



ÍTALO CORREIA

NORTE FERROVIÁRIO

INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PARA PESSOAS

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
CÂMPUS DE CIÊNCIAS EXATAS E TECNOLÓGICAS - CCET

ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO 2

ORIENTADORA
Prof.Ma. Angélica de Amorim Romacheli

ACADÊMICO
Ítalo Correia Amaral



NORTE FERROVIÁRIO
INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PARA PESSOAS





1	INTRODUÇÃO	01
2	REFERENCIAL TEÓRICO	04
	2.1. VITALIDADE DOS CENTROS URBANOS	05
	2.2. PATRIMÔNIO E MEMÓRIA DAS CIDADES	08
3	ESTUDO DE CASO	11
	3.1. MANHATTAN - NOVA YORK	12
	3.1. LARGO DA BATATA	13
4	HISTÓRICO NORTE FERROVIÁRIO	15
	4.1. CRONOLOGIA	16
	4.2. FORMAÇÃO DE GOIÂNIA	17
	4.3. EVOLUÇÃO URBANA NA ZONA INDUSTRIAL	17
	4.4. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E PRAÇA DO TRABALHADOR	21
	4.5. TERMINAL RODOVIÁRIO	22
	4.6. FEIRA HIPPIE	23
5	ESTUDO DO LUGAR	25
	5.1. INSERÇÃO URBANA	26
	5.2. AMBIENTE NATURAL	27
	5.3. AMBIENTE CONSTRUÍDO	31
	5.4. MOBILIDADE URBANA	41
	5.5. MORFOLOGIA SOCIAL	43
6	PLANO URBANÍSTICO	52
	6.1. CONCEITO	53
	6.2. PLANO DE AÇÕES	56
	6.3. NORTE FERROVIÁRIO - INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PARA PESSOAS	57
	REFERÊNCIAS	

SUMÁRIO



1 INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Goiânia nasce em 1933, a partir dos ideais de transformação e progresso do interior do país com a política oficial marcha para oeste e como proposta de sediar a nova capital do Estado de Goiás. O plano urbanístico foi desenvolvido para uma cidade planejada para 50 mil habitantes, possuía os setores e limites bem estruturados e explorava os aspectos naturais da área com a valorização ambiental. Entretanto, a cidade planejada não consegue manter seu legado e logo depois de vinte anos a população já ultrapassa a quantidade estipulada para habitantes e perde o controle sobre o planejamento, surgindo ocupações irregulares em áreas livres, graves problemas sociais e a transposição dos limites estabelecidos.

Neste contexto, surge o Setor Norte Ferroviário, objeto de estudo deste trabalho, que no plano original de Goiânia era considerado como Zona industrial, destinada à linha férrea e Estação ferroviária, mas depois foi marcado pelas ocupações irregulares e pela pobreza. Após sua formação, a área passou por diversos processos de transformação, influenciadas por períodos e contextos diferentes na história, como a influência da linha férrea a partir de 1947, do sistema rodoviário a partir de 1985 e nos últimos trinta anos, a partir da do comércio popular, estimulado pela presença da Feira Hippie na Praça do trabalhador, Setor Norte Ferroviário.

Se compararmos a cidade de Goiânia, ou especificamente à área de estudo, apesar de tardia, as transformações ocorridas ao longo do tempo são bastante semelhantes ao contexto das intervenções e mudanças ocorridas nos centros urbanos da Europa, América do Norte e de várias cidades brasileiras.

No início a cidade era considerada como lugar de encontro que favorecia as relações sociais e a vitalidade a partir da prática do caminhar e da integração dos espaços urbanos, entretanto a crescente transformação do espaço urbano, provocada pelo crescimento populacional e expansão urbana descontrolada, as ideologias aplicadas do Movimento Moderno e o excessivo aumento dos automóveis, reformularam as paisagens e estilos de vida em torno das novas necessidades urbanas, as cidades passam a ser estruturadas e renovadas com prioridade ao deslocamento dos automóveis e nega todo o contexto urbano e memória histórica e patrimonial, dando destaque a monumentalidade e autossuficiência dos edifícios em busca da inovação e negação do passado.

As transformações ocorridas ao longo do tempo, contribuíram para a perda parcial da memória e identidade das cidades e consequentemente das pessoas, desencadearam problemas de desigualdade social, degradação do meio ambiente e de mobilidade urba-

na.

Hoje, o Setor Norte Ferroviário, objeto de estudo, hoje é inserido num contexto urbano bastante adensado e dinâmico e de grande importância para a economia, meio ambiente e para o patrimônio cultural, e identidade popular. Possui proximidade com o centro histórico e diversas possibilidades de acesso e integração com outras regiões, através do sistema de mobilidade urbana. Além do mais, a área é bastante singular por envolver diversos públicos e questões urbanas no mesmo espaço.

A área possui uma grande quantidade e variedade de usuários que transitam e permanecem por todas as ruas, edifícios e espaços públicos. Principalmente nos espaços do Terminal Rodoviário e do comércio popular o fluxo de pessoas é intenso e chega a atingir mais de 300 mil pessoas em fins de semana de véspera natalina. Entretanto, apresenta problemas de tráfego viário, as pessoas e os ciclista disputam os espaços com os automóveis e todos saem prejudicados, o trânsito é congestionado e de fluxo intenso e as cada vez mais os espaços de circulação das pessoas são reduzidos ou degradados.

Para este trabalho, a fim de elaborar um projeto de intervenção urbanística no Setor Norte Ferroviário que seja eficaz e viabilize os investimentos econômicos, foram analisados com precisão os diversos aspectos relativos à estrutura física e social, através do estudo do lugar e

diagnóstico síntese, em busca da elaboração de um plano de ações que levarão ao projeto preciso e eficaz, desenvolvido para todos, de forma democrática.

A cidade é um espaço de história e cultura, e isso precisa ser considerado antes de ser implantada qualquer ação que a modifique. Além da preservação patrimonial, é necessário entender os diferentes estilos de vida, otimizar os espaços, dinamizar o comércio, o turismo, a circulação, o lazer, a cultura, a gerar empregos. Será preciso implementar ações em busca de investimentos que estimulem a economia urbana e a qualidade de vidas de todos, de forma democrática (CASTILHO, 2016).

Para que o plano de ações e intervenções urbanísticas possam ser viabilizados, será utilizada a parceria entre o poder público e privado, a partir de uma Operação Urbana Consorciada, prevista no Plano Diretor de Goiânia e no Estatuto das cidades.

“ Operação Urbana Consorciada compreende um conjunto de medidas e intervenções, coordenadas pelo Poder Executivo Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, aplicável em áreas de interesse urbanístico. ”
(PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA, 2010, p.37)

A operação possui o objeto de promover melhorias na qualidade de vida das pessoas, com medidas com a participação popular nos processos e aplicação da escala humana.

OBJETO

Este trabalho consiste na elaboração da proposta de intervenções urbanísticas para pessoas, na área do Setor Norte Ferroviário de Goiânia a partir da Operação urbana consorciada, citada anteriormente. Para isto, foi desenvolvido um Plano de ações gerais e específicas para cada trecho da área e dispostas em diferentes eixos de atuação, como o meio ambiente, a mobilidade urbana, o espaço público, patrimônio e memória, as atividades econômicas, a habitação e os interesses coletivos.

OBJETIVO

O objetivo deste trabalho é a valorização do patrimônio cultural, da memória e da identidade das pessoas, a partir de intervenções no espaço urbano que potencialize as relações sociais e as peculiaridades locais, transformando a área de estudo num espaço compartilhado, cheio de vitalidade e democrático a todos.

JUSTIFICATIVA

As propostas e ações justificam-se pela relevância da área para a identidade e cultura popular goianiense, pela sua representatividade histórica materializada nos edifícios, espaços urbanos e na memória da população, e por seu contexto urbano atual que é diversificado e rico em potencialidades devido seus equipamentos urbanos, à grande diversidade de usuários e a importância da região como um pólo econômico autêntico. Sobretudo, justifica-se pela necessidade de readequar os espaços urbanos que já são voltados à movimentação e permanência de pessoas, para serem convidativos, acessíveis e democráticos.

METODOLOGIA

O trabalho e desenvolvimento do Plano de ações e intervenções urbanísticas foi estruturado em quatro partes principais para facilitar à leitura e compreensão da área de estudo, que correspondem à discussão teórica relacionada ao tema da proposta, as análises e estudos do lugar e a proposta do plano urbanístico.

A discussão teórica foi feita a partir de bases bibliográficas que discutem a vitalidade dos centros urbanos e o patrimônio e memória das cidades, em relação as diferentes atuações na forma de visualizar e planejar as cidades. E na sequência, é apresentado dois estudos de caso que representam boas atitudes de intervenções relacionadas à discussão e ao produto final.

As questões relacionadas ao lugar foram fundamentadas a partir de pesquisas bibliográficas em relação ao histórico da área de intervenção e visitas em local, com levantamentos específicos e entrevistas ao diferentes usuários. Os estudo foram divididos

entre inserção urbana, que analisa a conexão da área com a cidade; ambiente natural sobre as condicionantes naturais, áreas verdes e arborização urbana; ambiente construído, sobre o sistema viário, uso e ocupação do solo, equipamentos urbanos, infraestrutura e mobiliário urbano; mobilidade urbana, sobre o transporte coletivo e as ciclovias; e a morfologia social sobre o contexto sociocultural, paisagem urbana e setores morfológicos.

Para concluir, a proposta projetual, que consiste em um plano de ações, diagnóstico, diretrizes e propostas para a intervenção urbanística. Primeiro é apresentado uma leitura síntese do conceito base da proposta, depois representado graficamente as ações e diretrizes como forma de diagnóstico e solução aos problemas e potencialidades da área. Por fim, a proposta representada num Masterplan geral, acompanhado de detalhes e esquemas.

REFERENCIAL
2 **TEORICO**





Figura 01: As ruas do Setor Norte Ferroviário de Goiânia não possuem o convite para pessoas permanecerem e circularem. O trânsito por muitas horas do dia é congestionado e a grande quantidade de pedestres da região são maltratados e disputam os espaços com os veículos. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.

2.1 - A VITALIDADE DOS CENTROS URBANOS

A CIDADE COMO LUGAR DE ENCONTRO

Ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro das pessoas. A vida social e econômica acontecia nas praças e ruas em um sistema integrado de diversidade e vitalidade sob a prática do caminhar. A moradia, o trabalho, o comércio, os eventos, as manifestações populares, artísticas e culturais, tudo aconteciam no meio público (KARSSENBERG, 2015).

“A vida no espaço da cidade era uma parte vital dessa riqueza de experiência e acreditava-se, naturalmente, que as cidades eram construídas para pessoas.” (GEHL, 2015, p.XIV)

Até o século XX, a cidade continuava funcionando como lugar de encontro, entretanto, a crescente transformação do espaço urbano, provocada pelo crescimento populacional e expansão urbana descontrolada, as ideologias aplicadas do Movimento Moderno e o excessivo aumento dos automóveis, reformularam as paisagens e estilos de vida em torno das novas necessidades urbanas (GEHL, 2015).

AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO

A partir de 1933, as ideologias do Movimento Moderno mudaram



Figura 02: Cidade como encontro de pessoas e acontecimento no meio público: corrida de motovelocidade na Praça do Bandeirante em 1961, atual cruzamento Av. Goiás e Av. Anhangüera de Goiânia. **Fonte:** Acervo MIS - Museu da Imagem e do Som, Goiânia

a forma de conceber o espaço urbano das cidades européias, americanas e brasileiras. Elas são vistas a partir de funções racionais da necessidade humana. Os conceitos principais da atuação do urbanismo modernista foram o habitar, trabalhar, recrear e circular. A cidade é planejada em grandes distâncias e segregação de usos, priorizando o automóvel para os deslocamentos e o acesso aos serviços urbanos.

Os espaços públicos, as relações sociais e a caminhabilidade perdem força e as tendências arquitetônicas também mudam, de conexões diretas com os espaços comuns da cidade para edificações individuais, isoladas, autossuficientes que negam o contexto urbano. O comércio e os serviços passam a se concentrar em grandes centros de compras fechados, como shopping centers e hipermercados (GEHL, 2015).

O exemplo mais notável do urbanismo modernista é a cidade de Brasília, construída entre os anos

1956 e 1960. A cidade é dividida por setor administrativo, habitacional, hoteleiro, hospitalar, comercial, de lazer e cultural. Os edifícios destacam-se na paisagem por estarem dispostos em amplas áreas verdes. A imagem da cidade é bem estruturada e bela, mas só funciona com o uso dos veículos. Os espaços urbanos não são convidativos para as pessoas (GEHL, 2015).

“O dramático aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística do modernismo, que separa os usos da cidade e destaca edifícios individuais autônomos, poriam um fim ao espaço urbano e à vida da cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziadas de pessoas.” (JACOBS apud GEHL, 2015, p.03)



Figura 03: Praça dos três poderes de Brasília, um espaço urbano não convidativo. As pessoas se tornam pequenas nesta escala monumental dos edifícios e praças. **Fonte:** Gehl, 2015



Figura 04: A cidade de Brasília é projetada para os veículos, com espaços grandes e nada convidativos, caminhos longos e sistema viário impedem caminhadas. Fonte: <http://conexao-brasil.blogspot.com.br>, 2016

Com as novas prioridades nas transformações do espaço urbano, a cidade se tornou perigosa. A ruas e as calçadas são os órgãos vitais da cidade e são responsáveis para que ela seja livre da violência e do medo. Para isto, é necessário a presença ininterrupta de pessoas nas calçadas e nos espaços públicos, enquanto os proprietários e a vizinhança mantém os olhos sobre a rua, a partir do sistema simples de vigilância cidadã. Entretanto, isso só se torna possível, com a diversidade de usos, uma realidade distante do urbanismo modernista (JACOBS, 2000).

A cidade também adquiriu problemas sociais devido a segregação do espaço. O crescimento avançado estimulou o surgimento dos subúrbios, formando novos bairros residenciais fora do núcleo urbano, o esvaziamento habitacional do centro e as áreas de habitação informal com grande adensamento e carência de serviços. No geral, os habitantes de baixa renda tem acesso limitado aos automóveis particulares e o transporte público é pouco

desenvolvido, caro e lento, o que dificulta a locomoção e o acesso as atividades cotidianas (GEHL, 2015).

Logo depois da virada do milênio, a maior parte das pessoas passam a viver no espaço urbano, a cidade cresce de forma acelerada. Sobretudo, as cidades estão carentes de um planejamento que seja viável economicamente e as torne vivas, seguras, saudáveis e sustentáveis (GEHL, 2015).

A DISPUTA DOS ESPAÇOS - PESSOAS, CICLISTAS E AUTOMÓVEIS

Os centros tradicionais do encontro, do ambiente público, do comércio de rua e da caminhabilidade, foram substituídos pelo crescente tráfego motorizado que vem invadindo várias cidades, assim como as brasileiras. O caminhar ou pedalar se tornaram possibilidades distantes com as modificações na paisagem urbana, as vias foram alargadas, calçadas reduzidas ou rebaixadas, árvores derrubadas. Os espaços foram transformados e as atividades e os espaços públicos,

convertidos em estacionamentos. A cada dia a situação se torna ainda pior, a cidade passa por constante transformação de tráfego, com construção de vias de fluxo rápido, pontes, viadutos, túneis e diversos sistemas de sinalização de trânsito. As pessoas que insistem em caminhar ou pedalar pelas cidades são cada vez mais maltratadas (GEHL, 2015).

“ Visto que havia tantos incentivos para dirigir, os carros comportaram-se como água, preenchendo cada recanto permitido.” (SPECK, 2016, p.83)

Os automóveis não só trouxeram problemas para a estrutura da cidade, como também aos próprios condutores e usuários. As pessoas tornaram-se sedentárias e desenvolveram diversos problemas de saúde por não praticarem mais a caminhada ou a pedalada, por emitirem de forma passiva os gases poluentes dos combustíveis de veículos e pelo estresse adquirido pelas horas perdidas no trânsito (SPECK, 2016).

O meio ambiente também foi bastante prejudicado. Áreas verdes e e boa parte da paisagem natural foram

reduzidas para dar espaço ao sistema viário. Isso acabou contribuindo para a impermeabilização do solo em massa e conseqüentemente, para a elevação da temperatura e dos problemas de drenagem urbana.

O trânsito das cidades é cada dia mais preocupante, especialistas trabalham para minimizar os problemas, mas acabam contribuindo para a prática de demanda induzida. Isso significa que quanto mais ruas de tráfego são construídas, maior o convite à aquisição e uso de automóveis. Com o aumento da disponibilidade de ruas no custo e no tempo de dirigir, as pessoas dirigem mais, impedindo qualquer redução no congestionamento (SPECK, 2016).

Os automóveis fazem parte do novo ritmo de vida das pessoas, o que devemos fazer é moderar seu uso, tornando a cidade um espaço compartilhado e democrático aos diferentes modais de transporte.

“ Receber os carros sim, mas nos nossos termos. A chave é atrair automóveis em número e quantidade adequada.” (SPECK, 2016, p.83)



Figura 05: O espaço público da Praça do Trabalhador e as ruas do entorno foram convertidas em estacionamento, os veículos invadiram os espaços das pessoas. Fonte: Acervo pessoal, 2016.

ACIDADE NA ESCALA HUMANA

07

O desejo pelo resgate da qualidade de vida urbana e soluções para os diversos problemas, fez com que as cidades despertem o interesse no planejamento mais focado na escala humana e passem por diversas renovações e transformações. A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis e o convite de pessoas para caminhar, pedalar e participar ativamente da vida urbana tornou-se um desejo universal e urgente (GEHL, 2015).

“ O fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador ; Pessoas na cidade, é uma questão de convite” (GEHL, 2015, p.17).

O potencial da vitalidade urbana é reforçado a partir do convite das pessoas a circularem e permanecerem pelas ruas e espaços da cidade, criando encontros e relações sócio-cultuais. Para isto, é necessário que se tenha espaços públicos atraentes e distâncias que permitam curtos deslocamentos a pé. A circulação e permanência das pessoas também estimulam a segurança urbana, visto que teremos mais olhos para a rua e o sistema de vigilância cidadã será aplicado (GEHL, 2015).

Já o potencial da sustentabilidade urbana é reforçado pelo sistema de transporte, facilitando e priorizando o deslocamento a pé, de bicicleta ou por transporte público.

Assim, teremos benefícios na economia e meio ambiente, ao mesmo tempo, será uma forma eficiente de convidar as pessoas à vivência do espaço urbano e estimulará o ritmo de vida saudável (GEHL, 2015).

“ Um convite sincero para caminhar e pedalar, como fenômeno natural e integrado à rotina diária, deve ser um aspecto inegociável de uma política unificada de saúde.” (GEHL, 2015, p.07).

Com a adoção da escala humana, o espaço público foi redescoberto e retoma sua função de sistema integrado de diversidade e vitalidade na relações sociais e econômicas, com isso surge a necessidade de integrar edificações com a rua e conectar o espaço privado ao público para a vida coletiva, através de fachadas mais ativas e térreos vibrantes, além da apropriação dos espaços subtilizados das edificações.

Copenhague, na Dinamarca foi umas das primeiras cidades européias a tomar decisões a cerca da escala humana, a partir de 1962 já reduziu o tráfego de automóveis e estacionamentos no centro da cidade e proporcionou melhores espaços para a qualidade de vida e sustentabilidade urbana. Entre 1962 e 2005, a área destinada as pessoas e a vitalidade urbana cresceu de 85%. Hoje a cidade é também referencia na cultura do uso da bicicleta como transporte de locomoção, esporte e lazer. Esse novo padrão vem sendo adotado em cidade como

Nova Iorque, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e diversas cidades do país e do mundo.

Como sabemos, os espaços das cidades foram inteiramente transformadas por diferentes escolhas e prioridades. Talvez a primeira impressão é de que seja inviável economicamente a adoção deste foco no planejamento urbano, mas se

compararmos aos investimentos públicos, de infra-estrutura viária, o custo de incluir a dimensão humana é modesto e será possível a todas cidades do mundo, independente do grau de desenvolvimento econômico e financeiro. Portanto, a escala humana mostra-se eficiente, econômica e cheia de benefícios para as cidades (GEHL, 2015).



Figuras 06 e 07: Rua Sroget de Copenhague, Dinamarca antes da intervenção de 1962 e atualmente. A rua que antes era destinada ao tráfego de veículos e estacionamentos, hoje é um importante espaço de vitalidade e da escala humana, funciona como uma grande praça que integra com os edifícios e comércio. **Fonte:** <http://billeder.dk/shop/stilfuld-trans-port/> e <http://urbanophilia.com/copenhagens-car-free-streets-slow-speed-zones/>

Figuras 08 e 09: Rua de Copenhague, Dinamarca com a cultura do uso da bicicleta. A cidade incentiva e potencializa este modal de transporte **Fonte:** <http://www.monoline.eu/i-bike-cph/> e <http://www.copenhagencize.com/2013/10/promoting-cycling-positively-now-with.html>




Figura 10: A feira Hippie de Goiânia, um lugar de tradição e comércio popular no patrimônio cultural e na formação da identidade da cidade de Goiânia. Fonte: Acervo pessoal, 2016.

2.2 - O PATRIMÔNIO E A MEMÓRIA DAS CIDADES

A CIDADE COMO LUGAR DE MEMÓRIA

A valorização do passado tem sido uma característica comum nas sociedades deste milênio. Por muito tempo se cultuava a inovação e a negação do passado das cidades, isso resultou na perda de heranças e da identidade social. Agora, o cotidiano de várias cidades, inclusive as brasileiras estão sendo tomados por discursos e projetos que retomam a preservação da memória urbana, através da restauração e o resgate dos mais diversos vestígios do passado, em busca de suas raízes. (ABREU, 2001).

A memória urbana é fundamental para a formação da identidade de um lugar e das pessoas. Ao longo da história, as cidades passaram pelo processo de acumulação de valores e práticas sociais, vividas pelos moradores, famílias e grupos. Esse conjunto de valores e práticas é o que constitui a singularidade, a identidade das cidades e das pessoas (ABREU, 2001).

“ Tanto as manifestações culturais, populares e eruditas, quanto as igrejas, os monumentos, qualquer produto arquitetônico, as praças e jardins, o traçado das ruas e caminhos, os arquivos e museus, as obras de arte, os fazeres e as peculiaridades do comportamento social, a paisagem e os vestígios arqueológicos, podem ser reunidos no cenário da cidade. Tudo isso constitui na cidade, as suas referências, a sua memória e sua identidade.” (CERTEAU apud BORGES 2013, p. 75)

Os centros históricos, são para várias cidades o que há de mais dinâmico, devido ao seu processo de transformação. Eles representam hoje, o patrimônio cultural e possibilitam o resgate dos valores e a identidade das cidades e das pessoas (CARRION apud CASTILHO, 2006).

PATRIMÔNIO CULTURAL

“ É o conjunto de bens, materiais e imateriais, que são considerados de interesse coletivo, suficientemente relevantes para a perpetuação no tempo. O patrimônio faz recordar o passado, é uma manifestação, um testemunho, uma invocação ou melhor uma convocação do passado.” (MARTINS apud RODRIGUES, 2012, p.)

IDENTIDADE

“ É um processo de identificações historicamente apropriadas que conferem sentido ao grupo. Ela implica um sentimento de pertença a um determinado grupo étnico, cultural, religioso.” (CRUZ apud RODRIGUES, 2012, p.)

AS INTERVENÇÕES NAS ÁREAS CENTRAIS DA CIDADE

Após o surgimento da cidade industrial, o forte crescimento populacional e a expansão urbana das cidades, provocou problemas letais ao centro. As cidades passam por um momento de deterioração das áreas centrais, não apenas de sua estrutura física, dos edifícios e espaços públicos, mas também da sua perda de funções e rebaixamento do nível de valor das transições econômicas.

Em busca da solução dos problemas de degradação de áreas

centrais, são realizados nas cidade entre os anos 1950 e os dias atuais, diversos projetos e intervenções, visando o resgate urbano e econômico em diferentes atitudes em relação ao passado.

As década de 1950 à 1960 são marcadas pelo radicalismo, com o período da Renovação Urbana. A atuação teve em suas bases a inovação e negação do passado. Para isso foram feitas inúmeras demolições, por ser necessário abrir espaço entre os edifícios para a criação da nova paisagem (CASTILHO, 2006). Neste caso, a valorização do patrimônio era restrito ao monumento e o espaço urbano aparecia como complemento do edifício (KARA JOSÉ, 2012).

Na Europa, o processo de intervenções, também cultua o novo, mas pela prática de reconstrução das cidades atingidas no período pós guerra e consegue impedir as demolições em larga escala. Entretanto, na América do Norte, o processo de demolições atingiu grandes proporções (CASTILHO, 2006).

O objetivo das intervenções era reconstruir o centro, em sua imagem e economia. Portanto, foram construídos edifícios altos, com maior densidade por metros quadrados, destinados à população de renda alta e aos espaços de trabalho. Estas atitudes acabaram por expulsar os antigos moradores, principalmente aqueles de baixa renda (KARA JOSÉ, 2006).

“As estatísticas mostram que os negócios são conduzidos no centro. Isto significa que avenidas precisam passar pelos centros de nossas cidades. Portanto os centros existentes precisam vir abaixo. Para salvar-se a cidade grande deve reconstruir seu centro.” (LE CORBUSIER apud KARA JOSÉ, p. 2)

A renovação iniciada em 1961, de parte do centro de Paris na região do antigo mercado Les Halles, foi um exemplo emblemático deste padrão de intervenções. O tradicional e antigo mercado foi demolido em 1971, juntamente com a antiga linha férrea e boa parte do seu entorno residencial. No lugar de toda essa estrutura retirada, foi construído um grande centro, juntamente com uma estação regional de transporte

urbano. A população local foi removida e foi estabelecida uma densidade menor com destinação à população de maior renda. As habitações e os comércios locais, foram substituídos por boutiques e restaurantes, e todo o processo de renovação foi importante para atrair turistas e fortalecer a economia da cidade (KARA JOSÉ, 2006).

No início dos anos 1970, as cidades são motivadas pela defesa do patrimônio histórico e ambiental, e formam uma oposição à renovação, dando abertura ao período da Preservação urbana, que segue até os anos 1980 (CASTILHO, 2006). As atuações deste período são

configuradas em duas ideias principais. A primeira, baseada na preocupação com a preservação da memória e do patrimônio cultural que se manteve na paisagem urbana. E a segunda, no comprometimento com a questão social das intervenções, sobretudo, no resgate dos centros urbanos tradicionais, através das práticas de comércio e serviços locais e o convite para atrair as pessoas ao centro e trazer de volta os antigos moradores (KARA JOSÉ, 2012).

“O objetivo esteve centrado na valorização da memória, na organização da sociedade em defesa do patrimônio histórico e no discurso de que os centros das cidades seriam elementos essenciais de vida urbana e gerariam identidade e orgulho cívico.” (CASTILHO, 2006, p. 16)

Neste período, é reforçada a importância das relações sociais e a restauração histórica de edifícios antigos e simbólicos, juntamente com a produção de projetos arquitetônicos atraentes e populares. A vitalidade dos centros urbanos foi reforçada através da construção de espaços culturais, turísticos, comerciais e de lazer nas antigas estruturas das cidades. (CASTILHO, 2006).

“Utilizam-se de antigas estruturas industriais, estações de trem, armazéns, mercados e teatros, introduzindo nesses espaços o comércio e os serviços varejistas, as atividades de lazer e cultural.” (CASTILHO, 2006, p. 16)

Para que as intervenções sejam viáveis economicamente e aceitas pela população foram realizadas parcerias do poder público e o privado. (ALIPRANDI, 2010)

A educação patrimonial também é reforçada. Torna-se necessário educar as pessoas para o reconhecimento da identidade com o lugar, para a conscientização de preservação e a capacitação da população nas discussões urbanas. Com este intuito de participação popular, Lisboa na década de 1980, cria os gabinetes técnicos municipais instalados nos bairros para que a população possa opinar e ajudar na elaboração dos projetos. O mesmo aconteceu em diversas cidades, como Lorent em 1980, São Luís em 1979, Recife em 1986 e Porto Alegre em 1989.

Um exemplo emblemático e até vanguardista deste padrão de intervenções e educação patrimonial é a cidade de Bolonha, na Itália. Já na década de 1960, após sofrer com ações da Renovação urbana, cria o conceito de conservação integrada, para proteger tanto os edifícios e sítios históricos, como a população local. Bolonha rompe com a visão do patrimônio urbano que era restrita ao edifício como monumento, ao propor a recuperação de todo o conjunto do tecido urbano.

Foram realizadas intervenções urbanas que uniam o desenvolvimento urbano com a conservação do patrimônio cultural e a participação popular. O objetivo foi estabelecer relações de identidade das pessoas com o lugar e atrair os antigos moradores, inclusive de baixa renda para retornarem ao centro (KARA JOSÉ, 2012).



Figura 11, 12 e 13: Antigo mercado Les Halles de Paris, um espaço de manifestação das tradições e do comércio popular. Por tempos foi considerado um importante espaço urbano de vivências e identidade da cidade, mas foi demolido em 1971. Fonte: <http://www.paris-unplugged.fr/1967-les-halles-avant-destruction/> e <http://www.davidpendery.org/parishalles/parishalles.htm>



Figura 14: Piazza Maggiore, Bolonha, Itália. Recuperação e integração das pessoas com conjunto histórico. Fonte: <http://www.devotio.it/en/bologna.html>

A partir de 1980, a imensa diversidade de estilos de vida e de grupos sociais, e a evolução da tecnologia, sobretudo, dos meios de comunicação dão início à Reinvenção urbana, um período que perdura até os dias atuais. As principais mudanças, foram na dimensão dos projetos, na forma de gerenciar as cidade e na exploração do marketing urbano (CASTILHO, 2006).

As pessoas passaram a serem vistas como consumidores e agora o predomínio dos espaços urbanos deixa de ser tradicionalmente lugar de encontro e de trocas sociais, para lugar de fórmulas de vendas, de indução ao consumidor, de transição e movimento (CASTILHO, 2006).

“ A cidade passa a ser pensada como um empreendimento a ser gerenciado, mediante a adoção de princípios de planejamento estratégico e o uso de seus mais eficiente instrumentos, o marketing das cidades.” (CASTILHO, 2006, p. 32)

Neste período, a imagem da cidade é reinventa para atrair o fluxo

de consumidores em áreas comerciais e turistas. O objetivo principal é incentivar o crescimento econômico das cidades, para gerar emprego e renda. Cidades com diferentes posições econômicas e territoriais, passam a utilizar políticas culturais melhoria de sua imagem interna e externa (KARA JOSÉ, 2012).

