





Foto 1. Bicicleta trancada em árvore, Av. Alexandre P. Lima. Fonte: Nathália Lopes, 2023

"Nada neste mundo é mais simples e mais barato do que fazer cidades que Forneça melhor para as pessoas."

Jan Gehl

Sumário

1 Introdução 07

2 Temática 08

Planejamento Urbano

3 Tema 10

Mobilidade Urbana

4 Estudo de Caso

- 4.1 Complexo Ayrton Sena 14
- 4.2 Mobilidade por Jan Gehl 16
- 4.3 Mobilidade de Medellín 18

5 Metodologia 21

5.1 Levantamento Sociocultural 27

- 5.1.1 Histórico
- 5.1.2 Gênero e idade
- 5.1.3 Renda
- 5.1.4 Religião e Escolaridade
- 5.1.5 Hábitos Culturais
- 5.1.6 Comunidades Especiais
- 5.1.7 Museus, teatros, cinemas e feiras
- 5.1.8 Universidades e faculdades
- 5.1.9 Estádios e Edificações tombadas

5.2 Levantamento Físico-Territorial

37

5.3.1 Mobilidade

5.3.1.1 Hierarquia Viária

5.3.1.2 Calçada

5.3.1.3 Mobiliário

5.3.2 Áreas Verdes

5.3.2.1 APM e APP

5.3.2.2 Praças e Parques

5.3.2.3 Chacaras

5.3.2.4 Cursos d'água

5.3.3 Infraestrutura

5.3.3.1 Asfalto

5.3.3.2 Iluminação

5.3.3.3 Água tratada

5.3.3.4 Coleta de esgoto

5.3.3.5 Coleta de Lixo

5.3.3.6 Drenagem

6 Diagnóstico 49

6.1 Mobilidade

6.2 Áreas Verdes

6.3 Infraestrutura

7 Diretrizes 59

8 Propostas 65

9 Propostas 95



Figura 1. Ciclovía e Pista de caminhada. Fonte: Jornal O Globo, 2023.



Mapa 1. Acessos a cidade de Senador Canedo. Fonte: Nathália Lopes, 2023.

Introdução

Senador Canedo é uma cidade integrante da Região Metropolitana de Goiânia - RMG e que tem, nos últimos cinco anos, recebido um dos maiores investimentos em empreendimentos imobiliários do país. Com isso é possível perceber que a ligação (em termos de mobilidade) com a capital tem se tornado um dos maiores problemas carentes de planejamento pelas gestões.

Em 2023, os dados do Censo do IBGE confirmaram o volume de pessoas que vemos circulando entre as cidades, quando foi publicado que Senador Canedo teve um aumento de 84,33% de população, em comparação a dez anos atrás. (IBGE, 2023).

"De uma cidade-dormitório de 64 mil habitantes a um município de economia própria e geração de empregos com mais de 155 mil moradores: esse foi o salto de Senador Canedo, foi a que mais aumentou em número de população no país."

- 2023, *Jornal O Globo*

Sendo assim, esse trabalho visa desenvolver um projeto de intervenção urbana para o município de Senador Canedo, GO. A intervenção urbana que se pretende foi resultado de um completo levantamento elaborado no primeiro semestre de 2023 e que terá como foco o tema da mobilidade, isso se dá pelo fato de ser a cidade onde resido e que constato diariamente a questão da mobilidade como maior problema a ser enfrentado. De acordo com o último Censo (IBGE, 2023) a cidade conta com 155.635 habitantes, situa-se a leste da capital e com forte ligação de expansão com essa cidade, já tendo sido gerada a conurbação em sua região oeste.

O planejamento urbano na cidade, não tem sido pauta dos últimos governos mesmo com o crescimento populacional intenso nos últimos anos, como reforça os recentes dados do IBGE. A cidade possui um plano diretor (Lei complementar 2312/20 - em revisão a partir de notificação do ministério público), uma estrutura administrativa completa, entretanto carece de um desenvolvimento na área da gestão, para resolver os problemas urbanos.

Este trabalho pretende contribuir com as reflexões necessárias em busca dessas soluções. Para tal foi desenvolvido em etapas, nas quais feitos levantamentos, seguidos de diagnósticos e por fim resultando em uma proposta de soluções para mobilidade na cidade.

Temática

Planejamento Urbano

Na teoria, o planejamento urbano é o processo que leva à criação e ao desenvolvimento de áreas urbanas. Nesse conceito, já estão abarcadas tanto o desenho de uma nova cidade ou bairro, como também a criação de soluções para trazer uma melhora na qualidade de vida dos cidadãos. Em outras palavras, a atividade do planejamento urbano está em resolver tanto os problemas da estrutura quanto do uso das cidades.

O principal objetivo do planejamento urbano é planejar e construir espaços que diminuam os problemas vindos da urbanização, como poluição, congestionamentos, impactos ecológicos ou vazios urbanos. Embora muitos acreditem que o planejamento fica apenas no âmbito físico e estético das cidades, ele, na verdade, é um trabalho que exige previsão de futuro, análise de tendências, jogo político e conhecimento social. Por isso, os profissionais da área precisam contar com uma variedade horizontal de conhecimentos de diferentes áreas, desde engenharia, passando por sociologia, geografia, administração, entre outras.

Se para o planejamento urbano moderno o foco era criar novas cidades e bairros do zero, hoje os planejadores urbanos têm que lidar com a infra-estrutura que já existe e remanejar a revitalização dos bairros. Outra adversidade que o planejamento urbano atual precisa lidar é com as mudanças climáticas. O que significa que, cada vez mais, as cidades precisam ser mais resilientes e mais voltadas para como podem promover a sustentabilidade e a habitabilidade.

Há também novos desafios para o planejamento urbano atual, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, em especial o ODS 11, que visa tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis. Dessa forma, o planejamento urbano atual também precisa estar focado no acesso e na mobilidade, dando prioridade a transportes coletivos e não poluentes, além de contemplar assuntos como equidade e segurança, já que tudo está na análise de como as pessoas habitam as cidades.



Figura 2. Vista aérea da Avenida Dom Emanuel. Fonte: Prefeitura de Senador Canedo, 2019.

No Brasil, o planejamento urbano sai do papel com apoio dos planos diretores dos municípios. “A lei brasileira determina que todo município com mais de 20 mil habitantes tenha um plano diretor (PD), um documento base que planeje o crescimento urbano, determinando quais parâmetros devem ser aplicados na ocupação do território durante um período de tempo. Normalmente, uma década”, explica a Universidade de São Paulo. O PD permite, por exemplo, o zoneamento da cidade – um fator essencial para determinar a forma como os cidadãos se deslocam no espaço urbano. Afinal, se uma zona fica limitada a residências, o normal é que haja um deslocamento de quem é desse bairro para o trabalho ou para lazer. O mesmo acontece com medidas de regulação, sempre no sentido de direcionar o futuro das cidades, como a limitação de vagas em estacionamentos. Ou seja, é a partir do plano diretor que se norteia o desenvolvimento e o crescimento dos municípios, com objetivo de que ambas as coisas ocorram de forma ordenada, em prol de todos.



Figura 3. Praça Criativa. Fonte: Prefeitura de Senador Canedo , 2019.

A legislação urbanística é o instrumento de execução do planejamento urbano. Importante entender como podemos agregar em conhecimento e em ações como os planos de bairro, que fazem parte desse planejar e conseguem em forma de recortes na cidade trabalhar em partes e fazer com que o plano central e diretor daquele município seja inserido aos poucos, como resultado final e foco principal trazer resultado para a cidade como um todo. Com o olhar da população, trazendo sua voz com participação, não existe indicador melhor para os avanços e melhorias a serem feitas, como um guia, trazendo estruturação para um planejamento urbano funcional, sustentável, como mencionado no Estatuto das Cidades; "gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano" (Lei 10257, 2001)

Tema

Mobilidade Urbana

"Mobilidade Urbana é definida como a condição que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade, visando desenvolver relações sociais e econômicas. Ônibus, metrô, outros transportes coletivos, carros, bicicletas e outros veículos não motorizados e até mesmo elétricos, fazem parte das soluções de mobilidade. No dicionário, mobilidade significa "facilidade para se mover".

A ideia, então, é tornar esse movimento fluido e prático. A questão é: cada vez mais as cidades estão perdendo a capacidade de permitir que as pessoas se movam com qualidade. Por este motivo, o tema mobilidade urbana passou a ser repensado. Há interesse em trazer de volta o seu sentido primário e original, para melhorar a qualidade de vida das pessoas de forma sustentável. Isso inclui aspectos econômicos, sociais e políticos." No Brasil o plano Nacional de Mobilidade instituído em 2012 define mobilidade como "Instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município."

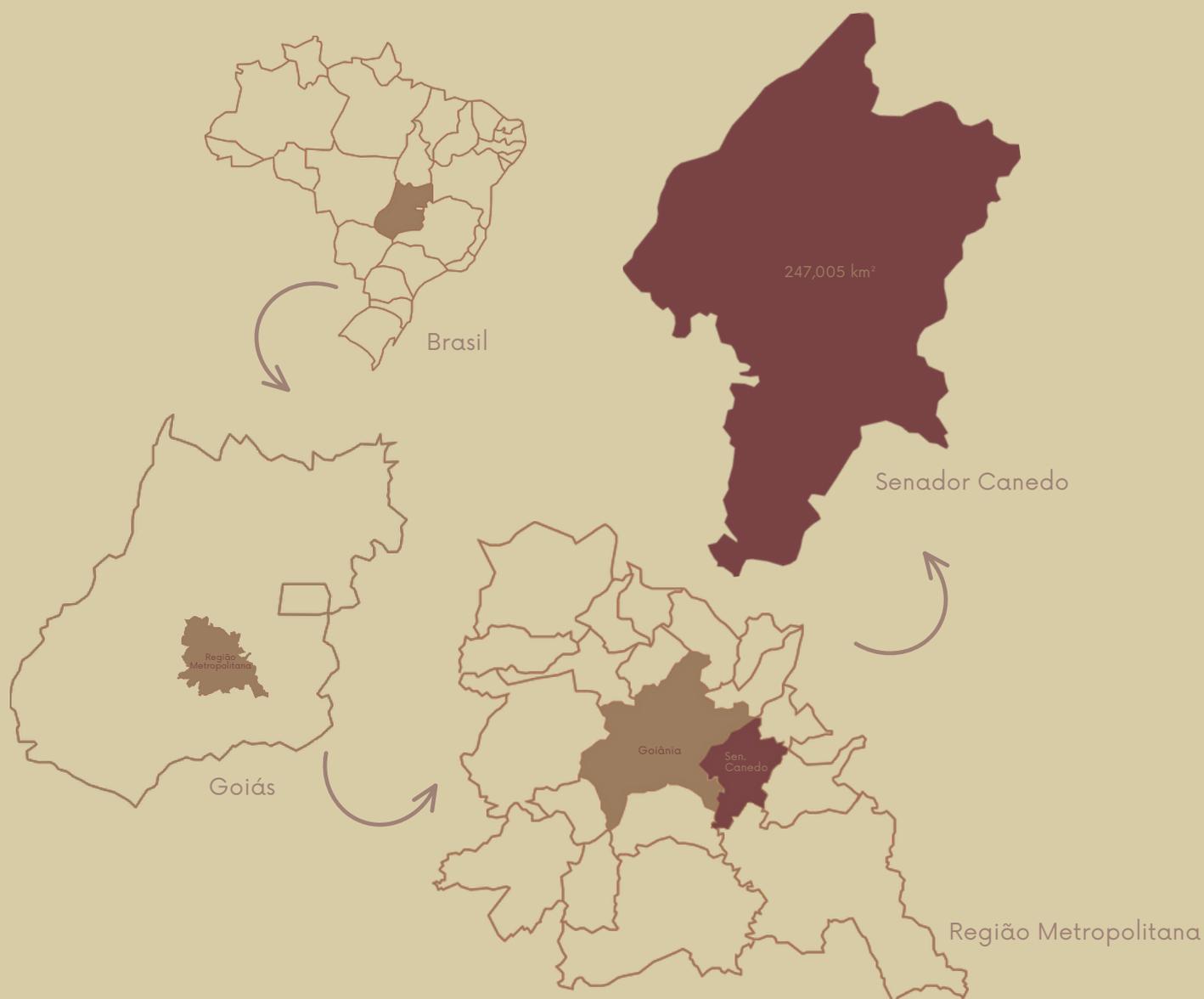
O problema da mobilidade urbana na maioria das grandes cidades brasileiras deve-se: ao crescimento desordenado dos municípios; à desarticulação entre planejamento urbano e planejamento de transporte; e ao crescente uso do transporte individual motorizado. Temos também que, com o aumento do número de grandes aglomerações urbanas, as metrópoles brasileiras passaram a ser regidas pelo estatuto metropolitano que possui em suas diretrizes principais a mobilidade como eixo de desenvolvimento para solução dos problemas da cidade. O conceito de mobilidade urbana se apoia em alguns pilares; como integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; melhoria do transporte público de passageiros; estímulo ao transporte não motorizado; e uso racional do automóvel.



Foto 2. Ciclista na Avenida Dom Emanuel. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Estudos sobre o tema apontam diversas dificuldades de locomoção enfrentadas na maioria das cidades brasileiras, cujos três principais fatores da dificuldade de locomoção nas cidades são: "Trânsito engarrafado; baixa adesão ao uso do transporte público e Baixa qualidade das vias urbanas". Diante disso, o tema mobilidade urbana cresce em relevância e complexidade, afeta consideravelmente a qualidade de vida da população e a economia das cidades, merecendo atenção especial por parte dos gestores públicos.

Os municípios brasileiros detêm o posto de principal ente federativo para o exercício das atividades relacionadas ao planejamento e gestão do espaço, enquanto a União tem caráter predominantemente indutor, sendo responsável pela instituição de diretrizes para o desenvolvimento das cidades. No estado de Goiás não encontramos em sua estrutura administrativa uma secretaria ou departamento específico que cuide de mobilidade, foi desenvolvido entre 2017 e 2018 o plano diretor metropolitano que trataria das questões de mobilidade na região metropolitana, entretanto ele foi engavetado em 2019 e seus trabalhos não prosseguiram.



Mapa 2. Acessos a cidade de Senador Canedo. Fonte: Nathália Lopes, 2023.



Es
tu
do
de
Ca
so

Ficha Técnica

Projetista: Darcy Aleixo Derenusson.

Área: 75.000m²

Ano: 1993 - 1996

População: 419.652 hab.

Programa: Equipamento Urbano

Contrapartida: Prefeitura de Boa Vista

Localização: Boa Vista, Roraima - Brasil

Motivação

A motivação para a elaboração do complexo Ayrton Senna se deu a partir do plano de urbanização, visando a riqueza de áreas livres na cidade, a prefeitura resolveu intervir em uma área importante localizada no acesso do aeroporto ao centro da cidade, criando um marco, a compreensão topológica partindo do desenho urbano assinado por Darcy Aleixo Derenusson, foi crucial, pois houve uma ressignificação importante, passou de uma extensão de valas para um equipamento de referência, gerando qualidade de vida e um ponto turístico significativo.

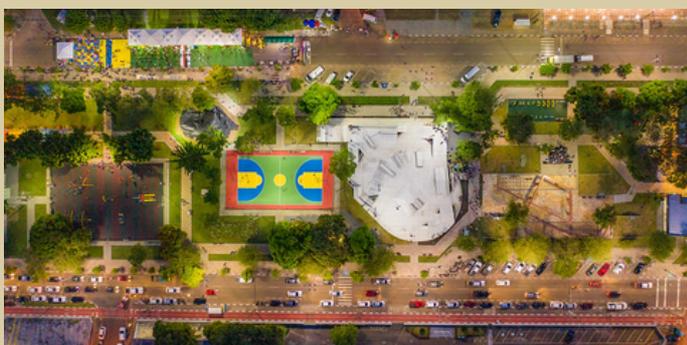


Figura 4 e 5. Imagem aérea Complexo Ayrton Senna. Fonte: Google Fotos, 2020.

Metodologia

A motivação para a elaboração do complexo Ayrton Senna se deu a partir do plano de urbanização, visando a riqueza de áreas livres na cidade, a prefeitura resolveu intervir em uma área importante localizada no acesso do aeroporto ao centro da cidade, criando um marco, a compreensão topológica partindo do desenho urbano assinado por Darcy Aleixo Derenusson, foi crucial, pois houve uma ressignificação importante, passou de uma extensão de valas para um equipamento de referência, gerando qualidade de vida e um ponto turístico significativo.

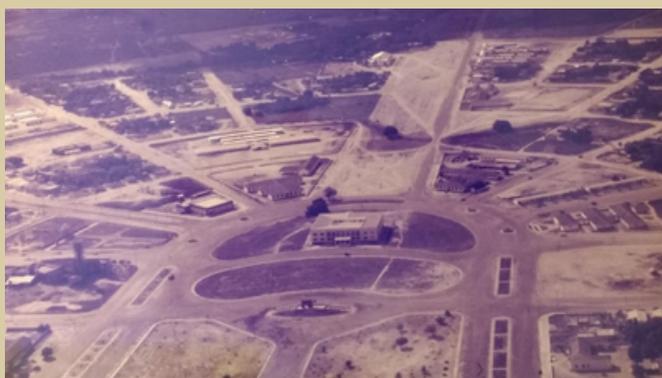


Figura 6 e 7. Início da Intervenção Urbana. Fonte: Prefeitura de Boa Vista. 2017

Abrangencia

- LEGENDA:
- Complexo Poliesportivo Ayrton Senna
 - Monumentos
 - Centro Cívico
 - Universidade Federal de Roraima
 - Parque Anauá
 - 6º Batalhão de Engenharia de Construção

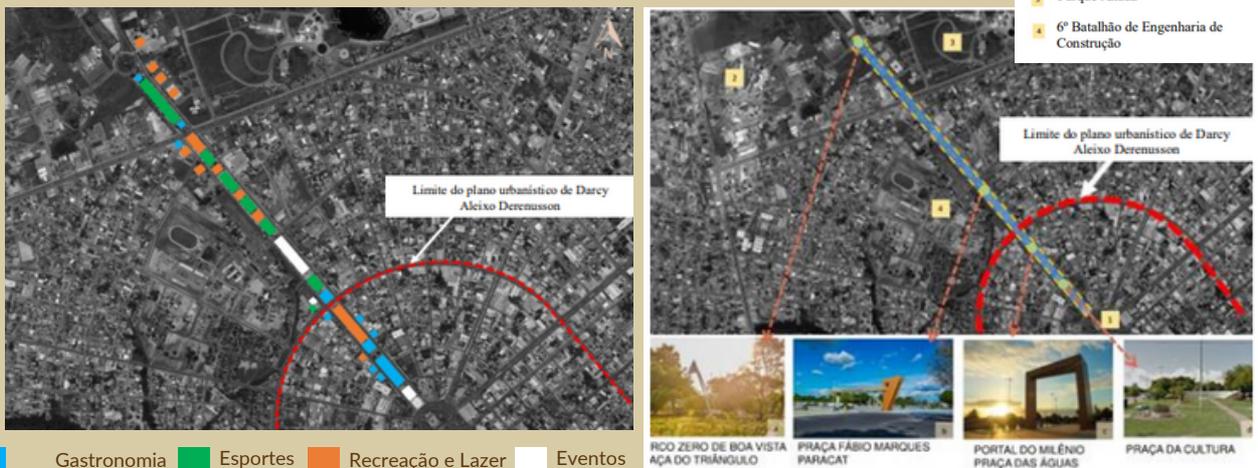


Figura 7 e 8. Intervenção Urbana. Fonte: Prefeitura de Boa Vista. 2017

Intervenção

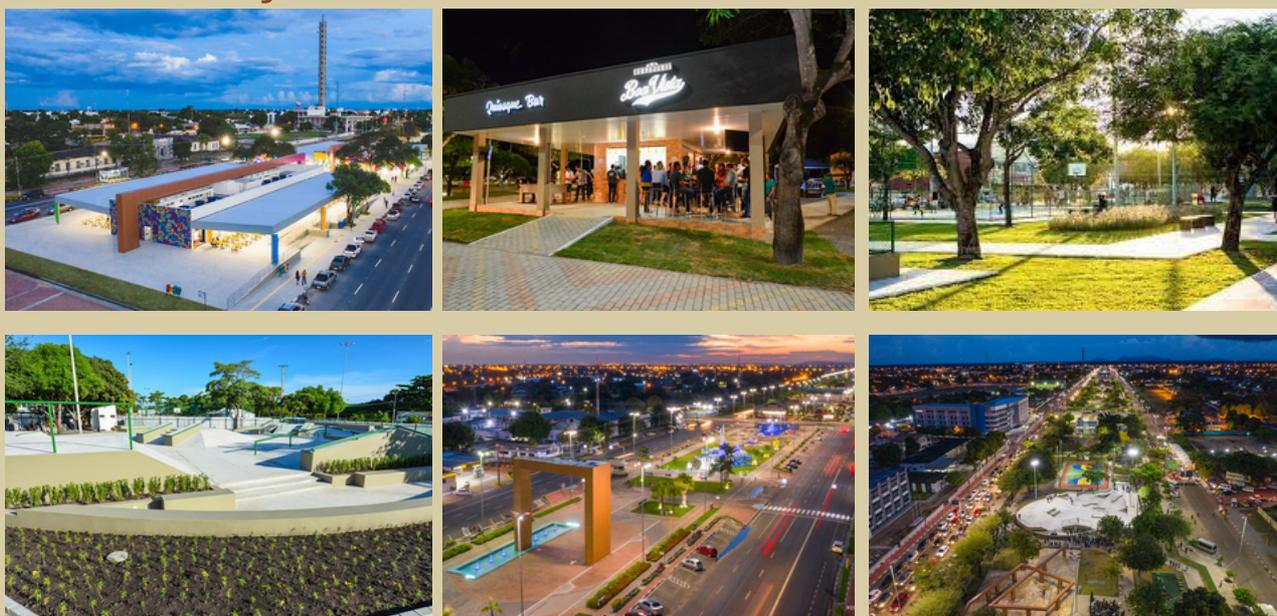


Figura 7 e 8. Fotos da execução do complexo. Fonte: Google Imagens. 2017

Relação com a Cidade

O complexo Ayrton Sena é um conjunto de praças com diversos tipos de lazer e recreação, localizado em uma avenida muito importante para a cidade, com 3 Quilômetros de extensão, essa faixa de praças na cidade tem uma singularidade, em especial a atração dos moradores e turistas, usufruindo assim desse equipamento urbano tão valioso, comprovando a funcionalidade que ele tem mediante a cidade, testificando que um planejamento urbano juntamente a uma execução traz qualidade de vida para população.

