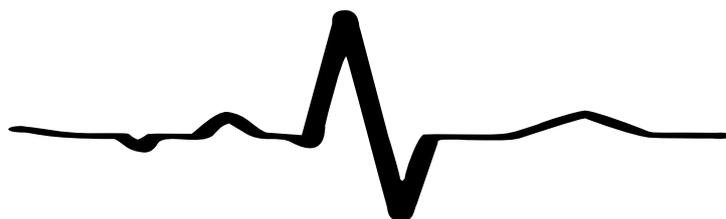


AUTÓDROMO INTERNACIONAL RUBENS BARRICHELLO



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO 2
ORIENTADOR: ENIO NERY TURMA: C02
ALUNO: LEONARDO OLIVEIRA

GOIÂNIA, 01/12/2020

RESUMO

O esporte automobilístico não somente é a TEMÁTICA central deste trabalho, como também é uma de minhas paixões. A escolha do tema se justifica pela relevância e importância deste equipamento urbano que irá sediar competições de porte regional, nacional e internacional.

O presente trabalho tem como proposta a criação de um novo empreendimento, em nosso estado, trata-se de um equipamento urbano completo, com localização e infraestrutura adequadas para sediar competições de velocidade ou desempenho de veículos automotores. Para prestigiar um dos grandes competidores brasileiros da atualidade, o empreendimento irá chamar AUTÓDROMO INTERNACIONAL RUBENS BARICHELLO.

Palavra-chave: autódromo; esporte; equipamento urbano; arquitetura esportiva.

SUMÁRIO

1- Apresentação.....	4
2- Justificativa.....	5
3- Histórico.....	5
4- Estudo de Caso	6
4.1 – Autódromo Internacional Ayrton Senna	6
4.2 – Autódromo de Interlagos, José Carlos Pace	10
4.3 – Circuito de Silverstone	12
5- Proposta.....	13
6- Localização.....	14
7- Programa de Necessidades.....	17
8- Funcionograma e Proposta de traçado.....	18
9- Projeto.....	19
10- Soluções Projetuais.....	22
11- Diretrizes e Contribuição Social.....	25
12- Bibliografia.....	26

1 - APRESENTAÇÃO

A escolha do tema surgiu a partir da atual situação que se encontra o autódromo de Goiânia. Com o crescimento da cidade, hoje ele se tornou um instrumento de demandas e reclamações dos moradores de seu entorno imediato, fazendo assim com que ele se tornasse um grande problema.

Nesse trabalho o estudo é voltado para a transferência do local atual para uma área mais adequada e com uma grande possibilidade de se tornar um equipamento internacional.

Como proposta para seu local atual, com a retirada dos eventos automotores, ficaria como um grande parque. Propõe-se a revitalização do local que proporcionaria o uso para pessoas e para esportes, como diversos tipos de corridas, treinos e até mesmo competições (maratonas de revezamento que hoje já é feito) e também para o ciclismo.

A revitalização e mudanças propostas seriam também voltadas para a composição do parque, como plantio de árvores de grande porte, para sombrear a pista e a criação de um lago na parte central da pista, tanto com o aspecto contemplativo como para a criação de um microclima mais propício a estas atividades.

A nova área sugerida fica afastada da cidade para evitar os atuais problemas de conflito com a malha urbana. Entretanto, está dentro do principal eixo de crescimento do Estado de Goiás, uma área de fácil acesso e com topografia e vegetação favorável. Além de contar com a pré-existência de um Condomínio Aeronáutico que garante uma excelente e favorável estrutura e logística.

2 - JUSTIFICATIVA

O esporte automobilístico é a temática central deste trabalho.

O tema pode ser delineado como complexo automobilístico e foi escolhido, primeiramente, por uma paixão pelo esporte.

Também se justifica pela relevância e importância deste equipamento urbano que deve sediar competições de porte regional, nacional e internacional.

3 - HISTÓRICO

Um autódromo é uma instalação específica e preparada para a realização de competições de velocidade ou desempenho de veículos automotores, como carros, motocicletas e outros veículos especialmente modificados.

As competições são realizadas nas pistas ou circuitos, que são justamente, a principal atração destes locais. Os circuitos mais comuns são os traçados mistos e os ovais. Alguns autódromos utilizam a própria malha viária de sua cidade e são chamados de "circuitos de rua".

Entre as principais categorias automobilísticas mundiais da atualidade está a Fórmula 1, que faz o uso tanto de circuitos mistos quanto de circuitos de rua.

Nos Estados Unidos é bastante comum o uso de circuitos ovais - que são os autódromos mais velozes em uso atual e especialmente em categorias como a Indy Racing e a NASCAR.

Podem ser citados os seguintes exemplos como os mais famosos autódromos pelo mundo: entre outros.

No Brasil, o autódromo mais conhecido é o de Interlagos, em São Paulo, onde é realizado anualmente o Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1.



Foto aérea do Autódromo de Goiânia

Em 2011 foi proposta a ideia de vender a área do autódromo com o intuito de construir um novo, em Senador Canedo (região metropolitana de Goiânia).

Mas, a proposta não foi adiante por motivos diversos, como: a família do doador do lote do circuito original, ameaçava reaver a posse da propriedade na justiça, já que o contrato de cessão, assinado nos anos 70, previa a obrigatoriedade do uso do local para fins públicos; e, a própria sociedade goiana alegou que a única finalidade do projeto era estimular a especulação imobiliária na região.

O traçado do projeto para o novo Autódromo foi feito em parceria com o governador Marconi Perillo mas, não obteve êxito por configurar uma grande especulação imobiliária para o terreno onde é o atual autódromo.

Proposto Pelo Alemão Herman Tike, “Profissional alemão que revolucionou a arquitetura das pistas. Hoje, é o projetista de 65 circuitos localizados na Europa, Ásia e América do Norte”



Proposta do novo autódromo, idealizada por Herman Tilke

O alemão Herman Tilke era o responsável pelo projeto, que seria feito com base no terreno anteriormente utilizado pela extinta Emater e ocupará uma área entre 20 e 25 alqueires.

Em janeiro de 2010 Tilke, responsável por vários dos modernos circuitos utilizados no calendário da Fórmula 1, desenvolveu um plano de reformas para o autódromo atual, orçado em R\$ 30 milhões. Segundo ele, esse trabalho iria inspirar o traçado do novo complexo. "O lay-out será inspirado no projeto do atual autódromo: vamos manter seu caráter e incorporar o que há de mais moderno em termos de tecnologia, funcionalidade e preocupação com a Segurança. Gostei do novo local: não é muito plano e tem um acive. "



Maquete do projeto de Herman Tilke

Com relação à extensão do novo traçado a proposta era de um circuito em torno de 4.500 metros, largura de pista variando entre 17 e 22 metros e apto para receber a homologação grau 2 da Fia, que atende a todas as categorias, exceto a F1. Áreas para MotoCross, aeromodelismo, escola de pilotagem e kartódromo completam o conceito que Tilke.

A capacidade de público seria de aproximadamente 100 mil pessoas e a obra estava prevista para um período entre 18 e 24 meses para sua construção. Os recursos seriam obtidos através da venda do terreno onde fica o atual circuito "cuja chave só seria entregue quando o novo ficasse pronto", garantiu o governador Marconi Perillo.

O planejamento inicial previa o custo do empreendimento entre R\$ 150 milhões a R\$ 180 milhões.



Foto aérea do Autódromo de Goiânia

Em agosto de 2012, o governador Marconi Perillo, ao lado do piloto Felipe Massa autorizou o início das obras de reforma, e não mais venda, do atual Autódromo de Goiânia.

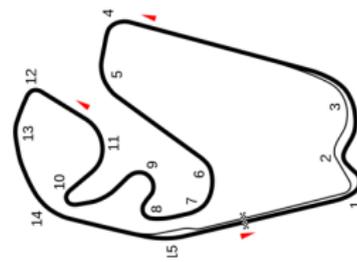
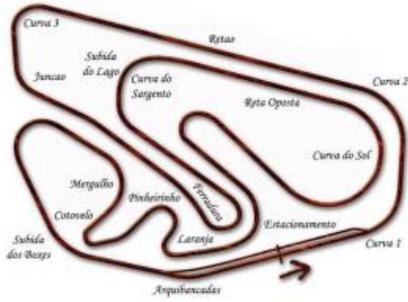
4.2 - AUTÓDROMO DE INTERLAGOS - JOSÉ CARLOS PACE



Foto aérea do Autódromo de Interlagos

O autódromo de Interlagos - nome oficial do Autódromo José Carlos Pace, em homenagem ao piloto de Fórmula 1 falecido no ano de 1977, se localiza na cidade São Paulo e foi inaugurado no dia 12 de maio de 1940 com a realização do Grande Prêmio de São Paulo.

No ano de 1967, o circuito foi fechado e assim permaneceu por três anos, nesse período houveram ampliações com a finalidade de atrair mais eventos. O autódromo foi reaberto em 1970, mas com reformas e novas melhorias como a colocação dos alambrados, obras no acesso do autódromo e construção de prédios com cabines de rádios, o que possibilitou a realização da Fórmula 1 no Brasil de 1972 até 1980, quando perdeu a disputa para sediar o evento nos anos de 1981 até 1989 para o Autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. Visando a volta da Fórmula 1 para São Paulo, novas reformas foram feitas no autódromo de Interlagos, como a diminuição do traçado de 8km de extensão para 4,3 km - extensão que é mantida até hoje -, novos boxes, torre de cronometragem, centro médico e instalações de apoio, e em 1990 o GP do Brasil voltou para o circuito. (CAMPOS, 2015)



Traçado da pista de Interlagos

Arribancada principal (à esquerda) e tribuna de honra por dentro (à direita)
 Fonte: Interlagos



Fotos da arquibancada e área interna do paddock



Foto área dos boxes de Interlagos



Fotos eventos em Interlagos

Espaços ao ar livre e semi cobertos

Espaço Curva do lago
 Arena Interlagos
 Espaço Mecânica
 Espaço Ferradura
 Espaço Laranjinha

Centro Operacional

Controle de provas
 Boxes (4)
 Área VIP
 Sanitários

Paddock

Boxes (28)
 Áreas de serviço e apoio
 Cozinhas
 Auditórios
 Salas multiuso
 Sanitários
 Área para as equipes

Arquibancada principal

Tribuna de honra
 Salas VIP
 Sanitários
 Sala de imprensa
 Arquibancadas
 Sala de apoio aos boxes

Centro Médico

Enfermaria
 Depósitos
 Sala de banho para pré-operatório
 Sanitários
 Copa
 Garagem Ambulância

4.3 - CIRCUITO DE SILVERSTONE

O Circuito de Silverstone está localizado na cidade que leva seu nome, Silverstone, a 120 quilômetros de Londres, e recebeu a primeira corrida de Fórmula 1 da história, no dia 13 de maio de 1950. A pista foi montada num antigo campo de pouso da Real Força Aérea (Royal Air Force), muito utilizado durante a Segunda Guerra Mundial. Além do traçado principal, Silverstone tem outras três variantes: circuito nacional, circuito internacional e circuito Sul ou Stowe Circuit, ele já sofreu diversas transformações, mas continua no calendário de competições do automobilismo.



Foto do paddock de Silverstone

O edifício é estruturado por perfis metálicos que formam as colunas e vigas que apoiam uma malha de aço corrugado que faz moldes sobre os quais se aplica o concreto. A cobertura em constante movimento corresponde a velocidade e tensão inerentes a corrida em si. Seu ponto final, posicionado no final da curva do circuito alcança o céu.

5 – PROPOSTA

Movido pela paixão pelo tema, a intenção projetual deste estudo é atender ampla e principalmente as demandas nacionais e internacionais do esporte automobilístico.

Também é considerado fator primordial, atender as solicitações de toda a população goianiense, procurando assim evitar erros cometidos no projeto do atual Autódromo Internacional de Goiânia.

Diante da real demanda para alteração do local atual deste Autódromo, o presente trabalho tem como proposta a criação de um novo empreendimento, um equipamento urbano completo, com localização e infra-estrutura adequadas para sediar competições internacionais.

A transferência do local do atual Autódromo já foi solicitada pelos moradores do entorno imediato, visto que ele causa muitos transtornos em dias de eventos oficiais e treinos. Assim, a proposta se caracteriza em transferir o autódromo para o eixo Goiânia-Brasília, e onde é o atual Autódromo seria criado um grande parque para a cidade.

