, p.28-40, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/45503/49112>>. Acesso em: 28/01/21.

GEHL, J. **Life Between Buildings**. Using Public Space, Arkitektens Forlag, The Danish Architectural Press, Bogtrykkeriet, Skive (1986) (4th Edition Revised 2001).

GORSKI, Maria Cecilia Barbieri. **Rios e cidades: ruptura e reconciliação**. 2008. 243 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2008.

HILLIER, B. et al. **Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement**. Environment and Planning B: Planning and Design, v. 20, p. 29–66, 1993.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

LARA, Camila de Brito Quadros. **A importância da memória para a construção da identidade: o caso da Igreja Nossa Senhora Imaculada Conceição de Dourados/MS**. In: XIII Encontro Regional de História. História e Democracia: possibilidades do saber histórico.2017. Disponível em:<<https://www.ppghufgd.com/wp.../DISSERTAÇÃO-FINALREVISADO-PÓS-BANCA.pd...>>. Acesso em:

<https://www.ppghufgd.com/wp.../DISSERTAÇÃO-FINALREVISADO-PÓS-BANCA.pd...>>. Acesso em: 28/01/21.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7. ed. Campinas/SP: Editora da Unicamp, 2013.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

MENESES, Marcela Ruggeri. **The multiple dimensions of the process of consolidation Anápolis as regional center**. 2009. 87 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

MOTA, Joana Isabel Correia. **Os equipamentos culturais na transformação do espaço público da cidade contemporânea**. 2016. 146 f. Dissertação ( Mestrado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto. 2016. Disponível em <<https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/87725>> acesso em 25/01/21.

PINTO, José Vandério Cirqueira. CORREA, Elaine Alves Lobo. **Descentralização e segregação sócio-espacial em Anápolis/GO – o caso do bairro Jundiá**. II Simpósio Internacional Cidades Médias. 6 a 9 de Novembro de 2006 – UFU / Uberlândia – MG. Disponível em <<https://observatoriogeogoiias.iesa.ufg.br/p/2340-artigos>> acesso em: 29/01/21.

POLONIAL, Juscelino Martins. **Anápolis nos tempos da ferrovia**. Anápolis: Associação Educativa Evangélica, 1995.

RÉZIO, Tiago José Duarte. **A tradição do novo: Uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014)** - (dissertação de mestrado, Anápolis: Universidade Estadual de Goiás, 2016).

RODRIGUES, Ana Caroline da Silva. **A ocupação de espaços públicos em chapecó: a classe criativa aponta conexões entre cultura e práticas urbanas**. Revista Tecnológica / ISSN 2358-9221, [S.l.], v. 4, n. 1, p. 1 - 15, may 2016. ISSN 2358-9221. Disponível em: <<https://uceff.edu.br/revista/index.php/revista/article/view/105>>. Acesso em 28/01/21.

SOUZA, Denise Ribeiro. **A Influência da Construção de Brasília no Edifício do Centro Administrativo de Anápolis**. Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, Caderno de pesquisas, Ano 4 e 5/ nº 1 e 2 de outubro de 2013, p. 60 – 68.

VARGAS, Lucas Gabriel Corrêa. **As representações sociais do progresso: uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO**. 2015. 134 f. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia. 2015.