



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
Câmpus de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas
Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades:
Territórios e Expressões Culturais no Cerrado



TIAGO JOSÉ DUARTE RÉZIO

A TRADIÇÃO DO NOVO

Uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014)

Anápolis

2015

TIAGO JOSÉ DUARTE RÉZIO

A TRADIÇÃO DO NOVO

Uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades: TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Milena D’Ayala Valva

Anápolis

2015

Ficha catalográfica

R467t Rézio, Tiago José Duarte.
A Tradição do novo [manuscrito] : uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014) / Tiago José Duarte Rézio. - Anápolis, 2015.
110 f. : il. ; 30cm.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Milena D'Ayala Valva.
Dissertação (Mestrado TECCER - Mestrado em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado), Universidade Estadual de Goiás, Campus de Ciências Socioeconômicas e Humanas , Anápolis, 2015.

Inclui bibliografia.

1. Geografia urbana. 2. Urbanismo - Anápolis(GO). 3. Mobilidade urbana – Anápolis(GO). 4. Dissertações - TECCER – UEG/CCSEH. I. Título.
CDU 911.375(817.3Anápolis)(043.3)

Elaborada por Aparecida Marta de Jesus Fernandes
Bibliotecária / Campus de CSEH
CRB1/2385

TIAGO JOSÉ DUARTE RÉZIO

A TRADIÇÃO DO NOVO

Uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades: TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Milena D'Ayala Valva

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Milena d'Ayala Valva
Membro / UEG-TECCER

Prof.^a Dr.^a Janes Socorro Luz
Membro / UEG-TECCER

Prof. Dr. Fernando Antônio Oliveira Mello
Membro / UEG

Prof. Dr. Marcelo de Mello
Membro suplente / UEG-TECCER

Anápolis, ____ de _____ de 2015.

RESUMO

Anápolis é uma cidade com características específicas nas escalas, nacional, regional e municipal, tanto por estar entre duas capitais — Brasília e Goiânia — quanto por estar em um constante processo de transformação de sua forma e paisagem urbana. Desde suas origens rurais, sua inserção na modernidade com a chegada da ferrovia, a influência do modernismo tardio com a construção de Brasília até a expansão da indústria para a região central do Brasil, Anápolis se projeta no cenário nacional como uma cidade aberta às técnicas capitalistas de produção, reprodução e apropriação do espaço urbano. Para a construção dessa pesquisa foi adotado como objeto de análise a Avenida Brasil em Anápolis, Goiás, que em sua origem foi a rodovia BR 14, e ligando Anápolis à Ceres ao norte, e à Goiânia ao Sul. Gradativamente, esse eixo foi ganhando uma fundamental importância na circulação de pessoas e mercadorias. Posterior à inauguração de Brasília, iniciou seu processo de intervenções, sobretudo relacionadas à infraestrutura, estabelecendo uma trajetória de intensa transformação em sua forma urbana e em sua paisagem. Os pontos abordados nesse trabalho focam na escala regional e, sobretudo na escala intraurbana, analisando como os impactos causados por intervenções urbanísticas e de infraestrutura ocorridas na Av. Brasil em Anápolis, interferem na dinâmica da circulação da cidade e principalmente na mobilidade do pedestre e sua relação com a paisagem. Progressivamente, a saturação da capacidade viária da Avenida está gerando eventos que reduzem a eficiência não só da própria via, mas da cidade em seu conjunto, dada a importância dessa arterial no contexto urbano. Entende-se que compreender as dinâmicas que envolvem a Av. Brasil, o pedestre e a paisagem no qual ele se insere, será fundamental para uma reflexão acerca da produção do espaço urbano em Anápolis. Desta forma, justificamos os estudos sobre o direcionamento dos investimentos em mobilidade, e em uma infraestrutura urbana e socialmente justa.

Palavras-chave: Anápolis; Cidade; Planejamento; Urbanismo; Paisagem;

ABSTRACT

Anápolis is a city with specific features at national, regional and municipal levels, as much for being located between two capitals — Brasília and Goiânia — as for being in a constant transformation process of its shape and urban landscape. Since the city's rural origins, its insertion into modernity, with the railroad creation, alongside the influence of late modernism with the construction of Brasília until the expansion of the industry towards the central region of Brazil, Anápolis projects itself into the national picture as a city that is open to capitalistic techniques of production, reproduction and appropriation of urban space. In order to develop this research, we adopted the Avenida Brasil, in Anápolis, Goiás, as our object of analysis, which in its origins used to be known as BR 14 — a road connecting Anápolis to Ceres in its north, and Anápolis to Goiânia in its south. Gradually, this axis has gained a major importance for the flow of people and merchandise loads. After the inauguration of Brasília, the city of Anápolis started its interventional processes, especially regarding the infrastructure, thus establishing a course of intense transformation in its urban shape and landscape. The issues addressed in this work are focused on a regional scale and particularly on an intraurban scale. In this research, we will analyze how the impacts caused by urban and infrastructural interventions that occurred in Avenida Brasil interfere in the dynamics of circulation, and mainly how it affects pedestrian mobility and its relation with the landscape of the city. Progressively, the saturation of the road capacity is generating events that reduce the effectiveness not only of Avenida Brasil itself, but the city as a whole, given the importance of this arterial road at the urban context. We understand that the comprehension regarding the dynamics involving the Av. Brazil, as well as its pedestrians and the landscape in which they are inserted, are crucial in order to think deeply about the production of urban space in Anápolis. This way, we clarify the relevance of studies concerning the targeted management of investments in mobility and in an urban and socially fair infrastructure.

Keywords: Anápolis; City; Planning; Urbanism; Landscape.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA DE ANÁPOLIS	24
FIGURA 2 - AVENIDA BRASIL E SUAS CONEXÕES ATUAIS (2014).	26
FIGURA 3 - RUA CORONEL AQUILES DE PINA EM 1912	31
FIGURA 4 - RUA CORONEL AQUILES DE PINA EM 1935	31
FIGURA 5 - JORNAL O ANÁPOLIS DE 1960.....	36
FIGURA 6 - TRANSFERÊNCIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM 1963	37
FIGURA 7 - OS ANAPOLINOS VÃO ÀS RUAS COMEMORAR A REMOÇÃO DOS TRILHOS DA ANTIGA FERROVIA. 38	
FIGURA 8 - JORNAL O ANÁPOLIS DE 1963	39
FIGURA 9 - JORNAL O ANÁPOLIS DE 1955	39
FIGURA 10 - NOTÍCIA DO JORNAL O ANÁPOLIS DO ANO DE 1960	41
FIGURA 11 - LINHA DO TEMPO DE EVENTOS QUE MARCAM A HISTÓRIA DE ANÁPOLIS ATÉ 1976.....	42
FIGURA 12 - TEXTO JORNALÍSTICO SOBRE O PLANO DIRETOR.....	44
FIGURA 13 - NOTÍCIAS SOBRE ACIDENTES GRAVES ERAM FREQUENTES NA RODOVIA BR 14	44
FIGURA 14 - A VIOLÊNCIA TAMBÉM ERA NOTÍCIA RECORRENTE DENTRE AS CARACTERÍSTICAS QUE MARCAVAM A BR-14.....	45
FIGURA 15 - JORNAL REFORÇA AS NOTÍCIAS SOBRE AS POLÍTICAS DE PRODUÇÃO DA PAISAGEM.....	47
FIGURA 16 - TEXTO SOBRE A GARANTIA DO ESPAÇO DO PEDESTRE NAS CALÇADAS	47
FIGURA 17 - IMAGEM AÉREA VISTA A PARTIR DO LESTE PARA OESTE, MOSTRANDO A CONSTRUÇÃO DO ESTÁDIO MUNICIPAL E EM FRENTE TRECHO DA AVENIDA BRASIL SUL	49
FIGURA 18 - CONSTRUÇÃO DA PRIMEIRA ARQUIBANCADA DO ESTÁDIO MUNICIPAL.....	50
FIGURA 19 - NOTÍCIA SOBRE A CONSTRUÇÃO DO LAGO DAS ANTAS	50
FIGURA 20 - LAGO DAS ANTAS ANTES DA CANALIZAÇÃO	51
FIGURA 21 - CINE SANTANA EM CONSTRUÇÃO.....	54
FIGURA 22 - BANCO CRÉDITO REAL NA PRAÇA BOM JESUS.....	55
FIGURA 23 - FACHADA DO OESTE BANC NA PRAÇA BOM JESUS	55
FIGURA 24 - CROQUI ATUAL DO EDIFÍCIO QUE ABRIGOU A PREFEITURA DE ANÁPOLIS DE 1943 ATÉ 1975..	56
FIGURA 25 - PALÁCIO SANTANA. LOCAL ONDE FUNCIONOU A PREFEITURA DE 1975 A 1982.	56
FIGURA 26 - PONTO DE INÍCIO E TÉRMINO DA CICLOVIA DA AV. BRASIL SUL.....	64
FIGURA 27 - MULHER COM CARRINHO DE BEBÊ DISPUTANDO O PASSEIO PÚBLICO COM OS CARROS EM ÁREA COMERCIAL DA AVENIDA BRASIL SUL	73
FIGURA 28 - ANÁPOLIS NA ESCALA REGIONAL COMO IMPORTANTE PONTO NODAL	74
FIGURA 29 - OBRAS RECENTES DO NOVO VIADUTO E DA NOVA CÂMARA MUNICIPAL NA AVENIDA BRASIL	81
FIGURA 30 - AVENIDA BRASIL SECCIONADA EM TRÊS PARTES.	88
FIGURA 31.....	
FIGURA 32.....	92
FIGURA 33 - AVENIDA BRASIL NORTE E SUA FORMA URBANA	93
FIGURA 34 AVENIDA BRASIL SUL E SUA FORMA URBANA.....	94

FIGURA 35 - DEFINIÇÃO PROPOSTA PARA O PERÍMETRO CENTRAL DA AVENIDA BRASIL E SUA FORMA URBANA.....	96
FIGURA 36 - TRANSFORMAÇÕES DO DESENHO URBANO NO CRUZAMENTO DA AV. BRASIL NORTE E AV. FAYAD HANNA, ONDE FOI CONSTRUÍDO O VIADUTO NELSON MANDELA.....	98
FIGURA 37 - UMA ALEGORIA SOBRE A DESUMANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA AVENIDA BRASIL PELA IMPOSIÇÃO DE UM PROJETO DE CIDADE IDEALIZADA A PARTIR DA INFRAESTRUTURA PARA OS CARROS.	99
FIGURA 38 - PROPAGANDA DO NOVO VIADUTO EM UM PONTO DE ÔNIBUS EM ANÁPOLIS.	101
FIGURA 39 - DETALHE DA PROPAGANDA DO NOVO VIADUTO NA AVENIDA BRASIL.	102
FIGURA 40 - DETALHE DA PROPAGANDA DO NOVO VIADUTO NA AVENIDA BRASIL.	103
FIGURA 41 - DETALHE DA PROPAGANDA DO NOVO VIADUTO NA AVENIDA BRASIL.	103
FIGURA 42 - PLACA COLOCADA EM LOCAL ESTRATÉGICO DA AVENIDA BRASIL.	105

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1 A CIDADE CONTEMPORÂNEA: LEGALIDADE E AÇÕES NA PRODUÇÃO DA PAISAGEM URBANA.....	14
1.1 DESENHO URBANO E A PRODUÇÃO DA PAISAGEM URBANA	19
1.2. MOBILIDADE URBANA: INFRAESTRUTURA PARA VEÍCULOS E OS IMPACTOS NA PAISAGEM. 20	
1.3 UM EIXO ESTRUTURANTE CONTEMPORÂNEO E A CONSTRUÇÃO DA FORMA URBANA DE ANÁPOLIS	23
2 AVENIDA BRASIL: UMA NOVA PAISAGEM PARA ANÁPOLIS.....	28
2.1. DOS TRILHOS PARA A AVENIDA BRASIL.....	28
2.2. AVENIDA BRASIL: UMA ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO URBANA, DISCURSO E CENÁRIO ATUAL.	42
2.3. INDUSTRIALIZAÇÃO E TÉCNICA REPRODUZIDAS NA PAISAGEM	74
3 OS ELEMENTOS DA PAISAGEM AO LONGO DA AVENIDA BRASIL: REGISTROS E INTERPRETAÇÕES	83
3.1. EXPLICAÇÕES METODOLÓGICAS.....	83
3.2. AVENIDA BRASIL POR PARTES: OS ELEMENTOS DA FORMA URBANA.....	87
3.3. A CIDADE DO DISCURSO E A PERCEPÇÃO DE UMA PAISAGEM IDEALIZADA: UMA CRÍTICA AO PROJETO DE MOBILIDADE DA AVENIDA BRASIL	100
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	107
REFERÊNCIAS	110

INTRODUÇÃO

As discussões abordadas nesta pesquisa analisarão, a partir das escalas regional e local, os impactos causados por intervenções urbanísticas, arquitetônicas e de infraestrutura ocorridas na Avenida Brasil desde a década de 1960 até o ano de 2014. Além disso, este trabalho contemplará como esses impactos interferem na dinâmica da circulação no espaço intraurbano, sobretudo na mobilidade do pedestre e sua relação com a paisagem. Juntamente às intervenções físicas na paisagem, será analisada a influência das legislações urbanísticas, principalmente dos planos diretores.

É importante ressaltar que, para uma compreensão mais ampla acerca da complexidade deste eixo viário para a cidade de Anápolis, buscou-se uma abordagem interdisciplinar, cujas discussões urbanísticas e arquitetônicas sobre a cidade contemporânea estarão amparadas em questões históricas — que nos apresentarão a inserção de Anápolis nos processos de modernização, com a instalação e fim da ferrovia, e, posteriormente, a sua industrialização — e geográficas, que abordará como o meio técnico informacional e o capitalismo industrial moldaram a paisagem urbana da cidade.

Para se entender a influência da avenida sobre o desenho urbano de Anápolis, partiremos da sua transição de rodovia BR 14 para Avenida Brasil na década de 1960. Fato primordial para uma leitura das atuais complexidades da Avenida Brasil e sua relação com a cidade de Anápolis. Villaça (2001, p. 82) demonstra que “à medida que a cidade cresce, ela se apropria e absorve os trechos urbanos regionais, como nos casos das rodovias antigas que com o tempo, se transformaram em vias urbanas”.

Gradualmente, a saturação da capacidade viária da Avenida Brasil está transformando negativamente sua função de eixo de circulação, reduzindo a eficiência não só da própria via, mas da paisagem urbana em seu conjunto, dada a importância dessa via arterial para o contexto urbano. O principal eixo de circulação da cidade vem sofrendo intervenções que o transformam prioritariamente em um corredor de veículos, principalmente o automóvel particular, gerando decisões e estratégias que afetam diretamente a paisagem e a escala humana.

Claramente, os problemas no tecido urbano vão se acumulando à medida que o carro torna-se o principal condicionante no desenho das cidades contemporâneas. O que vemos é o carro direcionando a urbanização da cidade, enquanto que as estratégias de planejamento voltadas para a produção de uma paisagem coerente com a escala humana

se veem cada vez mais apoiadas em um discurso político que não reflete a realidade da Avenida Brasil.

Hoje, os modelos pré-idealizados de cidade e de planos diretores se destacam de forma negativa, afetando diretamente no desenvolvimento social e econômico de uma cidade. Para tanto, discutiremos teoricamente as complexidades da cidade contemporânea, e analisaremos a produção da paisagem urbana de norte a sul da avenida ao apresentar seu constante processo de mutação, sobretudo no que tange aos planos diretores e às intervenções de infraestrutura para tráfego e mobilidade urbana. O objetivo do trabalho é apresentar a construção da Avenida Brasil ao longo de sua história e como decisões de ordem política, social e econômica, transformam a paisagem e o desenho urbano.

Ao considerarmos que o trânsito não é formado por máquinas, mas por seres humanos que nelas são transportados, visando os mais diversos objetivos, é importante salientar que à medida que a população aumenta, paralelamente, aumentam também as demandas da cidade. Como por exemplo, os espaços de moradia e a circulação e produção de uma paisagem que prima pela qualidade da percepção visual e sensorial.

Com base neste raciocínio, Vasconcellos afirma que:

[...] um dos maiores problemas do transporte urbano é a sua necessidade de espaço. Ao procurar garantir este espaço, a sociedade cria as vias de circulação e também os locais para estacionar os veículos. O primeiro problema relacionado a este tema é que o espaço reservado pode ser muito grande, reduzindo o espaço para as construções, para o convívio social, e ampliando a área urbana consolidada, aumentando portanto os custos gerais para a sociedade. Este efeito é tanto maior, quanto mais dedicada aos automóveis for uma sociedade, uma vez que haverá maior necessidade de garantir espaço para circular e para estacionar. (VASCONCELLOS, 2012, p. 120)

Compreender como o desenho urbano e a paisagem se articulam com a circulação de pessoas é o princípio de um projeto de cidade economicamente viável e socialmente justa, onde a escala humana seja o referencial para a acessibilidade e mobilidade nas cidades contemporâneas.

No primeiro capítulo, serão expostas as questões teóricas e conceituais sobre a forma e a paisagem da cidade contemporânea. Tais abordagens serão necessárias para uma leitura crítica de como a atual conjuntura urbana conduz as cidades sob um esquema de segmentação e padrões estabelecidos de acordo com os desígnios dos agentes capitalistas. No cenário da urbanização contemporânea, as cidades são expostas

como mercadoria e geridas como empresas que objetivam o lucro financeiro imediato em detrimento do lucro social em longo prazo. Sejam como cidades espetáculo, sejam como cidades de produção industrial, todas possuem um desígnio genérico de conduta da sua produção do espaço urbano.

As discussões sobre as cidades contemporâneas convergem para a cidade de Anápolis, em Goiás. Um polo de produção e distribuição de mercadorias, conectado em escala global por um aparato técnico informacional. Enquanto que, ao mesmo tempo, na escala local, vem produzindo seu espaço intraurbano e sua paisagem de forma conservadora, baseada na infraestrutura para os carros, sobrecarregando seu principal eixo de circulação de pessoas e mercadorias, sua produção e consumo.

O segundo capítulo aborda o processo histórico de produção do espaço urbano de Anápolis a partir de sua fundação. Assim, passamos pela primeira modernidade com a instalação da estrada de ferro em 1935, para chegarmos até a década de 1960, período de consolidação da Avenida Brasil, principal eixo da mobilidade urbana em Anápolis e objeto de estudo desta pesquisa. De 1960 até 2014, apresentamos as transformações na escala regional e local que vêm conduzindo a produção da paisagem e da mobilidade urbana na Avenida Brasil, com base na infraestrutura para resolver os problemas do excesso de automóveis individuais.

O terceiro capítulo apresenta uma leitura e interpretação de elementos que constituem a paisagem urbana na Avenida Brasil, partindo da vivência do espaço na ótica do pedestre, fundamentadas em metodologias de análise da paisagem. As análises buscarão interpretar tanto as complexidades encontradas nas três seções da Avenida Brasil, Norte/Centro/Sul, como sua relação no todo com o espaço/escala intraurbana.

Ao compreender o processo de transformação no desenho urbano, gerado por intervenções desconectadas de um projeto que considere as complexidades da produção do espaço urbano contemporâneo, chega-se ao objeto de estudo: o eixo Norte/Sul da Avenida Brasil, principal via arterial da cidade de Anápolis, Goiás.

A leitura do espaço faz-se ao nível directo da percepção dos seus elementos morfológicos, organizados em sequências. É através da sucessão e estruturação de formas de dimensões sectoriais que compreendemos as formas à dimensão urbana, e pela articulação destas que passamos à dimensão territorial. A forma de um bairro será composta de diferentes unidades espaciais (ruas, praças, pátios, jardins, etc.). E a forma de uma cidade será composta de elementos cuja escala é diferente: bairros, vias, nós viários, parques, etc. A decomposição da forma é um processo que se relaciona quer com a análise quer com a concepção do espaço. O desenho

urbano – por necessidades da estrutura mental e operativa humana organiza a forma pela adição e composição dos elementos morfológicos, ou formas de escalas inferiores. (LAMAS, 1993, p. 76)

Sobretudo no que se refere à mobilidade urbana e à qualidade na produção de uma paisagem urbana que seja compatível com a escala humana, o entendimento das partes compositivas na articulação entre escalas de produção do território e da cidade tem um papel fundamental no processo de pesquisa, análise, construção do conhecimento e crítica.

Ao pensarmos a Avenida Brasil a partir da sua própria multiplicidade e de seu desenho urbano, contribuiremos para a formação da crítica urbana sobre as intervenções recentes, pensadas para resolver a problemática do excesso de carros. Posteriormente, reunimos subsídios para discutirmos como tais intervenções fragmentam a capacidade de fluxo e os pontos de conexão da avenida com o restante da cidade, degradando os espaços livres onde o pedestre possa exercer seu direito à cidade sem ser subjugado pelo automóvel.

Desse modo, as etapas ligadas à metodologia consistem em estabelecer a problemática central a ser desenvolvida, são elas: a relação entre a produção do espaço urbano nas escalas regional/local; a produção da paisagem urbana; e a circulação/mobilidade urbana na Avenida Brasil em Anápolis, Goiás. Estabelecido o foco da dissertação, são expostos os dados documentais levantados a partir dos arquivos do Museu Histórico de Anápolis, buscando construir uma imagem mental da paisagem do passado, apoiada pelas legislações municipais e revisão bibliográfica. Após a leitura do material pesquisado, foram elaboradas análises textuais e gráficas apoiadas em fundamentação teórica, criando assim um sistema de metainformações que será ancorado aos objetivos centrais da pesquisa. Panerai (2006) afirma que:

a identificação dos elementos que constituem uma paisagem só pode ser feita [...] por meio de uma análise direta realizada no próprio local. A cidade deve ser apreendida desde o seu interior, por uma sucessão de deslocamentos (PANERAI, 2006, p. 36)

Levando em consideração o argumento do autor citado e os levantamentos pessoais realizados na Avenida Brasil de 2012 a 2015, apresentam-se transformações pontuais, porém, de dimensões impactantes se considerarmos a escala humana.

Neste processo intelectual, inclui-se o que Rancière (2009) chama de partilha do sensível:

Denomino partilha do sensível o sistema de evidências sensíveis que revela, ao mesmo tempo, a existência de um comum e dos recortes que nele definem lugares e partes respectivas. Uma partilha do sensível fixa portanto, ao mesmo tempo, um *comum* partilhado e partes exclusivas. Essa repartição das partes e dos lugares se funda numa partilha de espaços, tempos e tipos de atividade que determina propriamente a maneira como um *comum* se presta à participação e como uns e outros tomam parte nessa partilha. (RANCIÈRE, 2009, p. 15).

Todavia, não se discute apenas o enfoque funcionalista da gestão urbana, mas também a reflexão, o debate e o aprofundamento do conhecimento sobre as transformações da paisagem urbana e seus impactos na circulação de pessoas, estejam elas a pé ou no transporte público. Assim como também entram em pauta os apontamentos sobre as consequências de planejamentos e execuções de obras de infraestrutura pensadas a partir das problemáticas geradas pelo excesso de carros nas cidades contemporâneas.

Cabe ressaltar que a pesquisa, além do aporte teórico em autores e metodologias já consolidadas, como, LYNCH (1960), CULLEN (1971), DEL RIO (1990), LAMAS (1993), PANERAI (1999), também busca suporte em experimentações mais atuais, como, SECCHI (2000), SMETS (2010) e KOOLHAAS (2013). Além disso, preocupou-se em inserir as percepções empíricas da vivência da paisagem e do espaço da Avenida Brasil, com o objetivo de compreender a área de estudo, caracterizando-a e catalogando-a por meio de desenhos, fotografias e anotações, as transformações desse eixo de circulação. Nesse aspecto, o trabalho se constitui como exploratório, pois se trata de uma tentativa de utilizar o objeto de estudo como um laboratório para refletir sobre alternativas de procedimentos de análise da paisagem urbana.

1 A CIDADE CONTEMPORÂNEA: LEGALIDADE E AÇÕES NA PRODUÇÃO DA PAISAGEM URBANA

Com a aprovação do Estatuto da Cidade (2001) e a criação do Ministério das Cidades (2003), questões importantes sobre políticas urbanas no Brasil, como o plano diretor e a preocupação com a qualidade da paisagem urbana, reforçaram o debate conceitual sobre como os municípios brasileiros conduziram a produção do seu espaço urbano nos próximos anos. Entretanto, na prática, a aplicação dos novos instrumentos de gestão urbana não se mostrou uma tarefa fácil em meio a discussões que se diluíram na superficialidade dos interesses políticos e da complexidade de se compreender o conceito de desenho urbano e de paisagem contemporânea. Cauquelin afirma que:

[...] a paisagem é continuamente confrontada com um essencialismo que a transforma em um dado natural. Há algo como uma crença comum em uma naturalidade da paisagem, crença bem arraigada e difícil de erradicar, mesmo sendo ela permanentemente desmentida por inúmeras práticas. (CAUQUELIN, 2007, p. 8)

Observações sobre a Europa e as Américas mostram que pesquisas acadêmicas sobre a paisagem urbana abrangem um debate multidisciplinar, que contribui para leituras e análises muito mais profundas sobre sua produção. Urbanismo, geografia, filosofia, história, sociologia, artes, além de outras disciplinas, compartilham visões que se aproximam e também se contrariam, fatores que são análogos ao debate da cidade contemporânea. Ora, a “mescla dos territórios e a ausência de fronteiras entre os domínios são uma marca bem própria do contemporâneo; a paisagem não foge a essa regra” (CAUQUELIN, 2007, p. 8). Mesmo em áreas distintas, os estudos conduzem reflexões que convergem para a relação entre o homem e sua inserção/atuação no espaço por ele próprio produzido. A pluralidade de pensamentos, atividades e campos de atuação, que ao mesmo tempo geram conflitos e contradições, aproximam discussões (movimentos característicos da contemporaneidade).

O urbanismo e a arquitetura como disciplinas posicionam os pesquisadores do espaço urbano no debate tanto das teorias sobre a paisagem, quanto das práticas a elas associadas. O papel do urbanista/arquiteto como projetista e construtor da cidade contemporânea e de seus objetos edificados se faz presente diante do dilema da crise de identidade urbana. Isso, pois o movimento moderno transformou a identidade da cidade até então historicamente conhecida. Antes o local do encontro e das paisagens variadas,

as cidades modernas passam a ser o local da setorização e zoneamento, da velocidade com as vias expressas e largas e da sobreposição de viadutos. Na escala do automóvel, os elementos que outrora compunham a coesão do espaço urbano perdem seu sentido de escala, o que não deixa de ser uma paisagem, entretanto, uma paisagem das grandes estruturas de concreto e aço, que segregaram a convivência.

Após o fim do movimento moderno na arquitetura e no urbanismo, renovam-se as discussões sobre a forma urbana. Na década de 1960, várias escolas, como as de Milão e Veneza, contribuíram com importantes investigações sobre as cidades italianas, políticas urbanas e sobre o papel da cidade histórica e da presença das formas urbanas tradicionais (LAMAS, 1993). Outros exemplos como a escola de Bruxelas “exacerbam o regresso ao passado, [...] numa utopia social que renuncia à industrialização e imagina a população feliz no seu bairro, entregue a tarefas artesanais” (LAMAS 1993, 387). O momento carecia de renovação teórica frente à rigidez dos postulados modernistas.

Nos anos sessenta, a necessidade de estratégias diferentes para o desenho da cidade: a crítica multidisciplinar contra a construção em altura, [...] a constatação da impossibilidade de se organizar a cidade como objeto finito, culturalmente significante, onde a arquitetura intervisse a uma escala global (LAMAS, 1993, p. 385).

Do ponto de vista da cidade historicamente constituída e entendida, a paisagem é formada por elementos que, em conjunto ou individualmente, possuem uma lógica própria, organizada mentalmente pelas pessoas que a vivenciam. Essa lógica se estabelece devido a locais e objetos que, em meio a uma suposta desordem, são carregados de significados capazes de promover a aproximação do ser humano com o espaço habitável. Macedo (2012) explica que:

Paisagem urbana significa a paisagem das cidades, correspondente à porção de território ocupada formalmente pelas instalações urbanas, ruas, quadras, casario, fábricas e espaços livres, tanto privados como públicos, praças, parques, etc. (MACEDO, 2012, p. 54).

A paisagem da cidade contemporânea é muito mais complexa e “as urbanizações recentes parecem escapar à lógica das cidades tradicionais e, por isso mesmo, desafiam os meios de análise de que nos valem para explicá-las” (PANERAI, 2006, p. 11). Além disso, “a impossibilidade de intervenção arquitetônica à escala global da cidade criaria o descrédito nos grandes planos-directores e faria ressaltar a importância dos ambientes e espaços onde realmente vive o cidadão [...]” (LAMAS, 1993, p. 386). Ainda de acordo com Lamas (1993), em decorrência dos resultados

negativos deixados pelas experiências modernistas, constatadas pela população que percebia a pobreza espacial, funcional e qualitativa das periferias organizadas pelo urbanismo operacional, novas percepções teóricas e empíricas originaram pesquisas de grande influência. As metodologias de leitura e análise para cidades mais usadas atualmente são das décadas de 1960 e 1970, com uma atualização no final da década de 1990. Essas metodologias, desenvolvidas por olhares atentos sobre as transformações urbanas, são ainda hoje o suporte teórico para as atualizações metodológicas que agregam as atuais complexidades acerca das cidades contemporâneas do século XXI.

Kevin Lynch, vinculado ao Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT), publica o livro *A Imagem da Cidade*, no qual estuda três cidades americanas: Boston, Jersey City e Los Angeles. A partir dessas cidades, desenvolve uma metodologia de leitura do espaço urbano e, como um dos resultados, apresenta a “imaginabilidade” e os cinco elementos que constroem a imagem da cidade (grifo do autor). De acordo com Lynch (1997), imaginabilidade é a “característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas, poderosamente estruturadas e extremamente úteis do ambiente” (LYNCH, 1997, p. 11). Lamas (1993) considera que Lynch foi capaz de converter o empírico em subjetivo, e esse, por conseguinte, em científico.

A parte mais relevante do seu trabalho refere-se à demonstração do interesse que para os cidadãos constitui a imagem da cidade, alargando tal interesse para fora do campo profissional: a imagem é determinante para o comportamento social e psicológico dos habitantes. Mais, Lynch demonstra a existência de uma imagem coletiva – denominador comum das inúmeras imagens pessoais de cada habitante – e estabelece os métodos para que estas preocupações se inscrevam na prática urbanística, estabelecendo a dialética entre a imagem que o arquiteto procura e as imagens que os habitantes percebem. (LAMAS, 1993, p. 401)

Os estudos de Lynch são até hoje largamente difundidos e aceitos, “a tese de Lynch evidencia a importância da imagem como elemento da concepção urbanística e como antítese funcionalista” (LAMAS, 1993, p. 401). A influência de *A Imagem da Cidade* exerce grande influência, sobretudo nas faculdades de arquitetura e urbanismo, onde os cinco elementos postulados por Lynch — vias; limites; bairros; pontos nodais; e marcos — são importantes referenciais de leitura para estruturarmos nossa percepção da paisagem, sendo gerais e amplos, encontrados em qualquer cidade independente de sua localização geográfica ou dimensão territorial (LYNCH, 1997).

Por sua vez, Gordon Cullen,

[...] reage contra os estragos causados nos centros históricos pelas transformações da vida moderna: invasão indiscriminada do automóvel, saturação de elementos parasitários que a cidade não conseguia digerir e falta de cuidado estético no desenho dos novos objectos e construções que iam povoando as cidades.