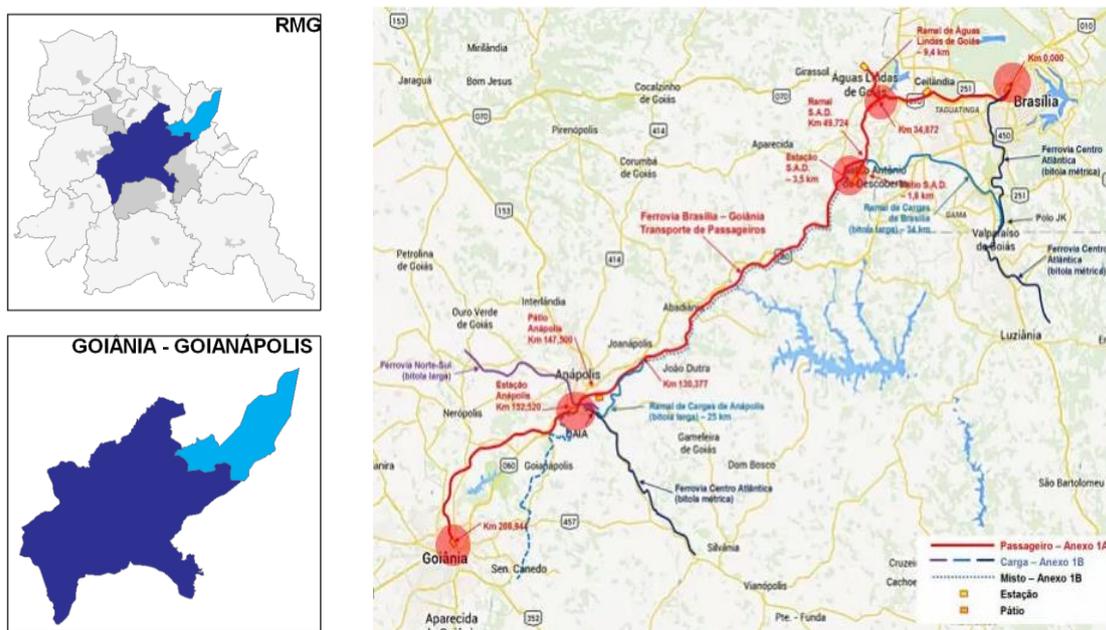
Com o objetivo de prestigiar o grande competidor brasileiro, o empreendimento irá se chamar AUTÓDROMO INTERNACIONAL RUBENS BARICHELLO.

6 – LOCALIZAÇÃO

A escolha da área a ser implantado o novo complexo visa privilegiar o acesso de todos, equipes, manutenção, suporte técnico, imprensa, público, etc. sem trazer transtornos a população local.

O local está situado no eixo Goiânia-Brasília, onde hoje é o ponto de ligação mais importante do Centro Oeste. Mais exatamente, situa-se entre a cidade de Goiânia e Goianópolis.

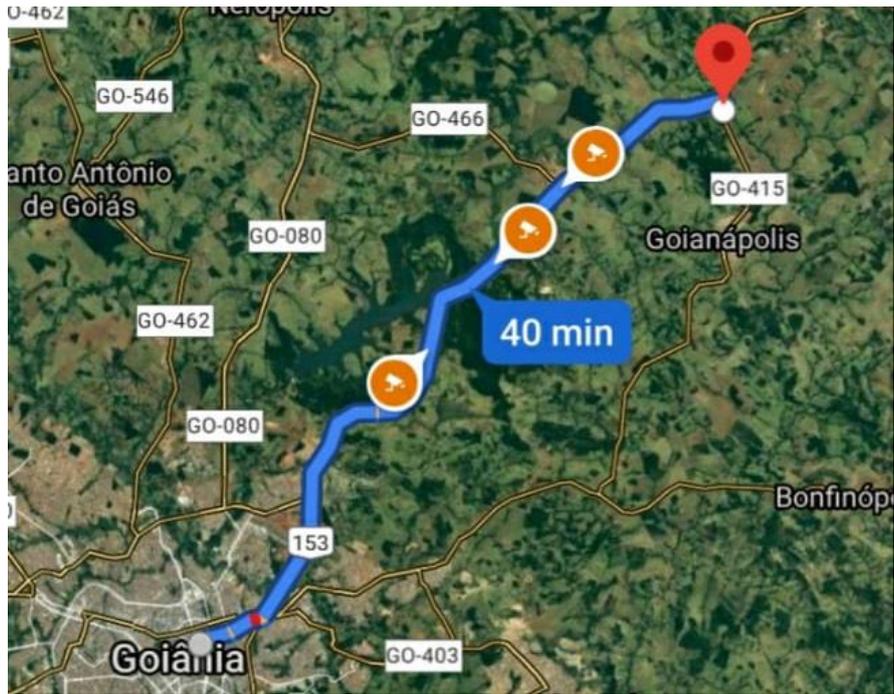
Vale lembrar o Projeto de trem Brasília-Goiânia que prevê viagem em 95 minutos. Estudos de viabilidade foram concluídos, porém não há data para lançar licitação. Obra deve custar R\$ 7 bilhões em capital público e privado.



Localização geográfica

A área escolhida para a localização do empreendimento fica a 40km do centro de Goiânia e a 10km da cidade de Goianópolis.

O tempo estimado deste trajeto de Goiânia ao local escolhido, feito de carro é de 40 minutos. Já com uso do transporte coletivo o tempo estimado é de 1 hora 26m. Assim, pode ser considerado perfeitamente viável para a população de Goiânia, visto que a grande maioria dos eventos abertos ao público são sazonais. E sem causar transtornos a população local.



Distância e tempo do centro de Goiânia



Fotos da entrada de Goianópolis



0 500 1000

Terreno, área proposta

Além de localização privilegiada quanto aos acessos, dimensões, o terreno escolhido é circundado por um grande cinturão verde que irá favorecer o conforto acústico e evitar problemas com poluição sonora. Claramente também irá favorecer ao conforto térmico do local. A área escolhida está delimitada na imagem anterior, contando com $3.288.955\text{m}^2$ e perímetro de 7.612m lineares.

O local também possui topografia favorável e plana, ideal para locação e traçado da pista. Atualmente está em implantação no local o Condomínio Aeronáutico LIBERTY. Este equipamento que já se tinha a intenção de ser proposto para o futuro autódromo, com isso os custos e o compartilhamento do aeroporto podem gerar grandes economias e agilidade ao processo, visto que a intenção da proposta é que seja de um autódromo a nível internacional, onde se possa receber diversas provas automobilísticas internacionais como também a Fórmula 1.



Maquete do Condomínio Aeronáutico Liberty

7 - PROGRAMA DE NECESSIDADES

1- Urbanismo (projeto de acessibilidade ao complexo) Entradas para o complexo do público, serviços, pilotos e equipes.

2- Traçado (projeto da pista) Viabilidade do traçado proposto, largura da pista, áreas de escape

3- Arquibancadas, áreas comuns (público)

Acessos, coberturas, quantidade de público.

4- Box (carros e pilotos) Projeto que atenda todos os requisitos para eventos internacionais.

5- Área de convivência interna (pilotos, público e equipes)

6- Área destinada a Hotel (pilotos)

Projeto elaborado para atender somente os pilotos.

7- Aeroporto (pilotos e equipes)

Peça fundamental para esse projeto e que dentro da área já é contemplado;

8- Heliporto (pilotos, equipe, equipe médica e bombeiros)

9- Centro clínico (pilotos e público)

Atendimento emergencial, mas com todas as especificações e equipamentos para o melhor atendimento possível, com Heliporto exclusivo.

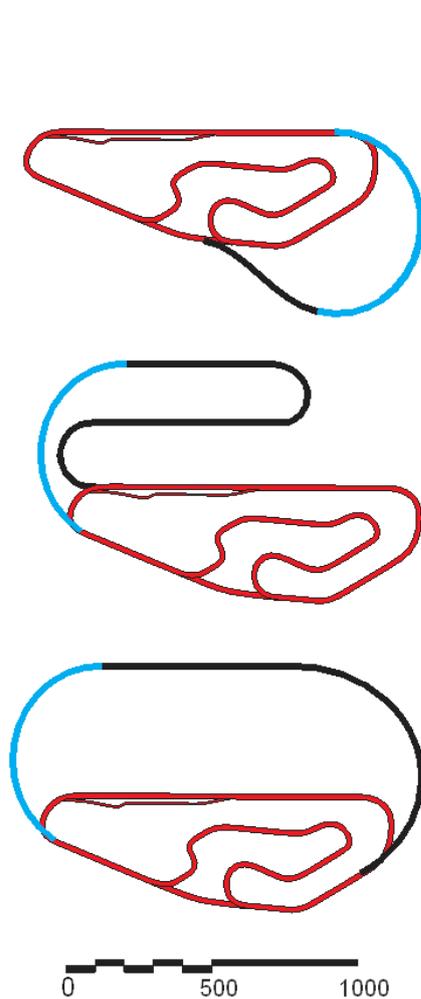
10- Áreas de convívio público, Esportes abertos, circulação interna.

Projetos de setorizações e ocupação de todo o complexo.

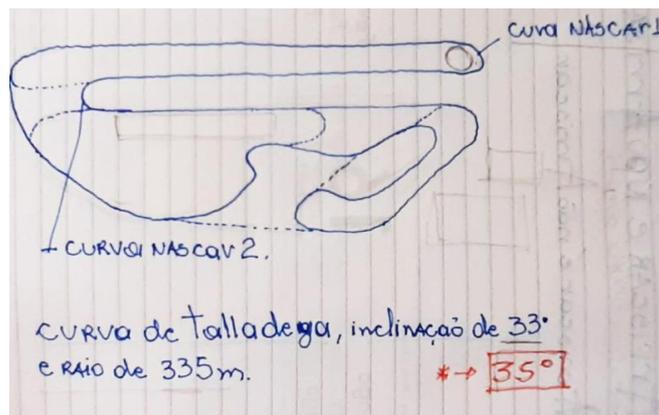
8 – FUNCIONOGRAMA E PROPOSTA DE TRAÇADO



Funcionograma



Estudos e propostas de traçado

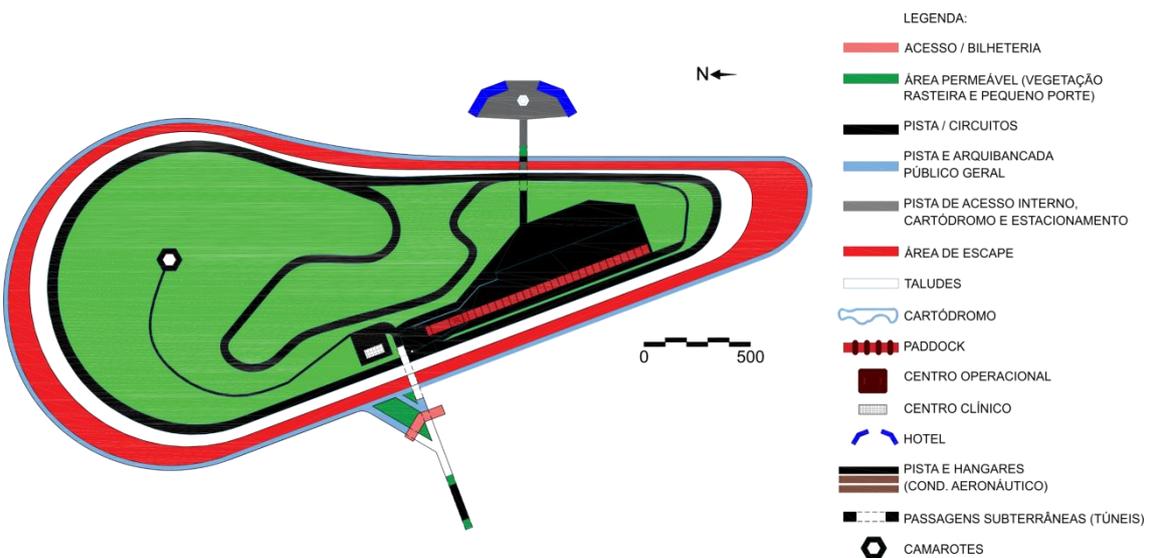
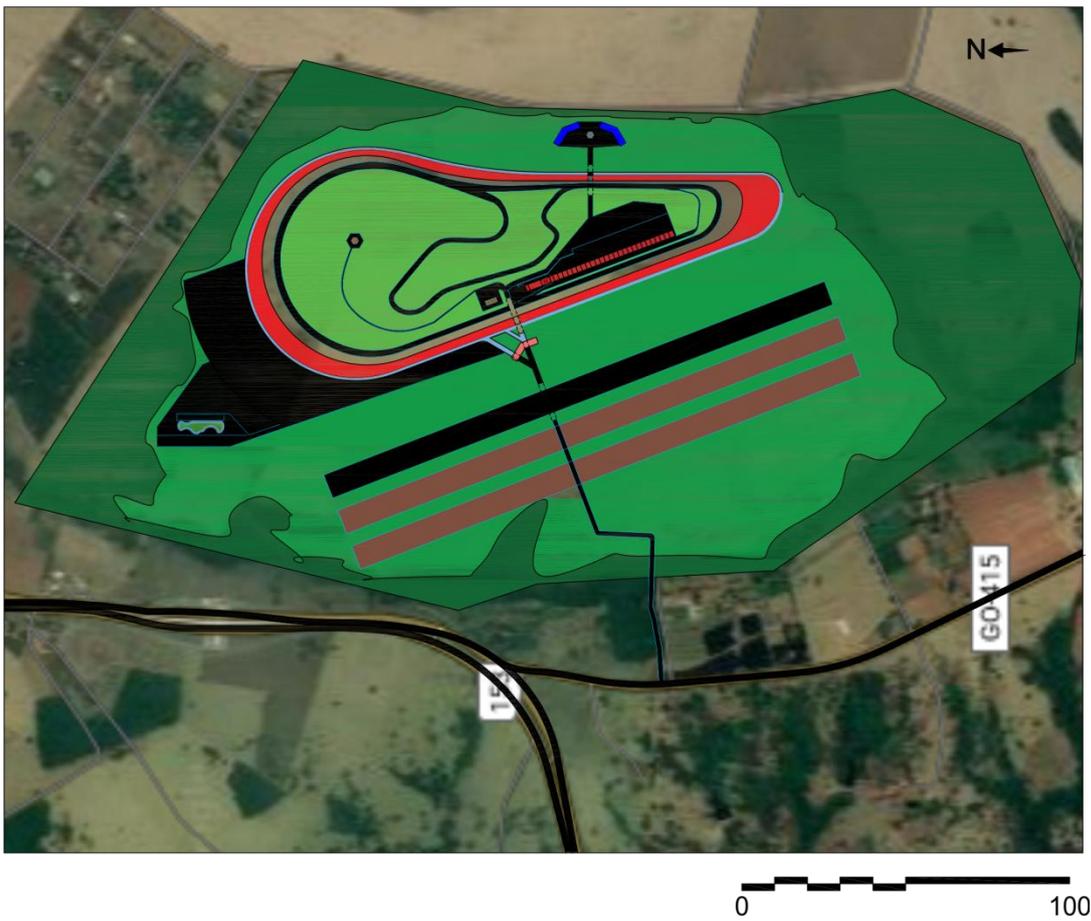


