



Deslocamento como experiência urbana: uma cartografia crítica e sensível da Avenida Goiás em Goiânia

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG)
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS (UAECSA)

SARAH SILVA GOMES

Deslocamento como Experiência Urbana:
Uma Cartografia Crítica e Sensível da Avenida Goiás em Goiânia

Goiás - GO
2025



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
UNIDADE ACADÊMICA ESPECIAL DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio do Repositório Institucional (RI/UFG), regulamentado pela Resolução CEPEC no 1240/2014, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei no 9.610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo dos Trabalhos de Conclusão dos Cursos de Graduação disponibilizado no RI/UFG é de responsabilidade exclusiva dos autores. Ao encaminhar(em) o produto final, o(s) autor(a)(es)(as) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação (TCCG) Nome(s) completo(s) do(a)(s)

autor(a)(es)(as): Sarah Silva Gomes
Título do trabalho: Deslocamento como experiência urbana: uma cartografia crítica e sensível da Avenida Goiás em Goiânia

2. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador) Concorda com a liberação total do documento [X] SIM [] NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante: a) consulta ao(à)(s) autor(a)(es)(as) e ao(à) orientador(a); b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo do TCCG. O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro.

Obs.: Este termo deve ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Gabriel Teixeira Ramos, Professor do Magistério Superior**, em 10/12/2025, às 11:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Sarah Silva Gomes, Discente**, em 11/12/2025, às 09:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5828547** e o código CRC **7D836D58**.

SARAH SILVA GOMES

Deslocamento como Experiência Urbana:
Uma Cartografia Crítica e Sensível da Avenida Goiás em Goiânia

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo, da Unidade Acadêmica Especial de Ciências Sociais Aplicadas (UAECSA), da Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador(a): Prof. Dr. Gabriel Teixeira Ramos

Goiás - GO
2025

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Gomes, Sarah Silva

Deslocamento como experiência urbana: uma cartografia crítica e sensível na Avenida Goiás em Goiânia [manuscrito] / Sarah Silva Gomes. - 2025.
XCVII, 97 f.

Orientador: Prof. Dr. Gabriel Teixeira Ramos.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Goiás, Unidade Acadêmica Especial de Ciências Sociais Aplicadas, Arquitetura e Urbanismo, Cidade de Goiás, 2025.

1. caminhabilidade. 2. cartografia. 3. desenho urbano. 4. crítica. 5. cidade. I. Ramos, Gabriel Teixeira, orient. II. Título.

CDU 72



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
UNIDADE ACADÊMICA ESPECIAL DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos dez dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e cinco iniciou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC II) intitulado “Deslocamento como experiência urbana: uma cartografia crítica e sensível da Avenida Goiás em Goiânia”, de autoria de Sarah Silva Gomes, do curso de Arquitetura e Urbanismo, da Unidade Acadêmica de Ciências Sociais Aplicadas do Câmpus Goiás da UFG. Os trabalhos foram instalados pelo Dr. Gabriel Teixeira Ramos – orientador (UAECSA/UFG) com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Wagner Rezende de Souza (UAECSA/UFG) e Eliézer Carvalho França (Arquiteto e Urbanista). Após a apresentação, a banca examinadora realizou a arguição da estudante. A banca considerou a relevância do trabalho, com estrutura clara e um bom produto analítico-crítico, sugerindo pequenas revisões de texto e uma melhor apresentação da metodologia e dos mapas. Posteriormente, de forma reservada, a Banca Examinadora atribuiu a nota final de 9,0, tendo sido o TCC II considerado aprovado.

Proclamados os resultados, os trabalhos foram encerrados e, para constar, lavrou-se a presente ata que segue assinada pelos Membros da Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Gabriel Teixeira Ramos, Professor do Magistério Superior**, em 10/12/2025, às 11:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Wagner De Souza Rezende, Professor do Magistério Superior**, em 10/12/2025, às 20:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5828544** e o código CRC **E538B277**.

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus por mais essa etapa que se conclui na minha vida, para além de um objetivo realizado por mim Sarah, adulta, a criança que ainda habita em mim se enche de orgulho.

Agradeço a minha família pelo apoio, minha mãe Josilene, meu pai Antônio e meu irmão Samuel, por acreditarem em mim mas do que eu mesma, que em muitos momentos pensei em desistir; eles, no entanto, sempre me insentivaram a ser forte e a lutar pelos meus sonhos.

Agradeço a minha irmã de outra mãe, Rafaela pelo simples gesto de me perguntar como eu estava, havia momentos difíceis em que eu só queria desabafar minhas frustrações e medos, e ela sempre esteve lá, obrigada querida amiga você é muito importante. Aos amigos que a universidade me deu e que participaram desse processo mais de perto ainda, Isabella, Camila, Guilherme e Camila, meus companheiros de estudo, de risadas, perengues e lágrimas, sou muito grata pela amizade de vocês.

Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Gabriel Teixeira Ramos que me conheceu assim que ingressei a universidade e acredito ter visto alguma evolução nessa menina um pouco caótica, obrigada professor pela paciência.

Agradeço aos demais professores por terem feito parte do meu processo de aprendizagem que eu sei não acabar aqui, é apenas o início da minha jornada como arquiteta-urbanista, mas tenho apenas a agradecer a todos pelos ensinamentos diários, algumas palavras de concolo e encorajamento, vocês foram muito importantes.

Agradeço a todos aqueles que de alguma forma participaram deste processo, minha eterna gratidão a vocês.

Resumo

O trabalho analisa o deslocamento a pé como experiência urbana, tomando a Avenida Goiás, em Goiânia, como objeto de estudo. A pesquisa parte da compreensão de que o desenho urbano influencia diretamente a forma como os pedestres vivenciam a cidade, especialmente em contextos marcados pela predominância do automóvel. Embora a Avenida Goiás apresente, em sua configuração física, elementos que sugerem favorecimento ao caminhar, como o canteiro central e calçadas amplas, a experiência cotidiana revela descontinuidades, obstáculos e uma ambiência pouco convidativa à permanência.

A investigação adota uma abordagem qualitativa e exploratória, fundamentada na cartografia crítica e sensível do espaço urbano. O método baseia-se na experiência direta com o lugar, por meio de caminhadas, observações in loco, registros fotográficos e análise dos fluxos, usos e apropriações cotidianas. O recorte espacial compreende o trecho entre a Rua 3, a Avenida Anhanguera e a Rua 4, escolhido por concentrar intenso fluxo de pedestres e forte valor simbólico para a cidade.

O trabalho se ancora em referenciais teóricos que discutem o caminhar como prática estética, política e cotidiana, dialogando com autores como Francesco Careri, Jane Jacobs, Jan Gehl, Henri Lefebvre e Michel de Certeau. O caminhar é compreendido não apenas como deslocamento funcional, mas como gesto de resistência, produção de sentidos e construção de vínculos com o espaço urbano. A vitalidade das calçadas, os usos mistos e as práticas cotidianas são analisados como elementos fundamentais para a manutenção da vida urbana.

A pesquisa também contextualiza historicamente a formação de Goiânia, marcada pelos ideais modernistas, pela lógica rodoviária e pela valorização do automóvel. Ao longo do tempo, processos como a expansão urbana, a especulação imobiliária, a verticalização e o esvaziamento residencial do centro contribuíram para a fragmentação do tecido urbano e para a perda de qualidade dos espaços públicos. A Avenida Goiás, concebida como eixo simbólico e monumental da nova capital, sintetiza essas contradições entre projeto original e vivência contemporânea.

As análises revelam que, apesar das limitações impostas pelo desenho urbano e pela prioridade ao tráfego motorizado, o caminhar persiste como prática cotidiana e forma de apropriação do espaço. As pausas, os desvios, os encontros e as permanências evidenciam uma vitalidade urbana que resiste às lógicas funcionalistas. O trabalho conclui ressaltando a importância de recolocar a escala humana no centro do planejamento urbano, reconhecendo o pedestre como protagonista da cidade e defendendo espaços públicos mais inclusivos, sensíveis e orientados à experiência do caminhar.

Palavras - Chave:
Caminhar - Experiência Urbana - Espaço Urbano

Abstract

This study analyzes walking as an urban experience, taking Avenida Goiás, in Goiânia, as its object of study. The research is based on the understanding that urban design directly influences how pedestrians experience the city, especially in contexts marked by the predominance of the automobile. Although Avenida Goiás presents physical characteristics that initially suggest favorable conditions for walking, such as wide sidewalks and a central median, the everyday experience reveals discontinuities, obstacles, and an environment that is not conducive to permanence.

The research adopts a qualitative and exploratory approach grounded in critical and sensitive cartography of urban space. The methodology is based on direct experience with the place through walking, on-site observation, photographic records, and analysis of pedestrian flows, uses, and everyday appropriations. The spatial focus covers the section between Rua 3, Avenida Anhanguera, and Rua 4, chosen for its intense pedestrian movement and strong symbolic significance within the city.

The theoretical framework draws on authors who discuss walking as an aesthetic, political, and everyday practice, including Francesco Careri, Jane Jacobs, Jan Gehl, Henri Lefebvre, and Michel de Certeau. Walking is understood not merely as functional movement, but as an act of resistance, a producer of meaning, and a means of building bonds with urban space. Sidewalk vitality, mixed uses, and daily practices are analyzed as essential elements for sustaining urban life.

The study also presents a historical overview of Goiânia's urban formation, shaped by modernist ideals, a car-oriented planning logic, and the prioritization of motorized mobility. Over time, processes such as urban expansion, real estate speculation, verticalization, and the residential emptying of the city center have contributed to the fragmentation of the urban fabric and the deterioration of public spaces. Avenida Goiás, conceived as a symbolic and monumental axis of the new capital, encapsulates these contradictions between its original design and contemporary lived experience.

The analysis reveals that, despite the limitations imposed by urban design and the dominance of motorized traffic, walking persists as a daily practice and a form of spatial appropriation. Pauses, detours, encounters, and moments of permanence demonstrate an urban vitality that resists functionalist planning logics. The study concludes by emphasizing the need to re-center urban planning on the human scale, recognizing pedestrians as protagonists of the city and advocating for public spaces that are more inclusive, sensitive, and oriented toward the experience of walking.

keywords:

Walking - Urban experience - Public space



Sumário

Introdução.....	12
Objetivo Geral.....	13
Objetivos Específicos.....	13
Metodologia.....	14
Justificativa.....	15
O modernismo e os grandes planos urbanos.....	16
A cidade funcional e rodoviarista.....	18
A cidade contemporânea.....	20
Capítulo 1 - Deslocamentos na Cidade.....	22
Caminhar como resistência e gesto estético.....	24
Vitalidade Urbana e as Práticas de Cidade.....	27
O caminhar e as Cidades para Pessoas.....	30
Capítulo 2 - Transformações Urbanas e a Avenida Goiás.....	32
Aspectos Históricos da Evolução Urbana de Goiânia.....	33
Transformações contemporâneas e os impactos no traçado urbano.....	34
Uma aproximação ao contexto da Avenida Goiás.....	37
Capítulo 3 - Leituras da Avenida Goiás.....	45
Parte 1 - Análise Preliminar.....	48
Parte 2 - Levantamento e Síntese - Momento 1.....	65
Parte 2 - Levantamento e Síntese - Momento 2.....	92
Parte 3 - Análise de Aprofundamento.....	98
Fechamento.....	101
Referências.....	102



Introdução

A forma como os espaços urbanos são desenhados influencia diretamente a experiência cotidiana de quem caminha pela cidade. Em muitos centros urbanos brasileiros, marcados pela predominância do transporte motorizado individual, a infraestrutura destinada aos pedestres é frequentemente negligenciada, resultando em calçadas estreitas, percursos fragmentados e ambientes públicos pouco acolhedores. Goiânia, concebida sob uma lógica modernista e rodoviarista, reflete esse padrão em diversas de suas avenidas, onde a fluidez dos veículos ainda tende a se sobrepor à presença e às necessidades de quem se desloca a pé.

A Avenida Goiás, eixo histórico e simbólico da capital, sintetiza essas contradições. Seu canteiro central e suas calçadas amplas sugerem, à primeira vista, um espaço favorável ao caminhar. Contudo, a experiência concreta revela outra realidade: descontinuidades, obstáculos, pouca integração e uma ambiência sensorial pouco convidativa à permanência. O contraste entre sua configuração física e a vivência cotidiana expõe uma distância entre o que a avenida aparenta oferecer e o que de fato proporciona ao corpo que a percorre.

Compreender a cidade a partir do olhar do pedestre é reconhecer que a escala humana deveria orientar a produção e a transformação dos espaços públicos. A percepção de segurança, o conforto ambiental, os estímulos ao convívio e a qualidade das transições entre os elementos urbanos são aspectos que tornam o caminhar não apenas possível, mas desejável. Quando esses atributos se enfraquecem, a experiência urbana se torna fragmentada, descontínua e, muitas vezes, indiferente a quem habita e se move pelo território.

Nesse sentido, a Avenida Goiás se apresenta como um lugar revelador. Sua dimensão simbólica, construída ao longo de décadas, convive com práticas cotidianas marcadas por tensões, adaptações e tentativas de apropriação que nem sempre encontram apoio na forma urbana. Percorrê-la é perceber como escolhas de desenho, usos e dinâmicas sociais moldam não só o deslocamento, mas também os significados e afetos associados ao espaço. É desse encontro entre forma e experiência que emerge o interesse deste estudo: investigar como a avenida, em sua configuração atual, se inscreve na percepção do pedestre e na maneira como a cidade é vivida no ritmo do caminhar.



Objetivo Geral

Entender de que maneira o desenho, os usos e as condições urbanas da avenida afetam a experiência do caminhar e a construção de sentidos e vínculos no espaço urbano.

Objetivos Específicos

- Analisar as condições físicas e ambientais do trecho estudado, considerando aspectos como escala, continuidade, acessibilidade, conforto e segurança;
- Compreender como os fluxos e comportamentos dos pedestres revelam dinâmicas de circulação, permanência e uso do espaço;
- Interpretar as percepções, sensações e significados atribuídos ao lugar, relacionando-os à caminhabilidade, vitalidade urbana e escala humana;
- Refletir sobre o papel da Avenida Goiás como elemento simbólico e identitário da cidade, destacando sua relevância para uma urbanidade centrada nas pessoas.



Metodologia

A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e exploratória, baseada na cartografia crítica e sensível do espaço urbano. O método parte da experiência direta com o lugar e da observação das práticas cotidianas, buscando compreender como os pedestres vivenciam e se apropriam do canteiro central e das calçadas da Avenida Goiás. O recorte de análise compreende o trecho da avenida situado entre a Rua 3, a Avenida Anhanguera e a Rua 4. Essa delimitação foi escolhida por concentrar cruzamentos de alta intensidade, elementos de valor simbólico e áreas de maior fluxo de pedestres, permitindo observar com clareza as dinâmicas de circulação, permanência e apropriação que estruturam a experiência cotidiana do caminhar nesse segmento da avenida.

Levantamento in loco e mapeamento físico-espacial:

Foram realizadas visitas de campo em diferentes horários do dia, com registros fotográficos e anotações. Esse levantamento permitiu compreender como a configuração física do trecho condiciona a experiência do caminhar, influenciando percepções de conforto, continuidade e segurança.

Observação dos fluxos e dinâmicas de circulação:

A partir das caminhadas pelo trecho analisado, buscaram-se registrar os comportamentos dos pedestres, seus percursos, tempos de permanência e modos de atravessar a avenida e o canteiro central. Foram reconhecidos obstáculos, interrupções de rota, áreas de pausa e situações de evasão que alteram o fluxo contínuo da caminhada. Essas observações possibilitaram relacionar a configuração espacial à experiência corporal do deslocamento, evidenciando como o desenho urbano orienta escolhas, desvios e a própria sensação de fluidez e segurança ao longo do caminho.

Leitura dos usos simbólicos e apropriações cotidianas:

A análise também abrangeu a dimensão sensível e simbólica do trecho, buscando compreender como o espaço é percebido. A interpretação dessas percepções articulou conceitos ligados à caminhabilidade, à escala humana e à vitalidade urbana, permitindo relacionar a experiência do caminhar às qualidades e significados presentes no lugar.



Justificativa

Para compreender os desafios das cidades contemporâneas, é necessário retomar brevemente a história da organização do espaço urbano. O urbanismo, enquanto campo de conhecimento e prática de intervenção, resulta de séculos de experiências na construção e gestão dos assentamentos humanos. Desde as primeiras civilizações até os movimentos modernos, a forma urbana expressa valores culturais, políticos e tecnológicos de cada época.

As primeiras civilizações já demonstravam intencionalidade na disposição de ruas, edifícios e espaços públicos. Na Antiguidade Clássica (sécs. VI–V a.C.), a cidade confundia-se com a comunidade de cidadãos, integrando dimensões morais, políticas e religiosas. Na Alta Idade Média (sécs. V–X), as cidades eram pequenas, desorganizadas e voltadas à defesa, sob forte influência religiosa. A partir do século XI, na Baixa Idade Média, transformações econômicas e sociais impulsionaram o crescimento urbano. O aumento populacional e econômico estimulou a expansão dos núcleos urbanos. No século XV, os teóricos renascentistas retomaram princípios da Antiguidade, ordem, geometria e monumentalidade, na busca por uma cidade ideal. Essa transição, entre os séculos XVII e XVIII, marca a passagem para a era moderna (Harouel, 1990).

A Revolução Industrial consolidou essa mudança, substituindo a economia agrária pela produção mecânica e centralizada (Marx, 2013), o que provocou profundas alterações na vida urbana.

A máquina a vapor transformou a produção e atraiu grandes contingentes de trabalhadores para os centros urbanos, ampliando as contradições do espaço: surgiram problemas de infraestrutura, insalubridade e fragmentação funcional (Hobsbawm, 1962).

Nesse contexto, emergiu a necessidade de repensar a organização das cidades. O engenheiro catalão Ildefons Cerdà (1815–1876) foi pioneiro ao empregar o termo “urbanización” para designar a ação de intervir e ordenar o espaço urbano, em sua obra “Teoría General de la Urbanización” (1867). Seu trabalho inaugurou um campo de conhecimento voltado à melhoria das condições de vida urbana (Silva; Bueno; Madureira, 2016).

Diante dos efeitos da industrialização, surgiram novas propostas de reorganização urbana. Na França, o barão Georges-Eugène Haussmann (1809–1891) liderou, entre 1853 e 1870, uma ampla reforma em Paris, modernizando-a com avenidas, saneamento e reestruturação espacial (Cosin; Souza, 2016). As intervenções remodelaram o espaço como centro burguês e deslocaram as classes populares para as periferias (Benevolo, 2001). As largas avenidas facilitaram o controle social e militar, transformando o espaço público em local de passagem e diluindo a vida coletiva.

O modernismo e os grandes planos urbanos

Entre o final do século XIX e o início do XX, Paris tornou-se modelo de cidade moderna, amplamente divulgada nas Exposições Universais (1851–1939) (Greenhalgh, 1988). Inspiradas nesse modelo, outras cidades buscaram soluções para os problemas de insalubridade e circulação. No Reino Unido, Ebenezer Howard (1850–1928), em Garden “Cities of To-Morrow” (1898), propôs as cidades-jardins, descentralizadas, equilibradas entre o urbano e o rural e voltadas à qualidade de vida (Jacobs, 2000; Diniz, 2015). Embora distintas, as ideias de Haussmann e Howard influenciaram fortemente o urbanismo moderno, cuja repercussão chegou à América do Sul e ao Brasil (Cosin; Souza, 2016).

Durante o período colonial (1500–1822), muitas cidades brasileiras foram fundadas ou elevadas à condição de capitais por sua importância estratégica na economia extrativista, sobretudo a mineração. Núcleos como Ouro Preto, Goiás e Cuiabá tornaram-se centros administrativos ligados à exploração de ouro e diamantes. A lógica portuguesa de colonização baseava-se na exportação de riquezas, moldando a economia e a estrutura urbana do país (Schwarcz, 2019; Wood, 2017).

Essas cidades não surgiam como espaços autônomos, mas como extensões das atividades produtivas, crescendo apenas enquanto duravam os ciclos econômicos (Godoy, 2011). Com o declínio das jazidas auríferas e a transição para a República (1889), buscou-se construir uma imagem de progresso inspirada nos ideais positivistas europeus (Neto, 2005).

A ascensão do café no século XIX, especialmente no Vale do Paraíba e no oeste paulista, redefiniu a estrutura produtiva e territorial do país, impulsionando ferrovias, portos e o crescimento urbano em regiões estratégicas (Schwarcz, 2019). A economia brasileira manteve-se voltada à exportação e articulada aos interesses externos (Kreter; Melo, 2022; Viscardi, 2001).

O urbanismo republicano refletia os interesses das elites agrárias e políticas, priorizando estética, saneamento e circulação, mas negligenciando a habitação popular, o que empurrou as classes trabalhadoras para áreas periféricas (Ramos, 2003). A República Velha (1889–1930), dominada pelas oligarquias de São Paulo e Minas Gerais, consolidou o poder das elites do café, influenciando diretamente as transformações urbanas (Viscardi, 2001).

A fundação de Belo Horizonte (1897), primeira cidade planejada do Brasil, simbolizou o rompimento com o passado colonial. Poucos anos depois, Pereira Passos promoveu uma ampla reforma no Rio de Janeiro (1902–1906), com abertura de avenidas, obras de saneamento e remoção de cortiços, transformando a capital federal em vitrine da modernidade. Reformas semelhantes ocorreram em São Paulo (1921–1925) e Salvador (1910–1930), com foco em circulação e higiene (Ramos, 2003; Villaça, 2001; Santos, 1993).

A insatisfação com o poder oligárquico culminou na Revolução de 1930, que levou Getúlio Vargas ao poder, encerrando a República Velha (Pontes, 2015; Diniz, 2015). Seu governo marcou o início da intervenção estatal no espaço urbano, alinhada à industrialização e à construção de infraestrutura, em continuidade ao lema de Washington Luís: “Governar é abrir estradas” (Jorge, 1999).

Durante o Estado Novo (1937–1945), Vargas centralizou o poder, fortaleceu o Estado e impulsionou a industrialização. O urbanismo foi incorporado como instrumento de modernização e controle social, voltado à racionalização da cidade e à mediação entre capital e trabalho (Fridman, 2012).

No campo teórico, Le Corbusier difundiu, por meio da Carta de Atenas (1933), os princípios do urbanismo moderno, funcionalidade e setorização dos usos: habitar, trabalhar, circular e recrear (Le Corbusier, 1993). No Brasil, tais ideias influenciaram a criação de cidades como Goiânia (1937) e Brasília (1960), que incorporaram a racionalidade funcional e a separação dos usos.

O governo Vargas também institucionalizou o planejamento urbano: reconheceu os municípios como entes de poder, criou comissões de planos e normas de loteamento e habitação, como o Código de Obras de 1937 e a Lei do Inquilinato (1942). Programas como os Parques Proletários e os IAPs incluíram a moradia operária na pauta pública, mas, ao remover favelas e cortiços, ampliaram a segregação urbana (Maricato, 2003; Bonduki, 2017).