Desde logo, apoia-se quase totalmente em elementos colhidos na urbanística anterior à primeira guerra. Atitude clara que se alia de imediato à crítica da urbanística operacional, onde Cullen não consegue encontrar a escala humana e acolhedora que procura (LAMAS, 1993, p. 397).

Em seu livro *Paisagem Urbana*, Cullen define três pontos centrais para se perceber a cidade: a ótica, o local e o conteúdo. A ótica é o primeiro ato antes de o cérebro transformar os elementos captados em informações. Posteriormente, essas informações serão elementos para o despertar de emoções, surpresas, imaginações e uma série de fatores a partir da percepção.

Entretanto, existem pontos em comum nas mesmas paisagens, um deles é a rua. Cullen (2009) explica que ao seguirmos um caminho, reunimos uma sequência de informações relacionadas ao espaço observado. Em outras palavras, embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge, na maioria das vezes, como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas. É o que se entende por “visão serial” (CULLEN, 2009, p. 11). Se colocarmos a visão serial no papel, seria semelhante ao montarmos uma narrativa gráfica da paisagem urbana. Isso ocorre à medida que caminhamos e viramos esquinas, ou atravessamos edifícios que nos levam a outra rua. A cada dobra nos deparamos com visões diferentes.

A lógica visual da composição do espaço urbano, de acordo com Cullen (2009), é influenciada por fatores coletivos, como: a apropriação dos espaços livres ou por percepções individuais, tais como os pontos focais relacionados à perspectiva, e enquadramentos que delimitam a observação da paisagem; e fatores psicológicos como a expectativa e a surpresa ao andar por locais desconhecidos nas cidades. O local se refere a nossa percepção em relação ao espaço onde nos encontramos. A primeira observação seria definirmos a nossa condição em relação aos espaços abertos ou fechados pertencentes à paisagem. Estamos entrando ou saindo? Já estamos/permanecemos dentro ou fora? Como exemplifica Cullen:

Essa sensação de identificação ou sintonia com o meio ambiente, esse sentido de localização perante a posição que se ocupa numa rua ou num largo que faz pensar: Estou Aqui ou vou entrar para Ali, ou ainda vou sair Daqui, mostra claramente que ao postular-se a existência de um Aqui se pressupõe automaticamente a de um Além, pois não se pode conceber um sem o outro. (CULLEN, 2009, p. 13)

No último conceito geral, chamado de conteúdo, Cullen (2009), define como apreendemos os pormenores do local a partir das percepções sensoriais, sobretudo a ótica: “relaciona-se este último aspecto com a própria constituição da cidade: a sua cor, textura, escala, o seu estilo, a sua natureza, a sua personalidade e tudo o que a individualiza” (CULLEN, 2009, p. 13). Pela observação do conteúdo, conseguiremos uma leitura dos detalhes que constroem tanto uma paisagem monótona, cheia de repetições, como uma paisagem diversificada, que estimule a percepção, nos proporcionando expectativas, surpresas, sensações.

Por fim, Philippe Panerai publica o livro *Análise Urbana*, que retoma e amplia os estudos sobre a leitura e análise urbana de Lynch e Cullen. Em seus estudos, Panerai (2006), considera que a cidade é uma sobreposição de tempos históricos e sucessivas transformações que, na contemporaneidade, tomou novas formas e proporções com as crises econômicas e urbanas, com as expansões territoriais e o espalhamento das cidades a partir da formação de subúrbios e periferias.

Panerai afirma que “conhecer a forma das cidades e reconstruir sua história é também orientar uma maneira de projetar” (2006, p. 12). Todo o trabalho presente no livro, como o próprio autor pontua, “engaja-se em uma polêmica: a denúncia veemente da ignorância do fenômeno urbano presente tanto no urbanismo funcionalista da *tabula rasa* como naquele do mimetismo simplório das tendências mais contemporâneas” (PANERAI, 2006, p. 12). Para tanto, Panerai (2006) parte do princípio de análise do território, e de como a cidade se articula nas escalas regional e local, para entender a paisagem urbana resultante das articulações entre a mescla de eixos, linhas e polos de crescimento, tecidos urbanos e tipologias.

Os urbanistas e arquitetos têm a possibilidade de intervir no espaço da cidade de forma intensa e direta, tanto teoricamente quanto em sua prática construtiva. No entanto, considerar o passado ou o futuro isoladamente é um equívoco. A cidade contemporânea abriga, ao mesmo tempo, dialogando de forma complexa e contraditória, as memórias do passado e as projeções do futuro, que se articulam em uma relação espaço/tempo no agora.

Ao desdobrarmos os processos históricos que constroem as cidades, incluímos as transformações sociais, políticas, culturais e, sobretudo econômicas, responsáveis por atrair deslocamentos migratórios capazes de aumentar a densidade demográfica que geram novas demandas por comércio e serviços. Tais transformações influenciam diretamente na forma e no desenho urbano, gerando também demandas por políticas que

possam garantir um planejamento que equilibre a apropriação capitalista do território e a construção de uma cidade socialmente justa.

1.1 Desenho urbano e a produção da paisagem urbana

As crises urbanas que vivemos a partir das novas concepções mundiais sobre as cidades após o fim do modernismo, podem ser intensamente percebidas em diversas áreas do planejamento urbano no ocidente como um todo, e também, pontualmente, nas cidades brasileiras. Isso se reflete não só nas crises internas, como também nas diversas crises internacionais do mundo contemporâneo que, assim como no espaço da cidade, é moldado por questões do passado e projeções futuras.

As disputas territoriais no campo e na cidade, a crise nos transportes, a negligência política e a indiferença à vida em favor do capital globalizado, são questões resultantes de planejamentos direcionados a interesses privados que se beneficiam da fragilidade e da abertura do Estado a modelos pré-formatados de políticas urbanas.

Rose Compans (2009) esclarece que:

No cenário mundial de profundas transformações estruturais advindas do esgotamento do modelo de desenvolvimento industrial-fordista, da globalização financeira e da perda da capacidade dos Estados nacionais de regular suas economias, a incerteza quanto ao futuro das cidades tem proporcionado um campo fértil para a proliferação de modelos de gestão urbana e estratégias de desenvolvimento local elaborados por agências multilaterais e consultores internacionais. Nesse promissor mercado são oferecidos modelos de “cidades sustentáveis” entre outros, como alternativas viáveis para o equacionamento de problemas urbanos (COMPANS, 2009, p. 121).

A paisagem urbana é extremamente sensível às transformações de todas as origens que convergem no planejamento urbano, sejam elas econômicas, sociais, políticas ou ambientais. Pois como afirma Swyngedouw:

Não há nada “puramente” social ou natural na cidade, e ainda menos antissocial ou antinatural; a cidade é, ao mesmo tempo, natural e social, real e fictícia. Na cidade, sociedade e natureza, representação e ser são inseparáveis, mutuamente integrados, infinitamente ligados e simultâneos; essa “coisa” híbrida socionatural chamada “cidade” é cheia de contradições, tensões e conflitos. (SWYNGEDOUW, 2009, p. 100):

Nesse aspecto, o planejamento urbano utiliza técnicas como a apropriação do espaço urbano em diferentes escalas. De acordo com Milton Santos (2002), assim como das escalas do território às escalas da cidade, a paisagem é um resultado do domínio do

homem sobre as técnicas transformadoras e geradoras de novas formas de produção e existência.

Planejar o espaço urbano da cidade contemporânea é considerar o processo de transformações técnicas que levaram as sociedades urbanas baseadas na agricultura à expansão espacial, e, conseqüentemente, do capital, por meios das técnicas de produção, circulação e consumo, capazes de comprimir o tempo, globalizando, assim, o território.

Entretanto, como afirma Acselrad (2009):

Enquanto a materialidade das cidades é politicamente construída, as modalidades de sua reprodução são consideradas dependentes das condições que legitimam seus pressupostos políticos. A idéia de sustentabilidade é assim aplicada às condições de reprodução da legitimidade das políticas urbanas. Fala-se da viabilidade política do crescimento urbano, ou seja, das condições de construção política da base material das cidades. A insustentabilidade exprime, assim, a incapacidade de as políticas urbanas adaptarem a oferta de serviços urbanos à quantidade e à qualidade das demandas sociais (ACSELRAD, 2009, p. 62).

Assim, a desestruturação do Estado incapacita a possibilidade de pensar e resolver problemas emergenciais de ordem material, e não apenas conceituais. Com isso, direcionam-se investimentos em obras que consomem um grande volume de recursos públicos, como viadutos monumentais exclusivos para carros, ao invés de se investir primeiramente no planejamento amplo e integrado com outras questões emergenciais, por exemplo, as demandas por infraestrutura no transporte público.

As obras de infraestrutura de mobilidade urbana exclusivas para os carros, como viadutos e trincheiras, são implantadas em locais fundamentais para a circulação de pessoas e mercadorias — além de esconderem problemas muito mais sérios, que acentuam as desigualdades urbanas. Este tipo de intervenção monofuncional, sustentada por um discurso de melhoria do fluxo viário, fragmenta a paisagem e desconsidera a articulação multimodal do transporte coletivo, aliada a outras formas de deslocamento mais economicamente sustentáveis.

1.2. Mobilidade urbana: infraestrutura para veículos e os impactos na paisagem

A crise na mobilidade urbana e o debate sobre o direcionamento do planejamento urbano para os automóveis na cidade contemporânea não são recentes. Em seu texto *O Transporte Urbano*, publicado na década de 1960, John W. Dyckman

(1977) discorreu sobre a problemática da expansão urbana aliada ao uso do automóvel em cidades norte americanas. Nele, o autor analisou que:

[...] se vamos ter cidades compactas com locais centrais de trabalho, densidades relativamente altas para as zonas residenciais, construção do comércio e facilidades públicas assim como emprego, os atuais efeitos dispersivos do automóvel terão que ser restringidos (DYCKMAN, 1977, p. 149).

Nesta época, a tendência americana de incentivar a criação de áreas distantes para habitação de baixa densidade inviabilizava, cada vez mais, os investimentos em transporte coletivo. Dyckman (1977) apontava que após a Segunda Guerra o uso do transporte público nas cidades americanas decresceu 64% até 1965. Com isso, houve um aumento desproporcional no uso do automóvel particular e no investimento em infraestrutura viária para comportar o grande contingente de veículos.

Em um cenário no qual o poder aquisitivo das famílias norte americanas aumentava, o valor do combustível não era um problema. O governo investia maciçamente em infraestrutura para os carros. Os estacionamentos nos centros eram subsidiados pelo comércio, e surgiam pesquisas no campo da economia que apresentavam as vantagens do uso do carro sobre o transporte coletivo. Portanto, a decisão da população em priorizar o automóvel era racionalmente acertada (DYCKMAN, 1977).

Ao analisarmos o texto de Dickman e traçarmos um paralelo entre a realidade atual da mobilidade urbana no Brasil e a situação na década de 1960 — no que se refere ao planejamento da mobilidade urbana nas grandes cidades americanas —, podemos refletir sobre o atraso e a dificuldade das gestões municipais brasileiras em insistir no direcionamento de políticas e obras urbanas para resolver o grande volume de automóveis presentes nas grandes e médias cidades.

Sobre os investimentos em infraestrutura para o automóvel nas cidades americanas, Dyckman (1977) descreve que:

As zonas centrais das maiores cidades dos Estados Unidos têm tentado ajustar-se ao número crescente de automóveis por intermédio de diversas adaptações internas. O processo de adaptação está em andamento há muitos anos, com o alargamento de ruas, a construção de garagens e rodovias, e restrições ao estacionamento. Grandes investimentos em passagens elevadas e subterrâneas, pontes e túneis têm sido feitos de modo a integrar o sistema de ruas locais com as pistas de alta velocidade e a reduzir os congestionamentos locais de estrangulamento do tráfego. (DYCKMAN, 1977, p. 156)

E completa ao afirmar que:

A própria escala do esforço de transformação de nossas cidades para acomodar o automóvel tem, em vista dos problemas criados pelos investimentos necessários, levantado sérias dúvidas nas autoridades públicas e nos especialistas de transporte acerca da eficácia dos investimentos dessa natureza. [...]. As rodovias são pródigas no consumo do espaço e retiram porções consideráveis de terra que poderiam trazer impostos para a cidade. Entre outras consequências custosas estão a necessidade de espaço para estacionamento de veículos trazidos pelas rodovias para o centro da cidade, a elaboração de sistemas do controle de tráfego e o policiamento dos veículos. [...] Finalmente, o planejamento do transporte permanecerá no contexto da escolha social e dos valores individuais que nos Estados Unidos estabelecem as prioridades do planejamento e também o limitam. O Governo decidiu promover o desenvolvimento de aviões supersônicos muito antes de promover o aumento da velocidade na superfície que será necessária para ligar os aeroportos afastados com a destinação final dos passageiros e da carga (DYCKMAN, 1977, p. 157-168).

Essa contextualização evidencia um atraso no planejamento urbano brasileiro, que, em pleno século XXI, ainda reproduz modelos de urbanização que eram contestados e criticados na década de 1960 nos Estados Unidos. Hoje, mesmo com as constantes reclamações populares, de senso comum, sobre o aumento do valor do combustível, custos com pedágio nas rodovias, congestionamentos, etc., o carro ainda tem prioridade no planejamento urbano brasileiro, direcionando a produção da paisagem baseada na infraestrutura para o automóvel particular.

A erosão da legitimidade das políticas urbanas pode fundar-se, assim, na insuficiente adesão à racionalidade econômica, causa suposta do desperdício da base de recursos, ou, alternativamente, na ausência de priorização de mecanismos distributivos do acesso a tais serviços (ACSELRAD, 2009, p. 63).

Os agentes que atuam diretamente no planejamento, projeto e regulamentação do território, devem reconhecer o ambiente construído antes de executarem obras desconexas com as várias dinâmicas de circulação consolidadas e que coexistem no mesmo espaço (SIEMBIEDA, 2015). Cabe reafirmar que a paisagem é a parcela visível da produção do espaço urbano, os aspectos negativos causados pelo excesso de veículos são parte dos elementos que compõe o todo que forma paisagem urbana. A partir do estudo da paisagem, temos condições de partir para análises mais profundas sobre as complexidades econômicas e sociais que determinam os direcionamentos de qualquer cidade.

1.3 Um eixo estruturante contemporâneo e a construção da forma urbana de Anápolis

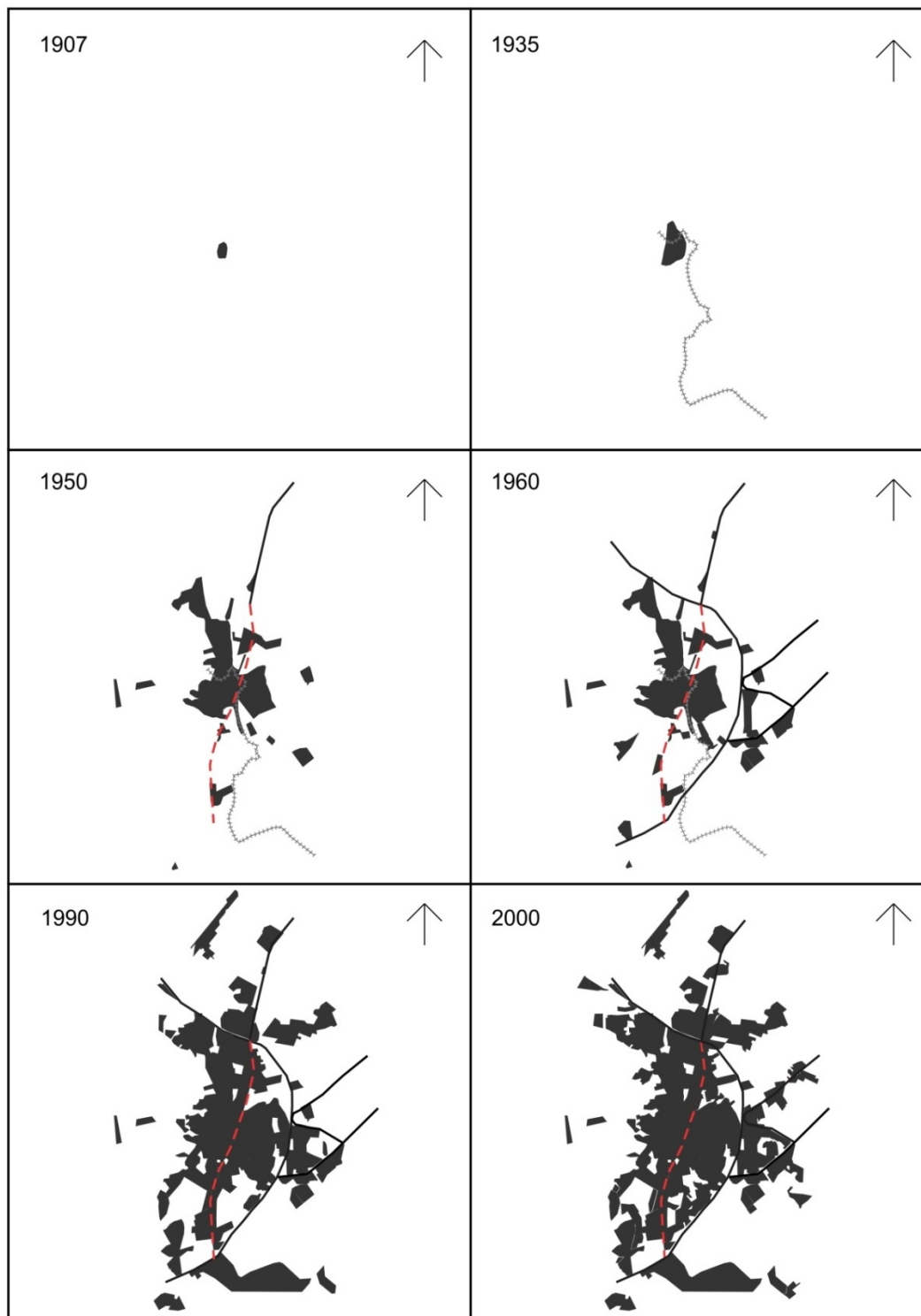
Panerai (2006) explica que os eixos rodoviários são estruturas estabelecidas antes do processo de urbanização, e geralmente têm sua origem em antigos caminhos e estradas importantes. A Avenida Brasil em Anápolis, Goiás, deriva dessa última origem. Antes uma importante rodovia (BR-14) construída na década de 1940 para ligar Anápolis à Colônia Agrícola em Ceres (GO)¹, hoje, a avenida que se incorporou ao desenvolvimento e crescimento da cidade, vem se tornando um eixo fundamental na circulação de pessoas e cargas.

A partir da década de 1960, em comparação com as duas décadas anteriores, a cidade presencia um desenvolvimento da Avenida Brasil como eixo estruturante da circulação regional e local, além de funcionar também como linha de crescimento e vetor das transformações da forma urbana em Anápolis. Panerai (2006, p. 60) define que linha de crescimento é entendida como o “suporte do crescimento que se efetua segundo uma direção”. No caso da Avenida Brasil, o direcionamento principal é linear no sentido norte e sul, possuindo atualmente 12,5 km de extensão. Entretanto, como a cidade se desenvolveu em suas margens leste e oeste, uma variedade de ruas resultante dos parcelamentos urbanos foi se conectando ao longo de seu trajeto. Com isso, a Avenida Brasil foi potencializada como distribuidor do fluxo para as outras partes da cidade e do próprio município.

No caso, os eixos são parte de um território físico constituído e revelam a geografia do espaço e da paisagem, pois são resultado da ação do homem sobre o solo, seja na elaboração e aplicação das políticas, seja na construção das estruturas urbanas e arquitetônicas. Assim, são elementos que carregam a memória do território e apontam para as projeções futuras. Ao se observar a evolução urbana em Anápolis, percebe-se a influência dos eixos viários na forma urbana de Anápolis (figura 1).

¹ O processo de construção, evolução estrutural e histórica da Avenida Brasil é detalhado no Capítulo 2 desta dissertação.

Figura 1 - Evolução da forma urbana de Anápolis



Fonte: Mapa elaborado pelo autor com base em pesquisas históricas e informações do Plano Diretor de Anápolis de 2006. (2015).

É importante ressaltar que os eixos e o crescimento estimulado por eles fazem parte de uma rede — ou sistema —, que precisa ser somada às análises para que possa ser compreendida em sua totalidade. Como afirma Panerai:

Na verdade, o crescimento não se deve apenas ao desenvolvimento intrínseco de uma aglomeração, mas é resultado também das tensões existentes no interior de uma rede de cidades, seja em escala local ou regional e mesmo para além dessas. (PANERAI, 2006, p. 61).

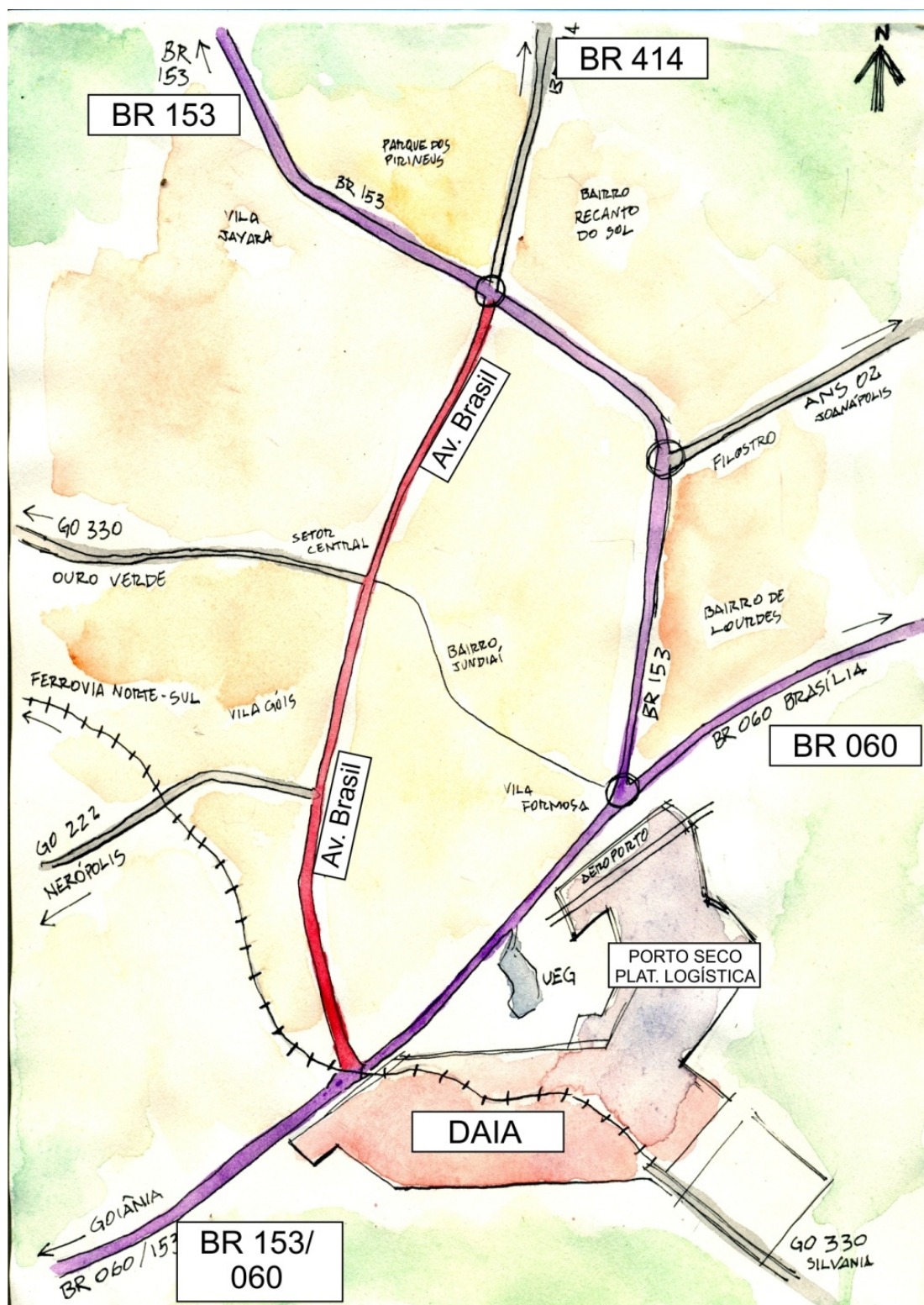
A linha de crescimento, segundo Panerai (2006, p. 61) “funciona entre pólos”, que podem ser uma estação, um aeroporto ou uma autoestrada. Santos (1997, p. 91) afirma que “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos, ao lugar e a seus habitantes”. O eixo Avenida Brasil é parte de um meio técnico especializado, tendo em suas extremidades a conexão com três grandes rodovias federais, além da extremidade sul, que conduz ao Distrito Agroindustrial de Anápolis, à Plataforma Logística Multimodal e ao Porto Seco/Estação Aduaneira (EADI), (ver figura 2).

Essas estruturas são capazes de potencializar a capacidade de conexão da Avenida Brasil em diversas escalas. Seja na escala local, na circulação do espaço intraurbano, na escala regional e nacional com as conexões rodoviárias, ou na escala global com o Porto Seco/EADI.

Os meios técnicos configuram e reconfiguram os espaços, da cidade ou de todo o território, de acordo com os desígnios das forças econômicas dominantes (SANTOS, 1997). Deste modo:

As regiões existem porque sobre elas se impõem arranjos organizacionais, criadores de coesão organizacional baseada em racionalidades de origens distantes, mas que se tornam o fundamento da existência e da definição desses subespaços. (SANTOS, 1997, p. 92)

Figura 2 - Avenida Brasil e suas conexões atuais (2014).



A imagem apresenta a Avenida Brasil como eixo estruturante formador do espaço, entre os pólos de crescimento, formando uma rede de aparatos técnicos capazes de configurar e reconfigurar o espaço urbano.

Fonte: Croqui do autor com base em levantamentos e informações do Plano Diretor de Anápolis (2006).

A partir do conjunto de sistemas técnicos, podemos entender a configuração do espaço urbano em Anápolis, pois, como afirma Santos:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. Sistemas de objeto e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 1997, p. 111)

As transformações que ocorreram no passado, e as que ocorrem na Avenida Brasil, servem como fonte de estudo para múltiplas leituras e análises sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. Entre esses estudos, a necessidade de aprofundamento teórico na análise da paisagem urbana se torna urgente, principalmente ao considerarmos que os atuais projetos e execução de obras não foram capazes de entender o processo de produção do espaço urbano em Anápolis, tampouco as especificidades do seu desenho urbano.

2 AVENIDA BRASIL: UMA NOVA PAISAGEM PARA ANÁPOLIS

2.1. Dos Trilhos Para a Avenida Brasil

No território onde hoje é a cidade de Anápolis, a partir do ano de 1800, conforme descreve Borges (1975), havia alguns moradores que se estabeleceram nas proximidades dos cursos d'água, advindos das esgotadas terras auríferas do sul da Capitania de Goiás.

De acordo com Borges (1975), por estarem “fartos do rude labor, desencantados, um desbravador aqui, outro além, se deixaram ficar na bela paragem, seduzidos por atividades agropastoris” (BORGES, 1975, p. 19). Ainda, segundo Borges (1975), estas aglomerações também têm suas origens com os tropeiros que pernoitavam no local, e que com o tempo foram se fixando, construindo casas e palhoças, estabelecendo, assim, o princípio de formação de uma paisagem urbana em Anápolis — um lugar descrito por Borges (1975, p. 19) como um “local saudável, com bons pastos e aguadas excelentes”.

Em 1871, Gomes de Souza Ramos construiu um pequeno templo em louvor a Nossa Senhora de Santana, o que também foi um fator responsável por atrair mais edificações para o local. Neste processo de formação urbana, o lugar recebe a sua primeira denominação oficial: Capela de Santana das Antas. Posteriormente, foi nomeada de: Freguesia de Santana das Antas (1873) e Vila de Santana das Antas (1892). Em 1907, foi “elevada à categoria de cidade, com o nome de Anápolis” (BORGES, 1975 p. 235-236). Após 1907, avanços significativos chegaram à nova cidade, que manteve suas características rurais até a inauguração da ferrovia, em 1935. O período pré-ferrovia de 1924 a 1926 foi particularmente importante com relação às transformações urbanas. Em seu livro, *Anápolis, sua vida, seu povo* (1979), Ferreira descreve que o intendente da época, Graciano Antônio da Silva, ao encontrar resistência do governo federal e estadual para conseguir recursos financeiros, buscou com comerciantes, fazendeiros, industriais e a população em geral, fundos para a execução de projetos sociais e de infraestrutura. Borges (1975) relata que em 1924 foi inaugurada a luz elétrica, e em 1926 instalou-se o telégrafo, tecnologias fundamentais para sua posterior inserção na modernidade.

Além da luz elétrica e do telégrafo, Ferreira (1979) descreve que o intendente municipal “cuidou muito do embelezamento² da cidade”, construindo o seu primeiro jardim público com coreto e um tanque “com aproximadamente três metros de diâmetro, cuja água vinha do Rego Grande”. Além do jardim público, também é descrita a criação do primeiro grupo escolar da cidade, uma vez que, até então, existiam apenas pequenas escolas. Por sua localização geográfica, Anápolis teve um processo de urbanização tardio com relação às cidades do sudeste e nordeste. Ao compreendermos este processo, podemos citar Segawa (2002, p. 19), que nos explica que “algumas cidades brasileiras, já na segunda metade do século 19, assimilavam intervenções modernizadoras em suas infraestruturas, à maneira das metrópoles europeias”. Com as devidas proporções, a cidade de Anápolis transformava sua paisagem a partir da infraestrutura, assim,

o sentido de intervenção urbana como produto de uma elaboração ideológica não só derivava dos processos de saneamento urbano desenvolvidos no século 19, mas adquiria nova condição – como visão racionalizadora e integrada de interferência na cidade, numa lógica de modernização das estruturas urbanas – [...]. (SEGAWA, 2002, p. 19)

Percebe-se nestas iniciativas de transformações urbanas uma preocupação de se construir uma paisagem que identificasse Anápolis como uma cidade que avançava rumo ao desenvolvimento. No contexto das grandes cidades brasileiras, Segawa (2002, p. 21) afirma que “conferir à paisagem uma estética arquitetônica de padrão europeu, caracterizaram iniciativas para a modelagem de um Brasil condizente com o figurino de uma nação civilizada”. Aos poucos, a influência visual de capitais como São Paulo, Rio de Janeiro e outras, apareciam na paisagem Anapolina tanto pelos representantes das elites da cidade que visitavam estas cidades, quanto pelos imigrantes que chegavam em Anápolis.

O que geralmente poderia se pensar, é que por Anápolis ainda possuir características culturais de sua origem rural, talvez houvesse neste início uma resistência à chegada do novo. Porém, como explica Darcy Ribeiro (2006, p. 227), “o brasileiro comum se construiu como homem tábua rasa, mais receptivo às inovações do progresso do que o camponês europeu tradicionalista, o índio comunitário ou o negro tribal”. O

² O termo embelezamento segundo Segawa (2002) era comum em cidades como Rio de Janeiro e Belo Horizonte no início do século XX.

que ressalta uma contradição entre a política conservadora e a aceitação das transformações modernizadoras no espaço urbano.

Com a modernização urbana em Goiás iniciada a partir da fundação de Goiânia em 1933, o estado se insere no que Coelho (1997, p. 21) explica como “uma proposta global que inclui a questão da Marcha para o Oeste até outras já relacionadas com a modernização e o progresso do país”.