“ O investimento em atividades e serviços culturais passou a ser visto como requisito básico em cidades interessadas em conquistar seu posto na competição originada pela mobilidade, ou desterritorialização do capital financeiro.” (KARA JOSÉ, 2012, p 17)

O poder público e o mercado imobiliário se unem com o mesmo propósito, reinventar o ambiente construído. Áreas abandonadas, mas que tenha valor histórico são as mais para intervenção. (CASTILHO, 2006).

Neste contexto foram lançados grandes projetos unindo a arquitetura espetacular, com a cultura a partir estruturas antigas de valor patrimonial para as cidades ou

completamente inovadoras.

É o caso de Paris, França com a Pirâmide do Louvre, de 1989 (KARA JOSÉ, 2012). De Dresden, Alemanha com o Museu da história Militar, de 2001 e do Rio de Janeiro, Brasil com o Museu do amanhã, de 2015.



Figura 15: Pirâmide do Louvre, Paris / França. Arquiteto leoh Ming Pei. Fonte: <http://www.dicasparis.com.br/2016/06/top-10-museus-em-paris-na-franca.html>



Figura 16: Museu da história Militar, Dresden / Alemanha. Arquiteto Daniel Libeskind. Fonte: <https://www.dezeen.com/211/09/29/dresden-museum-of-military-history-by-daniel-libeskind/>



Figura 17: Museu do amanhã, Rio de Janeiro - Brasil. Arquiteto Santiago Calatrava. Fonte: <http://www.archdaily.com/785442/museum-of-tomorrow-santiago-calatrava>

COMO INTERVIR NOS CENTROS URBANOS EM DIAS ATUAIS?

Como vimos, para intervir nos centros urbanos será preciso avaliar sua herança patrimonial, seu caráter funcional e questionar qual a justificativa para tantas mudanças. (CASTILHO, 2016). Para isso é necessário o planejamento eficaz e unificado com a participação popular.

Os modelos de intervenções da Renovação e Reinvenção urbana contribuíram para a perda parcial da memória e identidade das cidades ou acabou mascarando os conflitos de desigualdade social, pela imagem do urbanismo espetacular e a criação de espaços melhores para poucos.

“ Se por um lado os grandes projetos urbanos são apresentados sinônimo de resgate urbano e econômico de áreas descartadas pelo capital, por outro, é possível notar evidências destas intervenções como sinônimo de expulsão dos pobres e o conflito com a preservação do patrimônio histórico.” (KARA JOSÉ, 2012, p. 1)

A cidade é um espaço de história e cultura, e isso precisa ser considerado antes de ser implantada qualquer ação que modifique as cidades. Além da preservação patrimonial, é necessário entender os diferentes estilos de vida, otimizar os espaços, dinamizar o comércio, o turismo, a circulação, o lazer, a cultura, a gerar empregos. Será preciso implementar ações em busca de investimentos que estimulem a economia urbana e a qualidade de vidas de todos, de forma democrática (CASTILHO, 2016).



**ESTUDOS
DE CASO**

3.1 - MANHATTAN, NOVA YORK

Nos últimos anos Nova York tem desenvolvido políticas de transformação urbana com base na redução do espaço dos carros e aumento de áreas para pedestres e ciclistas. Em 2007 foi lançado um amplo programa para estimular maior versatilidade urbana. O plano de criação das novas ciclofaixas começou em 2007 e desde então houve um

aumento nítido do tráfego de bicicletas. Uma rede de 3.000 km de ciclofaixas está sendo implantada nos cinco distritos: Manhattan, Bronx, Queens, Brooklyn e Staten Island. Dentro do plano geral para Nova York, destacam-se as intervenções realizadas em Manhattan, distrito mais antigo de Nova York, como controle de veículos, a criação de ciclovias e corredores exclusivos para transporte público, e a pedestrianização de algumas vias, como no caso da Times Square.

Através do gráfico abaixo, é possível perceber o declínio do número de mortes de pedestres em Manhattan.

Por fim, dentro das intervenções urbanas realizadas em Manhattan, também vale ressaltar o Parque High Line, parque público linear suspenso inaugurado em 2009 sobre onde antes era uma ferrovia, desativada em 1980. O High Line é um monumento à história industrial de Nova York e atrai milhões de visitantes.



Figura 18: Atualmente, 75% do espaço público da Times Square é destinado para pedestres e ciclistas. Fonte: Gotour, 2015.

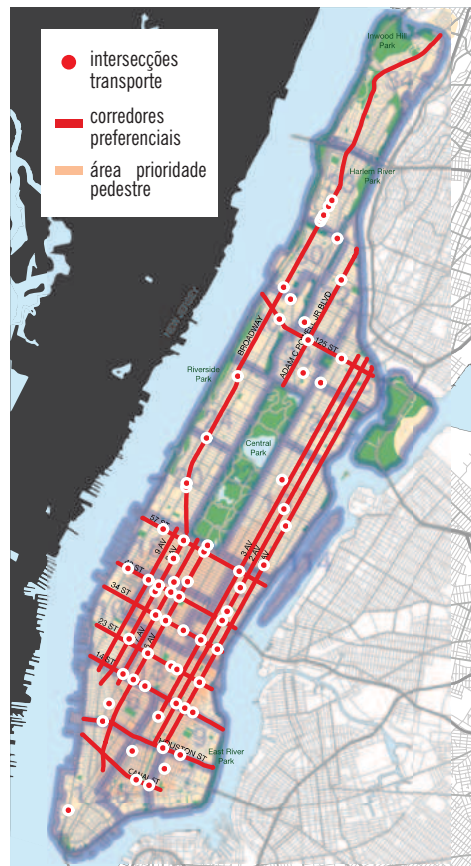


Figura 19: Mapa de prioridade para Manhattan. Fonte: Pedestrian Safety Action Plan - Manhattan, 2015



Figura 20: Times Square antes e depois da pedestrianização. Fonte: <http://www.archline.com/uma-proposta-honestia-para-el-corredor-cultural-chapultepec/>

Fatalidade de pedestres, 1983-2013

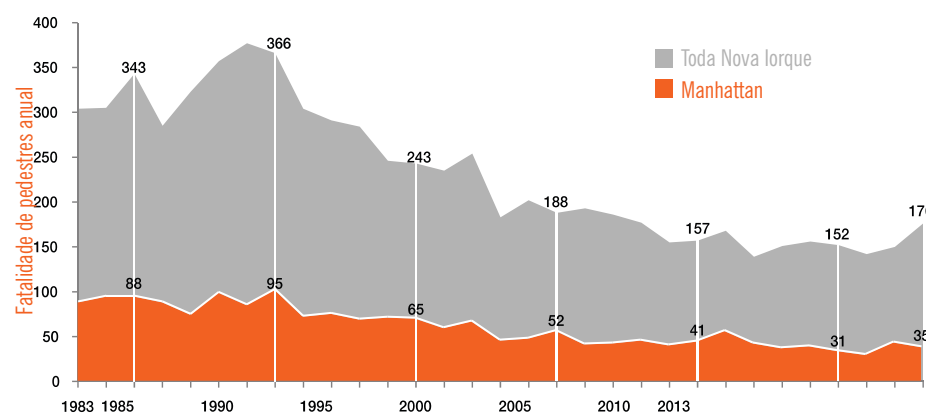


Figura 21: Dados sobre a fatalidade de pedestres entre 1983 e 2013 em Nova York. Fonte: Pedestrian Safety Action Plan Vision Zero Manhattan, 2015



Figura 22: Parque The High Line Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan>



Figura 23: Parque The High Line Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan>



Figura 24: PASSEIO NA RUA PARK AVENUE Fonte: <http://novayorkevoce.com/verao-em-nova-york-passeio-na-park-avenue/>

3.2 - LARGO DA BATATA, SÃO PAULO

O Largo da Batata está localizado no distrito de Pinheiros, em São Paulo, e, desde sua primeira ocupação no século XVI, o Largo sempre ocupou um papel de centralidade em Pinheiros devido ao seu caráter comercial e posteriormente pela sua relevância como ponto modal de transporte público.

A área do largo é muito rica em diversidade, um dos territórios habitados mais antigos de São Paulo, local de destino da imigração japonesa e migração nordestina, de forte tradição comercial, e que nos últimos anos tem passado por um processo de transformação (Largo da Batata, 2016).

Em 2001 o Largo da Batata foi incorporado à Operação Urbana Faria Lima, formulada pela Prefeitura de São Paulo em 1997 e responsável por intervenções por toda área no entorno. Diversas edificações, incluindo o terminal de ônibus, foram removidas. Em 2013, o que se caracterizava antes num espaço vivo pelo intenso comércio ambulante e vida nas ruas, foi aberto à população junto com a estação de metrô Faria Lima diferente do projeto: sem árvores ou mobiliário urbano além dos postes de iluminação (Baratto, 2016).

Felizmente, coletivos em prol do espaço público se organizaram para discutir e propor medidas de intervenção para a área, como é o caso do coletivo "A Batata precisa de Você",



Figura 25: Figura XX: Imagem aérea da implantação do Largo da Batata, com a demarcação das áreas de referência. Fonte: Google Earth, 2016. Alterado pelo autor, 2016.



Figura 26: Perspectiva do projeto do urbanista Tito Lívio para o Largo da Batata. Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2013.

formado por moradores e frequentadores do Largo da Batata e pessoas dispostas a transformar a Batata em um espaço de estar e não apenas de passagem.

Desde 2014, o coletivo vem

fazendo ações regulares de ocupação e atividades de ativação do Largo, alcançando bons resultados de mobilização para a transformação do espaço.

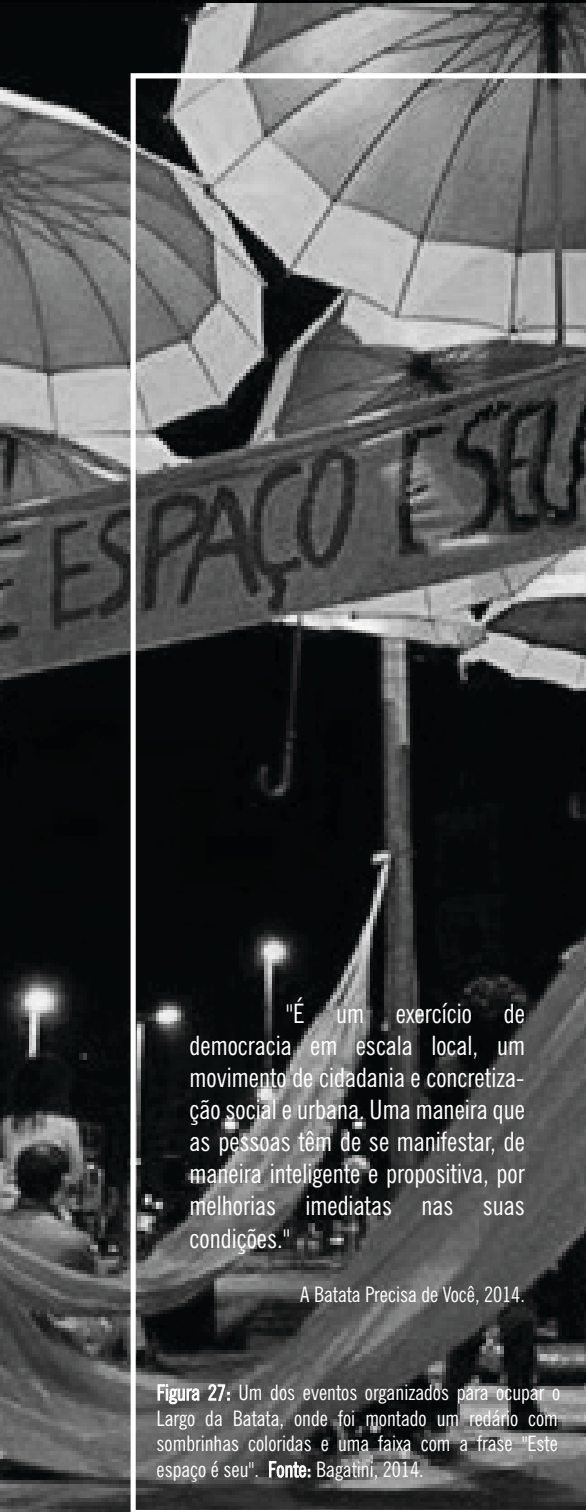


Figura 27: Um dos eventos organizados para ocupar o Largo da Batata, onde foi montado um redário com sombrinhas coloridas e uma faixa com a frase "Este espaço é seu". Fonte: Bagatini, 2014.

A Batata Precisa de Você, 2014.

"É um exercício de democracia em escala local, um movimento de cidadania e concretização social e urbana. Uma maneira que as pessoas têm de se manifestar, de maneira inteligente e propositiva, por melhorias imediatas nas suas condições."



Figura 28: Após dez anos em obras, em 2013 o Largo foi aberto à população ainda inacabado e sem mobiliário. Fonte: Gazeta de Pinheiros, 2013.

OCUPAÇÃO POPULAR OBJETIVOS

- fortalecer relação afetiva da população local com o Largo da Batata;
- evidenciar o potencial como local de convivência;
- testar possibilidades de ocupação;
- reivindicar infraestrutura permanente.

AÇÕES: ocupações

- ocupações regulares em todas as sextas-feiras, com abertura para outros eventos serem propostos em dias diferentes.
- conversas sobre a memória do local;
- construção de mobiliários;
- jogos de rua;
- oficinas;
- saraus, intervenções artísticas; etc.



Figura 29: Mobiliário urbano do Largo da Batata, espaços criados pelo coletivo popular. Fonte: <http://morarkillas.com.br/index.php/2014/09/jardim-sustentavel-revitaliza-o-largo-da-batata-em-sao-paulo/>



Figura 30: Feira de alimentos orgânicos no Largo da Batata. Fonte: <http://vejasp.abril.com.br/materia/pan-sao-feiras-organicas-sao-paulo>



Figura 31: Mobiliário desenvolvido para atividades esportivas radicais no Largo da Batata. Fonte: <http://compartimentoskate.uoi.com.br/fiksperito/indicabata>



Figura 32: Playgroud lúdico no Largo da Batata. Fonte: <http://bora.ai/sp/basseios/ere-lab-espaco-ludico-no-largo-da-batata>



HISTÓRICO
4 NORTE FERROVIÁRIO

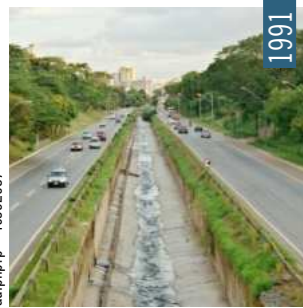
4.1 - CRONOLOGIA

1930 2017

SETOR NORTE FERROVIÁRIO
DE ZONA INDUSTRIAL À POLO DE COMÉRCIO POPULAR



FIGURA 41: Trecho da Marginal Botafogo, destacando o Córrego Botafogo canalizado. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=46352087>



1991 CANALIZAÇÃO CÓRREGO BOTAFOGO

- Em busca de soluções para o trânsito de Goiânia, o Córrego Botafogo foi canalizado, formando a Marginal Botafogo, uma via expressa que liga Goiânia de leste à oeste em 14km de extensão, para isto, foram realizadas diversas desapropriações e desmatamento ao longo de todo o trecho.

FIGURA 40: Rodotel, um dos primeiros hotéis do Setor Norte Ferroviário. Fonte: Jornal DIÁRIO DA MANHÃ, 1989.



1989 SURGIMENTO DE HOTÉIS E COMÉRCIO POPULAR

Surgimento de Hotéis e do comércio popular estimulado pela presença do terminal rodoviário (RIBEIRO, 2002).

FIGURA 39: Terminal Rodoviário de Goiânia, 1985. Fonte: LEMOS, 2007.



1985 PROJETO DE URB. DO TERMINAL RODOVIÁRIO

- No governo de Íris Rezende⁶, foi elaborado o projeto de urbanização, com divisão do antigo pátio da ferrovia em nova áreas destinadas ao terminal, à comércio, serviços e hotéis.
- Ocorre alteração no desenho da Praça do trabalhador e o prolongamento da Av. Goiás (CUEVAS, 2008).

FIGURA 38: Vista área da zona industrial, 1977. Fonte: SEPLAM, 2016.



1977 DESAPROPRIAÇÕES DE CASAS POPULARES

- O prefeito Francisco de Freitas Castro⁵ decreta de utilidade pública as áreas do Setor Norte Ferroviário e prevê futuras desapropriações de casas populares no entorno do pátio da ferrovia (CUEVAS, 2008).

FIGURA 37: Praça do Trabalhador. Década de 60. Fonte: Jornal O POPULAR, 2008.



1959 PRAÇA E MONUMENTO DO TRABALHADOR

- Construção da Praça do trabalhador, entre a Rua 67/Av. Independência e a entrada da estação e do monumento do trabalhador, situado no centro geométrico da praça, com painéis artísticos de Clóvis Graciano, retratando em azulejos, as lutas e conquistas dos trabalhadores (CUEVAS, 2008).

FIGURA 42: Feira Hippie na Praça do Trabalhador, 1995. Fonte: Arquivo Histórico Estadual-GO, 1996.



1995 FEIRA HIPPIE NA PÇ. DO TRABALHADOR

- Cresce o número de feirantes e a Feira Hippie é transferida para a Praça do trabalhador, local que se encontra nos dias atuais (BORGES, 2013) e marca a partir desta data a transformação da região num pólo de comércio popular e consequentemente um ponto alvo para rede hoteleira (CARVALHO; WENDLAND; MOTA, 2007).

FIGURA 43: Terminal Rodoviário de Goiânia, com o Shopping Araguaia em seu interior. Fonte: <http://www.mtgoiania.com.br/blog/2012/12/21/rotas-re-culturais-mba-de-shoppings/>



2001 TERMINAL RODOVIÁRIO VIRA SHOPPING

- Durante o governo de Maguito Vilela⁷ ocorre a reforma do Terminal Rodoviário pela MB Engenharia, transformando em um shopping center com lojas comerciais, praça de alimentação e cinema dividindo espaço com as plataformas de embarque (RIBEIRO, 2002).

FIGURA 44: Shopping popular Estação Goiânia. Fonte: http://diariodegoias.com.br/images/stories/images/2016/shopping_estacao_goiania_w200x200.jpg



2007 INAUGURADO SHOPPING ESTAÇÃO GOIÂNIA

- Com intenção na mudança da Feira Hippie, o shopping foi construído ao lado do terreno do Terminal Rodoviário com 35.000m² de feira coberta, estacionamento para 1.000 veículos, hotel com 215 leitos e espaço para eventos (ROSA; PORTELA, 2014).

FIGURA 45: Avenida Goiás Norte, com intervenções para construção do BRT Norte-Sul. Fonte: Jornal O POPULAR, 2016.



2015 OBRA BRT NORTE-SUL CHEGAM NA AV. GOIÁS

- O projeto do BRT Norte Sul, um eixo de transporte público em corredores preferenciais com 21,80km de extensão, interliga terminais e estações de embarque e capacidade para 112mil pessoas por dia. A obra vem modificando a paisagem urbana da Av. Goiás norte e prevê conclusão em 2017 (FÓRUM DE MOBILIDADE, 2015).



FIGURA 46: Área de intervenção. Fonte: GOOGLE EARTH, 2016. Org. pelo Autor, 2016.

¹Atílio Corrêa Lima foi engenheiro-arquiteto-urbanista. Seu projeto mais conhecido foi o plano urbanístico de Goiânia.
²Armando Augusto de Godoy foi engenheiro-urbanista, destacando-se como presidente da Comissão do Plano da Cidade (1931) e como consultor na construção de Goiânia (1933 e 1936).

³Mauro Borges Teixeira, filho do interventor de Goiás Pedro Ludovico Teixeira, foi Deputado Federal do estado em 1958, Governador em 1960, Senador em 1982 e Deputado Federal novamente em 1990.

⁴O estilo artístico Art Déco, surgiu na Europa na década de 1920 e esteve presente na arquitetura, design industrial, mobiliário, moda e decoração.

⁵Francisco de Freitas Castro personagem político do estado de Goiás, em 1974 eleito Deputado Estadual, em 1975 Prefeito de Goiânia e em 1978 Deputado Federal.

⁶Íris Rezende, político goiano, vereador de Goiânia em 1958, Deputado Estadual em 1962, Prefeito em 1965, Governador em 1983, Ministro da Agricultura em 1986, Governador novamente em 1991, Senador em 1994,

2004 retornou ao cargo de Prefeito, sendo reeleito em 2008 e em 2016.

⁷Maguito Vilela, nascido no interior de Goiás, em Jataí, onde foi vereador. Eleito Deputado Estadual em 1983, Federal em 1987, Vice-Governador em 1991, Governador em 1995, Senador em 1998, Prefeito de Aparecida em 2008, reeleito em 2012.

FIGURA 33: Recorte do Plano Piloto da cidade de Goiânia (1933). Fonte: Mapoteca - Prefeitura de Goiânia, 2016.



1933 PLANO URBANÍSTICO DE GOIÂNIA

- Atílio Corrêa Lima¹ elabora o projeto para construção da nova capital de Goiás, a cidade de Goiânia, a qual previa região industrial, atual Setor Norte Ferroviário e linha férrea afastada do centro e das residências marcando o limite urbano com a arborização densa dos córregos Capim Puba e Botafogo (MANSO, 2001).

FIGURA 34: Recorte da modificação do Plano Piloto da cidade. Fonte: http://www.vitrivivus.com.br/revistas/read/arquitextos/06_065/4119



1938 MODIFICAÇÕES NO PLANO

- Armando de Godoy² é convidado para dar continuidade no plano urbanístico de Goiânia e substituir Atílio. O novo plano faz alterações em relação aos usos de determinadas regiões, mas mantém reforça as questões ambientais tanto nos limites estabelecidos para a cidade, quanto aos espaços urbanos (MANSO, 2001).

FIGURA 35: Planta de Urbanização de Goiânia, 1949. Fonte: CUEVAS, 2008.



1947 EXPANSÃO DO PÁTIO DA FERROVIA

- Retirada das quadras destinadas às oficinas, indústrias e armazéns para expansão do pátio de manobras da estação ferroviária.
- Parcelamento do solo, definindo área do pátio da ferrovia, Prefeitura Municipal e quadras para habitações de baixa renda (CUEVAS, 2008).

FIGURA 36: Estação Ferroviária na década de 1950. Fonte: <http://blogarquitatuca.blogspot.com.br/2012/09/ferrovia-goiania.html>



1952 INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

- Inaugurada sob direção de Mauro Borges Teixeira³, a Estação foi construída no estilo Art Déco⁴ e torna-se sede da estrada de ferro de Goiás, para o transporte de passageiros e cargas (COSTA, 2006).

CONSTRUÇÃO DE HABITAÇÕES DE BAIXA RENDA

- Construção de casas de baixa renda para funcionários, no perímetro do pátio da ferrovia (CUEVAS, 2008).

Figura 47: Traçado urbano de Goiânia em 1936. Nas partes superior e inferior da imagem, o Setor Sul e o Setor Norte ainda não urbanizados. Nota-se a presença da vegetação nativa e ciliar dos córregos Botafogo à esquerda e Capim Puba à direita, os dois limites naturais da cidade. Fonte: Acervo MIS - GO, org. pelo autor.

4.2 - FORMAÇÃO DE GOIÂNIA

A CIDADE PLANEJADA

Goiânia nasce a partir dos ideais de transformação e progresso do interior do país com a política oficial marcha para oeste¹, como proposta de sediar a nova capital do Estado de Goiás (RIBEIRO, 2010).

O plano urbanístico de Goiânia previsto para 50 mil habitantes, foi elaborado no Governo de Pedro Ludovico Teixeira pelo arquiteto e urbanista Atílio Corrêa Lima entre 1933 e 1935, com influencia do movimento City Beautiful², pelo traçado geométrico nas avenidas, bulevares e praças e por estabelecer ao centro administrativo o caráter monumental na paisagem. Também sofre influencia de princípios da cidade jardim³, pela criação de um cinturão verde, composto pelo fundos de vale dos córregos Botafogo e Capim Puba, formando parques lineares que circundam a cidade (MANSO, 2001).

A organização do plano se dá a partir de três setores principais: o central, para zona administrativa ao longo da Praça Cívica e comercial na Av. Goiás, o norte, para zona de habitações populares e operárias e zona industrial no entorno da área prevista para linha férrea, atual Setor norte ferroviário, com os limites naturais dos córregos Capim puba e Botafogo, marcando a divisão entre espaço urbano e rural, o setor sul, para zona residencial e da cathedral com aplicação dos conceitos de cidade jardim (MANSO, 2001).

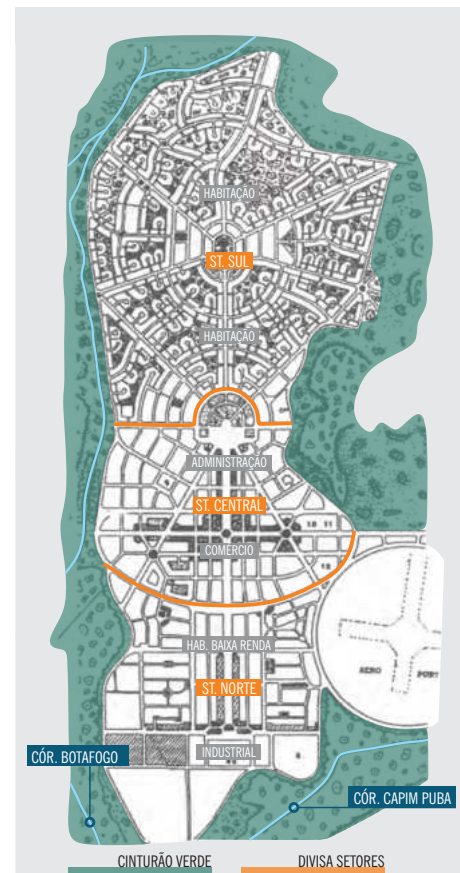


Figura 48: Plano urbanístico de Goiânia com demarcação dos setores, zonas e cinturão verde. Fonte: IBGE, 1946 apud RIBEIRO, 2004



Figura 49: Plano urbanístico de Goiânia 1933 - Setor Norte, atual Setor Central e Norte Ferroviário. Fonte: SEPLAM, Prefeitura Municipal de Goiânia, org. pelo autor.

4.3 - EVOLUÇÃO URBANA DA ZONA INDUSTRIAL

A CIDADE SUBURBANA

Nos primeiros vinte anos, a formação urbana de Goiânia mantém o legado da cidade planejada, após este período, dá início ao crescimento descontrolado. A população de Goiânia supera os 50 mil habitantes, com fluxo de migrantes motivados pela instalação da ferrovia e a construção de Brasília, na década de 60. Surgem então as ocupações irregulares em áreas livres dentro do perímetro urbano, realizadas principalmente por operários da construção civil e migrantes com baixa renda e sem acesso a moradia (GONÇALVES, 2003).

“O setor começou com invasões. Só vinha pra cá pessoas que não tinham condições de pagar aluguel ou queriam sua casa própria, então vinham pra cá e construíam um barraco.” Relatos da população do Vila Operária (PEREIRA apud GONÇALVES, 2003, p.102).

¹

A Marcha para Oeste foi um projeto de 1938, realizado no governo Getúlio Vargas para incentivar o progresso, com desenvolvimento e ocupação do interior do Brasil. Mais de 90% da população ocupava cerca de um terço do território nacional e o interior do país seguia estagnado, vítima da política mercantilista colonial, com dificuldade de acesso e locomoção.

²

City Beautiful foi um movimento que nasceu nas décadas 1890 e 1900 com intenção na reforma urbana e da arquitetura, a partir das premissas do embelezamento e a grandeza monumental das cidade.

³

Cidade jardim foi um modelo de cidade concebida por Ebenezer Howard no final do séc. XIX, estabelecendo o meio termo entre o meio urbano e rural a partir da criação do cinturão verde, aproveitando as vantagens do campo dentro a cidade.

Neste contexto, surge o Setor Norte ferroviário na antiga zona industrial, com ocupações sob as margens do córrego Capim Puba e Botafogo e ocorre o cadastro suburbano de Goiânia em 1947 que marcam as primeiras transposições dos limites estabelecidas por Attíllio, em relação ao cinturão verde e as apropriação do espaço urbano (BRANDÃO, 2013).

A INFLUÊNCIA DA LINHA FÉRREA E DO SISTEMA RODOVIÁRIO

A partir de 1947, a região foi marcada pela implantação da linha férrea, com a expansão do pátio da ferrovia, ativação da Estação Ferroviária, criação da Praça do trabalhador e implantação da

Prefeitura Municipal, fazendo conexão com o Centro através da Av. Goiás. Entretanto, o fundo da Estação continua a ser uma área suburbana da cidade. Esta afirmação se justifica pela construção de duzentas novas habitações de baixa renda para operários da linha férrea ao longo do pátio da ferrovia e pela falta de saneamento básico e infraestrutura aos moradores (CUEVAS, 2008).

A novidade com o sistema de rodovias acaba realizando marcantes alterações na configuração das redes de transporte e cidades do país, e representou a decadência da ferrovia que já não se fazia eficiente diante das novas demandas e determinações político-econômicas. Já no início da década de 1980 a linha férrea tronco, que alimentava a Estação ferroviária de Goiânia foi desativada, deixando um enorme vazio por onde passavam os trilhos (CAMPOS JUNIOR, 2004).

Como proposta de organizar o vazio urbano da região, o pátio da antiga ferrovia é parcelado e ocorrem diversas desapropriações de habitações de baixa renda para concretização do Projeto urbanístico do Terminal Rodoviário em 1985. O projeto prevê uma grande área destinada ao Terminal, novo portal de entrada da cidade e intervenção no desenho da Praça do trabalhador. Para dar funcionalidade ao Terminal, ocorreram reestruturações no sistema viário como o prolongamento da Av. Goiás, que conectou o centro e a região norte, trazendo melhorias ao acesso da cidade (CUEVAS, 2008).

Motivada pela valorização rodoviária e como solução é construída em 1991 a Marginal Botafogo, uma via expressa de 14km de extensão que promove conexão das regiões norte e sul de Goiânia.

