

# Sobre a rodovia

Intervenção na BR 153/060

em Terezópolis de Goiás/GO

cadernos de tc

Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA



## **Cadernos de TC 2018-2**

### **Expediente**

#### **Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo**

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

#### **Corpo Editorial**

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Simone Buiati, E. arq.

#### **Coordenação de TCC**

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

#### **Orientadores de TCC**

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Maryana de Sousa Pinto, M. arq.

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

#### **Detalhamento de Maquete**

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Volney Rogerio de Lima, E. arq.

#### **Seminário de Tecnologia**

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

#### **Seminário de Teoria e Crítica**

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.

Maíra Teixeira Pereira, Dr. arq.

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

#### **Expressão Gráfica**

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Anderson Ferreira de Sousa M. arq.

#### **Secretária do Curso**

Edima Campos Ribeiro de Oliveira

(62)3310-6754

## Apresentação

Este volume faz parte da quinta coleção da revista Cadernos de TC. Uma experiência recente que traz, neste semestre 2018/1, uma versão mais amadurecida dos experimentos nos Ateliês de Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (I, II e III) e demais disciplinas, que acontecem nos últimos três semestres do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Anápolis (UniEVANGÉLICA).

Neste volume, como uma síntese que é, encontram-se experiências pedagógicas que ocorrem, no mínimo, em duas instâncias, sendo a primeira, aquela que faz parte da própria estrutura dos Ateliês, objetivando estabelecer uma metodologia clara de projeção, tanto nas mais variadas escalas do urbano, quanto do edifício; e a segunda, que visa estabelecer uma interdisciplinaridade clara com disciplinas que ocorrem ao longo dos três semestres.

Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos como layers, o que possibilitou, para cada projeto, um aprimoramento e compreensão do ato de projetar. Para atingir tal objetivo, dois recursos contemporâneos de projeto foram exaustivamente trabalhados. O diagrama gráfico como síntese da proposta projetual e proposição dos elementos acima citados, e a maquete diagramática, cuja ênfase permitiu a averiguação das intenções de projeto, a fim de atribuir sentido, tanto ao processo, quanto ao produto final.

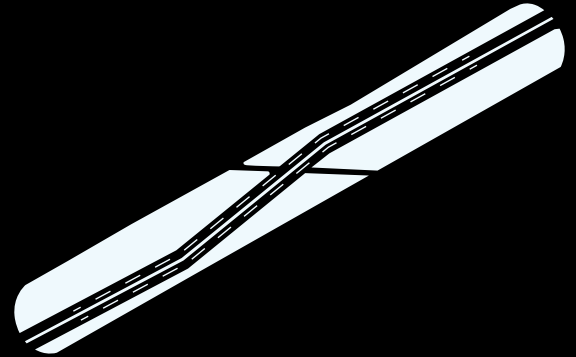
A preocupação com a cidade ou rede de cidades, em primeiro plano, reorientou as estratégias projetuais. Tal postura parte de uma compreensão de que a apreensão das escalas e sua problematização constante estabelece o projeto de arquitetura e urbanismo como uma manifestação concreta da crítica às realidades encontradas.

Já a segunda instância, diz respeito à interdisciplinaridade do Ateliê Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo com as disciplinas que contribuíram para que estes resultados fossem alcançados. Como este Ateliê faz parte do tronco estruturante do curso de projeto, a equipe do Ateliê orientou toda a articulação e relações com outras quatro disciplinas que deram suporte às discussões: Seminários de Teoria e Crítica, Seminários de Tecnologia, Expressão Gráfica e Detalhamento de Maquete.

Por fim e além do mais, como síntese, este volume representa um trabalho conjunto de todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo, que contribuíram ao longo da formação destes alunos, aqui apresentados em seus projetos de TC. Esta revista, que também é uma maneira de representação e apresentação contemporânea de projetos, intitulada Cadernos de TC, visa, por meio da exposição de partes importantes do processo, pô-lo em discussão para aprimoramento e enriquecimento do método proposto e dos alunos que serão por vocês avaliados.

Alexandre Ribeiro Gonçalves  
Maryana de Souza Pinto  
Pedro Henrique Máximo





## **SOBRE A RODOVIA: Intervenção na BR 153/060 em Terezópolis de Goiás/GO**

Após a análise do cenário atual da cidade de Terezópolis de Goiás, se tem a percepção da rodovia cortando o centro, e surge uma grande problemática para a região em conjunto com um inquietamento: Quem se deve priorizar em uma cidade cortada por uma rodovia? E a mobilidade urbana? Qual é o impacto da rodovia para a cidade? A discussão sobre o tema, faz com que tenha um fortalecimento da fragilidades e potencialidades causada pela barreira que a rodovia faz, e essa identificação é perceptível de forma diferente para aqueles que habitam, e os que estão só de passagem, ou seja, a visão muda conforme a convivência no local



**Taynara Almeida Lima**

Orientador: Pedro Henrique Máximo  
contato: arqtaynaralima@gmail.com







[f.1] Margem da BR 153/060. Fonte: Arquivo pessoal, 2017



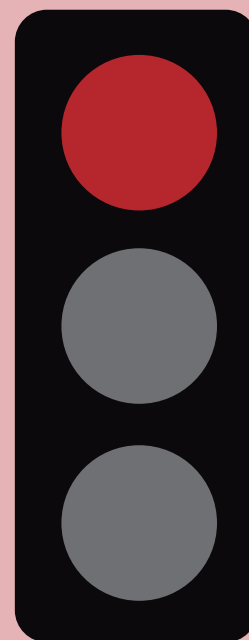
# ÀS MARGENS DA RODOVIA

## A cidade com a BR como centro

Após a análise do cenário atual da cidade de Terezópolis de Goiás, que é localizada entre 2 capitais, Goiânia, capital do estado de Goiás, e Brasília, capital do Distrito Federal, tem a percepção da rodovia cortando o centro, e surge um inquietamento: qual é o impacto da rodovia para a cidade? A discussão sobre o tema, faz com que tenha um fortalecimento da grande problemática causada pela barreira que a rodovia faz, e essa identificação é perceptível de forma diferente para aqueles que habitam, e os que estão só de passagem, ou seja, a visão muda conforme a convivência no local.

Para aqueles que estão de passagem pela BR 060/153, identificam a cidade com o seu comércio ambulante, que estão de forma irregular nas margens da rodovia, fazendo com que a parada dos veículos sejam feitas no acostamento atrapalhando o trânsito. As pessoas que habitam na cidade de Terezópolis de Goiás tem outra percepção, por conhecer o desenho urbano e ter um envolvimento com o local, identificando a problemática e detectando a falta de equipamentos de travessia para pedestres e ciclistas, priorizando somente os carros.

Buscando encontrar fatores que relatam as necessidades deste projeto, existem pontos que justificam a possibilidade da compreensão do espaço urbano, precisão da acessibilidade e mobilidade no centro, que não tem pela grande influência da rodovia que corta a área urbana, a proposta vem priorizando a conexão, e também fazendo uso correto nas margens da rodovia com os comércios ambulantes, que se localizam de forma irregular, trazendo melhorias urbanas, sociais, culturais e econômicas. Então, o projeto tem a finalidade, trazer alternativas para favorecer à população de Terezópolis de Goiás a utilização do espaço sem a modificação do centro, criando ambientes de lazer e conexão.



# Existe acessibilidade na cidade?



[f.2]



[f.3]



[f.4]

Segundo Mouette(1998), entende que existe uma grande influência das rodovias que cortam áreas urbanas, criando assim o efeito barreira que ocasiona um impedimento para a circulação da população entre as vias. A autora vem propondo um sistema que aborda várias formas que influenciam esse efeito ser um impacto para a cidade, e chama atenção para o estudo de tráfegos, equipamentos de travessia e conhecimento da região, classificando o efeito barreira em três níveis:

Os impactos primários são conseqüências diretas do sistema de transportes e referem-se a alterações na acessibilidade e mobilidade. São efeitos mais imediatos e facilmente perceptíveis. São fortemente percebidas na ADA [área diretamente afetada]. Os impactos secundários compreendem as alterações da acessibilidade e na mobilidade da população e conseqüentes alterações nos padrões de viagens e no comportamento dos indivíduos afetados. Sua amplitude vai além da área diretamente afetada, atingindo a área de influência direta. O último nível, o terciário, atinge a área de influência indireta e refere-se às alterações na estrutura urbana (MOUETTE, 1998,p. 65).

Mesmo que, Mouette(1998) destaque os impactos da rodovia entre o centro urbano, a autora ignora a relação da poluição sonora e visual relacionada aos equipamentos de travessia, por ser as alternativas viáveis para a quebra do efeito barreira. Diante da rodovia funcionando como barreira para o centro de Terezópolis de Goiás, faz dos carros o meio favorecido, onde os pedestres se tornam os mais prejudicados com a circulação, impedindo o uso dos espaços urbanos, ou até mesmo, a travessia que se torna uma forma perigosa de passagem.

A rodovia acaba sendo uma questão econômica para a cidade, por ser uma região de passagem para duas capitais, fazendo com que os comércios às margens da rodovia sejam uma alternativa para as pessoas que não tem serviço fixo ter uma forma de renda, então percebe-se a necessidade da construção de travessias urbanas, como: passarelas subterrâneas e em desníveis, sendo a melhor para aqueles que tinham a necessidade dos donos de comércios, e para que não tenha que retirar a rodovia do centro da cidade.

[f.2]Acostamento como ciclovia.

Fonte: Vá de bike,2017

[f.3]Ciclovia como

barreira da rodovia.

Fonte: Agência

Belém,2018

[f.4] Cadê a acessibili-

dade para pedestres?

Fonte: Camara Municipal

Mogi das

Cruzes,2018

# E a mobilidade urbana?

A mobilidade é conhecida como a movimentação de pessoas em qualquer lugar na cidade que tenha uma finalidade, o desenho urbano da cidade tem grande influência, por ter o uso das vias radiais que podem gerar vários obstáculos para os pedestres, a acessibilidade fica prejudicada para os que precisam de travessia.

Deve-se entender que a mobilidade urbana não está ligada somente com o transporte, e sim com o todo, por envolver várias questões do uso do espaço urbano. Assim, com a falta, acontece a precarização dos transportes públicos, havendo a percepção que se deve ter melhorias em suas condições, tendo uma maior integração social. Além das condições dos municípios integrantes da região metropolitana, Terezópolis de Goiás é obrigada a ter objetivos, princípios e diretrizes citados na lei do plano de mobilidade, Art. 24 :

- I. os serviços de transporte público coletivo;
- II. a circulação viária;
- III. as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV. a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V. a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI. a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII. os polos geradores de viagens;
- VIII. as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX. as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

Os municípios tem um prazo para elaborar e se adequar ao plano de Mobilidade urbana, e para aqueles que não se adequarem, a lei pode cortar recursos federais para serem investidos na cidade relacionado (BRASIL, 2012). As dificuldades na mobilidade que ocorrem na cidade de Terezópolis de Goiás, é a forma como o espaço urbano está sendo prejudicado em vários fatores por privilegiar os automóveis e ter uma má infraestrutura para pedestres e ciclistas. Uma forma de reduzir as problemáticas existentes no trânsito, é o incentivo para a utilização de transporte coletivo e bicicletas.



[f.5]



[f.6]



[f.7]

- [f.5] Mobilidade urbana.  
Fonte: Rádio Caxias, 2018
- [f.6] Existe acessibilidade em rodovia?  
Fonte: TV Tec Jundiá, 2017
- [f.7] Mobilidade.  
Fonte: Via Trolebus, 2018.

