



PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA (PROPE)
COORDENAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU (CPGSS)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM
DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL (MDPT)

**DESENHO URBANO E A PAISAGEM DA AVENIDA ANHANGUERA
DE GOIÂNIA: ENTRE A CONCEPÇÃO MODERNA E A TRADICIONAL**

DHYOGO SANTIS DELFINO

GOIÂNIA

2018

DHYOGO SANTIS DELFINO

**DESENHO URBANO E A PAISAGEM DA AVENIDA ANHANGUERA
DE GOIÂNIA: ENTRE A CONCEPÇÃO MODERNA E A
TRADICIONAL.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Stricto Sensu do Mestrado Acadêmico em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – MDPT da Pontifícia Universidade Católica de Goiás-PUC-GO, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Orientador: Prof. Dra. Deusa Boaventura
Coorientador: Prof. Dra. Sandra Catherine Pantaleão

GOIÂNIA
2018

D349d Delfino, Dhyogo Santis

Desenho urbano e a paisagem da Avenida Anhanguera de Goiânia: entre a concepção moderna e a tradicional [manuscrito]: Dhyogo Santis Delfino.-- 2018.
116 f.; il.; 30 cm

Texto em português com resumo em inglês
Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História, Goiânia, 2017

Inclui referências f.110-115

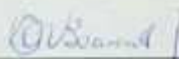
1. Planejamento urbano - Morfologia urbana. 2. Planejamento urbano - Análise urbana. 3. Planejamento urbano - moderno. 4. Planejamento urbano - Paisagem urbana. I.Boaventura, Deusa Maria Rodrigues. II.Pantaleão, Sandra Catherine. III.Pontifícia Universidade Católica de Goiás. IV. Título.

CDU: 711.4(043)

Dhyogo Santis Delfino

**DESENHO URBANO E A PAISAGEM DA AVENIDA ANHANGUERA DE
GOIÂNIA: ENTRE A CONCEPÇÃO MODERNA E A TRADICIONAL**

Dissertação defendida no curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC Goiás, como parte das exigências para obtenção do título de mestre. Aprovada em 22/08/2018 pela Banca Examinadora constituída pelas professoras:



Dra. Deusa Maria Rodrigues Boaventura – Orientadora – PUC Goiás



Dra. Lúcia Maria Moraes – PUC Goiás



Dr. Patrick Di Almeida Vieira Zechin – UEG

Goiânia,
agosto, 2018

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais pelo incentivo ao longo destes anos.

Aos professores do Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial pelo conhecimento oferecido e atenção.

Prof. Dra. Deusa Boaventura e Prof. Dra. Sandra Pantaleão, pela dedicação e ensinamentos que contribuíram de forma decisiva para meu desenvolvimento acadêmico.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES e à Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC Goiás, pelo auxílio.

RESUMO

A Avenida Anhanguera é considerada uma importante via de estruturação urbana da cidade de Goiânia, sendo também eixo de ligação com outras partes do Estado, cortando a capital no sentido leste-oeste. O desenvolvimento urbano da capital provocou mudanças em suas características iniciais, cujo cenário é predominantemente constituído por um eixo de transporte e prevalecendo como centro de comércio popular, na região central de Goiânia. Esse trabalho tem por objetivo analisar a transformação paisagem da Avenida Anhanguera em Goiânia, notadamente no trecho localizado entre o perímetro histórico da capital e o bairro de Campinas. Para tanto, tem-se por método os estudos morfológicos, visando a análise das transformações da paisagem urbana. São utilizados conceitos e métodos da escola inglesa de morfologia urbana, tendo como principal referência a definição de regiões morfológicas, fundamentadas por M.R.G. Conzen (1907), sintetizados por Rosanelli (2011). O método foi utilizado para demonstrar o desenvolvimento histórico da área e a delimitação de regiões morfológicas, inseridas no contexto da Avenida Anhanguera. A área de análise foi manipulada por programa de Sistema de Informação Geográfica (SIG), utilizando como base cartográfica o Mapa Urbano Básico Digital de Goiânia - MUBDG v.25. Foi possível identificar, no Setor Central de Goiânia, elementos morfológicos com bases no urbanismo moderno, além de verificar as transformações desde a fundação da capital aos dias atuais. O setor Campinas mantém as particularidades em seu tecido urbano, resguardando as características de cidade tradicional. O espaço entre Goiânia e Campinas se sustenta como uma transição do urbanismo moderno e a cidade tradicional. A transformação da paisagem da Avenida Anhanguera em Campinas provocou mudança da lógica local, uma vez que permitiu a articulação entre a nova capital e o bairro, sendo esta a via de ligação em que os usos lindeiros são predominante de comércio, seja varejista e popular ou atacadista. Foram analisados fatores e agentes que levaram à condição atual do espaço, como a transição da Avenida Anhanguera em eixo de transporte em massa. A mudança nos usos do Setor Central e retirada do canteiro central da Av. Anhanguera causaram deterioração visual e econômica com a inserção de novas dinâmicas, modificando a paisagem ao longo do tempo.

Palavras-Chave: Morfologia Urbana, Análise Urbana, Urbanismo Moderno, Paisagem Urbana, Goiânia.

ABSTRACT

The Anhanguera Avenue, considered an important urban structuring route of the city of Goiânia, being an axis of connection with other parts of the state of Goiás, crossing the city in east-west direction. The urban development brought changes in its initial characteristics, as transport axis and center of popular commerce in central region of Goiânia. This work aims to analyze the landscape transformation in Anhanguera Avenue in Goiânia and its historical perimeter of the capital and the district of Campinas. By method the morphological studies, aiming the analysis transformations of the urban landscape. The concepts and methods used from english school of urban morphology , having as main reference the definition of morphological regions, founded by M.R.G. Conzen (1907), synthesized by Rosanelli (2011),). The applied method to identify the historical development of the area and the delimitation of morphological regions, inserted in the context of Anhanguera Avenue. The area of analysis manipulated by the Geographic Information System (GIS) program, using cartographic basis from Digital Basic Urban Map of Goiânia - MUBDG v.25. Was possible identify in Central Sector of Goiânia, morphological elements from modern urbanism, and its transformations to present days. The Campinas sector maintains peculiarities in urban fabric, preserving traditional city characteristics. The space between Goiânia and Campinas stands as transition from modern urbanism to traditional city. The landscape transformation in Anhanguera Avenue and Campinas brought changes to local logic, since it allowed the articulation between the new capital and the neighborhood, as route of connection where the predominant uses of commerce are retailer and popular. The analyzed factors and agents led the current condition of space, such as the transition from Anhanguera Avenue in a mass transport axis. The change in the uses of the Central Sector and removal of the central flowerbed of Av. Anhanguera led visual and economic deterioration with the insertion of new dynamics, modifying the landscape over time.

Keywords: Urban Morphology, Urban Analysis, Modern Urbanism, Urban Landscape, Goiânia.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Mapa da área central de Viena por Hugo Hassinger, de 1916. E o Plano de Danzig por Walter Geisler	25
Figura 2	O plano de Danzig, por Walter Geisler.	26
Figura 3	Análise dos tipos e desenvolvimento de <i>Alnwick, Northumberland – A study in town plan analysis.</i>	27
Figura 4	Estudo de Cintura periférica de Berlim, Por Louis (1936) e Newcastle upon Tyne, em 1967.	30
Figura 5	Formação e fases do <i>Quartieri di San Giovanni Crisostomo, em Veneza: Séc. XI-XII, séc., XVI e nos anos 50.</i>	32
Figura 6	Estudos tipológicos de Muratori: A - Estuário I, B - Estuário II.	34
Figura 7	Origens de Roma e as evoluções territoriais até o fim da República - <i>Studi per una operante storia urbana di Roma</i>	34
Figura 8	A evolução da quadra genérica de uma cidade europeia	39
Figura 9	Crescimento urbano de Versalhes ao longo dos séculos	37
Figura 10	Igreja e Praça Matriz de Campinas em 1940.	46
Figura 11	Imagem aérea de Campinas em 1940.	47
Figura 12	Campinas - Praça Joaquim Lúcio. Déc. 1940.	48
Figura 13	Representação da locação do sitio para construção de Goiânia.	50
Figura 14	Plano Piloto de Goiânia – 1932: Setor Central, de Attílio Correa Lima.	51
Figura 15	O sistema de zoneamento na concepção do plano diretor de Attílio Correa Lima - 1932.	52
Figura 16	O sistema de vias e direções de fluxos na proposta de Attílio - 1932	54
Figura 17	Corte e detalhamento do projeto para a Avenida Anhanguera - 1932.	55
Figura 18	Vista Aérea de Goiânia em 1937: Setor Central e Campinas.	57
Figura 19	Plano Piloto da cidade de Goiânia, de Armando de Godoy.	58
Figura 20	1 – Plano de Goiânia modificado por Armando de Godoy. 2 – Plano de Goiânia por Attílio Correa Lima.	59
Figura 21	Av. Anhanguera, no Setor Central em 1937.	60
Figura 22	Av. Anhanguera em 1940.	61
Figura 23	Planta Geral de Urbanização de Goiânia - 1947.	61
Figura 24	Análise das propostas do Plano Diretor de Luís Saia para Goiânia: Avenida Anhanguera entre o Setor Central e Campinas.	64
Figura 25	Vista Aérea de Goiânia em 1951: Avenida Anhanguera entre o Setor Central e Campinas.	67

Figura 26	Av. Anhanguera em 1950.	68
Figura 27	Av. Anhanguera, próximo ao Lago das Rosas em 1952.	68
Figura 28	Setor Central e Av. Anhanguera em 1955.	69
Figura 29	Av. 1 - Anhanguera, esquina com Rua 9 em 1960. 2 - Av. Anhanguera, nas proximidades da praça do Botafogo em 1960.	70
Figura 30	Setor Central e Av. Anhanguera em 1955.	70
Figura 31	Plano Diretor de Wilhelm e o crescimento ao sentido Leste-Oeste.	73
Figura 32	Plano Diretor de Transporte Urbano (1975).	75
Figura 33	Vista Aérea de Goiânia em 1968.	77
Figura 34	Vista Aérea de Goiânia em 1975.	77
Figura 35	Av. Anhanguera nos anos 1970.	78
Figura 36	Hierarquização das linhas de transporte coletivo do Plano Diretor - IPLAN (1991).	80
Figura 37	Imagem aérea de Goiânia em 1986.	81
Figura 38	Avenida Anhanguera Goiânia em 1980.	82
Figura 39	Figura-fundo da área central de Goiânia e evolução de ocupação.	83
Figura 40	Imagem aérea de Goiânia em 1992.	84
Figura 41	Av. Anhanguera no Setor Campinas.	84
Figura 42	Recortes de jornal de 2004.	85
Figura 43	Figura 43: Av. Anhanguera no cruzamento com Av. Goiás, Setor Central.	86
Figura 44	Av. Anhanguera no cruzamento com Av. Goiás, Setor Central.	86
Figura 45	Imagem aérea de Goiânia em 2008.	87
Figura 46	Mapa do estado de Goiás e Goiânia, com a área de análise em destaque.	90
Figura 47	Área de Análise e Mapa de Regiões Morfológicas.	92
Figura 48	Análise de interação com a rede hidrográfica.	93
Figura 49	Análise de hierarquização de sistema viário e regularidade do traçado.	95
Figura 50	Análise de Eixos e Simetria.	97
Figura 51	Análise das Praças e áreas verdes.	98
Figura 52	Lago das Rosas e sua verticalização.	99
Figura 53	1 – Monumento ao Bandeirante em 1945. 2 – Monumento em 2016.	99

Figura 54	Análise de lotes e quadras – Setor Central.	100
Figura 55	Análise de lotes e quadras – Setor Coimbra.	101
Figura 56	Análise de lotes e quadras – Setor Oeste.	103
Figura 57	Análise de lotes e quadras – Setor dos Funcionários.	104
Figura 58	Figura 58: Análise de lotes e quadras – Setor Aeroporto.	105
Figura 59	Análise de lotes e quadras – Setor Campinas.	107

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Lotes e quadras analisados – Setor Central	101
Tabela 2	Lotes e quadras analisados – Setor Coimbra	102
Tabela 3	Lotes e quadras analisados – Setor Oeste	103
Tabela 4	Lotes e quadras analisados – Setor dos Funcionários	105
Tabela 5	Lotes e quadras analisados – Setor Aeroporto	106
Tabela 6	Lotes e quadras analisados – Setor Campinas	107

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

FGV	- Fundação Getúlio Vargas
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INDUR	- O Instituto de Desenvolvimento Urbano
IPLAN	- Instituto de Planejamento
<i>ISUF</i>	- <i>International Seminar on Urban Form</i>
IUUP	- <i>Institut d'Urbanisme de L'Universite de Paris</i>
MIS – GO	- Museu da Imagem e do Som de Goiania
PDIG	- Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia
QGIS	- Quantum GIS
SEPLANH	- Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação
SERFHAU	- Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SIG	- Sistema de Informação Geográfica

SUMÁRIO

Introdução	157
1.OS CONCEITOS E OS FUNDAMENTOS.....	22
1.1. O Desenho e Morfologia Urbana.....	22
1.2. A Concepção Histórica-Geográfica e M.R.G. Conzen	27
1.3. A Escola italiana: Muratori, bases teóricas e antecedentes.	31
1.4. A Escola de Versalhes na França: Bases teóricas e antecedentes.	35
1.5. Considerações parciais.....	41
2. A LÓGICA DO DESENHO URBANO DE GOIÂNIA: ENTRE O MODERNO E O TRADICIONAL.	42
2.1. Goiânia e seus planos: teorias urbanísticas e a concepção como cidade nova.	42
2.2. Campinas: a forma urbana tradicional	45
2.3. A presença do modernismo no Plano original de Goiânia	49
2.3. A Proposta de Armando de Godoy - 1935 – 1938	57
2.4. A transformação dos anos 1960.	69
2.5. De 1980 a atualidade: o Plano Diretor de 1992.	78
2.6. Considerações parciais.....	87
3. AVENIDA ANHANGUERA: DE SUA CONCEPÇÃO MODERNA ÀS INTERVENÇÕES CONTEMPORÂNEAS.....	89
3.1. Análise da Morfologia Urbana De Goiânia: O Eixo da Av. Anhanguera.....	89
3.1. Regiões Morfológicas	91
3.2. Interações na Rede Hidrográfica e Inserção Topográfica.....	92
3.3. O Sistema Viário	94
3.4. A Simetria	96
3.5. As Praças e Áreas Verdes.....	98
3.6. Quadras e Lotes.	100
3.6.1. Quadras e Lotes no Setor Central	100
3.6.2. Quadras e Lotes no Setor Coimbra.	101
3.6.3. Quadras e Lotes no Setor Oeste.	103
3.6.4. Quadras e Lotes no Setor dos Funcionários.....	104
3.6.5. Quadras e Lotes no Setor Aeroporto.	105
3.6.6. Quadras e Lotes no Setor Campinas.....	106

3.7. Conclusões Parciais.....	108
4. Considerações Finais.....	109
5. Referências Bibliográficas.....	113

INTRODUÇÃO

A partir do estudo da forma física da cidade, é possível observar a organização social urbana, tendo em vista a caracterização da forma urbana, identificando seus processos e configurações. A análise do desenho urbano e dos planos urbanísticos revela características morfológicas presentes no espaço urbano e sua forma de ocupação do território. Estas particularidades demonstram a necessidade de haver uma diversidade de métodos, que possam ser utilizados para discutir e compreender o espaço urbano, buscando não somente um tipo de abordagem, mas também procurando compreender o objeto inserido em outros tipos de análises, englobando a ocupação do território em si quanto às dinâmicas inerentes à vida urbana e às contingências históricas.

Em Goiânia, tem-se importantes eixos que estruturam a forma urbana desde a concepção inicial da cidade, visto seu caráter de cidade planejada, destacando-se ao longo do tempo o papel da Avenida Anhanguera, eixo leste-oeste, que corta o traçado original proposto por Atílio Correa Lima, em 1933. Anterior à própria cidade nova, essa avenida, servia de ligação entre a antiga capital e outras regiões do Estado. Ao longo do tempo, foi passando por uma série de transformações, perdendo o caráter de rodovia para um eixo de transporte com predomínio do comércio popular na região central.

Essas transformações tiveram início com o adensamento, por sua vez provocado pelo crescimento da cidade e posterior verticalização de partes do centro da cidade. As maiores transformações da paisagem da Avenida Anhanguera são consequência da lei de uso de solo nº 5.040 de 1975, da implantação do eixo de transporte coletivo, o que implicou na retirada de elementos paisagísticos tradicionais, como o canteiro central e a eventual substituição destes, por vias específicas destinadas ao sistema de transporte de massa, *Bus Rapid Transport - BRT*. Essa implantação ocasionou transformação em sua essência, afetando os elementos que constituíam a paisagem lugar.

As alterações no sistema viário com a inclusão do transporte de massa, e novas centralidades na cidade, causou uma alteração na atividade comercial, sendo posteriormente substituída pelo comércio popular, notadamente entre as Avenidas Araguaia e Tocantins. Nesse panorama, observam-se transformações da paisagem

da região central, visto a implantação do eixo de transporte e a degradação dos edifícios lindeiros à via, o que evidencia transições na ocupação do espaço.

Tal situação leva a questionar, de que forma ocorreu a transformação na paisagem da Avenida Anhanguera em Goiânia ao longo do tempo e quais são os principais momentos, fatores e agentes que incitaram essas mudanças, levando à condição atual.

A complexidade do espaço urbano permite a aplicação de uma diversidade de categorias de análise. Na concepção do desenho urbano, Del Rio (2000) define a importância da utilização da morfologia urbana como método de análise, visando compreender a lógica, as transformações e a formação entre os elementos da cidade e suas relações internas, visto a complexidade do espaço urbano.

Essa complexidade espacial revela peculiaridades existentes em Goiânia, por características simbólicas de uma cidade planejada. No entanto, ao longo do tempo, ocorreram processos de ocupação e transformações em seu desenho urbano que demandam ferramentas específicas para investigações. Partindo da análise de um importante elemento estruturador, como a Avenida Anhanguera, o estudo da disposição dos elementos urbanos em torno desta via, pressupõe utilização de métodos conjuntos que possam ajudar a compreender seu processo de formação e composição.

Goiânia foi projetada em 1933, pelo arquiteto e urbanista Atílio Corrêa Lima, alicerçado nos fundamentos da escola francesa de urbanismo, no início do século XX. Segundo Daher (2003), o traçado projetado por Atílio inspirava racionalidade na hierarquia viária e zoneamento e utilização da topografia. A monumentalidade estava presente na concepção do espaço, se expressando pela organização das principais vias da cidade, com destaque ao eixo norte-sul – a avenida Goiás, partindo da Praça Cívica, e a Avenida Anhanguera, que cruza o plano piloto no sentido leste-oeste e que serviria de via de ligação entre a recém-criada Goiânia e o núcleo urbano de Campinas, a pequena vila estabelecida nos idos de 1810, nas margens da antiga estrada de rodagem que a ligava ao resto do estado.

Em específico, este trabalho tem por objetivo compreender os elementos estruturadores do espaço urbano da capital de Goiás, visando a partir de um olhar

para a Avenida Anhanguera, compreender a estruturação urbana e transformações morfológicas ao longo do tempo.

Schirmer et. al. (2015) e Krafta (2016) apontam elementos que permitem uma compreensão do estado da arte da morfologia urbana. Ao evoluir como um método para compreender o passado das cidades, teve por base a geografia histórica por meio de estudos de mapas, levantamentos e cartografias. Conzen (1969) ao mapear as cidades de forma cronológica, definiu esse processo como morfogênese. Posteriormente, as reflexões desse pesquisador foram determinantes para a compreensão dos processos morfológicos, inseridos em um cenário complexo de sistemas e componentes metodológicos. Jacobs (1961) e Lynch (1984) passaram a relacionar a influência da forma da cidade na vida urbana, por meio dos estudos sobre distribuição e usos na cidade.

A morfologia passa a fazer parte da ciência urbana com a definição de modelos e o desenvolvimento de métodos evolutivos para a representação da forma urbana, em especial visando a correspondência entre padrões e caracterização das cidades estudadas. Dentre as propostas dos anos 1970, tem-se o método de padrões desenvolvimento por Alexander et. al. (1977), em que busca definir processos abstratos para o estudo dos espaços baseados em algoritmos. Hillier, Janson (1984), apresentam métodos para analisar relações de configuração espacial, funções e usos. Na continuidade, no desenvolvimento de ferramentas e métodos para análise espacial, Sevtrusk (2010), utiliza medidores de conectividade para analisar o espaço.

O avanço de pesquisas morfológicas baseadas na utilização da computação ocorre pela ampla disponibilidade de dados e processamento. Estudos, como os de Betencourt (2015), podem analisar mais de 1000 cidades simultaneamente, e demonstram as possibilidades que os estudos da morfologia urbana possibilitam. Gil (2012) estimula o uso da computação e de tecnologias na morfologia urbana, apontando como importantes instrumentos para desenvolvimento dos estudos urbanos.

Além das ferramentas digitais, visto a facilidade do processamento de dados e sistematização das informações, a abordagem histórico-geográfica possibilita compreender a forma urbana. Desse modo, este trabalho busca realizar a

leitura, análise e caracterização da paisagem urbana da Avenida Anhanguera, visando apreender o processo de sua transformação.

A morfologia urbana versa sobre a leitura da forma e da organização do tecido da cidade em diferentes períodos, alterações e transformações do tecido urbano. A Análise de planos urbanísticos, ocupação do território e a paisagem construída possibilitam identificar as características morfológicas presentes no objeto, relatando a evolução, alterações e permanências na ocupação do território. (MOUDON, 2015). Apesar de desenvolverem-se a partir das cidades europeias, as proposições de Conzen tiveram reverberação, permitindo estudos das cidades novas do Novo Mundo. O estudo morfológico dessas cidades seria realizado por meio de uma hierarquia de leitura dos componentes urbanos.

Tem-se, desse modo, como objeto de estudo a Avenida Anhanguera, com limites entre o Centro de Goiânia e o Setor Campinas, desde sua concepção em 1933, até os dias atuais. Busca-se identificar as principais transformações desse via, que, inicialmente tinha caráter de transposição entre a capital, ainda em constituição e a cidade de Campinas, já consolidada e, posteriormente serviu como estruturação urbana leste-oeste, perfazendo a conexão entre a região central e as áreas periféricas da cidade.

O desenvolvimento de análises morfológicas na área da Avenida Anhanguera, procura interpretar os fatores centrais que constituíram a organização espacial, demonstrando as possíveis variações de desenho e suas transformações. O trabalho inicia-se por um diagnóstico geral, com o objetivo de construir a concepção da forma urbanística por meio de elementos morfológicos. Com parâmetros específicos da escola inglesa de morfologia urbana, e uma aplicabilidade focada em cidades novas de fronteira, busca-se caracterizar o desenho desta via ao longo da história da cidade, revelando seu papel na forma urbana. Para tanto, tem-se a pesquisa bibliográfica, bases cartográficas e iconográficas, que se complementam com fotografias, mapeamentos e dados de sistema de informação geográfica. Com isso, pode-se prover uma análise comparativa do local de estudo entre diferentes períodos, denotando os processos do desenvolvimento do tecido urbano.

A metodologia utilizada é baseada na concepção histórico-geográfica, representada pela escola inglesa de morfologia urbana. Com a leitura das

características morfológicas da Avenida Anhanguera, pela análise quantitativa da forma, por hierarquia de leitura dos componentes urbanos, sistematizados por Rosaneli (2011) foi desenvolvida a base cartográfica a qual permitiu a leitura e análise da forma urbana.

O trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro é denominado *Conceitos e Fundamentos*, em que são apresentadas as origens da morfologia urbana, desde seu surgimento no campo da geografia, prosseguindo com a formação de escolas de pensamento, como a inglesa e a italiana. Nesse sentido, o capítulo tem por objetivo elucidar a questão da morfologia urbana e suas variações, aplicações e contribuições metodológicas para a análise do objeto de estudo, além de esclarecer os métodos e parâmetros para o desenvolvimento do presente trabalho

O segundo capítulo, denominado *A Lógica do Desenho Urbano de Goiânia: entre o Moderno e o Tradicional* apresenta a concepção moderna nas origens de Goiânia, discorrendo sobre o desenho urbano e o espaço resultante dessa lógica, a criação da cidade, seu crescimento, planos urbanísticos e suas transformações. Isso para que possam ser descritas as relações entre Goiânia e Campinas, um centro urbano tradicional e as implicações resultantes deste local a partir da construção da nova capital de Goiás e sua posterior relação com o Setor Central de Goiânia.

O terceiro capítulo, *Avenida Anhanguera: De sua concepção moderna à contemporânea* diz respeito às análises morfológicas e configurações na paisagem da Avenida Anhanguera, desde a concepção nos anos 1930, até a configuração espacial atual. O intuito foi demonstrar como o tecido urbano se estrutura nesse espaço a partir da definição dos períodos e regiões morfológicas, buscando comparar e compreender as concepções e alterações morfológicas, da paisagem e do desenho urbano ao longo do tempo.

1. OS CONCEITOS E OS FUNDAMENTOS

Na primeira parte deste capítulo são apresentados os conceitos norteadores da pesquisa, em que tem-se a morfologia urbana como abordagem teórico-conceitual. As origens da morfologia urbana, obras e as principais aplicações desse método são apresentados, buscando compor um panorama teórico para o suporte metodológico. Para melhor organização, tem-se as definições e considerações, apresentando os conceitos de morfologia urbana e suas variações, por meio de escolas de pensamento. Foram consideradas as escolas que originaram os estudos da morfologia urbana, expressando diversos métodos para o estudo da forma urbana. E por fim, para a leitura da paisagem da Avenida Anhanguera, é optou-se pela abordagem morfológica da Escola Inglesa, baseado em tópicos desenvolvidos especificamente para análises em cidades novas.

1.1. O Desenho e Morfologia Urbana

A morfologia urbana é definida pelo “[...]estudo das formas urbanas e dos atores e processos responsáveis pela sua transformação” (OLIVEIRA,2016, p.3). A forma urbana então é definida como um dos “[...] principais elementos físicos que estruturam e moldam a cidade, os tecidos urbanos, as ruas, as parcelas urbanas (ou lotes), os edifícios, entre outros.” (OLIVEIRA,2016, p.3).

O urbanismo enquanto disciplina possibilitou ao longo do século XIX e XX diversas teorias que visavam a organização das cidades, tendo em vista as transformações urbanas e a necessidade de espaços que abrigassem novas atividades da sociedade industrial. Do mesmo modo, essas cidades passaram a ser alvo de questionamentos e discussões acerca das alterações estéticas e funcionais das cidades antigas e, principalmente, a destituição das formas urbanas tradicionais.

As teorias da morfologia urbana surgiram em meados do século XX, a partir da evolução dos estudos geográficos na Alemanha, no final do século XIX. Os geógrafos alemães estabeleceram uma bibliografia que formou as bases dos estudos morfológicos.

A partir dessa gênese, outros estudos se consolidaram, tendo em vista criar critérios e/ou métodos para análise das cidades, notadamente na Europa. Com isso, percebem-se “escolas” de morfologia urbana, dentre elas surgidas na Itália, Inglaterra e França, as quais contribuíram para a compreensão da cidade e de sua paisagem

(MOUDON,1994). Inicialmente as escolas tiveram pouco contato entre si, entretanto permitiram o desenvolvimento científico de métodos de análise da forma da cidade, sua construção e seus processos urbanos.

A escola inglesa de morfologia urbana demonstrou em suas bases de pesquisa como a paisagem é produzida, tendo em vista aspectos da forma urbana. O conceito da escola italiana de morfologia urbana oferece uma fundamentação teórica para o planejamento e desenho inserido no contexto da cidade tradicional. Já os estudos originados na França, demonstram uma nova abordagem, que combinou a análise da paisagem construída, instituída pela escola inglesa e uma avaliação crítica da teoria de desenho urbano, proveniente dos estudos italianos. Essas abordagens têm em comum uma proposta da análise da paisagem por meio de três dimensões: o tempo, a forma e a escala (MOUDON, 1994). Em outras palavras, pode-se a partir destas dimensões identificar períodos morfológicos e mudanças da forma urbana, mesmo em cidades novas, como é o caso de Goiânia.

No intuito de aproximar as escolas de morfologia urbana, foi criado em 1994, o *International Seminar on Urban Form (ISUF)*. O ISUF é sediado na Universidade de Birmingham, um espaço coletivo para uma comunidade proveniente de formações distintas que lida com o estudo da forma urbana. O seminário tem por missão a definição comum no campo teórico, criando um domínio interdisciplinar de morfologia, abrangendo desde os aspectos gerais aos específicos. (MOUDON, 2015).

Seria responsabilidade do ISUF estabelecer os objetivos necessários para desenvolver a ciência da morfologia urbana¹, estreitando contato entre os investigadores provenientes de diferentes partes, como América do Norte, Ásia e Europa. Outra proposta para o surgimento do ISUF, segundo Moudon (2015), seria diminuir a fragmentação nos estudos da forma urbana, estabelecendo um domínio, nos modos e processos para a análise das cidades. O seminário estabeleceria as discussões sobre o habitat, utilizando a morfologia urbana como método para estabelecer a pesquisa urbana.