Esboço e proposta da curva 1



Exemplos de proposta da curva 1

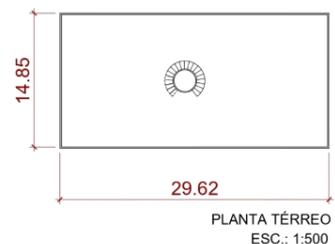
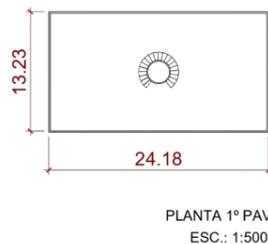
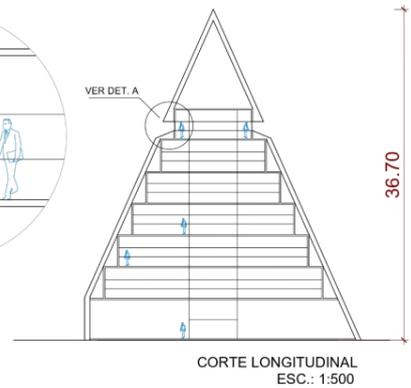
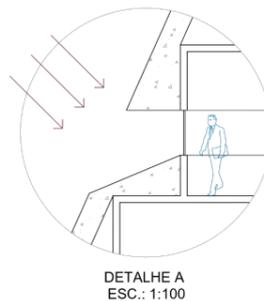
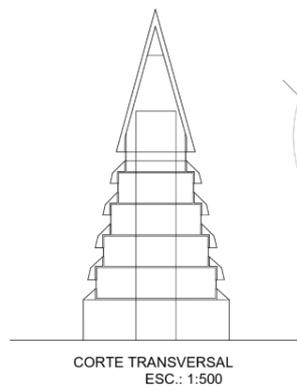
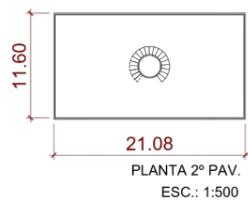
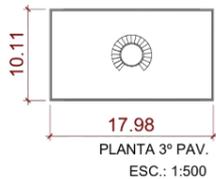
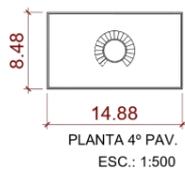
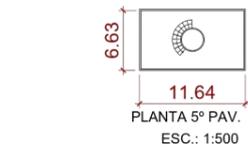
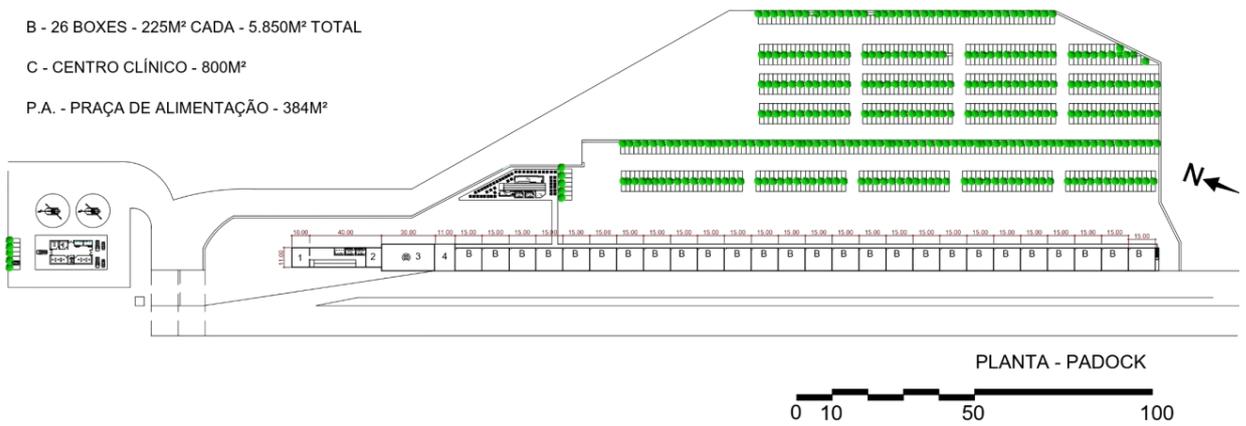
9 – PROJETO





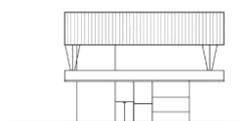
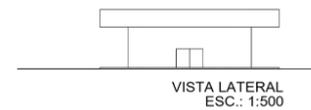
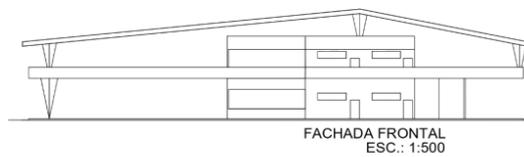
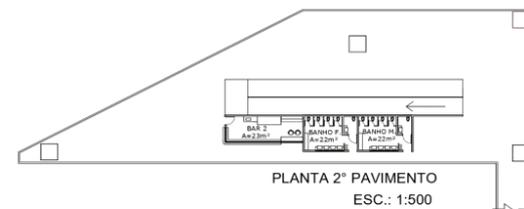
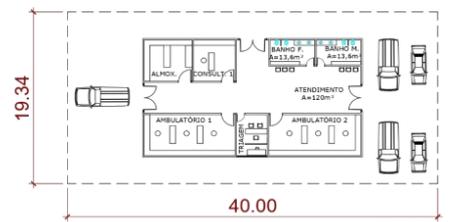
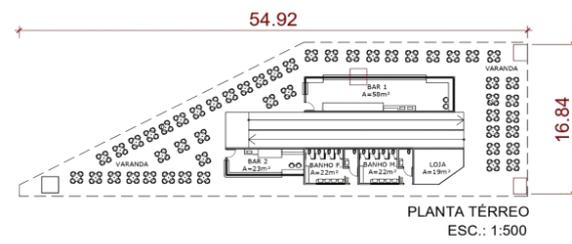
LEGENDA e ÁREAS:

- 1 - PODIUM - 150M²
- 2 - CENTRO DE OPERAÇÕES - 600M²
- 3 - TORRE DE COMANDO - 450M²
- 4 - PASSAGEM / CIRCULAÇÃO - 165M²
- B - 26 BOXES - 225M² CADA - 5.850M² TOTAL
- C - CENTRO CLÍNICO - 800M²
- P.A. - PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO - 384M²





Maquete eletrônica da proposta





Maquete eletrônica da proposta

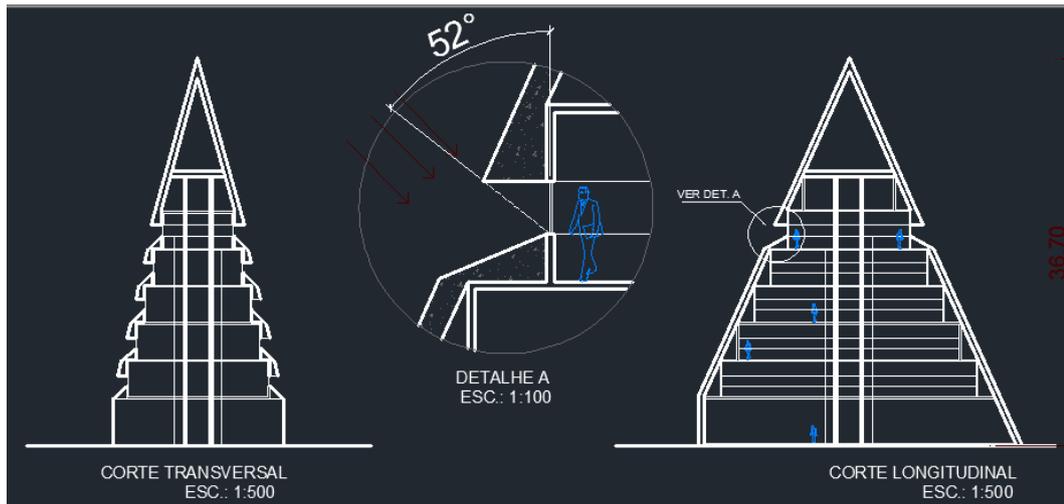
10- SOLUÇÕES PROJETUAIS

Para estudo e aplicação no projeto foi utilizado o Software ANALYSIS SOL-AR. Neste estudo foi avaliada a incidência solar para a fachada do edifício projetado com a orientação solar voltado para o Nordeste e Sudoeste, onde a incidência solar é a principal preocupação do projeto.

Estas fachadas são as que propiciam melhor visualização de todo o circuito, visto que trata-se de um Complexo Automobilístico. Coincidente e infelizmente são fachadas que recebem a incidência solar durante todo o dia, sendo a Nordeste pela manhã e Sudoeste pela tarde. Por isso demandam soluções eficientes.

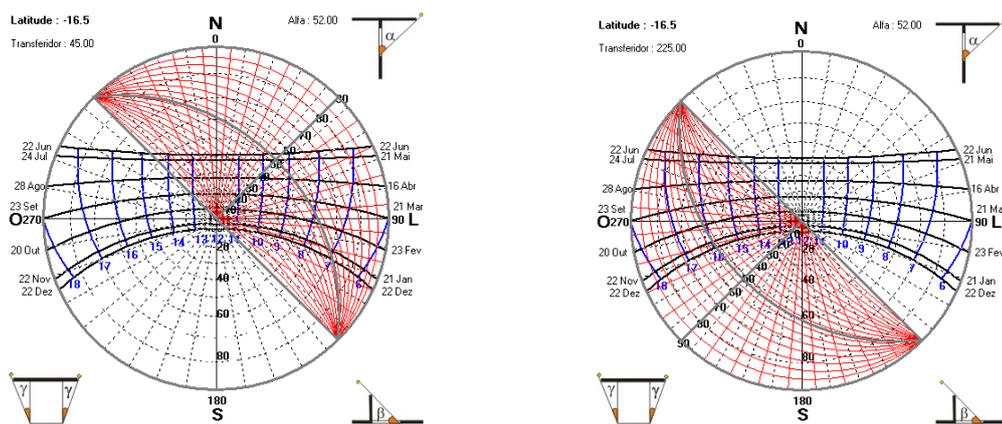
Dessa forma pode-se perceber que o uso de um brise horizontal será recomendado e eficiente para a fachada Nordeste. Por ser a fachada onde tem-se grande incidência solar em todo período da manhã, sendo este o horário de maior uso do edifício, é necessário buscar soluções para conforto térmico e também visual. O uso de um brise horizontal demonstra-se eficiente, visto que irá funcionar como proteção durante todo o ano nos piores horários da incidência do sol nesta fachada, sendo que em alguns meses é eficiente desde às 7 horas da manhã e em outros meses a partir das 10horas.

