

Homo Habitat

A Capa do trabalho, editada pelo autor a partir das imagens:

Primeira letra de “Homo”; Le Corbusier, fotografia de Nina Leen, LIFE Photo Collection. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/04/24/eps/1556120509_019452.html Acessado em: 07/05/2023

Segunda letra de “Homo”: Raquel Rolnik, fotografia de Marcelo Scandaroli. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/788948/a-arquitetura-precisa-reconher-alem-do-papel-social-os-debates-sobre-raca-e-genero> Acessado em: 07/05/2023.

Terceira letra de “Homo”: Jan Gehl, fotografia de Basile Bornand via Tages Woche. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/764372/jan-gehl-arquitetos-sabem-muito-pouco-sobre-pessoas> Acessado em: 07/05/2023.

Quarta letra de “Homo”: Paulo Mendes da Rocha. Fotografia de Maria Isabel Villac. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/996690/paulo-mendes-da-rocha-sera-homenageado-com-duas-exposicoes-na-casa-da-arquitectura-em-2023?ad_campaign=normal-tag Acessado em: 07/05/2023.

Primeira letra de “Habitat”: Jane Jacobs, fotografia de Phillip Smith. Disponível em: <https://caurs.gov.br/o-que-precisamos-aprender-ou-relembrar-com-a-jane-jacobs/> Acessado em: 07/05/2023.

Segunda letra de “Habitat”: Jaime Lerner, Fotografia de Alex Iturralde. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2018/08/31/eps/1535729785_455010.html Acessado em: 07/05/2023.

Terceira letra de “Habitat”: William H Whyte, fotografia de: ©Good Reads. Disponível em: <https://www.re-thinkingthefuture.com/2021/08/10/a4873-book-in-focus-the-social-life-of-small-urban-spaces/> Acessado em: 07/05/2023.

Quarta letra de “Habitat”: Antônio Lúcio, fotografia de Fernando Canhete, Huber Teixeira Costa e Lucas Lacerda – T3MPO Filmes. Disponível em: <https://www.caugo.gov.br/nota-de-pesar-cau-lamenta-falecimen-to-do-arquiteto-antonio-lucio/> Acessado em: 07/05/2023.

Quinta letra de “Habitat”: Richard Sennett, fotografia de Eamonn McCabe. Disponível em <https://www.npg.org.uk/collections/search/portrait/mw260406/Richard-Sennett> Acessado em: 07/05/2023.

Sexta letra de “habitat”: Saskia Sassen, fotografia de Redaccion. Disponível em: <https://www.eluniverso.com/entretenimiento/2020/07/10/nota/7900236/sociologa-saskia-sassen-invita-recuperar-todo-que-huma-no-ha/> Acessado em: 07/05/2023.

Sétima letra de “Habitat”: Amanda Burden, fotografia de Bloomberg Associates - Licensed under CC BY 2.0 via Wikimedia Commons. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/763444/arquitetas-invisiveis-apresentam-48-mulheres-na-arquitetura-urbanismo> Acessado em: 07/05/2023.

Trabalho de conclusão de curso
Escola Politécnica da Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Curso de Arquitetura e Urbanismo
Disciplina de TC2
Orientando: Thiago Soares Teixeira
Contato: ttxr.arq@gmail.com
Orientador: Prof. Dr. Jesus Henrique Cheregati

Goiânia 2023

Dedico este trabalho e todo o meu esforço à memória de:



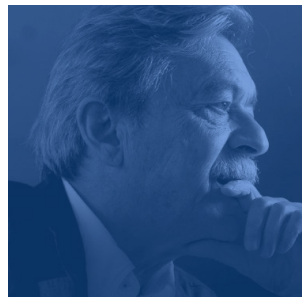
Antônio Lúcio Ferrari Pinheiro

Em um encontro com o Professor Antônio Lúcio, este gentilmente compartilhou sua visão do futuro das cidades, ressaltando a importância de se pensar em diferentes níveis. Tal transmissão de conhecimento deixou uma marca profunda em minha concepção arquitetônica, refletindo diretamente no conceito do meu edifício. Sinto-me honrado por ter tido a oportunidade de receber uma herança intelectual tão valiosa do Professor Antônio Lúcio.



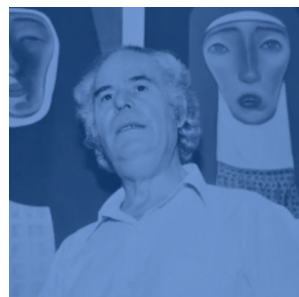
Jaime Lerner

Jaime Lerner, renomado arquiteto e urbanista, deixou sua marca na história do urbanismo de Curitiba, revolucionando a forma como a cidade era planejada. Sua obra "Acupuntura Urbana", aliada ao livro de Jane Jacobs "Morte e Vida de Grandes Cidades", despertou em mim uma profunda vontade de contribuir para as melhorias urbanas em minha cidade.



Paulo Mendes da Rocha

Paulo Mendes da Rocha é um arquiteto de destaque em nossa história, reconhecido internacionalmente pela excelência de suas obras que se destacam pelo uso do concreto em harmonia com a paisagem. Sua elegância e maestria na criação de espaços inspiram a todos os que admiram seu legado. Seus feitos despertam em mim a vontade de emular sua trajetória de sucesso e deixar minha marca na história da arquitetura, mantendo viva sua memória.



Frei Nazareno Confaloni

A figura de Frei Nazareno Confaloni é de grande importância para a Faculdade de Arquitetura da PUC Goiás. Sua defesa pela interdisciplinaridade, ao associar a arquitetura e o urbanismo às áreas da sociologia, geografia e história, contribuiu significativamente para a formação mais humanista e completa dos estudantes desta instituição. Seu legado em prol da educação, pesquisa e desenvolvimento da arquitetura e urbanismo continuam a inspirar e influenciar as gerações futuras de arquitetos e urbanistas.



Edgar Albuquerque Graeff

A presença de Edgar Albuquerque Graeff é perceptível nas conversas que tive com professores da Faculdade de Arquitetura da PUC Goiás, em especial com o professor Pedro Batista. As histórias compartilhadas sobre a contribuição de Graeff para a formação dos professores evidenciam a importância de sua figura para a instituição. Estudar na PUC Goiás é continuar um processo de aprendizado, guiado por excelentes profissionais e pelo legado deixado por Graeff.



Carl Edward Sagan

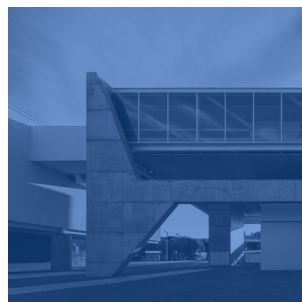
Carl Edward Sagan foi uma figura fundamental em minha jornada de conhecimento sobre o cosmos. Seu legado como cientista, escritor e divulgador científico me apresentou uma visão profunda e impactante da nossa insignificância diante da vastidão do universo. Graças à sua influência, fui levado a refletir sobre meus próprios anseios egoístas como ser humano e a buscar uma contribuição mais significativa para a sociedade por meio da ciência, que se reflete neste trabalho que apresento orgulhosamente a comunidade acadêmica.



Residência Antônio Lúcio.



Dock-Dock: O veículo elétrico.



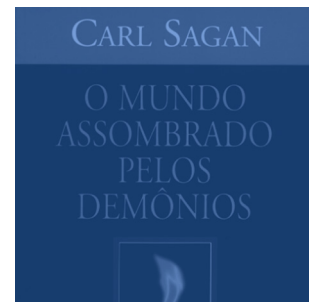
Museu dos Coches 2015.



Frei Nazareno Confaloni - 1966.



Casa Rômulo Teixeira - 1960.



Livro best-seller de Carl Sagan.

Meus agradecimentos aos meus amigos e familiares:



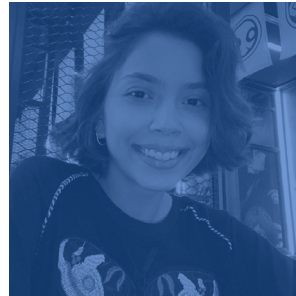
Osmarina Soares Marinho

A força e determinação da minha mãe sempre me estimularam a dar o meu máximo em todas as atividades.



Eurides Francista de Almeida

Sem a ajuda de minha avó, eu não teria tempo suficiente para me dedicar às minhas atividades acadêmicas.



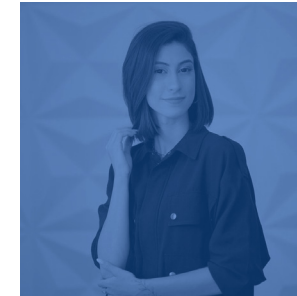
Maria Fernanda C. de Araujo

“Minha companheira é um pilar fundamental para a minha saúde mental, me tranquilizando e incentivando constantemente.



Nathalia Desidério Silva

Minha amiga de longa data tem sido uma companhia fundamental que me ajudou a lidar com a pressão que senti durante essa caminhada.



Letícia Gabriela L. Laureano

A minha colega, profissional em arquitetura, desempenhou um papel crucial como minha conselheira no que se refere às minhas decisões relativas a este e outros trabalhos.



Anderson Marcus Teixeira

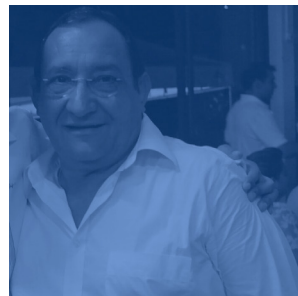
Meu pai foi um grande incentivador e prestou ajuda fundamental para solucionar todas as dificuldades imprevisíveis que enfrentei.

Meus agradecimentos aos meus querido professores:



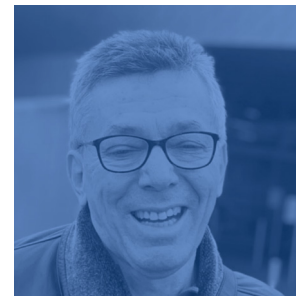
Jesus Henrique Cheregati

Meu distinto orientador, o senhor tem sido meu exemplo como professor, tendo em vista sua dedicação e amor em ensinar, os quais me inspiraram a seguir a carreira docente.



Pedro Batista dos Santos

Um amigo e um exemplo notável de perseverança acadêmica, continuamente se qualificando e aprimorando seus conhecimentos, o qual me espelhei com aluno.



Mauro César de Brito e Silva

Sua abordagem didática para um assunto tão complexo foi essencial para o sucesso da minha formação acadêmica. Sinto-me agradecido por ter te conhecido.

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso apresenta uma proposta de projeto para revitalização de um recorte no Setor Central de Goiânia, envolvendo um projeto urbano conceitual e a construção de um edifício de madeira. O objetivo principal é revitalizar o centro da capital, com foco na promoção de modais de transporte ativos e sustentáveis, além de fortalecer a cultura urbana. A proposta visa trazer melhorias significativas para a região central, buscando torná-la mais vibrante, acessível e ambientalmente amigável. A utilização da madeira como material de construção contribui para a sustentabilidade do projeto, proporcionando um ambiente mais saudável e esteticamente agradável. A revitalização urbana proposta tem o intuito de atrair moradores, visitantes e investimentos, promovendo o desenvolvimento econômico e social do Setor Central de Goiânia.

Palavras chave: Revitalização urbana, edifício de madeira, projeto urbano conceitual.

SUMÁRIO

2	TEMÁTICA	46	PROJETO URBANO CONCEITUAL
6	TEMA	70	PROJETO ARQUITETÔNICO
12	JUSTIFICATIVA	96	CONCLUSÃO
14	CONTEXTUALIZAÇÃO GEOGRÁFICA	97	REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS
20	HISTÓRIA		
22	CULTURA		
24	LOCALIZAÇÃO		
34	ESTUDOS DE CASO		
40	DIAGNÓSTICO		
44	USUÁRIOS		

APRESENTAÇÃO

O que será proposto:

O presente estudo tem por finalidade propor uma intervenção de requalificação urbana em uma área específica do centro de Goiânia, a partir de melhorias urbanísticas e arquitetônicas. O objetivo da proposta é aprimorar as condições de habitabilidade, fomentar a cultura, o comércio e a integração social em uma área reconhecida como um corredor cultural. A área selecionada para a intervenção está contida no plano diretor original de Atilio Correia Lima, o arquiteto e urbanista responsável pelo projeto inicial da cidade de Goiânia na década de 1930.

As três quadras selecionadas para a intervenção são notáveis pela presença de importantes equipamentos públicos, tais como o Museu a Céu Aberto “Beco da Codorna”, o Teatro Goiânia, o cinema Sine Ouro e o Grande Hotel. A intervenção de requalificação urbana proposta tem como intuito criar uma conexão mais fluída entre esses equipamentos, além de incentivar o comércio local, melhorar a acessibilidade e promover a permeabilidade social, fomentando a integração entre diferentes classes sociais na região central da cidade.

Além disso, a proposta contempla a construção de um edifício multiuso que desempenhará um papel importante como espaço cultural e comercial na área, contribuindo para o desenvolvimento econômico local e atraindo mais visitantes para o centro de Goiânia. Destarte, a intervenção proposta visa revitalizar uma área significativa da cidade, preservando sua história e patrimônio cultural, ao mesmo tempo em que promove a melhoria das condições de vida da população local.

TEMÁTICA

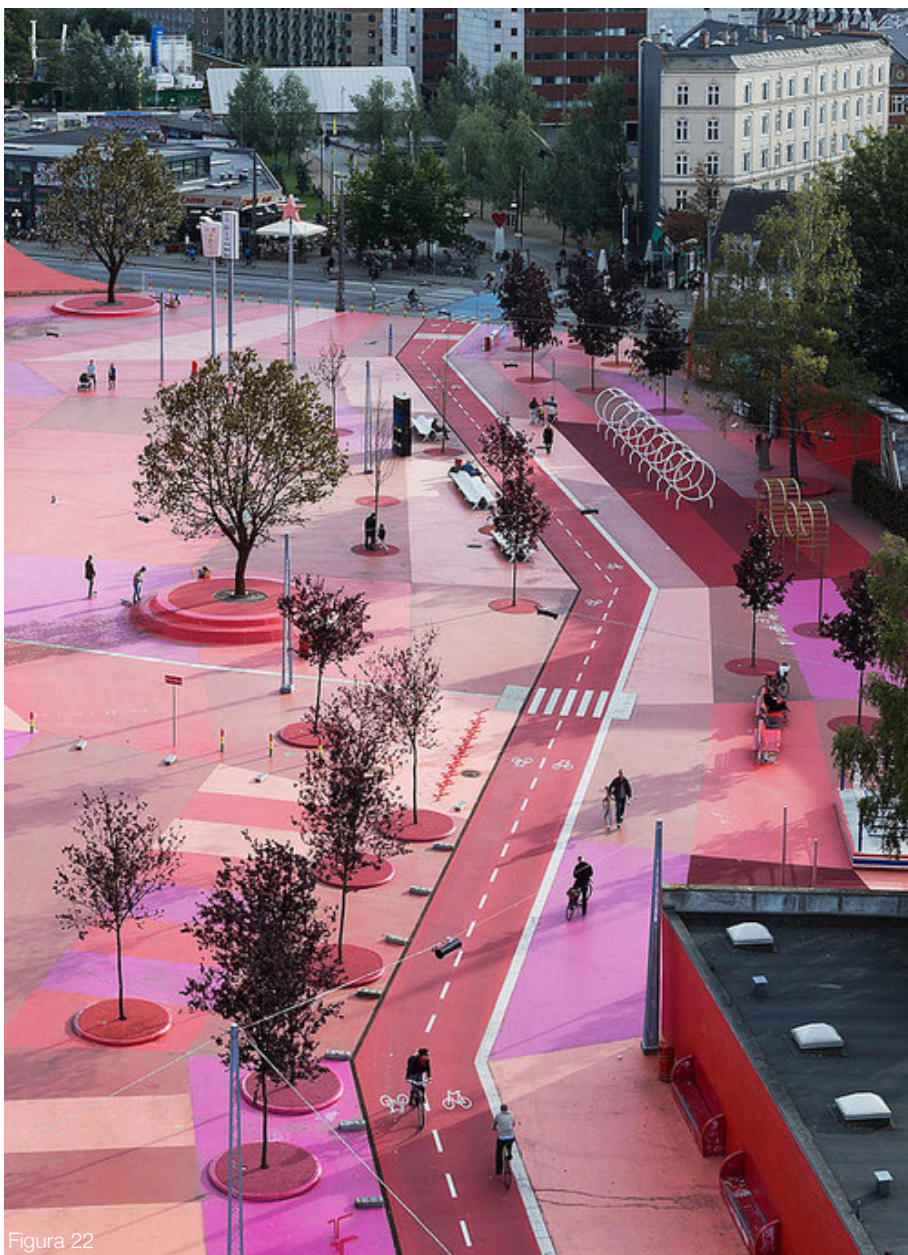


Figura 22

Requalificação urbana

A prática de revitalização urbana tem se tornado cada vez mais frequente em todo o mundo, consistindo na renovação de áreas urbanas em declínio com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos moradores e promover o desenvolvimento econômico. Renomados urbanistas têm estudado e aplicado essa prática em seus projetos, deixando um legado significativo na história da arquitetura e urbanismo.

A urbanista norte-americana Jane Jacobs, por exemplo, propunha a revitalização urbana por meio da criação de espaços públicos seguros e atrativos, defendendo que a diversidade de usos era fundamental para a vitalidade de uma cidade, e que o planejamento urbano deveria ser baseado nas necessidades das pessoas, e não apenas em interesses comerciais.

Na Europa, o urbanista espanhol Manuel de Solà-Morales propôs uma abordagem mais integrada, que considera não apenas o aspecto físico da cidade, mas também seu contexto social e cultural. Ele acreditava que a revitalização urbana deveria ser uma oportunidade para preservar a identidade histórica e cultural de uma cidade, ao mesmo tempo em que se promove a inovação e o desenvolvimento.

Por sua vez, o urbanista japonês Kenzo Tange foi um grande defensor da revitalização urbana como forma de enfrentar os desafios da urbanização rápida e desordenada na Ásia. Ele propôs o uso de tecnologias modernas e soluções criativas para criar espaços urbanos sustentáveis e adaptáveis às necessidades das pessoas.

Em suma, a revitalização urbana é uma prática essencial para lidar com os desafios das cidades modernas. Urbanistas de renome têm contribuído para seu desenvolvimento ao longo dos anos, deixando um legado importante para as gerações futuras.

A requalificação urbana pelo mundo

Na Europa: A requalificação urbana tem se destacado como uma importante prioridade em muitas cidades europeias nos últimos anos, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos habitantes, promovendo áreas urbanas mais atraentes, seguras e sustentáveis. A implementação de projetos de revitalização de bairros antigos, conversão de espaços industriais abandonados em áreas verdes, e a criação de infraestrutura para ciclistas e pedestres são algumas das iniciativas empreendidas pelas cidades. Ademais, a requalificação urbana também tem sido vista como uma forma de preservar o patrimônio histórico e cultural das cidades. A capacidade das iniciativas de requalificação urbana na Europa em transformar áreas urbanas degradadas em espaços vibrantes e prósperos tem sido elogiada, visto que promove a melhoria da qualidade de vida dos residentes e incentiva o turismo e investimentos.

Na Ásia: Nos últimos anos, a aplicação da requalificação urbana tem sido uma abordagem amplamente utilizada em diversas cidades asiáticas com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e preservar o patrimônio cultural e histórico. Em Tóquio, por exemplo, o bairro de Ginza passou por uma transformação que incluiu a criação de espaços públicos e a revitalização de edifícios históricos. Em Seul, o projeto Cheonggyecheon restaurou um rio que havia sido coberto por uma rodovia, criando um novo espaço verde e de lazer para a população. Em Singapura, o bairro de Chinatown foi revitalizado, com a preservação de sua arquitetura tradicional e a criação de novos espaços comerciais e culturais. Esses projetos têm sido bem-sucedidos em transformar áreas urbanas degradadas em espaços vibrantes e prósperos, atraindo turistas e investimentos e melhorando a qualidade de vida dos moradores.

Nas Américas: Exemplos notáveis de requalificação urbana nas Américas incluem a revitalização do centro de Nova York, que teve como resultado a transformação de áreas previamente degradadas em bairros vibrantes, e a requalificação do Porto Maravilha no Rio de Janeiro, que converteu uma zona industrial abandonada em um centro de negócios e lazer. Em geral, as iniciativas de requalificação urbana nas Américas concentram-se em melhorias na infraestrutura, transporte público, habitação e preservação do patrimônio cultural, visando melhorar a qualidade de vida dos moradores e atrair turistas e investimentos.



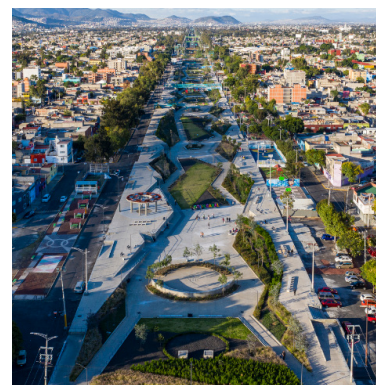
Nome do projeto: Passeio Fluvial Niederhafen

Arquitetos: Zaha Hadid Architects; Zaha Hadid Architects
Ano: 2019
Fotografia: Piet Niemann
Cliente: Hamburg Road, Bridge, Waterways & Flood Protection Agency (LSBG)
Cidade: Hamburgo
País: Alemanha
Fonte: archdaily



Nome do projeto: Planeta Vermelho

Arquitetos: 100architects
Área: 245 m²
Ano: 2017
Fotografia: Amey Kandalgaonkar
Cliente: Life Hub @ Daning, (Chongbang Group)
Altura: 15 metros
Cidade: Zhabei Qu
País: China
Fonte: archdaily



Nome do projeto: Parque Linear do Grande Canal

Arquitetos: 128 Arquitectura y Diseño Urbano
Área: 73000 m²
Fotografia: Onnis Luque, 128 Arquitectura y Diseño Urbano
Autores: Fernando Tepichin Jasso, Alejandro Polo Lamadrid
Cidade: Ciudad de México
País: México
Fonte: archdaily

A requalificação urbana no Brasil

A diferença de como a requalificação urbana é tratada no mundo e no Brasil pode ser significativa em vários aspectos.

Em muitos países desenvolvidos, a requalificação urbana é uma abordagem amplamente utilizada para revitalizar áreas urbanas degradadas e melhorar a qualidade de vida nas cidades. Países como os Estados Unidos e a Europa têm programas de requalificação urbana bem estabelecidos, com investimentos significativos em infraestrutura, habitação, transporte público, espaços públicos e projetos sustentáveis.

No Brasil, a requalificação urbana ainda é uma estratégia emergente e enfrenta vários desafios. Há uma necessidade crescente de melhorar a infraestrutura urbana, habitação e serviços básicos nas cidades, mas o processo de requalificação urbana enfrenta desafios como a falta de recursos financeiros, problemas de planejamento, dificuldades na obtenção de terrenos e a baixa participação da sociedade civil.

Além disso, no Brasil, a requalificação urbana é frequentemente conduzida pelo setor público, com menor envolvimento do setor privado. Isso ocorre devido a diversos fatores, como a falta de incentivos e regulamentações adequadas para que o setor privado participe efetivamente desses projetos, além das dificuldades em obter financiamento e a burocracia envolvida no processo. No entanto, há iniciativas recentes de parcerias público-privadas para projetos de requalificação urbana em algumas cidades brasileiras.

Apesar das diferenças, a requalificação urbana é uma abordagem importante para melhorar as cidades e a qualidade de vida das pessoas, e é necessário mais investimento e esforços no Brasil para melhorar a eficácia e abrangência dessas iniciativas.



Nome do projeto: Terminal Rodoviário e Requalificação Urbana em São Luís

Arquitetos: Natureza Urbana

Área: 225850 m²

Ano: 2020

Fotografia: Meireles Junior

Clientes: Banco de Desenvolvimento Internacional BID, Prefeitura de São Luís

Cidade: São Luís

País: Brasil

Fonte: archidaily



Nome do projeto: Requalificação Urbana da Lagoa do Tabapuá

Arquitetos: CERTARE Engenharia e Consultoria

Área: 13709 m²

Ano: 2019

Fotografia: Igor Ribeiro

Clientes: Unidade de Gerenciamento de Projetos – Prefeitura Municipal de Caucaia.

Cidade: Fortaleza

País: Brasil

Fonte: archidaily



Nome do projeto: Urbanização da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde - Boulevard Olímpico

Arquitetos: B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura;

B+ABR Backheuser e Riera Arquitetura

Área: 252000 m²

Ano: 2016

Fotografia: Porto Novo

Cidade: Rio de Janeiro

País: Brasil

TEMA

“Homo Habitat” o quê significa?

Segundo o conhecimento popular, as atividades que compreendem o viver humano são interpretadas como algo separado e o morar é sinônimo de habitar. Contudo, durante a pandemia, essa percepção foi contraposta, uma vez que a casa se tornou o local que reunia as atividades citadas sob um único teto. Nesse sentido, surge a dúvida se é compreensível, segundo essa lógica popular, residir apenas no quarto, já que a sala se tornou o novo local de trabalho.

A compreensão popular do morar é vinculada a uma separação das atividades humanas, o que não se sustenta no contexto atual de pandemia, em que a casa se tornou um espaço multifuncional. A emergência de novas práticas de habitar evidencia a necessidade de uma reflexão mais aprofundada sobre o que significa habitar. A partir da reflexão filosófica, é possível perceber que habitar não se resume a residir sob um teto, mas está vinculado à existência humana. fenômeno da habitação humana.

A discussão sobre o significado de habitar remonta ao pensamento filosófico de Heidegger, que associa habitar à existência humana. Para o filósofo, existir é habitar e, dessa forma, a ação de habitar transcende a mera ocupação de um espaço físico. Nesse sentido, a compreensão popular do morar como sinônimo de habitar é limitada e não reflete a complexidade do fenômeno em questão.

Diante disso, é possível compreender que as atividades humanas, como comprar, comer, pensar, falar, atravessar uma rua, dirigir, andar e morar, são fundamentais para a capacidade de habitar qualquer lugar em que o ser humano possa estar. A partir dessa perspectiva, a compreensão do homem como “homo habitat” se torna mais adequada para representar a complexidade do fenômeno da habitação humana.



A qualidade do Habitat

A atividade de habitar é inerente ao ser humano desde o seu nascimento. No entanto, a qualidade de vida na cidade está intrinsecamente relacionada à maneira como o homem se relaciona com o meio em que habita. O termo “habitat natural” é frequentemente utilizado em documentários de biologia e em aulas dessa disciplina para descrever as condições ideais para a vida e a sobrevivência de uma determinada espécie. Será que esse termo pode ser aplicado filosoficamente para o ser humano?

Filosoficamente, o habitat natural do ser humano pode ser tanto o meio urbano quanto o meio rural, já que o homem é capaz de habitar em ambos os ambientes. Além disso, o ser humano também é capaz de sobreviver em condições extremas, como em assentamentos humanos no Polo Sul, no Polo Norte, em altitudes elevadas, em temperaturas elevadas e até mesmo há planos para a habitação em outros planetas. Portanto, o que torna o ambiente natural para o homem é a sua própria capacidade de se adaptar e aplicar técnicas e tecnologias para a sobrevivência. A qualidade e forma com que o homem aplica essas técnicas e tecnologias irá distinguir o habitat de uma população em um ambiente árido e quente para uma cidade, por exemplo.

Para avaliar empiricamente a relação entre a qualidade do habitar e a localização geográfica, podemos considerar como exemplo as rotas frequentes em cidades. Por exemplo, um estudante que mora em uma periferia distante pode precisar acordar horas antes do início das aulas para se deslocar de ônibus até o centro da cidade onde está localizada a universidade. Enquanto isso, outro estudante que mora mais próximo da instituição pode simplesmente caminhar alguns quarteirões e chegar a tempo para a aula. Ao analisar as trajetórias desses dois estudantes, pode-se observar que a qualidade do habitar é inferior para um em comparação ao outro. No entanto, a localização da universidade atende às necessidades da população em geral, pois se estivesse localizada ao lado da casa do primeiro aluno, os estudantes que moram mais longe teriam trajetos ainda mais longos. Além disso, a universidade também atenderia a uma quantidade limitada de alunos.

A organização da cidade influencia na forma como as pessoas avaliam sua qualidade de habitação, e isso pode ser evidenciado pela dificuldade de habitação enfrentada por pessoas com deficiência, gestantes, crianças e outros grupos de habitantes. Portanto, é importante considerar a localização das pessoas e dos equipamentos para garantir a qualidade de vida para todos os habitantes.



Como a dinâmica do trânsito afeta a qualidade do habitat?

A análise de centros urbanos requer uma compreensão do processo de crescimento das cidades brasileiras, que, como mencionado na introdução deste estudo, é muito semelhante. Durante o “boom” populacional, as cidades tiveram que crescer além de seus limites, e os moradores que residem nos limites das manchas urbanas geralmente são os mais pobres, que se instalam devido ao baixo custo dos lotes ou por apropriação. À medida que a cidade se expande nesse formato, os moradores mais periféricos enfrentam a falta de alguns serviços públicos e de iniciativas privadas, devido a limitações técnicas e financeiras decorrentes da maior distância.

De acordo com o Victoria Transport Policy Institute, em uma comparação entre cidades norte-americanas compactas e cidades norte-americanas dispersas com números semelhantes de habitantes, foi possível observar que, enquanto os moradores das cidades compactas comprometem 40,4% de sua renda para habitação e transporte, os moradores de cidades dispersas comprometem 49,9% de sua renda com as mesmas necessidades.

Maiores distâncias também acarretam maiores problemas de locomoção, como revelado em pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas, na qual 28,3% dos participantes levam de 30 minutos a 1 hora e 31,9% levam de 1 a 2 horas para ir ao trabalho, escola, faculdade ou centros comerciais. Ao todo, 50% dos participantes declaram utilizar ônibus como seu meio de transporte mais utilizado no dia a dia, 32% utilizam o carro, 22% a pé e 16% por aplicativo de transporte.

Os dados apresentados mostram que o tempo gasto no trânsito pelo brasileiro em média é de 21 dias por ano. Entretanto, grande parte da população realiza seus deslocamentos por ônibus, enquanto os congestionamentos e a lentidão no trânsito se dão pelo excesso de automóveis que, em média, carregam 1,2 pessoas. Em comparação, ônibus são 22 vezes mais eficientes em aproveitar os espaços das vias públicas do que os carros.



Como a dinâmica do e-commerce e a economia de bairro afeta a qualidade do habitat?

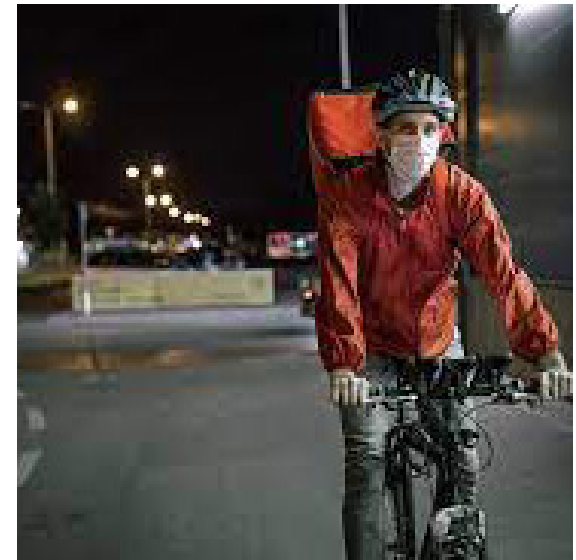
O comércio local é uma presença marcante nas principais ruas dos bairros e, muito provavelmente, é o principal gerador de empregos em uma determinada região. A existência de comércio local contribui para manter o dinheiro circulando na área. Durante a pandemia, novos comércios surgiram em bairros mais distantes, melhorando a qualidade de vida de seus moradores, pois se localizam entre as residências e grandes centros comerciais, diminuindo o tempo de exposição nas ruas. No entanto, os centros urbanos foram especialmente afetados, uma vez que grande parte das pessoas que se deslocam para o centro o fazem para estudar, trabalhar e adquirir bens e serviços.

Em razão das restrições impostas pela pandemia, o estudo remoto e o trabalho em casa tornaram-se realidade, somados ao baixo número de moradores efetivos nos centros urbanos, o que impactou negativamente os pequenos e médios negócios da região central, uma vez que houve queda na demanda de clientes e usuários. Embora seja inegável que a pandemia cause impactos econômicos, é possível mitigá-los por meio de uma reorganização da cidade.

O comércio de bairro é um importante gerador de empregos e contribui para a manutenção da economia local. Durante a pandemia, novos comércios surgiram em bairros mais afastados, melhorando a qualidade de vida dos moradores ao se colocarem entre os trajetos de residências e grandes comércios, diminuindo o tempo de exposição na rua. No entanto, os centros das cidades foram fortemente impactados pela baixa de clientes e usuários, em grande parte devido às restrições que tornaram o estudo remoto e o home office uma realidade e somado ao baixo número de moradores efetivos das centralidades. Esses impactos podem ser mitigados pela reorganização da cidade, aproximando o centro do que se considera um bairro residencial, mantendo os comércios existentes e aumentando o número de moradores, fenômenos como o observado em bairros pequenos poderiam se tornar realidade, com poucos fechamentos de comércio e, quem sabe, até mesmo abertura de novos mesmo durante um futuro incerto.

Outro efeito da pandemia foi o aumento do comércio eletrônico, com um faturamento de 161 bilhões de reais em 2021, um crescimento superior a 25% em relação a 2020, segundo a Neotrust, que monitora o comércio realizado por plataformas digitais. Os brasileiros também gastaram mais em relação a 2020, com um aumento superior a 8%, um gasto médio de 450 reais. As projeções para 2022 são otimistas, com um crescimento de cerca de 10% para o setor de e-commerce. Outro fator impulsionado pela pandemia foi o aumento de pessoas que declaram preferir comprar online, com 71% dos entrevistados em uma pesquisa realizada em 2021 pela ConQuist respondendo que o e-commerce é sua forma preferida de consumo. Observa-se também que 51% das pessoas utilizarão mais o WhatsApp para comprar, o que se torna um meio atrativo para os comerciantes de pequenos negócios.

Em meio a esse contexto, é importante considerar a urbanização como um processo que deve ser pensado para a comunidade como um todo. Não se trata apenas de moradia, mas também de saúde, educação e cultura. A urbanização deve priorizar e resolver problemas específicos de cada região, levando em conta as necessidades dos moradores e trabalhando em conjunto com a comunidade. Como afirmou Francisco de Assis, professor de caratê em Paraisópolis, “A urbanização seria boa se fosse feita no total e pensando na comunidade. Tinham que pegar prioridades e resolver o problema. Urbanizar não é só moradia: é saúde, educação e cultura também.”



JUSTIFICATIVA

Após realizar uma leitura urbana embasada em conhecimentos adquiridos ao longo de minha trajetória acadêmica, observo que o centro da cidade de Goiânia está sendo progressivamente abandonado por pessoas em dias e horários não comerciais. Em contraste, o Setor Universitário, cujo nome sugere uma população com número significativo de jovens acadêmicos, apresenta uma variedade de estabelecimentos comerciais e equipamentos de lazer frequentados pela juventude local até horários que vão além dos comerciais.

Durante várias noites de observação, pude constatar o quanto a Praça Universitária, em especial o conhecido “bar da tia”, são movimentados, assim como outros pequenos comércios de bairro, impulsionados pelo desejo dos jovens de sair da rotina e desfrutar de momentos de diversão e conversa descontraída com amigos, sentados em cadeiras de um bar de esquina ou de meio de quadra, desfrutando de bebidas, petiscos e descontração.

Em minha opinião, o que caracteriza a juventude, principalmente a minha geração, é o anseio por conviver com amigos e aproveitar as experiências da vida, uma vez que somos afetados por uma rotina que muitas vezes nos aprisiona em busca de nossa independência financeira, o que pode consumir grande parte de nossos dias. Essa realidade nos provoca uma ansiedade de escapar do confinamento doméstico.

Ao olhar para o centro da cidade, imagino uma requalificação urbana na qual seria desenvolvido um edifício residencial voltado para um perfil mais jovem, seja ele estudante universitário ou um jovem casal. Essa habitação estaria localizada nas proximidades de suas universidades ou locais de trabalho, eliminando a necessidade de possuir um automóvel devido a praticidade de realizar suas atividades cotidianas a uma curta distância a pé.

Justifico minha vontade de trabalhar com o recorte do centro da cidade, pois almejo transformá-lo em um local requalificado, deixando de ser apenas um centro comercial voltado para bens de valor e serviços, e tornando-se um espaço revitalizado que se baseie na vitalidade e dinamismo da juventude e desenvolvendo uma condição de habitabilidade de qualidade para as pessoas envolvidas com as atividades desse recorte, principalmente os moradores do proposto edifício e das imediações.

CONTEXTUALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



Brasil e suas características

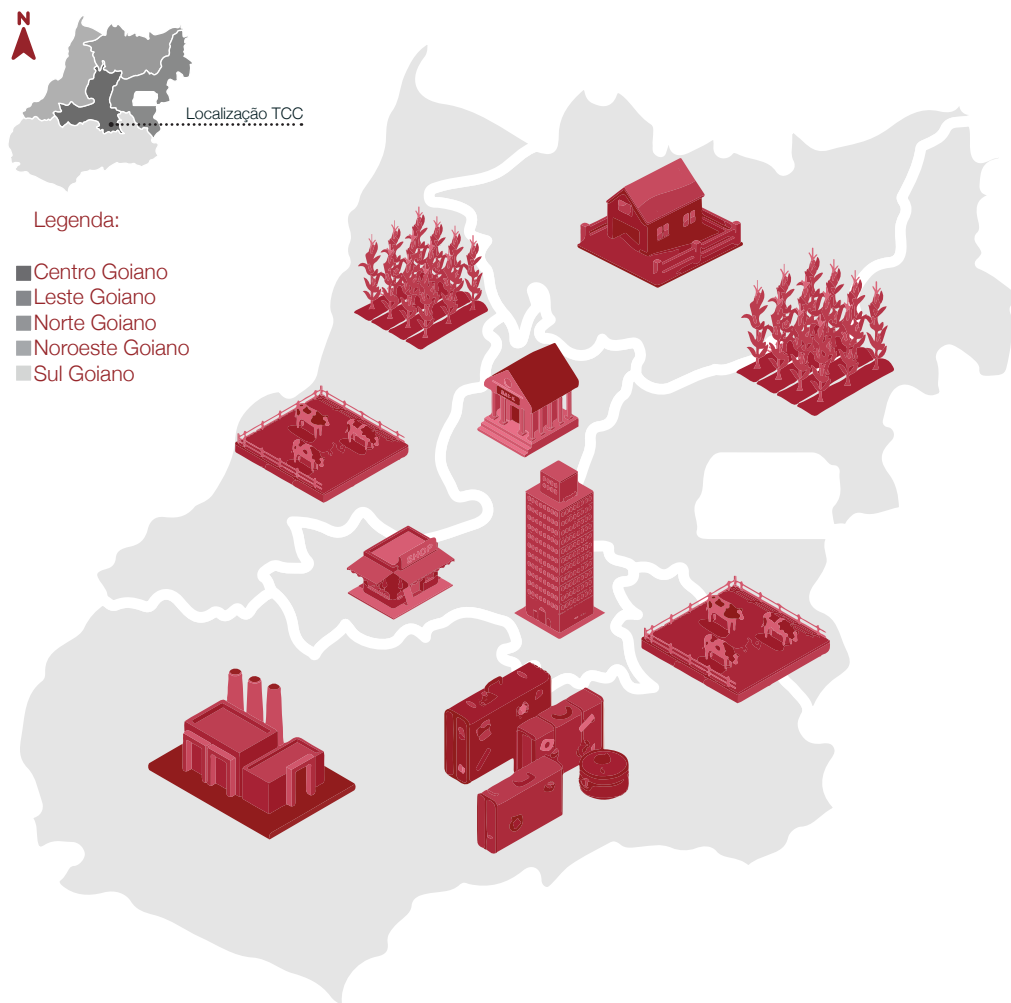
Região Norte: É a maior região do país, caracterizada pela floresta amazônica, rios caudalosos, clima equatorial, grande biodiversidade e população indígena. Possui uma economia baseada na exploração mineral, agronegócio, turismo e indústria.