Entretanto, a origem do termo morfologia não se deu inicialmente na concepção dos estudos urbanos. Segundo Optiz (2004), antes foi empregado por

¹ Atualmente, o ISUF é a principal referência do campo dos estudos da morfologia urbana. O grupo promove um seminário anual e edita a revista semestral *Urban Morphology*, considerada importante via de difusão e debate das pesquisas relacionadas ao tema da morfologia (CATALDI, 2002).

Johann Wolfgang Von Goethe (1749-1832), em meados do século XVIII. Em seus estudos de botânica, ao procurar uma definição que aplicasse a essas pesquisas, anotou a expressão em seu diário. Posteriormente, em 1817, Goethe determinaria morfologia como *gestalt*, *bildung* e *umbildung*, ou seja: ciência da forma, e formação e transformação de organismos vivos. A aplicação do termo deu início a uma importante área das ciências naturais, sendo inicialmente atrelado ao campo biológico. Com uma característica geral, o termo morfologia foi gradativamente aplicado em outros campos da ciência, visando o estudo das formas de objetos.

O uso do termo morfologia nos estudos da forma urbana se iniciou na geografia urbana, quando adquiriu o status de disciplina científica na Alemanha nos idos de 1890. Como descreve Hofmeister (2004), as primeiras gerações de geógrafos iniciaram os estudos no campo da geografia humana, buscando responder questões seminais sobre a existência das aglomerações urbanas, localização das cidades e as razões dos centros urbanos existirem. Nesse cenário, Johannes Fritz publicou em 1894, um estudo compreendendo as análises de aproximadamente 300 cidades alemãs, denominado *Deutsche Stadtlagen* (planos urbanos das cidades alemãs). Essa pesquisa levou em consideração aspectos distintos: a análise cartográfica e dos planos urbanísticos das cidades como fonte primária, que induziu uma classificação baseada em tipos de planos urbanos. (OLIVEIRA, 2016, p. 103)

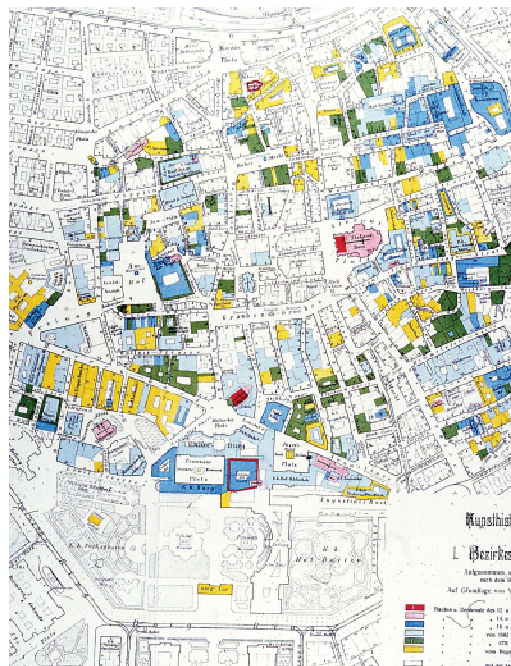
O desenvolvimento dos estudos urbanos germânicos produziu uma série de novos trabalhos abordando aspectos das cidades. Friedrich Ratzel (1844-1904), geógrafo, etnólogo e catedrático da Universidade de Leipzig, publicou em 1903, a obra *Die Geographische Lage der großen Städte* (a localização geográfica das grandes cidades) e integrou a primeira geração de pesquisas que não se preocupa apenas com a localização das cidades, mas buscava descobrir os motivos específicos que levaram a escolha do local de fundação do assentamento. Inserido nesse contexto, Ratzel formulou o termo *Raumqualität*, a qualidade do espaço (HOFMEISTER, 2004).

O avanço nas definições do espaço urbano e os estudos de seus locais de fundação levaram o geógrafo Otto Schlüter (1872-1952) a direcionar seu trabalho para conceitos iniciais da paisagem urbana, pois percebeu a cidade inserida na concepção denominada *Landschaft* (paisagem). Tal caracterização da paisagem refere-se à relação entre os elementos naturais e sociais que pertenceriam a uma mesma unidade. A partir dessa definição, surgiram distintos conceitos do sentido da

paisagem. *Morphologie der Stadtlandschaft* (morfologia da paisagem urbana) se tornaria tema principal da geografia humana no início do século XX. Hofmeister (2004) insere na mesma apreciação, *Morphologie der Kulturlandschaft* (morfologia da paisagem cultural), uma definição empregada para inserir bases culturais e aspectos históricos na geografia, destacando as variáveis sociais, culturais, enfatizando como essas características influenciaram diretamente na construção da paisagem e suas origens. Otto também sugeriu outros termos para definir a paisagem e suas particularidades, como a *Naturlandschaft* (paisagem natural) e paisagem primitiva, *Urlandschaft* (SILVA, 2007).

As pesquisas nesse período se resumiram basicamente em estudar a localização dos assentamentos urbanos e o conceito de paisagem urbana, o que para os avanços das investigações no campo da geografia urbana já não eram mais suficientes. Os geógrafos se voltaram para a investigação dos *layouts* dos espaços urbanos, se atentando aos padrões de tecidos urbanos, linhas de transportes, praças, espaços abertos. A documentação do desenvolvimento histórico das cidades foi uma das principais características dos estudos em morfologia urbana, posteriormente definida como *morfogenética*. Nessa linha de análise, o geógrafo de Viena, Hugo Hassinger (1877-1952), publicou em 1916, o *Kunsthistorischer Atlas Von Wien*, um atlas histórico e cultural da cidade, o primeiro a utilizar cores no mapa (figura 1), demarcando os estilos arquitetônicos e a idade dos edifícios por meio da cor. (WHITEHAND, 2007).

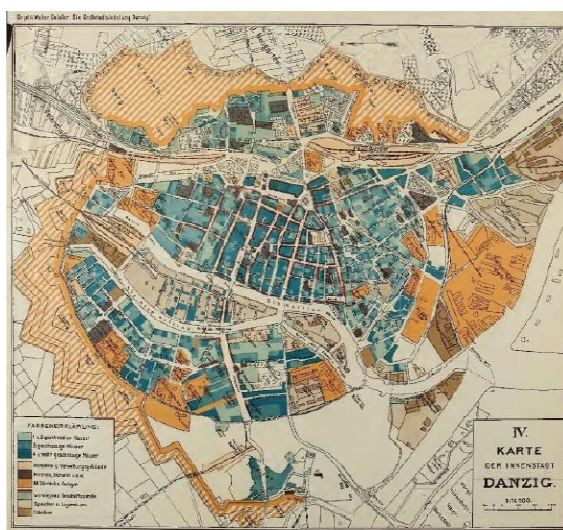
Figura 1: Mapa da área central de Viena por Hugo Hassinger, de 1916. E o Plano de Danzig por Walter Geisler.



Fonte: Whitehand (2014).

Com a influência do trabalho de Hassinger, Walter Geisler (1891-1945) realizou, em 1918, o mapeamento realizado na área central de Danzig (hoje denominada Gdańsk) (figura 2). Esse estudo é considerado significativo na composição da cartografia, pois aplicou cores para diferenciar usos de solo, tipos de edificações e número de pisos dos edifícios. Geisler, orientado por Otto Schlüter, produziu *Die Deutsche Stadt: ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft* (A cidade alemã: uma contribuição para a morfologia da paisagem cultural).

Figura 2: O plano de Danzig, por Walter Geisler.



Fonte: Geisler (1918)

Com essa publicação, houve uma maior compreensão nos tipos construtivos, classificação dos assentamentos e planos urbanos das cidades alemãs, aplicando os diversos conceitos de paisagem, formulados previamente por Schlüter (WHITEHAND, 2007, p.2).

O desenvolvimento dos estudos da forma urbana, no âmbito germânico, é de grande importância para a compreensão das teorias iniciais que estudaram a cidade no campo morfológico. São diversas contribuições provenientes desse período, sendo a definição do conceito de paisagem urbana, o uso da cartografia e dos planos urbanos como componentes essenciais para o desenvolvimento de análises morfológicas.

A ênfase na leitura do espaço urbano e análise da forma da cidade através de cartografias definiram as bases das escolas de morfologia urbana. As pesquisas e publicações do período inicial germânico influenciaram diretamente a formação do geógrafo alemão M.R.G. Conzen nos anos 1930, que se tornou figura central nas origens da escola britânica de morfologia urbana.

1.2. A Concepção Histórica-Geográfica e M.R.G. Conzen

A Escola britânica de morfologia teve seu início com os conceitos do geógrafo alemão Michael Robert Günter Conzen (1907-2000), natural de Berlim. Entre 1926 e 1932 estudou e formou-se em geografia histórica e filosofia na Universidade Humboldt de Berlim, especializando-se em geografia cultural. Sua dissertação de 1932, denominada *Die Havelstädte*, mapeou as cidades ao redor de Berlim, com representações detalhadas desses núcleos urbanos, utilizando cores inseridas em uma concepção cartográfica, evidenciando um trabalho influenciado pelo geógrafo Walter Geisler (WHITEHAND, 2007 p.2).

A corrente teórica presente na Universidade de Berlim se baseava em técnicas utilizadas desde o final do século XIX, em que as investigações sobre as cidades se baseavam em bases cadastrais, a fim de descrever a forma física das cidades. (PEREIRA COSTA; GIMMLER NETTO, 2015). Entre 1933 e 1936, Conzen

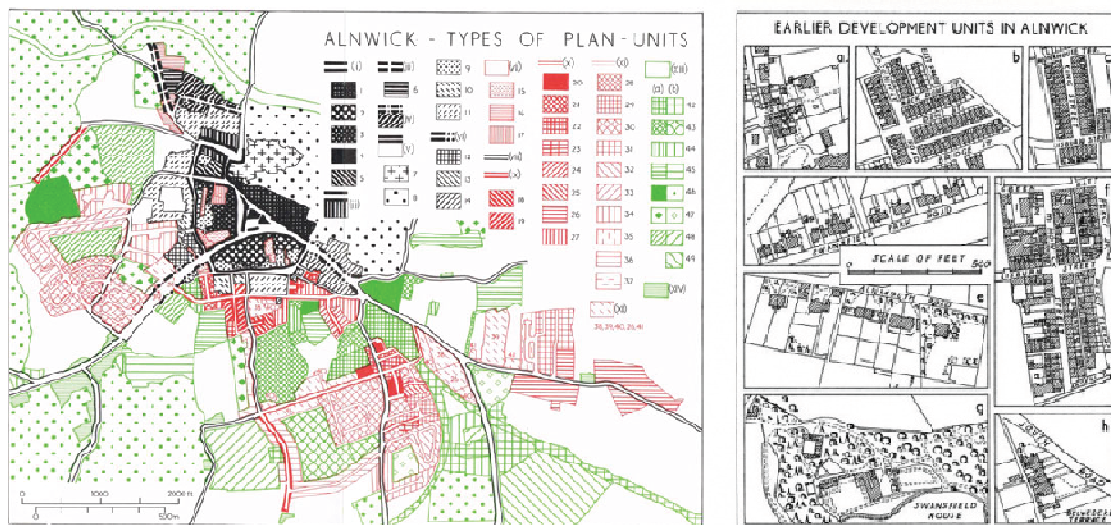
realizou estudos de planejamento regional na Universidade Victoria de Manchester, enquanto trabalhava como consultor em planejamento regional.

Posteriormente, tornou-se professor de geografia na Universidade de Manchester (1940 -1946), e na Universidade de Newcastle upon Tyne (1961-1972). Publicou o livro *Alnwick, Northumberland – A study in town plan analysis*, o qual, segundo Oliveira (2016), é considerado um dos mais importantes estudos sobre morfologia urbana realizados, devido ao tratamento complexo acerca do estudo das cidades. Segundo Oliveira (2016, p.90), o livro foi publicado em 1960 e, posteriormente, uma segunda edição revisada em 1969. O trabalho demonstra a influência de sua formação em Berlim entre 1920 e 1930. Apresenta na sua segunda edição a revisão de conceitos, terminologias e a introdução de um glossário técnico. Ademais, busca preencher lacunas da morfologia urbana, abordando a complexidade geográfica por meio de conceitos e formas de se analisar os planos urbanos.

Os estudos de M.R.G. Conzen (1960) constituíram-se numa abordagem histórico-geográfica, sendo definidos os seguintes elementos básicos para classificação por meio da morfologia urbana: (i) Planos urbanísticos; (ii) Ruas; (iii) parcelas – lotes; (iv) sistema de edifícios – implantação; (v) volume edificado; (vi) usos do solo. Esses elementos possibilitaram analisar dados cartográficos e as plantas urbanísticas (figura 3), tendo em vista caracterizar cada um deles e, por seguinte, verificar o tipo urbano no qual poderia se encaixar. O método de M.R.G. Conzen permitiria analisar as cidades, relacionando espaços edificados e não edificados a fim de estabelecer uma leitura da forma urbana e sua relação com o contexto de cada época.

O plano urbanístico é visto como elemento de representação bidimensional da cidade, integrando todos os elementos construídos. O tecido urbano, formado por ruas e lotes, estabelece as relações entre espaços livres e os edifícios (figura 3) e, por último, o sistema de edifícios e usos do solo. (OLIVEIRA, 2016). Esses elementos foram definidos por visão tripartida do estudo da paisagem urbana.

Figura 3: Análise dos tipos e desenvolvimento de *Alnwick, Northumberland – A study in town plan analysis*.



Fonte: Conzen (1960).

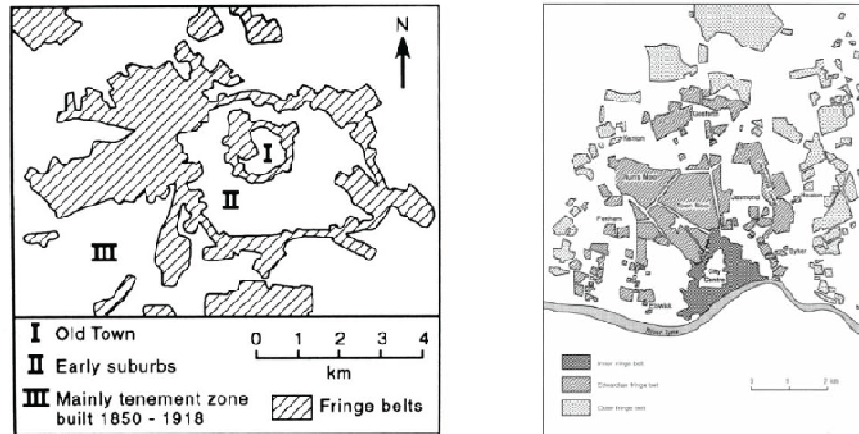
M.R.G. Conzen centrava-se nas análises dos planos urbanos, viabilizando diversos conceitos, através de percepções sobre do desenvolvimento urbano, denominado *burgage cycle*, ou ciclo da parcela urbana. Por esse conceito, a ocupação dos lotes determinaria os ciclos do desenvolvimento da cidade, por meio de análises de suas dimensões e limites. Outra importante consideração de M.R.G. Conzen, seria denominado *fringe belt*, a cintura periférica. A concepção inicial de cintura periférica foi formulada por um mentor de M.R.G. Conzen em Berlim, chamado Herbert Louis, em 1936, cabendo a Conzen aprimorar o conceito e demonstrar a aplicação em suas pesquisas sobre Newcastle e Alnwick (OLIVEIRA, 2016).

Louis percebeu que o crescimento de certa área urbana periférica era desigual, baseado em expansões residenciais separadas por “pausas” (figura 4). O *fringe belt* é definida por uma zona de crescimento atípico, com irregularidade nas construções e ocupações dos terrenos. Em cidades históricas, havia previamente muralhas, agiam como uma barreira para esse crescimento, denominada por M.R.G. Conzen como *fixation line*, ou linha de fixação.

Segundo Whitehand (2007, p.3), as cinturas periféricas tendem a se formar em uma área em que o crescimento é zero ou quase nulo, espaços abertos próximos a áreas verdes e terrenos institucionais. Podem ser vários tamanhos e formas, seguindo os limites de áreas rurais ou institucionais. A percepção da cintura

periférica e seu estudo são importantes para a compreensão da estrutura morfológica da cidade e seu crescimento. Essa análise pode ser aplicada em uma relação entre distintos fatores, como os ciclos dos lotes, ocupações e valorização das terras.

Figura 4: Estudo de Cintura periférica de Berlim, Por Louis (1936) e Newcastle upon Tyne, em 1967.



Fonte: Conzen, (1967).

Outra importante contribuição de M.R.G. Conzen está na atribuição das *morphological regions* (regiões morfológicas) ou *landscape units* (unidades de paisagem). Uma região morfológica é definida por uma área que existe uma unidade em sua forma urbana e na paisagem, caracterizando uma região que destoa de áreas ao redor.

As bases metodológicas da escola inglesa através do enfoque histórico-geográfica e sob influência da figura de M.R.G. Conzen, buscavam compreender a dinâmica intraurbana, por meio do processo do desenvolvimento urbano. Sua contribuição levou ao desenvolvimento no estudo da paisagem urbana e definição de critérios e instrumentos para a análise da forma urbana.

A utilização dos planos urbanos como fonte histórica para a compreensão da cidade, e a concepção de região morfológica possibilitam as bases metodológicas utilizadas na análise do objeto de estudo deste trabalho cuja referência metodológica da escola *Conzeniana*, composta pelos elementos básicos da paisagem, sendo os planos, ruas e lotes, edifícios.

1.3. A Escola italiana: Muratori, bases teóricas e antecedentes.

No prosseguimento das escolas da morfologia urbana emergiu uma abordagem morfológica distinta, baseada na inquietação resultante dos efeitos negativos que o Movimento Moderno ocasionou no desenvolvimento das cidades históricas italianas além de critérios que permitissem a reconstrução pós 2ª Guerra Mundial. As investigações do arquiteto Saverio Muratori (1910-1973) e seu assistente Gianfranco Caniggia (1933-1987), levaram em 1940, ao surgimento de outra corrente de pensamento morfológico, denominada escola italiana de morfologia urbana (ROSANELI, 2011). Em 1952, Muratori assumiu a cátedra de *Caratteri Distributivi*, na Universidade de Veneza, levando ao desenvolvendo os estudos tipológicos que posteriormente lançariam as bases conceituais da escola italiana de tipologia dos edifícios e morfologia urbana.

As proposições desses autores são reforçadas ao longo das décadas seguintes visando definir métodos de análise da cidade e a proposição de possibilidades de atuação sobre elas. A escola italiana, conhecida também por *Grupo Tendenza*, liderada por Aldo Rossi permitiu a propagação do pensamento de Muratori, conforme descreve Pereira (2012):

[...] Na década de 1960, metodologias de estudo da cidade que buscam superar a divisão disciplinar entre Arquitetura e Urbanismo adquirem expressão, quando parte da cultura arquitetônica italiana, questionando os resultados da aplicação dos códigos redutivos do Movimento Moderno na cidade, tais como o empobrecimento do ambiente urbano e a perda da identidade cultural, postula a aplicação de novas abordagens para a Arquitetura em conexão com a análise das estruturas urbanas, entendidas como relações mutáveis, mas constantes no tempo (PEREIRA, 2012, p.1).

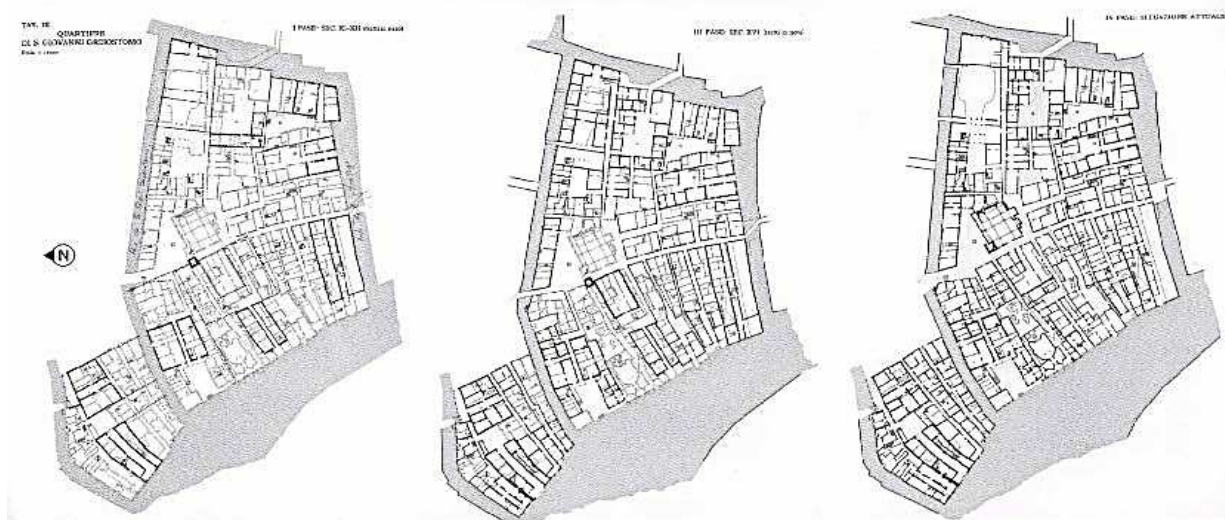
As preocupações com as intervenções modernistas são discutidas, uma vez que a conservação da cidade histórica deveria ser considerada. Trata-se de uma leitura da cidade existente com o intuito de identificar “tipos” e estes, por sua vez, permitirem a caracterização dos tecidos urbanos mediante o reconhecimento da forma urbana. Pode-se dizer que a escola italiana tinha como escopo a preocupação relativa ao destino das cidades históricas, levando seus idealizadores como Muratori e Caniggia, na década de 1940, a estabelecer uma teoria de projeto em que fosse possível reconhecer os períodos históricos por meio dos tipos e, desse modo, caracterizar os tecidos urbanos. Nas décadas seguintes, no campo específico da arquitetura e urbanismo, têm-se as contribuições de Aldo Rossi, com o livro

Arquitetura da Cidade (1966) e de Carlo Aymonino, com a publicação *O Significado das Cidades* (1975).

A escola italiana buscou sistematizar a abordagem histórica por meio dos *tipos* arquitetônicos. Segundo Moudon (1994), a tipo-morfologia mostra a estrutura espacial das cidades, sendo resultante da junção do termo tipológico e morfológico, pois emprega a descrição da forma urbana – morfologia, com base em uma detalhada classificação dos edifícios e espaços abertos pela tipologia, resultando no estudo da forma urbana, derivada dos estudos de espaços, edifícios e estruturas.

A abordagem tipo-morfológico oferece uma definição de espaço e *tipos* de edifícios, servindo como uma base teórica para os estudos da natureza do desenho do edifício e sua relação com a cidade e a sociedade em que se insere. Os *tipos* arquitetônicos foram utilizados por Muratori na compreensão da história urbana, como ferramenta para desenvolver a análise dos tecidos urbanos (GAUTHIEZ, 2004). Destacava em suas aulas iniciais, o processo formativo da cidade e seus edifícios descritos como *organismos*, como demonstra na análise da quadra veneziana, denominada *Quartieri di San Giovanni Crisostomo* (Fig. 5).

Figura 5: Formação e fases do *Quartieri di San Giovanni Crisostomo*, em Veneza: Séc. XI-XII, séc., XVI e nos anos 1950.



Fonte: Maretto, (2013).

Segundo Maretto (2013 p.25), Saverio Muratori desenvolveu os princípios metodológicos baseado em análises dos tipos arquitetônicos que constituíam o tecido urbano de Veneza, marcando o início de uma aproximação maior no campo da interpretação do fenômeno urbano dentro da arquitetura italiana. Em sua

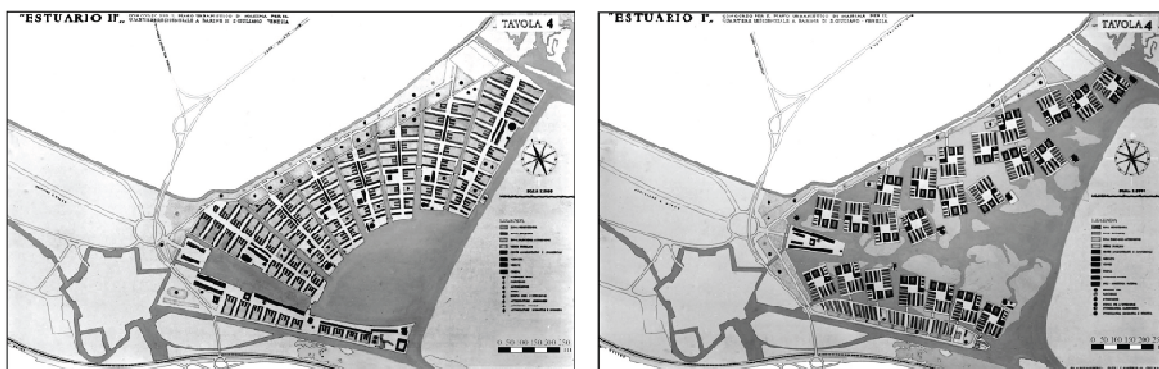
concepção, a parcela urbana é considerada o elemento básico do tecido urbano, conectando ambiente construído e espaços abertos.

O ensaio de 1950, denominado *Studi per una Operante Storia di Venezia*, seria a primeira pesquisa que sistematizou os edifícios históricos de uma cidade, aplicando as definições de *tecido urbano*, cidade como *organismo vivo* e *história operante* (CATALDI et al 2002). Muratori observou nos bairros de Veneza (fig. 5), cada edifício e suas respectivas fases, evidenciando as particularidades da sociedade e suas estruturas econômicas e tecnológicas em cada período histórico estudado. Desse processo, o tecido urbano é resultado de diferentes agentes, vinculados a aspectos sociais, culturais e políticos (MARETTO, 2013).

Assim, seria possível ler o tecido urbano e descrever a história de um assentamento em escalas distintas, compreendendo as relações ao longo do tempo, tratando a cidade não com um objeto inerte, mas como um organismo vivo em constante evolução na dimensão histórica (MURATORI, 1959). Por esse processo analítico de evolução morfológica da cidade, foi possível o desenvolvimento de uma extensiva classificação dos edifícios e seus ambientes, relacionando o processo de mutação dos espaços e edifícios ao longo do tempo, fase por fase, definido por Muratori por *histórias operantes da forma urbana*.

Até 1955, o trabalho de Muratori buscou estabelecer uma ligação concreta entre a existência da cidade e seu desenvolvimento, baseado em uma escala temporal. Ao demonstrar de forma gradual a ligação entre a evolução da estrutura urbana durante o tempo, propôs estudos tipológicos, relacionando as composições sociais e culturais, em que elementos ligados ao passo e presente são utilizados como meios de interpretação e de desenho (MARETO, 2013). Os estuários propostos (fig.6) são baseados na forma urbana das ilhas venezianas tradicionais.

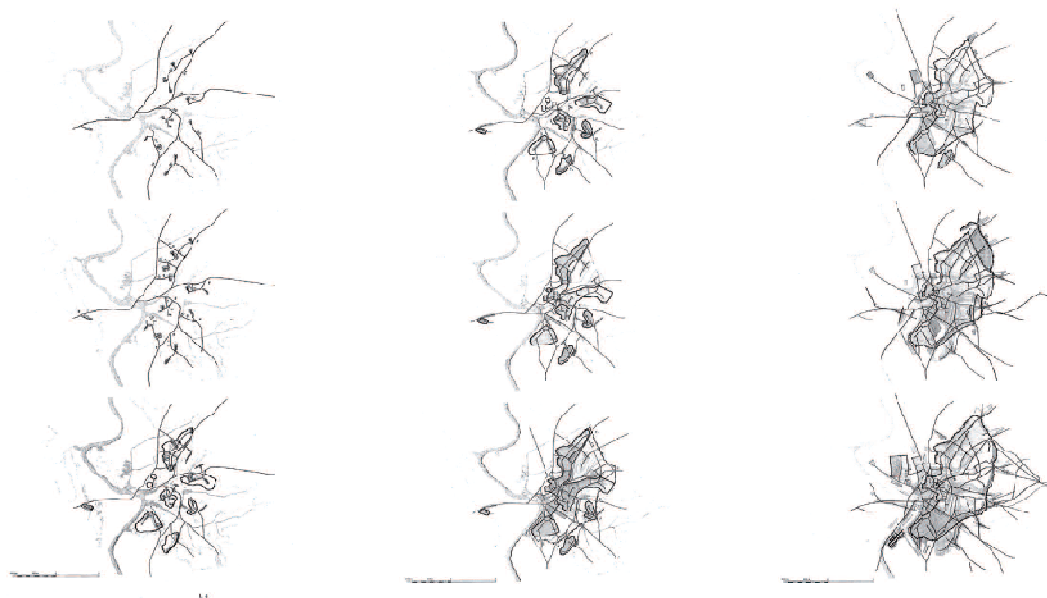
Figura 6: Estudos tipológicos de Muratori: A - Estuário I, B - Estuário II.



Fonte: Maretto, (2013).

Em 1954, Muratori retornou à Roma, como professor de *Composizione IV* e V, continuando suas experimentações, alimentado pelas experiências acumuladas por seu trabalho em Veneza. Utilizou a concepção de história operativa, como base teórica para novas investigações, se aprofundando nos centros históricos, subúrbios e organismos. A obra *Studi per una operante storia urbana di Roma* (fig. 7) é completada em 1963, em que percebe-se o avanço nos métodos de análise, uma vez que propôs a divisão do território em fases, sendo Roma a referência estudada.