# CIDADES QUE NASCERAM ÀS MARGENS DA BR

## No estado de Goiás

**1824**

Constatado pelo IBGE em 2015  
é de 100.548 habitantes.  
Área: 2 461 km<sup>2</sup>



**1845**

Constatado pelo IBGE em 2017  
é de 45.382 habitantes.  
Área: 2 846 km<sup>2</sup>



**1873**

Constatado pelo IBGE em 2017  
é de 375.142 habitantes.  
Área: 913,3 km<sup>2</sup>



**1922**

Constatado pelo IBGE em 2017  
é de 542.090 habitantes.  
Área: 288,4 km<sup>2</sup>



**1933**

Constatado pelo IBGE em 2017  
é de 1.466.105 habitantes.  
Área: 739 km<sup>2</sup>



**1948**

Constatado pelo IBGE em 2016  
é de 45.055 habitantes.  
Área: 4.820 km<sup>2</sup>



[f.8]Itumbiara/GO.  
Fonte: Mochileiro tur,2017.  
[f.9]Morrinhos/GO  
Fonte: Guia do Turismo Brasil,2018.  
[f.10]Anápolis/GO  
Fonte: Portal 6, 2018.  
[f.11]Aparecida de Goiás/GO.  
Fonte: G1 Globo, 2017.  
[f.12]Goiânia/GO  
Fonte: Brasil Escola, 2017.  
[f.13]Porangatu/Go  
Fonte: Goiás Turismo,2017.  
[f.14]Rianópolis/GO.  
Fonte: Concursos Brasil, 2017.  
[f.15]Santa Tereza/GO  
Fonte: Concursos Brasil,2017  
[f.16]Jaraguá/Go  
Fonte: Guia de Turismo Brasil, 2018  
[f.17]Rialma/GO.  
Fonte: Rialma, 2018  
[f.18]Terezópolis/GO  
Fonte: Prefeitura de Terezopolis,2018.  
[f.19] São Luiz do Norte/Go  
Fonte: MPMGO, 2017



Rianópolis - GO

Constatado pelo IBGE em 2015  
é de 4.788 habitantes.  
Área: 159,3 km<sup>2</sup>

1960



Santa Tereza - GO

Constatado pelo IBGE em 2016  
é de 3.761 habitantes.  
Área: 794,6 km<sup>2</sup>

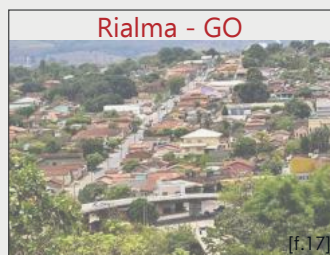
1964



Jaraguá - GO

Constatado pelo IBGE em 2017  
é de 48.216 habitantes.  
Área: 1.889 km<sup>2</sup>

1983



Rialma - GO

Constatado pelo IBGE em 2010  
é de 10.523 habitantes.  
Área: 269 km<sup>2</sup>

1988



Terezópolis de Goiás - GO

Constatado pelo IBGE em 2010  
é de 6.562 habitantes.  
Área: 107 km<sup>2</sup>

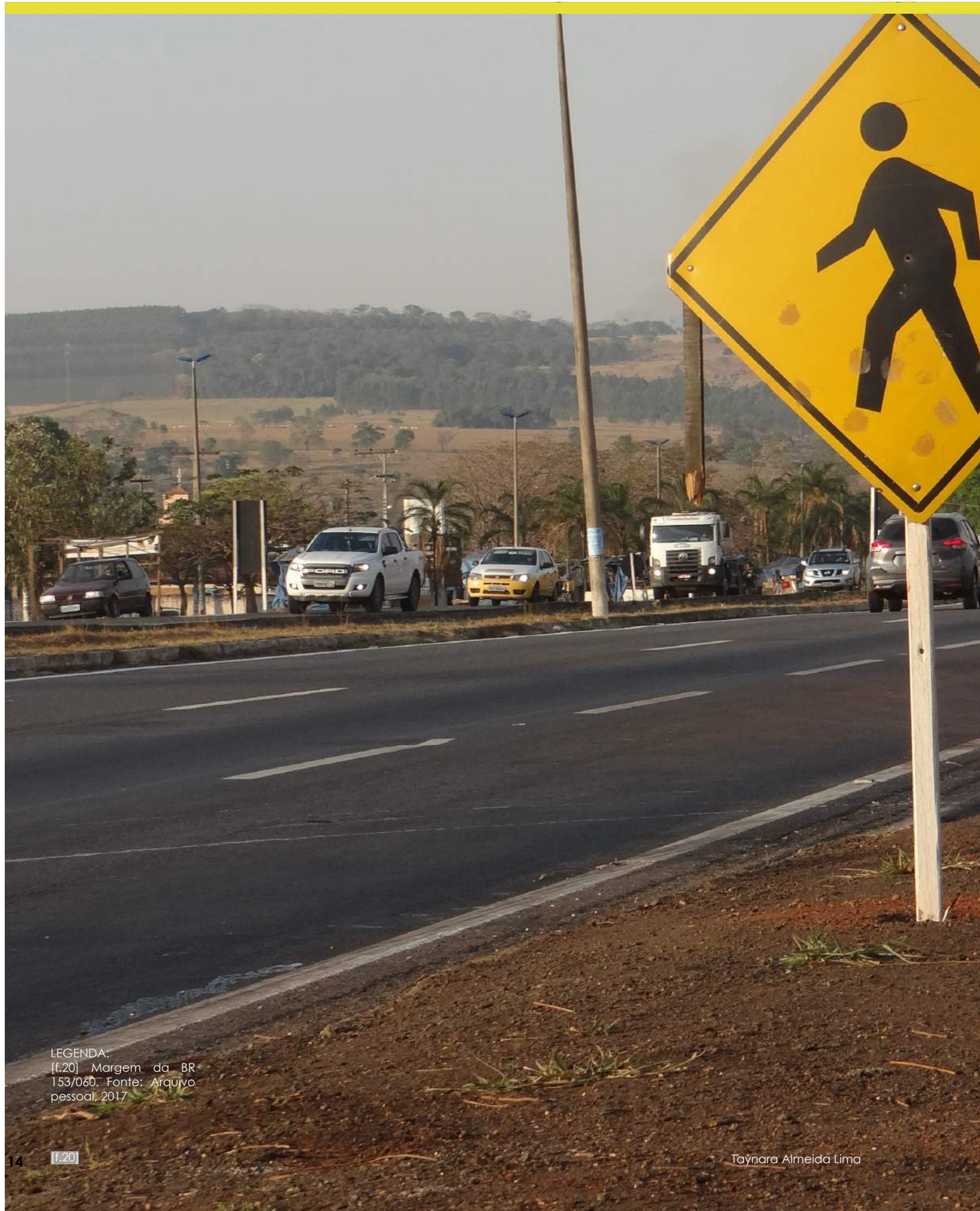
1992



São Luiz do Norte - GO

Constatado pelo IBGE em 2010  
é de 4.617 habitantes.  
Área: 586,1 km<sup>2</sup>

1995



LEGENDA:  
[f.20] Margem da BR  
153/060. Fonte: Arquivo  
pessoal, 2017

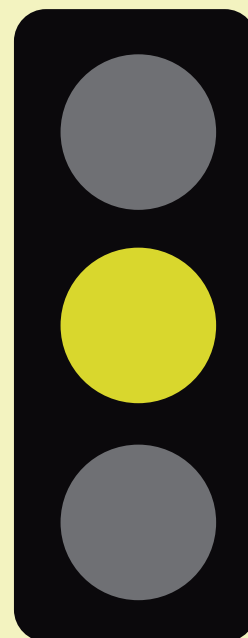
# ONDE?

## Entre duas capitais

Sendo um município brasileiro do estado de Goiás, Terezópolis de Goiás se localiza à 33 km da capital de Goiás, Goiânia, e à 173 km da capital do Distrito Federal, Brasília. Situada cerca de 25 km de Anápolis e 9 km de Goianápolis, com uma altitude de 828 metros, uma latitude 16°23'41" Sul e uma longitude 49°04'47". A sua população foi estimada pelo IBGE em 2017 de 7.634 habitantes, possuindo a área de 61,37 hab/km<sup>2</sup>

Emancipado no dia 29 de abril de 1992 por intermédio da lei Estadual nº 11.704, que estabelece divisas territoriais, a jurisdição e o perímetro urbano. A área foi desmembrada do município de Goianápolis-GO e tem dois núcleos distintos e separados por uma zona rural, mas ligado pela rodovia BR-153, que faz parte da cidade.

Devido Terezópolis de Goiás está situada nas margens da BR 153/060, a sua questão econômica é conhecida pelas barracas que são visíveis para os que estão de passagem, mas a maior parte da economia prevalece as atividades agropecuaristas, turismo e indústria. Na questão de turismo, a Pousada Santa Branca, é um ponto para pessoas ter acesso a natureza, trilhas e cachoeiras. Na questão de preservação, o Parque Estadual Altamiro de Moura Pacheco, local de conservação administrada pelo Estado de Goiás, contendo aproximadamente uma área de 3.183 hectares. Em 1993, foi excluído pela Lei nº 11.957/1993 parte do parque, com o destino do Reservatório do Ribeirão João Leite, que por fim integrar o sistema de abastecimento público da água da Região Metropolitana de Goiânia, diminuindo a área para 2.132 hectares, espaço ocupado pelas Matas da galeria e Florestas, onde o ecossistema é o mais prejudicado.



# BREVE HISTÓRICO

## Terezópolis de Goiás/GO

Em 1944 nasceu um lugarejo que foi chamado inicialmente por Rabeia-bode, nome dado pelos moradores em razão de um senhor conhecido por Zé do Mato que puxava lenha em um carro de bode. Entre os anos 80 e 90 a cidade deixou de ser chamada Rabeia-bode, e passou a se chamar Distrito Santa Tereza, município de Goianápolis-GO. Após 10 anos, os moradores se reuniram na sede Provisória (Centro Comunitário), localizada na rua Umbelino Filho as 20:00, com finalidade específica da realização do concurso para a escolha do novo nome. Decidiram recolher assinaturas com a intenção de separação, assim a Lei Estadual nº 11.704 de 29 de abril de 1992, deu-se a emancipação política. Em 03 de outubro de 1992 realizou-se a primeira eleição, foi eleito o prefeito Divino José de Almeida e vice-prefeito Pedro Ricardo Braz. A posse dos eleitos aconteceu no dia 1 de janeiro de 1993, instalando assim o novo nome do município, Terezópolis de Goiás, juntamente com o poder executivo e legislativo, ficando o poder judiciário em Goianápolis.

[f.21] Comércio fixo em 1998. Fonte: Prefeitura de Terezópolis de Goiás, 1998.

[f.22] Desfile 7 de setembro. Fonte: Prefeitura de Terezópolis de Goiás, 1999.

1944

Nasceu um lugarejo chamado por Rabeia bode

1980

Deixa de se chamar Rabeia bode, e passa para Distrito Santa Tereza, sendo município de Goianápolis

1990

Iniciativa da população do Distrito para recolher assinaturas com a intenção da emancipação política, desvinculando do município de Goianápolis

1992

Através da Lei Estadual n 11.704 de 29 de abril de 1992 deu-se a emancipação política. Em 03 de Outubro de 1992 realizou-se a 1 eleição, se tornando Terezópolis de Goiás/GO.



[f.21]



[f.22]



## 1998 CENTRO COMERCIAL

Ponto referente da cidade



[f.23]

Devido a sua localização, o trânsito rápido que corta Terezópolis de Goiás, traz uma grande potencialidade para a economia local, através do comércio informal que se localiza às margens da via, pois o deslocamento das pessoas entre as capitais, causam impactos positivos para o comércio da cidade, mesmo que a agropecuária, turismo e a indústria sejam as maiores formas de economia para a cidade. Com a importância do comércio informal, a prefeitura teve uma alternativa de deslocar o mesmo, para um local com intuito de minimizar os riscos por estar em um local irregular e formalizar a atividade.

[f.23] Comércio informal  
Fonte: O Autor,2017

[f.24] Início da passarela  
Fonte: O Autor,2017

## 2013 CONSTRUÇÃO DA PASSARELA

Conexão para os pedestres



[f.24]

No dia 25 de fevereiro de 2013, foi iniciado a construção da passarela, com intuito de facilitar o acesso de um lado a outro da cidade minimizando os riscos de acidentes. Após o termino da obra nota-se que a ocorrência de acidentes próximo a passarela, diminuiu, porém há relatos de pessoas que não respeitam e preferem utilizar a forma atinga de passar pela rodovia.



23/11/2015 10h33 - Atualizado em 23/11/2015 10h33

### Comerciantes devem deixar margens da BR-060 em dois meses, em Goiás

Medida visa a segurança dos motoristas e vendedores, diz concessionária. Prefeitura ainda não definiu um local para a transferência das barracas.

Os comerciantes que atuam às margens da BR-060, em Terezópolis de Goiás, na Região Metropolitana de Goiânia, estão apreensivos com a notícia de que devem deixar de trabalhar no local em dois meses. Segundo a Triunfo Concebra, concessionária que administra a rodovia, a medida visa a segurança tanto dos vendedores quanto dos motoristas e pedestres que passam pelo perímetro urbano do município.

De acordo com um levantamento feito pela Prefeitura de Terezópolis de Goiás, cerca de 40 ambulantes trabalham próximo ao asfalto da rodovia. Com a decisão da retirada, eles têm que ser transferidos para outra área. A administração diz que a cidade tem um local que seria apropriado, no entanto, ele pertence a uma empresa particular e nenhum acordo foi feito ainda para o uso do espaço



### Dois pedestres morrem atropelados por moto ao atravessar BR-060 a 10 metros da passarela, em Goiás

Dois homens, de 47 e 41 anos, morreram atropelados na noite de sábado (21) por uma moto ao tentar atravessar a BR-060 pela pista, em Terezópolis de Goiás, na Região Metropolitana. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, eles foram atingidos a cerca de 10 metros de uma passarela de pedestres.

Os dois estavam às margens da rodovia por volta de 19h15, quando decidiram atravessar fora do local adequado. Um motociclista de 48 anos que seguia no sentido de Goiânia para Anápolis não conseguiu parar a tempo e atingiu a dupla.