“ O espaço urbano de Goiânia com o processo de metropolização e o expressivo aumento de veículos, tem sofrido grandes transformações na paisagem, ocasionadas pela necessidade de modificar as vias de tráfego, praças, criar viadutos, passarelas e sinalização. (ABREU, 2015, p.61)”

A Marginal Botafogo é um dos símbolos de urbanização de Goiânia, um exemplo entre inúmeras intervenções urbanas neste padrão e representa um retrocesso aos princípios da Goiânia planejada, onde a natureza dá lugar a construções de infra-estrutura física, pontes, asfalto e viadutos e contribuem para o surgimento de diversos problemas urbanos devido a degradação do meio ambiente.



Figura 50 e 51: Ocupação irregular no Setor Norte Ferroviário e manchete de Jomal sobre as ocupações irregulares em Goiânia. Fonte: Diário da manhã, Goiânia, 1989.



Figura 52 e 53: Ocupação irregular no córrego Botafogo, Setor Nova Vila, divisa com Setor Norte Ferroviário. Fonte: Diário da manhã, Goiânia, 1994.

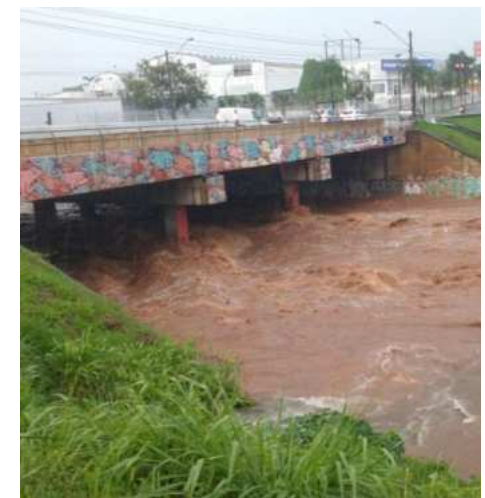


Figura 54: Cruzamento da Av. Marginal Botafogo com Av. Independência completamente alagado em dias chuvosos de 2016. Fonte: <http://folhaz.com.br/colunas/goiania-fazenda-asfaltada-alagada/>

A INFLUÊNCIA DO COMÉRCIO POPULAR

19

As transformações provocadas pela execução do Projeto Urbanístico do Terminal Rodoviário dá início a potencialização do setor Norte ferroviário, para a economia goianiense, pois estimula o surgimento de hotéis e o comércio do comércio popular.

A partir da década de 1970, Goiânia passa pelo acelerado crescimento populacional, chegando a 717.526 habitantes em 1989 e recebe milhares de imigrantes com baixas condições financeiras, os chamados Hippies e ambulantes que passam a viver do comércio informal, com vendas de artesanatos e artigos diversos, dando início à formação da feira Hippie de Goiânia (RIBEIRO, 2002).

Em 1995, a Feira Hippie é instalada na Praça do trabalhador, apropriando-se do espaço público ali constituído. Esta apropriação do espaço público, estimulou ainda mais o comércio e rede hoteleira já existente, provocando avanço sócio-econômico e financeiro na região.

O setor se tornou um pólo de comércio popular, um dos principais no seguimento atacadista de moda do Brasil. O processo de modernização criou novas atividades em busca de atender as novas necessidades e os interesses do capitalismo, apropriando-se das áreas públicas, coletivas e áreas

privas, propícias para expansão comercial e hoteleira. Um exemplo deste processo é a criação do Araguaia Shopping em 2001, que readequou o Terminal Rodoviário aos interesses econômicos, através da apropriação do espaço público por iniciativas e investimentos privados (RIBEIRO, 2002).

Com o desenvolvimento das cidades e das populações urbanas, o comércio começa a se impor e a organizar um espaço compatível com seus valores e modo de vida.”
(CARLOS apud RIBEIRO, 2002, p.02)

Em 2002, ocorre a tentativa da transferência da Feira Hippie para o Shopping Estação Goiânia, uma enorme estrutura multifuncional de galpão, construída ao lado do Terminal Rodoviário, que acabou se tornando outro ponto importante de feira-galeria, com estacionamento privativo, hotel e praça de alimentação integrada, além de espaço para eventos diversos (ROSA; PORTELA, 2014).

Em 2007 a região já contava com mais de 50 hotéis e um número crescente de galerias comerciais, sendo 47% dos turistas da cidade motivados pelo comércio. A Feira Hippie com cerca de 6 mil expositores regulares e 4 mil irregulares, aproximadamente 10 mil empregos diretos e 40 mil indiretos e no ápice de sua movimentação, chegou a contar com mais de 50 mil visitantes (CARVALHO; WENDLAND; MOTA, 2007).



Figura 55 e 56: Rodoviário, em 1989 e 2016. O edifício é um dos primeiros hotéis construídos após o terminal Rodoviário e se mantém íntegro até os dias atuais no Setor Norte Ferroviário. Fonte: Diário da manhã, Goiânia, 1989.

Figura 57: Manchete de jornal sobre o progresso do Setor Norte Ferroviário com o comércio. Fonte: Diário da manhã, Goiânia, 2004.

Figura 58 e 59: Manchete de jornal sobre o impacto da Feira Hippie na rede hoteleira. Fonte: Diário da manhã, Goiânia, 2005.



1961



1988



1971



2005

Figura 60: Foto de anúncio dos primeiros dias da Feira Hippie na Praça do Trabalhador: "A antiga e histórica Estação ferroviária de Goiânia, agora abriga mais uma opção de compra, turismo e lazer." 1996 Fonte: Acervo MIS - GO



4.4 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GOIÂNIA E PRAÇA DO TRABALHADOR

A estação ferroviária de Goiânia foi inaugurada em 1952 para embarque e desembarque de cargas e passageiros, ocupando uma área de destaque por se contrapor ao Palácio Administrativo e gerar um polo visual da principal perspectiva elaborada no Plano Urbanístico, a Avenida Goiás.

“ A estação ferroviária de Goiânia, em seu surgimento, passou a ser considerada o portal de entrada e de saída da cidade. Era o local onde chegavam e partiam as pessoas, os imigrantes, o progresso, as novidades, a cultura e os produtos agrícolas. Configurava-se, enfim, em um lócus de intenso convívio social, de lazer, de debates culturais e políticos” (COELHO apud COSTA, 2006, p.09).



Figura 61: Plocomotivas na Estação Ferroviária de Goiânia - década de 1950. Fonte: Eu Vi Goiânia Crescer - Vol. I.

Como grande parte das edificações do período de formação de Goiânia, a Estação foi responsável pela modernização da arquitetura em seu tempo, por ser construída no estilo Art Déco, rompendo com a forma tradicional da construção, de descendências coloniais. De acordo com MANSO (2004), o estilo fora escolhido tanto os edifícios públicos

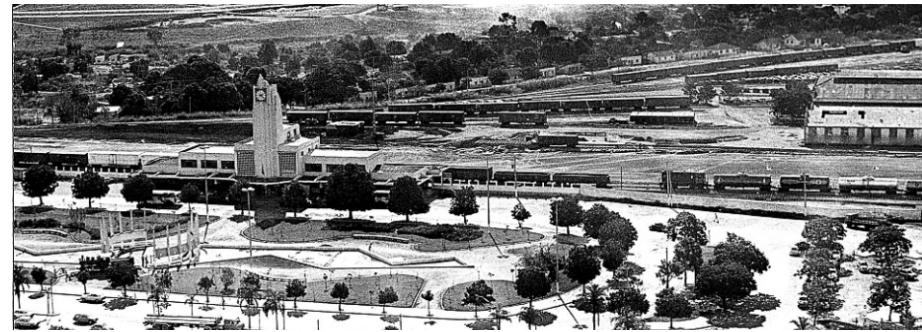


Figura 62: Estação ferroviária e Praça do Trabalhador na década de 1960. Fonte: JORNAL O POPULAR 16-07-2003 | SEPLAN GOIÂNIA.



Figura 63: Estação ferroviária na década de 50. Fonte: Eu Vi Goiânia Crescer - Vol. I.

com riqueza de detalhes, como residenciais e comerciais com maior simplicidade (MANSO, 2004).

O edifício se relva pelas características de ornamentação econômica, com composições de volumes geométricos e pela sua monumentalidade, destacada pela torre do relógio.

Entre os anos 1958 e 1959, a Estação torna-se ainda mais presente, com a construção da Praça do trabalhador, uma homenagem à importância da luta e do trabalho produtivo através dos tempos e como protesto à opressão da classe operária, atendendo reivindicações dos sindicatos trabalhistas. Seu centro, era marcado por um monumento de cavaletes de concreto, contendo painéis artísticos de Clóvis Graciano.

Os painéis feitos em azulejos, com composições de imagens que remetiam às lutas e conquistas dos trabalhadores do mundo e do Brasil. Em 1969, com a ditadura militar no poder nacional, o monumento foi alvo de repressão, completamente depredado e coberto por piche fervido (CUEVAS, 2008).



Figura 64: Estação ferroviária e monumento do trabalhador na década de 1960. Fonte: Diário da manhã, Goiânia, 2003

Além do valor histórico, e arquitetônico, a antiga estação ferroviária de Goiânia contempla no interior de seu saguão, painéis artísticos pintados por Frei Confaloni, que retratam o período da construção da ferrovia em Goiás. A antiga Estação ferroviária, foi protegida no âmbito estadual, em 1998, juntamente com a Praça do Trabalhador e em escala federal, tombada em 2003 pelo IPHAN, como Patrimônio Arquitetônico Nacional, juntamente com um conjunto de obras Art Déco construídas no período de formação da cidade.



Figura 65 e 66: Interior do edifício da antiga estação de Goiânia com os painéis artísticos de Frei Confaloni, retratando a história da construção da ferrovia em Goiás. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

Com o projeto urbanístico do Terminal Rodoviário de Goiânia em 1985 a Praça do trabalhador foi totalmente descaracterizada, modificando a sua forma inicial de rótula

em uma praça maior segregada pelo sistema viário. Também foi retirado todo mobiliário urbano pré existente, restando apenas a Estação e uma locomotiva que foi restaurada nos anos 1990 e colocada em exposição na praça.



Figura 67: Locomotiva dos tempos da ferrovia, em exposição na Praça do trabalhador. **Fonte:** Acervo pessoal, 2017

4.5 - TERMINAL RODOVIÁRIO

O projeto do Terminal rodoviário de Goiânia foi desenvolvido em 1985, para abrigar o novo portal de acesso das pessoas e suprir a nova demanda de transporte da cidade. Nesta época, Goiânia já possuía a população de aproximadamente um milhão de habitantes.

O edifício contribuiu para a modificação do lugar, por extrapolar os limites da estrutura e devido sua plasticidade, tecnologia e linguagem modernista, brutalista. O projeto foi desenvolvido pelo renomado Arquiteto Paulo Mendes da Rocha em parceria com o GRUPOQUATRO.

A ideia principal do projeto consistia na aplicação do partido praça, favorecendo o deslocamento das pessoas de uma rua à outra e permitir ampla permeabilidade

visual. A volumetria é uma simples caixa elevada de concreto, com pilares expressivos e autênticos compondo todas as fachadas. O interior possuía grandes vãos e rampas de circulação, contendo 32 unidades de boxes para embarque e desembarque dos passageiros (LEMOS, 2007).

O Terminal Rodoviário passou por reformas e adaptações em 2011 para receber o Shopping Araguaia e perdeu boa parte de sua singularidade arquitetônica. O espaço interno foi

completamente modificado, os grandes vãos e rampas foram transformados em espaços pequenos e compartimentado de lojas comerciais. Entretanto, ainda é possível identificar vestígios do passado nas fachadas, suas grandes vigas e pilares esculturais ainda comprovam sua originalidade, apesar de ser tomado pela comunicação visual de letreiros e ofertas de compras (LEMOS, 2007).



Figura 68: Fachada Terminal Rodoviário de Goiânia em 1988 com concreto aparente e pilares expressivos. **Fonte:** CAIXEIA; FROTA, 2013.
Figura 69: Interior do Terminal rodoviário de Goiânia em 1988 mostrando plataformas, rampas e ventilação natural. **Fonte:** CAIXEIA; FROTA, 2013.
Figura 70: Interior do Terminal rodoviário de Goiânia, atual Shopping Araguaia. **Fonte:** <http://www.rmtgoiania.com.br/blog/2012/12/21/roteiro-cultural-rota-de-shoppings/>

Figura 71: Grupo de pessoas na Feira Hippie na década de 1970. Fonte: Acervo MIS - GO

4.6 - FEIRA HIPPIE

A Feira Hippie iniciou-se em 1969 a partir da iniciativa de imigrantes artesãos e artistas plásticos, que sem condições financeiras para se manterem na cidade, passaram a viver do comércio informal e expor seus trabalhos na área ambiental onde hoje é o atual Parque Mutirama. Depois o comércio informal ganha visibilidade e passar por diversas transferências, se instalando no Parque Botafogo, Praça Universitário, Praça Cívica até grande grande proporção e se estender ao longo da Av. Goiás. Em 1995 o espaço da praça e avenida já não conseguem suprir a demanda, cresce o número de feirantes e expositores e a feira é transferida para a Praça do trabalhador, local em que está fixada até os dias atuais (RIBEIRO, 2002)

A feira contribuiu para a formação da identidade do goianiense, seus valores culturais e experiências são capazes de construir a história da própria cidade pois sua população sempre esteve ligada ao costume de frequentar as feiras que possuíam o caráter extremamente popular (BORGES, 2013)

“ A feira possui, assim como as outras feiras da cidade, possui valores culturais que possibilitam trocas sociais diversas, e traz para o seu presente, por meio de suas tradições, tempos passados, outras histórias e memórias. Sua história marcou a vida de muitas pessoas que vivem ou já viveram na cidade”. (BORGES, 2013, p.100).

Mesmo hoje, é possível perceber a diversidade no cenário

cultural da Feira Hippie, como o encontro de rituais, saberes tradicionais, conhecimentos e crenças populares, celebrações e artesanatos (BORGES, 2013).

Além do aspecto cultural e popular, a feira estimulou o crescimento de indústrias de confecções na cidade, e consequentemente o comércio, o turismo, a especulação e o consumo, provocando uma mobilidade sócio-econômica e financeira para o setor Norte Ferroviário e para a cidade de Goiânia. Outro ponto importante, foi o surgimento de novas feiras espalhadas por toda as regiões cidade, como as feiras especiais ou livres.

Atualmente a feira hippie é uma das mais no país, com mais de

10.000 bancas que comercializam produtos diversos de artesanato, calça, calçados e vestuário, artigos regionais, comidas tipicamente goianas, além de produtos importados. Ela não é grandiosa somente em números ou proporção espacial, mas também pelo seu valor histórico, patrimonial e econômico (BORGES, 2013)

“ A cidade de Goiânia guarda, nas suas feiras, um grande favor de atratividade turística. Entre ela está a Feira Hippie de Goiânia, que pode ser citada como um patrimônio histórico-cultural e sócio-econômico em virtude do seu valor para a sociedade goianiense. Esta feira gera transformações sócio-espaciais que atingem, de forma significativas, a região norte do centro de Goiânia e motiva um fluxo contínuo de pessoas em diversas escalas (regional, estadual e interestadual)” (CARVALHO apud BORGES, 2013, p.99).



Figura 72: Os primeiros anos da Feira Hippie em 1972. Fonte: BORGES, 2013



Figura 73: Feira Hippie em 1995 na Praça do trabalhador. Fonte: O popular, Goiânia, 1995.





5 ESTUDO DO
LUGAR



728.841km²
Área da unidade territorial,
2015.

1.448.639habitantes
Estimada 2016.

1.776,74hab/km²
Densidade demográfica,
2010.



1,52km²
Área da unidade territorial,
2014.

4.381habitantes
Censo 2010.

2.882,23hab/km²
Densidade demográfica,
2010.

CENSO IBGE.

Figura 74: Trecho da área de intervenção em vista aérea
Fonte: GOOGLE EARTH, 2016.

5.1 - INSERÇÃO URBANA

LOCALIZAÇÃO E ENTORNO

O Setor Norte Ferroviário, objeto de análise, abrange uma parcela do St. Aeroporto e foi subdivida, com uma parcela agrupada ao St. Central em 1999, considerando o trecho como ZRH O Zona de revitalização histórica. Hoje, esta parcela, juntamente com todo o centro histórico é considerada de acordo com o Plano diretor de Goiânia (2007), como área de programas especiais de interesse urbanístico, que compreende um trecho sujeito à ações de requalificação urbanística, econômica e ambiental, com objetivo na valorização de suas peculiaridades e relações.

A área que antes foi considerada limite da cidade, hoje é inserida num contexto urbano bastante adensado e dinâmico e de grande importância para a economia, meio ambiente e para o patrimônio cultural e identidade popular. Possui proximidade do centro histórico e diversas possibilidades de acesso e integração com outras regiões, através do sistema de mobilidade urbana.

Outro aspecto importante é o fato da área ser contornada por cursos hídricos que fazem conexão com áreas verdes livres, como boa parte de massa vegetativa após o encontro dos córregos Botafogo e Rio Meia ponto e com parques urbanos, como os Parques Murima, Botafogo e Lago das Rosas.

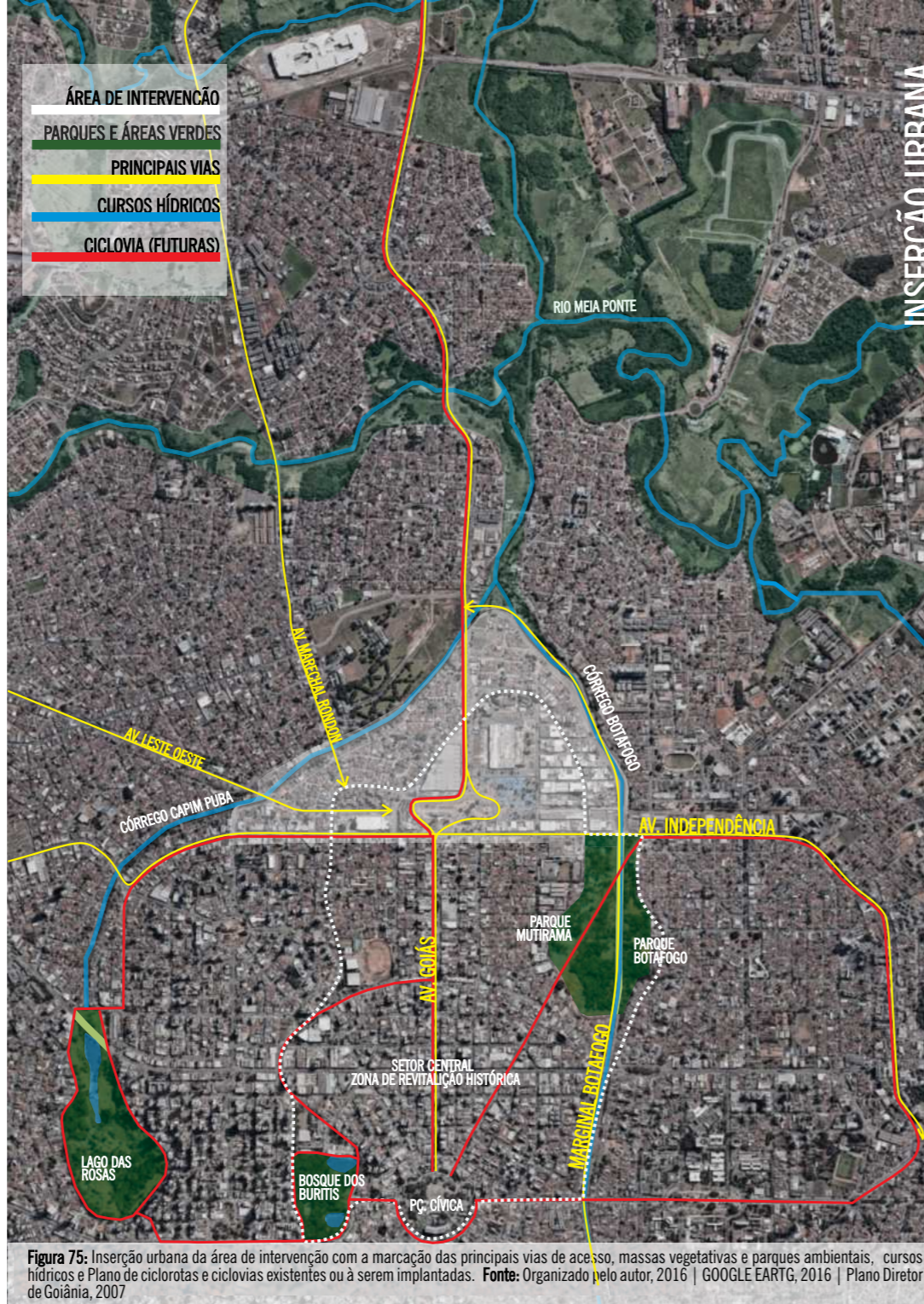
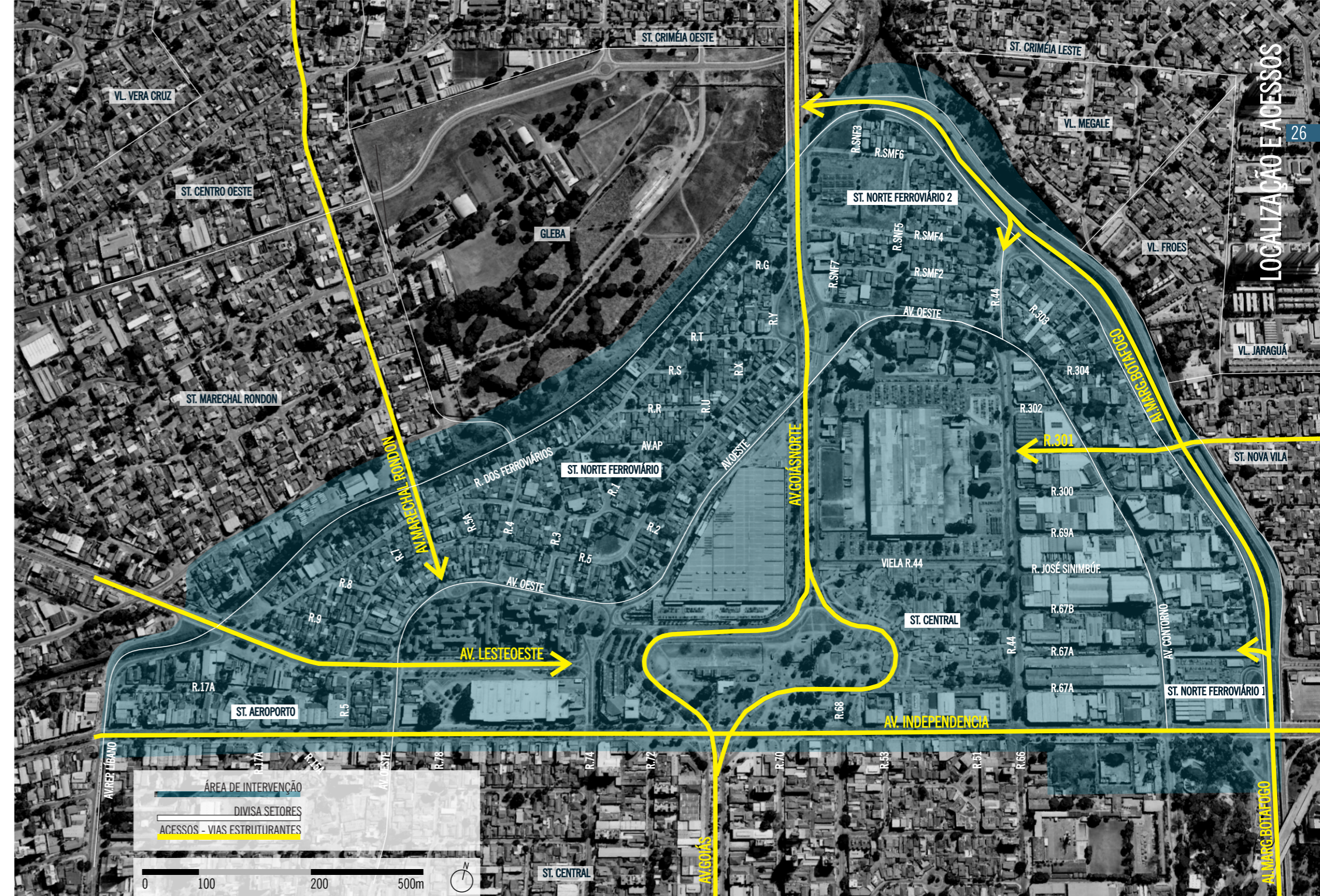


Figura 75: Inserção urbana da área de intervenção com a marcação das principais vias de acesso, massas vegetativas e parques ambientais, cursos hídricos e Plano de ciclorotas e ciclovias existentes ou à serem implantadas. Fonte: Organizado pelo autor, 2016 | GOOGLE EARTH, 2016 | Plano Diretor de Goiânia, 2007



5.2 - AMBIENTE NATURAL

CONDICIONANTES NATURAIS

Ao longo do tempo a área em estudo foi urbanizada, sendo marcada por construções irregulares sob as margens dos córregos e pela canalização do córrego Botafogo, perdendo a preservação dos recursos hídricos, bem como uma parcela da paisagem, estabilidade geológica e da proteção do solo. A cidade que foi planejada explorando seus aspectos naturais como abundância de água, bom clima, topografia adequada, hoje se encontra em estado de alerta.

Os leitos dos córregos foram completa-mente modificados, passando por processo de retificação ou canaliza-ção, com a construção de barreiras físicas e retirada de matas ciliares, interferindo no ecossistema, consequentemente no qualidade ambiental. O córrego Capim Puba encontra-se segregado por ocupações irregulares, áreas privadas sem presença de vegetação nativa, sujeito a poluição e erosão. Já o córrego Botafogo está canalizado, sem vegetação nativa e possui um histórico de inundações e alagamentos devido sua insuficiente drenagem em períodos chuvosos.

Por se tratar de uma região cercada por cursos hídricos, alguns trechos possuem topografia acentuada. A declividade da área varia entre 0.6 à 22%, com altitude entre 730m no ponto mais alto e 700 no ponto mais baixo.



Figura 77: Córrego Capim Puba retificado, com barreira física em suas laterais, segregado entre ocupações irregulares e áreas privadas com ausência de árvores nativas e mata ciliar. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 78: Córrego Botafogo canalizado, com barreira física lateral e pavimentação do fundo. A estrutura do córrego divide espaço com a Marginal Botafogo, via expressa de fluxo intenso de veículos. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 79: Esquemas mostrando as interferências realizadas no leito dos Córrego Capim Puba e Botafogo com a situação original de leito natural e as atuais de leito retificado e leito canalizado. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

Figura 76: Córrego Capim Puba marcado pela degradação. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



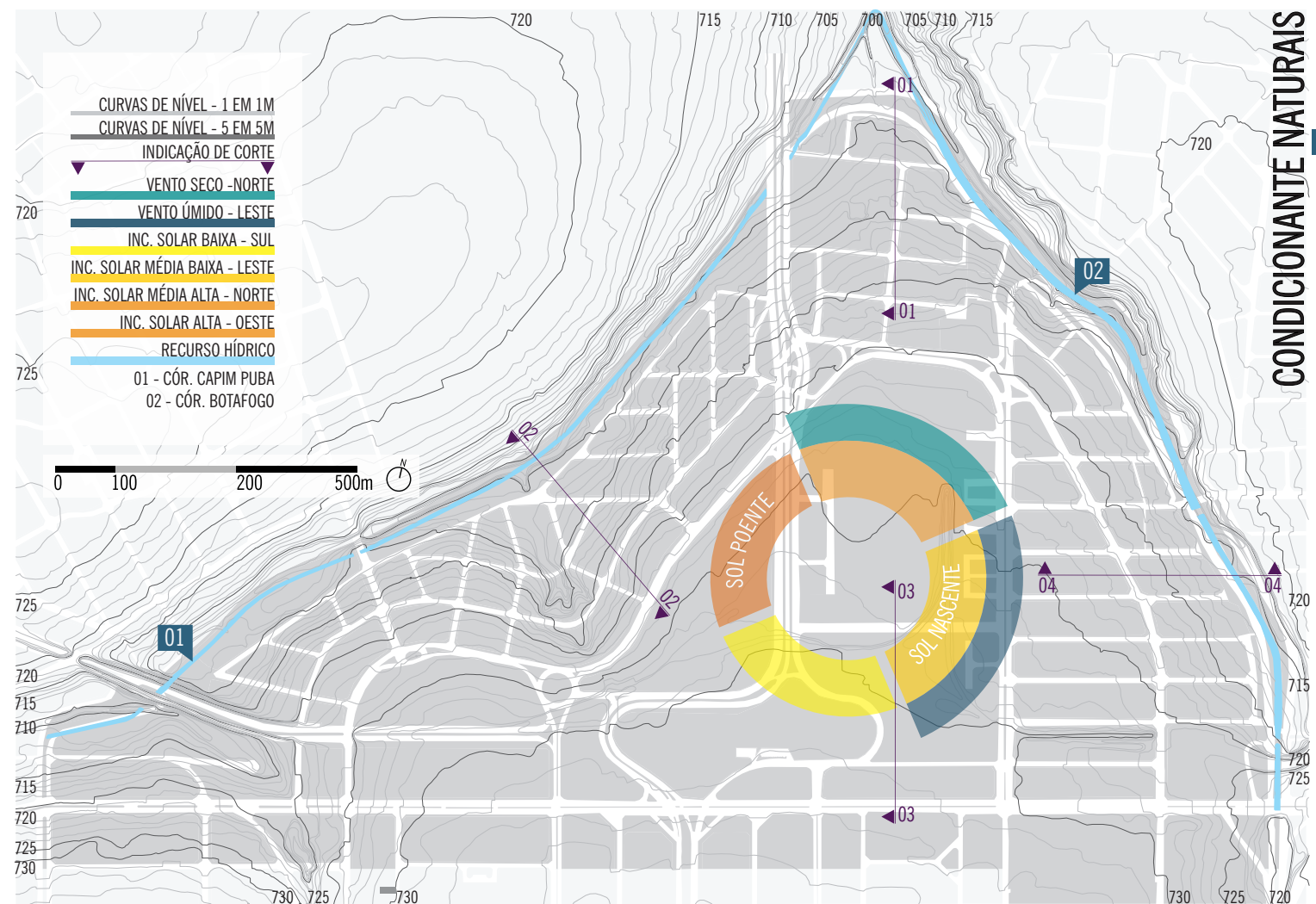
Figura 80: Rua 9 do Setor Norte ferroviário I com topografia acentuada em direção ao Córrego Capim Puba . Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 81: Viela Rua 44 que faz conexão entre a Rodoviária e a Praça do trabalhador do Setor Central com topografia pouco acentuada, quase plana. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 82: Talude rompendo diferença de níveis entre Praça do trabalhador e Av. Oeste do Setor Central. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Fonte: Organizado pelo autor, 2016 | MAPA DWG DE GOIÂNIA | FERNANDES, 2002 |

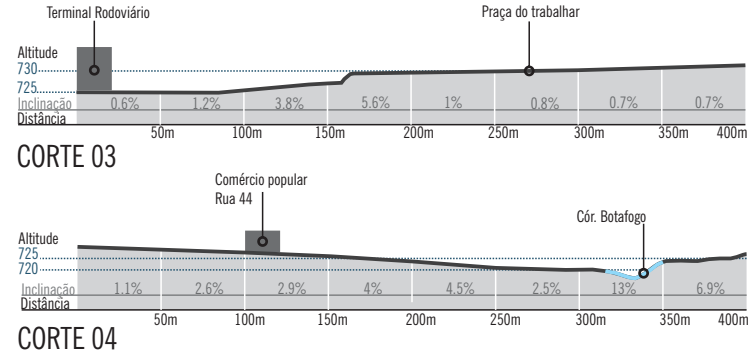
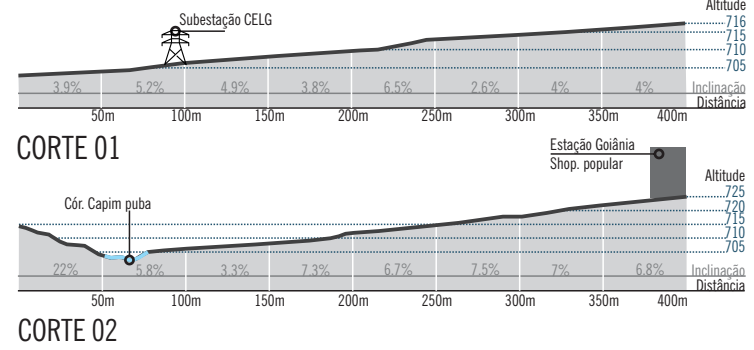




Figura 83: Árvore na Rua SNF 5 com sombreamento e pedestre caminhando pelo bairro. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

ÁREAS VERDES E VEGETAÇÃO URBANA

O planejamento da arborização urbana e das áreas verdes influencia na qualidade de vida das cidade e gera benefícios a médio e longo prazo. Além da função paisagística, proporciona diversos benefícios para a população, como melhoria microclimática, barreira e filtramento da poluição sonora, do ar e visual, sombreamento com proteção contra os raios solares, a redução dos ventos, influência no balanço hídrico local favorecendo a drenagem da água no solo e o abrigo e alimento da fauna e dos moradores (MIRANDA, 2012).