O espaço público é setorizado em áreas livres para encontro, caminhada, cooper, quiosques com bares, lanchonetes, quadras de várias modalidades, equipamentos públicos para ginástica, pista de skate, praças, parques infantis, praças de alimentação, área para eventos, centro de artesanato, pista de kart, entre outros, esse complexo consegue incluir toda população, o que fortalece ainda mais o significado desse projeto para cidade.

Ficha Técnica

Projetista: Jan Gehl

Área: 179,8 km²

Ano: a partir de 1960

População: 602.481 hab.

Programa: Equipamento Urbano

Contrapartida: Prefeitura de Copenhagen

Localização: Copenhagen, Dinamarca

Motivação

O incentivo de Copenhague para fazer da bicicleta um de seus principais meios de transporte e o conseqüente apoio através do desenho urbano e medidas que favorecem a mobilidade sustentável, transformaram a cidade na capital mundial do ciclismo urbano. O plano também considera transformar a região de San Kjeld no primeiro bairro totalmente sustentável da cidade.

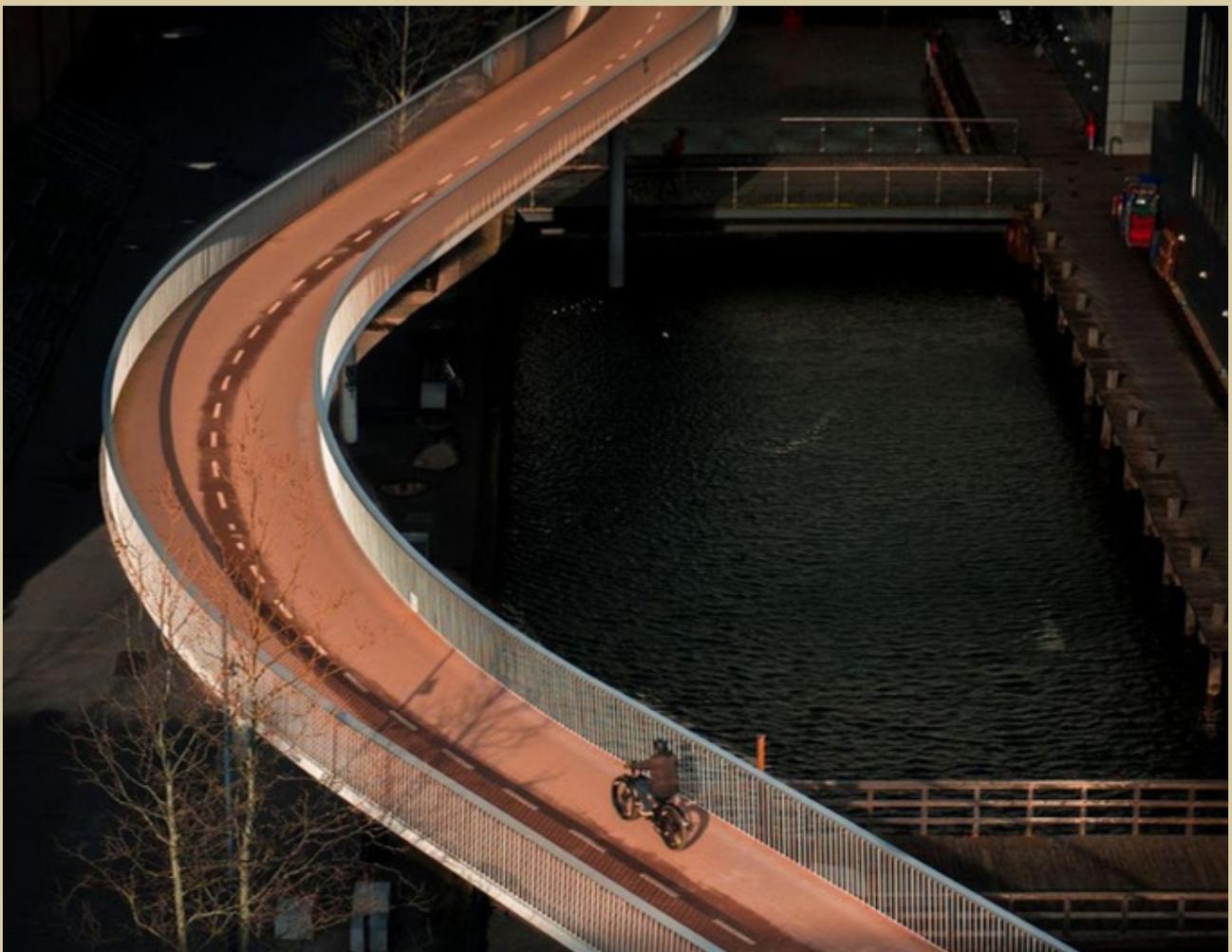


Imagem 23 . Copenhagen. Fonte: Instagram Visit Copenhagen. 2023

Metodologia

A mudança climática e a saúde pública são dois fatores que Jan Gehl acredita que deveriam ter uma importância fundamental para os planejadores. Diante disso, Gehl entende a necessidade de deter a construção, da arquitetura que ele chama de "arquitetura barata para gasolina", então busca para que o eixo do desenho urbano seja voltado para a vida pública, projetando experiências multissensoriais, vetar ao máximo o uso de automóveis em algumas áreas, mas, em contrapartida, impulsionar o transporte equitativo.

Abrangencia



Imagem 24 . Copenhagen. Fonte: Arch Daily. 2020

Intervenção



Imagem 25 . Copenhagen. Fonte: Arch Daily. 2020

Relação com a Cidade

A intervenção realizada em Copenhague marcou não somente a qualidade de vida dos moradores, mas virou uma grande referencial para países que buscam por esse tipo de intervenção. Estudos comprovam a diminuição de gases emitidos e a adesão da população pela bicicleta, as duas rodas que tem mudado o rumo da cidade, sendo considerada pelo ranking bianual da Copenhagenize Design Company, a cidade mais "bike friendly" do mundo, é válido ressaltar que nem sempre foi assim, mas por meio de estudos, projetos e intervenções, a população começou a aderir e hoje é possível exibir seus resultados extraordinários.

A prefeitura investiu na infraestrutura, o planejamento urbano adotou esse lema de que quem precisa se locomover com eficiência são as pessoas e não carros. Hoje é possível desfrutar de 429 km de ciclovias com 650 mil bicicletas para 520 mil habitantes. Pedalar hoje é uma questão de escolha para essa população, uma escolha que mostra a riqueza, em cultura, pensamento, que precisou de um tempo para ser aderida, mas que mostra a importância de trazer uma decisão para o hoje de muitas cidades.

Ficha Técnica

Projetista: Não mencionado.

Área: 380,64 km²

Ano: 2016

População: 419.652 hab.

Programa: Equipamento Urbano

Contrapartida: Prefeitura de Medellín

Localização: Medellín, Colômbia

Motivação

Fazer uma revolução no trânsito, iniciando com metrô, logo após vieram teleférico, bonde, ônibus e até bicicletas, tudo integrado para permitir que o cidadão se locomovesse de forma mais rápida e mais barata, tem como motivação principal também diminuir o fluxo absurdo de carros e mostrar aos seus vizinhos (e ao mundo) uma maneira de tornar viável uma mobilidade urbana eficaz.



Imagem 15 . Cidade de Medellín. Fonte: West Observer. 2022

Metodologia

Medelím continua em processo de consolidação, diante da mobilidade urbana, identificar que as zonas mais pobres da cidade possuíam uma enorme dificuldade de acessar o meio de transporte, foi um início significante, áreas da cidade que eram marginalizadas com tráfico de drogas, por exemplo, ganhou agora acessos mais rápidos para entrar no fluxo de transporte, inserção de bondes, uma vez que a topografia também dificultava esse acesso, tenso ligação direta com metros, igualmente a mobilidade não motorizada, especificamente as bicicletas, está se tornando cada vez mais importante, sendo articuladas com o sistema de metrô através das localizações das estações.

Abrangencia

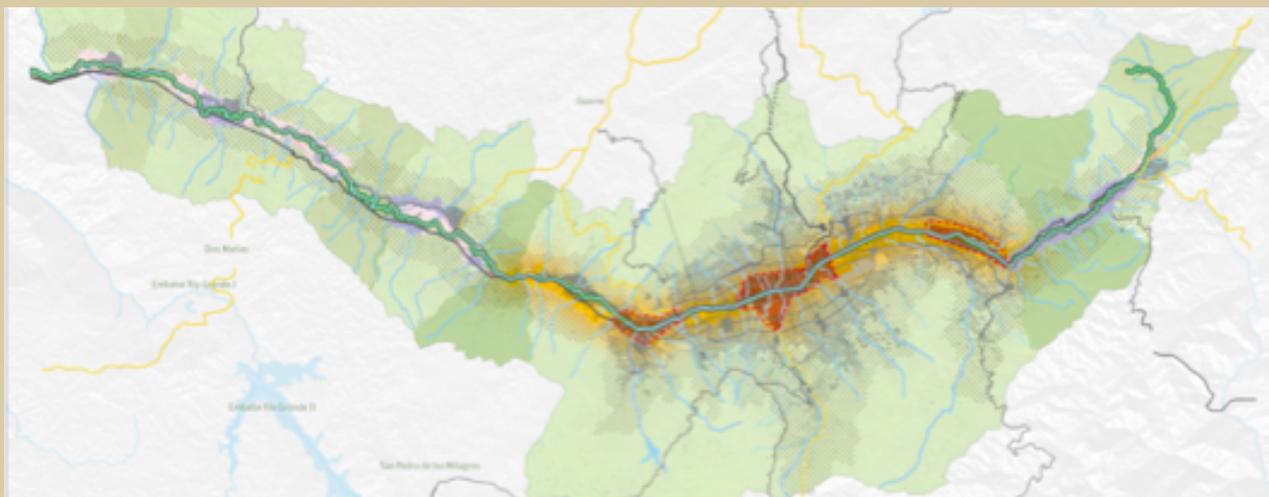


Imagem 16 . Modelo de Ocupação Sugerido por BIO 2030. Área Metropolitana do Valle de Aburrá
Fonte: Arch Daily. 2014

Intervenção

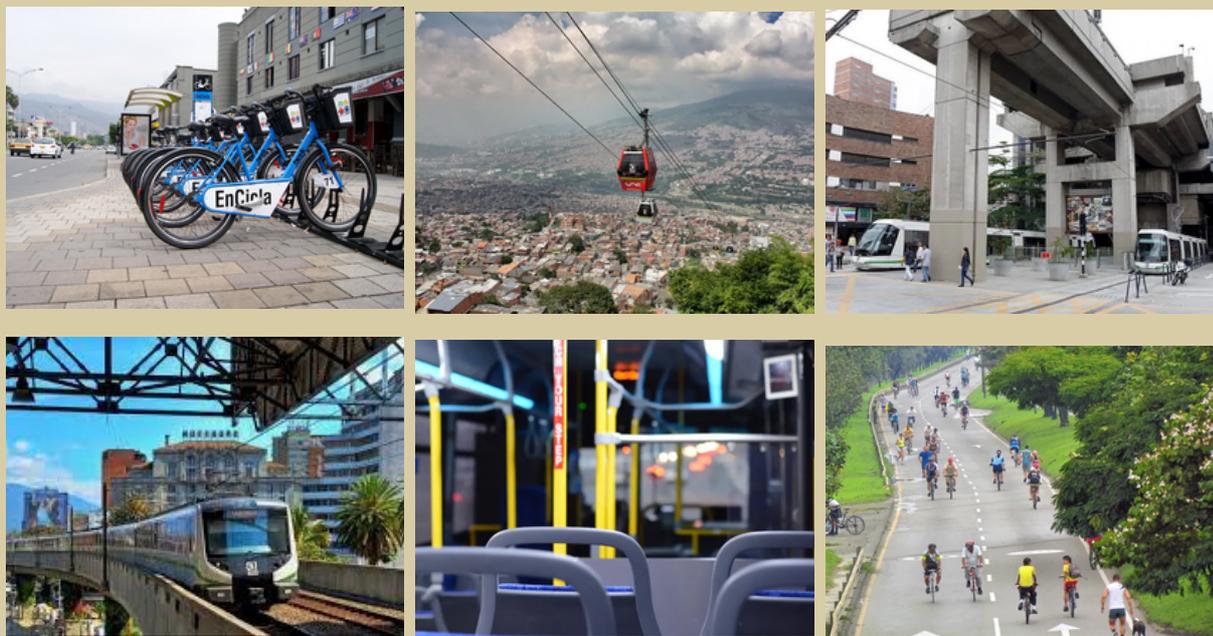


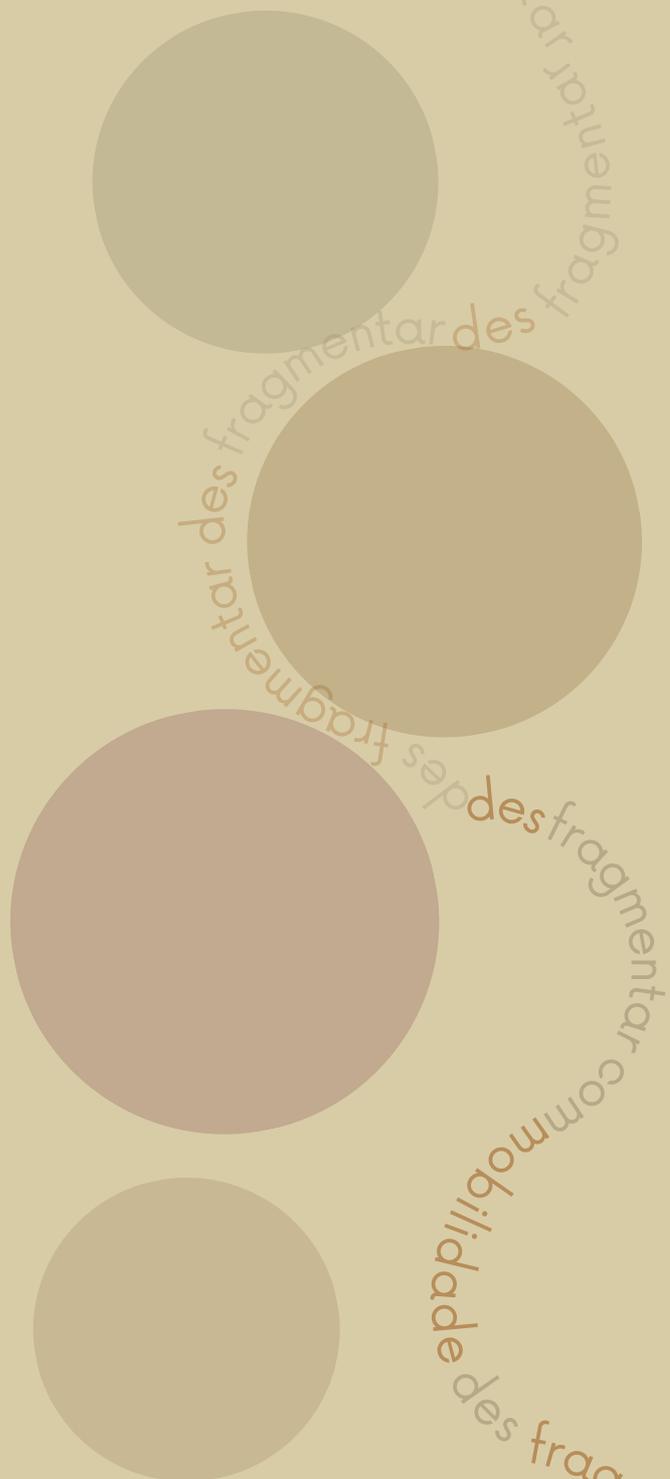
Imagem 17 à 22 . Cidade de Medellín. Fonte: Google Imagens. 2021 e 2022

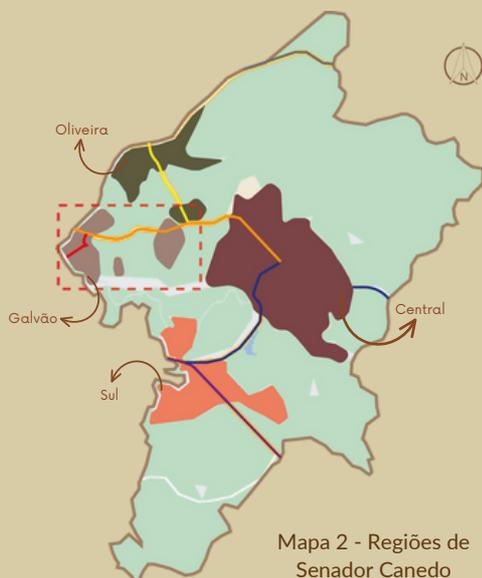
Relação com a Cidade

O ambiente se tornou muito mais agradável e com menos barulho, e houve diminuição da poluição através da minimização do uso de carros e do aumento do uso de bicicletas e da implementação de transportes elétricos.

O governo também ofereceu muito incentivo na elaboração de programas que criassem mais jardins e áreas verdes, o que complementa a malha de transportes. Um dos benefícios trazidos pelo Sistema Integrado de Transporte do Vale do Aburrá (SITVA) é que a utilização dos meios de transporte que fazem parte do sistema pode ser feita com um único cartão. A passagem é barata e permite que o passageiro ingresse em qualquer plataforma.