Sentido - Goiânia/GO

Sentido - Anápolis/GO

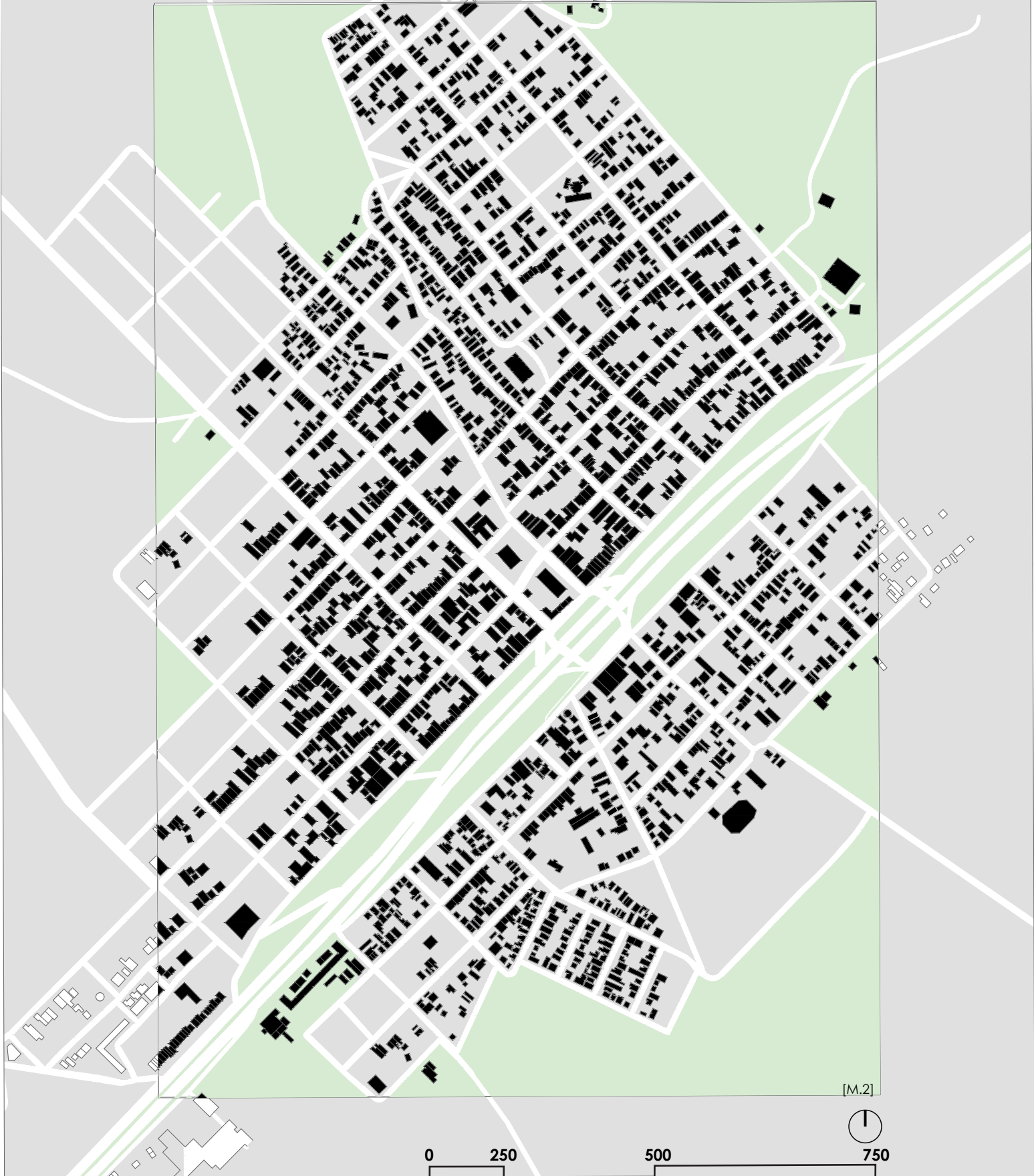
Marinápolis/GO

Ferezópolis de Goiás/GO

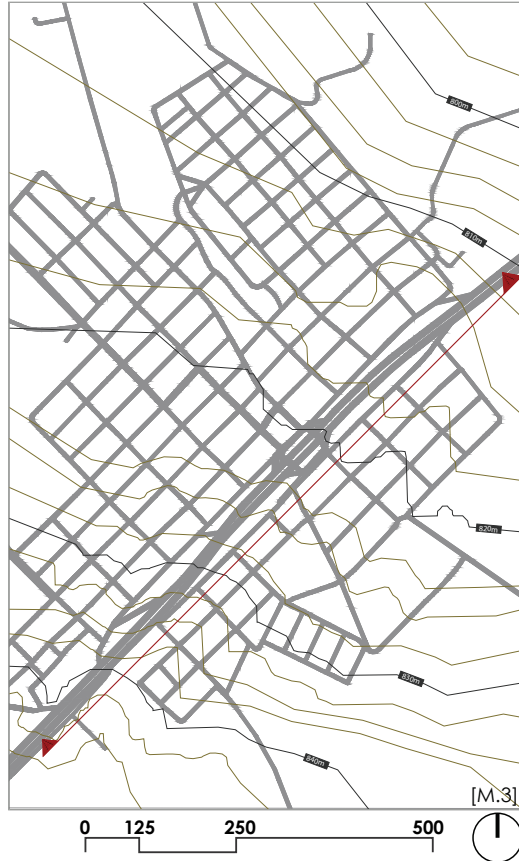


# CHEIOS E VAZIOS

[M.2] Mapa de cheios e vazios. Fonte: O Autor, 2018



## TOPOGRAFIA



[M.3] Mapa de Topografia. Fonte: O Autor, 2018.  
[M.4] Mapa de Sistema viário. Fonte: O Autor, 2018.

## SISTEMA VIÁRIO



Para a análise do lugar foram feitos levantamentos detalhados constatando vários pontos da área de intervenção, e o principal foi os dados topográficos, que veio de forma essencial para a realização da proposta. Verifica-se que na área de intervenção tem uma topografia levemente inclinada, que costuma ser áreas com menores índices de umidade e locais mais movimentados.

### CORTE AA

Sentido de Goiânia á Anápolis vem com a queda de 40 m com 2 km de comprimento, comprovando uma topografia levemente inclinada.

Vias de trânsito rápido (80km)

Vias arteriais (60km)

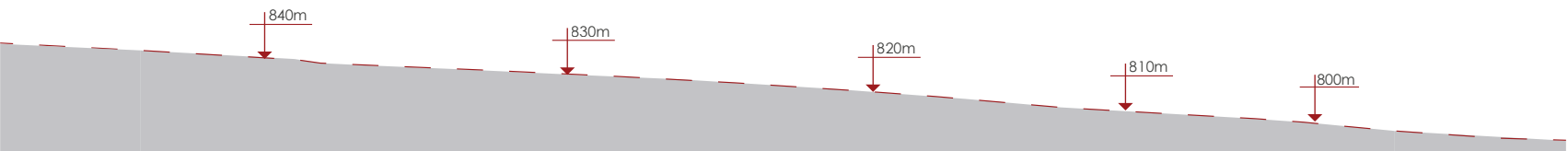
Vias coletoras (40km)

Vias locais (30km)

Podemos identificar a rodovia como acesso principal da cidade, tendo grande importância (mesmo) sendo uma via de trânsito rápido que não se comunica com o todo da região, assim sendo uma forma positiva e negativa. Mesmo acompanhando a via rápida, tem as vias arteriais, complementando com as coletoras e locais em pontos específicos.

← Goiânia

Anápolis →



## OCUPAÇÃO



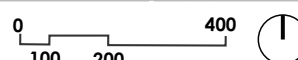
[M.5]



## USO DO SOLO



[M.6]



[M.5] Mapa de Ocupação. Fonte: O Autor, 2018.

[M.6] Mapa de Uso do solo. Fonte: O Autor, 2018.

Conforme foi feito o estudo de ocupação, ao se observar o mapa, percebe-se o crescimento geográfico maior do lado norte da cidade, podendo se justificar o desenvolvimento pela grande ocorrência de turistas que estão há caminho de um meio de lazer, trazendo movimentos econômicos, gerando o interesse comercial. Por ter grande procura nessa parte, ocorreu um investimento maior, levando a prefeitura, os hospitais, as escolas e outros órgãos, gerando exclusão do outro lado. Já o lado sul, apesar de estar em desvantagem, têm grande importância para os que estão de passagem pela BR 153/060, contendo postos e comércios fixos. Em seguida, com o estudo, o plano diretor de Terezópolis de Goiás, cita que não necessita de recuo frontal e lateral nos lotes, e pelo desenho da calçada, vimos que são estreitas, assim os pedestres estão vulneráveis por transitar nas vias que seria somente para os automóveis, mas essa problemática é gerada pela falta de fiscalização por parte do órgão do desenvolvimento da cidade.

Residencial



Comercial



Institucional



Área abandonada



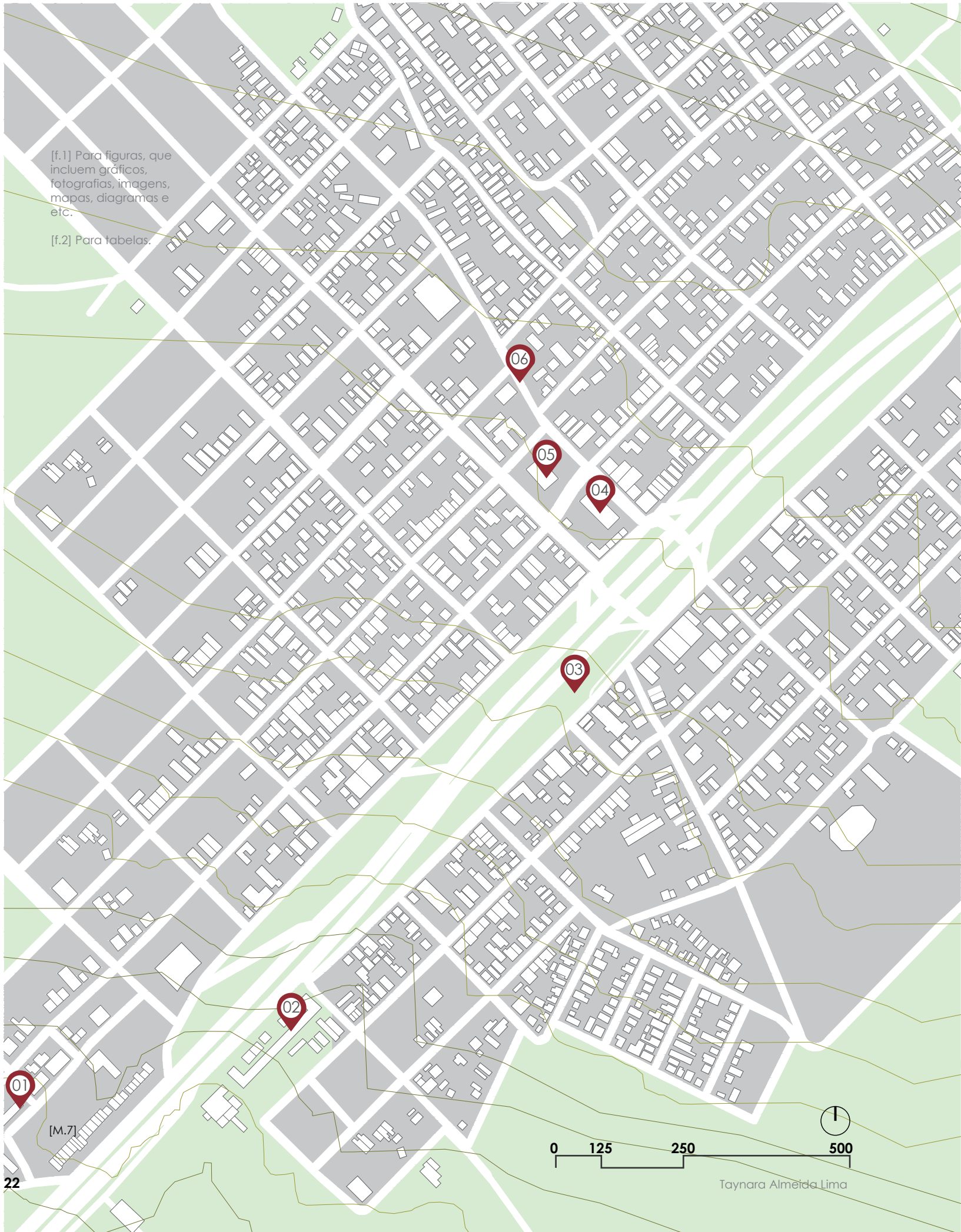
Área de intervenção



Vemos a predominância da parte comercial e residencial na cidade, principalmente na área central, criando o comércio na frontal do lote, e na traseira, a residência, acontecendo uma região mista. Esse crescimento do comércio acontece por ligação a rodovia, que é priorizado por serviços de borracharias, alimentação e indústria. Na área institucional, aborda a prefeitura, junto com a igreja, que é chamada de Igreja Santa Tereza, nome da padroeira da cidade. Já as áreas abandonadas, apesar de ser minoria na centralização, causa um grande efeito, pelo local se torna marginalizado.