Murillo Marx complementa nosso entendimento acerca do processo de urbanização em Goiás, afirmando que:

[...] a arrancada oitocentista do café para o oeste gerou patrimônios agrícolas e aglomerados urbanos em paragens muito diversas. E, finalmente, outra implantação tiveram as novas capitais contemporâneas, como a goiana. (M. MARX, 1980, p. 19).

A fundação da nova capital goiana precede a inauguração da ferrovia na cidade de Anápolis em 1935, que a partir de sua instalação e funcionamento, inicia um processo de modernização tecnológica — o que passa a estimular a produção agrícola, e, conseqüentemente, o comércio. Nessa época, “o município foi o maior produtor de café do Estado e o maior centro comercial de Goiás” (POLONIAL, 2011, p. 48).

A inauguração de Goiânia influencia o processo político no planejamento do território em Anápolis, condicionando a produção do espaço urbano aos aspectos legais e à arquitetura de um modo geral. A paisagem da cidade em 1912 (figura 3) era sobreposta pela moderna Anápolis influenciada por Goiânia, pela chegada da ferrovia e do progresso econômico (figura 4). Juntamente a essas dinâmicas, o anapolino agricultor torna-se o anapolino moderno.

Como afirma Cauquelin (2007, p. 64), “o homem se torna semelhante àquilo que o circunda”, e sua forma de intervir na natureza e no espaço urbano segue o mesmo processo. Del Rio (2015) complementa, afirmando que:

As conturbadas e intensas transformações políticas, sociais e culturais no Brasil do final dos anos 1920 e começo dos 1930 levariam à institucionalização de um ideal de modernidade e aconteciam ao mesmo tempo em que o urbanismo começava a se definir como campo específico de atuação. Três planos urbanos, desenvolvidos praticamente ao mesmo tempo, foram emblemáticos desse momento e refletiam bem a visão de Vargas e seu regime: os planos Agache do Rio de Janeiro, de Goiânia e de avenidas de São Paulo (DEL RIO, 2015, p. 2).

Figura 3 - Rua Coronel Aquiles de Pina em 1912



Esta imagem apresenta o processo de formação da paisagem urbana em Anápolis, onde as características rurais se misturavam a um princípio formal de traçado urbano e uma disposição ordenada das edificações, seguindo uma regulação do espaço.

Fonte: (BORGES, 1975, p. 164)

Figura 4 - Rua Coronel Aquiles de Pina em 1935



23 anos depois, a mesma rua apresenta uma paisagem muito diferente de 1912.

A regulação do espaço apresenta características como as calçadas pavimentadas, regulares e niveladas de acordo com uma normatização mais definida. As novas tipologias apresentam aberturas variadas e a retirada dos beirais avançados dos telhados, além da aplicação de adornos nas fachadas. Elementos que indicam o uso de um projeto arquitetônico formal e avanços nos sistemas construtivos e estruturais.

Fonte: (BORGES, 1975, p. 172)

Com a chegada da ferrovia em 1935, Anápolis passa a vivenciar o que podemos classificar como primeira modernidade, pois, como nos esclarece Santos:

Na verdade, não há uma só modernidade; existem modernidades em sucessão, que formam e desmancham períodos, exceto se quisermos aplicar servilmente ao nosso trabalho interpretações da literatura, da poesia, da pintura, da escultura. O que existe são modernizações sucessivas, que de um lado nos dão, vistas de fora, gerações de cidades, padrões de urbanização e, vistas de dentro, padrões urbanos, formas de organização espacial, já que cada periodização, trazendo formas próprias de arrumação das variáveis, permite reconhecer um processo histórico mais geral, seja onde estivermos (SANTOS, 1997, p. 71).

Os tempos históricos se materializam no espaço, sobrepondo e mesclando ruas, quadras, arquiteturas, costumes, aspectos sociais, econômicos, culturais e uma gama de características que diferenciam as paisagens das cidades.

A partir de 1935, Anápolis torna-se atrativa para aqueles que queriam se estabelecer e enriquecer em terras férteis ao cultivo — sobretudo do café e do arroz. Uma decisão acertada com relação ao esgotamento da exploração do ouro em Goiás. M. Marx, em seus estudos sobre o contexto brasileiro, afirma que o migrante em busca de trabalho “tornou-se um pioneiro, que levado pelas ferrovias até suas ‘pontas de trilhos’, se lançava ao desbravamento de terras férteis e ao povoamento de patrimônios rurais e aglomerados urbanos novos” (1980, p. 36). Neste contexto, Soares menciona que:

A ferrovia permitiu também a retenção dos excedentes comerciais dentro de Goiás, uma vez que eliminou parte do comércio intermediário do feijão, do milho, e principalmente do arroz produzidos no estado. A construção da extensão ferroviária até Anápolis em 1935 estimulou a produção de arroz a ponto de atrair fluxos migratórios de Minas Gerais para a região. (DINIZ, apud, SOARES 2013, p.55)

Em decorrência do progressivo crescimento econômico e desenvolvimento urbano, não houve, em Anápolis, apenas migrantes de outros estados do Brasil. Diversos estrangeiros também enxergaram na cidade uma oportunidade de se restabelecerem. Conforme levantamento de Polonial (2011), Anápolis foi a cidade goiana que mais recebeu estrangeiros entre 1910 e 1940. Neste período, de acordo com Polonial (2011), chegou à cidade um grande número de imigrantes japoneses (102 pessoas), italianos (23 pessoas) e sírios (72 pessoas). Para Polonial (2011), houve uma maior concentração dos sírios na área urbana, enquanto que japoneses e italianos habitaram predominantemente as regiões rurais. A concentração maior de sírios na área

urbana da cidade foi um fator que contribuiu significativamente para o desenvolvimento comercial do centro de Anápolis.

Dentre os imigrantes que vieram para Anápolis a partir da década de 1920, é importante destacarmos a chegada do casal inglês James Fanstone e Ethel Marguerite Peattfield, mais conhecida como Dayse (FERREIRA, 1979). Missionários presbiterianos atuantes na área da saúde, o médico higienista James Fanstone e sua esposa Dayse contribuíram no acesso ao atendimento médico da população mais pobre da cidade. Em 1927 e 1937 fundaram, respectivamente, o Hospital Evangélico Goiano e a escola de enfermagem Florence Nightingale. Até então, o hospital mais próximo de Anápolis ficava em Araguari, (MG), aproximadamente 350 km (FERREIRA, 1979). Mesmo não havendo registros estatísticos, podemos considerar que os avanços na saúde em Anápolis contribuíram para a qualidade de vida de seus habitantes e, conseqüentemente, foi de grande importância para o crescimento e desenvolvimento da cidade.

Este conjunto de influências decorrente da pluralidade cultural no processo de formação da cidade de Anápolis, inegavelmente, moldou sua mais clara característica de identidade urbana, que é a de constante renovação da paisagem e desapego com o passado — reforçada por um forte discurso político e ideológico de progresso.

Uma nova paisagem urbana influenciada pela inauguração da nova capital goiana sobrepunha a maior parte das características arquitetônicas coloniais da antiga vila de Santana das Antas, que, conforme descreve Polonial, as

poucas moradias existentes, habitadas por escassa população, deram lugar a uma aglomeração humana mais complexa. As casas foram reformadas com as construções de alvenaria e a cidade ganhava feições urbanas mais definidas. (POLONIAL, 2011, p. 47)

Essa nova paisagem urbana apresenta as marcas do crescimento econômico e carrega um forte discurso político apoiado no capitalismo tecnicista. Expressões como “Ribeirão Preto Goiano”, “Terra da Promissão” e “Manchester goiana” justificam-se

pelo grande dinamismo econômico por que passou a cidade, após a segunda década do século XX. A ampliação do mercado interno nacional e o prolongamento dos trilhos da estrada de ferro tiveram papel decisivo nessas mudanças. (POLONIAL, 2011, p. 47)

Em sua dissertação, Machado (2009), investiga esses títulos usados como representação do progresso em Anápolis. Machado (2009) explica que a expressão

“Ribeirão Preto Goiano” foi usada em uma manchete no jornal *O Anápolis*, no início da década de 1940, e referia-se ao “momento de expansão agrícola que, aliada à chegada da ferrovia, fortalecia o crescimento urbano e o comércio” (MACHADO, 2009, p. 21). O epíteto “Terra da Promissão” foi utilizado nos anos de 1949 e 1951, também no mesmo jornal em razão do fluxo migratório. O autor analisa e afirma que este processo fora

fomentado pelos estrangeiros e por pessoas de outras regiões do estado e do Brasil. Esse processo criou, na imaginação daqueles que observavam o que vinha ocorrendo na cidade, a impressão de uma terra cheia de oportunidades. (MACHADO, 2009, p.21)

A expressão que mais se popularizou, “Manchester Goiana” — em alusão à cidade industrial inglesa —, também foi encontrada por Machado no *O Anápolis* em edições posteriores, porém, não em uma manchete, mas em dois poemas de exaltação à cidade que estavam misturados aos anúncios publicitários. Sobre o termo, o pesquisador explica que:

A cidade alcançara status de grande centro comercial do estado de Goiás. Essa imagem vigorou de meados da década de 1940 até 1960, quando o comércio estava sedimentado e havia um desejo de que a cidade fomentasse indústrias. (MACHADO, 2009, p. 22)

De fato, a chegada da ferrovia desencadeia um progresso ainda não presenciado na história da cidade. Com isso, as oportunidades de lucro foram surgindo e sendo aproveitadas pelos empreendedores, que rapidamente perceberam o potencial econômico deste novo território em desenvolvimento. Assim, elementos de uma cidade moderna começam a dar forma em seu traçado e sua paisagem.

Uma das primeiras modificações feitas no centro de Anápolis, em razão da instalação da ferrovia, foi a mudança do cemitério que se localizava ao lado da área onde seria instalada a estação no centro da cidade³. Segundo Polonial (2011), todo o contexto do local deveria evocar um sentimento de felicidade diante da modernidade, deste modo, um cemitério ao lado da ferrovia não seria simbolicamente adequado.

As transformações econômicas e urbanas seguiram com a inauguração dos primeiros bancos, e dos bairros Jundiá e Jayara, que, segundo dados históricos, ocorreram na década de 1940. O bairro Jundiá foi planejado e implantado pela

³ O local onde hoje se localiza a Praça Americano do Brasil, também conhecida como praça do Avião, foi inicialmente o cemitério, que após a instalação da ferrovia foi transferido para outra área nos arredores do centro.

Sociedade Imobiliária de Anápolis, visando o crescimento populacional da cidade, e a demanda por habitações (PEREIRA, 2010). Já a Vila Jaiara, segundo Alves (2011), foi planejada pelo engenheiro agrônomo Luiz Caiado de Godoy, e se formou, principalmente, pela instalação da Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão, maior indústria da cidade até então. A população da Vila Jaiara aumentou a partir da construção de habitações para os trabalhadores — as 118 casas foram construídas com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH) (ALVES, 2011).

Com essas constantes transformações, a população convive com a rápida aceitação do novo em detrimento do passado. Este processo de renovação se confirma em Anápolis a partir da década de 1950, com a decadência do sistema ferroviário no Brasil, e o início da expansão rodoviária, ou seja, a ferrovia dura em Anápolis apenas 15 anos.

Como justificativa da preferência do sistema rodoviário ao ferroviário como ligação de transporte, argumentou-se sobre [...] a pequena produção a transportar, o que, em tese, não justificaria a construção de ferrovias, pelo menos naquele momento, que tem maior custo de construção, operação e manutenção, em relação às rodovias. (SOUZA; PACHECO, 2013, p. 255)

Conforme mostra uma matéria veiculada em 1960 no jornal *O Anápolis* (figura 5), a população da cidade já demonstrava uma grande insatisfação com a ferrovia. Cabe citar alguns trechos da matéria que demonstram um discurso intolerante à situação da ferrovia no centro da cidade: “Um antigo problema que vinha afligindo as administrações anapolinas [...]”; “[...] múltiplos problemas que estão a exigir solução imediatista [...]”; “[...] no local onde está, vem dividindo, com sérios prejuízos, incluindo-se os constantes desastres [...], a cidade de Anápolis em duas partes, coisa inteiramente desaconselhável”. Na mesma matéria, consta uma resposta à população sobre o destino que será dado a área que afirma o seguinte: “O Sr. Jonas Duarte pretende transformar, seguindo as normas do Plano Diretor em elaboração, o local de manobras da EFG na praça Americano do Brasil, em aprazível logradouro, bem arborizado e amplo [...]”. É importante destacarmos, a partir da citação destes trechos, uma constante em Anápolis: a problemática questão relacionada à mobilidade urbana que afeta a cidade até os dias atuais.

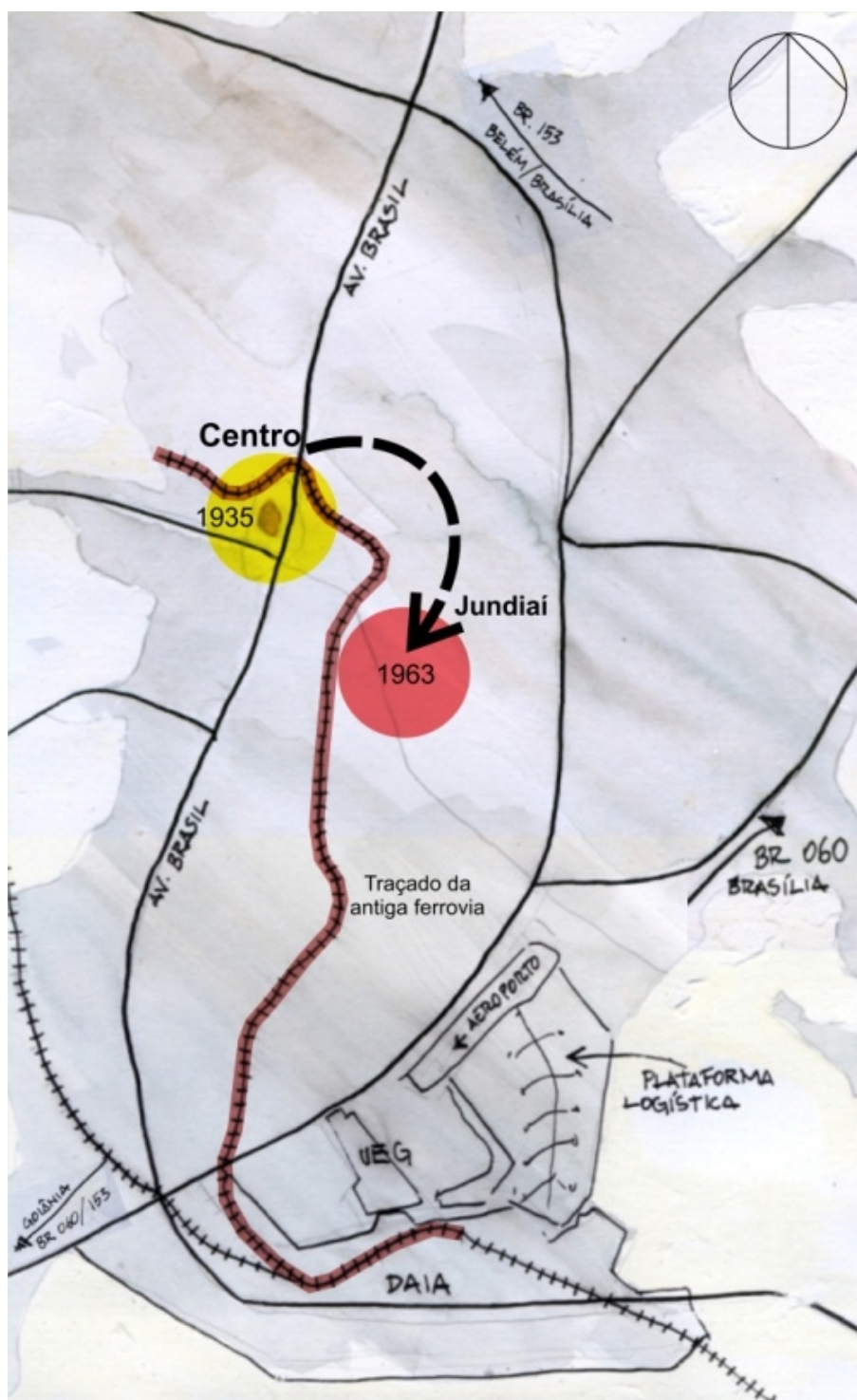
Figura 5 - Jornal O Anápolis de 1960



O texto no jornal ressalta a urgência em retirar os trilhos do centro de Anápolis e a preocupação com a construção de uma nova paisagem urbana para o centro da cidade. O texto também esclarece que, apoiado no Plano Diretor em elaboração, transformará a área em um espaço arborizado e as edificações existentes serão refuncionalizadas para abrigar a Escola Normal de Anápolis e ao Jardim de infância gratuito. Fonte: Arquivos do Museu Histórico de Anápolis.

Em 1963 é anunciada a suspensão das atividades da Estrada de Ferro, e a transferência da estação sede na região central para a Estação Engenheiro Castilho no bairro Jundiá (figura 6). Porém, os trilhos só foram retirados do centro em 1976, encerrando definitivamente a era ferroviária em Anápolis. Nesse mesmo ano, é inaugurado o Distrito Agroindustrial de Anápolis — primeiro distrito industrial de Goiás —, e a população realiza uma festa em comemoração à remoção dos trilhos (figura 7).

Figura 6 - Transferência da estação ferroviária em 1963



Fonte: Croqui do autor com base nos mapas do Plano Diretor de Anápolis de 2006. (2015)

Figura 7 - Os anapolinos vão às ruas comemorar a remoção dos trilhos da antiga ferrovia



Fonte: Museu Histórico de Anápolis. Autor da foto não identificado. (2015)

Com o projeto do governo federal de integração do interior do Brasil em andamento, a construção da rodovia Transbrasiliana tem um de seus trechos passando por Anápolis. A rodovia se estabelece como continuidade do processo de modernização da cidade, iniciado pela ferrovia, evidenciando que “a técnica constitui um elemento de explicação da sociedade, e de cada um dos seus lugares geográficos” (SANTOS 1997, p. 63). E, evidenciando também, que a cidade de Anápolis é parte de um processo de ocupação do território central brasileiro, baseado na racionalidade técnica do espaço/tempo e de acumulação do capital.

Com base nas informações do *Histórico das Rodovias Federais em Goiás* (DNER, 1984), e de pesquisadores como Barsanufio Gomides Borges, conclui-se que o trecho da rodovia denominado BR-14, que posteriormente seria a Avenida Brasil, foi projetado e implantado em razão da ligação de Anápolis à Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), em Ceres. Como explicam Freitas e Mello (2014), a criação das Colônias Agrícolas era um processo de ocupação do território central do país, idealizado pelo governo Vargas na década de 1940, e que estimulava os fluxos migratórios para a produção agrícola.

A rodovia Transbrasiliana teve alguns nomes atribuídos ao trecho ligando Anápolis à Belém no Pará, como: Rodovia Bernardo Sayão; Belém-Brasília; Rodovia da Unidade Nacional; BR-010; e BR-14 (SOUSA; PACHECO, 2013). Convém mencionar que o nome Belém-Brasília passou a ser utilizado após a inauguração da nova capital.

Entre as décadas de 1940 e 1960, o jornal *O Anápolis* ainda utilizava predominantemente o nome BR-14, e, em outras ocasiões, “Estrada Anápolis-Ceres” quando se referia ao trajeto que seguia para o norte, ligando à CANG e “Estrada Anápolis-Goiânia” ao sul (figuras 8 e 9). Isto ocorria pelo fato da BR-14 ter se incorporado rapidamente à escala intraurbana de Anápolis, e, mais tarde, ter se tornado na Avenida Brasil.

Figura 8 -Jornal O Anápolis de 1963



Fonte: Arquivos do Museu Histórico de Anápolis

Figura 9 - Jornal O Anápolis de 1955



Fonte: Arquivos do Museu Histórico de Anápolis

Sousa e Pacheco (2013) explicam que cada nome dado à rodovia teve suas particularidades. BR-14 foi o nome oficial dado ao trecho da rodovia, que, posteriormente, seria nomeada Rodovia Bernardo Sayão, pelo decreto 47763 de 1960, em decorrência da morte do engenheiro e político durante as obras da rodovia.

Entretanto, nos jornais anapolinos, não foram encontrados registros utilizando o nome de Rodovia Bernardo Sayão no trecho Goiânia-Anápolis-Ceres.

B. G. Borges (2002) destaca a importância de Bernardo Sayão para o projeto de integração do país e para a ocupação da região central por meio da expansão rodoviária. E cita, ainda, que o engenheiro agrônomo era “homem de confiança dos presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek” (BORGES, 2002, p.98).

Borges (2002, p. 98) relata que Sayão foi responsável pelas obras de “implantação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (1941)”, pela rodovia “entre a Colônia e a cidade de Anápolis”, e também pela implantação dos “primeiros trechos da Transbrasiliana (BR-14) em Goiás”.

O plano de ligação rodoviária entre Sul e Norte do Brasil era antigo e a construção da transbrasiliana (BR-14) foi proposta no primeiro governo Vargas (1934). Outros governantes incluíram a construção da estrada nos seus planos de transportes. Na administração Dutra (1945-1950), entre as metas de transporte do Plano Salte incluía a execução desse projeto rodoviário. Em 1945, Coimbra Bueno, então governador de Goiás, reivindicava junto à administração federal a ampliação das verbas de 50 para 100 milhões de cruzeiros para a implantação do primeiro trecho da transbrasiliana em território goiano, no percurso Anápolis-Niquelândia. (BORGES 2002, p.100)

Conforme Borges (2002), o trecho da rodovia Transbrasiliana que passava por Anápolis foi o primeiro de Goiás. Motivado pela modernização econômica, o trecho ligou a Colônia Agrícola Nacional de Goiás ao terminal ferroviário de Anápolis. Porém, uma edição de 1961 do jornal *O Anápolis* destaca a ausência de pavimentação nesta rodovia, que, até então, era uma estrada de terra. Apesar da precariedade da rodovia devido à carência de recursos do governo federal e estadual, ela teve grande importância no desenvolvimento de Anápolis e na formação dos municípios de Ceres e Rialma (CASTILHO, 2012) a partir da década de 1940.

À medida que o Estado incorporou a prática do planejamento em suas ações e alavancou o processo de modernização, “novos” territórios foram inseridos na Divisão Territorial do Trabalho. Com a inserção de objetos técnicos, o meio natural gradativamente foi transformado em meio-técnico. (FREITAS; MELLO, 2014, p. 481)

Bernardo Sayão teve grande importância no desenvolvimento da região norte de Anápolis à Ceres. Enquanto que o futuro prefeito Jonas Duarte, a partir da década de 1960, foi o responsável pelo desenvolvimento da região sul, que ligava Anápolis à Goiânia (figura 10).

Figura 10 - Notícia do Jornal O Anápolis do ano de 1960



Fonte: Arquivos do Museu Histórico de Anápolis. Editado pelo autor (2015).

O início da Avenida Brasil se dá no contexto modernista brasileiro, com as consequências políticas e econômicas do Estado Novo, o qual Del Rio (2015) menciona que, com o patrocínio das elites, e todo um aparato ideológico nacionalista estruturado pelo Estado, o modernismo no Brasil foi fundamental para implantar uma visão de progresso que apoiaria a implantação da modernização das estruturas sociais do país.

Com a revolução de 1930, a ditadura Vargas e, depois, o Estado Novo (1937 – 1945), o modernismo forneceria o vocabulário oficial perfeito para os projetos e edifícios governamentais. A dedicação do Estado Novo à modernização do aparato de Estado, ao desenvolvimento do país e à criação de uma base econômica industrial deveria ser acompanhada por uma nova simbologia que representasse uma nação jovem, avançada, de visão nacionalista e em processo de industrialização. Essa nova era política foi fundamental para o jovem grupo de intelectuais, arquitetos e artistas brasileiros que já discutiam o modernismo nas artes e na literatura e sua relação com a produção industrial desde a Semana de Arte Moderna de São Paulo em 1922. (DEL RIO, 2015, p. 2).

O cenário modernista brasileiro teve seu auge tardiamente, com a construção de Brasília, que refletiu em Anápolis, transformando a paisagem da Avenida Brasil e o desenho urbano da cidade.

As análises a seguir tomarão como marco a transferência da capital brasileira na década de 1960 para o planalto goiano, e sua influência modernista tanto na arquitetura como na mudança do pensamento urbano. Abordaremos, sobretudo, a

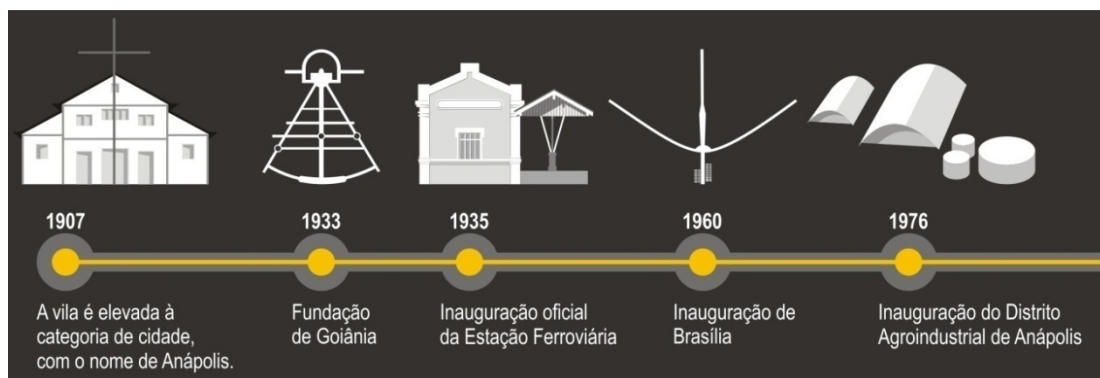
consolidação da Avenida Brasil como um eixo da racionalidade, influenciada pelo pensamento racionalista promovido com a inauguração da nova capital, sua geometria, o seu progresso industrial e a dinâmica do automóvel.

2.2. Avenida Brasil: Uma análise da legislação urbana, discurso e cenário atual

Na década de 1960, o país passava por um momento de ascensão industrial. A confiança na máquina e sua racionalização eram refletidas na arquitetura e no urbanismo brasileiro. Silva (2010, p. 14) afirma que o “clima da época”, que marcava as transformações brasileiras ocorridas pela construção de Brasília, “caracterizava-se pelo experimentalismo eufórico dos momentos de mudança acelerada. O complexo de inferioridade e a passividade pareciam superados”. A construção da nova capital teve uma carga representativa de progresso com relação às políticas de desenvolvimento do governo Kubitschek, e alimentou uma expectativa otimista para o futuro do país, apesar da inflação e da dívida internacional — consequência dos empréstimos realizados pelo governo da época (DEL RIO, 2015). Em Anápolis, a influência de Brasília resultava em transformações significativas na produção do espaço urbano, perceptíveis na nova paisagem que se formava.

Anápolis, que ao longo de sua história até então conviveu com a influência de sucessivas transformações urbanas, passou por mudanças relevantes que não chegam a três décadas de intervalo (figura 11). Tais mudanças não influenciaram somente o urbanismo e a arquitetura, mas também a forma do anapolino pensar e se relacionar com a cidade.

Figura 11 - Linha do tempo de eventos que marcaram a história de Anápolis até 1976



Fonte: Ilustrações e linha do tempo elaborados pelo autor com base em dados históricos da pesquisa (2015).

Esta relação com o novo segue as ideologias de progresso que promoviam o Brasil como o “país do futuro”, com grande aceitação pelas “elites modernizadoras” no século XX, conforme afirma Abreu (2013) em seu texto *Sobre a Memória das Cidades*.

Abreu ainda acrescenta que:

Lemas como [...] “cinquenta anos em cinco”, “pra frente Brasil” e muitos outros, independentemente de seus vínculos político-ideológicos, ilustram bem esse movimento de valorização do novo e justificaram um sem número de intervenções realizadas sobre as paisagens do passado. (ABREU, 2013, p. 23)

Nesse panorama, o passado marcado pela chegada da ferrovia era superado por uma nova modernização, idealizada na técnica, materializada através da indústria, da velocidade da produção, das autoestradas e da dinâmica acelerada do carro. Santos (2002, p. 29) explica que “as técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço”. Assim, as aceleradas transformações na infraestrutura urbana em Anápolis a partir da década de 1960, acompanham a inauguração da nova capital federal, reforçando um forte discurso sobre essa nova modernidade em ascensão, conforme apresentava a imprensa anapolina do período (figura 12). O Plano Diretor era descrito pelo jornal *O Anápolis* (1960) como “um fato da maior importância para o desenvolvimento de Anápolis”. Ao se analisar o contexto urbano na década de 1960 na cidade, devemos considerar a influência do pensamento modernista brasileiro nas políticas urbanas. Fato esse observado pelas notas de jornais, que destacavam muitas vezes a presença de nomes importantes da arquitetura brasileira, que recebiam encomendas de obras em Anápolis, como, por exemplo: Wilson Reis Netto; Luiz Saya; e os arquitetos da equipe de Oscar Niemeyer (Hermano Montenegro, Aloysio C. Silva e Cesar Barney Caldas). Dos arquitetos citados, Luiz Saya foi o que teve maior proximidade com o prefeito na época, Jonas Duarte, por motivo da elaboração do Plano Diretor de Anápolis na década de 1960.

Figura 12 - Texto jornalístico sobre o Plano Diretor



Fonte: Jornal *O Anápolis* em 20 de julho de 1960. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis (2015).

Assim que as mudanças na nomenclatura e reorganização⁴ do sistema rodoviário federal acontecem em razão da fundação de Brasília, um novo trecho norte/sul substituindo a antiga BR-14 é inaugurado margeando Anápolis ao leste. Nesse trecho, a BR-060, partindo de Brasília, sobrepõe-se à BR-153 (Belém-Brasília).

Ainda no período em que o eixo era a BR-14, essa via figurava no jornal *O Anápolis*, predominantemente nas notícias trágicas, desde acidentes fatais até crimes contra pessoas (figuras 13 e 14). Tais notícias foram diminuindo à medida que o trecho passou a se localizar nos domínios de Anápolis, e foi se incorporando ao traçado da cidade, aos equipamentos, e demais edificações que construía a paisagem que, em breve, se identificaria como Avenida Brasil.

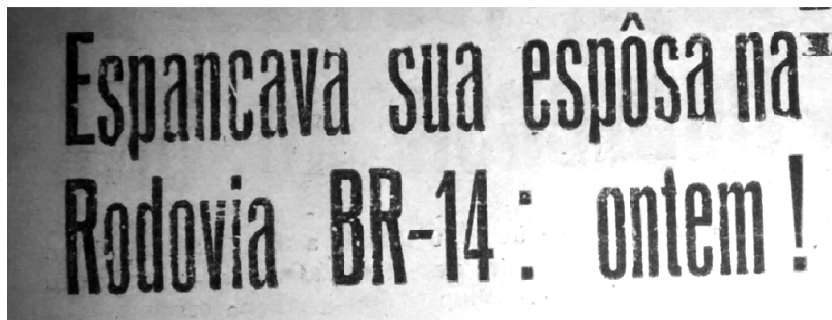
Figura 13 - Notícias sobre acidentes graves eram frequentes na Rodovia BR 14

Atropelamento e morte na BR-14

Fonte: Jornal *O Anápolis* em 29 de setembro de 1961. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis (2015).