A infraestrutura viária ganhou destaque, e o urbanismo passou a ser função de governo. Durante a Segunda Guerra Mundial, Vargas expandiu estradas e ferrovias, integrando o território nacional (Feldman, 2023; Jambeiro, 2003). O Estado atuava de forma autoritária, mas consolidava uma base técnica para o planejamento urbano moderno.

A cidade funcional e rodoviarista

Com o fim do Estado Novo, em 1945, o Brasil iniciou um novo ciclo político. O presidente Eurico Gaspar Dutra (1946–1951) deu continuidade à modernização do país, incorporando princípios da arquitetura moderna à habitação social, com integração entre moradia, lazer e serviços (Bonduki, 2017).

A industrialização intensificada no segundo governo Vargas (1951–1954) acelerou o crescimento urbano em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, ampliando a demanda por infraestrutura, transporte e habitação. Mesmo antes da criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) em 1964, os debates habitacionais já ganhavam destaque, com experiências locais e sindicais voltadas à moradia operária (Bonduki, 2017).

O urbanismo modernista consolidou-se nesse período, inspirado nas ideias de Le Corbusier e materializado nas obras de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer (Gomes, 2005; Alves, 2005). O planejamento urbano passou a ser guiado por uma visão técnica e racional, favorecendo a funcionalidade e o controle estatal. Essa tendência culminou no Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956–1961), que articulou industrialização, integração nacional e interiorização do desenvolvimento.

A mudança da capital para o interior simbolizou a modernização e o fortalecimento do território. A política da “Marcha para o Oeste”, iniciada por Vargas, já havia ensaiado essa interiorização, e a construção de Brasília representou sua consolidação (Oliveira, 2008; Tavares, 2010).

A estrutura urbana de Brasília foi concebida para o automóvel: grandes avenidas e vias expressas organizavam o espaço urbano, e a mobilidade individual era tratada como símbolo de progresso (Oliveira, 2008; Paula, 2010). Embora inovadora, a cidade ignorou o pedestre e o transporte coletivo, gerando críticas posteriores de Jane Jacobs e Jan Gehl.

Para Gehl (2013), o urbanismo deve priorizar a escala humana e o uso ativo dos espaços públicos, integrando proporções, edificações e percursos ao nível dos olhos. A prática modernista, ao contrário, privilegiou os edifícios e o tráfego, fragmentando a cidade. Jacobs (2000) também denunciou o urbanismo funcionalista por isolar os usos e destruir a vitalidade urbana, comparando-o a um “brinquedo mecânico” que sacrificava a vida nas ruas em nome da ordem e da clareza visual.

Assim, a monumentalidade de Brasília, expressa nas obras de Niemeyer, reforçou a imagem de um Estado centralizador e distante da vida cotidiana (Alves, 2005). Os edifícios cívicos, embora simbólicos, não foram concebidos para o encontro ou permanência, mas para representar o poder. A escala monumental e o modelo rodoviarista afastaram o pedestre, transformando a cidade em espaço de contemplação e deslocamento rápido, em contraste com o ideal de urbanidade defendido por Jacobs e Gehl.

Apesar de sua radicalidade, Brasília não foi um caso isolado. A cidade de Goiânia, projetada por Atílio Corrêa Lima na década de 1930, já expressava o ideário modernizador da Era Vargas. Sua configuração simbólica e monumental reforçava o poder político-administrativo do Estado, embora originalmente previsse maior integração entre áreas residenciais e comerciais (Oliveira, 2008; Fridman, 2012; Daher, 2009).

Com o tempo, Goiânia também aderiu ao modelo rodoviarista, expandindo-se horizontalmente e priorizando o automóvel, o que resultou em fragmentação urbana e perda de vitalidade nos espaços centrais (Nascimento; Oliveira, 2015). Tanto Brasília quanto Goiânia revelam como o projeto modernista brasileiro articulou monumentalidade e poder simbólico, moldando cidades voltadas à eficiência e à representação estatal. A política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, sintetizada no lema “cinquenta anos em cinco”, intensificou a industrialização e atraiu populações rurais para as cidades, ampliando o crescimento desordenado, os loteamentos irregulares e as periferias precárias (Rezende, 2012).

As cidades tornaram-se cada vez mais dependentes da infraestrutura viária. O foco no transporte individual e na integração territorial produziu “cidades rodoviárias”, com espaços voltados a quem passa, postos, motéis e comércios de beira de estrada, em detrimento de quem habita (Feldman, 2023). Essa lógica marcou profundamente o urbanismo brasileiro e consolidou a transição de uma cidade pedestre para uma cidade automobilística.

A cidade contemporânea

O fim do governo Juscelino Kubitschek (1956–1961) encerrou um ciclo de crescimento acelerado e urbanização intensa, mas também revelou problemas de favelização, desorganização territorial e déficit de infraestrutura nas periferias (Feldman, 2023). A instabilidade política que se seguiu, marcada pela breve gestão de Jânio Quadros e pela conturbada posse de João Goulart, culminou no golpe militar de 1964, instaurando uma ditadura que impactou profundamente o planejamento urbano brasileiro (Schwarcz, 2019; Reis; Ridenti; Motta, 2014).

Embora tenha iniciado com apoio popular, o regime militar rapidamente se consolidou como autoritário e centralizador. Sua política urbana deu continuidade ao modelo nacional-desenvolvimentista iniciado por Vargas, mantendo a lógica tecnocrática e a baixa participação social. Foram criadas instituições como o Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) (1964), responsáveis por padronizar a produção urbana. Mais tarde, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU) (1979) e a Lei nº 6.766/1979 (parcelamento do solo) ampliaram o controle estatal sobre o território (Feldman, 2023; Bonduki, 2017).

A expansão metropolitana e as grandes obras de infraestrutura reforçaram o caráter rodoviarista e aprofundaram desigualdades socioespaciais. Enquanto as áreas centrais recebiam investimentos, as periferias cresciam precariamente, marcadas pela autoconstrução e pela ausência de serviços públicos. A cidade tornava-se um espaço cada vez mais segregado, reflexo de um planejamento voltado à produtividade e não à inclusão.

A partir do final da década de 1970, o enfraquecimento do regime e o avanço da transição democrática abriram espaço para novas formas de organização social. Movimentos urbanos, sindicatos e associações de bairro passaram a reivindicar o direito à moradia, à terra urbana e aos serviços públicos, fortalecendo a ideia do direito à cidade. Essas lutas culminaram na Constituição de 1988, que consagrou o princípio da função social da propriedade e promoveu a descentralização administrativa, ampliando o papel dos municípios e da participação popular (Bonduki, 2017; Maricato, 2003; Schwarcz, 2019).

Apesar desse avanço, muitos traços do modelo autoritário permaneceram, como a centralização decisória e a priorização do automóvel. Goiânia, continuou expandindo-se de forma dispersa e dependente da infraestrutura viária, mantendo um padrão urbano centrado no carro (Diniz, 2015). Mesmo com o fortalecimento dos conselhos participativos e novos instrumentos de planejamento, a mobilidade ativa e o transporte coletivo seguiram em segundo plano.

As críticas de Jane Jacobs e Jan Gehl oferecem fundamentos para repensar o urbanismo moderno. Jacobs (2000) denunciou a “pseudociência” do planejamento que ignorava o funcionamento real das cidades e eliminava a diversidade de usos, base da vitalidade urbana. Gehl (2013), por sua vez, destacou a importância da escala humana e da observação do cotidiano como guia para o desenho urbano, defendendo cidades vivas, seguras e inclusivas.

Ler Goiânia sob essas lentes evidencia os efeitos persistentes de um urbanismo rodoviário e setorializado. Enquanto Jacobs apontava a fragmentação espacial e o declínio da vida pública, Gehl revelava a carência de espaços que favoreçam o encontro e a convivência. Ambos convergem na defesa de cidades centradas nas pessoas, onde caminhar seja experiência de prazer e segurança.

O urbanismo contemporâneo vive um momento de transição: embora as heranças modernistas e rodoviárias ainda moldem as cidades, cresce a consciência sobre a necessidade de modelos mais sustentáveis, participativos e inclusivos (Secchi, 2000). Retomar as lições de Jacobs e Gehl é essencial para reconstruir a cidade sob o princípio da escala humana.

Esta pesquisa insere-se nesse movimento ao valorizar o pedestre como protagonista do espaço urbano. Ao analisar o caminhar e as formas de deslocamento, busca-se compreender como a negligência histórica ao pedestre produziu um espaço que, em vez de promover encontros, gera barreiras e desencontros. Mais do que diagnosticar, pretende inspirar ações que aproximem o planejamento urbano dos princípios do direito à cidade, onde caminhar signifique convivência, bem-estar e pertencimento.

CAPITULO 1

Deslocamentos na Cidade



A cidade futurista era atravessada por fluxos de energia e por voragens de massas humanas, uma cidade que perdeu toda possibilidade de visão estática e que é posta em ação pelas máquinas em velocidade, pelas luzes, pelos ruídos, pelo multiplicar-se dos pontos de vista perspectivos e pela metamorfose contínua do espaço. (Careri, 2002, p. 39)

Caminhar é um gesto antigo, simples e ao mesmo tempo profundamente político. Não se trata apenas de deslocar-se de um ponto a outro, mas de experimentar o espaço, observar, sentir, pertencer, ou perceber-se excluído. Em meio ao avanço da urbanização funcional e à supremacia do automóvel, o ato de andar pela cidade se transforma: às vezes silenciada, outras vezes resgatada como forma de crítica e resistência.

Pensar o caminhar como resistência é também reconhecer sua potência na cidade contemporânea, onde o corpo que se move a pé ainda disputa espaço com fluxos intensos de veículos e com a herança de um urbanismo voltado à eficiência. Na Avenida Goiás, esse gesto ganha contornos particulares: trata-se de uma via emblemática, estruturadora e simbólica, que concentra diferentes temporalidades e modos de ocupação. Caminhar por ela é atravessar camadas de histórias, de usos e de velocidades, experimentando as tensões entre o desenho pensado para o automóvel e o desejo de uma cidade mais humana.

Caminhar como resistência e gesto estético

No século XIX, com as transformações promovidas por Haussmann em Paris, a cidade tornou-se palco de circulação, monumentalidade e controle visual. Nasceram ali os flâneurs, figuras burguesas que caminhavam pelas avenidas não apenas para se locomover, mas para observar e ser observados (Baudelaire, 2010). Caminhar, então, era também um ritual estético e social, reservado a uma elite masculina que consumia a cidade como espetáculo, enquanto o caminhar funcional de operários, donas de casa e ambulantes permanecia invisível.

Para Jacques (2012), o flâneur inaugura uma forma de caminhar com significado poético, marcada pela contemplação e pela deriva, símbolos das transformações urbanas e sensoriais trazidas pela modernização (Tietz, 2018).

Essa figura, que observa e é observada, encontra ecos na Avenida Goiás, onde o olhar do caminhante também se confronta com camadas de tempo e sentido. O eixo histórico da cidade carrega a memória da modernidade goianiense, sua fundação planejada, monumentalidade e centralidade simbólica, mas revela, ao mesmo tempo, as fragmentações do presente. Assim como o flâneur de Baudelaire, o pedestre da Goiás caminha entre o passado e o agora, entre o espetáculo e a experiência cotidiana.

Careri (2002) compreende o caminhar como uma forma estética de intervenção no espaço urbano. Para ele, a experiência sensível do corpo em movimento tem o poder de transformar os lugares, não apenas fisicamente, mas também simbolicamente. Essa concepção ecoa nas vanguardas artísticas do século XX, que reconheceram no ato de caminhar um gesto crítico e criativo.

O Dadaísmo foi pioneiro ao incorporar o deslocamento urbano como prática artística. Suas caminhadas errantes pelos espaços banais da cidade recusavam os limites institucionais da arte e revelavam o potencial poético do cotidiano. Mais do que criar obras, tratava-se de dissolver as fronteiras entre arte e vida, um gesto de insubordinação estética e política (Bürger, 1993). O artista passava a agir no espaço urbano, não como produtor de objetos, mas como provocador de situações.

O Surrealismo, nos anos 1920, ampliou esse deslocamento para o campo do inconsciente. Inspirados pela psicanálise, os surrealistas exploravam a cidade guiados por desejos, sonhos e imagens mentais, em oposição ao controle racional da experiência urbana (Careri, 2002).

Suas caminhadas buscavam libertar o olhar e revelar as fissuras da modernidade. Como lembra Aragon (1996), esse exercício poético era também uma forma sensível de denúncia, uma crítica à vida urbana mecanizada.

Essas experimentações abririam caminho para a *dérive* situacionista, formulada em 1957. Segundo Jacques (2012), Debord via na deriva uma forma de resistência ao urbanismo funcionalista, propondo um modo de habitar guiado pelas emoções e pela participação direta na cidade. Caminhar tornava-se, assim, um ato político e inventivo, capaz de questionar as estruturas de poder inscritas no espaço urbano.

Se para as vanguardas o caminhar era subversão estética, hoje esse gesto ressoa nas experiências urbanas de lugares como a Avenida Goiás. Percorrer sua extensão, entre o ruído dos carros, a geometria modernista e as pausas cotidianas, pode ser compreendido como uma deriva contemporânea. O pedestre, ao inscrever seu corpo nesse traçado racional e simbólico, reinterpreta a modernidade que o criou, transformando o simples ato de caminhar em uma forma de resistência e reencantamento do espaço.

Enquanto os situacionistas propunham a *dérive* como uma forma radical e lúdica de reconexão com os espaços urbanos, em 1961, em um contexto norte-americano, Jane Jacobs apresentava uma crítica igualmente contundente ao urbanismo moderno, ancorada na observação atenta do cotidiano das cidades reais.

Jacobs (2000) argumenta que o verdadeiro funcionamento urbano não se encontra nos planos racionalizados dos planejadores, mas na complexa vida das ruas, nas interações espontâneas entre moradores, na diversidade de usos e na vitalidade das pessoas. A cidade, segundo ela, reúne todos os elementos que o urbanismo ortodoxo condenava: pequenas quadras, muitas ruas, proximidade com indústrias e certa desordem aparente. No entanto, ao caminhar por esses espaços, revela-se sua exuberante vitalidade, uma ordem própria, sustentada pelo convívio e pela improvisação cotidiana.

Para Jacques (2012), a errância ultrapassa o simples deslocamento físico: é um modo de estar no mundo. O errante não caminha com destino fixo, mas se abre ao percurso, aos encontros e aos desvios que o trajeto oferece. Diferente do turista ou do viajante com roteiro, valoriza o inesperado, a pausa e a escuta.

Essa prática resiste à lógica da produtividade, da velocidade e do controle, princípios centrais do urbanismo moderno, e afirma, em contrapartida, um tempo outro: mais lento, mais atento, mais subjetivo. A errância, portanto, assume um caráter existencial e político, desafiando os modelos de deslocamento urbano pautados pela eficiência.

No Brasil, a relação entre caminhar e expressão artística encontrou ecos singulares. Leite (2012) destaca a figura de Flávio de Carvalho, artista e arquiteto modernista, cuja obra rompeu com a linearidade da arte e incorporou o corpo como ferramenta crítica do espaço urbano. Em sua célebre *Experiência n.º 2* (1931), Carvalho percorreu o centro de São Paulo trajando roupas femininas, provocando reações públicas e tensionando normas de gênero e moralidade. Sua caminhada foi, ao mesmo tempo, experimento estético, crítica à autoridade e contestação da ordem urbana. O corpo, em sua obra, torna-se agente de transformação simbólica: o caminhar assume dimensões performativas, artísticas e políticas.

Para João do Rio (1995), o caminhar revela outra face da experiência urbana: a escuta e a tradução da vida cotidiana. Em suas crônicas, o autor percorre becos, ruas e praças do Rio de Janeiro em busca das múltiplas vozes da cidade, revelando suas contradições e encantos. Seu olhar valoriza o pedestre atento às camadas invisíveis da metrópole, os rituais, os sons, as presenças que escapam à monumentalidade.

João do Rio não era um flâneur nos moldes europeus, mas um cronista que se deixava atravessar pela cidade popular e mestiça. Caminhar, para ele, era investigar a alma urbana, dar voz aos invisíveis e tensionar a narrativa oficial sobre o espaço. Sua escrita evidencia que a cidade é vivida por muitos corpos e ritmos, e que o urbano não se reduz ao que é planejado ou monumental.

Vitalidade urbana e práticas do cotidiano

A vitalidade urbana, segundo Jacobs (2000), nasce do uso ativo das calçadas. É nelas que se manifestam os “olhos da rua”, a vigilância informal de quem habita o bairro e observa cotidianamente sua dinâmica. Essa presença constante cria uma rede de reconhecimento e segurança comunitária, formada por gestos simples, olhares e interações diárias. O que Jacobs chamou de “balé das calçadas” (Idem, p. 53) é justamente essa coreografia espontânea entre pedestres, comerciantes, crianças e transeuntes, que se desenrola ao longo do dia, conferindo ritmo e vitalidade à cidade.

Na Avenida Goiás, essa vitalidade se expressa de maneira particular. A circulação constante de pessoas, o comércio de rua, os usos mistos das edificações e as fachadas ativas, produzem um cenário que ecoa as observações de Jacobs. Apesar da presença dominante do automóvel, a avenida revela brechas onde o pedestre retoma o protagonismo: nas pausas, nos atravessamentos e nas interações cotidianas que reanimam o espaço. Assim, o cotidiano, mesmo em um contexto modernista e racionalizado, sustenta práticas vivas e coletivas que reafirmam o caráter social da rua.

Jacobs observa que, o desaparecimento dessa vida de rua enfraquece o tecido urbano e intensifica o isolamento. Na Goiás, o que se vê o contrário: uma resistência cotidiana que persiste nas calçadas, nas pausas dos que observam vitrines, nas conversas informais e nos encontros fortuitos. São esses movimentos, discretos, mas constantes, que mantêm a avenida viva, demonstrando que a vitalidade urbana depende menos do desenho idealizado e mais da presença e das práticas que o reinventam.

Entretanto, a vitalidade também pode ser capturada pela lógica do mercado. Zukin (2010) mostra como bairros outrora autênticos são transformados em mercadoria sob o pretexto da “preservação”, convertendo diversidade cultural em produto e promovendo processos de gentrificação. Essa crítica se alinha a Davis (2006) e Berman (1986), que associam a vida urbana à tensão entre destruição e renovação: a modernidade que aliena também abre brechas para reinvenção social e simbólica.

Lefebvre (1991) amplia esse debate ao compreender o espaço urbano como uma produção social, continuamente moldada pelas práticas cotidianas e pelas disputas de poder. O cotidiano é, para ele, o terreno onde o urbano é vivido, apropriado e ressignificado, o espaço onde a vida comum confronta o planejamento técnico e produz novas formas de uso e sentido.

Harvey (2012) complementa essa visão ao afirmar que o direito à cidade consiste justamente nessa capacidade coletiva de transformar o espaço conforme as necessidades e desejos dos habitantes, uma disputa não apenas material, mas também simbólica, por modos diversos de habitar.

Essa dimensão política se concretiza nas práticas do cotidiano. Para Certeau (1998), o caminhar constitui uma forma de participação ativa na cidade, uma escrita anônima que desenha percursos e reinventa o espaço. Ao traçar desvios, o pedestre cria narrativas próprias e reinterpreta a cidade, aquilo que o autor chama de “errância semântica” (pp. 182). A cidade planejada “para funcionar” ignora as subjetividades e usos imprevistos, mas o caminhar cotidiano reintroduz desordem criativa, transformando o espaço abstrato em espaço vivido.

As dinâmicas urbanas, portanto, derivam das interações diárias entre pessoas e lugares. Quando reconhecidas e estimuladas, revelam a notável capacidade de adaptação das cidades. Contudo, o planejamento racionalista frequentemente ignora essas experiências vividas, projetando espaços baseados em abstrações. Oliveira (2018) observa que esse distanciamento marginaliza a escala do cotidiano, e com ela, o próprio caminhar.

Ainda que o corpo caminhante tenha sido relegado pelas cidades rodoviaristas, ele resiste. Hoje, cerca de 36% dos brasileiros têm no caminhar seu principal modo de deslocamento (ANTP, 2021), apesar de calçadas precárias, cruzamentos perigosos e ausência de sombras. Caminhar tornou-se, paradoxalmente, um ato cotidiano e político: atravessar a cidade é desafiar sua lógica excludente.

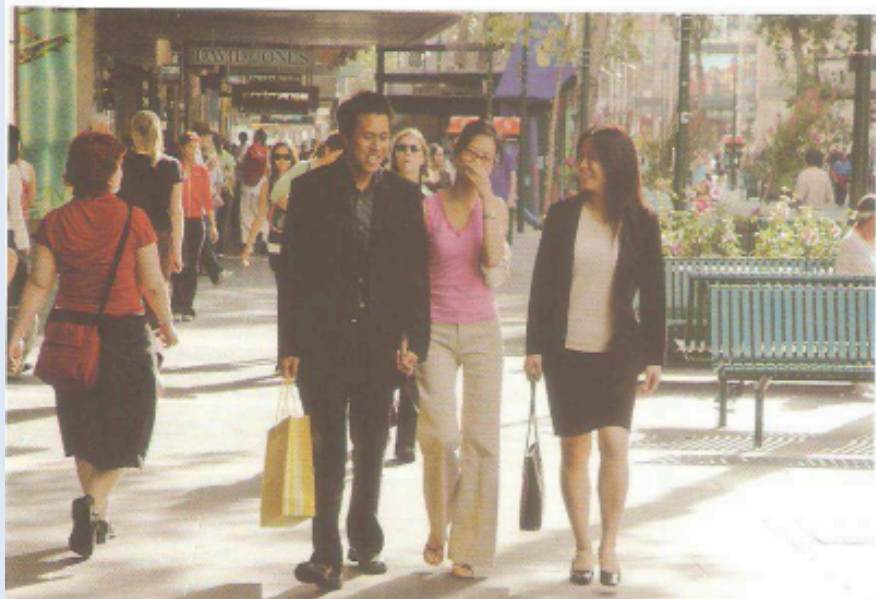
Essa leitura é complementada por Hall (2007), que denuncia como o zoneamento moderno, ao separar rigidamente funções urbanas, extingue a diversidade e a espontaneidade. Para Certeau (1998), os pedestres reagem a essa homogeneização reinventando o espaço: “assim como uma palavra só existe quando é pronunciada, um lugar só existe quando é vivido” (pp. 178). O uso criativo e imprevisível transforma o traçado técnico em território afetivo e social.

Caminhar é também um modo de conhecer, lembrar e reinscrever significados. Paiva (2017) propõe repensar o espaço urbano a partir de mapas afetivos e subjetivos, onde o caos e o improvisado não são falhas, mas sinais de vitalidade. Koolhaas (1995) e Gehl (2013) representam dois polos desse debate: enquanto o primeiro valoriza o caos e a complexidade como fontes de energia urbana, o segundo defende a organização espacial voltada ao conforto, segurança e convivência humana. A tensão entre ordem e imprevisibilidade é, afinal, o que mantém viva a cidade.