As áreas verdes e permeáveis na região não são muitas, a região foi tomada pela pavimentação excessiva, o que resultou no aumento das ilhas de calor. É possível identificar áreas particulares no interior dos lotes, áreas livres públicas de uso coletivo como a Praça do trabalhador que sofreu intervenções e pavimentação para abrigar a Feira Hippie, o Cemitério Parque sob as margens do córrego Capim Puba, as áreas verdes e permeáveis de acompanhamento viário como o canteiro central da Av. Goiás e Av. Oeste e os canteiros destinados aos cruzamentos, como as rotatórias. Entretanto como vimos anteriormente no mapa de inserção urbana, a região realiza conexão com importantes áreas verdes e parques urbanos através dos cursos hídricos, principalmente com o Parque Mutirama que possui grande concentração de área verde, com diversificação de espécies nativas.



Figura 84: Rua 176 predominantemente residencial com árvores de médio e grande porte nas calçadas e dentro das residências. O passeio público possui bom sombreamento, o que favorece ao pedestre, porém algumas espécies de árvores como Ficus benjamina, são inapropriadas devido a proporção de suas raízes que danificaram as calçadas. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 85: Av. Oeste entre Shopping Estação Goiânia e rua comercial/habitacional com árvores de médio e grande porte nas calçadas e dentro das residências e Palmeiras no canteiro central. A rua é bastante sombreada e atrativa devido a qualidade visual gerada pelas vegetações. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 86: Rua 68 com ponto de ônibus e a presença de árvore frutífera Mangueira na calçada, gerando conflito de circulação e permanência em tempo de frutificação. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 87: Av. Independência com a presença de espécies de árvores impróprias devido a proporção de suas raízes que danificaram as calçadas, reduzindo o espaço de circulação do pedestre. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



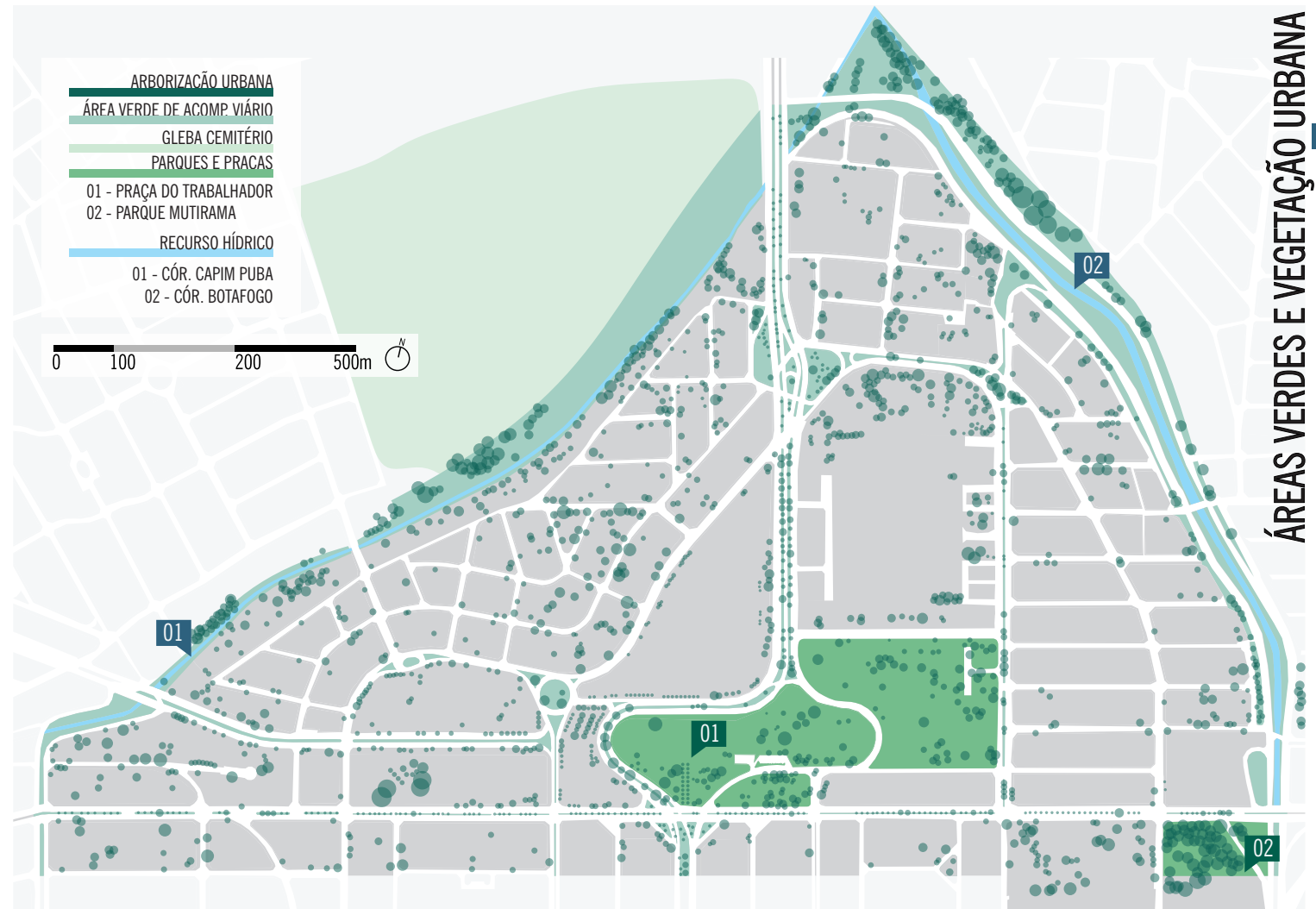
Figura 88: Área verde de acompanhamento viário da Av. Contorno com árvores de grande porte. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 89: Praça do trabalhador com árvores de grande e médio porte e Palmeiras ornamentais. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 90: Parque Mutirama com diversas espécies e dimensões de árvores e plantas nativas. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1002983>



Fonte: Organizado pelo autor, 2016 | GOOGLE EARTH, 2016

Se comparada com outras regiões da cidade, a área em estudo possui ainda hoje bastante arborização urbana, apesar da redução com o passar dos anos. A Praça do trabalhador apesar de sua pavimentação excessiva, possui grande diversificação de espécies, desde árvores de grande e médio porte, à palmeiras ornamentais e forrações.

Boa parte das quadras de uso predominantemente residencial contam com árvores de médio e grande porte nas calçadas e dentro dos lotes, o que torna o passeio público

sombreado e favorece a circulação das pessoas e o convívio social nos espaços livres. Entretanto, algumas espécies de árvores são impróprias para determinados espaços, pois causam conflitos como a deterioração das calçadas e ruas, reduz o espaço livre de circulação, danifica a fiação de rede elétrica e contribui para os riscos de acidentes devido a queda de frutos nas calçadas e ruas.



Figura 91: Av. Goiás, via arterial de fluxo intenso. Faz ligação entre o Centro e região Norte de Goiânia. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

5.3 - AMBIENTE CONSTRUÍDO

SISTEMA VIÁRIO

A partir da análise de hierarquia viária é possível entender a estruturação do sistema de ruas. A área em estudo possui variação entre padrões de vias, contendo desde vias de fluxo intenso de veículos e alta velocidade que fazem facilitar o acesso e o deslocamento, até vias com baixo fluxo de veículos maior integração social.

A via expressa¹, Av. Marginal Botafogo é uma via de alta velocidade, 80km/h em nível inferior, sem interrupções ou conexões diretas com atividades urbanas e possui dimensão média total de 54,5m. As vias arteriais² como Av. Independência, Av. Leste Oeste, Av. Goiás e Av. Marechal Rondon apesar de fluxo intenso de veículos, são eixos econômicos integrados com atividades comerciais e serviços, possuem semáforos, pista dupla e canteiro central e dimensão média total de 23,5m. As vias coletoras³ possuem velocidade reduzida por possuir integração maior com atividades que geram fluxo de pedestre como o mercado popular na Rua 44 e Av. Contorno ou comércio local, como a Av. Oeste. Possui dimensão média total de 15,5m. As vias locais⁴ como Rua dos ferro-viários e Rua José Sinimbú F. possuem fluxo baixo de veículos e muita integração com atividades residenciais e de convívio social. Possui dimensão média total de 10m.



Figura 92: Av. Marginal Botafogo, via expressa de fluxo intenso e alta velocidade. Faz ligação entre o Centro e região Sul. Encontra-se em nível inferior ao sistema viário e não possui interrupções pois seus acessos são indiretos **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 93: Av. Independência, via arterial de fluxo intenso. Faz ligação com região leste e oeste. Possui integração com atividades comerciais e serviços formando eixo econômico. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

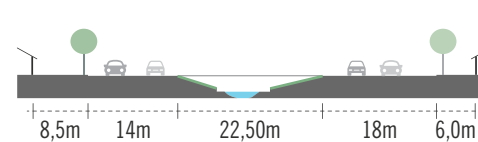


Figura 94: Corte modelo via expressa. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

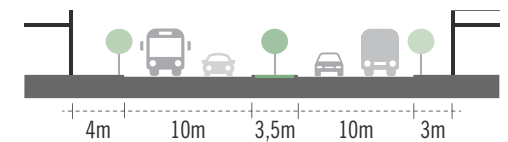


Figura 95: Corte modelo via arterial. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

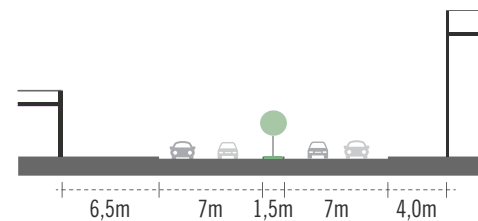


Figura 96: Corte modelo via expressa. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016

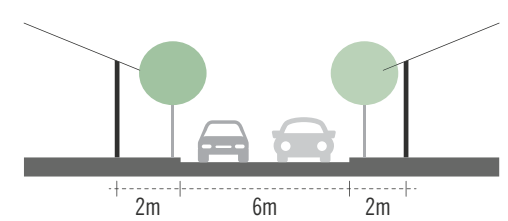


Figura 97: Corte modelo via expressa. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



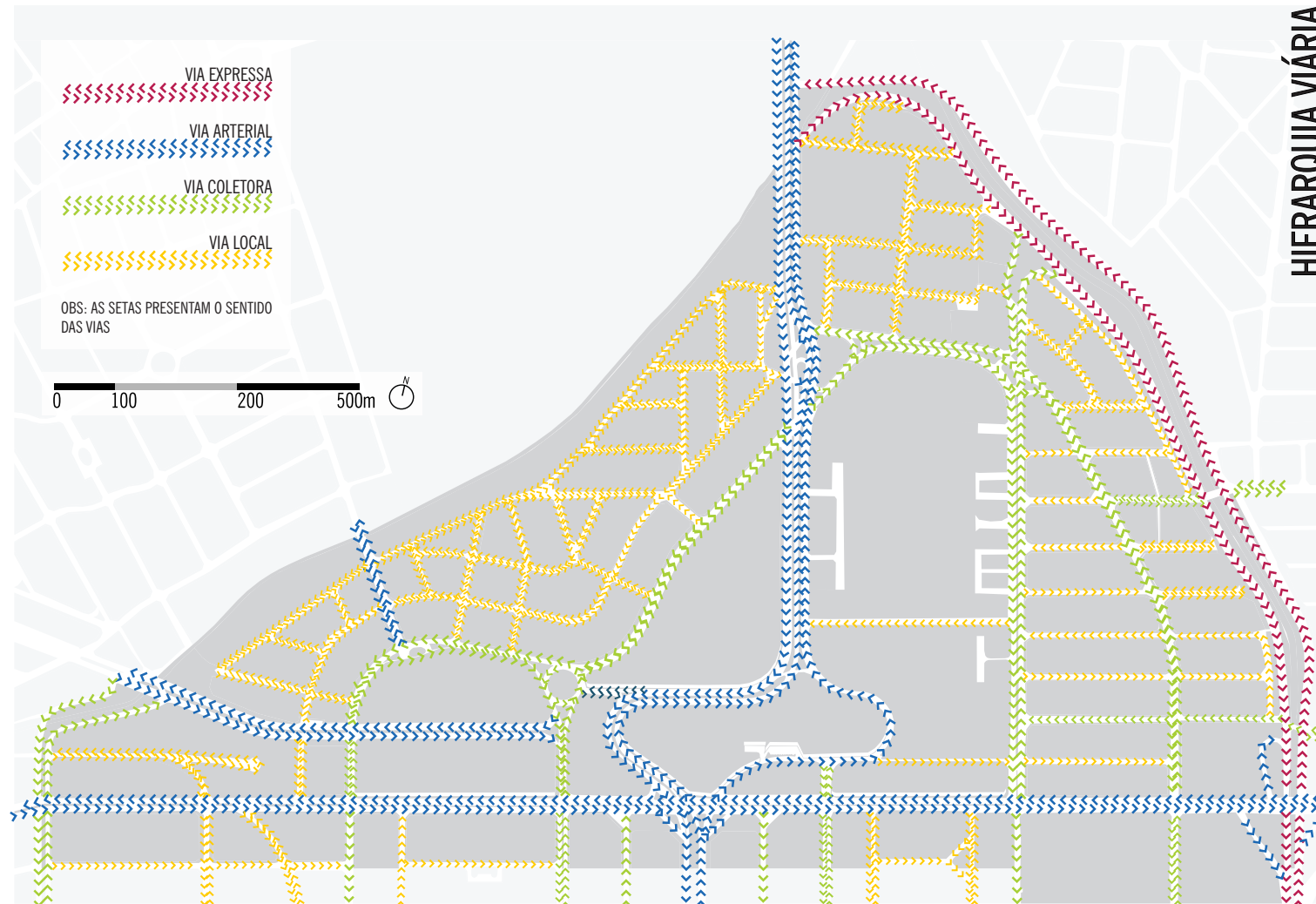
Figura 98: Av. Oeste, via coletora de fluxo intenso e velocidade reduzida. Integra com atividades que geram fluxo de pedestres, como o comércio voltado ao setor residencial. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 99: Rua dos ferroviários, via local de baixo fluxo e muita integração com atividades residenciais e convívio social. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Figura 100: Rua José Sinimbu F., via local de baixo fluxo e muita integração com atividades de comércio popular que gera fluxo de pedestres. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016



Fonte: Organizado pelo autor, 2016 | PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA, 2007

¹ Vias Expressas são vias de fluxo intenso de veículos que possuem interseções de nível e em nível, propiciando maiores velocidades e que cumprem, como principal função, as ligações entre regiões do Município e a articulação metropolitana ou regional, subdividindo-se em 1ª categoria possuindo apenas interseções de nível com acessos às atividades econômicas por meio das vias paralelas; 2ª categoria possuindo interseções de nível e em nível; 3ª Categoria com muitas interseções em nível e com acesso às atividades econômicas. PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA, 2007

² Vias Arteriais são vias estruturadoras do tráfego urbano, atendendo a circulação geral urbana, com pista dupla, com canteiro central ou pista única, com sentido duplo de tráfego, subdividindo-se em 1ª Categoria que recebem

a maior parte do tráfego de passagem; 2ª Categoria destinadas preferencialmente, ao tráfego de passagem, porém com menor intensidade. PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA, 2007

³ Vias Coletoras são vias que recebem o tráfego das vias locais e o direciona para as vias de categoria superior. PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA, 2007

⁴ Vias Locais são vias que promovem a distribuição do tráfego local e propiciam o acesso imediato aos lotes, sendo identificadas como vias verdes àquelas que têm a função de separar as Unidades de Proteção Integral das áreas parceladas e ocupadas. PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA, 2007



Figura 101: Estacionamento na Rua 301 com vista para o Hotel da galeria de roupas Megamoda, um edifício vertical contrastante na paisagem urbana horizontal do Setor Norte ferroviário. Fonte: Acervo pessoal, 2016

USO DO SOLO E GABARITO

A partir da análise do uso do solo é possível perceber que a área em estudo é bastante diversificada. Apesar da predominância no uso residencial, a grande quantidade de comércio local e popular de varejo e atacado se destaca na região por trazer peculiaridade e tornar a área singular, dotada de identidade, além de promover um intenso fluxo de pessoas, gerando vitalidade aos espaços. O uso institucional também é um diferencial na área pela quantidade de equipamentos públicos e coletivos, igrejas, pólos de interesse público e pela dimensão das edificações.

O uso habitacional é predominante entre o Córrego Capim Puba e a Av. Oeste, o comércio ao longo da Av. Oeste, Rua 44 e perpendiculares a ela, Av. Contorno, e Av. Independência.

A paisagem urbana da região é marcada pela horizontalidade, por conter em sua maior parte, edificações térreas e de dois à três pavimentos. São poucas as que ultrapassam três pavimentos e estas se tornam marcos e referência visual devido suas proporções, como o Hotel da galeria de roupas Megamoda e os edifícios de habitação coletiva.

O setores do entorno possuem maior adensamento habitacional, provocando contraste na paisagem urbana que neste caso, é marcado pela presença da verticalização. É o caso dos setores Central, Aeroporto e Marechal Rondon.



Figura 102: Residências unifamiliares na Rua 17A com a presença de muros, barreira visual que impede a integração com a rua. Padrão térreo e dois pavimentos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 104: Edifício multifuncional com galeria comercial e hotel integrado na Rua 44. Padrão dois a três pavimentos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 106: Edifícios antigos de galpões subutilizados como estacionamento pago. Padrão térreo. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 103: Prestação de serviço e uso misto em Centro de beleza e estética habitação na Rua dos Ferroviários. Padrão térreo e dois pavimentos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 105: Agências de turismo e locação de transporte rodoviário na Av. Oeste. Padrão térreo. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 107: Área livre pública subutilizada entre trecho da Av. Leste Oeste e Córrego Capim Puba. Fonte: Acervo pessoal, 2016



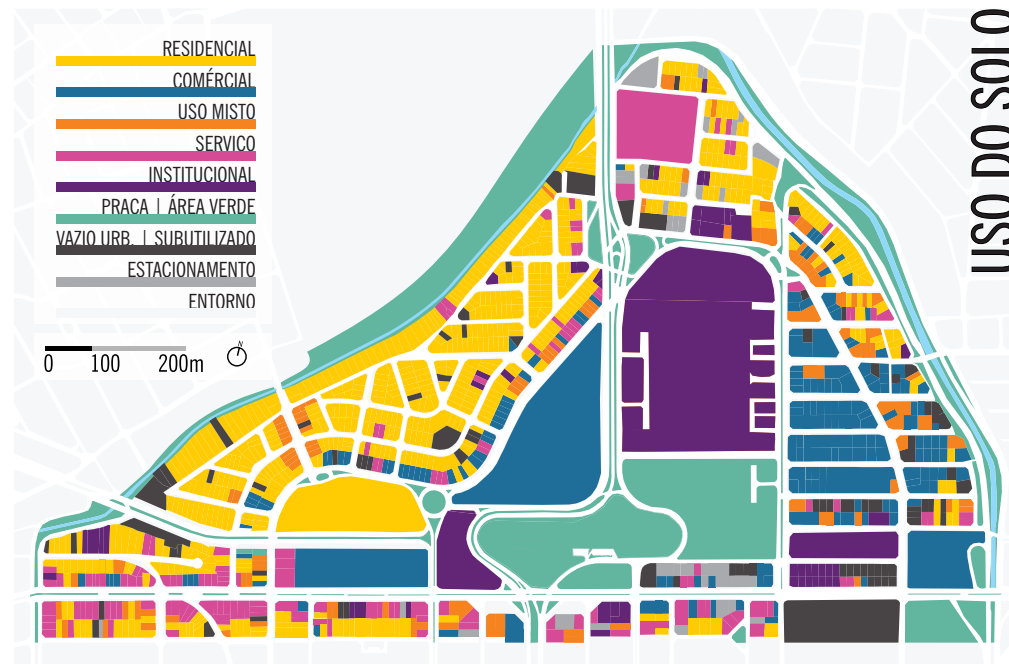
Figura 108: Em primeiro plano, Setor Norte ferroviário com edifício de habitação coletiva de sete pavimentos à esquerda e skyline da área à esquerda, com cerca de um a três pavimentos. Em segundo plano, skyline do Setor Marechal Rondon e o Morro do Mendanha, um dos pontos geográficos de maior altitude de Goiânia, no qual estão instaladas torres das emissoras de televisão. Fonte: Acervo pessoal, 2016



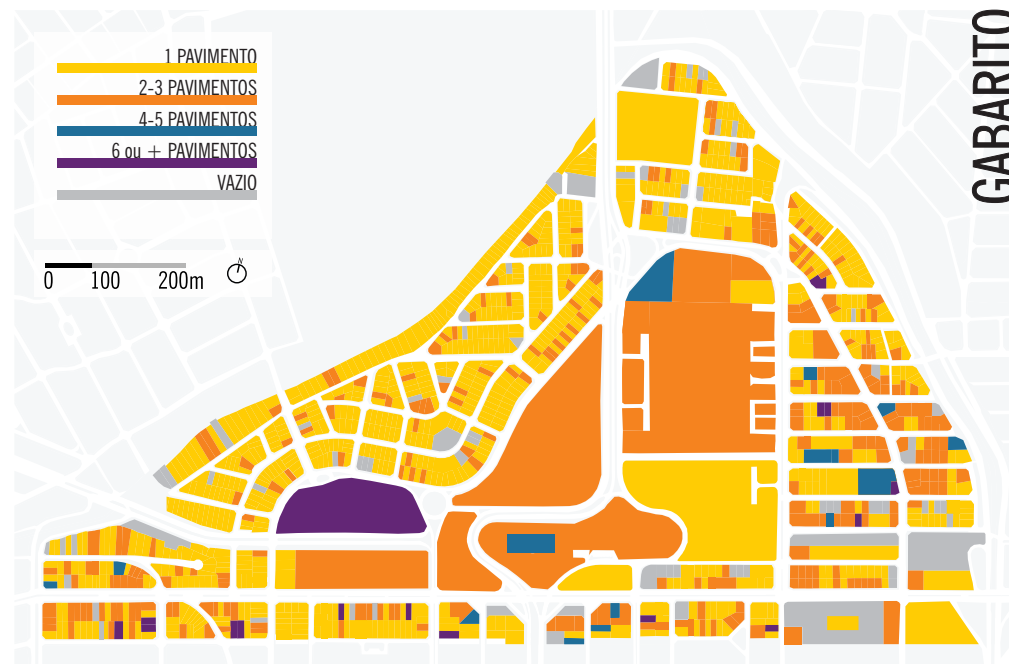
Figura 109: Em primeiro plano, Setor Norte ferroviário com galerias comercial da Rua 44 padrão uma a três pavimentos, edifício institucional Faculdade Estação Goiânia de dois pavimentos, a Feira Hippie na Praça do trabalhador, os edifícios comerciais da Av. Independência, a antiga Estação ferroviária. Em segundo plano, todo skyline da verticalização dos setores Central, Aeroporto, e entorno. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 110: Av. Oeste do setor norte ferroviário na visão da escala humana. A direita o edifício comercial Shopping Estação Goiânia de três pavimentos e à esquerda comércio local e habitações com cerca de um a três pavimentos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Fonte: Organizado pelo autor, 2016



Fonte: Organizado pelo autor, 2016

OCUPAÇÃO DO SOLO

Com base no Mapa Nolli, que mostra a relação entre os cheios e vazios da área de intervenção, é possível observar, basicamente, três tipos distintos de ocupações do solo, conforme pode ser observado na imagem aérea (p. 35).

1. Lotes parcialmente edificadas

Em sua maior parte são ocupados por habitações com afastamentos que abrigam, em geral, garagem e/ou área permeável.

2. Vazios urbanos - espaços públicos

Consistem na Praça da Estação, na Praça do Trabalhador e no Terminal

Rodoviário de Goiânia, que têm um grande impacto na conformação da área de intervenção.

3. Lotes completamente edificadas

Em geral abrigam galpões e galerias comerciais, com excessão de alguns lotes que são utilizados como estacionamentos.

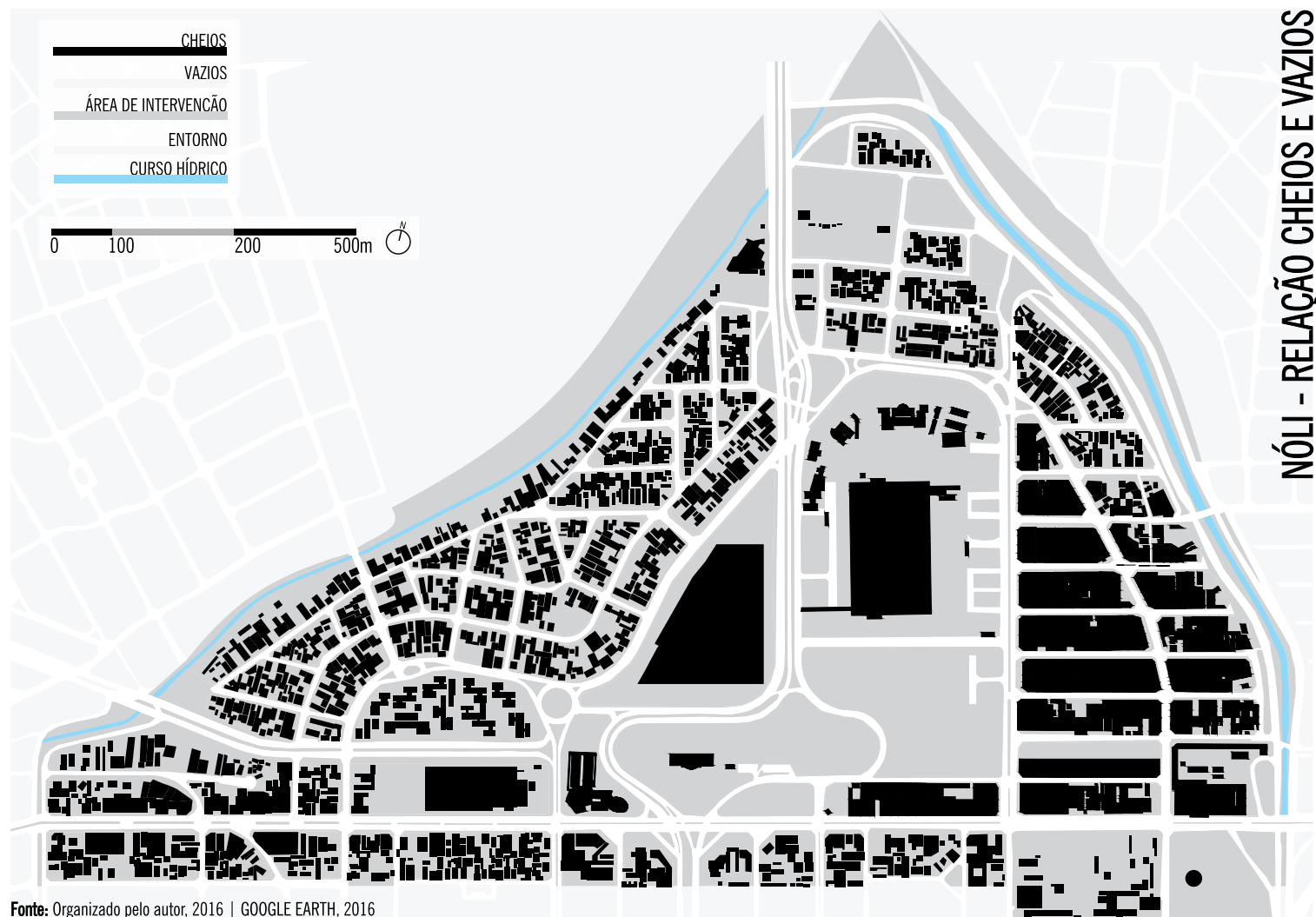
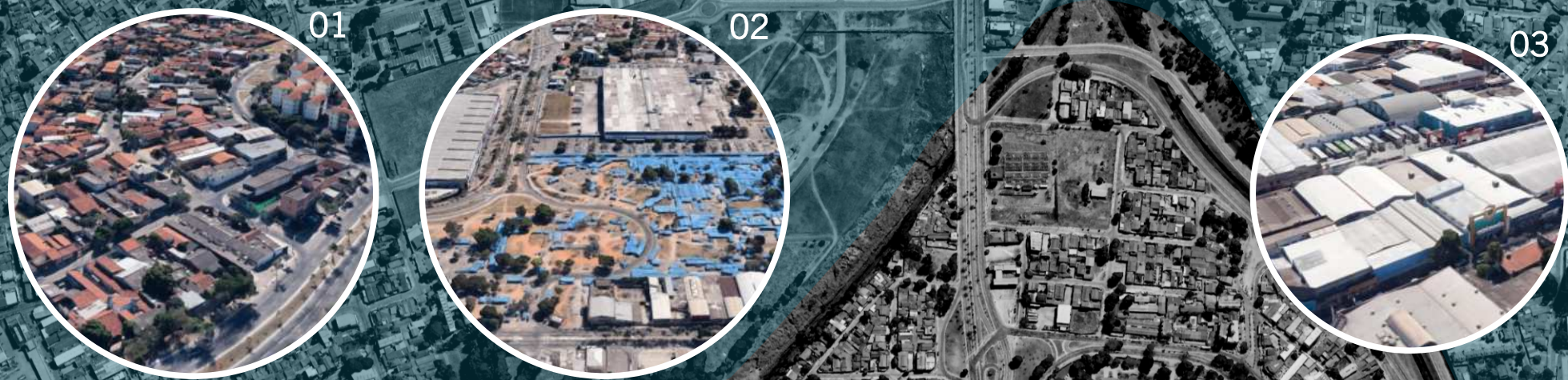


Figura 111. Vista aérea de trecho do Sator Norte Ferroviário e Central mostrando os diferentes padrões de ocupação, desde áreas com adensamento do solo superior a 90%, até trechos com grandes vazios. Fonte: Acervo pessoal, 2016



01



02



03



01



02



03



0 100 200 500m



Figura 112: Figura XX. Imagens aéreas que mostram os diferentes tipos de ocupação do solo: lotes parcialmente ocupados, vazios urbanos - espaços públicos, e lotes completamente ocupados, respectivamente. Fonte: Google Earth, 2016. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 113: Terminal Rodoviário de Goiânia e Shopping Araguaia, um importante equipamento de transporte, de acesso a cidade e de comércio popular. Fonte: Acervo pessoal, 2016

EQUIPAMENTOS URBANOS

A área de intervenção, apresenta uma grande quantidade de equipamentos urbanos de diferentes naturezas, principalmente por conta da sua relação com o Setor Central. Grande parte destes equipamentos apresentam importância não só para sua proximidade, mas para toda a região metropolitana ou ao país, como é o caso da Câmara dos Vereadores, do Centro de Valorização da Mulher (CEVAM), do Centro e referência na saúde do trabalhador, Centro de Referência em Diagnóstico e Terapêutica, das Faculdades Estácio de Sá e Lion, do Cemitério Parque Jardim das Palmeiras para a região metropolitana, do Terminal Rodoviário de Goiânia, que realiza conexão entre a capital goiana e cidades de todas as regiões brasileiras e da Feira Hippie, que atrai consumidores de várias partes do Brasil, pois representa um pólo de comercial popular tanto varejista quanto atacadista.