⁴ Segundo informações do DNIT, as rodovias federais (BR), iniciadas com o algarismo 0 (zero) são radiais, partindo da Capital Federal em direção aos extremos do país. As rodovias iniciadas com o algarismo 1 (um) são longitudinais e cortam o país no sentido Norte-Sul. No sentido Leste-Oeste são as transversais iniciadas pelo algarismo 2 (dois). As diagonais, iniciadas pelo algarismo 3 (três) apresentam as orientações Noroeste – Sudeste e Nordeste-Sudoeste. Rodovias que iniciam com o algarismo 4 (quatro) são denominadas rodovias de ligação.

Figura 14 - A violência também era notícia recorrente dentre as características que marcavam a BR-14



Fonte: Jornal *O Anápolis* em 29 de setembro de 1961. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis (2015).

Em 24 de janeiro de 1963, a Lei 379, sancionada pelo prefeito Jonas Ferreira Alves Duarte, nomeava o trecho compreendido entre a Avenida Goiás e o Bairro Jardim Gonçalves como Avenida Brasil — especificamente a parte no sentido Sul da Avenida. Porém, pelo que percebemos analisando o jornal *O Anápolis*, houve um momento na transição física da rodovia para Avenida Brasil, em que não se sabia qual era exatamente a identidade do novo objeto, pois ainda não havia uma paisagem que a identificasse no espaço intraurbano. Era uma paisagem ainda em processo de formação econômica e social. Em 14 de novembro de 1963, uma nota no jornal que noticiava a construção de uma ponte ligando a Avenida Miguel João à Avenida Brasil, ainda utiliza o nome BR-14. Na nota, também foi possível perceber a preocupação com as obras de infraestrutura direcionadas ao tráfego de veículos motorizados. Abaixo, segue a transcrição integral da nota, sob o título “DVOP conclui serviço de ponte”:

O Departamento de Viação e Obras Públicas, concluiu os serviços que vinha efetuando na Avenida Miguel João, tendo sido reconstruída a ponte que se situa sobre o córrego das Antas. O Sr. Italo Naghetini, Diretor do DVOP fez a entrega da obra concluída ao prefeito Jonas Duarte. A aludida ponte vem normalizar o trânsito de veículos, ficando restabelecida a ligação daquela avenida com a Rodovia BR-14. (*O Anápolis*, 14 de novembro de 1963. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis, 2015)

Mesmo com planos de ampliar a infraestrutura para os automóveis, a política de desenvolvimento urbano em Anápolis — certamente em razão de um equilíbrio entre carros e pedestres por questões econômicas e demográficas —, se mostrava preocupada com uma cidade planejada, equacionando as calçadas e as vias para veículos motorizados.

No dia 06 de setembro de 1960, o jornal *O Anápolis* noticiava a inauguração do escritório do Plano Diretor, ocorrida num sábado, dia 03. Uma iniciativa intermediada

pelo então deputado e candidato ao governo do estado de Goiás, Mauro Borges. De acordo com o jornal, Mauro Borges procurou o governador José Feliciano, quem designou o arquiteto Luis Saya para elaborar o Plano Diretor da cidade de Anápolis. O texto ressaltava a urgência de um Plano Diretor para que os próximos governos, estadual e municipal, pudessem dar continuidade “ao extenso planejamento de obras” (*O Anápolis*, 1960). Com o intuito de esclarecer os leitores anapolinos, o texto jornalístico lança algumas perguntas como:

O que faremos nós com este Plano Diretor? Melhor seria perguntar o que faríamos se não se iniciasse imediatamente este Plano Diretor? Como continuaria Anápolis se desenvolvendo, uma cidade sem planejamento, cuja capacidade seria para no máximo 20 mil habitantes e que já tem mais de cinquenta? Como continuar Anápolis, assim, progredindo desregradamente, com indústrias misturadas com residências; com estação de esgotos no centro da cidade; com água para 5 mil habitantes, quando temos cinquenta? (O ANÁPOLIS, 1960. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis)

Após as perguntas lançadas pelo texto, que aparentemente refletem as dúvidas da população, a matéria explica aos seus leitores que:

O Plano Diretor é uma necessidade. Necessidade urgente, necessidade premente. Por isso dizemos que é auspiciosa a inauguração de sábado último, quando os engenheiros encarregados do assunto mostraram parte do trabalho já executado, dando a certeza que até o dia 31 de janeiro todo o serviço já estará concluído. (O ANÁPOLIS, 1960. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis)

De acordo com uma notícia veiculada em 1961, no primeiro ano de mandato do prefeito Jonas Duarte, o prazo dado como certo em 31 de janeiro não foi possível de ser cumprido, entretanto, o Plano Diretor elaborado pelo arquiteto Luiz Saya continuava em desenvolvimento. O texto sob o título *Serviços do Plano Diretor Serão Mais Acelerados*, publicado no jornal *O Anápolis*, declarava o seguinte:

No decorrer do expediente de ontem da Prefeitura Municipal de Anápolis, o prefeito Jonas Duarte recebeu em seu gabinete a visita do arquiteto Luiz Saya, chefe dos Serviços de elaboração do Plano Diretor de Anápolis. O arquiteto Luiz Saya esteve na Prefeitura Municipal acompanhado do dr. Heitor Ferreira, encarregado dos serviços nesta cidade, tendo os membros conferenciado demoradamente com o Chefe do Executivo. À oportunidade, aqueles engenheiros atentaram às determinações do sr. Jonas Duarte, que solicitou a aceleração dos serviços de organização do mapa da cidade. O sr. Luiz Saya prometeu ao Sr. Jonas Duarte acelerar os serviços, a fim de que o Plano Diretor esteja elaborado dentro do menor espaço de tempo possível. (O ANÁPOLIS, 1961. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis)

Apesar dos atrasos na elaboração do Plano Diretor, durante as pesquisas nos arquivos do Museu Histórico de Anápolis, nos deparamos com notícias da década de 1960 que apontavam a busca pela construção de uma paisagem não somente moderna e técnica, mas também preocupada com obras que valorizassem o embelezamento da cidade (figura 15) e a participação dos cidadãos. Exemplos disso são: o restaurante popular do Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS) que seria instalado na BR-14 (hoje Avenida Brasil Sul) e a valorização do pedestre (figura 16), ou seja, obras que contemplavam uma paisagem mais coesa com relação aos seus elementos de “identidade, estrutura e significado” (LYNCH, 1999, p.09), e coerente com a escala humana.

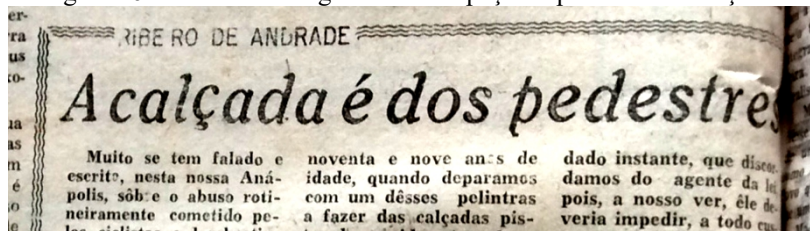
Figura 15 - Jornal reforça as notícias sobre as políticas de produção da paisagem



**Continua campanha para
embelezamento da cidade**

Fonte: Jornal *O Anápolis*, edição de 1961. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis (2015).

Figura 16 - Texto sobre a garantia do espaço do pedestre nas calçadas



Fonte: Jornal *O Anápolis*, edição de 1961. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis (2015).

Cabe mencionar que, de acordo com os dados encontrados, o Plano Diretor Físico foi instituído pelo prefeito Raul Balduino de Sousa (1966 – 1970) em 1969, sucessor de Jonas Duarte (1961 – 1966). Menções ao Plano Diretor foram encontradas em leis anteriores a 1969, ainda na gestão do prefeito Jonas Duarte, e também em um texto do jornal *O Anápolis* (1963), constando informação a respeito de que nas obras que seriam feitas no local da antiga ferrovia no centro, o prefeito Jonas Duarte atenderia as determinações do Plano Diretor em elaboração. Entretanto, por ausência de fontes, não foi possível comprovar se o Plano Diretor do arquiteto Luiz Saya elaborado para Anápolis, na gestão do Sr. Jonas Duarte, foi totalmente concluído em sua gestão.

Também vale mencionar que, por não haver registro dos profissionais envolvidos nos arquivos pesquisados, e nem na própria lei, não foi possível provar se o Plano Diretor de 1969 teve participação do arquiteto Luiz Saya.

Em um texto sob autoria de Ribeiro de Andrade — publicado em 1961 em uma das edições entre julho e setembro⁵ —, intitulado *A calçada é dos pedestres*, o autor relatava os abusos cometidos por “ciclistas e lambretistas” que utilizavam os passeios públicos como pistas, causando transtornos e acidentes. É certo que, naquela época, a quantidade de automóveis não era a mesma de hoje. Mas, se Ribeiro de Andrade escrevesse o mesmo texto atualmente, é provável que relatasse os carros que são estacionados nas calçadas, tomando totalmente o espaço do pedestre, como em praticamente toda a extensão da Avenida Brasil.

Entre obras executadas e outras que foram planejadas e não executadas em Anápolis durante as gestões no início da década de 1960, podemos nos questionar se hoje teríamos uma paisagem um pouco mais humana na Avenida Brasil. Algumas dessas obras merecem destaque para entendermos os desvios tomados nas gestões posteriores à década de 1960.

Em 10 de agosto de 1961, era sancionada a Lei 239, que autorizava a doação de um terreno de 1000 m² na BR-14 ao Serviço de Alimentação da Previdência Social (SAPS) para a construção de um restaurante popular. A obra não foi executada. Entretanto, seria um equipamento que daria à Avenida Brasil uma dimensão social importante, levando em consideração outros equipamentos públicos que foram implantados ao longo de sua história.

A Lei 311, sancionada em 12 de julho de 1962, autorizava a construção do Estádio Municipal de Anápolis. A obra construída na futura Avenida Brasil Sul foi o primeiro estádio profissional de Goiás, e o primeiro equipamento público monumental da cidade que atrairia um grande fluxo de pessoas, sendo palco de importantes jogos com times nacionais. Sua construção evidenciou a identidade da Avenida Brasil como um eixo importante para as atividades cívicas e sociais em Anápolis — que até então possuía campos de futebol amadores bastante precários.

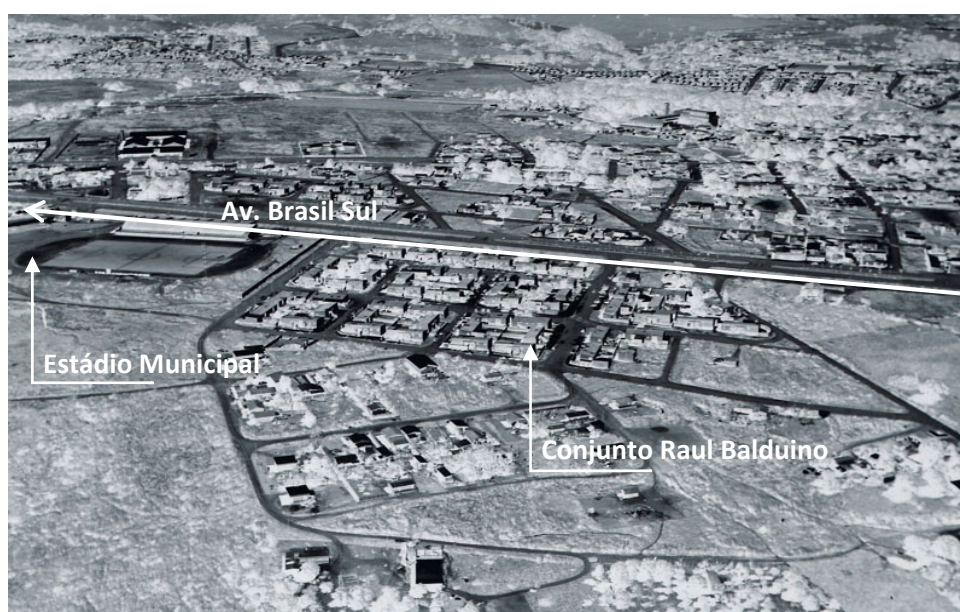
Na figura 17 é possível perceber o Estádio Municipal apenas com a primeira arquibancada, que teve sua construção autorizada em 9 de julho de 1964, pela Lei 473. A Figura 18 mostra as obras da primeira arquibancada do Estádio. Nos aspectos

⁵ Nos arquivos do Museu Histórico de Anápolis, as edições do jornal *O Anápolis* estão encadernadas em livros que reúnem períodos. Neste caso em específico está no livro que vai de 01/07/1961 a 30/09/1961.

arquitetônicos, o Estádio Municipal é a primeira obra pública em concreto armado na Avenida Brasil que utilizou o mesmo sistema construtivo das edificações da nova capital brasileira. A utilização desta solução estrutural possibilitou a laje em balanço que cobre a arquibancada do Estádio — um detalhe que reforça o sentido de progresso, além de afirmar que Anápolis estava acompanhando os avanços da arquitetura modernista de Brasília.

Para contextualizarmos, é importante ressaltar que Brasília e o cenário modernista brasileiro na década de 1960, estavam atrasados em relação ao restante do mundo, onde arquitetos como Aldo Rossi, Robert Venturi, Colin Rowe, Kevin Lynch, Gordon Cullen e James Stirling, por exemplo, já discutiam o urbanismo e a arquitetura do pós-modernismo. Del Rio (2015, p. 11) explica que “no cenário internacional, a década de 1960 marcou o início do fim da arquitetura modernista, na medida em que seus ditames autoritários e seu frio racionalismo eram cada vez mais criticados por acadêmicos, profissionais e usuários”. O modernismo tardio brasileiro levantou inúmeras críticas, sobretudo em relação ao planejamento urbano, segregado e excludente. No caso brasileiro, ainda recaíram críticas em razão do golpe militar de 1964, que se apropriou da monumentalidade modernista de Brasília como representação simbólica de poder (DEL RIO, 2015). A conjuntura política e econômica no início do golpe militar acentuou as desigualdades sociais e a pobreza no entorno de Brasília.

Figura 17 - Imagem aérea vista a partir do leste para oeste, mostrando a construção do estádio municipal e em frente trecho da Avenida Brasil Sul



Fonte: Ano e autor não identificados. Arquivo fotográfico do Museu Histórico de Anápolis.

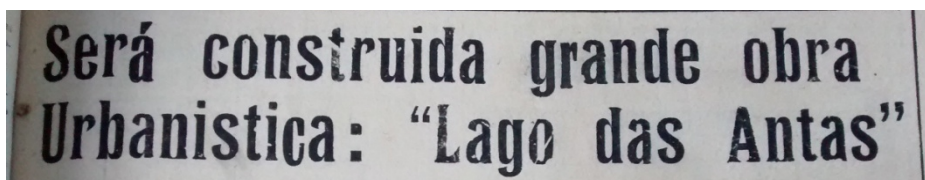
Figura 18 - Construção da primeira arquibancada do Estádio Municipal



Fonte: Ano e autor não identificados. Arquivo fotográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Outra obra não executada foi o Lago das Antas (figura 19), noticiada no jornal *O Anápolis* em 1963. Essa obra provavelmente mudaria bastante a paisagem da Avenida Brasil que conhecemos hoje. Entretanto, em obras posteriores, vemos que foi decidido aterrar e canalizar o córrego, que, conforme é visto na figura 20, possuía um volume de água e área consideráveis.

Figura 19 - Notícia sobre a construção do Lago das Antas



Fonte: Jornal *O Anápolis*, edição de 1963. Arquivos do Museu Histórico de Anápolis (2015).

Com as posteriores obras de infraestrutura realizadas na Avenida Brasil, torna-se evidente que a construção de uma nova paisagem, representando a técnica racional e sistêmica, não poderia ter a natureza como barreira. Como afirma Santos (1997, p. 16) “A história do homem sobre a Terra é a história de uma rotura progressiva entre o homem e o entorno”.

Figura 20 - Lago das Antas antes da canalização



Fonte: Arquivo fotográfico do Museu Histórico de Anápolis. Ano e autor não identificados.

Outro aspecto que podemos observar analisando o Plano Diretor Físico de 1969 é a consideração do sítio com relação ao futuro projeto, deixando claro em muitos artigos desta lei, que a cidade não é um elemento genérico onde um mesmo modelo pode ser aplicado desconsiderando as particularidades do lugar. Citaremos abaixo alguns trechos da Lei 160, de 26 de setembro de 1969, que institui o Plano Diretor Físico do município de Anápolis como parte do processo de compreensão das legislações urbanísticas que estabeleçam a produção da paisagem urbana de Anápolis.

Art. 10. O Plano Diretor Físico deste Município tem como finalidades:

I – assegurar o desenvolvimento físico racional, harmônico e estético das estruturas urbanas e rurais;

II – propiciar estruturas urbanas capazes de atender plenamente as funções de habitar, trabalhar, circular e recrear;

III – proporcionar à população o ambiente urbano que lhe permita usufruir uma vida social equilibrada e progressivamente sadia.

[...]

X – estética dos logradouros na paisagem urbana;

XI – equipamentos comunitários, sempre adequadamente localizados e dimensionados;

XII – arborização e posteamento, distribuídos de maneira a garantir seus aspectos paisagísticos;

XIII – áreas públicas paisagísticas, destinadas à reparação e ao lazer, observadas as percentagens fixadas por esta Lei, sua distribuição urbanística adequada no contexto urbano e seu tratamento paisagístico;

XIV – passeios, com gabarito conforme a função do logradouro público e revestimento de tipo que caracterize esteticamente a paisagem urbana;

[...]

XVIII – renovação urbanística definida como política destinada a evitar a decadência de áreas e equipamentos comunitários e a revitalizar aquelas em declínio exauridas, bem como de efetiva promoção social da comunidade. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1969).

O capítulo XIV, sob o título de “Da Estética dos Logradouros na Paisagem Urbana”, discorre a respeito de normas que estão diretamente ligadas à produção da paisagem urbana. Portanto, ao analisarmos o Plano Diretor de 1969 podemos dizer que a paisagem era considerada como um resultado da produção do espaço urbano, e, em tese, possuía uma aplicabilidade baseada nas complexidades que Anápolis apresentava no contexto da época, além de uma preocupação em como seria a formação da paisagem resultante desta produção no futuro próximo.

No Plano Diretor Físico de 1969, a Avenida Brasil ainda estava sendo construída como um eixo relacionado às dinâmicas da circulação, e também como identidade da nova modernidade em Anápolis. O potencial econômico da Avenida Brasil ainda não estava claro com relação aos seus usos e ocupação. Desse modo, o Plano tratava mais da paisagem que seria construída em seu entorno do que propriamente da via. Porém, é importante ressaltar que a Lei já considerava o futuro Centro Cívico que seria construído na Avenida Brasil.

Na seção III, que tratava “Do planejamento das Áreas Públicas Paisagísticas”, no Capítulo XI referente às normas “Das Áreas Públicas Paisagísticas e da Preservação da Paisagem Natural”, liam-se os seguintes:

Art. 210. No planejamento das áreas públicas paisagísticas e na execução dos serviços planejados é obrigatório o atendimento das seguintes critérios:

I – serem estética e funcionalmente distribuídos os espaços verdes e livres, os equipamentos e elementos construtivos;

II – terem tratamento paisagístico que lhes proporcione as melhores características funcionais e estéticas, na escolha e distribuição equilibrada e harmônica dos elementos construtivos e das espécies vegetais;

[...]

Art. 211. Em particular, atenção especial deverá ser conferida ao planejamento e implantação das seguintes áreas verdes públicas, como espaços dinâmicos: [...]

II – parque urbano, construído pelo bosque, com paisagem natural típica, situado na ZRL e à margem esquerda do ribeirão das Antas, em prolongamento da área destinada ao Centro Cívico;

Art. 212. Nos parques urbanos poderão ser localizados equipamentos relativos a atividades culturais e recreativas, parques infantis e viveiros, devendo prevalecer sempre a cobertura arbórea, preferencialmente natural.

Parágrafo único. O parque urbano que limita com a área destinada ao Centro Cívico deverá ser planejado de forma a ficar paisagística e funcionalmente integrado a este conjunto arquitetônico.

Art. 213. A reserva florestal municipal destina-se a proteger as águas do ribeirão das Antas, amenizar o microclima urbano, valorizar a paisagem, preservar elementos da flora e da fauna e proporcionar locais aprazíveis para recreação, devendo ser realizado o necessário reflorestamento.

Parágrafo único. Em toda a área de reserva florestal municipal ficam proibidos os seguintes usos:

a) Exploração de recursos naturais, sob quaisquer firmas;

- b) Criação de aves, suínos, ovinos, bovinos, eqüinos e muares;
- c) Edificações destinadas a residências ou a estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços.

Art. 214. Nas áreas indicadas na planta indicadas na planta oficial, intitulada ÁREAS PÚBLICAS PAISAGÍSTICAS, para implantação dos parques urbanos e da reserva florestal municipal, não poderão ser abatidas árvores nem executadas obras e serviços que interfiram na sua estrutura física ou a alterem de qualquer forma, sem prévia autorização do órgão competente da Prefeitura.

Art. 215. As faixas e refúgios de canalização de tráfego e as pequenas áreas ajardinadas nas intersecções de logradouros deverão ter adequado tratamento paisagístico.

Prosseguindo com as descrições da produção do espaço urbano na Avenida Brasil, em 1971, na administração do prefeito Henrique Santillo, a Lei de número 304 autoriza o município a doar ao Comando Geral da Polícia Militar do Estado de Goiás um terreno na Avenida Brasil Sul. Nesse terreno, atualmente está instalado o 4º Batalhão da Polícia Militar de Goiás. Este equipamento foi estrategicamente implantado entre o acesso sul — que permite o rápido acesso aos trevos para Goiânia e Brasília —, e o centro cívico.

Entre 1973 e 1976, conforme observamos em leis municipais, aconteceram obras de ampliação e pavimentação em alguns trechos da Avenida Brasil, além de desapropriações que não foram especificadas a que serviriam. Ainda encontra-se na Lei de número 610 (1976), a doação ao Ministério da Aeronáutica de uma área de 10.260 m² em um trecho não especificado da Avenida Brasil, mas não foi possível identificar onde seria esta área atualmente. Na Lei 609 de 13 de dezembro de 1976, é citada outra doação de área no Bairro Cidade Universitária — que em parte confronta com a Avenida Brasil —, para a implantação de uma unidade do Centro Social Urbano, com projeto desenvolvido pelo Conselho Nacional de Política Urbana (CNPU). O Centro Social também não foi identificado nos levantamentos atuais.

Para reforçar as transformações dessa nova modernidade que se desenvolvia em Anápolis, as instituições políticas deveriam acompanhar os novos ideais e se afirmarem arquitetonicamente na nova paisagem que se construía na Avenida Brasil. Estas transformações arquitetônicas e urbanas são fundamentais para entendermos a relação da Avenida Brasil com o processo de modernização de Anápolis, pois como nos ensina Santos (2014, p. 64), “objetos e relações mantém ligações dialéticas, onde o objeto acolhe as relações sociais, e estas impactam os objetos”.

Para um melhor entendimento dessas transformações na paisagem de Anápolis, é necessária uma apresentação das características urbanas e arquitetônicas do espaço

cívico no centro da cidade, que ainda em 1975, era representado com resquícios da modernização ferroviária.

Boa parte da vida social, e, sobretudo política de Anápolis, se concentrava ao redor do largo e, posteriormente, na Praça Bom Jesus, que abrigou até 1975, em um mesmo edifício, a prefeitura e o fórum de justiça, que possuía sua porta principal voltada para a igreja matriz. Ao lado da igreja estava a câmara dos vereadores. Além da disposição dos edifícios simbolizando a participação da igreja nas decisões políticas, outra característica marcante desta paisagem é a influência arquitetônica do *art déco* trazido pela fundação de Goiânia, que influenciou outras edificações do entorno, como por exemplo, o Cine Santana (figura 21), entre outros edifícios institucionais ao redor do Banco Crédito Real de Minas Gerais e o OesteBanc (figuras 22 e 23), além de demais edificações residenciais, comerciais e de serviço.

Figura 21 - Cine Santana em construção.



Fonte: Garcês, ano não identificado. Arquivo fotográfico do Museu Histórico de Anápolis (2015)

Figura 22 - Banco Crédito Real na Praça Bom Jesus



Fonte: Garcês, ano não identificado. Arquivo fotográfico do Museu Histórico de Anápolis (2015)

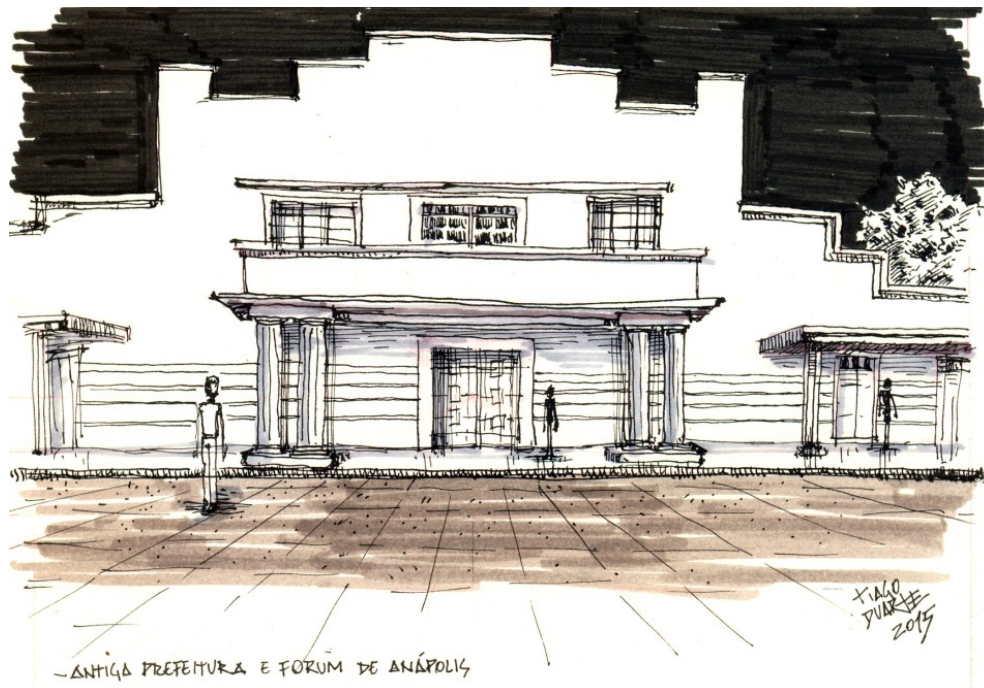
Figura 23 - Fachada do OesteBanc na Praça Bom Jesus



Fonte: Garcês, ano não identificado. Arquivo fotográfico do Museu Histórico de Anápolis (2015)

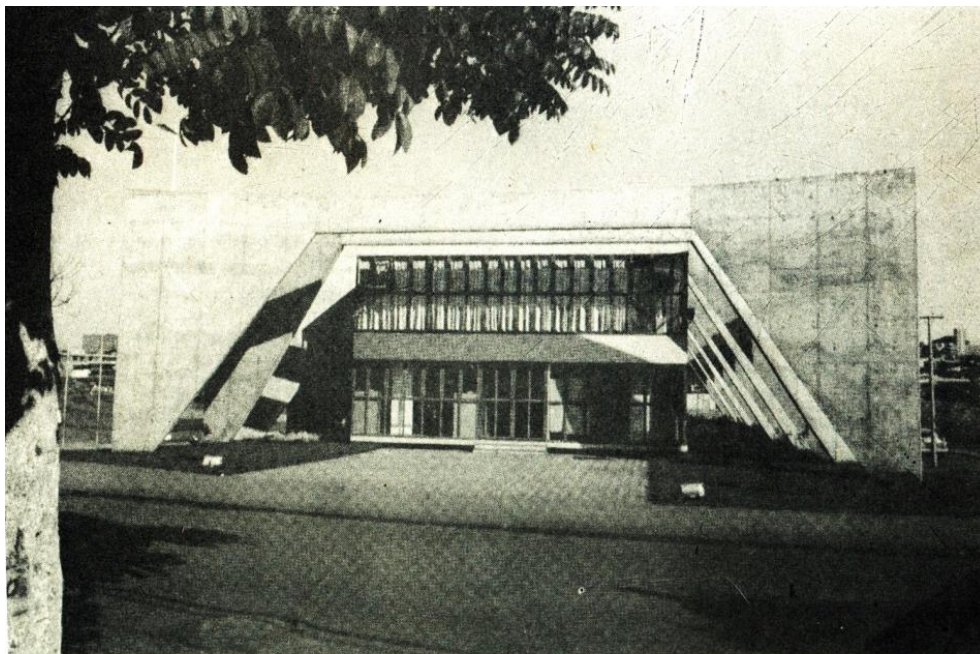
Segundo informações do diretor do Museu Histórico de Anápolis, Tiziano Mamede Chiarotti, e demais dados históricos, a prefeitura permaneceu no centro de Anápolis na Praça Bom Jesus (figura 24) oficialmente até 1973. Porém, transferiu-se em definitivo no ano de 1975, para o Palácio Santana na Avenida Brasil (figura 25).

Figura 24 - Croqui atual do Edifício que abrigou a Prefeitura de Anápolis de 1943 até 1975



Fonte: Croqui do autor (2015)

Figura 25 - Palácio Santana. Local onde funcionou a Prefeitura de 1975 a 1982.



Prefeitura Municipal.

Fonte: BORGES, Humberto Crispim. História de Anápolis. Goiânia: Ed. Cerne. 1975.

Anápolis, tardiamente adotava obras com características modernistas diluídas em seu *status quo* desde a construção de Brasília. Enquanto se iniciavam as discussões da cidade contemporânea com arquitetos como Robert Venturi e Kevin Lynch, na primeira metade da década de 1960, o Brasil comemorava o auge de sua arquitetura

com a inauguração da nova capital federal. Del Rio (2015, p. 35) ressalta que o modernismo tardio é uma demonstração de que o “pensamento modernista ainda comanda o urbanismo brasileiro e que ele ainda direciona a forma e a função urbana na busca de um modelo idealizado do racional e do bom”. É importante pontuarmos que tanto o modernismo quanto sua forma tardia, apresentam qualidades que vem sendo revistas (DEL RIO, 2015). E, ao compararmos o desenho urbano e arquitetônico buscado na Anápolis na década de 1960 com o que temos hoje, percebemos uma distorção e uma segregação muito mais acentuada com relação ao modernismo.

Koolhaas (2013) afirma que:

A cidade com que temos que nos arranjar hoje é mais ou menos formada de fragmentos de modernidade – como se as características abstrato-formais ou estilísticas às vezes sobrevivessem em estado puro, enquanto o programa urbano não saísse conforme o planejado (KOOLHAAS, 2013, p. 359)

Em 1982, a Prefeitura é transferida para um novo edifício, próximo ao Palácio Santana. O novo centro administrativo, previsto como Centro Cívico, evidencia-se na paisagem da Avenida Brasil com um modernismo tardio, projetado por Gladson da Rocha Pimentel⁶, arquiteto que trabalhou junto com Costa e Niemeyer e comungava dos mesmos princípios arquitetônicos.

O modernismo tardio é evidenciado nas características do Centro Administrativo ainda em utilização. Sua arquitetura é constituída por pilares que permitiram um pé-direito com aproximadamente seis metros de altura e sustentar uma cobertura em laje nervurada, que possibilitou um amplo vão livre à circulação pública, criando um espaço de convivência sem restrições ou barreiras físicas que impedissem a continuidade visual. Os setores e gabinetes foram distribuídos no térreo e mais um pavimento, suas divisões não foram feitas em concreto, o que permitiu uma flexibilidade na distribuição dos espaços. O novo Centro Administrativo também possui um teatro com 470 lugares.