Região Nordeste: É a segunda maior região do país e é marcada por uma grande diversidade cultural e histórica. O clima é predominantemente semiárido e há uma forte presença do artesanato e do folclore na cultura local. A economia é baseada em agricultura, turismo e indústria.

Região Centro-Oeste: Localizada no centro do país, é uma região de clima tropical e possui grandes áreas de cerrado e pantanal. É uma região com grande potencial agrícola, pecuário e de mineração. Brasília, a capital federal, está localizada nesta região.

Região Sudeste: É a região mais populosa do país, com grandes centros urbanos, como São Paulo e Rio de Janeiro. Possui uma economia diversificada, com destaque para o setor industrial, tecnológico e financeiro. É uma região de grande diversidade cultural e turística.

Região Sul: É uma região de clima temperado e grande produção agrícola e pecuária. Possui uma economia baseada na indústria, especialmente a automotiva e a alimentícia. É uma região com forte influência da colonização europeia e destaca-se pela sua gastronomia e vinícolas.



Goiás e suas características

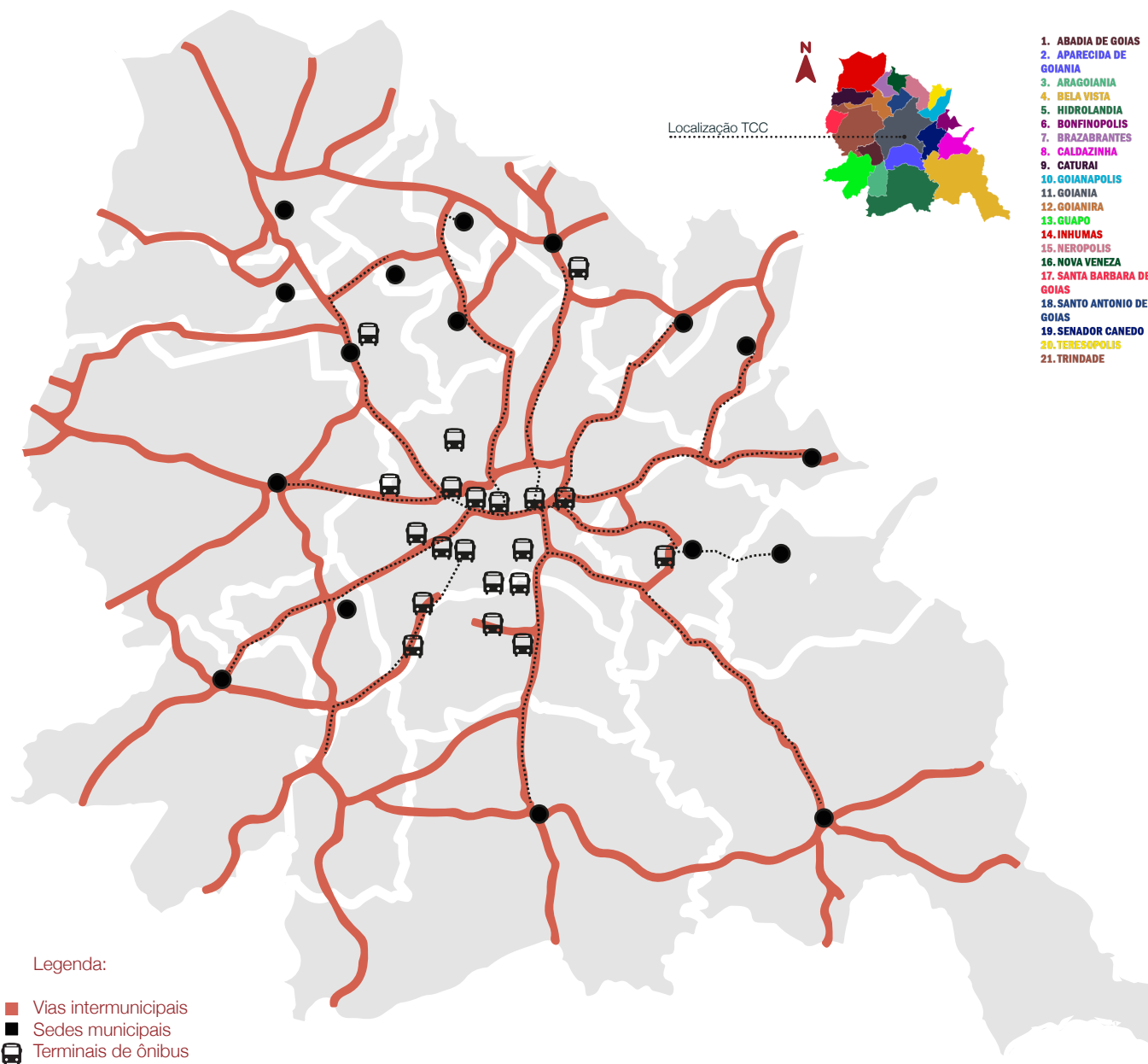
Norte Goiano: essa região é composta principalmente pelos municípios localizados ao norte do estado, incluindo cidades como Porangatu, Uruaçu e Mara Rosa. É uma região de transição entre o cerrado e a Amazônia, com clima quente e úmido e vegetação característica de savana. A economia da região é baseada principalmente na agropecuária, com destaque para a produção de soja, milho e algodão.

Centro Goiano: esta região é composta pelos municípios localizados no centro geográfico do estado, incluindo cidades como Anápolis, Goiânia e Brasília de Goiás. É uma região de transição entre o cerrado e a mata atlântica, com clima quente e seco e vegetação característica de cerrado. A economia da região é bastante diversificada, com destaque para a indústria, o comércio e os serviços.

Noroeste Goiano: essa região é composta pelos municípios localizados ao noroeste do estado, incluindo cidades como Jataí, Mineiros e Rio Verde. É uma região de clima quente e seco e vegetação característica de cerrado. A economia da região é baseada principalmente na agropecuária, com destaque para a produção de grãos, carne bovina e leite.

Leste Goiano: esta região é composta pelos municípios localizados ao leste do estado, incluindo cidades como Catalão, Ipameri e Pires do Rio. É uma região de clima quente e úmido e vegetação característica de cerrado. A economia da região é baseada principalmente na agropecuária, com destaque para a produção de soja, milho e carne bovina.

Sul Goiano: essa região é composta pelos municípios localizados ao sul do estado, incluindo cidades como Itumbiara, Caldas Novas e Goiatuba. É uma região de clima quente e seco e vegetação característica de cerrado. A economia da região é bastante diversificada, com destaque para a agropecuária, o turismo e a indústria.



A Região Metropolitana

A Região Metropolitana de Goiânia é formada por 21. A rede de transporte público conecta a capital Goiânia e suas conurbações urbanas às demais cidades da região, com Aparecida de Goiânia se destacando como a mais evidente conurbação. Por meio do sistema de transporte público, é possível observar uma clara centralização na capital e em Aparecida de Goiânia, com muitos moradores dessas cidades se deslocando diariamente para trabalhar ou estudar nos municípios adjacentes que compõem a região metropolitana.

A seguir dados populacionais da Região Metropolitana de Goiânia

Municípios	População
Abadia de Goiás	10.777
Aparecida de Goiânia	635.007
Aragoiânia	12.029
Bela Vista de Goiás	25.118
Bonfinópolis	8.197
Brazabrantés	9.176
Caldazinha	3.834
Caturai	7.037
Goianápolis	13.714
Goiânia	1.536.097
Guapó	20.034
Hidrolândia	22.932
Inhumas	50.231
Itauçu	6.134
Nerópolis	29.041
Nova Veneza	5.090
Pirenópolis	24.195
Santa Bárbara de Goiás	8.974
Santo Antônio de Goiás	8.148
Senador Canedo	120.536
Terezópolis de Goiás	10.802
Total da Região	2.567.103

Goiânia e suas características

No primeiro mapa, é possível observar uma série de equipamentos de grande relevância para o estado e para a região metropolitana, a saber: o aeroporto internacional, a sede do governo estadual, o autódromo de Goiânia, os estádios olímpicos e Serra Dourada e as principais universidades, tanto federais quanto privadas.

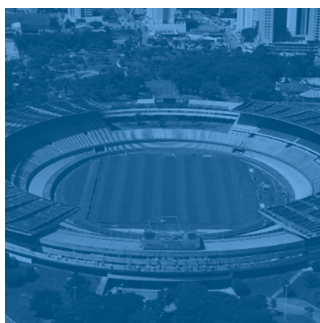
Já no segundo mapa, é evidenciada a hierarquia viária da cidade, com destaque para as rodovias que adentram o perímetro urbano e se transformam em grandes avenidas, com destaque para a GO-060, que se torna a Avenida Anhanguera no perímetro urbano. Essa via é a principal conexão da cidade com a BR-153, que conecta Goiânia a Brasília. Em segundo plano, são observadas as vias que fazem as conexões expressas entre as diversas regiões e bairros da cidade, as quais muitas vezes apresentam um padrão de morfologia e desenho urbano que resulta em afunilamentos e congestionamentos.

Por fim, o terceiro mapa apresenta a concentração dos principais equipamentos públicos da cidade em uma linha que compreende a região central em direção ao sul, destacando os principais parques, a sede do governo estadual e o maior shopping do estado. Esse mapa revela uma tendência de gastos em infraestrutura, lazer e qualidade de vida na região centro-sul da cidade, onde se concentram os principais equipamentos e serviços públicos.

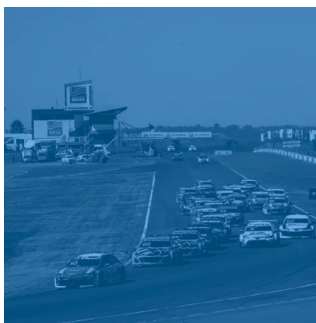
Praça Cívica



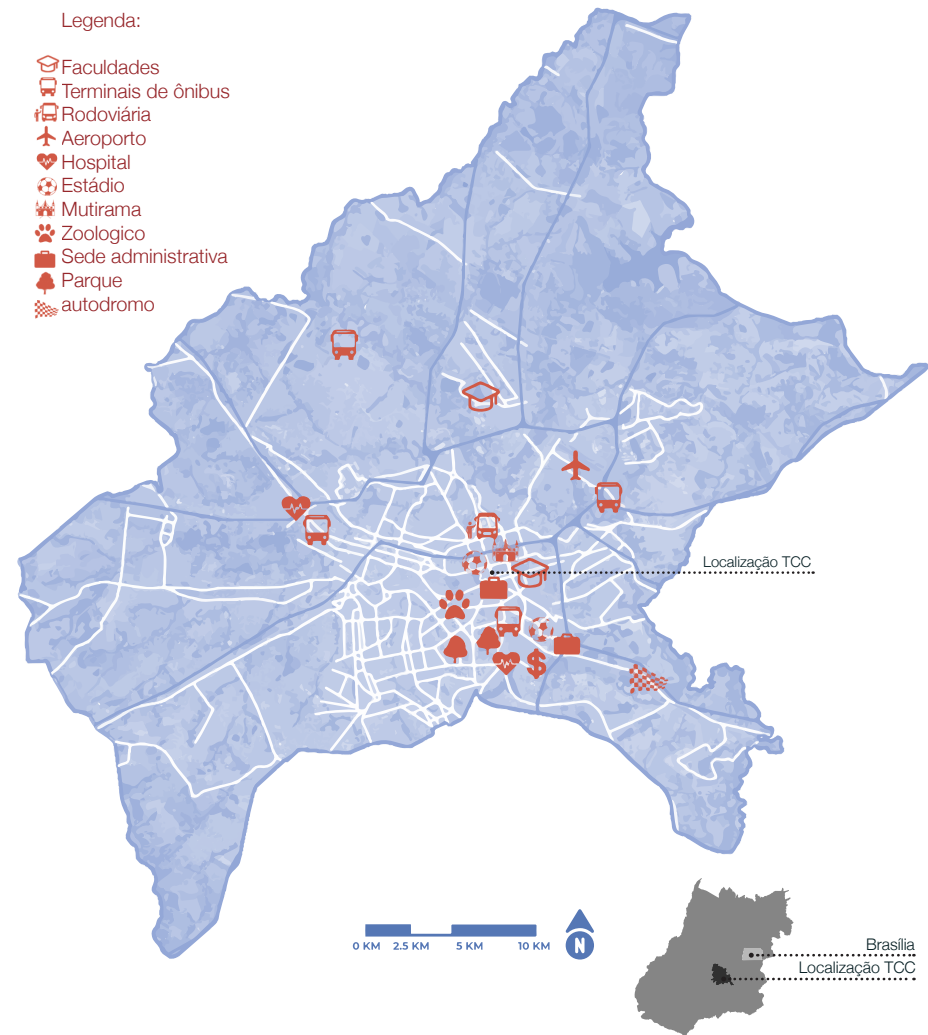
Estádio Serra Dourada



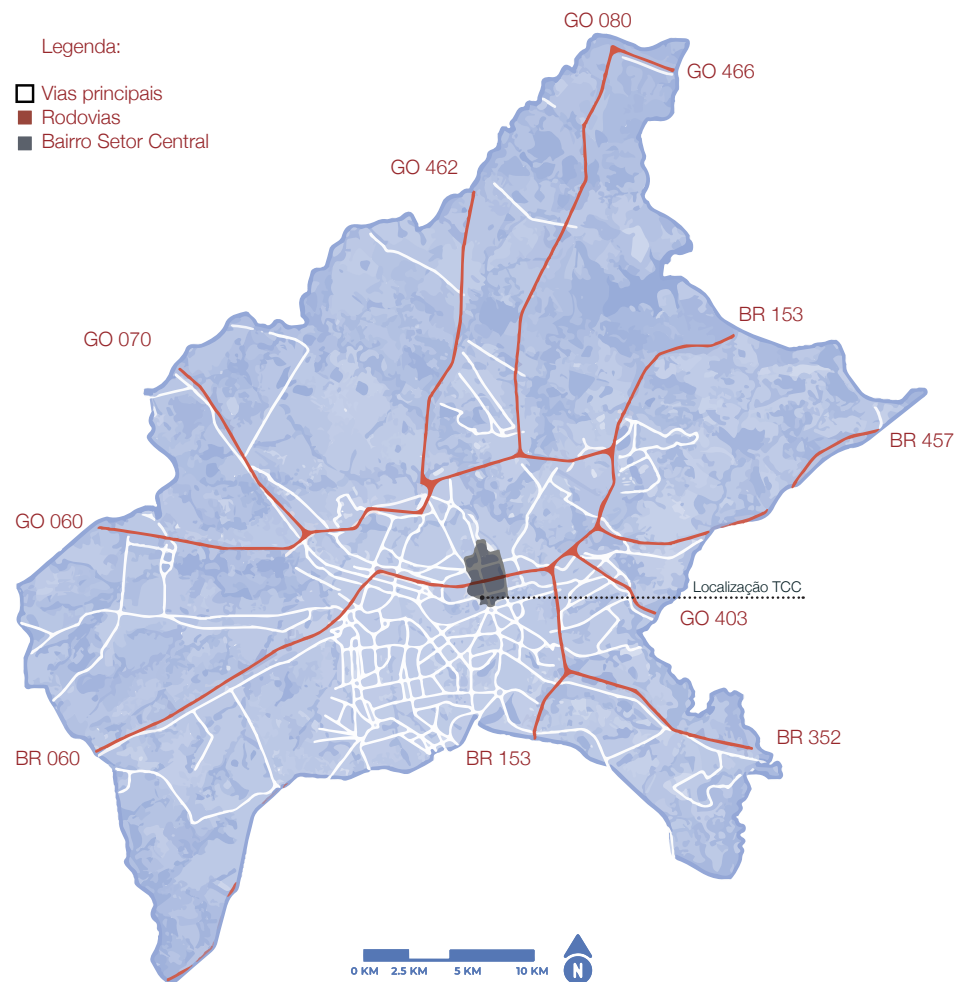
Aurodromo de Goiânia



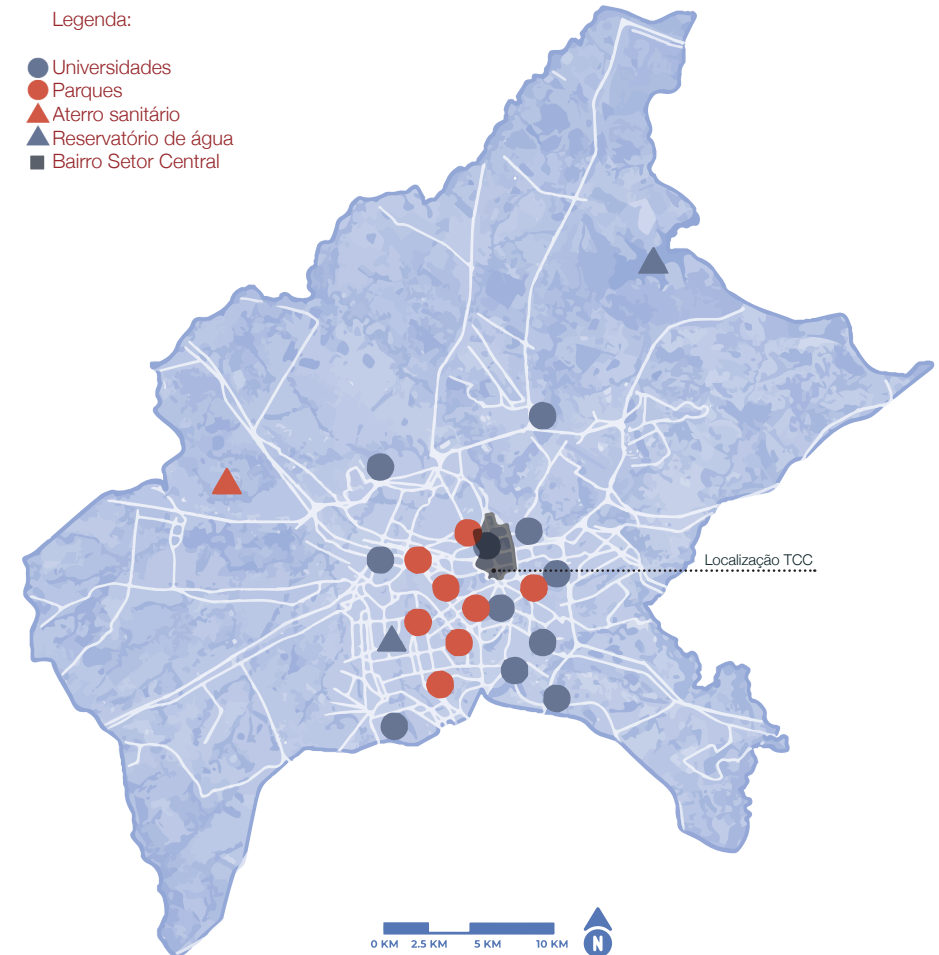
Pontos de interesse da cidade



Hierarquia e composição viária



Infraestruturas



HISTÓRIA

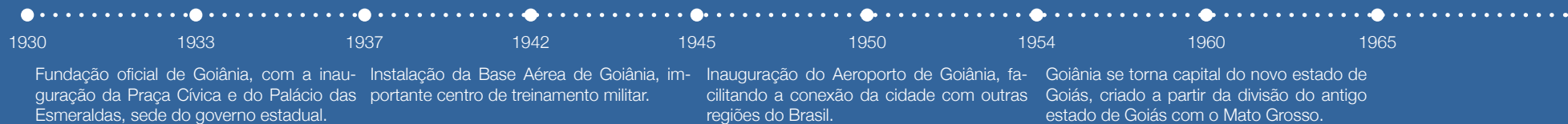
Início da construção de Goiânia, como parte do projeto de mudança da capital do estado de Goiás para uma cidade planejada e moderna.

Inauguração da Universidade Federal de Goiás, inicialmente como Faculdade de Medicina.

Construção do Estádio Pedro Ludovico Teixeira, palco de importantes eventos esportivos.

Fundação da Associação Atlética Banco do Brasil (AABB) de Goiânia, importante clube social e esportivo da cidade.

Inauguração da nova sede da Universidade Federal de Goiás, no campus Samambaia.



Breve história de Goiânia

Goiânia, fundada em 1933, é uma cidade jovem localizada no planalto brasileiro e construída por trabalhadores de diversas regiões do país, assim como Brasília, que foi erguida 24 anos após sua criação. Enquanto as grandes metrópoles litorâneas abrigam uma parte significativa da população brasileira desde a colonização, Goiânia se apresentou como uma visão pioneira de expansão para o oeste, tendo sido utilizada pelo presidente Getúlio Vargas como exemplo de sucesso do desenvolvimento econômico e social almejado pelo programa de colonização do interior do país.

Conhecida como a capital do cerrado, Goiânia enfrentou um "boom" populacional a partir da década de 1950, que a levou a expandir seus limites urbanos para acomodar o crescente número de habitantes. Projetada para comportar 50 mil pessoas, a cidade alcançou mais de 150 mil habitantes em seu trigésimo aniversário, 360 mil em seu quadragésimo e 717 mil aos cinquenta anos de existência. Esse período foi caracterizado pela maior expansão demográfica, mas a partir da década de 1980, os números começaram a se normalizar, com um aumento populacional em torno de 20% por década, resultando em aproximadamente 1,5 milhões de habitantes na década atual (2020).



Criação do Hospital das Clínicas da Universidade Federal de Goiás, importante centro de atendimento médico da região.

Inauguração do Terminal Rodoviário de Goiânia, facilitando a conexão da cidade com outras regiões do país.

Inauguração do Centro Cultural Oscar Niemeyer, importante espaço cultural e de eventos da cidade.

Inauguração do Estádio Serra Dourada, moderno palco de eventos esportivos.

Inauguração do Parque Municipal Macambira Anicuns, importante área verde e de lazer da cidade.

1970

1972

1976

1982

1986

1998

2004

2008

2014

Inauguração do Parque Ecológico de Goiânia, importante área verde e de lazer da cidade.

Criação do Autódromo Internacional Ayrton Senna, importante pista de corridas do país.

Inauguração do Centro de Convenções de Goiânia, importante espaço para realização de eventos e feiras.

Inauguração do Centro de Cultura e Convenções de Goiânia, importante espaço cultural e de eventos.

CULTURA

A juventude goiana

Em Goiânia, é comum a realização de eventos voltados ao público jovem, com destaque para os esportes radicais e o skate, com eventos como o Goiânia Crew Attack, o Circuito Goiano de Skateboard Street, a Sessão Overall e o Dia Mundial Skateboard. No âmbito musical, destacam-se o Goiânia Noise Festival, o Festival Bananada, o Vaca Amarela, o Grito Rock e o Projeto Cidade Rock. As opções de entretenimento noturno são diversas, com vários tipos de restaurantes e bares, sendo os mais populares entre a juventude da cidade o Mönch Bier Pub Cervejas do Mundo, o The Pub, o Bolshoi Pub, o Bar da Tia, o Future Club, o Mocó Drinks & Foods, o Yolo Beer Garden, o Roxy, o Retete, o Mói, o Seu Zu Bar, o Grá Bistrô, o Zé Latinhas, o Maracutaia, o Metrôpoles, o Shiva Alt Bar, o Quintal Paulistano, o Breguellas, o Bar do Meio, o Arcade Bar e o Salve!, atraindo um público diversificado.

Os principais locais que recebem apresentações culturais em Goiânia são o Teatro Goiânia, o Teatro Rio Vermelho, o Teatro SESI do centro cultural Paulo Afonso Ferreira, o Teatro Goiânia Ouro, o teatro Madre Esperança Garrido, o teatro Sesc e o auditório do Centro de Convenções PUC Goiás. Nesses espaços, é possível assistir a shows de orquestras, apresentações teatrais, apresentações de dança, stand-ups e outros tipos de eventos culturais.

Goiânia e a música sertaneja

A cidade de Goiânia, localizada no estado de Goiás, é conhecida por ser um importante centro da música sertaneja, também chamada de “modão” ou “moda de viola”. Inicialmente, o estado de São Paulo foi o principal berço deste estilo musical, com a presença de duplas como Tonico & Tinoco, João Mineiro & Marciano, Milionário & José Rico, Tião Carreiro & Pardinho e Pena Branca & Xavantinho nas décadas de 60, 70 e 80. No entanto, a partir dos anos 80 e 90, Goiás ganhou destaque neste cenário com a ascensão de duplas sertanejas do interior em busca de sucesso na capital Goiânia, como retratado no filme “Dois Filhos de Francisco”. Exemplos de duplas de enorme sucesso que surgiram em Goiânia e se tornaram representativas do sertanejo universitário são Leandro & Leonardo, Zezé de Camargo & Luciano e Bruno & Marrone.

Desde meados de 2010, grandes nomes do novo “Sertanejo Universitário” surgiram a partir da infraestrutura de eventos musicais, gravadoras e caça-talentos que identificaram na capital goiana uma promissora reveladora de

Na cidade de Goiânia, uma variedade de movimentos e eventos ocorrem em diferentes áreas temáticas. Um dos eventos mais significativos em termos de representatividade no calendário goiano é a Parada LGBTQIAPN+, que atrai mais de 100 mil pessoas e ocorre pelo menos uma vez ao ano.

A sociedade em Goiânia é voluntariosa, como demonstrado pela iniciativa da Feira das Minas, que oferece apoio a mulheres empreendedoras, principalmente aquelas pertencentes a minorias e mulheres em situação de vulnerabilidade social. A feira oferece capacitação e orientação para o desenvolvimento de seus empreendimentos e conta com o apoio do SEBRAE e de outras mulheres que desejam ajudar. Goiânia é uma cidade muito ativa politicamente, com pontos turísticos como a Praça Cívica, Praça Universitária, Praça Tamandaré, Parque Vaca Brava e Parque Flamboyant, que são os principais locais de encontro para movimentos políticos e manifestações de cunho social.

A juventude de Goiânia é ativa e se envolve em questões políticas e sociais. Eles aproveitam sua juventude saindo e conhecendo outras pessoas, praticando hobbies e esportes e se expressando culturalmente por meio de música, pintura, grafite e dança. A Praça Universitária, localizada no coração do setor universitário, que abriga as principais universidades de Goiás, PUC e UFG, é frequentemente escolhida como espaço para aglomerações.

de talentos musicais, tais como Cristiano Araújo, Jorge & Mateus, Marília Mendonça, Israel & Rodolfo, entre outros.

A localização estratégica de Goiânia em relação ao país e a infraestrutura mencionada foram importantes para atrair grandes artistas, que hoje escolhem a cidade como residência principal, tais como Eduardo Costa, Jorge (Jorge & Mateus), Gustavo Lima, Matheus & Kauan, Maiara & Maraisa e Joelma. Outro ponto importante para o sertanejo no cenário goiano são os eventos realizados na cidade, tais como o Vila Mix, que inicialmente foi realizado em Goiânia e já recebeu cantores internacionais, como Demi Lovato, Shawn Mendes e Nick Jonas. Além disso, eventos como a exposição agropecuária de Goiânia e shows para gravação de DVDs ou turnês ocorrem com frequência na cidade.

LOCALIZAÇÃO

O Setor Central:

Sobre o Setor Central os dados mais recentes do IBGE (2010) são:

- População total: 17.371 habitantes
- Área: 1,88 km²
- Densidade demográfica: 9.244,68 hab./km²
- Número de homens: 8.837
- Número de mulheres: 8.534
- Número de domicílios: 6.516
- Renda média mensal per capita: R\$ 1.279,29

Em um resumo sobre o bairro podemos dizer que é, essencialmente, o bairro original da cidade, projetado por Atilio Correia Lima, e, portanto, o primeiro a ser estabelecido na capital. O seu desenho urbano, composto por ruas convergentes que levam a uma praça central (Praça Cívica), onde se encontra a sede do poder administrativo (Palácio Pedro Ludovico Teixeira), foi inspirado no modelo de cidade europeia radial. Além disso, a praça central, conhecida como Praça Cívica, é utilizada para encontros, debates, manifestações, entre outros.

Entre os principais equipamentos públicos da área, destacam-se a Praça do Trabalhador, o Estádio Olímpico, o Parque Mutirama, a Rodoviária de Goiânia e o polo de vendas de roupas conhecido como “região da 44”. Ademais, o Mercado Central, que reúne comidas típicas e especiarias do cerrado, é um ponto turístico relevante.

Contudo, o Setor Central enfrenta desafios significativos, como o seu esvaziamento de moradores, que provoca sensação de insegurança, principalmente durante períodos noturnos. Tal situação pode ser compreendida a partir de uma leitura do livro “Morte e Vida de Grandes Cidades”, de autoria de Jane Jacobs.



Análise dos levantamentos a seguir

Usos de solo: Conforme pode ser observado no mapa de uso do solo, as zonas comerciais/mistas estão predominantemente situadas às margens das principais vias, ao passo que as zonas residenciais, em sua maioria, encontram-se zoneadas um pouco mais afastadas das vias principais.

Mapa de utilização do Centro: Com o objetivo de compreender a utilização do centro da cidade por parte dos moradores e usuários, realizou-se um levantamento em lanchonetes, hotéis e equipamentos geradores de tráfego, tais como faculdades, escolas e equipamentos públicos, a partir do mapeamento de áreas movimentadas no Google Maps. Os equipamentos mencionados estão relacionados à circulação de pessoas e, em conjunto, podem indicar centralidades de bairro dentro do próprio centro da cidade. As conclusões desse levantamento, juntamente com os dados do Google Maps das áreas movimentadas, apontam que a área ao norte é movimentada devido à entrada e saída de pessoas pela Rodoviária, ao comércio de roupas da região da 44 e à hotelaria local que atende ao grande fluxo de pessoas vindas de outras cidades em busca desses estabelecimentos comerciais. Enquanto isso, na região mais ao sul, o movimento é impulsionado pela grande quantidade de instituições de ensino, equipamentos públicos de prestação de serviços e pela presença de grandes lojas de produtos.

Mapa de transporte público: O transporte público no centro da cidade é amplamente abastecido por linhas de ônibus que conectam o centro a bairros periféricos e cidades vizinhas na região metropolitana. A organização dessas linhas é predominantemente feita ao longo das avenidas Tocantins, Araguaia e Goiás. Além disso, a Avenida Anhanguera possui um sistema de BRT que interliga a cidade de leste a oeste, enquanto a Avenida Goiás também conta com um sistema de BRT que conecta a cidade de norte a sul. No entanto, é importante ressaltar que a Avenida Anhanguera tem como principal modal de transporte o BRT, enquanto a Avenida Goiás ainda mantém ônibus convencionais, embora possa se tornar exclusiva para o BRT no futuro, uma vez que sua implementação completa ainda está em andamento.

Mapa de Estacionamentos: No mapeamento de veículos estacionados realizado por meio da ferramenta Google My Maps, com base em imagens de satélite de 2022, foram contabilizados um total de 8.767 automóveis. Essa extensa coleta de dados contribui para uma compreensão mais abrangente da utilização do centro da cidade. Ao analisarmos os estacionamentos e a presença desses veículos estacionados, é possível inferir que o centro da cidade desempenha, além de outras funções, um papel significativo como um amplo espaço de estacionamento. Essa situação, pode ser um tanto injusta, uma vez que esses veículos ocupam espaços públicos financiados pelos impostos de todos os contribuintes, sendo que a maioria são usuários exclusivos do transporte público. Por outro lado, essas longas filas de carros estacionados presentes em praticamente todas as vias do setor central também podem indicar uma possível solução para a mobilidade. A existência dessas áreas de estacionamentos nas vias poderia, em um futuro próximo ou em um presente imediato, ser convertida em infraestruturas mais favoráveis ao uso de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas para ônibus, promovendo uma maior integração e priorização do transporte público e meios de transporte mais sustentáveis, alinhando-se às necessidades e demandas da população e contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana no centro da cidade.

Mapa de trânsito: possível identificar dois tipos de levantamentos relacionados ao fluxo de veículos nas vias: trânsito intenso e congestionamentos. No entanto, é importante considerar que esses dados podem estar sujeitos a viés devido às obras em andamento do BRT que ocorrem no centro da cidade durante o desenvolvimentos desse levantamento. O mapa revela que, durante os horários de pico, praticamente todas as vias apresentam trânsito intenso. Além disso, destaca-se que a Praça Cívica, por ser um ponto central e de interseção radial de vias importantes da cidade (av Tocantins e Araguaia), configura-se como o principal local de congestionamento, conforme registrado no mapa. Essas informações sugerem que as obras em andamento do BRT podem estar contribuindo para os congestionamentos e para o aumento do trânsito intenso na região central da cidade.

Mapa de hierarquia viária: Através da análise do mapa, é possível constatar que o centro da cidade apresenta uma significativa quantidade de vias arteriais

as quais desempenham um papel fundamental no recorte urbano em questão. Essas vias arteriais abrigam as principais linhas de transporte público, incluindo o sistema BRT e os ônibus convencionais. Uma característica relevante das vias coletoras no centro da cidade é que a maioria delas consiste em vias de mão única. Essas vias desempenham um papel importante ao fornecer opções para desafogar o tráfego intenso das principais artérias, como a Avenida Goiás e a Avenida Anhanguera, que servem como eixos de ligação da cidade no sentido norte-sul e leste-oeste, respectivamente.

Mapa de cheios e vazios: A distribuição das edificações no recorte do setor central apresenta-se de forma homogênea, com a presença de espaços desocupados destinados a equipamentos de lazer, como a praça do trabalhador, o parque mutirama e a praça cívica. O mapeamento revela que praticamente toda a área central da cidade está ocupada por edificações, o que implica que qualquer iniciativa de revitalização urbana que almeje criar espaços públicos ou novas edificações no centro provavelmente exigiria a demolição de estruturas já existentes.

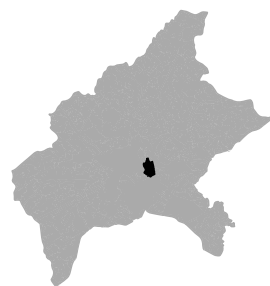
Mapa de ilhas de calor: Os dados obtidos durante o levantamento para a criação do mapa de ilhas de calor do setor central indicam que a quantidade de edificações desempenha um papel significativo na formação dessas ilhas. A análise conjunta com o mapa de áreas ocupadas e desocupadas revela que as áreas com maior densidade de edificações favorecem o surgimento das ilhas de calor. Por outro lado, constatou-se que os pontos onde as temperaturas são mais baixas coincidem com áreas que possuem uma maior cobertura vegetal ou em suas proximidades, destacando-se de forma mais evidente a praça cívica e o parque mutirama.