[f.1] Para figuras, que incluem gráficos, fotografias, imagens, mapas, diagramas e etc.

[f.2] Para tabelas.



# IDENTIFICAÇÃO DO CENTRO



**01** ÁREA PARA COMÉRCIO

Área construída com pretensão de relocar os comércios informais que estão em locais irregulares na rodovia, mais por ter sido rejeitado pelo mesmo, se tornou uma região abandonada.



**02** QUIOSQUES

Comércio fixo localizado às margens da rodovia, que vem com intuito de atender as pessoas que estão de passagem pela BR 153/060.



**03** COMÉRCIO AMBULANTE

Comércio informal que fica localizado às margens da rodovia de forma irregular.



**04** PREFEITURA

Se localiza na Rua Alonso Félix, na parte central da cidade com intuito de melhor atendimento aos moradores.



**05** IGREJA SANTA TEREZA

Local com grande importância para a cidade, por ser a igreja matriz e se chamar Santa Tereza, que é a padroeira da cidade.



**06** FEIRA

Tem acontecimento 1x por semana, todas as quartas, na Rua Alonso Félix, em frente a igreja e a prefeitura.

[f.25] Área destinada para o comércio informal. Fonte: O autor, 2018.

[f.26] Quiosques fixos. Fonte: O autor, 2018.

[f.27] Comércio ambulante.

Fonte: O autor, 2018.

[f.28] Prefeitura de Terezópolis/GO

Fonte: O autor, 2018.

[f.29] Igreja Santa Tereza

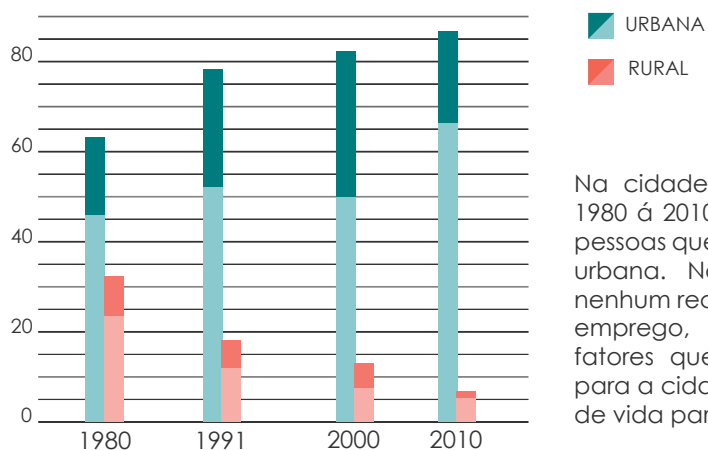
Fonte: Prefeitura de Terezópolis de Goiás, 2016.

[f.30] Feira

Fonte: O autor, 2018.

# DIAGNÓSTICO

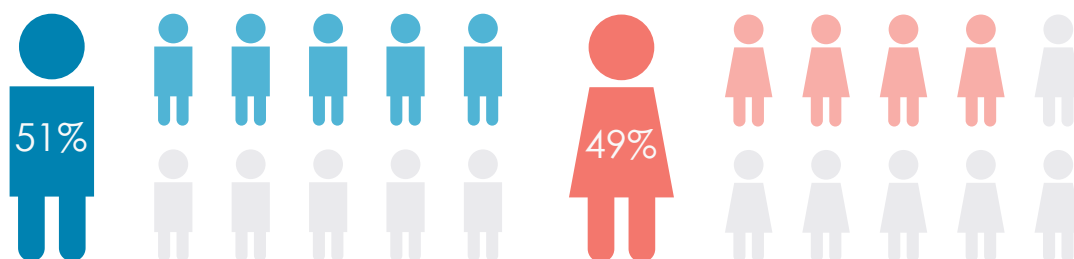
## POPULAÇÃO RESIDENTE NA ZONA URBANA E RURAL



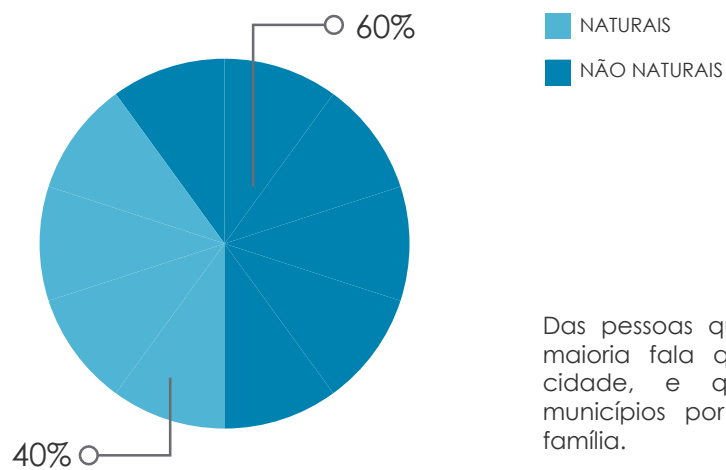
Na cidade de Terezópolis de Goiás, de 1980 á 2010 teve um grande aumento de pessoas que passaram da zona rural para a urbana. Na parte rural há pouco ou nenhum recurso que na cidade tem, como emprego, infraestrutura e outros. Sendo fatores que exige grandes investimentos para a cidade, para dar melhor qualidade de vida para os moradores.

## POPULAÇÃO

A população tem o maior número de homens do que mulheres, e vem crescendo de forma proporcional.



## NATURALIDADE DOS MORADORES



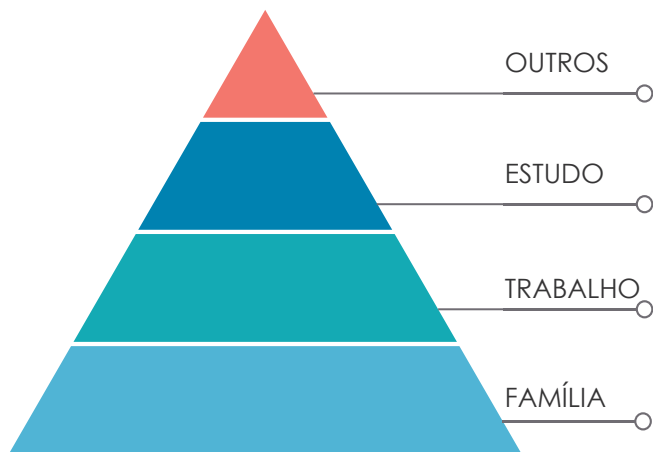
Das pessoas que foram entrevistadas, a maioria fala que não são naturais da cidade, e que mudaram de seus municípios por motivos de emprego e família.

NOTA: Diagramas e gráficos mostrando o resultado do diagnóstico da entrevista na cidade de Terezópolis de Goiás/GO



## CAUSAS DAS MUDANÇAS

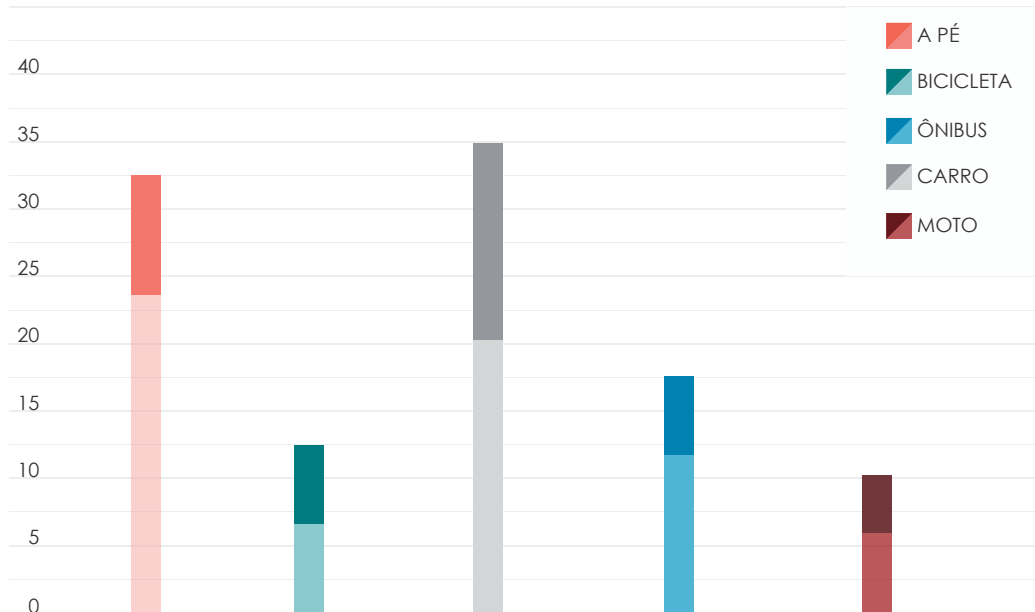
Dentre os que foram entrevistados falaram que não eram naturais da cidade de Terezópolis de Goiás, a maioria abordou que se mudaram pela família, moravam em uma das capitais e decidiram voltar, em segundo pelo trabalho, principalmente pelos comércios informais, e em terceiro pelo estudo, que são os que vinham da zona rural, e depois outros motivos.



## MEIO DE TRANSPORTE PARA IR AO TRABALHO

Sobre o meio de transporte específico para ir ao trabalho, o mais utilizado é o carro, para a travessia da rodovia, muitos cortam a mesma, para trabalhar e acaba sendo a única alternativa. Em segundo vem os que se deslocam totalmente a pé para desempenhar suas atividades, e em seguida, o ônibus e a motocicleta. Com essa pesquisa, percebe-se a importância da entrevista para melhor solução da proposta, pois, entra no cotidiano de cada

um que foi entrevistado e busca trazer soluções adaptáveis para os que mais utilizam a cidade, necessitando da mobilidade urbana e acessibilidade. Assim, vemos os principais usuários que vão utilizar o projeto, procurando conexão e área de lazer para se beneficiar não só na renda, mas também, na convivência. Então, conforme for estudando a área de intervenção percebe a necessidade de alteração no local.



NOTA: Diagramas e gráficos mostrando o resultado do diagnóstico da entrevista na cidade de Terezópolis de Goiás/GO

## FRAGILIDADES

- Falta de conexão para os pedestres;
- Priorização dos carros;
- Falta de iluminação urbana;
- Nó central com os acessos na rodovia;
- Inexistência de ponto de ônibus interestadual;
- Ausência da manutenção pela prefeitura;
- Ausência de atrativos e área de lazer na cidade;
- Comércio informal localizado em ponto irregular da rodovia;

## POTENCIALIDADES

- Melhoria do comércio local
- Localização centralizada;
- Topografia levemente inclinada;
- escoamento da produção da região é de fácil acesso
- A rodovia se tornou particular e gerou emprego

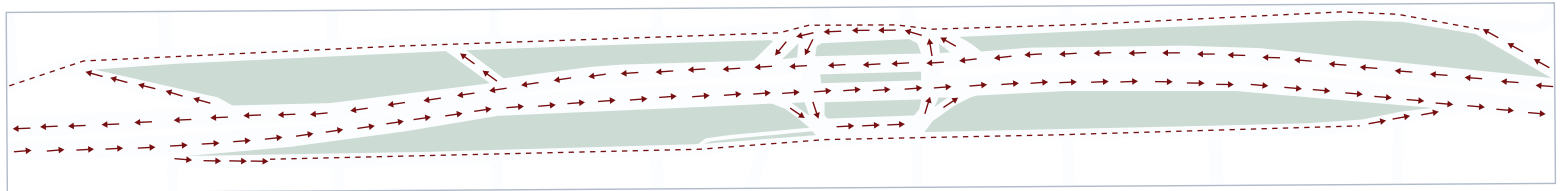
## DIRETRIZES

- Desenvolver área de lazer para a cidade e oferecer um espaço de qualidade com usos;
- Modificação da rodovia, retirando o nó central e criando novos acessos;
- Desenvolver um local próprio para os comércios informais e ponto de ônibus, dentro das normas;
- Resgatar o espaço público com barreira entre o pedestre e a rodovia;
- Possibilitar o acesso público seguro e com aplicação de vegetação;
- Promover a conscientização de seu espaço urbano e explorar seu potencial às margens da rodovia;
- Ter o resgate histórico da cidade em meios do lazer;
- Criar mobiliários atrativos;
- Propor conexões pela rodovia, priorizando os pedestres e ciclistas;

NOTA: Fragilidades/Potencialidades/Diretrizes em Terezópolis de Goiás/GO

# MODIFICAÇÃO DA RODOVIA

NOTA: Necessária mudança do norte para melhor visualização no projeto



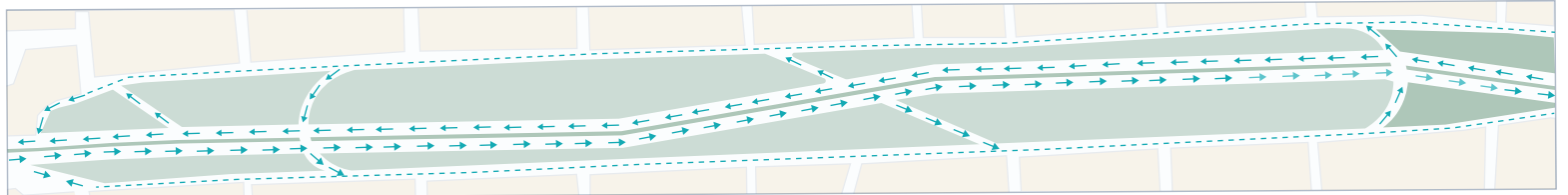
## Antes da intervenção

Na área de intervenção, ocorre um nó central criando dificuldade na mobilidade urbana da cidade. Nesse nó central, faz ter influência na maior movimentação das vias, deixando concentrado a quantidade de comércios nessa área, maior que a residencial. Sendo também, que na ultrapassagem de carros que querem atravessar do lado norte/sul da cidade, tem grande problemática pela rodovia ser de trânsito rápido.