O ângulo α encontrado e aplicado no projeto apresenta a relação entre o comprimento do brise e a altura da janela a ser protegida, como ilustrado no corte a seguir.



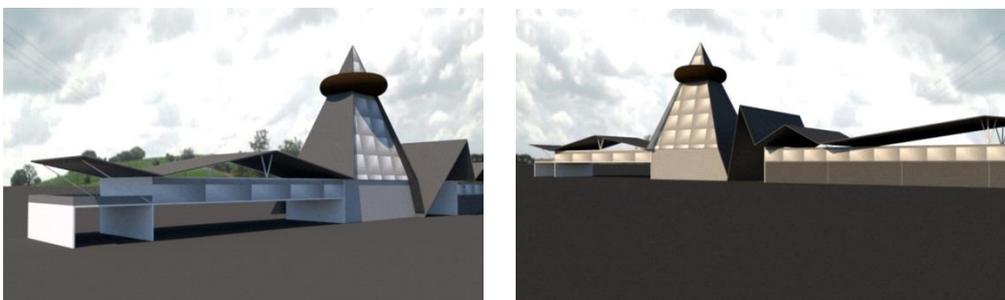
Cortes da proposta

Já a outra fachada, Sudoeste, oposta a anterior, o brise horizontal também será recomendado e eficiente como proteção. Por ser a fachada onde tem-se grande incidência solar em todo período da tarde, quando sensação térmica é mais intensa, é necessário buscar soluções principalmente para conforto térmico, mas também visual. O uso de um brise horizontal também demonstra-se eficiente, visto que irá funcionar como proteção durante todo o ano nos piores horários da incidência do sol nesta fachada. Com uso deste brise a abertura torna-se protegida até às 16 horas, aproximadamente, em todo o ano.



Software ANALYSIS SOL-AR

Dentro do estudo foi proposto o retirado das fachadas que inicialmente seriam todas em vidro. Mesmo com as soluções dos brises apresentadas anteriormente, para todas as janelas em vidros será proposto a utilização de vidro duplo com películas de proteção, para evitar o ofuscamento para a parte externa do complexo.



MAQUETE ELETRÔNICA DOS BOXES E TORRE DE COMANDO (primeiro projeto)

Para assistir todos os eventos e corridas que ocorrem no circuito do Complexo Automobilístico foi criado o volume denominado “Torre de Comando”. Com 5 pavimentos foi criado para atender tanto o público, convidados, imprensa, mas principalmente a parte técnica que coordena os eventos e devem ter o controle visual de todo circuito. Coincidente e infelizmente são fachadas que recebem a incidência solar durante todo o dia, sendo a Nordeste pela manhã e Sudoeste pela tarde. Por isso demandam soluções eficientes.

Inicialmente foi proposto fachada com fechamento total em vidro. Porém, a coincidência das fachadas principais serem as que mais recebiam incidência solar requisitaram soluções para melhor conforto térmico e visual, evitando até mesmo o ofuscamento dos seus usuários.

Partindo dessa premissa, fui orientado pelo professor Antônio Manoel a fazer um brise horizontal para proteger as fachadas. Dentro dos estudos realizados foi encontrada a solução que além de muito viável e agradável não trazia interferência arquitetônica no volume existente.

Dentro da torre foi criado módulos internos que proporciona tanto a utilização do brise quanto da parede dupla. O brise alcançou um ângulo de cobertura de 52°, como encontrado nos estudos, e com isso pode-se ter uma proteção solar muito eficaz em quase todo o período do dia e em todos os meses do ano.

A parede dupla mostra-se muito interessante também para o conforto térmico, pois cria um espaço entre a parede externa e a parede interna, fazendo um colchão de ar entre elas, evitando assim a transferência direta do calor.



Maquete eletrônica da proposta

11 - DIRETRIZES E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL

No projeto do Autódromo internacional Rubens Barrichello, o cinturão verde servirá como contorno e proteção de todo complexo. No estudo preliminar da área foi observado que já existe uma faixa de preservação e também um córrego, deste modo, além do respeito ao pré-existente, pretende-se melhorar suas condições, fazendo também todas determinações das áreas de preservação permanentes.

O complexo automobilístico é um equipamento urbano de grande importância, onde são criadas várias opções de ocupação nas relações entre o ser humano e os espaços públicos.

A proposta visa atender e fazer com que o maior número de pessoas possa usufruir do espaço criado, como diversas áreas esportivas, pistas de caminhada e de bicicletas, áreas para convívio familiar e também uma área destinada a fazer uma feira de produtores que possa atender os pequenos produtores dos municípios próximos e toda a população, tanto de Goiânia, Anápolis e regiões adjacentes.

12 - BIBLIOGRAFIA

CAMPOS, Fernando. Esportes a motor em Goiás, 60 anos de história. Poligráfica, 2015.

FERNANDES, A. M. C. P. *Arquitetura e Sombreamento: parâmetros para a região climática de Goiânia*. Goiânia, 2007. 119 f. Dissertação (Mestrado acadêmico apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura – PROPAR, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS).

FROTA, Anésia Barros. *Manual de conforto térmico: arquitetura, urbanismo/ Anésia Barros Frota, Sueli Ramos Schiffer*. —5. ed. —São Paulo: Studio Nobel, 2001.

[https://www.imed.edu.br/Uploads/Kiara%20Todeschini%20Pieta\(4\).pdf](https://www.imed.edu.br/Uploads/Kiara%20Todeschini%20Pieta(4).pdf)

http://www.nobresdogrid.com.br/site/index.php?option=com_content&id=471:silverstone-uma-historia-milenar

<https://www.esporte.go.gov.br/espacos-esportivos/autodromo.html#:~:text=O%20arquiteto%20Silas%20Varizzo%20e,da%20Form%C3%BAla%201%2C%20Emerson%20Fittipaldi.>

<https://pt.weatherspark.com/y/29979/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Goi%C3%A2nia-Brasil-durante-o-ano>

<http://projeteeee.mma.gov.br/implementacao/uso-da-carta-solar/>

AUTÓDROMO INTERNACIONAL RUBENS BARRICHELLO

GOIÂNIA, DEZEMBRO DE 2020

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
ORIENTADOR: ENIO NERY TURMA: C02
ALUNO: LEONARDO DE OLIVEIRA JAPIASSU

TEMA / TEMÁTICA

O esporte automobilístico é a TEMÁTICA central deste trabalho.

O TEMA pode ser delineado como complexo automobilístico e foi escolhido, primeiramente, por uma paixão pelo esporte.

Também se justifica pela relevância e importância deste equipamento urbano que deve sediar competições de porte regional, nacional e internacional.

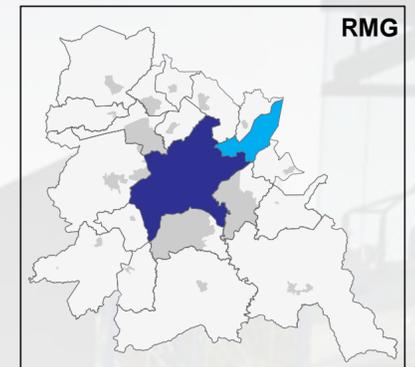
Um autódromo é uma instalação específica e preparada para a realização de competições de velocidade ou desempenho de veículos automotores, como carros, motocicletas e outros veículos especialmente modificados.

As competições são realizadas nas pistas ou circuitos, que são justamente, a principal atração destes locais. Os circuitos mais comuns são os traçados mistos e os ovais. Alguns autódromos utilizam a própria malha viária de sua cidade e são chamados de "circuitos de rua".

LOCALIZAÇÃO

A área escolhida para o empreendimento situa-se no Estado de Goiás, no município de Goianápolis, na Região Metropolitana de Goiânia, a 40km do centro de Goiânia e a 10km do centro da cidade de Goianápolis.

O tempo estimado para o trajeto do local escolhido ao centro de Goiânia, feito de carro é de 40 minutos. Já com uso do transporte coletivo o tempo estimado é de 1 hora. Assim, pode ser considerado perfeitamente viável para a população de Goiânia, visto que a grande maioria dos eventos abertos ao público são sazonais. E sem causar transtornos a população local.