Externamente, ao norte, confrontando com a Avenida Goiás, foi construída uma ampla praça arborizada com coreto, uma escadaria/arquibancada e alguns mobiliários que estimulavam a prática esportiva. Inicialmente, a praça foi chamada de Praça do Ancião, porém, em 1999, o prefeito Adhemar Santillo, pela Lei 2636, muda o nome para Praça Abílio Wolney, contrariando o simbolismo inicial desse espaço público.

⁶ Arquiteto capixaba que integrou a equipe de Oscar Niemeyer na construção de Brasília.

As decisões políticas após 1982 passam a negar todos os ideais descritos no Plano Diretor Físico de 1969, que intencionavam uma paisagem mais humanizada, com a criação do Lago ao lado do edifício do Centro Cívico. Os planos de políticas urbanas anteriores a 1982, que supostamente conduziriam a Avenida Brasil para a criação de uma paisagem cívica e social, são substituídos por planos direcionados pelo capitalismo tecnicista que se sobressai no planejamento urbano de Anápolis e, em 1984, obras de canalização são feitas na Avenida Brasil. Da lei de número 1.232, destacamos os trechos a seguir:

Art. 1º. Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a celebrar convênio com o Departamento Nacional de Obras de Saneamento – DNOS., para a canalização de drenagem em córregos localizados neste Município, a seguir discriminados:

- a) Córrego Góis, trecho entre a Av. Brasil e o cabeçamento existente;
- b) Córrego das Antas, entre a Av. Brasil e Av. Faiad Hanna;
- c) Córrego das Antas, entre a Av. Miguel João e Rua 9, na Vila Góis;
- d) Córrego João Cesário, entre a Av. Brasil e Av. Universitária;
- e) Córrego Jurubatuba, trecho nascente até a Vila Fabril. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1984).

No ano de 1985 é aprovado um novo Plano Diretor para Anápolis pela Lei 1326 de 24 de setembro. Este novo Plano apresenta novos aspectos em relação ao planejamento urbano, evidenciando uma prioridade para o zoneamento e ao uso do solo. Uma das iniciativas da lei foi criar a Comissão Técnica de Zoneamento e o Conselho Consultivo de Zoneamento. O artigo 3º desta lei destaca que:

Os principais objetivos do Plano são:

- I – Diretrizes para expansão urbana;
- II – Estruturação de expansão urbana através da hierarquização do sistema viário atual e projetado;
- III – Racionalização de uso do solo, para compatibilização entre a estruturação urbana e bem estar da população. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1985)

Prossegue-se com o que se nomeia de Diretrizes Urbanísticas. O Plano de 1985 define cinco capítulos chave. O primeiro refere-se ao uso do solo que divide a cidade em três áreas: área urbana; área de expansão urbana; e área rural. O segundo capítulo trata da estrutura viária e inicia-se estabelecendo uma hierarquização desta estrutura. O terceiro trata dos loteamentos, definindo diretrizes normativas para o desenho de novos parcelamentos. No capítulo quarto, é definido que todas as edificações ficam subordinadas ao Código de Edificações e à licença prévia do órgão competente. Por fim,

o capítulo quinto define normas de qualidade para o paisagismo, com destaque para a qualidade dos espaços livres, equipamentos e mobiliários públicos de recreação. Destacaremos a seguir, com mais detalhes, algumas das definições estabelecidas pelo Plano.

Os parágrafos 3º e 4º do Capítulo II, artigo 10º definem que:

§ 3º. As vias estruturais de integração leste/oeste o norte/sul são as vias consolidadas com eixos de 1ª (primeira) e 2ª (segunda) categoria definida pelo Plano de Ação Imediata de Transporte e Tráfego.

§ 4º. As vias estruturais de expansão norte/sul e leste/oeste são vias que terão a função predominante e orientar o crescimento urbano nas áreas de expansão urbana e rural. Em alguns casos estas vias margearão o fundo de vale sendo assim denominadas de alamedas. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1985)

No parágrafo 8º é definido que: “via de pedestre é aquela destinada a circulação permanente de pedestre e eventual de veículos de serviços” (PMA, 1985). Sobre aspectos relacionados aos espaços públicos e à produção da paisagem, o Plano Diretor de 1985 faz apontamentos vagos no que se refere à demarcação das áreas verdes, deixando em aberto para análise da Secretaria de Planejamento. O que de fato demonstra, como é apontado por Villaça (2012), uma estratégia de reduzir por completo a aplicabilidade do Plano Diretor.

Observemos a seguir, alguns trechos do Plano Diretor de 1985, a respeito das áreas verdes urbanas. O primeiro parágrafo afirma que a localização das áreas verdes será indicada pela Secretaria de Planejamento. O segundo parágrafo assume que os locais onde haja domínio de área plantada, serão considerados como áreas verdes. No entanto, um detalhe nos chama a atenção: as tais áreas não são demarcadas, tampouco é definida uma medida real do que se pode considerar um local em que domine a área plantada. Qual a dimensão da área ou quantidade de árvores estabelecidas como parâmetro para se definir o domínio de área plantada? Portanto, segundo essa lógica, se não existirem locais em que se domine a área plantada, não há o que ser indicado pela Secretaria de Planejamento. Deste modo, não há o que se definir como área verde. Com isso, as áreas públicas municipais se tornariam, com mais facilidade, passíveis de permutas com o poder privado. Este questionamento se torna mais evidente ao lermos o Capítulo V (citado no próximo parágrafo), que define coeficientes para áreas de lazer e alguns equipamentos públicos comunitários, ou seja, levantamos novamente o questionamento do por que não se definiu coeficientes também para as áreas verdes.

§ 1º. A localização e o uso das áreas verdes e áreas livres serão indicados pela Secretaria de Planejamento, segundo as diretrizes do plano e visando atender as necessidades de cada setor e do município em geral.

§ 2º. Serão consideradas áreas livres os espaços de uso público de pedestres, sem edificações de vulto; serão consideradas áreas verdes os espaços de uso público em que domine a área plantada. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1985)

Como citado anteriormente, o Plano Diretor de 1985, considera, no Capítulo V, diretrizes específicas sobre paisagismo. Entretanto, essas diretrizes apresentam um entendimento sobre paisagem urbana mais frágil com relação aos planos anteriores, tratando mais dos aspectos de lazer e vegetação urbana, do que de uma paisagem que estabeleça uma coesão com outros aspectos da produção do espaço urbano. Outro ponto importante de se mencionar é a definição de coeficientes que determinam a separação de áreas para usos públicos, o que poderia ser visto como um avanço. Porém, se torna contraditório, por não tratar das localizações, e de como os projetos seriam articulados com outros espaços, como podemos observar a seguir:

Art. 19. Com o objetivo de preservar e valorizar as áreas para recreação e atividades ao ar livre, em todos os níveis, serão tomadas as seguintes medidas:

I – Criação de centros culturais com instalações plurivalentes, para servir aos estudantes, diariamente, e, nos feriados, à população em geral;

II – Instalação de Parques Infantis, de acordo com um programa setorial, na base de 0,5m² por habitante com área de atendimento no raio de 800m, aproximadamente e localização protegida contra ruídos e outros inconvenientes;

III – Criação de Centros Comunitários Educacionais e Recreativos, na base de 2m² (dois metros quadrados) por habitante com raio de atendimento de, aproximadamente 1.500 (hum mil e quinhentos) metros;

IV – Implantação de verde linear, por intermédio de viveiros municipais, em áreas com 70 *ha* (setenta hectares) aproximadamente, com o plantio de até 100.000 (cem mil) árvores, para atender às necessidades de arborização da cidade;

V – Transformação futura dos viveiros recomendados ao item anterior em bosques, com a retirada alternada das árvores;

VI – Aproveitamento das áreas municipais para equipamentos e instalações de caráter público;

VII – Localização de Parques Municipais nos fundos de vales, com bares, sanitários, estacionamentos, como equipamento mínimo;

VIII – Estímulo à criação de áreas produtivas, através de mini-horas, com função de tampão físico para evitar expansão urbana em regiões desaconselhadas;

IX – Criação de Parque Regional, com aproximadamente, 100 *ha* (cem hectares), área ainda não loteadas, servindo como futuro recinto para a Feira Agropecuária (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1985).

Em 1987, na administração Adhemar Santillo (1986 – 1988), é sancionada a lei 1.459 que “dispõe sobre a divisão das áreas urbanas e de expansão urbana no município de Anápolis em zonas de uso e dá outras providências” (Prefeitura Municipal de

Anápolis, 1987). Essa Lei se caracteriza pelo alto nível de permissividade com relação a usos específicos em áreas que tecnicamente não os comportariam, sob o pretexto de um controle legal, porém, pouco específico com relação aos critérios adotados. No parágrafo único do artigo 3º é definido que:

Os usos admitidos para cada Zona de Uso são classificados em permitido, permissíveis e toleráveis e assim se diferem:

- a) permitindo é o uso adequado à Zona de Uso, sem restrições;
- b) permissível é o uso passivo a ser admitido na Zona de uso, porém com restrições, a critério de órgão municipal competente;
- c) tolerado é o uso que, embora não sendo adequado à Zona de Uso, é admitido por não prejudicar a sua caracterização.

Ao analisarmos especificamente o item “c”, nos questionamos quais os parâmetros adotados para que um uso, “embora não sendo adequado”, tenha sua construção aprovada. No artigo 12, a lei define os tais parâmetros ainda de forma mais incoerente, especificando os usos industriais como: “I. Indústria Inofensiva; II. Indústria Incômoda; III. Indústria Especial” (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1987). Logicamente, compreendemos que existem indústrias com graus diferentes de periculosidade e emissão de poluentes. Entretanto, considerar um uso industrial como inofensivo, explicita o poder de interesses particulares na elaboração e aplicação de leis, e a influência no planejamento urbano direcionado para obras que não se relacionam com o bem coletivo. Mais adiante, avaliaremos alguns usos encontrados na Avenida Brasil e compreenderemos melhor alguns precedentes abertos por leis elaboradas para atender interesses específicos.

Ainda na administração do prefeito Adhemar Santillo, é inaugurado em uma área no acesso Sul da Avenida Brasil, ao lado do bairro de habitações sociais Vila Esperança (1984), o Kartódromo Internacional de Anápolis. Sob o pretexto da Lei 1.436, de 20 de fevereiro de 1987, que o considera de utilidade pública. Porém, se analisarmos as classes sociais que têm condições de praticar esta ou qualquer outra categoria do automobilismo, podemos apontar algumas críticas acerca da utilidade pública deste equipamento. Outro questionamento sobre a relevância do projeto é a sua subutilização, pois o local sediou poucas competições durante seu período ativo, e em anos seguintes, já após sua desativação, alguns shows musicais. Houve algumas tentativas de reativar o Kartódromo, mas o local não atendia as normas pertinentes à realização de competições.

Em 22 de dezembro de 1992 é aprovado um novo Plano Diretor pela Lei 2.077, na segunda gestão do prefeito Anapolino Silvério de Faria (1989 – 1992). Diferente das leis anteriores, este novo Plano Diretor, como é colocado no artigo 1º, possui caráter complementar e elucidativo do texto que é especificado em:

- I – Relatório Técnico, contendo: análise, diagnóstico e proposta;
- II – Documentos, contendo: Representações Gráficas em Mapas na Escala 1:20.000, com as seguintes pranchas e conteúdos:
 - Prancha 1 – Área Urbana e Área Rural.
 - Prancha 2 – Malha Viária Hierarquizada.
 - Prancha 3 – Zoneamento.
 - Prancha 4 – Conjunto Habitacional de Natureza Social.

No decorrer das 6 páginas e 24 artigos do novo Plano Diretor percebe-se uma sequência de generalidades acerca do planejamento urbano. Novamente, a preocupação mais evidente no texto é o zoneamento e o uso do solo. Mas exclui outros pontos importantes, como a produção da paisagem urbana, ou melhor dizendo, percebemos uma omissão de outros aspectos, que antes consideravam a multiplicidade de condicionantes e direcionamentos da produção do espaço urbano, para sintetizar tudo isso em zoneamento e uso do solo. Ou seja, a nova produção do espaço urbano em Anápolis e, conseqüentemente, na paisagem que é a parcela visível e percebida dessa produção, se resume aos desígnios do capital que controla o zoneamento e o uso do solo. Destacamos aqui que a palavra “paisagem” sequer é mencionada em parte alguma do texto. Como nos esclarece Villaça (2012, p. 281), ao omitir certos termos e evidenciar outros, “surge evidentemente a questão da hierarquia entre as verdades. Há verdades mais importantes que outras”. Isso quer dizer que as verdades podem ser direcionadas conforme as intenções de quem as manipula, isentando o risco da mentira e mascarando o fato de que a cidade é resultado da força do dinheiro sobre o Estado.

Complementar ao Plano Diretor (PD) seguem outras leis que especificam as generalidades contidas em seu texto, e, nesse processo, há a Lei 2.079 de 22 de dezembro de 1992, que trata em 16 páginas e 68 artigos, especificamente, do zoneamento urbano de Anápolis. Mesmo considerando a omissão e o aspecto generalista do Plano Diretor de 1992, algumas correções importantes foram feitas com relação ao zoneamento de 1987. Cabe citar aqui a retificação sobre a definição de áreas para uso industrial, descrita no artigo 15, inciso IV: “zona industrial – (ZI), não tem divisão por abranger unicamente a área do distrito agroindustrial de Anápolis – DAIA” (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1992).

Em 1996 foi sancionada a Lei 2.400, que não passou de uma tentativa de transformar o Kartódromo em área de lazer e esportes. Uma área já há algum tempo subutilizada e sem nenhum fim social para a população do entorno e da cidade em geral. O artigo 1º descrevia o seguinte:

Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a transformar o Kartódromo de Anápolis em Área de lazer e desporto contando com pistas de atletismo, quadras poliesportivas, piscinas olímpicas e outros instrumentos para a prática das diversas modalidades esportivas. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1992)

Certamente, uma lei que demonstrava uma preocupação mais ampla do ponto de vista social, pois considerava atividades que seriam mais acessíveis a uma maior parte da população. Entretanto, não foi encarada de forma positiva, e, no ano seguinte, a Lei 2.442 revogou a Lei 2.400 de 1996, sob a justificativa do parágrafo único do Artigo 1º que diz: “Após a publicação da presente Lei, o Kartódromo Internacional de Anápolis, retomará suas atividades específicas” (Prefeitura Municipal de Anápolis, 1997). Hoje, em 2015, o Kartódromo ainda não retomou “suas atividades específicas”.

Após as discussões realizadas na convenção *Rio-92* sobre os novos rumos relacionados às questões ambientais, em 1999, a cidade de Anápolis instituiu através da Lei 2.666, o Código Municipal do Meio Ambiente. Entretanto, o que observamos posteriormente ao Código, foi uma série de crimes ambientais cometidos com o respaldo do poder público. Com relação ao nosso objeto de estudo, a Avenida Brasil, as questões ambientais são muitas vezes ignoradas em razão da implantação de empreendimentos privados que supostamente compensariam o impacto ambiental.

Em 2004, temos um exemplo de desconhecimento do espaço real da cidade — prática comum no planejamento urbano em Anápolis —, que é projetá-la, partindo de imagens de satélite ou sobre mapas digitais, resultado da soma do imediatismo tecnicista, do poder da influência do capital privado, da fragilidade do poder público e do descaso do corpo técnico com o projeto de uma cidade socialmente justa. A Lei Complementar 092 de 27 de julho de 2004 define as diretrizes orçamentárias para Anápolis. Esta lei pontua como prioridade no artigo 10, inciso VI, alínea y, a “construção de uma ciclovia, margeando a Avenida Brasil em toda sua extensão” (Prefeitura Municipal de Anápolis, 2005). Qualquer cidadão anapolino que utiliza transporte público caminha e vivencia a cidade, sabe que a Avenida Brasil possui várias larguras em toda a sua extensão, sobretudo no eixo norte, que possui larguras inferiores

a 30 metros. É estruturalmente inviável construir uma ciclovia em toda a extensão da Avenida Brasil sem uma reestruturação intensa de alguns de seus trechos.

Essa afirmação se confirma ao observarmos a execução da obra, que foi implantada em parte do eixo sul, iniciando poucos metros acima da Escola Municipal Rosevir Ribeiro de Paiva, e terminando na Vila Esperança, a poucos metros antes do Kartódromo (figura 26). Em resumo, o que era para ter aproximadamente 12 km de extensão, conforme priorizado na Lei 092, tem hoje aproximadamente 5 km.

Figura 26 - Ponto de início e término da ciclovia da Av. Brasil Sul



Fonte: Infográfico elaborado pelo autor com base em levantamento 2015. Mapa base Plano Dir. de Anápolis de 2006.

As obras executadas, de um modo geral, alcançariam resultados mais positivos se a fase de projeto fosse precedida por levantamentos *in loco* que utilizasse como parte da metodologia o ato de caminhar e vivenciar a paisagem do local, levantando, tecnicamente, as dimensões que seriam fundamentais para todas as fases do projeto. Pois, como afirma Secchi (2012),

Fazer levantamentos é educar o olhar, ver e fazer ver como a cidade é feita e interrogar-se sobre como poderia ser feita; é observar detalhadamente os lugares nos quais as práticas sociais se desenvolvem, observar os materiais urbanos com os quais elas entram em contato e interação, suas características métricas, materiais e tipológicas, seu estado de conservação, manutenção e degradação, sua adaptabilidade, a possibilidade de sua deformação e transformação. (SECCHI, 2012, p. 148)

Por sinal, no ano de 2001, o pensamento sobre o futuro das cidades brasileiras ganha um importante aporte com a criação do Estatuto da Cidade pela Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, e, posteriormente, em 2003, com a instituição do Ministério das Cidades, pela Lei 10.683, de 28 de maio de 2003, “que significou, entre outras coisas, uma retomada da importância do papel do PD (Plano Diretor) como instrumento fundamental de planejamento urbano” (VALVA, 2012, p. 2). Com a proposta de conduzir o planejamento urbano brasileiro de maneira concisa e tecnicamente apoiada por uma produção coerente com a realidade das desigualdades urbanas brasileiras, a equipe inicial nomeada para compor o Ministério das Cidades foi formada por pesquisadores reconhecidamente engajados na produção intelectual sobre políticas e desenvolvimento de cidades⁷.

Os objetivos do MCidades foram ambiciosos e alimentava a expectativa de conseguir a descentralização e fortalecimento dos Municípios defendida na Constituição Federal de 1988, que passou a prever que a quase totalidade das competências na área de desenvolvimento urbano fosse definida como comum à União, estados e municípios. (VALVA 2012, p.3)

Os esforços em dar novos rumos às políticas urbanas na instância federal, determinando a obrigatoriedade da elaboração do Plano Diretor (PD) pelas cidades brasileiras com mais de 20 mil habitantes, refletiram de forma positiva em Goiás em

⁷ Segundo Valva (2012), na linha de frente do Ministério estavam a professora Ermínia Maricato (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo- FAU-USP); como Secretária Executiva do Ministério, a professora Raquel Rolnik (na época prof. da PUC-Campinas e atualmente da FAU-USP), assumindo a responsabilidade pela discussão dos planos diretores; e o professor Benny Schvarsberg (FAU-UnB) como Diretor de Planejamento Urbano.

2005 no segundo mandato do governador Marconi Perillo (2002 - 2006) com a criação da Secretaria das Cidades (SecCidades) (VALVA, 2012).

Talvez pela urgência, e/ou pelas penalidades previstas por lei para o descumprimento do Estatuto das Cidades, o Estado de Goiás resolveu montar uma equipe com um perfil essencialmente técnico para desenvolver os trabalhos dos PD na SecCidades. A coordenação dos trabalhos ficou a cargo de Silmara Vieira, que possuía ampla experiência em planejamento urbano através dos trabalhos desenvolvidos pelo escritório *Arte Urbana*, premiado e reconhecido em trabalhos como, por exemplo, o desenvolvido no Rio de Janeiro no programa *Favela-Bairro* e na elaboração do Plano Diretor de Aparecida de Goiânia. (VALVA, 2012, p. 3)

Inicialmente, a equipe da SecCidades buscou desenvolver uma metodologia que estabeleceu como meta um processo de aprendizado na prática, definindo para isso, uma equipe interdisciplinar com profissionais que pudessem contribuir com experiências específicas em suas respectivas áreas, e colaboradores ligados à Universidade Estadual de Goiás como apoio técnico (VALVA, 2012).

Nesse contexto, em 2005, na gestão do prefeito Pedro Sahium (2005 – 2008), surgiu a expectativa de Anápolis discutir e elaborar um novo Plano Diretor, apoiado na metodologia desenvolvida pela SecCidade. Do mesmo modo, foi criada uma equipe multidisciplinar coordenada pelo arquiteto e urbanista Fernando Cruvinel Teixeira, com apoio técnico da Universidade Estadual de Goiás. Diferente dos Planos Diretores de gestões passadas, desta vez, com o acréscimo do termo “participativo”, o novo Plano Diretor Participativo de Anápolis sustentava um discurso de inclusão e de igualdade na participação da elaboração das leis, com o intuito inicial de envolver os representantes de todas as classes organizadas da sociedade anapolina. A proposta do novo plano seria preparar Anápolis para enfrentar de forma eficiente os desafios que viriam nos próximos anos, com o crescimento econômico e populacional, a expansão urbana e, conseqüentemente, o aumento dos veículos particulares e a descontrolada crise nos transportes.

Como se pode comprovar pelas atas das audiências públicas entre 2005 e 2006, os principais interessados se mobilizaram, ou seja, imobiliários, Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA), Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), Igrejas, sobretudo os evangélicos, vereadores, grandes e pequenos construtores. Enfim, aqueles que eram agentes capitalistas diretos ou que de alguma forma representavam os interesses capitalistas, e necessitavam impor seus desígnios sobre a produção das leis para que sua influência e seus lucros fossem potencializados e/ou não fossem afetados.

Villaça (2012, p. 44) afirma que “o maior problema do Brasil não é a pobreza, mas a desigualdade e a injustiça a ela associadas. Desigualdade econômica e desigualdade de poder político”. Atuaram e continuam atuando nas audiências e decisões do planejamento de Anápolis os setores mais organizados e interessados. Notadamente, houve — e cada vez mais intensamente há —, uma participação de imobiliários e empreendedores com interesses claros sobre a expansão urbana, o zoneamento e o uso do solo em Anápolis, como se um Plano Diretor Participativo fosse resumido a estes três itens.

É essa ilusão que o Plano Diretor Participativo – querendo ou não – procura inculcar na opinião pública. O que raramente aparece é que os grupos e classes sociais têm não só poderes político e econômico muito diferentes, mas também diferentes métodos de atuação, diferentes canais de acesso ao poder e, principalmente – algo que se procura sempre esconder – diferentes interesses. Evidentemente em um país como o Brasil, com uma abismal diferença de poder político entre as classes sociais, conseguir uma participação popular democrática – que pressuporia um mínimo de igualdade – é difícil. Essa é a principal razão da “Ilusão da Participação Popular”. Assim os debates públicos seriam apenas a ponta de um iceberg, ou seja, aquilo que não aparece é muito maior do que a parte que aparece. (VILLAÇA. 2005, p. 50)

Villaça (2005; 2012) tece duras críticas sobre como a elaboração e a aplicação dos Planos Diretores são realizadas nas cidades brasileiras. Ele aponta que sua função nada mais é que atender os interesses dominantes, se limitando a “políticas, objetivos e diretrizes gerais, ou seja, o Plano Diretor não deve ter — como lei — dispositivos auto-aplicáveis” (VILLAÇA, 2012, p. 187).

Desse modo, percebe-se que em Anápolis o Plano Diretor Participativo foi elaborado apenas como um conjunto de diagnósticos e prognósticos descritivos dos problemas do território e da cidade. A aplicabilidade daquilo que se refere aos lucros das partes interessadas — o zoneamento, o parcelamento e o uso do solo — ficam a cargo das leis complementares, estas sim aplicáveis. Como afirma Villaça (2012, p. 187) “na administração municipal brasileira, zoneamento e Plano Diretor desenvolveram-se de forma paralela e independente”.

Apoiadas em uma legalidade seletiva, obras monumentais se acumulam, fragmentando a cidade e atendendo a um imediatismo originado em intenções de lucros volumosos e em curtos prazos. Sobre esta questão, Santos (1997) respalda nosso argumento, afirmando que:

O conteúdo técnico-científico do espaço permite, em áreas cada vez menos extensas, a produção de um mesmo produto em quantidades maiores e em tempo menor, rompendo os equilíbrios preexistentes e impondo outros, do ponto de vista da quantidade e da qualidade da população, dos capitais empregados, das formas de organização, das relações sociais etc. (SANTOS 1997, p. 127).

Assim, o Estado faz o seu papel de criar as leis e aplicá-las, omitindo verdades para servir a interesses exclusivamente capitalistas, que, por sua vez, exercem seu poder apoiado pela legalidade, ou ainda, como aponta Villaça (2012, p. 278), “o que condenamos não é a falta de leis. O que condenamos é o uso dessa verdade para esconder outras verdades. É o uso ideológico dessa verdade”.

A partir dos neologismos recém-adicionados ao vocabulário político anapolino pelo novo Plano Diretor Participativo (PDP), é instituída em 29 de outubro de 2008 a Lei 3.319, denominada de Estatuto do Pedestre (EP). Entretanto, o EP não menciona a qualquer momento o PDP (2006), que, por sua vez, define no Artigo 3º a mobilidade e acessibilidade como uma de suas estratégias. No Capítulo IV do PDP, sob o título *Da Mobilidade e Acessibilidade Urbana*, são definidas as diretrizes para a melhoria da circulação em Anápolis. No Art.53, que introduz o capítulo, é descrito o seguinte:

Art. 53. A estratégia da mobilidade e da acessibilidade urbana e rural tem como objetivo geral melhorar os deslocamentos na cidade para atender as distintas necessidades da população, qualificando a circulação de pessoas e cargas e priorizando o transporte coletivo em detrimento do particular. (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2006)

No Art. 54, o Plano Diretor descreve que para implantar a estratégia de mobilidade e acessibilidade, as diretrizes foram discriminadas em quatro seções intituladas de “programas”. Citaremos a seguir o Art. 54 para compreendermos os aspectos qualitativos da circulação atual na Avenida Brasil, que serão analisados no decorrer desta dissertação.

Art. 54. [...]

I – priorizar o transporte coletivo de passageiros nos deslocamentos urbanos, racionalizando a sua operação para proporcionar condições de segurança, conforto, pontualidade e economia;

II – capacitar e hierarquizar o sistema viário com a finalidade de permitir condições adequadas e seguras de mobilidade e acesso a todas as propriedades lindeiras à malha viária.

Parágrafo único. Para a execução das diretrizes previstas neste artigo, ficam definidos os seguintes programas:

I – Programa de Estruturação Viária;

II – Programa de Intervenção Viária;

III – Programa de Acessibilidade Universal;

IV – Programa de Trânsito. (PMA, 2006)

No início da descrição dos programas, a Seção I “Do programa de Estruturação Viária” em seu artigo introdutório (56) define que “o Programa de Estruturação Viária tem por objetivo conceber uma malha viária que se constituirá no principal suporte físico da mobilidade e acessibilidade urbana” (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2006). Porém, ao lermos esta primeira seção, o que se define é a classificação das vias, semelhante aos livros acadêmicos e manuais de urbanismo, não destacando de fato, estratégias de implantação ou (re)estruturação. Abaixo, segue a citação completa deste programa definido em oito alíneas no Art. 58:

Art. 58. As vias, de acordo com os critérios estabelecidos de funcionalidade e hierarquia, classificam-se em:

I – Rodovias – são aquelas caracterizadas pelo sistema rodoviário interurbano de nível federal, estadual e municipal;

II – Vias Arteriais de 1ª Categoria – são aquelas que estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, apresentando altos níveis de fluidez de tráfego de baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo e são próprias para operação de sistemas de transporte de alta capacidade e de cargas.

III – Vias Arteriais de 2ª Categoria – são aquelas que permitem ligações intraurbanas, com média ou alta fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, apresentando restrita integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade de coletivo, segregado do tráfego geral e de cargas.

IV – Vias Coletoras – são aquelas que recebem e distribuem o tráfego local entre as vias locais e arteriais apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego acessibilidade, possibilitando sua integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral e de transporte seletivo;

V – Vias Locais – são aquelas que promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez de tráfego, alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo, podendo ter seu término em “cul de sac”, a critério do Sistema Municipal de Gestão do Planejamento – SMGP;

VI – Cicloviárias – são as vias com características geométricas e infra-estruturais próprias ao uso de bicicletas;

VII – Vias para Pedestres – são aqueles logradouros públicos com características infra-estruturais e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos aos pedestres.

VIII – Via verde – são vias implantadas entre as áreas de preservação permanente existente ao longo de cursos d’água, correntes ou dormentes e as quadras do loteamento. (PMA, 2006)

Composta por dois artigos, a seção II, intitulada *Do Programa de Intervenção Viária*, afirma, no Art. 59, que “tem por finalidade melhorar as condições de trafegabilidade da malha viária, priorizando a circulação dos pedestres em relação aos particulares, e promover a segurança, intervindo nos fatores de influência de acidentes”

(PMA, 2006). O Art. 60 descreve que este programa será composto pelos seguintes projetos:

- I – Projeto de Transporte de Cargas;
- II – Projeto Municipal de Sinalização;
- III – Projeto de Contorno do Centro da Cidade;
- IV – Projeto de Redução das Dificuldades de Deslocamentos Viários. (PMA, 2006)

Porém, a seção II é finalizada com um parágrafo único definindo que “Os projetos referentes ao Programa de Intervenção Viária serão desenvolvidos e executados pelo órgão municipal competente da Administração Pública Municipal” (PMA, 2006). Entendemos que a elaboração de projetos urbanos depende, sobretudo, do levantamento *in loco* e conhecimento das demais complexidades do território. No sentido de plano, entendemos que as definições deveriam ser orientadas às estratégias destinadas a “realizar apenas algumas partes mais importantes do projeto de cidade” (SECCHI, 2012, p. 126). E complementa ainda que o “projeto de cidade é um termo mais amplo que o de plano; compreende hipóteses e propostas que não necessariamente se configuram apenas como um plano” (SECCHI, 2012, p. 126). A análise tanto pelo aspecto do “projeto de cidade” quanto do “plano”, não se estabelece, de fato, como qualquer estratégia ou desígnio para o desenvolvimento desses projetos no sentido de uma aplicabilidade.

Essa generalidade, ao se definir estratégias aplicáveis, elimina a possibilidade de inserção do caráter empírico e condiz com uma

[...] viravolta pragmática de muitos administradores desejosos de acelerar as soluções de problemas da cidade e a realização de seus programas, confiando isso a projetos pontuais e limitados e livrando-se do plano e de suas regras. Os resultados foram decepcionantes. (SECCHI, 2012, p.127)

As limitações projetuais do PDP de Anápolis fragilizam a cidade, deixando-a a mercê da exploração desregulada do capital, inclusive reduz e gera incredibilidade da própria atuação do Poder Executivo.