Me to do lo gia

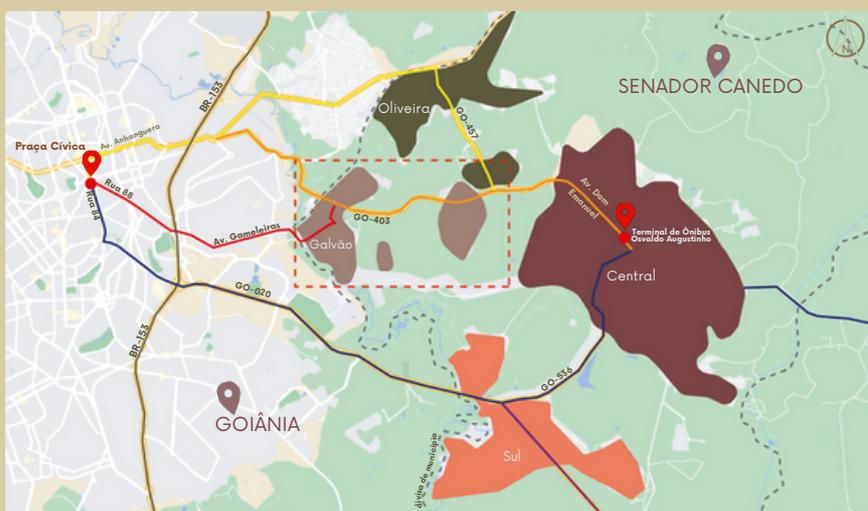




Mapa 2 - Regiões de Senador Canedo

A cidade de Senador Canedo é formada por quatro regiões, sendo elas, região da Vila Galvão, a qual concentraremos nossos estudos, a região do Oliveira, região Central e sul. Tais regiões sofrem desconexão, gerando em cada uma delas uma centralidade e independência, o que gera uma fragmentação ainda maior, pois uma região não se conecta a outra, a não ser pela zona de transição para Goiânia, onde existe uma conurbação entre as duas cidades. A desfragmentação vem para conectar essas regiões, através da mobilidade, tema a ser explorado adiante, com intuito de conectar os moradores, em busca da qualidade de vida, no viver e no transitar.

A cidade de Senador Canedo possui quatro acessos principais, pensando na conurbação que a cidade sofre com Goiânia, é usado como ponto de referência a Praça Cívica, onde nos permite acessar a cidade em estudo pela GO-020 (pela região sul), Avenida Gameleiras que dá acesso a Avenida São Paulo (pela região da Vila Galvão), GO-403 (também pela região da Vila Galvão) e pela GO-457 (pela região da oliveira)



Mapa de acessos a cidade (referencia mapa 1)



Mapa 3 - Recorte da Região da Vila Galvão

O recorte apresentado acima trata-se a região da Vila Galvão, onde podemos identificar sete bairros, sete condomínios verticais. Onde concentraremos nossos estudos na parte conurbada entre Goiânia e Senador Canedo, que se dá por meio dos bairros em destaque à esquerda do mapa.

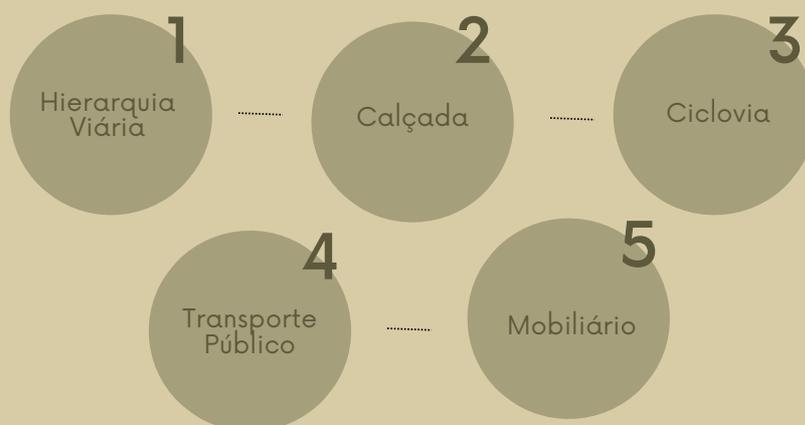
Metodologia de Trabalho na Região Vila Galvão

O planejamento urbano, em geral, segue uma metodologia que inclui levantamentos, reuniões comunitárias, elaboração de diagnósticos, apresentações e discussões com a sociedade, sendo que todo material deve ser organizado a partir de mapas, gráficos, esquemas, imagens, tabelas, que situem esses levantamentos e organizem o pensamento do planejador.

Este trabalho conta com um levantamento mais específico na região da Vila Galvão, umas das quatro regiões que formam a cidade de Senador Canedo, como podemos notar na figura ao lado, situada a leste da região central. A região conta com aproximadamente XX bairros e, no caso deste trabalho, priorizou-se a observação dos lugares onde há maior concentração de congestionamento de veículos e problemas de acessibilidade. Considerando o tema da mobilidade ser urgente de solução não só no município, mas também na região metropolitana, a região da Vila Galvão se torna objeto importante para o exercício deste trabalho.

No caso de Senador Canedo, existem também bairros conurbados com Goiânia na região norte da cidade, como o Jardim das Oliveiras. A Vila Galvão está conurbada com Goiânia e é onde os maiores problemas de mobilidade são vivenciados pela população dos dois municípios. Para leitura do espaço urbano, o estudo para o planejamento foi dividido em levantamento sociocultural (onde todo o município foi abordado), levantamento físico territorial (onde foi dado foco para a região da Vila Galvão como recorte), em seguida foi elaborado um diagnóstico que, somado a diretriz apresentadas resultaram nas propostas. O levantamento físico territorial, foi sub-dividido para melhor compreensão dos problemas.





Levantamento foi elaborado por meio de visitas no local (além da vivência cotidiana no trajeto entre as duas cidades), entrevista com população, análise da paisagem, pesquisa da legislação urbanística local, elaboração de mapas que trouxeram para o tema da mobilidade as propostas detalhadas neste trabalho. Durante o levantamento confirmamos que não é possível compreender os temas relacionados ao planejamento urbano isoladamente, ou seja, ao observar a mobilidade e seus problemas encontramos um sistema de áreas verdes e toda a infraestrutura urbana (drenagem, pavimentação, iluminação pública, rede de água tratada, coleta de esgoto e resíduos, arborização urbana e os usos e ocupações da cidade) estão conectados e funcionando simultaneamente, portanto não há como não descrever estes elementos associados ao levantamento específico sobre a mobilidade.

Ao observar mais atentamente a questão da mobilidade também pudemos destacar cinco elementos de análise específica, hierarquia viária, calçadas, ciclovia, transporte público e mobiliário. Cada item associado a mobilidade é de suma importância para chegarmos a uma proposta de desfragmentação e conexão dos usuários de forma eficiente e benéfica, para pedestres, ciclistas, usuários de transportes motorizados, moradores ou a parcela de pessoas que fazem transição pela localidade de estudo.

Hierarquia Viária consiste primeiramente na análise das tipologias viárias que encontramos na região estudada, nesse ponto abordamos modificações que serão de grande ajuda para escoar o trânsito e valorizar e fomentar o comércio local por meio de novos pontos de escoamento do fluxo na região, pensando nos dois tipos de usuários, os moradores e os usuários de transição, que usam parte dessa região para se conectar as outras regiões da cidade. As calçadas, após passarem por uma análise em loco, é necessário trazê-la como ponto principal de discussão e proposta, uma vez que a mobilidade tem como prioridade o pedestre, o qual fomenta todos os outros meios de transporte, a calçada é um ponto de conexão, de transição, de segurança para que o ir e vir seja também acessível e padronizado.

Ciclovias, ciclo-faixas, ciclo-rotas, são de suma importância para a região, uma vez que através da vivência cotidiana na região, é perceptível o alto número de usuários desse transporte não motorizado, a urgência que a população tem da infraestrutura para os usuários da bicicleta como meio de transporte aos seus estudos e trabalhos, nos faz adaptar novos trechos e melhores caminhos. O transporte público nesse ponto de análise consiste em mitigar mais uma forma de escoar a região, a forma ideal seria aliado aos dois pontos anteriores, sendo um complemento a caminhada segura, feita pelas calçadas acessíveis ou por ciclovias/ciclo-faixas, analisando e obtendo mobiliários em pontos estratégicos com a metragem correta de distanciamento.

Mobiliários esses que precisam ser pensados com eficiência, tomar nota da quantidade de pontos de ônibus existentes e passíveis de uso, quais precisam de reforma, substituição ou relocação, o mesmo se aplica para as ciclovias, é preciso atender os ciclistas com pontos de apoio, qual a melhor localização para esse tipo de mobiliário, entre outros como bancos, lixeiras, todos os mobiliários que fazem parte da mobilidade eficiente e completa.

Socio cultural

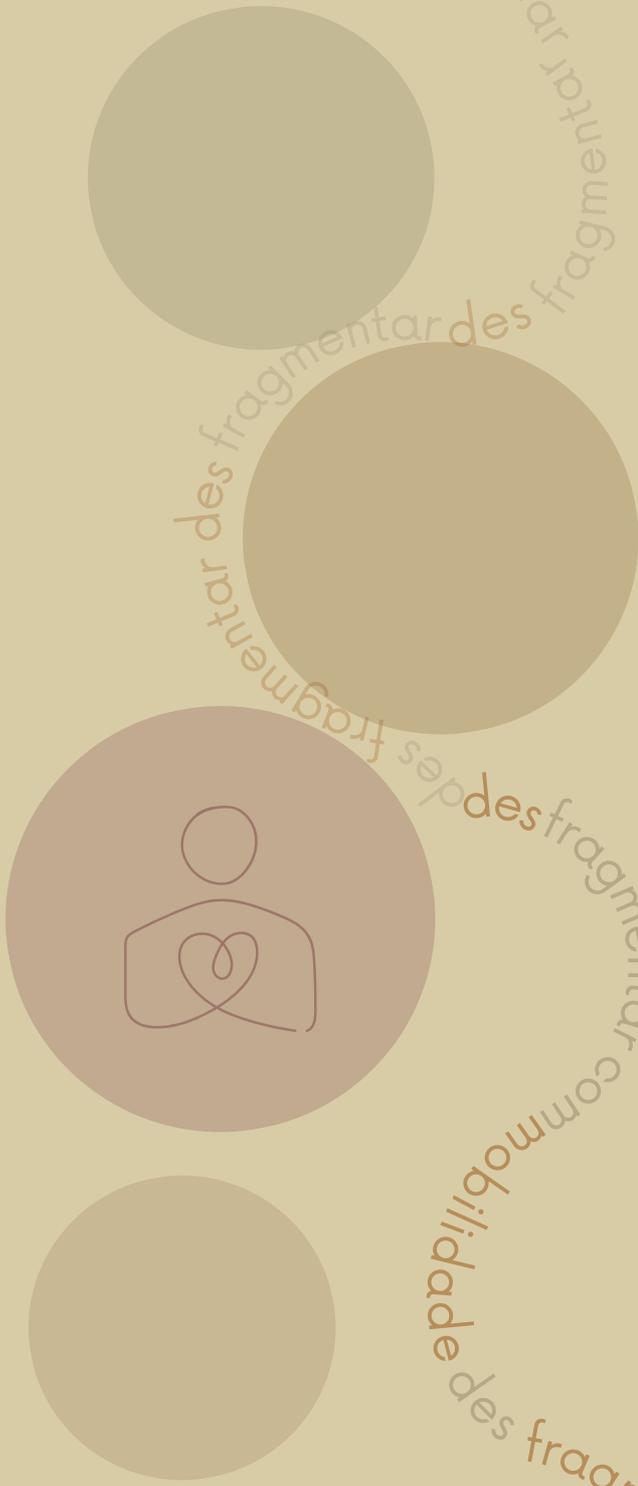
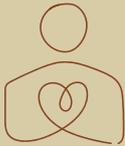




Foto 3. Parque Ambiental Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Levantamento Sociocultural



Iniciamos com o levantamento sociocultural que inclui a leitura de toda a área urbana, sua história e análise dos equipamentos culturais e aspectos socio-econômicos da população em geral. Os dados obtidos foram extraídos do IBGE, de conversas com a população, dados da prefeitura, organizados da seguinte forma:

Histórico

Gênero e
Idade

Renda

Religião e
Escolaridade

Hábitos
Culturais

Comunidades
Especiais

Museus,
teatros,
cinema e
feiras

Universidade,
Faculdade

Estádio,
Edificações
tombadas



Praça Criativa Oliveira



Igrejinha



Praça Criativa Central



Cristo no Morro Santo Antônio



Estação Ferroviária 1980



Monumento da bênção



Entrada pela GO-403



Parque Boa Vista



Meio de transporte 1990

Carlos Junior - Goiânia



Antiga Igreja Católica Central

História

Senador Canedo

A origem de Senador Canedo está relacionada com a estrada de ferro da Rede Ferroviária Federal S/A. O crescimento do município se deu juntamente com a construção da ferrovia, e as primeiras famílias de trabalhadores eram oriundas dos Estados de Minas Gerais e Bahia. A Fazenda Vargem Bonita, do senador Antônio Amaro da Silva Canedo, foi o local onde foram montados os acampamentos dos trabalhadores, que deram início à construção da ferrovia e das primeiras moradias.

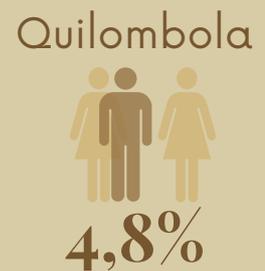
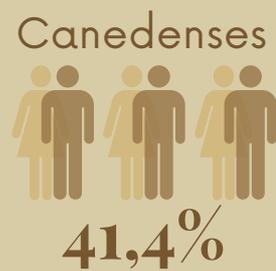
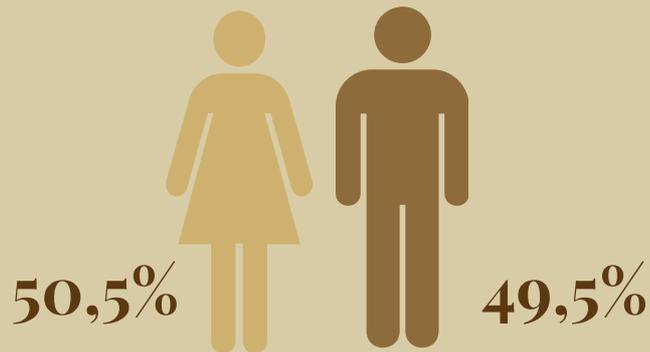
Na década de 30, inicia-se, em torno da Estação Ferroviária, a zona central e os primeiros estabelecimentos comerciais. Coube à igreja intensificar o processo de ocupação, através da atuação dos padres locais. Os lotes eram doados ou vendidos a baixos preços, para promover a intensificação do povoamento, surgindo os primeiros loteamentos. O nome do povoado Senador Canedo, que antes era denominado Esplanada, foi em homenagem ao senador Antônio Amaro da Silva Canedo, primeiro representante de Goiás junto ao Senado Federal. Em 31 de março de 1953, o povoado foi elevado à condição de distrito, pertencendo à Goiânia. Em 1988, a Assembleia Legislativa aprovou a emancipação do município, e passou a denominar-se Senador Canedo. A instalação foi efetivada em 1º de junho de 1989. Gentílico: canedense, distrito criado com a denominação de Senador Canedo, ex-povoado, pela lei municipal n.º 239, de 31-03-1953, subordinado ao município de Goiânia.

Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o distrito de Senador Canedo, figura no município de Goiânia. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-VII-1983. Elevado à categoria de município com a denominação de Senador Canedo, pela lei estadual n.º 10435, de 09-01-1988, teve a execução desta lei suspensa pela Medida Cautelar n.º 1574, de 15-07-1988, até o definitivo julgamento da representação, desmembrado de Goiânia, Bela Vista de Goiás e Aparecida de Goiânia. Sede no antigo distrito de Senador Canedo.

Constituído do distrito sede. Instalado em 01-06-1989. Desde então a cidade de Senador Canedo tem se desenvolvido ano após ano, com destaque nos polos petroleiros, entre outras indústrias que se alocaram no município gerando milhares de empregos, atraindo pessoas de todo país em busca de uma qualidade de vida oferecida na cidade, sendo a população atual formada por maior número de migrantes do que gentílicos canedenses, através dos últimos dados do IBGE 2023 a maior confirmação desse aumento populacional, onde mostra um aumento de 84,32% em relação ao ano de 2010, elevando o crescimento da cidade e agregando com a cultura e novos costumes formados, em uma cidade tão nova e cheia de história.

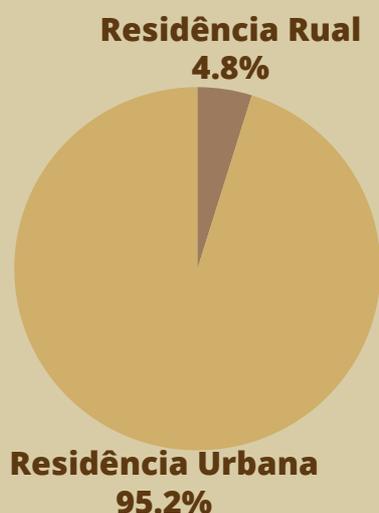
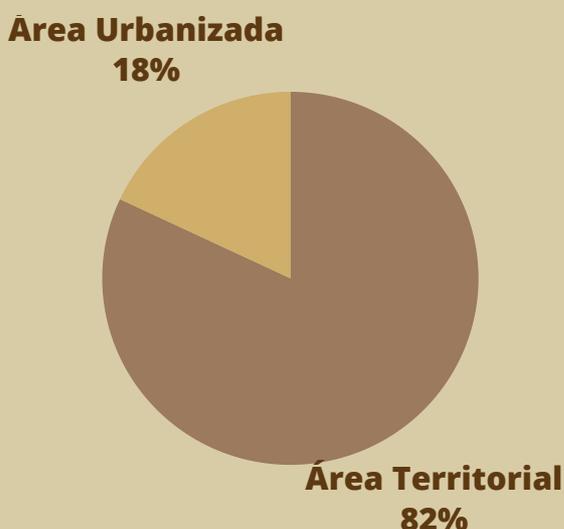
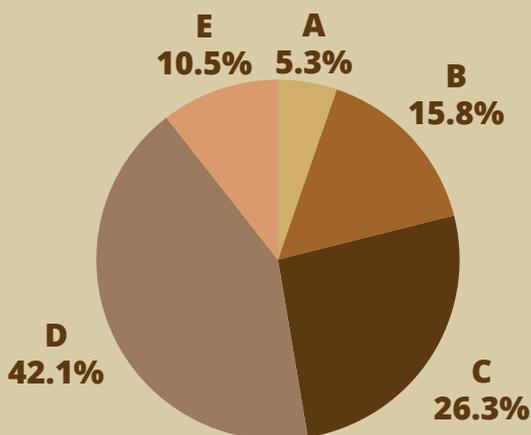
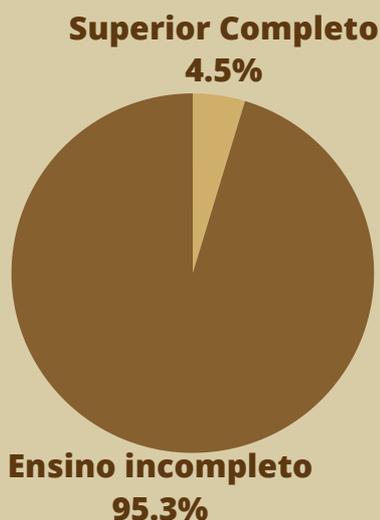


155.635 hab.



Dados obtidos através de conversas com moradores e funcionários públicos, IBGE e prefeitura não fornecem tais dados.

De forma que os dados apresentados são um cruzamento entre dados levantados de pesquisas e anotações em campo e dados do IBGE, que nos trazem uma leitura sobre a cidade de Senador Canedo com um alto índice de migração, populações de estados como Maranhão, Bahia, Pará, entre outros, buscam por novas oportunidades de empregos e qualidade de vida, a cidade de estudo tem um vínculo empregativo alto, com suas indústrias e vários polos industriais, sendo os mais famosos os polos petroquímicos, entre várias empresas que possuem suas fábricas em polos empresariais do Município, utilizando de sua localização muito próxima a capital do estado, servindo de grande apoio e expansão para Goiânia.