Figura 7: Origens de Roma e as evoluções territoriais até o fim da República - *Studi per una operante storia urbana di Roma*.



Fonte: Maretto (2013).

O objetivo da escola italiana de morfologia seria a compreensão histórica como chave para recuperar o senso de continuidade da cultura arquitetônica, planejando os edifícios de acordo com a tradição construtiva do lugar (CATALDI, 2002 p. 4). Muratori acreditava que a crise na arquitetura e no urbanismo foi causada pela concepção modernista, em que a cidade era vista por partes, com seus elementos principais isolados, já que buscavam dessa forma um planejamento mais eficiente. A intenção de Muratori era a construção de um campo teórico e crítico para melhor compreender e explicar os processos inerentes ao cenário urbano e as transformações ao longo do tempo (PINHO E OLIVEIRA, 2009).

As pesquisas da escola italiana possibilitaram o desenvolvimento de instrumentos para arquitetos, ao propor uma leitura e análise da cidade como um processo construtivo, em que a tipologia permite a ligação entre a análise e o desenho. Com a ideia de compreender a cidade como um organismo vivo e suas evoluções, definida por elementos e processos, com enfoque na transformação e construção da paisagem. A leitura da forma urbana como um processo de ocupação do território é um componente importante para a análise e entendimento do objeto de pesquisa desse trabalho, uma vez que pode-se determinar as mudanças ocorridas na cidade de Goiânia, tendo em vista a comparação de diferentes períodos históricos.

1.4. A Escola de Versalhes na França: Bases teóricas e antecedentes.

A escola italiana foi uma referência para os estudos de outra escola de morfologia urbana, surgida na França, conhecida por Escola de Versalhes. Os estudos urbanos franceses, inicialmente, foram baseados em pesquisadores como Quatremère de Quincy (1755-1849) e Durand (1760-1834), que iniciaram experimentos e análises com os tipos arquitetônicos. Em 1832, Quatremère percebeu que poderia utilizar o plano urbano de uma cidade como fonte de pesquisa, para compreender a história da cidade, quando catalogou elementos presentes no ambiente urbano, como praças, edifícios e ruas, compreendendo a estrutura espacial da cidade, pela maneira que foram constituídos, sendo simétrica ou espontaneamente. (GAUTHIEZ, 2004). Este material permitiu a sistematização e a classificação desses elementos, possibilitando uma leitura mais descritiva da cidade e suas partes constituintes.

Ao longo do século XIX e XX diversas cidades foram fundadas na França, visando o desenvolvimento do país mediante as premissas da *École de Beaux Arts*, em que Durand foi professor. No entanto, as referências aos estudos morfológicos voltados à projeção das cidades são datados após a Segunda Guerra Mundial, quando conjuntos habitacionais foram erguidos nas cidades satélites e nas periferias dos grandes centros urbanos. Isso porquê foi um momento de reflexão com a participação de sociólogos e geógrafos numa revisão interdisciplinar dos preceitos modernistas calcados por Le Corbusier na primeira metade do século passado (DARIN, 1998). Esse grupo tinha por objetivo suprir a falta de moradias devido à destruição pós-guerra, momento em que houve a reconstrução do território, utilizando políticas de produção em massa de moradia.

No início do século XX, durante a expansão do campo da geografia humana, Darin (1998) observa que o estudo das cidades na França, advém de uma especificamente fundamentada em duas linhas de pensamento, em que se destacaram dois pesquisadores: Marcel Poëte (1866-1950) autor de *Une vie de cité. Paris, de sa naissance à nos jours...* (1924), e Pierre Lavedan (1885-1982) com o *Histoire de l'urbanisme*. Esses trabalhos são considerados obras-primas na história do urbanismo francês e no campo geográfico, por iniciarem a tradição nos estudos morfológicos da cidade. A expansão urbana dos grandes centros urbanos e o cenário de reconstrução, com o fim da Segunda Guerra Mundial, induziram estudos e pesquisas voltados para o planejamento regional e reconstrução das cidades.

Esse sistema de moradia, segundo Moudon (1994), enfatizou a produção em massa, agregando elementos de eficiência espacial, tais métodos de construção seriam utilizados pelo Movimento Moderno. Em meados dos anos 1960, o sociólogo e filósofo Henry Lefebvre (1901 – 1991) argumentou que esse tipo de produção promoveu a descaracterização do espaço social e paisagem das cidades francesas, diminuindo os instintos de apropriação do espaço, além de enfraquecer o relacionamento entre as pessoas e o seu redor. Nesse cenário, Lefebvre estimulou a produção de uma arquitetura de caráter social. (MOUDON, 1994 p. 302).

Os anos 1960 são reconhecidos pela efervescência do ambiente cultural e intelectual, levando a uma decisão governamental de separar o ensino de arquitetura da *École des Beaux-Arts*, sendo que a arquitetura também não poderia se integrar às universidades. Com isso, em 1968, foram criadas escolas

independentes de arquitetura, as *unités pédagogiques (UP)*, sendo nove em Paris, com um total de 23 escolas na França. Com a criação dessas escolas, os professores conseguiram diversificar o currículo recém-elaborado, incluindo estúdios, desenho urbano, urbanismo e pesquisas. Nesse cenário, duas escolas se destacaram nas investigações urbanas: a *École d'Architecture Paris-Belleville – UP8* e *École d'Architecture de Versailles – UP3*. (MOUDON, 1994, p. 301), cujas referências teóricas perpassavam a revisão aos preceitos Movimento Moderno. Segundo Darin (1998, p. 66), Lefebvre estimulou os pesquisadores, principalmente na esfera do urbanismo, a incluírem aspectos sociológicos nas análises da cidade tradicional como objeto de pesquisas urbanas e arquitetônicas.

Entre os que foram influenciados diretamente por Lefebvre, estão os fundadores da Escola de Arquitetura de Versalhes, formada inicialmente pelo arquiteto e urbanista Phillippe Panerai, o arquiteto Jean Castex e o sociólogo Jean-Charles Depaule. Os ensinamentos de Lefebvre estava baseado em um trabalho interdisciplinar, com aproximação das ciências sociais (MOUDON, 1994, p. 302).

Entretanto, a relação entre os tipos construtivos e a forma urbana não era aplicada até o início da década de 1970 (MOUDON, 1994). O início das pesquisas da escola de Versalhes ocorreu por estudos acerca do desenvolvimento dos bairros de Paris e sua evolução histórica. Panerai e Castex descobriram a obra de Muratori, que serviu de plataforma teórica e metodológica para suas futuras investigações (MOUDON, 2015).

O cenário avançado das atividades da escola de arquitetura em Versalhes contribuiu para sua expansão, proporcionando a criação, em 1973, do *Laboratoire de recherche histoire architecturale et urbaine-sociétés – LARDHAUS*, (Laboratório de pesquisa histórica, arquitetônica e urbana). Segundo Moudon (1994), as pesquisas do grupo francês podem ser consideradas mais amplas que aquelas desenvolvidas nas escolas de Conzen e de Muratori, tanto pela metodologia utilizada, quanto em relação aos objetos estudados, pois compreendiam a cidade como um fenômeno social e físico, aplicando a multidisciplinaridade das ciências sociais e humanas, associada à crítica das teorias arquitetônicas e do ambiente construído, e relacionando a maneira que essas cidades se formaram.

As aproximações entre as escolas italiana e francesa correspondem ao seu posicionamento crítico ante a arquitetura modernista, ao mesmo tempo, que

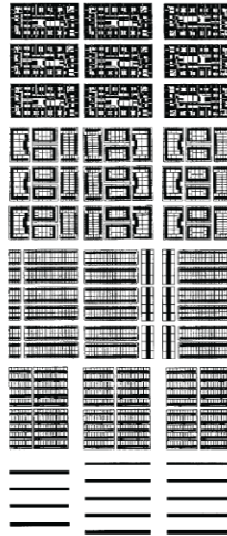
buscam estabelecer critérios para a atuação do arquiteto e urbanista na cidade existente, tendo em vista a conformação da forma urbana ao longo da história. Por outro lado, como assinala o autor, a escola inglesa detém-se em uma postura mais descritiva, analítica e exploratória, com viés específico no estudo da forma urbana.

A proposta dessa escola respalda-se em duas frentes principais: realização de “[...] uma pesquisa multidisciplinar do espaço construído a fim de reconhecer ingredientes de um bom desenho; e, segundo, a identificação e crítica de modelos teóricos de ‘desenho urbano’ enquanto ‘ideias’ e ‘práticas’.” (ROSANELLI, 2011, s/ p.)

O posicionamento da escola de Versalhes se destaca pela publicação de *Formes Urbaines de l’îlot à la barre*, em 1977, que discursa sobre o avanço do urbanismo moderno e a relação com o desaparecimento da quadra, um elemento tradicional que compõe a cidade europeia comum. A obra apresenta estágios de transformação, ao demonstrar o tecido urbano, como o fator intermediário entre a arquitetura dos edifícios e o layout das cidades. Também discorre sobre a transformação das cidades, influenciada pela modernidade, entre o período de 1860 a 1960, e o impacto em seu estilo de vida.

Segundo os autores, a quadra não seria um elemento original, mas sim resultado de um processo de organização do território, a partir de um conjunto de construções heterogêneas. Nesse livro, é feita a comparação de projetos e quadras, desde sua concepção até a influência do Movimento Moderno (fig. 8), partindo de edifícios individuais, mostrando as transformações dentro da quadra até seu desaparecimento.

Figura 8: A evolução da quadra genérica de uma cidade europeia.



Fonte: PANERAI et al.(2013).

Na continuidade das investigações, a cidade também seria objeto de pesquisa. Em *Versailles, lecture d'une ville: Rapport de Recherche*, publicado em 1978, sendo considerado (DARIN, 1998) o melhor estudo tipo morfológico realizado na França, pois separa a história de Versalhes em diferentes períodos (fig.9). Cada um deles é analisado individualmente de acordo com o desenvolvimento da habitação e da forma urbana. O estudo mostra uma antiga cidade aristocrática, que cresceu de forma fragmentada e se tornou uma cidade comum, pois as antigas mansões deram lugar a blocos de apartamentos. Pode-se dizer que os estudos italianos buscavam na história elementos para reconhecer sua forma urbana e, com isso definir pontos de alteração; já as análises da escola francesa visavam também identificar os processos de mudanças da forma urbana, isto é, caracterizar as transformações ao longo do tempo reconhecendo fatores sociais e culturais.

Figura 9: Crescimento urbano de Versalhes ao longo dos séculos

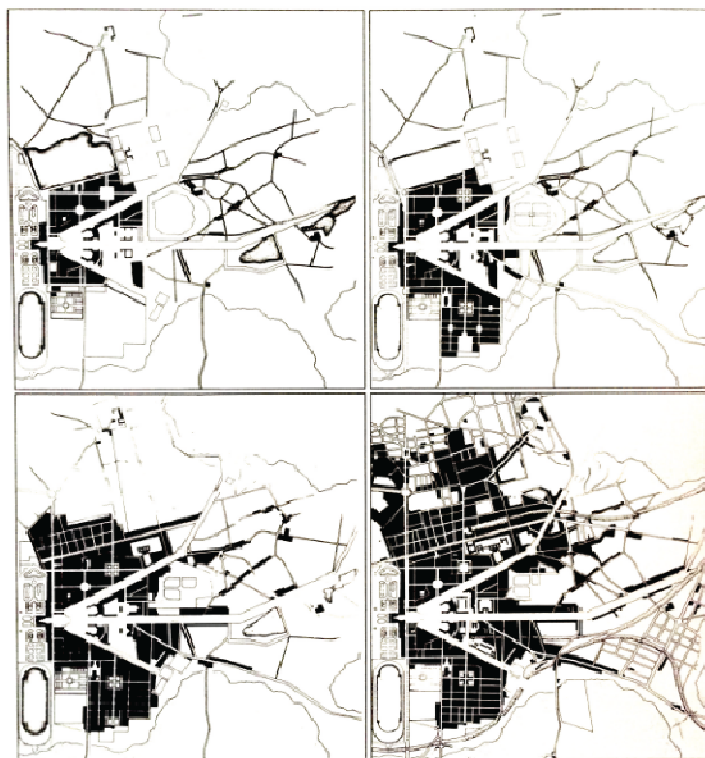


Fig. 12 13 14-15. La croissance de Versailles - 1685, 1746, 1810, 1907 (d'après le plan de la Chalcographie, le plan de l'Abbe de la Crevin, la carte des Chasses et le plan de Bienville).

Fonte: Panerai (1978).

A publicação *Elements d'Analyse Urbaine* (Elementos de Análise Urbana) (PANERAI, 1980), cuja característica principal é a utilização da figura fundo como fonte de análise na formação e ocupação do território de Versalhes. Os professores Jean Castex, Phillipe Panerai e Jean-Charles Depaule utilizaram a base dos estudos tipológicos da escola italiana de morfologia, relacionando o desenho da cidade a outros fenômenos urbanos, possibilitando um cenário interdisciplinar, incorporando características das ciências humanas e sociais, herdadas de Lefebvre. O resultado dessas análises urbanas aprimorou a discussão e descrição da cidade como um fenômeno social. O método francês tem por principal característica a utilização de procedimentos oriundos de um contexto multidisciplinar, que segundo Moudon (1994), não foram escopo das pesquisas das escolas inglesa italiana.

As características multidisciplinares abordadas são importantes para a análise realizada neste trabalho, pois o discurso teórico da escola francesa oferece métodos considerados importantes na compreensão do objeto de estudo, como análises morfológicas integradas às discussões da paisagem construída e seu desenho, em que a cidade é vista como um objeto multidisciplinar.

1.5. Considerações parciais

Para Panerai (2006, p.53), os instrumentos de análise devem ser genéricos, possibilitando maior aplicabilidade e alcance desses métodos. Estes, por sua vez, baseados na concepção da morfologia, oferecem uma leitura das transformações e melhor compreensão da forma urbana ao longo do tempo. Mediante essas questões optou-se, para a realização do trabalho, as questões teóricas da escola inglesa tendo como principal referência os conceitos de Conzen.

Como apresentado anteriormente, o suporte teórico-metodológico das escolas de morfologia urbana se respaldaram em sua leitura histórico-geográfica em que pode-se definir regiões morfológicas da área de estudo, além da composição de mapas e análise de aerofotografias de diferentes períodos, enfatizando a leitura da forma urbana, crescimentos e alterações do tecido urbano (CONZEN,1960). Essa base teórica indica o uso do plano urbano e da cartografia como fonte primária para análise. A definição e delimitação das regiões morfológicas, é utilizada na a área de análise e busca definir como a paisagem é construída ao longo do tempo.

A partir dessa abordagem morfológica, foram definidos as bases e métodos para compreender o desenvolvimento da área de influência da Avenida Anhanguera e elucidar as transformações na forma da cidade, por meio da compreensão dos fatores de transformações, rupturas e permanências na estrutura urbana.

2. A LÓGICA DO DESENHO URBANO DE GOIÂNIA: ENTRE O MODERNO E O TRADICIONAL.

O segundo capítulo trata a concepção de Goiânia como cidade planejada e as origens de Campinas como cidade tradicional e os efeitos da construção de Goiânia, ressaltando fatores de sua história urbana, em que destaca o papel de um elemento morfológico que abrange esses dois espaços geográficos: a Avenida Anhanguera.

A princípio são apresentadas as teorias urbanísticas que influenciaram o desenho urbano da capital do Estado de Goiás, presentes nas Propostas de Atílio Correa Lima e Armando de Godoy, considerando as propostas dos planos diretores seguintes. Num segundo momento, tem-se a caracterização de Campinas e Goiânia, visando compreender suas relações e distinções de tecido urbano, mediante o crescimento urbano e a formação de novas paisagens.

Em seguida, a partir dos fenômenos e agentes, são apresentadas as principais transformações por meio de mapas, destacando-se a Avenida Anhanguera entre Goiânia e Campinas. Percebe-se que um dos maiores impactos da forma urbana, entre esses dois pontos, ocorreu pela implantação do sistema de transporte em massa e transformação da via em importante vetor da cidade, alterando sua relação intraurbana.

2.1. Goiânia e seus planos: teorias urbanísticas e a concepção como cidade nova.

As origens da urbanística moderna, conforme aponta Choay (1965), datam de meados do século XIX e deflagram um período de intenso crescimento e transformação das cidades, incitados pela industrialização, desenvolvimento de novas tecnologias e esgarçamento do território. As transformações das cidades europeias, seu inchaço populacional e a necessidade de reorganizá-las, bem como oferecer ambientes salubres despertaram uma série de estudos acerca das cidades e sua forma ideal, culminando com o urbanismo, enquanto disciplina responsável em disciplinar e estudar esses fenômenos.

Para solucionar os problemas oriundos de um crescimento intenso das cidades e conter o fluxo migratório, diversas teorias se conformaram. Entre elas,

destacam-se, pela escola inglesa, o modelo de cidade-jardim e, pela escola francesa, o controle do solo urbano, a definição da propriedade privada, implicando em ações públicas de reordenamento e embelezamento urbanos os quais orientaram o movimento *City Beautiful* e traços da *École des Beaux Arts* (AZEVEDO; DA COSTA, 2013).

O desenvolvimento das cidades-jardins como modelo de urbanização teve início a partir de um experimento na Inglaterra no final do século XIX, tendo em vista o alto nível de degradação do espaço social, junto com as difíceis condições de vida na cidade liberal acabaram por estimular o autodidata Ebenezer Howard a formular teorias e soluções para a cidade. Uma das principais referências foi a publicação *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*, (1898), em que discorre sobre a migração do campo para os centros urbanos, e aumento da população nas cidades, promovendo a proposta inicial da cidade-jardim satélite (PANERAI, 2013, p. 49). Depreende-se desta proposta a relação entre as áreas verdes e os sistemas de circulação como importantes atributos urbanos que caracterizariam a forma urbana.

Ao mesmo tempo em que este tipo de cidade conformava a visão urbanística anglo-saxã, desenvolveu-se na França, o urbanismo como um instrumento técnico e de orientação do ordenamento territorial das cidades. A prática desenvolvida por Haussmann de transformação do centro de Paris foi uma das primeiras ações francesas para a gestão urbana, priorizando o sistema viário e o parcelamento do solo urbano, o que, em certa medida, substituiu as intervenções de embelezamento urbano recorrentes na Paris do século XIX.

Outra característica do urbanismo francês estava em possibilitar a formação de urbanistas que pudessem conduzir as transformações urbanísticas necessárias à vida que se moldava sob a égide da modernidade. Houve a adoção de princípios racionalistas e práticos a fim de possibilitar o planejamento urbano e a gestão pública das cidades.

A formação da Sociedade Francesa de Arquitetos e Urbanistas, em 1912, foi um importante passo para a definição da prática urbanística e o escopo da atuação desses profissionais nas cidades. Para Azevedo e Costa (2013, p. 13), tais ações, com as contribuições de Patrick Geddes e Cerdá, possibilitaram a constituição das bases teóricas do urbanismo técnico e científico.

Um aspecto destacado pelas autoras consiste na demanda de novos profissionais que pudessem orientar as municipalidades, levando à formação desses profissionais em cursos de menor duração. Tão logo a demanda aumentou, a Universidade de Paris designou o Institut d'Urbanisme de L'Universite de Paris (IUUP), em 1924, como um centro de formação de urbanistas. Entre os conteúdos desenvolvidos no IUUP, tem-se questões de traçado e forma urbana, mesmo que o enfoque estivesse no desenvolvimento multidisciplinar e científico, voltados à prática e à elaboração dos planos de renovação das cidades.

Em um primeiro momento, a escola francesa buscou ordenar o espaço urbano, reparando suas mazelas. A cidade era vista como um organismo doente e que necessitava de medidas reparadoras, tal como a atuação do médico. As metáforas do corpo induziram a uma visão sanitarista e higienista da cidade, além de possibilitar as transformações urbanas no âmbito da cientificidade.

No entanto, à medida que o ensino se consolidou, foram incorporadas também questões de desenho urbano, ou seja, a composição urbana e a definição dos aspectos estéticos, buscando uma elaboração da forma urbana para além dos critérios meramente técnicos. Se, inicialmente, a escola francesa priorizou a gestão da cidade e as ações de engenharia sanitária, em um segundo momento, esses elementos foram incorporados na composição urbana.

No Brasil, as concepções urbanísticas anglo-saxãs e francesas tiveram respaldo e orientaram as intervenções urbanas das principais cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo, além de possibilitar a implantação de cidades novas em diferentes regiões do país (TREVISAN, 2009). Havia uma rejeição à morfologia “desordenada” das cidades coloniais, além do desejo político em promover a modernização do país, por meio de novas capitais, culminando na construção de Belo Horizonte (1897), Goiânia (1933-1942) e Brasília (1955-1960) e, mais recentemente, Palmas (1989), além de várias outras cidades novas em diversas partes do território nacional.

Os rebatimentos das teorias urbanísticas ocorrem nessas quatro capitais. Como objeto de análise, tem-se Goiânia, a segunda capital planejada e fincada no Centro-Oeste do Brasil. Segundo Pantaleão e Trevisan (2011), Goiânia, cidade nova:

[...] criada *ex nihilo*, apresentou em seu plano uma sobreposição de teorias urbanísticas (paradigmas), articuladas simultaneamente aos conceitos de *zoning*, cidade-jardim, unidade de vizinhança, monumentalidade e outros; conforme requeridas pelo partido projetual. (PANTALEÃO; TREVISAN, 2011, s. p.)

O projeto para Goiânia, de Atílio Correa Lima, formado no IUUP - *Institut d'Urbanisme de L'Université de Paris* apresenta uma composição urbana com traços remanescentes do barroco francês, associada à racionalidade científica da setorização funcional e a conformação de uma área administrativa como seu principal centro. Outros aspectos, à luz das teorias daquele período, foram: a definição da população máxima e a incorporação do crescimento controlado por meio dos limites do plano e a escolha criteriosa do sítio conforme aspectos naturais, aproximando dos preceitos da cidade-jardim.

2.2. Campinas: a forma urbana tradicional

Com o movimento de criação da capital para o estado de Goiás, o interventor Pedro Ludovico Teixeira, instaurou uma comissão para a escolha do local de construção da nova capital, por meio do decreto nº. 2737, nomeando como presidente da comissão, D. Emanuel Gomes de Oliveira, o então bispo de Goiás. Tal comissão deliberou em março de 1933, que Campinas se localizava na parte povoada e central do Estado, dotada de uma topografia que favoreceria a construção de uma nova cidade. Dentre as deliberações da comissão, tem-se:

[...] aprovado esse relatório, foi nomeado o urbanista Armando de Godoy para proceder ao estudo definitivo da região escolhida [...] uma das circunstâncias que mais deveriam ter influído foi a de se encontrar pequena distância da linha férrea que penetra no Estado de Goiás. [...] O referido local é como o centro de gravidade da mencionada zona, onde provem os elementos de vida do Estado. (CAMPOS, 1985, p. 43).

Campos (1985), sobre as origens de Campinas, hoje um setor de Goiânia, fora previamente um município. Conhecido inicialmente por Arraial de Campinas, sua formação ocorreu em 1810 e, em 1853, foi elevado à freguesia dependente da Vila de Bonfim, atual Silvânia. Campinas tornou-se vila em 1907, se separando da Vila de Bonfim, sendo incorporado, aos seus limites territoriais, o Patrimônio de Barro Preto, atual Trindade. O povoado se localizava junto à antiga estrada que levava para Goiás a então capital do estado.

Em 1914, Campinas foi elevada à categoria de cidade. Seu território inicial foi formado por garimpeiros procedentes de Meia Ponte, que buscavam ouro na região de Anicuns e acabaram se estabelecendo no local, atraindo famílias de outras partes do estado e regiões do país. A população inicialmente se concentrou nas imediações da Paróquia de Nossa Senhora da Conceição, atual igreja matriz de Campinas (fig.10), influenciados pela vinda dos Padres Redentoristas.

Figura 10: Igreja e Praça Matriz de Campinas em 1940



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017.

A estrutura urbana de Campinas era constituída por ocupações ao redor da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, que de acordo com Santos (1978), consistia em um povoado dotado de uma arquitetura simples, com casas de adobe e a pequena igreja e poucas ruas (Santos, 1978 *apud*, Severin, 2018, p. 26). Essa configuração espacial, conforme aponta Ramirez (2014), é de uma cidade tradicional cuja povoação de base católica tem como elemento estruturador a igreja, a partir do qual há o direcionamento para a formação da cidade, com edifícios comerciais e casas seguindo tal orientação.

A paisagem de Campinas era formada pela Igreja em posição central, com casas simples e edifícios comerciais dispostos de forma aleatória, agrupados em vias ao redor da igreja. Essa disposição formava quadras reticuladas, estabelecendo uma grelha. Sem ordenamento, a ocupação pode ser descrita por um povoado simples, sem grandes atrativos. As qualidades residiam nas terras férteis e algumas minas de ferro, compondo um cenário de pouco desenvolvimento e que não inspirava interesse político (CAMPOS, 1985 p. 17).

Essas características permaneceram por bastante tempo, tendo como principal elemento urbano a Praça da Matriz, que concentrava, além da Igreja, um colégio e outros edifícios administrados pela igreja. Com a implantação de Goiânia, Campinas passa por mudanças em sua forma urbana, notadamente, por concentrar a ocupação ao longo das vias que possibilitavam o acesso às terras da nova capital, além da ocupação próxima à Praça Joaquim Lúcio, na qual foram dispostos os edifícios administrativos (fig. 11)

Figura 11: Imagem aérea de Campinas em 1940.



Fonte: SEPLANH- Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Com o decreto nº. 3.359, determinado por Pedro Ludovico Teixeira, foi demarcada a região nas proximidades do córrego Botafogo, que incluía as fazendas Vaca Brava, Criméia, Botafogo, pertencentes ao município de Campinas, como local para a construção da nova capital, dentro de um prazo previamente estabelecido de dois anos, para a efetiva transferência.

Em agosto de 1935, o decreto nº. 327 determinava a fusão dos municípios de Campinas, Hidrolândia, junto com parte do território de Trindade, Anápolis e Bela Vista, terras que passariam a compor o município de Goiânia. Campinas seria transformada em um distrito da nova capital, desanexando da comarca de Bela Vista. A lei de nº. 1, da recém-criada câmara municipal,

determinou que a região de Campinas tivesse a denominação de Goiânia, seguido por um decreto de Pedro Ludovico, de 1938, o Distrito de Goiânia seria dividido em duas zonas, a primeira zona constituída por Goiânia e a segunda, por Campinas (CAMPOS,1985), marcando o início formal da capital e Campinas como sua zona.

Com a instituição oficial de Goiânia, o desenvolvimento econômico veio de forma acelerada, já que Campinas se transformou em uma centralidade, por meio de sua variedade de serviços e de comércio, sendo apoio à construção da nova cidade (VAZ, 2002). Pode-se afirmar que o impulso dado a Campinas ocorreu por ser a cidade de suporte para a implantação de Goiânia, sendo que vários imóveis de Campinas foram utilizados como sedes provisórias de pastas governamentais durante a consolidação de Goiânia, demarcando a Praça Joaquim Lúcio como outro elemento de estruturação do futuro bairro.

A aproximação do governo fez a cidade receber melhorias em sua estrutura urbana, tais como: execução de obras de infraestrutura básicas, como meio-fio, sarjeta, jardins e coreto (fig. 12). Atílio observa a mudança no padrão urbano de Campinas, cidade que gravitava ao redor de uma igreja, iniciando seu processo de crescimento rumo à Goiânia. Em suas palavras:

Esta cidade que vegetava com sua vida rudimentar em torno da Igreja, no período anterior a ideia da mudança da capital, atualmente com a intensificação do tráfego para Leopoldo de Bulhões, ponta de linha de Estrada de Ferro, desenvolve-se vertiginosamente, criando um imenso tentáculo que busca atingir a cidade em construção. E a distância que as separa, de apenas cinco quilômetros, em breve será vencida. (Monteiro, 1938 p. 137).

Figura 12: Campinas - Praça Joaquim Lúcio - Década de 1940.



Fonte: Acervo MIS-GO (2017).

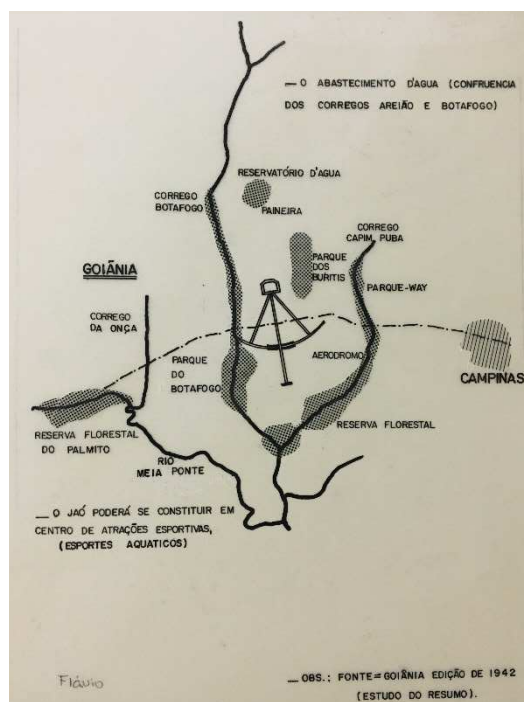
Segundo Lima (1935), Campinas duplicaria em poucos meses o número de casas existentes no perímetro urbano. Não houve crescimento parecido em um período de 50 anos. Tal movimento demonstrava o processo de transformação que Campinas passaria e que determinou seu desenvolvimento e estrutura espacial de forma proeminente, modificando sua lógica de crescimento de cidade tradicional e estagnada passando a se direcionar nos moldes da nova capital do estado de Goiás. Desse modo, pode-se afirmar que a Avenida Anhanguera, principal via de acesso entre as duas cidades também possibilitou essa dinâmica além de promover a ocupação de suas margens, tornando-se uma linha de crescimento e de convergência entre as duas aglomerações.