Mapa do Setor Central

Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Localização do bairro:

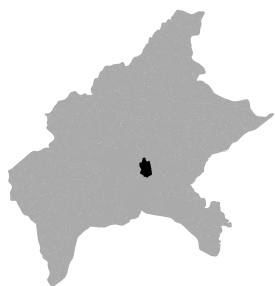


Mapa de uso de solo

Equipamentos:

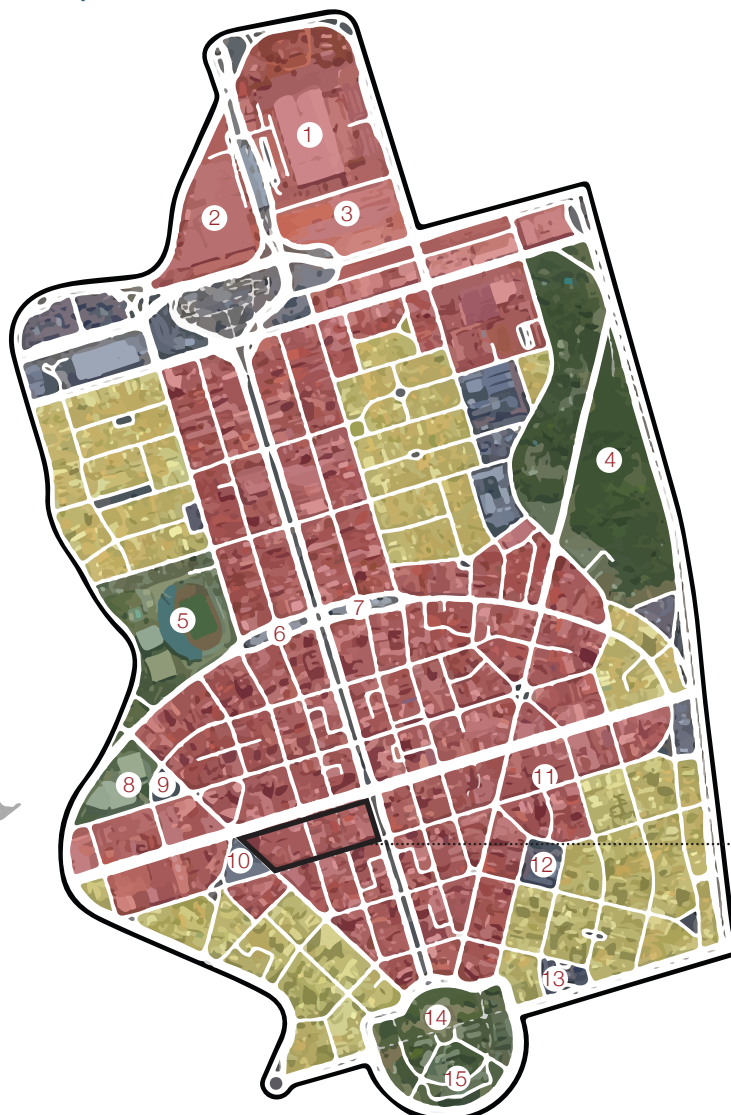
- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Localização do bairro:



Legenda:

- Residencial/misto
- Comercial/misto
- Público Parque
- Público Equipamento



Mapa de utilização do centro

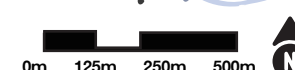
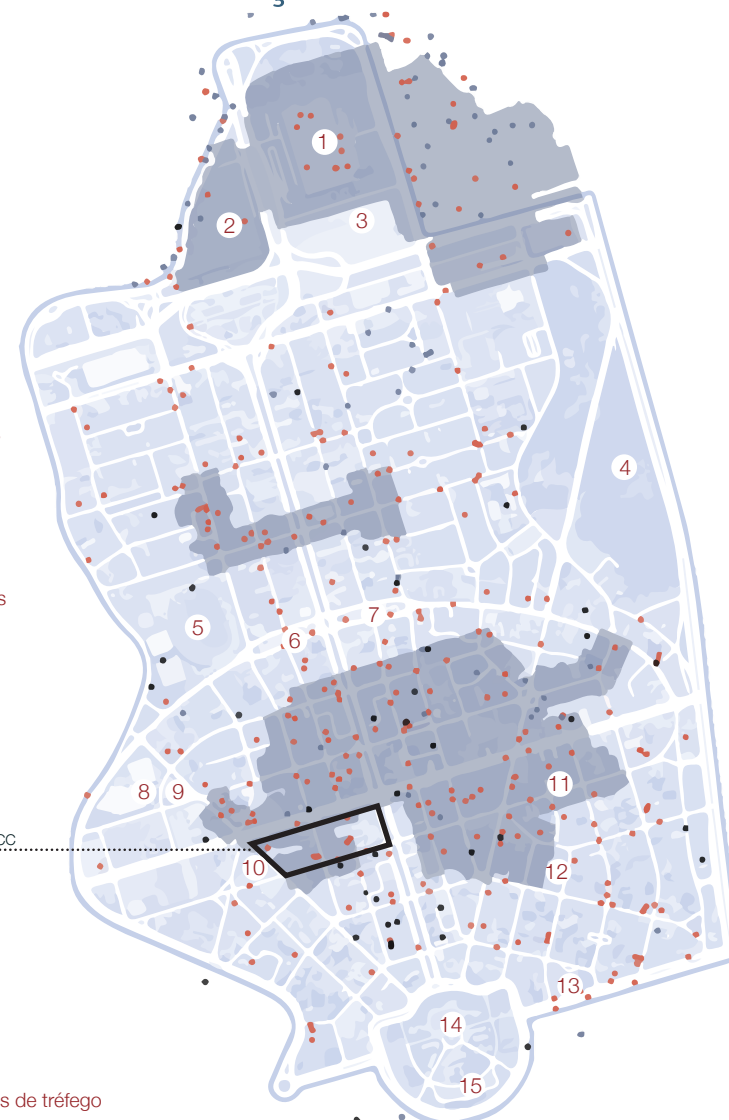
Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Localização TCC

Legenda:

- Lanchonete
- Hotelaria
- Equipamentos geradores de tráfego
- Áreas movimentadas



Mapa de transporte público

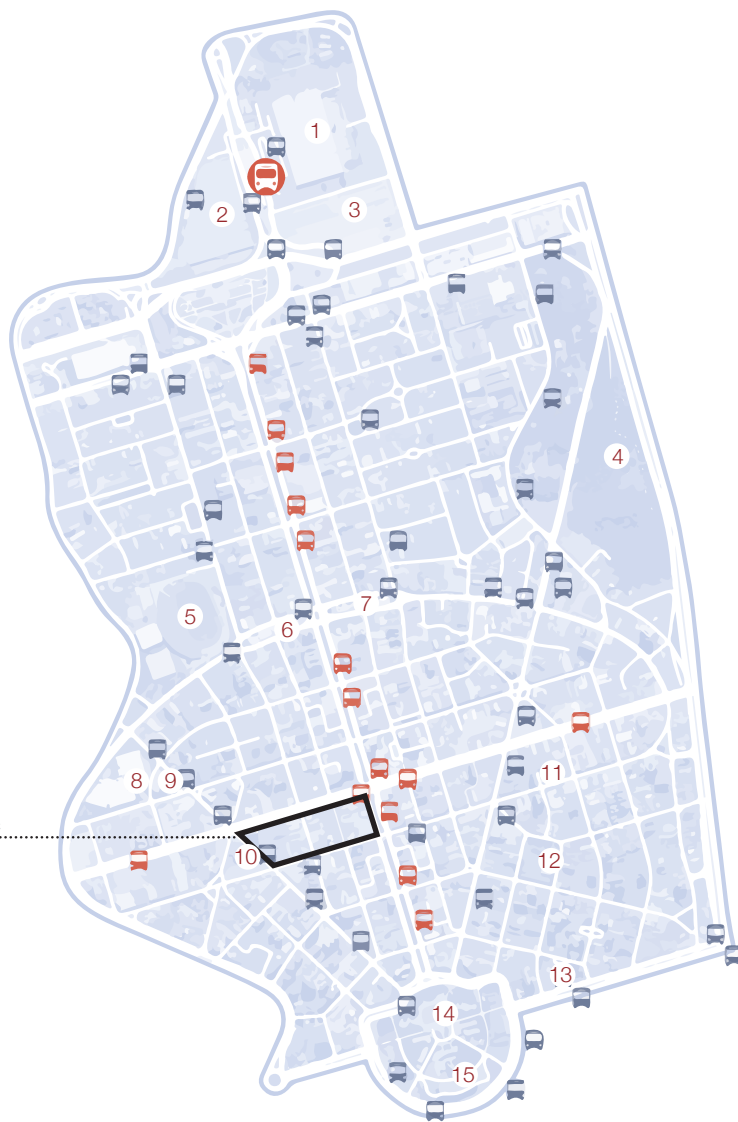
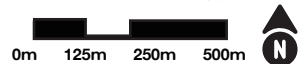
Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Legenda:

- Terminal intermodal
- Pontos do BRT
- Pontos de Ônibus

Localização TCC



Mapa de estacionamentos

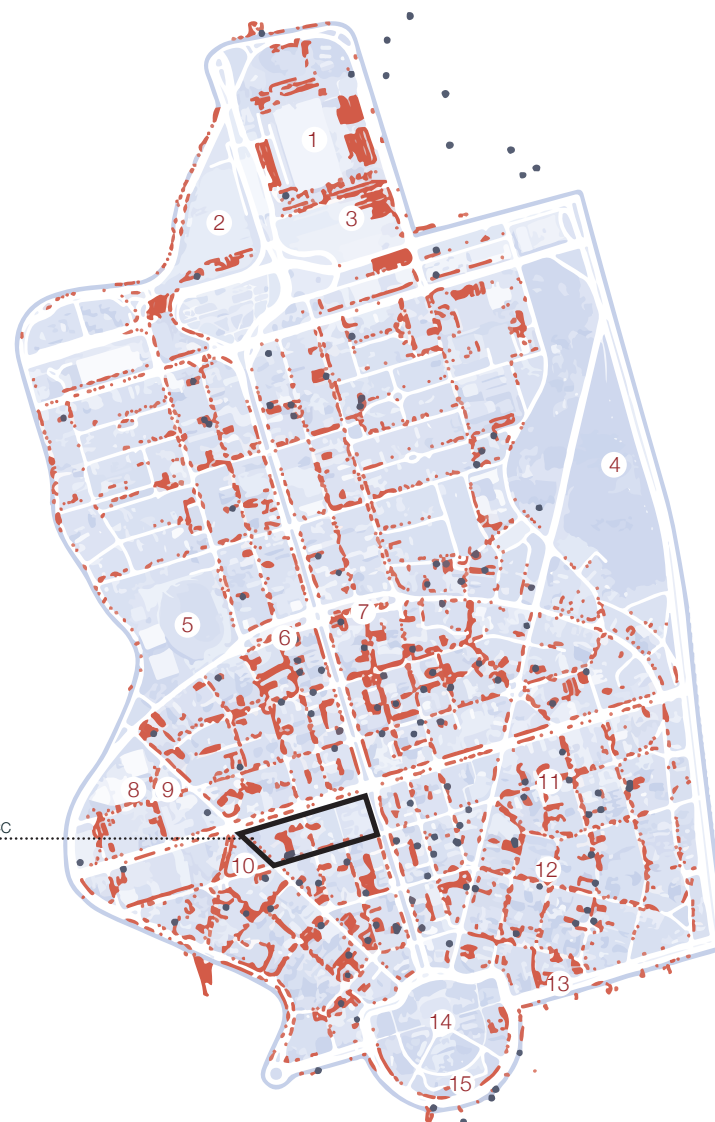
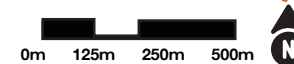
Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Legenda:

- Carros estacionados
- Estacionamentos

Localização TCC



Mapa de trânsito

Equipamentos:

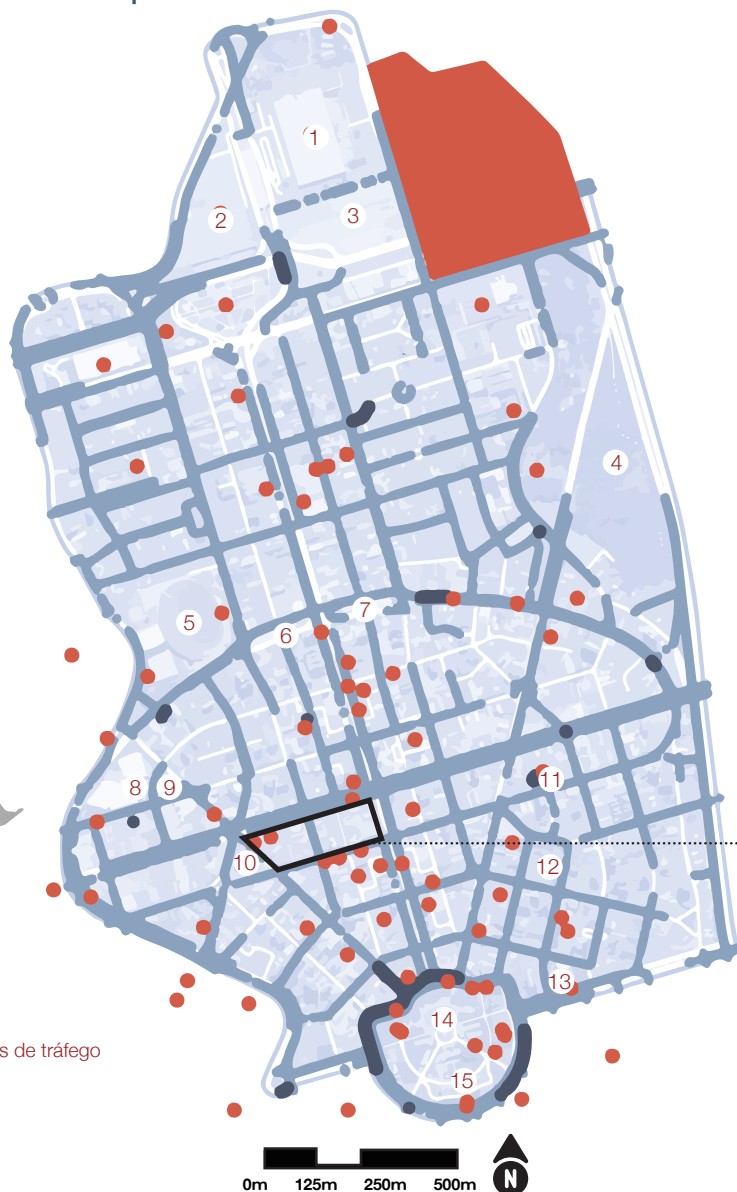
- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Localização do bairro:



Legenda:

- Equipamentos geradores de tráfego
- Trânsito intenso
- Congestionamento



Mapa de hierarquia viária

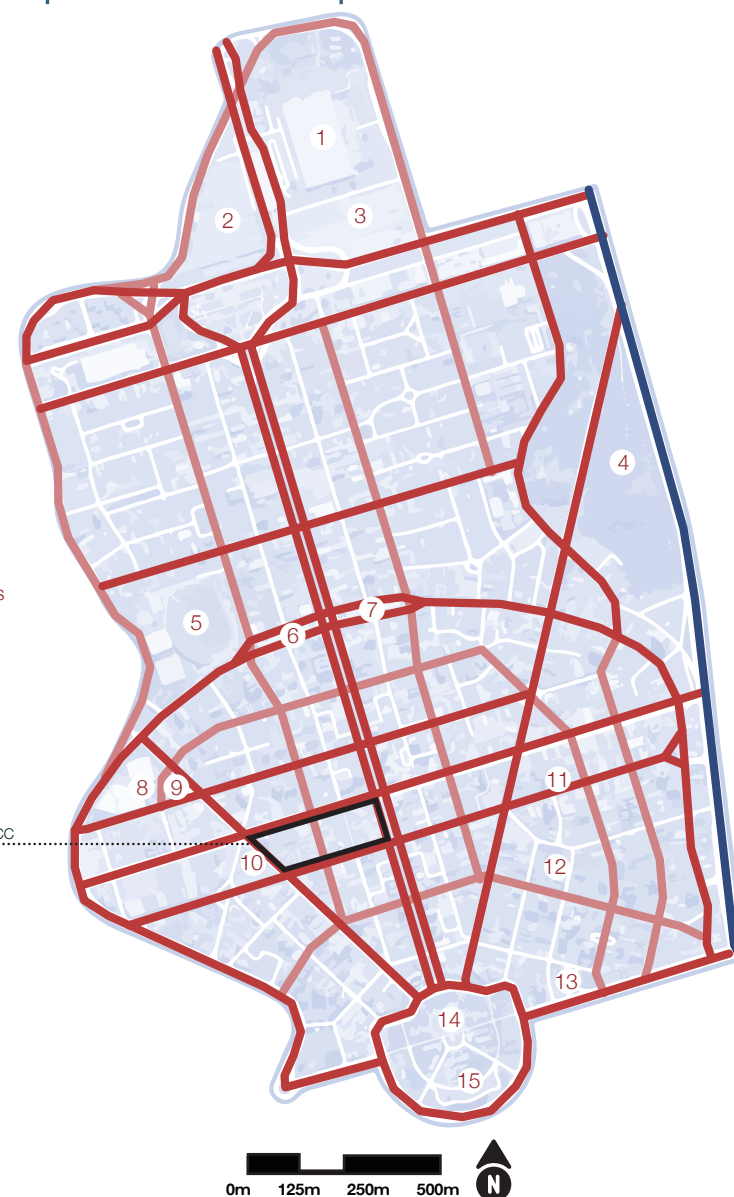
Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Localização TCC

Legenda:

- Expressa
- Arterial
- Coletora

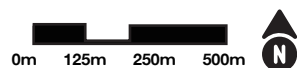


Mapa de cheios e vazios

Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

Localização TCC

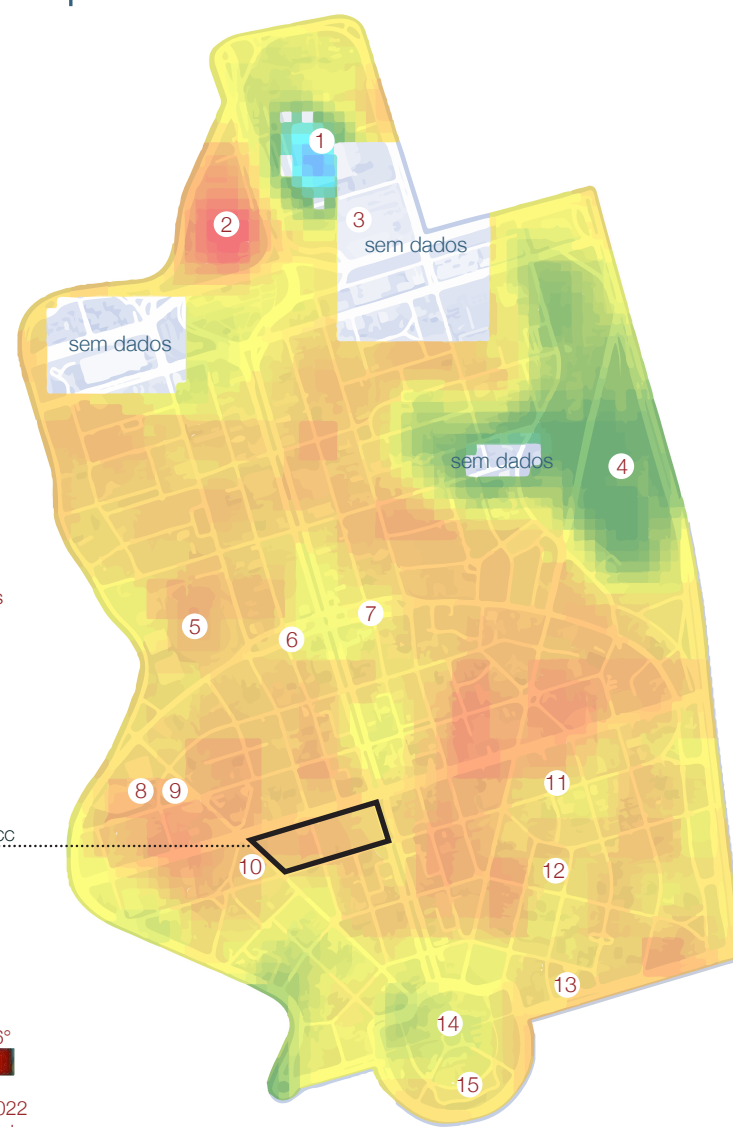


Mapa de ilhas de calor

Equipamentos:

- 1 Rodoviária
- 2 Antiga Feira da Estação
- 3 Praça do Trabalhador
- 4 Parque Multirama
- 5 Estádio Olímpico
- 6 Feira da Av. Paranaíba
- 7 Feira da Av. Paranaíba
- 8 Centro de convênções
- 9 38º Batalhão da PM
- 10 Teatro Goiânia
- 11 Mercado central
- 12 Colégio Lyceu
- 13 Catedral de Goiânia
- 14 Praça Cívica
- 15 Sede do Gov. de Goiás

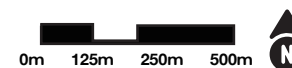
Localização TCC



Legenda:

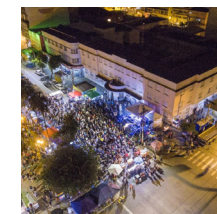
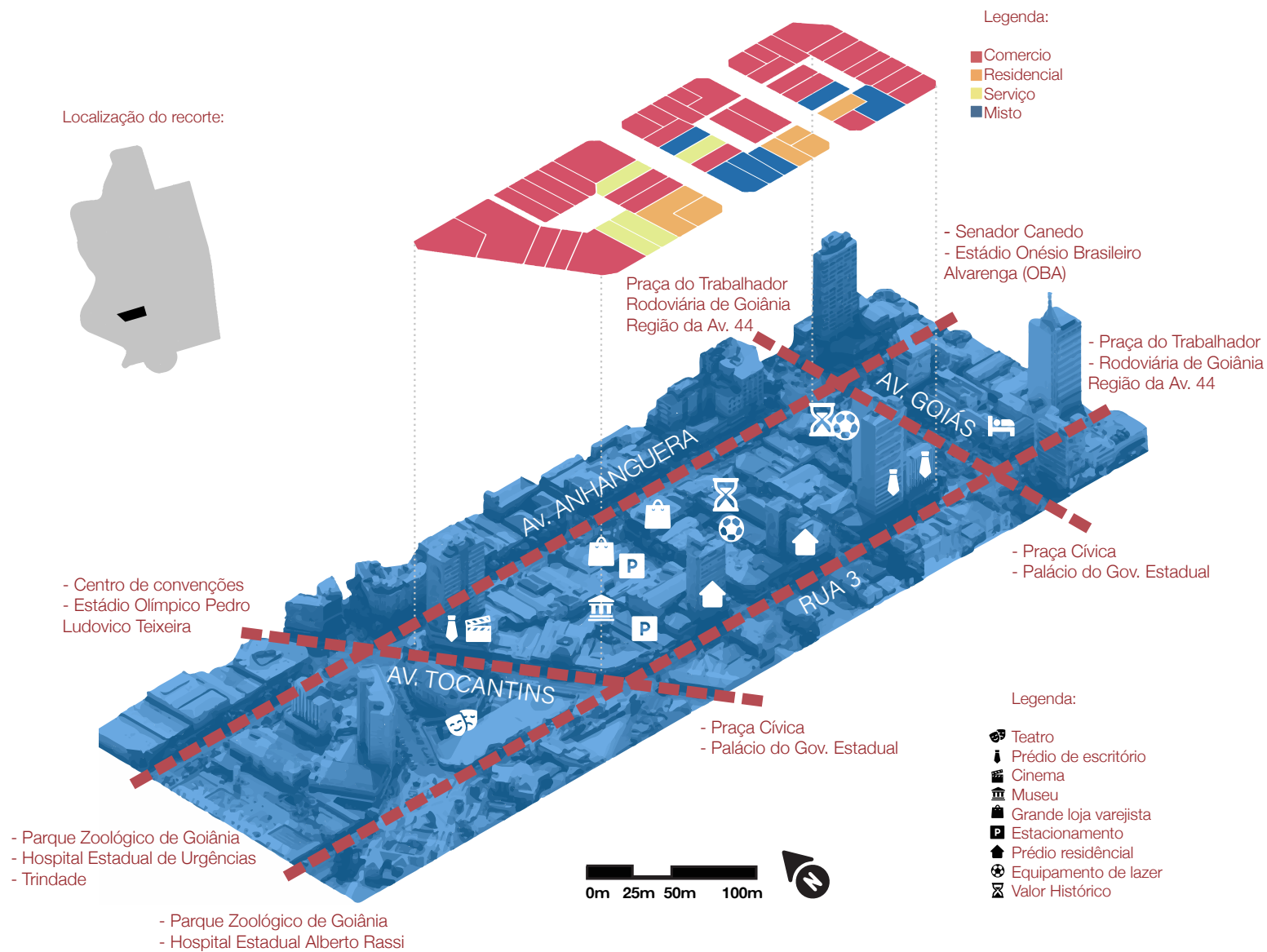
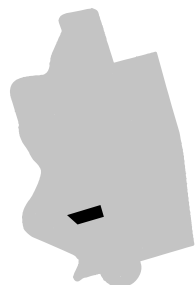


Período dos dados: 2021-2022
Fonte: Google Engine/ Cod. de

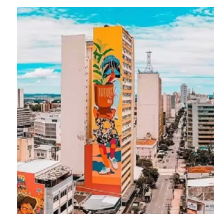


Levantamento do recorte

Localização do recorte:



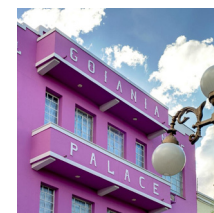
Ed. Grande hotel



Ed. Alencastro Veiga



Lojas varejistas



Teatro Goiânia



Ed. Anhanguera



Teatro Goiânia



Beco da Codorna



Ed. do Banco Brasdesco



Sobre o recorte

A partir de uma análise abrangente do recorte em estudo, conclui-se, neste trabalho de conclusão de curso, que os conjuntos de quadras que compõem essa área possuem uma relevância cultural significativa. Dentro desse recorte, destaca-se a Rua 8, também conhecida como Rua do Lazer, que desde a década de 70 é exclusiva para pedestres, sendo a única em todo o centro da cidade. Além disso, encontramos o Beco da Codorna, que é o principal museu a céu aberto da cidade, composto por inúmeros grafites que são constantemente renovados. O Beco também abriga eventos voltados para o público mais jovem.

Um edifício de destaque no recorte é o Edifício Anhanguera, que abriga o Cine Ouro, um importante cinema e teatro que promove eventos culturais e valoriza artistas locais. Também encontramos o Grande Hotel, que costumava sediar eventos culturais antes da pandemia, bem como o conjunto dos Teatros Goiânia e Cora Coralina. O Teatro Goiânia, sendo o primeiro e principal teatro da cidade por um longo período, e o Teatro Cora Coralina, localizado no subsolo ao lado do Teatro Goiânia, criam um terraço ao nível da calçada em sua cobertura, que se transforma em uma praça, embora careça de equipamentos que a qualifiquem como um espaço urbano de qualidade.

As vias que delimitam o recorte são de grande importância, estabelecendo conexões importantes entre essa área e outros equipamentos próximos ou mais distantes. Em geral, as quadras possuem edificações baixas e estão adjacentes a um eixo estrutural, a Avenida Anhanguera, que permite, de acordo com o plano diretor de 2022, a construção de edifícios com alturas consideráveis, considerando o potencial construtivo de até 6 vezes a área do terreno.



ESTUDOS DE CASO

Maggie Daley Park

Children Park, Maggie Daley Park

Autor: Michael Van Valkenburgh

Ano do projeto: 2014

Área: 81.000 m²

Localização: Chicago - EUA

Descrição do site:

O parque infantil dentro do Maggie Daley Park é um estudo de caso interessante devido a sua concepção parecer estar interligada com a ideia de cidade para as crianças. Mesmo que suas dimensões não sejam parâmetros de dimensionamento deste trabalho devido ao seu vasto tamanho, os elementos e ideias presentes no parque podem colaborar para ser desenvolvida propostas para espaços urbanos, sendo assim, a seguir será observado os playground.

A seção sudeste do Maggie Daley Park é ancorada por um Play Garden de 3 acres, o primeiro de seu tipo em Chicago. No espírito de Alice no País das Maravilhas e Charlie e a Fábrica de Chocolate, as brincadeiras e as plantações são intencionalmente diferentes das configurações usuais de jardins e parques, capturando a imaginação, envolvendo diferentes sentidos em todas as estações do ano e integrando a paisagem com estruturas de brincadeiras personalizadas e esculturas.



RiNo Streetscape Designs

Wynkoop Street

Autor: SASAKI

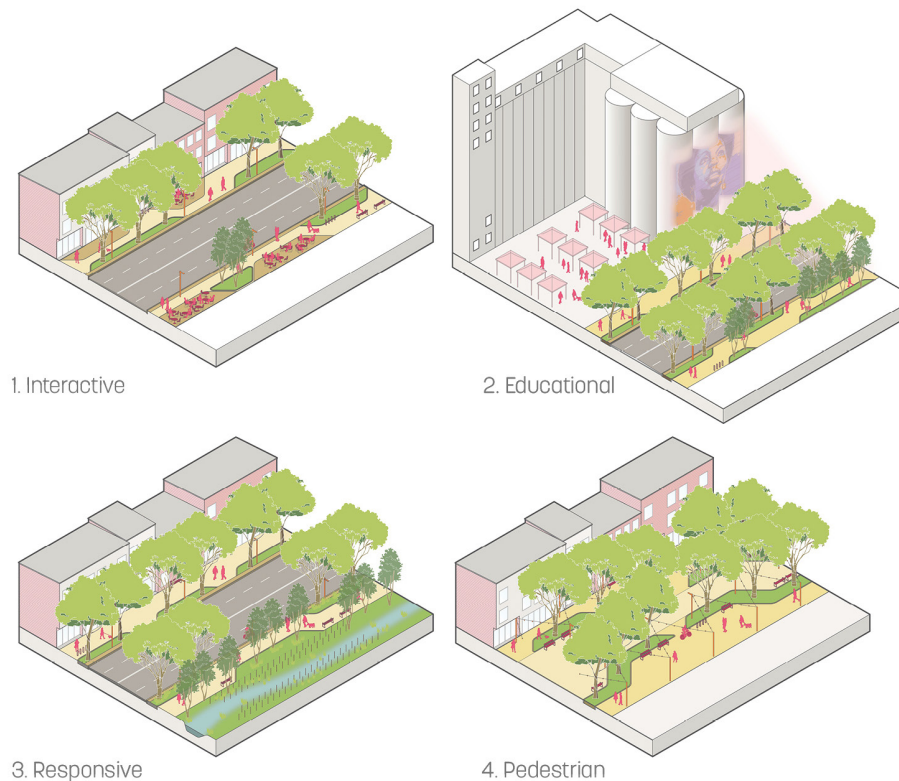
Ano do projeto: 2019

Localização: Denver - EUA

O escritório Sasaki se dedica à concepção e implementação de projetos urbanos, e o projeto em questão incorpora todos os aspectos pertinentes ao urbanismo contemporâneo. É evidente a consideração dos critérios de caminhabilidade, sustentabilidade e resiliência nas propostas, juntamente com outros elementos relevantes. Os parâmetros adotados nesta iniciativa serão os mesmos utilizados nesta área de estudo, porém serão recalibrados e adaptados para atender às particularidades do contexto urbano goiano.

Segundo os próprio idealizadores “Os primeiros conceitos da Wynkoop Street giravam em torno da criação de uma experiência dinâmica e variada ao longo da rua. Para conseguir isso, Sasaki estabeleceu quatro zonas para a rua, cada uma com um caráter único. A Zona Interativa se concentraria em “espaços de expansão” que permitem que restaurantes e arte se estendam até a rua. A Zona Educacional incluiria atividades artísticas e pop-up que pudessem envolver a comunidade sobre a cultura e a ecologia da área. A Zona Responsiva se concentraria especialmente em águas pluviais com arte interativa que rastreia e responde à coleta de água em valas e áreas de biorretenção. Por fim, a Zona Pedestre seria uma via compartilhada, onde as pessoas caminhando e pedalando seriam priorizadas em relação ao tráfego de veículos.

(Fonte: Descrição do site oficial)



Jiangbei District

Autor: MVRDV

Ano do projeto: 2022

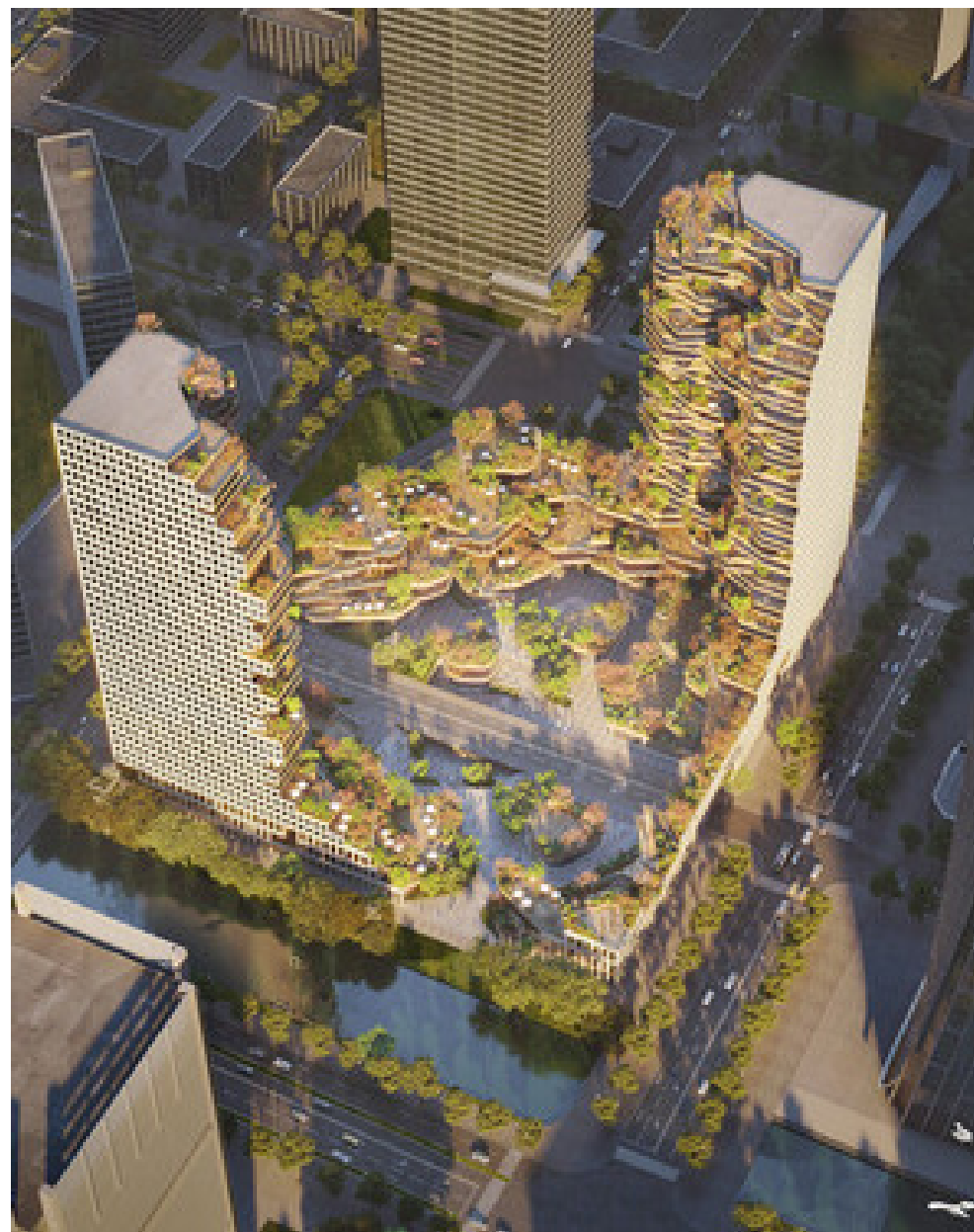
Localização: Nanjing - CHI

Área: 166.000 m²

O escritório MVRDV goza de reconhecimento internacional pela sua habilidade em desenvolver projetos arquitetônicos com uma forte ênfase na adequação da implantação. No presente projeto, foram incorporados elementos que guardam semelhanças com o local de estudo e desenvolvimento arquitetônico desta empreitada. Entre esses elementos, destaca-se a preocupação direcionada à concepção e organização da área interna da quadra, com especial atenção à promoção da caminhabilidade, à criação de espaços destinados à circulação de pedestres no interior da quadra, bem como a uma via prioritária para os mesmos.

O projeto abrange dois blocos adjacentes à beira do masterplan do Distrito Financeiro de Jiangbei. As duas torres do projeto em forma de L, cada uma com 40 andares de altura, se enfrentam nos cantos norte e sul, enquanto o pódio de 3 a 4 andares forma um perímetro que envolve quase todo o terreno para criar o ambiente protetor em seu coração. Este edifício perimetral atravessa as vias de acesso pedonal e até mesmo a rua entre os dois lotes, criando uma clara separação entre o bairro circundante e o oásis no centro do projeto.

Descrição do site oficial



Conjunto Nacional de São Paulo

Autor: David Libeskind

Ano do projeto: 1952

Localização: São Paulo - BRL

Área: 166.000 m²

Um grande marco do movimento moderno no Brasil, este projeto parece anteceder preocupações urbanísticas e sociais, para este trabalho todo o edifício é exemplar, passando pelos seus usos mistos diferenciados até a organização e fluxos.

Uma cidade dentro da maior cidade do país. Este é o Conjunto Nacional, localizado na Avenida Paulista. O edifício foi o ponto de ignição da ocupação comercial que transformou a via mais famosa de São Paulo no grande eixo econômico que conhecemos hoje.

Descrição do site Vitruvius



DIAGNÓSTICO

O beco da codorna

O recorte selecionado para análise neste estudo tem se destacado nos últimos anos como um exemplo crescente da expressão da arte urbana do grafite. Dois edifícios nesse recorte apresentam em suas fachadas obras de arte impressionantes e expressivas que retratam a cultura goiana e promovem reflexões para aqueles que as apreciam e transitam pela região. A ascensão dessa forma de arte no centro da cidade pode ser atribuída, em grande parte, ao Beco da Codorna, um espaço caracterizado por permitir que artistas de arte urbana se expressem e encontrem um local onde sua arte possa ser apreciada. O Beco da Codorna passa por constantes renovações em sua arte, muitas delas realizadas durante eventos, sendo o mais significativo deles o Festival Beco. Durante esse festival, artistas renomados no cenário do grafite visitam o beco para criar novas obras, enquanto artistas emergentes têm a oportunidade de estabelecer conexões e ampliar sua rede de contatos. Os organizadores desse evento afirmam que o cenário do grafite em Goiânia possui relevância nacional, e os artistas formados na capital ganham projeção em nível nacional. Portanto, o Beco da Codorna não é apenas um museu a céu aberto em constante renovação, mas também funciona como um trampolim para a disseminação da arte urbana em Goiânia e um espaço de interação social para a juventude local.

O problema identificado no Beco da Codorna está relacionado à sua configuração dentro da Quadra. O beco possui apenas uma entrada, que também serve como saída, resultando em um espaço interno que não é utilizado como uma rota de passagem. Isso leva à segregação da arte presente no local, uma vez que a exposição artística acaba sendo direcionada apenas para um público interessado. Além disso, devido à sua localização escondida, o beco pode ser percebido como um ambiente perigoso, especialmente durante os horários noturnos. A natureza fechada do local também pode gerar receio em explorar o espaço devido à possibilidade de se deparar com situações desagradáveis.

Comentários disponíveis no Google Maps a respeito do beco mencionam que o local é seguro e que nos finais de semana, devido à presença de um bar dentro do beco, há um fluxo maior de pessoas, o que pode proporcionar uma sensação de segurança mais positiva.



O comércio

O comércio desempenha um papel fundamental na utilização e movimentação do centro da cidade, sendo evidente a organização dos usos comerciais e de serviços nas grandes vias com intenso fluxo de pedestres durante o dia e tarde, onde predominam edifícios de dois a três pavimentos, principalmente destinados a atividades comerciais. No entanto, as práticas comerciais do centro da cidade não são amplamente utilizadas durante a noite, uma vez que a maioria dos prestadores de serviços tende a operar apenas em horário comercial, e as grandes lojas de varejo não estendem suas atividades além desse período. Comércio que normalmente funciona até tarde, como bares, restaurantes e boates, não são encontrados de maneira equilibrada em relação à quantidade de estabelecimentos comerciais mencionados anteriormente. Essa organização do centro resulta em uma utilização excepcional após o horário comercial e nos finais de semana, levando ao esvaziamento de pessoas.

A expansão acelerada da cidade, com a criação de bairros cada vez mais periféricos, é em grande parte responsável por esse esvaziamento do centro da cidade. Esses bairros periféricos atraem um grande número de pessoas em busca de moradias, bem como a formação de bairros nobres com importantes equipamentos públicos, como parques e shoppings, impulsionando o setor imobiliário e estimulando a construção de novos edifícios residenciais por parte das grandes construtoras, visando valorizar seus empreendimentos de forma conjunta.