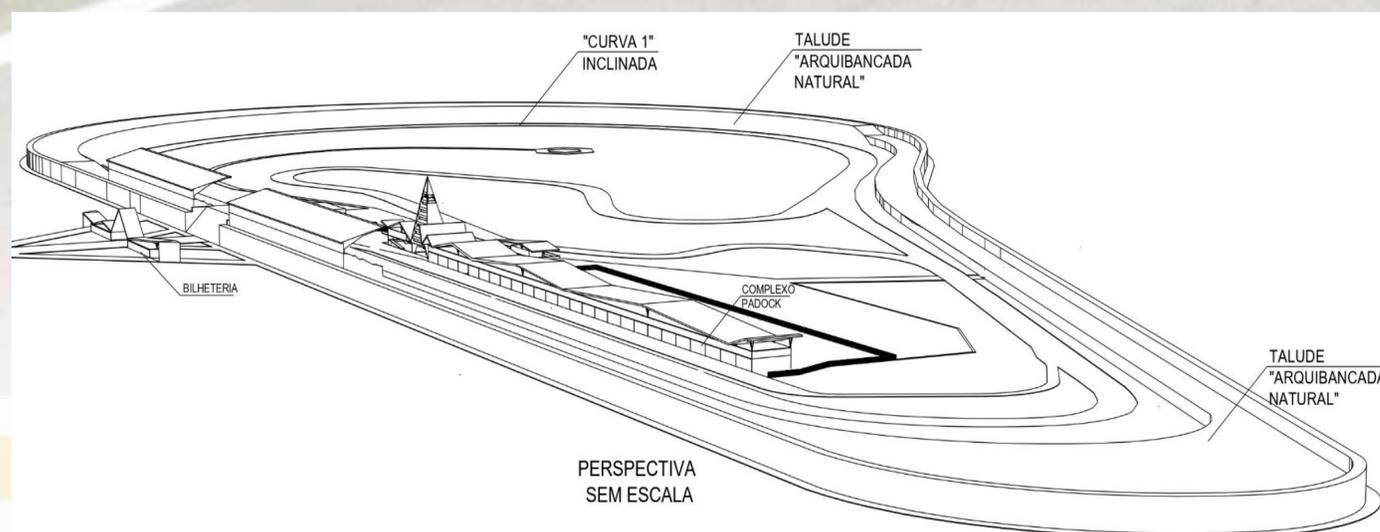


PROPOSTA

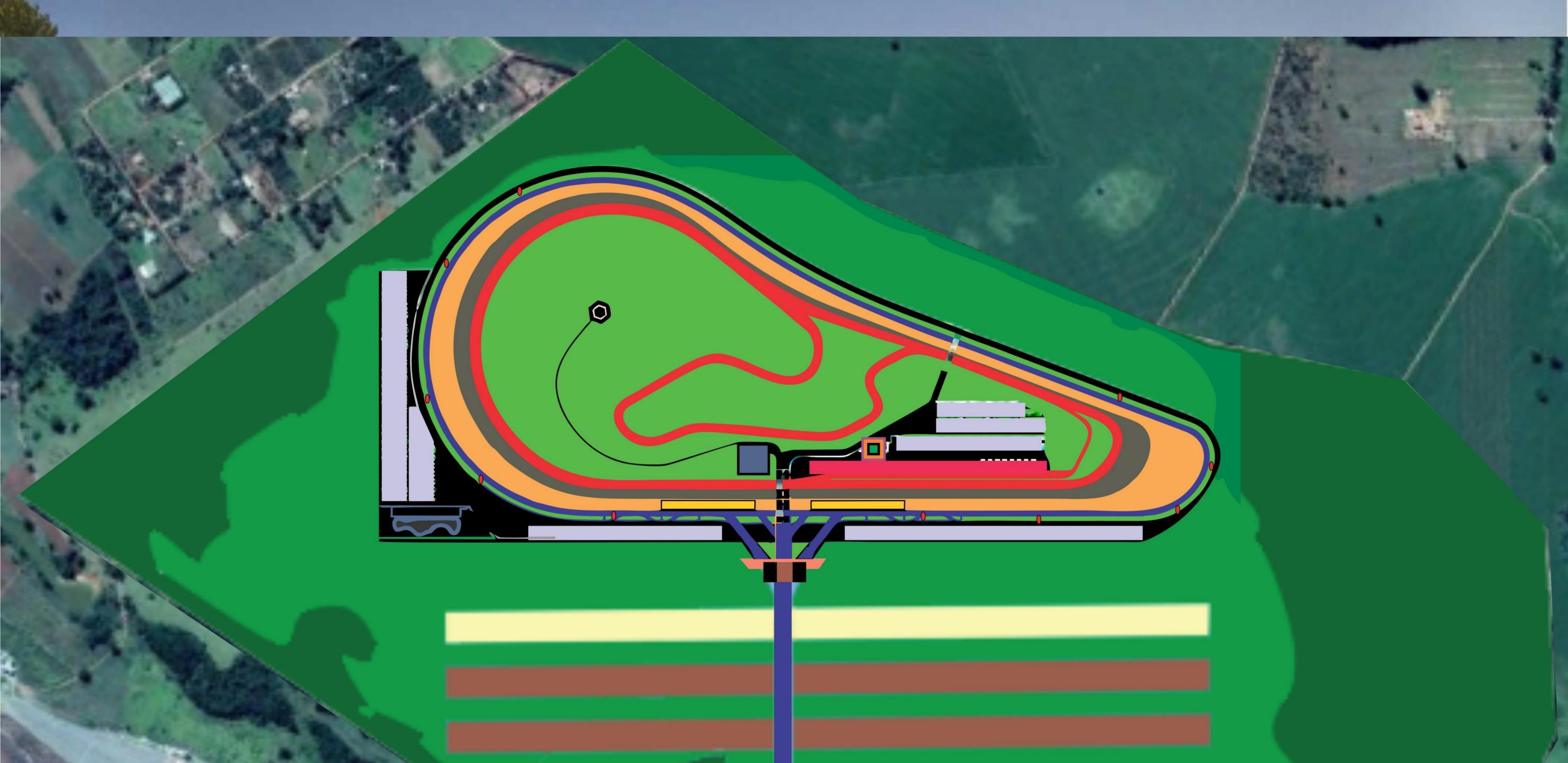
Movido pela paixão pelo tema, a intenção projetual deste estudo é atender ampla e principalmente as demandas nacionais e internacionais do esporte automobilístico.

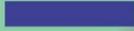
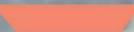
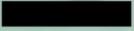
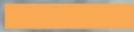
Diante da real demanda para alteração do local atual deste Autódromo, o presente trabalho tem como proposta a criação de um novo empreendimento, um equipamento urbano completo, com localização e infraestrutura adequadas para sediar competições internacionais.

A transferência do local do atual Autódromo já foi solicitado pelos moradores do entorno imediato, visto que ele causa muitos transtornos. Assim, a proposta se caracteriza em transferir o autódromo para o eixo Goiânia-Brasília e com o objetivo de prestigiar o grande competidor brasileiro, o empreendimento irá chamar **AUTÓDROMO INTERNACIONAL RUBENS BARICHELLO**.



- 1- Urbanismo (projeto de acessibilidade ao complexo)
Entradas para o complexo do público, serviços, pilotos e equipes.
- 2- Traçado (projeto da pista) Viabilidade do traçado proposto, largura da pista, áreas de escape, (entrevistas com pilotos)
- 3- Arquibancadas, áreas comuns (público)
Acessos, coberturas, quantidade de público.
- 4- Box (carros e pilotos) Projeto que atenda todos os requisitos para eventos internacionais.
- 5- Área de convivência interna (pilotos, público e equipes)
- 6- Estação Hoteleira (pilotos)
Elaborado para atender somente os pilotos.
- 7- Aeroporto (pilotos e equipes)
Peça fundamental para esse projeto e que dentro da área já é contemplado;
- 8- Heliporto (pilotos, equipe, equipe médica e bombeiros)
- 9- centro clínico (pilotos e público)
Atendimento emergencial mas com todas as especificações e equipamentos para o melhor atendimento possível, com Heliporto exclusivo.
- 10- Áreas de convívio público, Esportes abertos, circulação interna.
Projetos de setorizações e ocupação de todo o complexo.

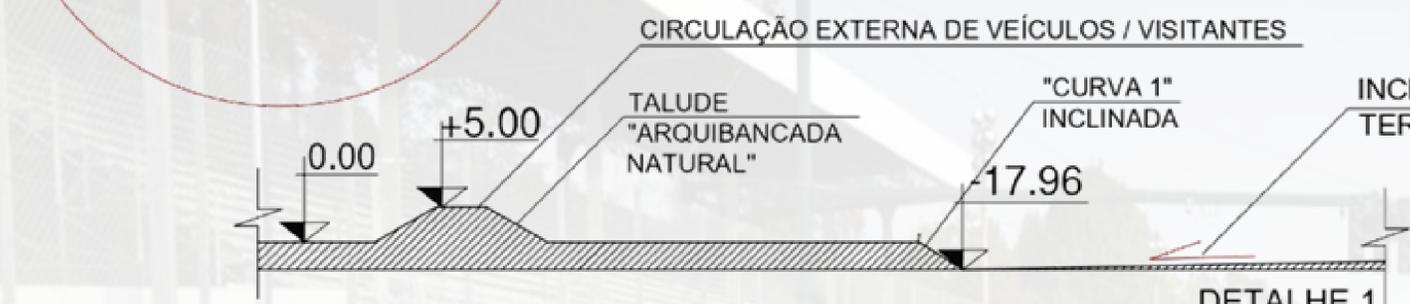


- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|-----------------------------------|
|  | CINTURÃO VERDE |  | ACESSO e CIRCULAÇÃO VEÍCULOS PÚBLICO GERAL |  | ÁREA DE ESCAPE |
|  | VEGETAÇÃO RASTEIRA E PEQUENO PORTE |  | SANITÁRIOS / PONTOS DE APOIO |  | CIRCUITO / PISTA |
|  | BILHETERIA |  | COMPLEXO HOTELEIRO |  | COMPLEXO PADOCK |
|  | ACESSO e CIRCULAÇÃO EXTERNA |  | ARQUIBANCADAS |  | CENTRO CLÍNICO E HELIPONTO |
|  | ESTACIONAMENTO |  | TALUDE E «ARQUIBANCADA NATURAL» |  | CENTRO DE CONVIVÊNCIA |
|  | CARTÓDROMO |  | CONDOMÍNIO AERONÁUTICO | | |

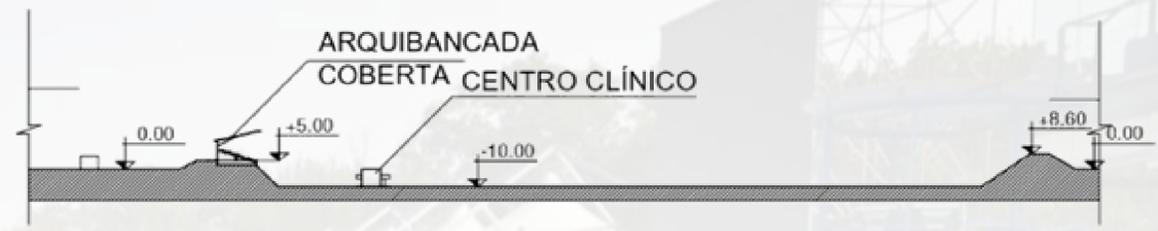
VER DETALHE 1



CORTE LONGITUDINAL
ESC. :3.000



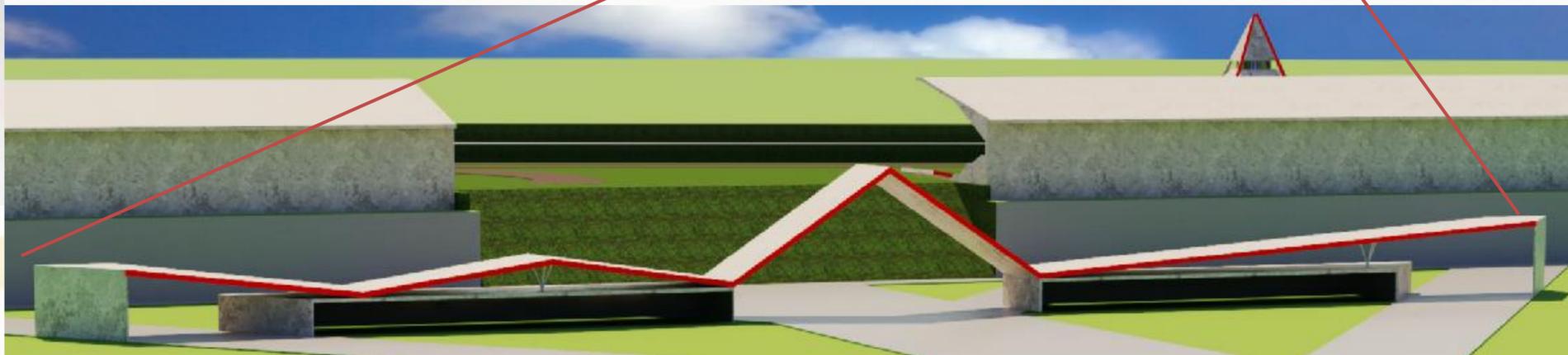
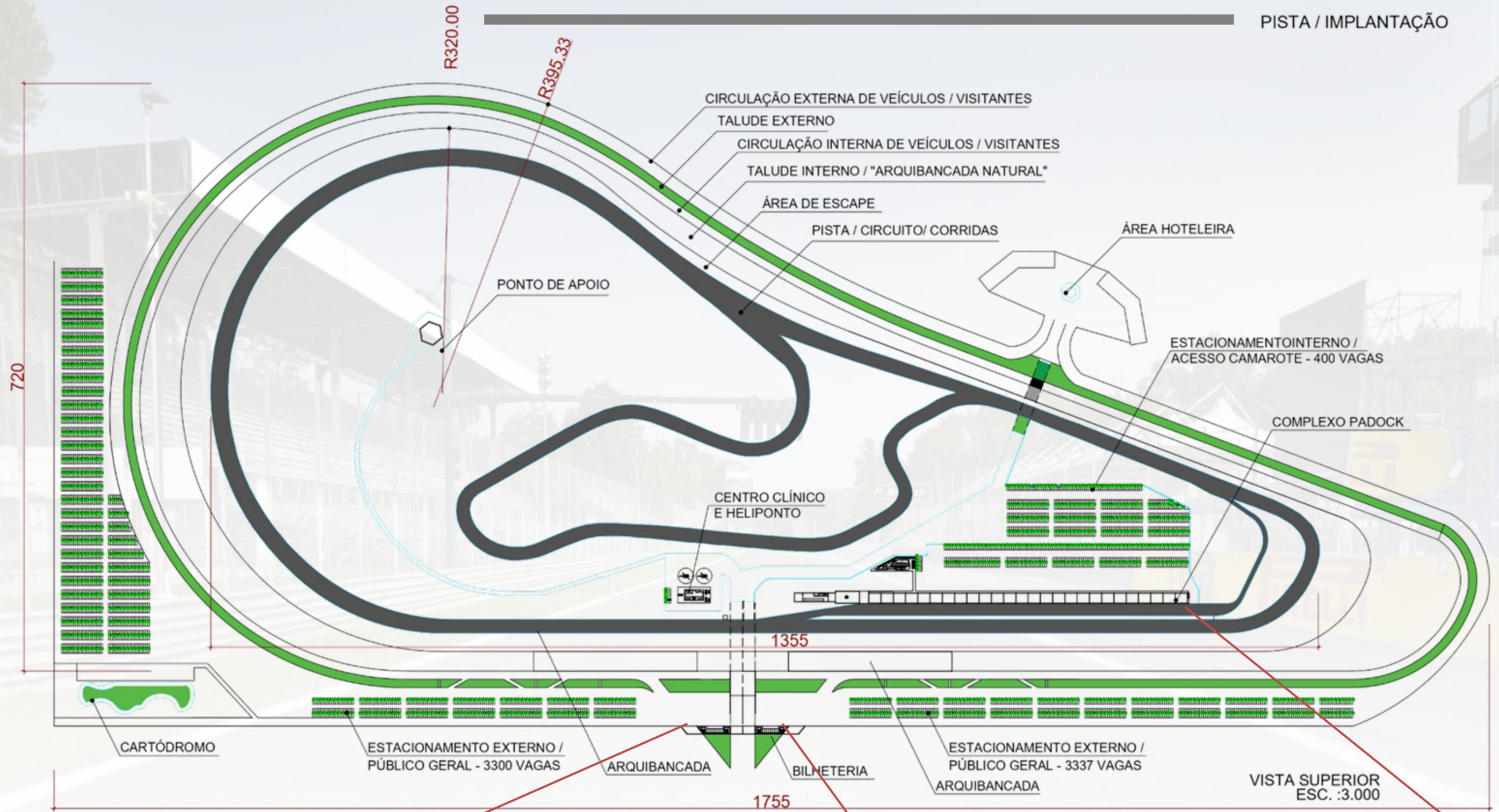
DETALHE 1
ESC. :1.500