Ademais, houve a modernização de Campinas, seja pela implantação de melhorias urbanas como também pelas mudanças nas fachadas dos edifícios que passaram a adotar elementos característicos do estilo *Art Déco*, adotado na capital, além dos novos edifícios que seguiram e buscavam afirmar o desejo de modernidade presente na construção de Goiânia.

2.3. A presença do modernismo no Plano original de Goiânia

O local escolhido pela comissão, para a instalação da futura capital seguia preceitos predefinidos baseados na concepção da urbanística moderna: a topografia plana, proximidade com estrada de ferro, clima e abundância em recursos hídricos (DAHER, 2003). Essas características foram encontradas na região da cidade de Campinas (fig.13).

Figura 13: Representação da locação do sitio para construção de Goiânia.



Fonte: IBGE (1942).

Segundo Gonçalves (2003), o interventor federal Pedro Ludovico Teixeira exercia uma política de caráter centralizador que influenciou na concepção do espaço urbano da nova capital. Entre os anos de 1933 a 1947, o território de Goiânia se manteve sob o controle do Estado, responsável por definir a ocupação do solo e suas funções. Nesse cenário, havia um esforço político de construção da capital de Goiás, ressaltando uma imagem de modernidade e integridade política:

[...] Foi construída com o maior cuidado e atenção possível por um governo que não mediu esforços em associar a imagem da cidade à modernidade. Na verdade, Goiânia foi a melhor estratégia encontrada pelo interventor para manter-se à frente do poder e ao mesmo tempo vincular-se aos ideais da Marcha para o Oeste. Natural assim, que dedicasse melhor das energias na sua construção. Isso fica claro pela grande quantidade de leis que vieram incentivar a transferência dos órgãos do governo para a nova capital. (GONÇALVES, 2003 p. 31)

Para tal objetivo, foi decidido que o plano para a nova capital, seria elaborado por um nome de elevada importância na área do urbanismo. A escolha por Atílio Correa Lima representaria os anseios do idealizador da nova capital, tendo em vista sua formação na França e por ser o primeiro brasileiro com formação especializada em urbanismo. Além de professor de urbanismo na Escola Nacional de Belas Artes, associada à sua experiência pelo trabalho desenvolvido com o urbanista Alfred Agache nos planos de desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro.

Em 1933, através do decreto 3.574, foram dispostas as direções para o desenvolvimento do projeto urbano por Lima, sendo compreendido por: o desenvolvimento de planos para o núcleo urbano, com capacidade para uma população de 15.000 habitantes. A expansão desse núcleo e o crescimento da cidade, também seriam desenvolvidos, em uma cidade que comportaria até 50.000 habitantes (GONÇALVES, 2003 p. 34).

O plano diretor para Goiânia foi um dos primeiros projetos elaborados por Atílio Correa Lima, desenvolvido entre 1932 e 1934 e finalizado em janeiro de 1935. O material entregue para a administração da cidade consistia no plano diretor e um código de obras (PIRES, 2009). Esse documento fora confiado ao Interventor Pedro Ludovico em 10 de janeiro de 1935 na forma de um relatório, como parte final do contrato para o projeto da nova capital de Goiás. Descrevia os preceitos e as decisões técnicas adotados na concepção da cidade. O plano diretor estava arranjado em componentes que estabeleciam os elementos urbanos e métodos utilizados na composição da estrutura urbana (fig.14).

Em sua proposta, percebe-se a inserção da Avenida Anhanguera como elemento morfológico, definido, em certa medida, alguns usos específicos como lazer e serviços, reafirmando o potencial da via como estruturador e polo de crescimento, além de induzir a ocupação da região central, o que ocorreu por meio de comércios e serviços, como hotéis e cafés.

Figura 14: Plano Piloto de Goiânia – 1932: Setor Central, de Atílio Correa Lima.



— — — — — Av. Anhanguera

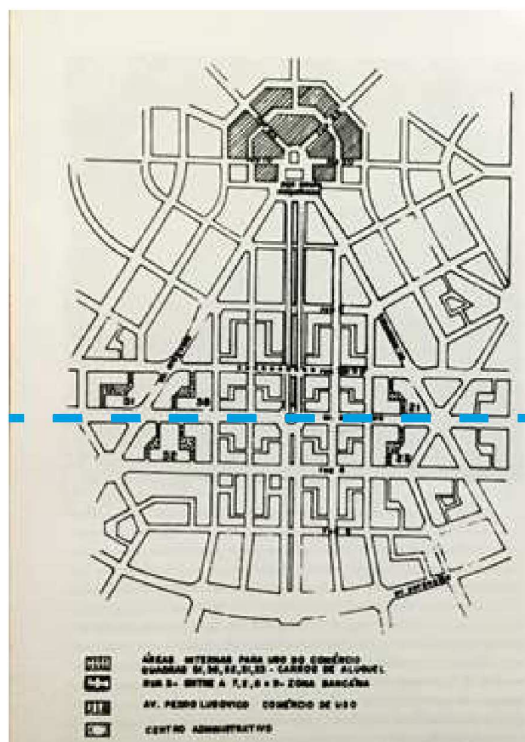
Fonte: IBGE (1942). Organizado pelo autor (2017).

O conteúdo foi organizado e subdividido, sendo iniciado pela localização e sítio para a fundação da cidade, seguido pelo traçado urbano adotado, sistema de tráfego e zoneamento. O plano também coordenava a aplicação de elementos urbanos como as praças, jardins, cursos d'água, esgoto, coleta de lixo e loteamentos. Além das diretrizes para o sistema de loteamentos, indicou um sistema de organização administrativa relacionada a assuntos urbanos da cidade.

O zoneamento proposto (fig.15) baseava-se na urbanística moderna organizando os setores da cidade de acordo com as funções que eram esperadas para cada área, incorporando aspectos administrativos, econômicos, sanitários e estéticos; as zonas foram denominadas: Zona Residencial, Centro comercial, Zona industrial e Zona rural.

A zona residencial é composta por duas subzonas principais, sendo a residencial urbana e residencial suburbana. Não tinha por finalidade um rigor extremo nessa subdivisão, indicando flexibilidade nos usos das zonas residenciais (LIMA, 1935, p.49). O centro administrativo, embora alocado em local de fácil acesso, foi previsto para ter menor fluxo de veículos, com a previsão de acesso local e divisão da Praça Cívica em dois eixos de circulação.

Figura 15: O sistema de zoneamento na concepção do plano diretor de Atílio Correa Lima - 1932.



— — — Av. Anhanguera

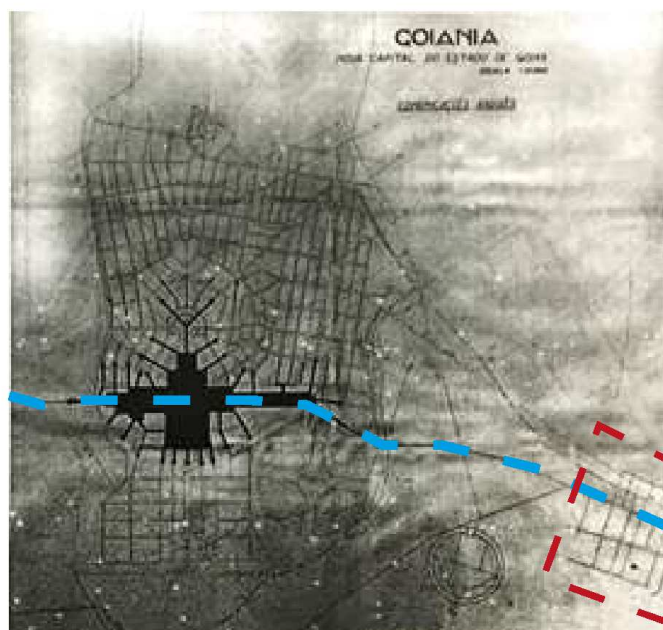
Fonte: IBGE (1942). Organizado pelo autor (2017).

A escolha do local para a construção de Goiânia foi baseada inicialmente em resultados dos levantamentos topográficos, com dados iniciais fornecidos pelo engenheiro João Argenta, foi definida a região denominada Paineira como posição inicial para construção do núcleo urbano. Posteriormente, Atílio modificou o local de fundação da cidade escolhido previamente, reposicionando o núcleo da cidade nas cercanias da estrada de rodagem existente. A proximidade da antiga via seria um dos princípios norteadores na concepção inicial de Goiânia, pois foi considerada como elemento de estruturação urbana, uma vez que possibilitaria dinamicidade e mais vida, como descrito pelo projetista: “[...] sendo a estrada, a artéria vivificadora do organismo urbano [...]” (LIMA, 1935, p, 47).

O sistema viário do Setor Central é descrito no segundo artigo do plano diretor. O autor presume um tráfego elevado no futuro, enfatizando a importância de vias, como as Ruas 3, 4 e 5. Essas vias, dispostas paralelamente à Avenida Anhanguera (fig. 16), demonstrava a importância que lhe foi atribuída: “[...] coincidir a Avenida Anhanguera, com a antiga estrada de rodagem, o eixo de todas as comunicações”. (LIMA, 1935, p. 48)

A importância atribuída para as vias do centro, nas avenidas Pedro Ludovico, Anhanguera, Araguaia e Tocantins, são confirmadas pelas características monumentais e pitorescas. Esses padrões estão presentes na configuração espacial do centro administrativo de Goiânia, decorrentes das influências dos princípios clássicos de monumentalidade previamente adotados em cidades como Washington e Versalhes (LIMA, 1935, p.48).

Figura 16: O sistema de vias e direções de fluxos na proposta de Atílio - 1932.



— — — Av. Anhanguera

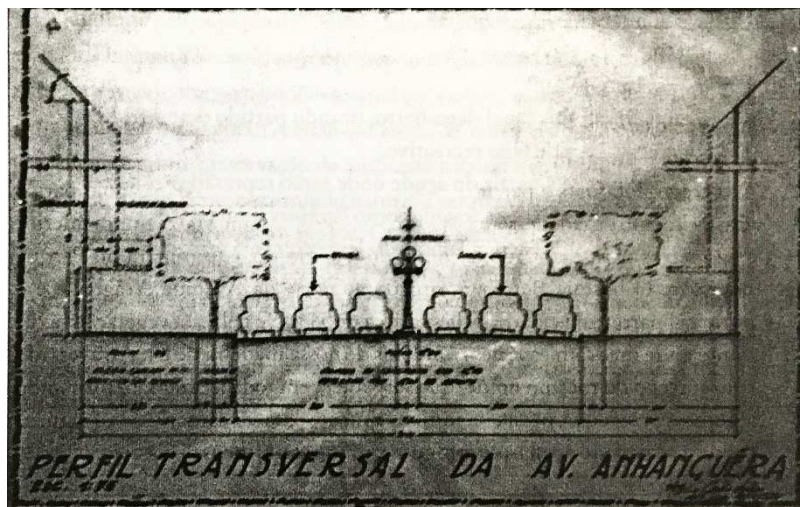
— — — Campinas

Fonte: IBGE (1942).

O centro comercial foi designado como a parte mais central da cidade, uma área de densa ocupação e maior circulação. Para esse objetivo, foi desenvolvido um sistema de ruas e avenidas que comportassem o aumento de fluxos, com possibilidade de expansão e alargamento das vias. Projetou vias internas exclusivas para utilização comercial, sem interromper o fluxo nas avenidas principais e estacionamentos. (LIMA, 1935, p.49).

As dimensões das vias foram predefinidas de acordo com importância e a utilidade (fig.17). O automóvel serviria de base para padrões de uso e de especificações técnicas dos projetos dessas vias. Os passeios foram detalhados nas dimensões 2,50 m e 0,75 m. Características monumentais e artísticas foram atribuídas para as principais avenidas do Centro, como a Av. Anhanguera, Tocantins e Pedro Ludovico, com o posicionamento de monumentos.

Figura 17: Corte e detalhamento do projeto para a Avenida Anhanguera - 1932.



Fonte: IBGE (1942).

As vias seguiam uma coerência ecológica, propondo caminhos arborizados, que transformaria as margens do córrego Capim-Puba em *parkways*, em forma de buscar a preservação da área verde, não somente por questões estéticas, mas também de saúde pública. Por sua formação na França adotou princípios de higiene, que foram incorporados no projeto urbano. Nesse raciocínio moderno, as cidades deveriam ser compostas por áreas livres verdes. Foi destinado no projeto de Goiânia, 34,6% de áreas verdes para a cidade, em forma de parques, jardins, *parkways*, praças, áreas de lazer, entre outros. No total, seriam 162 hectares, equivalentes à 14% de área total de uma cidade planejada para 50 mil habitantes (DAHER, 2003).

Elementos paisagísticos estavam presentes no plano, por meio da arborização completa das ruas, passeios dotados de área gramada e ajardinadas e soluções técnicas de escoamento de águas pluviais. Ademais, o urbanista utilizou da topografia para criação de perspectiva como um dos principais atrativos a cidade. O plano resolveria também sobre os loteamentos, definindo o tamanho mínimo dos terrenos em 12 metros de frente, e a área mínima de 360 metros quadrados.

Foram definidos também os setores Central, Setor Sul, Oeste, e Leste Universitário, junto com as áreas verdes, que compreendiam os bosques e parques. Nesse plano, Atílio não faz observações em relação a Campinas e seu desenvolvimento futuro.

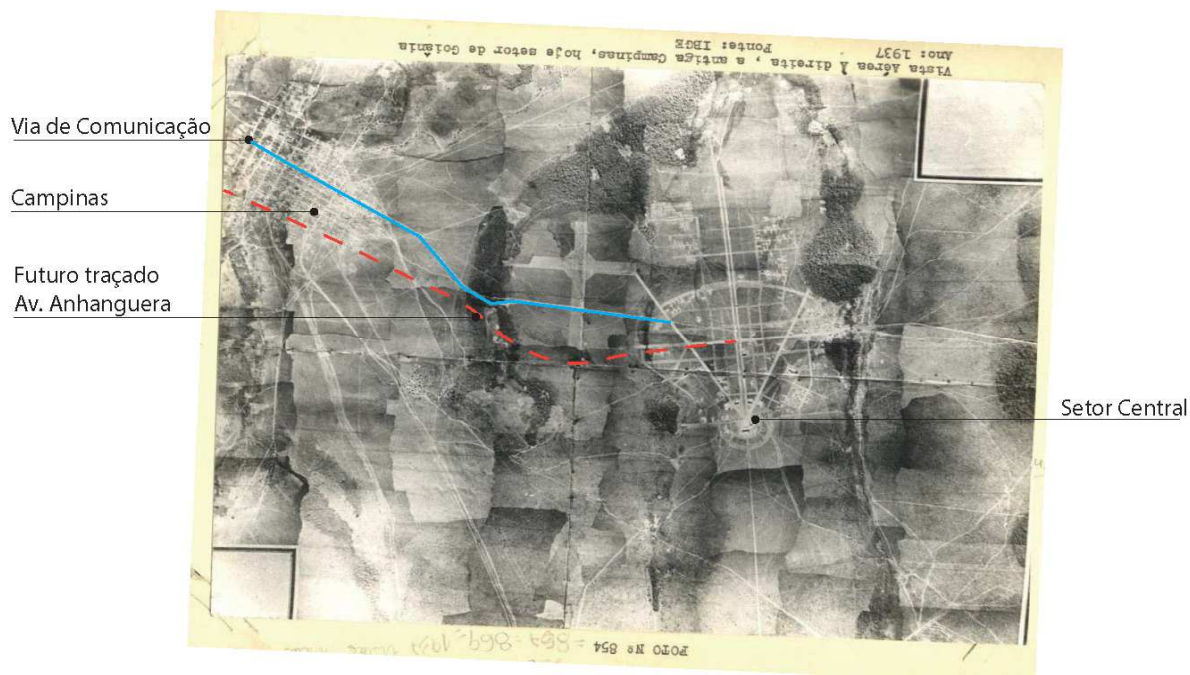
Mesmo elaborado em um cenário de escassez financeira por parte do agente público, o plano de Atílio é considerado uma avançada solução, cujos princípios modernista perfazem a paisagem urbana da capital. O plano buscou fluidez e facilidade para o tráfego de veículos, por meio da proposta de um sistema viário avançado, isto é, bem detalhado e com adoção dos critérios urbanísticos franceses, aliado ao zoneamento preciso definindo o uso das futuras ocupações. Também pode-se perceber que houve ênfase ao desenvolvimento do sistema viário desde a implantação, desde a locação da cidade inserindo-a em um contexto viário preexistente representado pela antiga estrada de rodagem, transformando esse trecho na Avenida Anhanguera. Com isso, nota-se que desde a implantação de Goiânia a Avenida Anhanguera desempenhou importante papel, além de possibilitar a ocupação da região central e a articulação com Campinas e outras regiões do Estado, tornando-se a principal via de articulação interurbana.

De acordo com Oliveira (2005) Goiânia foi implantada aproximadamente a 5 km de Campinas. Nas áreas das antigas fazendas denominadas: Criméia, Botafogo e Vaca Brava. As justificativas para essa implantação era proximidade com a estrada de rodagem BR-153, e com a linha férrea, que se encontrava na direção leste, sentido da Estação de Leopoldo de Bulhões. Essa localização permitiria uma melhor integração com a região centro-sul do país.

Em 1932, Campinas tinha as características de povoado, com baixa atividade comercial e uma população de 14.300 habitantes. Com as obras de construção de Goiânia, a cidade se tornaria um centro de abastecimento para as obras e sede provisória de governo. A partir dessa influência, Campinas se desenvolveu, expandindo o setor comercial e de serviços.

A foto aérea de 1937 demonstra o distinto traçado de ligação entre Goiânia e Campinas (fig. 18), que parte da área central desta localidade. Essa ligação cruzava o córrego Capim Puba, passando pelas imediações do aeroporto, levando diretamente para a Av. Tocantins.

Figura 18: Vista Aérea de Goiânia em 1937: Setor Central e Campinas.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Nessa vista (fig.18) não se percebe o atual traçado da Avenida Anhanguera entre Campinas e Goiânia. Proveniente das imediações ao sul de Campinas, a via funcionaria futuramente como um eixo interurbano de ligação, entre Goiânia e Campinas, e também para outras partes do estado.

2.3. A Proposta de Armando de Godoy - 1935 – 1938

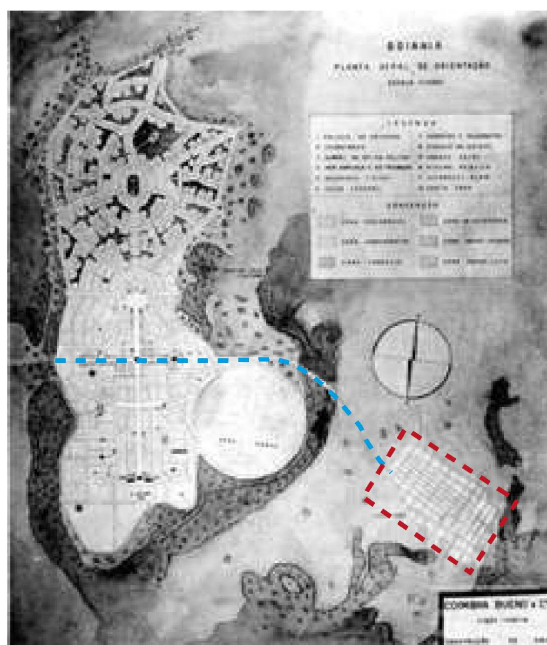
Antes mesmo da efetiva implantação do plano diretor, Atílio deixou a administração e os projetos dos edifícios da nova capital, em função de divergências com a empresa Coimbra Bueno e Pena Chaves que passou a administrar as obras de implantação da cidade. Com sua saída, foi contratado o engenheiro Armando de Godoy, como consultor técnico da construtora Coimbra Bueno, uma vez que Pedro Ludovico necessitava de um profissional que se equiparasse a Atílio, reforçando a presença de um profissional reconhecido na área urbanística, a fim de prosseguir na ideia de planejamento moderno e construção da cidade planejada (GONÇALVES, 2003).

Armando de Godoy era um dos engenheiros mais reconhecidos no país, tendo trabalhado como técnico da prefeitura do Rio de Janeiro, e contava com sólida

formação, realizando divulgação científica através de artigos para jornais, que foram compilados no livro *A Urbs e seus Problemas*, em 1943, além de ter participado ativamente de palestras e conferências, focando nos problemas urbanos. (GONÇALVES, 2003).

Godoy reformulou o plano urbano de Goiânia e, em 1936, no escritório dos Coimbra Bueno, em que se destaca a redefinição dos limites dos setores Central, Norte e Sul, eliminando o setor Leste; a proposição do setor Oeste para futura urbanização, a partir de 1950 e a aplicação dos princípios da cidade-jardim na sua alteração dos projetos para a cidade, baseando-se em modelos de cidades como Radburn e Hampstead (fig.19). O setor Sul fora reformulado conforme tais preceitos, alterando a proposta de Attílio. (PIRES, 2009).

Figura 19: Plano Piloto da cidade de Goiânia, de Armando de Godoy.

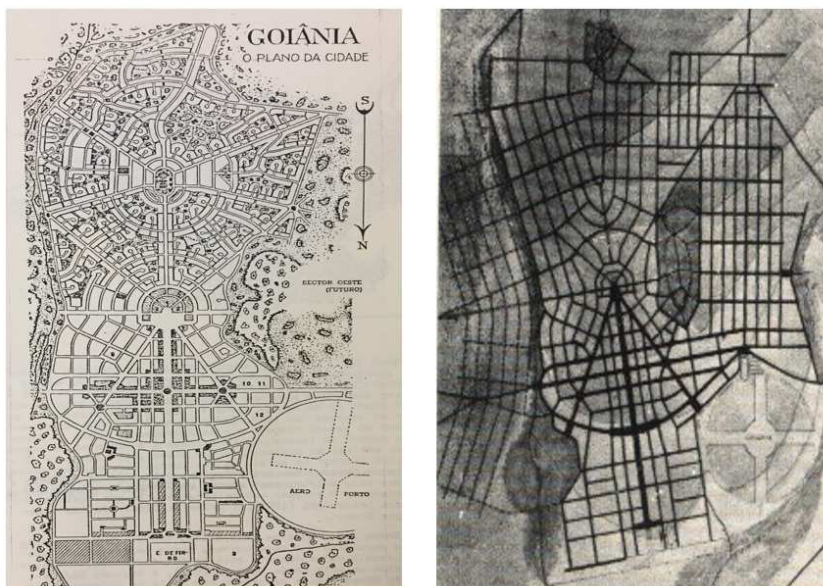


- — — Av. Anhanguera
- — — Campinas

Fonte: FGV (2017). Organizado pelo autor (2017).

Somente os setores Central e Norte não foram modificados em sua totalidade (fig. 20), por não ser possível (ALVARES, 1942, p. 24). A concepção de áreas verdes também seria alterada, não sendo executado o parque Paineiras. As novas áreas verdes formariam um cinturão de vegetação de acordo com Gonçalves (2003, p.47).

Figura 20: 1 – Plano de Goiânia modificado por Armando de Godoy. 2 – Plano de Goiânia por Atílio Correa Lima.



Fonte: IBGE (1942). Organizado pelo autor (2017).

Na proposta atribuída a Armando de Godoy observa-se que os limites das áreas verdes são reforçados, além de melhor caracterização da dimensão das vias dos bairros projetados, bem como a demarcação dos usos ao longo da Avenida Anhanguera e Pedro Ludovico (atual Avenida Goiás). A caracterização do trecho “urbano” da Avenida Anhanguera reafirma seu papel de articulação intraurbana e, ao mesmo tempo, eixo de atividades de lazer e comerciais, tornando-se importante polo de desenvolvimento econômico. Nesse sentido, conforma-se a paisagem urbana da cidade, tendo em vista a implantação do Teatro Goiânia na Avenida Tocantins com o Cruzamento da Avenida Anhanguera, além do hotéis, cafés, cinemas promovendo a vida da cidade.

Essas questões afirmam a definição de Santos (1996) quanto a paisagem urbana que é compreendida como palimpsesto, ou seja, um produto resultante de acumulação. O espaço onde ocorre as transformações como as construções, podem permanecer intactas ou dar lugar a novos edifícios.

A paisagem também está relacionada aos ciclos de desenvolvimento da cidade, demonstrando a evolução de estruturas espaciais através de volumes e vias, sendo também resultado das circunstâncias culturais e dos estímulos que determinaram a produção do espaço urbano em uma época específica (LANDIM,

2004). Em Goiânia, a construção de sua paisagem influenciada pela modernidade, na premissa de ser estabelecida como uma cidade nova, em contraste a Campinas que representava a cidade tradicional.

Pode-se observar as distinções entre essas duas partes por meio da ocupação iniciada ao longo da Avenida Anhanguera, que em Goiânia foi marcada por casas isoladas, edifícios comerciais, e institucionais em um ambiente quase rural (fig. 21). Percebe-se a via como o principal elemento que dá forma para a cidade. Nessa fase, o paisagismo ainda não era perceptível como marco visual.

Figura 21: Av. Anhanguera, no Setor Central em 1937.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017.

Essa área engloba a primeira fase de urbanização da cidade, correspondente, conforme abordam diversos autores (RIBEIRO, 2004; GONÇALVES, 2003, MANSO, 2001), o pleno controle do crescimento urbano por parte do poder público. Essa postura permitiu a preservação dos ideais urbanísticos iniciais, como a dimensão da via e a arborização do canteiro central (fig.22).

Figura 22: Av. Anhanguera em 1940.



Fonte: SEPLANH- Goiânia – 2017.

Até 1947, é perceptível a manutenção do desenho urbano, assim como o controle do crescimento da cidade. O primeiro plano de urbanização, regido pelo Decreto-lei 90-A, de 1938, foi regulamentado pelo Departamento de Terras, responsável pelo parcelamento do solo na cidade, mediante o controle de venda e doação de terras.

Em 1944, o interventor do Estado, Pedro Ludovico Teixeira assinou o decreto nº 11, que visava impedir novos loteamentos por cinco anos. Com isso, estabeleceu-se a Planta Geral de Urbanização, datada de 1947 (fig. 23), em que constavam o plano original e as extensões dos demais bairros a leste, oeste e norte, além do Setor Coimbra adjacente a Campinas, já como parte de Goiânia.

Figura 23: Planta Geral de Urbanização de Goiânia - 1947.



Fonte: MIS - GO (2016).

Até início dos anos 1950, o crescimento da cidade esteve sobre o controle do governo por meio de decretos. No entanto, ao longo dessa década, houve a venda de áreas do governo, visto as dificuldades financeiras associadas às pressões exercidas por interesses particulares, desfigurando os limites da cidade previamente planejados. Segundo Cordeiro (1989), até final dos anos 1950 foi mantida a estrutura urbana descrita em 1947, apenas com o acréscimo do Setor Leste Universitário. Soma-se a esse contexto, a migração e aumento populacional que culminaram no aumento dos assentamentos informais, uma vez que não havia uma política habitacional definida. A pressão imobiliária contribuiu para a formação de uma paisagem distinta da inicial, em que houve uma valorização dos terrenos em até 500%.

Com a valorização das parcelas urbanas, existiu uma crescente pressão exercida sobre a exigência de infraestrutura para a criação de novos loteamentos, levando à criação do Decreto-Lei, nº. 176, no qual se dispensava a exigência de infraestrutura para a criação de novos loteamentos. A partir desse momento, houve a aprovação de inúmeros loteamentos, que não seguiam a lógica da estrutura urbana previamente projetada, ou previsão de áreas verdes. Nesse processo, houve a perda do controle de mercantilização das terras pelo Estado, já que os proprietários de terrenos que estavam no perímetro urbanizado, se inseriram nos processos de parcelamento, sem a preocupação com as exigências estritas impostas pelos planos de implantação da cidade (CORDEIRO, 1989).

Essa primeira expansão efetiva da cidade contribuiu para seu espraiamento e a formação de ocupações irregulares nos bairros aprovados, além de dispensar a previsão de vias que possibilitassem uma maior articulação entre os novos loteamentos e a cidade. Para tanto, foi necessário repensar o planejamento da cidade, questões abordadas por Luis Saia e não implantadas (RIBEIRO, 2004).

A liberação do parcelamento do solo seria um dos principais motivos para a aprovação do Decreto-Lei nº 176, pelo prefeito Eurico Viana, engenheiro que participou da construção de Goiânia. Como consequência desse decreto, ocorreu a aprovação e construção de loteamentos que não respeitavam as concepções iniciais da cidade. A dispensa na implantação de infraestrutura para loteamentos novos promoveu condição favorável ao desordenamento urbano.

