

---

# TERMINAL RODOVIÁRIO E SHOPPING CENTER - QUERÊNCIA - MT

---

Daigson Schneider Bissolotti





DAIGSON SCHNEIDER BISSOLOTTI

TERMINAL RODOVIÁRIO E SHOPPING CENTER  
QUERÊNCIA - MT

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) do Curso de  
Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade  
Católica de Goiás, Escola Politécnica e de Artes.

Orientador: Me. Roberto Cintra Campos.

GOIÂNIA –GO

2025

O presente Trabalho de Conclusão de Curso propõe o desenvolvimento de um Edifício Híbrido na cidade de Querência-MT, integrando um terminal rodoviário intermunicipal a um centro comercial (shopping center), com o objetivo de atender à demanda crescente por infraestrutura de transporte e serviços na região. O projeto busca aliar funcionalidade, conforto ambiental e identidade arquitetônica, considerando o clima quente, a diversidade cultural local e o crescimento urbano planejado.

Adota-se uma linguagem contemporânea com estrutura metálica e soluções bioclimáticas, como sombreamento, ventilação cruzada e uso de vegetação. O edifício está dividido em blocos interligados por passarelas cobertas, permitindo a expansão modular futura. O projeto é pautado pelas normas técnicas vigentes, como a NBR 9050 e o plano diretor municipal, e contempla sistemas sustentáveis como o aproveitamento de água pluvial.

A proposta visa não apenas a eficiência funcional, mas também a criação de um marco arquitetônico relevante para a cidade.

***Palavras-chave:** Edifício híbrido. Terminal rodoviário. Shopping center. Arquitetura. Querência-MT.*

# RESUMO

This Final Graduation Project proposes the development of a Hybrid Building in the city of Querência-MT, integrating an intermunicipal bus terminal with a shopping center, aiming to meet the growing demand for transportation infrastructure and services in the region. The project seeks to combine functionality, environmental comfort, and architectural identity, taking into account the hot climate, local cultural diversity, and planned urban growth.

A contemporary language is adopted, with a metallic structure and bioclimatic solutions such as shading, cross ventilation, and the use of vegetation. The building is divided into blocks connected by covered walkways, allowing for future modular expansion. The project follows current technical standards, such as NBR 9050 and the municipal master plan, and includes sustainable systems such as rainwater harvesting.

The proposal aims not only for functional efficiency but also for the creation of an architecturally significant landmark for the city.

***Keywords:** Hybrid building. Bus terminal. Shopping center. Architecture. Querência-MT.*

# ABSTRACT



# SUMÁRIO

<b>Apresentação.....</b>	<b>01</b>
<b>Introdução .....</b>	<b>03</b>
<b>Temática .....</b>	<b>04</b>
<b>Tema .....</b>	<b>16</b>
<b>Justificativa do Tema .....</b>	<b>21</b>
<b>O Lugar .....</b>	<b>25</b>
<b>Justificativa do Lugar .....</b>	<b>35</b>
<b>Usuários .....</b>	<b>37</b>
<b>Estudo de Caso 01 – Terminal Rodoviário de Goiânia .....</b>	<b>39</b>
<b>Estudo de Caso 02 – Shopping Eldorado .....</b>	<b>44</b>
<b>Quadro Síntese .....</b>	<b>47</b>
<b>FisioFluxograma .....</b>	<b>54</b>
<b>Proposta Teórica .....</b>	<b>55</b>
<b>Referências Bibliográficas .....</b>	<b>58</b>



O TCC é atividade de formação obrigatória para conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo, com recomendações expressas nas Diretrizes Curriculares Nacionais e constitui-se como trabalho acadêmico individual, de caráter projetual, com tema livre, mas obrigatoriamente relacionado às atribuições profissionais do arquiteto; sendo uma atividade anual, desenvolvida nos dois últimos semestres letivos do curso, correspondentes a duas etapas nas quais ele se desdobra: TCC I, penúltimo semestre e o TCC II, último semestre; sendo seu produto final o projeto de arquitetura, urbanismo e/ou paisagismo.