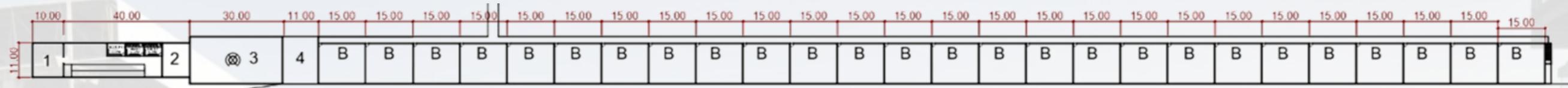
CORTE TRANSVERSAL
ESC. :3.000



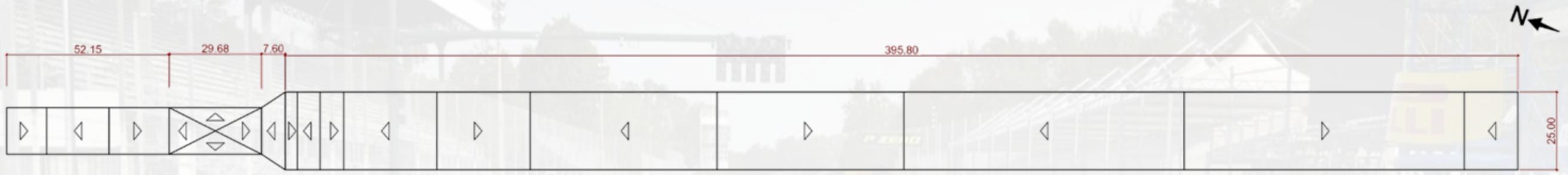
PERSPECTIVA
SEM ESCALA



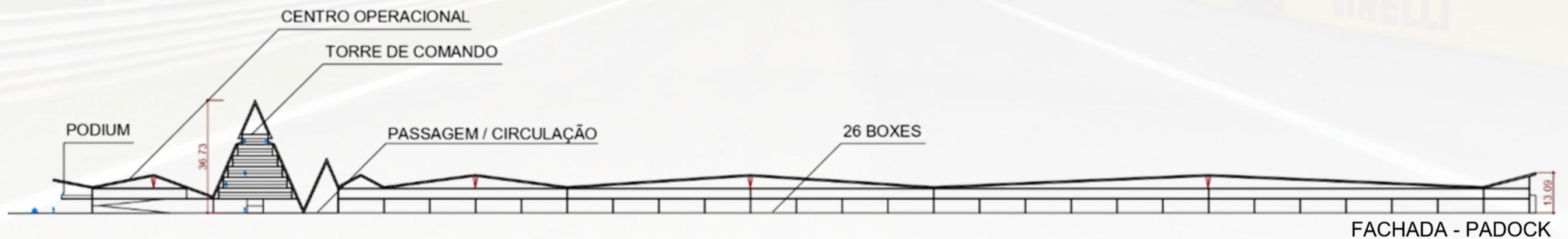
COMPLEXO PADOCK



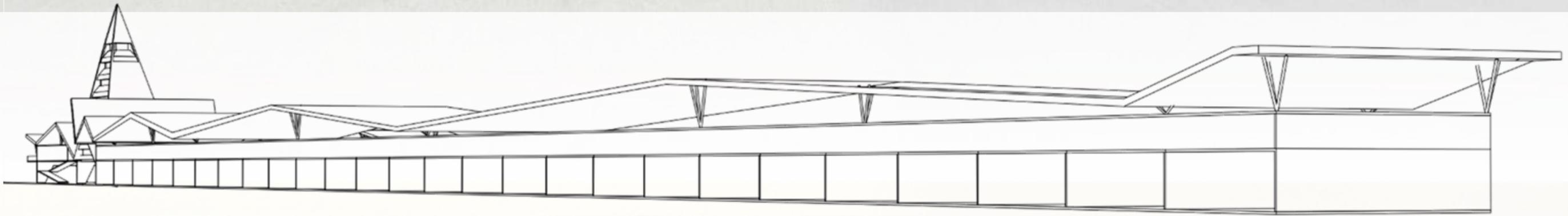
PLANTA - PADOCK
0 10 50 100



PLANTA DE COBERTURA

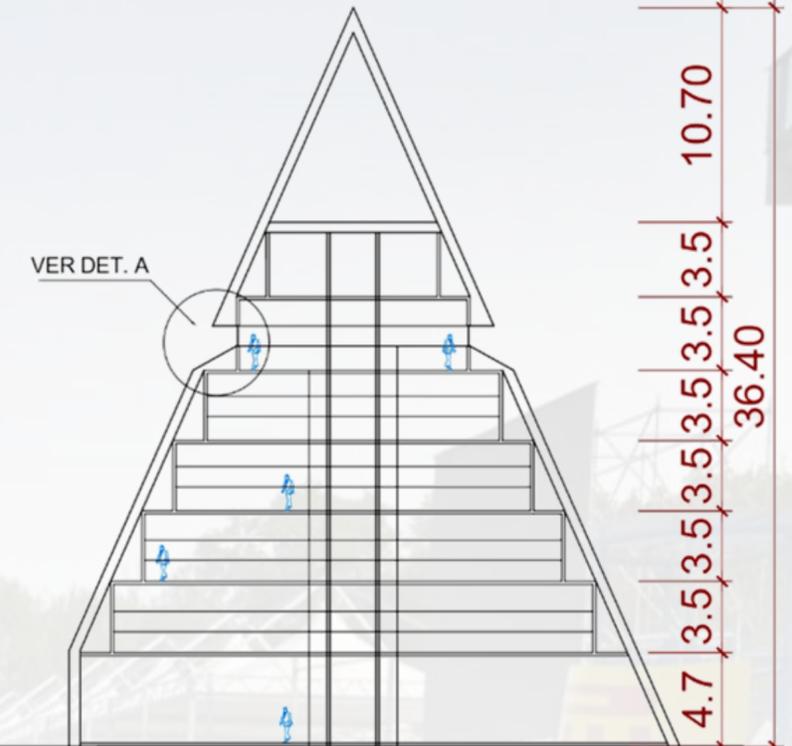
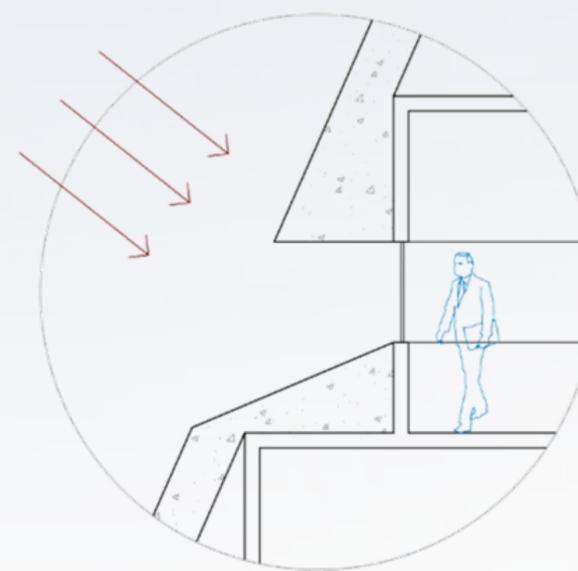
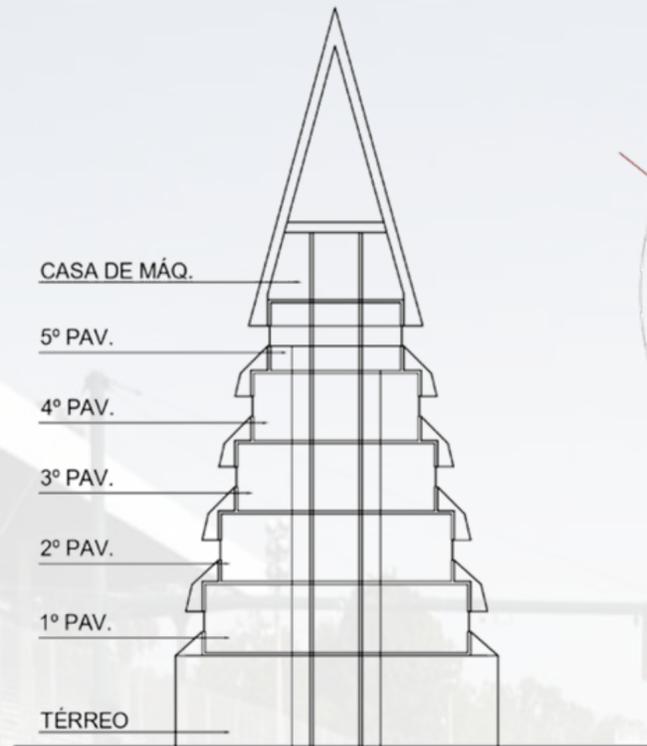
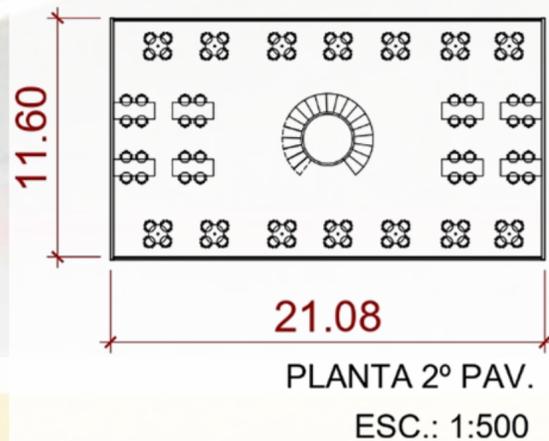
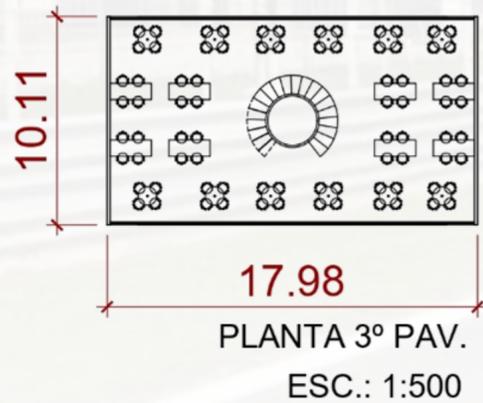
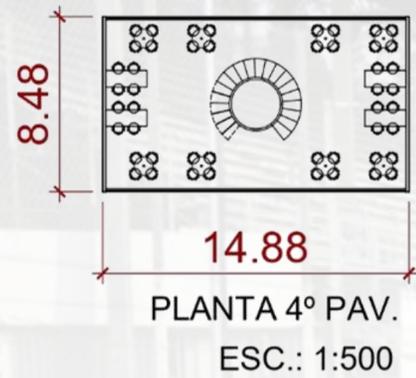
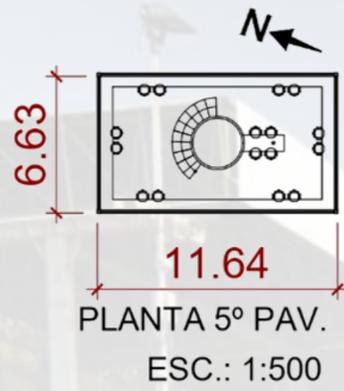