Essa vitalidade se manifesta no que Soja (1996) chama de terceiro espaço, o espaço vivido, híbrido e negociado, onde os indivíduos produzem significados a partir de suas práticas e memórias. Em diálogo com Certeau, Lefebvre e Augé (2009), esse espaço se opõe ao não lugar, aquele sem identidade ou vínculo simbólico, dominado pela circulação e pelo consumo.

Sennett (2018) conclui que cidades verdadeiramente habitáveis não são as moldadas pela ordem rígida, mas as que permitem variação, improvisado e abertura à diferença. O espaço urbano ganha vida nas práticas sensíveis e nas narrativas cotidianas, nos pequenos gestos, nas vozes múltiplas e nos afetos que escapam à racionalidade técnica. É nesse território de experiências que o corpo caminhante se torna coautor da cidade, desenhando, a cada passo, novas possibilidades de habitar.

Figura 1. Imagem do Livro “Cidade para Pessoas”



Fonte: Livro Cidade para Pessoas, Jan Gehl, 2013.

O caminhar e as Cidades para pessoa

Caminhar na contemporaneidade é reivindicar espaço em um território que empurra para a margem. É desafiar o urbanismo que calcula, exclui, acelera. É propor outra relação com o tempo, com o olhar, com o outro. Recolocar o caminhar no centro do debate urbano não é apenas uma questão de mobilidade, mas de democracia.

Gehl (2013) observa que, por décadas, a dimensão humana foi esquecida no planejamento urbano, enquanto o aumento do tráfego de automóveis criou “cidades vazias”, sem presença de pessoas. Caminhar e pedalar são muito mais do que formas de circulação: são condições essenciais para revitalizar a vida urbana.

A prioridade ao carro reduziu os espaços de permanência e encontros, enquanto a atenção à escala humana e a elementos como fachadas ativas, cafés ao ar livre, sombra, assentos e boa visibilidade favorecem convivência, permanência e diversidade de experiências. Segundo Whyte (1980), a presença das pessoas nos espaços públicos não ocorre por acaso; o que atrai as pessoas são outras pessoas, e os espaços devem ser desenhados para facilitar isso.

O ritmo do pedestre, que se move lentamente, permite perceber a cidade em sua riqueza de detalhes e sensações, enquanto o motorista vivencia um espaço empobrecido e simplificado. Essa diferença na percepção também é destacada por Lynch (1960), que mostra como a imagem mental da cidade se constrói através da experiência em movimento, permitindo compreender suas formas, funções e significados.

Cullen (2008), ao observar o caminhar nas cidades inglesas, destaca a “visão serial” como chave para a experiência urbana. Ele critica a invasão dos veículos e defende que o urbanismo recupere a centralidade do pedestre, valorizando a paisagem urbana como arte viva, moldada por pavimentos, ruídos, cheiros e texturas que enriquecem a vivência cotidiana.

Retomar a cidade ao ritmo do caminhar é essencial para restaurar sua legibilidade, vitalidade e dimensão sensível. Cidades que priorizam o caminhar, o encontro e a permanência não são apenas mais justas, mas também mais vivas, seguras e sustentáveis. No entanto, essa perspectiva ainda enfrenta enormes desafios em diversas cidades brasileiras, e Goiânia é um exemplo emblemático dessa tensão. Fundada sobre os ideais modernistas e planejada para uma lógica funcionalista e horizontal, a cidade apresenta um tecido urbano marcado pela dispersão, pelo uso intensivo do automóvel e pela precarização dos modos ativos de deslocamento.

O caminhar na cidade, embora presente, é frequentemente dificultado por calçadas estreitas, descontínuas ou mal conservadas, atravessamentos inseguros, falta de sombra e longas distâncias entre os usos urbanos. O objeto de estudo deste trabalho, a Avenida Goiás, eixo histórico e simbólico, concentra em si essa ambiguidade: projetada como uma via monumental, hoje revela contradições entre o desenho original e a vivência real do pedestre.

Retomar a cidade à escala do corpo é, mais do que um gesto poético, uma demanda política. Ao olhar para Goiânia com os olhos do pedestre, buscamos entender como o planejamento urbano pode se reorientar a partir da vivência, da escuta e da presença, e não apenas do traçado visto de cima. Para isso, é necessário compreender como chegamos à forma urbana que hoje desafia a experiência do caminhar, remontando ao momento de fundação da cidade, quando o traçado de Goiânia não apenas ordenava o território, mas expressava uma visão de futuro atrelada aos ideais de modernização e progresso.

CAPITULO 2

Transformações Urbanas e a
Avenida Goiás



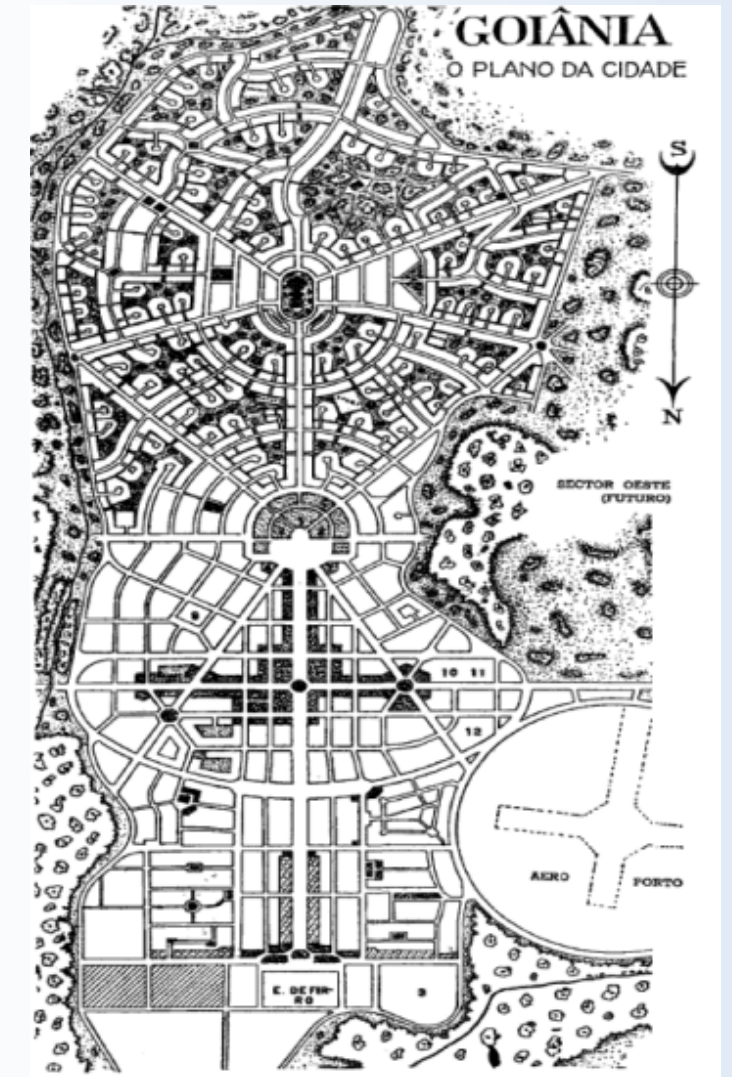
Aspectos históricos da evolução urbana de Goiânia

Esse capítulo busca evidenciar como o traçado urbano de Goiânia se constitui e se transformou ao longo do tempo, com ênfase nas dinâmicas urbanas atuais. Para isso, é necessário compreender o contexto político que impulsionou sua construção. A história de Goiânia está profundamente entrelaçada ao contexto da Revolução de 1930, que impulsionou transformações significativas em Goiás (Santos; Tsu, 2013). Com a nomeação de Pedro Ludovico Teixeira como interventor federal em 1933, ganhou força o antigo projeto de transferência da capital de Vila Boa (Oliveira, 2015). A mudança se concretizou como uma estratégia política de modernização, visando que a nova capital, Goiânia, representasse o oposto da antiga: uma cidade acessível, moderna, funcional e capaz de impulsionar o progresso regional, consolidando um empreendimento de ruptura e renovação (Chaul, 2009).

Goiânia foi concebida como uma cidade planejada, com o plano urbanístico inicial a cargo de Atílio Corrêa Lima, influenciado pelo urbanismo francês e pelo estilo Art Déco (Guimarães, 2021). Seu primeiro esboço urbano utilizava o triângulo equilátero como base para a organização espacial (figura 2). Corrêa Lima elaborou o primeiro plano diretor, projetos de infraestrutura e edifícios públicos, dialogando com os ideais de Pedro Ludovico ao simbolizar o moderno (Diniz, 2015). O projeto, iniciado a partir da região de Campinas, previa cerca de 50 mil habitantes (Oliveira; Beker; Domingos, 2019), e a escolha do local se deu pela proximidade com a estrada de ferro, topografia favorável e abundância de água (Barreira; Deus, 2006).

Com a saída de Corrêa em 1938, Armando Augusto de Godoy assumiu o projeto, incorporando princípios do conceito de cidade-jardim de Ebenezer Howard (1898), promovendo descentralização e integração entre cidade e natureza. Embora a economia de Goiás fosse essencialmente agrária, a construção da capital marcou o início de uma transformação, com Goiânia assumindo a função de sede administrativa, polo de serviços e vetor de modernização regional (Diniz, 2015).

Figura 2. Planta Baixa de Goiânia

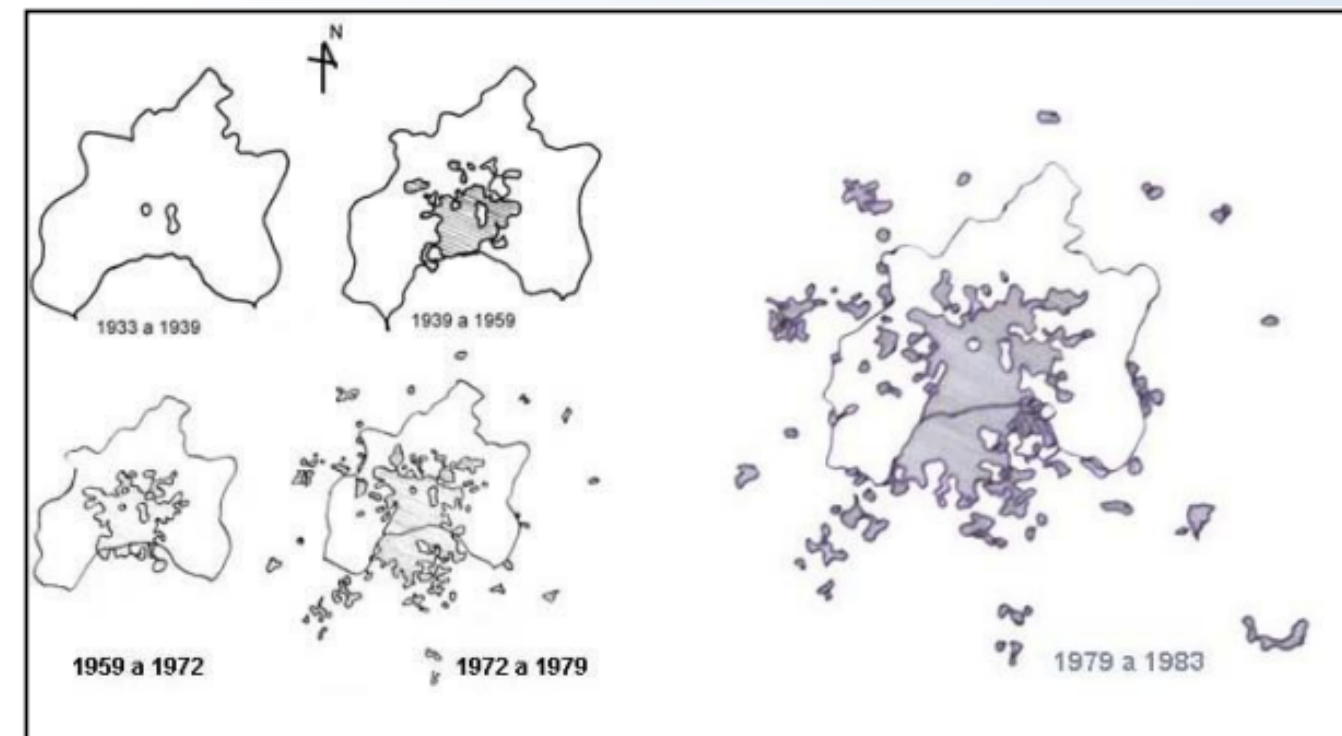


Fonte: CPDOC FGV

Transformações contemporâneas e os impactos no traçado urbano

A expansão urbana de Goiânia ocorreu em cinco fases distintas: de 1933 a 1950, com a criação da cidade; de 1950 a 1964, marcada pela rápida proliferação de loteamentos privados; de 1964 a 1975, quando o crescimento populacional impulsionou a multiplicação de loteamentos irregulares e a concentração de ocupações; de 1977 a 1992, com a expansão através da implantação de conjuntos habitacionais; e, a partir de 1992, com o surgimento de espaços urbanos segregados e o crescimento de condomínios fechados (Nascimento e Oliveira, 2015). A iniciativa privada e a especulação imobiliária desempenham um papel central nesse processo, frequentemente desviando o planejamento urbano original (Oliveira; Beker; Domingos, 2019). A partir de 1950, a flexibilização das exigências para novos loteamentos contribuiu para ocupações desordenadas, perda de qualidade ambiental e crescimento orientado pelo mercado, com a expansão posterior absorvida pelo entorno (Santos; Tsu, 2013).

Figura 3. Fases de expansão urbana do aglomerado urbano de Goiânia



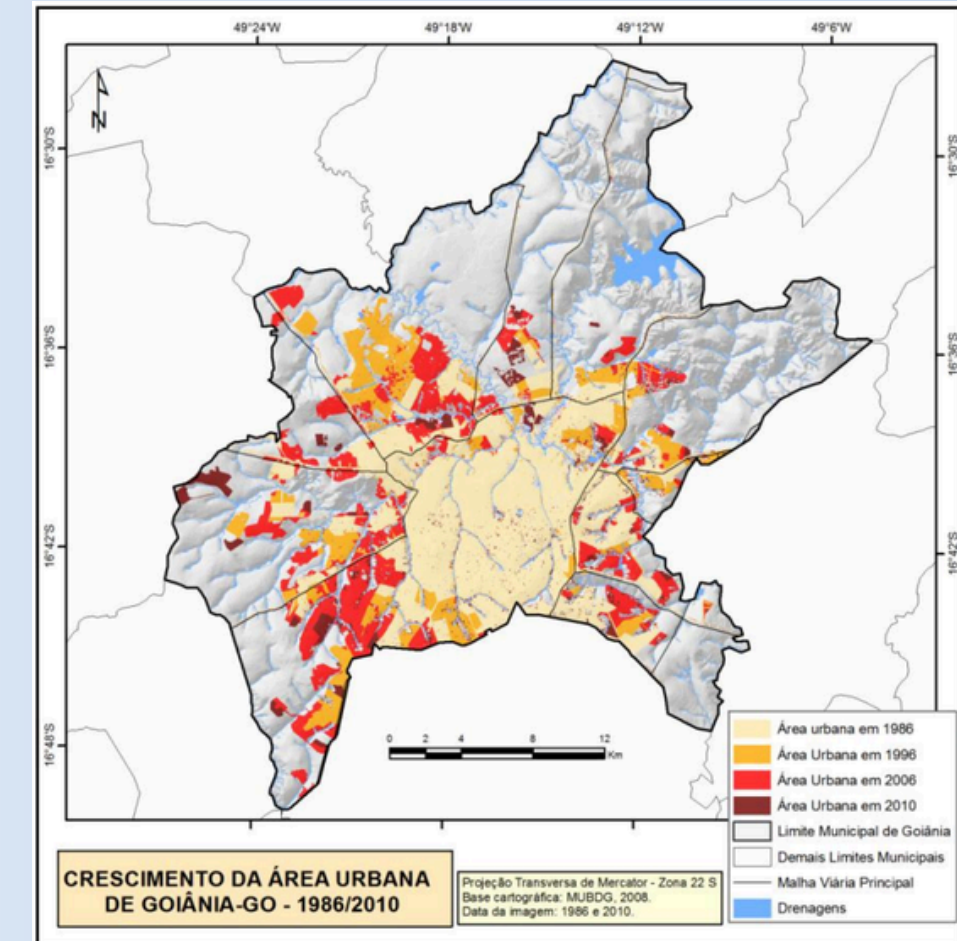
Fonte: Nascimento; Oliveira, 2015

Embora a expansão estivesse originalmente prevista para os setores Central e Norte, Goiânia se estendeu para o Sul e Oeste, resultando na conurbação com o município de Aparecida de Goiânia, e a expansão horizontal contribuiu para a desconexão entre moradia, serviços e mobilidade. O Setor Central foi especialmente afetado. A verticalização iniciada nos anos 1960 alterou radicalmente a escala urbana prevista, e por volta de 1992, edifícios de múltiplos pavimentos já dominavam o cenário, descaracterizando elementos como o recuo frontal das residências (Camargo, 2022). A retração dos investimentos públicos e a valorização de outras regiões levaram ao esvaziamento funcional do centro, que hoje abriga um grande número de edifícios desocupados, estacionamentos privados e uma baixa diversidade de usos, especialmente à noite. A deterioração de calçadas, praças e vielas revela o abandono dos espaços públicos menores, e as vielas perderam sua função social e conectividade. Bairros próximos, como Setor Oeste, passaram por verticalização acelerada, sem suporte de infraestrutura adequada (Barreira; Deus, 2006). O esvaziamento residencial da região e o surgimento de novas centralidades nos bairros periféricos alteraram a dinâmica de uso do centro histórico, que passou a concentrar principalmente atividades comerciais e de serviços (Vilarinho, 2018).

A valorização fundiária e a ação de agentes imobiliários levaram à ocupação de áreas não previstas, como fundos de vale e áreas de preservação ambiental, alterando o zoneamento e comprometendo a função social dos espaços públicos. Essa fragmentação do tecido urbano evidencia que a evolução de Goiânia foi marcada por desigualdade, descontinuidade e ausência de políticas públicas. Diante dos problemas, o Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) de 1969 orientou a expansão no eixo leste-oeste (Camargo, 2022). Em 1992, um novo Plano Diretor incorporou princípios como função social da propriedade e sustentabilidade, orientando a expansão para a região sudoeste e priorizando o aproveitamento de vazios urbanos (Nascimento; Oliveira, 2015).

No entanto, o Plano Diretor de 2007 demonstra um distanciamento significativo entre o que está no papel e a realidade urbana. A falha visível na infraestrutura urbana, principalmente nas áreas periféricas, choca-se com a promessa de uma cidade mais caminhável. A concentração de áreas verdes no centro, enquanto os bairros mais afastados sofrem com carência desses espaços, evidencia que o crescimento urbano superou a efetividade das diretrizes, reproduzindo desigualdades socioespaciais e comprometendo o direito pleno à cidade.

Figura 4. Mapa de expansão urbana de Goiânia.

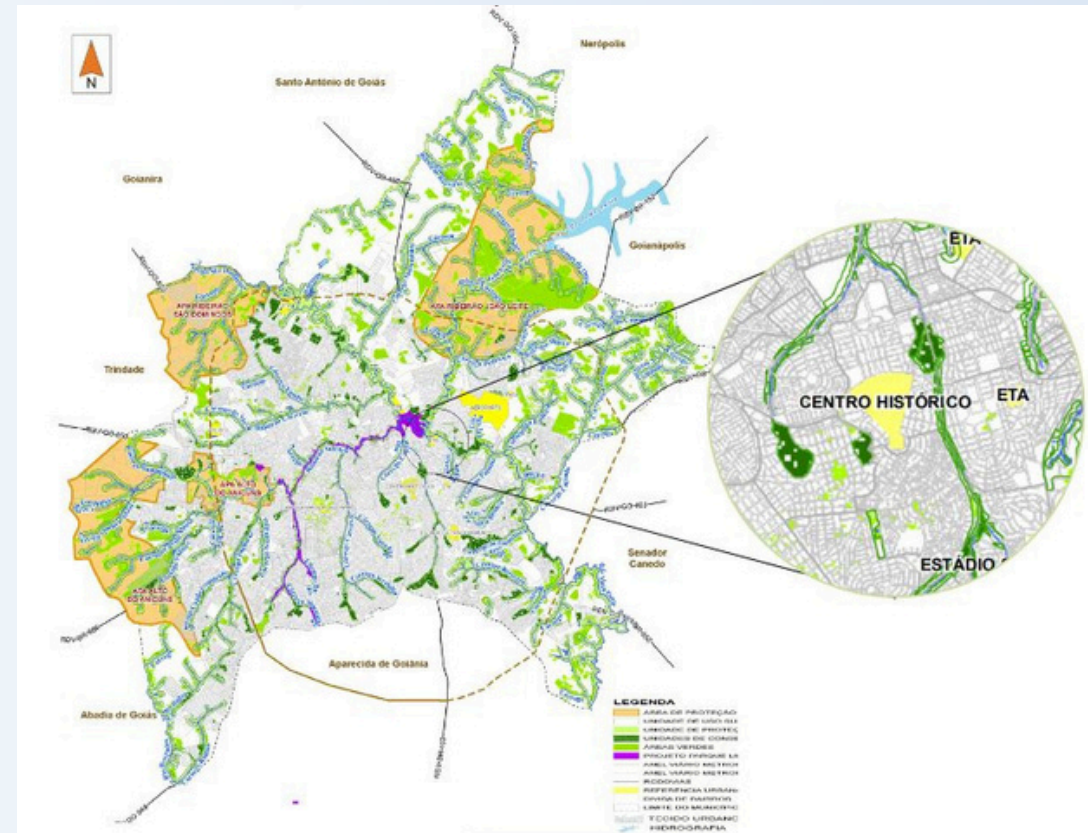


Fonte: Nascimento; Oliveira, 2015

O traçado urbano de Goiânia iniciou-se a partir de uma rede viária que adotou um modelo radial, favorecendo a ligação entre o centro e os demais bairros, mas apresentando baixa articulação e conectividade nas áreas mais distantes. Essa configuração contribuiu para um padrão de deslocamento dependente do automóvel. A prioridade à fluidez do trânsito gerou a demanda por grandes eixos, levando à inserção do sistema BRT (Bus Rapid Transit) em 2015. Embora o BRT tenha percorrido a Avenida Goiás buscando otimizar o transporte coletivo, ele acabou reforçando a prioridade do tráfego motorizado sobre a escala do pedestre. Por fim, apesar de o traçado original de Goiânia prever uma forte presença de áreas verdes (Corrêa destinou 14% da área total do núcleo urbano inicial a parques e arborização, com a Avenida Goiás inserida nesse ideal (Guimarães, 2021)), a observação de uma disjunção entre os vazios urbanos existentes e as áreas verdes consolidadas na área central sugere que os espaços livres não necessariamente desempenham funções ambientais ou de uso público.