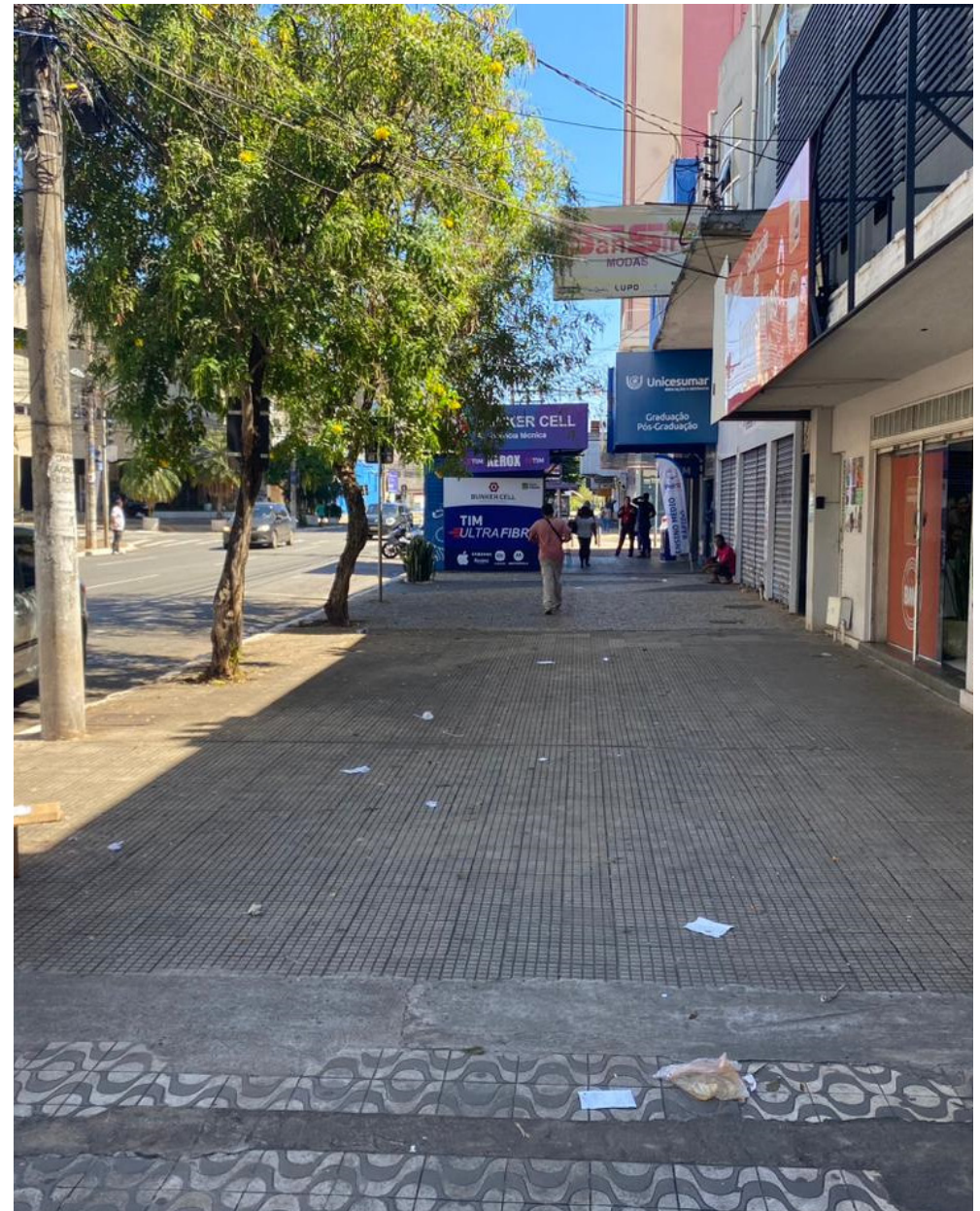
Em São Paulo, a capital financeira do país, estão sendo desenvolvidas novas abordagens em relação ao centro da cidade, por meio de movimentos de reocupação que visam a requalificação de edifícios existentes para atender ao perfil de pessoas que desejam viver no centro. Isso se deve às infraestruturas disponíveis e à localização privilegiada da área. No entanto, em Goiânia, não há edifícios específicos no centro que atendam a esse perfil de moradores, cuja maioria é composta por estudantes ou jovens casais que buscam moradias bem localizadas, próximas a suas faculdades ou locais de trabalho. Embora seja possível encontrar edifícios que atendam a essas demandas no setor universitário, o centro da cidade precisa atrair sua juventude para se renovar e revitalizar, uma vez que os jovens são os que mais aproveitam as atividades noturnas da cidade. Essa afirmação é confirmada pela observação do uso da Praça Universitária e de outros pontos do setor universitário em horários além do comercial, tornando essa região mais agradável para caminhar e ser utilizada durante a noite.



A caminhabilidade

A caminhabilidade é um conceito que avalia a acessibilidade e mobilidade urbana por meio da atividade de caminhar. As calçadas desempenham um papel fundamental nesse contexto, uma vez que são as áreas das ruas destinadas ao tráfego de pedestres. Para garantir a melhor utilização possível das calçadas, é necessário que elas atendam aos parâmetros de acessibilidade universal e segurança. Em relação à cidade de Goiânia, destaca-se a existência de uma lei de calçadas promulgada no final de 2019. Essa legislação foi elaborada considerando posteriormente a norma de acessibilidade NBR 9050, que define diretrizes específicas para o projeto e construção de calçadas. Segundo essas diretrizes, as calçadas devem ser divididas em três faixas distintas. A faixa de serviço destina-se à instalação de mobiliário urbano, como postes e lixeiras, bem como a elementos de paisagismo. A faixa livre é projetada com um pavimento uniforme e contínuo de concreto, incluindo pisos táteis de cor contrastante ao calçamento, para orientação de pessoas com deficiência visual. Por fim, a faixa de acesso pode conter interferências relacionadas ao acesso a edificações, como rampas e degraus.

No contexto específico do centro de Goiânia, as calçadas são caracterizadas por sua largura considerável, variando de 3 a 7 metros, proporcionando conforto aos pedestres. No entanto, observa-se a ausência da completa de instalação de pisos táteis por todo o perímetro das calçadas do recorte e de igual maneira em todo o Setor Central, vale destacar também a ausência de mobiliário urbano como bancos de descanso que podem ser utilizados por grávidas, idosos e pessoas com mobilidade reduzida em trajetos mais cansativos. Além disso, destaca-se a presença de bancas de lanchonetes e revistarias, assim como vendedores ambulantes, que ocupam predominantemente a Avenida Anhangüera. É importante ressaltar que, em regiões periféricas da cidade, com topografia acidentada, é comum encontrar calçadas com degraus, o que limita a acessibilidade e a segurança para os pedestres. Essas características das calçadas do centro de Goiânia têm impacto direto na caminhabilidade da região, influenciando a experiência dos pedestres e o potencial de interação social nesses espaços urbanos.



USUÁRIOS

Os usuários

Os usuários deste estudo são classificados em dois grupos distintos. O primeiro grupo refere-se aos potenciais moradores da edificação proposta, que se caracterizam por serem jovens acadêmicos e universitários que desejam residir em uma localização central da cidade, próxima às atividades cotidianas, como previamente mencionado na justificativa do trabalho. O segundo grupo abrange todas as pessoas que possam visitar a região ou sejam usuárias dessa localidade. O espaço urbano proposto tem o objetivo de acolher tanto trabalhadores quanto transeuntes que utilizam a região, bem como pessoas interessadas em visitá-la, sejam turistas e moradores provenientes da capital ou do entorno, ou até mesmo aquelas que desejam participar de atividades culturais no local, seja elas como idealizadores, realizadores, participantes ou apreciadores.

No que tange à economia local, é desejável criar ou subsidiar o desenvolvimento do comércio de bairro, sendo assim o comerciante também é um usuário previsto para este trabalho. O intuito é estabelecer um ambiente urbano propício à criação de fachadas ativas, as quais já encontram suporte no novo plano diretor de 2022 para Goiânia.

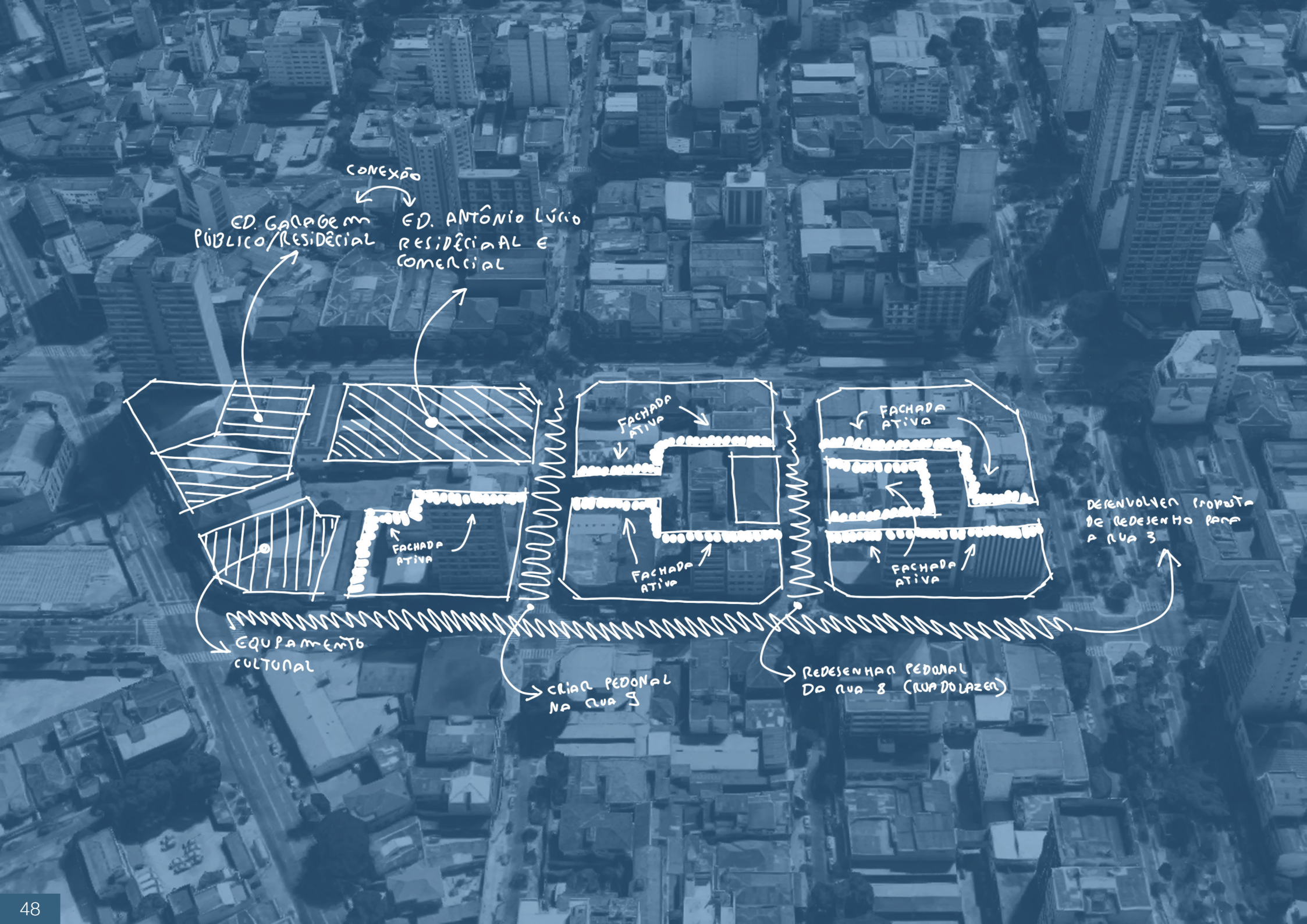
A administração pública também foi considerada nesse contexto urbano. A intenção é criar um espaço adequado para atividades de saúde e assistência social, aspectos nos quais a prefeitura de Goiânia historicamente exerce um papel importante. Ao reservar uma área coberta, é possível criar um local para vacinação, eventos comunitários e outras iniciativas de cunho social promovidas pelos órgãos públicos municipais, estaduais ou federais.

Portanto, conclui-se que há uma distinção entre os usuários que se deseja atrair para a parte residencial desse projeto, uma vez que o objetivo é que esses jovens residentes impulsionem a economia local a ser gerada na região principalmente para horários noturnos. Já em relação ao segundo grupo, busca-se criar um espaço de convívio social, comércio, cultura e lazer acessível a todos.



PROJETO URBANO CONCEITUAL





CONEXÃO

ED. GALAXIA
PÚBLICO/RESIDENCIAL

ED. ANTÔNIO LÚCIO
RESIDENCIAL E
COMERCIAL

FACHADA
ATIVA

FACHADA
ATIVA

FACHADA
ATIVA

FACHADA
ATIVA

FACHADA
ATIVA

EQUIPAMENTO
CULTURAL

CLIA PEDONAL
NA RUA 5

REDESENHA PEDONAL
DA RUA 8 (RUA DO LAZER)

DESENVOLVER PROPOSTA
DE REDESENHO PARA
A RUA 3

Ideias iniciais

AS FACHADAS ATIVAS: Inicialmente, a primeira preocupação que surgiu durante o desenvolvimento das ideias foi elaborar um percurso interno nas quadras, no qual esse percurso seria acompanhado por fachadas ativas. Dessa forma, a combinação desses caminhos e os pedonais propostos formariam vias exclusivas para pessoas. Essa abordagem, quando implementada em centros urbanos, potencializa a existência de espaços comerciais urbanos, conhecidos como “malls”, como observado nas calçadas das principais vias que atravessam o setor central da cidade em questão.

A RUA 9: estava planejada para ser desenvolvida como uma via compartilhada entre veículos e pedestres, ao invés de um espaço exclusivo para pedestres. No entanto, após uma produtiva conversa com meu orientador, o Professor Doutor Jesus Henrique Cheregati, a ideia de desenvolver um segundo pedonal, semelhante à rua 8, se mostrou mais atraente.

O EQUIPAMENTO CULTURAL: A inclusão de um equipamento cultural no projeto surgiu como uma ideia conjunta com outra colega, que também estava desenvolvendo seu Trabalho de Conclusão de Curso com o mesmo orientador. Essa adição poderia se encaixar no contexto das minhas propostas urbanas, criando uma referência entre os dois trabalhos. No entanto, não fui capaz de desenvolver uma proposta final para meu projeto conceitual urbano a tempo para que minha colega pudesse considerá-la. Ainda assim, reservei espaço para incluir meu próprio equipamento cultural, o qual, dentro do escopo deste estudo, potencializaria o caráter cultural definitivo para a capital.

A RUA 3: No redesenho da rua 3, meu objetivo é demonstrar como uma rua poderia ser planejada e projetada para priorizar e acomodar modais de transporte sustentáveis, como a caminhada, veículos de propulsão humana como bicicletas, skate e patinetes, além de veículos elétricos individuais, os quais têm ganhado espaço nos centros urbanos das principais capitais brasileiras. Exemplos desses veículos são bicicletas elétricas, patinetes elétricos, skates elétricos, motos elétricas e similares.

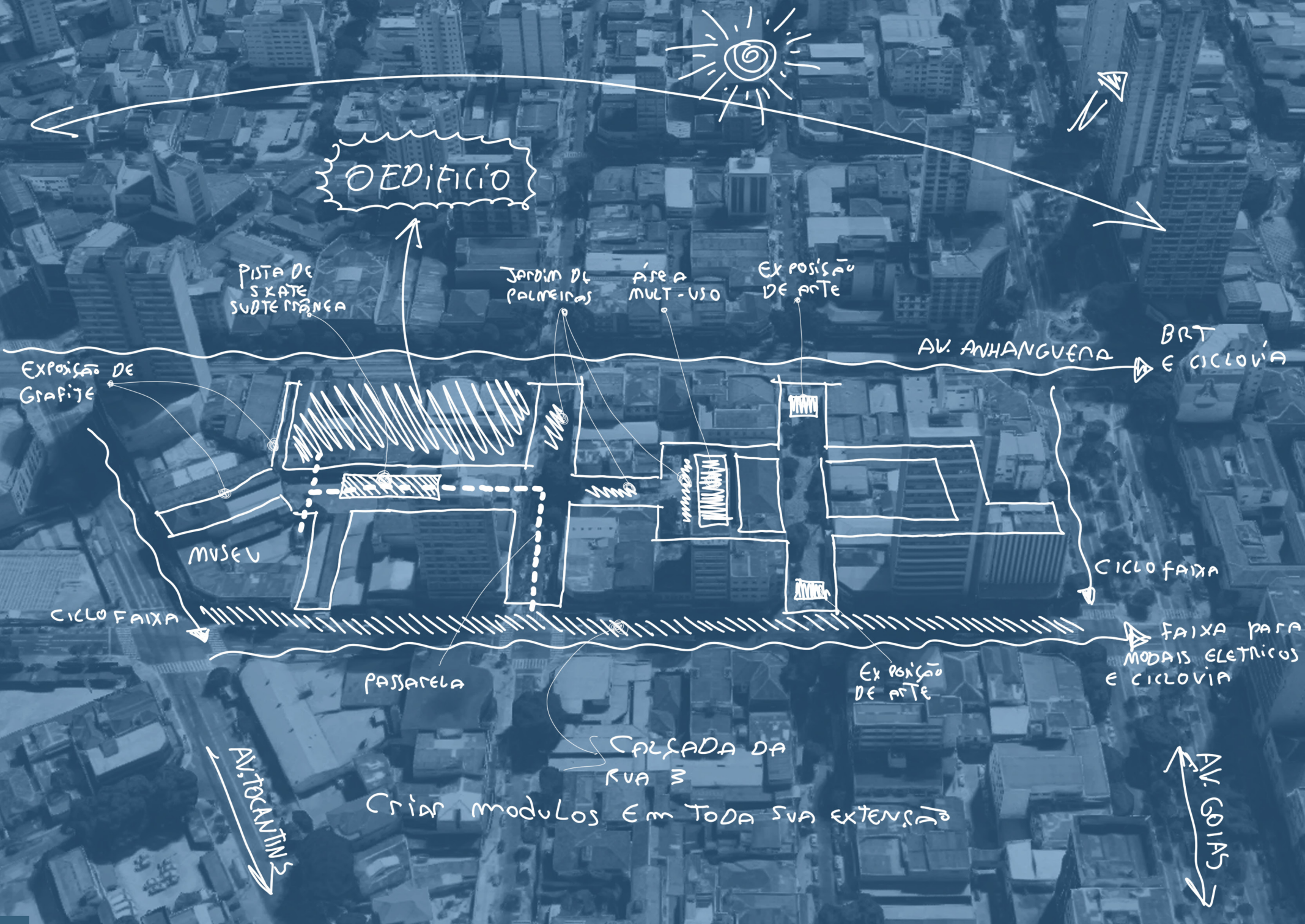
O EDIFÍCIO ANTÔNIO LÚCIO: possui um anexo, o edifício garagem, que é de uso público e residencial. Embora não seja detalhado neste trabalho, é proposto como parte integrante do recorte urbano. O edifício Antônio Lúcio, por sua vez, será o projeto detalhado deste trabalho. Ele será construído com madeira, seu uso será misto e terá uma praça pública suspensa. Essa ideia foi apresentada em uma única, porém extremamente empolgante, conversa que tive com o Professor Antônio Lúcio, o qual me introduziu à ideia de que a cidade pode ser explorada em diferentes níveis além do simples nível da calçada. No térreo do edifício, haverá um pequeno shopping, assim como um espaço de trabalho colaborativo acima deste.

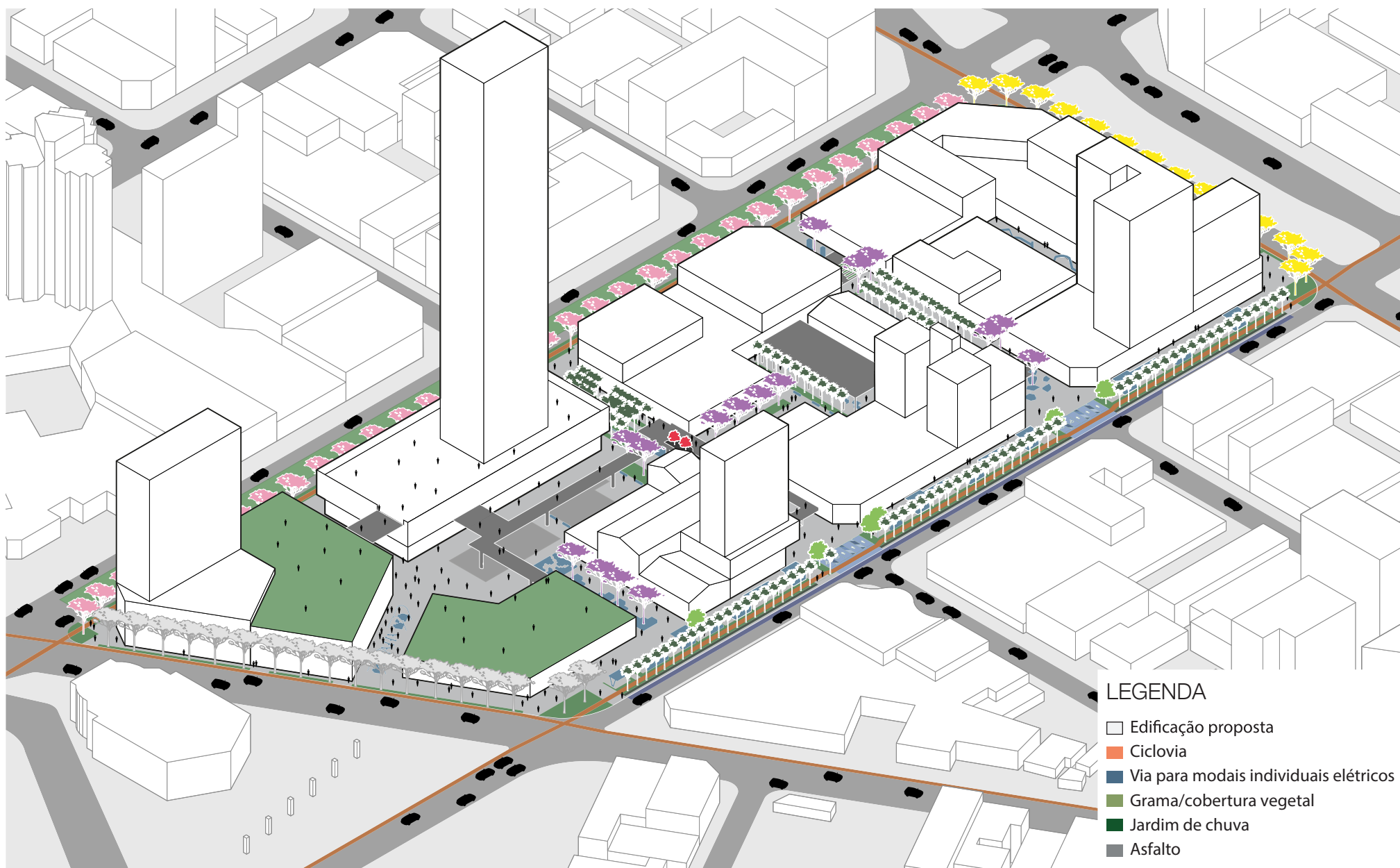
Ideias complementares

Resumidamente, as ideias complementares a serem apresentadas adiante têm como objetivo desenvolver espaços urbanos de alta qualidade, de forma a permitir que o seu uso promova a vitalidade comercial da região, criando potenciais usos para o espaço urbano tanto por parte da administração pública quanto de iniciativas da comunidade civil. Essas propostas têm como diretriz fundamental a utilização do espaço público como expressão artística da cultura urbana, já presente no Beco da Codorna, bem como nos equipamentos existentes e propostos.

A criação de jardins tem como objetivo desenvolver espaços urbanos que promovam a contemplação do meio ambiente, por meio da estimulação sensorial. As palmeiras propostas têm o intuito de atrair pássaros, os quais irão contribuir para a criação de uma sonoridade agradável no centro da cidade.

A passarela tem o propósito de despertar a curiosidade inerente às pessoas, que se desenvolve desde a infância, de apreciar paisagens em locais elevados. Dessa forma, estimula-se uma rota de ligação direta entre a rua 3, a praça de alimentação do edifício Antônio Lúcio e a cobertura do equipamento cultural/museu.



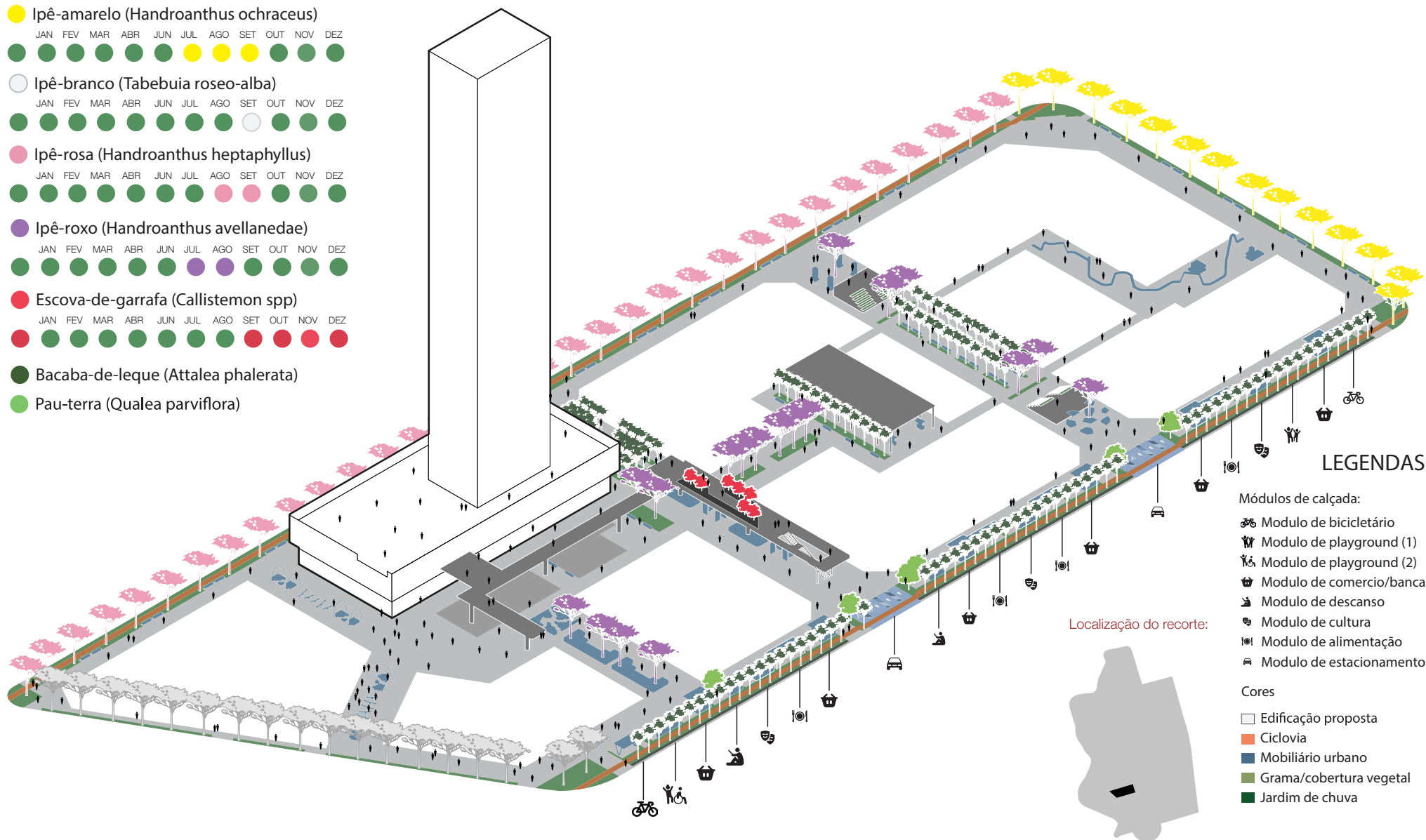


LEGENDA

- Edificação proposta
- Ciclovía
- Via para modais individuais elétricos
- Grama/cobertura vegetal
- Jardim de chuva
- Asfalto

TABELA DE PAISAGISMO

● Ipê-amarelo (<i>Handroanthus ochraceus</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
● Ipê-branco (<i>Tabebuia roseo-alba</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
● Ipê-rosa (<i>Handroanthus heptaphyllus</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
● Ipê-roxo (<i>Handroanthus avellaneda</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
● Escova-de-garrafa (<i>Callistemon spp</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
● Bacaba-de-leque (<i>Attalea phalerata</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
● Pau-terra (<i>Qualea parviflora</i>)	JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ



LEGENDAS

Módulos de calçada:

- Módulo de bicicletário
- Módulo de playground (1)
- Módulo de playground (2)
- Módulo de comercio/banca
- Módulo de descanso
- Módulo de cultura
- Módulo de alimentação
- Módulo de estacionamento

Cores

- Edificação proposta
- Ciclovia
- Mobiliário urbano
- Grama/cobertura vegetal
- Jardim de chuva

Localização do recorte:

fazer legenda dos cinzas escuros



Nome: Ipê-Amarelo (*Handroanthus ochraceus*)

Tamanho: até 25 metros

Copa: até 20 metros de diâmetro

Tipo de raiz: profunda

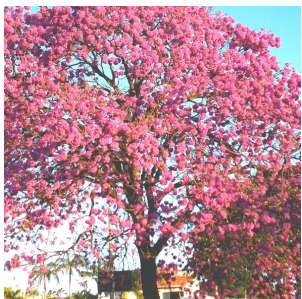


Nome: Ipê Branco (*Tabebuia roseo-alba*)

Tamanho: até 15 metros

Copa: até 15 metros de diâmetro

Tipo de raiz: profunda



Nome: Ipê-rosa (*Handroanthus heptaphyllus*)

Tamanho: até 20 metros

Copa: até 20 metros de diâmetro

Tipo de raiz: profunda



Nome: Ipê-roxo (*Handroanthus avellaneda*)

Tamanho: até 20 metros

Copa: até 20 metros de diâmetro

Tipo de raiz: profunda



Nome: Escova-de-garrafa (*Callistemon* spp.)

Tamanho: até 3 metros

Copa: até 3 metros de diâmetro

Tipo de raiz: mediana/raza



Nome: Bacaba-de-leque (*Attalea phalerata*)

Tamanho: até 10 metros

Copa: até 15 metros de diâmetro

Tipo de raiz: razoavelmente profunda



Nome: Ipê-Amarelo (*Handroanthus ochraceus*)

Tamanho: até 20 metros

Copa: até 10 metros de diâmetro

Tipo de raiz: profunda

O paisagismo

O projeto de paisagismo tem como objetivo adicionar cores distintas às vias que o circundam, proporcionando a cada uma delas uma tonalidade específica durante o período de floração das espécies selecionadas. Existem duas razões para essa abordagem. Primeiramente, busca-se embelezar as vias, conferindo a cada uma delas uma paisagem única e de interesse turístico. Em segundo lugar, pretende-se utilizar árvores típicas do cerrado para a organização viária, em que cada via se torna uma referência através da cor das copas das árvores, tornando-se marcos de referência urbanos.

Com o intuito de estabelecer marcos urbanos e atrativos turísticos também no espaço interno, foram selecionadas palmeiras e ipês roxos. Essa escolha visa conferir às áreas internas cores identitárias distintas, proporcionando uma experiência visual atraente para os visitantes.

Os ipês: Frequentemente encontrados em áreas urbanas no território brasileiro. Em particular, na cidade de Goiânia, houve a extinção de um ponto emblemático localizado em frente à rodoviária da capital, onde diversas espécies de ipês amarelos se reuniam. Esse local, que anteriormente servia como uma expressiva e atrativa introdução à cidade para os viajantes que ali desembarcavam, atualmente essa ausência falta no contexto urbano, uma vez que as árvores foram removidas para possibilitar a implantação do sistema de transporte rápido por ônibus (BRT) e não foram repostas. Além da sua beleza estética, os ipês oferecem vantagens adicionais, tais como a criação de copas que proporcionam sombreamento significativo, contribuindo para o conforto térmico. Essas árvores também são resistentes à poluição urbana e a possíveis doenças, além de desempenharem um papel importante na preservação da biodiversidade da região do cerrado, mesmo em ambientes urbanos. É importante mencionar que uma desvantagem significativa dessas árvores está relacionada às suas raízes, que podem causar danos à infraestrutura subterrânea, incluindo calçadas, outro aspecto que pode ser visto como uma desvantagem, mas que acrescenta beleza à cidade, é a queda das flores no chão, formando um tapete de flores pelo qual as pessoas podem caminhar, é comum que essas flores sejam varridas para as faixas verdes onde as árvores estão posicionadas, permitindo assim que o ciclo natural aconteça.

Escova de Garrafa: A planta conhecida como *Callistemon* spp., popularmente chamada de “escova de garrafa”, é comumente encontrada em diversas ruas da cidade de Goiânia. Suas características incluem uma aparência esteticamente atraente, especialmente devido às suas flores vermelhas vibrantes. Além disso, essa espécie apresenta uma preferência pelo cultivo em áreas que recebem luz solar direta, sendo conhecida por sua exigência de sol pleno. A escova de garrafa também demonstra atratividade para insetos polinizadores, como borboletas, abelhas e outros, o que contribui para o benefício do ecossistema local por meio do processo de polinização. Essa interação entre a planta e os polinizadores promove a reprodução da espécie e a preservação da biodiversidade na região. Uma consideração importante ao cultivar a escova de garrafa é a necessidade de poda regular para manter seus aspectos estéticos mais evidentes. Essa prática auxilia no controle do crescimento desordenado e na formação adequada da planta, mantendo-a em um estado visualmente agradável. A escolha da espécie escova de garrafa para áreas centrais e internas da cidade se justifica tanto pela sua beleza já mencionada, como também pela sua baixa demanda de manutenção em relação ao consumo de água. Essa característica é relevante, considerando-se a necessidade de preservação dos recursos hídricos e a busca por soluções mais sustentáveis na jardinagem urbana.

Bacaba de Leque: Assim como a maioria das palmeiras, especialmente em ambientes urbanos, a espécie *Attalea phalerata* apresenta um tronco relativamente delgado com uma copa mediana que proporciona sombra, essa característica do tronco permite que estabelecimentos comerciais e outros pontos de referência visual para pedestres não sejam obstruídos. A seleção estratégica dos locais de plantio dessa espécie pode ser observada no diagrama ao lado. A escolha específica dessa espécie baseia-se principalmente em sua condição de espécie nativa do Brasil, adaptada ao cerrado, e em seus frutos comestíveis, que atraem uma diversidade de pássaros com seus cantos característicos e familiares. Os pequenos jardins de palmeiras, projetados como um conceito urbano, visam proporcionar espaços de centralidade na cidade, promovendo a tranquilidade, reflexão, conversação e contato com a natureza.

No entanto, um aspecto negativo significativo dessa árvore está relacionado à sua taxa de crescimento relativamente lenta, o que pode exigir a aquisição de exemplares jovens-adultos para que alcancem seu tamanho adulto.

Pau-terra: como uma espécie nativa do Brasil e adaptada ao ambiente do cerrado, apresenta uma preocupação semelhante aos ipês no que diz respeito ao cuidado com suas raízes, requerendo um posicionamento cuidadoso que leve em consideração possíveis danos. Essa árvore demonstra resistência a solos com baixa fertilidade e é capaz de suportar períodos prolongados de seca. No contexto de um projeto conceitual urbano, o pau-terra é estrategicamente posicionado ao longo da Rua 3, em pontos específicos próximos aos estacionamentos, com o objetivo de fornecer sombra e servir como referência visual para esses espaços de estacionamento. Essa escolha é feita levando em consideração a predominância do paisagismo com Palmeiras ao longo da Rua 3.

A fauna atraída pela flora

A seguir, apresentam-se algumas espécies de aves que se destacam pela beleza e canto e podem ser encontradas no ambiente urbano do cerrado, fazendo uso das espécies selecionadas:

Arara-canindé (*Ara ararauna*)
Arara-vermelha (*Ara chloropterus*)
Arara-verde (*Ara ambiguus*)
Papagaio-verdadeiro (*Amazona aestiva*)
Tucano-de-bico-preto (*Ramphastos vitellinus*)
Tucano-de-bico-verde (*Ramphastos dicolorus*)
Pica-pau-do-campo (*Colaptes campestris*)
Sabiá-laranjeira (*Turdus rufiventris*)
Bem-te-vi-rajado (*Myiozetetes similis*)
Periquito-rico (*Brotogeris tirica*)
Periquito-verde (*Psittacara leucophthalmus*)
Maracanã-verdadeira (*Primolius maracana*)



Arara-canindé



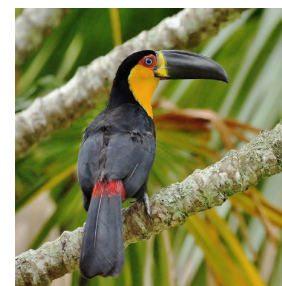
Arara-vermelha



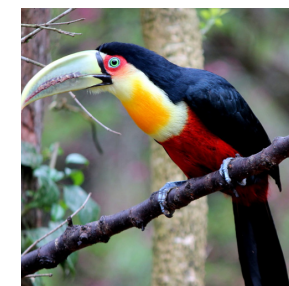
Arara-verde



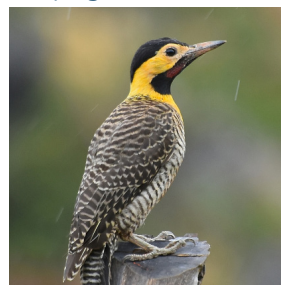
Papagaio-verdadeiro



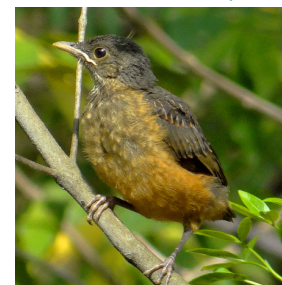
Tucano-de-bico-preto



Tucano-de-bico-verde



Pica-pau-do-campo



Sabiá-laranjeira



Bem-te-vi-rajado



Periquito-rico



Periquito-verde



Maracanã-verdadeira

A Rua 3

A calçada da rua 3 foi projetada com dimensões adequadas para proporcionar conforto durante o percurso, apresentando uma largura de 7 metros. A rua 3 faz parte do projeto inicial de Goiânia e foi uma das primeiras vias a serem pavimentadas com asfalto. Predominantemente voltada para fins comerciais, a calçada desta rua apresenta uma topografia consideravelmente plana, o que não justifica a presença de degraus, os quais em grande parte são inexistentes.

Além disso, não há proibição de estacionamento ao lado das calçadas da rua 3, a qual possui sentido único de circulação.

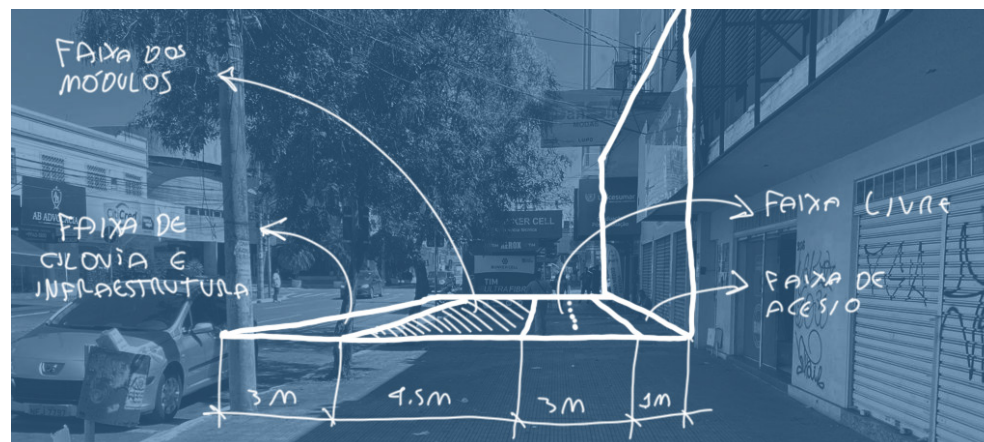


Legislação de calçadas de Goiânia

A proposta de requalificação da rua 3, especialmente em relação à sua calçada, visa repensar as divisões existentes, aproveitando a largura generosa para criar espaços propícios a uma convivência urbana saudável. A legislação atual de Goiânia, estabelecida no final de 2019 e baseada na NBR 9050, divide as calçadas em três faixas distintas: faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso. Seguindo as dimensões mínimas estabelecidas no anexo um da Lei das Calçadas de Goiânia, propõe-se o desenvolvimento das seguintes faixas para esta calçada em particular:

1. Faixa da ciclovia: Essa faixa seria trabalhada no mesmo nível da calçada, segregada do leito carroçável, para proporcionar uma via destinada exclusivamente a ciclistas.
2. Faixa dos módulos: Nessa faixa, ocorreria a implantação dos módulos específicos, que serão apresentados posteriormente.
3. Faixas livre e de acesso: Essas faixas visam garantir a circulação livre de pedestres, com espaços para caminhar e acessar os diferentes pontos da rua.

A proposta busca atender aos requisitos legais, promovendo a inclusão de uma ciclovia segura, a delimitação dos módulos planejados e a manutenção de espaços amplos para a circulação desimpedida dos pedestres.





Módulo de bicicletário

O módulo de bicicletário localizado na rua 3 estabelece uma conexão direta com a ciclovia adjacente, apresentando-se como um ponto de apoio destinado aos ciclistas. Nesse local, os ciclistas têm a possibilidade de estacionar suas bicicletas sob uma cobertura que lhes proporciona proteção contra a exposição solar e a chuva, além de preservar suas bicicletas da visibilidade do público em geral.