Via de único sentido (antes da intervenção)



Via de duplo sentido (antes da intervenção)



## Depois da intervenção

Com a modificação da rodovia, criam acessos de forma fácil com a característica de entrar na cidade para a travessia. A parte central não é tão fundamental como antes da intervenção, fazendo o trânsito não criar nó e ter ligação com todas as vias da cidade, assim não potencializando por partes, e sim o todo.

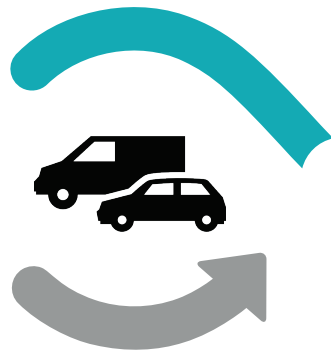
Via de único sentido (depois da intervenção)



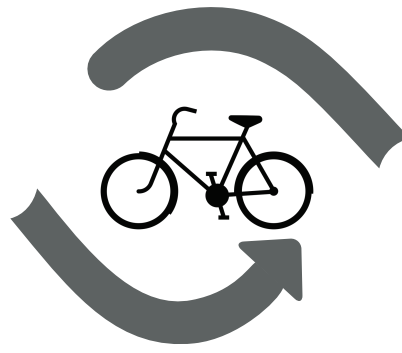
Via de duplo sentido (depois da intervenção)



## PRINCIPAIS USUÁRIOS



MOTORISTAS



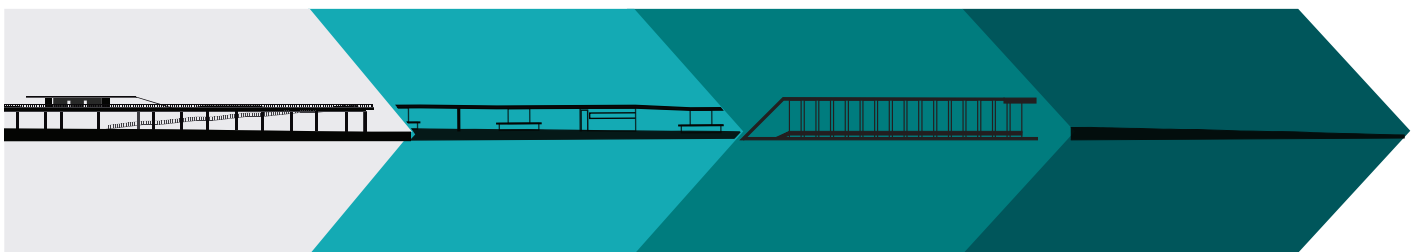
CICLISTAS



PEDESTRES

## PROGRAMA

Passarela Memorial Passarela Biblioteca			
Quiosque Academia pública Playground Área de contemplação Sanitários Área de convivência	Sanitários Área de convivência Comércio	Ponto de ônibus Mobiliário Urbano	Área de contemplação Área da feira Mobiliário urbano



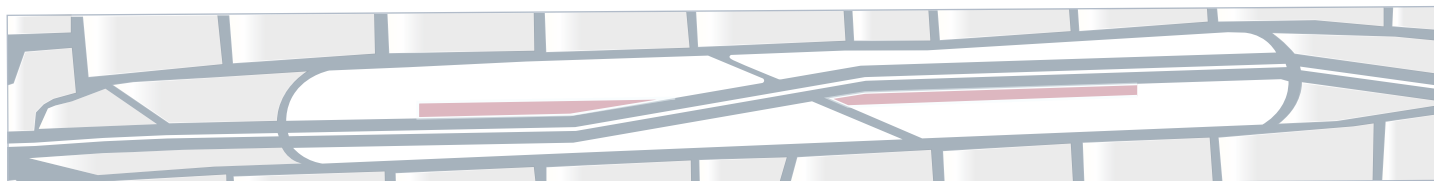
PASSARELAS

PAVILHÃO

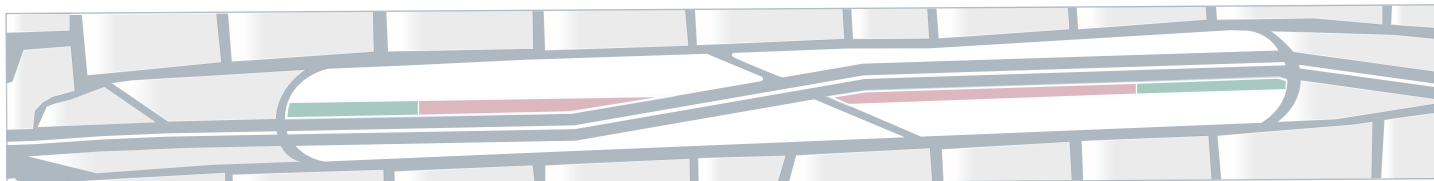
PONTO DE ÔNIBUS

PRAÇA/PARQUE

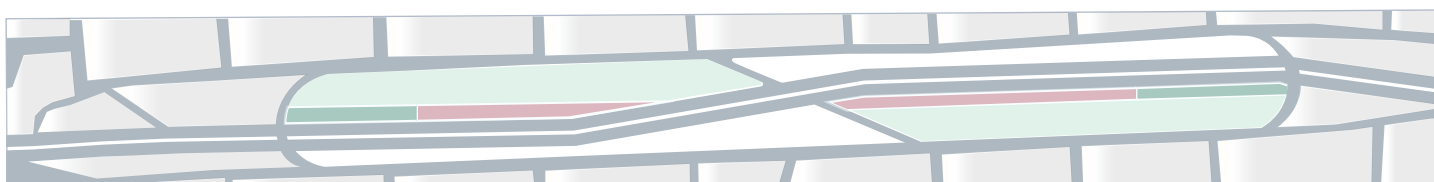
## SETORIZAÇÃO



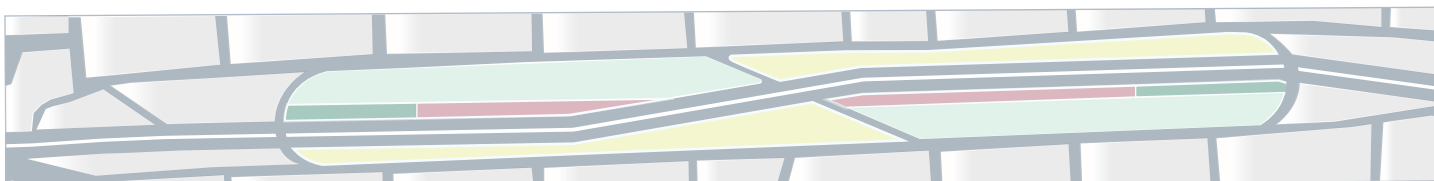
ESTACIONAMENTO



ESTACIONAMENTO PONTO DE ÔNIBUS



ESTACIONAMENTO PONTO DE ÔNIBUS COMERCIAL



ESTACIONAMENTO PONTO DE ÔNIBUS COMERCIAL LAZER



Após a modificação da rodovia, as áreas verdes sem utilização vem com a proposta de trazer área comercial e de lazer para a cidade de Terezópolis de Goiás. Inicialmente, por ser às margens da rodovia, o estacionamento veio com uma forma de barreira para a junção da área de lazer e comercial, e com a falta

de ponto de ônibus interestadual, a proposta é relocar em uma área que não seja uma fragilidade para os pedestres, e que esteja acessível ao trânsito rápido. A área comercial é focado em relocar os comércios irregulares, com a área de convivência relacionada.



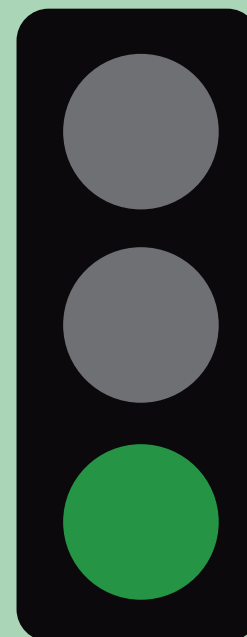
# O PROJETO

O Projeto vem com a proposta de modificar a utilização do centro da cidade de Terezópolis de Goiás, e mostrar que a rodovia vem como uma potencialidade. Existindo uma conexão com a passarela em desnível e subterrânea para a travessia, com o programa funcional para que não haja abandono da população e fique marginalizado. A passarela em desnível tem o programa de área pública e também privada, e a passarela subterrânea tem somente programa público com o memorial da cidade e uma biblioteca pública.

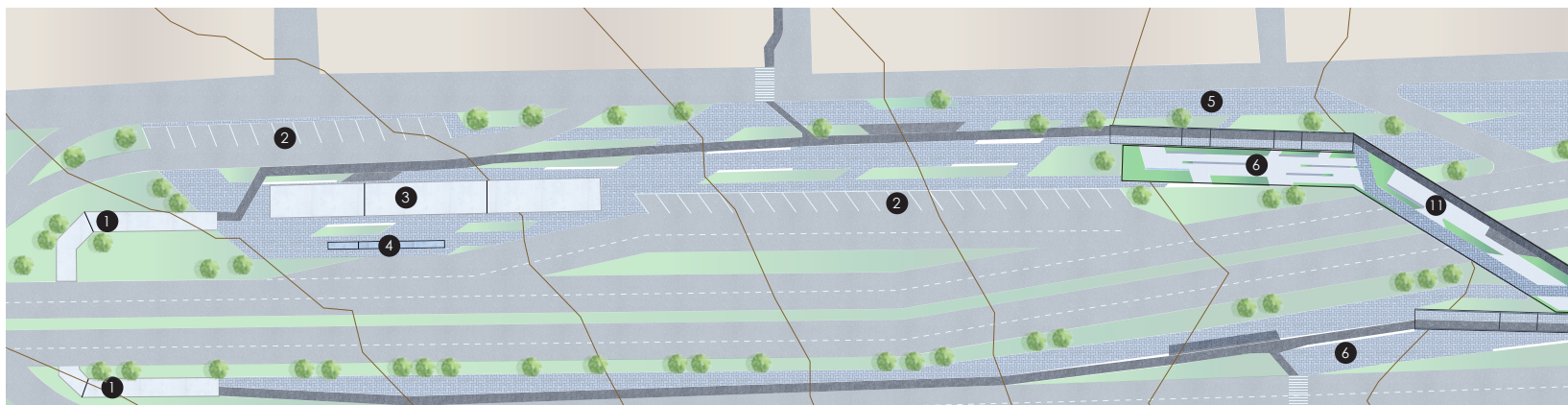
Para a relocação dos comércios ambulantes foi inserindo um pavilhão como área privada, com uma localização de distanciamento das margens da rodovia correto e área de convivência para as pessoas, fazendo com que esses comércios fiquem de forma regular utilizando o estacionamento e o ponto de ônibus como barreira.

O ponto de ônibus foi uma alternativa para suprir a falta de espaço para a parada dos ônibus interestaduais, que é da empresa Aragarina, que faz rota de Anápolis á Goiânia. E uma de suas paradas é em Terezópolis de Goiás, que está em sua rota de passagem.

Então, todos esses programas veio para facilitar e melhorar a vivência daqueles que habitam Terezópolis de Goiás, pensando não só no carro, e sim no pedestre e ciclista.