Não obstante seu valor intrínseco, muitos dos mais recentes projetos urbanos têm, no melhor dos casos, o caráter de um fragmento de um discurso sobre a cidade, quando não o caráter de “exemplos exemplares” fora do tempo, propostos como são em uma época na qual a capacidade de alinhamento, que a exemplaridade deveria garantir, perdeu sentido. Nesse ínterim, apesar das óbvias diferenças nos diversos contextos, as características da cidade contemporânea tornaram-se cada vez mais evidentes: heterogeneidade e fragmentação, perda de sentido e mau funcionamento têm exigido, cada vez mais, estratégias gerais e abrangentes. (SECCHI 2012, p. 127)

No fechamento do capítulo com a Seção III e Seção IV sob os títulos *Do Programa de Acessibilidade Universal e Do Programa de Trânsito*, respectivamente, temos a limitação de um parágrafo para cada seção, que não são suficientes para definir um programa mínimo para tais complexidades. Na Seção III, o Art. 62 define que “tem por objetivo atender as técnicas brasileiras quanto à acessibilidade de pessoas com mobilidade funcional reduzida” (PMA, 2008), ou seja, mesmo não citando quais são as “técnicas brasileiras” supomos que o Artigo 62 refere-se à NBR 9050, atualizada em 2015, que na verdade define parâmetros para a elaboração de projetos no que tange a “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS 2015). Em um parágrafo único o Art. 62 se encerra afirmando que:

Para implantação do Programa de Acessibilidade Universal será elaborado um Plano de Intervenção de Acessibilidade, que será desenvolvido e executado pelo órgão municipal competente da Administração Pública Municipal (PMA, 2006)

Novamente, a lei não estabelece nenhum direcionamento para a possível equipe de profissionais responsáveis pelo Programa e pelo Plano citados. Não define também qual seria o órgão competente ou por quais profissionais este órgão deveria ser composto — caso o Executivo tivesse que criá-lo.

Por último, a Seção IV, sob o título *Do Programa de Trânsito*, no Art. 62 conclui que:

Art. 62. O Programa de Trânsito tem por objetivo tratar a malha viária no que concerne ao uso das potencialidades da engenharia de tráfego, visando sua fluidez e segurança, utilizando as tecnologias para conservação de energia, controle da qualidade ambiental e a prioridade ao transporte coletivo.
Parágrafo único. Os projetos referentes ao Programa de Trânsito serão desenvolvidos e executados pelo órgão municipal competente da Administração Pública Municipal (PMA, 2006).

O Plano Diretor Participativo (PDP) não faz nenhuma menção à criação de um Estatuto do Pedestre (EP). Na verdade, o EP vem para aumentar a quantidade de leis que reforçam um determinado discurso. Nesse caso, o da mobilidade e da acessibilidade. Ora, “no país, onde a lei é ignorada, chama-se por mais leis! Mais leis são pedidas, em vez de se denunciar o descaso para com as leis que já existem”. (VILLAÇA, 2012, p. 218). Em uma primeira análise, poderíamos supor que o EP seria uma maneira de resolver os casos omissos do PDP, entretanto, o estatuto aponta uma

série de generalidades e definições que mais soam como um discurso acerca da mobilidade e acessibilidade.

Além da convivência da prefeitura e da nossa classe dominante [...] para com a desobediência à lei, há que se considerar também as leis inúteis. São leis que não tratam de nada que precise ser cumprido. Leis de generalidades. Leis que se limitam a objetivos ou diretrizes. São leis que surgem para fingir que se está cuidando de algum problema. São leis que muito contribuem para desmoralizar a lei. (VILLAÇA 2012, p. 220)

Conforme é descrito no Artigo 1º do Estatuto do Pedestre “esta Lei estabelece os direitos e deveres dos pedestres no Município de Anápolis” (PMA, 2008). Porém, o que se manteve após esta lei foi o direcionamento do planejamento urbano para os automóveis, enquanto que as estratégias voltadas ao espaço do pedestre se tornaram cada vez mais ineficazes, à medida que as intervenções de infraestrutura se acumularam. A seguir, listamos alguns artigos do Estatuto do Pedestre que não são observados na realidade da Avenida Brasil:

Art. 2º. Todos os pedestres têm o direito à paisagem livre da intrusão visual, ao meio-ambiente saudável e ao desenvolvimento sustentável da cidade, ao direito de ir e vir, de circular livremente, a pé, com carrinhos de bebê ou em cadeiras de rodas, nas travessias de vias, passeios, calçadas e praças públicas, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza, sendo-lhes assegurada mobilidade, acessibilidade, conforto e segurança.

Art. 3º. São assegurados aos pedestres os seguintes direitos:

I – calçadas limpas, conservadas, com piso antiderrapante, em inclinação e largura adequadas à circulação e mobilidade, livres e desimpedidas de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares;

II – refúgios de proteção nas paradas de ônibus, de tamanho proporcional ao passeio e calçada, nos pontos de travessia de vias, arteriais e coletoras, com mão dupla e sem canteiro central; [...]

Art. 6º. É assegurado às pessoas com deficiência o direito à inclusão social, entendido para fins desta Lei como a garantia à acessibilidade, mobilidade e a eliminação das barreiras arquitetônicas que criam constrangimentos à circulação e mobilidade das mesmas. (PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, 2008)

Ao caminharmos pela Avenida Brasil, fica evidente que a produção do espaço é feita para atender os interesses do capital (figura 27). O pedestre tem de ceder o seu espaço aos carros, vendo-se, assim, cada vez mais sitiado. Em eventuais situações, o motorista pode se converter em pedestre, entretanto, o pedestre que não possui recursos para adquirir um automóvel, continuará como pedestre, inclusive nos trajetos em que utiliza o transporte público.

Figura 27 - Mulher com carrinho de bebê disputando o passeio público com os carros em área comercial da Avenida Brasil Sul



Fonte: Arquivo do autor

As leis são transformadas em objeto virtual e estão distantes de atender o interesse coletivo, sendo assim, apropriadas pelas classes dominantes, como o principal meio de conduzir os desígnios da lucrativa exploração das desigualdades urbanas. Sobre o domínio da classe dominante, Villaça (2012, p. 223-224) aponta que “é ela quem domina a fiscalização, o cumprimento e o descumprimento das leis; a tal ponto, que ela patrocina a lei, mas, ao mesmo tempo, patrocina as formas de “contorná-la” sempre que lhe convém”.

Obras concluídas — como a trincheira nomeada de viaduto Nelson Mandela —, e obras em andamento⁸ ignoram as complexidades da circulação de pessoas e mercadorias no espaço intraurbano que a Avenida Brasil possui. Inevitavelmente, isso nos leva a crer que o planejamento urbano municipal em Anápolis, além de ser conduzido pelo capital privado, é feito às cegas. Além disso, também é insensível à presença dos pedestres nos espaços de circulação, priorizando os veículos motorizados, e mantendo-se muito distante de uma reflexão que considere os mais diversos aspectos da sociedade que deve ser atendida.

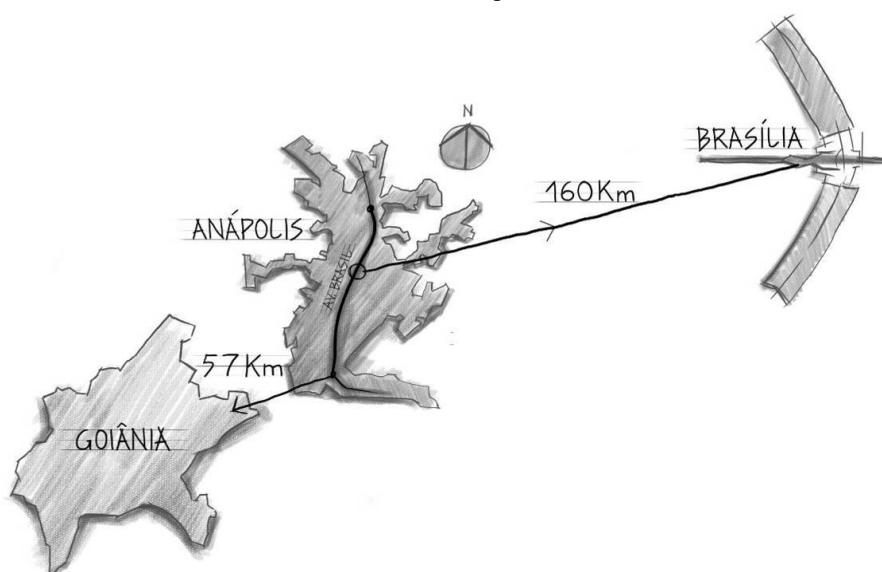
⁸ Viaduto estaiado que elevará um trecho da Avenida Brasil sobre as avenidas Amâzílio Lino e Goiás, e Rua Barão do Rio Branco, iniciado no final de 2015 com a promessa de resolver o problemático fluxo de veículos particulares e da circulação do transporte coletivo.

Para o ano de 2015, estão em andamento: a revisão do Plano Diretor; o Plano de Mobilidade; e as obras dos corredores de ônibus e dos novos viadutos na Avenida Brasil. A revisão do Plano Diretor Participativo vem com a proposta de atualizar o PDP de 2006, colocando-o em consonância com as transformações que ocorreram em Anápolis nestes nove anos. O Plano de Mobilidade está conectado às obras dos corredores de ônibus e aos viadutos que serão construídos na Avenida Brasil. A promessa do projeto é agilizar o transporte público em Anápolis, criando uma conexão entre corredores de ônibus exclusivos, preferenciais e ciclovias. Segundo as propagandas anunciadas, a obra contará com um orçamento de mais de R\$ 74 milhões e será “a maior obra da história de Anápolis”.

2.3. Industrialização e técnica reproduzidas na paisagem

A cidade de Anápolis, ao considerarmos sua localização geográfica, é um importante ponto nodal no eixo Goiânia-Anápolis-Brasília (figura 26). Fato esse que a coloca em posição de destaque no cenário econômico, tanto do próprio Centro Oeste quanto a nível nacional. Isso se deve, sobretudo, ao seu Distrito Agro Industrial de Anápolis (DAIA), que atualmente é um dos grandes polos geradores de riquezas do estado de Goiás.

Figura 28 - Anápolis na escala regional como importante ponto nodal no eixo Goiânia-Anápolis-Brasília



Fonte: Croqui do autor baseado em dados do Plano Diretor de Anápolis

Nesse contexto, Anápolis se torna um objeto lucrativo, o que faz com que empresários e políticos se aliem para buscar investidores que queiram implantar suas indústrias em Anápolis. Paralelo à alavancada econômica do DAIA a partir da década de 1990, com os laboratórios farmacêuticos, surge o Porto Seco e o projeto da Plataforma Logística Multimodal, que colocam Anápolis em uma posição estratégica como estação aduaneira. Segundo Luz:

Os incentivos fiscais, aliados a própria descentralização da produção nacional, promoveram a diversificação da estrutura do DAIA, os ramos da construção e farmacêutico passaram a ocupar um espaço cada vez maior no distrito e, a partir da década de 1990, se consolidou um pólo farmacêutico especializado na produção de medicamentos genéricos de projeção nacional. (LUZ, 2009, p. 250)

A dinâmica da Avenida Brasil articula entre as escalas regional e local, incluindo sua importância na circulação econômica de Anápolis. Corrêa (2013, p. 42) explica que “o conceito de escala espacial emerge da consciência da dimensão variável, no espaço, da ação humana, e é útil para compor a inteligibilidade dessa ação”. Hoje, a estrutura da Estação Aduaneira Interior (EADI), em conjunto com o Porto Seco e a Plataforma Logística Multimodal, coloca Anápolis à frente de outros centros de logística de armazenamento e distribuição de mercadorias para o mercado nacional e internacional. Pois, como afirma Santos, “hoje, uma cidade pode não manter intercâmbio importante com sua vizinha imediata e, no entanto, manter relações intensas com outras muito distantes, mesmo fora de seu país” (2014, p. 55).

De acordo com levantamento feito por Castro (2004), as tarifas relacionadas à logística de distribuição feita em Anápolis possui um custo aproximadamente 30% menor do que as taxas cobradas em outros portos brasileiros. Além das vantagens com relação aos prazos de liberação de documentos — 24 horas em Anápolis, enquanto em outras estações ferroviárias e aeroviárias o prazo é de até oito dias —, e incentivos de Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS). A infraestrutura do complexo aduaneiro possui ampla área de armazém para contêineres, silos para estocagem de grãos com capacidade de 60.000t, três ramais ferroviários, escritórios para departamentos de órgãos federais, locais para atendimento e estadia de caminhoneiros — entre outros equipamentos que garantem uma prestação de serviço técnica de racionalização do processo logístico. Harvey (2005) comenta que Marx elucida esta questão ao dizer que a racionalização dos transportes possibilita comprimir o espaço,

reduz o tempo gasto na circulação das matérias primas e mercadorias, o que possibilita uma aceleração na expansão do capital.

David Harvey, ainda com base nas teorias de Marx nos explica que:

O custo do transporte “é importante à medida que a expansão do mercado e a trocabilidade do produto se conectam a isso” (MARX, 1973: 534). Os preços, tanto das matérias primas como dos bens acabados, são sensíveis aos custos do transporte, e a capacidade de coletar as matérias primas em lugares distantes e de enviar os produtos acabados a mercados distantes é, evidentemente, afetada por esses custos. Os custos de circulação “podem ser reduzidos pelo transporte aperfeiçoado, mais barato e mais rápido” (MARX, 1967, vol.2: 142). Do ponto de vista da produção enquanto totalidade, “a redução dos custos da circulação real (no espaço) faz parte do desenvolvimento das forças de produção pelo capital” (MARX, 1973: 533-4).
(HARVEY, 2005, p. 47, grifos do autor)

Assim, são compreensíveis as transformações na estrutura viária da Avenida Brasil, pois entra em questão a importância da velocidade da circulação da mão de obra que produz e que também consome. Esse panorama de dinamização da circulação na escala regional explica as intervenções programadas para a Avenida Brasil a partir de 2015. A técnica aplicada garante a eficiência racionalizada entre os fixos e os fluxos. Santos (2014, p. 86) explica que “os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens” e “os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”. Villaça (2001, p. 20), sobre o espaço regional, complementa, afirmando que “a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral — eventualmente até da mercadoria força de trabalho”. Posto isso, devemos compreender a Avenida Brasil como principal vetor da circulação em Anápolis, com capacidade de conduzir além da mão de obra, diversos produtos industrializados e agrícolas, com a mesma lógica racionalizada aplicada no interior da plataforma logística.

A capacidade viária da Avenida Brasil a transformou em um importante condutor de mercadorias leves e pesadas na escala nacional. Com isso, tornou-se também um suporte de serviços especializados e conectados a toda uma cadeia produtiva, sobretudo no setor terciário, que agrega as atividades de comércio e serviço. Entre as atividades ligadas ao setor terciário que mais se desenvolveram em Anápolis, Luz (2001), destaca o segmento atacadista: “a especialização e modernização do setor comercial provocada pela ampliação da oferta de produtos industrializados, exige a

inovação do sistema de armazenagem e distribuição, funções que são exercidas pelo setor comercial atacadista”. (LUZ, 2001, p. 71). Nesse panorama, a Avenida Brasil se destaca de outras vias de Anápolis em razão da sua capacidade de permissões de Uso do Solo e índices de incomodidade, segundo dados da Diretoria do Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Anápolis (2015).

Como um laboratório para observarmos as complexidades e conflitos da circulação, paisagem e demais relações do habitar nas cidades contemporâneas, a Avenida Brasil em Anápolis se articula em escalas que possuem suas dinâmicas próprias, e que possibilita a realização de leituras que conduzem para análises específicas de cada espaço em produção. A síntese das análises é o que possibilitará a elaboração do projeto urbano em suas diversas especialidades.

Sposito (2013) afirma que “nada pode ser explicado apenas numa escala”, e complementa, ao dizer que “em vez de explicar o local pelo local ou circunscrito às escalas de pequena abrangência espacial, o que haveria de novo seria a constatação de que é preciso olhar o regional, o nacional ou global para se entender o local” (Sposito, 2013, p. 130). Desse modo, foram apresentadas, inicialmente, as dinâmicas da Avenida Brasil na escala regional e sua importância para o deslocamento do capital como informação e como mercadoria.

A partir dessa perspectiva, a escala do indivíduo em movimento não coincide, necessariamente, com a escala da cidade, tampouco se pode compreender, simplesmente, a cidade como a somatória das escolhas escalares dos indivíduos, porque a essência delas está no conflito e não na aliança entre ações ou confluindo para a idéia de unidade. (SPOSITO, 2013, p. 139)

Conforme definição do Plano Diretor (2006) a Avenida Brasil é uma via arterial de 1ª Categoria, definida assim por sua estrutura longitudinal capaz de conectar as extremidades norte e sul da cidade. Suas características possibilitam agregar funções que são consideradas de grande impacto ao uso e ocupação do solo, além, também, do interesse imobiliário.

Os estudos desenvolvidos nesta pesquisa objetivam a escala local e a relação entre pedestres e os conflitos com a mobilidade no espaço intraurbano. Que segundo Villaça (2001) é,

[...] estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano

das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. (VILLAÇA, 2001, p. 20)

O processo de transformação da BR-14 em Avenida Brasil criou condições favoráveis a uma circulação que atenderia as dinâmicas de produção e consumo de uma cidade como Anápolis, que a partir de 1976, com a inauguração do (DAIA), iniciou seu processo de consolidação como polo industrial, e, posteriormente, como polo aduaneiro.

Ao se debater o planejamento urbano, devemos compreender as diversidades que a cidade apresenta, pois, ao longo do tempo, ela assume características distintas. Secchi (2012) esclarece que “o projeto da cidade contemporânea tem um horizonte muito mais vasto que o da cidade moderna, [...] rejeita a unificação, a codificação, a redução formal e linguística, a generalidade” (SECCHI, 2012, p. 154), e complementa, afirmando que:

Dispersão, fragmentação, heterogeneidade, mescla de pessoas e diversificação de atividades, aproximação paratática e anacronismo de objetos, de sujeitos, de suas atividades e temporalidades, fazem com que territórios e cidades contemporâneas não possam ser enfrentados com projetos que alcancem em cada ponto um mesmo nível de definição. (SECCHI, 2012, p. 155)

E, à medida que “temas, escalas e técnicas continuam, no projeto contemporâneo, a cruzar-se e atravessar, seguindo lógicas próprias” (SECCHI, 2012, p. 154), cabe ao urbanista se posicionar diante das diversidades, lançando uma compreensão sobre as conexões entre as escalas, antes de correr o risco de adotar como partido para análise ou projeto, informações incompletas sobre as consequências das diversas intervenções humanas. Venturi (2003) afirma que “a análise de uma das variáveis arquitetônicas isolada das outras é uma atividade científica e humanística respeitável, desde que depois de tudo volte a ser sintetizado no projeto” (VENTURI, 2003, p. 27).

No caso da paisagem e da mobilidade, é a partir da vivência na escala intraurbana que podemos entender as desigualdades que recaem sobre o pedestre ao caminhar ou se locomover utilizando o transporte público ou bicicleta.

De fato, à medida que as obras e decisões relacionadas aos modos de circulação na Avenida Brasil são executadas sob projetos que tomaram como partido as dimensões e a velocidade do automóvel, evidentemente, as consequências serão: a perda de qualidade do espaço intraurbano, da paisagem e, não menos importante, dos pedestres. Cabe ressaltar, segundo Duarte (2006, p. 18), “que a poluição do tráfego

motorizado é produzida ao nível do solo diretamente em áreas densamente habitadas o que agrava os impactos sobre motoristas e principalmente, sobre os pedestres”. As obras recentes em Anápolis são pautadas em argumentos sobre agilidade no fluxo viário (leia-se: mais espaço para a velocidade dos carros), e redução nos congestionamentos (causados pelo excesso dos automóveis individuais). Sobre esta questão Duarte também afirma que:

Os congestionamentos, ao reduzirem a velocidade do tráfego, ocasionam o aumento da emissão de poluentes. Os automóveis particulares são apontados como os principais responsáveis pelos congestionamentos, já que um ônibus, transportando de 30 a 40 vezes mais passageiros que um carro, ocupa um espaço viário apenas três vezes maior. Os estudos divulgados pelo Banco Mundial mostram ainda que uma redução de 20 para 10 km/h na velocidade do tráfego urbano equivale a um aumento de 40% na emissão de CO₂. (DUARTE, 2006, p. 19)

Inseridas nessa lógica, as atividades e espaços públicos distribuídos ao longo da Avenida Brasil são: a) voltados diretamente para os carros, como os serviços de oficinas, comércio de peças, postos de combustíveis e concessionárias; b) tiram dos espaços dos pedestres para garantirem a permanência temporária ou constante dos carros, tais como os comércios varejistas e estabelecimentos de farmácias, ferragistas, depósitos de materiais de construção, padarias, restaurantes, bancos, prefeitura, Câmara dos Vereadores, entre outros.

Assim, ao analisarmos as intervenções viárias como o Viaduto Nelson Mandela, podemos dizer que ele segue uma lógica institucionalizada baseada no carro como módulo de projeto para as dimensões urbanas, em que vemos os planejadores priorizando sua velocidade e seu deslocamento em detrimento de uma cidade saudável e economicamente viável em longo prazo.

A paisagem urbana só existe a partir da relação espaço/homem, portanto, é uma relação dialética, tanto no aspecto da produção quanto no do consumo do espaço urbano. Como nos explica Santos (2012, p. 53), “o seu traço mais comum é ser a combinação de objetos naturais e de objetos fabricados, isto é, objetos sociais, e ser o resultado da acumulação da atividade de muitas gerações”.

Em consequência do processo de industrialização, é instalada no DAIA uma estação aduaneira, juntamente com o início da plataforma logística multimodal, administrada pela empresa privada Porto Seco (LUZ, 2009) — que é parte de um conjunto de equipamentos voltados para estruturar o escoamento de mercadorias para outras regiões nacionais e internacionais.

No final da década de 1990 e início do século XXI, outros segmentos industriais são atraídos para Anápolis. Cabe citar aqui o que foi considerado na época como um marco no progresso industrial anapolino: a instalação, em 2007, da Hyundai CAO A Montadora de Veículos S/A. Neste panorama de modernidade, os setores de comércio e serviços se fortaleceram, e novos empreendimentos foram se instalando em Anápolis para atender a demanda do crescimento populacional.

Em 2014, é inaugurado o trecho Palmas/TO a Anápolis/GO da Ferrovia Norte Sul, que é parte do projeto logístico de escoamento de mercadorias, aliado ao Porto Seco Centro-Oeste. Parte do trecho da Ferrovia Norte Sul passa por um túnel construído abaixo da Avenida Brasil Sul, na altura do Kartódromo Internacional.

À medida que o processo de industrialização é ampliado e atrai investidores, além de fluxos migratórios, a paisagem se transforma, pois são agregados a ela novos usos, substituindo aqueles que se tornaram ultrapassados ou inúteis para o contexto. Na parte sul da Avenida Brasil, a paisagem vem se transformando com mais intensidade que a parte norte, devido à proximidade com o DAIA. Deste modo, serviços como hotéis e restaurantes são instalados para atender às novas demandas geradas com a expansão da indústria. Entretanto, seria fundamental para a cidade que a revisão do Plano Diretor, prevista para 2015, ampliasse as suas considerações sobre a Avenida Brasil, mas não apenas relacionadas ao zoneamento e uso do solo. O texto do caderno do Plano Diretor Participativo de 2006, no artigo 131, cita a Avenida Brasil apenas como área de interesse econômico. Não há nenhum outro apontamento ou diretrizes que seriam de suma relevância, tendo em vista a importância da via em outros contextos e escalas.

No aspecto do planejamento urbano, como afirma Santos, “o retardo da urbanização nos países do “Sul” é seguido por uma verdadeira revolução urbana” (2014, p. 46). Nesse aspecto, em Anápolis, vemos uma redução cada vez maior dos espaços livres públicos — importantes para criar condições para um plano de mobilidade que se proponha a criar ciclovias, aliada aos corredores de ônibus —, para dar lugar a grandes infraestruturas de aço e concreto armado, direcionadas para o carro. Novamente, vemos um planejamento baseado em levantamentos virtuais para atender interesses específicos dos financiadores políticos, esquecendo que a insolação de Anápolis precisa ser amenizada para que as ciclovias e calçadas sejam transitadas por pessoas. Santos enfatiza que:

As mudanças são quantitativas, mas também qualitativas. Se até mesmo nos inícios dos tempos modernos as cidades ainda contavam com jardins, isso vai se tornando mais raro: o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva, crescentemente encobertos pelas obras dos homens. A paisagem cultural substitui a paisagem natural e os artefatos tomam, sobre a superfície da terra, um lugar cada vez mais amplo (SANTOS, 2014, p. 46).

Os aparatos tecnicistas, com a construção de viadutos e trincheiras, tomam conta da paisagem atual da Avenida Brasil (figura 29), fragmentando-a e destruindo espaços com potenciais de qualidade. A ausência de um projeto urbano holístico recai tanto sobre aplicação dos recursos financeiros quanto na estimativa de ganho qualitativo em longo prazo. O que dificulta uma noção real da necessidade de obras que supostamente resolveriam problemas imediatos. Como afirma Lefebvre (2001, p. 12):

A própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos *produtos*. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e dinheiro).

Figura 29 - Obras recentes do novo viaduto e da nova Câmara Municipal na Avenida Brasil



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal.

Segundo Souza (2013, p. 148, grifos do autor):

Considerar as sociedades e seus espaços a partir de uma “visão de sobrevôo” implica analisá-los “do alto” e “à distância”. Pois bem: o que significa, de um ponto de vista político, examinar os homens e os grupos sociais exclusiva ou quase exclusivamente “de longe”, “à distância” – vale dizer, “sem adentrar as suas casas, sem mergulhar em seu cotidiano, sem sentir os odores da pobreza, sem ouvir os sons do desespero ou os gritos de libertação” (SOUZA, 2007, p. 104)

Apoiado nas intervenções que foram executadas na Avenida Brasil e nas que estão por vir, o discurso político promove uma cidade que não é percebida ao vivenciarmos a paisagem urbana. Afinal, “a percepção desse grande espaço torna-se, então, fragmentária, enquanto o espaço circundante só explica uma parcela de sua existência” (SANTOS, 2012, p. 28). E, à medida que essas intervenções se acumulam no espaço e no tempo, o capital, por intermédio da mídia, transforma os desejos, as necessidades pessoais, e o senso crítico da sociedade sobre o espaço urbano se dilui.

3 OS ELEMENTOS DA PAISAGEM AO LONGO DA AVENIDA BRASIL: REGISTROS E INTERPRETAÇÕES

3.1. Explicações Metodológicas

Para realizar o processo de análise da Avenida Brasil, partimos da compreensão do seu papel como um fundamental eixo de circulação para Anápolis. A cidade, ao mesmo tempo tradicional e contemporânea, possui características que a situam na economia global, a partir de equipamentos do capitalismo industrial. Buscando um entendimento mais claro sobre a condição contemporânea de Anápolis e de sua principal Avenida, reconstruímos, com levantamento documental, o seu início como rodovia até a sua consolidação como principal vetor de circulação de pessoas e mercadorias — resultante de processos econômicos, sociais, culturais e, sobretudo, históricos.

Parte das análises possui um caráter empírico apoiado em metodologias consolidadas de Lynch (1997), Cullen (2009) e Panerai (2006), pois assim, como explica Del Rio (1990, p. 67), “como em qualquer campo do conhecimento, teorias levam a análises e conclusões específicas que, geralmente, só nos mostram certos ângulos da realidade”. Os estudos de Panerai (2006) servem de base teórica para sustentar as análises contidas nessa dissertação. Entretanto, devemos considerar que, *Análise Urbana*, de Panerai (2006), originalmente publicado em 1999, é uma atualização dos estudos de Gordon Cullen (*Paisagem Urbana*) e de Kevin Lynch (*A Imagem da Cidade*), ambos desenvolvidos e publicados entre as décadas de 1960 e 1970. Tais obras, apesar de abrangentes e aplicáveis para qualquer cidade de um modo geral, possuem particularidades com suas cidades de origem, na Europa e Estados Unidos — logo, carecem de algumas adaptações quando as aproximamos da escala do espaço intraurbano.

Para tanto, serão adotadas as indicações de Del Rio (1990), que propõem, a partir de Cullen, Lynch, Panerai, Rossi, entre outros, a sua “proposta metodológica” (DEL RIO, 1990, p. 67). Assim, o que pretendemos é estabelecer uma leitura da paisagem e do desenho urbano da Avenida Brasil, apresentando continuidade a esses estudos, atualizando e reforçando sua aplicabilidade teórica e prática na leitura, análise e crítica da paisagem e desenho urbano na cidade contemporânea.

Evidentemente, seria um equívoco considerar única e inequívoca qualquer das teorias existentes como, aliás, quer grande número de seus autores. Como em qualquer campo do conhecimento, teorias levam a análises e conclusões específicas que, geralmente, só nos mostram certos ângulos da realidade. Nunca teremos, é verdade, uma teoria suficientemente holística para nos permitir uma compreensão completa do urbano (DEL RIO, 1990, p. 67).

Mesmo que cada metodologia aplicada tenha suas particularidades, o ponto em comum entre elas é a presença física no espaço urbano, e a vivência da paisagem urbana. É importante ressaltarmos que as metodologias desenvolvidas pelos autores aqui adotados devem passar pelo processo de adaptação para cada cidade. Duarte (2008) alerta que novas pesquisas falham em tentam aplicar literalmente todos os pontos apresentados pelos autores clássicos, e ressalta que “os elementos estruturais não são dados a priori, e sim resultantes da vivência urbana” (DUARTE, 2008, p. 175). Panerai complementa afirmando que:

Os instrumentos de análise têm de ser suficientemente genéricos para que possam ser aplicados a qualquer cidade; em suma, eles servem para começar a observar as cidades e nelas reconhecer algumas lógicas recorrentes. Com efeito, um dos aspectos fascinantes do estudo das cidades é que, apesar de suas diferenças e da identidade própria a cada uma delas, em todas podem ser encontrados os mesmos tipos de fenômenos urbanos. Contradição aparente ou, antes, leitura dialética que oscila sem cessar entre o universal e o particular, a regra e a exceção, a repetição e a singularidade. (PANERAI, 2006, p. 53)

Deste modo, as metodologias originais nos apresentam as bases estruturantes para prosseguirmos com as leituras e análises, adaptando-as conforme as particularidades de cada paisagem. Essa adaptação só é possível a partir da atuação física no espaço estudado.

As novas tecnologias de georeferenciamento e mapeamento digital, por exemplo, são hoje apoios de suma importância para os estudos urbanos. Entretanto, esses meios devem complementar a pesquisa de campo, e não servirem apenas como uma substituição da vivência do espaço urbano. Para uma contribuição e difusão significativa das análises e pesquisas científicas sobre a paisagem urbana, deve-se observar que “é a análise da paisagem produzida, o nosso mais importante trabalho: não é só propor novas paisagens, mas é criticar as paisagens, tal como elas são” (SERPA, 2010, p. 132). Assim, as pesquisas sobre a paisagem devem se situar em um campo interdisciplinar, que ampare as complexidades da cidade contemporânea.

Pode-se construir essa crítica a partir da paisagem como artefato e como sistema, já que a paisagem é, evidentemente, uma produção humana, caracterizando-se como um conjunto de elementos/objetos interligados. Pode-se também elaborar uma crítica da paisagem contemporânea a partir da ideia de paisagem como riqueza, visto existirem paisagens que podem melhor favorecer a produção de riquezas, como ideologia, pois a paisagem sempre exprime e condiciona um conjunto de crenças e idéias, transmitindo “ideologia (s)”, e como história, já que a paisagem cristaliza momentos e períodos históricos em seus processos de constituição (e transformação) (SERPA, 2010, p. 132).