Fonte: IBGE, 2023

Os dados apresentados acima são obtidos através do (IBGE, 2023) são da cidade como todo onde na A área de território em relação à área urbanizada e toda a potência que a cidade de Senador Canedo vem demonstrado nos acende um alerta sobre como essa área precisa de uma supervisão prudente, quando pensamos que a cidade em questão precisa de um crescimento com prudência, gerando uma expectativa de elevar ainda mais seu potencial como cidade a gerar qualidade de vida para seus moradores.

Moradores esses que vem se achegando cada vez mais de várias partes do país, em busca de empregos, uma vez que a cidade possui polos petroquímicos e uma vasta geração de empregos pelas empresas ali instaladas, o que conseqüentemente traz variações culturais para o território agregando para uma diversidade de cultura local.



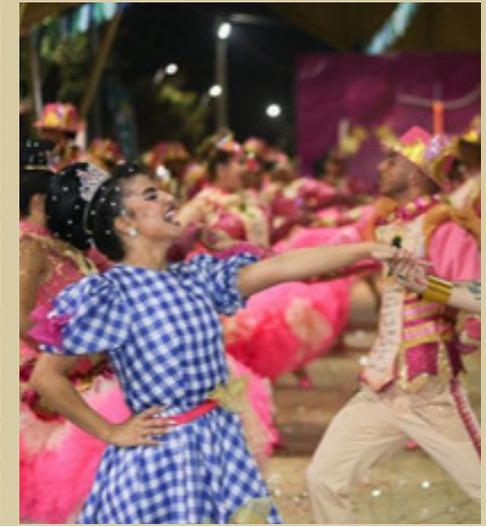
Foto 4. Transito no final da Av. São Paulo. Fonte: Nathália Lopes, 2023

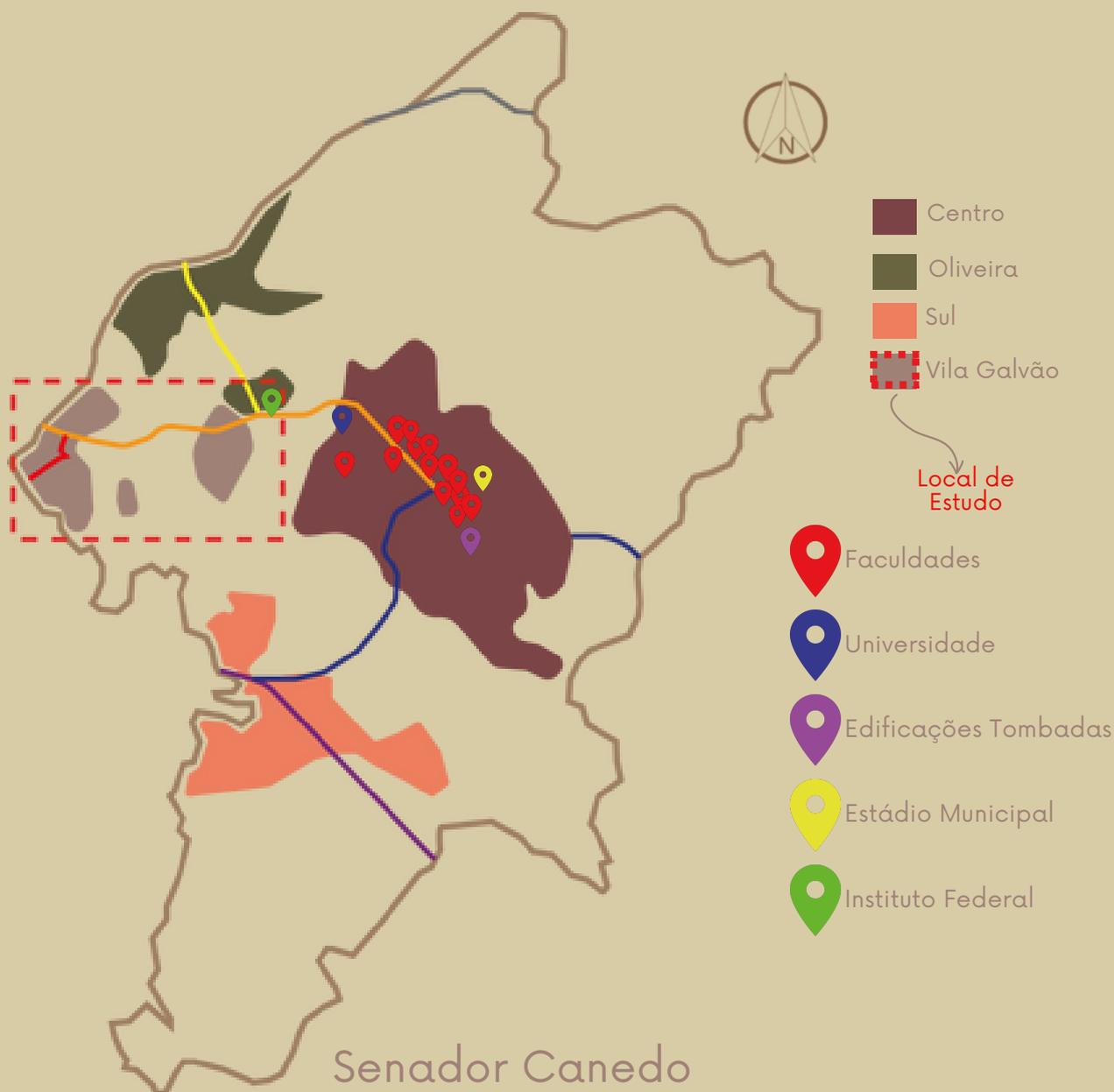
Foto 5. Parque Ambiental Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Foto 4. Transito no final da Av. São Paulo. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 6. Feira do Uirapuru Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023





Mapa 4 - Senador Canedo e Regiões Fonte: Nathália Lopes

A cidade é defasada no âmbito da cultura, onde não se possui um teatro ou centro cultural que possa abordar a vasta diversidade que tem cada dia mais crescido na região pela migração crescente para essa região do estado, universidade federal ou estadual, o que seria de grande valia para a região metropolitana, uma vez que a cidade de Senador Canedo é praticamente conurbada com a cidade de Goiânia e já possui uma ligação mais direta do que outros municípios.

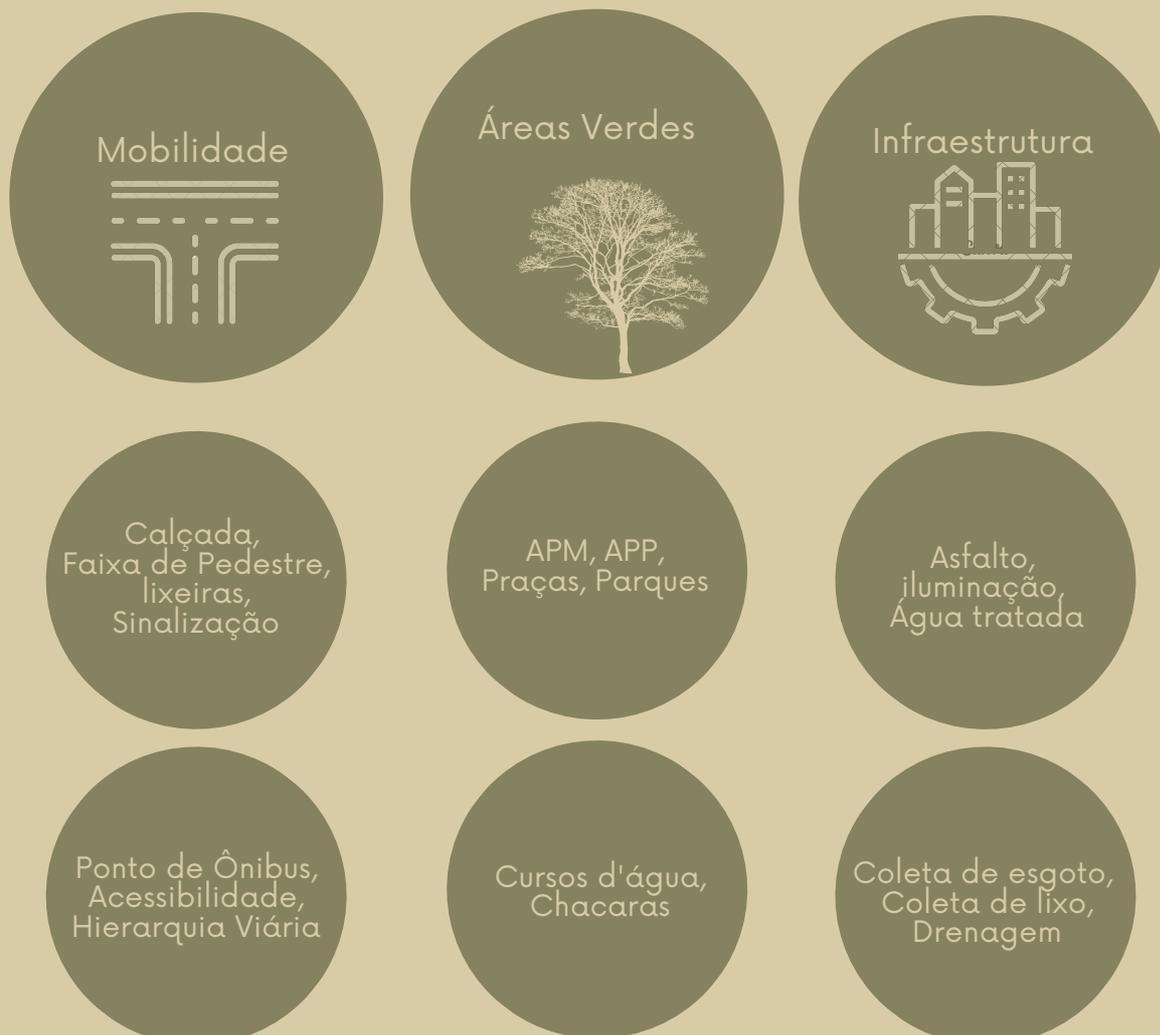
Como podemos notar, o principal agravante para a região da Vila Galvão é que além de possuir uma fragmentação que traz consequências para o local, não é contemplado com nenhum dos equipamentos, o que nos traz a avaliar e reafirmar nosso foco nesse local de estudo e entender qual a melhor proposta para tornar essa região desfragmentada e conexas a cidade que a serve, ou pelo menos deveria servir e providência que os moradores locais usufruam da cidade com todos os benefícios que o morador das outras regiões possuem, a começar pelo deslocamento.



Foto 7. Vista aérea da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Levantamento Físico-Territorial

O tema da mobilidade não pode ser pensado de forma isolada, é preciso pensar nas áreas verdes, infraestruturas urbanas existentes, por isso faz-se necessário o levantamento especificamente na região da vila Galvão, onde aplicamos nosso recorte de estudo, de tais elementos citados anteriormente para melhor diagnóstico e justificativa das propostas. Dentro da mobilidade vamos analisar pontos como; calçadas, faixas de pedestre, lixeiras, sinalizações, pontos de ônibus, acessibilidade, hierarquia viárias. No tópico de áreas verdes buscaremos analisar as APMs e APPs, praças, parques, chácaras e os cursos d'água. Dentro de infraestrutura, nossa análise será voltada para o asfalto, rede de água e esgoto, iluminação, coleta de lixo e esgoto, drenagem.



Mapa Usos

Através da análise feita no mapa de usos, podemos perceber que a região da vila Galvão é predominantemente residencial, maioria dos comércios estão localizados na avenida principal da região, onde oficinas, padarias, posto de gasolina, entre outros comerciantes de forma estratégica aproveitam o movimento de transição das pessoas pela região. Equipamentos como escolas através do raio de análise suprem a região, mas postos de saúde, postos policiais, cmeis, carecem de uma atenção para serem ampliados ou construídas novas unidades que possa expandir o raio de atendimento. Isso nos mostra a necessidade de fomentar mais atividades comerciais e equipamentos públicos para diminuir a necessidade da população local de se deslocar para o centro da cidade de Senador Canedo ou para setores da cidade de Goiânia em busca de alguns serviços.



Rodovias	PSF	Praças	Lotes Comerciais
Cursos d'água	Polo Industrial	Escolas	Uso Misto
Lotes Vazios	Área do Estado	CMEI	Parque
Lotes Residenciais	Área Polícia Federal	Instituições Religiosas	



Foto 8. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 9. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 9. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 10. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 10. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 11. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 12. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

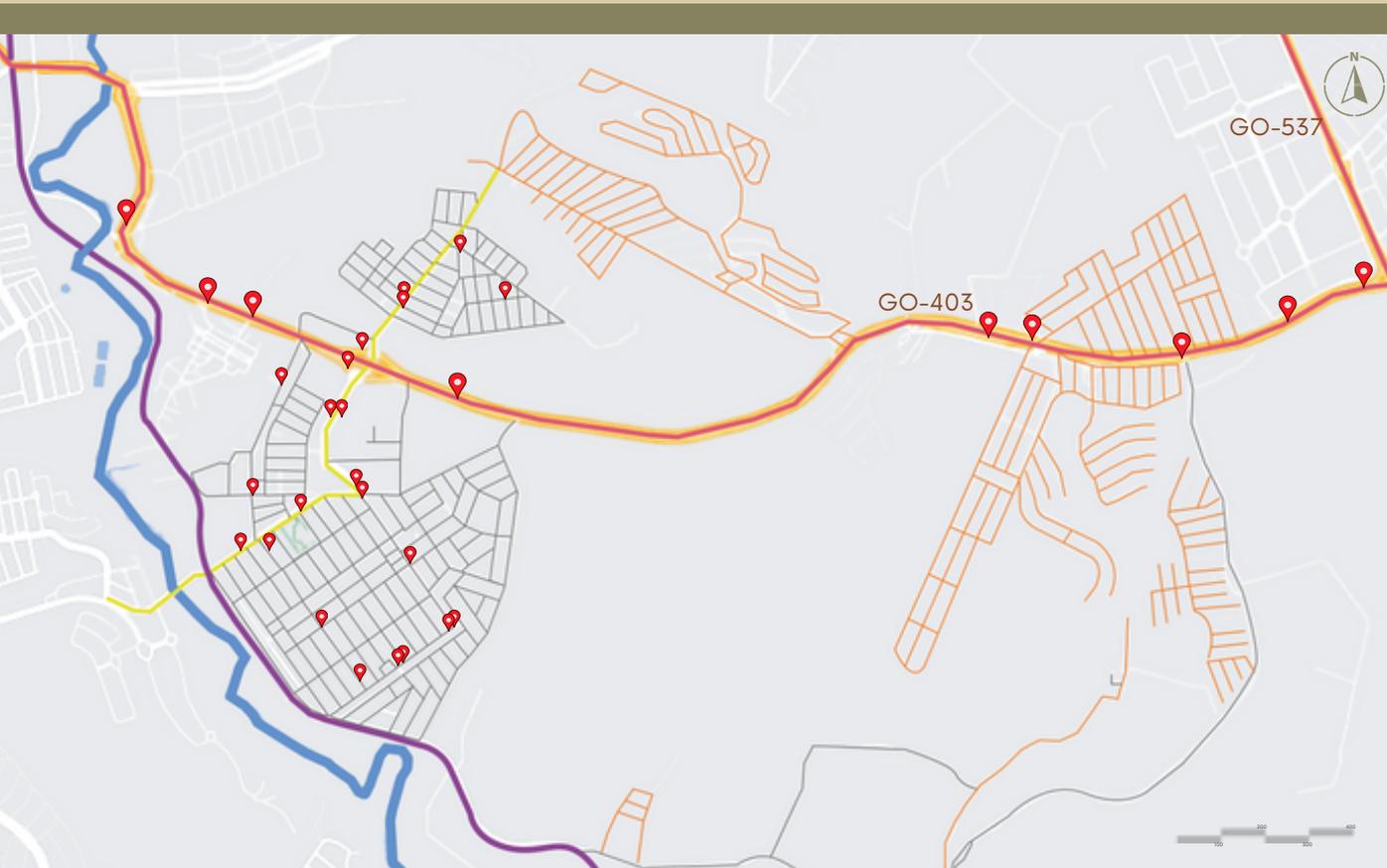


Foto 13. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Imagens de Uso

Mapa Hierarquia Viária

Através da análise feita no mapa de Hierarquia Viária, percebemos que os usuários do transporte público quando necessitam se deslocar para centralidade da cidade, percorrem a pé até a GO-403, pois não há linha de coletivo que circula na região da vila Galvão para o restante da cidade, ao ter uma estrutura de modos ativos, essa distância poderia ser amenizada, criando uma mobilidade sistêmica, o que temos na realidade é uma população a mercê da insegurança e perigos de transitar em espaços que não possuem calçadas, nem mesmo uma árvore para se proteger das altas temperaturas, além da ausência de pontos de ônibus para a linha interna da região, onde os postes fazem um sombreamento estreito para a espera do próximo transporte.



Mapa 6 - Hierarquia Viária Fonte: Nathália Lopes

- Rodovias
- Via Local
- Via Arterial
- Vias de Condomínios Fechados
- Pontos de Ônibus
- 110 - Senador Canedo
- 265 - Novo Mundo



Foto 14. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 15. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 16. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 17. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 18. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 19. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 20. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 21. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Mapa Áreas Verdes

Através da análise feita no mapa de Áreas Verdes podemos notar uma mancha, denominada na legenda de parque Antônio Canedo, esse local atualmente nominado como parque, mas na realidade é apenas um espaço de mata sem uso ou manutenção, o mesmo ocorre para as APMs, que são também locais para descarregar entulhos e acúmulos de lixo, acreditamos no potencial dessas áreas e incluímos na proposta final melhorias para estes locais. Em relação as APPs, podemos perceber que o crescimento não respeitou seu limite, isso nos mostra que a gestão de forma permissiva gera um risco sobre a vida desses moradores em casos de enchente e uma grande desfasagem natural quando o espaço a ser preservado possui até mesmo um pequeno comércio de criação de peixes com pequenas represas. Em relação a essa área em azul, locada como antigo lixão da cidade, é uma importante área de recuperação natural e pode fazer parte de uma proposta futura.