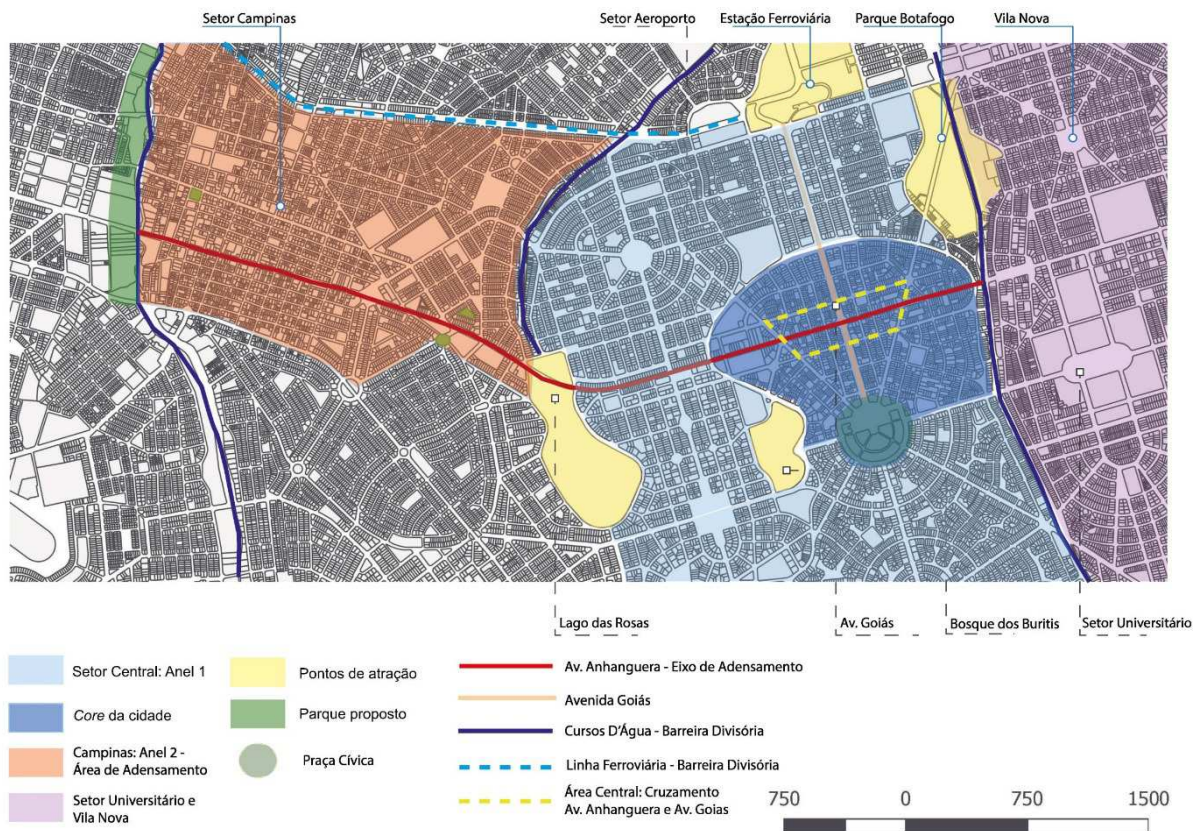
Esse contexto levaria a formulação da Lei Municipal 1.566, pelo prefeito Jaime Câmara, que suspendeu a aprovação de novos loteamentos. Esse instrumento legal tinha intenção em constituir uma reformulação regulatória para o gerenciamento do sistema de loteamento de Goiânia (CORDEIRO, 1989). Porém, o veto na aprovação de novos loteamentos não seria suficiente para resolver os diversos problemas que a cidade experimentava, além da pressão exercida pelo mercado imobiliário que solicitava uma solução efetiva (RIBEIRO, 2004, p. 76).

Em maio de 1960, o governador José Feliciano convidou o arquiteto e urbanista Luís Saia, para elaborar o Plano Diretor de Goiânia, tornando-se o primeiro arquiteto a desenvolver um plano diretor para Goiânia após Atílio, autor dos planos e projetos originais de Goiânia.

O trabalho apresentado por Saia, segundo Ribeiro (2004, p. 76) era composto por três fundamentos. O primeiro iniciava pela correção dos déficit da cidade. No segundo fundamento, discorria sobre o agrupamento de funções e soluções para a cidade e a organização de seu crescimento futuro. O plano diretor apresentou um levantamento histórico que remonta a 1929, abordando os aspectos referentes à mudança da capital e a escolha do local para a nova cidade.

A partir dessas análises, Saia definiu o plano diretor baseado em aspectos particulares, identificados durante a fase de análise da cidade. Os aspectos especificados (fig.24) seriam a *barreira*, compreendida pelos córregos urbanos e áreas de fundo de vale, junto com a estação ferroviária, que segundo análise, a localização deste equipamento ao norte dificultaria o futuro crescimento de Goiânia. Outro fator citado por Saia seria a *diferenciação*, sobre as características próprias que a Goiânia conservava, através de suas propriedades de seu planejamento e fatores inerentes dessa conjuntura (RIBEIRO, 2004).

Figura 24: Análise das propostas do Plano Diretor de Luís Saia para Goiânia: Avenida Anhanguera entre o Setor Central e Campinas.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

As condições específicas, determinadas por Saia, foram identificadas no espaço compreendido entre Campinas e Goiânia. As diferenças relativas às origens de cada assentamento, já que Campinas surgiria como uma vila, e, posteriormente, buscaria seguir os moldes da capital planejada.

A *atração*, um fator determinado por Saia na concepção de seu plano diretor, consistia na indução à ocupação do espaço, buscando transformar determinados locais em pontos de aglomeração, como parques e áreas verdes: [...] “O parque do Horto, contribuindo para acentuar a separação e a diferenciação de Campinas, serviu também para valorizar a função do dentro de atração da primitiva vila [...]” (SAIA, 1962).

Com o objetivo de facilitar o estudo das áreas, considerou a cidade dividida em seis partes, sendo estas: Central, Campinas, Dergo, Leste Universitário, Meia Ponte. Nessa divisão da cidade engloba a área central, denominado compartimento 1, ou anel 1. Os limites dessa subdivisão correspondem aos percursos dos córregos existentes na cidade (SAIA, 1960, p.32).

Nesse momento, o Setor Central já estava loteado e parcialmente ocupado, principalmente por instalações governamentais. Havia pouco aproveitamento do cruzamento formado pelas avenidas Anhanguera e Goiás. Um dos motivos seriam os problemas de distribuição da energia elétrica na área. Esta área já demonstrava algum desenvolvimento, pois havia sido planejada para desempenhar funções de área central da cidade.

Outra importante questão sinalizada era o aproveitamento máximo da ocupação dos terrenos na área central. Para permitir a verticalização dessa área era previsto a obrigatoriedade na construção de garagens subterrâneas nos edifícios acima de três pavimentos. (SAIA, 1960, p. 20).

Essa área do Setor Central, na proposta de Saia, serviria de *core*, o centro de uma futura grande cidade. Para o *core*, eram planejadas vias expressas, com pistas principais destinadas ao comércio, separando esse tráfego das demais vias. Propôs a restauração das vielas do centro para a utilização conforme o projeto original. Outro importante fator indicado por Saia seria o aproveitamento da área do setor aeroporto como vetor de crescimento controlado:

[...] a localização do antigo aeroporto, encravado entre Goiânia e Campinas, até 1953, preservou essa área de ocupação urbana de certa forma, propiciando que agora ali possa ser instalado um centro local destinado possivelmente a facilitar uma ocupação de alta densidade populacional [...] (SAIA, 1962)

A região de Campinas, denominada *compartilhamento 2*, ou *anel 2*. Os cursos d'água foram utilizados como limites para a delimitação dessas áreas, como o córrego Botafogo e Capim Puba. A população alcançava 48.586 habitantes (SAIA, 1962) e o adensamento estava concentrado ao longo da Avenida Anhanguera. O cadastro dos imóveis realizado durante a elaboração do plano diretor demonstrou a concentração do comércio localizado na área antiga de Campinas, nas proximidades da igreja matriz de Nossa Senhora da Conceição.

O levantamento de Saia, ainda que não efetivasse a implantação de suas diretrizes, corroborou para compreender a cidade e seu desenvolvimento inicial, reforçando a importância da Avenida Anhanguera como elemento de estruturação urbana, além de Campinas, como núcleo de comércio que foi sendo efetivado ao longo do tempo.

No entanto, em sua análise morfológica, verifica-se que o tecido urbano inicial de Campinas estava em contradição com os loteamentos efetuados após

1950, cada empreendimento foi desenvolvido de forma independente e desordenada. Essa desconexão entre os loteamentos desenvolveu um tecido irregular, gerando inconsistências nas ligações entre as glebas, permeada por vazios urbanos. Essa situação indicava a necessidade de reorganização espacial, o que para Saia ocorreria pela utilização deste setor como núcleo habitacional e comercial, por já possuir área comercial consolidada. O plano sugeriu crescimento através de vias principais existentes, sendo a primeira parte denominada Eixo Marechal Floriano – Anhanguera.

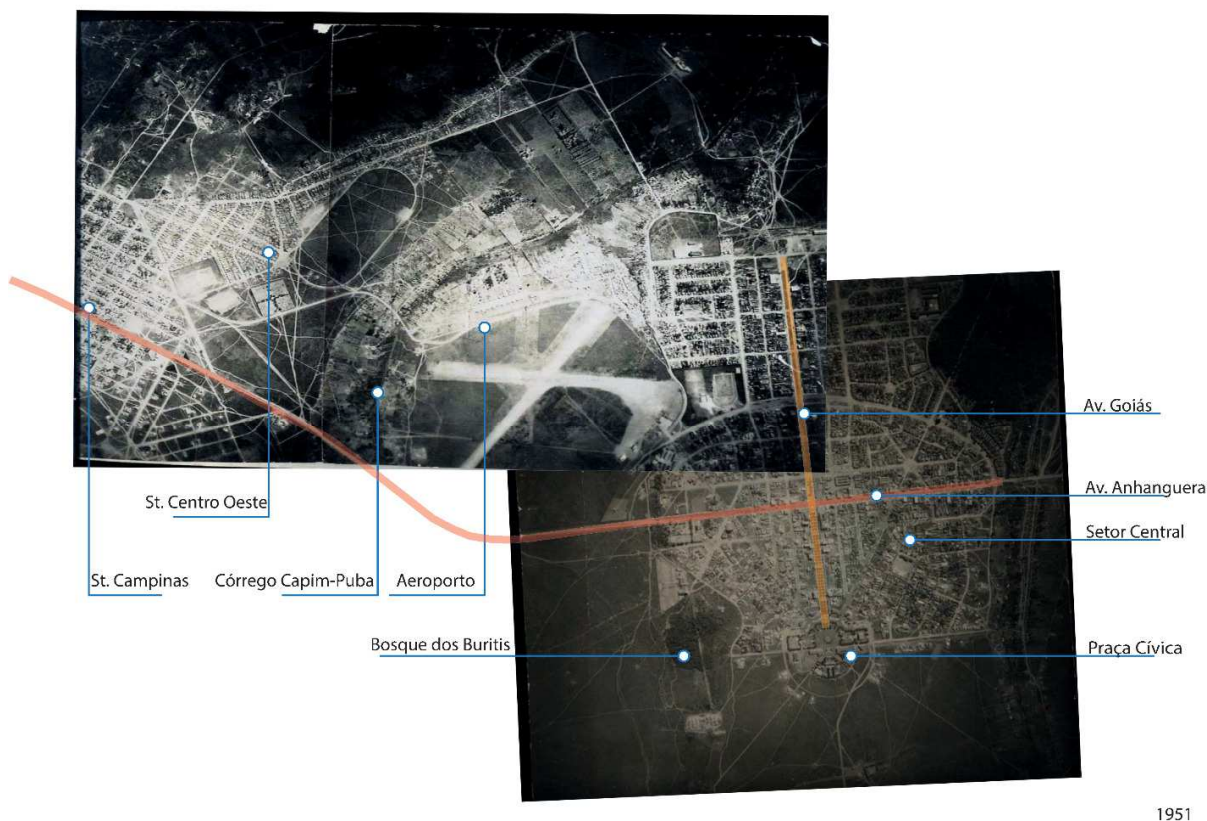
Esse eixo compreenderia uma área nas adjacências de Campinas e do traçado ferroviário, contando com aproximadamente cinco milhões de metros quadrados, comportando uma população de 60 mil habitantes na região da Avenida Anhanguera. Também, contaria com parques nas proximidades dos córregos Cascavel e Anicuns. A proximidade de Campinas das vias de saída da cidade servia de polo de atração para novos moradores (SAIA, 1962).

Segundo Mota (2005), o plano de Saia não foi concluído, pois a versão do trabalho existente não condiz com um trabalho completo e final, sendo a versão conhecida, considerada um trabalho preliminar. Apesar disso, o plano demonstra a importância da região da Avenida Anhanguera, entre Campinas e Goiânia, a consolidação como via de comércio e serviço, sua inicial verticalização e lugar de adensamento e futura expansão.

Algumas das atividades foram realizadas na época do plano, como a transferência das universidades de áreas centrais para outras áreas. Nesse período, houve a liberação do gabarito da área central da cidade pela Lei 2045 de 1964, sem a exigência de regulamentação dos estacionamentos nos edifícios. Outras ações, como o remanejamento da área industrial, localizada na região sudoeste seria mal vista pela população, creditando essa decisão ao aumento da poluição da cidade (RIBEIRO, 2004).

Segundo o IBGE (1942) em 1940, Goiânia já tinha uma população de 18.889 habitantes, que evoluiu para 39.871 em 1950. Segundo Brandão (2005), esse ritmo de crescimento induziu o estado a desenvolver os setores Oeste e Sul. Em 1951, a partir da vista aérea (fig. 25) são perceptíveis as transformações ocorridas no tecido urbano: é visível a ocupação no Setor Centro-Oeste, nas imediações de Campinas, com o desenvolvimento em direção a Goiânia.

Figura 25: Vista Aérea de Goiânia em 1951: Avenida Anhanguera entre o Setor Central e Campinas.



1951

Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Oliveira (2005) afirma que o poder público tinha o poder sobre a construção e aprovação de loteamentos na cidade. Entretanto, desde o início da implantação da cidade, já se permitia a influência do setor privado junto à ocupação e expansão da cidade. Em 1938, a empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda. aprovou a Vila Coimbra posteriormente Setor Coimbra, como uma extensão de Campinas designada cidade-satélite, já visível na Planta Geral de Urbanização de 1947.

É perceptível a ocupação das áreas de fundo de vale do córrego Capim Puba e nas margens do aeroporto, que ainda se encontra em sua posição original. O traçado da Av. Anhanguera já estava definido, apesar da escassa ocupação no trecho entre o centro de Goiânia e Campinas. No Setor Central já existe uma ocupação significativa, com seu crescimento direcionado para o eixo norte-sul, ao longo da Av. Goiás, que dá início a construção da paisagem na cidade.

Nos anos 1940 e 1950, teve início a verticalização e concentração de edifícios ao longo da Avenida (fig. 26). O canteiro central e seu paisagismo são vistos como um importante elemento visual, provendo marcação e delimitação

visual. A via é estruturada como importante elemento da cidade, na ausência de marcos visuais significantes.

Figura 26: Av. Anhanguera em 1950.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017.

Se de um lado, o trecho entre as Avenidas Araguaia e Tocantins demarcavam a ocupação e caracterização da paisagem urbana de Goiânia, no intervalo entre Goiânia e Campinas, A Avenida Anhanguera servia como um eixo intraurbano (fig.27), sendo pouco ocupada e contraposição à área central.

Figura 27: Av. Anhanguera, próximo ao Lago das Rosas em 1952.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017.

No entanto, as mudanças das décadas seguintes modificaram essas relações, tendo em vista o crescimento populacional e os novos parcelamentos aprovados na capital, culminando com o adensamento da região central e a

ocupação rarefeita das regiões mais periféricas, além de Campinas como importante centro comercial.

2.4. A transformação dos anos 1960.

Entre 1951 e 1960, a cidade se expandia de forma vertiginosa. Para Ribeiro (2004), esse ciclo é definido pela utilização extensiva do parcelamento urbano, pois os proprietários de terras apostavam no crescimento populacional da cidade. Já se percebe a Avenida Anhanguera como eixo estruturador da área (fig.28), com expressiva ocupação ao longo do seu traçado.

Figura 28: Setor Central e Av. Anhanguera em 1955.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017.

O Setor Central de Goiânia se encontrava ocupado, com adensamento mais efetivo mediante ao início de sua verticalização (fig. 29). O setor Oeste tem sua ocupação iniciada, assim como os setores Aeroporto, dos Funcionários e Setor Coimbra e a ocupação espontânea da região do fundo de vale do córrego Capim Puba, realizada principalmente pela população migrante, que ocupava as áreas periféricas e de barreira entre Goiânia e Campinas (OLIVEIRA, 2005).

Figura 29: Vista Aérea de Goiânia em 1960: Trecho da Av. Anhanguera entre o Setor Central e Campinas.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

A partir de 1964, as transformações se tornam mais visíveis na região da Avenida Anhanguera, dada a expansão e o crescimento da área, em que Campinas passa a deter atividades industriais e atacadista. Sobre Campinas, nesse período: “[...] Perde sua condição centro abastecedor da capital na década de 1970, período em que o centro de Goiânia passa a ser lugar que concentra a administração municipal e estadual, o comércio e os principais serviços.” (OLIVEIRA, 2005, s. p.)

A verticalização também modificou a forma e a paisagem de Goiânia (fig. 30), período em que houve a consolidação da Avenida Anhanguera como uma das principais vias da cidade, juntamente com a Avenida Pedro Ludovico, atual Avenida Goiás.

Figura 30: 1 – Av. Anhanguera, esquina com Rua 9 em 1960. 2 - Av. Anhanguera, nas proximidades da praça do Botafogo em 1960.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017.

No entanto, foram nos anos seguintes que as modificações na paisagem da Avenida Anhanguera foram mais notórias. Um dos fatores para essas transformações foi a mudança da legislação urbanística com a aprovação do Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, de 1969, coordenado por Jorge Wilhelm e intermediado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), que buscava controlar e induzir a expansão urbana.

O SERFHAU consistia em um órgão federal pioneiro, centrado no desenvolvimento do planejamento urbano no Brasil, responsável pela elaboração de planos diretores municipais. Foi criado pela Lei 4.380 de 1964, com a regulamentação ocorrida pelo Decreto 59.917, de dezembro de 1966, cuja atuação estimulou a criação de quadros permanentes de planejamento urbano municipal

Nesse período, existia grande atividade no setor imobiliário, característica que, segundo Wilhelm (1969), estava presente desde o início da cidade e a partir dos anos 1960 tomou rumos de concentração de renda, além da pressão por habitação principalmente pelo crescimento demográfico, que obteve taxa de 12.6% ao ano entre 1950 e 1960.

O plano diretor inicia com histórico, apresentando a implantação e o desenvolvimento de Goiânia. É realizada uma análise geral sem fragmentar os aspectos e problemas da cidade, como especulação imobiliária, o crescimento acelerado, falta de habitação, e expansão da cidade sem controle. Também tem-se a análise dos problemas políticos e de questões administrativas, reunindo dados efetivos apontando especificidades e capacidades. Durante a elaboração do plano, foram previstas ações imediatas, por meio de leis provisórias para combater o avanço da especulação. Os estudos realizados definem os aspectos urbanísticos a serem priorizados: equipamentos urbanos e redes de infraestrutura, sistema elétrico, telefonia, esgotos, abastecimento entre outros.

Segundo as percepções de Wilhelm (1969), os primeiros eixos de desenvolvimento propostos para Goiânia nos planos urbanísticos anteriores teriam por objetivo o desenvolvimento no sentido norte-sul. Essas propostas não levaram em consideração a evolução no sentido Leste-Oeste, ligação entre Goiânia e Campinas e o papel da Avenida Anhanguera na forma e estruturação da cidade. Tal correlação serviu como referência para instalação de comércio e atividades distintas, aumentando o fluxo da rodovia entre os dois centros. O posterior abandono da

estrada de ferro reforçaria a utilização da via de rodagem, intensificando o transporte rodoviário. Esses estímulos elevaram a importância da Avenida Anhanguera e de equipamentos urbanos presentes nela, como a rodoviária localizada em Campinas.

A partir das análises, foram estudados cenários para o desenvolvimento da cidade. Mais do que propostas, esses cenários consistiam em posicionamentos diante das características financeiras e de aplicabilidade. Os cenários contemplariam em comum a "Carta Habitacional de Goiânia", um convênio entre as entidades que atuavam no desenvolvimento habitacional. Essa carta teria por objetivo o estudo dos locais para a futura implantação e locação dos conjuntos habitacionais. Um dos objetivos principais do plano diretor de Wilhelm seria utilizar os conjuntos habitacionais como vetor da expansão urbana e adensamento da cidade.

Nesse período, Campinas era a área com a maior densidade populacional, enquanto no setor Central havia uma baixa densidade populacional. A concentração da infraestrutura se concentrava principalmente no trecho da Avenida Anhanguera, entre Campinas e o Centro de Goiânia. Wilhelm aponta esse eixo da Avenida Anhanguera como elemento físico com capacidade de gerar transformações, apesar de descrita como exageradamente utilizado.

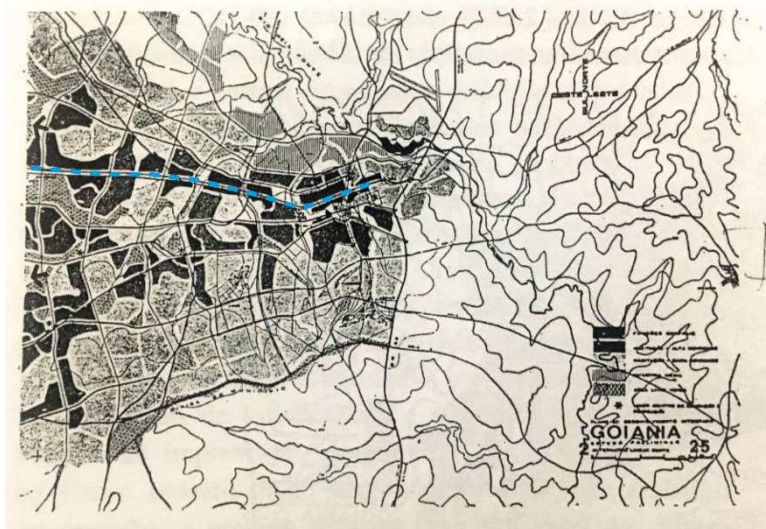
Durante o período de construção do plano diretor, foram elaboradas análises da situação urbanística, demonstrando o desenvolvimento inicial da cidade baseado em uma antiga estrada de rodagem, transformada posteriormente na Avenida Anhanguera. O padrão de desenvolvimento da via incentivou a ocupação densa e irregular no sentido Leste-Oeste, aglomerando diversos usos, tanto pelo caráter rodoviário e de ligação entre Goiânia e Campinas, como por funções de via comércio.

Baseado nessas características, Wilhelm estabeleceu orientações para o desenvolvimento urbanístico, culminando no desenvolvimento de três propostas, descritas como possibilidades: eram hipóteses baseadas nos fatores e particulares do planejamento de Goiânia. As propostas foram baseadas em análises cronológicas e faziam a relação entre períodos evolutivos da população urbana com a densidade populacional. Dentre as três alternativas, a segunda seria adotada para o desenvolvimento do plano. (WILHEIM, 1969, p. 264), baseada no desenvolvimento linear no sentido Leste-Oeste (fig. 31), apoiando-se na Avenida Anhanguera como

vetor de crescimento e desenvolvimento da cidade, utilizando avenidas paralelas ao eixo principal.

A distribuição gradual da função comercial se concentraria nesse sentido, articulando os elementos propulsores de adensamento e ocupação controlada da expansão urbana: os grandes equipamentos, os conjuntos habitacionais e os eixos de transporte coletivo. As vias no sentido norte-sul, dispostas alternadamente comportariam o comércio local; os fundos de vale seriam utilizados para recreação; a BR-153 foi definida como barreira de crescimento da cidade, por meio da proibição da ocupação do solo por legislação (WILHEIM, 1969, p.266).

Figura 31: Plano Diretor de Wilhelm e o crescimento ao sentido Leste-Oeste. A Av. Anhanguera pode ser identificada como uma das vias de expansão e adensamento.



— — — Projeção da Av. Anhanguera

Fonte: WILHEIM (1969). Organizado pelo autor (2017).

A importância da Avenida Anhanguera (fig.31) é visível na proposta de Wilhelm principalmente pelo anseio em aproveitar a estrutura urbana existente. O plano de Wilhelm previa a obrigatoriedade para a construção de garagens na região central e também resolvia sobre a suspensão de aprovações de loteamentos até a conclusão do plano diretor.

A Avenida Anhanguera, segundo o plano, oferecia estrutura e capacidade geradora e possibilidade de ocupação de áreas remanescentes, incluindo a reconstrução de edifícios pouco utilizados ou antiquados. O adensamento do eixo da Avenida Anhanguera produziria um estímulo para a ocupação de setores próximos, visando melhor aproveitamento da infraestrutura. Esse adensamento teria por

objetivo a diversificação dos usos ao longo do eixo, aproveitando a vocação comercial existente ao longo da via, como defendia Wilhelm (1969, p. 258):

[...] a Av. Anhanguera ainda possui força geradora; mediante determinação de uso de solo adequado, poderá em virtude do grande número de construções baixas e velhas vir a se refazer, gerando um eixo Leste-Oeste de feições diversas; sua tradição comercial sugere uma função que é antagônica ao “tráfego de travessia” que hoje se superpõe ao tráfego de pedestres ou de veículos que buscam estacionamento [...] com a possibilidade de criar um eixo paralelo, funcionando como sistema acoplado à Av. Anhanguera, repartindo com essa as duas funções de via de travessia e de eixo linear comercial [...].

Com a finalização e entrega do Plano Diretor, foi criada a Superintendência de Planejamento. O plano diretor promoveu o desenvolvimento urbano pelo sistema de transporte urbano, com o adensamento e distribuição linear das atividades nas vias, além de possibilitar a abertura e a pavimentação de vias, incentivando o crescimento no sentido Leste-Oeste. (WILHEIM, 1969).

A partir da visão do PDIG, a legislação urbanística foi alterada passando a vigorar instrumentos de controle urbano além do desenvolvimento, em paralelo, de outros planos que efetivassem o desenvolvimento da cidade por meio da expansão controlada. No entanto, houve o favorecimento dos interesses privados, visto o espraiamento da cidade e a ocupação das áreas periféricas sem, contudo, contemplar a infraestrutura necessária e a articulação com a área urbana já consolidada.

Em consequência, foram necessários investimentos que permitissem melhorias no transporte coletivo, uma vez que detectou-se, em meados dos anos 1970, houve um iminente colapso do sistema de transporte público, ocorrido pela falta de melhorias das linhas de ônibus (GRUPOQUATRO, 1998). A continuidade da urbanização no sentido Leste-Oeste, tendo o eixo Anhanguera como vetor principal, foi enfatizada pela Lei Municipal nº 5019 de 8 de novembro de 1975, baseada nas recomendações do arquiteto Jaime Lerner, realçando o desenvolvimento do sistema viário e coletivo como indutores de crescimento urbano.

Em 1975, foi apresentado o Plano de Implementação do Sistema Integrado de Transporte de Massa de Goiânia, elaborado pela equipe de Jaime Lerner. Junto a esse plano, foi apresentada uma série de ações relacionadas ao planejamento, abrangendo revitalizações de zonas centrais da cidade, manejo de áreas verdes e ações culturais (RIBEIRO, 2004, p.96). Esses instrumentos proporcionaram modificações no zoneamento e uso do solo e alterações na

administração da cidade. O escritório de planejamento municipal, criado pelo Plano Diretor, se transformaria em uma autarquia denominada Instituto de Planejamento (IPLAN).

Nesse período também foi criado o Instituto de Desenvolvimento Urbano (INDUR), como órgão pertencente à esfera estadual, que atuou em colaboração com o IPLAN para desenvolver estudos sobre as particularidades da cidade, abordando o sistema viário, transportes e expansão urbana. Tais estudos, posteriormente, foram publicados e ajudaram as administrações na elaboração de planos futuros da cidade.

Segundo Ribeiro (2004), essa legislação provocaria mudanças e melhorias nos sistemas de transportes da cidade, por meio dos investimentos do governo federal, via Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU. Esses investimentos se concentraram na infraestrutura viária, estimulando os meios de transportes coletivo e individual. Dentre os impactos na paisagem de Goiânia, tem-se a implantação, em 1976, o Eixo Anhanguera: um sistema de transporte na Avenida Anhanguera, baseado em esquema tronco alimentador, com canteiro central na via e faixas exclusivas (fig. 32), viabilizando a ligação leste-oeste da cidade. Também foram definidos três terminais para integração de linhas alimentadoras, como extensão de 8.5 km (GRUPOQUATRO, 1998).

Figura 32: Plano Diretor de Transporte Urbano (1975). A Av. Anhanguera está designada como Eixo Regional de Serviços.