Quanto à Praça do Trabalhador, equipamento de lazer mais representativo da área, é possível perceber um espaço pouco convidativo e ausência de manutenção adequada.

Os equipamentos conseguem suprir as necessidade educacionais, sociais e de saúde pública e atendem aos raios de influência estipulados por GOLVÊA (2002) e pelo Plano diretor de Goiânia de 2007.



Figura 114: Equipamento público de educação infantil, Cheche Caetano. Um edifício marcante na paisagem urbana devido suas evidencias da linguagem modernista, platibanda e térreo elevado para abrigar o pátio coberto de recreação das crianças; Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 115: Feira Hippie de Goiânia, situada na Praça do trabalhador aos sábados e domingos. Um importante equipamento público de comércio popular varejista e atacadista de vestuário, acessórios, artesanato, eletrônicos e muitos outros produtos, importados e de fabricação própria. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 116: Equipamento público de saúde, Centro de referência em diagnóstico e terapêutica. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 117: Equipamento público de assistência social. Centro de valorização da mulher Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 118: Equipamento administrativo. Câmara municipal dos vereadores de Goiânia. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 119: Equipamento público de serviço público. Delegacia estadual de repressão. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 120: Equipamento público religioso. Paróquia Nossa Senhora do Perpétuo Socorro. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Fonte: Organizado pelo autor, 2016 | GOOGLE EARTH, 2016

EDUCACIONAL

- 01 | CMEI CECÍLIA MEIRELES (PÚBL.)
- 02 | CMEI CAETANO FOGLIA (PÚBL.)
- 03 | CMEI APRENDER PENSANDO (PRIV.)
- 04 | CMEI SANTA RITA DE CASSIA (PRIV.)
- 05 | EF1-2 ESC. MUN. JOÃO PAULO TEIXEIRA (PÚBL.)
- 06 | EF1-2 ESC. MUN. FRANCISCO BIBIANO (PÚBL.)
- 07 | FACULDADE ESTÁCIO DE SÁ (PRIV.)
- 08 | FACULDADE LIONS
- 09 | COL. GONÇALVES LÉDO (CONV.)

SAÚDE

- 01 | CENT. DE REF. SAÚDE DO TRAB. (PÚBL.)
- 02 | CENT. DE REF. EM DIAG. E TERAPÊUTICA (PÚBL.)

- 03 | CENT. DE SAÚDE NORTE FERROVIÁRIO (PÚBL.)
- 04 | DISTRITO SANITÁRIO CAMPINAS (PÚBL.)

SERVIÇOS

- 01 | CEMITÉRIO PARQUE - JD. DAS PALMEIRAS
- 02 | SUBESTAÇÃO CELG
- 03 | FUNDAÇÃO TIRADENTES - POL. MILITAR
- 04 | TERMINAL RODoviÁRIO DE GOIÂNIA
- 05 | POSTO POLÍCIA MILITAR - 37ª COMPANHIA
- 06 | DELEGACIA POLÍCIA CÍVIL ESTADUAL
- 07 | POSTO DA GUARDA MUNICIPAL
- 08 | DELEGACIA REGIONAL DA POLÍCIA CÍVIL
- 09 | QUARTEL GEN. POLÍCIA MILITAR
- 10 | 1ª BATALHÃO DE BOMBEIROS MILITARES

COMERCIAL

- 01 | ARAGUAIA SHOPPING
- 02 | SHOPPING ESTAÇÃO GOIÂNIA
- 03 | LEROY MERLIN - SHOPP. DA CONST.
- 04 | HIPER MERCADO WALMART
- 05 | FEIRA HIPPIE

ADMINISTRATIVO

- 01 | CÂMARA MUNI. DOS VEREADORES
- 02 | TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO

RELIGIOSO

- 01 | GRANDE ORIEN. - ASSOC. MAÇONICA
- 02 | PARÓQ. Nº Sª PERPÉTUO SOCORRO

- 03 | IG. MUNDIAL DO PODER DE DEUS

SOCIAL

- 01 | FRAT. ASSIST. MEN. APRENDIZ
- 02 | CENT. DE VALOR. DA MULHER
- 03 | AS. MAÇONICA ASSIST. SOCIAL
- 04 | CENT. CONVIVÊNCIA DO IDOSO
- 05 | SEC. MUN. ASSIST. SOCIAL

LAZER

- 01 | PRAÇA DO TRABALHADOR
- 02 | PLANETÁRIO UFG
- 03 | PARQUE MUTIRAMA

INFRAESTRUTURA E MOBILIÁRIO URBANO

A infraestrutura urbana compreende o conjunto de elementos que atuam como suporte para funcionamento das cidades, possibilita o uso urbano do solo e que viabiliza a mobilidade das pessoas, o abastecimento e a descarga, a dotação de combustíveis básicos, a condução das águas, a drenagem e a retirada dos despejos urbanos.

Como a área de intervenção se encontra num espaço já consolidado, é dotada de toda a infraestrutura urbana necessária e a maior parte atende bem. Apresenta problemas apenas na questão da drenagem pluvial devido ao excesso de impermeabilização da área e à ocupação irregular próxima aos cursos hídricos.

Já mobiliário urbano é um termo coletivo para designar os objetos e equipamentos instalados em ruas e estradas com serviço direto para a população para diversos propósitos.

Através de visitas in loco, foi possível observar que os mobiliários urbanos da área de intervenção são escassos e, quando presentes, a maior parte apresenta problemas de manutenção ou se mostram inadequados, como é o caso dos abrigos de ônibus, que não comportam a demanda em alguns locais e se encontram degradados em outros.

INFRAESTRUTURA URBANA



MOBILIÁRIO URBANO



✓ Atende ✓ Insatisfatório ✗ Inexistente

Figura 121: Letreiro feito por moradores para como pedido educativo para evitar o acúmulo de lixo no lote vazio. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 122: . Problemas de drenagem - Local para escoamento de água pluvial coberto por lixo. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 123: Abrigo de ônibus sem infraestrutura adequada para a demanda da área. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 124: Feira com estruturas precárias, sem organização devida para circulação de clientes. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 125: Lixo jogado em áreas indevidas. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 126: Problemas de drenagem - Maior área impermeável de Praça do trabalhador. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 127: Abrigo de ônibus sem manutenção e repleto de avisos publicitários. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 128: Mobiliário urbano sem manutenção, por vezes o uso é impedido pelas bancas da feira. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 129: Morador de rua dormindo em um banco da Praça. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 130: Ocupações irregulares ao longo dos dos cursos hídricos retificados. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 131: Conflito entre fiação pública e árvores, que são podadas de forma a se adequar a fiação. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 132: Lixo acumulado próximo a lixeira que não comporta a quantidade de lixo gerado no espaço. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 133: Pessoa deitada no chão da Praça, por não ter espaços devidos para descanso. **Fonte:** Acervo pessoal, 2016.



Figura 134: Ponto de ônibus em frente a Praça do trabalhador, na Av. Independência, uma espaço lotado, que não atende as necessidade de abrigar as pessoas. Fonte: Acervo pessoal, 2016

5.4 - MOBILIDADE URBANA

TRANSPORTE COLETIVO E CICLOVIAS

A área de intervenção pode ser acessada facilmente por diferentes modais, porém possui muitos trechos que não favorecem o ciclista e o pedestre, pois não fornecem uma caminhada confortável e convidativa. Muitas vias não possuem usos diversificados e a maior parte das calçadas não são acessíveis à PNE. Como já mencionado anteriormente, o Terminal Rodoviário é de grande importância, pois conecta Goiânia a várias cidades, tanto próximas, quanto distantes. Assim, por conta principalmente da presença do Terminal Rodoviário, da sua relação com Setor Central e pela presença de importantes avenidas, a área comporta muitas linhas de ônibus de transporte coletivo metropolitano que a integra a diversos setores e terminais urbanos da cidade.

Como parte do sistema de transporte público, está em execução o projeto do Eixo BRT Goiânia Norte-Sul, que consiste na construção de um corredor exclusivo para ônibus, bem como os equipamentos de apoio. Serão construídos sete terminais urbanos e 43 estações ao longo de 21,7km de extensão. Além disso, há um plano para futura instalação de ciclovias nas Avenidas Goiás e Independência.



Figura 135: Fachada lateral do Terminal Rodoviário de Goiânia com ônibus em plataformas de embarque e desembarque de passageiros. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 136: Ponto de ônibus em área vazia de fachadas inativas e muros, uma espaço que causa insegurança nas pessoas. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 137: Pessoas pegando ônibus na Av. Independência. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 138: Ponto e abrigo de ônibus na Av. Goiás. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 139: Ciclista utilizando a calçada como caminho para percurso, mas passa por obstáculo devido a degradação da pavimentação. Fonte: Acervo pessoal, 2016

5.5 - MORFOLOGIA SOCIAL

PERFIL SÓCIO CULTURAL E ECONÔMICO

A partir dos dados fornecidos pelo Censo IBGE 2010 que foram compilados pelo Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, foi possível perceber que a maioria da população residente na área é formada por mulheres, possui ensino médio incompleto e é economicamente ativa ocupada, com uma renda per capita de cerca de R\$766,42.

Já os dados sobre a Feira Hippie foram coletados a partir de entrevistas com feirantes e de um artigo publicado no Boletim Goiano de Geografia em 2007, organizado pela UFG, que analisa os impactos da feira no setor turístico-hoteleiro de Goiânia.

Assim, constatou-se que os feirantes apresentam uma relação equilibrada entre homens e mulheres, e a maioria possui entre 30 e 45 anos, é casada, possui ensino fundamental a médio e tem a profissão de feirante como única ocupação profissional. Além disso, concluiu-se que a maior parte das mercadorias são produção própria confeccionadas em Goiânia e que a Feira Hippie é o principal fator que influencia no impacto turístico-hoteleiro do Setor Norte Ferroviário, o que pode ser reforçado através do gráfico da taxa de ocupação dos meios de hospedagem, que alcançam o maior índice nos dias em que a feira ocorre.

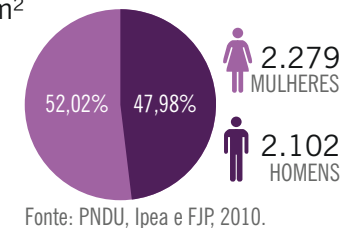
Figura 143: Rua dos ferroviários, uma rua estreita formada pelas ocupações irregulares no leito do Córrego Capim Puba, que possui relação de vizinhança. Fonte: Acervo pessoal, 2016

CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL | CENSO IBGE, 2010.

DEMOGRAFIA

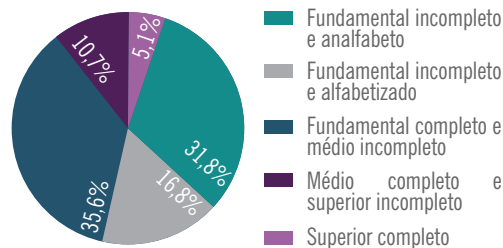
POPULAÇÃO POR SEXO



Crescimento populacional anual entre 2000 e 2010. Fonte: PNDU, Ipea e FJP, 2010.

ESCOLARIDADE

ESCOLARIDADE DA POPULAÇÃO DE 25 ANOS OU MAIS



RENDA

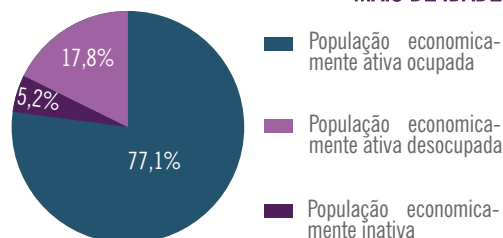
RENDA, POBREZA E DESIGUALDADE



Fonte: PNDU, Ipea e FJP, 2010.

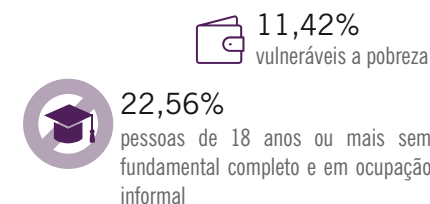
TRABALHO

COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DE 18 ANOS OU MAIS DE IDADE



VULNERABILIDADE SOCIAL

TRABALHO E RENDA



Fonte: PNDU, Ipea e FJP2 2010.

FEIRA HIPPIE

ENTREVISTAS E IMPACTO NO SETOR TURÍSTICO-HOTELEIRO

SÍNTESE DAS ENTREVISTAS

FUNCIONAMENTO



MELHOR FLUXO



FABRICAÇÃO



PERFIL DOS FEIRANTES

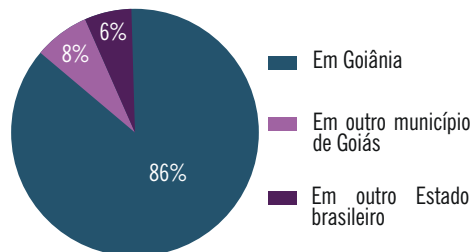


30-45
anos
faixa etária



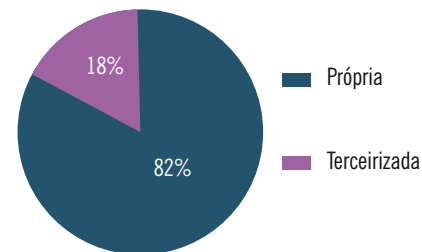
PRODUÇÃO DAS MERCADORIAS

LOCAL ONDE SÃO ADQUIRIDOS E/OU CONFECCIONADOS OS PRODUTOS DA FEIRA HIPPIE EM GOIÂNIA



Fonte: CARVALHO; WENDLAND; MOTA, 2007.

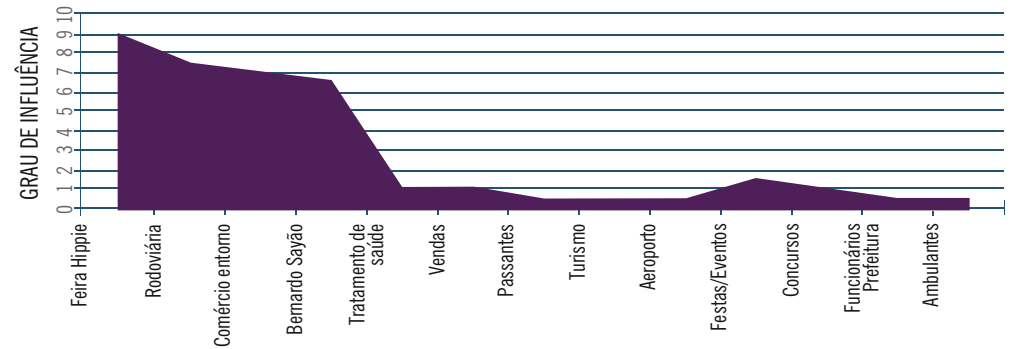
TIPO DE FABRICAÇÃO DOS PRODUTOS DA FEIRA HIPPIE EM GOIÂNIA



Fonte: CARVALHO; WENDLAND; MOTA, 2007.

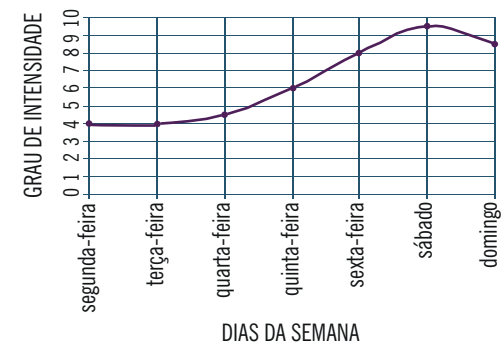
IMPACTO DA FEIRA NO SETOR TURÍSTICO-HOTELEIRO DE GOIÂNIA

FATORES QUE INFLUENCIARAM A LOCALIZAÇÃO DOS MEIOS DE HOSPEDAGEM DO SETOR NORTE FERROVIÁRIO



Fonte: CARVALHO; WENDLAND; MOTA, 2007.

TAXA DE OCUPAÇÃO SEMANAL DOS MEIOS DE HOSPEDAGEM DO SETOR NORTE FERROVIÁRIO



Fonte: CARVALHO; WENDLAND; MOTA, 2007.



Figura 144: Apresentação de dança tradicional no 2º encontro de Catira, na Praça do trabalhador em 2015. Fonte: www.opopular.com.br/editorias/magazine/goiania-recebe-2-encontro-de-catira-na-praca-do-trabalhador-1.828222

COSTUMES, TRADIÇÕES E USUÁRIOS

Apesar de ser dotada de problemas de trânsito, competição de espaços, degradação do meio ambiente e espaços públicos, e de insegurança nas ruas, a área de estudo é cheia de vitalidade. A Praça do trabalhador, é cheia de pessoas e de trocas sociais durante os dias de feira, mas durante a semana fica vazia e sem uso, entretanto, ela funciona em datas especiais como um espaço para comportar muitas pessoas em eventos que contribuem para a valorização da cultura popular e para as tradições e costumes locais, da identidade do goianiense, como arraiais de festa junina, shows, manifestações políticas, procissões religiosas, desfile de escolas de samba no carnaval, dentre outras programas.

A área possui em seu dia a dia, uma grande e variada quantidade de usuários que transitam, e permanecem por todas as ruas, edifícios e espaços públicos. Principalmente nos espaços do Terminal Rodoviário e do comércio popular o fluxo de pessoas é intenso e chega a atingir mais de 300 mil pessoas em fins de semana de véspera natalina. Nas imagens é possível perceber os diferentes usuários, como trabalhadores, vendedores, ambulantes, revendedores “sacoleiros”, consumidores, viajantes, pessoas que usam o transporte coletivo, moradores e ciclistas.



Figura 145: Praça do trabalho sedia o 13º arraial, organizado pela prefeitura municipal de Goiânia em 2015; Fonte: Jornal O Popular, 2015 <http://www.opopular.com.br/editorias/cidade/praca%20C3%A7a-do-trabalhador-sedia-arraial-1.873378>



Figura 146: Palco montado para evento com shows ao vivo na Praça do trabalhador, ao fundo da Estação ferroviária. Fonte: Desconhecida



Figura 147 e 148: Fiéis montam tradicionais tapetes no feriado de Corpus Christi e acontece o desfile de escolas de samba animando o carnaval na Praça do trabalhador. Fonte 1: <http://g1.globo.com/goias/noticia/2015/06/fieis-montam-tradicionais-tapetes-no-feriado-de-corpus-christi-em-goiania.html> Fonte 2: <http://www.curtamais.com.br/goiania/os-melhores-carnavais-de-goias>

TRABALHADORES NAS VENDAS



AMBULANTE NAS VENDAS



REVENDEDORES NAS COMPRAS



PESSOAS NAS COMPRAS



VIAJANTES NA RODOVIÁRIA



PESSOAS NO ÔNIBUS



MORADORES NAS RUAS



CICLISTA NAS RUAS



Figuras 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 e 156: Diferentes usuários da área de estudo Fonte: Acervo do autor, 2016



Figura 157: Estação ferroviária de Goiânia, um marco na paisagem urbana devido sua monumentalidade e estilo Art Déco. Fonte: Acervo pessoal, 2016

PAISAGEM URBANA E SETORES MORFOLÓGICOS

A área em estudo possui muitos atrativos e pontos de referência que nos levam a memória e a percepção do espaço urbano. De acordo com Lynch (1997) os principais elementos que as pessoas utilizam para estruturar e ter claro a legibilidade da imagem da cidade são os limites, bairros, pontos nodais e os marcos. Os limites são elementos lineares que representam divisão e interrupção de áreas. Os bairros são os espaços subdivididos pelos limites, que formam áreas singulares, os pontos são lugares estratégicos ou de tomada de decisão para quem se locomove na cidade, como os cruzamentos ou praças. Os marcos são elementos de referência, um objeto físico que evidencia a singularidade no espaço urbano ou uma atividade associada ao elemento.

Por meio da análise da paisagem urbana é possível identificar a presença de vários limites e conseqüentemente a formação dos bairros na área de estudo, sendo possível realizar a subdivisão em setores morfológicos, que correspondem a cada trecho com suas particularidades e peculiaridades, bem como a síntese de uso e apropriações de cada espaço, mesmo sendo tão próximos.



Figura 158: Estação Ferroviária na Praça do trabalhador, um marco de referência devido seu estilo e monumentalidade. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1632758>



Figura 160: Feira Hippie de Goiânia, um marco de referência devido a movimentação de pessoas e as trocas sociais no espaço. Fonte: <https://www.tripadvisor.com.br/>



Figura 171: Estrutura vertical do sistema de energia elétrica na Subestação da CELG, um elemento bastante marcante na paisagem. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 159: Estação Ferroviária na Praça do trabalhador, um marco de referência devido seu estilo e monumentalidade. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1632758>



Figura 170: Área verde de acompanhamento viário, um ponto nodal de tomada de decisão aos veículos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 172: Vista aérea do Cemitério Jardim das Palmeiras. Um elemento visual marcante na paisagem do Setor Norte Ferroviário. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 173: Shopping popular Estação Goiânia, um elemento marcante na paisagem devido sua grande dimensão e monumentalidade. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 174: Terminal Rodoviário, um elemento marcante na paisagem devido sua grande dimensão e monumentalidade. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 175: A Rua 44, um limite viário que segrega o setor devido o fluxo intenso de veículos, tornando a região bastante singular. Fonte: Acervo pessoal, 2016



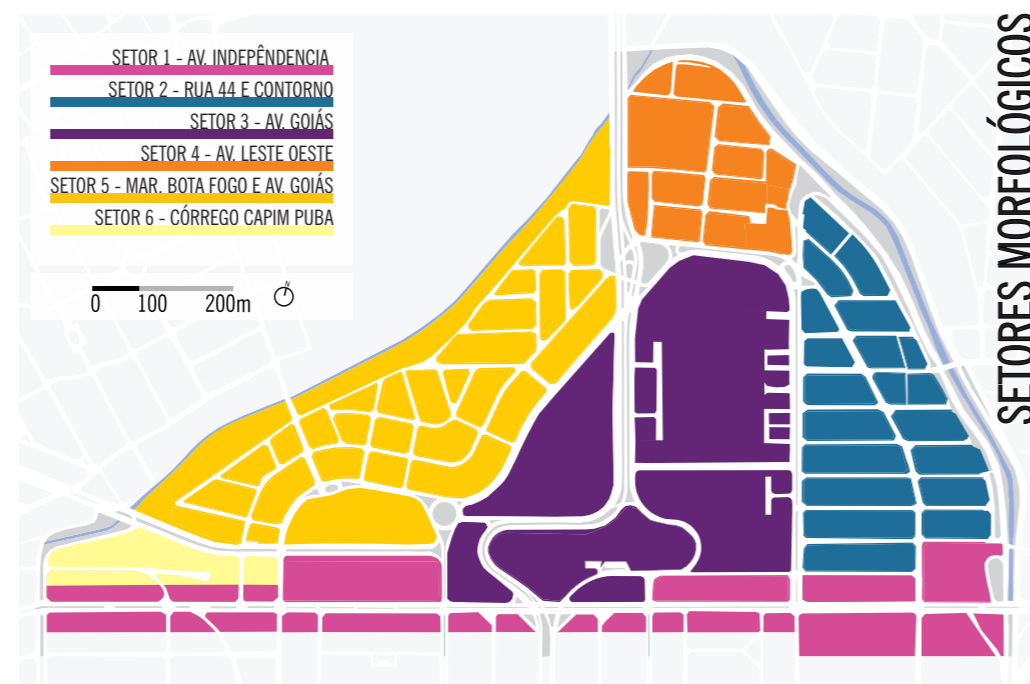
Figura 176: A via expressa Marginal Botafogo atua como limite de bairro no Setor Norte Ferroviária. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 177: Praça de cruzamento da Av. Goiás com Av. Oeste, um ponto nodal de tomada de decisão aos veículos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 178: Av. Independência, um elemento de limite que segrega os bairros devido ao alto fluxo de veículos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



SETOR MORFOLÓGICO 01:

Caracterizado pelo eixo econômico presente ao longo da Av. Independência, grande número de comércio e serviços, principalmente voltado para a indústria automobilística, com a presença de concessionárias de automóveis e de comércios no ramo de brinquedos e utilidades domésticas, do hipermercado. Também pelo Parque Mutirama que possui atividades de lazer e entretenimento à crianças.



Figura 179: Concessionária de veículos Govesa na Av. Independência, em frente ao Parque Mutirama. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 180: Loja de comércio popular de brinquedos e utilidades. Fonte: Acervo pessoal, 2016

SETOR MORFOLÓGICO 02:

Caracterizado pelo comércio popular com grande quantidade de lojas, galerias e shopping de varejo e atacado, pela grande quantidade de hotéis, com mais de 50 unidades espalhados, inclusive grande parte deles são de uso misto, com galeria comercial no térreo e hotel no pavimento superior e pela presença de empresas de turismo que realizam o transporte dos turistas e consumidores da região comercial e hoteleira.



Figura 181: Galeria do comércio popular nas proximidades da Rua 44. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 182: Edificação de uso misto, com comércio popular no térreo e Hotel nos pavimentos superiores, na Av. Contorno. Fonte: Acervo pessoal, 2016

SETOR MORFOLÓGICO 03:

Caracterizado pelas superquadras que consistem em espaços coletivos e equipamentos importantes para a cidade, como o Terminal Rodoviário, Praça do trabalhador e Câmara dos vereadores, pelo intenso fluxo de pedestres e veículos e pelo patrimônio cultural, materializado no edifício da antiga estação ferroviária, nas fachadas do Terminal Rodoviário e nos espaços e tradições da Feira Hippie.



Figura 183: Praça do trabalhador, loja de construção Leroy Merlin e trecho da Av. Goiás mostrando a quantidade de carros e fluxo de veículos. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 184: Feira Hippie de Goiânia. Fonte: Acervo pessoal, 2016

SETOR MORFOLÓGICO 04, 05 e 06

Caracterizado pelo uso habitacional, com habitações de padrão horizontal até 3 pavimentos, comércios e prestação de serviços locais e equipamentos públicos para atender a demanda dos moradores. Possui edificações em vários níveis de padrões sociais, mas de modo geral são de classe baixa ou média baixa e é possível encontrar várias fachadas e estruturas com linguagem arquitetônica tradicional, com fachadas e térreos ativos ou inativos com muros.



Figura 185: Habitação do Setor Norte Ferroviária com linguagem arquitetônica singular e tradicional. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 186: Rua dos ferroviários com diversas edificações de fachadas inativas por muros e gradil. Fonte: Acervo pessoal, 2016



Figura 187: Proposta para Eixo de atividades econômicas, com redesenho da Rua 44, com espaço compartilhado entre veículos, ciclistas e pessoas. Fonte: Acervo pessoal, 2017

PLANO
URBANÍSTICO

6.1 - CONCEITO E EIXOS DE ATUAÇÃO

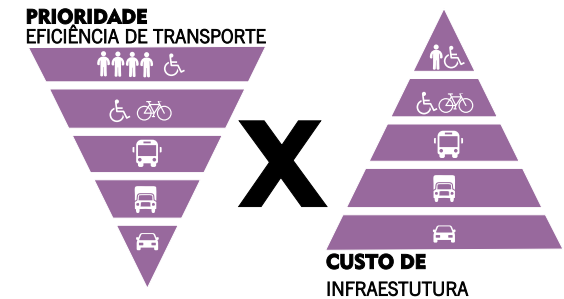
CULTURA CIDADE PARA POPULAR PESSOAS



A proposta de intervenções urbanísticas na área do Setor Norte Ferroviário de Goiânia, consiste no desenvolvimento de um Plano de ações gerais e específicas, com diretrizes que reforcem e valorizam a cultura popular e as pessoas da cidade, para fortalecer a vitalidade, as relações sociais, a qualidade de vida e a identidade goianiense.