Mapa 7 - Mapa de Áreas Verdes Fonte: Nathália Lopes

	Rodovias		Área do Estado		Parque Antônio Canedo
	Curso d'água		APP		APM
	Parque		Praças		Antigo Lixão



Foto 22. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 23. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 24. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 25. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 26. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 27. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 28. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

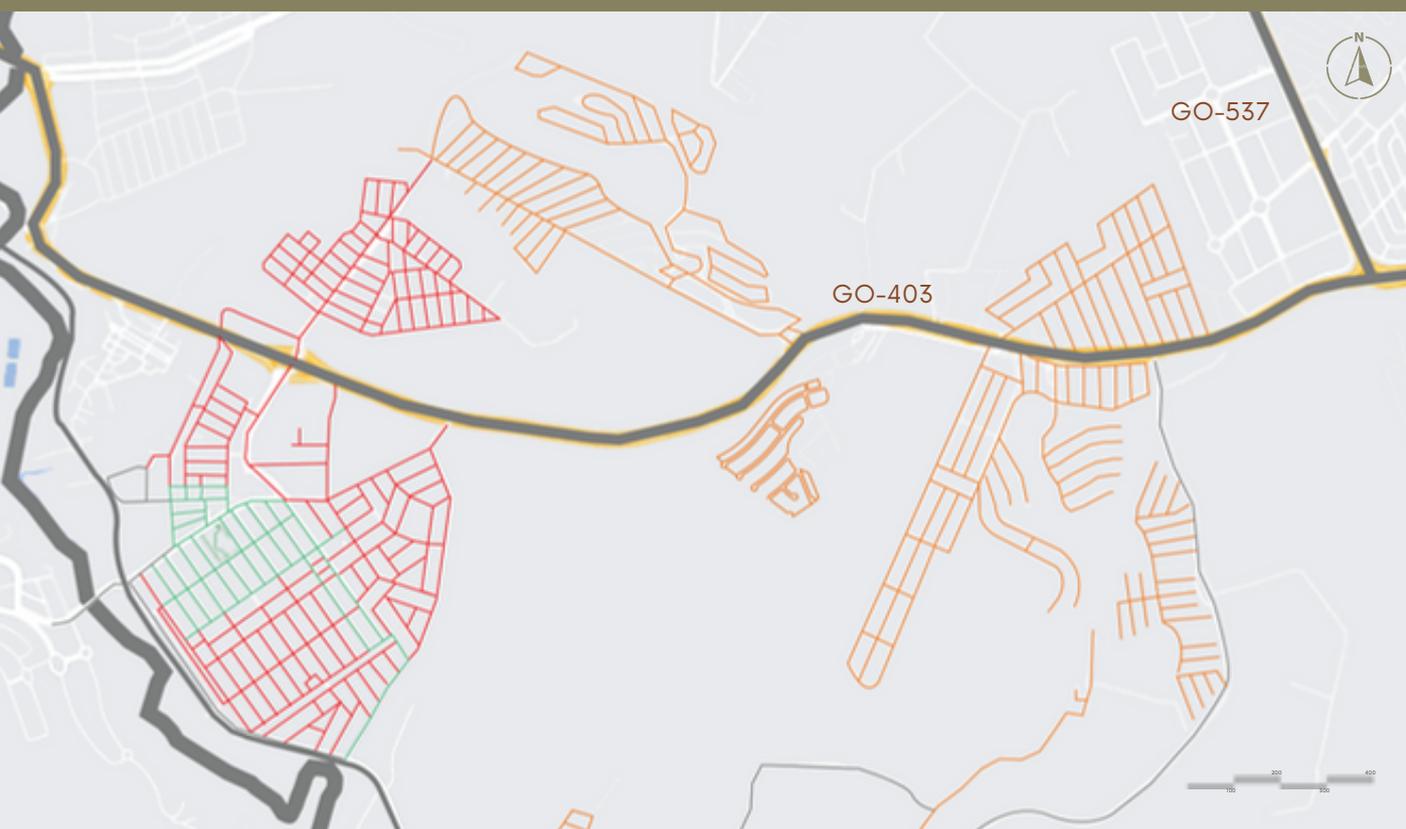


Foto 29. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Imagens Áreas Verdes

Mapa Infraestrutura

Através da análise feita no mapa de Infraestrutura notamos que a região da vila Galvão tem uma alta em condomínios residenciais, o que garante a essa parcela da região uma infraestrutura, de forma particular, eles avançam e passam o que poder público pode oferecer aos moradores, confirmamos nosso raciocínio ao checar o mapa e notar que em vermelho são locais onde o esgoto não chega e em verde é a parte executada do esgoto na região. Notamos que a região em sua maioria é asfaltada, pequenos trechos, não sendo residenciais, ainda não possui asfalto, mas a região é plenamente iluminada e abastecida com rede de água, possui drenagem, mesmo carecendo de manutenções e possui coleta de lixo que atende a região com sua grande demanda.



Mapa 8 - Mapa de Infraestrutura

Fonte: Nathália Lopes

- | | |
|---|---|
|  Esgoto |  Ruas e Rodovias |
|  Sem esgoto |  Condomínios |



Coleta de Lixo às:

- Terça
- Quinta
- Sábado

Durante o Dia



Foto 30. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 31. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 32. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 33. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 34. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 35. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023



Foto 36. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

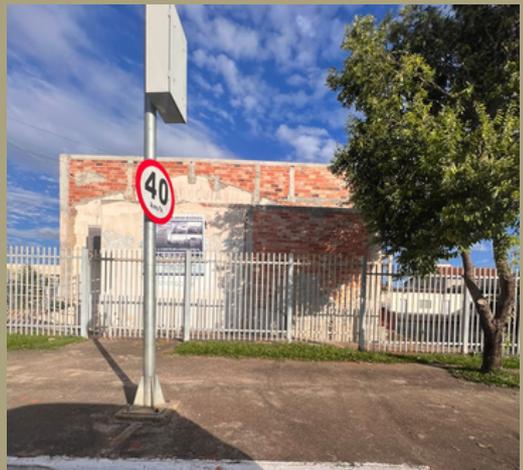


Foto 37. Região da Vila Galvão. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Infraestrutura

Imagens

Diagnóstico

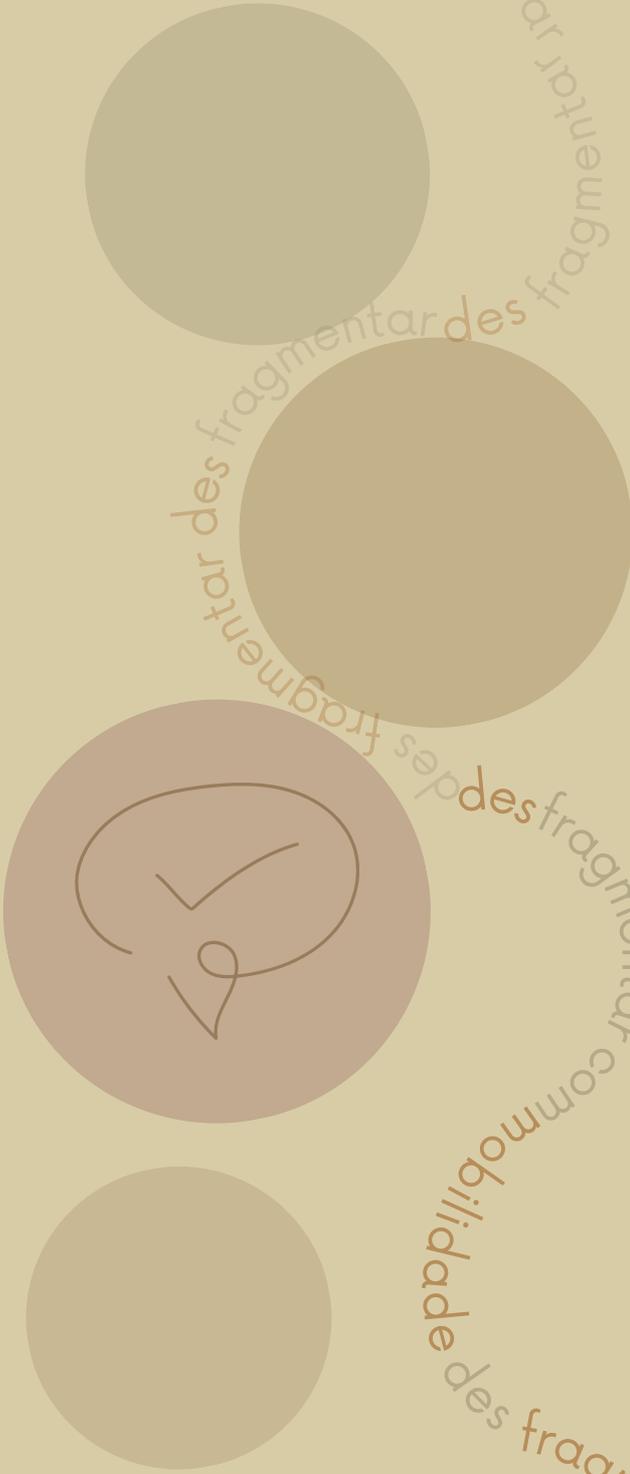




Foto 4. Transito no final da Av. São Paulo. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Diagnóstico

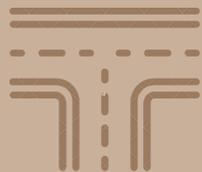
Diagnóstico

Diagnóstico elaborado através do recorte de estudo, onde concentramos nossa análise na região da vila Galvão e trouxemos os três tópicos abaixo para serem levantados e analisados mediante visitas ao local, documentados por meio de fotos e descritos em mapas, que trarão uma análise ainda mais elaborada para formar assim propostas eficientes e consiga ir na necessidade da população.

Áreas Verdes



Mobilidade



Infraestrutura

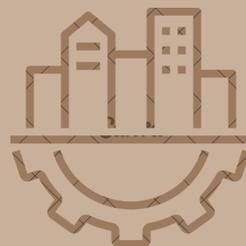


Tabela Mobilidade

Potencialidades

Problemáticas

Calçadas

Espaço da mobilidade ativa, com largura de vias

Desenvolvimento desassistido sem padronização ou acessibilidade

Faixa de Pedestre

Da segurança e promove a acessibilidade

Ausência de execução e manutenção, como nas proximidades de equipamentos públicos.

Lixeiras

Organizar o espaço público da via

Grande maioria são lixeiras improvisadas ou inexistentes, o que pode atrapalhar o fluxo nas calçadas pelo acúmulo ou instalação

Sinalizações

As sinalizações existentes na via arterial são bem executadas e utilizadas e há espaço para ampliação

Outras partes da região carecem da mesma atenção e qualidade de sinalização, falta uniformidade

Linhas e Pontos de Ônibus

Proteção e qualidade na mobilidade do usuário onde existe.

Número insuficiente de linhas de ônibus que sirvam a população, faltam pontos para diminuir o deslocamento para utilizar o transporte público

Ciclovia

Não existe ciclovia, ciclofaixa ou ciclorota na região, apenas o trecho que contempla a GO-403

Hierarquia a Viária

Organizar os fluxos e escoar da melhor maneira os fluxos de usuários.

A única via arterial existente é sobrecarregada

Diagnóstico

Existe uma falta de ação do poder público em trazer qualidade de locomoção, principalmente com acessibilidade. Existem faixas e calçadas que seguem as normas, porém é minoria e contemplam apenas alguns dos pontos mais visíveis da região, sendo as outras áreas carente da mesma atenção.

Moradores buscam se organizar como podem e usam a criatividade, mas pela quantidade de residências, é preciso terem mais lixeiras na região

As sinalizações na Avenida São Paulo são importantes e eficientes, porém outros setores e ruas, precisam da mesma execução

O próprio município não investe em linhas para ajudar a população a se locomover, sabendo da alta demanda da região, sendo para o centro de Senador Canedo ou Goiânia

Os ciclistas não possuem segurança para se deslocar, muitas utilizam para transitar entre os municípios ou para outras regiões da cidade, grande maioria no ir e vir de seus trabalhos

Existem outras formas de escoar o trânsito local e resolver o maior gargalo de mobilidade atual

Ações

Executar através do poder público, calçadas com padrões de acessibilidade como previsto na NBR 9050

Executar faixa em toda a região, atendendo todos os equipamentos públicos e onde haver fluxo de pedestres.

O poder público deve incentivar a instalação de lixeiras através de educação ambiental e caçambas para descarte de entulho.

Reformar pinturas e investir em novos trechos de sinalização por todos os setores e uniformizar a região

Estudar logística de mais linhas, pontos de ônibus e ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas, que levem a população para outras regiões e até mesmo outro município com qualidade e segurança.

Incentivar outros meios de locomoção e pensar em novas vias de escoamento

Potencialidades

Problemáticas

Praças

Existem áreas para expansão e construção de novos equipamentos, e alguns já existentes passíveis de reformas e melhorias

Em sua maioria estão carentes de manutenção, aumentando a insegurança na região

Parques

Fomenta agricultura local

Algumas chácaras da região estão localizadas em áreas de APPs, o que pode ser um risco aos moradores e prejudicial para cidade

Chácaras

Cursos d'água

Região cercada por veios e cursos d'água

Cursos d'água sofrem com a falta de preservação em suas margens e poluição com descarte de resíduos

APM

Quantidade considerável de APM na região

Terrenos que promovem vazios urbanos desordenados pela falta de manutenção, gerando insegurança e risco a saúde

APP

Quantidade considerável de APP na região

Existem partes de APPs que sofrem invasões, por chácaras que fazem mau uso ocasionando desmatamento e comprometendo a permeabilidade

Tabela

Áreas Verdes

Diagnóstico

As praças existentes e o único parque na região tem um grande potencial mediante as manutenções necessárias, iluminação e equipamentos corretos para que a população aproprie com segurança em qualquer período, aumentando a circulação no local e fomentando comércios nas proximidades.

Algumas chácaras podem ter sido formadas a partir de invasões, que geram riscos de impactos ambientais.

Maioria dos novos empreendimentos imobiliários da região tem se localizado em nascentes, talvez para agregar valor aos negócios

A falta de ações do poder público preocupa, pois tais áreas deveriam ser ocupadas para gerar qualidade de vida e suprimindo a necessidade da população

Não há uma fiscalização eficiente, necessitando de uma averiguação dos danos causados e entender como amenizar os impactos

Ações

Executar as manutenções necessárias em cada equipamento, instalando novos mobiliários, adaptando iluminação, incentivando o comércio ao redor e feiras locais, eventos que chamem e ensine a população a apropriar do equipamento público que fora pensado para ela, com segurança devida

Estudar como as instalações consolidadas gerariam menos impacto para região das APPs e promover educação ambiental para tentar reduzir os danos

Fiscalizar, conscientizar e incentivar a preservação das nascentes e preservar os cursos d'água existentes

Estudar qual a maior demanda da região e implementar os equipamentos necessários

Ações de educação ambiental como instrumento de diminuição do impacto, principalmente para os moradores dessas áreas invadidas de APP

Tabela Infraestrutura

Potencialidades

Problemáticas

Água Tratada

Toda região tem acesso à água tratada

Existe uma falta de água com mais frequência em algumas épocas do ano

Coleta de Lixo

Coleta de Lixo é eficiente e atende a toda região

A falta de lixeiras dificulta a coleta de lixo na região

Drenagem

Inclinação e espaço de expansão favorável para um fácil escoamento e drenagem

Muitas áreas construídas em locais que são espaços de permeabilidade e inclinações em algumas vias sem sistema de drenagem adequado

Coleta de Esgoto

Existem estudos de expansão

Majoria da região não é servida de coleta de esgoto e o projeto atual é obsoleto, não contempla o crescimento da região.

Asfalto

A grande parte da região é asfaltada

Manutenção não tem sido feita periodicamente

Iluminação

Novas instalações com lâmpadas de LED

Alguns pontos da região sofrem com a falta de manutenção ou até mesmo ausência de iluminação para pedestres e ciclistas

Diagnóstico

A região pode ter acesso, mas não possui qualidade regular, devido ao crescimento desordenado, a demanda sempre é maior do que pode atender

A evolução da região é notória, há alguns anos era conhecida por abrigar um lixão e hoje se destaca pela organização e limpeza

A ausência de bueiros para escoamento e locais que deveriam estar permeando essas águas pluviais podem gerar problemas futuros de alagamentos e erosões

O projeto não serve ao cenário atual da região, sendo os recentes empreendimentos mobiliários já são contemplados com a coleta de esgoto

A demora em suprir uma demanda faz com o que seria uma simples manutenção vire um grande transtorno.

A região possui electrificação, porem muitos pontos, por falta de manutenção não recebem iluminação adequada, gerando espaços escuro e inseguros

Ações

Expandir redes de abastecimento em busca de qualidade e regularidade na servidão de água tratada

Fortalecer a coleta seletiva na região com a instalação de novas lixeiras, lixeiras coletivas recicláveis e educação ambiental, principalmente para moradores e comerciantes

Construir novos bueiros, jardins de chuva, entre outras técnicas de drenagem para prevenir erosões e enchentes, minimizando danos futuros

Atualização do projeto de coleta de esgoto visando as últimas expansões, contemplando toda região

Priorizar um trabalho de pavimentação de qualidade com a melhor mão de obra, prevenindo algumas manutenções

Continuar com a ação de troca de lâmpadas adotando o LED, acrescentar novos pontos para extinguir locais escuros na região

Di re tri zes





Foto 38. APM na Av. Dom Emanuel. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Diretrizes Projetuais

As diretrizes projetuais somadas ao diagnóstico trazem um potencial grande a esse trabalho, pois aqui entendemos com qual público, local e realidade trabalhadas, através das diretrizes específicas para cada problemática levantada somamos na busca de uma proposta eficaz. Diretrizes essas que fornecem uma nova perspectiva para a população, com ideias e vertentes necessárias para melhor qualidade de vida de cada morador.

Promover
Acessibilidade
e inclusão

Valorizar a
Paisagem

Conectar
pessoas

Qualificar a
vida urbana

Sustentabilidade

Pensar na
cidade na
escala humana

Promover Acessibilidade e inclusão



Quando buscamos promover acessibilidade e inclusão, abordamos principalmente a mobilidade do morador que pode ser portador de necessidades especiais, estar passando por alguma limitação temporária, idosos que precisam de alguns cuidados especiais. Piso tátil, rebaixo em calçadas nos pontos corretos, calçadas sem desnível, circulação livre e longe dos perigos que um trânsito tumultuado pode oferecer para quem precisa de um cuidado mais do que especial.

A cidade é cercada de pontos naturais, onde conciliados com um bom planejamento pode servir a qualidade de vida dos moradores, pode ser respiro, pode ser lazer, pode ser parte de um trajeto diário, pode ser o que o morador precise que seja. As cidades têm sido geradas e alteradas para a escala dos carros, quando, na verdade, o usuário de forma individual é a princípio um pedestre, humano que precisa se sentir pertencente ao local, convidado a desbravar por si seu local, as máquinas são subsídios que devem ser última estância e não primeira. Pode ser acima de tudo bem-planejado e administrado para gerar um impacto positivo na vida da cidade.

Valorizar a Paisagem



Conectar pessoas



Hoje a cidade sofre uma fragmentação que dificulta a conexão de seus moradores, além desse fator a cidade não possui áreas de convivência para lazer, o que faz com que o lazer seja individual e restrito a suas casas, quando, na verdade, pode ser feito em praças e parques, requalificados e estruturados. O importante é fazer com que essas pessoas se sintam bem para usufruir o melhor que sua cidade tem a oferecer.

Qualificar vida urbana



Promover qualidade de vida até mesmo no percurso de sua casa ao trabalho, onde normalmente pode ser estressante e cansativo, gerar estratégias para amenizar, o tempo e o cansaço. Gerando novos meios de se locomover com qualidade, por meio de estrutura urbana, uma mobilidade sistêmica, um convite para viver em cidades mais inteligentes e ativa.

Promover sustentabilidade vai além das placas solares ou prédios com fachadas verdes, é necessário pensar em como diminuir a emissão de carbono, como instigar pessoas a levarem um estilo de vida ativo, dando estrutura, conforto e segurança para essa nova adaptação.

Fazendo melhores escolhas de materiais nas construções de calças também é um passo muito importante, gerar a sustentabilidade como uma série de elementos que se complementam.