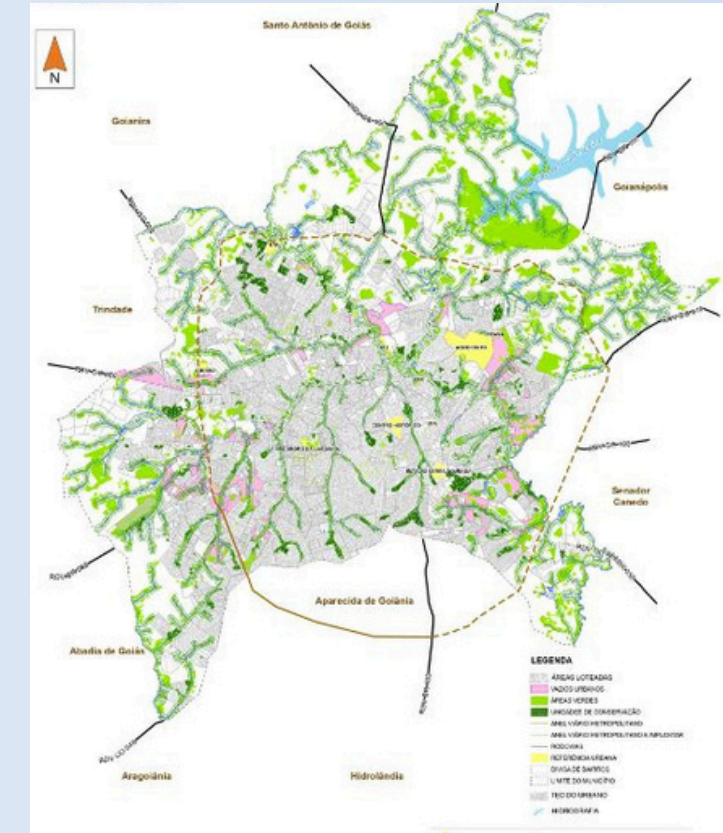
Essas relações no traçado urbano assumem papel fundamental na configuração do centro de Goiânia, como na Avenida Goiás, que articula o deslocamento motorizado e ativo.

Figura 5. Mapa de áreas verdes e unidades de conservação.



Fonte: Plano Diretor de Goiânia, 2007 (com alterações feitas pela autora).

Figura 6. Mapa de Vazios Urbanos.



Fonte: Plano Diretor de Goiânia, 2007

Uma aproximação ao contexto da Avenida Goiás

A Avenida Goiás, oficialmente denominada Avenida Dr. Pedro Ludovico Teixeira, recebeu esse nome em homenagem ao então governador do Estado durante a década de 1930. No entanto, em dezembro de 1935, por meio do Decreto nº 657, Pedro Ludovico alterou sua denominação para Avenida Goiás. A escolha do novo nome reforçava seu simbolismo, homenageando a antiga capital do Estado, a Cidade de Goiás, e conferindo à via um papel central na identidade da nova capital, Goiânia (Diniz, 2015; Silva; Lima, 2023; Boaventura; Fiaccadori, 2016).

Localizada no núcleo inicial da cidade, a Avenida Goiás foi concebida como eixo estruturante e simbólico do plano urbanístico. Desde sua origem, foi idealizada como um “monumento intencional”, projetado para marcar o nascimento da nova capital e representar a ruptura com a antiga elite goiana. Com o tempo, passou a ser também um “monumento histórico”, incorporando memórias coletivas e valores culturais (Morais, 2023).

Figura 7. Mapa de localização da Avenida Goiás.



Fonte: IBGE, 2022, com alterações da autora.

É considerada uma das vias mais emblemáticas da cidade, funcionando como eixo norte-sul da composição urbana e refletindo um caráter tanto monumental quanto pitoresco. Com seus 50 metros de largura e aproximadamente 45% da área destinada a jardins e arborização, foi planejada como grande alameda, um passeio público que traduz as mudanças nos hábitos urbanos da época (figura 8) (Oliveira, 2018).

Assim como, a Avenida Goiás, as avenidas Araguaia e Tocantins tiveram grande relevância nos primeiros traçados da nova capital (figura 9). A Avenida Goiás foi concebida como espaço de encontros e contemplação, conectando a Praça Cívica ao setor comercial e à Estação Ferroviária, por onde chegavam pessoas do interior do estado e de outras regiões.

As avenidas Araguaia e Tocantins também exerciam papel estratégico como vias de acesso rápido entre diferentes áreas e o centro da cidade, além de também concentrarem atividades comerciais significativas. Embora essas avenidas tenham tido papel fundamental nos primeiros anos da nova capital, atualmente a cidade apresenta novas centralidades, o que fez com que o centro não seja mais o único polo comercial relevante (Morais, 2023; Oliveira, 2018; Villarinho, 2018).

Figura 8. Avenida Goiás.



Fonte: IBGE, 2014.

Figura 9. Praça Pedro Ludovico Teixeira (Praça Cívica), ao centro a Avenida Goiás, a direita a Avenida Anhanguera e a esquerda a Avenida Tocantins.



Fonte: IBGE, 2014

Apesar do discurso de modernização que acompanhou a fundação de Goiânia, grande parte da população que migrou para a nova capital era oriunda do interior do estado, carregando consigo hábitos e atitudes rurais e pacatas. Apesar de haver espaços que foram projetados como modelo de urbanização e conduta social, práticas comuns em comunidades interioranas continuaram presentes. Nesse contexto, entre as décadas de 1930 e 1950, surgiram novos usos e formas de sociabilidade urbana (Boaventura, 2014).

Desde sua concepção, a Avenida Goiás já evidenciava um caráter monumental, perceptível em seu traçado, na largura generosa, na perspectiva topográfica, no alinhamento dos edifícios e na adoção de estilos como o Art Déco. Esses elementos compuseram uma paisagem moderna e simbólica, representativa do projeto político e urbano da nova capital (Morais, 2023).

Figura 10. Avenida Goiás, 1940.



Fonte: IBGE, 2014.

O Teatro Goiânia (figura 11), por exemplo, é um dos marcos da modernidade e da sociabilidade elitizada entre as décadas de 1930 e 1950. Localizado na Rua 3, destacou-se desde sua fundação como espaço nobre para eventos culturais e sociais. Tombado como patrimônio histórico em 2003, o teatro preserva memórias que foram ressignificadas ao longo do tempo por seus frequentadores, mantendo-se como um importante pólo da vida cultural da cidade (Idem).

O Grande Hotel (figura 12), inaugurado em 1937, teve papel fundamental na consolidação da Avenida Goiás como espaço público central. Considerado um importante espaço de memória, o hotel testemunhou uma intensa dinâmica social e cultural, simbolizando o início da vida urbana em Goiânia. Inicialmente, oferecia não apenas hospedagem, mas também atividades culturais, como aulas de balé, teclado, violão e dança de salão (Morais, 2023).

Figura 11. Teatro Goiânia.



Fonte: IBGE, 2014.

Figura 12. Grande Hotel.



Fonte: IBGE, 2014

O Café Central (figura 13), também inaugurado em 1937, integrou o circuito social que marcou os primeiros anos da capital. Apesar de pouco mencionado nos registros arquitetônicos formais, foi um dos estabelecimentos que fomentou a convivência e a socialização no centro da cidade. Localizado na Rua 7, próximo ao Grande Hotel, o café refletia um estilo de vida mais elitizado, típico das classes dominantes da época (Boaventura, 2014).

Outro exemplo importante é o Jôquei Clube (figura 14), originalmente denominado Automóvel Club de Goiás. Entre as décadas de 1940 e 1960, foi um dos principais espaços de sociabilidade da elite goiana. Sua sede, inicialmente instalada em um casarão de feições ecléticas no mesmo terreno da construção atual, ia além do lazer: era símbolo da modernidade almejada pelo plano diretor da cidade (Villarinho, 2018).

Com o passar do tempo, no entanto, o processo de urbanização e as transformações econômicas, especialmente entre 1950 e 1980, alteraram profundamente a dinâmica no centro da cidade. A região passou a se consolidar como polo comercial e de serviços, ao mesmo tempo em que perdeu moradores e viu diminuir sua vitalidade, indicando uma mudança significativa no perfil de uso e ocupação do espaço central da cidade (Idem).

Figura 13. Café Central.



Fonte: Boaventura, 2014.

Figura 14. Jôquei Club de Goiânia.



Fonte: IBGE, 2014.

Nesse contexto, surgiram novos modos de apropriação do espaço urbano, marcados pela presença de vendedores ambulantes, manifestações culturais espontâneas, usuários de entorpecentes e ocupações informais nas vielas. Essas práticas revelam a diversidade de usos, que muitas vezes entram em desacordo com as normas urbanas formais, e evidenciam como diferentes grupos sociais reconfiguram o espaço conforme suas necessidades cotidianas (Camargo, 2022).

Essas apropriações e intervenções promovidas pelo poder público desempenharam um papel significativo na transformação da paisagem física e da memória coletiva do centro, rompendo com o planejamento original. É importante destacar que, nas décadas de 1930 e 1940, a Avenida Goiás foi construída para ser a grande referência da cidade de Goiânia; nas décadas de 1950 e 1960, os canteiros centrais sofreram pequenas alterações mas que, entretanto, não a descaracterizam como Avenida-jardim; na década de 1970, os canteiros ornamentais foram destruídos para a construção do calçadão e na década de 1980 o calçadão foi reduzido quando, então, cerca de 70 árvores foram retiradas da avenida para a implantação das faixas exclusivas para ônibus (Oliveira, 2008).

A partir da década de 1990, diante do esvaziamento da região central de Goiânia e de sua crescente associação à informalidade e à degradação, ganharam força as discussões sobre a necessidade de revitalizar o Centro Histórico. O avanço da descentralização urbana, o deslocamento populacional, o crescimento do uso do automóvel individual, a expansão comercial e as políticas habitacionais voltadas às periferias contribuíram para a perda de relevância do núcleo central (Camargo, 2022).

Figura 15. Feira Hippie na Avenida Goiás, 1985.



Fonte: Jornal Curta Mais, 2017.

Nesse contexto, começaram a surgir propostas voltadas à requalificação do centro da cidade, com foco na recuperação de vazios urbanos, edifícios subutilizados e espaços públicos degradados. Entre essas iniciativas, destaca-se o concurso nacional “Attílio Corrêa Lima”, realizado em 2000, que apresentou um projeto abrangente para a Avenida Goiás, articulando a Praça Cívica e a Praça dos Trabalhadores. A proposta buscava recuperar a centralidade dos espaços públicos, priorizar a presença do pedestre e promover a apropriação cultural e social dos espaços. Embora sua execução integral não tenha ocorrido devido a fatores políticos, financeiros e institucionais, algumas das ideias propostas influenciaram intervenções posteriores. Uma dessas intervenções foi a criação do Mercado Aberto em 2003, que visou organizar o comércio informal na região da Avenida Paranaíba, refletindo parcialmente os objetivos de requalificação do centro (Boaventura, 2014; Morais, 2023; Oliveira, 2008; Vitruvius, 2000).

Apesar dessas intervenções, a revitalização do centro de Goiânia segue sendo um processo complexo e em disputa. Muitas das ações priorizam a valorização estética e patrimonial do espaço, sem considerar a diversidade de usos contemporâneos e a presença contínua de atores informais que ainda reconfiguraram o território. A persistência de processos de popularização, ressignificação e abandono parcial do patrimônio revela os limites de uma abordagem que trata a revitalização como um fim em si mesmo, desconectado das dinâmicas sociais e econômicas reais (Morais, 2023)

Em paralelo à abertura do Mercado Aberto, em 2003, o processo de tombamento federal do centro de Goiânia é formalizado pela Portaria N° 507. Isso incluía o traçado urbano dos núcleos pioneiros do Setor Central, que incluía a Avenida Goiás e 21 bens edificadas. O processo foi dividido em duas partes: um Dossiê de Estudo Técnico, com identificação, perímetros, levantamentos e iconografia, e os Autos Jurídicos, que reuniram a documentação legal (Silva; Lima, 2023; Camargo, 2022; Morais, 2023).

A seleção dos bens tombados seguiu uma narrativa oficial que valorizava sobretudo os monumentos e construções modernas, especialmente as do estilo Art Déco, consideradas parte da memória arquitetônica e cultural de Goiânia. Muitos dos bens, incluindo alguns da Avenida Goiás, já contavam com proteção em nível municipal. Por exemplo, o Grande Hotel, foi tombado pelo município em 1991 por sua relevância histórica e características arquitetônicas originais. Da mesma forma, a estátua de Bartolomeu Bueno da Silva, localizado no cruzamento da Avenida Goiás com a Avenida Anhanguera, também recebeu tombamento municipal no mesmo ano (Camargo, 2022).

No processo federal, houve preferência por tombar edifícios públicos, devido à resistência de proprietários privados e para acelerar o trâmite. Apesar do reconhecimento patrimonial, a Avenida Goiás sofreu transformações significativas ao longo do tempo, principalmente relacionados à implantação e expansão do transporte coletivo. O canteiro central, originalmente pensado para passeios e dotado de árvores que reforçavam sua monumentalidade, foi reduzido para ampliar as faixas de rolamento, alterando a paisagem e causando críticas sobre a descaracterização do traçado original (Morais, 2023; Camargo, 2022; Guimarães, 2021).

Mesmo diante da perda de parte de suas características originais, a Avenida Goiás ainda se mantém como um importante espaço de memória e identidade coletiva. Seu papel simbólico no espaço urbano vai além da monumentalidade histórica, ela abriga práticas cotidianas que revelam a vitalidade urbana, essas apropriações demonstram que, apesar das transformações físicas, a avenida segue sendo um espaço vivido, onde diferentes grupos produzem e a ressignificam.

A trajetória urbana de Goiânia, desde sua fundação até os processos contemporâneos de fragmentação e requalificação, revela uma cidade em constante tensão entre projeto e realidade, a Avenida Goiás condensando essa dualidade.

O espaço que antes concentrava práticas sociais da elite, simbolizava o ideário de progresso tornou-se palco de apropriações populares e disputas em torno do uso do solo urbano. A sobreposição de lógicas, formais e informais, e a mudança nos modos de vida urbanos revelam a resiliência e a constante reinvenção do centro da cidade.

As ações de revitalização, ainda que necessárias, demonstram limites quando desconsideram a complexidade social do território e priorizam apenas a preservação estética ou o controle do uso do espaço. Assim, compreender a Avenida Goiás não apenas como um eixo histórico, mas como um espaço vivo e dinâmico, é fundamental para a formulação de propostas de intervenção que respeitam sua memória, mas que também dialoguem com os múltiplos sujeitos que hoje fazem parte de sua paisagem.

CAPITULO 3

Leituras da Avenida Goiás



O Capítulo 3 tem como objetivo apresentar a leitura crítica e sensível do trecho estudado da Avenida Goiás, por meio de observações diretas, registros fotográficos e mapeamentos realizados em diferentes momentos. O capítulo se organiza em três partes principais, que se complementam e se articulam em torno da noção de deslocamento como experiência urbana.

Parte 1 – Análise preliminar

A primeira parte apresenta uma análise preliminar, que serve como ponto de partida para compreender o funcionamento cotidiano da Avenida Goiás. Nessa etapa, descrevem-se as condições gerais do trecho, sua configuração física, as dinâmicas observadas e a relação com o entorno imediato.

Trata-se de um olhar inicial que busca identificar as características espaciais, os fluxos e os elementos mais marcantes do local, oferecendo uma base para as etapas seguintes.

Essa análise permite situar o leitor no espaço investigado e compreender os critérios que orientaram a escolha dos pontos de observação e dos horários analisados, a partir dos quais será realizada uma síntese e identificadas as ambiências que merecem atenção mais detalhada.

Parte 2 – Levantamento e síntese

A segunda parte do capítulo é dedicada ao levantamento empírico e à síntese interpretativa das observações realizadas. Ela se divide em dois momentos complementares, que correspondem a diferentes formas de olhar para o espaço urbano.

Momento 1 – O olhar em deslocamento

Neste momento, a observação ocorre em movimento, acompanhando diferentes trajetos ao longo do trecho estudado na Avenida Goiás nos turnos da manhã, tarde e noite. São apresentados textos sensíveis, inspirados na obra “Tentativa de esgotamento de um local parisiense”, de Georges Perec. Esses textos são escritos em primeira pessoa do singular, buscando aproximar o leitor da experiência vivida. A escolha pela personalidade tem como objetivo tornar o relato mais imagético e envolvente, permitindo que o espaço seja percebido por meio das sensações, sons, cheiros e ritmos observados durante o deslocamento.

Além disso, são utilizados mapas dos percursos e registros fotográficos que evidenciam as variações de uso, luz, som e permanência em cada período do dia. O propósito é compreender como o espaço se transforma a partir do movimento, e de que forma os fluxos, as pessoas e as atividades cotidianas constroem diferentes atmosferas ao longo do tempo.

Ao final, apresenta-se uma síntese que reúne os principais elementos observados, destacando padrões e contrastes entre os turnos analisados.

Momento 2 – O olhar fixo

O segundo momento propõe uma observação estática, em contraponto à anterior.

Foram definidos quatro pontos específicos ao longo do trecho analisado, alguns deles ainda não observados nas etapas anteriores, nos quais foram realizadas sequências fotográficas em diferentes intervalos de tempo.

As imagens resultantes foram posteriormente sobrepostas, originando composições que traduzem, de forma gráfica e poética, o movimento e a presença no espaço ao longo do tempo.

Esse procedimento foi inspirado no trabalho do fotógrafo Michael Wesely, cuja técnica de longa exposição permite capturar o passar do tempo em uma única imagem.

As imagens compostas permitem visualizar as trilhas, rastros e permanências deixadas pelos corpos e veículos, revelando as dinâmicas mais sutis do cotidiano urbano.

A partir das observações, elabora-se uma síntese comparativa entre os quatro pontos, evidenciando as áreas de maior fluxo e permanência e o modo como essas dinâmicas configuram a Avenida Goiás como paisagem em movimento.

Parte 3 – Análise de aprofundamento

A terceira parte do capítulo desenvolve uma leitura interpretativa da Avenida Goiás com ênfase no eixo da apropriação, a partir das observações e registros realizados nas etapas anteriores. Nesta fase, busca-se compreender de que maneira o uso cotidiano e os gestos dos pedestres revelam formas de ressignificação do espaço urbano.

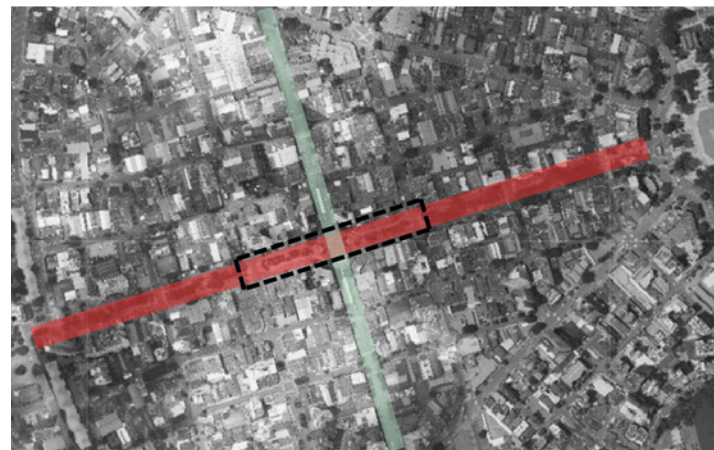
Essa análise também serve de base para o fechamento do trabalho, que retoma as principais reflexões construídas ao longo da pesquisa. O fechamento pode ser apresentado de forma independente, não necessariamente integrado ao corpo desta parte.

Esta análise concentra-se no trecho da Avenida Goiás compreendido entre a Rua 3, a Avenida Anhanguera e a Rua 4. A observação foi realizada em 5 de junho de 2025 (quinta-feira), às 8 horas da manhã, correspondendo a um registro pontual do turno da manhã. A leitura é fundamentada em autores como Kevin Lynch, Gordon Cullen e Jan Gehl, cujas contribuições auxiliam na compreensão da forma urbana, da percepção visual e das relações entre o espaço e o comportamento humano.

Parte 1

Análise Preliminar

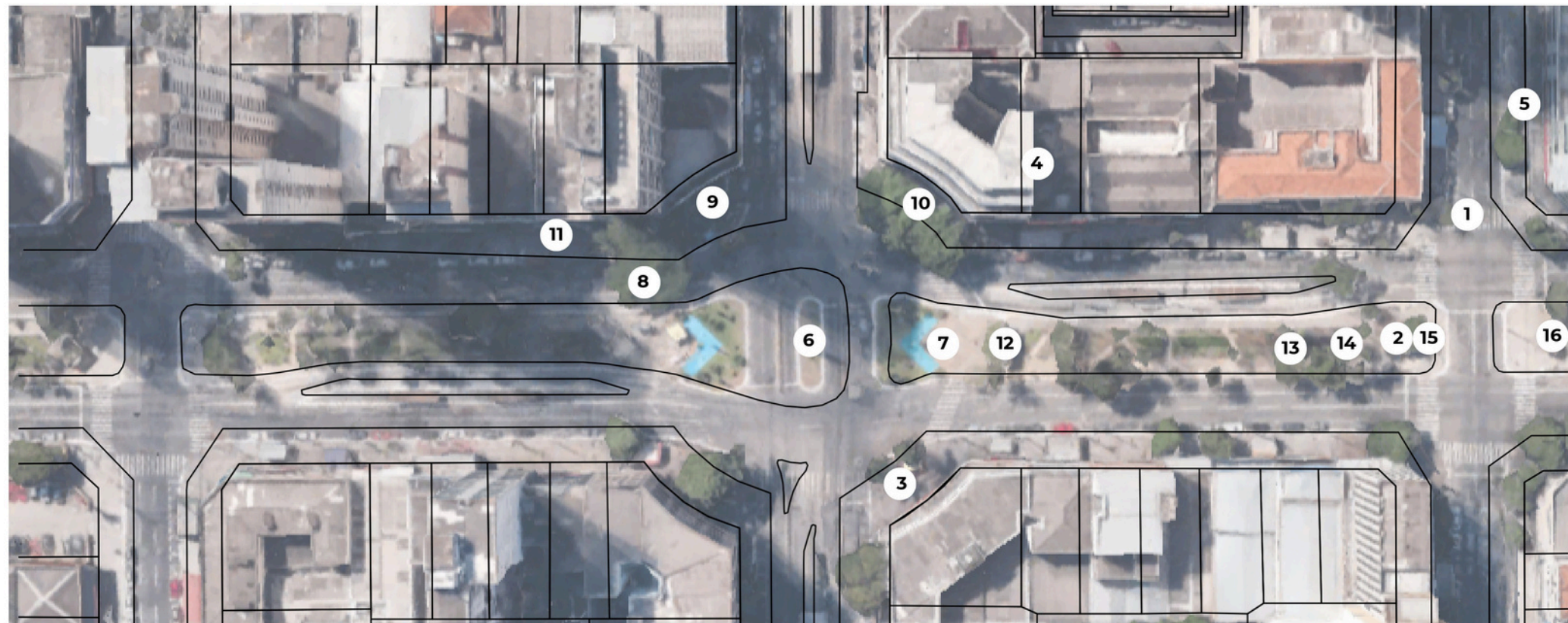
Figura 16. Mapa de análise preliminar



LEGENDA

-  Avenida Goiás
-  Avenida Anhanguera
-  Trecho analisado
-  Praça Cívica

Fonte: Google Earth com edições - fotos do arquivo pessoal da autor



Uma das primeiras impressões ao caminhar o trecho analisado da Avenida Goiás é a de uma paisagem urbana pouco dinâmica, em termos visuais e arquitetônicos. A experiência visual é marcada pela repetição: fachadas semelhantes, pouca variação nas edificações e quase nenhuma mudança que desperte surpresa ou curiosidade (figura 17). Cullen (2008) denomina esse tipo de percepção como “Visão Serial”, um conceito que propõe que a cidade deve ser pensada como uma narrativa visual em movimento, na qual cada trecho do percurso revela novos estímulos ao olhar e ao corpo em deslocamento. Quando esse ritmo é interrompido por uma repetição excessiva, o caminhar se torna empobrecido, tanto sensorial quanto emocionalmente.