A proposta foi dividida em eixos de atuação, como a mobilidade urbana em busca da sustentabilidade e redução do tráfego dos veículos, por uma cidade democrática; Espaço público, patrimônio e memória para preservação dos fortes laços de memória, costumes e tradições através dos espaços públi-

cos e criação de atividades necessárias, opcionais e sociais; Meio ambiente para recuperação e preservação dos recursos naturais, sobretudo utilizar as potencialidades a favor dos usuários; Atividades econômicas para reformular o comércio popular que é importante na escala municipal, estadual e regional; Habitacional para valorizar os moradores locais, sobretudo incentivando as relações de vizinhança; E os interesses coletivos para estimular as discussões políticas e patrimônio, bem como a participação popular nos processos de intervenção.



EIXOS DE ATUAÇÃO

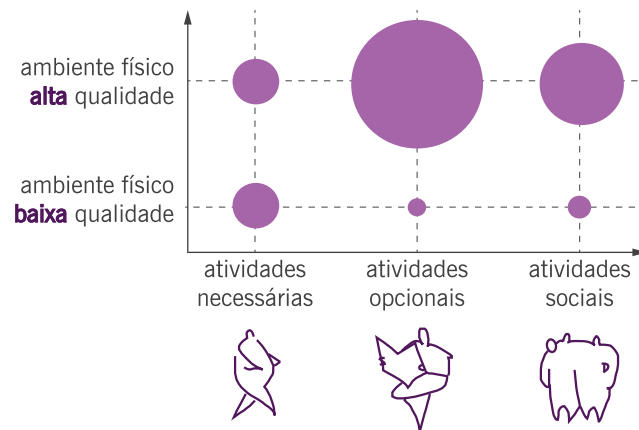


Figura 188: Representação gráfica da ligação entre qualidade de ambientes externos e atividades ao ar livre. Fonte: GEHL, 2015





Terminal

5 SACOS
ALVETADO
POR 1000

Dole

INTERMIX
Market Place



Figura 189: Proposta para Eixo do espaço público, patrimônio e memória, com redesenho da Praça popular que abriga a feira hippie, criando um via principal de circulação livre e abrindo campo de visão marcante da fachada principal do Terminal Rodoviário que foi restaurado. Fonte: Acervo pessoal, 2017



ESCALA MACRO ÁREA GERAL

Síntese:

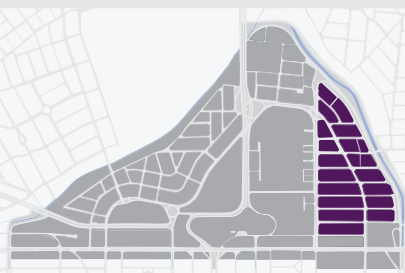
Questões gerais em relação ao meio ambiente e a mobilidade urbana.



ESCALA MEZZO SUBÁREA 01

Síntese:

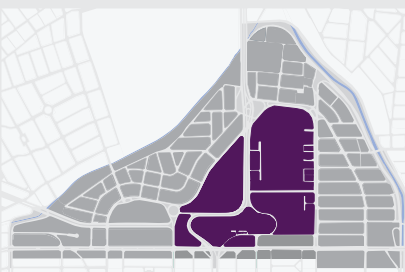
Questões específicas em relação à integração com outras regiões da cidade e aos interesses coletivos.



ESCALA MEZZO SUBÁREA 02

Síntese:

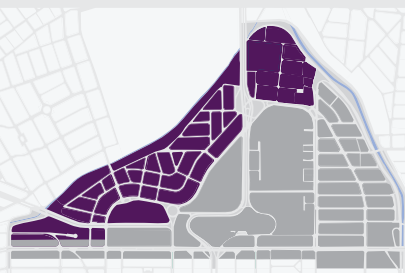
Questões específicas em relação às atividades econômicas locais e da cidade.



ESCALA MEZZO SUBÁREA 03

Síntese:

Questões específicas em relação ao espaço público, patrimônio, memória urbana e interesses coletivos.



ESCALA MEZZO SUBÁREA 04







Síntese:







Questões específicas em relação à habitação e identidade dos moradores.








Figura 190: É notório a diversidade e particularidade de cada região dentro da mesma área e isso nos leva a diferentes atuações em escalas menores. Portanto, a divisão de subáreas foi necessária para melhor desenvolvimento do plano de intervenções urbanísticas.

DIVISÃO DE ÁREAS PARA INTERVENÇÕES

6.2 - PLANO DE AÇÕES

TEMA	DIAGNÓSTICO	ONDE?	COMO INTERVIR?
MEIO AMBIENTE	Leito do córrego degradado, sem mata ciliar, sujeito à erosão, inundações e poluição. Está segregado entre o Cemitério, lotes privados e ocupações irregulares.	Subárea 04: Córrego Capim Puba.	 <ol style="list-style-type: none"> 1. Recuperar APP, de acordo com a lei 12.651 do Cód. Florestal; 2. Desapropriar edificações dentro da APP e propor reflorestamento com mata ciliar e arborização urbana; 3. Criar um Parque Urbano com possibilidade de extensão por outras áreas da cidade ao longo do curso hídrico.
	Drenagem insuficiente das águas pluviais e fluviais e elevação das ilhas de calor devido a canalização do córrego, pavimentação asfáltica e ausência de mata ciliar. Possui histórico de inundações em vários trechos da cidade, causando acidentes no trânsito e no espaço urbano.	Subárea 02 e 04: Av. Marginal e Córrego Botafogo.	  <ol style="list-style-type: none"> 4. Minimizar os impactos da canalização do córrego, com substituição da pavimentação asfáltica e do canal por materiais com maior permeabilidade; 5. Realizar o plantio de árvores nas áreas verdes e subutilizadas ao longo da Av. para minimizar as ilhas de calor e resgatar a paisagem natural.
	Parque urbano com atividades educativas e de lazer, e grande diversidade de arborização e mata nativa. Entretanto, o espaço é fechado por grades e seu acesso, limitado.	Subárea 01: Parque Mutirama nas Av. Independência e Contorno	 <ol style="list-style-type: none"> 6. Tornar público uma parcela do Parque ao redor do Planetário, criando uma Praça aberta; 7. Conectar o Parque com a área de intervenção, através da extensão da área verde.
	Grande quantidade de arborização urbana e diversidade de espécies e tamanhos. Entretanto, algumas espécies não são adequadas a determinados espaços.	Área geral: Áreas públicas, ruas, calçadas e interior dos lotes.	 <ol style="list-style-type: none"> 8. Realizar estudo específico para identificação e remoção das espécies de árvores inadequadas, e remanejá-las para as áreas verdes e espaços livres existentes ou propostos. 9. Aumentar a cobertura vegetal, de acordo com o Plano Diretor de arborização urbana de Goiânia, para minimizar as ilhas de calor e aumentar a cobertura vegetal.
MOBILIDADE URBANA	Disputa pelos espaços, entre pessoas, ciclistas e automóveis. As ruas são marcadas pelo intenso tráfego e estacionamentos de veículos. Entretanto, a maioria das atividades são de relações sociais, turismo e comércio e não são convidativas aos pedestres, muito menos acessíveis à PNE.	Área geral: Áreas públicas, ruas e calçadas.	 <ol style="list-style-type: none"> 10. Reestruturar o sistema viário a partir da implantação do sistema de Ruas A e B, algumas priorizando o fluxo de veículos, outras o de pedestres, com adoção de medidas de traffic calming; 11. Criar uma via arterial que contorna todo perímetro da área, retirando o fluxo de deslocamento no interior da área.

TEMA	DIAGNÓSTICO	ONDE?	COMO INTERVIR?
MOBILIDADE URBANA	Crescente número de construção de edifícios ou áreas de estacionamentos pagos e apropriação de espaços públicos para estacionamentos informais.	Área 02 e 03: Espaços públicos, edificações e áreas privadas.	 <p>12. Reduzir oferta de estacionamentos através do sistema de Pedágio urbano com aplicação de tarifas em estacionamentos públicos, como as “áreas azuis” dos setores Campinas e Central de Goiânia;</p> <p>13. Priorizar os modais de transporte democráticos, como o transporte público, os ciclistas e os pedestres.</p>
	Calçadas e passeios públicos não são acessíveis ou não possuem faixa livre de circulação devido à degradação, obstáculos ou degraus.	Área geral: Espaços públicos, calçadas e acesso à edificações públicas ou de caráter coletivo.	 <p>14. Tornar acessíveis à PNE, as calçadas e passeios públicos de acordo com a Norma Brasileira NBR 9050, facilitando os deslocamentos através de rampas, piso podotátil e sinalização em braille e sonora;</p> <p>15. Criar e executar plano de padronização de calçadas e passeios públicos, com faixa livre de circulação, faixa de acesso a edificação, faixa de mobiliário e arborização urbana, e reformar os que se encontram em degradação.</p>
	Boa conexão com áreas da região metropolitana e com outras cidades. O acesso é facilitado devido à existência de vias estruturantes que interliga diversas regiões, presença do Terminal Rodoviário, diversidade de linhas de transporte público e presença de empresas de transporte turístico. Sobretudo, pelo Eixo BRT Norte Sul que será implantado até 2007, juntamente com o Terminal urbano e as rotas cicloviárias.	Área geral: Av. Marginal Botafogo, Av. Independência, Av. Goiás, Av. Leste Oeste e Av. Marechal Rodon.	 <p>16. Criar um sistema integrado e democrático de transporte através da conexão das vias estruturantes, do Terminal Rodoviário e Terminal Urbano, do Eixo BRT Norte Sul, com os pedestres e ciclistas;</p> <p>17. Conectar as cicloviárias previstas no Plano de Goiânia, a partir de novas rotas que convidam as pessoas a acessarem os espaços, equipamentos e atividades urbanas, e incentivar o uso da bicicleta com o sistema de aluguel e bicicletários.</p>
ESPAÇO PÚBLICO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA	Presença do patrimônio cultural material e imaterial em edificações históricas, como a antiga Estação Ferroviária, o Terminal Rodoviário e na Feira Hippie. Entretanto, este patrimônio encontra-se descaracterizado, subutilizado ou degradado.	Área 03: Praça do trabalhador, Av. Independência, Av. Goiás e Rua 44.	 <p>18. Resgatar a memória histórica através do restauro da Estação Ferroviária e Terminal Rodoviário e da educação patrimonial;</p> <p>19. Apropriar da antiga Estação para criação de um Centro cultural;</p> <p>20. Integrar o Terminal Rodoviário ao espaço público para dar visibilidade ao edifício e facilitar o acesso através da caminhada, através da apropriação do estacionamento sul do Terminal Rodoviário;</p> <p>21. Demarcar a antiga linha férrea, criando um eixo de pedestre e ciclovia que leva aos atrativos culturais e estabelece conexão entre as subáreas;</p> <p>22. Valorizar a cultura e as tradições populares da Feira Hippie, através da reestruturação do espaço da feira e das barracas, e dar melhores condições trabalhador e ao consumidor.</p>
	Subutilização e insegurança no espaço da Praça do trabalhador por abrigar moradores de rua, usuários de drogas e assaltantes e afastar o convívio social e o acesso à antiga Estação ferroviária. A praça funciona como estacionamento, garagem de ônibus e abriga a feira aos sábados domingos. Outro problema é a quantidade de frações do espaço, que gerou três praças segregadas pelo intenso tráfego de veículos;	Área 03: Praça do trabalhador, Av. Independência, Av. Goiás e Rua 44.	 <p>23. Requalificar a Praça, tanto no aspecto visual, como funcional, através do agrupamento das frações da Praça em duas únicas, uma para contemplação do da antiga Estação e para atividades culturais e outra para o convívio social, lazer, contemplação da paisagem, eventos urbanos, além de facilitar o deslocamento e integração das diversas atividades e equipamentos da área;</p> <p>24. Conectar a praça com o Parque e área verde proposta nos itens 3 e 7;</p> <p>25. Tornar a Praça segura, através do convite das pessoas ao espaço público, e consequentemente pelo sistema simples de vigilância cidadã. Além disso, aplicar iluminação pública eficiente para o uso noturno.</p>
	Bloqueio visual para a Praça do Trabalhador e subutilização na quadra, com a maioria dos edifícios abandonados ou usados como estacionamento.	Área 01: Praça do trabalhador e Av. Independência	 <p>26. Abrir o campo visual e integrar a Praça do trabalhador com Av. Independência, através da desapropriação dos edifícios da quadra. Manter o único Galpão que está presente desde os tempos da ferrovia com proposta de uso de gestão popular de acordo com o item 39.</p>

TEMA	DIAGNÓSTICO	ONDE?	COMO INTERVIR?
ATIVIDADES ECONÔMICAS	Comércio popular contribuição para desenvolvimento econômico da cidade, ofertas de emprego, identidade da cultura popular do goianiense e relações sociais. Entretanto, o passeio público não favorece a permanência das pessoas nos espaços e os acessos, as ruas são dotadas de vendedores informais, e as fachadas bastante desordenadas com poluição visual.	Área 02: Comércio e shopping popular.	 <p>27. Criar conexões entre os diferentes pontos de comércio popular: lojas, galerias e shoppings, como ruas compartilhadas de 30km/h e calçamento de pedestres em pontos específicos de intenso movimento de compras, com divisão da via em faixa livre de circulação, faixa de acesso e uso do comércio e faixa de mobiliário, atividades e arborização;</p>  <p>28. Criar plano de ordenação da paisagem para combater a poluição visual nas fachadas e torna-las ativas e convidativas;</p> <p>29. Regularizar vendedores informais com bancas fixas nos espaços públicos criados.</p>
	Rede hoteleira com mais de 50 hotéis espalhados dentre o comércio popular, com estrutura para atender usuários em diferentes padrões sócio econômicos. Entretanto, a área não apresenta aos usuários nenhum suporte para atividades e entretenimento além do repouso e das compras.	Área 02: Hotéis, espaços públicos, ruas e calçadas.	 <p>30. Valorizar a rede hoteleira e convidar os usuários a usar os espaços da cidade, através da criação de atrativos e entretimentos diurnos e noturno, como os espaço públicos e áreas de alimentação com bancas, quiosques e food trucks, e integrando com as atividades culturais que serão propostas.</p> <p>31. Integrar a rede hoteleira com o sistema integrado e democrático de transporte, citado anteriormente no item 16 e com o parque e área verde dos itens 3 e 7.</p>
	Comércio local e tradicional contribuí para sustentabilidade por evitar deslocamentos, para a identidade dos moradores. As fachadas e acessos também são desordenadas com poluição visual.	Área geral: Comércio local e tradicional.	 <p>32. Valorizar o comércio local e tradicional a partir do plano de ordenação da paisagem citado no item 28 e criar novos espaços comerciais para atender as demanda da área.</p>
HABITAÇÃO	Presença de habitações tradicionais com linguagem arquitetônica simbólica e fachadas ativas, sem recuo frontal, que contribuí para identidade dos moradores e relações de vizinhança. Entretanto também é possível encontrar fachadas inativas com muros e recuo frontal.	Área 04: Habitações da borda do Parque linear, Av. Goiás e Av. Oeste	 <p>33. Realizar micro intervenções em fachadas para valorizar as habitações tradicionais e fachadas ativas ou criar nova identidade aos muros e fachadas inativas com meios artísticos como o grafite ou jardim vertical. Estas devem estar dispostas principalmente em locais estratégicos como na borda do Parque do item 3 ou nas proximidades da Av. Goiás e Av. Oeste</p>
	Moradores possuem vínculo histórico e de memória com a região e devido a irregularidade no traçado da área com predominância habitacional, as ruas e calçadas são tranquilas e com relações de vizinhança. Entretanto, as três regiões habitacionais são desconexas, segregadas entre vias de tráfego intenso e dificultam o acesso aos equipamentos públicos.	Área 04: Ruas, calçadas e espaço público	 <p>34. Evitar grandes impactos de desapropriações para os moradores da região. Sobretudo, propor novas habitações coletivas na escala humana de até 5 pavimentos e fachadas ativas em áreas consolidadas ou lotes vagos para abrigar pessoas que trabalham na região, em busca da redução dos deslocamentos e necessidade de vaga para estacionamento.</p>  <p>35. Criar novos equipamentos públicos de educação e de gestão participativa;</p> <p>36. Conectar as áreas habitacionais formando um conjunto único através da redução dos veículos citada no item 10 e criação de eixo verde pedonal que liga o Parque Linear citado no item 3, ao eixo da linha férrea citada no item 21.</p>
INTERESSES COLETIVOS	Presença da Faculdade Estácio de Sá (Instituição privada com cursos de graduação e pós graduação), Câmara dos Vereadores e quadra da antiga CPP não condiz, nem dialoga com os atrativos e espaços da região, ou encontra-se degradada e subutilizada.	Área 01 e 03: Av. Independência, Rua 67A e Rua 44	 <p>37. Integrar os edifícios ao eixo da linha férrea citada no item 21, para facilitar o acesso e integração com os espaços propostos e promover atividades de extensão usando os espaços e cotidianos urbanos como laboratório e a educação política da população através participação popular na reuniões plenárias da Câmara dos Vereadores;</p> <p>38. Realizar reformas nas fachadas, criar praça local de acesso convidativo e criar Escola profissionalizante na antiga CPP com integração direta com a faculdade;</p>
	Moradores e proprietários dependem de ações do poder público para realizar ações de melhoria ao bairro.	Área 01: Praça do trabalhador	<p>39. Criar o Centro de gestão e valorização da cultura popular para dar apoio e gerenciamento aos espaços públicos e atividades proposta, no edifício do item 26.</p>



- TERMINAL RODOVIÁRIO
- TERMINAL URBANO
- CAMÁRA DOS VEREADORES
- FACULDADE ESTÁCIO DE SÁ
- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- GALPÃO SUBUTILIZADO

DESAPROPRIAR PARA FUTURAS INTERVENÇÕES

MICRO INTERVENÇÕES EM FACHADAS ATIVAS E INATIVAS

VALORIZAR COMÉRCIO LOCAL

TORNAR ACESSÍVEL O PASSEIO PÚBLICO

HORTAS

CMEI

HAB. COLETIVA, NA ESCALA HUMANA (ABRIGAR TRABALHADORES)

CENTRO COMUNITÁRIO E COMÉRCIO LOCAL

VIA DE CONEXÃO PEDESTRE E CICLISTAS

RESTAURAR, USO CULTURAL

INTEGRAR

AGRUPAR

NOVA ESTRUTURA PARA FEIRA

REFORMAR PROMOVER EXTENSÃO UNIV.

INTEGRAR

H.CICLOVIA

EIXO LINHA FÉRREA RUA COMPARTILHADA

PARTICIPAÇÃO POPULAR NAS REUNIÕES PLENÁRIAS

REQUALIFICAR, AGRUPAR EM 2

MANTER GALPÃO INDUSTRIAL GERENC. POPULAR DOS ESPAÇOS PÚBLICOS E ATIVIDADES

ESCOLA PROFISSIONALIZANTE

SISTEMA DE VIAS A E B

VIA ARTERIAL CONTORNO E

ESCOLA PÚBLICA P

APP PARQUE LINEAR A

SIST. INTEGRADO DE TRANSPORTE EIXO BRT NORTE SUL H

RUA COMPARTILHADA 30km/h CALÇADÃO L

HAB. COLETIVA, NA ESCALA HUMANA (ABRIGAR TRABALHADORES) P

AUMENTAR ARBORIZAÇÃO, ILUMINAÇÃO J

ORGANIZAR LETREIROS E FACHADAS L

ENTRETENIMENTO M

PEDÁGIO URBANO F

CONECTAR EXTENDER

MATERIAL PERMEÁVEL NO ASFALTO E CANALIZAÇÃO B

PLANTAR ÁRVORES PARA EVITAR ILHAS DE CALOR B

CONECTAR EXTENDER

CONECTAR EXTENDER

CONECTAR EXTENDER

CONECTAR EXTENDER

CONECTAR EXTENDER

CONECTAR EXTENDER

01
Estudo do lugar e Plano de ações

02
Ações de desapropriação para futuras intervenções

03
Reestruturação do Sistema viário e traçado urbano com Sistema de ruas A e B

04
Rearticulação do Sistema das áreas verdes e permeáveis

05
Plano de arborização

06
Intervenção em edifícios históricos e criação de novas edificações

07
Proposta de criação de novos espaços públicos

6.3 - NORTE FERROVIÁRIO - INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PARA PESSOAS

PROCESSO DE INTERVENÇÕES

O Plano urbanístico foi desenvolvido a partir do processo sequencial de intervenções e atitudes a serem tomadas. Se inicia pelo estudo do lugar, com análises do espaço urbano em diversas escalas e temáticas, em busca do diagnóstico preciso e a elaboração sintética do Plano de ações. Feito isso, foi necessário o estudo, demarcação e levantamento quantitativo das áreas que serão necessárias ações de desapropriação de edifícios e moradias, prevendo a criação de

zonas habitacionais para abrigar as famílias remanejadas.

As intervenções se iniciam a partir da Reestruturação do Sistema viário e traçado urbano com a implantação do sistema de ruas A e B, que redistribui o fluxo de circulação e transforma às ruas e o passeio público em espaços convidativos à pessoas. Na sequência foi elaborada a Rearticulação do Sistema das áreas verdes e permeáveis, buscando a valorização e respeito ao meio ambiente e solução aos problemas de degradação e drenagem. Em paralelo ao sistema de áreas verdes também foi elaborado o Plano de arborização urbana com a valorização das vegetações existentes e proposta de novas.

Em menor escala, foram realizadas intervenções nos edifícios históricos da antiga Estação Ferroviária e do Terminal Rodoviário, além da criação de novos edifícios para dar suporte às ações urbanísticas como as novas unidades habitacionais e conseqüentemente novos equipamentos públicos (escola, centro comunitário e comércio local para suprir a nova demanda populacional), escola técnica fazendo conexão com a Faculdade Estácio de Sá e o Terminal Urbano para dar suporte ao Eixo Brt Norte Sul.

Por fim foram elaboradas propostas de criação de novos espaços públicos, como Parques, praças locais e áreas privadas ou internas.

Figura 191. Proposta para Eixo espaços públicos, patrimônio e memória. Na imagem, uma vista da intervenção na Praça do trabalhador com antiga Estação Ferroviária restaurada. Fonte: Acervo pessoal, 2017

EDIFÍCIOS EXISTENTES:

- 01 - TERMINAL RODOVIÁRIO + SHOP. POPULAR
- 02 - SHOPPING POPULAR + HOTEL
- 03 - SHOP. DA CONSTRUÇÃO
- 04 - HABITAÇÃO COLETIVA
- 05 - HIPERMERCADO
- 06 - CÂMARA DOS VEREADORES
- 07 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 08 - FACULDADE ESTÁCIO
- 09 - SUBSTACÇÃO CELG

PROGRAMAS E AÇÕES:

MEIO AMBIENTE

- ÁREAS PERMEÁVEIS (DRENAGEM URBANA):
- JARDINS DE CHUVA
- ÁREAS VERDES (CANTEIRO CENTRAL, VIÁRIO, PARQUES E PRAÇAS)
- 10 - PARQUE URBANO CAPIM PUBA (APP)
- 11 - PARQUE URBANO MUTIRAMA
- 12 - PRAÇA LOCAL
- ARBORIZAÇÃO EXISTENTE
- ARBORIZAÇÃO PROPOSTA

MOBILIDADE URBANA

- ADEQUAÇÃO SISTEMA VIÁRIO (VIAS TIPO A E B):
- CICLOVIA
- EIXO DE CONEXÃO (RUA COMPARTILHADA)
- EIXO COMÉRCIO POPULAR (RUA COMPARTILHADA)
- EIXO BRT (CORREDOR EXCLUSIVO DE ÔNIBUS)
- ESTACIONAMENTO (ÁREA CONTROLADO POR PARQUÍMETRO)
- 13 - TERMINAL URBANO
- 14 - PLATAFORMA BRT (EMB. E DESEMB. PASSAGEIROS)

ESPAÇO PÚBLICO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA

- EIXO LINHA FERREA
- EIXO TERMINAL RODOVIÁRIO
- PRAÇA DO TRABALHADOR
- 07 - CENTRO ESTAÇÃO CULTURAL
- ESPLANADA DE EVENTOS
- 15 - ANEXO CONTEMPORÂNEO - MARQUISE
- 16 - CENTRO DE VALORIZAÇÃO DA CULTURA POPULAR
- PRAÇA POPULAR - FEIRA HIPPIE

ATIVIDADES ECONÔMICAS:

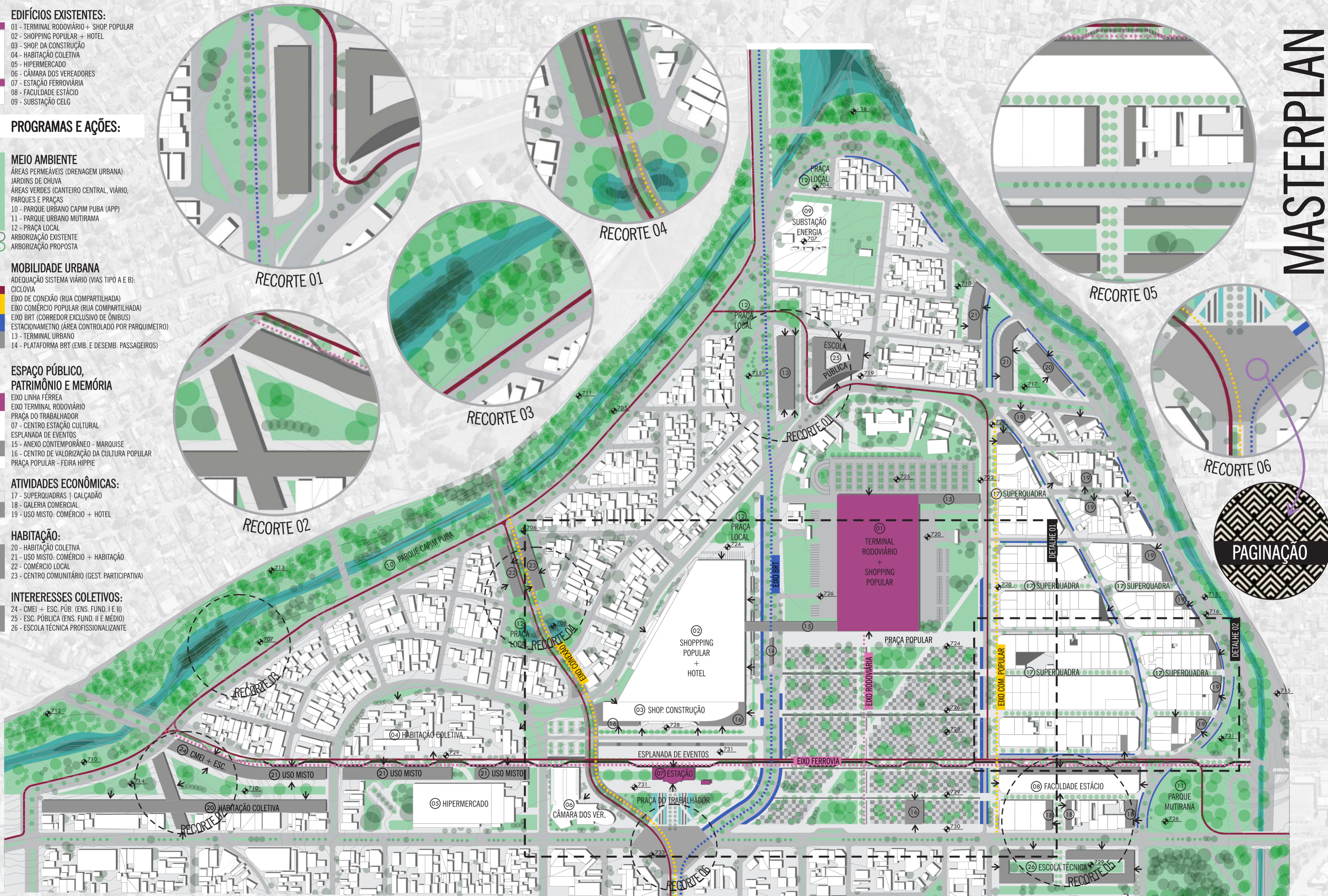
- 17 - SUPERQUADRA | CALÇADÃO
- 18 - GALERIA COMERCIAL
- 19 - USO MISTO: COMÉRCIO + HOTEL

HABITAÇÃO:

- 20 - HABITAÇÃO COLETIVA
- 21 - USO MISTO: COMÉRCIO + HABITAÇÃO
- 22 - COMÉRCIO LOCAL
- 23 - CENTRO COMUNITÁRIO (GEST. PARTICIPATIVA)

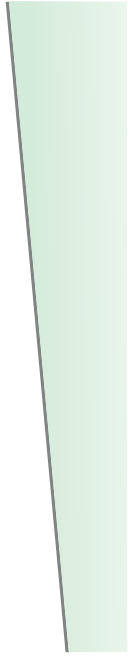
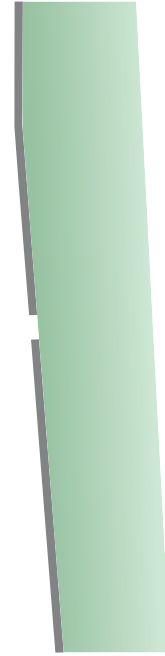
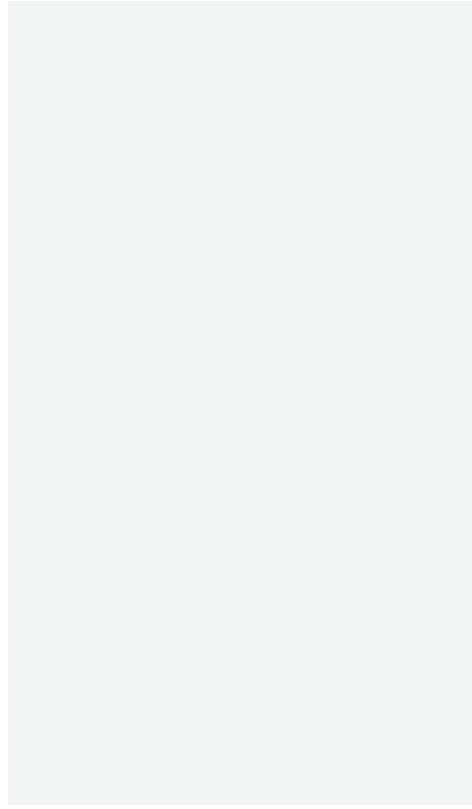
INTERESSES COLETIVOS:

- 24 - CMEI + ESC. PÚB. (ENS. FUND. I E II)
- 25 - ESC. PÚBLICA (ENS. FUND. II E MÉDIO)
- 26 - ESCOLA TÉCNICA PROFISSIONALIZANTE



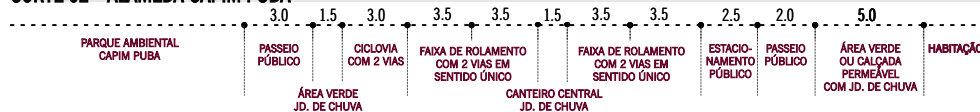
ESCALA: 1/4000







CORTE 02 - ALAMEDA CAPIM PUBA



RECORTE 02 - ALAMEDA CAPIM PUBA

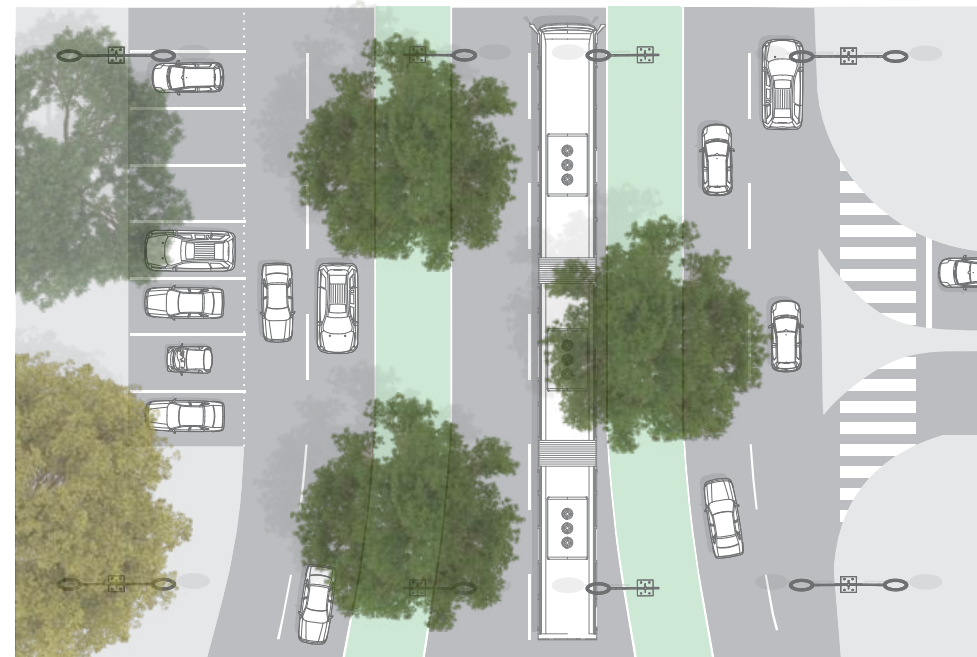
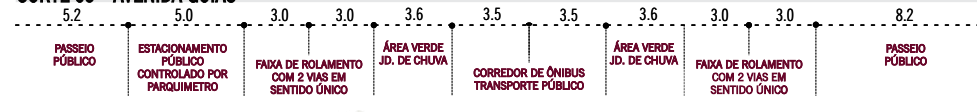


VIAS TIPO "A" - CIRCULAÇÃO ARTERIAL 01 - VELOCIDADE 60km/h

Vias arteriais com priorização do fluxo intenso de veículos particulares. São separadas por canteiro central e possuem semáforos, faixas de pedestre, faixas paralelas com ciclovia/ciclofaixa e áreas de estacionamento público. Possuem convite a caminhabilidade no passeio público da área residencial e do Parque.