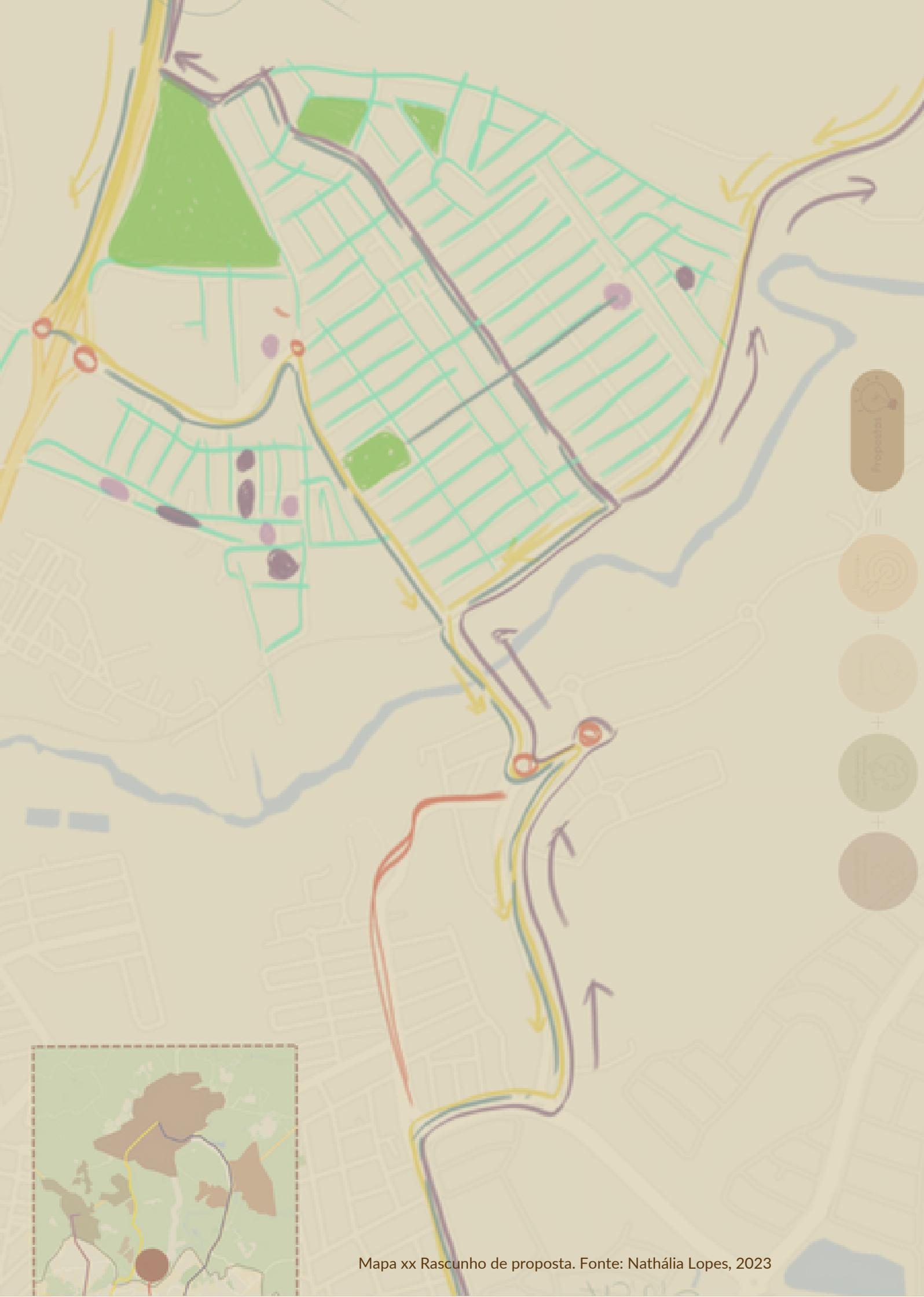
Promover Sustentabilidade



Pensar na cidade na escala humana



As cidades têm sido geradas e alteradas para a escala dos carros, quando, na verdade, o usuário de forma individual é a princípio um pedestre, humano que precisa se sentir pertencente ao local, convidado a desbravar por si seu local, as máquinas são subsídios que devem ser última estância e não primeira.



Mapa xx Rascunho de proposta. Fonte: Nathália Lopes, 2023

Propostas Projetuais



As propostas projetuais apresentadas são resultados das somas de todos os tópicos de metodologia que estudamos e analisamos anteriormente, visando sempre uma solução eficiente para cada trecho da região, pensando em sua conexão com as demais regiões onde por meio de cada item de proposta, possa gerar uma desfragmentação com as demais regiões e até mesmo ser um exemplo de região a seguir seguida pelas demais regiões da cidade, uma vez que essa região seria exemplo de mobilidade para toda a cidade, podendo ser pleiteada como melhor região para se viver, afinal mobilidade está totalmente ligada com o ir e vir diário o que influencia totalmente em nossa rotina, afinal nos movemos durante todo o dia e esse percurso precisa ser pensado e ser feito da melhor forma para todos os tipos de conduções, com total prioridade do pedestre.

Hierarquia
Viária

Calçada

Ciclovias

Transporte
Público

Mobiliário

PAG 68

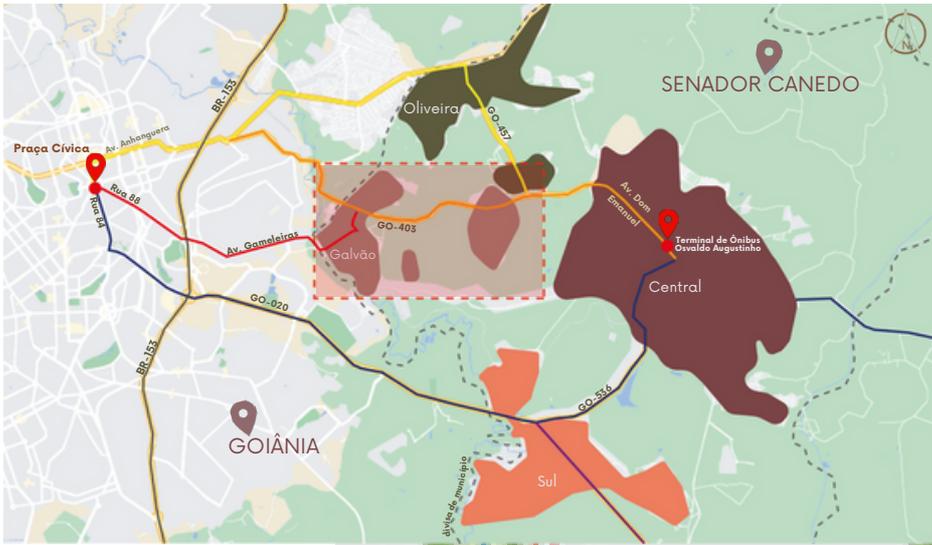
A3

PAG 69

A3

PAG 70

A3



- APP
- Parques
- Praças
- GO-020
- Av. Mata do Algodão
- Ciclovias/Ciclofaixas

- Sen. Canedo para Goiânia
- Goiânia para Sen. Canedo
- Av. Progresso
- Av. Gameleira
- Transporte Público
- Previsão de via

- Apoio Ciclista
- Ponto de Ônibus

Cenário Ampliado

No cenário ampliado, temos a oportunidade de expandir nossas propostas e entender melhor o que de fato está sendo proposto, como a hierarquia de vias, as novas hierarquias propostas são duas existentes na região, que sofreriam uma redistribuição a a partir de seu eixo, trazendo uma nova funcionalidade, buscando sempre pensar no pedestre, como ele se moveria de um ponto a outro, com segurança e conforto.

Nessa proposta de revitalização de um antigo lixão, trazemos também a ideia de colocar em prática um parque chamado Antonio Amaro Canedo, que existe apenas em papeis, pois atualmente não passa de uma extensa área verde, sem manutenção e cuidado necessário, gerando insegurança nas residências vizinhas. Esse parque como na proposta pode ser um complexo que não se limite as vias expressas, para gerar conexão e sensação de espaço apropriado que gera qualidade de vida e seja atrativo para os moradores ou outros usuários que por ali passarem. Assim como nas áreas em verde destacadas, são espaços públicos que podem sofrer manutenções e outras pequenas construções para agregar a esse circuito de lazer através da natureza na região.

No segundo ponto de foco temos as ciclovias que podem ser pensadas de forma independente as vias principais, aqui nosso olhar apurado pela mobilidade urbana nos faz pensar no melhor fluxo para o ciclista e qual percurso ele poderia fazer com maior segurança e infraestrutura, pensando sempre que a ciclovia é utilizada para lazer e em específico na região, bastante utilizada como um meio de transporte no dia a dia para trabalhar ou estudar, bem comum notar na região o grande fluxo de ciclistas que trafegam em meio aos carros e todo o caos da mobilidade que atualmente e infelizmente é pensada para os carros.

O transporte público como em sua grande maioria, não possui um atendimento tão eficiente ao público, aplicando a nossa região de estudo, notamos que as poucas linhas que servem aos usuários, uma delas sendo o eixo Anhanguera, não possui conexão com linhas internas, o que faz com que o usuário tenha um grande deslocamento para o único ponto que o eixo transita, na GO-403, o que gera além de desconforto uma grande insegurança, proposto então mobiliários e linhas que possam melhor atender o fluxo interno do setor e como escoar seus usuários, com qualidade, independente da região que transitem.

O mobiliário urbano nesse caso, entra como um apoio a ciclovia, onde ciclistas precisam de pontos para o descanso, hidratação, entre outras atividades, pode também se enquadrar como bancos, lixeiras, entre outros mobiliários que sirvam os tópicos abordados de maneira que converse com a linguagem de fluxo, não sendo barreira mas sendo a extensão de uma mobilidade eficiente. A calçada é um tópico atrelado a todos os outros já abordados, precisamos entender que o ponto focal da mobilidade é o pedestre e tudo começa com a calçada, seja ela simples ou de materiais mais tecnológicos para ajudar o meio ambiente, ela precisa existir e precisa ser o marco principal da mobilidade nas cidades, qualquer ciclista, motorista ou usuário de transportes públicos, ele é primeiramente um pedestre, que precisa de uma sinalização bem servida que gere segurança e fluidez em seu ir e vir e de uma infraestrutura que o permita utilizar das calçadas como o primeiro meio e não o último, Calçadas bem planejadas, atraem usuários conscientes e gera uma cidade mais ativa.



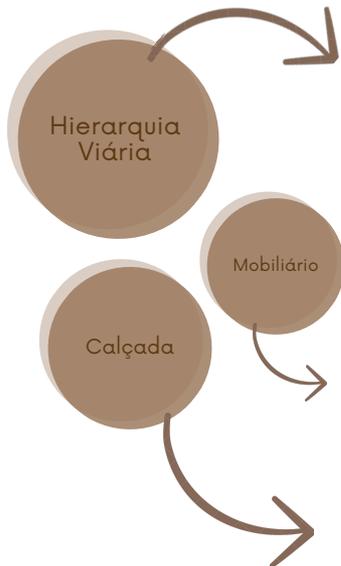
Goiânia

Senador Canedo

Goiânia

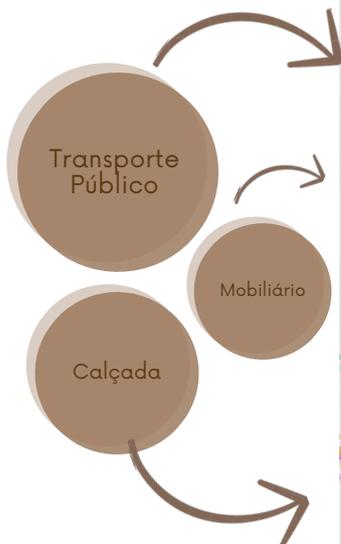
- APP
- Parques
- Praças
- GO-020
- Av. Mata do Algodão
- Ciclovia/Ciclofaixas
- Sen. Canedo para Goiânia
- Goiânia para Sen. Canedo
- Av. Progresso
- Av. Gameleira
- Transporte Público
- Previsão de via
- Apoio Ciclista
- Ponto de Ônibus





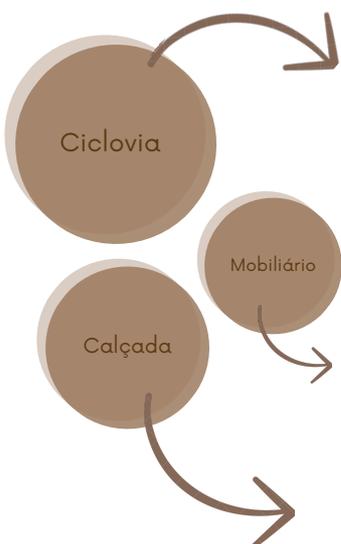
O fluxo demonstrado em tracejado preto indica uma proposta para a melhoria do transporte público na região e tem seus mobiliários localizados com as esferas na cor preta.

- APP
- Parques
- Sen. Canedo para Goiânia
- Goiânia para Sen. Canedo
- Av. Progresso
- Av. Gameleira
- GO-020



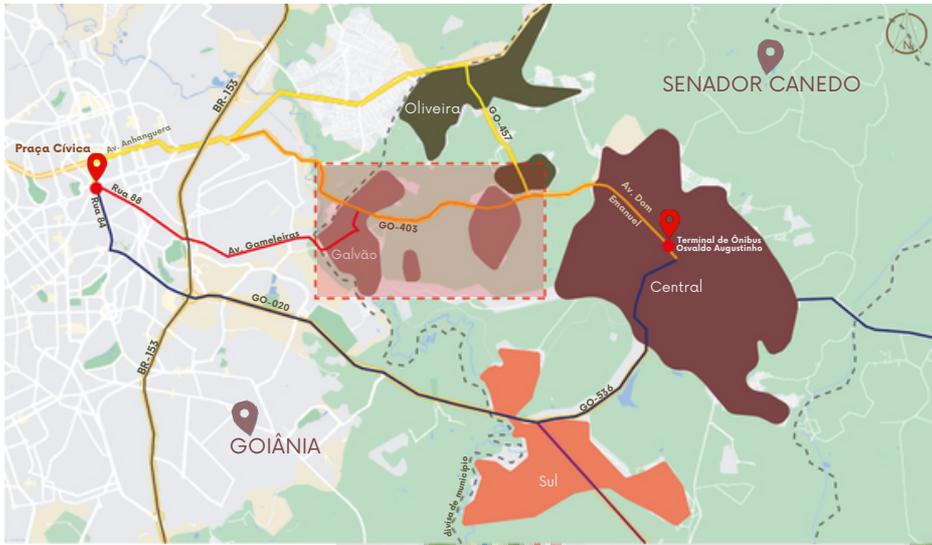
Proposta de um novo fluxo, em laranja representa deslocamento do centro de Senador Canedo para região da Vila Galvão seguindo para Goiânia e o fluxo em rosa representa de Goiânia passando pela Vila Galvão seguindo para o centro de Senador Canedo

- APP
- Parques
- Praças
- GO-020
- Transporte Público
- Ponto de Ônibus



Nessa proposta, as ciclovias são destaque em amarelo e os equipamentos de apoio ao ciclista localizados em circunferências laranjas, pensada para maior segurança e estrutura para o usuário.

- APP
- Parques
- Praças
- GO-020
- Ciclovias/Ciclofaixa
- Apoio Ciclista



- APP
- Parques
- Praças
- GO-020
- Av. Mata do Algodão
- Ciclovia/Ciclofaixas

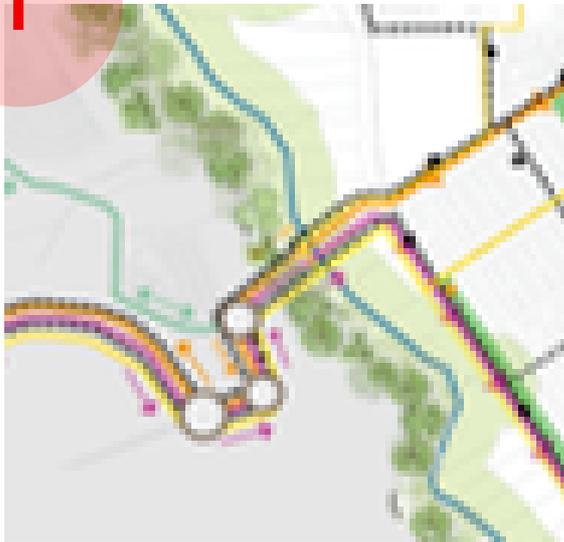
- Sen. Canedo para Goiânia
- Goiânia para Sen. Canedo
- Av. Progresso
- Av. Gameleira
- ■ ■ Transporte Público
- ■ ■ Previsão de via

- Apoio Ciclista
- Ponto de Ônibus

Propostas

Propostas

1



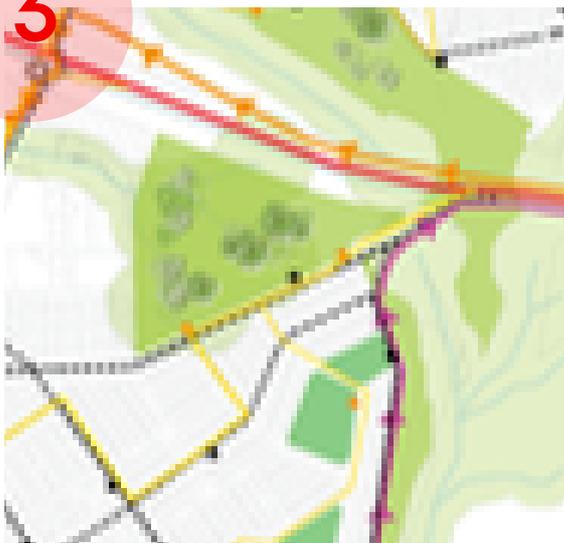
Proposta da duplicação da ponte vem para solucionar o maior gargalo da região, onde as pistas são estreitas para o grande movimento que acontece, nessa transição de Goiânia à Senador Canedo, para receber e distribuir melhor os usuários.

2



Rua Lisboa, existente na região, recebe a proposta de um fluxo de passagem ou acesso ao centro da cidade, com intuito de trazer fluidez ao trânsito da região e expandir os horizontes na vila galvão.

3



Rua do parque, como proposto, traz uma nova estruturação de via onde acontece uma nova distribuição com maior estrutura para todos os tipos de usuários.

4



Avenida Minas Gerais, é uma via que atualmente já é utilizada para desviar a rota da Av. São Paulo, visando um maior movimentação com a principal praça



Proposta¹
Duplicação Ponte

Proposta²
Retorno ao Centro de
Senador Canedo

Proposta³
Rua do Parque

Proposta⁴
Av. Minas Gerais

Proposta¹ Duplicação Ponte



Atualmente a ponte conta com a largura de nove metros, o que ilustra a imagem abaixo, estreita em vista de todo o fluxo que essa via recebe, veículos de maior porte, como caminhões e ônibus costumam deixar o trânsito mais lento o que também acarreta em um congestionamento.

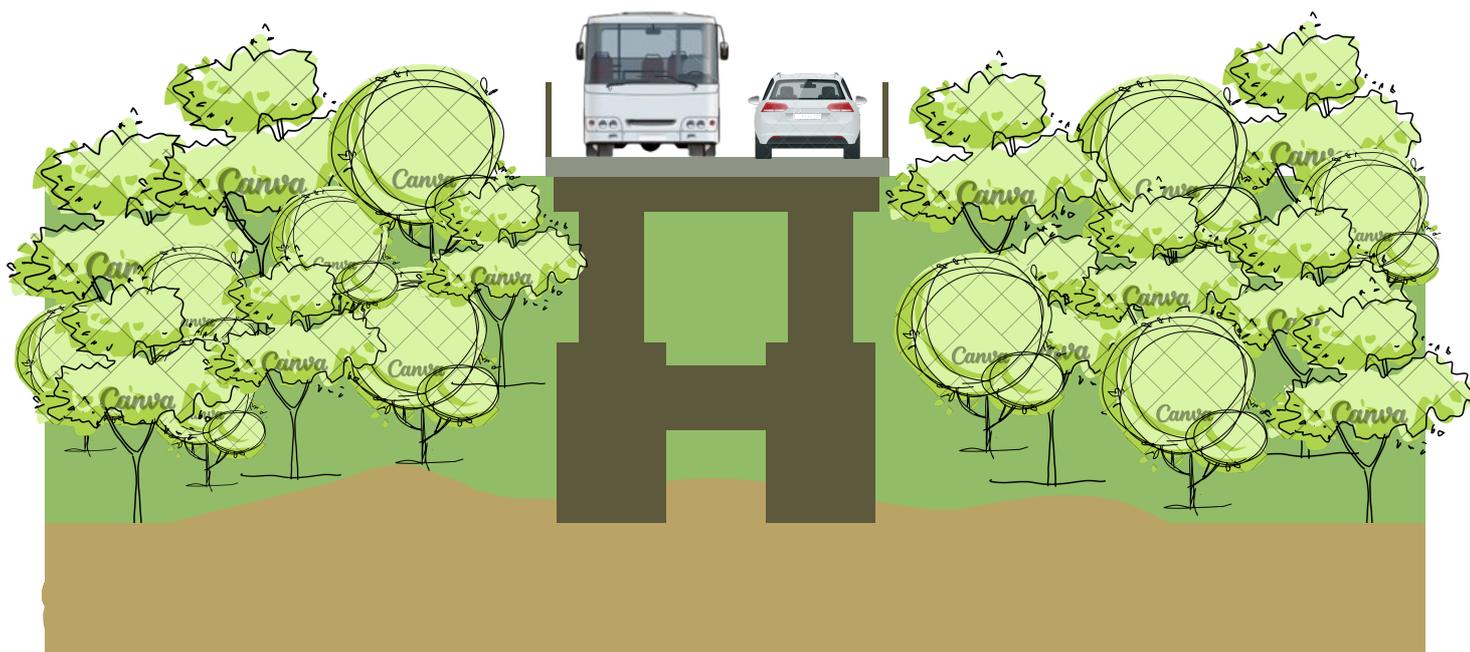
A proposta trás duas vias em cada sentido, sendo uma faixa para circulação de veículos de maior porte, e calçadas que atualmente são inexistentes, além da ciclovia para ciclistas que hoje transitam sem nenhuma segurança, uma vez que muitos moradores da região transitam consideravelmente em bicicletas, principalmente para trabalharem.