Um aspecto essencial desse bicicletário reside na sua integração com tecnologias avançadas. O módulo em questão apresenta uma estação interativa que disponibiliza informações relevantes sobre a cidade e a utilização do bicicletário. Adicionalmente, essa estação pode ser utilizada para abrigar bicicletas compartilhadas. A presença da interatividade tecnológica nesse contexto assegura um alto nível de facilidade de acesso aos serviços públicos e amplifica as oportunidades de acessibilidade, especialmente para pessoas com deficiência visual e auditiva.



Módulo cultural

Conforme previamente mencionado neste documento, a cultura goiana foi introduzida como tema de discussão. Nesse contexto, destaca-se a relevância da cultura musical em Goiânia, na qual diversos artistas iniciaram suas carreiras tocando em estabelecimentos de entretenimento da capital. Com o propósito de fomentar espaços de expressão cultural, o presente módulo, composto por uma cobertura e arquibancada, almeja proporcionar um ambiente propício para apresentações teatrais e musicais. Adicionalmente, quando combinado com os módulos de alimentação e comércio, é possível potencializar as oportunidades de integração entre essas áreas.



Módulo de alimentação

O módulo de alimentação apresenta uma estrutura coberta de madeira com uma cobertura vegetal, com o objetivo de criar um ambiente acolhedor e apropriado para refeições. Esse espaço pode ser utilizado tanto como apoio para lanchonetes e restaurantes próximos, proporcionando uma extensão de seus serviços, quanto para indivíduos que desejam desfrutar de uma refeição ao ar livre com conforto.



Módulo de comércio

O módulo comercial exemplifica a utilização de uma banca modular com cobertura vegetal de telhado verde, cuja finalidade não está restrita a um único uso, podendo abrigar diferentes tipos de estabelecimentos, tais como bancas de jornal, lanchonetes, floriculturas, entre outros. O propósito desse módulo é proporcionar um ambiente esteticamente agradável e em conformidade com o contexto urbano, a fim de acomodar os atuais proprietários de bancas existentes nas calçadas, levando em consideração a necessidade de adaptar-se àqueles que já dependem dessa atividade para seu sustento, evitando a remo-



Módulo de descanso

O módulo de Descanso constitui um espaço destinado à socialização das pessoas que transitam pela rua 3. É especialmente voltado para indivíduos com mobilidade reduzida, como idosos, crianças, pessoas de baixa estatura, gestantes e aqueles que possuem alguma forma de deficiência. Proporcionar locais de descanso à sombra é reconfortante para esses indivíduos. Nesse sentido, é relevante que, ao sentarem-se para descansar, as pessoas possam também se engajar em interações sociais e conversações. Isso se mostra de interesse para esta proposta, uma vez que promove a conexão e a sociabilidade.



Módulo de estacionamento

Os módulos de estacionamento destinados à rua 3 possuem caráter de preferência de uso, com o propósito de aprimorar e facilitar a utilização da zona urbana por parte de indivíduos que não residem em proximidade imediata da localidade e que enfrentam dificuldades de locomoção devido a limitações físicas.



Módulo de playground

O playground convencional, embora possa oferecer condições que garantam a acessibilidade para uma parcela significativa de crianças ou pais com deficiências, pode apresentar limitações consideráveis, principalmente para pessoas com restrições físicas. No entanto, é importante ressaltar que esse playground foi projetado com o propósito de promover a atividade física das crianças por meio das brincadeiras e atividades propostas.



Módulo de playground acessível

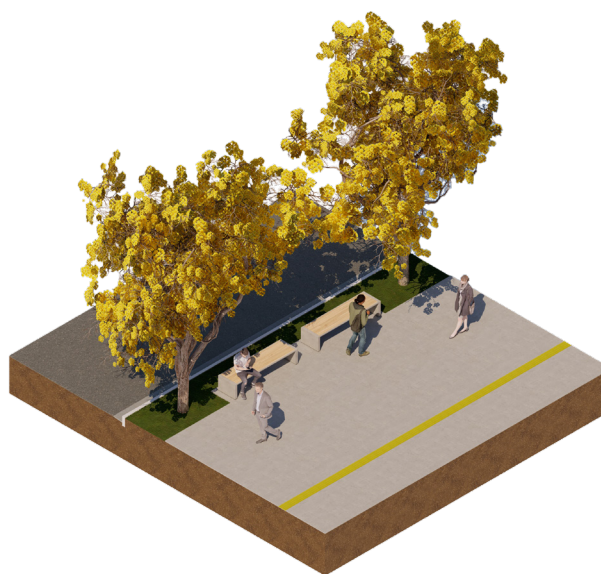
O playground acessível é dotado de brinquedos que são acessíveis a pessoas com deficiência, mas também permitem a utilização por parte de indivíduos sem deficiência, visando promover a socialização entre as crianças durante as atividades lúdicas.



Av. Anhanguera

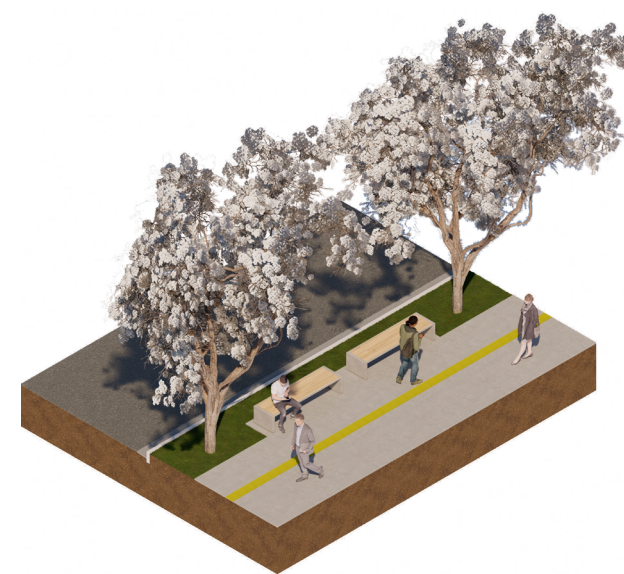
Na Avenida Anhanguera, a grama é acompanhada por uma calçada predominantemente revestida com pisos de concreto colorido em tons de rosa, com o propósito de estabelecer uma identidade visual para a rua, por meio do paisagismo e do uso predominante do ipê rosa. Além disso, é possível observar, no diagrama, a presença de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que percorre trilhos metálicos dispostos sobre uma superfície drenante.

Em uma perspectiva de futuro plausível, essa solução apresentada seria ideal para contribuir na mitigação dos impactos das chuvas recentes, as quais têm ocasionado inundações no centro da cidade. A presença do VLT sobre uma superfície drenante possibilita um melhor escoamento das águas pluviais, minimizando assim os efeitos negativos das chuvas intensas e contribuindo para a redução dos problemas de alagamentos.



Av. Goiás

Conforme mencionado na seção de paisagismo, um cartão postal da cidade foi removido para dar lugar à construção de um terminal na seção da Avenida Goiás em frente à Rodoviária de Goiânia. Essa área abrigava espécies de ipês amarelos, que possuíam uma beleza singular naquele trecho. Considerando a perda dessas árvores e levando em conta que o ipê amarelo é um dos símbolos emblemáticos da cidade de Goiânia e do estado de Goiás, parece ser uma decisão prudente associar a identidade da Avenida Goiás à utilização de ipês amarelos no escopo deste estudo.



Av Tocantins

Com o objetivo de manter a proposta de identidade distintiva para cada uma das vias abordadas neste estudo, propõe-se que a Avenida Tocantins seja caracterizada pela presença de ipês brancos em sua paisagem. A escolha dos ipês brancos como elementos paisagísticos busca conferir uma identidade específica e singular à referida avenida, enriquecendo o seu ambiente e proporcionando uma experiência visual diferenciada aos transeuntes e moradores da região.

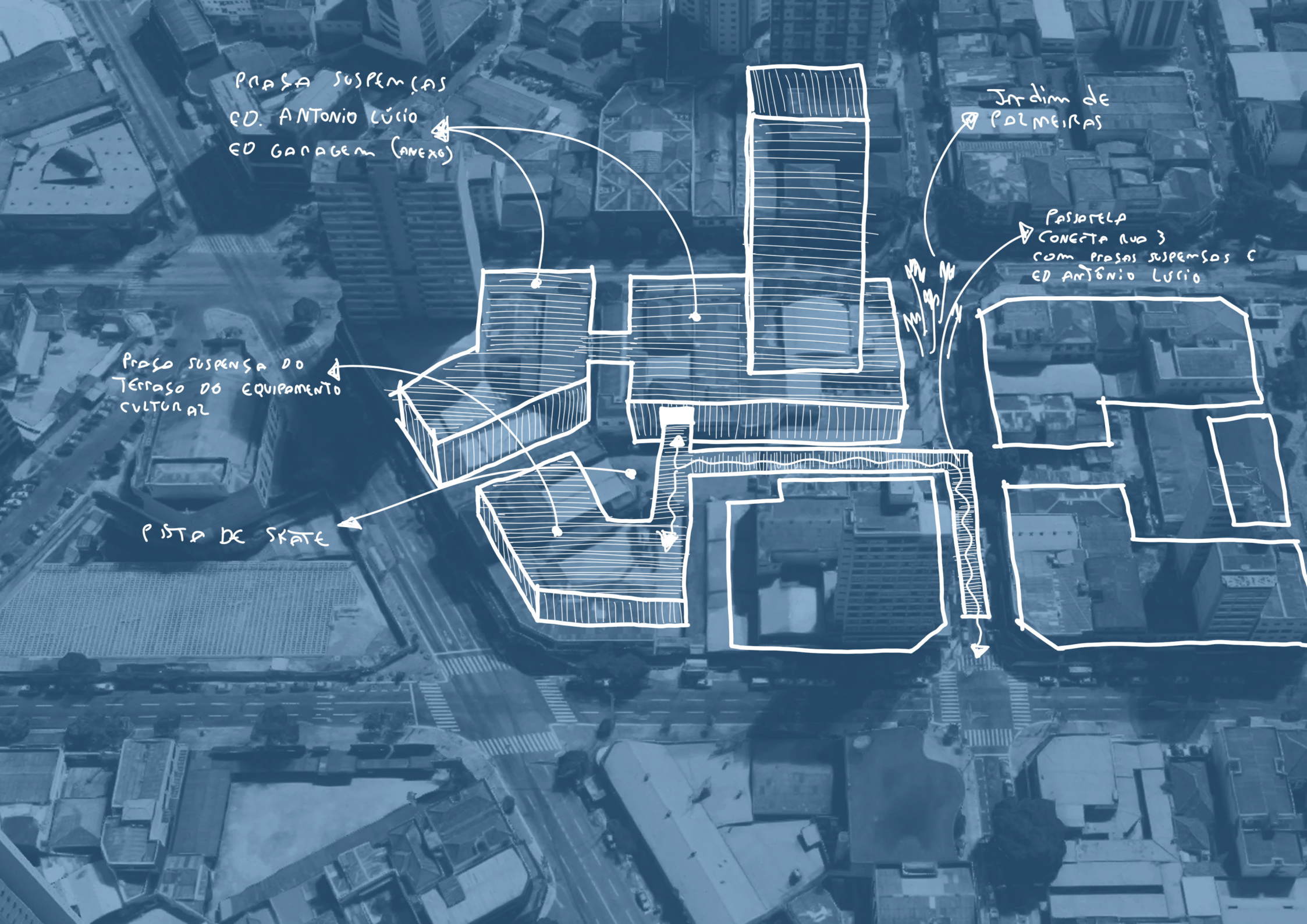
PRASA SUSPENSAS
ED. ANTONIO LÚCIO
ED GARAGEM (ANEXO)

Jardim de
PALMEIRAS

PASSARELA
CONCEITA AV. 3
COM PRASAS SUSPENSAS E
ED ANTONIO LÚCIO

PRASA SUSPENSAS DO
TÉRREÇO DO EQUIPAMENTO
CULTURAL

PISTA DE SKATE



Paredão de arte urbana

O objetivo do paredão de arte urbana é dar continuidade ao espaço vertical destinado à pintura de grafites, considerando a necessidade de eliminar as edificações atualmente utilizadas como painel para exibição de arte, como parte do processo de requalificação proposto. O paredão de arte urbana será concebido como um brise, proporcionando permeabilidade e ventilação ao edifício adjacente, que no caso é um edifício garagem. Além disso, a estrutura do paredão poderá ser desmontada para facilitar a execução das pinturas. O mobiliário desempenha um papel fundamental no projeto, permitindo a contemplação da arte urbana e servindo como apoio durante o processo de criação das pinturas. Em contraste com a situação atual do local, o beco será ampliado, possibilitando a concentração de pessoas em um espaço que permita uma distância confortável entre elas. Essas intervenções visam promover a continuidade do uso do espaço vertical para a expressão artística por meio do grafite, ao mesmo tempo em que buscam melhorar a permeabilidade e ventilação do edifício adjacente. Além disso, a inclusão de mobiliário adequado e o alargamento do beco proporcionam um ambiente mais propício para apreciação e interação com a arte urbana, ao mesmo tempo em que atendem às necessidades de distanciamento social e conforto dos visitantes.

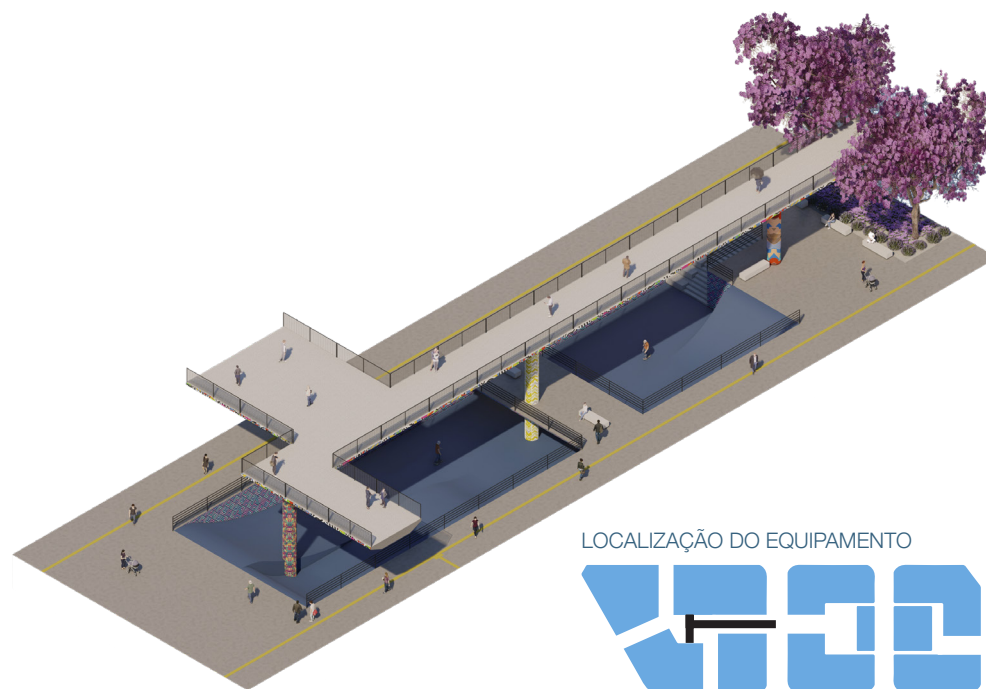
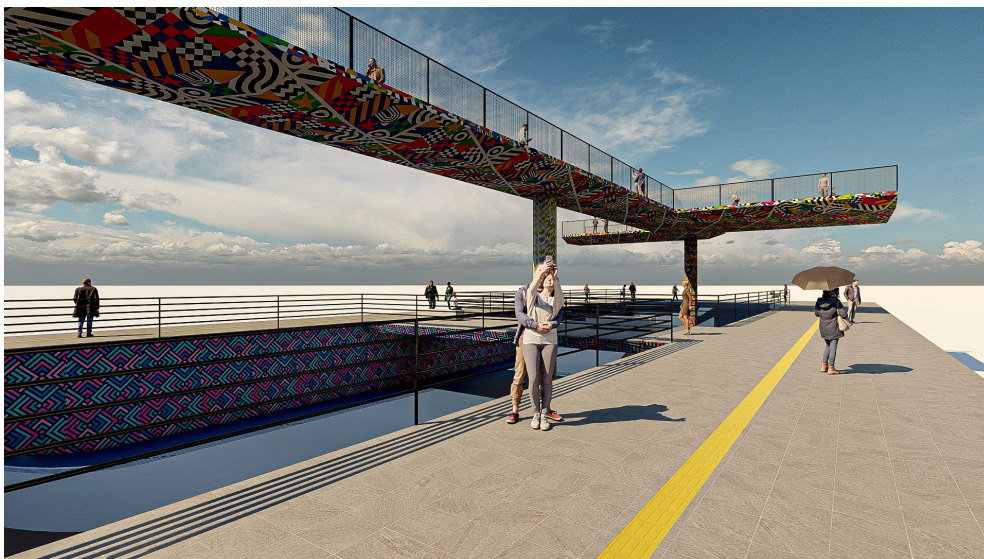


LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO



A passarela e a pista de skate

A proposta de uma passarela tem como objetivo estabelecer uma conexão entre a área de alimentação do edifício Antônio Lúcio e a rua 3. Essa passarela será localizada no centro do vazio da Quadra do Beco da Codorna. Nesse espaço vazio, pretende-se implantar uma pista de skate no subsolo, o que proporcionará uma área adicional para a expressão do grafite. A pista de skate também poderá ser utilizada como espaço para realização de festas e shows, enquanto a passarela que a atravessa ao nível do solo poderá ser utilizada como palco. A integração da pista de skate com as atividades comuns do Beco da Codorna pode potencializar os eventos relacionados ao grafite, ao mesmo tempo em que estes eventos podem ampliar a existência de atividades voltadas à prática do skate, uma vez que essas atividades se encontram dentro desse contexto. Essa proposta busca explorar as sinergias entre o grafite, o esporte do skate e as atividades culturais e de entretenimento. Ao criar um espaço multifuncional que abrange a pintura de grafites, a prática de skate e a realização de eventos, pretende-se fomentar a dinamização do local, incentivando a participação da comunidade e proporcionando um ambiente propício para a expressão artística, a prática esportiva e a interação social.



LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO



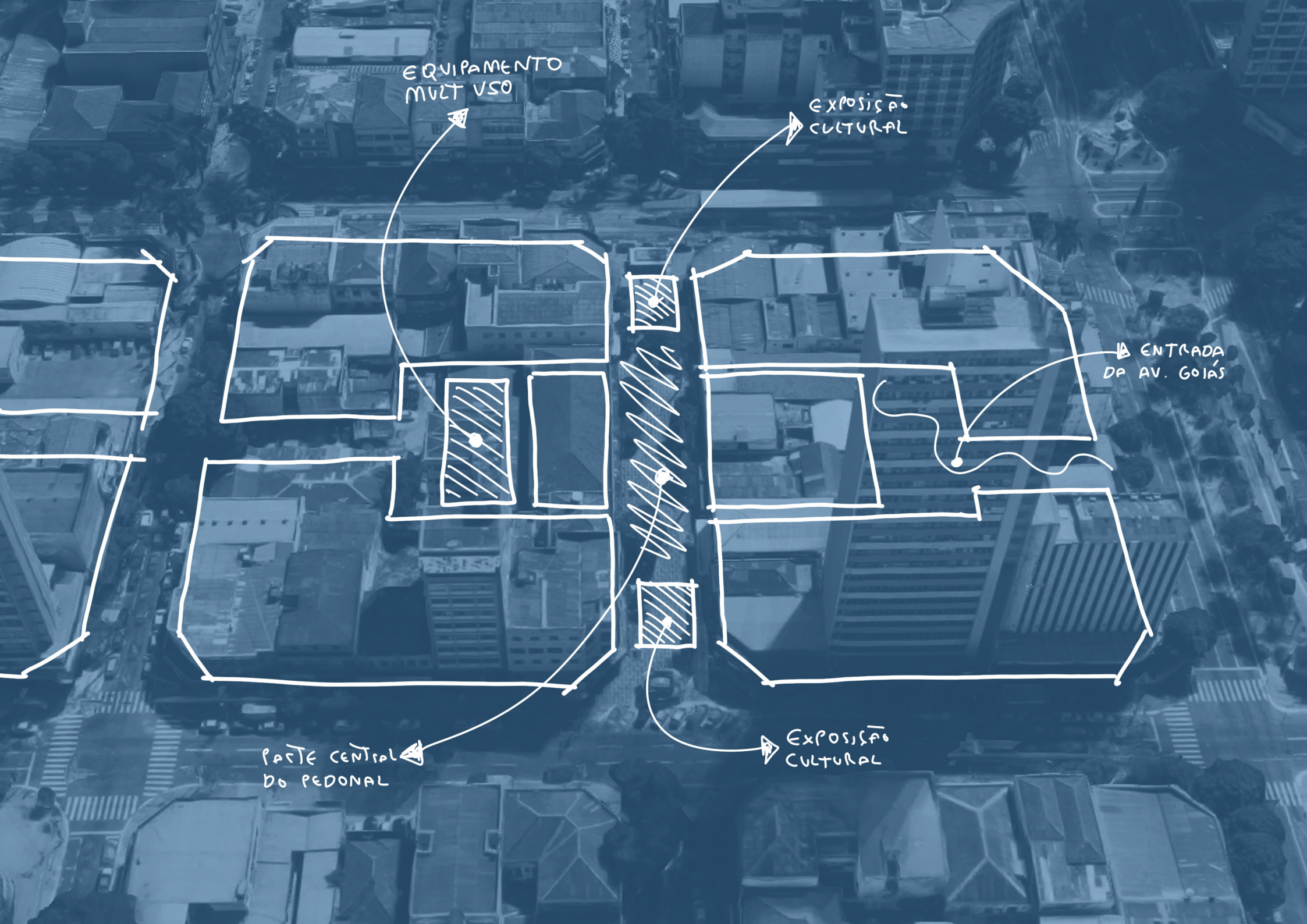
A passarela

O trecho da passarela que atravessa o pedestre da rua 9 também pode ser utilizado como suporte para grafites. Ao longo de seu percurso, foram instalados bancos para descanso e espaços de contemplação, permitindo que os usuários apreciem o ambiente urbano ao seu redor. Na parte inferior desse trecho da passarela, foram colocados painéis para exposição de arte, nos quais é possível tanto pintar murais quanto fixar obras artísticas. Mesmo não estando dentro da área do Beco da Codorna, que atualmente é comumente utilizada para grafite em 2023, essa arte pode participar dos eventos de pintura, ampliando o alcance desses eventos e promovendo uma renovação da paisagem urbana em vários pontos do local através do grafite. A acessibilidade também foi considerada no projeto, com a inclusão de um elevador que proporcionará o uso por pessoas com limitações físicas. A ideia principal por trás do desenvolvimento dessa passarela é proporcionar um espaço coberto e protegido das intempéries climáticas para os usuários dessa área urbana, ao mesmo tempo em que se busca criar um fluxo de pessoas em direção ao edifício, aproveitando a curiosidade inerente ao ser humano em observar paisagens por ângulos diferentes e explorar caminhos incomuns. Essa passarela, ao oferecer espaços de descanso, contemplação e exposição de arte, contribui para a criação de um ambiente urbano mais dinâmico e atrativo, incentivando a interação entre as pessoas e promovendo a valorização da expressão artística, além de fornecer uma alternativa de trajeto mais interessante e surpreendente para os usuários.



LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO





EQUIPAMENTO
MULT VSO

EXPOSIÇÃO
CULTURAL

ENTRADA
DA AV. GOIÁS

PARTE CENTRAL
DO PEDONAL

EXPOSIÇÃO
CULTURAL

Equipamento multi uso

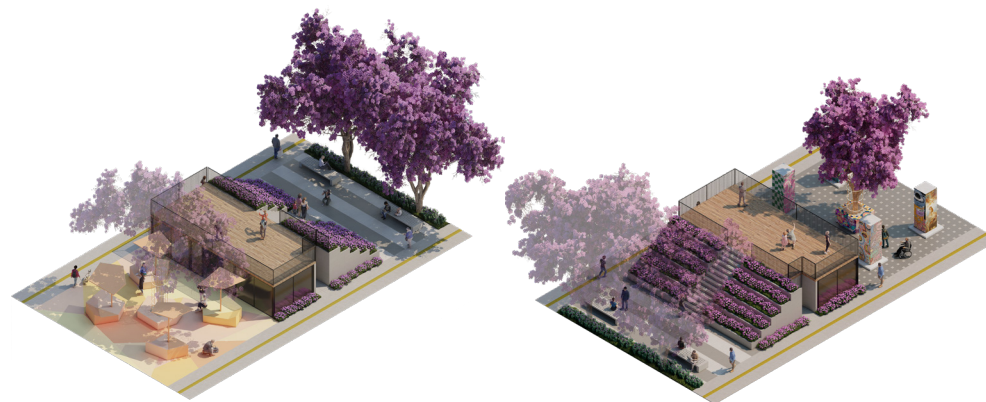
Os espaços de uso múltiplo estão se tornando uma tendência nas requalificações urbanas, especialmente nas centralidades de bairros e municípios, em um contexto global pós-pandemia de COVID-19. Esses espaços multiusos abertos, que já possuem uma estrutura básica, como uma cobertura, desempenham um papel crucial na promoção de ações de combate à epidemia, como locais de vacinação, hospitais de campanha e abrigos temporários. Além disso, esses ambientes multiusos cobertos desempenham um papel fundamental na organização e realização de eventos tanto pela sociedade civil quanto pela administração pública. Na sociedade civil, esses espaços podem ser utilizados para encontros temáticos, feiras, exposições, shows e atividades religiosas, bem como para mutirões promovidos historicamente pela prefeitura de Goiânia, vacinação de animais de estimação e outros eventos. Essas edificações propostas servirão como locais versáteis que podem ser adaptados para atender às necessidades da comunidade em diferentes momentos e contextos. A importância desses espaços multiusos vai além das suas funcionalidades imediatas. Eles também desempenham um papel significativo na promoção da interação social, na revitalização urbana e na criação de identidade e pertencimento à comunidade. Além disso, esses espaços podem impulsionar a economia local, ao atrair visitantes e fomentar o comércio e o turismo.

LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO



Pedonal da rua 8

O calçadão localizado na rua 8, conhecida como “rua do lazer”, possui significativa relevância histórica para o centro da cidade de Goiânia, uma vez que representa a primeira iniciativa de criação de uma via exclusiva para pedestres na região. Relatos de usuários no Facebook e imagens históricas do local comprovam que a rua 8 foi utilizada como ponto de encontro e descanso ao longo dos anos. Atualmente, as características distintivas da rua 8 podem ser observadas na recente cobertura realizada pela Record. Embora a maioria dos estabelecimentos comerciais ao longo da rua 8 não sejam do setor alimentício, é possível identificar uma forte tendência em direção a esse tipo de comércio, à luz do que ocorreu em outras áreas urbanas revitalizadas no contexto brasileiro. Considerando esse aspecto, bem como a impossibilidade de exigir uma utilização comercial específica, foi elaborada uma proposta que visa criar um espaço de descanso e encontros, ao mesmo tempo em que proporciona um ambiente acolhedor para a instalação de mesas e cadeiras de bares e restaurantes. O objetivo é promover uma convivência harmoniosa entre essas atividades descritas. Na rua 8, existem atualmente duas lanchonetes que serão mantidas, porém com um propósito adicional: a comercialização de alimentos e suvenires a partir da área de exposição de arte localizada adiante. Essa iniciativa busca potencializar as vendas e o comércio desses estabelecimentos já estabelecidos, ao mesmo tempo em que promove a arte e contribui financeiramente para os artistas envolvidos.

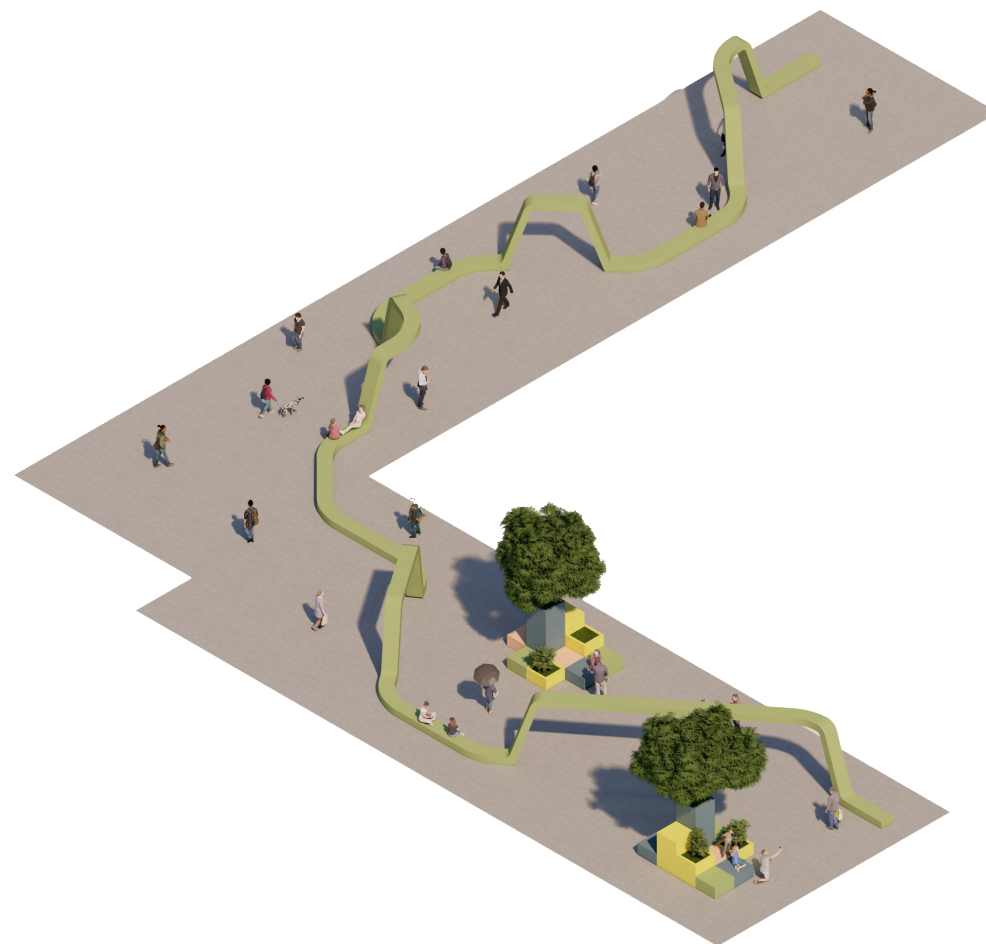


LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO



Entrada da av. Goiás

Para a inclusão da rua 8 no contexto abordado neste estudo, foi observado que a melhor proposta para este local é a implementação de mobiliário de descanso esteticamente atrativo, de forma a preservar as fachadas ativas que são almejadas por essas intervenções urbanas promotoras. Entre todas as propostas desenvolvidas e ideias consideradas, nenhuma parece ser tão adequada quanto a proposta previamente desenvolvida na requalificação denominada “PUBLIC SPACE, INSTALLATIONS & STRUCTURES” pelo Escritório Sports. Embora seja necessário mencionar que a forma e o mobiliário possam ser diferenciados, é importante ressaltar uma forte inspiração na mencionada requalificação anteriormente.

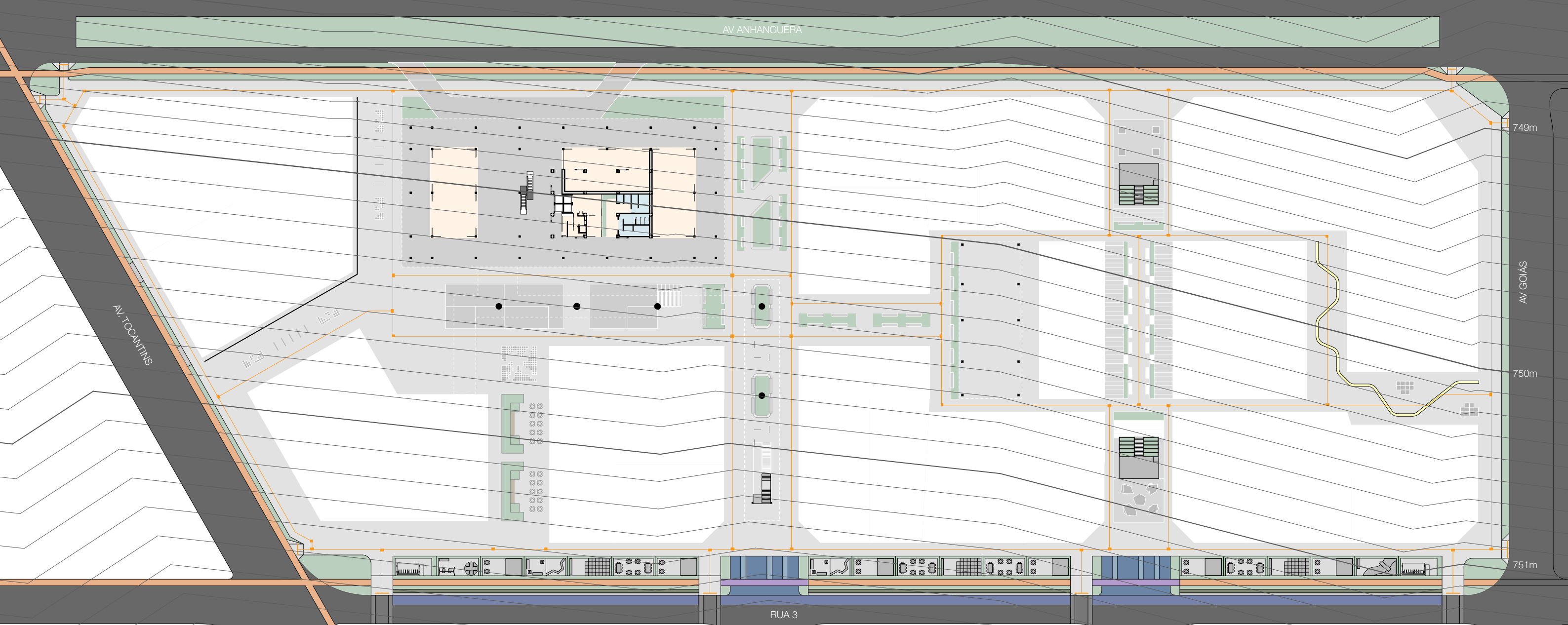


LOCALIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO



PROJETO ARQUITETÔNICO





Localização do recorte:



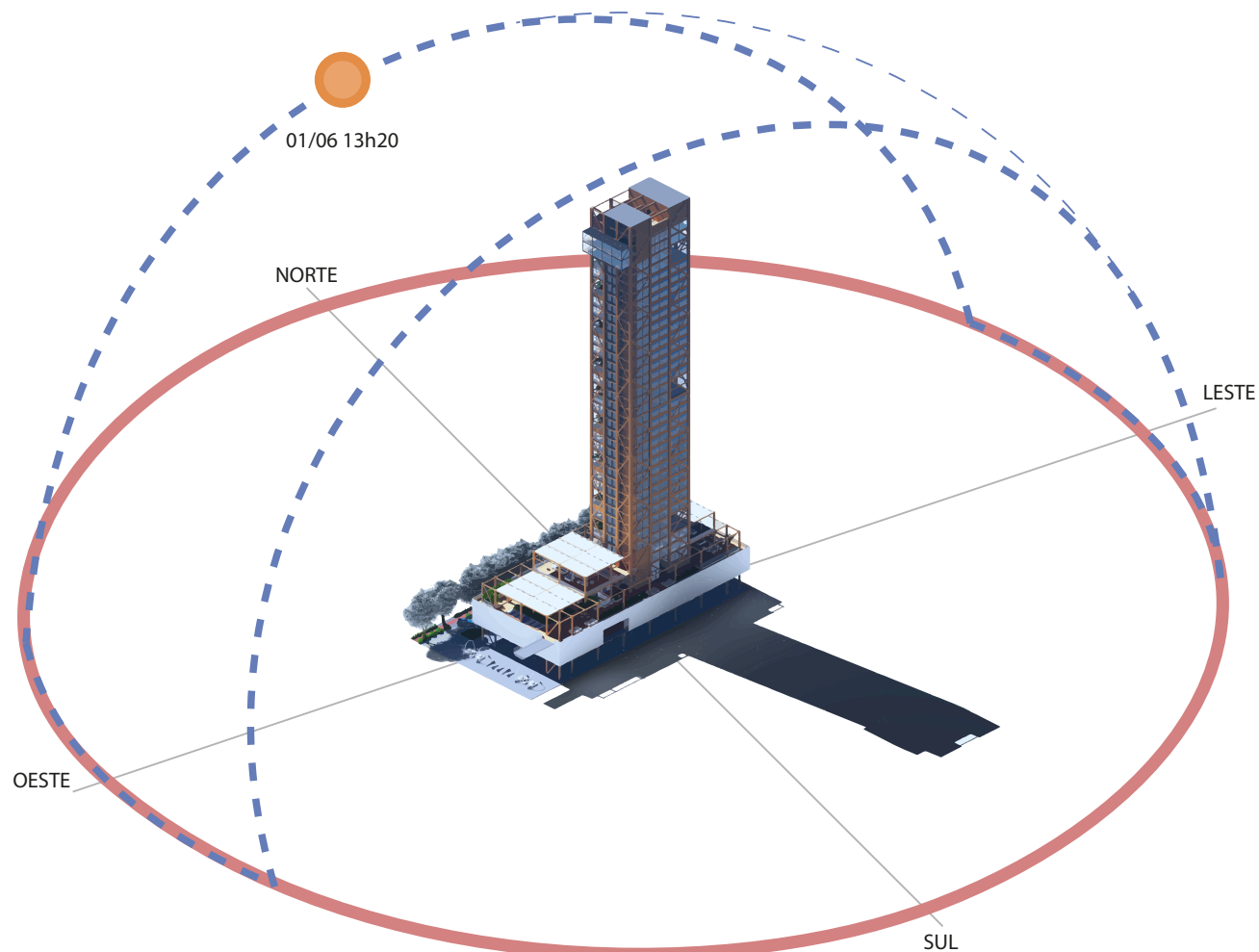
Legenda:

- Área permeável
- Mobiliário urbano
- Piso tátil
- Estacionamento
- Faixa exclusiva
- Ciclovia



Situação e Insolação

A análise do diagrama de condições de insolação apresentado revela que a edificação em questão sofrerá maior incidência de luz solar na fachada norte, o que é comum em todo o hemisfério sul do planeta. Portanto, é necessário que a fachada voltada para a Avenida Anhanguera possua algum tipo de proteção nas janelas para evitar a entrada direta de calor, ao mesmo tempo em que mantém condições adequadas para a circulação e entrada de ar no ambiente. Por outro lado, a fachada voltada para o beco Codorna, sul, apresentará melhores condições de insolação, recebendo sombra na maior parte do ano. A imagem a seguir ilustra a posição do edifício Anhanguera em relação à edificação proposta neste estudo durante o mês de março. Embora o horário específico não possa ser confirmado, com base na posição do sol que pode ser inferida pelas sombras, compreende-se que a foto foi tirada no período vespertino. A imagem demonstra como ocorre a incidência de luz solar na edificação.