A forma como esses elementos se distribuem influencia diretamente a orientação do pedestre e sua capacidade de criar vínculos com o espaço. A ausência de aberturas, recuos ou contrastes compromete não apenas a legibilidade da paisagem, mas também sua atratividade. Lynch (1960) enfatiza que a visibilidade urbana depende da existência de referências claras, como limites definidos, planos abertos e pontos de distinção, que auxiliam o pedestre a se localizar e a compreender a lógica do espaço. No entanto, na Avenida Goiás, a uniformidade das fachadas e a rigidez das formas produzem um ambiente de baixa hierarquia visual.

Figura 17. Cruzamento da Avenida Goiás com a Rua 3.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Ainda que existam elementos que sustentam minimamente a orientação espacial, como o traçado linear da via e o uso cotidiano relativamente ativo, o conjunto urbano falha em oferecer uma composição coesa e sensorialmente envolvente. A paisagem evidencia um uso funcional do espaço, mas carece de qualidade visual necessária para constituir-se como um lugar de identidade e permanência. Cullen (2008) argumenta que o “local” emerge quando o ambiente urbano oferece uma experiência de pertencimento visual e emocional. No trecho analisado, mesmo nos pontos de maior vitalidade, o olhar do pedestre é constantemente interrompido por ruídos visuais, conflitos de escala e uma homogeneidade que dissolve a singularidade dos lugares.

Essa fragmentação também se manifesta na maneira como a Avenida Goiás se articula com a paisagem urbana em escala mais ampla. Seu traçado linear e monumental, voltado prioritariamente ao fluxo motorizado, atua menos como um limite perceptível, segundo Lynch (1960), e mais como uma costura rígida. Em vez de promover transições suaves entre diferentes zonas urbanas ou escalas de uso, os cruzamentos tornam-se pontos de tensão, não de interação. O que se observa é uma lógica de conexão que ignora a experiência do pedestre, reforçando uma ideia de passagem disciplinada e não de vivência compartilhada.

Essa lógica espacial não é fruto do acaso, mas tem origem em um projeto urbanístico que priorizou a monumentalidade sobre a escala humana, em um época que ainda não se discutia com profundidade a necessidade de cidades centradas nas pessoas. A linearidade do traçado da avenida, por si só, não configura um problema; o que se evidencia é a falta de uma visão capaz de antecipar as transformações impostas pelas dinâmicas urbanas e sociais ao longo do tempo.

Desde o primeiro Plano Diretor (1938), já se previa a expansão da malha urbana. No entanto, esse crescimento se deu de forma fragmentada e reativa, com espaços e vias surgindo conforme as demandas imediatas. A Avenida Goiás, cujo traçado foi planejado ainda nos primeiros esboços feitos por Corrêa, se destacou como eixo estruturante, pensado para conectar diferentes zonas ao centro da cidade.

Nesse sentido, o canteiro central (figura 18) se destaca como um elemento chave da estrutura da avenida, evidenciando os esforços de conciliar a mobilidade motorizada com a presença de pedestres, e de criar uma ambiência minimamente caminhável em meio ao trânsito. No entanto, essa proposta não contemplava, a longo prazo, as vivências cotidianas e as permanências que haveriam nesse espaço. Além disso, embora a área seja tombada em duas instâncias, federal e municipal, o canteiro passou por sucessivas intervenções, muitas das quais reforçaram a lógica de priorização do automóvel.

Figura 18. Imagem do Canteiro Central da Avenida Goiás, 2025.



Fonte: Arquivo pessoal da autora.

A sensação que emerge da travessia entre as avenidas Anhanguera e Goiás é a de estar deslocado do espaço, como se o corpo estivesse fora do lugar. Onde a permissão para se atravessar o “espaço dos automóveis” vem apenas dos semáforos, que deixam claro o momento e local certo a se atravessar. Essa dinâmica remete à metáfora de Jacobs (2000) sobre “balé das calçadas”, que descreve a harmonia espontânea do cotidiano urbano como uma coreografia coletiva. Nesse sentido, esse cruzamento é um teatro rigidamente ensaiado, no qual os veículos ocupam o centro do palco como protagonistas, enquanto os pedestres surgem como figurantes, tolerados apenas nos momentos em que o roteiro técnico assim permite. O espaço público, portanto, não acolhe o caminhar como experiência, mas como travessia disciplinada (figura 19).

Essa lógica de controle subordinado do corpo não se limita à estrutura física do espaço, mas também se projeta nos seus significados. A fragmentação se estende aos elementos simbólicos que compõem o percurso da avenida, afetando a forma como o espaço é percebido e apropriado.

Nesse cenário de controle espacial, os marcos urbanos, que poderiam atuar como referências identitárias, adquirem um papel ambíguo. Para Lynch (1960), marcos são fundamentais para a legibilidade da cidade, pois oferecem pontos de ancoragem na paisagem urbana. No entanto, na Avenida Goiás, esses elementos revelam camadas de disputa simbólica e demonstram os conflitos latentes sobre quem tem o direito de intervir, nomear e narrar a cidade.

Figura 19. Perspectiva do Cruzamento entre as Avenidas Anhanguera e Goiás (estação do BRT ao fundo).



Fonte: Google Earth, 2024.

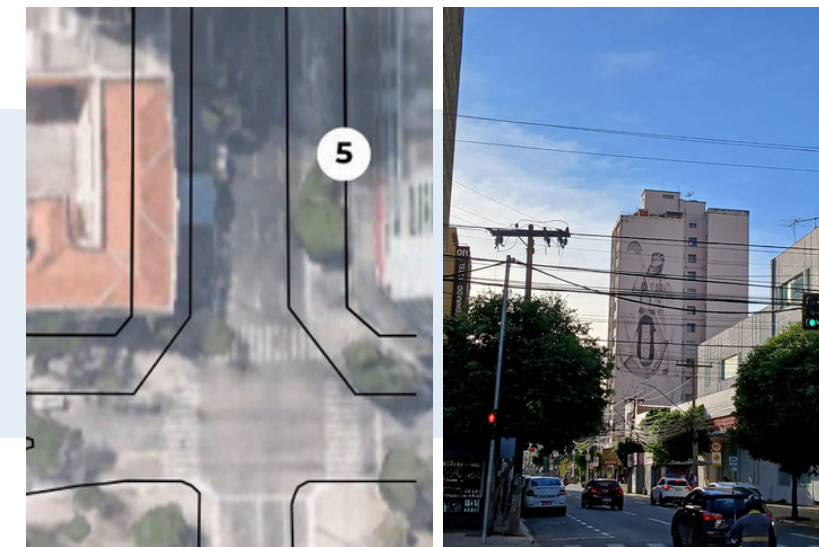
As intervenções artísticas em algumas fachadas (figura 20 e 21), ressignificam o espaço e indicam formas de apropriação cultural e afetiva, mesmo em meio à rigidez do traçado moderno. Já as pichações, frequentemente vistas de forma pejorativa, também interferem na leitura da paisagem urbana, funcionando como expressões de resistência e contestação ao controle institucional sobre o espaço público.

Figura 20. Arte feita em fachada de edifício.



Fonte: arquivo pessoal da autora)

Figura 21. Arte feita em edifício na Rua 4



Fonte: arquivo pessoal da autora)

Figura 22. Estátua do Bandeirante.



Fonte: arquivo pessoal da autora)

Figura 23. Fonte de Água.



Fonte: arquivo pessoal da autora)

O monumento do Bandeirante (figura 22) se destaca como marco de valor histórico. Contudo, por se tratar de um bem tombado, permanece preso a uma narrativa única e imutável, que dificulta ressignificações contemporâneas e limita sua vitalidade simbólica no cotidiano urbano. As fontes, por sua vez, posicionadas no cruzamento entre as avenidas Goiás e Anhanguera (figura 23) encerram simbolicamente o percurso do pedestre, ao atuarem como espécie de marco final. Limitadas ao único trecho do canteiro central, elas funcionam como barreiras visuais e simbólicas, sugerindo até onde se pode - ou se deve - ir. Em vez de construírem uma narrativa urbana coesa, esses elementos reforçam fragmentações de sentido e evidenciam os desencontros entre o planejamento urbano e os modos cotidianos de ocupação.

Neste contexto, ainda que a Avenida cumpra sua função como eixo conector entre diferentes pontos da cidade, articulando usos comerciais que garantem certo dinamismo ao espaço, apenas esse fator não assegura sua vitalidade urbana. A instalação dos quiosques (figura 24) pela prefeitura (2003) pode ser interpretada como uma tentativa de acomodar e ordenar a presença do comércio informal, preservando parte da vivacidade que o espaço tinha quando o canteiro central era ocupado de maneira mais espontânea pelos vendedores ambulantes (figura 25).

Apesar dessa tentativa, eles permanecem principalmente no cruzamento entre as avenidas Goiás e Anhanguera, se apropriando de um espaço destinado ao fluxo de pessoas. Gehl (2013) diz que as pessoas tendem a se apropriar dos espaços urbanos que oferecem condições mínimas de conforto, proteção e oportunidades de encontro, mesmo esses espaços não tenham sido planejados para isso. Por se tratar de um cruzamento tão importante da capital, eles optam por estar onde há o constante fluxo de pessoas, que diferente dos outros cruzamentos (rua 3 e 4), vem de outras direções.

Figura 24. Passagem de pedestres na Avenida Goiás.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Figura 25. Cruzamento da Avenida Goiás com a Avenida Anhanguera

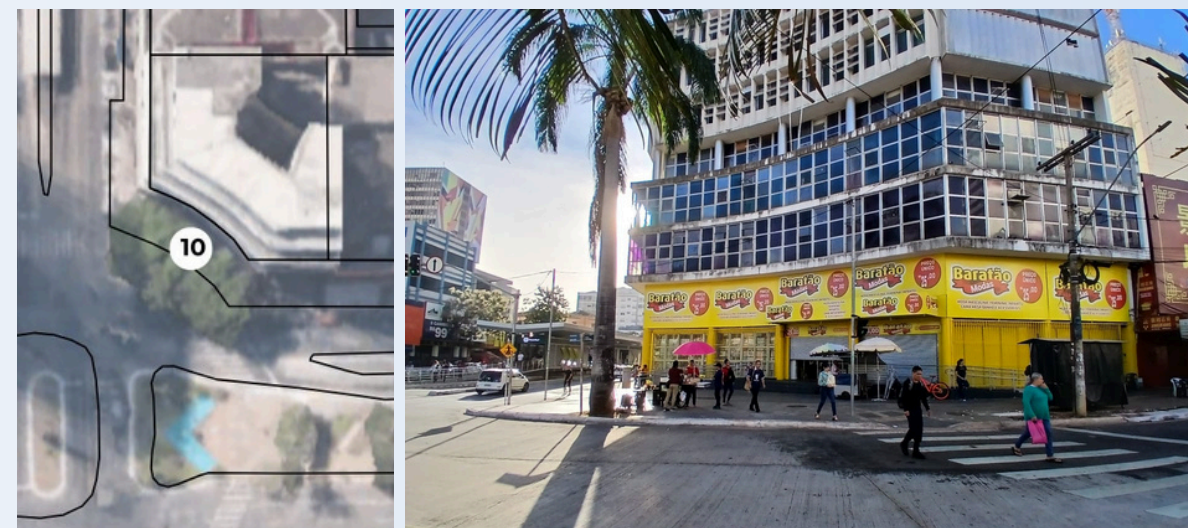


Fonte: arquivo pessoal da autora.

As formas de apropriação observadas ao longo da Avenida Goiás evidenciam uma tentativa dos usuários - em especial comerciantes informais, trabalhadores em deslocamento (principalmente mulheres) e pessoas em situação de rua - de adaptar o espaço às suas necessidades cotidianas. No entanto, essas práticas esbarram na rigidez do desenho urbano, especialmente na ausência de transições suaves entre os edifícios e o espaço público, o que limita o potencial de permanência e interação (figura 26).

Embora as calçadas existam como espaço de “transição” entre o asfalto e os volumes edificados, esse intervalo não se traduz em uma mediação afetiva. Falta uma gradação sensorial e funcional que convide à permanência e favoreça o encontro. Como aponta Gehl (2013), uma boa transição é composta por camadas, variações como recuos, degraus, vegetação ou mobiliário, que tornam o percurso mais rico e interativo. No entanto, na Avenida Goiás, o que se observa é uma passagem abrupta, em que fachadas rígidas e voltadas exclusivamente para o comércio anulam qualquer possibilidade de mediação entre o espaço público e o privado. O resultado é uma ambiência que privilegia a circulação em detrimento da convivência, onde a cidade não se deixa experimentar, apenas atravessar.

Figura 26. Prédio em estilo moderno.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Esse esvaziamento da experiência urbana também se revela em elementos como a iluminação, que desempenha papel fundamental na criação de ambientes acolhedores e seguros, especialmente à noite. Os postes aéreos, localizados nas calçadas laterais, apresentam uma iluminação genérica voltada mais ao leito carroçável do que ao nível da calçada. Segundo Gehl (2013) a iluminação deve atuar junto com o mobiliário, as fachadas ativas e as árvores, compondo um ambiência que convide as pessoas a permanecer e interajam com o espaço (figura 27).

Essa ausência de cuidado com a ambiência urbana impacta diretamente na sensação de segurança. Quando os espaços não convidam à permanência, eles tendem a esvaziar-se, e é nesse vazio que, como aponta Jacobs (1960), a falta dos chamados “olhos da rua” torna o ambiente vulnerável. Não há vigilância informal, nem senso coletivo de cuidado.

Figura 27. Visão de uma das vistas da Avenida Goiás.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

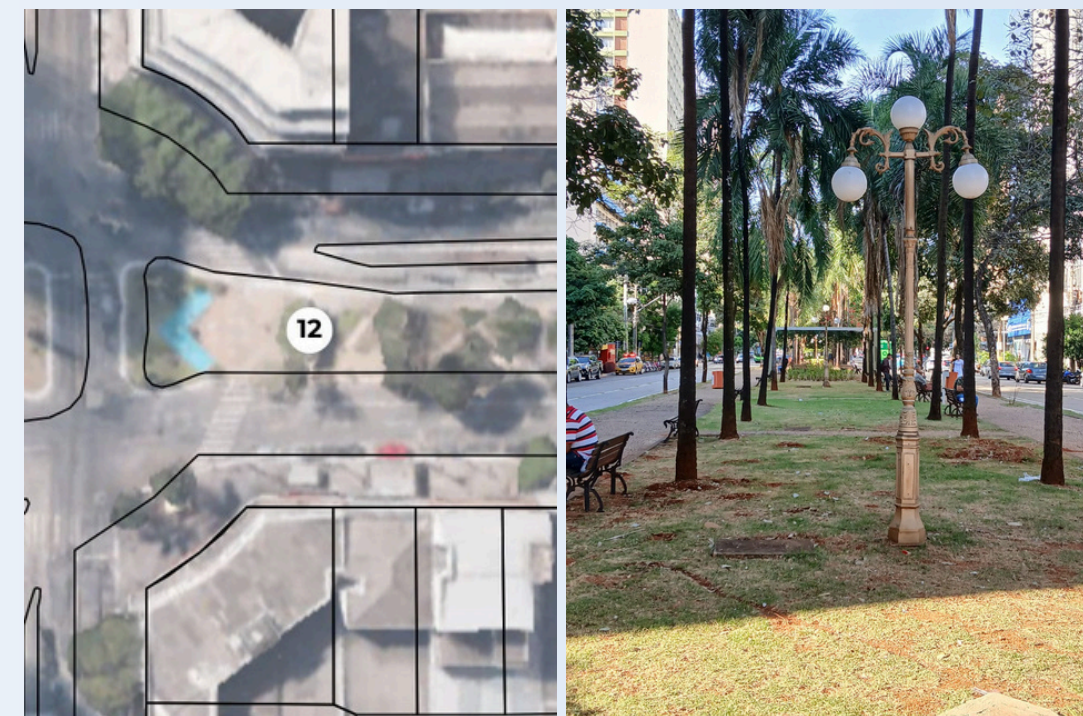
Observa-se também uma sobreposição desordenada de elementos na paisagem urbana. As árvores, por exemplo, foram inseridas sem considerar adequadamente o corpo em movimento ou em repouso. A ausência de mobiliário ao longo das calçadas reforça o caráter inóspito do espaço, onde o pedestre não é convidado a permanecer, mas sim a se adaptar às sobras deixadas por um planejamento centrado na fluidez viária.

Embora o piso tátil esteja presente em grande parte do trecho e as calçadas apresentem boas condições de largura e revestimento, a acessibilidade ainda é comprometida. A presença de bocas de lobo em bom estado, aliada à faixa gramada no canteiro central, indica um sistema de drenagem urbana que, ao menos visualmente, parece funcionar de forma adequada.

A ausência de mediação dos tipos de usos e de espaços de adequados de transição transforma a calçada em um espaço onde o pedestre precisa desviar e fazer caminhos secundários para transitar por ele. Essa limitação não se restringe às calçadas laterais. No canteiro central, que poderia funcionar como um espaço complementar para a circulação e permanência, a situação é semelhante. Mesmo com a presença física de elementos como mobiliário, arborização e áreas de circulação, não se converte, por si só, em vivacidade.

Esta análise foi realizada durante um período de menor incidência solar e evidenciou que, nos trechos onde os edifícios são mais baixos, os bancos expostos ao sol permaneciam vazios. Segundo Gehl (2013), pessoas tendem a evitar permanecer em espaços que não oferecem conforto ambiental. A ausência de sombra e de abrigo adequado, somada à falta de integração com os demais elementos urbanos, evidencia a fragilidade do projeto em estimular o uso contínuo e espontâneo do espaço.

Figura 28. Canteiro Central de outra perspectiva.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Dentro da perspectiva de transformações das quais a Avenida Goiás sofreu a mais recente e marcante transformou significativamente a paisagem, foi a implantação do sistema BRT, inaugurado em 2024. As intervenções realizadas, ao invés de corrigirem a histórica priorização do automóvel, acabaram por intensificá-la, sobretudo pela inserção de estruturas de grande porte no espaço central da via. Comparando as imagens, nota-se que o canteiro central, que antes funcionava como área de respiro e travessia pedonal, foi ocupado por estações volumosas que alteraram a materialidade e a percepção visual do percurso.

A remoção de árvores e a substituição do piso original por plataformas de concreto e vidro modificaram a ambiência do local, gerando, na perspectiva de Cullen (2008), uma ruptura na “Visão Serial” do eixo monumental. O volume das estações atua como barreira visual, fragmentando a percepção longitudinal da avenida e competindo em escala com marcos históricos em vez de dialogar com eles.

Essa reconfiguração impacta diretamente a experiência sensorial e corporal do espaço. Se antes o canteiro central, apesar de suas limitações, oferecia uma travessia contínua, com maior liberdade de circulação, a instalação do corredor exclusivo e das estações impôs novas rupturas, nos termos de Lynch (1960). O pedestre passou a contornar barreiras físicas, realizar percursos mais longos e depender dos semáforos, intensificando a sensação de travessia rigidamente controlada.

Figura 29 - Canteiro Central em novembro de 2018



Fonte: Google Earth

Figura 31 - Canteiro Central em novembro de 2023



Fonte: Google Earth

Figura 30 - Canteiro Central em março de 2022



Fonte: Google Earth

Figura 32 - Canteiro Central em abril de 2024



Fonte: Google Earth

Além da disposição inadequada do mobiliário, a principal questão apontada nesta análise é a falta de ergonomia dos assentos. Mesmo quando presentes, esses bancos pouco confortáveis desestimulam a permanência prolongada, reforçando a ideia de um espaço pensado mais para a passagem rápida do que para o descanso e a interação social. Além disso, o posicionamento dos assentos, voltados exclusivamente para os edifícios, limita a direção do olhar do pedestre. Sentado, o usuário não tem a opção de escolher o que observar, ficando distante tanto do fluxo humano quanto da vegetação. Dessa forma, o mobiliário, ao invés de ampliar as possibilidades de apropriação do espaço, acaba por restringi-las (figura 33).

Ademais, a acessibilidade do canteiro central apresenta desafios importantes. Os calçadões, que poderiam servir como rotas alternativas para os pedestres que buscam evitar as calçadas laterais mais congestionadas, possuem ondulações e irregularidades que dificultam a circulação, sobretudo para pessoas com mobilidade reduzida ou que utilizam equipamentos auxiliares. Essas condições comprometem a funcionalidade do espaço como percurso acessível e seguro.

Figura 33. Ponto de Vista da Avenida Goiás.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

No plano sonoro, o ruído dos veículos era constante, mas não agressivo. Contudo, mesmo esse ruído “moderado” opera como barreira para interações interpessoais mais sutis. Para que ocorram essas interações as pessoas precisam se ouvir sem esforço; ruídos altos reduzem a espontaneidade das conversas, afastam grupos e limitam a diversidade de usos (Gehl, 2013). O som predominante do tráfego, que ofusca até mesmo o suave canto dos pássaros, domina a paisagem sonora em detrimento das interações humanas. Essa priorização acústica revela um espaço mais dedicado à circulação do que a convivência. As vozes das pessoas não conseguem se sobrepor ao ruído dos veículos, essa hierarquia sensorial reflete o projeto urbano incorporado no espaço.

O aspecto olfativo, por sua vez, era marcado pela neutralidade. A vegetação rasteira do canteiro central não produzia odores, tampouco se destacava visualmente (figura 35). Sua presença, dispersa e mal integrada ao entorno, mais evocava um resquício de paisagismo do que uma estratégia de conforto urbano.

A leitura da Avenida Goiás sob a perspectiva desses autores nos permite traçar um diagnóstico preliminar de um espaço urbano que, embora central na lógica estrutural da cidade, revela um esvaziamento de sentido quando observado a partir do pedestre. A avenida não falha em sua função circulatória, ela conecta, direciona, distribui. Mas, ao fazer isso com tanta eficiência, compromete dimensões mais sutis da urbanidade: o estímulo sensorial, o pertencimento simbólico, a sólida possibilidade de permanência e encontro.

A ausência de contrastes visuais, de variações no percurso e de surpresas espaciais evidencia uma paisagem empobrecida, que se apresenta de forma estática e previsível. A narrativa do caminhar, que poderia se constituir em fragmentos ricos de significados, se desfaz em repetições monótonas. O espaço não se revela, ele se entrega de antemão, sem tensões ou camadas. Isso esvazia a possibilidade de “local” como espaço vivido, experienciado e apropriado afetivamente.

Figura 34. Espaço suscetível à apropriação.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Figura 35. Vegetação de pequeno porte no Canteiro Central.