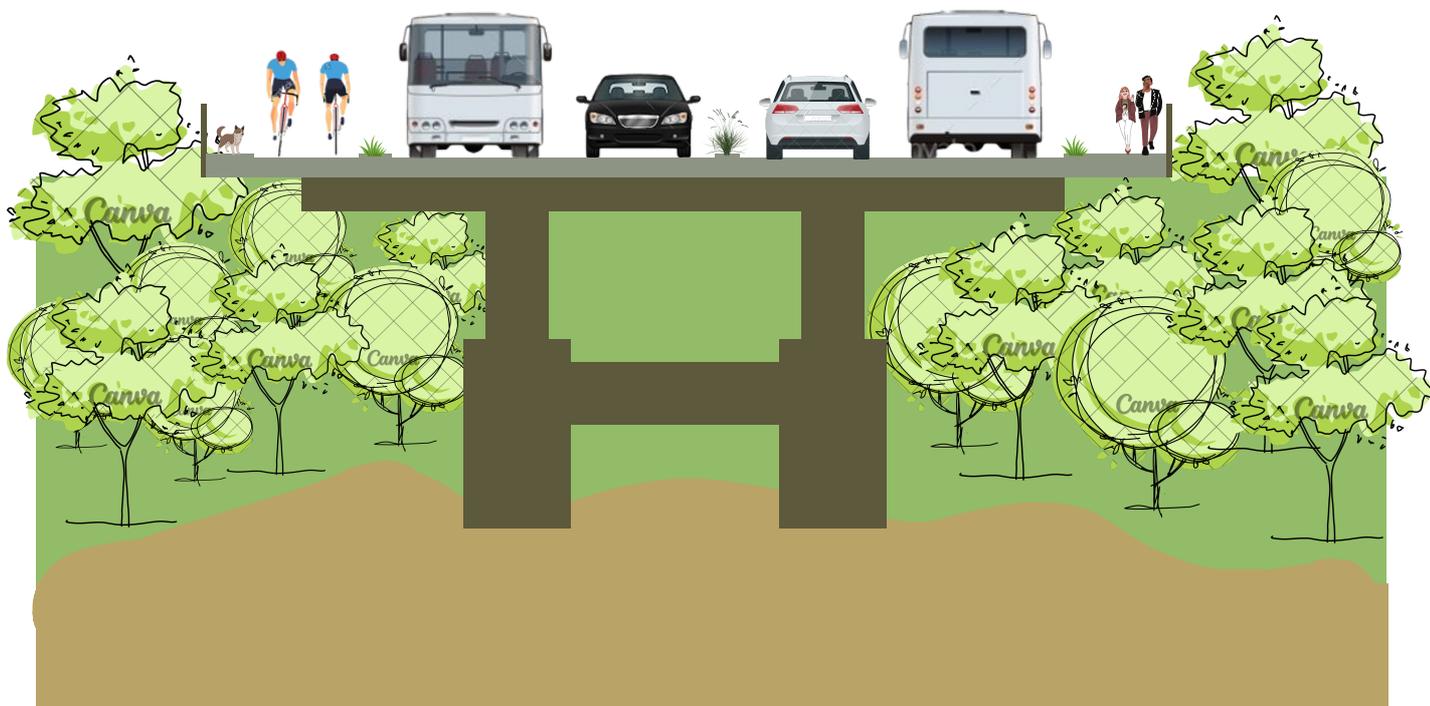
Proposta

Atual

Atual

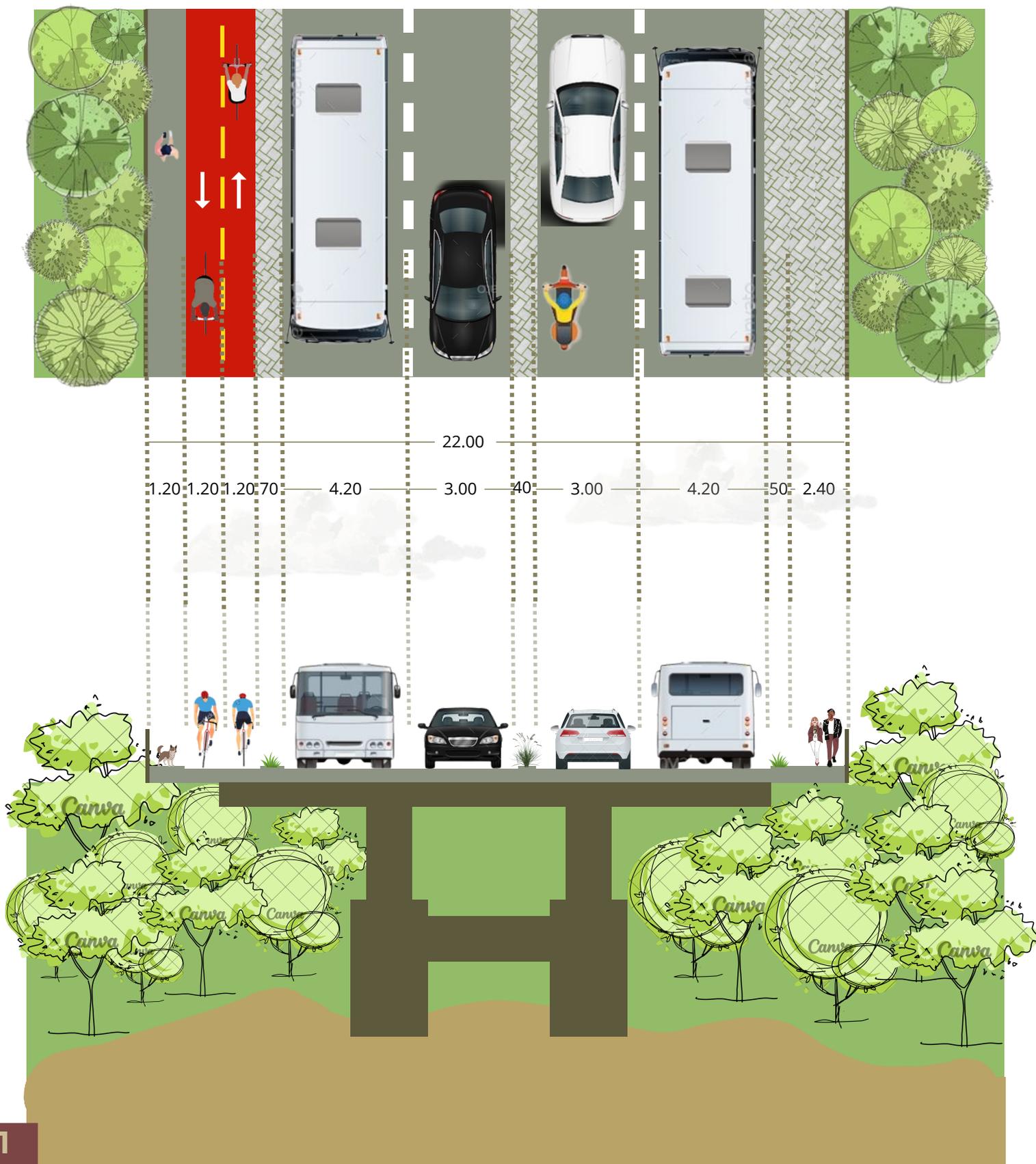


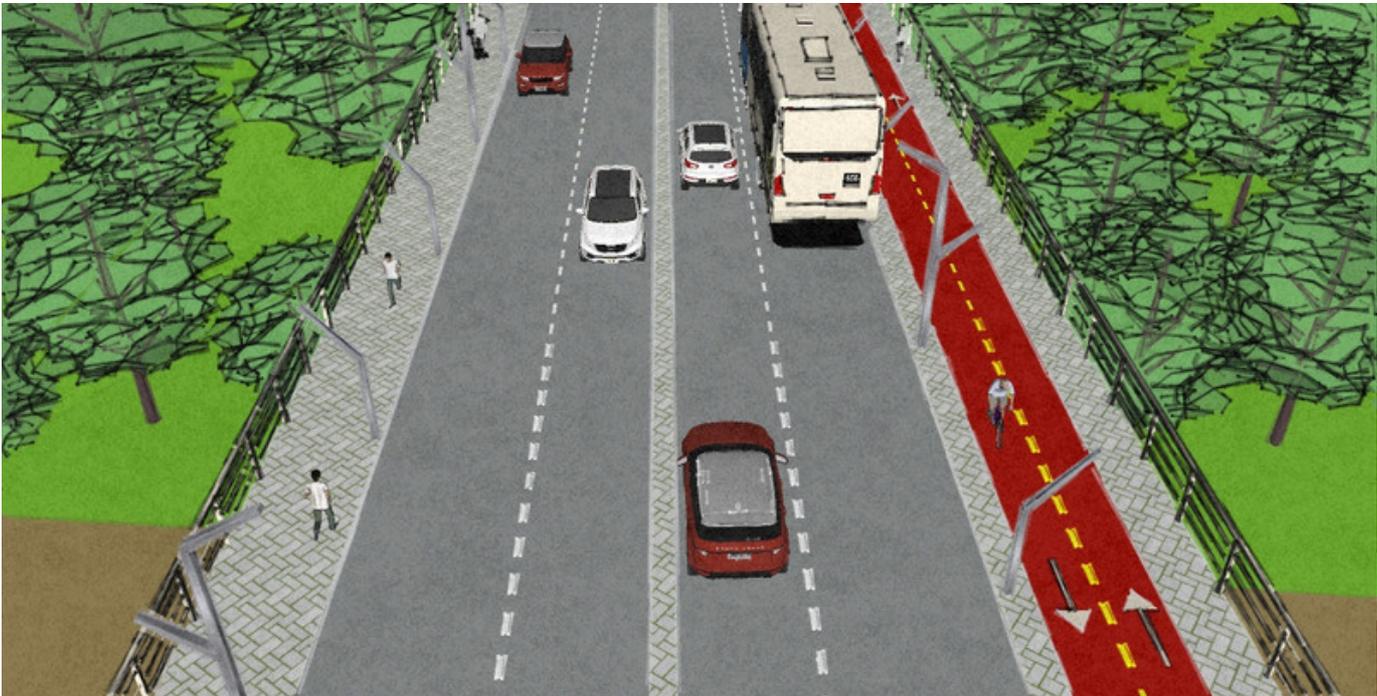
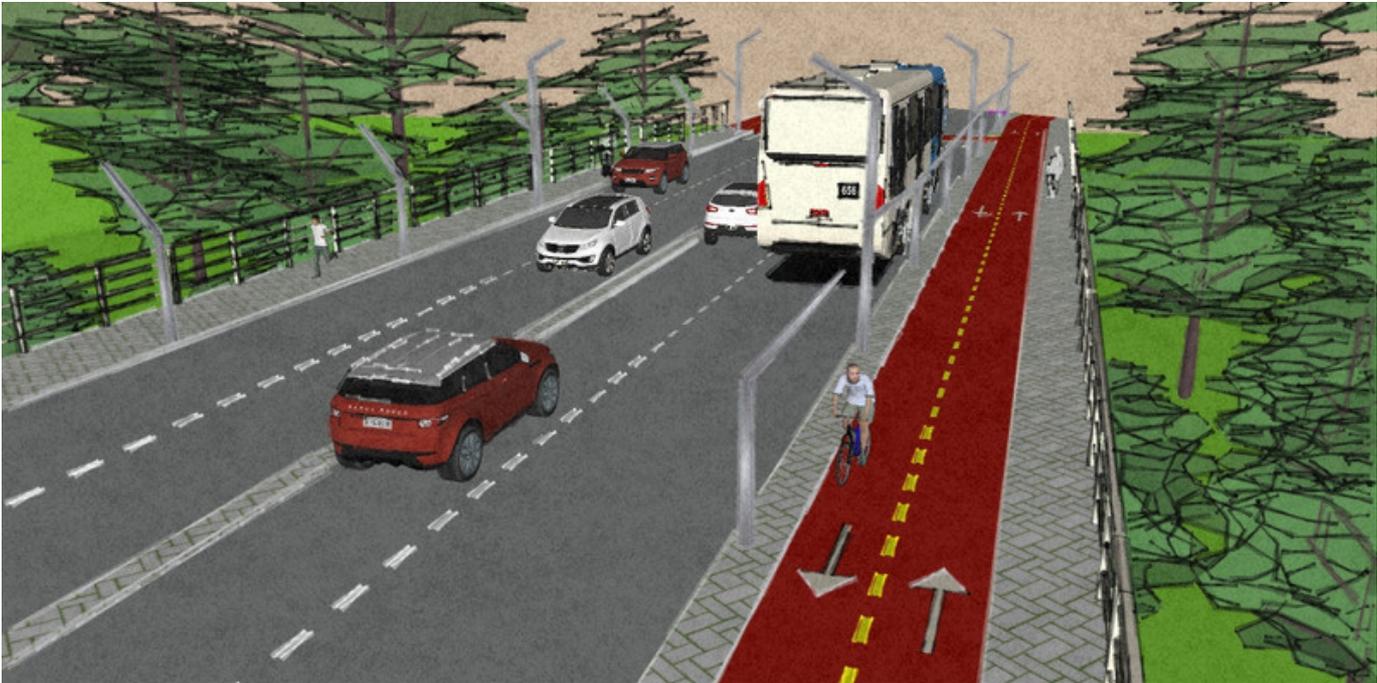
Proposta



É possível notar a diferença e a urgência de modificação, mobilidade deve ser pensada no pedestre primeiramente, sendo o novo cenário uma reestruturação e inclusão com segurança dos usuários de forma ativa e consciente. Vale observar que a prioridade dos pavimentos sejam por materiais drenantes, uma atitude intencional que trás progressão a região, região esta que possui áreas de preservação ocupadas.

Proposta¹ Duplicação Ponte





Proposta²

Retorno ao Centro de Senador Canedo



Rua Lisboa, já existente na região, recebe uma proposta de nova estruturação, onde calçadas e leito carroçável recebe novas dimensões, visando prioritariamente a mobilidade do pedestre, vale ressaltar que o trabalho tem como prioridade o pedestre e acessibilidade para todos os usuários, é preciso desobstruir as calçadas ou cria-las de forma intencional ao público, de forma usual.

Paradas de ônibus sem obstrução e faixas de serviço que sejam áreas infiltração, outros mobiliários também precisam casar com o fluxo de pedestres. A via com sentido único, também com faixa para veículos de grande porte, sendo o trecho representado não sendo passível para estacionamento, pois foi representada a pior hipótese de medida, quando alargada a pista, é possível inserir estacionamentos sem comprometer o fluxo.



Atual



Proposta



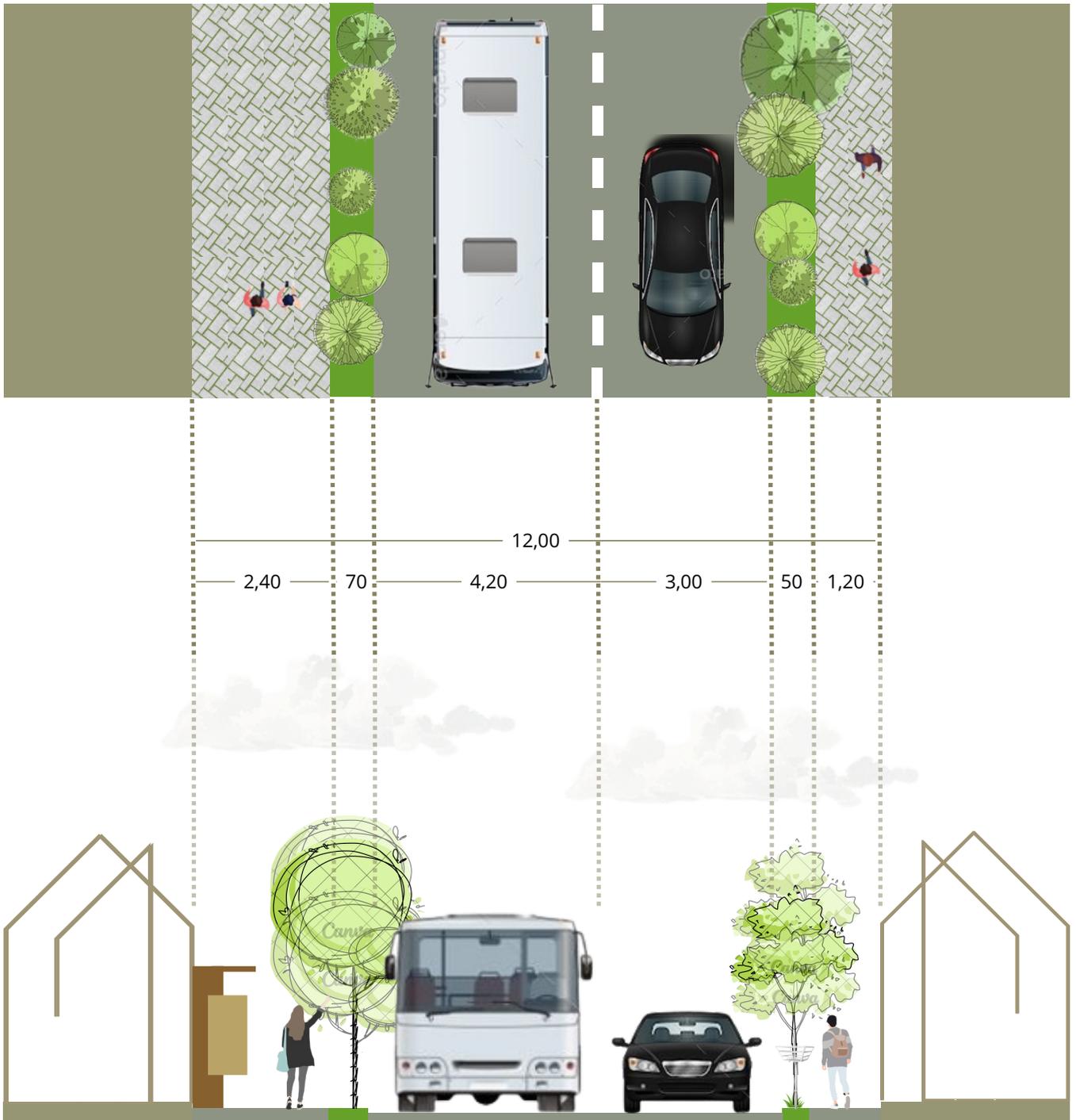
Quando propomos uma nova estruturação de via em áreas consolidadas, principalmente de residências, é preciso trabalhar com a pior hipótese, nesse caso de representação adotamos a medida de doze metros, como dito anteriormente, esse trecho não possui estrutura para estacionamento, caso seja necessário fazer uma parada, buscar uma rua adjacente é a melhor opção, sendo proibido nesse local estacionar veículos. Quando damos essa opção de estacionar em ruas adjacentes, trazemos uma estrutura de calçada que proporciona o pedestre a andar com segurança e instigando-o a apropriar-se e praticar a caminhada que é tão mal vista pela falta de estrutura que encontra-se normalmente.

Faixas de serviço que sejam áreas de infiltração sempre é importante, principalmente em áreas de extremo adensamento, onde limites e taxas de permeabilidade não são respeitadas, além da qualidade de vida, através do ar e temperaturas que se consegue atingir com vegetação em centros urbanos.

Pode-se notar que nesse trecho não possui ciclovia, de forma intencional, ciclovia nessa situação fora deslocada para outra via, com intuito de gerar segurança para os ciclistas transitarem, em vias mais tranquilas que se conectaram a pontos de apoio e praças/parques.