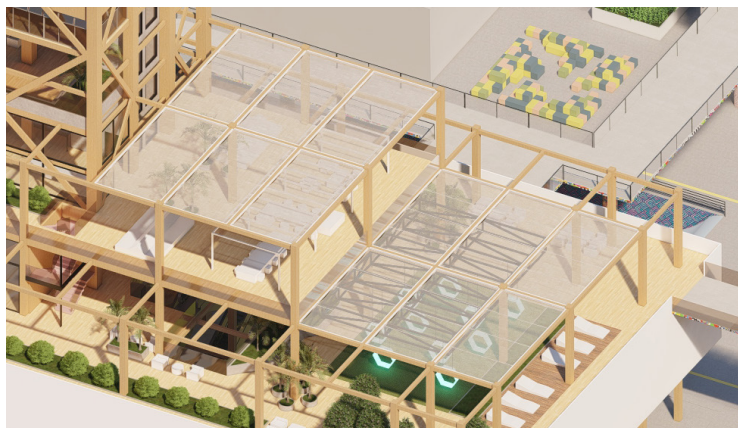
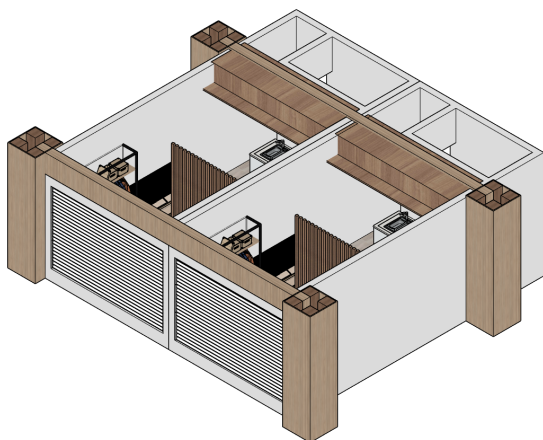


LOCALIZAÇÃO:



Soluções de insolação

Uma solução adequada para lidar com a incidência solar é a implementação de brises nas janelas voltadas para a fachada norte, especificamente aquelas direcionadas para a Avenida Anhanguera. Nesse contexto, os princípios de projeto devem se pautar pela orientação horizontal dos brises, considerando que a característica do posicionamento e ângulo do sol em relação às fachadas voltadas para o norte é mais efetivamente bloqueada por esse tipo de elemento de proteção solar.

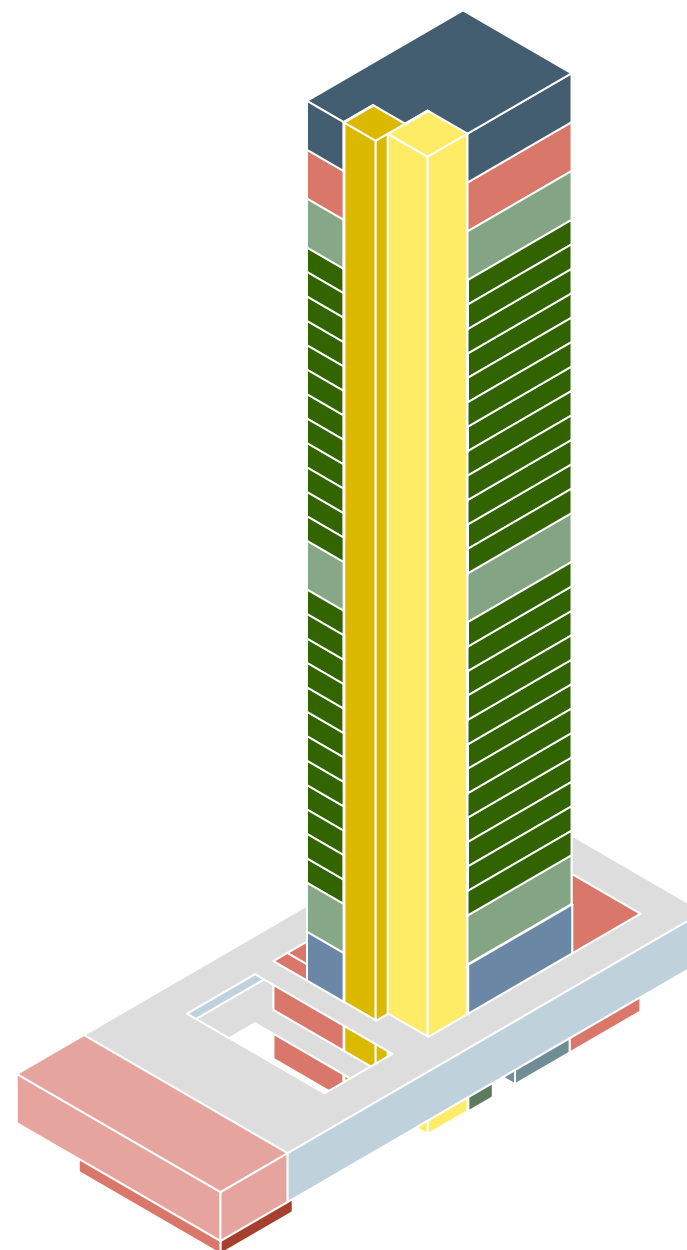


Soluções de topografia

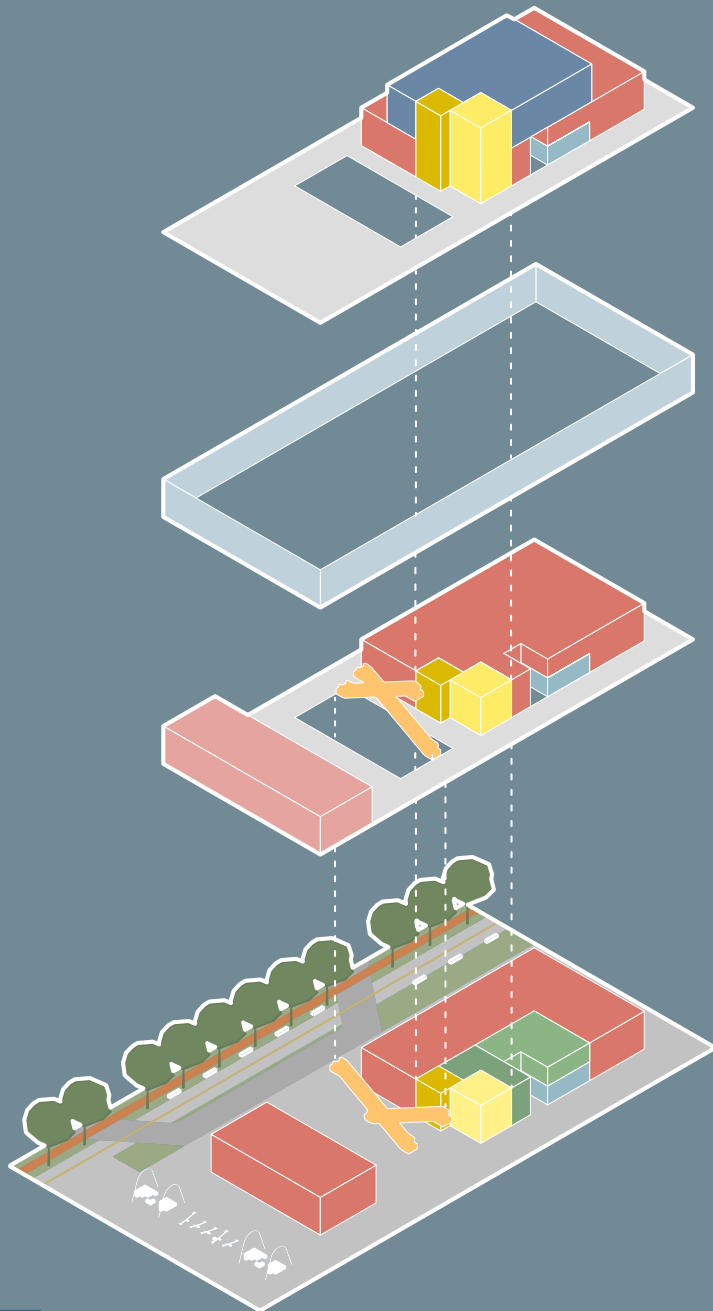
A topografia do terreno no local e no centro da cidade é predominantemente plana, com inclinações suaves. Nesse contexto, é possível adotar soluções topográficas que permitam a compatibilização da primeira laje da edificação com a inclinação natural do terreno, sem necessidade de intervenções significativas. A implementação de degraus e rampas com inclinações adequadas para garantir a acessibilidade de pessoas em cadeiras de rodas é suficiente para atender a esse requisito, sem a necessidade de soluções mais complexas.



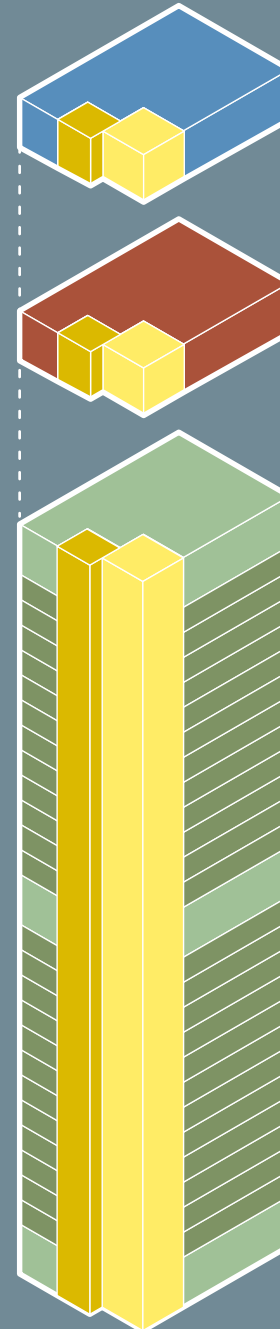
Quadro de áreas resumido						
pav	uso	Área (m²)	A.C ?	total (m²)	Total A.C (m²)	P.C
1 pav.	comercial	318	sim	2255	393	0,14
	banheiros	75	sim			
	circulação	1817	não			
	circulação vertical	45	não			
1 pav. (mesanino)	banheiros	75	sim	175	130	0,05
	circulação vertical	45	não			
	administração	55	sim			
2 pav.	lanchonetes	276	sim	1877	669	0,23
	comercial	318	sim			
	banheiros	75	sim			
	circulação	1163	não			
	circulação vertical	45	não			
2 pav. (mesanino)	mesanino comercial	120	não	165	0	0
	circulação vertical	45	não			
3 pav.	comercial	250	sim	2895	375	0,13
	banheiros	75	sim			
	circulação	2475	não			
	circulação vertical	45	não			
	lanchonetes	50	sim			
3 pav. (mesanino)	mesanino comercial	180	sim	225	180	0,06
	circulação vertical	45	não			
4 pav.	coworking	250	sim	1015	290	0,10
	banheiros	40	sim			
	circulação	725	não			
4 pav. (mesanino)	mesanino coworking	160	sim	205	160	0,06
	circulação vertical	45	não			
lazer pav.	quadra poliesportiva	45	sim	180	85	0,03
	banheiros	40	sim			
	circulação	50	não			
	circulação vertical	45	não			
lazer pav. (mesanino)	sala multiuso	40	sim	85	40	0,01
	circulação vertical	45	não			
tipo pav. (x 24)	Kitnet/ Kitnet pcd	22	sim	179	104	0,04
	Ap. 2 quartos/ Ap pcd	48	sim			
	Lavanderia compart.	34	sim			
	circulação	30	não			
	circulação vertical	45	não			
Total	Área construída	13373				
	Área computável	4818				
	Potêncial atingido	1,67 vezes a área do lote				

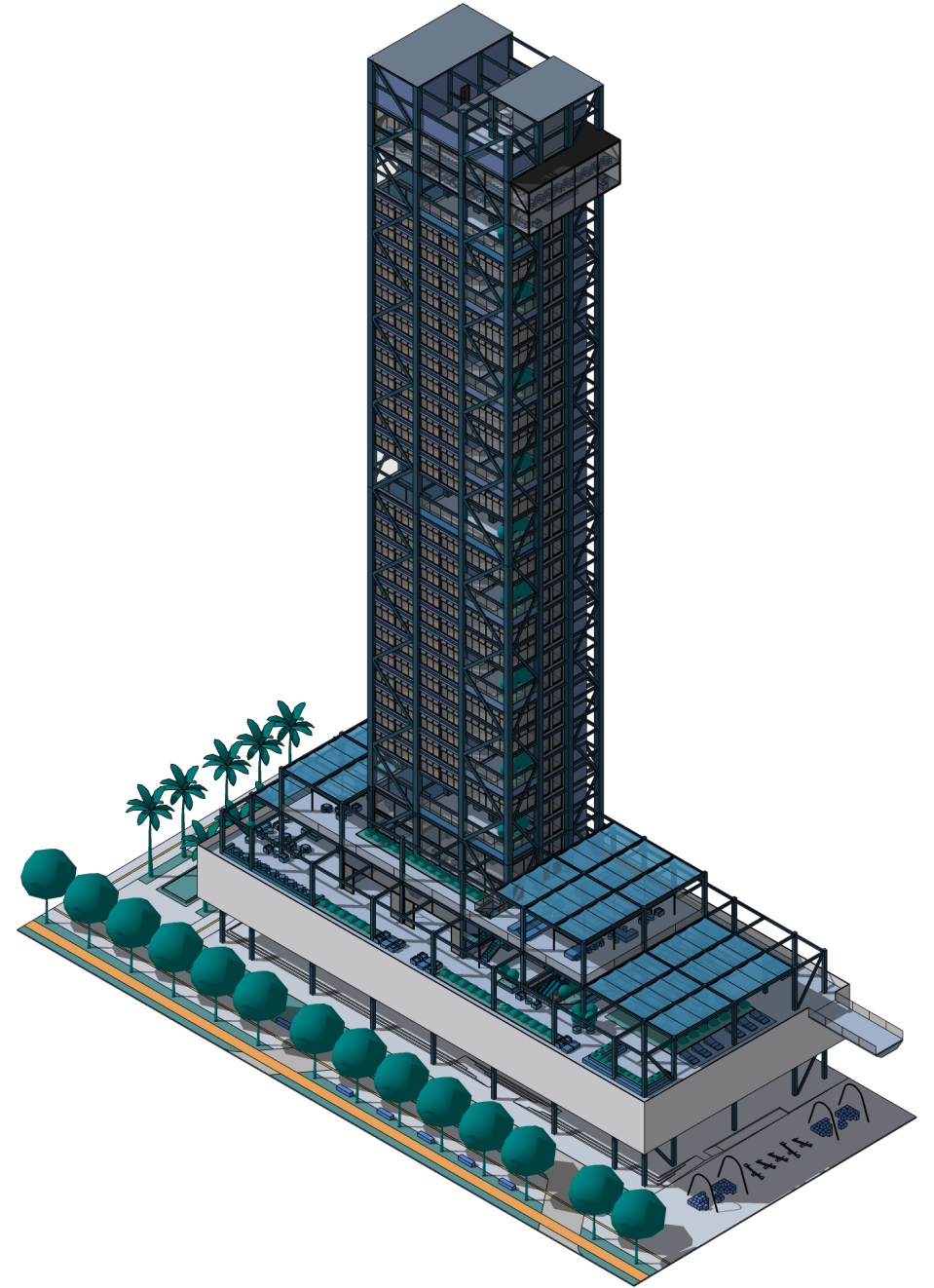


Setorização da base da torre

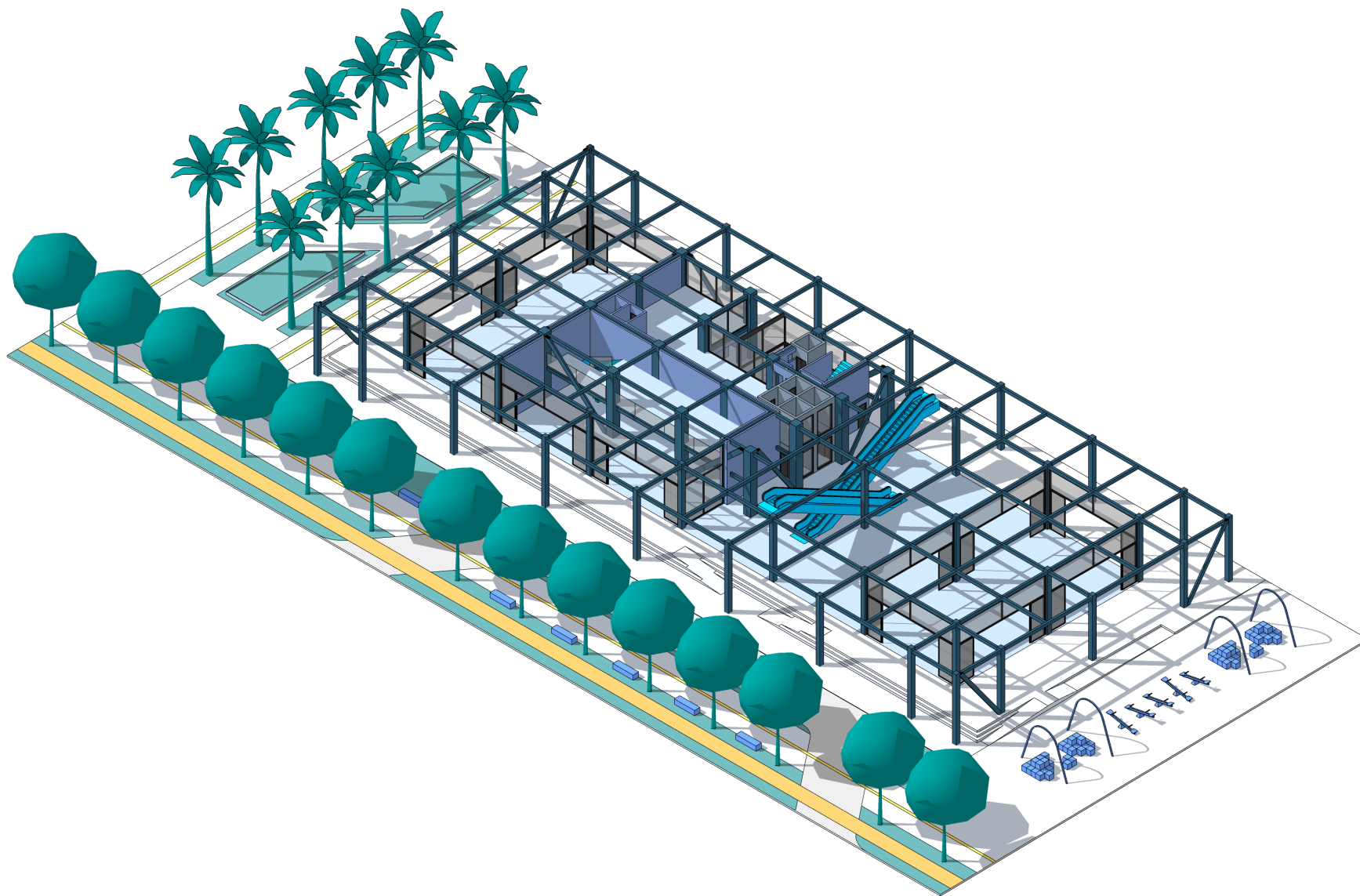


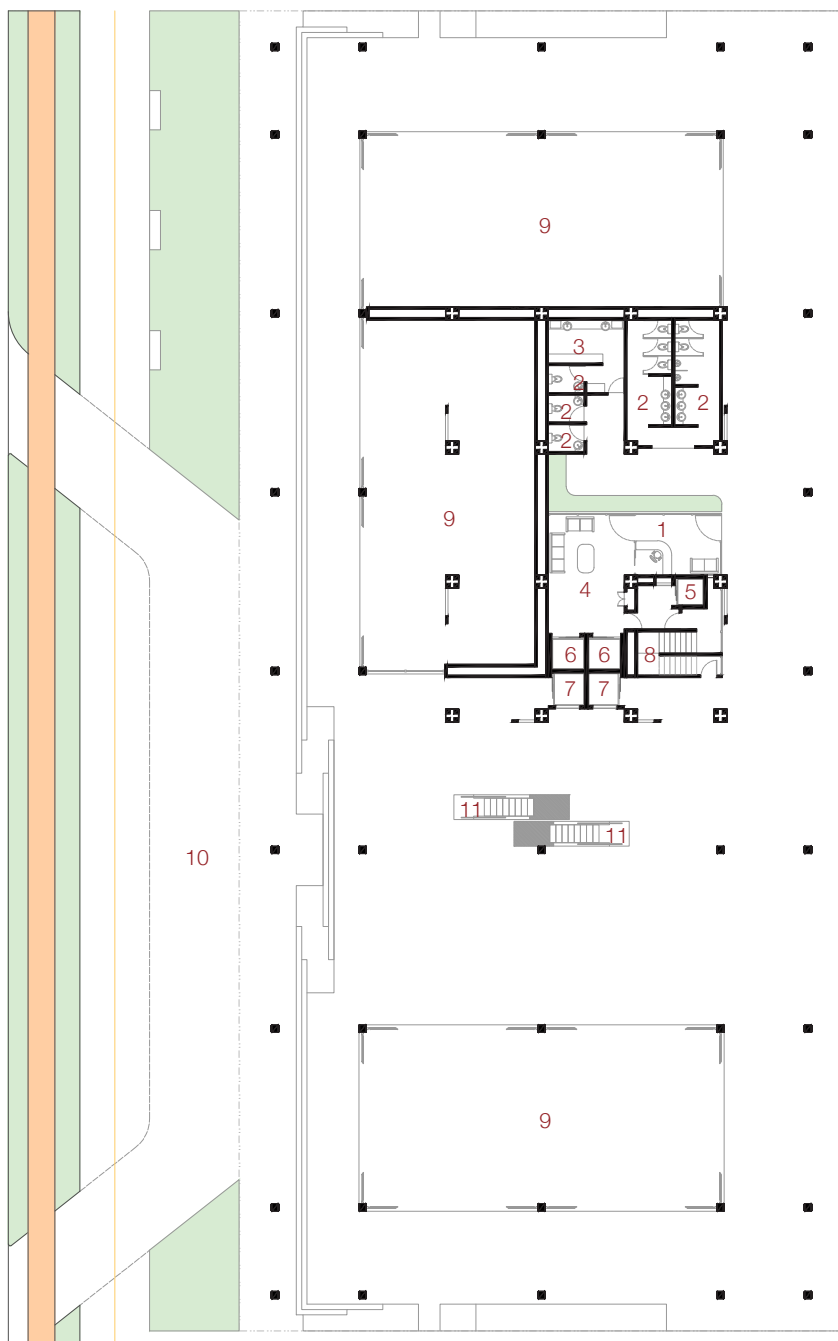
Setorização da torre





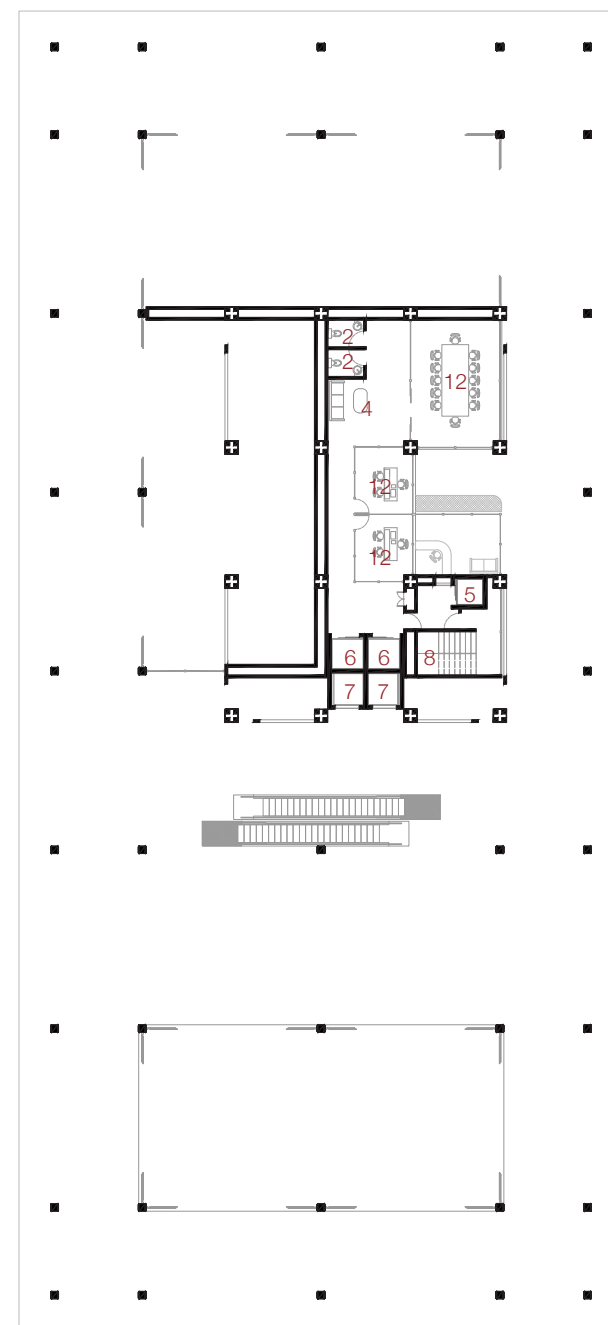
1° Pav. e Mesanino



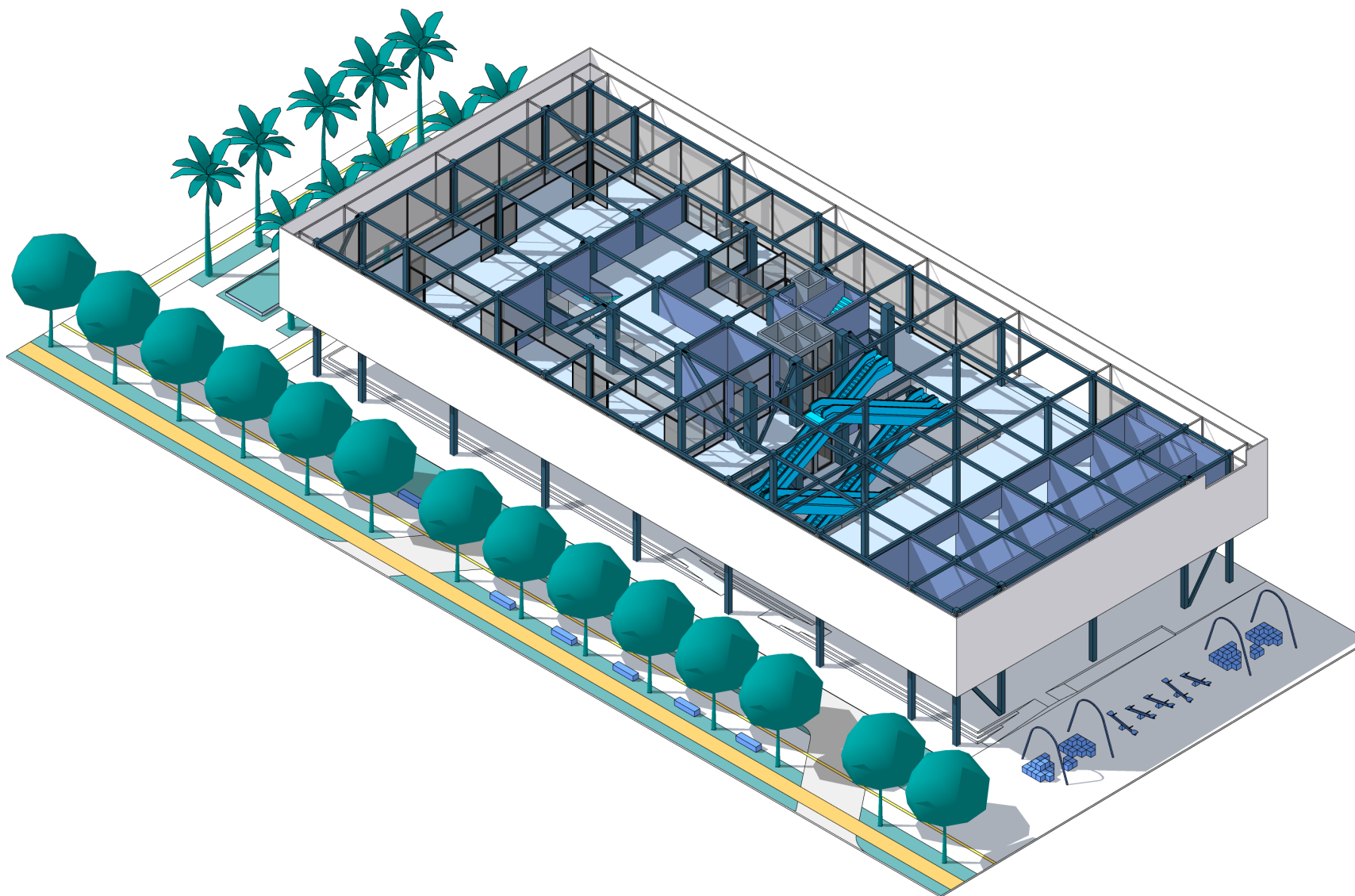


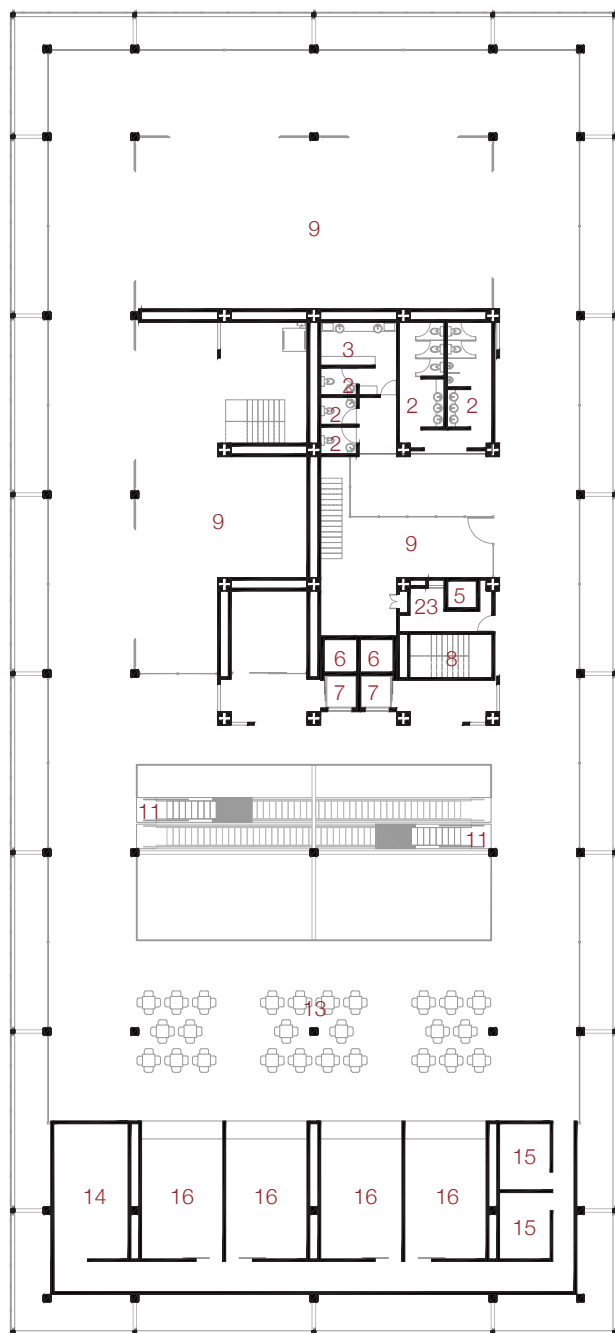
LEGENDA:

1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. apoio
15. lanchonetes
16. escadas
17. área de lazer
18. quarto
19. escritório
20. sala
21. cozinha
22. dml/depósito/serviço



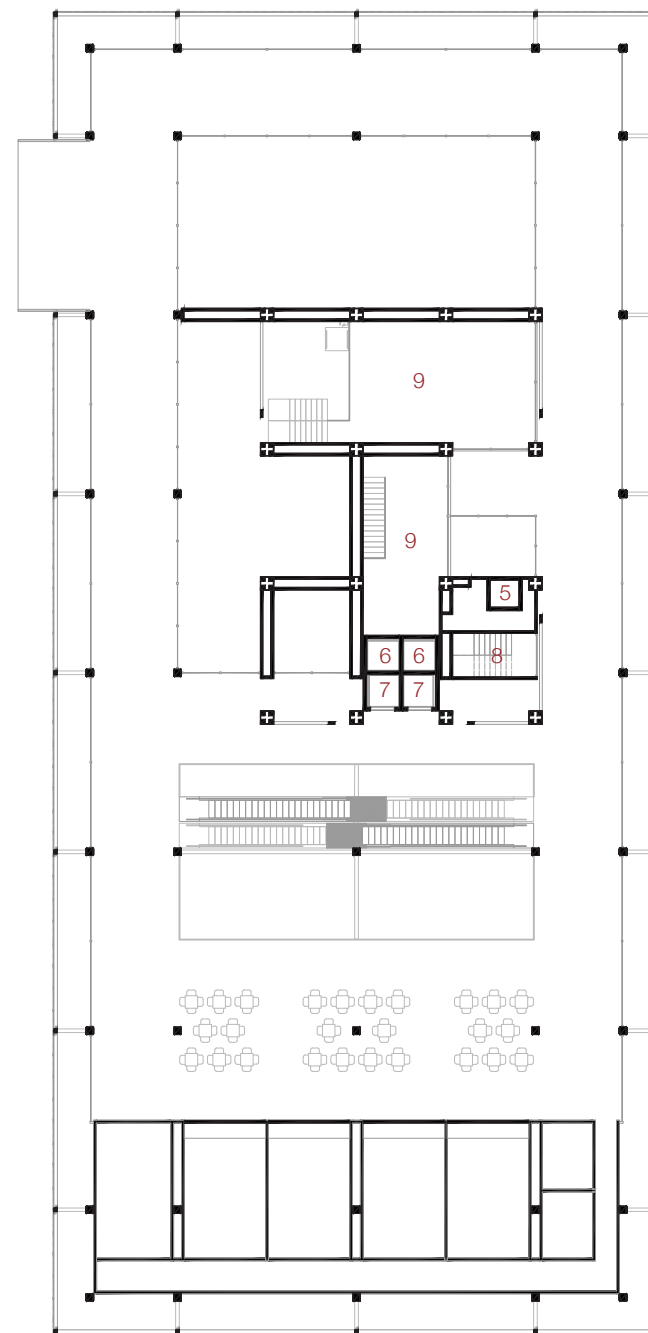
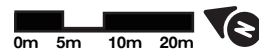
2° Pav. e Mesanino



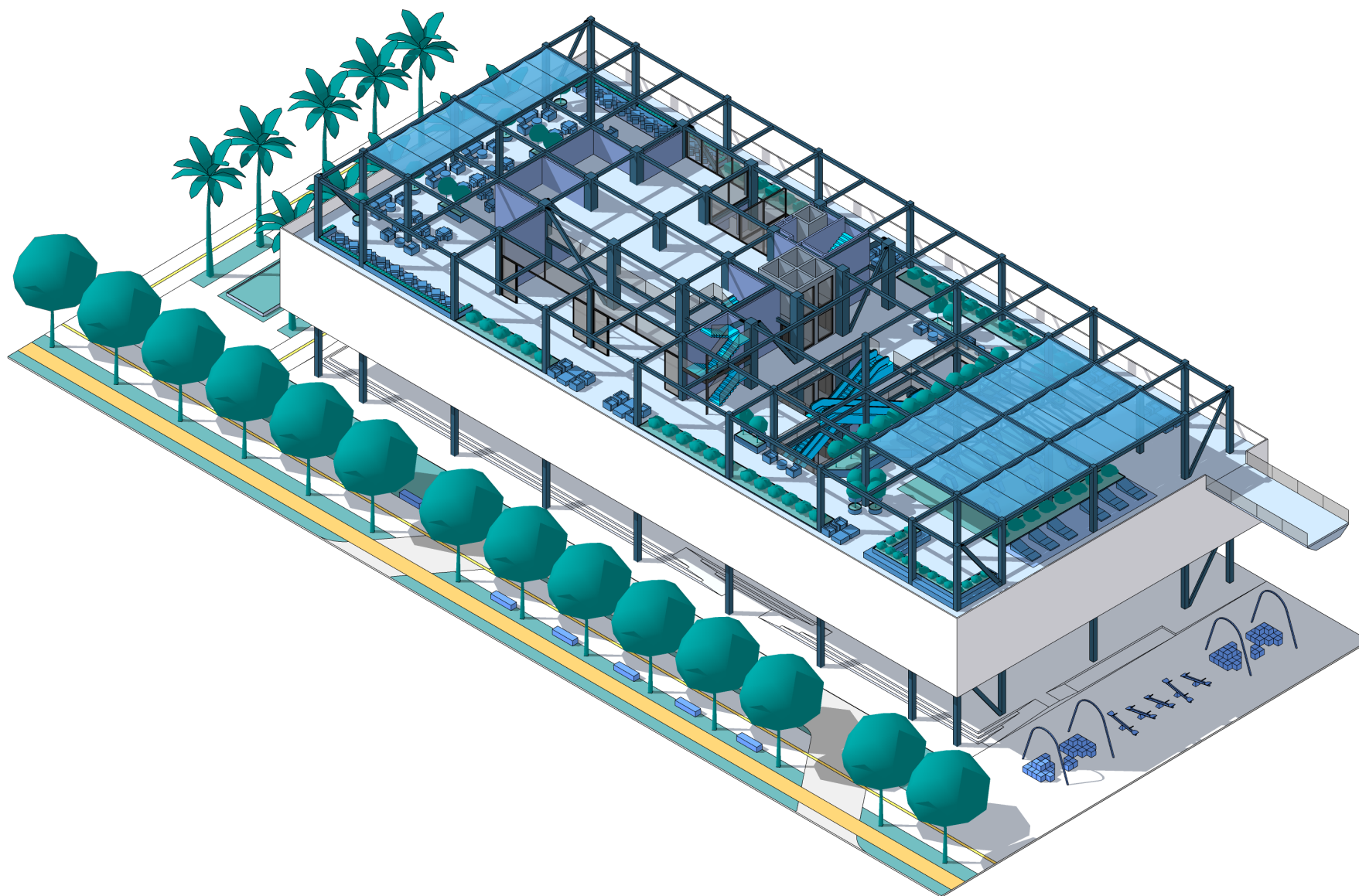


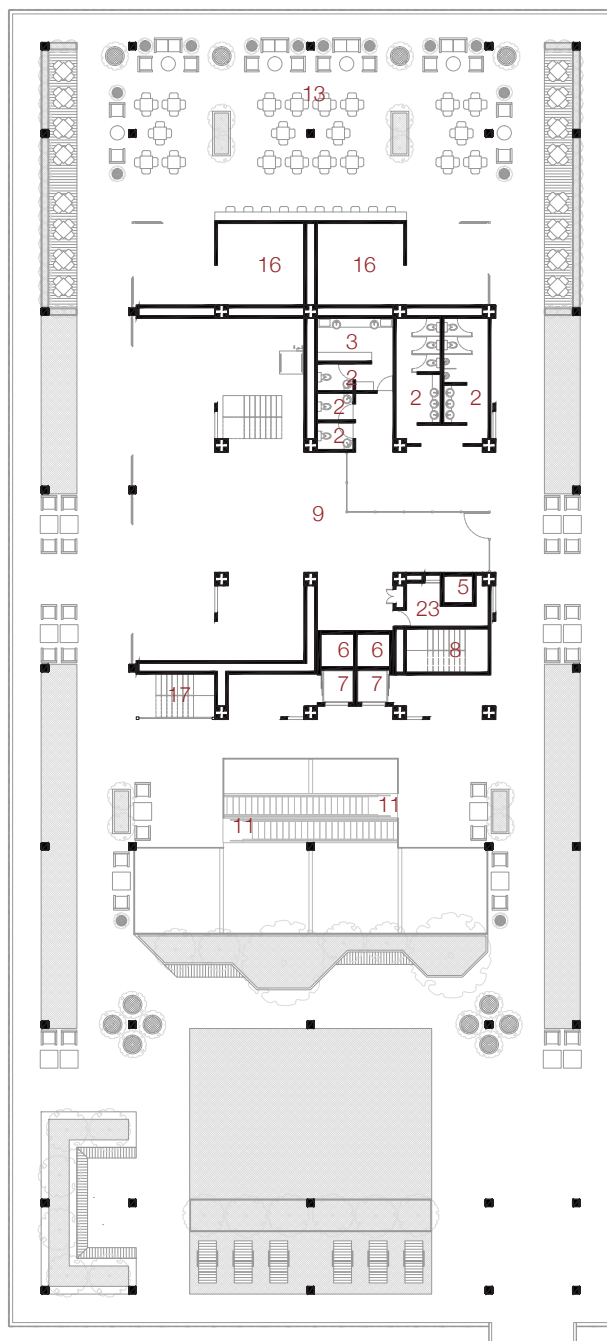
LEGENDA:

1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. depósito
15. vestiário
16. lanchonetes
17. escadas
18. área de lazer
19. quarto
20. escritório
21. sala
22. cozinha
23. dml/depósito/serviço



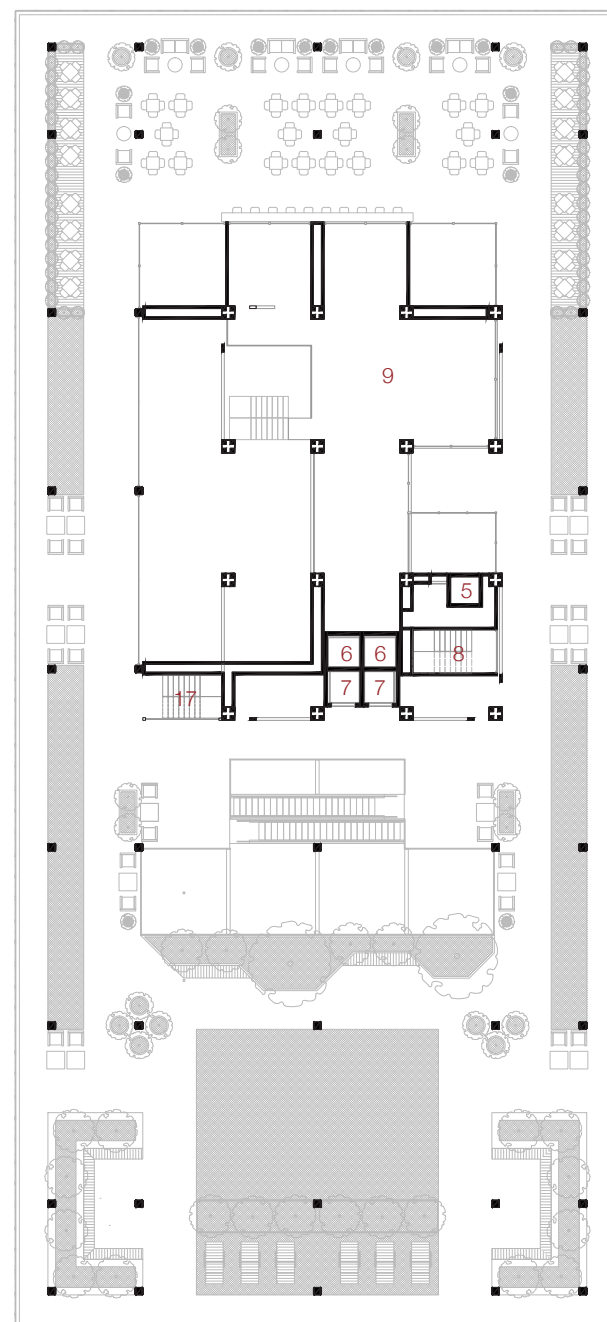
3° Pav. e Mesanino



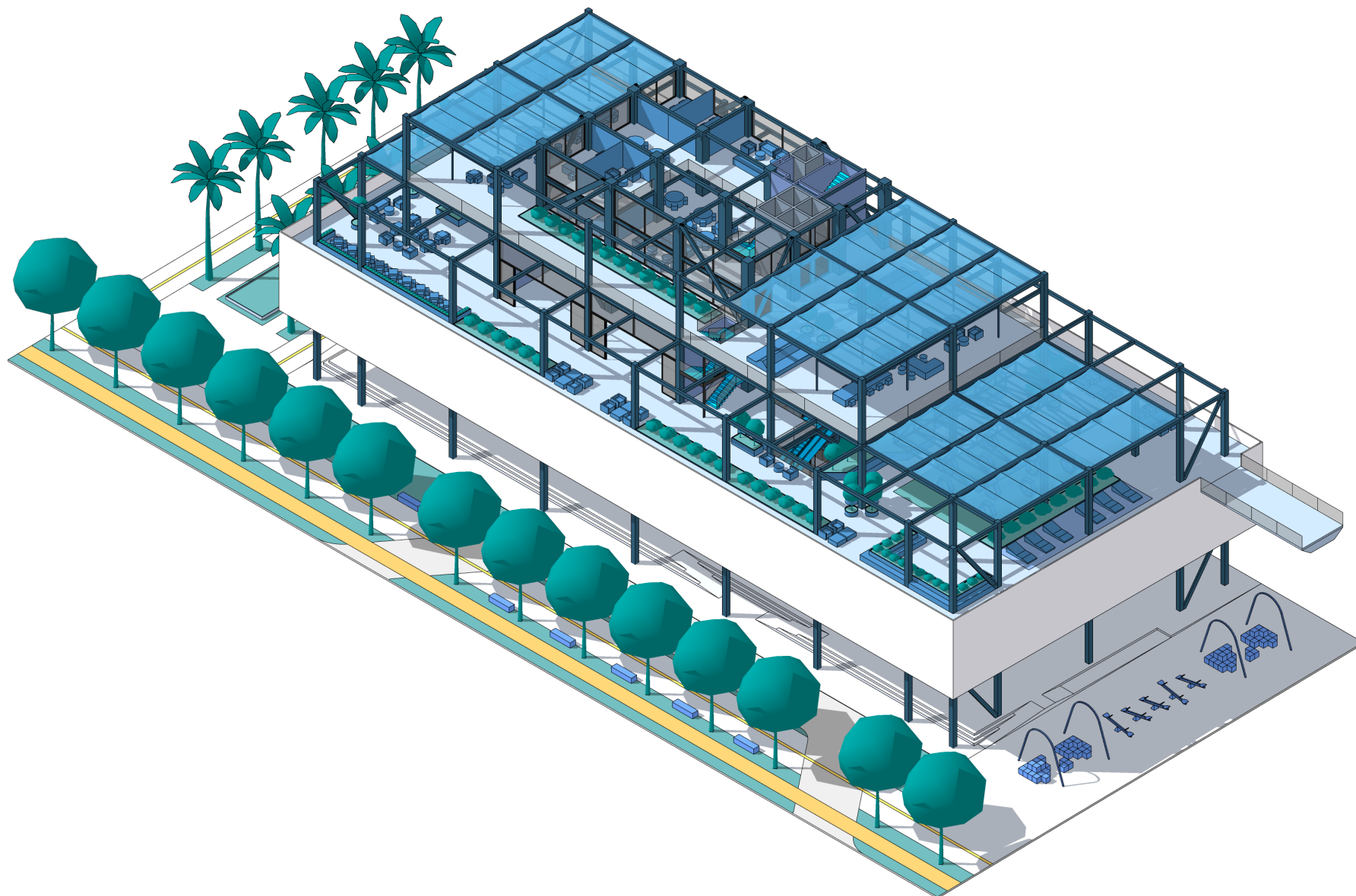


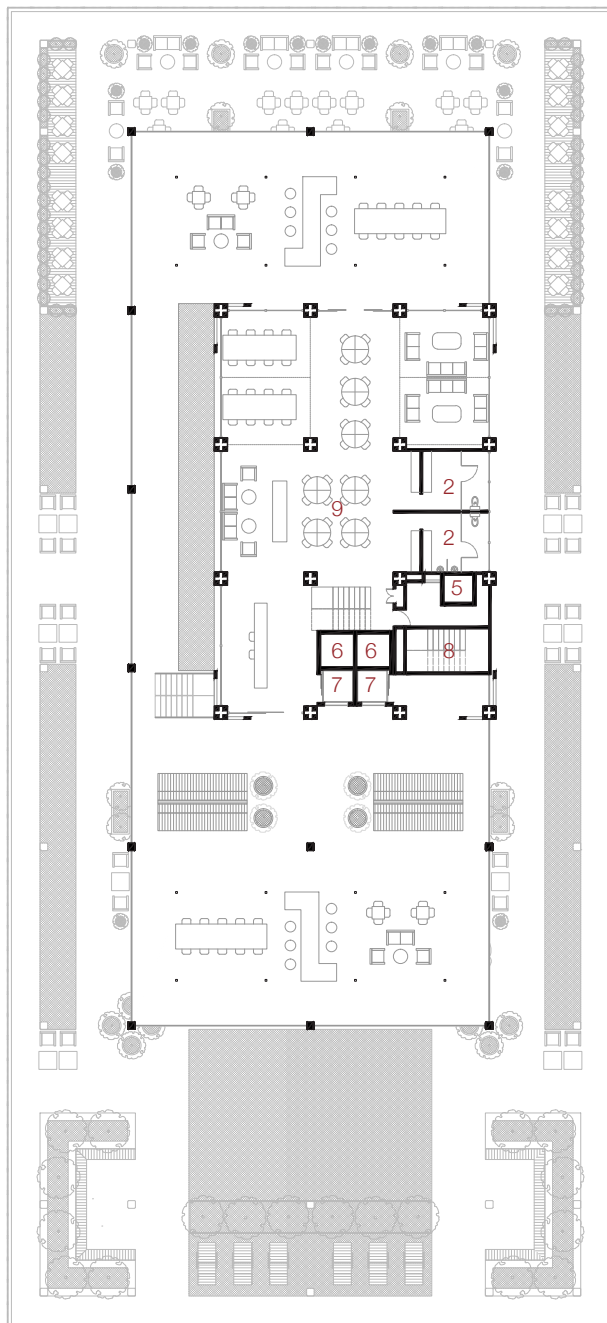
LEGENDA:

1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. depósito
15. vestiário
16. lanchonetes
17. escadas
18. área de lazer
19. quarto
20. escritório
21. sala
22. cozinha
23. dml/depósito/serviço



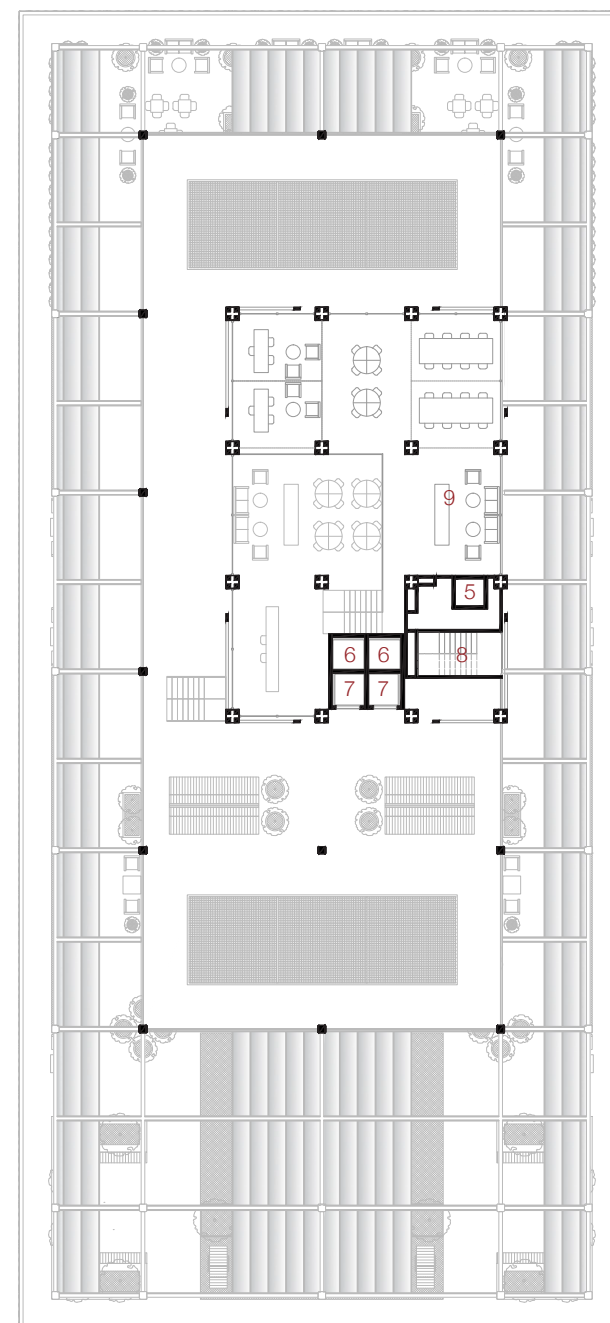
4° Pav. e Mesanino



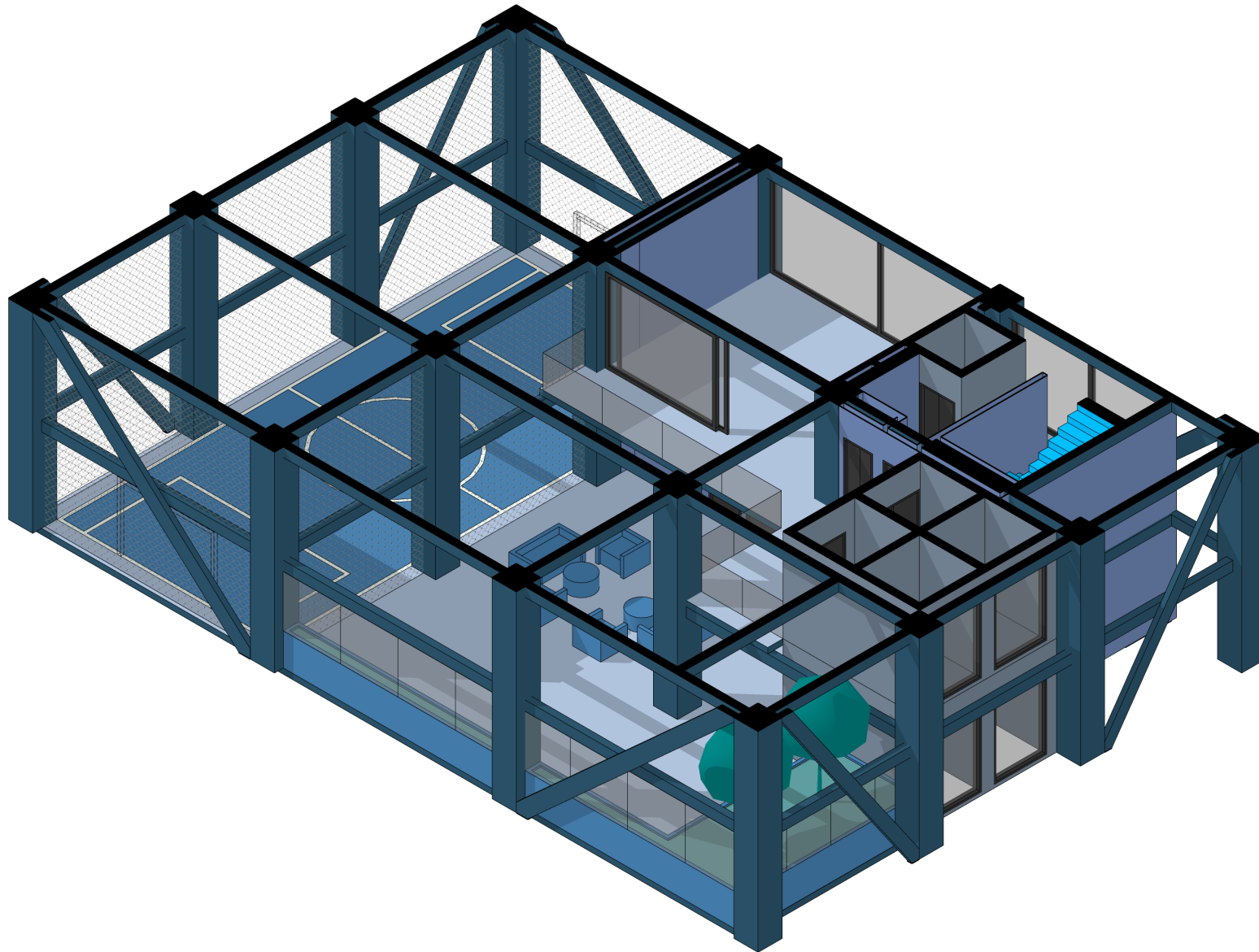


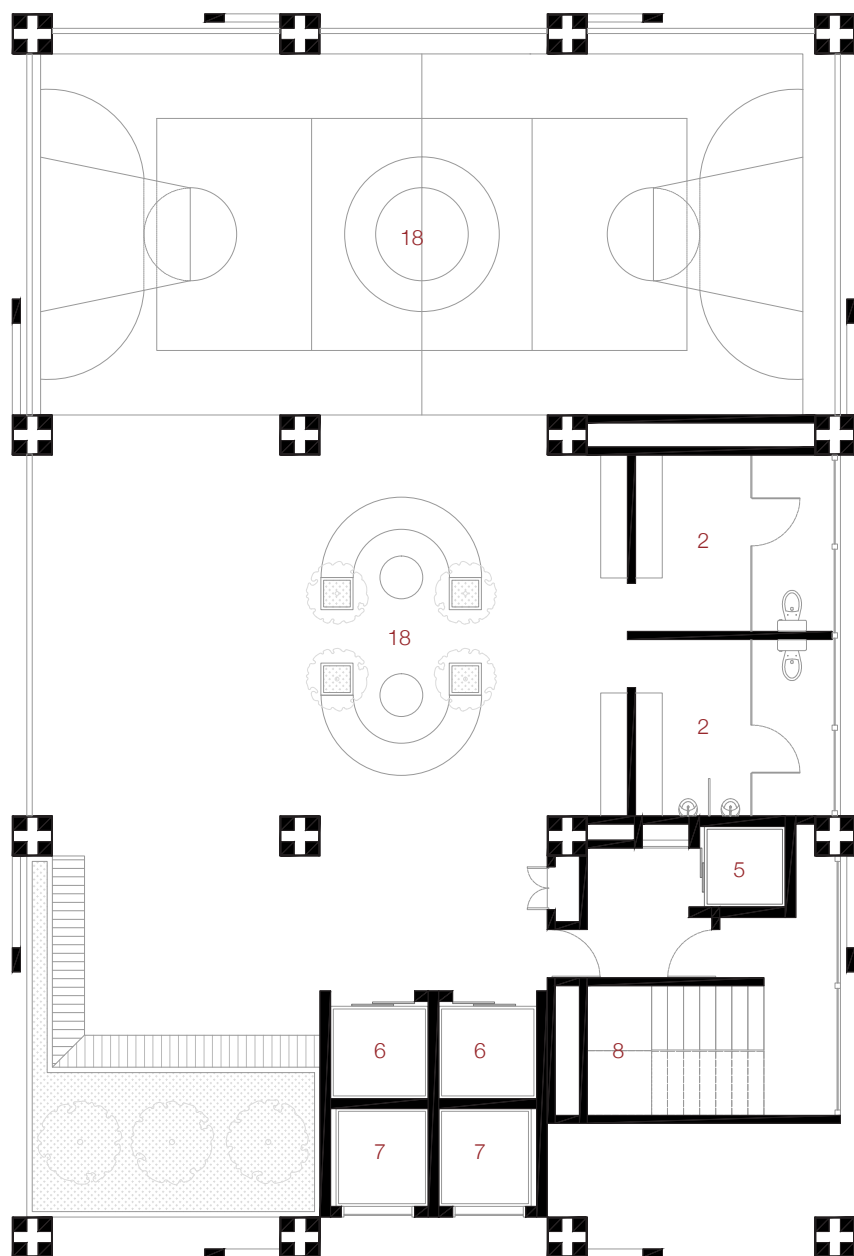
LEGENDA:

1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. depósito
15. vestiário
16. lanchonetes
17. escadas
18. área de lazer
19. quarto
20. escritório
21. sala
22. cozinha
23. dml/depósito/serviço



Lazer Pav. e Mesanino

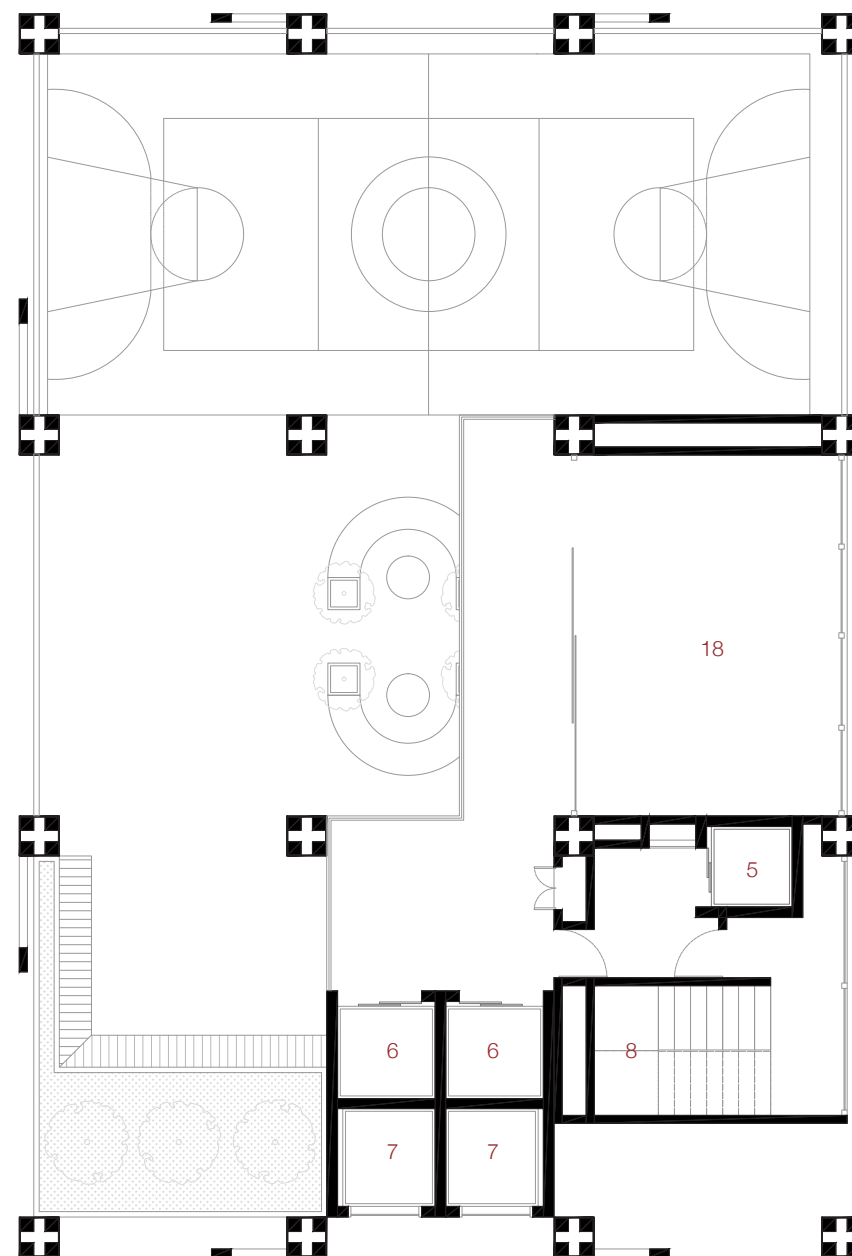




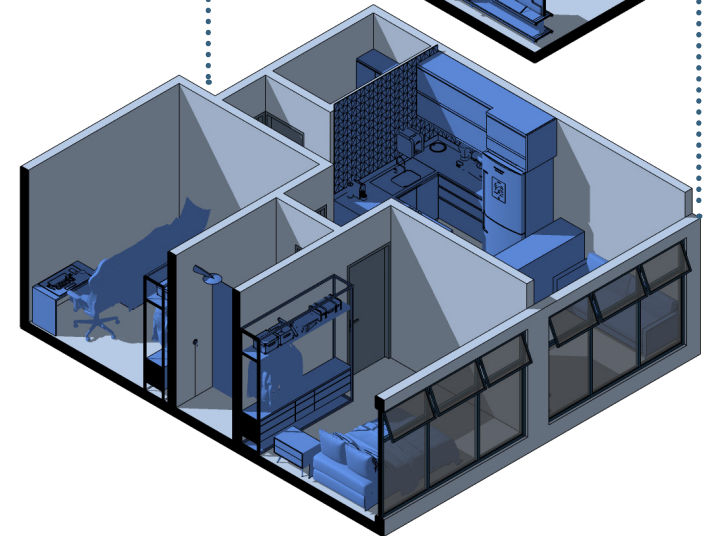
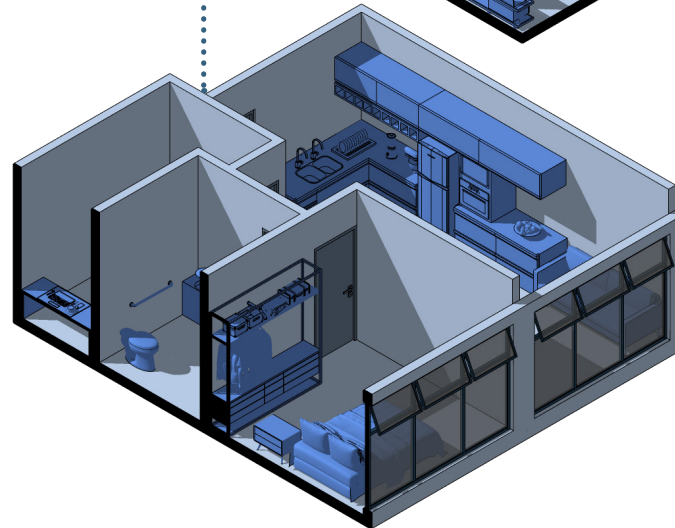
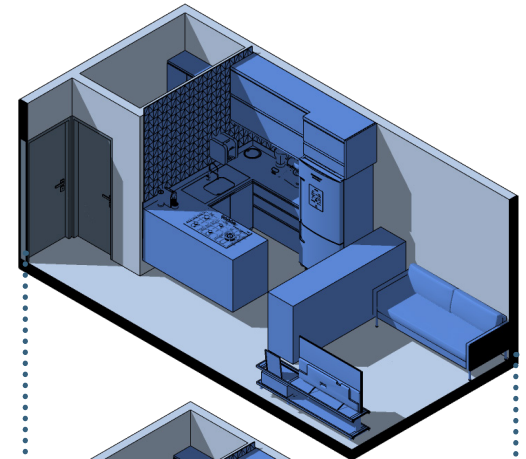
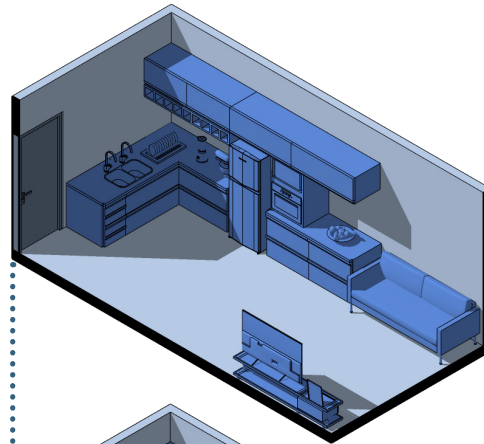
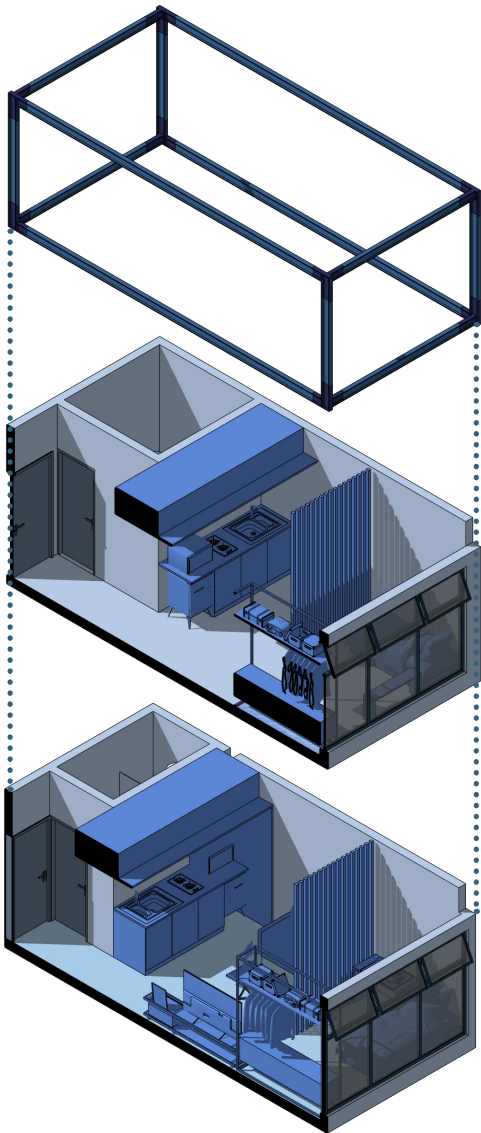
LEGENDA:

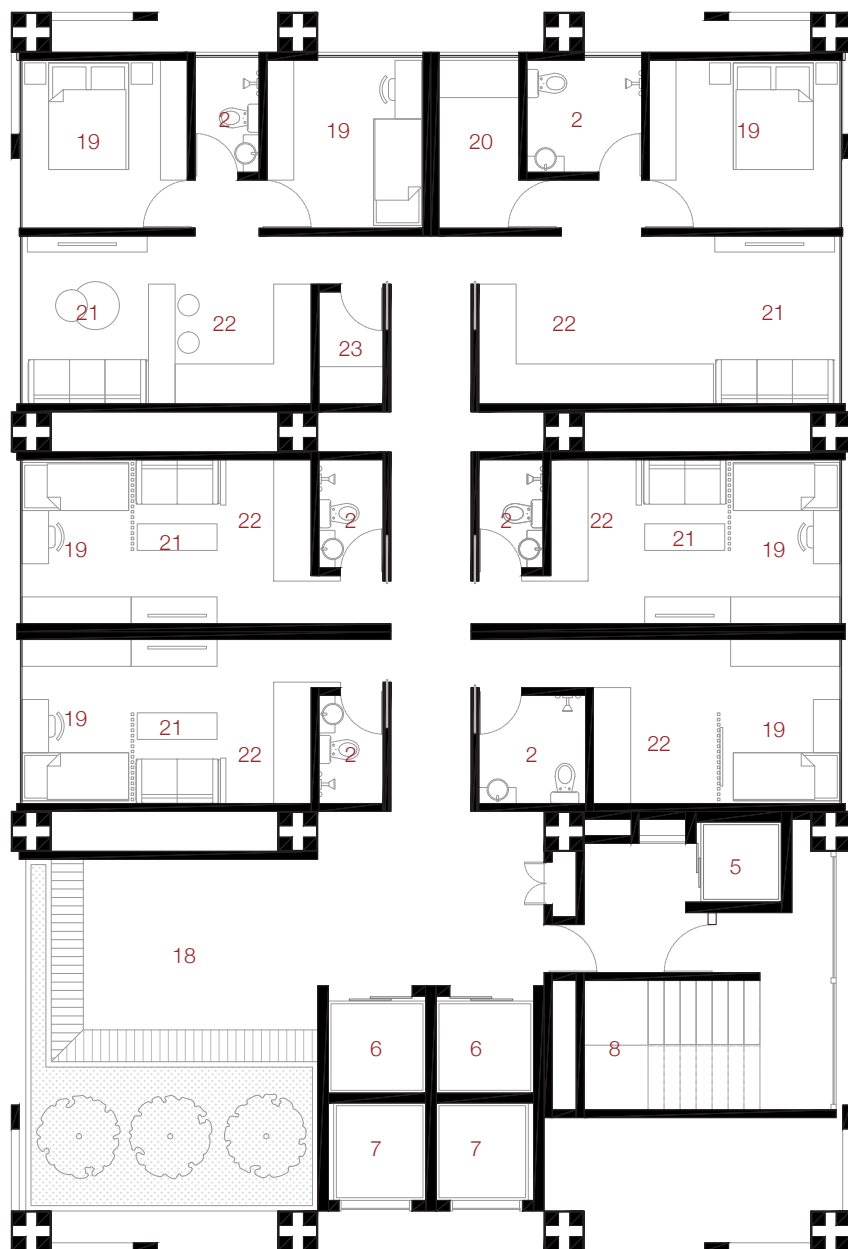
1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. depósito
15. vestiário
16. lanchonetes
17. escadas
18. área de lazer
19. quarto
20. escritório
21. sala
22. cozinha
23. dml/depósito/serviço

0m 1,25m 2,5m 5m



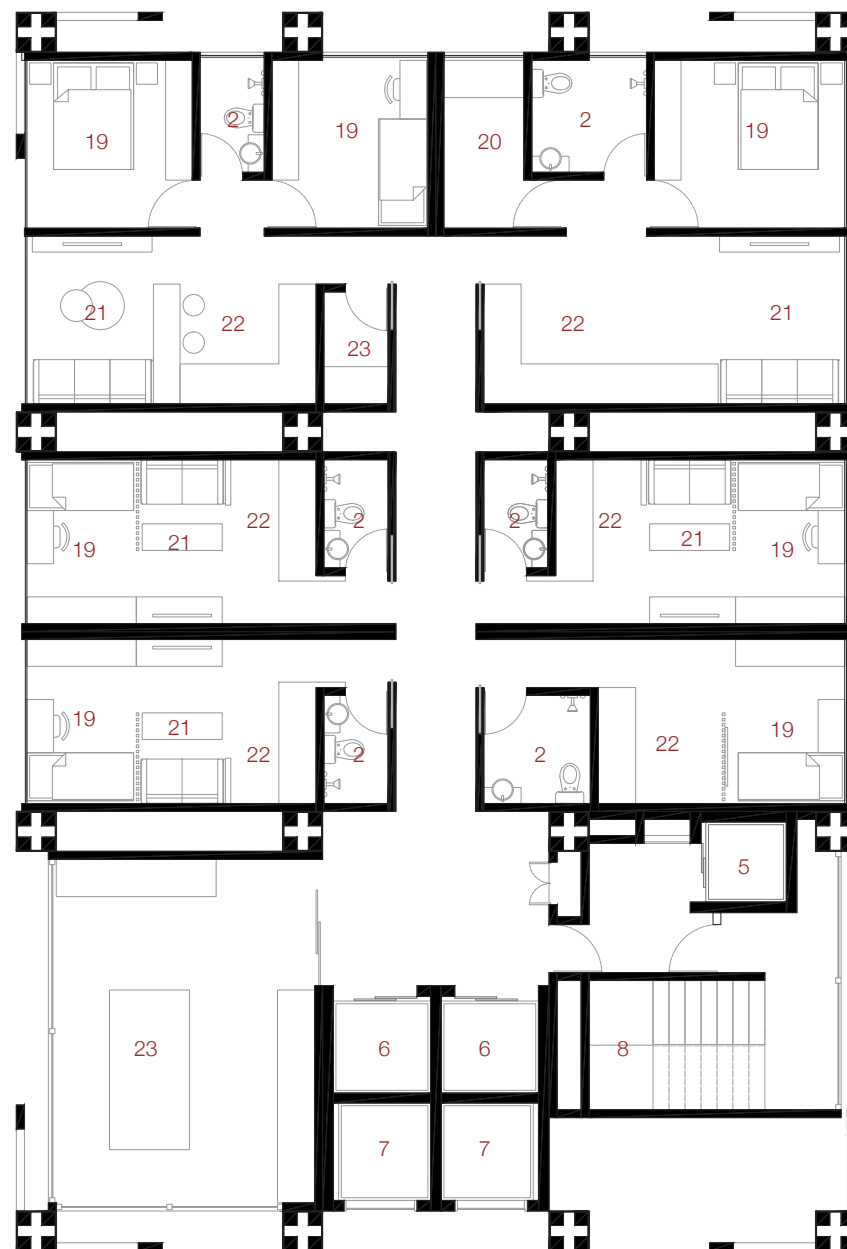
Pav tipo 1





LEGENDA:

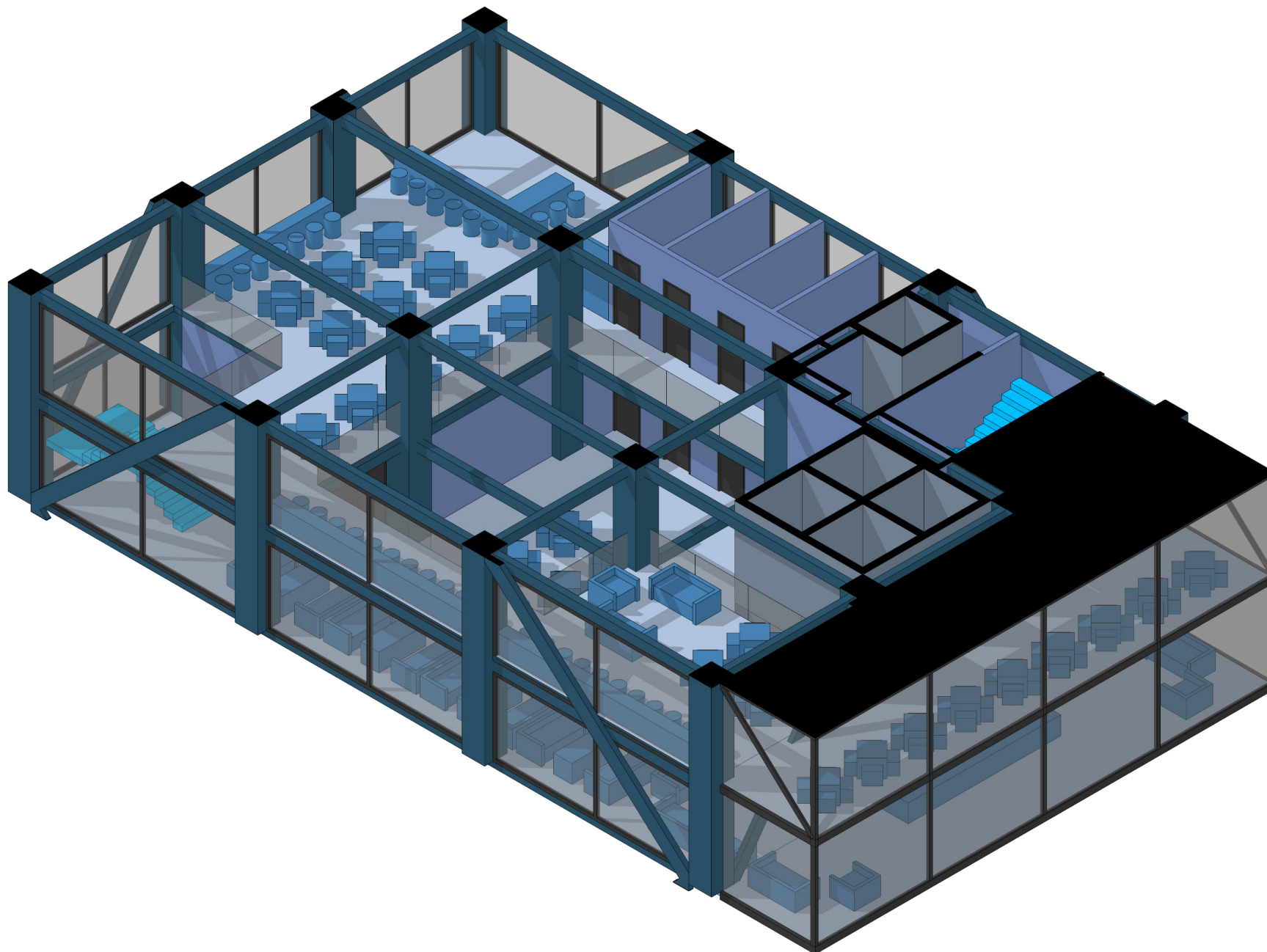
1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. depósito
15. vestiário
16. lanchonetes
17. escadas
18. área de lazer
19. quarto
20. escritório
21. sala
22. cozinha
23. dml/depósito/serviço