Os trabalhos de caráter teórico, histórico e/ou técnico, que também constituem áreas de atuação do arquiteto e urbanista, neste caso, se fazem presentes por meio das reflexões e decisões projetuais, evidenciando a capacidade do futuro profissional de fundamentar conceitualmente suas proposições. Essa base teórica denominamos de caderno teórico, tem como objetivo apresentar levantamentos, diagnósticos e justificativas que irão nortear o trabalho que findará no TCC I em um estudo preliminar e no TCC II em um anteprojeto.

Para tanto, o TCC I, desenvolvido em 3 meses, pretende abarcar todas as questões relevantes ao tema, sem delongas. Essas questões iniciam com um assunto introdutório pertinente ao tema, seguido pela temática que é o universo maior que envolve esse tema, que é o assunto em si escolhido e justificado pelo aluno que se transformará em um anteprojeto. De igual importância, o lugar onde esse projeto será edificado, é levantado e justificado com todas as suas características incluindo seu entorno imediato e suas ligações com a cidade e/ou região. O programa é representado pelo quadro síntese e fluxogramas que são baseados nas necessidades do tema, de seus usuários, bem como dos 2 estudos de casos análogos ao tema escolhido. Por fim, surge a proposta teórica com setorizações do programa no lote como precursora do estudo preliminar no fim desse primeiro semestre que se transformará no anteprojeto no semestre seguinte no TCC II.

Por fim, vale acrescentar que esse caderno é um documento norteador e referencial para o projeto e que pode sofrer modificações durante todo o processo do trabalho de conclusão do curso sendo um momento privilegiado de aprendizagem, de produção de conhecimento e de avaliação do curso.

# 01. APRESENTAÇÃO



Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresenta o projeto arquitetônico de um edifício híbrido na cidade de Querência, Mato Grosso, estrategicamente localizado em uma área de grande potencial de desenvolvimento urbano. A escolha de Querência para este projeto é significativa, pois, além de ser um polo de crescimento econômico, especialmente no setor agrícola, a cidade tem uma demanda crescente por infraestrutura que atenda a uma população diversificada.

Querência é uma cidade em expansão, com uma economia impulsionada pela agricultura e pela crescente urbanização. Esta proposta de um edifício híbrido visa atender essas necessidades, combinando funções comerciais, residenciais e de transporte em um único espaço, criando um ponto de conexão para a mobilidade urbana e ao mesmo tempo fomenta o desenvolvimento econômico local.

O terreno escolhido para o projeto se localiza em uma gleba estratégica, com acessibilidade facilitada pelas principais vias da cidade. Esse espaço oferece a oportunidade de criar um edifício que se torne um

marco arquitetônico, ao mesmo tempo em que se integra harmonicamente ao entorno urbano e paisagístico de Querência.

Este TCC está estruturado de forma a detalhar cada etapa do projeto, desde a análise das características locais e da demanda populacional até o desenvolvimento do conceito arquitetônico e a elaboração do programa de necessidades.

O projeto também considera as normas vigentes, como a NBR 9050, e as diretrizes do plano diretor de Querência, garantindo que o edifício seja acessível, seguro e sustentável.

Ao longo deste trabalho, serão apresentadas soluções que buscam não apenas atender às necessidades funcionais e estéticas, mas também contribuir para o desenvolvimento contínuo da cidade de Querência, promovendo qualidade de vida, acessibilidade e inovação.

Através deste projeto, espera-se oferecer uma contribuição significativa para a cidade, ajudando a moldar seu futuro urbano e celebrar sua diversidade cultural e seu crescimento econômico.

## 02. INTRODUÇÃO

## Mobilidade Urbana e Comércio.

A temática aborda a necessidade de integrar diferentes modos de transporte com o comércio local, essa integração visa facilitar a mobilidade das pessoas e bens, promovendo simultaneamente o desenvolvimento econômico.

### 3.1 Mobilidade Urbana.

#### 3.1.1 Conceitos de Mobilidade Urbana

A Mobilidade Urbana é a capacidade de deslocamento de pessoas e bens dentro das cidades, utilizando diferentes modos de transporte. Mais do que um simples ato de locomoção, o conceito abrange a produtividade, qualidade de vida e segurança dos cidadãos em seu dia a dia.