Fonte: arquivo pessoal da autora.

Síntese

Ao longo desta primeira observação, percebeu-se que, embora a Avenida Goiás possua atributos estruturais que a consolidaram como um dos principais eixos urbanos da capital, sua configuração atual impõe diversos entraves à experiência de quem caminha. Apesar de sua centralidade e função articuladora no tecido urbano, a avenida apresenta obstáculos que comprometem a qualidade do percurso do pedestre. Entre os principais problemas está a homogeneidade visual e a repetição da paisagem, que empobrecem a vivência sensorial e tornam o caminhar monótono e desestimulante. Mesmo com a presença de marcos visuais ao longo do trajeto, a falta de variedade e de elementos que provoquem o olhar impede que o percurso se torne verdadeiramente interessante ou memorável.

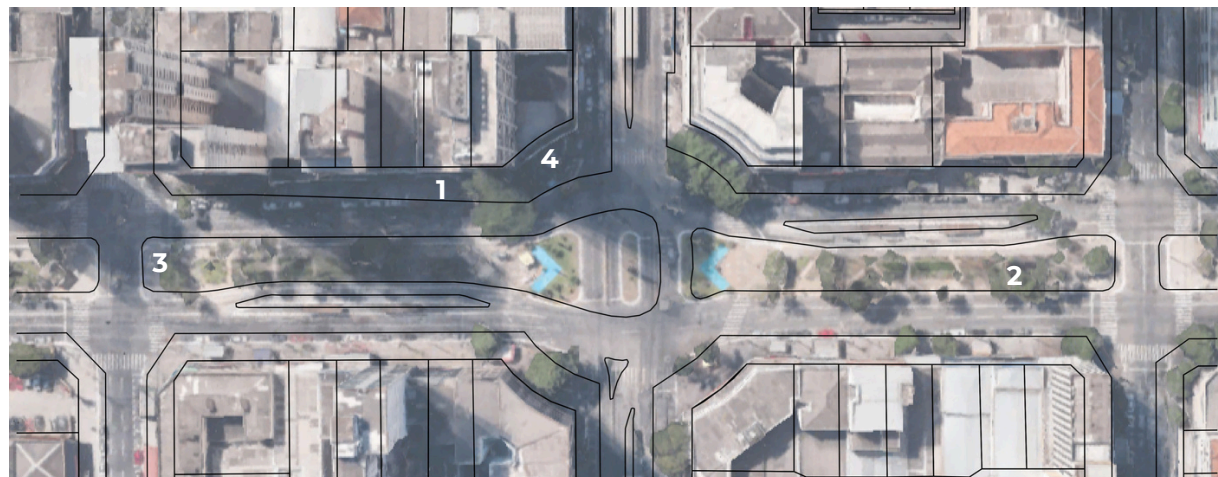
A ausência de transições suaves entre o espaço público e privado também afeta a apropriação do lugar. As pessoas tendem a apenas atravessá-lo, sem estabelecer vínculos com ele. Aqueles que precisam permanecer acabam utilizando as calçadas de maneira improvisada, diante de uma sobreposição desordenada de elementos urbanos, que dificulta o uso do espaço. No cruzamento entre as avenidas Goiás e Anhanguera, esse cenário se agrava. Ali, o pedestre perde protagonismo frente ao fluxo veicular. A travessia, rigidamente regulada pelos semáforos, torna-se mecânica e distante de uma experiência urbana sensível, deixando de acolher as pessoas que circulam por aquele ponto todos os dias.

Nesse contexto, o canteiro central se destaca como um dos protagonistas da cena urbana analisada, pois, além de se localizar no centro da avenida, tem potencial para abrigar múltiplos usos, no entanto, não oferece as condições mínimas para promover permanência e conforto. A irregularidade do piso compromete a acessibilidade, dificultando a circulação de pessoas com mobilidade reduzida e tornando o deslocamento desconfortável para todos os pedestres.

A escolha da arborização também revela fragilidades: a vegetação de pequeno porte tem caráter predominantemente estético, sem oferecer sombreamento eficaz ou qualificar o microclima local. A ausência de sombra torna o ambiente pouco convidativo, especialmente em dias quentes, desestimulando o uso prolongado do espaço. Além disso, o mobiliário disponível é pouco atrativo. Sua disposição não favorece a escolha de diferentes formas de uso, nem permite a observação do entorno ou interação entre os usuários. Trata-se de um espaço que não convida à pausa, tampouco oferece diversidade de experiências.

Por fim, há ainda interrupções no percurso causadas por alterações voltadas à mobilidade, que acabam fragmentando o espaço e comprometendo sua continuidade e legibilidade. Todas essas questões evidenciam os desafios que marcam o trecho analisado como um todo.

A partir da leitura realizada, optou-se por detalhar 4 ambiências urbanas específicas, que embora distintas entre si, evidenciam aspectos centrais da análise: ausência de transição entre edifícios e calçada, fragilidade na permanência e subutilização de espaços de potencial simbólico. Essas ambiências não se restringe aos pontos de maior conflito físico, mas prioriza situações onde o espaço revela tensões entre o projeto, uso cotidiano e possibilidades de requalificação, revelando diferentes aspectos das fragilidades e potencialidades do trecho analisado.



A primeira, localizada em frente a estação do BRT, destaca-se pela intensa circulação de pedestres e pela ausência de transições entre o espaço público e privado, resultando em um ambiente saturado e pouco acolhedor.



A terceira ambiência, situada atrás da estação do BRT, mostra um pequeno espaço que “restou” desta significativa intervenção, mas ainda mostrando potencial na dinâmica urbana.



A segunda refere-se ao canteiro central que como já mencionado precisar ter toda sua dinâmica repensada.



A quarta ambiência localizada ao lado da primeira, é um espaço de esquina, onde se concentra boa parte dos vendedores ambulantes, nos mostrando a potencialidade de vivacidade que esse espaço exerce dentro desse contexto.



O objetivo desta abordagem sensível é revelar aspectos do cotidiano que normalmente passam despercebidos, registrando não apenas os fluxos e usos, mas também atmosferas, detalhes e impressões pessoais que emergem da experiência direta do espaço.

Parte 2

Levantamento e Síntese

Momento 1

Dia 1 - Quinta - Feira - Manhã
11 de setembro de 2025

5h00 – O silêncio do trecho que começo a observar ainda domina o espaço. Não há pedestres; apenas o ar frio da manhã e o brilho fraco dos postes de iluminação. Mesmo vazia, a avenida não me parece hostil, há uma calma quase suspensa, como de um lugar que está aguardando o início do dia. Me desloco em direção à Avenida Anhanguera e observo as luzes provenientes da estação do BRT, ainda fechada.

Apesar do vazio, encontro um senhor sentado em um banco do canteiro central. Ele olha fixamente para o nada. Por um instante, parece observar comigo esse vazio.

5h30 – Me sento de costas para esse senhor, porém observo a avenida à minha direita.

Permaneço assim até que haja algum movimento, que inicialmente provém apenas dos ônibus, tanto vindos da Avenida Goiás quanto da Avenida Anhanguera, e que começam a movimentar o espaço.

Alguns ônibus começam a parar na estação. Isso faz surgir um movimento rápido de pessoas. Dispersam-se sempre em direção à Avenida Anhanguera. São, em sua maioria, mulheres. Caminham depressa, como se cada minuto fosse precioso. O movimento é direto, sem pausa: ninguém se demora na Avenida Goiás. Todos a atravessam como um corredor.

5h40 – Surge um ambulante com seu carrinho, o primeiro a ocupar o espaço naquele dia, como se inaugurasse a vida comercial da avenida. Sua presença sutil é suficiente para que alguns pedestres, até então seguindo em linha reta, façam uma pausa para tomar um café.

Ele não fala muito, mas mesmo assim é reconhecido por quem passa; cumprimentos curtos e naturais indicam que faz parte da rotina diária do lugar.

Posicionado em um ponto estratégico no cruzamento da Avenida Goiás com a Avenida Anhnaguera, observo que ele se integra ao fluxo urbano e, ao mesmo tempo, é observado, tornando-se parte do cotidiano do espaço que lentamente desperta.

Até às 6h, permanece sozinho nessa função, quando outros vendedores começam a aparecer do outro lado da rua, movimentando o espaço de maneira diferente.

5h50 – O trânsito ainda é leve. Predominam os ônibus, seus motores graves enchendo o ar, enquanto os carros são poucos. A avenida começa a se despertar em um ritmo lento.

Os corpos chegam, atravessam e seguem adiante. Não há olhares trocados, não há conversas ou paradas que não sigam um fluxo determinado pelo desenho urbano. Apenas um fluxo... contínuo.

6h00 – Ao notar que o fluxo de pedestres se dirigia não apenas à Avenida Anhanguera, mas de forma tímida também à Rua 3, sigo em seu ritmo, ainda pelo canteiro central.

Até este momento, me pergunto quando o clima ficará quente, afinal, esta é uma das épocas mais quentes do ano. No entanto, a temperatura é agradável e a pouca incidência do sol torna o espaço agradável.

Ao me deslocar à Rua 3, observo que, no sentido da Rua 2, também no canteiro central, uma mulher está sentada em um dos bancos com seu cachorro. Ela observa o animal e o movimento dos carros, que é determinado pelo semáforo.

Esse curto deslocamento também me faz notar os primeiros quiosques sendo abertos, porém, as pessoas continuam passando, sempre seguindo em direção a algum lugar. Dessa vez, no sentido a Rua 3.

Neste horário, noto a presença de homens, quase na mesma frequência com que vejo mulheres e idosos.

Um ciclista atravessa a rua. Sento-me em outro banco, porém, na mesma direção que antes, e percebo um senhor sentado em uma cadeira de madeira, diante de um dos quiosques. Ele parece apreciar a luz branda do sol, que o alcança apenas na esquina da Rua 3 naquele período da manhã. A brisa fresca e a sombra parcial transformam o espaço numa atmosfera melancólica, agradável para mim; para ele, talvez não.

6h20 – Apesar do pouco fluxo de pedestres e veículos, o espaço urbano ainda me parece um palco vazio, pontuado por sinais sutis de vida. Cada corpo se concentra em seu próprio trajeto, mantendo a Avenida Goiás como caminho, e não como destino.

6h30 – Até agora, apenas alguns comércios foram abertos, nada que atraísse mais pessoas.

O som dos automóveis contrasta com o canto dos pássaros ao fundo.

Algumas árvores floridas resistem, mostrando que a vida ainda insiste em ser a protagonista desse espaço, trazendo cores e movimento discretos à avenida que ainda desperta.

7h00 – Depois desse período observando o movimento na Rua 3, sigo em direção a Rua 4, inicialmente pelo canteiro central, mas quando chego a Avenida Anhanguera, atravesso para a calçada lateral e depois a Avenida Anhanguera, seguindo em direção a Rua 4.

Uma boa quantidade de pedestres atravessa, alguns esperando o sinal pedonal como permissão para essa passagem, outros apenas passando quando não há nenhum automóvel que impessa a essa travessia.

Depois de atravessar a Avenida e permaneço na calçada lateral, uma vez que, a estação do BRT não me permite voltar a utilizar o canteiro central como passagem.

Nesse ponto, observo o local no qual me encontro, a amplitude que aquele cruzamento me proporciona ao olhar para o longe e a tristeza que me acarreta ao olhar o perto, devido a falta de cuidado no ambiente. Lixeiras em um péssimo estado, o que ocasiona as pessoas deixar o lixo no chão.

O piso desgastado ou cortado, não proporciona segurança a uma pessoa com mobilidade reduzida. Isso se intensifica no cruzamento da Avenida Goiás com a Rua 4.

Ao voltar ao canteiro central, procuro um banco para sentar e observar, mobiliário esse que estagna minha atenção unicamente ao que se encontra à minha frente.

O descuido com o espaço urbano fica evidente quando chego a essa parte da observação, uma vez que um dos bancos se encontra danificado, impossibilitando que alguém possa usá-lo.

Ao me sentar, noto que há uma senhora no banco ao meu lado. Ela olha para a loja que está à sua frente, com um olhar pensativo. Da parte dela, não há nenhuma interação com o meio.

Gramma seca. Aparente falta de cuidado.

7h30 – Carros e motocicletas fazem uso do pouco espaço que há entre a calçada e a estação para estacionar.

Há placas que indicam um tempo reduzido de permanência naquele espaço.

Pessoas passam.

Ônibus, carros e motocicletas esperam o sinal abrir para prosseguir.

A Rua 4 possui um fluxo mais brando em comparação a Rua 3.

Me desloco para o outro lado da Avenida Goiás, fazendo o percurso de volta para a Avenida Anhanguera.

Ao fazer esse percurso de volta percebo que uma calçada é mais utilizada pelas pessoas que a outra, porém ao chegar no cruzamento entre essas Avenidas Goiás e Anhanguera, há mais ambulantes, mas não um número expressivo ou que impessa a passagem de pedestres.

Observo a movimentação de alguns ambulantes também em frente a estação do BRT. Não interações.

Ao voltar para o canteiro central, onde comecei esta observação, encontro pessoas sentadas nos bancos, observando o movimento na Avenida Anhanguera.

Seis pessoas, duas em cada banco. Nenhuma interação.

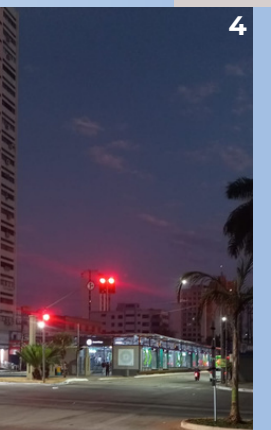
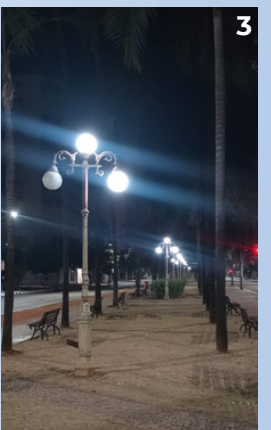
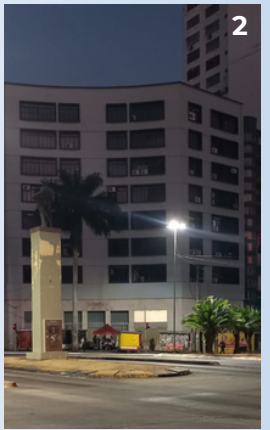
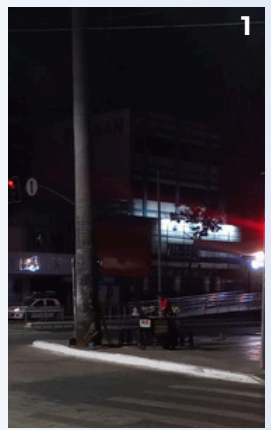
Me junto a elas do lado oposto. Preciso olhar para trás, como quem observa o movimento do outro lado da rua.

Outras duas pessoas se sentam, cada uma em um banco. Todas observam o movimento ao seu redor. Ninguém fala com ninguém.

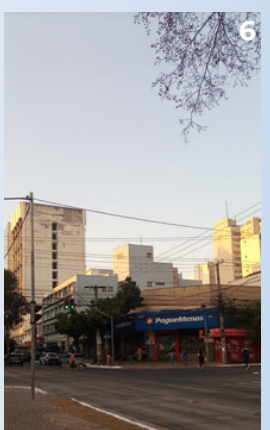
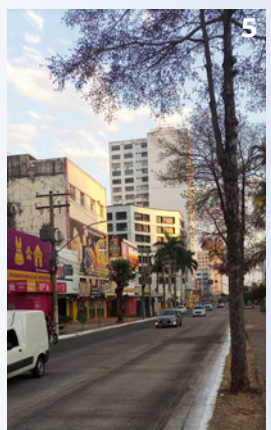
Há um senhor sentado em um banco, noto-o e percebo que observa o movimento. Está embaixo de um dos tantos pergolados que existem ao longo do canteiro central. No entanto, o pergolado está seco, sem flores, sem vida.

Mulheres, idosos e adolescentes passam nesse cruzamento. Ninguém fala com ninguém. Não há interação.

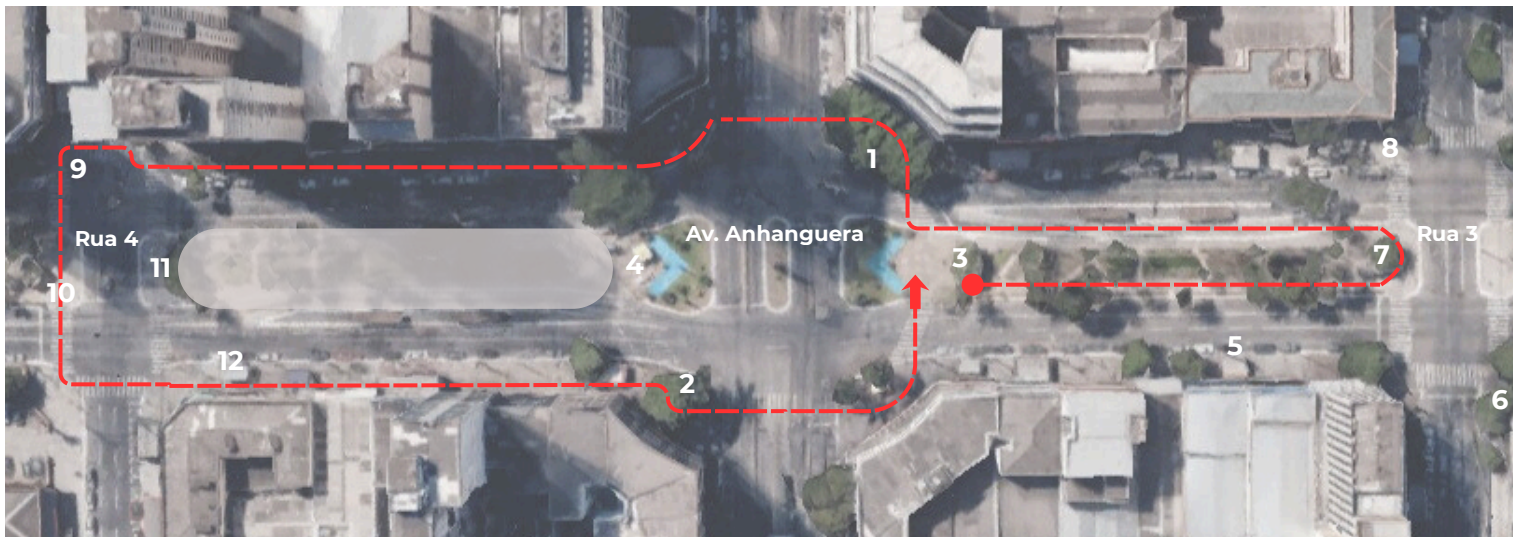
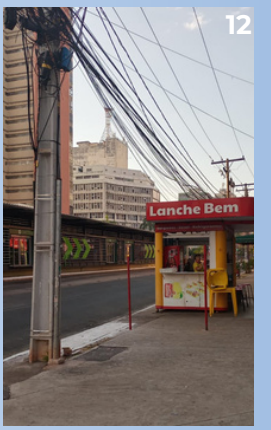
5h à 6h



6h à 7h



7h à 8h



Dia 2 - Quarta Feira - à Tarde
24 de setembro de 2025

15h15 - Começo a observar de um ponto diferente do que fiz pela manhã, no cruzamento da Avenida Goiás com a Rua 3.

O local que observo agora parece completamente diferente: pessoas de todas as idades circulam em todas as direções. Idosos, mulheres, homens com seus animais de estimação, pessoas em situação de rua.

Me sento em um banco do canteiro central e observo um trânsito bastante expressivo em comparação com à manhã. Ônibus, carros, motocicletas e bicicletas descem sentido Avenida Anhanguera.

Há um senhor sentado nessa esquina que vende frutas e dois quiosques abertos em frente a ele do outro lado da rua, na Rua 3.

O barulho da passagem de automóveis se contrapõe ao canto dos passáros. Apesar da sensação de bastante calor, o frescor proporcionado pelo vento e a sombra projetada, nesse ponto pelas árvores, é bastante agradável.

À minha frente, além de um tráfego constante de veículos observo uma quantidade significativa de veículos estacionados.

Há também um Banco a minha frente e algumas pessoas saem dele.

Acontece uma batida leve à minha frente, esses carros buzina e os motoristas reclamam um com o outro pelo ocorrido.

Um senhor se senta em outro banco ao meu lado, ele observa como eu, esse fluxo de automóveis. Parece descansar de uma caminhada significativa, pois carrega sacolas com ele.

15h30 - Pessoas atravessam a todo momento.

Observo os comércios abertos atrás de mim, e são variados.

Há vendedores ambulantes no outro lado da rua. Diferente do senhor que está à minha frente, há dois vendedores ambulantes do outro lado da rua que conversam entre si.

Pessoas percorrem tanto subindo como descendo a Avenida Goiás.

Outro ruído significativo vem de um desses comércios, são locutores que chamam possíveis compradores para conhecer o estabelecimento.

15h50 - Atravesso a Rua 3, permaneço no canteiro central, agora em frente ao Grande Hotel. Ainda assim, observo o que acontece em ambas as direções na Avenida Goiás.

Há um grande fluxo de automóveis tanto descendo a Avenida Goiás, sentido Avenida Anhanguera, quanto subindo, sentido Praça Cívica.

Ao lado do Grande Hotel há um comércio que utiliza da calçada para expor alguns produtos e isso não impede de o grande fluxo de pessoas atravessar esse espaço a todo momento.

Há um quiosque aberto em frente ao grande hotel, um senhor está sentado na sombra que o equipamento cria.

16h20 - Descido observar outro ponto da Avenida Goiás, a Rua 4. Sigo pelo canteiro central, até chegar a fonte onde atravesso para a calçada lateral; só então atravesso a Avenida Anhanguera, em direção à Rua 4.

Os pedestres não fazem uso da sinalização, uma vez que, não é necessário esperar o sinal abrir para atravessar, apenas verificar se nenhum carro vem.

Ao atravessar observo que há vendedores ambulantes enfrente a comércios fixos e também em frente a estação do BRT.

Há um mix de vivências: pessoas observam, passam, vendem e seguem em direção a algum lugar.

A polícia se encontra parada em frente a estação do BRT, onde está uma boa concentração de ambulantes e pedestres, talvez por isso me sinta segura em um espaço tão movimentado.

Nesse momento, há grandes estímulos sonoros: automóveis, pessoas, música vinda do comércio e até de um senhor que passa ao meu lado com uma caixa de som, com um volume bastante alto, por sinal.

Não há interação entre as pessoas, apesar de um número significativo de pessoas circulando.

Apesar dessa falta de interação, o fluxo constante e a presença coletiva transmitem uma sensação de vitalidade no espaço. Não se tratava de um incômodo, mas de uma rica experiência, que revela a vida não revelada anteriormente.

Descido atravessar. Junto comigo atravessa um casal que eu reconheci: os vi passar quando iniciei esta observação.

Assim como outras pessoas, eles estavam fazendo compras, pois carregavam algumas sacolas.

Atravessamos juntos até o pequeno espaço que restou do canteiro central e que fica em frente a estação do BRT. Aqui há alguns vendedores de roupas e produtos alimentícios.