FACHADA - PADOCK



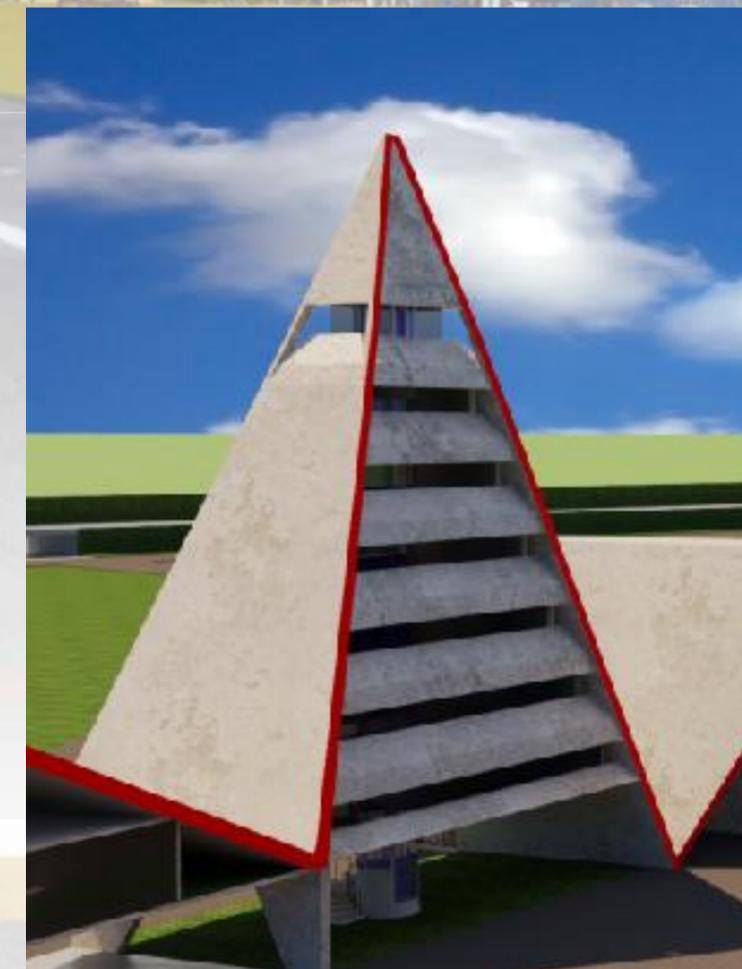
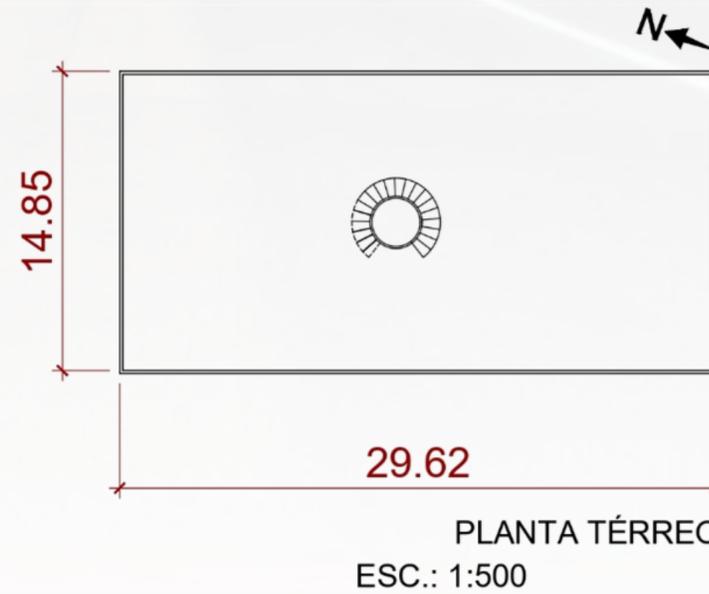
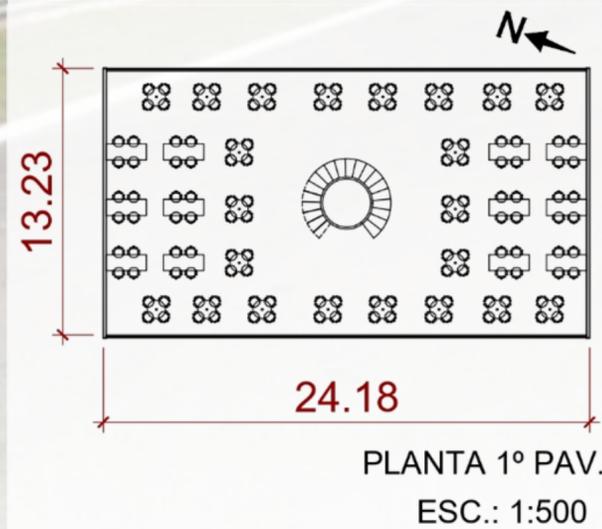
PERSPECTIVA - SEM ESCALA