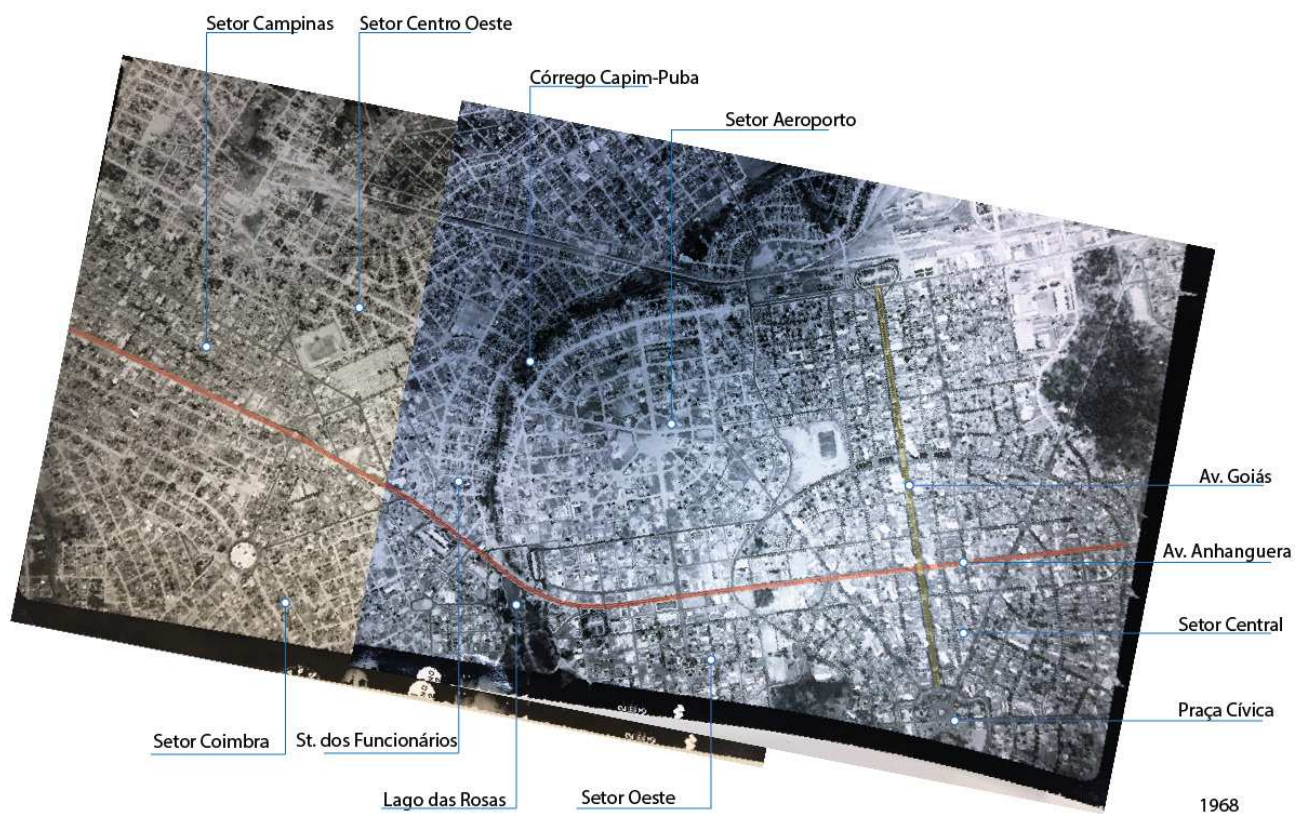
Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Em 1979, a cidade vivenciou outro momento com ênfase no planejamento, quando foram elaboradas diretrizes que sustentariam as posteriores ações do governo municipal. O arquiteto Lubomir Fisinsky elaborou o plano que serviria de base para essas diretrizes, baseando-se nos estudos sobre a expansão urbana elaborada pelo INDUR. A Lei de Zoneamento Urbano, resultado das ações desse momento, definiu as áreas de expansão urbana e os usos do solo. Esse dispositivo legal direcionou a expansão da cidade, liberando os gabaritos e os usos do solo, provocando um novo estado de desordem urbana. (RIBEIRO, 2004, p.96)

O crescimento da cidade nos meados dos anos 1980 foi marcado pelo adensamento, expansão e verticalização de bairros centrais que já possuíam infraestrutura, como o Setor Oeste. Essa expansão a partir de 1975, ocorreu no sentido leste e sudoeste, como indicado no plano diretor de Wilhelm, ainda que poucas obras de infraestrutura foram concluídas, sendo retomadas somente nos anos 1980 e 1990.

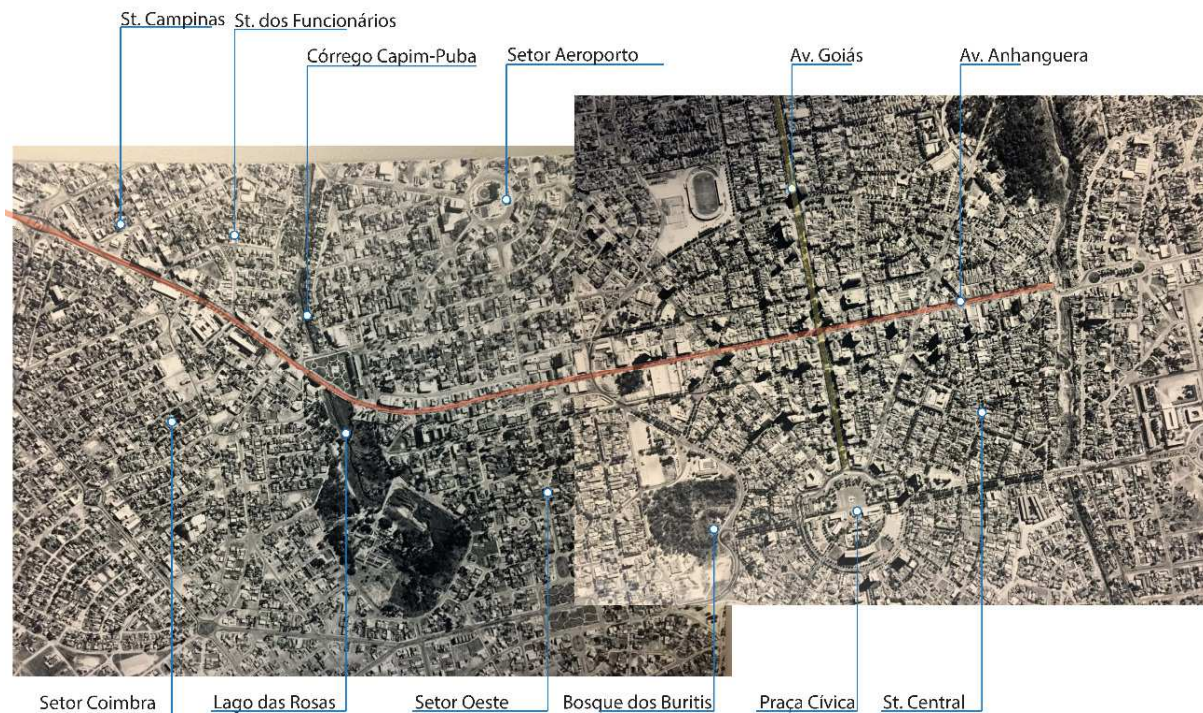
A atuação mais efetiva dos órgãos públicos incentivou a verticalização das áreas central, sendo perceptível, no final dos anos 1970, uma paisagem diferente: verticalização visível ao longo da Av. Anhanguera e Av. Goiás, além do início da verticalização Setor Oeste. A ocupação ao longo Av. Anhanguera, principalmente no trecho correspondente ao Setor Aeroporto, é marcada pela presença de galpões. Outra ação importante desse período foi a recuperação do Lago das Rosas, atuando como principal elemento paisagístico na área.

Figura 33: Vista Aérea de Goiânia em 1968.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Figura 34: Vista Aérea de Goiânia em 1975.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Goiânia vivenciou no período entre 1975 a 1992, a indução da expansão urbana através da implantação dos conjuntos habitacionais, bem como a alteração do sistema viário, interligando eixos e regiões, além da verticalização intensa no Setor Central, concentrada nas vias principais: Araguaia, Tocantins, Goiás e Anhanguera. Outro aspecto da paisagem dos anos 1970 foi a conservação do canteiro central e o paisagismo da Avenida Anhanguera (fig. 35), sendo um dos principais elementos remanescentes do período inicial da concepção de Goiânia.

Figura 35: Av. Anhanguera nos anos 1970.



Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017.

2.5. De 1980 a atualidade: o Plano Diretor de 1992.

A expansão da cidade, provocou sua descentralização entre os anos 1980 e 1990. Para Villaça (1998), a descentralização das cidades e seus processos geram uma bipartição do espaço urbano, estabelecendo espaços separados. O processo de descentralização é considerado um movimento comum nas cidades, ocorrendo simultaneamente a formação de novas centralidades.

Com essa dispersão do espaço, o centro tradicional da cidade inicia um processo de decadência, com a saída das classes de maior poder aquisitivo e do comércio sofisticado para outras partes da cidade. Os crescentes números de ambulantes e a proliferação de lojas de comércio popular compõem a paisagem da região da Avenida Anhanguera (AZEVEDO, 2016), o que reforça as mudanças pelas quais o centro da cidade passou, principalmente ao possibilitar o fluxo de pessoas das mais variadas regiões, além de favorecer a conurbação com outras cidades, renunciando o caráter metropolitano de Goiânia.

Paula (2003) demonstra que além do centro tradicional, houve o desenvolvimento do centro expandido, compreendido por bairros nas proximidades do centro tradicional de Goiânia, como o Setor Oeste, Bueno e Marista. Já o Setor Campinas se tornaria um subcentro popular, devido ao comércio atacadista e popular, servindo principalmente as classes mais populares. A concentração desse tipo de atividade ocorreu nas imediações da Av. Anhanguera, construindo uma paisagem estritamente comercial dominada por lojas e galpões.

A partir desse contexto, foi realizado um estudo da realidade local pela empresa Engevix Engenharia S.A., entre 1989 e 1992 para a Prefeitura de Goiânia, cujo resultado foi o Plano Diretor de Goiânia, - PDIG de 1992. Este plano foi finalizado no dia 31/12/1992 e, a partir dele, foram instituídas duas leis provenientes desse plano: sendo uma sobre o uso do solo e outra denominada Lei complementar nº 31 de 29/12/1994, sobre os dispositivos instruídos pelo Plano Diretor.

Segundo Ribeiro (2004), o Plano Diretor, aprovado em 1994, abordava um conjunto de aspectos da dinâmica urbana, baseado em fatores sociais e econômicos, buscando compreender a evolução da cidade a partir de seu crescimento, analisando os equipamentos urbanos e a infraestrutura existente.

Dessa análise foram propostos *cenários*, suposições e hipóteses no crescimento de Goiânia, mediante a interpretação de modelos teóricos, em que defendia a estruturação urbana por meio de eixos regionais de serviços. O plano diretor de 1992 reconheceu o agravamento da degradação do tecido urbano ao longo da Av. Anhanguera, destacando a poluição atmosférica e sonora, provocada pelo eixo de transporte coletivo.

O intervalo da Av. Anhanguera em Campinas é sobrecarregado pela concentração massiva de comércio varejista e de atacado. Tais usos foram permitidos pelo zoneamento vigente, mesmo sendo esse tipo de ocupação vista como incompatível com o tecido urbano de Campinas. O plano apreendeu Campinas como uma área especial da cidade, devido às características tradicionais e naturais, permeados de valores históricos e de memória. Sugeriu a revitalização dessa área, mantendo seus aspectos morfológicos, como a habitação de baixa densidade, embora sugerindo habitação coletiva e comércio de usos mistos nas vias estruturais (PDIG, 1992).

Para o eixo estruturador da Av. Anhanguera, o PDIG (1992) previa comércio e serviços de porte médio e habitação coletiva. Para o trecho entre a Av. Anhanguera e a Av. 24 de Outubro, incentivava a atividade comercial, serviços e indústria de grande porte. Para o centro, reforçou o caráter de centro histórico e elemento estruturador, indicando atividades culturais e de moradia, além de propor menor densidade nos usos e a recuperação de áreas verdes. A revitalização do local aconteceria por meio de habitação coletiva e do comércio de bairro.

Já como funções de eixo interurbano e, buscando aprimorar a qualidade do serviço de transporte coletivo, a Avenida Anhanguera passaria por uma mudança radical: a retirada do canteiro central para a construção de um sistema de ônibus biarticulado com pistas exclusivas, alimentado por plataformas de embarque construídas diretamente na avenida (fig. 36). Esse sistema trouxe um impacto negativo tanto visualmente como pela qualidade do projeto executado (GRUPOQUATRO, 1998).

Figura 36: Hierarquização das linhas de transporte coletivo do Plano Diretor - IPLAN (1991). A Av. Anhanguera está designada como Eixo Ortogonal.

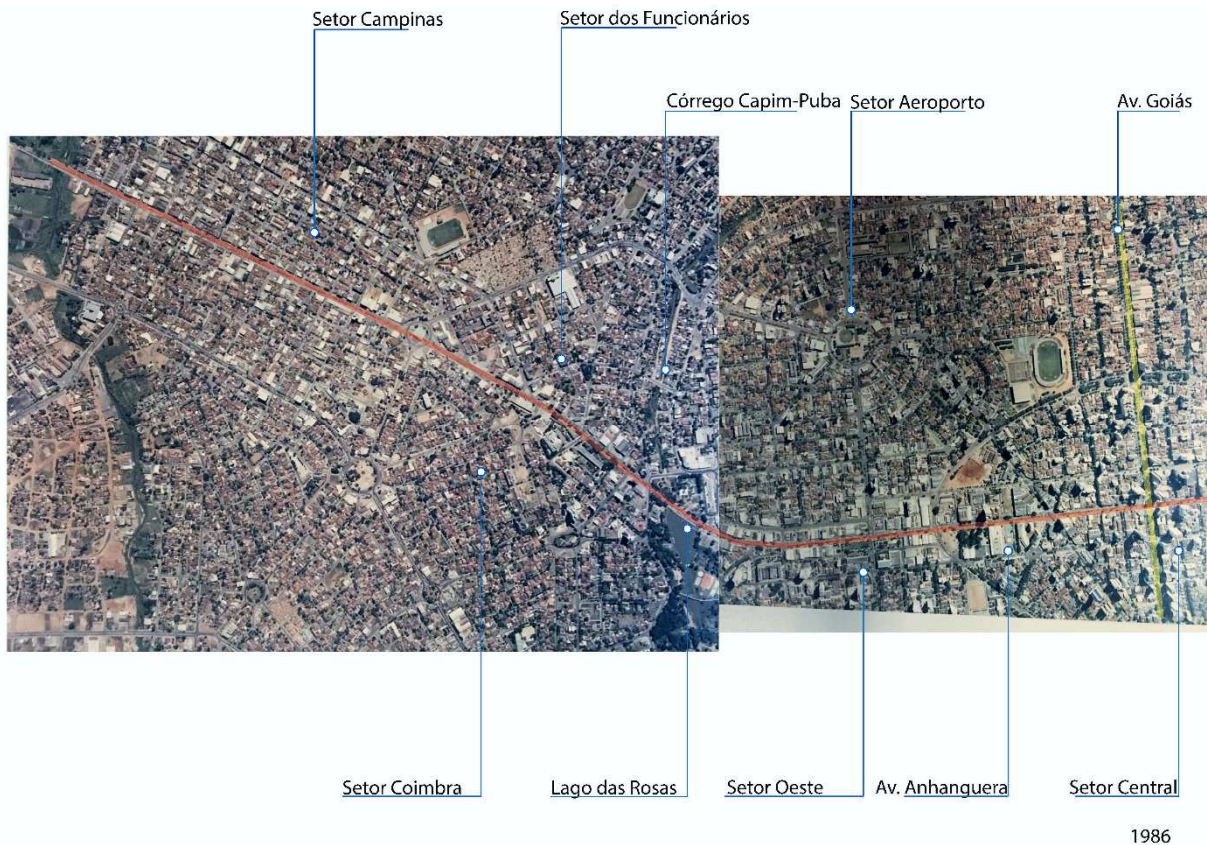


Fonte: SEPLANH – Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Para a viabilização da pista exclusiva, a vegetação do canteiro central foi removida, descaracterizando a paisagem original, além de afetar a qualidade ambiental da região central. Outros aspectos negativos foi a deterioração visual e econômica, sendo elas: as principais avenidas do centro foram negativamente afetadas pelo transporte coletivo, tanto pela poluição sonora e visual, quanto pelo comércio que se aglomerou de forma incontrolada ao redor dos eixos, considera-se o corredor de transporte como fomentador de degradação (GRUPOQUATRO, 1998).

Quanto à paisagem, verificam-se como destaque: os galpões ao longo da Av. Anhanguera e em Campinas, além de verticalização efetiva dos Setores Oeste Aeroporto e adensamento ao longo da Avenida Anhanguera (fig. 37 e 38).

Figura 37: Imagem aérea de Goiânia em 1986:



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Figura 38: Avenida Anhanguera Goiânia em 1980:



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

O sentido de crescimento nos períodos iniciais (fig. 39) ocorreu na direção de Goiânia a Campinas. A capital nos anos de 1950 concentrou sua ocupação no sentido norte-sul, ao longo do eixo da Avenida Goiás, enquanto Campinas se expandiu na direção do eixo da Avenida Anhanguera. A partir de 1968, houve uma ocupação mais efetiva dos setores: Oeste, Coimbra e dos Funcionários, com uma ocupação fragmentada entre Goiânia e Campinas, na área do Setor Aeroporto, conformando a paisagem da Avenida Anhanguera de modo heterogêneo. Isso permite perceber o impacto da ocupação e dos usos das quadras adjacentes a via como manifestações culturais e sociais, o que distingue os diferentes trechos e o papel da via, por uma lado como espaço intraurbano e dotado de usos específicos e, de outros, a ligação entre os dois núcleos, Campinas e Goiânia.

Figura 39: Figura-fundo da área central de Goiânia e evolução de ocupação.



Fonte: Organizado pelo autor (2017).

Os processos derivados do período de expansão da cidade, através dos condomínios fechados e conjuntos habitacionais levaram para uma mudança no perfil de ocupação das áreas mais centrais de Goiânia, que favoreceu o crescimento e a verticalização nos setores próximos ao centro, conforme observa Oliveira (2005):

[...] De 1975 a 1992, a indução da expansão urbana através da implantação dos conjuntos habitacionais, bem como a alteração no sistema viário da cidade, interligando eixos e regiões. Depois de 1992, a proliferação dos condomínios fechados, que provoca o deslocamento da camada de alta renda para as áreas periféricas, como também o aumento de áreas segregadas. (OLIVEIRA, 2005, s.p.).

Esse padrão de adensamento no eixo Anhanguera (fig. 40) é visível com a verticalização dos setores Oeste e Aeroporto.

Figura 40: Imagem aérea de Goiânia em 1992:



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

A partir de 1980, a região da Av. Anhanguera passa por um período de decadência. O início do esvaziamento do setor Central e migração do comércio sofisticado para outros setores promovem o aumento de lojas populares e poluição visual. Segundo Mello (2006, p.137), a paisagem resultante na região (fig. 41) é o resultado de uma *amálgama*, uma mistura prevalecendo edifícios com identidade modernista deteriorada.

Figura 41: Av. Anhanguera no Setor Campinas.



Fonte: Google Maps – 2018. Organizado pelo autor (2018).

Em 1998, ocorreu a retirada do canteiro central para a construção de pistas exclusivas do sistema de transporte urbano (fig. 42), baseado em BRT (*Bus Rapid Transport*). A remoção do canteiro central e vegetação podem ser consideradas uma das maiores alterações visuais na Av. Anhanguera, sendo criticada por pesquisadores locais.

Figura 42: Recortes de jornal de 2004, representando a atual situação da av. Anhanguera e as retiradas das palmeiras e canteiro na época da construção das pistas exclusivas.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

No esforço de se recuperar o espaço urbano do centro de Goiânia, foram apresentados projetos, como o *Plano de Revitalização do Centro de Goiânia 21*, realizado pelo GRUPOQUATRO, em 1998. Proposto como projeto de revitalização do centro, esse plano não foi efetivado pela prefeitura, mas permitiu abertura e discussão sobre temas de recuperação para o setor Central (MELLO, 2006).

Segundo Arantes (2012), no ano 2000, a Prefeitura de Goiânia contratou arquitetos espanhóis para desenvolverem estudos urbanos para a revitalização do centro da cidade, denominado *Reconsideración del Sector Histórico de Goiânia*, que não foi executado. No entanto, a partir disso, foi formado, em 2004, o Grupo Executivo de Revitalização do Centro – Gecentro, responsável em coordenar os planos de recuperação do centro, em parte executado, como Mercado Aberto da Avenida Paranaíba e a revitalização da Avenida Goiás, além da proposta projeto Cara Limpa, que teve por objetivo a restauração do patrimônio *Art Déco* remanescente ao recuperar as fachadas dos edifícios, mobiliário urbano, letreiros e paisagismo (MELLO, 2006).

Mesmo com as tentativas de recuperar o espaço urbano no setor central de Goiânia, os principais elementos visuais que demarcam a paisagem da avenida na atualidade (fig.43) são edifícios deteriorados, poluição visual, as estações de embarque e as pistas exclusivas de transporte urbano do Eixo Anhanguera.

Figura 43: Av. Anhanguera no Setor Campinas.



Fonte: Google Maps – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Mello (2006, p.142) afirma que os poucos edifícios provenientes de períodos anteriores ao modernismo não formam uma unidade ou conjunto expressivo, e, por isso, são considerados pouco relevantes, com relação limitada entre si. A falta de unidade e harmonia (fig. 44) prejudica a composição da paisagem já que não formam um cenário expressivo.

Figura 44: Av. Anhanguera no cruzamento com Av. Goiás, Setor Central.



Fonte: Organizado pelo autor (2017).

Na vista aérea do ano de 2008 (fig. 45), nota-se o início de verticalização do Setor dos Funcionários e Campinas e o adensamento do Setor Oeste e Eixo Anhanguera.

Figura 45: Imagem aérea de Goiânia em 2008.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

2.6. Considerações parciais.

As mudanças ocorridas ao longo do tempo demonstra as camadas urbanas que conformam Goiânia. A concepção urbana inicial retrata o pensamento de um período que pode ser identificado a partir de elementos morfológicos característicos, possibilitando compreender como o desenho urbano foi influenciado e quais teorias urbanísticas estão expressas nesses planos.

A partir dos anos 1950, em função de diversos fatores, as modificações das feições originais da cidade se acentuaram, sendo as décadas de 1930 e 1940, fundamentais para caracterizar a primeira camada da forma urbana de Goiânia.

No período dos anos 1970, a população cresceu mais de 109,7% (OLIVEIRA, 2005), sendo este o período de maior verticalização, provocando uma mudança na escala da paisagem. O desenvolvimento urbano gerou diversidade na tipologia dos edifícios, originários de diversas concepções arquitetônicas, como neocolonial, eclético, *Art Déco* e modernista.

Os fluxos e a consolidação como uma via estruturou e deu suporte para o crescimento da região, a Av. Anhanguera, no trecho de Campinas, a avenida

continua com fortes funções comerciais, mas manteve sua escala na questão da verticalização.

A possibilidade de leitura e compreensão da evolução do espaço urbano de Goiânia, através das análises das vistas aéreas, permitiu a identificação de padrões de ocupação do território, as alterações morfológicas são consideradas um meio efetivo de quantificar e representar evoluções no ambiente (PINHO; OLIVEIRA, 2009).

Campinas como centro urbano derivado de uma lógica de cidade tradicional, com vias e quadras surgidas espontaneamente contrasta com a rigidez moderna Goiânia. A nova capital de Goiás foi implantada a partir de uma sistematização urbana cuidadosamente elaborada: zoneamento, edifícios, vias e monumentos são criados com funções predefinidas, inseridos num rigor técnico.

Goiânia exerceu grande influência no desenvolvimento urbano de Campinas. Com as percepções trazidas pela construção de Goiânia, foram realizados melhoramentos em Campinas, como pavimentação e calçamentos, além do estímulo da expansão urbana, modificando a modesta paisagem inicial.

Campinas, na condição de primeiro centro comercial, teve seu crescimento direcionado à Goiânia. As vias seguiam em direção ao aeroporto e o córrego Capim Puba, que eram barreiras para o crescimento, tornando a Avenida Anhanguera a principal rota de ligação entre os dois núcleos, reforçando sua importância como uma via estruturante.

O período entre 1975 a 1992 houve um aumento na quantidade de dispositivos legais que favoreceram as transformações no espaço da cidade, provocando alterações não só na feição urbana mas também na estruturação do território, visto a incipiente metropolização e a articulação interurbana reforçada pelo transporte coletivo e a ocupação das áreas periféricas, conformando novos fragmentos e áreas suscetíveis a valorização imobiliária.

3. AVENIDA ANHANGUERA: DE SUA CONCEPÇÃO MODERNA ÀS INTERVENÇÕES CONTEMPORÂNEAS.

Goiânia, como uma cidade planejada, lidou com o rápido processo de ocupação e transformação de seu espaço urbano. Essas transformações demandam um estudo específico quanto à morfologia urbana, pois esta oferece um método de análise para a leitura do plano, utilizado para compreender o desenvolvimento e explicar as origens da forma da cidade. Ao utilizar essa abordagem como ferramenta de estudo exploratório, se considera o objetivo de interpretar a configuração espacial de Goiânia ao longo do tempo.

O desenvolvimento das análises morfológicas foram baseadas nas concepções metodológicas da escola inglesa de morfologia urbana, pelos estudos de M.R.G. Conzen e sintetizados por Rosaneli (2011). Ao aplicar as categorias específicas, buscou-se compreender o desenvolvimento, ordenamento e a organização da região da Avenida Anhanguera por meio dos conceitos morfológicos.

3.1. Análise da Morfologia Urbana De Goiânia: O Eixo da Av. Anhanguera

Rosaneli (2011) aponta que as contribuições da escola britânica de morfologia urbana se aplicam nas mais diversas situações urbanas, como por exemplo, parcelamentos urbanos, conjuntos habitacionais, entre outras, o que permite uma análise geral, com o objetivo de construir a concepção da forma urbana por meio de atributos, tendo por base. Em suas palavras:

[...] A hierarquia de análise proposta estabelece-se em dois níveis: um geral, focado na apreensão da concepção formal da proposta urbanística, e outro específico, centrado no exame dos elementos morfológicos: lotes, quadras e espaços públicos livres – ruas e praças. (Rosaneli, 2011, p.11).

Segundo o autor, há uma seleção de tópicos de estudos úteis para analisar o fenômeno urbano. Subdividindo a análise em uma hierarquia, com dois níveis: um geral, voltado à apreensão da concepção formal da proposta urbanística e outro, específico, orientado pelos elementos morfológicos, a saber: lotes, quadras e espaços públicos livres – ruas, parques e praças.

Desse modo, a escola inglesa define-se como *morfogenética* por abarcar uma dimensão temporal, uma visão interpretativa da forma urbana por meio da leitura histórica. Contudo, soma-se a essa postura três outros fatores: o *town plan* –

A análise morfológica de Goiânia se baseia no plano urbano bidimensional, centrada especificamente no sentido leste-oeste da Avenida Anhanguera, abrangendo parte dos setores: Central, Oeste, Aeroporto, dos Funcionários, Coimbra e Campinas. A partir disso, foram definidas as regiões morfológicas e os elementos morfológicos que caracterizam a área estudada.

3.1. Regiões Morfológicas

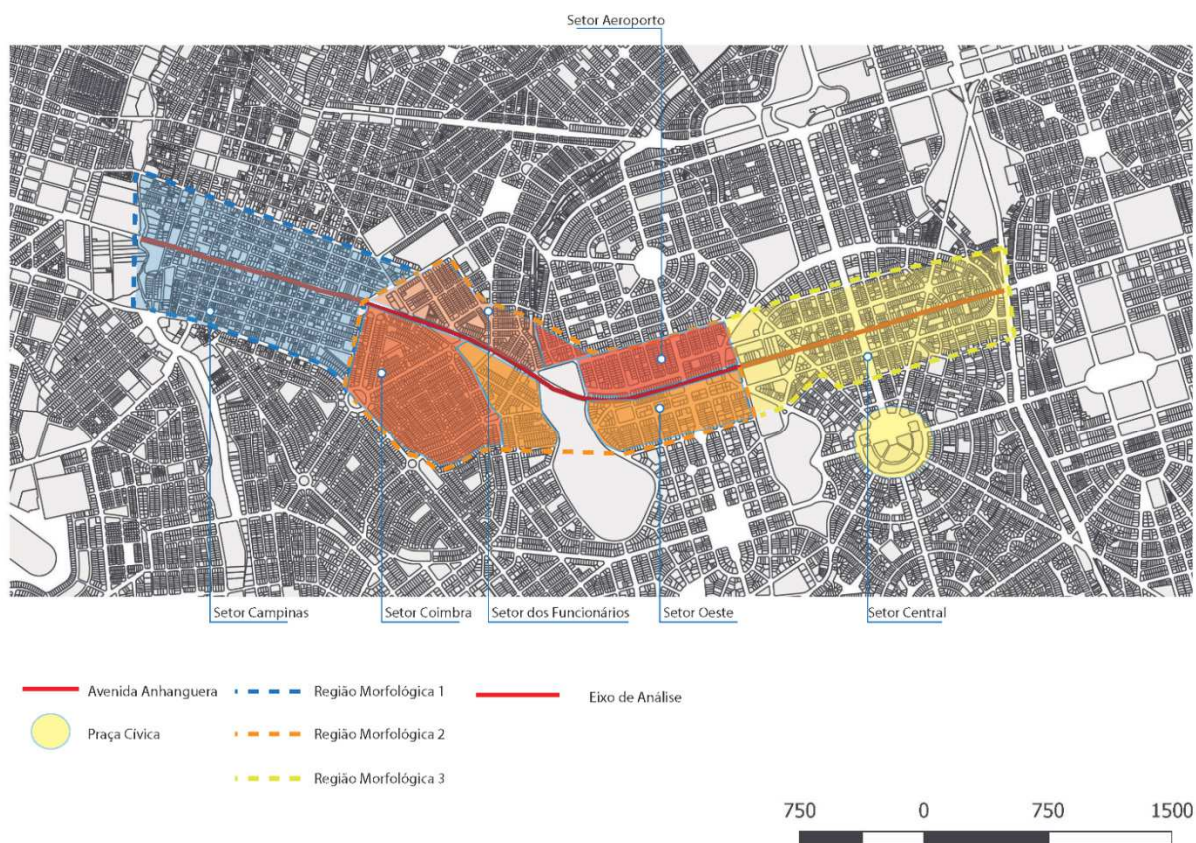
O mapa das regiões morfológicas, segundo Oliveira (2015) é um elemento composto por cartografias, onde se identificam, por meio de elementos urbanos como o tecido urbano, tipos de usos, uso do solo e também o plano urbanístico. Nesse sentido, o mapa de região morfológica é um método utilizado para demonstrar o desenvolvimento histórico de uma área urbana.