Assim como eu, esse casal procura um local onde se sentar. Escolhemos a borda da fonte como “banco”.

Há despejo irregular na fonte.

Junto com esse casal observo o movimento à minha frente. Mais pessoas atravessam com sacolas em direção à Avenida Anhanguera, em ambas as direções.

Depois de algum tempo, esse casal vai embora e eu permaneço onde estou.

Há um senhor ao meu lado, um pouco mais distante, ele começa a conversar com outro senhor; não consigo entender exatamente sobre o que eles falam, mas foi algo rápido e logo o senhor ao meu lado fica sozinho, assim como eu, observando as pessoas que vêm e vão.

Agora passo a observar o outro lado da Avenida Goiás, sentido Praça Cívica. Há um quiosque aberto quase na esquina.

A música alta que vem daquele sentido provém de um dos comércios, onde um locutar convida as pessoas a conhecer o local; ele parece bem-humorado.

Nesta esquina há muitos ambulantes, sua concentração atrapalha a passagem dos pedestres.

Volto a minha atenção a esquina, sentido Rua 4.

Assim como eu, um mototáxi observa o movimento, a espera de alguém que possa precisar de seus serviços.

O clima permanece quente e as pessoas buscam formas de amenizar o calor.

16h40 - Automóveis e pedestres vêm e vão, algumas pessoas fazem compras, outros saem do trabalho. Os protagonista da cena urbana são todos aqueles que à estão compondo.

Os pedestres observam atentos o momento certo de atravessar a Avenida Goiás, pois há um fluxo intenso de veículos.

Tanto os vendedores ambulantes que se encontram na esquina quanto os que estão no canteiro central, em frente a estação, estão sentados em cadeiras trazidas por eles, apesar de estarem próximos não interagem entre si, eles apenas observam a passagem de pedestres.

Me sento novamente na fonte e uma moça em situação de rua interage comigo.

Decido atravessar a Avenida Goiás, sentido Rua 4.

Há um senhor na calçada e, ao seu redor muitas caixas de papelão; ele parece separá-las.

Alguns passos adiante, dois homens sentados de costas para a Avenida. Eles bebem cerveja e conversam, observando o fluxo de pessoas à sua frente, pouco interessados no fluxo de automóveis atrás deles.

Ao chegar no cruzamento da Avenida Goiás com a Rua 4, atravesso a rua.

Antes de me sentar, observo um pouco ao longe dois senhores com seus respectivos cachorros; eles conversam em pé.

Ao me sentar, observo um senhor acomodado em um degrau em frente a uma livraria. Há duas livrarias uma ao lado da outra. Fico feliz em saber que há pessoas que ainda optam pelos livros físicos.

17h00 - O som dos automóveis de contrapõe com dos passáros.

Cheiro de comida.

O senhor que estava com um cachorro e conversava um pouco distante, se senta no banco ao meu lado. O cachorro também. Eles observam o fluxo de automóveis assim como eu.

Me atento outro lado da rua. Para isso, preciso me virar, já que esses bancos me obrigam a olhar apenas para o que acontece à minha frente.

Há dois vendedores ambulantes na esquina da Rua 4; do outro lado da rua há um quiosque aberto.

O sol começa a se pôr e o clima quente começa a ficar mais agradável.

Pessoas e automóveis continuam passando.

Um senhor em uma bicicleta passa.

Vários ônibus já passaram à minha frente até agora.

Enquanto isso, o senhor que estava no banco ao meu lado sai e interagem com outro senhor que também está com um cachorro. Essa interação dura pouco e logo ele volta ao banco que ocupava.

Um casal atravessa a Avenida Goiás, subindo a Rua 4, cada um segura a mão de suas filhas, que são gêmeas.

Alguém começa a tocar bateria em uma loja de instrumentos musicais.

Outro senhor desce, de bicicleta, a Rua 4 e passa em minha frente, descendo a Avenida Goiás. Ele carrega uma caixa de papelão.

Outro rapaz, também em uma bicicleta sobe a Rua 4.

O senhor que estava sentado com seu cão ao meu lado permanece, observando o fluxo.

Pessoas correm para dentro da estação do BRT.

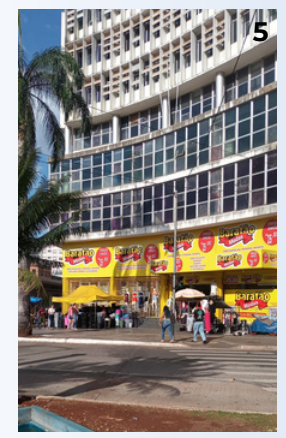
Naquele mesmo espaço, onde há apenas um Bougainvillea como vegetação, uma senhora empurra outra em uma cadeira de rodas. Elas atravessam a Avenida Goiás e segue em direção à Avenida Anhanguera.

Um helicóptero passa. O fluxo de automóveis é intenso.

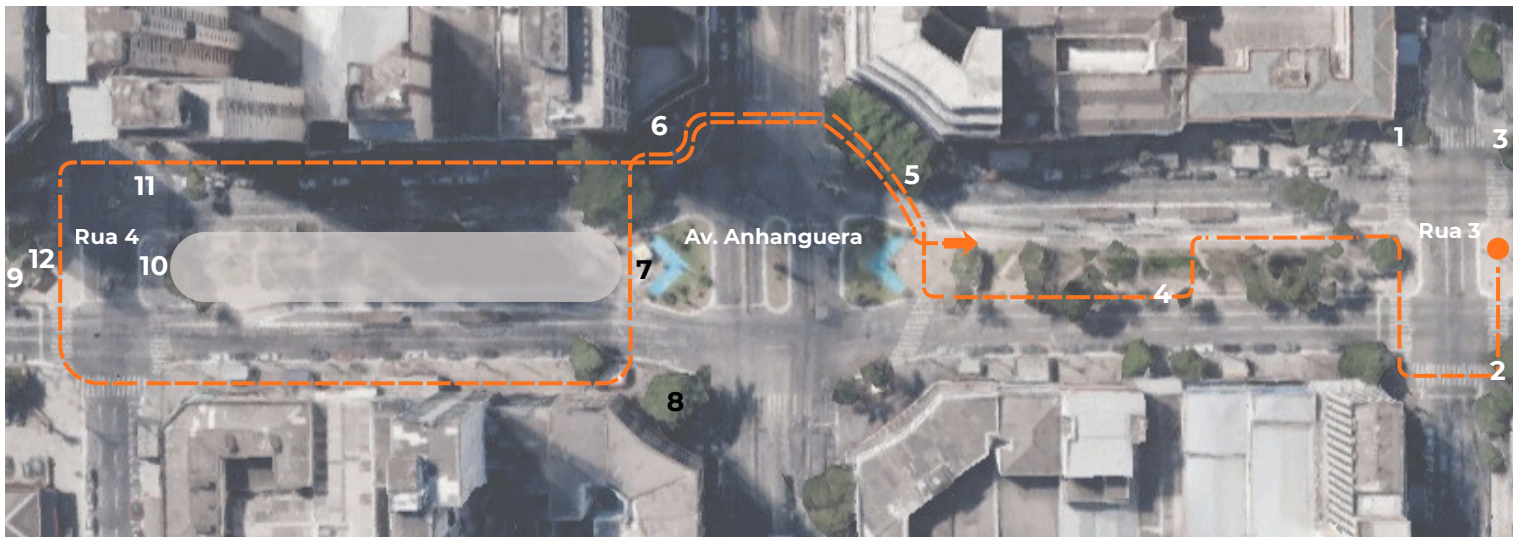
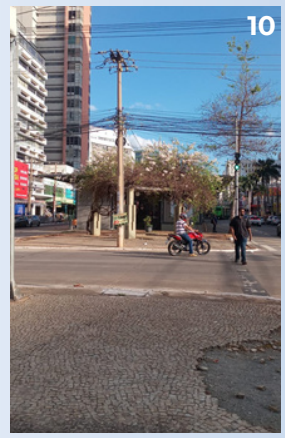
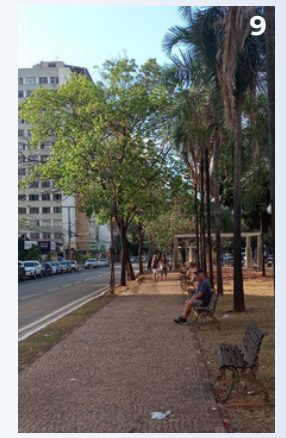
15h à 16h



16h à 17h



17h à 18h



Dia 3 - Sexta Feira - à Noite
3 de outubro de 2025

18h00 - Início minha observação no canteiro central entre a Avenida Anhanguera e a Rua 3.

Aos poucos, percebo que os comércios ao meu redor começam a fechar as portas.

Algumas pessoas caminham em direção à estação BRT, enquanto outras seguem diferentes direções, saindo de lá.

O trânsito me parece intenso.

O barulho dos automóveis me incomoda; alguns motoristas buzina constantemente, sinalizando seus trajetos.

Vejo os postes de iluminação do canteiro central se acenderem.

O fluxo de automóveis na Rua 3 é constante, mas tranquilo.

Observo algumas pessoas ocupando os bancos do canteiro central, e começo a me deslocar, acompanhando o trânsito na Avenida Goiás que segue em direção à Praça Cívica.

O clima já não está quente; o sol se pôs.

Chama minha atenção a permanência de pessoas em uma das esquinas da Avenida Anhanguera com a Avenida Goiás; sinto o cheiro de comida e entendo por que ainda permanecem ali, enquanto a maioria se desloca para outros lugares.

18h30 - Saio do canteiro central e atravesso a Avenida Goiás; depois atravesso a Avenida Anhanguera e sigo em direção a Rua 4.

Desse lado, mais comércios fecham as portas, junto aos quiosques que, até meia hora atrás, faziam as pessoas parar.

Os poucos estabelecimentos, junto a iluminação dos postes e dos automóveis, mantêm a Avenida iluminada, embora cada vez mais vazia.

Na esquina da Rua 4, noto, do outro lado da rua, uma farmácia aberta, assim como havia na esquina da Rua 3.

Diferente dos turnos da manhã e da tarde, não permaneço por muito tempo observando.

O vazio e a “escuridão” me causam uma sensação de insegurança.

As esquinas que antes eram tomadas pelos vendedores ambulantes, que traziam movimento e vivacidade ao espaço, agora estão vazias. De certa forma, eu me sinto mais segura com a presença deles.

19h00 - Atravesso pela parte de trás da estação do BRT e percebo que, deste lado, os comércios estão todos fechados. Alguns funcionários ainda organizam o interior das lojas antes de encerrar o expediente.

A calçada é iluminada, mas deserta.

Ao retornar à esquina da Avenida Anhanguera com a Avenida Goiás, vejo algumas pessoas sentadas em círculo, comendo e conversando com a moça que vende algo.

Atravesso novamente as avenidas, voltando ao ponto inicial, e percebo que aquelas mesmas pessoas, do começo da observação, continuam no mesmo ponto.

Penso que aquele vendedor ambulante tem a noite como o momento crucial de suas vendas, e as pessoas que ali permanecem sabem disso.

Ele escolhe esse horário porque o grande fluxo da tarde já se dissipou.

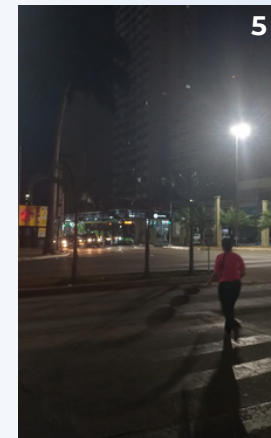
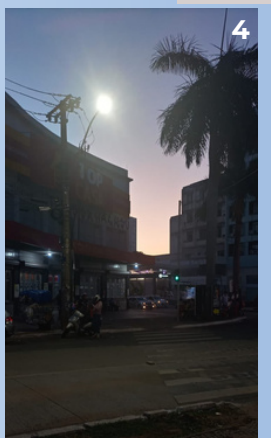
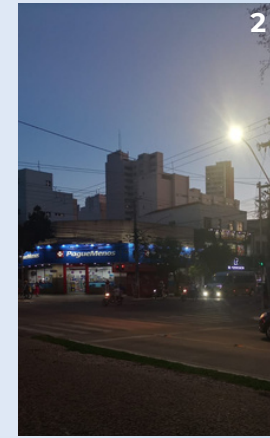
De volta ao ponto inicial, os comércios ao redor estão completamente fechados.

As poucas pessoas que atravessam a rua se concentram nas esquinas onde ainda há movimento ou saem da estação do BRT.

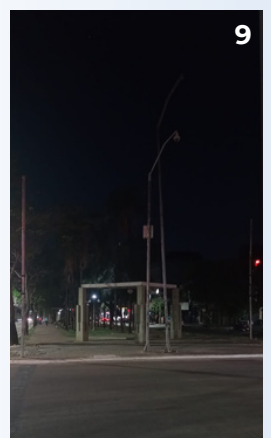
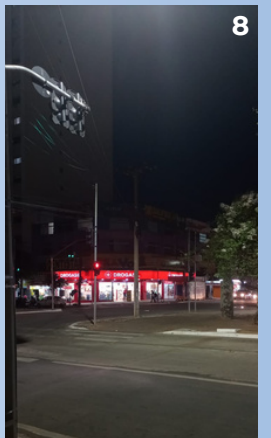
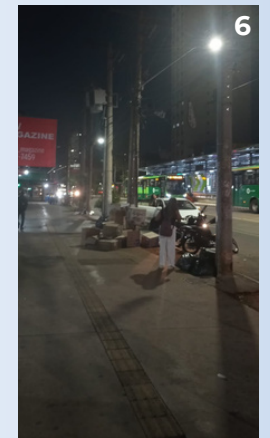
Os bancos do canteiro central agora estão vazios; as pessoas que os ocupavam quando cheguei já se foram.



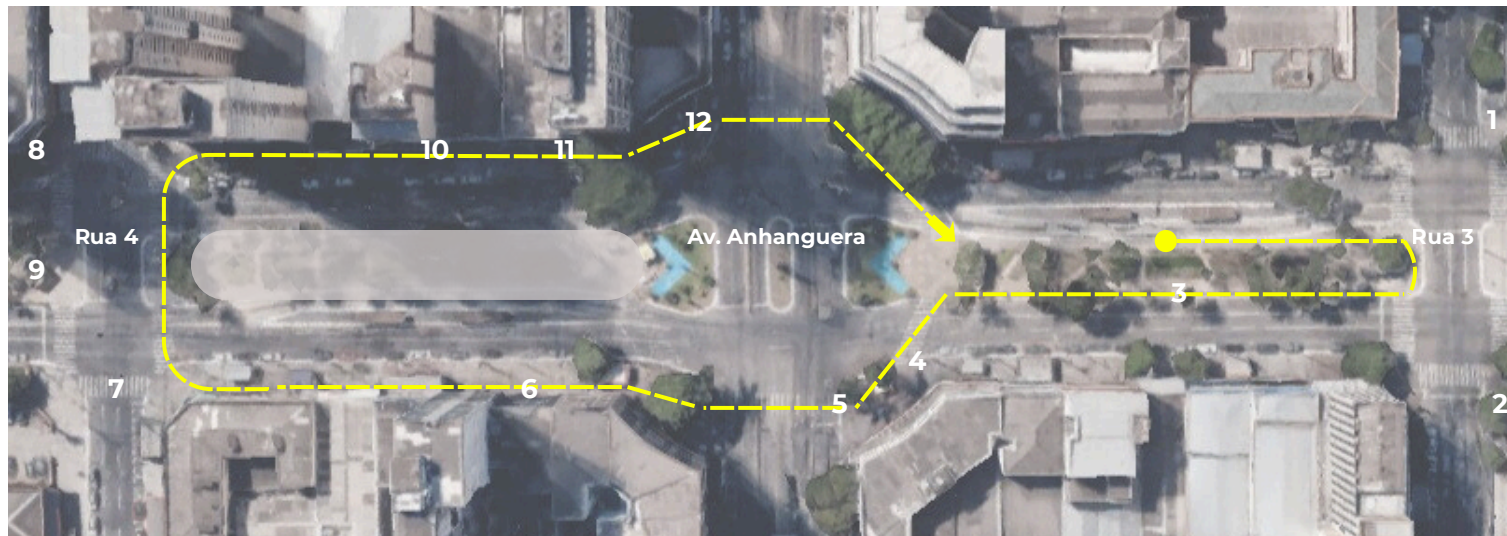
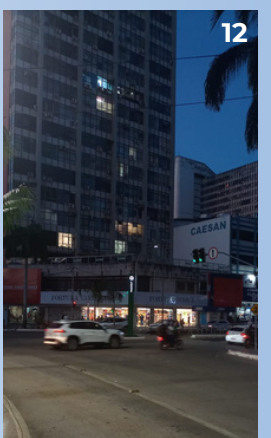
18h



18h30



19h



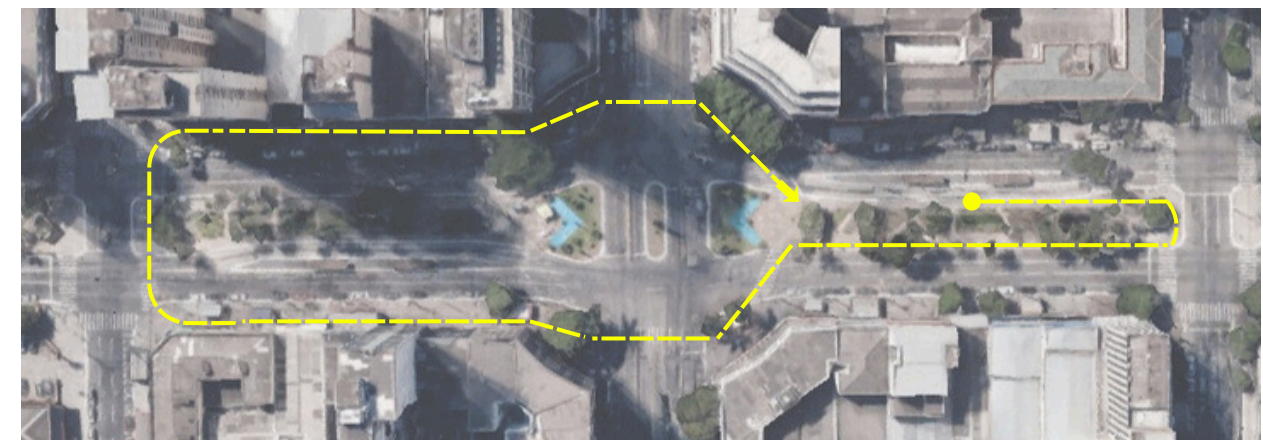
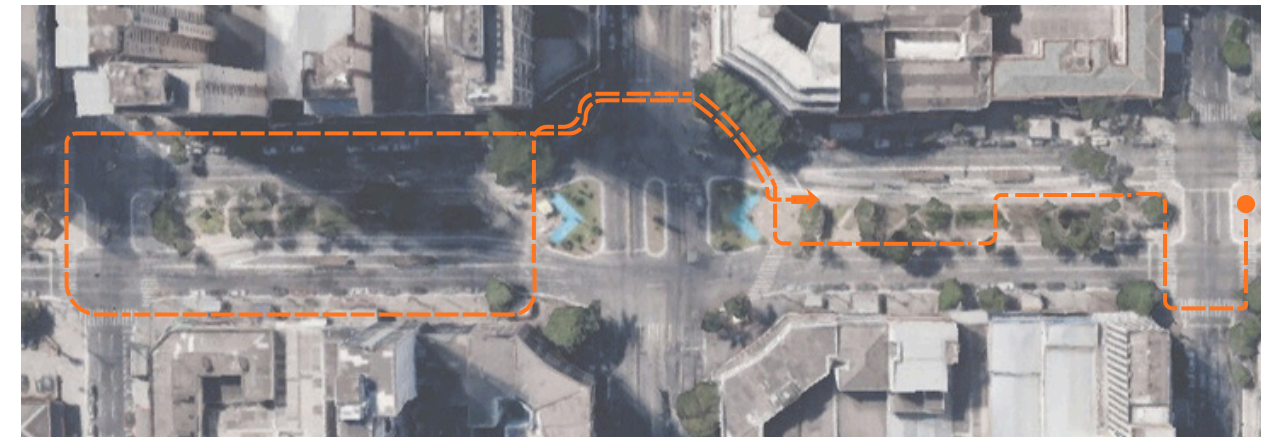
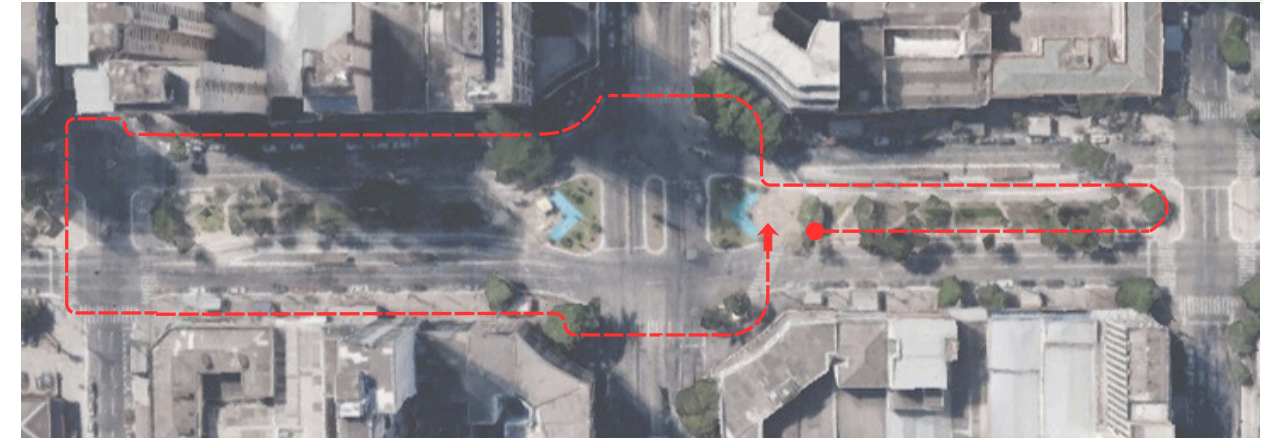
Síntese

A leitura comparativa dos três turnos observados evidencia que a Avenida Goiás apresenta dinâmicas distintas ao longo do dia, refletindo ritmos urbanos que se alternam entre o funcionamento, a intensidade e o esvaziamento do espaço.

No período da manhã, as observações apontam para uma avenida em processo de ativação. O fluxo de pedestres é constante, mas ainda reduzido, composto majoritariamente por trabalhadores e pessoas em deslocamentos funcionais. A ocupação do canteiro central e das calçadas é rápida e direcionada, sem permanências prolongadas. As condições ambientais, como a iluminação natural e a temperatura mais amena, favorecem o deslocamento a pé, embora o uso do espaço ainda seja predominantemente transitório. O ambiente transmite uma sensação de início e de organização, marcada pela regularidade dos percursos e pela previsibilidade dos usos.