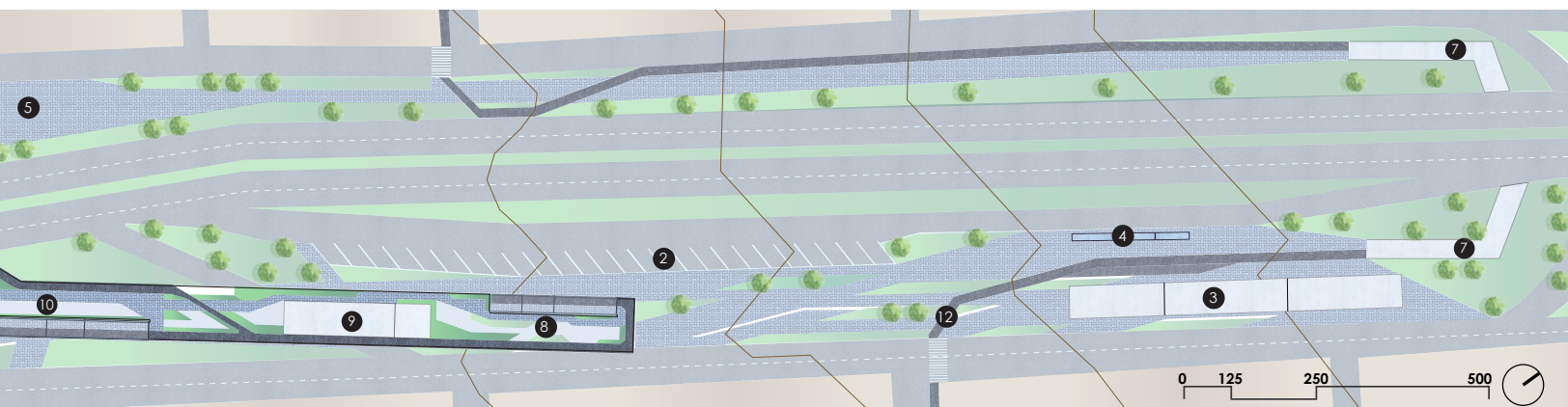
## IMPLANTAÇÃO GERAL



- 1 Passarela Memorial
- 2 Estacionamento
- 3 Pavilhão - destinado aos comércios ambulantes
- 4 Ponto de ônibus interestadual
- 5 Local destinado para as feiras semanais/festivais
- 6 Área de convivência