0m 1,25m 2,5m 5m



Pav restaurante

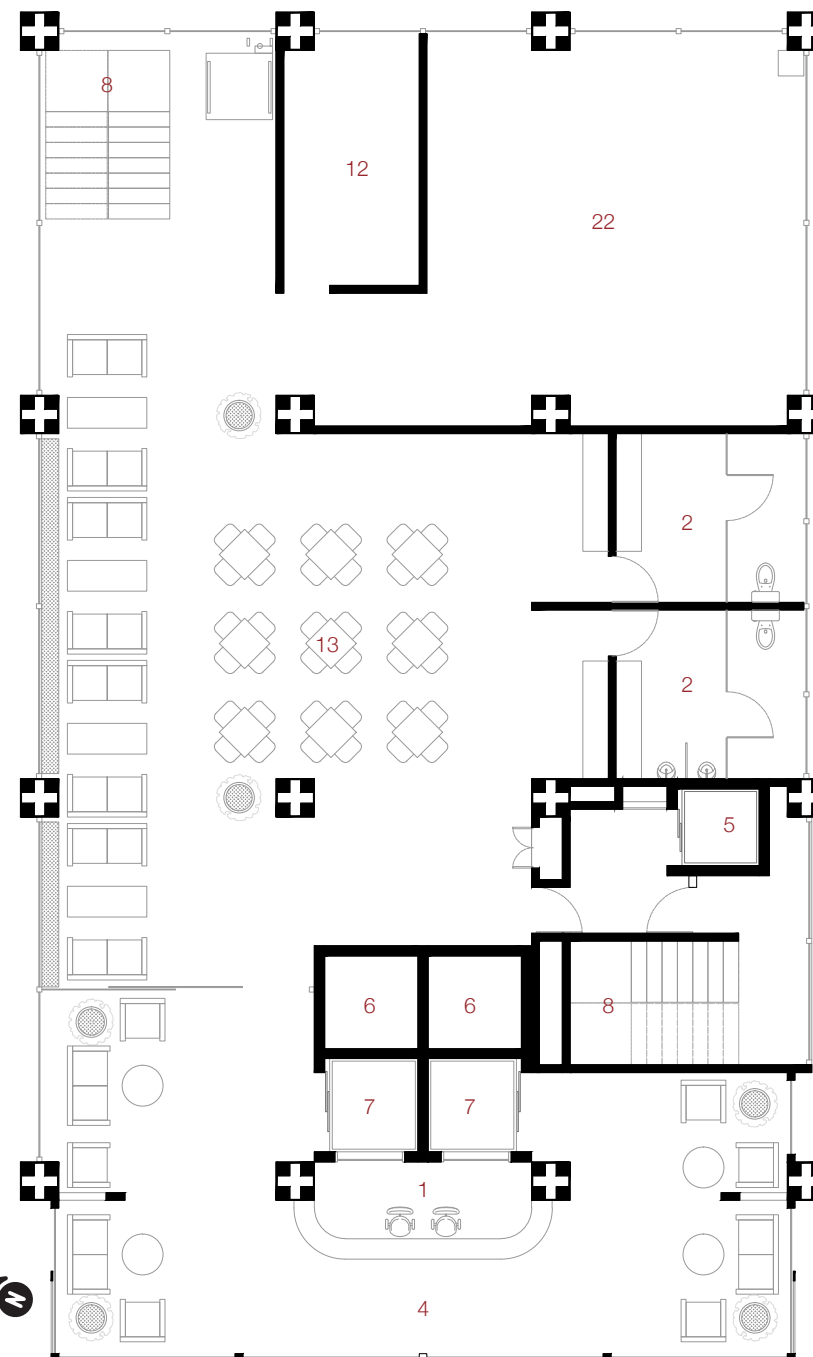




LEGENDA:

1. recepção
2. banheiros
3. banheiro familiar
4. espera
5. elev. de emergência
6. elev. residencial
7. elev. comum
8. escada de emergência
9. área comercial
10. carga descarga/embarque e desembarque
11. escada rolante
12. administração
13. praça de alimentação
14. depósito
15. vestiário
16. lanchonetes
17. escadas
18. área de lazer
19. quarto
20. escritório
21. sala
22. cozinha
23. dml/depósito/serviço
24. bar

0m 1,25m 2,5m 5m

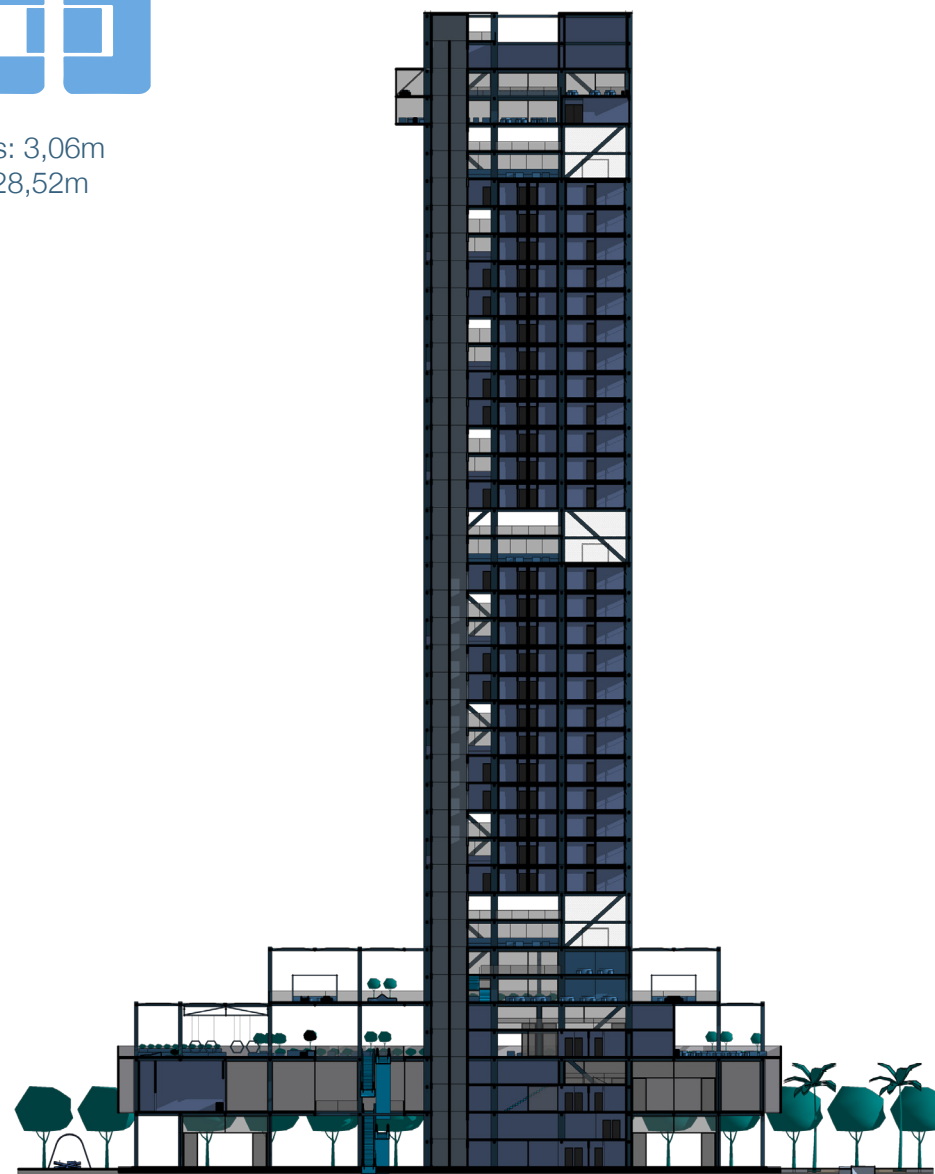
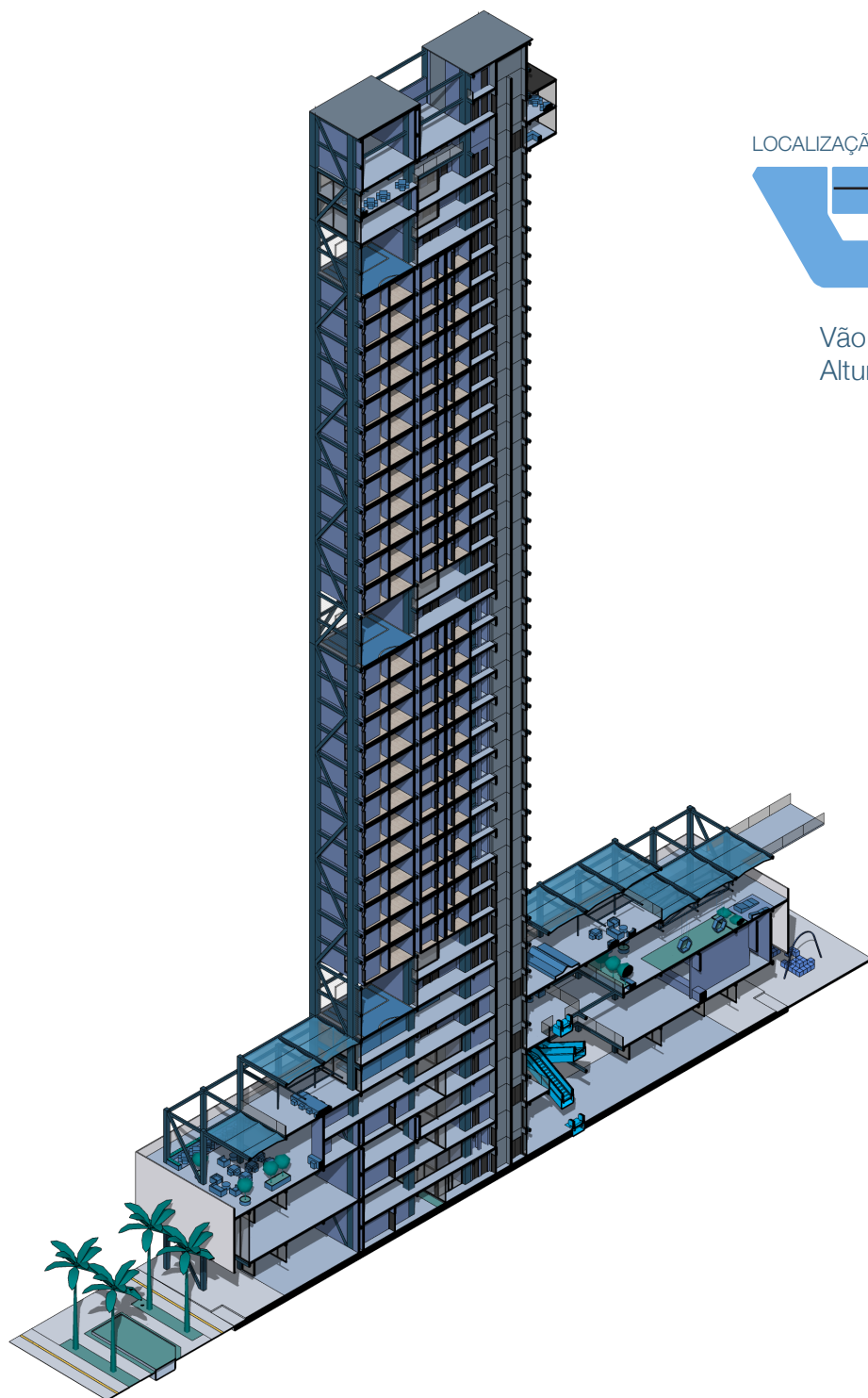


Cortes

LOCALIZAÇÃO DO CORTE

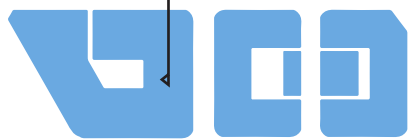


Vão entre lajes: 3,06m
Altura total: 128,52m

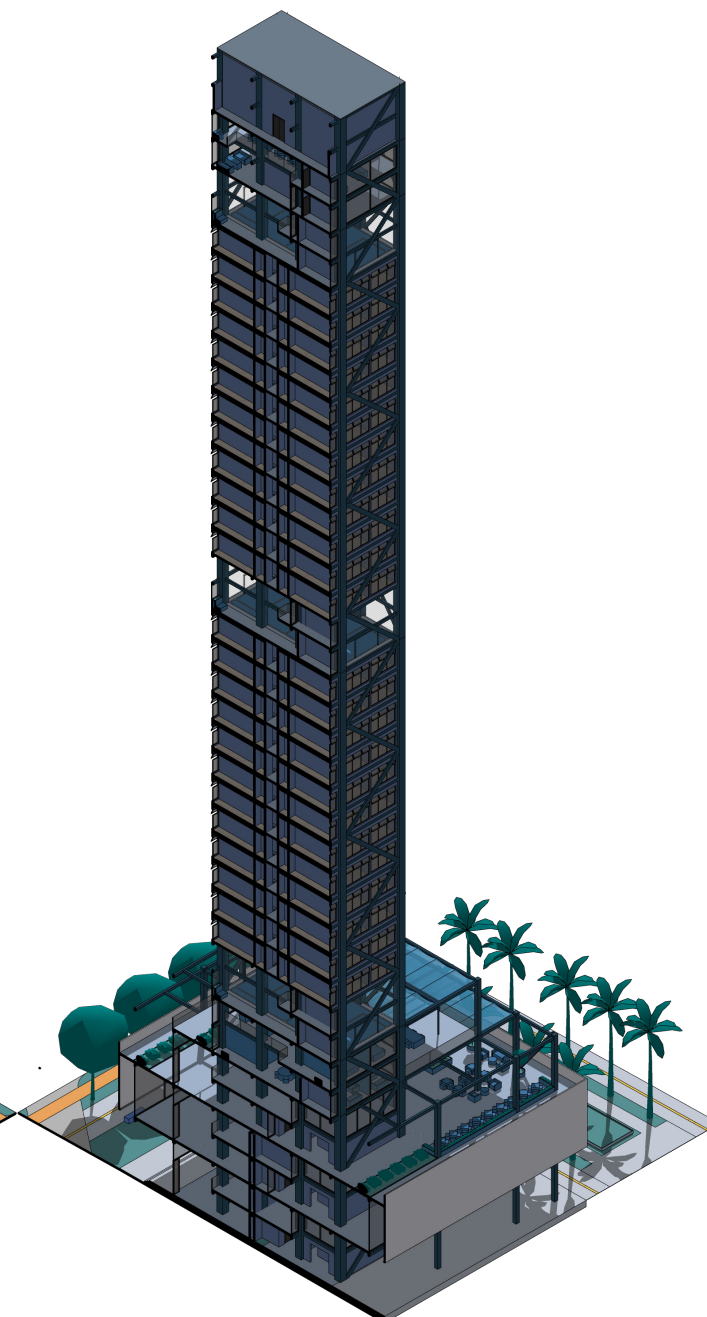
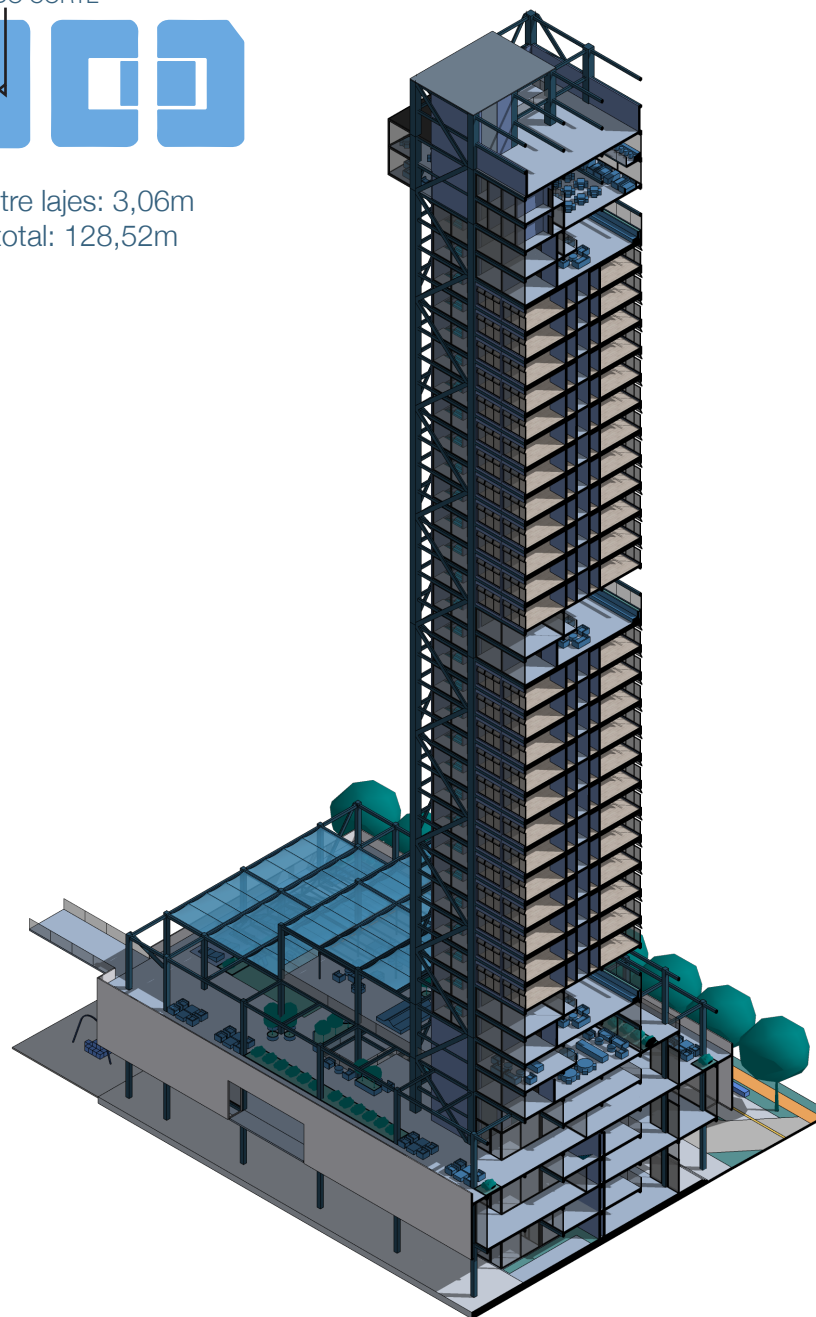
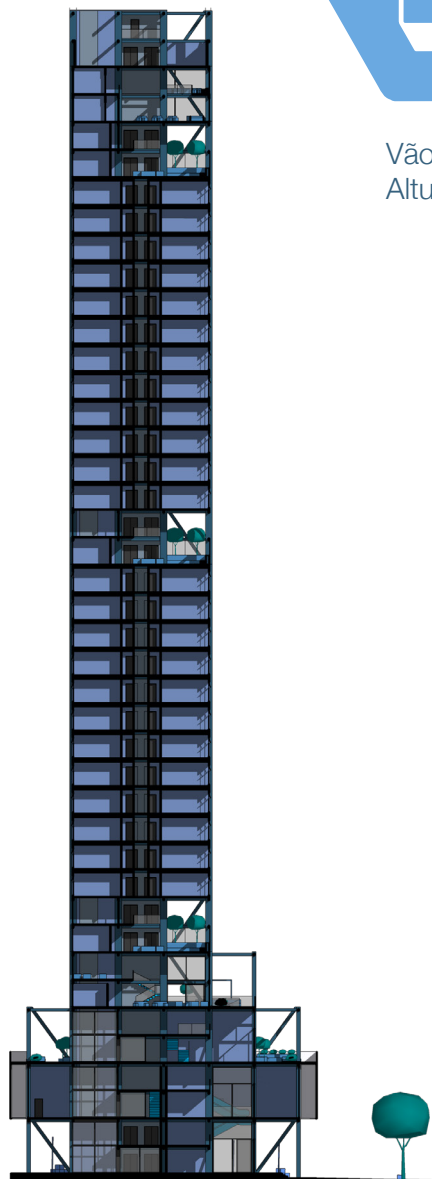


Cortes

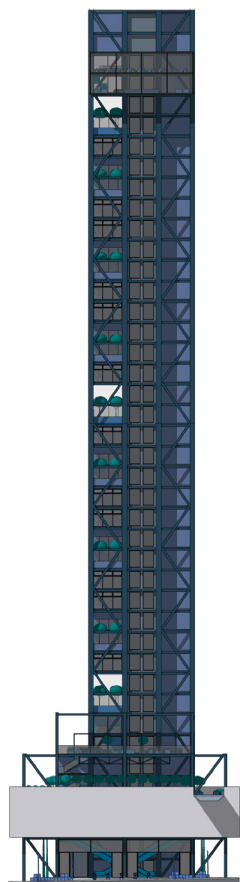
LOCALIZAÇÃO DO CORTE



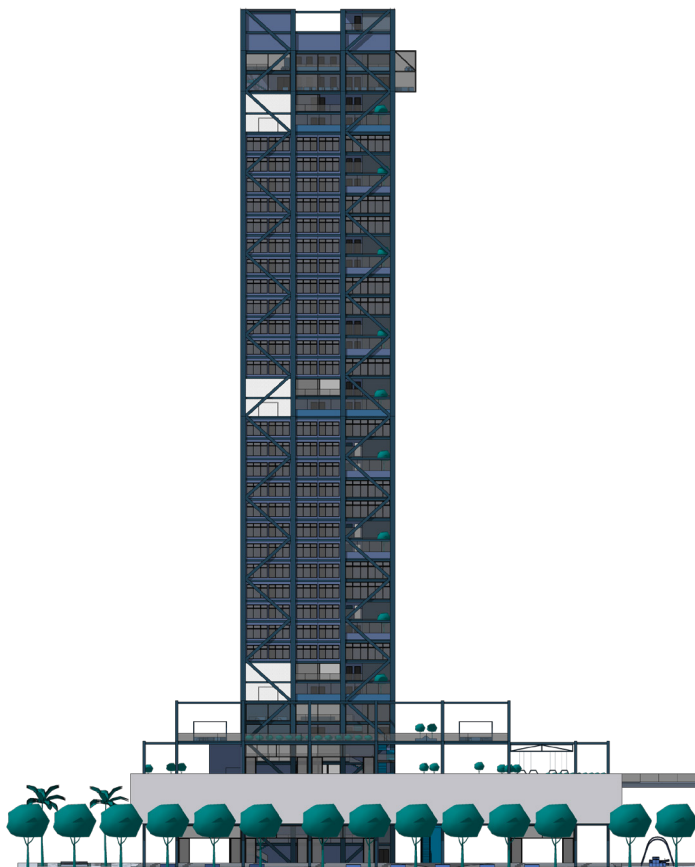
Vão entre lajes: 3,06m
Altura total: 128,52m



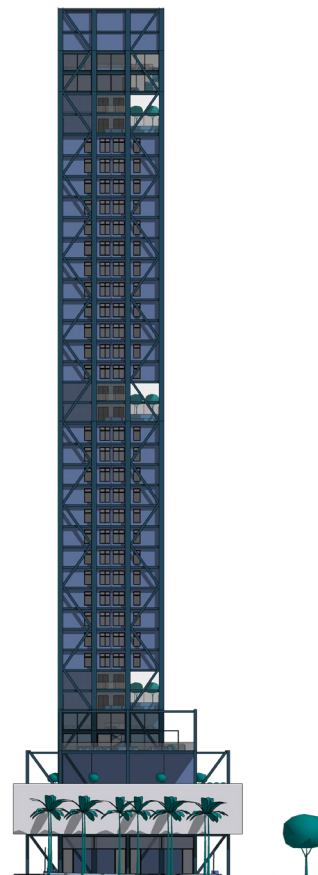
fachadas



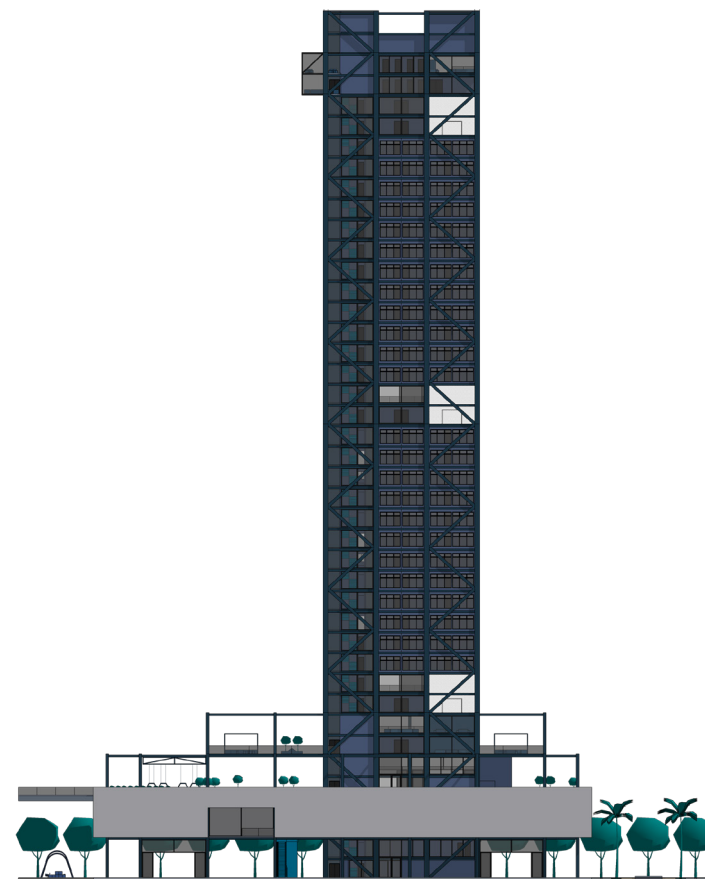
VISTA OESTE



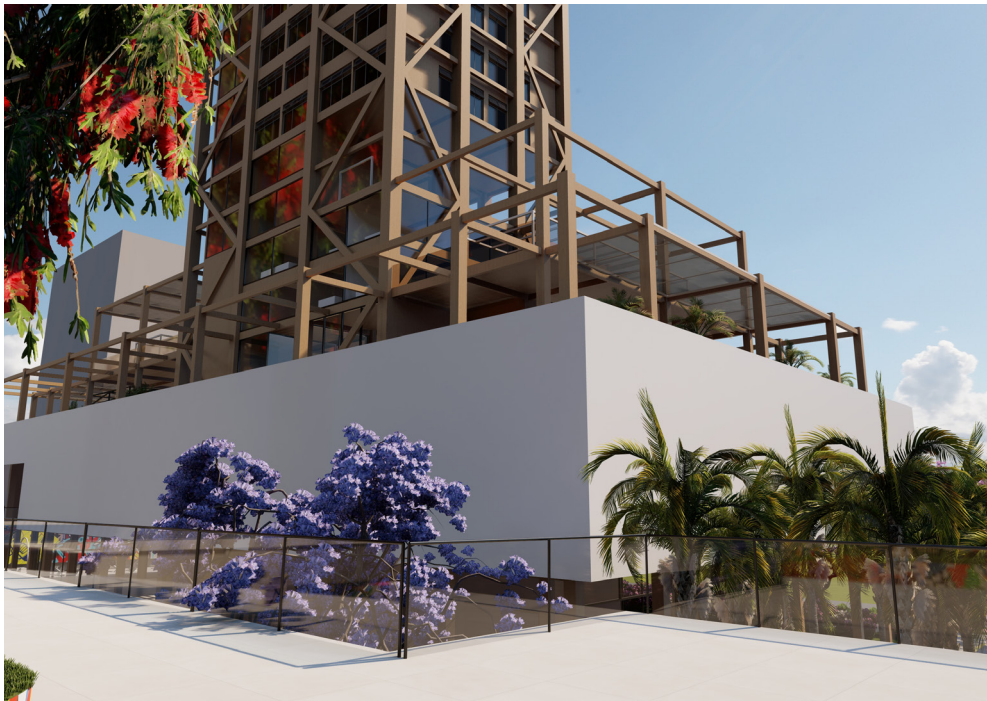
VISTA NORTE



VISTA LESTE



VISTA SUL



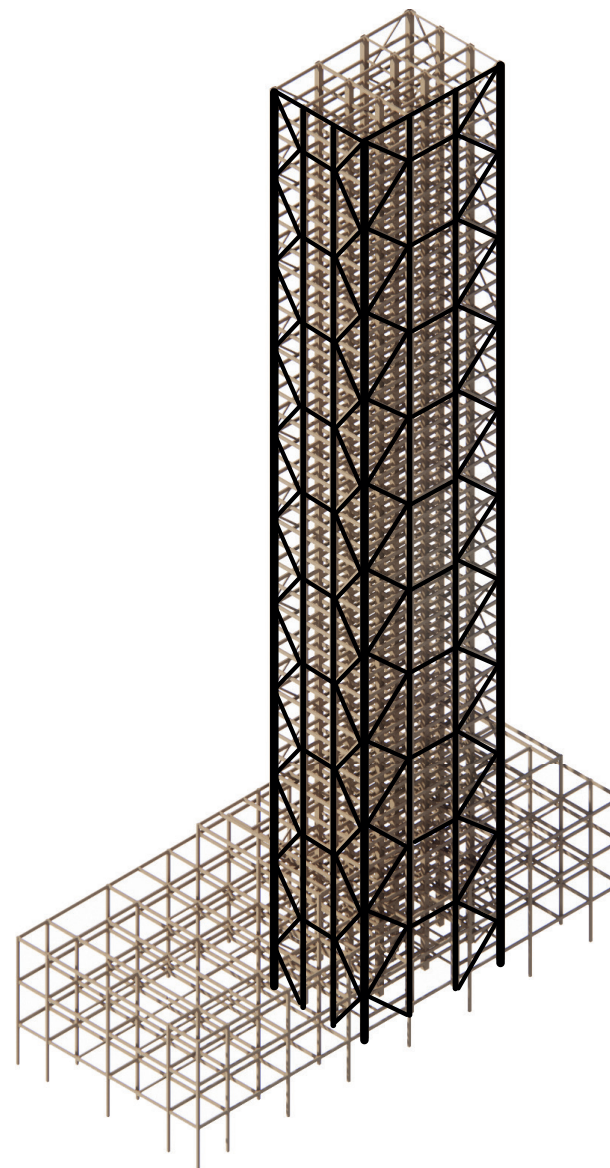
Soluções estruturais

A escolha do sistema estrutural de madeira neste trabalho é amplamente influenciada pelo professor Mauro, a quem agradeço em meus agradecimentos. É importante ressaltar que o sistema estrutural de madeira não é comumente utilizado no hemisfério sul devido à necessidade de uma indústria madeireira bem desenvolvida, o que implica em uma logística consolidada e demanda mão de obra qualificada para a construção de edificações com esse tipo de sistema.

No entanto, as vantagens de trabalhar com um sistema estrutural de madeira residem em seus princípios de sustentabilidade, o que pode parecer contraditório em uma análise inicial. Esse sistema é capaz de gerar um déficit na emissão de carbono durante o processo construtivo da edificação. Esse déficit ocorre devido ao fato de que as árvores, durante seu crescimento, absorvem carbono da atmosfera, que é emitido em grande parte pela atividade humana. O carbono é um elemento essencial para a vida na Terra, pois participa das ligações moleculares. Quando a planta atinge o fim de seu ciclo de vida e entra em processo de decomposição, parte desse carbono absorvido é liberado de volta para a natureza.

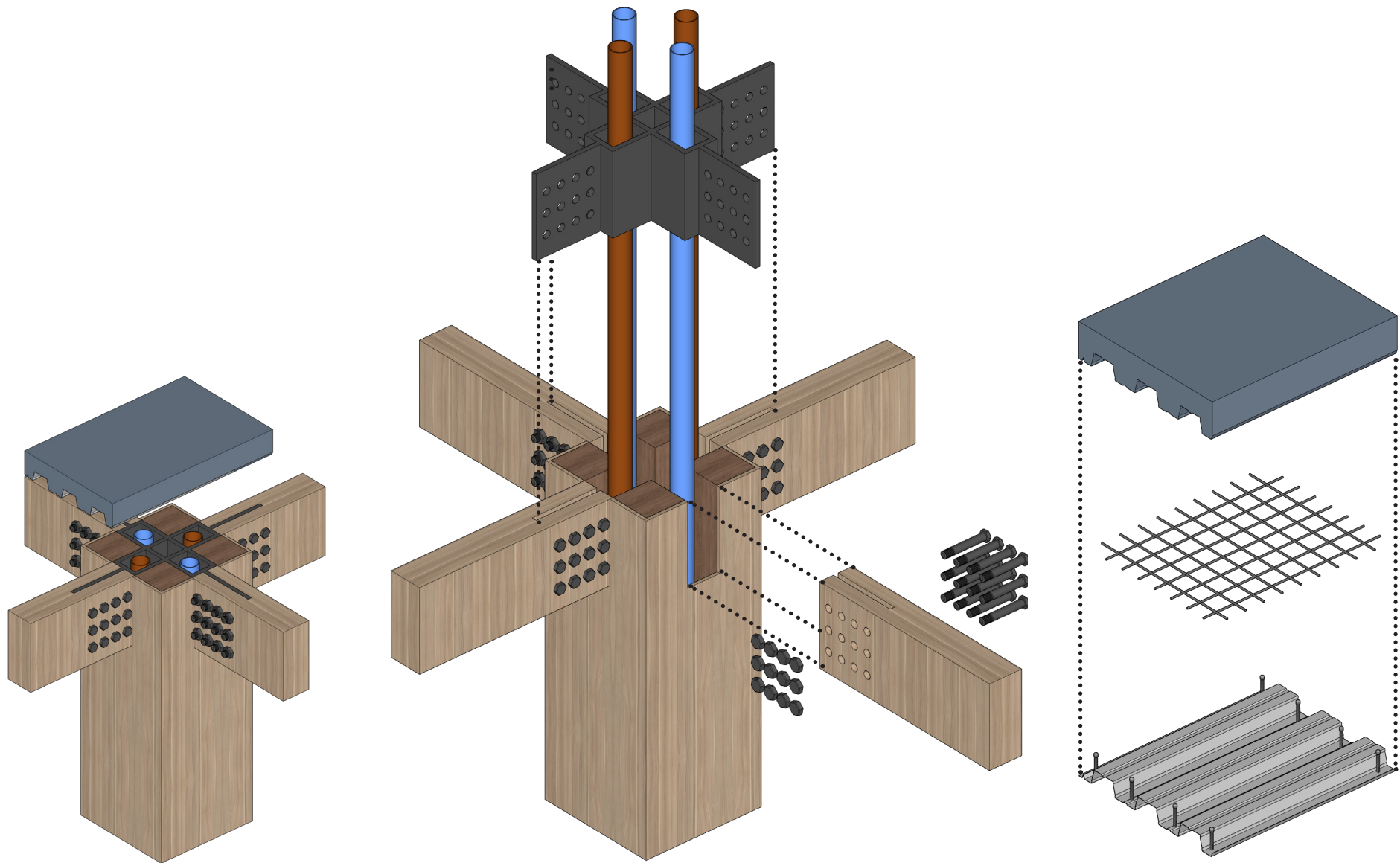
Assim, se mais árvores forem plantadas com o propósito de servirem como matéria-prima para a construção civil, podemos transformar parte da poluição que emitimos em aplicações construtivas. Dessa forma, é possível desenvolver habitações sustentáveis que contribuem de forma significativa para combater o déficit habitacional, ao mesmo tempo em que reduzem as emissões de carbono na atmosfera terrestre.

O projeto proposto de toda a estrutura foi concebido de maneira a garantir a estabilidade necessária à edificação, levando em consideração os esforços aos quais estaria sujeita. Os elementos estruturais enfatizados foram cuidadosamente pensados de forma a minimizar quaisquer deficiências estruturais significativas que poderiam comprometer a integridade da construção devido a forma com que estão posicionados formando assim um contraventamento eficaz e esteticamente coerente com a edificação.



Compatibilização

Sistema de laje



Conclusão

Em conclusão, este trabalho representou uma análise aprofundada sobre a qualidade do habitat dentro do contexto urbano de Goiânia. A partir dessa reflexão, foi possível compreender a importância de promover conceitos urbanos fundamentais, como mobilidade, acessibilidade, promoção da cultura e desenvolvimento de ambientes urbanos agradáveis.

Com base nessa compreensão, foi desenvolvida uma proposta urbana que visa atender a esses princípios. Um dos destaques dessa proposta é a incorporação de um edifício com um sistema estrutural em madeira, o que reflete um compromisso com a sustentabilidade.

A escolha desse sistema estrutural de madeira é respaldada pelas vantagens ambientais que esse material oferece, como a redução da emissão de carbono e a utilização de uma matéria-prima renovável. Além disso, a proposta busca criar espaços que proporcionem uma experiência agradável aos habitantes da cidade, levando em consideração aspectos como conforto ambiental, integração com a natureza e respeito às necessidades da comunidade local.

Em suma, este trabalho de conclusão de curso representa um esforço em direção à construção de cidades mais humanas, sustentáveis e resilientes. Ao promover a qualidade do habitat urbano, por meio de uma proposta que integra aspectos de mobilidade, acessibilidade, cultura e sustentabilidade, busca-se contribuir para o desenvolvimento de um futuro urbano mais promissor e equitativo para a cidade de Goiânia e suas comunidades.

Referências bibliográficas

Paulo Mendes da Rocha:

Mendes da Rocha, Paulo. "Paulo Mendes da Rocha: Complete Works." Phaidon Press, 2007.

Mendes da Rocha, Paulo. "Paulo Mendes da Rocha: Architectural Guide." Dom Publishers, 2019.

Jane Jacobs:

Jacobs, Jane. "The Death and Life of Great American Cities." Vintage Books, 1992.

Jacobs, Jane. "Cities and the Wealth of Nations: Principles of Economic Life." Vintage Books, 1985.

Jaime Lerner:

Lerner, Jaime. "Urban Acupuncture." Island Press, 2014.

Lerner, Jaime. "Acupuntura Urbana: O Poder das Pequenas Intervenções." Editora Record, 2016.

Jan Gehl:

Gehl, Jan. "Cities for People." Island Press, 2010.

Gehl, Jan. "Life Between Buildings: Using Public Space." Island Press, 2011.