É possível a identificação das regiões morfológicas nos tecidos das cidades, considerando os princípios de historicidade espacial do tecido urbano. Para tanto, é necessária a leitura do tecido e seus atributos pela identificação de fatores que os diferem na região, sendo, por sua vez, componentes de uma maneira que a sua forma possa ser lida dentro do contexto. A partir dessas delimitações, identificar as características, tanto de patrimônio, como de paisagem construída, abrindo meios para a compreensão da região (OLIVEIRA 2016).

Conzen defende que a parte mais importante durante a exploração do desenvolvimento de uma área urbana, seria a divisão em regiões morfológicas. A principal característica ao delimitar uma região morfológica é a unidade em sua forma, identificando a peculiaridade que a singulariza essa região das demais. (WHITEHAND, 2013).

Para a área de estudo, foi definido três regiões morfológicas, inseridas no contexto da Avenida Anhanguera (fig. 47). A primeira região denominada região morfológica 1, está inserida na área do Setor Campinas. Uma das principais características dessa região é o tecido de característica de cidade tradicional, com origens que remonta a 1810. A região morfológica 2, está em uma área de transição, composta ao, pelos Setores Coimbra, Oeste, Aeroporto, dos Funcionários. A região morfológica 3, é representada pelo Setor Central.

Figura 47: Área de Análise e Mapa de Regiões Morfológicas.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

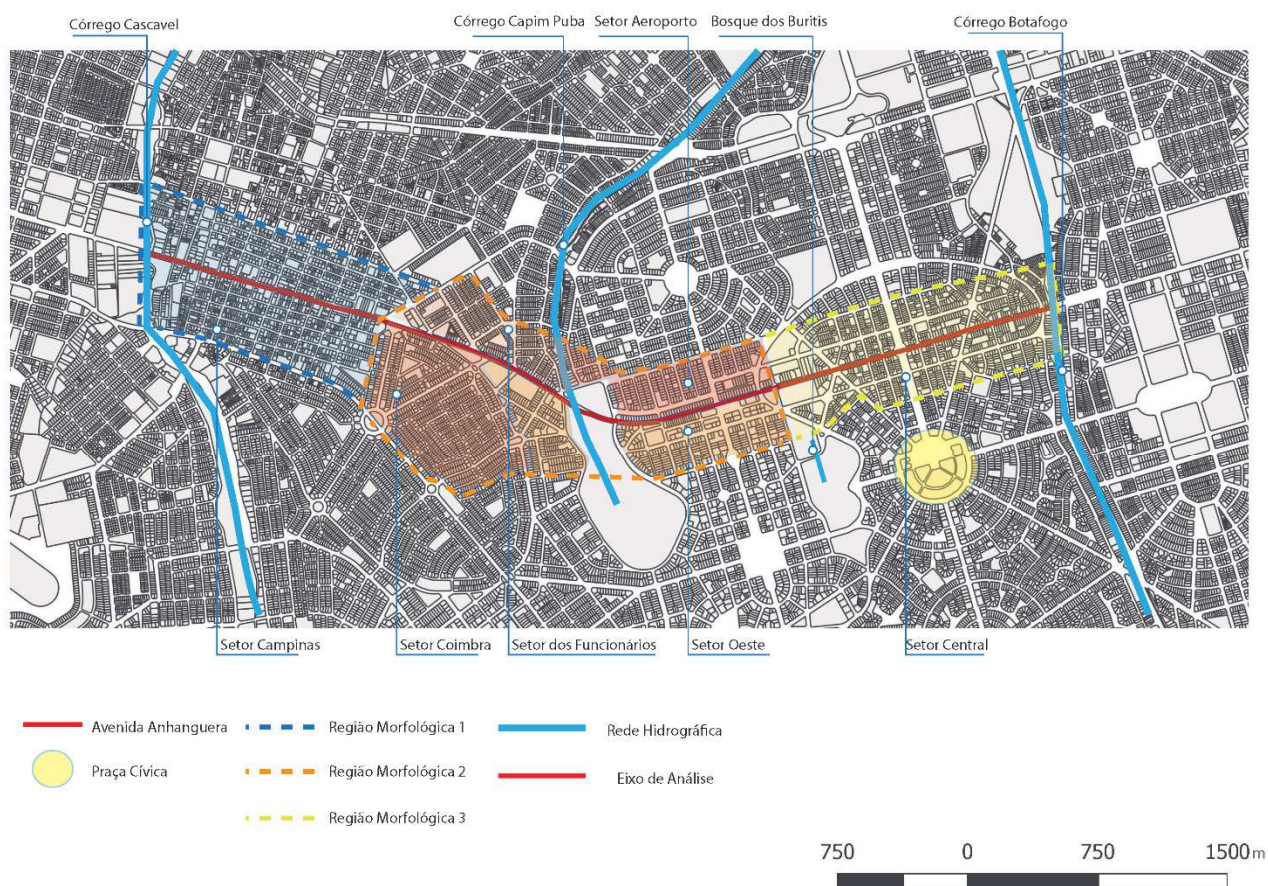
A justificativa para essa delimitação das regiões morfológicas refere-se à definição de Conzen (1960). Esse conceito foi aplicado previamente no *plan* para *Asnières-Sur-Oise*, por Ivor Samuels e Karl Kropf onde aperfeiçoaram o método para a aplicação no estudo urbano e da paisagem (OLIVEIRA, 2016). A demarcação dessas regiões foram baseadas em áreas que demonstram a persistência no plano urbano, com legibilidade na forma urbana. Essas regiões combinam diferentes níveis de integração na hierarquia e leitura do território (GU, 2010).

3.2. Interações na Rede Hidrográfica e Inserção Topográfica

Para a investigação morfológica inseridos nos tópicos de análises indicados por Rosanelli (2011), está a análise da interação da rede hidrográfica e inserção topográfica. Quanto à análise de interação com a rede hidrográfica, observa-se que os córregos servem como limites para os setores. Na região morfológica 1 (fig. 48), o Córrego Cascavel se encontra nos limites: o oeste do Setor Campinas, já que o núcleo inicial foi edificado relativamente distante dos principais cursos d'água.

Na região morfológica 2, tem-se a ocupação irregular ao longo do córrego Capim Puba (fig.48), que serve de barreira entre o Setor Aeroporto e o Setor dos Funcionários. Essa região pode ser considerada como uma área de transição entre Goiânia e Campinas, devido à variação do tecido urbano nas proximidades do córrego. Na região morfológica 3, se apreende aspectos da escola francesa e da anglo-saxã de urbanismo, que influenciaram a configuração inicial da cidade. Dentre as características da escola francesa, destacam-se os critérios para a escolha do sítio de implantação da cidade e a interação com a rede hidrográfica, conforme aponta Rosaneli (2011).

Figura 48: Análise de interação com a rede hidrográfica.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

No urbanismo francês do início do século XX, uma das principais características foi a escolha da localidade, a qual deveria ser a mais acessível possível, enaltecendo uma proximidade com os fluxos de ligação, como as rodovias, associada a topografia mais favorável. Quanto à inserção topográfica, o plano de Atílio obedeceu a uma dimensão racional que busca dar sentido técnico para a

escolha do local da construção da cidade (fig. 49). A topografia e os recursos hidrográficos foram atributos para a definição do plano urbano.

A topografia foi de extrema importância para a concepção urbanística, pois as principais ruas estavam orientadas pela declividade. As vias secundárias seguiam as curvas de nível. Aproveitando a declividade do terreno para esgotamento sanitário por gravidade, em direção aos fundos de vales, como propõe Ackel (2007), seria um fator que diminuiria os custos de implantação de Goiânia. Outra característica atribuída pela adoção da topografia como característica do projeto, foi a predominância da ocupação inicial da cidade no sentido norte-sul, tendo por limites a leste o Córrego Botafogo e a oeste, o Capim Puba.

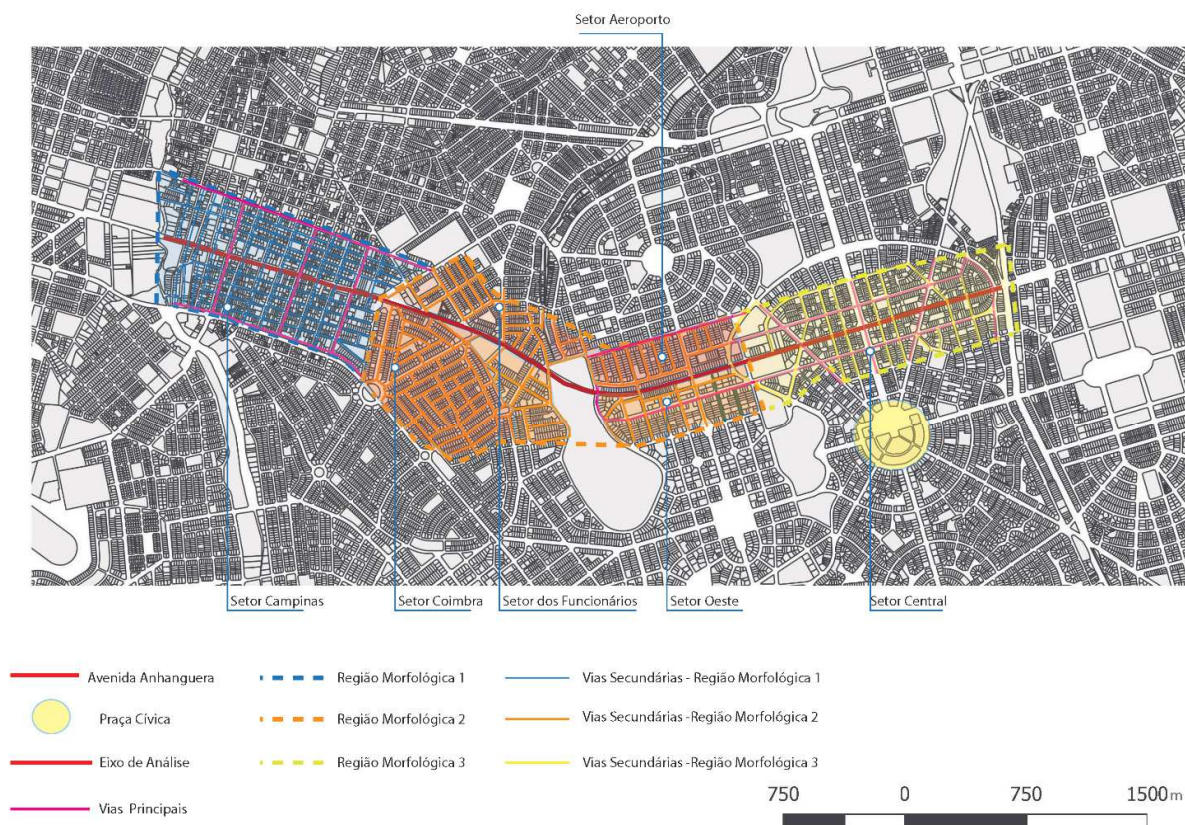
Elementos naturais como os cursos d'água foram utilizados para definição dos limites dos setores. Nos planos urbanos iniciais foram tratados para preservar nascentes e matas ciliares, com futura criação de *park ways*. Essa concepção revela influências do urbanismo técnico e racional desenvolvido na França, ao adotar aspectos higienistas e de salubridade para a nova capital.

3.3. O Sistema Viário

Em relação à orientação do traçado percebe-se a influência do urbanismo francês na estrutura da malha urbana. Um traçado monumental que se inicia no centro administrativo, divididos em três eixos estruturantes: Avenida Araguaia, Avenida Tocantins e Avenida Goiás, distribuindo na Avenida Anhanguera. Tais eixos estruturantes tinham por objetivo ordenar e aperfeiçoar os fluxos, e também evidenciar, a sensação de perspectiva e monumentalidade, com reminiscências da urbanística do século XVIII.

Na concepção inicial da cidade de Goiânia, foi estabelecido que a Avenida Goiás, partiria do sentido norte-sul, e a Avenida Anhanguera no sentido Leste-Oeste, e o cruzamento gerado por essas duas vias, seria a parte mais central da cidade. (OLIVEIRA; PEIXOTO, 2014). As vias principais foram articuladas para possibilitar fluxos e elevada conexão com as demais partes da cidade. A expansão do Setor Central ocorreu nas imediações das principais vias que irradiavam da Praça Cívica, no Setor Central direcionado o fluxo em direção ao eixo norte-sul e leste-oeste.

Figura 49: Análise de hierarquização de sistema viário e regularidade do traçado.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Quanto à hierarquização do sistema viário, nas regiões morfológicas 1 e 2 (fig. 49), percebe-se as influências do urbanismo francês, uma vez que há a variação de dimensão e das formas das vias públicas. Na premissa do planejamento, baseado em um terreno plano, tal condição favorecia linhas retas, formando fluxos regulares nos traçados das vias. A funcionalidade do traçado era um dos maiores objetivos sendo incorporado por Attílio em sua proposta para o sistema de vias para a nova capital de Goiás.

Segundo Daher (2009), o desenho se sustenta em vias regulares, de forma xadrez, partindo do conceito viés funcional associado à representação de efeito estético. Nesse sistema, existe uma hierarquização das vias através da direção e intensidade do tráfego, visando delimitar o crescimento e evitar ocupações desordenadas ou fora dos princípios estabelecidos.

Sob o aspecto de percepção da regularidade do traçado, tem-se a predominância de cruzamentos ortogonais, uma vez que a malha em grelha revela um sentido de ordenamento (fig. 49). Um dos objetivos planejamento francês estava em definir um zoneamento funcional, controle do tráfego e topografia pouco

acentuada, favorecendo a produção e circulação de bens e pessoas (DAHER, 2009). A ortogonalidade presente nas vias principais, que partem de um ponto inicial, com distribuição em asterisco, em várias direções para se conectar a outros pontos da cidade. As vias na região morfológica 1, seguem um formato de grelha, com vias principais e secundárias, a Av. Anhanguera estrutura a parte central do setor, promovendo regularidade nos sentidos das vias.

3.4. A Simetria

Segundo Rosanelli (2011), a análise da simetria busca evidenciar o uso do espelhamento, através de eixos para estabelecer uma composição. Ao analisar Goiânia, tem-se a presença das teorias urbanísticas mais difundidas no Brasil, trazidas para Goiânia pelos seus dois projetistas. A dualidade de concepção da forma e do desenho urbano sob a luz dessas escolas é notória, sendo importante avaliar a legibilidade formal, por meio da forma geométrica (ROSANELLI, 2011).

Dentro da Região Morfológica 3, se insere o plano urbano datado de 1933, realizado por Atílio Correia Lima, é marcado pela racionalidade que se baseava a estrutura e o pensamento do urbanismo francês do início do século XX, a integração da cidade, dentro da sua função é um dos quesitos mais importantes além do desejo em personificar uma cidade monumental. Nas palavras do projetista:

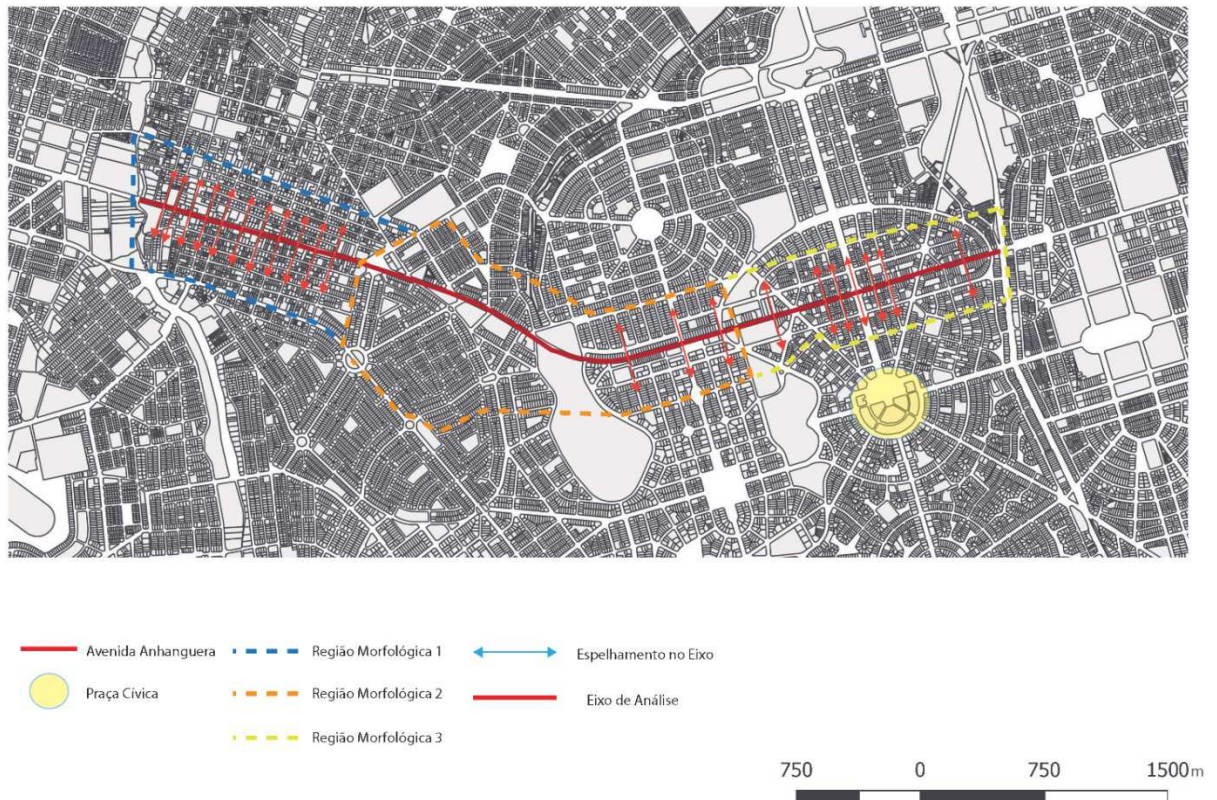
[...] procuramos adotar o partido clássico de Versalhes, Karlsruhe e Washington, pelo aspecto monumental e nobre, como merece a capital do grande Estado (evidentemente guardando as devidas proporções). (LIMA, 1937 *apud* MANSO, 2001, p.99).

Esse desejo formal é expresso na cartografia, por meio de importantes vias de ligação, formando eixos, que irradiam de um centro, conectados ao restante da malha, numa hierarquia sóbria, denotando racionalidade, culminando nas três principais vias da cidade, conformando uma planta axial, a partir da Praça Cívica.

Por outro lado, a forma geométrica do Setor Campinas na Região Morfológica 1, representa o desenho de cidade tradicional, seguindo a topografia do lugar. Apesar do tecido urbano tradicional, percebe-se uma relativa simetria ao longo do eixo da Av. Anhanguera, visível através dos espelhamentos através dos eixos, como demonstrado na figura 2. É perceptível na composição formal das propostas

uma regularidade na concepção das vias, distribuição espacial e forma urbana (fig. 50).

Figura 50: Análise de Eixos e Simetria.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

É perceptível na Região Morfológica 2 (fig. 50), a presença da simetria em alguns trechos, na composição das quadras Do Setor Oeste e Aeroporto, setores planejados localizadas na proximidade da av. Anhanguera. A área localizada oeste do Córrego Capim Puba e Lago das Rosas, em direção ao Setor Campinas, percebe-se a falta de simetria. Principalmente no Setor dos Funcionários e Coimbra, é visível a pouca integração das vias entre esses setores. A região de fundo de vale é marcada pela irregularidade do seu traçado. Apreende-se uma diversidade na forma da disposição das vias, com desenhos planejados e espontâneos. Pode ser descrita como uma área de transição entre tipos de tecidos urbanos.

Existe uma preocupação no desenho do Setor Central com o espelhamento dos eixos. A Avenida Goiás é alocada como principal elemento que esquematiza distribuição de equipamentos e mobiliários urbanos – da Praça Cívica à Estação Ferroviária. No sentido norte-sul, a construção da paisagem baseada na *École des Beaux Arts*, se alinha com prioridade à forma urbana, na inserção de elementos de embelezamento. No sentido leste-oeste os elementos se articulam

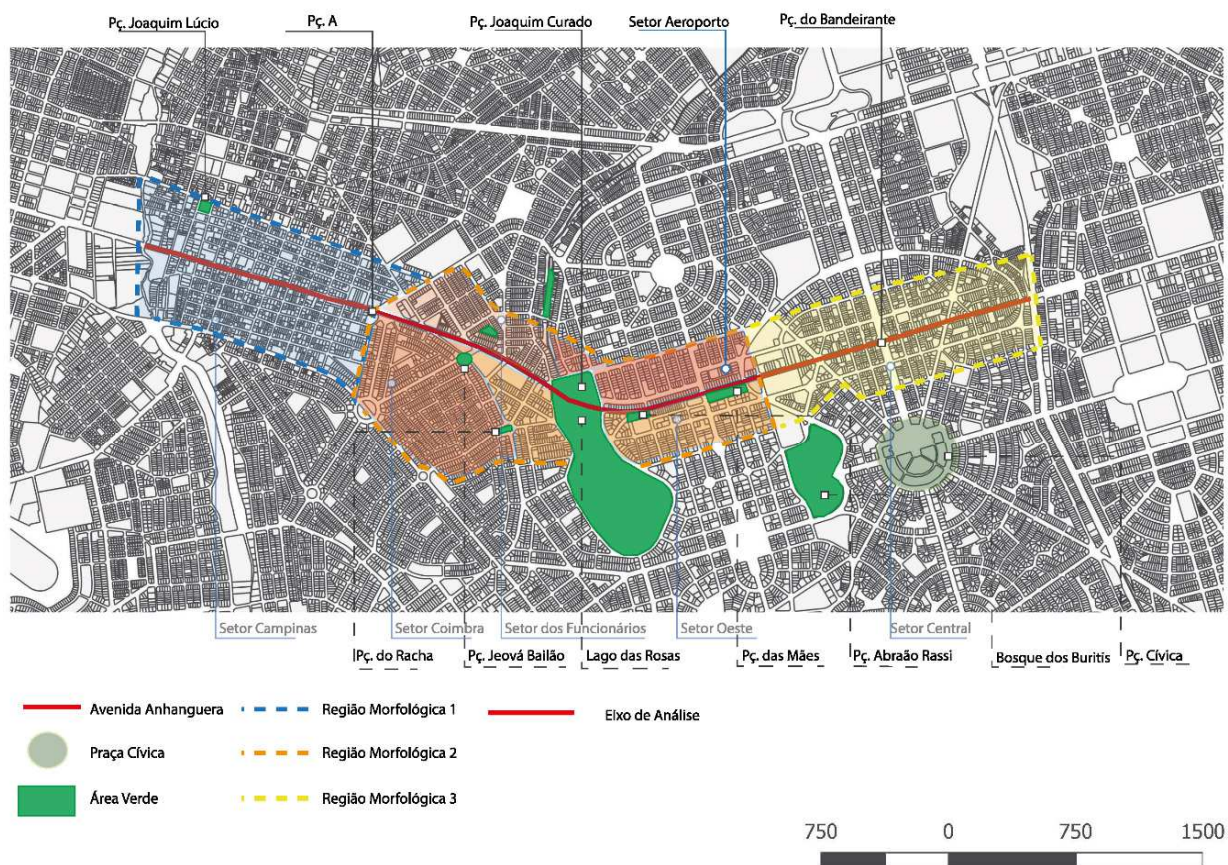
com o restante do desenho. Tem-se, portanto a Avenida Anhanguera como um dos elementos que define a simetria, ortogonalidade e noções de perspectivas.

3.5. As Praças e Áreas Verdes

A análise das praças e áreas verdes (fig. 51), no setor Campinas se identifica a Praça Joaquim Lúcio, localizada na parte correspondente ao núcleo urbano inicial de Campinas. A Praça A foi convertida em um terminal de ônibus do sistema do Eixo Anhanguera.

A maior concentração de praças e áreas verdes está na região morfológica 2. No Setor Oeste, as praças estão dispostas ao longo da Av. Anhanguera. Já no Setor Coimbra, existem praças nas partes internas do setor.

Figura 51: Análise das Praças e áreas verdes.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

A área verde mais expressiva da região é o Lago das Rosas. Inicialmente idealizado como Horto Municipal e aberto 1941 como um balneário, foi um dos

primeiros locais de lazer da cidade. A abertura do Lago das Rosas é considerado como o ponto que iniciou a integração entre Goiânia e Campinas (CAU, 2013).

A partir dos anos 1970, a região do parque inicia um período de valorização, ocorrendo intensa verticalização nos seus arredores (fig.52), constituindo uma das áreas mais adensadas da cidade.

Figura 52: Lago das Rosas e sua verticalização.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

No Setor Central, entre o cruzamento da Av. Goiás com a Av. Anhanguera, se localiza a praça identificada como Praça do Bandeirante (fig.53), posteriormente renomeada como Praça Atílio Correia Lima. Nessa praça está localizado o Monumento ao Bandeirante, inaugurado em 9 de novembro de 1942.

Figura 53: 1 – Monumento ao Bandeirante em 1945. 2 – Monumento em 2016.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Com as obras para a implantação do Eixo Anhanguera na Av. Anhanguera, a praça desaparece, restando apenas o monumento isolado.

3.6. Quadras e Lotes.

3.6.1. Quadras e Lotes no Setor Central.

As formas dos quarteirões do Setor Central derivam dos eixos propostos pelo plano urbanístico inicial. As principais vias cortam as quadras, ocasionando variação nos tamanhos, como uma área média de 8.906 m² (tabela 1).

Os tipos das quadras demonstram variedade, sendo as presentes no eixo da Av. Anhanguera e Goiás (fig.54), que exibem formato retangular. As quadras nessa região contam com uma relativa padronização, nos número de lotes e forma de sua estrutura interna, com existência de passagens de serviço. As quadras localizadas nas proximidades das vias adjacentes apresentam um formato irregular.

Figura 54: Análise de lotes e quadras – Setor Central.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Os lotes na proposta urbanística inicial teriam o tamanho mínimo de 360 metros quadrados. Na área de análise, o tamanho médio dos lotes é de 583,22 m². As formas dos lotes apresentam poucas diferenças, com a orientação frontal seguindo as vias principais.

Tabela 1: Lotes e quadras analisados – Setor Central

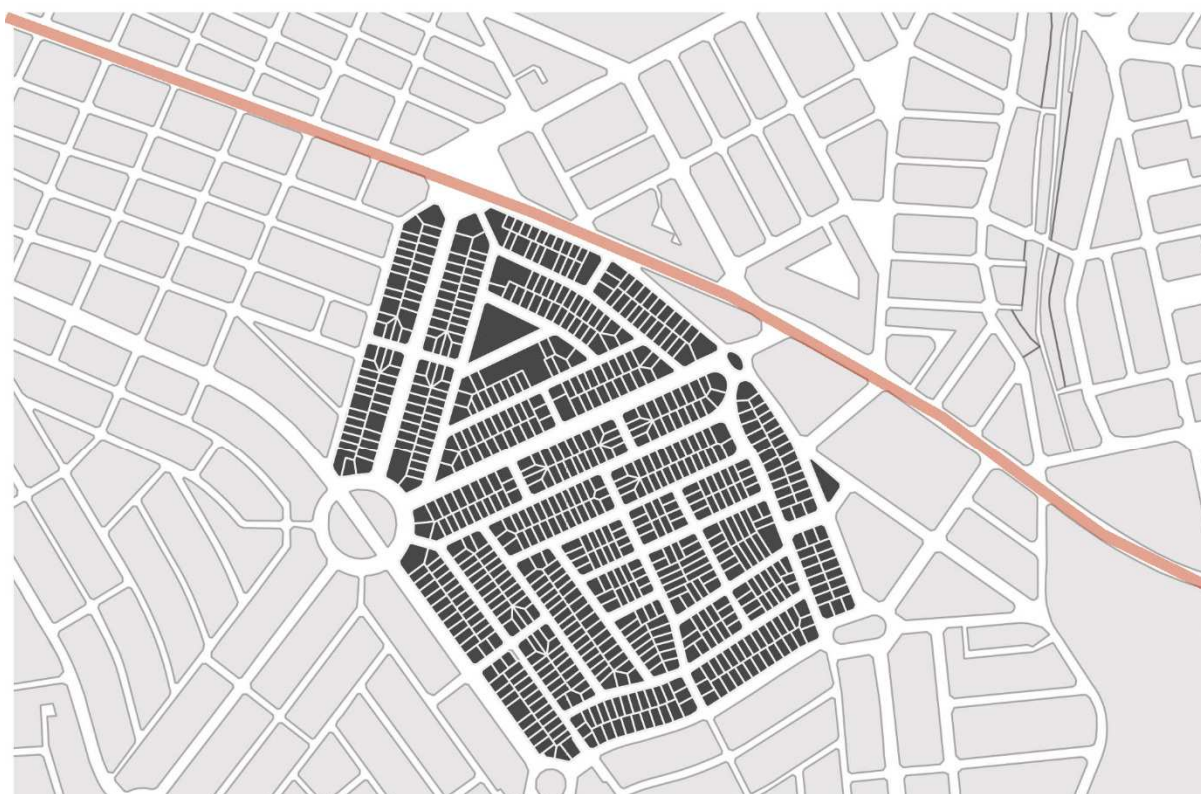
Lotes - Setor Central		
Nº de lotes analisados	Área Média	Perímetro Médio
1.104	583,22 m ²	99,568 m
Quadras - Setor Oeste		
Nº de quadras analisadas	Área Média	Perímetro Médio
71	8.906 m ²	404,03 m

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do MUBDG v.25 - SEPLANH (2015).