7 Passarela Biblioteca

8 Passarela em desnível

9 Quiosque

10 Playground

11 Academia Pública

12 Ciclovias

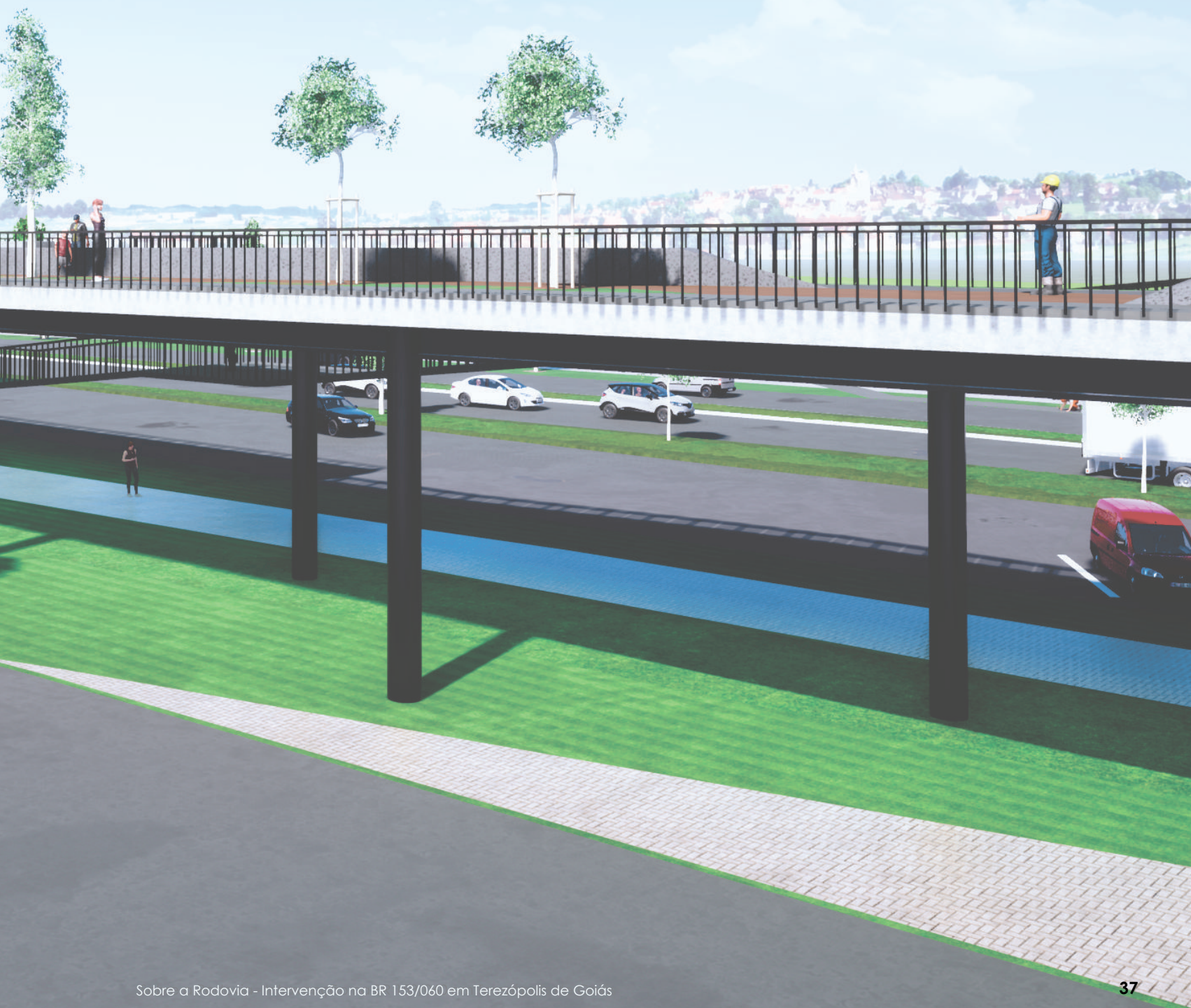


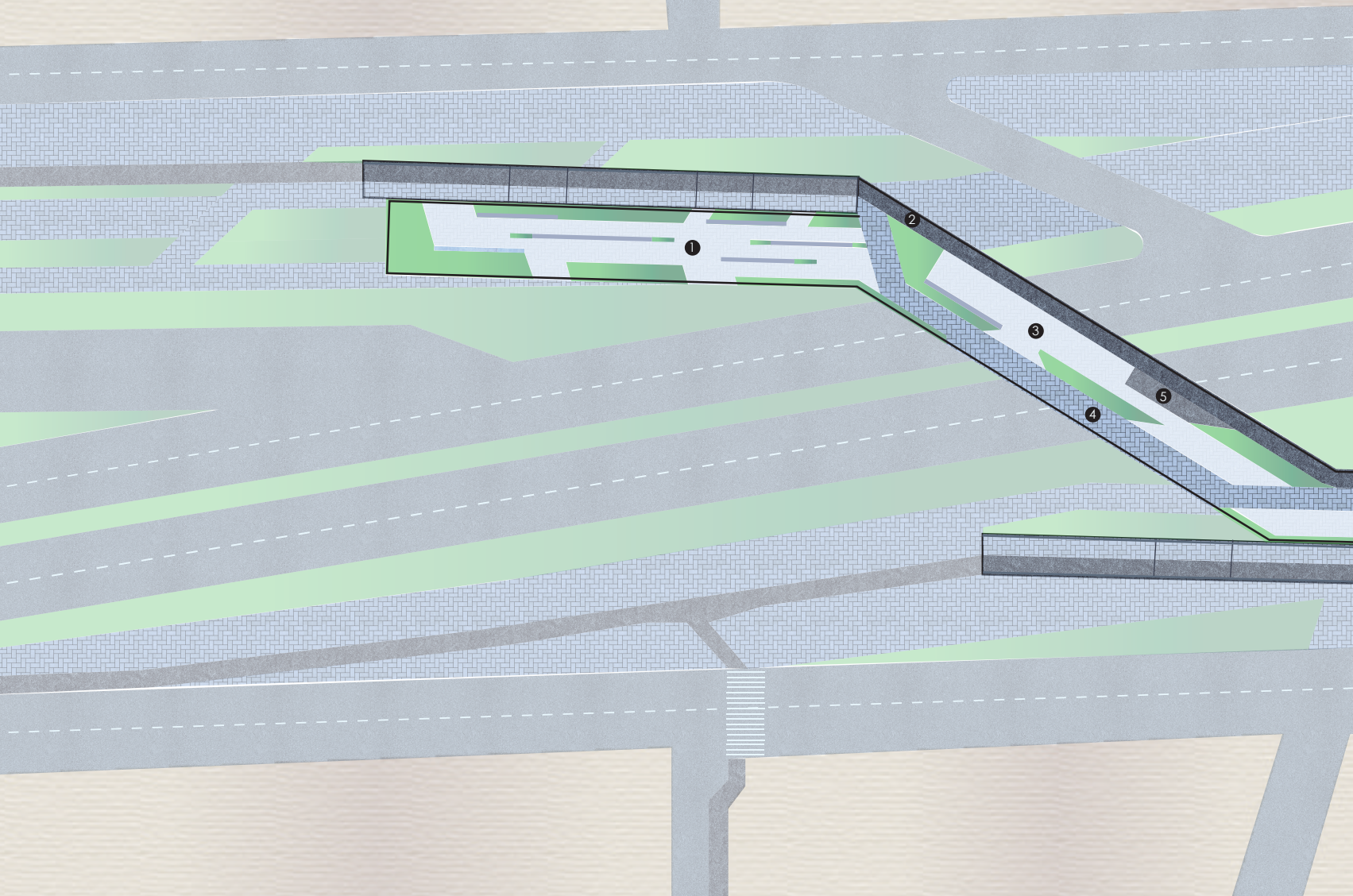




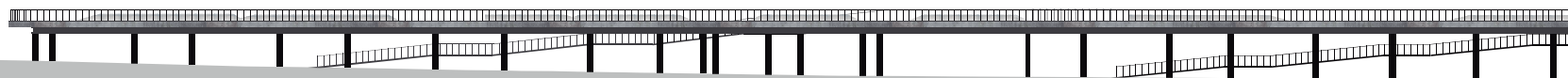


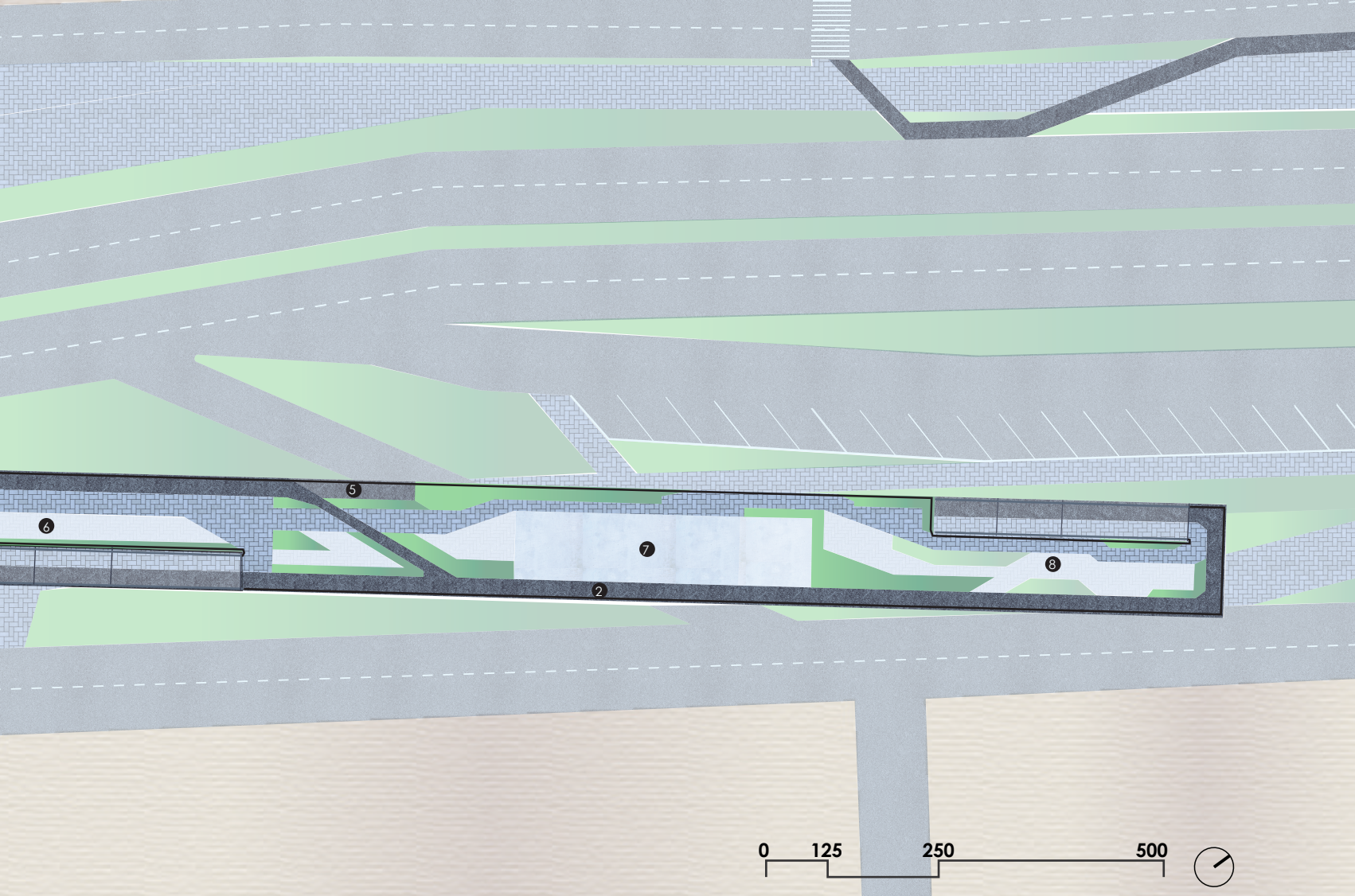
# PASSARELA EM DESNÍVEL





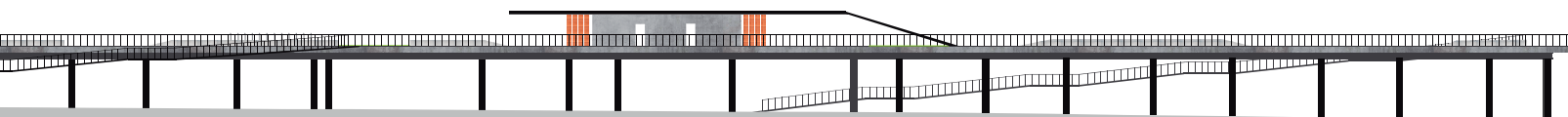
- |   |                      |   |                     |
|---|----------------------|---|---------------------|
| 1 | Área de Contemplação | 5 | Bicicletário        |
| 2 | Ciclovia             | 6 | Playground          |
| 3 | Academia pública     | 7 | Quiosque            |
| 4 | Área de passagem     | 8 | Área de convivência |





A passarela vem com o princípio de levar conexão para os pedestres e ciclistas que estão em desvantagem, de acordo com o diagnóstico da cidade, por ser influenciado pela rodovia. E uma das alternativas foi criar uma convivência, tirando a ideia de que passarela seja somente para passagem, e que pode sim, ter áreas de convivência, sendo uma forma de sair do convencional. O programa traz áreas de contemplação, quiosque com o intuito de buscar movimentação, para que não se torne um local marginalizado.

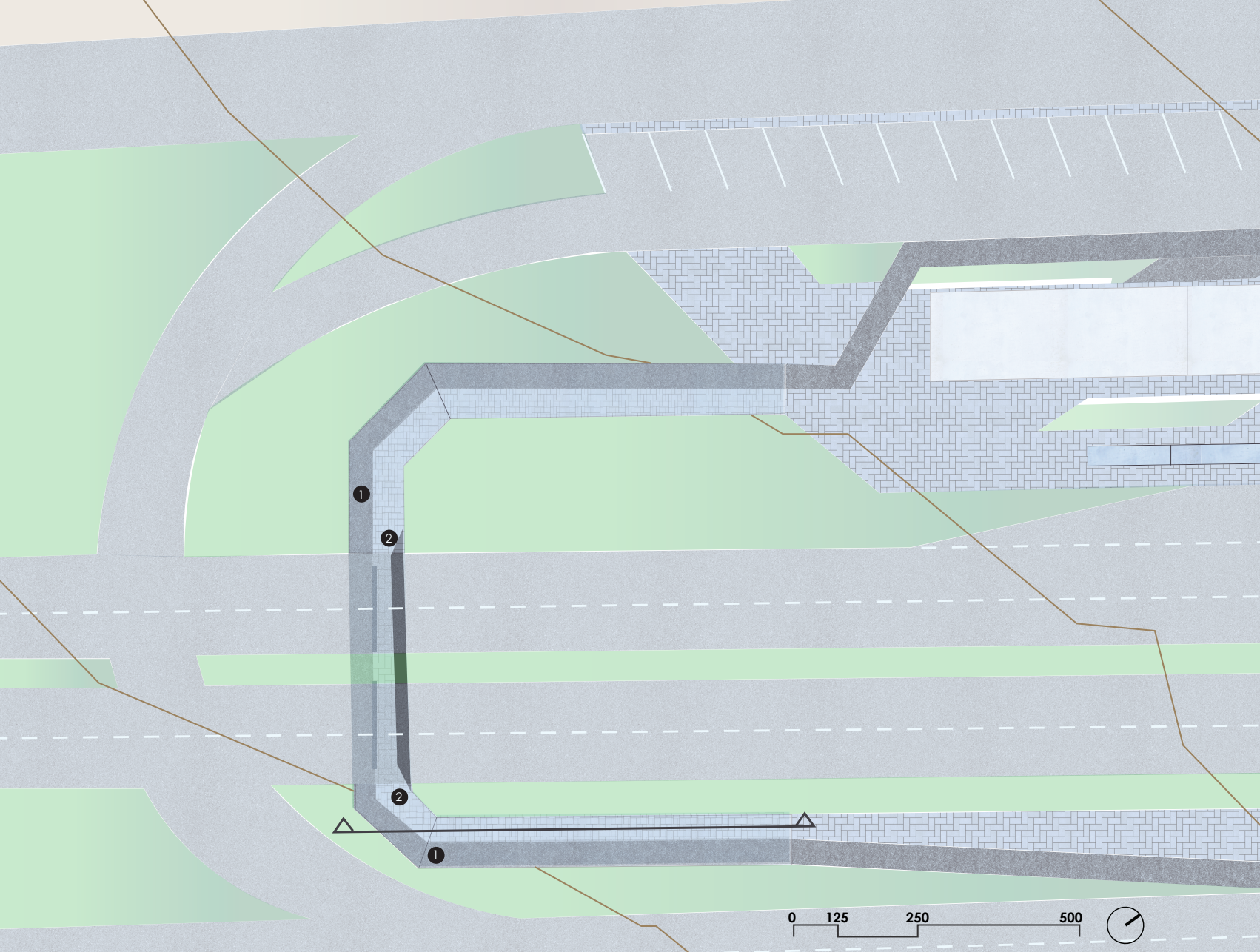
Uma forma de fazer com que a população conheça a passarela com um olhar positivo, já que são tão discriminada por ser marginalizada, é buscar meios públicos para o programa, como a academia pública e o playground.



# PASSARELA SUBTERRÂNEA Memorial/Biblioteca pública

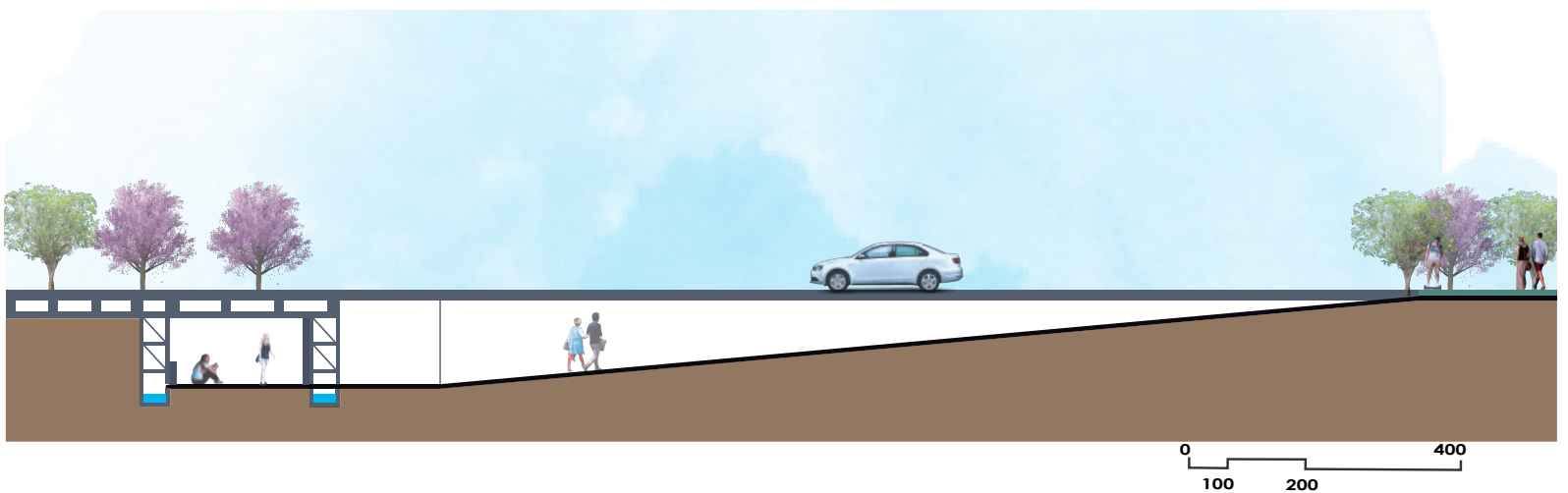






1 Ciclovía

2 Memorial/Biblioteca pública



# O PAVILHÃO

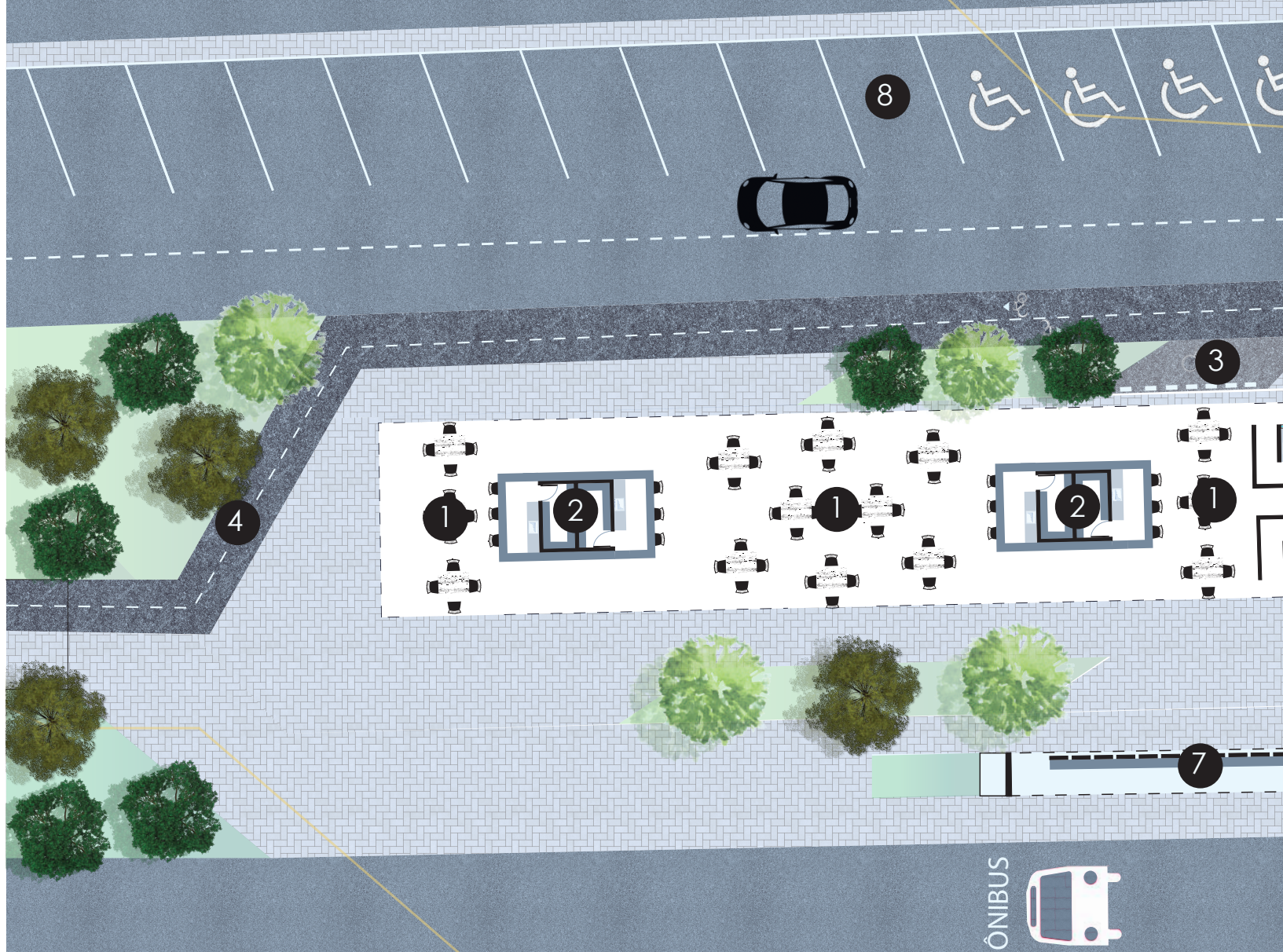




Conforme foi dito, os comércios informais estão localizados às margens da rodovia de forma irregular, trazendo consigo a problemática para a cidade, então com o pavilhão tem a proposta de relocarem todos os comerciantes informais, com alternativa de criar ligação para comércio e o lazer, estando interligado com

comércio e o lazer, estando interligado com a área de convivência, estacionamento, ponto de ônibus e ciclovias. As diretrizes para essa área comercial, busca retirar os comerciantes, mas deixa-los às margens, só que atendendo às leis com o parâmetro de recuo que todo comércio deve ter da rodovia.