Durante a tarde, observa-se uma ampliação significativa da movimentação. O comércio opera em plena atividade, e há maior diversidade de usuários e de intenções no uso do espaço. A presença de ambulantes, entregadores, consumidores e transeuntes ocasionais cria uma paisagem dinâmica, na qual o fluxo de pedestres se torna mais intenso e fragmentado. A sobreposição de sons, vozes e deslocamentos gera uma atmosfera mais densa e viva, mas também mais dispersa. A avenida adquire, nesse período, seu caráter mais plural: o espaço é ocupado simultaneamente por atividades comerciais, encontros breves e travessias contínuas. É nesse momento que a Avenida Goiás se mostra mais representativa da rotina urbana central de Goiânia.

Já no turno da noite, há uma redução acentuada da presença de pedestres e da atividade comercial. A circulação se torna esporádica e o espaço passa a apresentar áreas de baixa luminosidade e pouca permanência. A diminuição do fluxo e o fechamento das lojas alteram a percepção de segurança e esvaziam o caráter coletivo do lugar. O canteiro central, antes atravessado por fluxos diversos, torna-se um espaço de passagem residual. A avenida assume, assim, um aspecto mais silencioso e segmentado, com poucos pontos de permanência ou encontro.



A partir dessa leitura, é possível compreender que a Avenida Goiás não mantém uma dinâmica homogênea ao longo do dia, mas sim uma alternância marcada entre uso intensivo e esvaziamento. Os períodos de maior vitalidade coincidem com os horários de funcionamento do comércio, evidenciando uma dependência funcional da atividade econômica local. Essa variação temporal revela um espaço que se estrutura em torno da produtividade e da circulação, apresentando picos de movimento concentrados e longos intervalos de inatividade. A observação dos turnos, portanto, permite identificar padrões de ocupação e de uso que são fundamentais para compreender as formas de vivência e de apropriação do espaço urbano na Avenida Goiás.

Ao condensar intervalos de tempo em uma única composição, as imagens oferecem uma leitura simultânea da permanência e do deslocamento no espaço urbano. Este exercício foi realizado em espaços que até então haviam sido pouco observados, de modo que seu destaque complementa a observação de todo o trecho e suas dinâmicas.

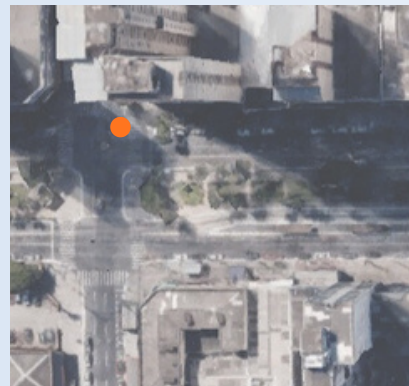
Parte 2

Levantamento e Síntese

Momento 2





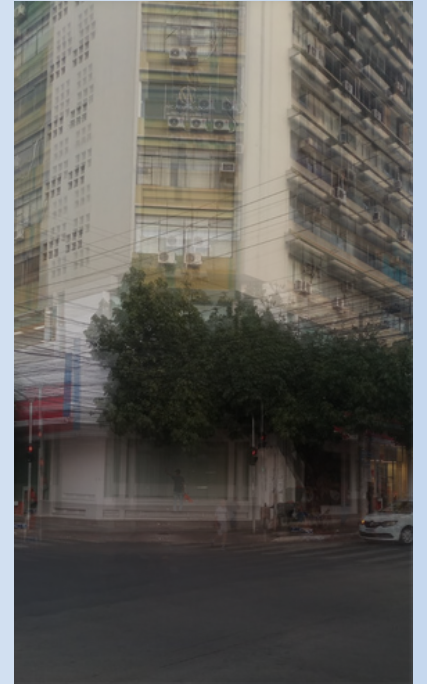




Síntese

A observação da Avenida Goiás a partir do olhar fixo, realizada por meio do registro fotográfico e da observação direta em pontos específicos, permitiu identificar padrões espaciais e comportamentais complementa a leitura obtida durante o deslocamento. Ao suspender o movimento e concentrar a atenção em determinados trechos, foi possível perceber que o fluxo constante de pessoas e veículos se traduz em uma paisagem de passagens rápidas, com poucas interrupções e interações prolongadas.

As imagens e anotações produzidas mostram que, mesmo nos horários de maior circulação, o tempo de permanência dos pedestres é reduzido. Os usuários tendem a atravessar o canteiro central ou as calçadas de forma contínua, utilizando o espaço principalmente como trajeto, e não como lugar de estadia. As poucas pausas observadas ocorrem em pontos onde há sombreamento, bancos ou presença de vendedores ambulantes, elementos que, ainda que pontuais, funcionam como âncoras temporárias para o uso do espaço. Essa observação indica que a permanência não é uma característica dominante, mas circunstancial, dependente da presença de condições físicas mais favoráveis.



Esta etapa aprofunda a leitura da Avenida Goiás a partir do eixo da apropriação, retomando os conceitos discutidos anteriormente sobre o caminhar como experiência sensível e resistência cotidiana. Busca-se compreender como os gestos do corpo ressignificam o espaço modernista, transformando a avenida em lugar vivido.

Parte 3

Análise de Aprofundamento

A leitura conjunta das etapas anteriores deste capítulo evidencia que o principal traço da experiência urbana, no trecho analisado da Avenida Goiás, não é a ausência de uso, mas o condicionamento desse uso e, conseqüentemente, uma frágil apropriação.

Nas partes 1 e 2 deste capítulo, observou-se que a avenida funciona sobretudo como um dispositivo de circulação, reforçando a distinção proposta por Lefebvre (1991) entre o espaço concebido e o espaço vivido. A forma monumental, historicamente carregada de simbolismo, não encontra correspondência no cotidiano. O que se vê são práticas mínimas: deslocamentos rápidos, pausas utilitárias e atividades informais, que não configuram apropriação no sentido urbano-político do termo.

Essa constatação pode ser lida à luz de Certeau (1998), para quem a apropriação emerge quando o cotidiano reescreve o espaço. No trecho estudado, contudo, o cotidiano não reescreve: apenas atravessa. As táticas do pedestre não produzem novos sentidos; não há uma narrativa coletiva capaz de transformar o espaço monumental em espaço vivido. A avenida permanece reduzida à sua função técnica, operando como suporte de fluxos, e não como suporte de relações.

Como discutido no Capítulo 1, autores que vão das vanguardas europeias à autores brasileiros, como Flávio de Carvalho e João do Rio, compreenderam o caminhar como um gesto político, uma ação cotidiana capaz de desafiar, reinventar ou contrariar normas e funções oficiais do espaço urbano, disputando o direito de estar, circular ou permanecer na cidade. No entanto, na Avenida Goiás, as análises de campo mostram que esse gesto político não se expressa apenas pelo caminhar, mas sobretudo pela permanência dos vendedores ambulantes. Apesar das sucessivas intervenções institucionais que buscaram reorganizá-los ou removê-los, muitos permaneceram ocupando trechos da avenida que, em tese, não lhes são destinados. Essa insistência, ainda que precária, configura uma forma de resistência ao ordenamento oficial do espaço.

Contudo, essa permanência não corresponde à vitalidade urbana nos termos de Jacobs (2000). Trata-se de um uso que resiste apesar das condições, e não a partir delas. Não consolida ambientes de encontro, nem redes amplas de convivência, e, em seu funcionamento majoritariamente diurno e utilitário, não promove transformações sociais mais densas no espaço.

Ainda assim, como observado no Momento 1, em período de menor fluxo e com o comércio já fechado, dois ambulantes permaneceram ativos, reunindo pequenas concentrações de pessoas. Esses pontos evidenciam formas pontuais de resistência e sociabilidade, ainda que insuficientes para configurar vitalidade urbana ao longo do dia.

A dificuldade de consolidar práticas de permanência não decorre de falta de interesse por parte dos usuários, mas da incompatibilidade entre a escala monumental e a escala humana, apontada por Gehl (2013) como um dos fatores centrais da erosão da vida pública. A permanência que ocorre no trecho é, portanto, condicionada e essencialmente utilitária, e não fruto de escolhas relacionadas à convivência, ao lazer ou à contemplação.

Embora reúna elementos que poderiam favorecer o pedestre, a avenida neutraliza esse potencial por meio de uma ambiência hostil marcada pela velocidade, pela exposição, pelo ruído e pelas discontinuidades. Essa contradição se agrava diante da precariedade dos cuidados institucionais: apesar de tombada e carregada de simbolismo histórico, a via carece de ações consistentes de conservação.

Em contraste, intervenções voltadas à mobilidade motorizada, como o corredor exclusivo de transporte coletivo (BRT) e outras alterações históricas, evidenciam a priorização sistemática dos fluxos veiculares. Trata-se de um projeto apresentado como sendo “para pessoas”, mas que, na prática, opera contra elas, restringindo a vida pública.

Diante desse cenário, a problemática da Avenida Goiás ultrapassa o desenho urbano e sua trajetória histórica. A questão reside na escolha política de não priorizar o Direito à Cidade e a vitalidade do espaço público. Não se trata da ausência de projetos urbanos, mas da ausência de políticas públicas e ações capazes de sustentar a vida urbana para além da funcionalidade técnica. Assim, o potencial latente da avenida permanece bloqueado por uma lógica institucional que reduz sua dimensão social e simbólica a uma função predominantemente técnica.

A tese que emerge das análises não é apenas que a Avenida Goiás apresenta pouca apropriação, mas que suas condições espaciais, sociais e institucionais limitam a possibilidade de que os usos cotidianos se transformem em práticas urbanas mais densas. O trecho estudado carece não apenas de elementos materiais, mas também de condições simbólicas e políticas que sustentem memória, vínculo e convivência, essenciais para que um espaço se constitua como lugar.

Essa leitura reposiciona a avenida não como um espaço sem vida, mas como um espaço em que a produção de relações sociais significativas é continuamente enfraquecida por condicionantes espaciais, infraestruturais e institucionais. Identificar essas interferências não constitui um diagnóstico pessimista, mas um passo essencial para compreender o que está em jogo: a distância crescente entre o potencial simbólico da Avenida Goiás e sua experiência cotidiana, uma distância que os usuários não conseguem transpor porque o próprio espaço não lhes oferece meios para tal.



Considerações Finais

As reflexões desenvolvidas neste trabalho buscaram compreender como o desenho urbano, os usos cotidianos e as percepções sensíveis moldam a experiência do caminhar. A metodologia adotada, permitiu recentrar a análise no corpo caminhante, revelando dimensões da vivência urbana que não se evidenciam apenas pela leitura formal do espaço, mas expondo as tensões entre o espaço planejado e o espaço realmente vivido. A pesquisa mostrou que, embora a avenida tenha sido concebida dentro de um ideário que buscava conciliar monumentalidade e caminhabilidade, seu papel foi alterado por transformações físicas, funcionais e sociais.

Nesse contexto, a Avenida Goiás permanece ativa, mas predominantemente associada a deslocamentos e usos pontuais, e não a práticas de permanência, encontro ou contemplação. A leitura empírica evidencia que a experiência do caminhar é marcada por descontinuidades, barreiras físicas e uma ambiência pouco acolhedora. Ainda assim, esse caminhar persiste por meio de gestos mínimos, nos quais seus usuários reinterpretem o espaço e criam brechas de uso mesmo em condições adversas. Tais movimentos não configuram apropriações duradouras, mas revelam que o espaço não é inteiramente determinado pela lógica veicular que o moldou ao longo das décadas.

O conjunto dessas observações, fundamentado em autores que permitiram analisar o caminhar como um direito urbano e prática de resistência, indica que as limitações da Avenida Goiás não decorrem apenas de seu desenho atual, mas de uma ausência continuada de políticas públicas capazes de promover a vitalidade urbana. Mais do que propor novos projetos, o desafio envolve repensar os usos, a gestão e as estratégias que poderiam devolver à avenida a condição de espaço público vivido em sua dimensão simbólica e social, recolocando o pedestre no centro do projeto e da vida social.

Referências

AUGÉ, Marc. Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade. 90 Graus Editora, Lisboa, 2009.

ARAGON, Louis. O camponês de Paris. Imago Editora LTDA, Rio de Janeiro, 1996.

ALVES, Lara Moreira. A Construção de Brasília: uma Contradição entre Utopia e Realidade. I Encontro de História da Arte – IFCH / UNICAMP, 2005.

AZEVEDO, Aroldo. Vidas e Cidades no período colonial. TERRA LIVRE —AG B, São Paulo, 1992.

AZEVEDO, Angélica F.; MELO, Camila A. Avenida Goiás: entre Fazeres e Saberes, Paisagem, Cultura e Etnografia Urbana. Academia.edu, Disponível em: www.academia.edu, Acesso em: 20 de maio de 2025.

BAUDELAIRE, Charles. O pintor da Vida Moderna. Editora Autêntica, Belo Horizonte, 2010.

BARREIRA, Aluizio Antunes; DEUS, João Batista. Goiânia - Da utopia à construção do Lugar. Instituto de Estudos Sócio-Ambientais Boletim Goiano de Geografia da UFC, Goiás, Brasil, 2006.

BENEVOLO, Leonardo. História da Arquitetura Moderna. Editora Perspectiva, São Paulo, 2001.

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: A Aventura da Modernidade. Editora Schwarcz Ltda, São Paulo, 1986.

BECKER, Howard. Outsiders. Editora Zahar, Rio de Janeiro, 1991.

BONDUKI, Nabil. A luta pela reforma urbana no Brasil. Instituto Casa da Cidade, São Paulo, 2017.

BÜRGER, Peter. Teoria da Vanguarda. Editora Vega, Lisboa, 1993.

BRETON, André. Najda. Gross Press, Nova Iorque, 1960.

Breton, André. Manifesto do Surrealismo. Editora Nau, Rio de Janeiro, 1985.

CARERI, Francesco. Walkscaps: O caminhar como prática estética. Editora G. Gili, Ltda. São Paulo, Lapa de Baixo, 2002.

CERTEAU, Michel. A invenção do Cotidiano. Editora Vozes, Petrópolis, 1998.

CERDÀ, Ildefons. Teoria Géral da Urbanização. Imprenta Española, Madri, 1867.

COSIN, Bruna Helen Toigo; SOUZA, Daniele Brum. O Plano de Paris e sua influência como modelo urbanístico no Brasil: Estudo de Casos no Rio de Janeiro, Salvador e em Recife. São Paulo, 2016.

CORBUSIER, Le. A Carta de Atenas. Edusp — Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Edições 70, São Paulo, 2008.

DAVIS, Mike. City of Quartz. New Left Books, Londres, 2006.

DINIZ, Anamaria. Goiânia: Modernismo Periférico. Revista Estética e Semiótica, Brasília, 2015.

DEBORD, Guy. Teoria da Deriva. Editora Protopia, São Paulo, 2006.

FELDMAN, Sarah. Instituições de Urbanismo no Brasil 1930 - 1979. Annablume Editora, São Paulo, 2023.

FRIDMAN, Fania. Urbanismo na Era Vargas: A transformação das Cidades Brasileiras. Editora da UFF, Nitéroi, 2012.

GARCIA, Azenaide Lopes Pereira; FAGUNDES, Maria Dailza da Conceição. O Mercado Central de Goiânia na Trajetória Histórico-Cultural Goianiense. (2023) Revista UEG, Disponível em: www.revista.ueg.br, Acesso em: 10 de maio de 2025.

GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. Perspectiva, São Paulo, 2013.

GODOY, Paulo Roberto Teixeira. A cidade no Brasil – período colonial. Caminho de Geografia - revista on line, Uberlândia, 2011.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. Cultura Urbanística e Contribuição Modernista: Brasil, anos 1930 - 1960. IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional - ANPUR, Salvador, 2005.

GREENHALGH, Paul. The Expositions Universelles, Great Exhibitions and Wourld's Fairs. Manchester University Press, Londres, 1988.

HALL, Peter. Cidades do Amanhã. Editora Perspectiva, São Paulo, 2007.

HAROUEL, Jean-Louis. A história do Urbanismo. Papyrus Editora, Campinas, 1990.

HARVEY, David. The right to the city. Editora Verso, Londres, 2012.

HOBBSAWM, Eric. A Era das Revoluções. Weidenfeld & Nicolson, Londres, 1962.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. Martins Fontes Editora Ltda, São Paulo, 2000.

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos Errantes. Editora da Universidade Federal da Bahia - EDUFBA, Salvador, 2012.

JAMBEIRO, Othon. Tempos de Vargas - O rádio e o Controle da Informação. Editora da UFBA, Salvador, Bahia, 2003.

JORGE, Wilson Edson. O Urbanismo no Brasil – 1895 - 1965. FAU/USP; FUPAM, São Paulo, 1999.

KOOLHAAS, Rem. Delirius New York. The Monacelll Press, Nova Iorque, 1994.

LEFEBVRE, Henri. A produção do Espaço. Editora Ática, São Paulo,1991.

LEFEBVRE, Henri. O direito à Cidade. Centauro Editora, São Paulo, 2001.

LEITE, Rui Moreira. Modernismo e Vanguarda o caso Flávio de Carvalho. Estudos Avançados 12, São Paulo, 2012.

LIMA, Priscila Luciene Santos de; NETO, Lourenço de Miranda Freire. [Era Vargas]. Percurso - Anais do IV CONLUBRADEC, Curitiba, 2019.

LORES, Raul Juste. O urbanismo de Jan Gehl: cidades para pedestres. Fronteiras, Disponível em: <https://www.fronteiras.com>, 2021, Acesso em: 5 de junho de 2025.

LYNCH, Kevin. A imagem da Cidade. Edições 70 LDA, Lisboa, 1960.

MARX, Karl. O capital. Boitempo Editorial, São Paulo, 2013.

MARICATO, Ermínia. Metrópole, Legislação e desigualdade. Estudos Avançados 17, São Paulo, 2003.

MELLO; KRETER, Pedro Carvalho; Ana Cecília de Medeiros Nietzsche. A economia do café no século XIX. Centro de Ensino Superior Strong, Santo André, 2022.

MORAIS, Vitor de Souza. Patrimônio à Deriva? Revisitando o tombamento do Centro de Goiânia. (2023) Universidade Federal de Goiás, Disponível em: repositorio.bc.ufg.br, Acesso em: 29 de maio de 2025.

MUMFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. Livraria Martins Fontes Editora LTDA, São Paulo, 1995.

NADEAU, Maurice. História do Surrealismo. Editora Perspectiva, São Paulo, 2008.

NASCIMENTO, Diego Tarley Ferreira; OLIVEIRA, Ivanilton José de. Mapeamento do Processo Histórico de Expansão Urbana do Município de Goiânia - GO. (2015) DSPACE, Disponível em: www.repositorio.bc.ufg.br, Acesso em: 10 de abril de 2025.

NETO, Marcelo de Souza. Entre o social e o material: sociedade e modernização dos espaços na primeira república brasileira. ANPUH – XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Londrina, 2005.

OLIVEIRA, Irina Alencar de. Avenida Goiás: Lugar, Momento e Memória. UFG - Universidade Federal de Goiás - Faculdade de Artes Visuais (FAV), Goiânia, 2015.

OLIVEIRA, Lina Yule Queiroz. O direito à cidade e o desenvolvimento local como base para a humanização do espaço urbano. Scielo, 2018.

OLIVEIRA, Rômulo Andrade. Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso. Dissertação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

PAIVA, Linconl. A caminhada como produção de espaços públicos. Vitruvius, 2017.

PAULA, Dilmá Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, 2010.

PEREC, Georges. Tentativa de Esgotamento de um local parisiense. Editora Gustavo Gili, São Paulo, 2016.

PONTES, Fábio Souza. A Revolução de 1930 e a Industrialização na Era Vargas (1930 – 1939). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

RAMOS, Dawerson da Paixão. O Saneamento e a Cidade Moderna no Brasil. ANPUH – XXII Simpósio Nacional de História, João Pessoa, 2003.

REIS; RIDENTI; MOTTA, Daniel Aarão, Marcelo, Rodrigo Patto Sá. A ditadura que mudou o Brasil, 50 anos do golpe de 1964. Jorge Zahar Editor Ltda, Rio de Janeiro, 2014.

REZENDE, Sandra Catharinne Pantaleão. Expansão e Fragmentação do Território: Goiânia de Cidade Planejada à Metrópole Regional. (2012) DRd - Desenvolvimento Regional em debate, Disponível em: www.periodicos.unc.br, Acesso em: 15 de maio de 2015.

RIO, João. A alma encantadora das ruas. Coleção Biblioteca Carioca, Rio de Janeiro, 1995.

SANTOS, Gabriel Lühmann. Caminhada na Arte Contemporânea. Revista Ciclos, Florianópolis, 2013.

SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. Editora Hucitec, São Paulo, 1993.

SCHWARCZ, Lília Moritz. Sobre o autoritarismo brasileiro. Campanha das Letras, São Paulo, 2019.

SENNETT, Richard. Construir e Habitar: Ética para uma cidade aberta. Editora Record, Rio de Janeiro, 2018.

SILVA, BUENO, MADUREIRA. Renata, Adriano, Eduardo. O surdimento do urbanismo: planejamento urbano. Anais do 14º Encontro Científico Cultural Interinstitucional – 2016.

SOJA, Edward. Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places. Blackwell Publishers, Londres, 1996.

TAUNAY, Afonso d’E. Pequena História do Café no Brasil. Fundação Darcy Ribeiro, Rio de Janeiro, 2013.

TAVARES, Jeferson. O concurso para o plano piloto de Brasília: território e infraestrutura. Simpósio Temático: Brasília – Confronto entre a Iluminação do Passado e a Reflexão sobre um Presente em Evolução Contante, Rio de Janeiro, 2010.

TIETZ, Anelise. O caminhar na História da Arte: uma proposta de revisão. 27º Encontro da Associação Nacional dos Pesquisadores em Artes Plásticas, São Paulo, 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; Carvalho, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Transporte e mobilidade urbana. (2011) RCIPEA - Repositório do Conhecimento do IPEA, Disponível em: repositorio.ipea.gov.br, Acesso em: 20 de maio de 2025.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. Studio Nobel, São Paulo, 2001.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. O Federalismo Oligárquico Brasileiro: uma revisão da “Política do Café-com-Leite.

VITRUVIUS. Projeto de Requalificação do Centro de Goiânia: concurso nacional “Attílio Corrêa Lima”, 2000. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/01.008/2124?page=2>. Acesso em: 29 ago. 2025.

PUCRS, Disponível em: www.pucrs.br, Acesso em: 28 de maio de 2025.

VISCONTI, Jacopo Crivelli. Bel Falleiros e a retomada da prática das derivas. Vitruvius, 2014.

VILARINHO, Luana Chaves. Descentralização do Centro de Goiânia (1950 -1980). (2018) Revista da UNESP, Disponível em: www.revista.fct.unesp.br, Acesso em: 14 de maio de 2025.

WHYTE, William. The social life of small urban spaces. Public Spaces, Nova Iorque, 1980.

WOOD, Russel. O Brasil Colonial: o ciclo do ouro, c. 1690-1750. (2017) Universidade Federal do Paraná, Disponível em: docs.ufpr.br, Acesso em: 12 de maio de 2025.

ZUKIN, Sharon. Naked city : the death and life of authentic urban places. Oxford University Press, Nova Iorque, 2010.