As reflexões teóricas e leituras apresentadas nos capítulos anteriores construíram as definições da paisagem como parcela visível da produção do espaço urbano contemporâneo na Avenida Brasil em Anápolis, incluindo: as interações conflituosas entre a escala do pedestre e a cidade produzida para o carro; a evolução histórica do processo de urbanização na Avenida Brasil e sua progressiva importância como eixo estruturante da cidade; e a influência capitalista sobre a legislação e o desenho urbano.

Após as fundamentações teóricas e conceituais, são apresentadas as análises gráficas e os registros fotográficos que respaldam os levantamentos em campo, e apresentam uma das possíveis interpretações da Avenida Brasil sob a ótica do urbanismo. Esse estudo encerra com uma análise entre a Anápolis percebida no discurso do *marketing* urbano e a cidade vivenciada pelo pedestre.

Como observa Del Rio (1990), as representações e análises visuais da percepção aplicadas ao desenho urbano surgiram a partir do contexto de mudanças disciplinares ocorridos entre as décadas de 1950 e 1960, como afirma Duarte (2008, p. 176) “por meio de representação compreende-se um objeto sem ele estar presente”. Entretanto, essas metodologias de forma alguma se esgotaram em relação às cidades do século XXI. Pelo contrário, se atualizaram à medida que as pesquisas acadêmicas demonstraram sua eficácia ao propor acréscimos e alternativas para a identificação de elementos particulares de certas paisagens. Partindo desse pressuposto, a metodologia aplicada na dissertação se iniciou a partir de três levantamentos realizados simultaneamente: o levantamento histórico documental, o levantamento legal e o levantamento *in loco*.

O levantamento documental consistiu em pesquisar fontes como jornais, mapas e outros documentos no museu histórico de Anápolis, com o intuito de reconstruir a paisagem do processo de formação da Avenida Brasil e seu contexto na cidade, sobretudo a partir da década de 1960. Esta etapa foi fundamental para se compreender o

papel desse eixo viário no desenho urbano de Anápolis, além de sua influência no desenvolvimento econômico e social.

O levantamento legal focou principalmente nos Planos Diretores e leis complementares que direcionaram — ou ao menos tiveram a intenção de regular —, a forma e o desenho urbano de Anápolis. Esse levantamento também buscou decretos e outras leis que tratavam de desapropriações. Obras tanto realizadas como não realizadas, e demais intervenções que demonstraram a capacidade da Avenida Brasil de ser um importante suporte das mais diversas dinâmicas territoriais da cidade a serviço dos interesses capitalistas e políticos, abrangendo as escalas regional e local.

O levantamento *in loco*, por sua vez, foi de suma importância para conectar os levantamentos anteriores à percepção do espaço urbano na prática e na vivência dos conflitos da paisagem. Del Rio (1990, p. 92) explica que “o estudo da percepção ambiental interessa-nos enquanto compreensão das unidades selecionadas para compor a experiência visual”. A experiência prática consistiu em circular constantemente na Avenida Brasil a pé ou usando exclusivamente o transporte coletivo como meio motorizado de locomoção. A partir dessa fase da pesquisa, foi possível descrever as dificuldades encontradas pelo pedestre com relação à produção da paisagem e do desenho urbano na Avenida Brasil.

Para o Desenho Urbano, os objetivos principais destes estudos se tornam claros: a identificação de imagens públicas e da memória coletiva. A partir do estudo do que os usuários percebem, como e com que intensidade pode-se montar diretrizes para a organização físico ambiental. [...] A compreensão da linguagem é determinante na percepção da realidade. (DEL RIO, 1990, p. 92)

Essa forma de pesquisa, em parte empírica, é fundamental para se compreender a relação entre as escalas de produção da cidade e sua influência nos projetos urbanos. Os levantamentos originaram as representações gráficas, como forma de materializar o desenho urbano e a paisagem. Del Rio afirma que:

[...] o Homem se comunica através de um processo cognitivo, que é a construção do sentido em nossas mentes. Este processo possui fases distintas: percepção (campo sensorial), seleção (campo da memória) e atribuição de significados (campo do raciocínio), num curso que leva a dois fins precisos, ou seja, ação e memorização. (DEL RIO, 1990, p. 92)

Del Rio (1990) deixa claro que a pesquisa *in loco* é um instrumento de grande importância ao urbanista, seja no campo das formulações teóricas ou no das aplicações práticas no projeto. Principalmente quando as análises da paisagem e do espaço urbano

partem do ponto de vista da pessoa que vivencia diretamente os conflitos da cidade, no caso dos estudos aqui apresentados: o pedestre e o usuário do transporte público.

Panerai (2006) reforça o argumento de outros estudiosos contemporâneos que consideram a cidade como uma obra em constante construção e reconstrução, além de também recusar a ideia de cidade como um elemento estático ou congelado no tempo. Desse modo, as leituras e análises desenvolvidas tendo a Avenida Brasil como objeto de estudo, revelam que Anápolis é uma cidade média. No entanto, necessita compreender tanto o seu *status* de cidade contemporânea quanto saber qual a escala utilizar para ser projetada nos próximos anos.

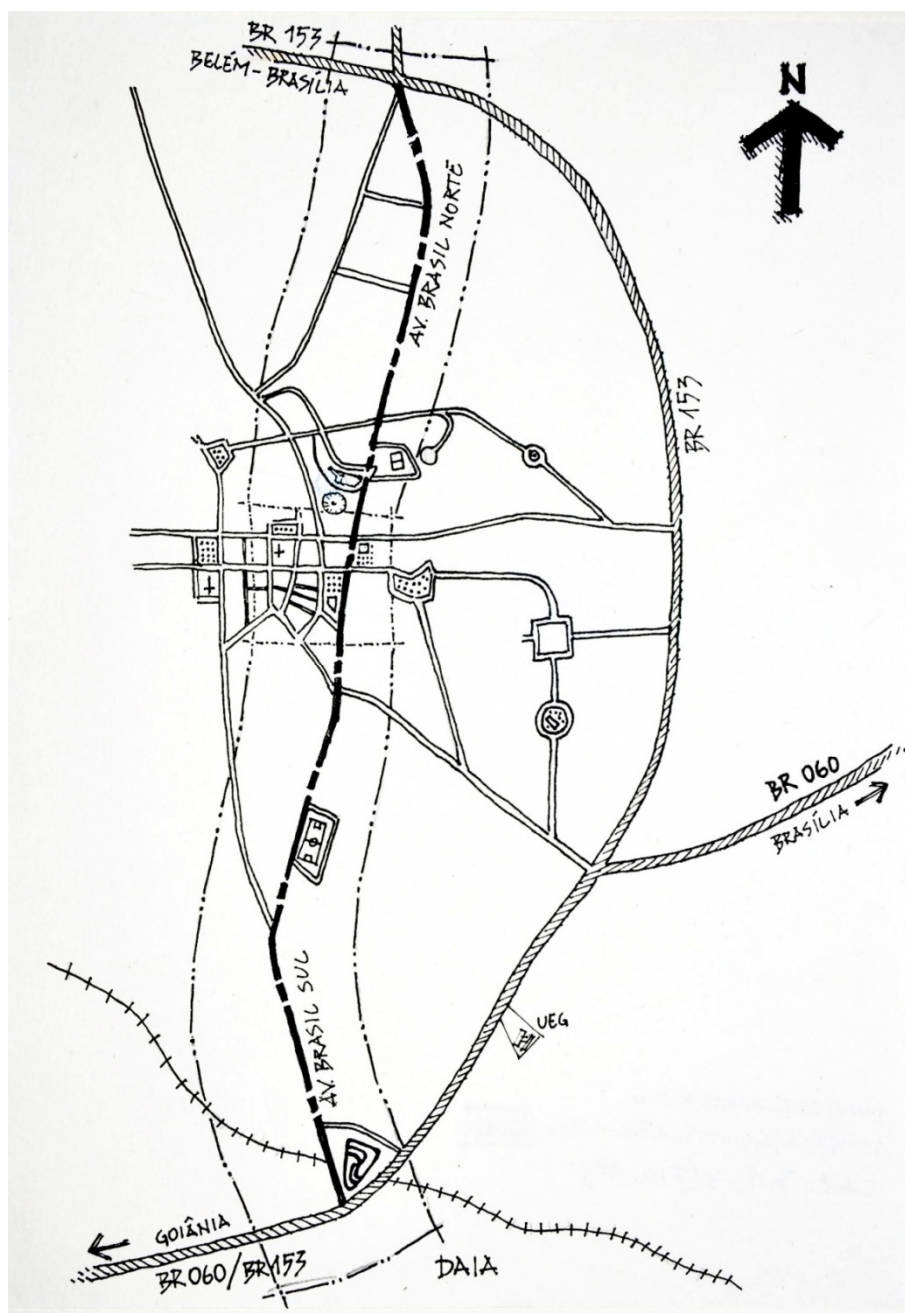
3.2. Avenida Brasil por partes: os elementos da forma urbana

As pesquisas realizadas em diferentes campos disciplinares sobre a Avenida Brasil complementam suas diferentes configurações, usos e ocupações ao longo de seu eixo. Luz (2001), por questões metodológicas, divide a Avenida Brasil em cinco partes, apresentando as categorias de uso e ocupação do solo, sobretudo, relacionadas ao comércio e serviços especializados. Com relação aos segmentos encontrados na Avenida Brasil, Sabino e Luz (2012, p. 121) destacam que:

Na área do eixo da Avenida Brasil Norte e Sul os estudos preliminares demonstraram que a mesma se segmenta em, pelo menos, cinco partes, considerando o sentido sul/norte. O primeiro e quinto segmento são semelhantes, além das oficinas e postos de combustível, concentram atacadistas que saíram da área central, (LUZ, 2001). O segundo segmento se destaca pela especialização atividades, com a presença das concessionárias de automóveis e o condomínio Sunflower, entre outros elementos. O terceiro segmento, nosso foco principal de análise, corresponde à área adjacente ao centro e que margeia esse setor, nesta parte da avenida encontramos uma diversificação maior de atividades e serviços, por exemplo, supermercados, estádio, hospital, banco, lotéricas, órgãos públicos (Prefeitura, Fórum e Câmara Municipal), shopping, rodoviária, além de diversas atividades comerciais centrais e periféricas. Por fim, o quarto segmento, destaca-se pela polarização do Hospital de Urgência de Anápolis e do Centro Universitário da UniEvangélica.

Para esta pesquisa, objetivando apresentar os aspectos do desenho urbano, a Avenida Brasil será apresentada e analisada a partir de três partes, conforme demonstrado na figura 30.

Figura 30 - Avenida Brasil seccionada em três partes.



O objetivo da divisão foi analisar as características do tecido urbano e elementos da paisagem na Avenida Brasil partindo de três partes ou seções, sendo: Eixo Norte; Eixo Sul e Eixo Central.

Fonte: Croqui do autor com base em levantamentos e imagem de satélite disponibilizada pelo aplicativo do Google Earth.

De norte a sul do eixo Avenida Brasil, as ocupações urbanas modificaram o desenho urbano conforme mudavam as dinâmicas econômicas e sociais em Anápolis. Como observa Panerai (2006, p. 13):

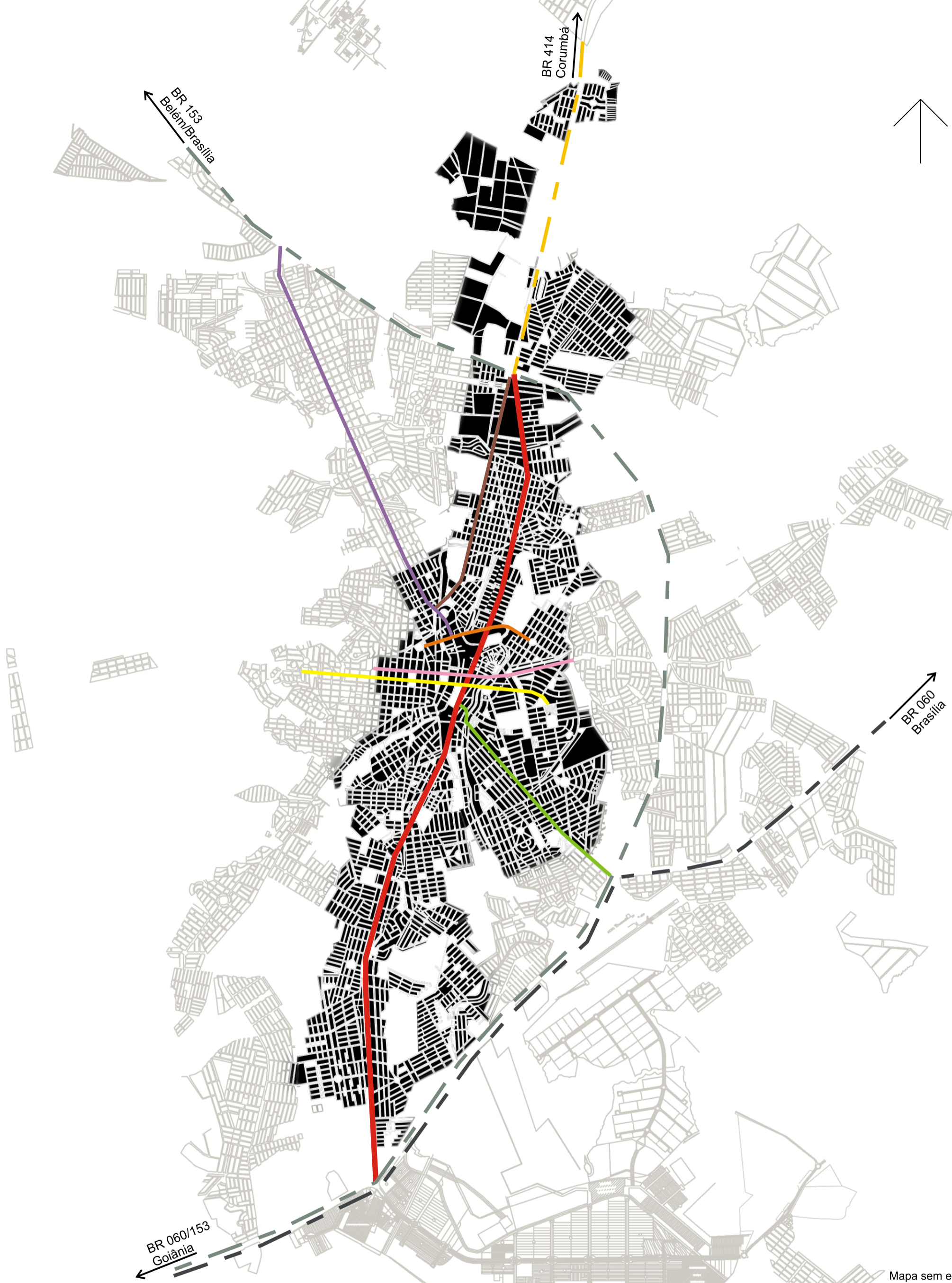
Ao longo do século XX, constata-se nas cidades uma inversão da relação entre o centro antigo e sua periferia, esta última passando a representar, em superfície e população, a parcela maior da aglomeração. Tal inversão ocorre não apenas nas grandes metrópoles e nas capitais, mas alcança também cidades menores.

Anápolis acumula em seu tecido as marcas das urbanizações de um passado que ainda influencia seu desenho urbano e paisagem contemporânea. Entretanto, a visão de conjunto sobre o tecido muitas vezes só é percebida pelas análises. As complexidades aumentam conforme o capital determina as transformações nas relações de produção e consumo. Além disso, “a evolução dos modos de vida urbana engendra um consumo expressivo de espaços” (PANERAI, 2006, p. 13), e, com isso, a lógica de produção capitalista do espaço urbano, à medida que as técnicas se modernizam, busca racionalizar cada vez mais o espaço da cidade para potencializar o lucro.

A forma urbana da Avenida Brasil, em seu processo inicial a partir da década de 1940, possuía funções menos complexas em relação aos modos de circulação e o domínio sobre a natureza. Progressivamente, a avenida se transformou conforme os processos de modernização passaram a reconfigurar o território. Panerai (2006, p. 55) esclarece que “ao revelar os pontos fixos de transformações anteriores, o estudo do crescimento permite determinar aquelas lógicas inscritas profundamente no território que esclarecem as razões de ser do assentamento atual”. Atualmente, a cidade de Anápolis como um todo se apresenta formalmente como um território heterogêneo e multifuncional em várias escalas. Sobre a configuração urbana contemporânea, Panerai (2006, p. 13-14) explica que:

[...] a cidade, outrora compacta, inclui hoje grandes zonas não construídas: áreas naturais, plataformas logísticas, setores de estocagem, terrenos baldios. Ela vai ficando abarrotada com uma heterogênea massa construída, na qual ocorrem rupturas de escala impressionantes: um trevo viário ocupa a mesma área que uma cidadezinha antiga. A amplitude do fenômeno é geral, a cidade contemporânea parece se diluir no território, suscitando reações diversas, de adesão ou rejeição.

À medida que a Avenida Brasil, a partir de 1960, adquiria importância como eixo longitudinal norte/sul de circulação na escala local, potencializando o processo de urbanização de Anápolis, paralelamente, a cidade desenvolvia novas centralidades a leste e a oeste da Avenida, criando assim uma série de conexões de vias arteriais de 2ª categoria, coletoras e locais, que, por sua vez, se conectariam a outras vias, que convergiriam para diversos trechos da Avenida Brasil. (figura 31).



Mapa sem escala

Avenida Brasil



Rodovias

- BR 153
- BR 414
- BR 060

Arteriais de 2ª Categoria

- Av. Goiás/ Av. Santos Dumont
- Av. Xavier de Almeida/ Av. Fayad Hanna
- Av. Juscelino Kubitschek
- Rua Barão do Rio Branco / Av. Mato Grosso
- Av. Universitária
- Av. Presidente Kennedy/ Av. Fernando Costa

Mapa Base: Prefeitura Municipal de Anápolis
Editado pelo autor

Analisando os traçados existentes, percebemos vias com larguras diferentes em seus trechos, resultantes da sobreposição histórica de parcelamentos urbanos. Ao observar *in loco* a declividade de algumas vias, e ao compará-las com plantas disponíveis na Mapoteca da Prefeitura Municipal de Anápolis, levantamos a hipótese de que tais bairros foram planejados com desígnios que não tiravam partido da topografia e traçado previamente existente.

Desse modo, a Avenida Brasil possui uma série de conexões relacionadas com as atividades que lhe conferem uma heterogeneidade em seus diversos trechos. Essa diversidade de conexões exerce influência na ocupação e no uso do solo (figura 32), à medida que os empreendimentos imobiliários estabelecem relações de procura e demanda a cada localização. Essa dependência, baseada na ação do capital, faz com que a Avenida Brasil seja segmentada com relação à concentração de atividades que atraem outras, sejam elas complementares ou de apoio.

Para entendermos essas relações de uso do solo como parte da identidade da Avenida Brasil, a articulação entre as escalas regional e local é um fator importante para a leitura e a análise de sua conformação. A pluralidade de funções exercidas na cidade contemporânea faz com que as pesquisas sobre o desenho urbano necessitem de constantes ampliações teóricas.

Ora, a análise pode atingir esse contexto a partir do texto, mas este não é dado. Para atingi-lo, impõem-se operações intelectuais, trabalhos de reflexão (dedução, indução, tradução e transdução). A totalidade não está presente imediatamente nesse texto escrito, a Cidade. Há outros níveis de realidade que não *transparecem* (não são transparentes) por definição. A cidade *escrita* e *prescrita*, isto quer dizer que ela significa: ela ordena, ela estipula. O quê? Cabe a reflexão descobrir (LEFEBVRE, 2001, p. 54)

O projeto urbano é influenciado diretamente pelos agentes capitais que atuam sobre o Estado e sobre a construção física e social da cidade — que variam conforme o tempo de acordo com as transformações que geram novas necessidades. O que reforça as teorias mais recentes sobre os processos históricos os e atores que constroem e reconstroem a paisagem urbana contemporânea.

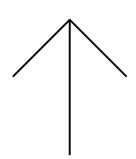
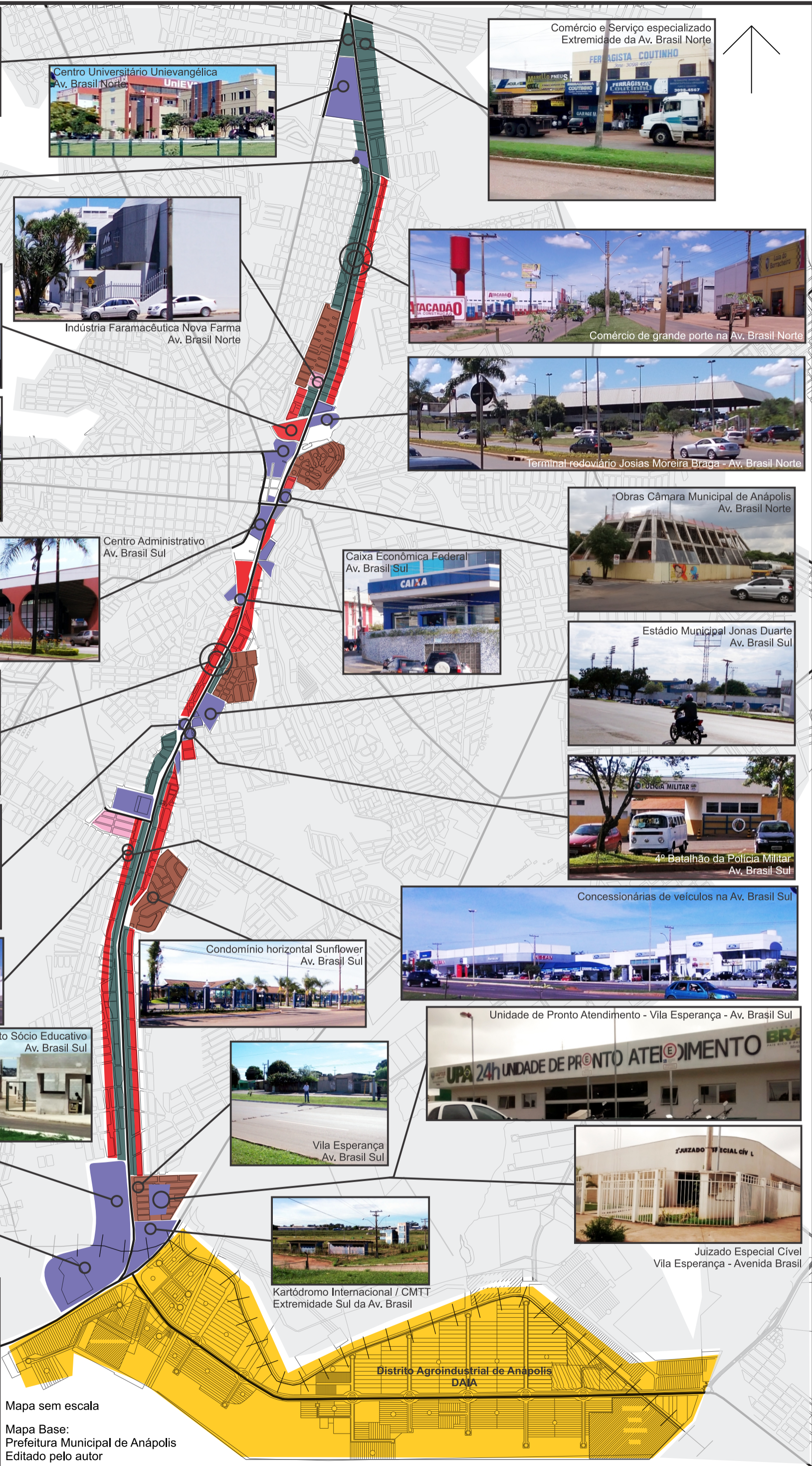
Se considerarmos a cidade como *obra* de certos agentes históricos e sociais, isto leva a ação e o resultado, o grupo (ou os grupos) e seu produto. Sem com isso separá-los. Não há obra sem uma sucessão regulamentada de atos e de ações, de decisões e de condutas, sem mensagens e sem códigos. Tampouco há obra sem coisas, sem uma matéria a ser modelada, sem uma realidade prático-sensível, sem um lugar, uma “natureza”, um campo e um meio (LEFEBVRE, 2001, p. 54).



Predominância no Uso do Solo

- Serviços
- Industrial
- Comercial
- Institucional
- Residencial
- DAIA

Mapa sem escala
 Mapa Base:
 Prefeitura Municipal de Anápolis
 Editado pelo autor



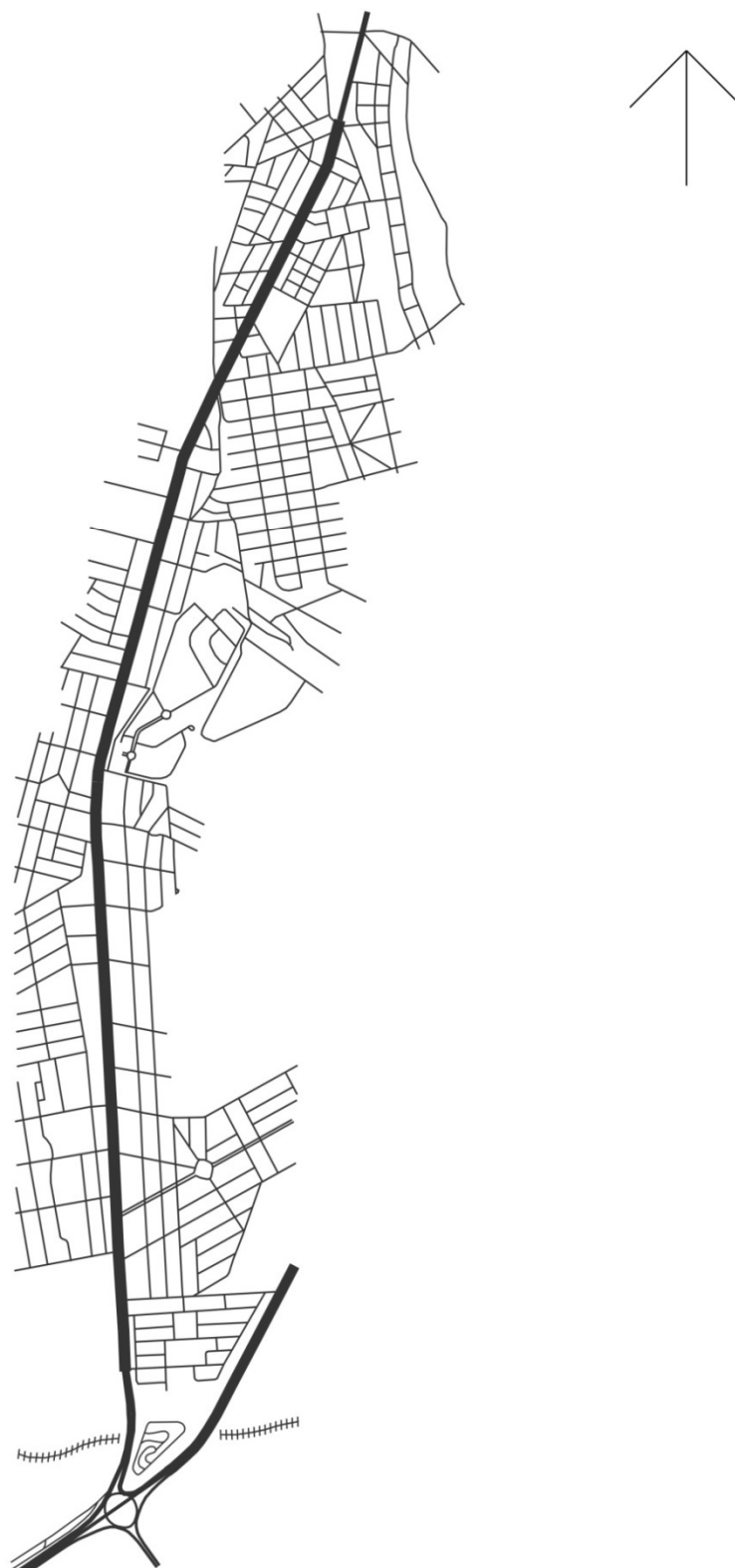
A partir da configuração do tecido urbano, percebemos no conjunto os elementos constituintes da paisagem. Panerai (2006) explica que a análise do tecido permite o entendimento do conjunto, onde é possível visualizar as conexões dos traçados ao longo da história da cidade. “Aplicado à cidade, o termo tecido evoca a continuidade e a renovação, a permanência e a variação. Ele explica a constituição das cidades antigas e responde às questões levantadas pelo estudo das urbanizações recentes” (PANERAI, 2006, p. 77). As figuras 33 e 34 demonstram as características dos diferentes traçados que se acumularam e que se sobrepuseram ao longo da história da Avenida Brasil.

Figura 33 - Avenida Brasil Norte e sua forma urbana



Fonte: Desenho do autor com base em levantamento e imagem de satélite fornecida pelo Google Earth.

Figura 34 Avenida Brasil Sul e sua forma urbana



Fonte: Croqui do autor com base em levantamento e imagem de satélite fornecida pelo Google Earth.

Ao se observar os tecidos como fonte inicial dos elementos de análise da paisagem, é possível perceber como a cidade se constituiu em relação ao seu conjunto de conexões viárias. No caso da Avenida Brasil, a observação do seu tecido possibilita a constatação das várias aplicações técnicas com relação à apropriação do solo urbano através dos tempos. Panerai (2006) explica que o tecido urbano é constituído tanto pela rede de vias quanto pelos parcelamentos e as edificações.

Essa sobreposição de traçados demonstra que a Avenida Brasil foi, e ainda é, capaz de gerar, ao longo de sua história, diversos polos de crescimento econômico, devido ao seu alto nível de permissividade de uso e ocupação do solo, o que, conseqüentemente, promove condições para que o seu desenho seja transformado.

A partir da definição dos três elementos proposta por Panerai (2006), é possível entender que a cidade contemporânea é capaz de reorganizar sua forma urbana sem considerar que o espaço seja totalmente apagado para ser reescrito, pois ela se reescreve e se reorganiza sobre o tecido existente deixando os rastros do passado.

O nível de permissões de uso e ocupação do solo na Avenida Brasil e em parte do seu entorno imediato, ao longo de sua história, demonstrou que a variação de tipologias em diferentes escalas foi responsável por uma forma urbana heterogênea, constituída por traçados regulares e irregulares, enclaves previamente planejados, como o condomínio Sunflower, e outros criados a partir da influência do capital sobre a criação de leis —, como é o caso do condomínio Andracel e Cidade Jardim, que, ao longo do tempo, se converteram em condomínios fechados (mesmo que originalmente possuísem vias públicas).

A regulação do território a partir da rede de vias, dos parcelamentos fundiários e das edificações (PANERAI, 2006), é melhor demonstrada a partir do recorte central da Avenida Brasil (figura 35), que concentrou os edifícios do legislativo, executivo e judiciário em momentos diferentes.

Figura 35 - Definição proposta para o perímetro central da Avenida Brasil e sua forma urbana



Antes da identidade conferida pelos edifícios públicos, esse território já possuía uma lógica de ocupação, que ao longo da história, foi se transformando, sobretudo residências que se converteram em usos comerciais ou serviços.

Fonte: Croqui do autor com base em levantamento e imagem de satélite disponibilizada pelo aplicativo do Google Earth.