3.6.2. Quadras e Lotes no Setor Coimbra.

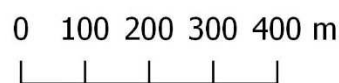
No Setor Coimbra, as quadras procedem da proposta urbanística apresentada na Planta Geral de Urbanização de 1947. Nas proximidades do Setor Campinas. As quadras são compostas por formas retangulares, se apreende pouca variação no formato (fig. 55), não se observa vias internas.

Figura 55: Análise de lotes e quadras – Setor Coimbra.



Setor Coimbra

— Avenida Anhanquera



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Os lotes analisados (tabela 2) tem uma área média de 430,73 m², que excedem os 360 m² mínimos propostos. A forma do lote não demonstra diferenciação, pois seguem o formato retangular, com orientação para as vias locais, com pouca variabilidade na proposta.

Tabela 2: Lotes e quadras analisados – Setor Coimbra

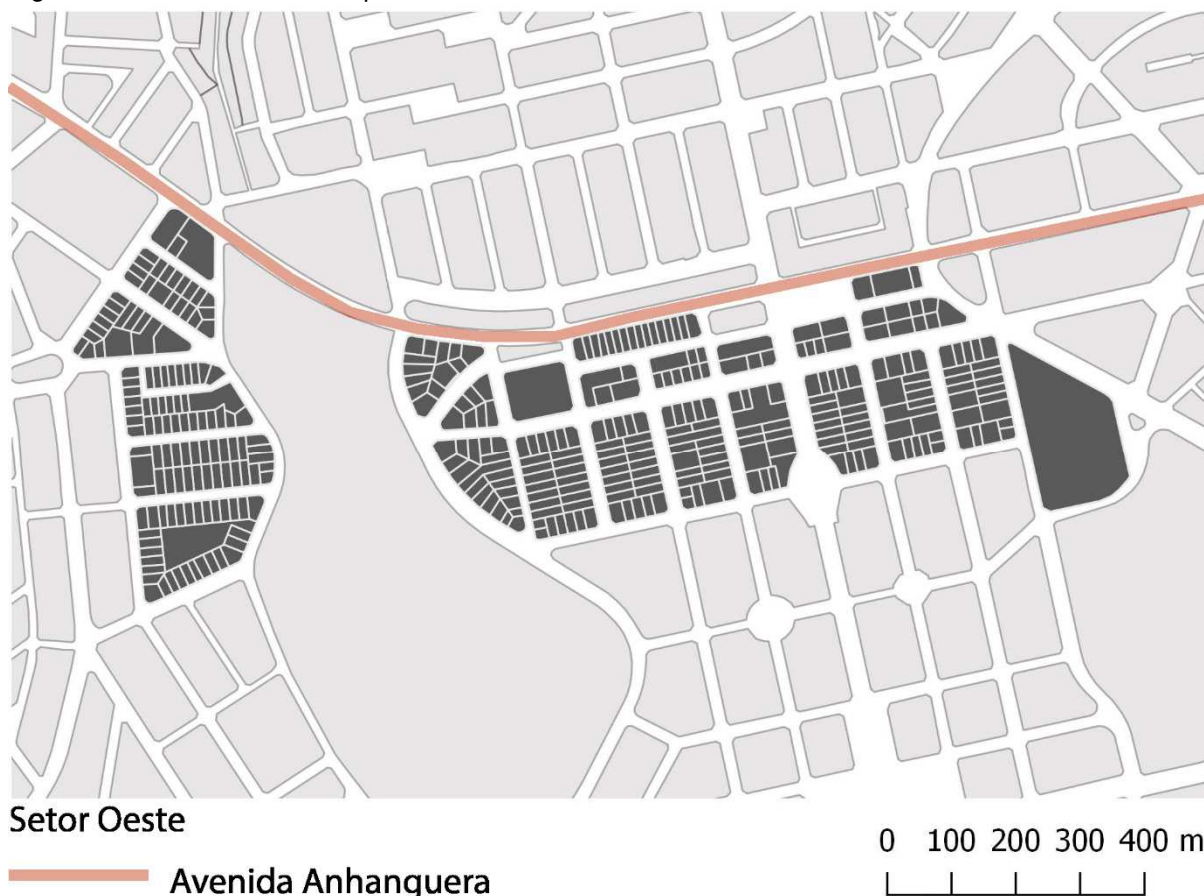
Lotes - Setor Coimbra		
Nº de lotes analisados	Área Média	Perímetro Médio
1.530	430,73 m ²	83,41 m
Quadras - Setor Coimbra		
Nº de quadras analisadas	Área Média	Perímetro Médio
112	5.954 m ²	319,10 m

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do MUBDG v.25 - SEPLANH (2015).

3.6.3. Quadras e Lotes no Setor Oeste.

No setor Oeste, pouca variabilidade na variação e formas das quadras. As quadras deste setor tem a maior área média entre os analisados (tab.3). Poucas variações nos tipos dos quarteirões (fig.56), pois seguem forma retangular. Alta padronização, demonstradas na distribuição dos lotes. Não há estrutura interna nas quadras.

Figura 56: Análise de lotes e quadras – Setor Oeste.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Os lotes são orientados para as vias, com formato retangular, tem a maior área média entre os analisados (tab. 3).

Tabela 3: Lotes e quadras analisados – Setor Oeste

Lotes - Setor Oeste		
Nº de lotes analisados	Área Média	Perímetro Médio
477	700,10 m ²	109,138 m
Quadras - Setor Oeste		
Nº de quadras analisadas	Área Média	Perímetro Médio
27	11.250 m ²	431,22 m

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do MUBDG v.25 - SEPLANH (2015).

3.6.4. Quadras e Lotes no Setor dos Funcionários.

No Setor dos Funcionários (fig.57), se percebe variação nos formatos dos quarteirões. Algumas quadras apresentam formatos irregulares, se concentram nos arredores do córrego Capim-Puba. O dimensionamento e posição variam. Pequena padronização no número de lotes existentes. As quadras localizadas próximas ao Setor Campinas e Av. Anhanguera apresentam formato regular. Algumas quadras contam com espaço interno.

Figura 57: Análise de lotes e quadras – Setor dos Funcionários.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Os lotes localizados nas proximidades do córrego Capim-Puba apresentam formas irregulares e variação nos tamanhos. Com uma área média de 412,17 m² (tab.4) que acompanham o traçado do córrego, se orientam para as vias e partes internas das quadras.

Tabela 4: Lotes e quadras analisados – Setor dos Funcionários

Lotes - Setor dos Funcionários		
Nº de lotes analisados	Área Média	Perímetro Médio
433	412,17 m ²	83,52 m
Quadras - Setor dos Funcionários		
Nº de quadras analisadas	Área Média	Perímetro Médio
26	6.157 m ²	429,74 m

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do MUBDG v.25 - SEPLANH (2015).

3.6.5. Quadras e Lotes no Setor Aeroporto.

As formas das quadras no Setor Aeroporto seguem uma forma retangular, com pouca variação na forma e nas dimensões. Existe padronização na forma e distribuição dos lotes, sem vias internas (fig.58).

Figura 58: Análise de lotes e quadras – Setor Aeroporto.



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

As orientações frontais dos lotes são para as vias de acesso. Com pouca variação nas formas dos lotes, e dimensões predefinidas.

Tabela 5: Lotes e quadras analisados – Setor Aeroporto

Lotes - Setor Aeroporto		
Nº de lotes analisados	Área Média	Perímetro Médio
286	521,91m ²	97,100 m
Quadras - Setor Aeroporto		
Nº de quadras analisadas	Área Média	Perímetro Médio
16	10.050 m ²	477,29 m

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do MUBDG v.25 - SEPLANH (2015).

3.6.6. Quadras e Lotes no Setor Campinas.

As quadras do Setor Campinas (fig.58), apresentam diversidade nas formas e dimensões. As quadras próximas ao núcleo original de Campinas possuem variedade no posicionamento e tamanhos diferentes. As quadras localizadas próximas ao setor Central apresentam regularidade, que foram influenciadas pela criação de Goiânia.

As quadras analisadas têm uma área média de 430,73 m², com o perímetro de 83,41, portanto com dimensões menores que os encontrados no Setor Central. Existe a tentativa de padronização nos tamanhos e sentidos das vias. Apesar da orientação das quadras seguirem um ordenamento em grelha, há clara variação nos tamanhos e formas desses quarteirões. O número de lotes se altera, de acordo com a posição e localização das quadras.

Figura 59: Análise de lotes e quadras – Setor Campinas.



Setor Campinas

— Avenida Anhanguera

0 100 200 300 400 m



Fonte: SEPLANH– Goiânia – 2017. Organizado pelo autor (2017).

Os lotes do Setor Campinas, como se observa na figura 59, apresentam variação de formas e tamanhos, sem padronização. A orientação dos lotes é direcionada para a rua, com quadras totalmente ocupadas. Não existem espaços internos nas quadras e entre os lotes.

A variedade na dimensão dos lotes (tabela 6) no Setor Campinas, menores que nos outros setores, derivam da relação formal de uma cidade com origem tradicional. Não há ordenamento preciso, se alterando e regularizando na aproximação com o Setor Central.

Tabela 6: Lotes e quadras analisados – Setor Campinas

Lotes - Setor Campinas		
Nº de lotes analisados	Área Média	Perímetro Médio
1.530	430,73 m ²	83,41 m
Quadras - Setor Campinas		
Nº de quadras analisadas	Área Média	Perímetro Médio
112	5.954 m ²	319,10 m

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do MUBDG v.25 - SEPLANH (2015).

3.7. Conclusões Parciais

A possibilidade de analisar Goiânia desde os períodos iniciais por meio de fotos aéreas, permite compreender a expansão urbana e o desenvolvimento. Esse tipo de material cartográfico permite uma leitura concisa do fenômeno urbano, compreendendo as dinâmicas de ocupação do território, identificando a transformação dos elementos morfológicos.

Até meados de 1950 a cidade cresceu dentro do plano urbanístico proposto na época. O direcionamento do crescimento inicial foi incentivado no sentido sul-norte, no eixo da Av. Goiás, enquanto Campinas se expandia em direção a Goiânia. No final dos anos 1960, a integração entre os dois núcleos está em processo de formação, fenômeno completado em meados de 1970, havendo poucas alterações territoriais no espaço da Av. Anhanguera a partir dos anos 1980. As principais ocorrências se deram pela verticalização e adensamento no espaço analisado, se consolidando a partir dos anos 2000.

As leituras realizadas dos espaços nos princípios propostos por Conzen, por meio da delimitação das regiões morfológicas possibilitou verificar que a área de análise é formada por uma variedade de tipos de tecido urbano. Com a aplicação dos níveis de análise, foi possível identificar características particulares da forma urbana de Goiânia.

A morfologia urbana, para a análise do fenômeno urbano, demonstra uma conveniente maneira de compreender a forma da evolução da cidade. A utilização de ferramentas SIG, como o QGIS, eleva a qualidade e a precisão da análise, pois fornece bom nível de detalhes e possibilidades de extração e manipulação de dados.

4. Considerações Finais

O desenho inicial de Goiânia foi instituído pelo Estado, com relativo controle de seu desenvolvimento até os anos 1950. A partir de 1960, o Estado permitiu a alteração dos planos urbanísticos iniciais, pressionado pelos interesses dos agentes privados que promoveram a expansão urbana desordenada. Considerando relação com os planos urbanísticos, se observa que desde a locação inicial de Goiânia, as vias de comunicação determinaram o desenvolvimento da cidade, com destaque à Avenida Anhanguera e seus diversos papéis, seja como área destinada aos usos de serviços e lazer, na parte central de Goiânia, ou como articuladora com Campinas, inicialmente a cidade de apoio para a implantação da capital.

Até 1950, a cidade cresceu dentro do plano urbanístico, com a Av. Anhanguera atuando como eixo intraurbano. Entre 1950 e 1960, a cidade experimentou um período de expansão dos loteamentos e desconexão entre os parcelamentos. Nos anos 1960, teve início a integração territorial entre Campinas e Goiânia, consolidado nos anos 1970. Com a rápida evolução da cidade e as dificuldades em seguir um planejamento urbano para Goiânia, houve um desenvolvimento desordenado, verticalização acentuada e adensamento.

Os planos das décadas de 1960 e 1970 buscaram posicionar a região da Avenida Anhanguera como eixo interurbano de transporte coletivo. Esse período demarca as alterações importantes na paisagem da região, com o adensamento e concentração comercial na Av. Anhanguera. Nos anos 1980, ocorrem mudanças nos usos do Setor Central, aumento do comércio popular e retirada do canteiro central da Av. Anhanguera. Essas ações acentuaram a deterioração visual e econômica, causando declínio do Setor Central, promovendo a condição atual da avenida.

O suporte da morfologia urbana permitiu de forma inteligível, a identificação e leitura dos tecidos urbanos inseridos na área de estudo e identificação das regiões morfológicas. A partir da definição dos períodos morfológicos, e análise dos planos urbanos, foi possível compreender a área da Avenida Anhanguera como um eixo interurbano, servindo de ligação entre Goiânia, Campinas e outras cidades do estado. Pode-se considerar que a Avenida Anhanguera desempenhou desde a implantação da capital uma articulação interurbana, pois no primeiro momento possibilitou a comunicação com a cidade de

Campinas, além de orientar em certa medida a formação dos setores Oeste, Universitário, Aeroporto nas décadas seguintes.

A análise centrada em aspectos da forma urbana, permitiu identificar a presença de correntes urbanísticas nas formas iniciais da cidade. Baseados em tradições das escolas francesa e anglo-saxã na concepção de Goiânia, estão presentes conceitos do urbanismo modernismo no desenho de uma cidade nova, com o papel de abrigar as funções administrativas do estado, além de alinhar à política nacional de integração do país, por meio da fundação de cidades novas.

A organização da pesquisa compreendeu um estudo exploratório, em conjunto com a análise do desenho urbano. A primeira parte foi composta por uma abordagem teórico-conceitual, em que foram apresentadas as definições e conceitos que fundamentaram o trabalho, como as origens da morfologia urbana, suas considerações, obras e principais aplicações, demonstrando a escolha pela escola inglesa de morfologia urbana. Na segunda parte, reservada ao enfoque histórico, foi apresentada a concepção de Goiânia pertencente a uma linha urbanística baseada em princípios europeus. Seus planos urbanísticos iniciais e desenvolvimento, objetivando a compreensão do objeto de estudo, demonstraram o processo de desenvolvimento da área até a atualidade.

A análise morfológica permitiu arranjar as abordagens, baseadas em tópicos para a leitura do fenômeno urbano. Essas análises abrangeram elementos teóricos, históricos e dedutivos, com o apoio de cartografias, documentos históricos e levantamentos. Esses componentes forneceram os elementos básicos para a composição da análise morfológica e apreensão do espaço estudado e seu desenvolvimento. Foi possível verificar que o tecido urbano na área da Av. Anhanguera varia de acordo com a renda e o tipo de ocupação, pois as menores parcelas se situam no Setor Campinas e dos Funcionários.

O trabalho aponta uma discussão sobre a aplicação da morfologia em cidades novas, especificamente ao estudar uma área de transição concepções urbanísticas. Como indicações da investigação para pesquisas futuras, recomenda-se ampliar o eixo de análise morfológica e a área de abrangência do estudo. Também considera-se utilizar outras escolas de morfologia urbana, para promover uma discussão em relação ao estudo da forma física das cidades, comparando técnicas e metodologias. Estimula-se a aplicação de distintas categorias de análises,

visando construir uma leitura do espaço urbano. As dificuldades encontradas ao elaborar o trabalho, foram em obter materiais nos órgãos públicos, pois revelaram deficiência nos arquivos de cartografias históricas.

A análise morfológica pode ser considerada elemento admirável para compreender o estudo da forma urbana. Pois se percebe a clareza os elementos básicos para compreensão da evolução da cidade: sistemas de ruas, parcelamentos, e quadras. Ao utilizar a morfologia urbana para relacionar as transformações ocorridas no primeiro eixo de desenvolvimento de Goiânia, se apreende a significativa transformação ocorrida na Avenida Anhanguera e sua importância na articulação inicial do espaço urbano.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

5. Referências Bibliográficas

- ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. **Attílio Corrêa Lima: uma trajetória para a modernidade**. 2007. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Doi:10.11606/T.16.2007.tde-17092010-164414. Acesso em: 11 set. 2017.
- AMARAL, Camilo Vladimir Lima. Planos de Goiânia: a construção da cidade moderna na perspectiva urbanística. **Interloquções na arquitetura moderna no Brasil: o caso de Goiânia e de outras modernidades**. Editora UFG, Goiânia 2015.
- ARANTES, Germana de Faria. **Reabilitação Urbana como gentrificadora e segregadora social: O caso dos parques Vaca Brava e Flamboyant**. 2012. 202 f. Dissertação (Mestrado Desenvolvimento e Planejamento Territorial) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2012.
- AZEVEDO, Angélica; MELO, Camila. Avenida Goiás: Entre Fazeres e Saberes Paisagem Cultural E Etnografia Urbana. **4º Colóquio Ibero- Americano Paisagem Cultural, Patrimônio E Projeto Belo Horizonte**, 2016. Disponível em:<http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2016/artigos/pdf/232.pdf>. Acesso em: 02 out. 2017.
- AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares; DA COSTA, Milena Sampaio. O urbanismo do início do século xx: a escola francesa de urbanismo e suas repercussões no Brasil: trajetórias de Alfred Agache e Attílio Correa Lima. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 5, n. 7, jul. 2013. ISSN 1982-0569. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635076>. Acesso em: 02 out. 2017.
- BATTY, M. Planning support systems: progress, predictions, and speculations on the shape of things to come. In R. K. Brail and R. E. Klosterman. Planning Support Systems for Cities and Regions. **Lincoln Institute of Land Policy**. 2008. Disponível em <http://discovery.ucl.ac.uk/15175/1/15175.pdf>. Acesso em: 01 out. 2017.
- BETTENCOURT, L. M. A. The Origins of Scaling in Cities. **Science**, v. 340, n. 6139, p. 1438–1441, 2013.
- CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira; ARRUDA, Ângelo Marcos. Goiânia e Angélica. Duas cidades modernas no centro-oeste. **Arquitextos**, São Paulo, ano 17, n. 195.07, **Vitruvius**, ago. 2016. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.195/6179>. Acesso em: 11 mar. 2017.
- CAMPOS, I. F. **Notícias Históricas do Bairro de Campinas**. Goiânia: Prefeitura Municipal, Assessoria Especial de Cultura, 1985.
- CATALDI, G.; MAFFEI, G.; L. VACCARO, P. Saverio Muratori and the Italian School of planning typology. **Urban Morphology**, v. 6, p. 3-14, 2002.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**, Utopias e Realidade, uma Antologia: São Paulo, Perspectiva: 1965.
- Conselho de Arquitetura e Urbanismo. **Relatório sobre os Parques Urbanos de Goiânia**. Relatório 6 – Lago das Rosas. 2013. Disponível em:

<http://www.caugo.org.br/wp-content/uploads/2013/06/6-Lago-das-Rosas.pdf>. Acesso em 13 set. 2017.

CONZEN, M. R. G. **Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis**. Institute of British Geographers Publication n. 27. London: George Philip & Son, 1960.

CORDEIRO, Narcisa. **Evoluções do plano urbanístico**. Goiânia: Edição da autora, 1989.

DAHER, Tânia. O projeto original de Goiânia. **Dossiê Cidades planejadas na Hinterlândia**, Goiânia, n.11, p. 38-51, jun.2009.

DARIN, M. The study of urban form in France. **Urban Morphology** v. 2, n. 2, p. 63 - 76, 1998.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 2000.

DINIZ, Anamaria. **Goiânia de Atílio Corrêa Lima (1932 -1935) — Ideal estético e realidade política**. 2009. 314 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

GAUTHIEZ, B. The history of urban morphology. **Urban Morphology** v. 8, n. 2, p. 71 -89, 2004.

GEISLER, W. **Danzig: ein siedlungs-geographischer. Versuch**. Kafeman, Danzig.1918.

GODINHO, D. S. de S. **Comércio e memória urbana: um estudo do bairro de Campinas em Goiânia**. 2018. 203 f. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2018.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. **Goiânia: Uma modernidade possível**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2003.

GRAEFF, Edgar A. **Goiânia: 50 anos**. Série: Oito vertentes e dois momentos de síntese da Arquitetura Brasileira. Brasília: MEC-SESU, 1985.

GRUPOQUATRO. **PROJETO GOIÂNIA 21 - Operação Centro – Segunda Etapa**. Goiânia: Instituto de Planejamento Municipal da Prefeitura de Goiânia, 1998a.

GU, Kai. The Teaching of Urban Design: A Morphological Approach. **Journal of Planning Education and Research**. 1–10, 2018. Disponível em: DOI: 10.1177/0739456X18775480. Acesso em: 25 jun. 2018.

GU, Kai. Urban Morphological Regions and Urban Landscape Management: The Case of Central Auckland, New Zealand. **URBAN DESIGN International**, v. 15, n. 3, p. 148–164. 2010.

HALL, Peter. **Urban and regional planning**. New York: Routledge, 2002.

HILLIER, Bill. **Space is the machine: a configurational theory of architecture**. Press Syndicate of the University of Cambridge. 1996

HOFMEISTER, Burkhard. The study of urban form in Germany. **Urban Morphology**, v.8, n.1, p.3-12, 2004.

IBGE. **Goiânia, a nova capital de Goiás**: resumo de um estudo. In. IBGE. Goiânia. Rio de Janeiro. Serviço Gráfico, 1942.

- JACOBS, Jane. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House Inc., 1961.
- KRAFTA, Romulo; FARIA, Ana Paula. Morfologia urbana, o estado da arte, **Enanparq**, 2016. Disponível em: <https://enanparq2016.wordpress.com/principal/anais>. Acesso em 23 jun. 2017.
- KROPF, Karl. **The Handbook of Urban Morphology**. John Wiley & Sons, 2018.
- LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. São Paulo: UNESP, 2004.
- LYNCH, Kevin. **Good City Form**. Cambridge: MIT Press.1960.
- MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia; uma concepção moderna e contemporânea – um certo olhar**. Goiânia: Edição do autor, 2001.
- MARETTO, M. Saverio Muratori: towards a morphological school of urban design. **Urban Morphology**, v. 17, p. 93-106, 2013.
- MELLO, Márcia Metran de. **Goiânia: cidade de pedras e palavras**. Goiânia: Ed. UFG, 2006.
- MONTEIRO, Ofélia Sócrates do Nascimento. **Como nasceu Goiânia**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938.
- MOUDON, A. V. Getting to Know the Built Landscape Typomorphology. In: FRANK, K. A. & SCHNEEKLOTH. **Ordering Space: Types in Architecture and Design**, 1994.
- MOUDON, A. V. Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. **Revista de Morfologia Urbana**. v. 3, n. 1, p. 41-9, 2015.
- MOUDON, A. V. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. **Urban Morphology**, v.1, n.1, p. 3-11, 1997. Disponível em: www.urbanform.orgonline_unlimitedum199701_3-10.pdf. Acesso em: 12 set 2017.
- OLIVEIRA, Adão Francisco. A Reprodução do Espaço Urbano de Goiânia uma Cidade para o Capital. In MOYSES, Aristides. **Cidade, segregação urbana e planejamento**. Goiânia. Ed. UCG. 2005.
- OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz; PEIXOTO, Elane Ribeiro. Na cidade, uma rua. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: **Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Brasília: Universidade Brasília - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em: <http://www.shcu2014.com.br/content/na-cidade-rua>. Acesso em: 11 mar. 2017.
- OLIVEIRA, Vitor. **Urban morphology: an introduction to the study of the physical form of cities**. The Urban Book Series. Springer, 2016.
- OPITZ, J. M. **Goethe's bone and the beginnings of morphology**. In: **American journal of medical genetics**. 2004. Disponível em <http://www3.interscience.wiley.com/Offcampus.lib.washington.edu/cgi-bin/fulltext/107637863/PDFSTART>. Acesso em 15 abr. 2017.
- PANERAI, P. **Análise urbana**, Brasília, Universidade de Brasília, 2006.
- PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J. **Formas urbanas. A dissolução da quadra**. Porto Alegre, Bookman, 2013.

PANTALEÃO, Sandra Catharinne; TREVISAN, Ricardo. A Cidade Planejada e a Cidade Construída: entre Paradigmas Modernos e Híbridos Contemporâneos. In: **XIV Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro, RJ, 2011.

PAULA, F. M. A.; CORREA, E. A. L.; PINTO, J. V. C. O papel do Setor Campinas na formação da centralidade polinucleada de Goiânia. In: **Anais do IX EREGEO**. Porto Nacional: Editora da UFT, 2005.

PEREIRA COSTA, S. A.; GIMMLER NETTO, M. M. **Fundamentos de Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

PEREIRA, Renata Baesso. Tipologia arquitetônica e morfologia urbana. Uma abordagem histórica de conceitos e métodos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 146.04, **Vitruvius**, jul. 2012 Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.146/4421>. Acesso em 25 fev. 2016.

PINHO, Paulo; OLIVEIRA, Vitor. Different approaches in the study of urban form. In: **Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability**, v.2, p. 103-125, 2009. Disponível em: DOI: 10.1080/17549170903083676. Acesso em 20 mar. 2017.

PIRES, Jacira Rosa. **Goiânia – cidade pré-moderna do cerrado 1922-1938**. Goiânia: Editora PUC Goiás, 2009.

PONT, M. B.; HAUPT, P. **Space, Density and Urban Form**. 2009. 306 p. Tese (Phd in Urbanism) — Technische Universiteit Delft. Disponível em: <http://resolver.tudelft.nl/uuid:0e8cdd4d-80d0-4c4c-97dc-dbb9e5eee7c2>. Acesso em: 20 set. 2017.

RAMIREZ, K.; LINDENBERG Neto, H. De igreja de taipa a catedral: aspectos históricos e arquitetônicos da igreja matriz da cidade de São Paulo. **Revista Do Programa De Pós-Graduação Em Arquitetura E Urbanismo Da FAUUSP**, 21(35), 186-199. 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v21i35p186-199>. Acesso em 14 mar. 2017.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Ed. Goiânia: Ed. UCG, 2004.

ROSANELI, Alessandro Filla. A Morfologia Urbana como abordagem metodológica para o estudo da forma e da paisagem de assentamentos urbanos. IN: **IV Colóquio Quapá-sel: sistemas de espaços livres e forma urbana**. 2011. FAU-MARANHÃO SP. Disponível em <http://quapasel.wordpress.com/2011/11/18/vicoloquio-quapa-sel-programacao>. Acesso em 15 abr. 2017.

SANTOS, Miguel Archângelo Nogueira. **Trindade de Goiás: uma cidade santuário: conjunturas de um fenômeno religioso no Centro - Oeste brasileiro**. 1978. 197 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1978.

SCHIRMER, P.; AXHAUSEN, K. W. A multiscale classification of urban morphology. **Journal of Transport and Land Use**, v. 9, n. 1, 2015. Disponível em: <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/667>. Acesso em: 19 mar. 2017.

SEVTSUK A. **Path and Place: A Study of Urban Geometry and Retail Activity in Cambridge and Somerville, MA**. 2010. Tese (PhD em Urban Design and Planning) — Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, 2010.

SILVA, A.B. A renovação da geografia na Alemanha nas primeiras décadas do século XX. **Revista Acta Geográfica**, v.1, 2007.

TREVISAN, R. **Cidades novas**. 2009. 314 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

VAZ, M. D. A. **Transformação do centro de Goiânia: renovação ou reestruturação?** 2002. 269 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2002.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998

WHITEHAND, J. W. R. Conzenian urban morphology and urban landscapes. Proceedings, 6th **International Space Syntax Symposium**. Istanbul, 2007.

WHITEHAND, J. W. R. Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana. **Revista de Morfologia Urbana**. v. 1, n. 1, p. 55 – 51, 2013.

WHITEHAND, J. W. R. The changing face of urban morphology: achievements and challenges. **Urban Morphology**, v. 2, n. 18, p. 95 – 96, 2014.