Proposta²

Retorno ao Centro de Senador Canedo





Proposta³

Rua do Parque



Via do parque (que também faz parte da proposta), é uma via que possui boa largura mas uma estrutura desperdiçada, onde tem um potencial. Sendo assim, a proposta contempla uma nova estrutura a qual pensando no parque traz calçadas bem estruturadas, ciclovia que se conecta a GO-403 e ao restante da região.

Extensão da área verde que esse parque pode proporcionar para faixa de serviço, que também pode ser uma faixa de infiltração, nas calçadas das residências ou lotes que ainda não receberam construção.



Atual



Proposta



Quando propomos uma nova estruturação de via em áreas consolidadas, principalmente de residências, é preciso trabalhar com a pior hipótese, nesse caso de representação adotamos a medida de doze metros, como dito anteriormente, esse trecho não possui estrutura para estacionamento, caso seja necessário fazer uma parada, buscar uma rua adjacente é a melhor opção, sendo proibido nesse local estacionar veículos. Quando damos essa opção de estacionar em ruas adjacentes, trazemos uma estrutura de calçada que proporciona o pedestre a andar com segurança e instigando-o a apropriar-se e praticar a caminhada que é tão mal vista pela falta de estrutura que encontra-se normalmente.

Faixas de serviço que sejam áreas de infiltração sempre é importante, principalmente em áreas de extremo adensamento, onde limites e taxas de permeabilidade não são respeitadas, além da qualidade de vida, através do ar e temperaturas que se consegue atingir com vegetação em centros urbanos.

Pode-se notar que nesse trecho não possui ciclovia, de forma intencional, ciclovia nessa situação fora deslocada para outra via, com intuito de gerar segurança para os ciclistas transitarem, em vias mais tranquilas que se conectaram a pontos de apoio e praças/parques.

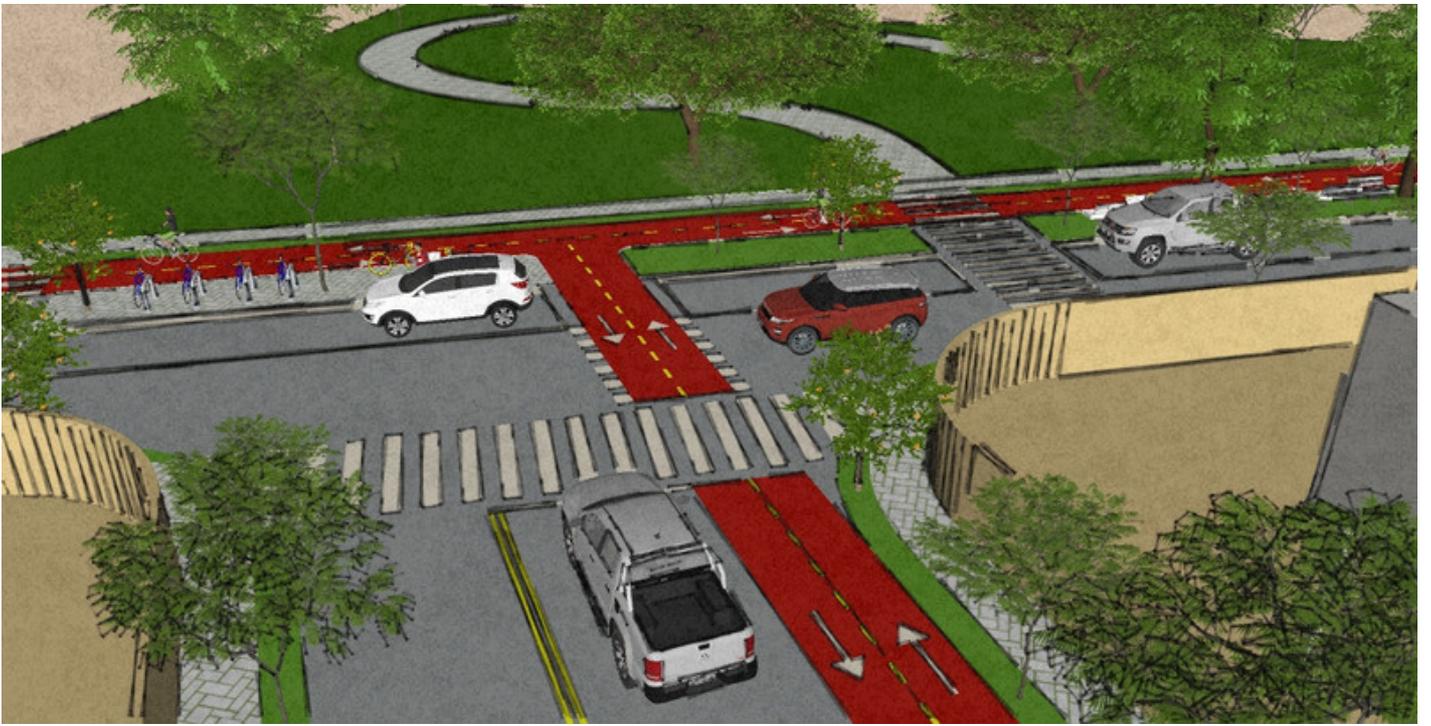
Proposta³

Rua do Parque



1,20 1,20 1,20 2,50 50 2,50 18,00 4,20 3,00 50 1,20





Proposta⁴

Av. Minas Gerais



A proposta da Avenida Minas Gerais, no cenário atual essa avenida tem sido utilizada para desviar da grande fluxo da Avenida São Paulo, mas mediante a proposta a ser apresentada ela se torna uma opção e não apenas como escape dos congestionamentos.

A praça criativa da região se localiza nessa avenida e com a apropriação da população desse equipamento urbano, o movimento tende a aumentar, o que gera necessidade de previsão de futuro e uma projeção de uma infraestrutura melhor para a via, sendo os acessos propostos de excelência, uma vez que a população se sente convidada a usufruir desses espaços quando indicamos um acesso, um ir e vir com segurança e qualidade.

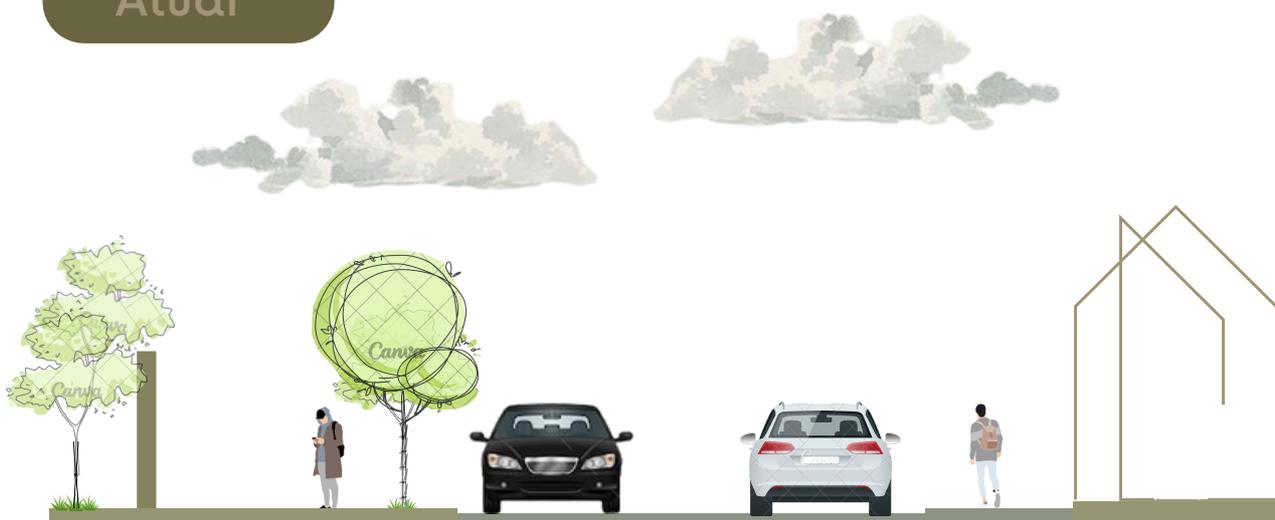
Atual



Proposta



Atual



Proposta

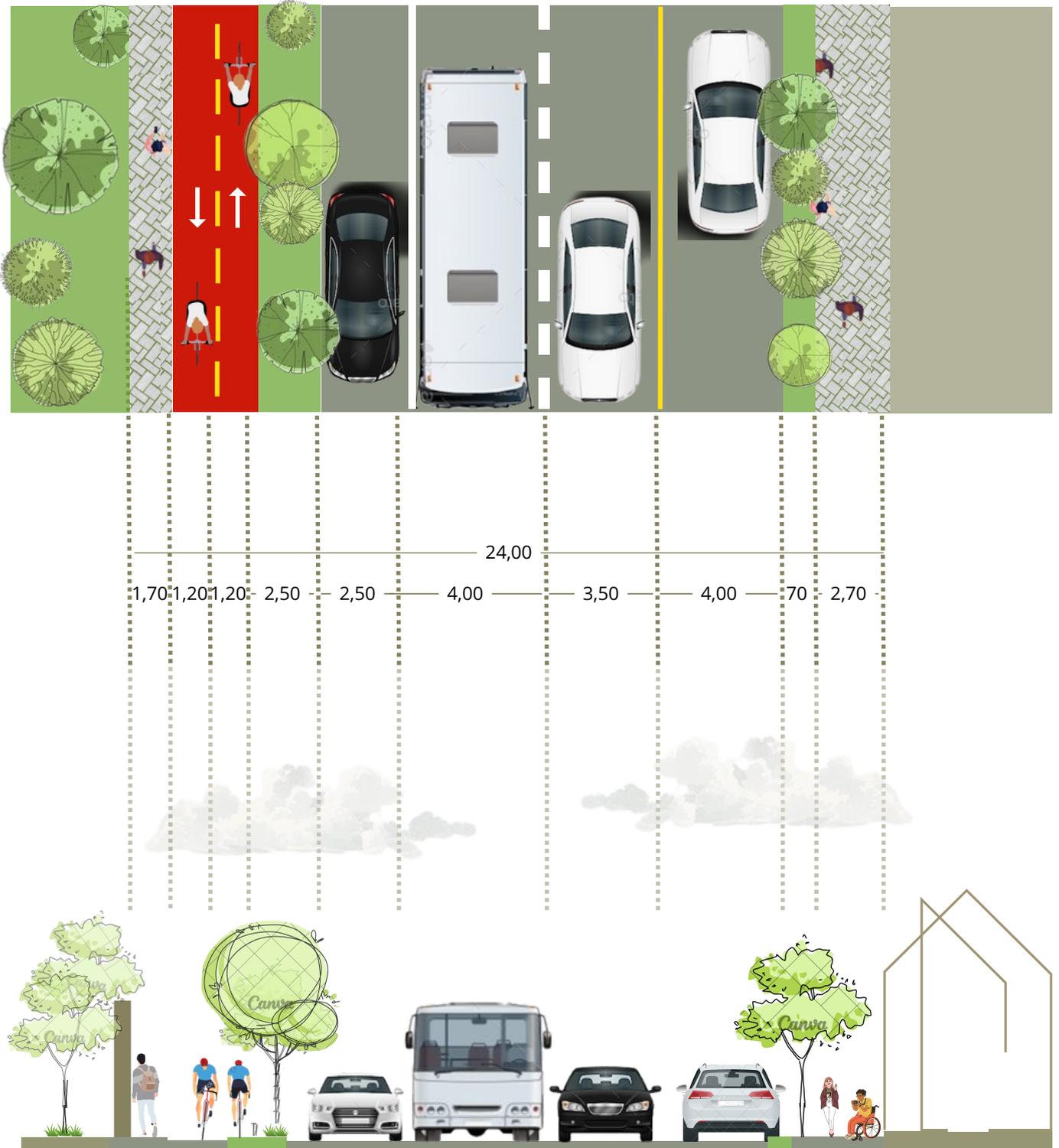


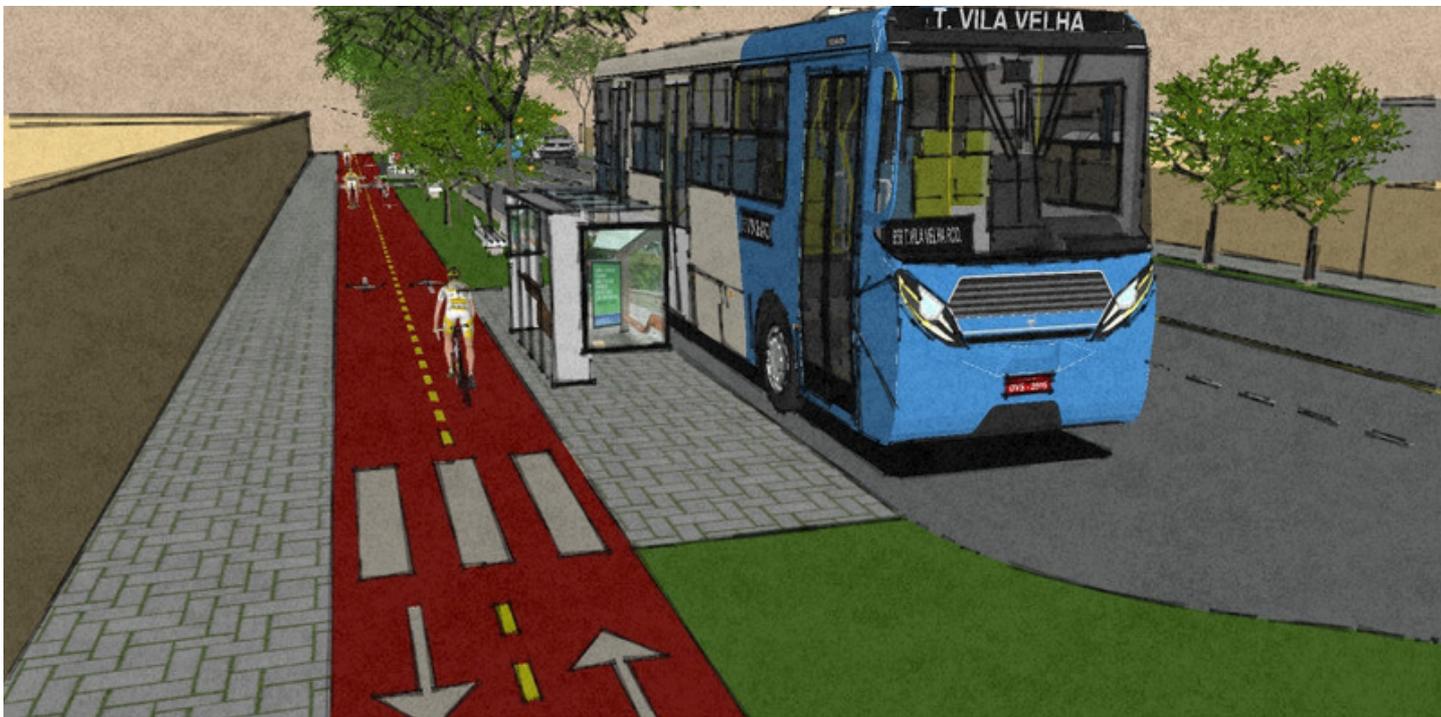
O que se pode notar no cenário atual, é uma larga faixa de calçada, inexistente, onde o potencial de acessibilidade existe, e a mobilidade acontece exatamente nesses espaços que não são cuidados, ou melhor dizendo, a população vive paralizada, a dificuldade de transitar em pequenos trechos leva muitas vezes, a escolha de um automovel, a insegurança e a falta de infraestrutura afasta o pedestre e torna a cidade imóvel.

Na proposta reestruturamos a larga faixa com uma calçada acessível e uma ciclovia que vem desde a GO-403, passando pelo parque e chegando nessa avenida, a qual se aproxima da ponte, que faz a travessia para o município de Goiânia, ou seja, se existir um comercio nessa avenida, é possível que a população opte pelo uso da bicicleta pois fora criado um fluxo de segurança e de facil acesso.

Faixas verdes de infiltração vem para reforçar algumas vegetações existentes e somar a qualidade de vida dos usuarios, sombreando e trazendo conforto termico para pedestres, moradores, comerciantes, ciclistas, é de beneficio mutuo expandir a natureza, deixar que ela permeie por nossas intervenções e reforcem a segregação dos pedestres e ciclistas, gerando um conforto e uma segurança ainda maior.

Proposta⁴ Av. Minas Gerais





Referências

- Prefeitura de Senador Canedo, 2023. Disponível em: <<https://senadorcanedo.go.gov.br/senador-canedo-tem-a-populacao-que-mais-cresce-no-brasil/>>.
- KNEIB, Érika. Livro Projeto e cidade, centralidades e mobilidade urbana. Acesso em 5 de Setembro de 2023.
- Guia global de desenhos de ruas. Acesso em: 13 de agosto de 2023.
- Portal do IBGE. Acesso em: 6 de março de 2023.
- GONDIM, Monica Fiuza. Caderno de Desenho ciclovias. Acesso em: 15 de agosto de 2023.
- O popular. Senador Canedo em expansão. Disponível em: <<https://opopular.com.br/opiniaio/senador-canedo-em-expans-o-1.3043487>> Acesso em: 20 de agosto de 2023.
- Jornal o Globo. Censo 2022 do IBGE: conheça a cidade que mais cresceu no país. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/06/cento-2022-conheca-a-cidade-que-mais-cresceu-no-pais.ghtml>>. Acesso em: 28 de agosto de 2023.
- Habitability, “O que é planejamento urbano e a sua importância para cidades do futuro?”, 2022. Disponível em: <<https://habitability.com.br/o-que-e-planejamento-urbano-e-a-sua-importancia-para-cidades-do-futuro/>> Acesso em 16 de março de 2023.
- ABRAINIC, “O que é planejamento urbano e a sua importância para cidades do futuro?”, 2022. Disponível em: <O que é planejamento urbano e a sua importância para cidades do futuro?>. Acesso em: 16 de março de 2023.
- IPEA, “O estatuto da cidade e a habitat III:um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana”, 2016. Disponível em: <https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160920_estatuto_cidade.pdf>. Acesso em 30 de agosto de 2023.

- Instituto de pesquisa e econômica aplicada, 2019. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html>>. Acesso em 20 de Maio de 2023.
- GEHL, Jan. Livro Cidade para pessoas, 2013. Acesso em 16 de Fevereiro de 2023.
- Viva decora, “O que é mobilidade Urbana?”. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/o-que-e-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 26 de maio de 2023.
- TCU, Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2010/fichas/Ficha%2005.2_cor.pdf>. Acesso em 29 de Maio de 2023.
- IPEA, Desafios da mobilidade urbana no Brasil, 2016. “Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf”. Acesso em: 02 de Junho de 2023.
- Plano Urbanístico da cidade de Boa Vista, 2017. Disponível em: <https://7docomomomanaus.weebly.com/uploads/7/0/0/2/70024539/artigo_plano_urban%C3%ADstico.pdf>. Acesso em 17 de Março de 2023.
- Prefeitura de Boa Vista, 2017. Disponível em: <<https://boavista.rr.gov.br/>>. Acesos em 17 de Março de 2023.
- ArchDaily, “As 6 metas de mobilidade urbana de Copenhague para 2025”, 2016. Disponível em: “<https://www.archdaily.com.br/br/791592/as-6-metas-de-mobilidade-urbana-de-co>>. Acesso em 18 de Março de 2023.
- CNT, “Medellín, na Colômbia, melhora qualidade de vida com mobilidade integrada e inclusiva”, 2015. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/medellin-colombia-metrocable-escadas-rolantes-teleferico-mobilidade-urbana-07042015>>. Acesso em 20 de Março de 2023.
- Archdaily, “Os avanços e desafios de Medellín e sua região metropolitana para uma mobilidade mais sustentável”, 2014. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-164391/os-avancos-e-desafios-de-medellin-e-sua-regiao-metropolitana-para-uma-mobilidade-mais-sustentavel>>. Acesso em 20 de Março de 2023.