Compreender a cidade a partir do seu crescimento, como um organismo que se desenvolveu ao longo do tempo, permite construir dela uma imagem de conjunto, mais ponderada e menos incompleta que aquela oferecida pela apreensão direta da paisagem. Essa imagem global, na qual se associam o estudo de mapas e a pesquisa de campo, é construída aos poucos. Ela relaciona as linhas de força do território geográfico com os grandes traçados que organizam a aglomeração. Ela identifica os pontos fixos (limites, barreiras) em torno dos quais se efetuam as transformações e interpreta as diferenças. Assim fazendo, aborda em maior ou menor grau a questão do tecido urbano, reunindo elementos que permitam sua análise. (PANERAI, 2006, p. 77)

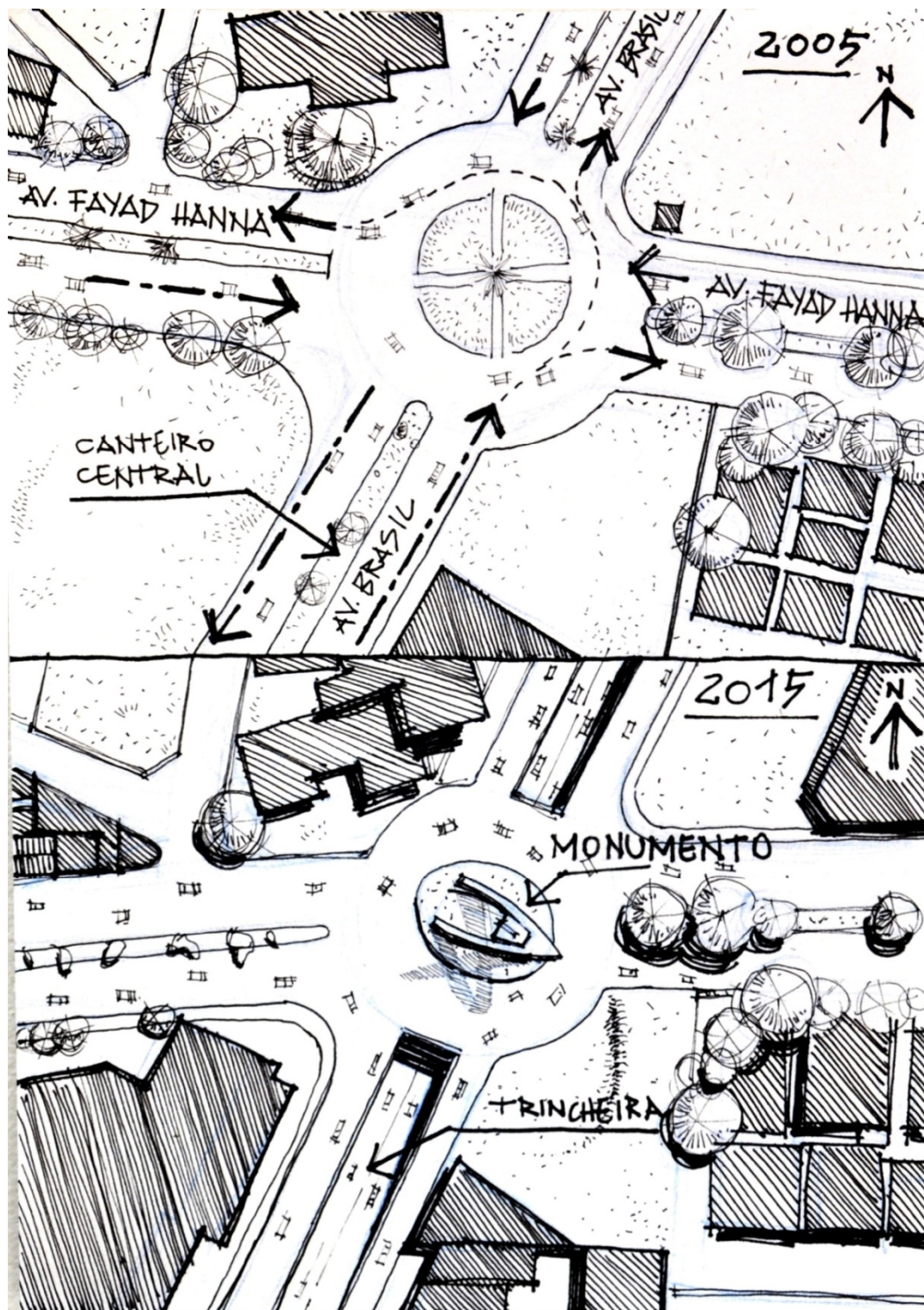
A característica de ser composta por edifícios públicos e também ser cortada pelos principais eixos de ligação leste-oeste, fez com que a parte mais central da Avenida Brasil recebesse toda a convergência do fluxo viário da cidade. Somada a essa questão, a visibilidade do território favoreceu a implantação de viadutos decorados. O primeiro deles foi o Viaduto Nelson Mandela, concluído em 2014, no segundo mandato do prefeito Antônio Roberto Gomide (2013 – 2014).

O viaduto Nelson Mandela, que tecnicamente é uma trincheira, foi construído para resolver tanto o problema da lentidão quanto o da ineficiência da circulação, ambos causados pelo excesso de carros, gerados principalmente pelo conflito no cruzamento entre a Avenida Brasil Norte e Avenida Fayad Hanna. Entretanto, mantiveram a rotatória existente, o que já potencializava o conflito do cruzamento, além de acrescentarem um monumento luminoso e ereto para o céu. A trincheira foi escavada para conduzir o tráfego mais pesado por baixo da Avenida Fayad Hanna.

A tendência atual de se pensar a cidade para os carros, fez com que a obra fosse considerada prioridade, ignorando a paisagem existente e, sobretudo, a escala humana. Esse viaduto está presente para constatação. Nele, não foram adotados como partido o transporte público, tampouco o pedestre. Mesmo que a Avenida Brasil seja um importante vetor para o transporte de cargas e para o transporte público coletivo, o Viaduto Nelson Mandela é uma obra exclusivamente pensada para o carro particular. O automóvel foi e continua sendo o principal partido para o atual projeto das cidades brasileiras. O Viaduto Nelson Mandela demonstra o poder dos agentes capitalistas que atuam na produção do espaço e da forma urbana, reforçando seu domínio sobre o Estado e a produção das leis.

Formalmente, como é demonstrado na figura 36, não houve uma alteração significativa com a obra do Viaduto, o que reforça o argumento da ausência de um projeto urbanístico, tendo em vista que a rotatória, reconhecidamente a potencializadora dos problemas de circulação, foi mantida.

Figura 36 - Transformações do desenho urbano no cruzamento da Av. Brasil Norte e Av. Fayad Hanna, onde foi construído o Viaduto Nelson Mandela.



Fonte: Croqui do autor com base em levantamento e imagem de satélite fornecida pelo Google Earth.

Entretanto, ao se observar o território a partir da escala humana, a paisagem e o espaço foram consideravelmente alterados, abrindo possibilidades inclusive para debates distópicos na área da linguística e filosofia sobre a relação da escala humana sendo subjugada pela infraestrutura (figura 37).

Figura 37 - Uma alegoria sobre a desumanização do espaço urbano na Avenida Brasil pela imposição de um projeto de cidade idealizada a partir da infraestrutura para os carros.



Fonte: Livre interpretação do autor a partir da ideia de “Presença física na paisagem” levantada por Smets (2010. p. 52).

A forma mais elementar em que a infraestrutura afeta ou cria paisagens é pela sua presença material. Frequentemente, é mais sua forma física que se impõe através das suas dimensões. A dimensão territorial da infraestrutura – completamente grandiosa e robusta – por si só garante uma visão impressionante na paisagem (SHANNON; SMETS, 2010, p. 52).

Como afirma Villaça (2012, p. 252), “só invocando nosso brutal *desnível de poder político*, podemos entender o fato de nossos governantes conferirem tanta prioridade às obras para o automóvel, tanta prioridade aos interesses da minoria”. As ideologias do poder do automóvel justificam as intervenções como viadutos e trincheiras, porém, essas ideologias não condizem com a urgente necessidade de se considerar a escala humana como o principal condicionante do projeto urbano.

Smets (2010), juntamente com outros teóricos, discute a extrema dependência da sociedade contemporânea com relação à mobilidade urbana, e como a urgência por modelos de cidade mais eficientes cria paisagens hostis a partir de soluções de infraestruturas. Isso, sobretudo considerando as consequências do ritmo de vida baseado no atual formato econômico, em que o excesso e a dependência do automóvel particular justificam a produtividade, o lucro e o colapso das cidades.

O fato é que, a situação para o pedestre piorou, e para o usuário exclusivo do carro não mudou muita coisa, conforme observa Villaça (2012, p. 253) “a ideologia constituiu-se na tendência de fazer passar a cidade como aquela parte da cidade de interesse da classe dominante”, ou seja, se houve um mínimo de melhora para a classe dominante, consequentemente, melhorou para toda a cidade.

Assim percebemos que há duas cidades: aquela vivenciada e percebida somente pela inserção física na paisagem; e outra, entendida a partir de discursos de poder, ou seja, a cidade idealizada pela classe dominante, e promovida em recortes pelo marketing urbano.

3.3. A cidade do discurso e a percepção de uma paisagem idealizada: uma crítica ao projeto de mobilidade da Avenida Brasil

O *marketing* urbano convence os eleitores de que a cidade é socialmente justa a todos os habitantes, desse modo, obras que deveriam ser priorizadas não são consideradas importantes por não serem visíveis e não se destacarem na paisagem real. Assim, o discurso constrói uma cidade, e a prática, outra.

A remodelação do espaço público de alta visibilidade tem o papel de construir, junto à sociedade, a imagem de um poder público presente, eficiente e moderno. É como se pudesse representar, por meio de suas estruturas físicas, tudo que o Estado, em tese, busca fazer pelo cidadão. (SAKATA, 2011, p. 37)

Sakata (2011) explica que, geralmente, as obras paisagísticas e de infraestrutura se destacam no espaço urbano e são capazes de alavancar políticos em curto prazo, o que é justificável, tendo em vista que muitos não cumprem seus mandatos até o final para se lançarem em disputas maiores.

Espaços tratados paisagisticamente são também oportunidades para determinada gestão deixar suas marcas. Eleger uma novidade em termos formais, diferente do que até então foi feito, de desenhos de piso a palmeiras, de cristos-redentores a obeliscos, de muretas coloridas a cicloviarias, tem sido explorado pelas gestões administrativas para gravar a sua imagem no espaço da cidade. Poucas são as administrações que fogem a esta tentação. (SAKATA, 2011, p. 37)

A mais recente obra que se destaca nas propagandas de Anápolis (figura 38) é o viaduto que elevará a Avenida Brasil sobre a Avenida Goiás e a Rua Barão do Rio Branco. Ora, “a imagem do poder público é construída juntamente com a imagem da cidade. A representação da cidade no plano do imaginário é complexa e ela também é construída pela forma como a cidade é apresentada e vista pelo forasteiro”. (SAKATA, 2011, p. 38).

Figura 38 - Propaganda do novo viaduto em um ponto de ônibus em Anápolis.



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal.

Abaixo pode-se analisar algumas características da propaganda da obra:

1. O texto descritivo destaca os corredores de transporte coletivo ao afirmar que:

Os corredores de transporte coletivo vêm para acompanhar o desenvolvimento da cidade, priorizando a circulação dos ônibus e seus usuários, incluindo ciclovias e moderna sinalização.

O futuro da mobilidade acontece por aqui. Afinal, você merece viver em uma cidade em que o transporte público é tratado com respeito e seriedade. Qualidade de vida em primeiro lugar. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 2015)

2. Curiosamente, a maquete virtual que ilustra a propaganda não apresenta nenhum ônibus, e, tampouco, a ciclovia, negando todo o discurso presente no texto, que prioriza a circulação dos ônibus e de pessoas. Uma maquete tem a função de apresentar uma simulação do real, tentando se aproximar ao máximo do que será a obra quando executada. Evidentemente, não acreditamos que a propaganda foi veiculada sem a aprovação dos maiores interessados, incluindo o próprio prefeito. Deste modo, é impossível não questionarmos a verdadeira intenção da obra. Como pode ser visto em detalhe nas imagens abaixo (figuras 39 e 40):

Figura 39 - Detalhe da propaganda do novo viaduto na Avenida Brasil.



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal. Editado pelo autor

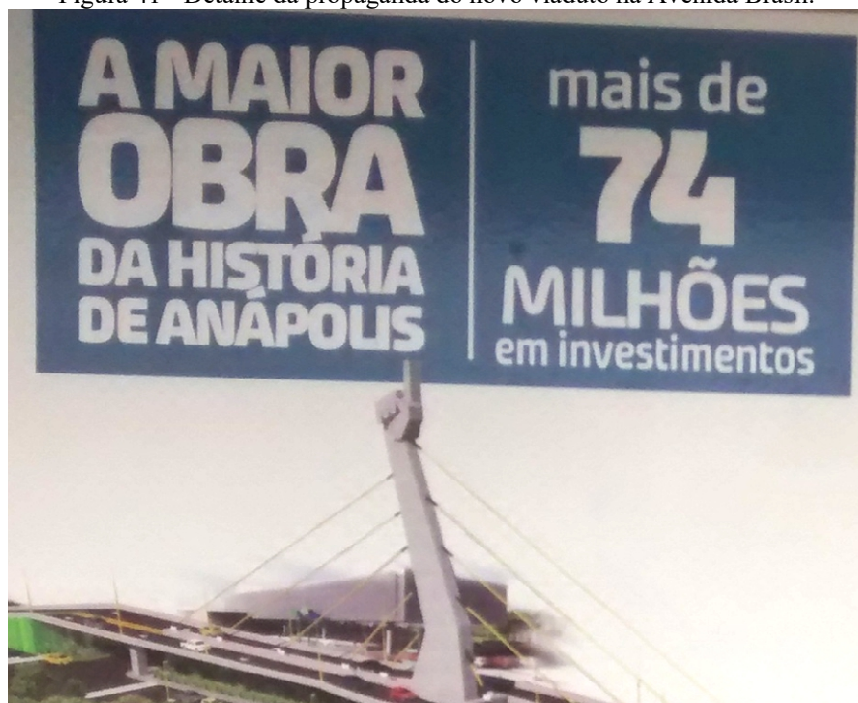
Figura 40 - Detalhe da propaganda do novo viaduto na Avenida Brasil.



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal. Editado pelo autor

3. O maior destaque da propaganda é o obelisco que aponta justamente para o texto, que merece atenção em todo o contexto (figura 41):

Figura 41 - Detalhe da propaganda do novo viaduto na Avenida Brasil.



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal.

Assim, seria de suma importância que hoje, Anápolis repensasse os rumos do planejamento urbano de um modo geral e, sobretudo, da mobilidade urbana. Souza afirma que:

Ao planejarem intervenções no espaço, os planejadores profissionais frequentemente agem como se não tomassem conhecimento do fato de que não estão planejando somente a organização espacial (como se esta se resumisse a uma relação entre coisas) mas também, e sobretudo, relações e práticas sociais, o que exigiria que levassem em conta muito mais profundamente os homens e mulheres concretos, suas expectativas, seus valores, seus temores. E, claro, suas palavras. (SOUZA, 2013, p. 149).

Certamente, muitos podem discordar ao ler esta afirmação tendo em vista os 74 milhões de reais que serão investidos nos viadutos, corredores de ônibus e ciclovias em 2015. Entretanto, a conexão do viaduto e do corredor de transporte público na Avenida Brasil, ainda em fase de projeto, visivelmente não foi pensada em um mesmo conjunto de obras.

Conforme observa Vasconcellos:

Os governos municipais em geral têm um departamento de transporte, trânsito ou vias públicas, mas raramente tem um departamento de urbanismo. O desenvolvimento urbano ocorre praticamente sem controle, sob regulamentações débeis (quando existem), de acordo com as leis do mercado referentes ao valor da terra e níveis de acessibilidade. (VASCONCELLOS, 2012, p. 124).

Não é a intenção deste texto, no decorrer desta pesquisa, defender a redução da atuação do Estado no planejamento urbano, muito pelo contrário. O Estado é “e permanece sendo uma instância crucial do planejamento (e da gestão) das cidades” (SOUZA, 2013, p. 150). O que analisamos, entre outros aspectos, é como o próprio Estado se torna permissível diante da força dos agentes capitalistas em detrimento de um planejamento urbano consciente com relação às complexidades que atingem a maioria da população, que caminha pelas calçadas, usa o transporte coletivo e que, principalmente, contribui com impostos para que as obras urbanas sejam realizadas. Neste aspecto, o discurso é um instrumento adotado pelos políticos para omitir e distorcer verdades conforme os direcionamentos da lucratividade sobre um projeto determinado de cidade. “Ocorre que o léxico do planejamento e da gestão urbanos promovidos pelo Estado não se aplica a um “objeto” incapaz de manifestar qualquer discordância com as designações propostas [...]” (SOUZA 2013, p. 151).

Citamos como exemplo as placas colocadas nos cruzamentos onde será implantado o novo viaduto estaiado de Anápolis (figura 42). O discurso ali presente adota o prefixo (Re), largamente usado no vocabulário político do *marketing* urbano. (Re)Qualificar, (Re)Vitalizar, (Re)Estruturar, entre outros. No caso do novo projeto de infraestrutura viária para a Avenida Brasil, foi adotado o discurso da (Re)estruturação, como observamos na seguinte construção: “Reestruturação do corredor de transporte coletivo de Anápolis”. Entretanto, não há registros documentais ou qualquer indício físico de que algum dia, de fato, houve um corredor de transporte coletivo na Avenida Brasil ou em qualquer outra via em Anápolis. Portanto, não é possível reestruturar o que nunca foi estruturado. Como nos lembra Marcelo Lopes de Souza, “a pouca ou pouquíssima profundidade crítica desse tipo de esforço, salta aos olhos” (SOUZA 2013, p. 153). Essa carência de reflexão crítica acerca dos futuros viadutos na Avenida Brasil, e também dos anteriores, já executados, reforça o domínio do discurso sobre a produção do espaço urbano e dilui o papel da pesquisa, do pensamento e da crítica sobre a cidade de Anápolis.

Figura 42 - Placa colocada em local estratégico da Avenida Brasil.



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal.

O discurso é político. Porém, é conduzido e financiado pelo capital, o que levará Anápolis para um colapso de circulação que, progressivamente, culminará numa crise da produção e do consumo, fazendo com que, no futuro, a administração municipal

pense em novos remendos imediatistas para corrigir os erros do passado. Uma vez que estamos considerando aqui o agravamento de problemas ambientais e sociais muito mais intensos que os que enfrentamos hoje.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hoje, ao vivenciarmos o espaço intraurbano na Avenida Brasil, percebemos um distanciamento entre projeto e realidade. O descaso com o pedestre gerou projetos que interferem de maneira drástica nos deslocamentos humanos, o que, conseqüentemente, afeta o deslocamento da mão de obra, principal elemento gerador de capital, seja como produção ou consumo.

Paralelamente, obras de infraestrutura e soluções de engenharia de tráfego são executadas sem um projeto urbanístico que considere as complexidades de circulação regionais, locais e intraurbanas que a Avenida Brasil possui. O que nos leva a crer que o planejamento urbano municipal está muito distante de uma reflexão comprometida com a produção de uma cidade justa e socialmente equilibrada.

Além disso, existe uma lógica por trás da indústria automobilística que gera uma cadeia de negócios lucrativos e que influenciam a produção do espaço intraurbano. Essa cadeia vai da extração e comercialização do petróleo até os comerciais que despertam o desejo pelo consumo do automóvel, que vende não apenas a praticidade do deslocamento, mas também o *status* e o fetiche. Ora, quanto mais caro e potente é o veículo, mais poder tem o motorista em vários aspectos, incluindo o poder sobre a cidade.

O estudo da paisagem urbana não está relacionado com a sua decoração, ou com a harmonia utópica entre cidade e natureza, vendida em enquadramentos divulgados por propagandas de praças, parques e jardins ocupados por pessoas socialmente aceitas — ou seja, uma cidade sem conflitos, desigualdades e pobreza. Estamos falando aqui de uma cidade habitada pela elite que convenientemente nega a existência da segregação e da gentrificação.

O discurso político adota a cartilha do *marketing urbano*, que, ao se apropriar de palavras-chave como sustentabilidade, ecologia, meio ambiente, mobilidade, entre outras, promove imagens estrategicamente escolhidas, que reduz a cidade ao nível da mera fetichização, sem qualquer substância além do rótulo estético. Estratégia essa que acaba gerando uma distorção no uso da paisagem como objeto de estudo da produção do espaço urbano.

Sobre essa questão atual, temos visto que quanto mais as políticas públicas se preocupam em construir infraestruturas para os carros individuais, mais a cidade é conduzida para um modelo individualista, que reduz os espaços de convivência coletiva,

para ceder espaço ao alargamento de vias e para a construção de trincheiras e viadutos. Os atuais modelos de gestão urbana da maioria das cidades brasileiras seguem priorizando infraestruturas de mobilidade para os carros, e são conduzidos por administrações pautadas em obras monumentais que favorecem os agentes privados financiadores das campanhas eleitorais. De um modo geral, na história recente do urbanismo contemporâneo brasileiro, ainda possuímos fortes influências do modernismo tardio na condução do desenho urbano.

Tais modelos convergem em paisagens tecnicistas, focadas em obras de engenharia e infraestrutura pensadas na escala do automóvel, sob um forte discurso apoiado em palavras-chave, como: sustentabilidade, acessibilidade, mobilidade, etc.; mas que, na verdade, não são refletidas na paisagem atual, para além dos panfletos do *marketing* urbano.

Nessa lógica, o atual projeto de cidade ignora as dinâmicas de deslocamento dos atores mais fragilizados. Ao considerarmos as reais dinâmicas, devemos entender que o pedestre, ao se deslocar hoje em Anápolis, não faz o trajeto direto (casa – trabalho), mas sim o deslocamento (casa – embarque no ponto de ônibus – chegada no ponto de ônibus – trabalho), ou seja, sua interação com as problemáticas de uma cidade projetada para o carro são muito mais intensas.

O motorista do carro não precisa lidar com o deslocamento na chuva em distâncias consideráveis para entrar em seu veículo, pois os locais de trabalho na Avenida Brasil já são pensados também na lógica do carro. Caso não exista uma garagem apropriada, o motorista, sem nenhum pudor, usurpa das calçadas com o aval do poder público.

Essa questão reflete a problemática ao se elaborar projetos que têm como objetivo a melhoria da circulação. Inicialmente, os urbanistas e técnicos da gestão municipal deveriam iniciar com levantamentos *in loco* e estudos a partir das rotinas de deslocamento dos pedestres. Paralelamente, os estudos sobre o traçado urbano, conexões viárias, e as atividades de comércio e serviço, gerariam informações que, ao serem sobrepostas aos dados de levantamento físico, indicariam uma amplitude com relação às possibilidades de intervenção, reduzindo o risco de obras que se esgotam em um curto prazo ou que futuramente serão somadas aos problemas existentes.

Apesar das principais cidades globais discutirem a redução do número de automóveis e o direcionamento das políticas para a produção de cidades ao mesmo tempo mais econômicas com relação aos projetos de mobilidade urbana, e mais

lucrativas com a potencialização dos deslocamentos de mão de obra e mercadorias, ainda percebe-se em Anápolis a busca por soluções baseadas em obras de infraestrutura viária, que são caras e ineficientes em longo prazo, para a correção do excesso de veículos, sobretudo os particulares.

A construção de viadutos na Avenida Brasil é uma demonstração clara de que o objeto é mais importante que o todo, ou seja, antes de se analisar as complexidades do desenho urbano e da paisagem, são implantadas no corpo da cidade e no tecido urbano, obras desconexas com a escala humana e prejudiciais a uma circulação já problemática. Além de gerar novos espaços que são nocivos à qualidade de vida na cidade.

REFERÊNCIAS

15ª Promotoria de Justiça da Comarca de Anápolis. **Defesa do Meio Ambiente e Urbanismo**, 2012 Disponível em:
<http://www.mpggo.mp.br/portalweb/hp/9/docs/perimetro_urbano_anapolis.pdf> Acesso em: 09 nov 2015.

ABREU, Maurício. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 19-40.

ACSELRAD, Henri. **A Duração das Cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas** - 2º ed.. 2. ed. Lamparina, 2009. 254 p.

ALVES, Emerson Dutra. **Processo de expansão urbana na área da grande Jaiara, município de Anápolis (GO), no período de 2000/2010**. 2011. 67 f. Monografia - Curso de Geografia, Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2011.

ANÁPOLIS (Município). Lei nº 239, de 1961. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 379, de 1963. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 311, de 1962. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 273, de 1964. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 160, de 1969. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 304, de 1971. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 609, de 1976. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 610, de 1976. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 1232, de 1984. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 1326, de 1985. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 1459, de 1987. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 2077, de 1992. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 2400, de 1996. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 2442, de 1997. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 2636, de 1999. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 092, de 2005. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 092, de 2005. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

ANÁPOLIS (Município). **Plano Diretor de Anápolis**. Anápolis, GO, out. 2006.

_____. Lei Complementar nº 128, de 2006. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei nº 3319, de 2008. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

_____. Lei Complementar nº 3714, de 2014. Anápolis, GO, Disponível em:
<<http://www.anapolis.go.gov.br/leis/>>. Acesso em: 07 nov. 2015.

BORGES, B. G. **A Rodovia Belém-Brasília**. *Revista Educação e Mudança*, Anápolis Go., v. 9/10, p. 51-75, 2002.

BORGES, H. C. **História de Anápolis**. Goiânia: Editora do Cerne, 1975.

CASTILHO, Denis. **A Colônia Agrícola Nacional de Goiás e a formação de Ceres-
GO-Brasil**. *Élisée - Revista de Geografia*, v. 1, p. 117-139, 2012.

CASTRO, Joana D'arc Bardella. Diagnóstico socio-econômico e ambiental do Município de Anápolis e seu avanço industrial. In: CASTRO, Joana D'arc Bardella et al. **Ensaio sobre economia regional goiana**. Anápolis: Universidade Estadual de Goiás, 2004. p. 161-188.

CAUQUELIN, Anne. **A Invenção da Paisagem**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

COELHO, Gustavo Neiva. **A modernidade do Art Déco na construção de Goiânia**. Goiânia: Ed. Do Autor, 1997.

COMPANS, Rose. Cidades sustentáveis, cidades globais: Antagonismo ou complementaridade? In: ACSELRAD, Henri (Org.). **A duração das**

idades: Sustentabilidade e risco nas políticas públicas. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 99-120.

CORRÊA; Rosendhal, Roberto Lobato; Zeny. **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio De Janeiro. Eduerj, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: Um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 19-39.

CHIAROTTI, T.M. Depoimento. [18 de fevereiro, 2015]. **Anápolis:** Museu Histórico de Anápolis. Entrevista concedida a Tiago José Duarte Rézio.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2009.

DYCKMAN, John W. O Transporte urbano. In: VÁRIOS. **Cidades: A urbanização da humanidade**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977. Cap. 9. p. 145-168.

DUARTE, C.F. **Forma e Movimento**. Viana E Mosley Editores. Rio De Janeiro. 2006.

DUARTE, Fábio. **Cidade, modos de usar: Um ensaio sobre leitura**. Paisagem e Ambiente, São Paulo, v. 25, n. 25, p.173-183, jan. 2008.

FERREIRA, H.J. **Anápolis: Sua Vida, Seu Povo**. Brasília: Gráfica do Senado Federal, 1979.

FREITAS, W. A; MELLO, Marcelo de. **A Colônia Agrícola Nacional de Goiás e a redefinição nos usos do território**. Sociedade & Natureza (UFU. Online), v. 26, p. 471-482, 2014

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **A produção capitalista do espaço**. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2005.

Histórico das rodovias federais em Goiás. DNER. Ministério dos transportes, Departamento Nacional de estradas de rodagem. Goiás, 1984.

KOOLHAAS, Rem. Por uma cidade contemporânea. In: NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura: Antologia teórica 1965 - 1995**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2013. p. 358-367.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1992.

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

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LUZ, Janes Socorro da. **A especialização da atividade comercial atacadista: O setor atacadista-transportador moderno de Anápolis**. 2001. 113 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia Urbana e Regional, Universidade de Brasília, Brasília, 2001.

LUZ, Janes Socorro da. **A (Re) Produção do espaço de Anápolis/GO: A trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009**. 2009. 349 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

MACEDO, Silvio Soares. **Paisagismo brasileiro na virada do século: 19920-2010**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

MACHADO, Hamilton. **Imagens do comércio anapolino no jornal "O Anápolis" (1930 -1960): A construção da Manchester goiana**. 2009. 183 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2009.

MARX, Murillo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília: Universidade De Brasília, 2006. Tradução De Francisco Leitão; Revisão Técnica De Sylvia Ficher.

PEREIRA, Zuzy dos Reis. **O espaço intra-urbano da cidade de Anápolis (GO):** A descentralização e a formação de uma nova centralidade no bairro Jundiaí. 2010. 89 f. Monografia - Curso de Geografia, Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2010.

POLONIAL, Juscelino Martins. **Ensaio sobre a história de Anápolis.** Editora Kelps, Goiânia. 2011.

RANCIÈRE, Jacques. **A partilha do sensível:** Estética e política. Editora 34, São Paulo. 2012.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro:** A formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das letras, 2006.

RIO, Vicente del. **Introdução ao desenho urbano:** no processo de planejamento. São Paulo: Pini, 1990.

RIO, Vicente del; SIEMBIEDA, William (Org.). **Desenho urbano contemporâneo no Brasil.** Rio de Janeiro: Ltc, 2015.

SABINO, Virginia Polli Moura; LUZ, Janes Socorro da. Cidades médias e novas centralidades: Análise da Avenida Brasil norte-sul em Anápolis (GO). In: **VII SEMINÁRIO DE PESQUISA DE PROFESSORES E VIII JORNADA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNUCSEH**, 5., 2012, Anápolis. Anais. Anápolis: Universidade Estadual de Goiás, 2012. p. 122 - 123.

SAKATA, Francine Gramacho. **Paisagismo Urbano:** Requalificação e Criação de Imagens. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado.** 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____. **Pensando o Espaço do Homem.** 5 ed. 3ª reimpressão. São Paulo. Edusp. 2012.

_____. **Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2012.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SHANNON, Kelly; SMETS, Marcel. **The landscape of contemporary infrastructure**. Rotterdam: Nai Publishers, 2010.

SILVA, Luiz Sérgio Duarte da. **A construção de Brasília: modernidade e periferia**. 2. ed. Goiânia: Editora UFG, 2010.

SOARES, Herick Vazquez. **A incorporação subordinada do Centro-Oeste ao capitalismo brasileiro: Uma interpretação histórica**. 2013. 198 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-10042014-115008/pt-br.php>>. Acesso em: 31 jul. 2015.

SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. **A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do centro-norte de Goiás**. Revista Eletrônica Geoaraguaia, Barra do Garças, v. 3, n. 2, p.246-262, agosto/dezembro, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. A cidade, a palavra e o poder: Práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 147-168.

SWYNGEDOUW, Erik. A cidade como um híbrido: Natureza, sociedade e "urbanização-ciborgue". In: ACSELRAD, Henri (Org.). **A duração das**

idades: Sustentabilidade e risco nas políticas públicas. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 99-120.

VALVA, M. A. **RENOVANDO O PLANO:** Análise de uma metodologia desenvolvida no Estado de Goiás. 2013. (Relatório de pesquisa)

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** Editora Senac, Rio De Janeiro. 2012.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas.** São Paulo: Cosac Naify, 2003.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano No Brasil.** São Paulo. Studio Nobel/Fapesp. 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012.