CORTE 03 - AVENIDA GOIÁS



RECORTE 03 - AVENIDA GOIÁS

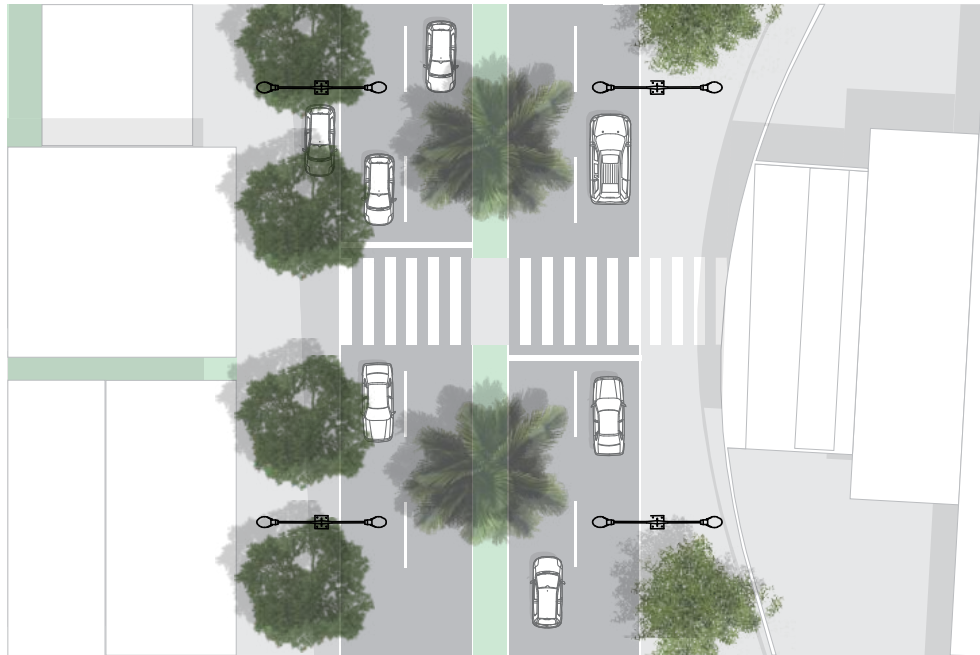
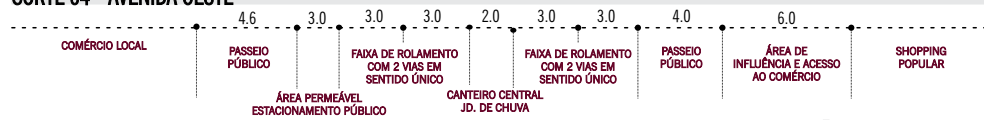


VIAS TIPO "A" - CIRCULAÇÃO ARTERIAL 02 - VELOCIDADE 60km/h

Vias com priorização do fluxo intenso de veículos particulares e ao transporte público. São separadas por canteiros e corredores exclusivos de ônibus em ambos os sentidos e possuem semáforos, faixas de pedestre, estações de embarque e desembarque de passageiros e áreas de estacionamento público.



CORTE 04 - AVENIDA OESTE



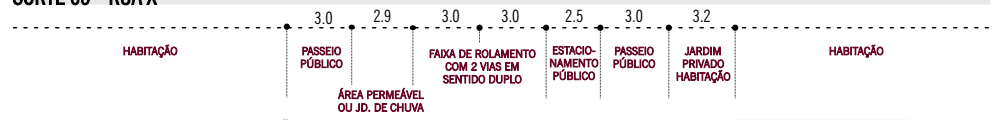
RECORTE 04 - AVENIDA OESTE

VIAS TIPO "A" - CIRCULAÇÃO COLETORA - VELOCIDADE 40km/h

Vias com priorização do fluxo de veículos particulares, porém com menor intensidade. São destinadas ao acesso e coleta de fluxo das vias arteriais e possuem velocidade reduzida, semáforo em pontos nodais, faixas de pedestre e estacionamento público. Podem conter canteiro central.



CORTE 05 - RUA X



RECORTE 05 - RUA X

VIAS TIPO "B" - CIRCULAÇÃO LOCAL - VELOCIDADE 30km/h

Vias com menor prioridade ao fluxo de veículos particulares, destinadas ao acesso e circulação de atividades locais como habitação, comércio e serviços. Possuem velocidade reduzida, faixas de pedestre, estacionamento público e arborização/sombreamento abrindo o convite aos pedestres e ciclistas.



CORTE 06 - EIXO DE CONEXÃO

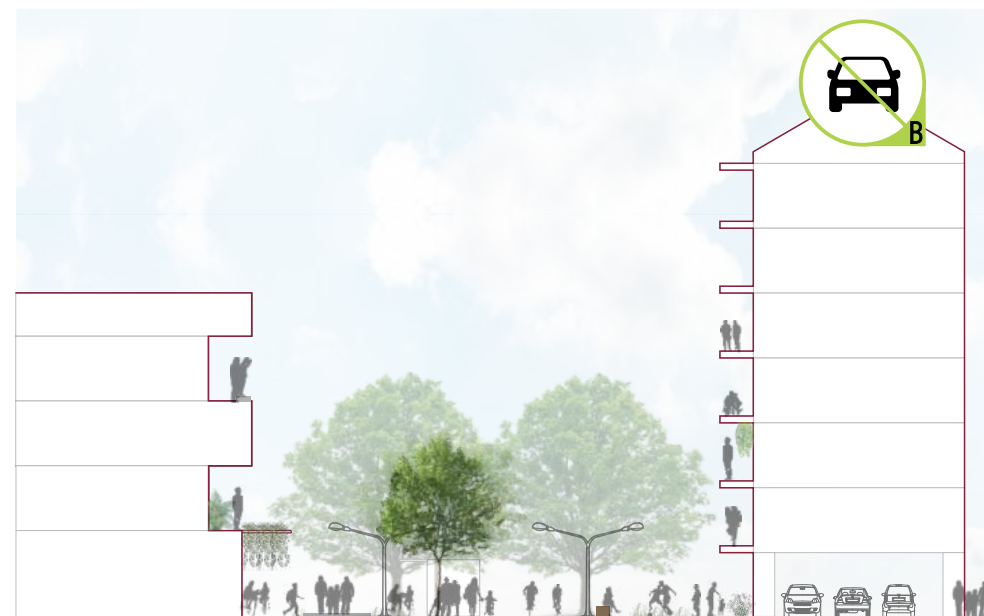


RECORTE 06 - EIXO DE CONEXÃO

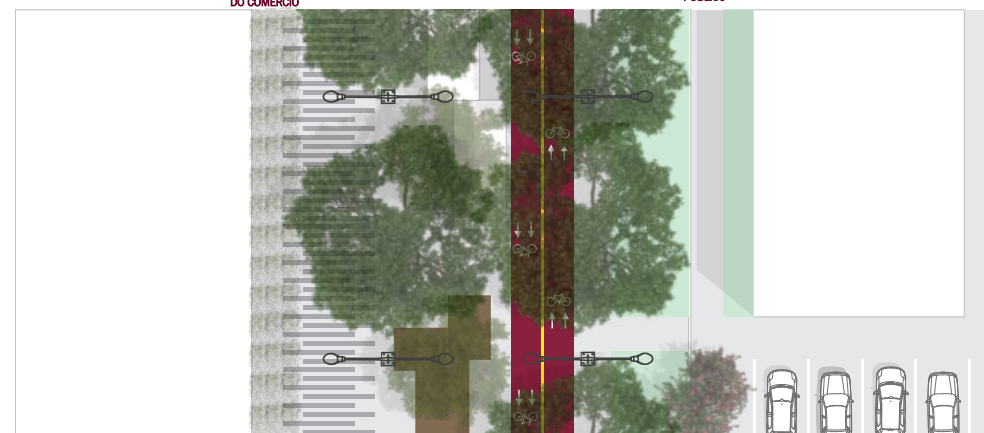
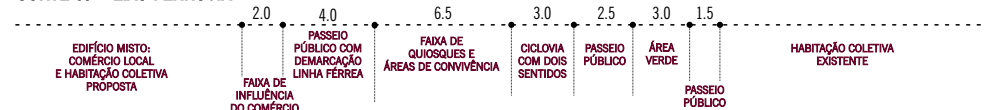


VIAS TIPO "B" - COMPARTILHADAS - VELOCIDADE 30km/h

Vias compartilhadas com veículos particulares, ciclistas e pedestres. Possuem velocidade reduzida e são aplicadas técnicas de traffic calming como implantação de lombofaixas nos cruzamentos e separação de usos pela paginação de piso ou uso de balizadores tipo frade.



CORTE 07 - EIXO FERROVIA



RECORTE 07 - EIXO FERROVIA



VIAS TIPO "B" - CIRCULAÇÃO PEDESTRE - PROIBIÇÃO DE VÉICULOS

Vias de circulação exclusiva de pedestres e ciclistas com proibição de transição de veículos. Possuem subdivisões de circulação entre faixas livre, de influência do comércio e de áreas verdes ou jardins de chuva. Seu desenho, dimensões, sombreamento e fachadas ativas favorecem a caminhabilidade e o convívio social.



Figura 193: Vista da proposta com microintervensões nas fachadas ativas e inativas, com apropriação de espaços subutilizados e criação de jardim de chuva, área verde e piso drenante no passeio público e área habitacional que permeia a via Tipo A - arterial, de frente ao Parque Capim Puba. . Fonte: Acervo pessoal, 2017

REARTICULAÇÃO DO SISTEMA DAS ÁREAS VERDES E PERMEÁVEIS

O novo sistema de áreas verdes e permeáveis conquista para a região uma nova realidade em qualidade ambiental pois altera consideravelmente os índices de permeabilidade do solo, deixando fluída e eficiente a drenagem urbana e resgata o leito dos córregos, nascentes e matas ciliares. O sistema é aplicado em diferentes proporções, desde a criação de parques ambientes, áreas verdes como praças, espaços públicos e privado ou de acompanhamento viário, até áreas menores e distribuídas em todo o trecho de intervenção como os jardins de chuva e áreas permeáveis com uso de piso drenante em espaços públicos, ruas e passeio público.

O parques ambientais Capim Puba e Mutirama que se apropriam de áreas de proteção permanente, sob o leito e nascente dos córregos, recebem o reflorestamento e aplicação da faixa de app, remoção da barreira que retifica o leito e aumento na largura do curso d'água com formação de lagos e também contam com formação de áreas de mata fechada.

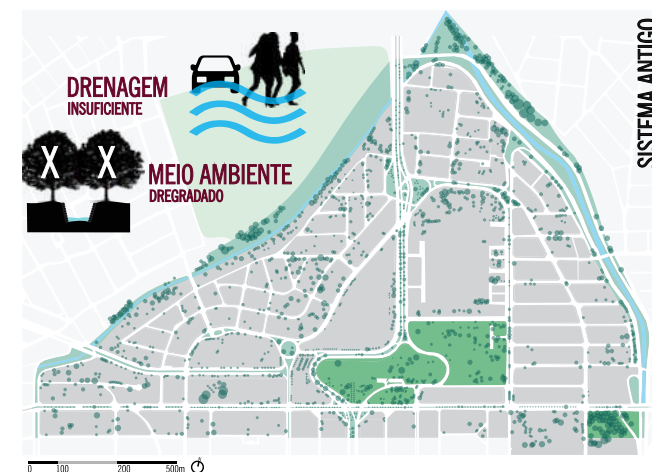


Figura 194: Mapa com sistema de áreas verdes e livres atual da região Norte ferroviário. Objeto de comparação com a proposta. Fonte: Acervo pessoal, 2017

Com a reestruturação do sistema viário e traçado urbano, muitas vias foram redimensionadas devido sua caixa viária não funcional, sobrando áreas que se agregaram ao passeio público e puderam ser utilizadas para a implantação de jardins de chuva e pisos drenantes.

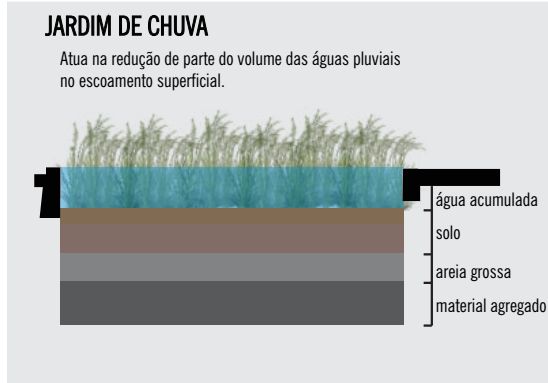
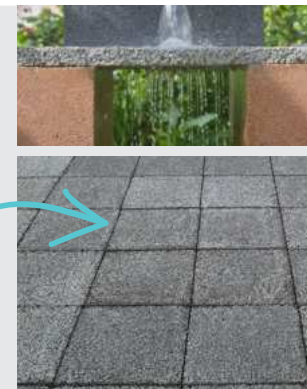
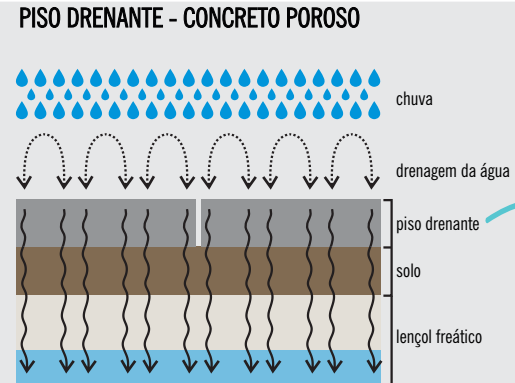
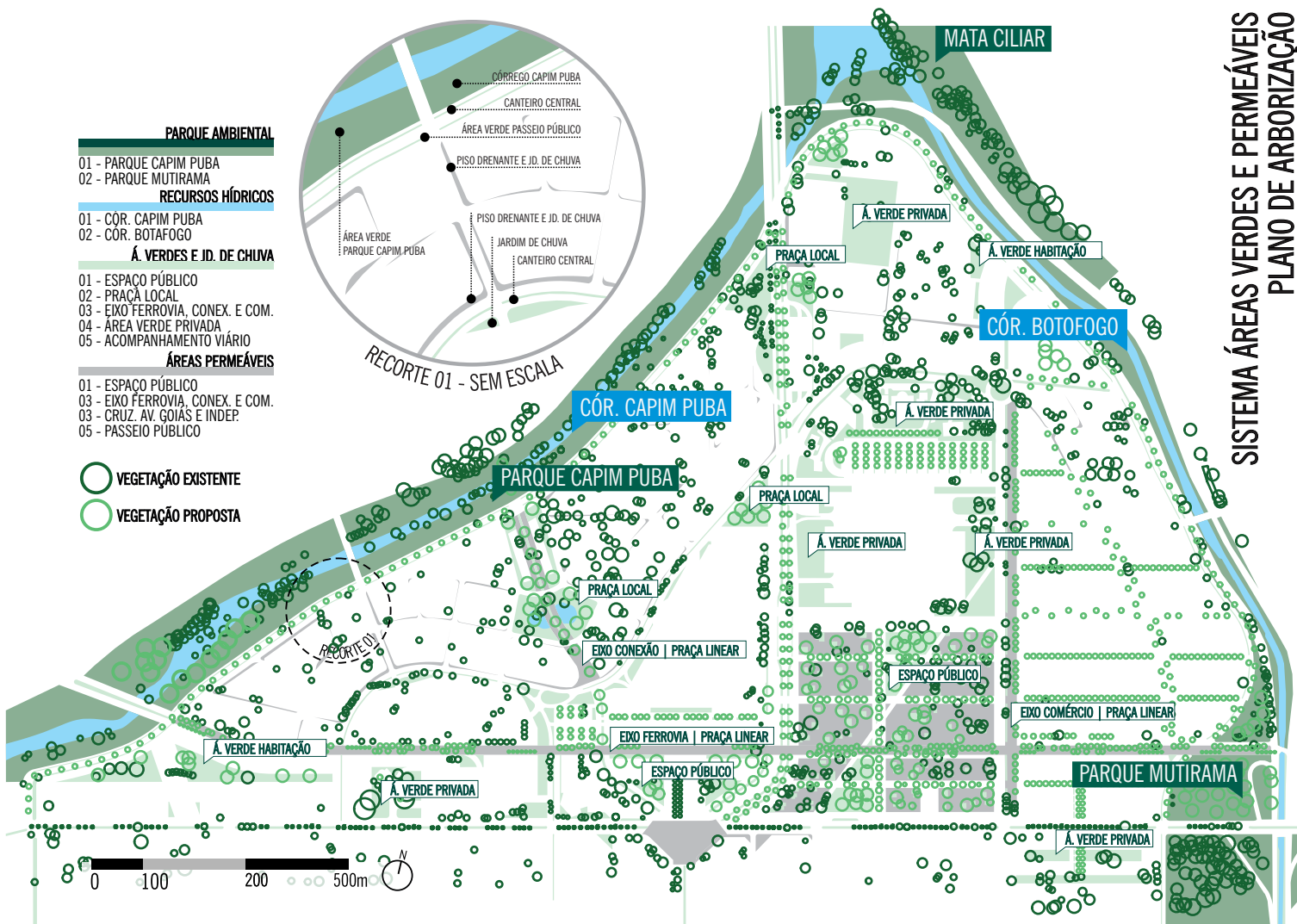


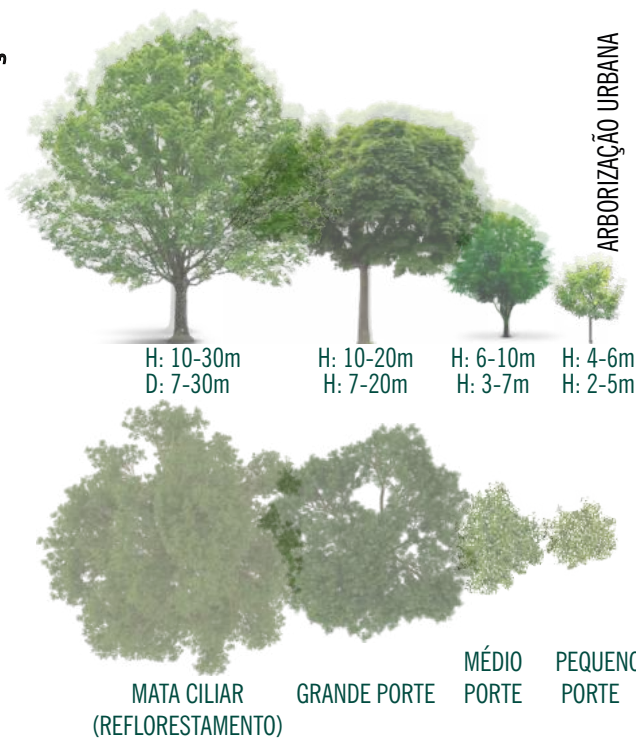
Figura 195: Corte esquemático do jardim de chuva. Fonte: Acervo pessoal, 2017.



Figuras 196, 197, 198: Esquema de fluxo de água da chuva no solo com uso do Piso drenante de concreto poroso | Demonstrativo de permeabilidade da água no solo em uma placa de piso drenante | Imagem do piso em placas de 1x1m em tons naturais de concreto. Fonte: Desconhecida



SISTEMA ÁREAS VERDES E PERMEÁVEIS PLANO DE ARBORIZAÇÃO



Foram utilizadas vegetações de reflorestamento na área de preservação ambiental e matas ciliares, árvores de grande porte nos espaços públicos e áreas verdes privadas, árvores de médio porte nos canteiros centrais, eixos de pedestre, ciclovias e estacionamento, e árvores de pequeno porte nos passeios públicos.

PRAÇA DO TRABALHADOR | PRAÇA POPULAR

65

A intervenção na Praça do trabalhador propõe apropriação do espaço público com a valorização da memória patrimonial, reativando e resgatando as características históricas nos edifícios da antiga Estação, Terminal rodoviário e na linha férrea, além de reestruturar o espaço para que a feira, um importante patrimônio da cultura popular, aconteça em melhores condições ao trabalhador e aos consumidores.

A Praça foi agrupada em duas unidades com usos distintos, uma mais voltada a contemplação do patrimônio e atividades culturais e outra para o acontecimento da feira e de atividades livres, esportivas, eventos e convívio social. A circulação é definida por eixos, o principal de contemplação do patrimônio, os secundários de fluidez do espaço com conexões bem definidas e o intermediário para garantir a permeabilidade em curtas distâncias.

As áreas verdes são consequências dos eixos de circulação e da arborização existente.

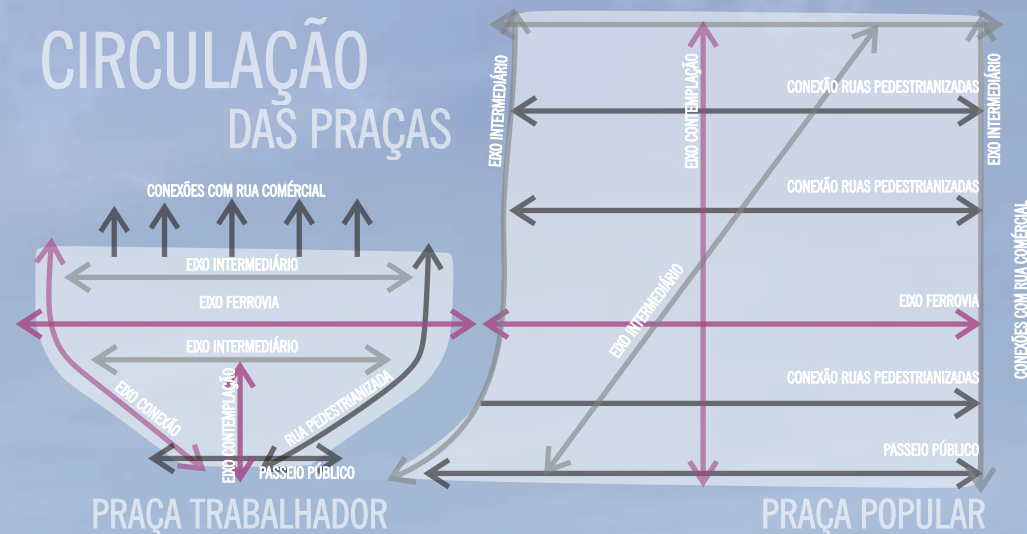
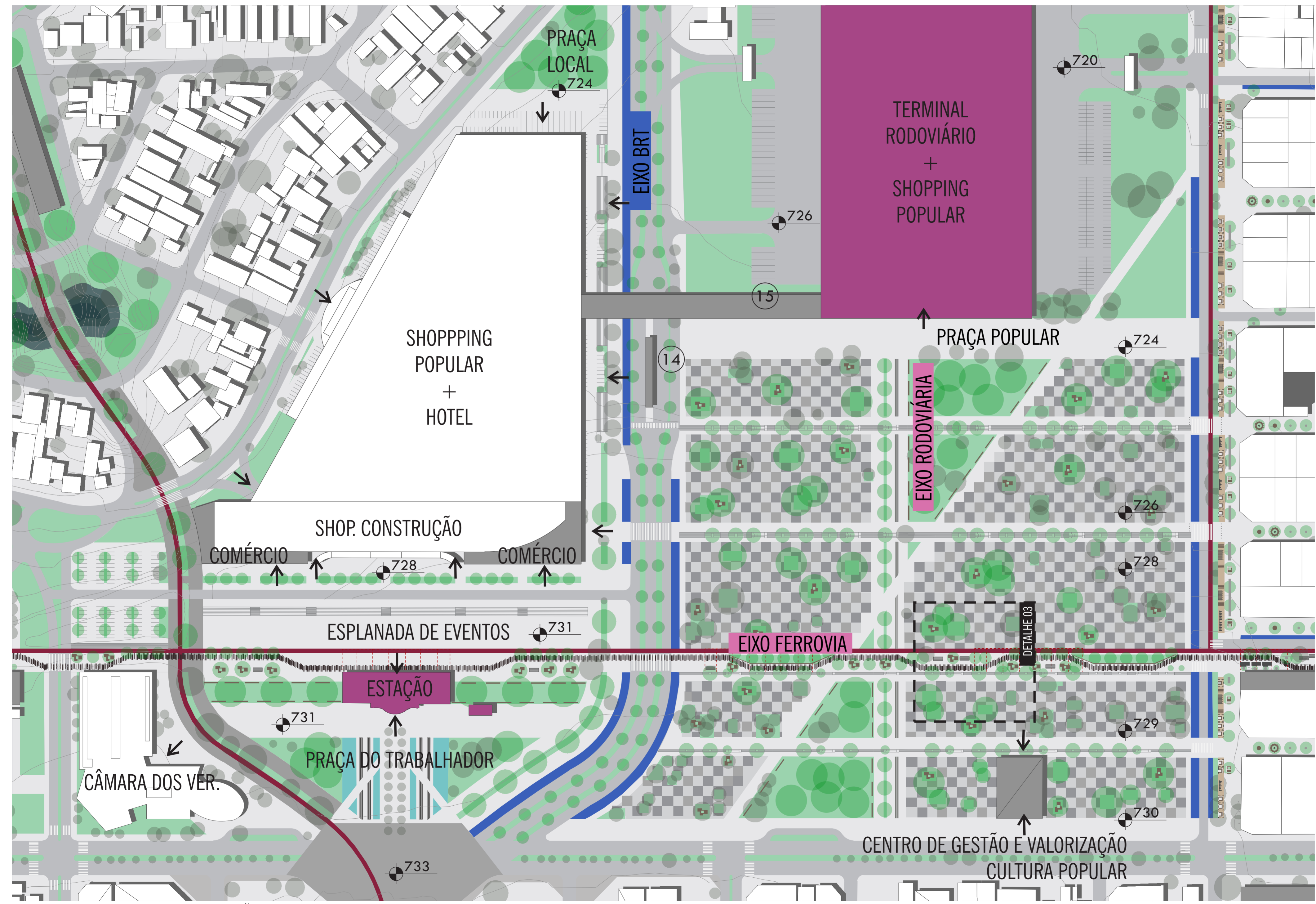


Figura 199: Diagrama de circulação das praças. Fonte: Acervo pessoal, 2017



Figura 200: Proposta de intervenção na Praça popular, onde acontece a Feira Hippie, com criação de áreas verdes para explorar vegetações existentes se adequando à nova ordenação do espaço da feira. No centro da vista, a estrutura metálica e a praça linear que marcam o antigo Eixo da ferrovia. Na parte superior direita, o Terminal Rodoviário restaurado e na parte superior esquerda, a Estação ferroviária com uso cultural e restaurada. Fonte: Acervo pessoal, 2017



ESCALA: 1/1500





Figura 201: Vista da proposta de circulação interna, barraca de produtos desmontável e modular e área verde banco e vegetação no fundo. Fonte: Acervo pessoal, 2017

FEIRA HIPPIE

A organização espacial das barracas da Feira Hippy parte do princípio de uma malha de 3x3m que é disposta no piso da Praça popular. Com esta paginação se torna prática e econômica a instalação da feira. O espaço possui áreas de circulação intra-barracas para caminhar e realizar as compras com conforto, áreas de circulação livre de fácil e ágil acesso e que se conectam com ruas de pedestre do comércio popular para facilitar a integração nos meios de compras distintos (feira, galerias, shopping popular). Além disso, a Praça conta com uma ciclovia e bicicletas compartilhadas e todos os espaços de circulação são acessíveis à portadores de necessidades especiais.