TORRE DE COMANDO

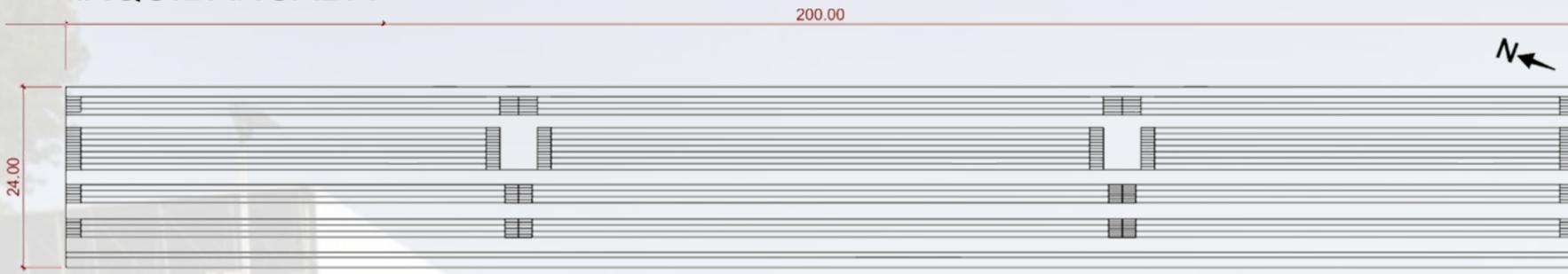


CORTE TRANSVERSAL
ESC.: 1:500

CORTE LONGITUDINAL
ESC.: 1:500

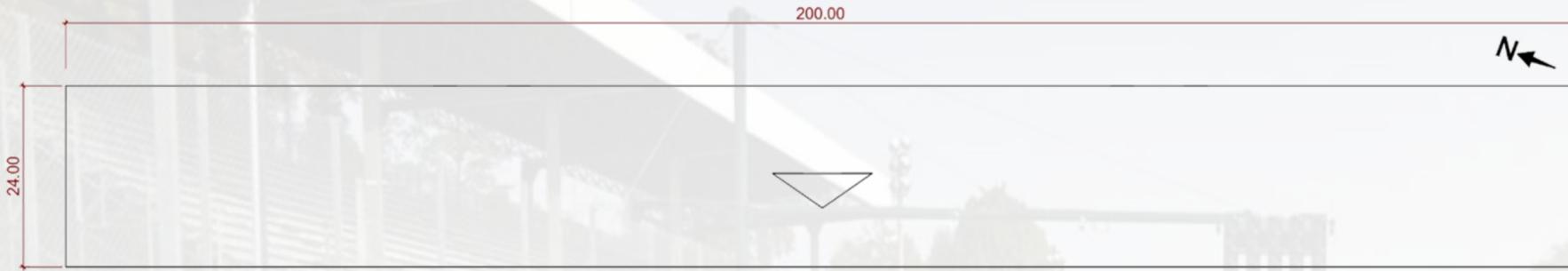


ARQUIBANCADA

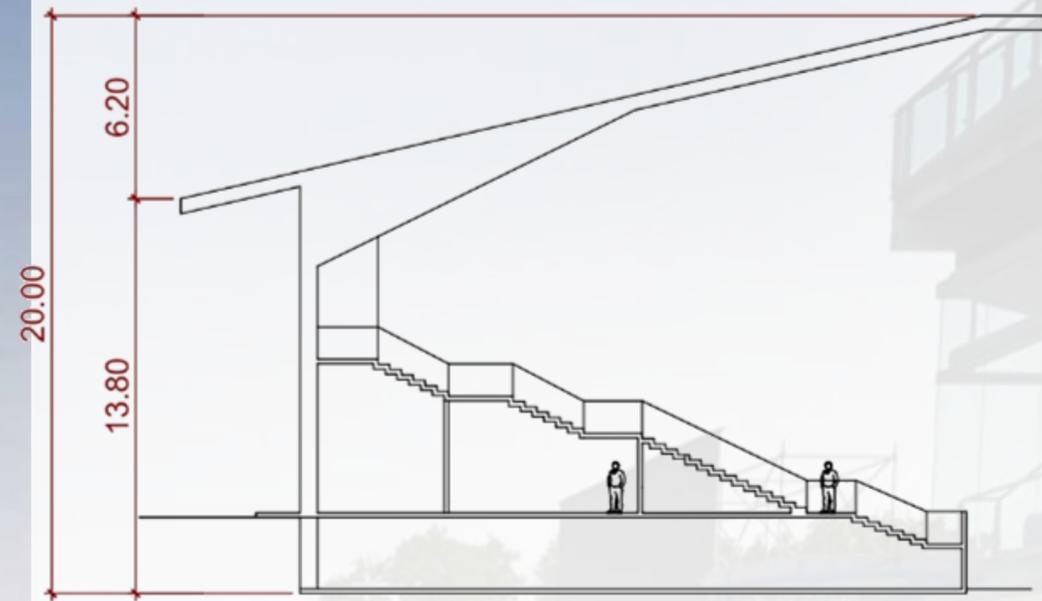


CAPACIDADE ESTIMADA DE 3.500 PESSOAS EM CADA MÓDULO, SENDO 2 MÓDULOS IGUAIS

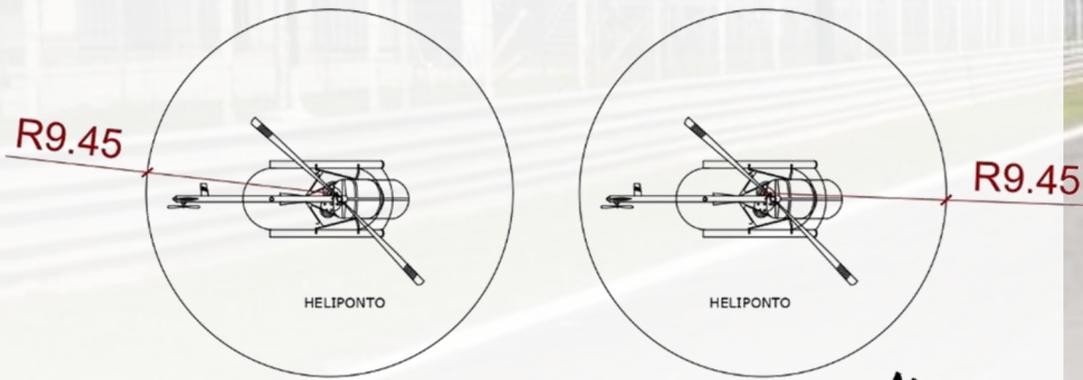
PLANTA - VISTA SUPERIOR
ESC.: 500



PLANTA DE COBERTURA
ESC.: 1:500

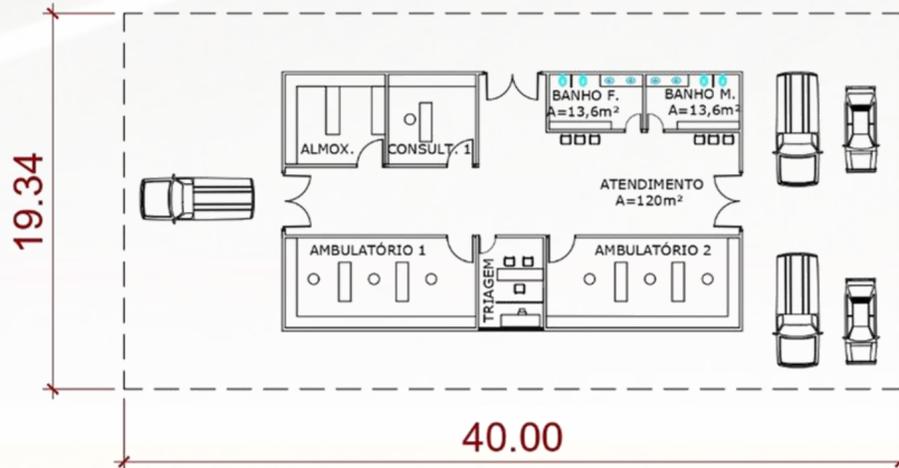


CORTE AA
ESC.: 1:250



HELIPONTO

HELIPONTO



PLANTA TÉRREO
ESC.: 1:500

CENTRO CLÍNICO



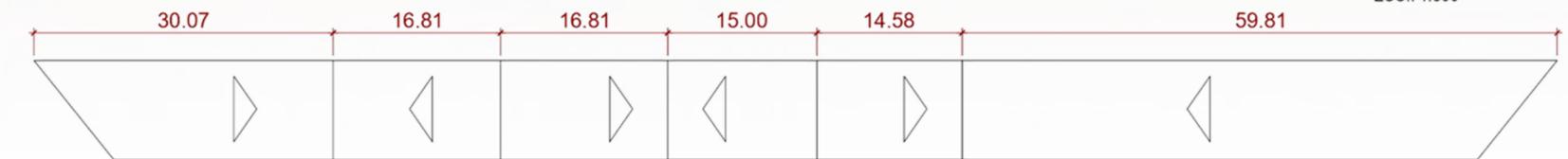
PLANTA TÉRREO
ESC.: 1:500



CORTE LONGITUDINAL
ESC.: 1:500

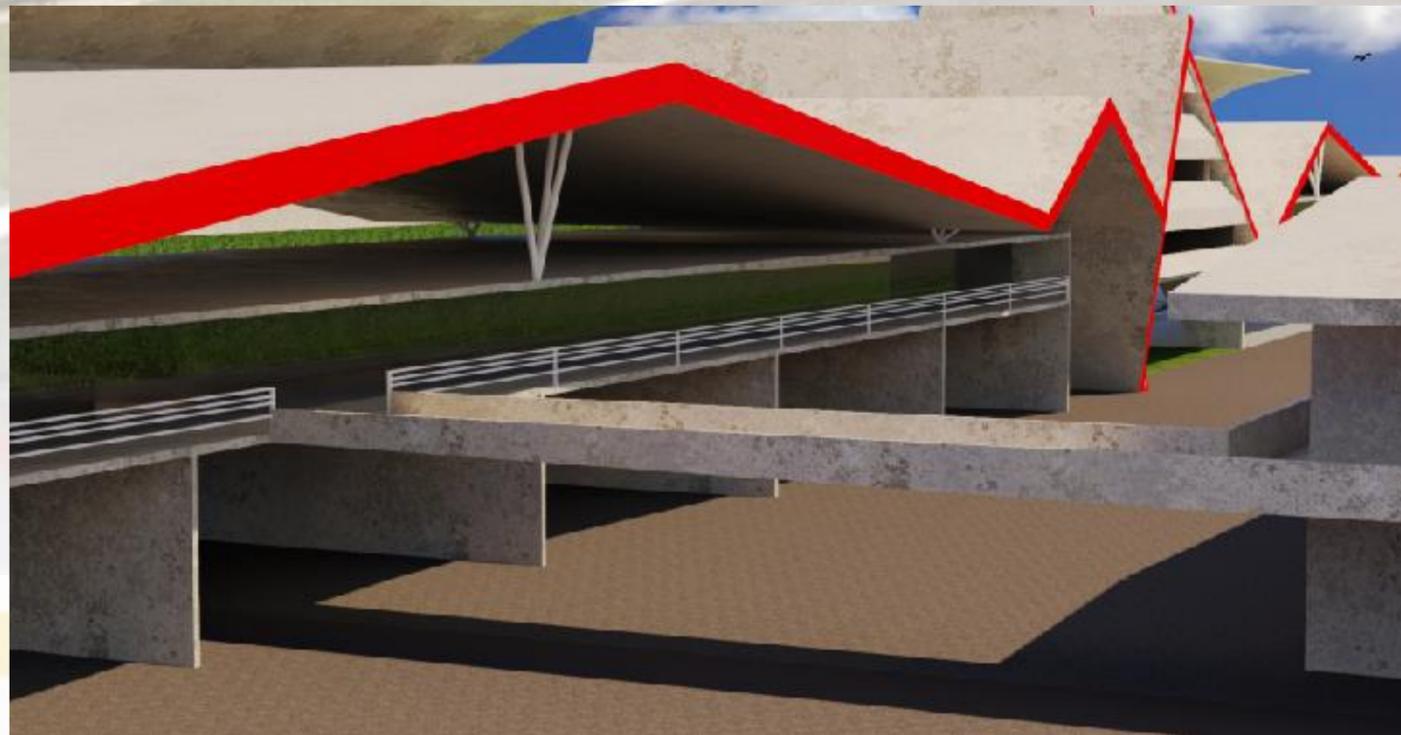
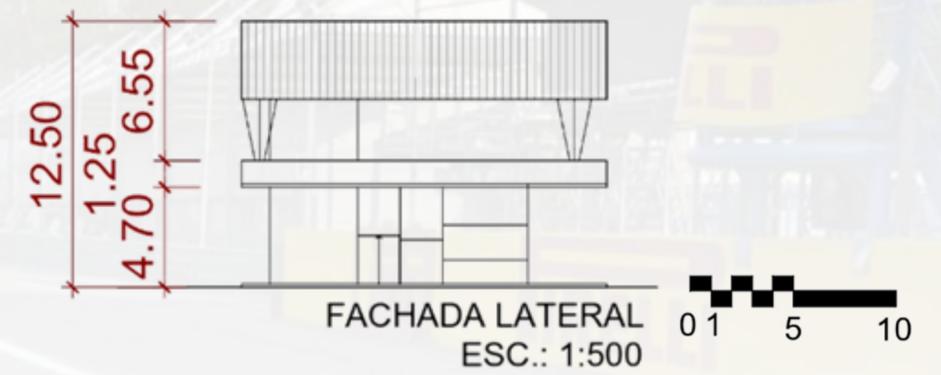
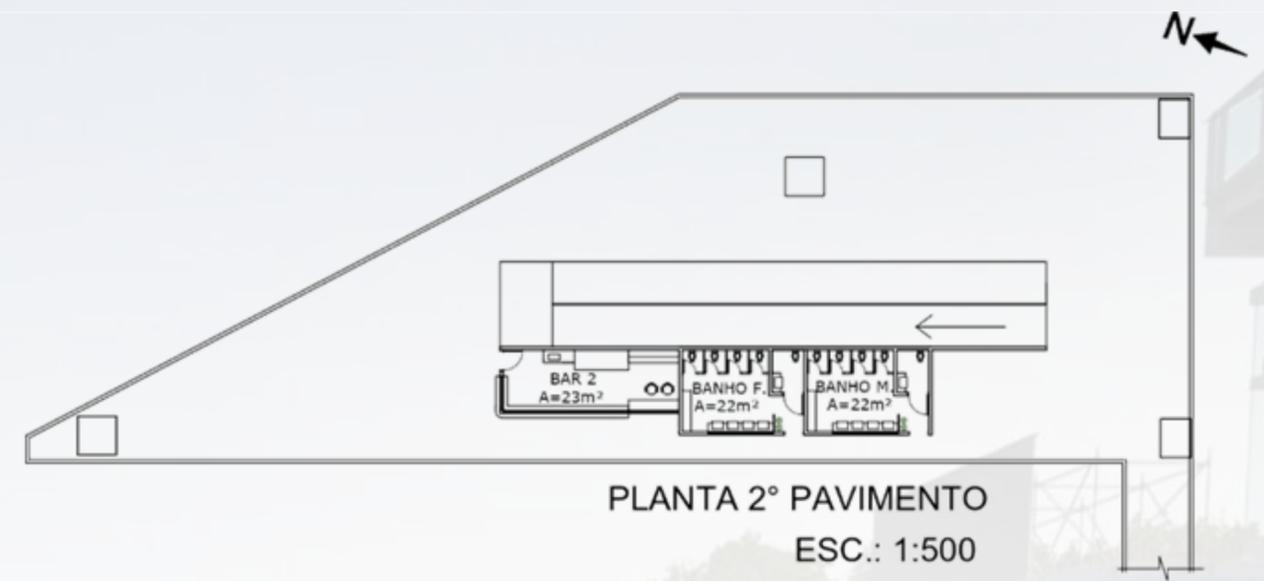
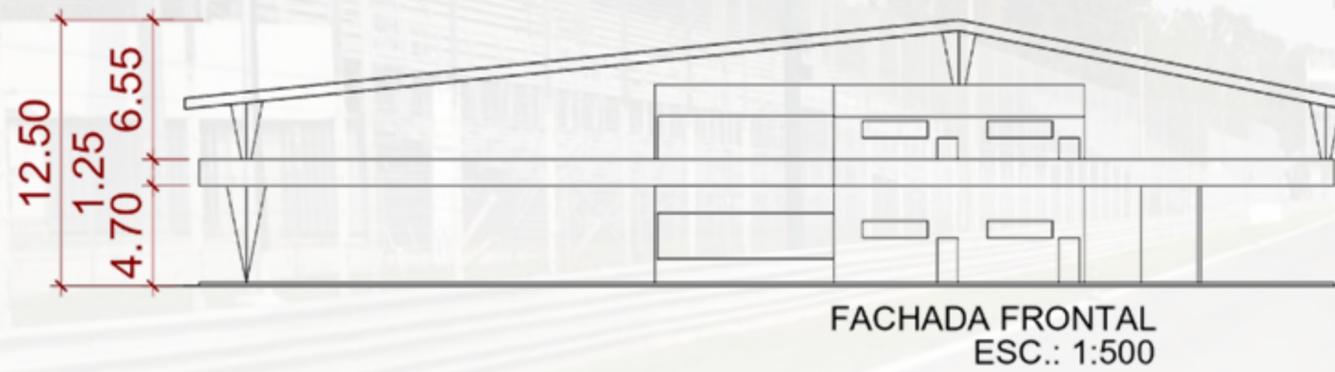
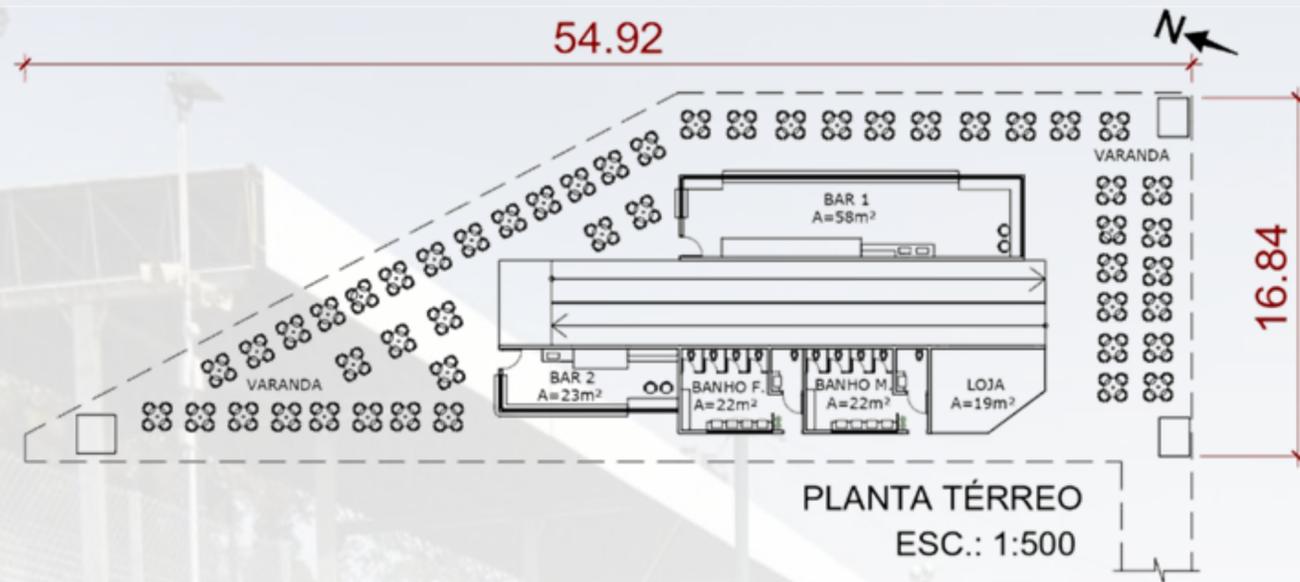


FACHADA FRONTAL
ESC.: 1:500



BILHETERIA

CENTRO DE CONVIVÊNCIA



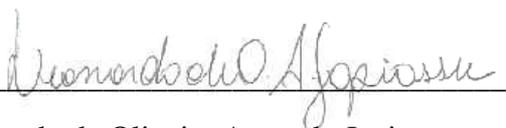
ANEXO I

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O estudante Leonardo de Oliveira Azevedo Japiassu do Curso de Arquitetura e Urbanismo, matrícula 2016200160172-0, telefone: 62 999731371, e-mail leoliveiraarquitetura@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei nº 9.610/98 (Lei dos Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado AUTÓDROMO INTERNACIONALRUBENS BARRICHELLO, gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

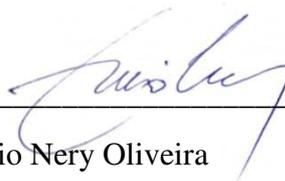
Goiânia, 16 de dezembro de 2020.

Assinatura do autor: _____



Nome completo do autor: Leonardo de Oliveira Azevedo Japiassu

Assinatura do professor-orientador: _____



Nome completo do professor-orientador: Enio Nery Oliveira