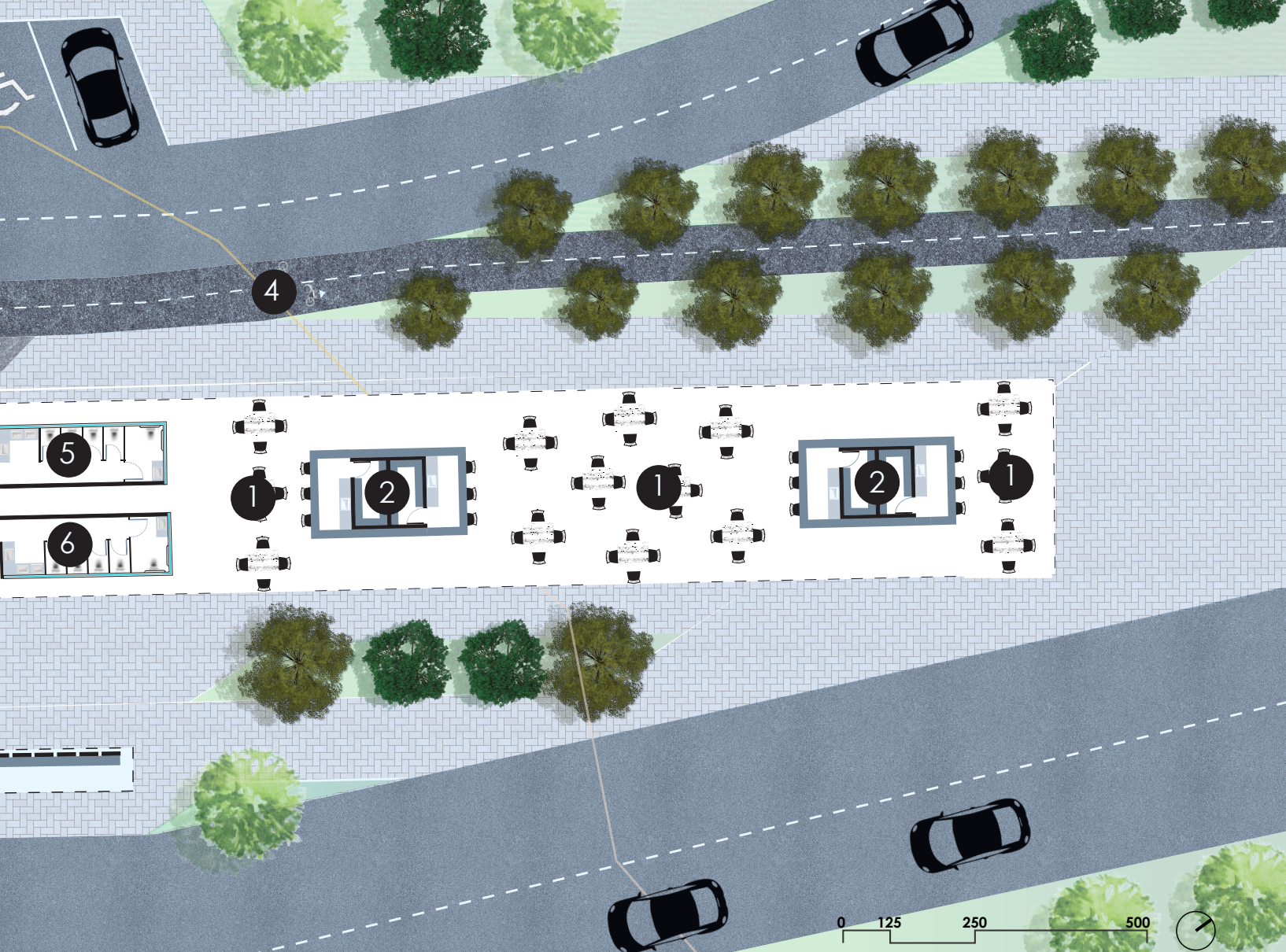
1 Área de Convivência

3 Bicletário

2 Comércio

4 Ciclovía



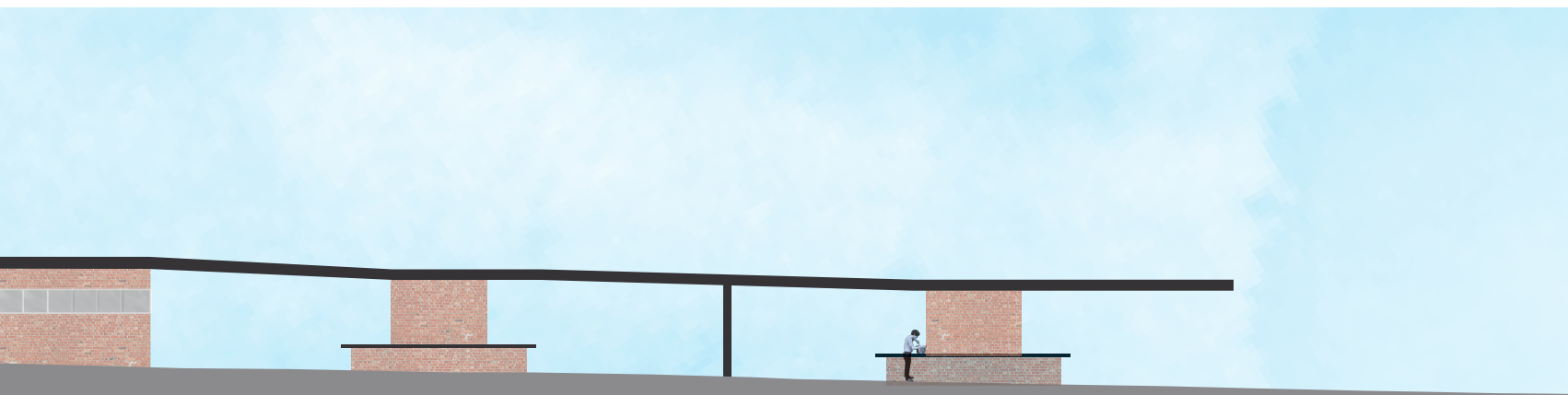


5 Banheiro Feminino

7 Ponto de ônibus

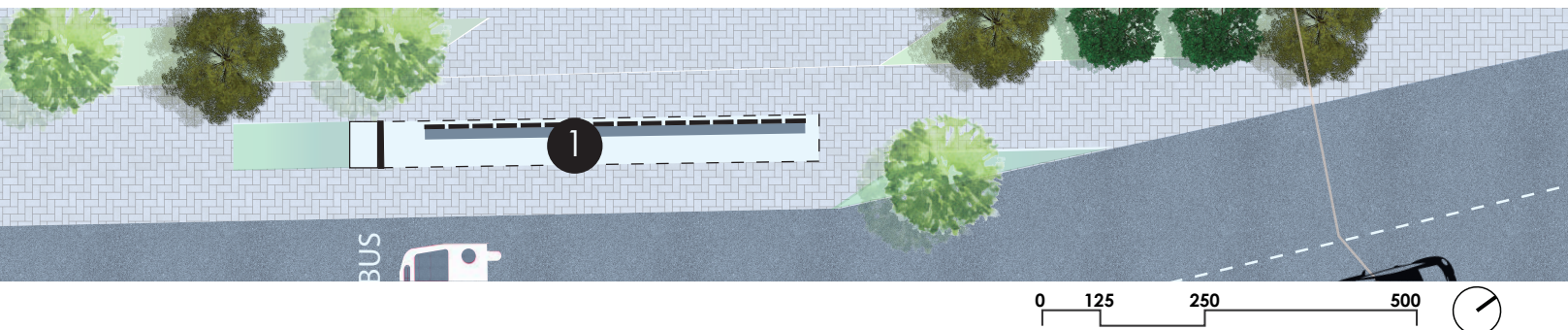
6 Banheiro Masculino

8 Estacionamento



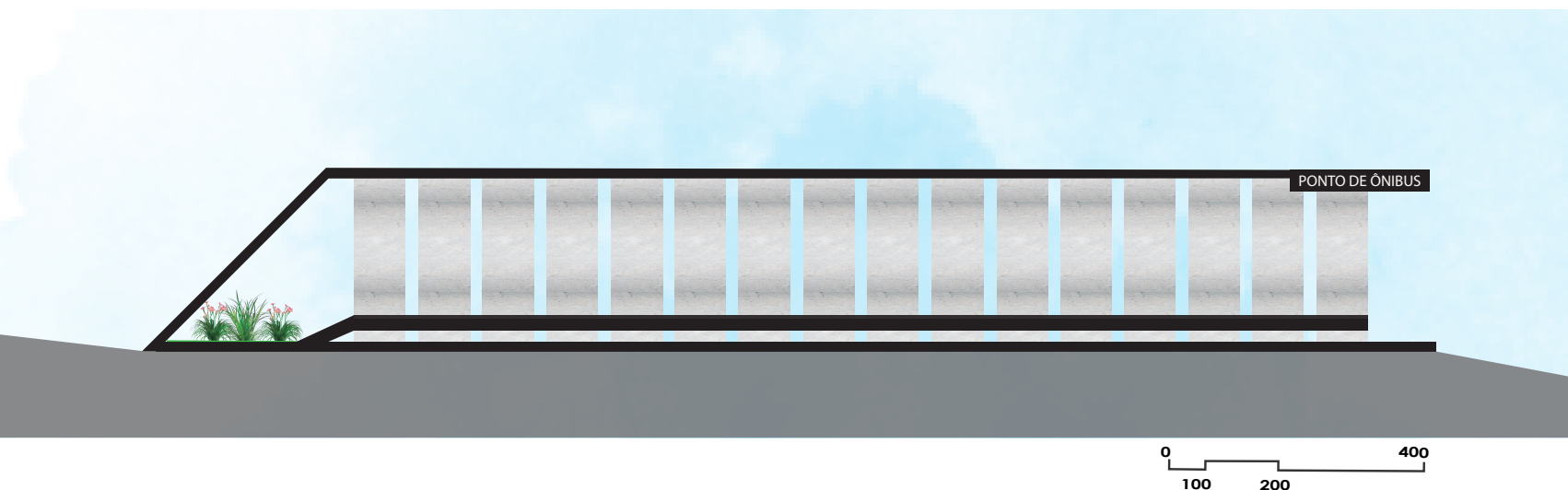
# PONTO DE ÔNIBUS





## 1 Ponto de ônibus

Em cima das análises feitas na área de intervenção, foi diagnosticado a falta de ponto de ônibus interestadual, sendo que antes de intervir era localizado em um bar que não tem suporte para receber a grande quantidade de pessoas, e também por ser um dos meios de transporte mais utilizado pelos moradores, por causa da localização cidade, que é está entre 2 capitais. Então, a alternativa foi colocar o ponto de ônibus entre uma área de lazer e a rodovia, fazendo uma barreira para aqueles que estão no pavilhão e criando movimentação nesse local da proposta, e com essa potencialidade trazer conforto, e tem uma certa influência com as conexões (passarela subterrânea/passarela em desnível) para que seja utilizada por todos.



# VEGETAÇÃO

JANEIRO - MARÇO



MANACÁ-DA-SERRA



QUARESMEIRA ROXA

ABRIL - JUNHO



MAGNÓLIA



QUARESMEIRA ROXA



## JULHO A SETEMBRO



IPÊ AMARELO



IPÊ BRANCO

## OUTUBRO A DEZEMBRO



FLAMBOYANT



JACARANDÁ MIMOSO

## REFERÊNCIAS

GOIÁS. Instituto Mauro Borges. Perfil Socioeconômico de Terezópolis de Goiás. Goiânia: IMB, 2015. Disponível em: [www.imb.go.gov.br](http://www.imb.go.gov.br). Acesso em: 15 de janeiro de 2015.

SANTORO, P. F. Planejar a expansão urbana: dilemas e perspectivas. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2012.

BARDET, Gaston. O Urbanismo. Campinas: Papyrus, 2012, p. 18.

CIRNE, Mariana Barbosa. Texto-base 6: POUSIO: o que é e quais são os seus possíveis reflexos nas questões ambientais. Brasília: CEAD/UnB, 2013. (Pós-graduação Lato Sensu em Direito Público). Disponível: <<http://moodle.cead.unb.br/agu/course/view.php?id=9>>.