As áreas verdes também foram organizadas a partir da malha, inicialmente integrando as vegetações existentes e em seguida com as propostas. Estas possuem área de convivência e descanso.

O eixo da ferrovia, praça linear que passa pela feira integrando-a com atividades de lazer e área de alimentação.



Figura 202: Vista aérea de um trecho da Feira Hippy na Praça do trabalhador. Fonte: Desconhecida, 2017

BANCA FEIRA
MALHA 3x3m

ÁREA VERDE

BANCO COM ÁRVORE

CIRCULAÇÃO LIVRE

CICLOVIA

ESTRUTURA METÁLICA
ELEMENTO MARCANTE

PAGINAÇÃO TRILHOS

ARQUIBANCADA

ESCADA

RAMPA

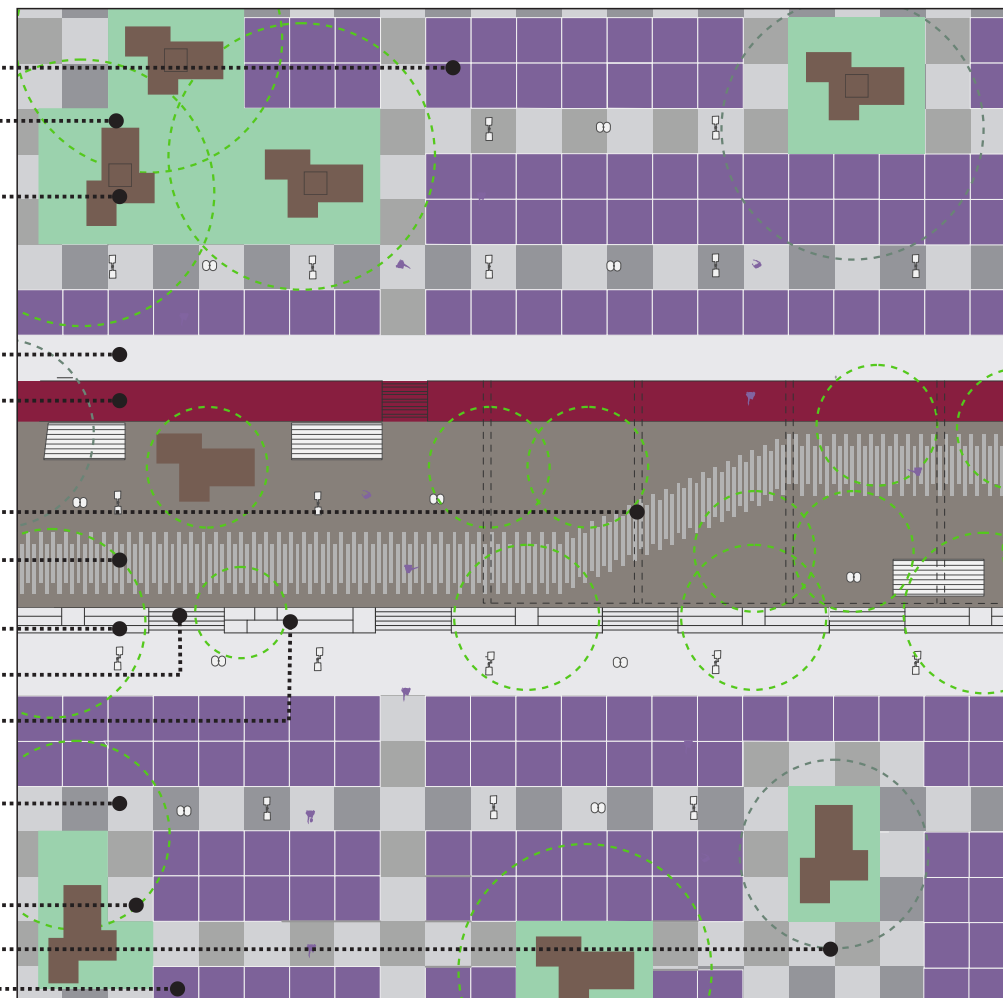
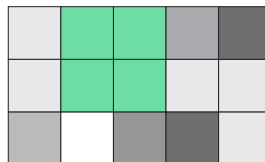
CIRCULAÇÃO INTERNA

VEGETAÇÃO EXISTENTE

VEGETAÇÃO PROPOSTA

BANCA FEIRA

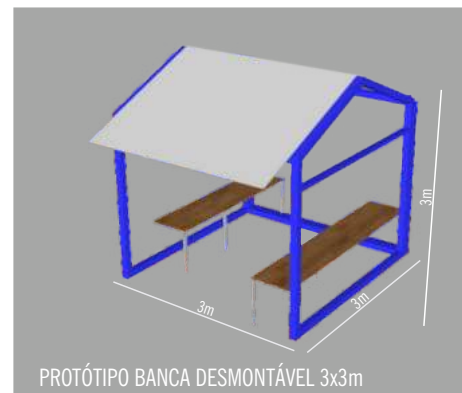
MALHA
3X3m



DETALHE 03

DISPOSIÇÃO FEIRA HIPPIE

ESCALA: 1/750



PROTÓTIPO BANCA DESMONTÁVEL 3x3m



EXEMPLO DE ESCADARIA COM ARQUIBANCADA UTILIZADA



Figura 203: Vista da proposta do calçadão de pedestre da Av. 44 - Centro de comércio popular, com faixa de circulação livre, arborização e sombreamento, quiosques, bancas de vendedores ambulantes, sistema de bicicleta compartilhada e ciclovia. Fonte: Acervo pessoal, 2017

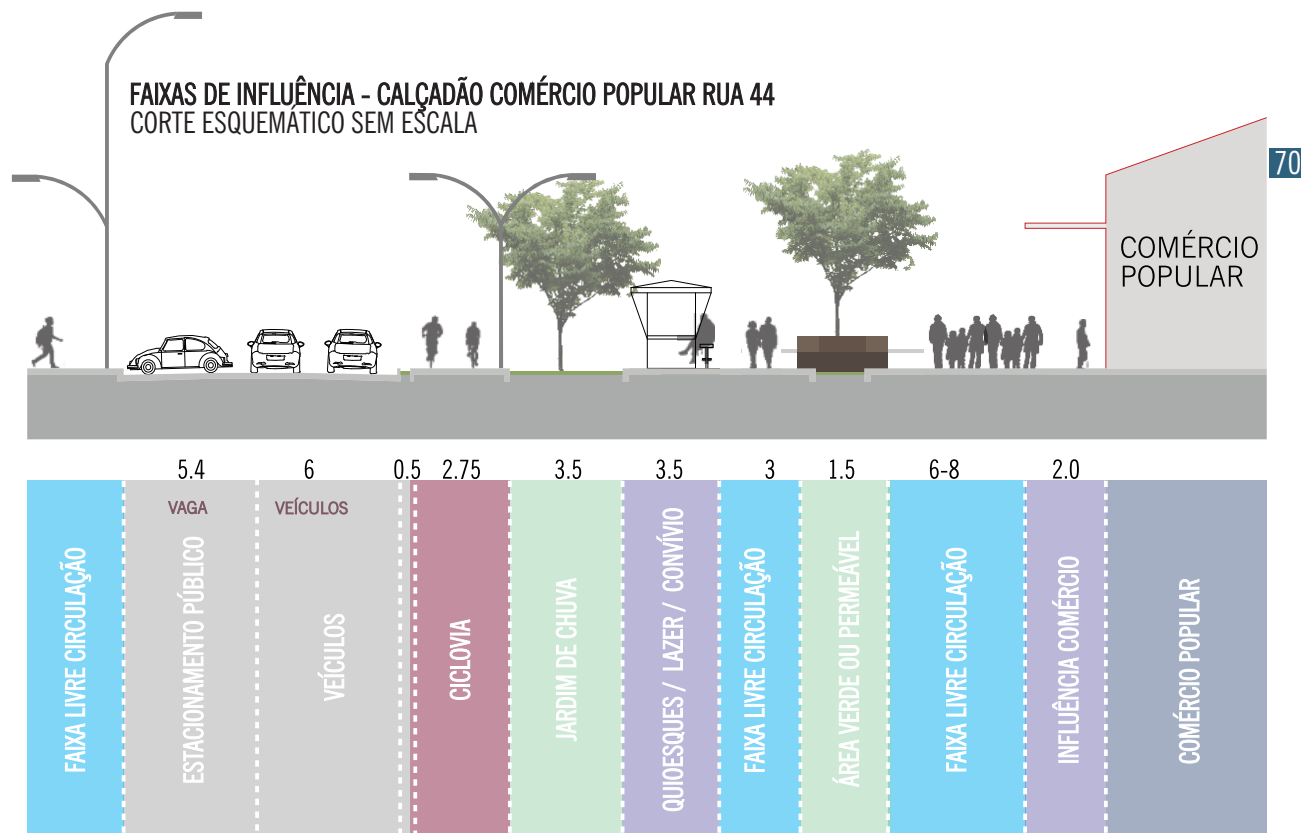
COMÉRCIO POPULAR

A proposta para o comércio popular parte inicialmente pela intervenção do sistema viário. Para este trecho foi necessário ter uma atenção maior, devido ao grande fluxo gerado e competição entre pessoas e veículos atraídos pelos diferentes atrativos, sobretudo, pelo pólo de comércio popular. A lançar um convite maior as pessoas, que são o público alvo do comércio e reduzir a demanda dos automóveis em equilíbrio.

Baseado no modelo Supermanzas de Barcelona, as quadras deste trecho foram reformuladas, criando agrupamentos de duas à três quadras, assim o fluxo dos veículos fica limitado ao perímetro e foram criadas zonas pedestralizadas, como ruas e calçadões que permitem apenas o acesso de veículos locais de residências ou de acesso à estacionamento no meio da quadra. O calçadão criado possui divisão entre faixa de influência do comércio, faixa livre de circulação, áreas verdes e permeáveis e faixa de quiosques e atrativos. Além disto, também foram lançadas diretrizes para evitar a prática de poluição visual, com padronização de letreiros, banners, toldos e todo elemento de publicidade, desenvolvido com base no manual Cidade Limpa de São Paulo, Brasil.

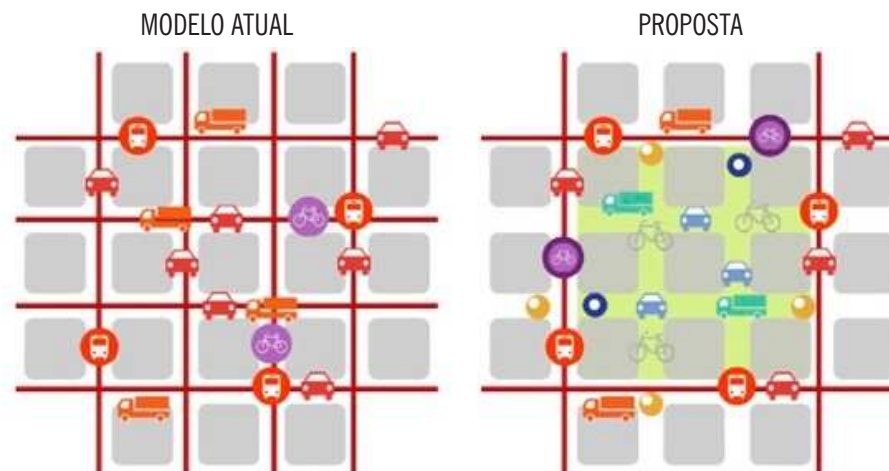


Figura 204: A foto atual da Rua 44 - Comércio popular, mostra a grande competição entre pessoas e veículos pelos espaços de circulação, numa área de intenso fluxo. **Fonte:** Desconhecida, 2017

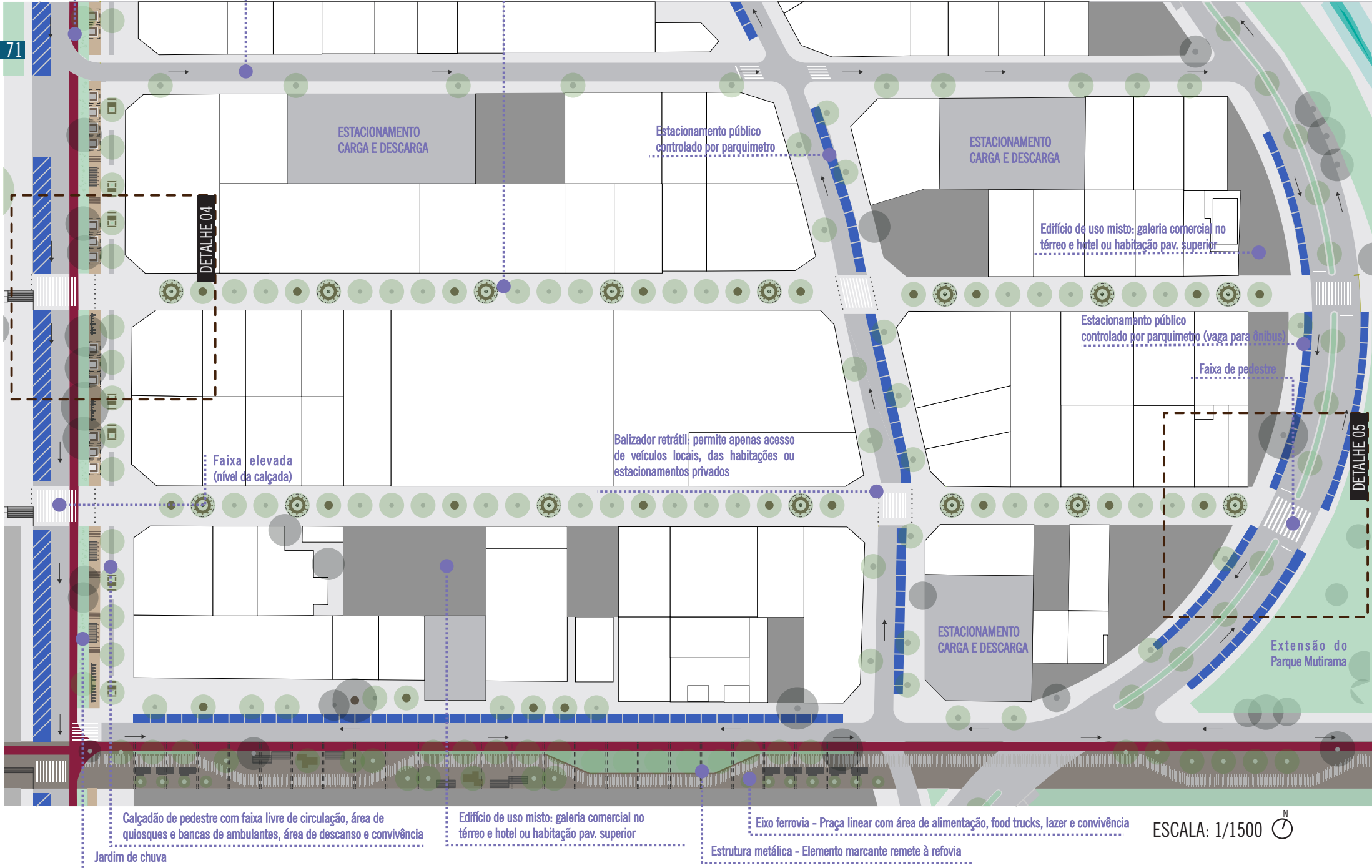


MODELO SUPERMANZANAS - BARCELONA 2013-2018

REFERÊNCIA



COMÉRCIO POPULAR DETALHE 02



Ciclovía com pontos de bicicletário e bicicletas compartilhadas

Estacionamento e área de serviço para carga e descarga da quadra

Via tipo B - Pedestrianizada
Possui faixa livre de circulação, quiosques e descanso

71

ESTACIONAMENTO CARGA E DESCARGA

Estacionamento público controlado por parquímetro

ESTACIONAMENTO CARGA E DESCARGA

Edifício de uso misto: galeria comercial no térreo e hotel ou habitação pav. superior

DETALHE 04

Estacionamento público controlado por parquímetro (vaga para ônibus)

Faixa de pedestre

Faixa elevada (nível da calçada)

Balizador retrátil: permite apenas acesso de veículos locais, das habitações ou estacionamentos privados

DETALHE 05

ESTACIONAMENTO CARGA E DESCARGA

Extensão do Parque Mutirama

Calçadão de pedestre com faixa livre de circulação, área de quiosques e bancas de ambulantes, área de descanso e convivência

Edifício de uso misto: galeria comercial no térreo e hotel ou habitação pav. superior

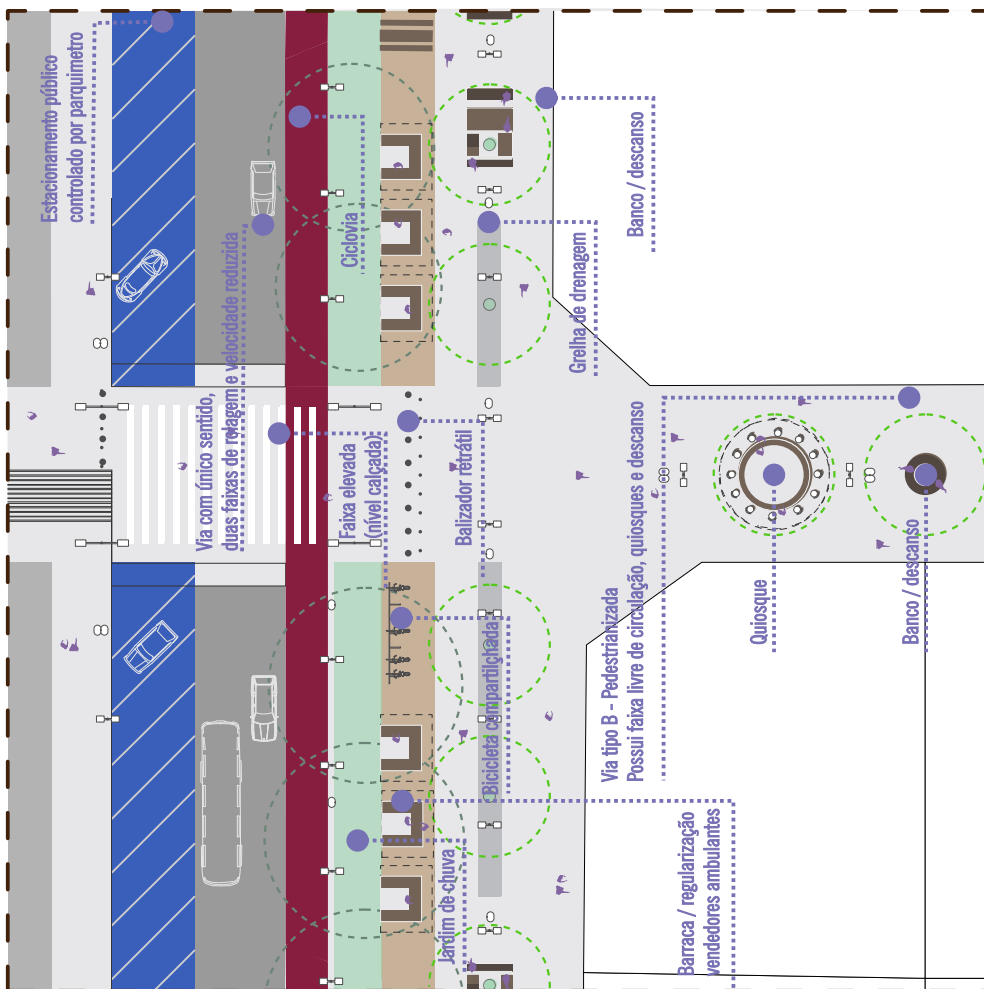
Eixo ferroviário - Praça linear com área de alimentação, food trucks, lazer e convivência

Estrutura metálica - Elemento marcante remete à refovia

ESCALA: 1/1500

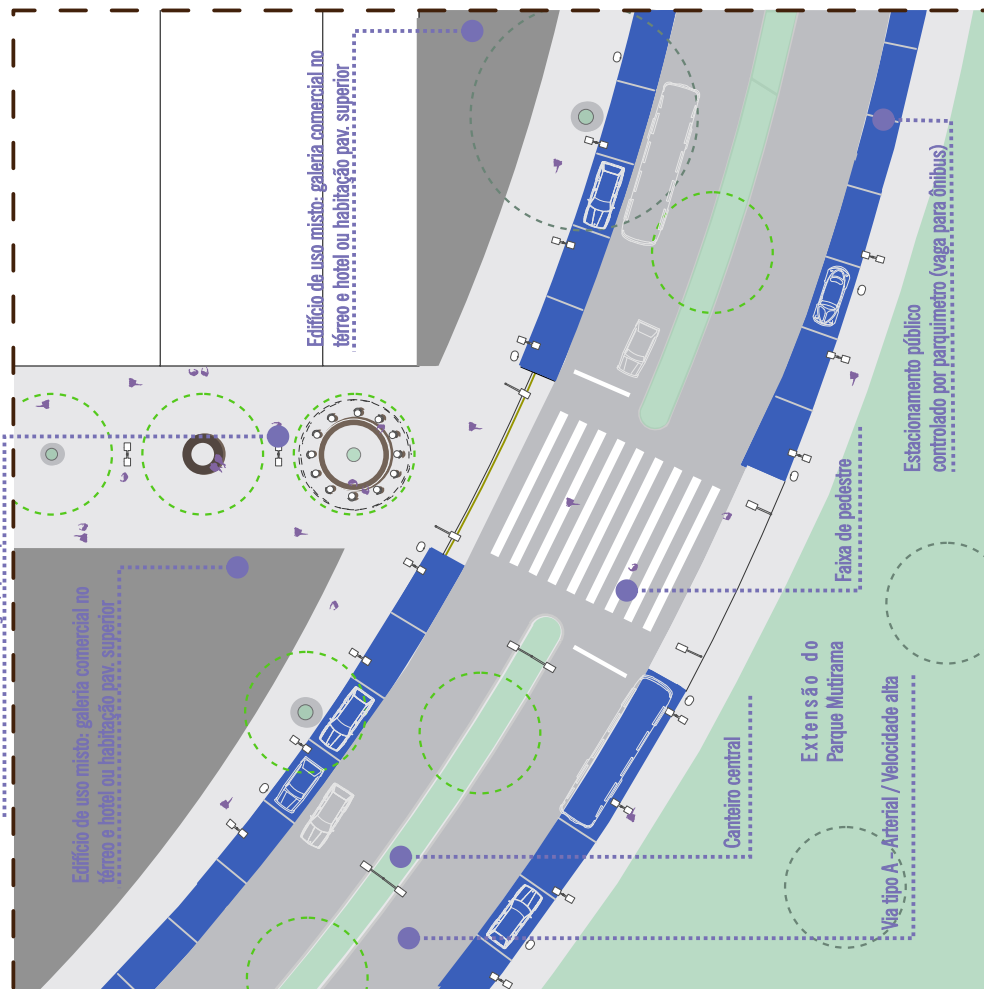
COMÉRCIO POPULAR DETALHE 04

ESCALA: 1/750



COMÉRCIO POPULAR DETALHE 05

ESCALA: 1/750



BONS EXEMPLOS: Sistema Parquímetro



Mobiliário urbano



Grelha drenante



Ponto de Food truck



Bicicletas compartilhadas UNIMED GOIANIA



REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CUEVAS, Maria Aparecida de Jesus. Praça do Trabalhador e Estação Ferroviária de Goiânia. Goiânia: Prefeitura Municipal de Goiânia, Secretária Municipal de Planejamento – SEPLAM, 2008.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. Tradução: Anita Di Marco. 2ª Ed. 280f. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. Goiânia: uma modernidade possível. Brasília: Ministério da Integração Nacional: Universidade Federal de Goiás, 2002, 177f.

GOUVÊA, Luiz Alberto. Biocidade: conceitos e critérios para um desenho ambiental urbano, em localidades de clima tropical de planalto. São Paulo: Nobel, 2003. 174 p, il.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. – 3ª Ed. – São Paulo: Editora WMF. Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades). 532f.

KARSSENBERG, Hans; [et al]. A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths. Tradução: Paulo Horn Regal e Renee Nycolaas. 340p. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

LYNCH, Kevin. A Imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. Goiânia uma concepção moderna e contemporânea: um certo olhar. 1ª Ed. Goiânia: Edição do Autor, 2001. v. 1. 266p.

MANSO, C. F. A. ; UNES, W. A. ; CUEVAS, M. A. J. ; PAIVA, K. C. . Art déco de Goiânia - acervo arquitetônico e urbanístico - VOLUME I - IDENTIFICAÇÃO. GOIÂNIA: EDITORAÇÃO DOS AUTORES, 2004 (Dossê de Tombamento Federal).

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard (Orgs.). Intervenções em centros urbanos. Objetivos, estratégias e resultados. Barueri, Manole, 2009.

SPECK, Jeff. Cidade Caminhável. Tradução: Anita Dimarco, Anita Natividade. 1ª Ed. 278p. São Paulo: Perspectiva, 2016.

TESES E DISSERTAÇÕES

BORGES, Larissy Barbosa. Entre sons, aromas e sabores: as feiras em Goiânia: história, referência cultura e hibridação entre o moderno e o tradicional. 2013. 175f. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - Iphan, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/489>>.

CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. A locomotiva nas fronteiras: o veículo das transformações em Goiás - 1913 - 1940. 2014. 205f. Tese (Doutorado em Ciências Ambientais) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014. Disponível em: <<http://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/3596>>.

COSTA, Carolina A. Alves de Moura. Estação Ferroviária de Goiânia: uma proposta de uso turístico. 2006. 105f. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão do Patrimônio Cultural) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2006. Disponível em: <<http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/2316>>.

LEMOS, Ana Maria Barboza. Portais Urbanos – Rodoviários. 2007. 159f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, .

2007. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/11043>>.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. Infraestrutura verde: uma estratégia de conexão entre pessoas e lugares. Por um planejamento urbano ecológico de Goiânia. 2010. 179f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-31052010-150556/pt-br.php>>.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

ABREU, Janisley Gomes. Trânsito de Goiânia e a transformação da paisagem: o caso do Setor Sul. Revista Acadêmica UNIFAN, v.1, p.38-56, 2015. Disponível em: <<http://revistas.unifan.edu.br/index.php/RevistaISE/article/view/85>>.

ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (Geografia), Porto, Portugal, v. XIV, p. 77-97, 2001. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ ficheiros/1609.pdf>>.

ALIPRANDI, Danielly Cozer. Participação Cidadã e Intervenção em Áreas Históricas Centrais. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2010, Vitória. Anuais eletrônicos. UFES, 2010. Disponível em: <<http://unuhostagem.com.br/ revista/rbeur/index.php/shcu/article/ view/1392/1365>>.

BOLETIM Nº015 - BRT EM GOIÂNIA, PROPOSTA DO BRT NORTE-SUL PARA GOIÂNIA. FÓRUM DE MOBILIDADE. 2015. Goiânia. Disponível em: <<http://forumdemobili dadermg.blogspot.com/2015/09/boletim-n015-brt-em-goiania-proposta-do.html>>.

BRANDÃO, Simone Buiate; RESENDE, Sandra Catharinne

Pantaleão. A influência da antiga linha férrea de Goiânia na configuração do tecido urbano dos bairros da região norte. In: XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2014, Brasília. Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2014. Disponível em: <<http://www.shcu2014.com.br/content/influencia-da-antiga-linha-ferrea-goiania-na-configuracao-do-tecido-urbano-dos-bairros-da>>.

CARVALHO, Gisélia Lima; WENDLAND, Simoni Miriam; GUIMARÃES MOTA, Ana Maria. O impacto da Feira Hippie no setor turístico-hoteleiro de Goiânia. Boletim Goiano de Geografia, [S.l.], v. 27, n. 3, p. 21, abr. 2008. ISSN 1984-8501. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/3827>>.

KARA JOSÉ, Beatriz. 'As intervenções 'res' - contribuindo para o debate'. In: Simpósio de Arquitetura e Urbanismo, 2012, São Paulo. SENAC. Campus Santo Amaro. Disponível em: <http://www1.sp.senac.br/hotsites/campus_santoamaro/Simposio_Arquitetura_Urbanismo/2012/arquivos/Beatriz_Kara.pdf>.

RIBEIRO, Cleusa Silva. Mudanças no uso do solo urbano no Entorno da Feira

Hippie em Goiânia - GO: o caso da Rua 44. XIII Encontro Nacional de Geógrafos. João Pessoa, 2002. Disponível em: <<https://observatoriogegoias.iesa.ufg.br/p/2340-artigos>>.

RODRIGUES, Donizete. Patrimônio Cultural, Memória Social e Identidade: uma abordagem antropológica. Revista Ubimuseum, n.01. Universidade da Beira Interior, Lisboa, Portugal. 2012. Disponível em: <<http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/docs/ubimuseum-n01-pdf/CS3-rodrigues-donizete-patrimonio-cultural-memoria-social-identidade-uma%20abordagem-antropologica.pdf>>.

ROSA, Claudia do Carmo; PORTELA, Mugiany Oliveira Brito. O shopping Estação Goiânia: propostas de estudo do consumo do espaço urbano. Forma Urbano: Seminário Internacional de Arquitetura, Tecnologia e Projeto / Universidade Estadual de Goiás. 2014. Disponível em: <<http://www.anais.ueg.br/index.php/siarq/article/view/4619/2695>>.



Terminal Rodoviário
Goiânia



ÍTALO CORREIA

NORTE FERROVIÁRIO

INTERVENÇÃO URBANÍSTICA PARA PESSOAS