Uma mobilidade urbana ideal visa garantir o acesso democrático aos espaços da cidade, proporcionando deslocamentos

rápidos e acessíveis para todos os cidadãos.

No contexto brasileiro, a mobilidade urbana enfrenta desafios significativos, especialmente devido ao rápido desenvolvimento e aumento populacional das cidades. O crescimento urbano desordenado frequentemente resulta em ambientes urbanos menos acessíveis.

Atualmente, a legislação brasileira busca garantir uma política pública eficiente para a mobilidade urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) é regida pela Lei 12.587/12, com diretrizes complementadas pela Lei 13.089/15, conhecida como Estatuto da Metrópole, e alterações recentes pela Lei 13.683/18. Essas leis impõem aos municípios com mais de 20 mil habitantes a obrigatoriedade de terem um Plano de Mobilidade Urbana, que deve contemplar requisitos como ciclovias, ciclofaixas, sustentabilidade no transporte público e proteção de áreas ambientais. O objetivo é diminuir as desigualdades sociais relacionadas ao direito de ir e vir, assegurando a todo cidadão o acesso justo e digno à cidade.



Fig. 01 - Os congestionamentos são consequência da falta de mobilidade urbana."  
Fonte: Brasil Escola.

Os princípios fundamentais da Política Nacional de Mobilidade Urbana incluem a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável das cidades em suas dimensões socioeconômicas e ambientais, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, a segurança nos deslocamentos das pessoas, a justa distribuição dos benefícios e ônus do uso dos diferentes modos de serviço, e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, bem como a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

### 3.1.2 A importância da Infraestrutura de transporte para o desenvolvimento urbano.

A infraestrutura de transporte é um pilar fundamental para o desenvolvimento urbano, influenciando diretamente a qualidade de vida dos cidadãos e a dinâmica econômica das cidades. Os meios de transporte e suas redes funcionam como um combustível para o progresso econômico e social de um município. Pode-se dizer que um simples deslocamento pode se transformar em relações sociais e comerciais, tornando a presença de um sistema de transporte adequado, suportado por uma malha urbana eficiente e terminais que atendam à demanda populacional, algo imprescindível.

Investimentos em infraestrutura de transporte são cruciais para atender ao crescimento populacional e econômico, facilitando o fluxo de pessoas e mercadorias. A ausência ou deficiência dessa infraestrutura compromete o progresso e gera maiores custos produ\_

\_tivos, afetando a competitividade. Nesse contexto, a melhoria da mobilidade urbana através de investimentos em infraestrutura torna-se vital para evitar a saturação dos sistemas existentes e garantir um crescimento ordenado e sustentável.

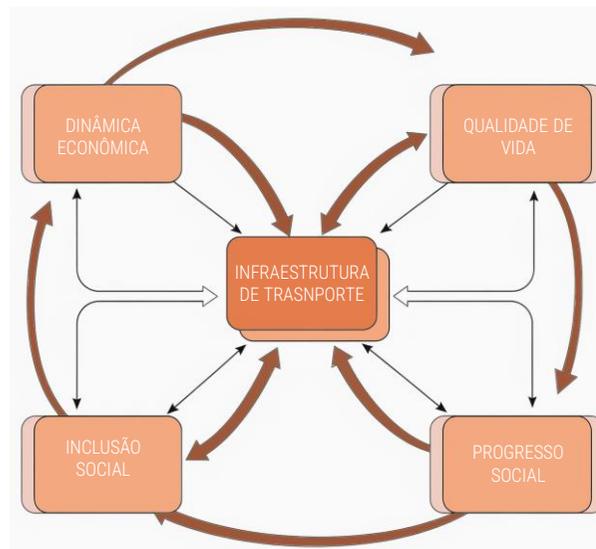


Fig. 02 – Diagrama de fluxo de como a infraestrutura de transporte se conecta a outros elementos. Fonte: Autoral. 2025.

Uma infraestrutura bem planejada e acessível, em conformidade com normas como a NBR 9050, contribui para a inclusão social, permitindo que todos os cidadãos acessem os centros de atividades econômicas e culturais, reduzindo desigualdades. Dessa forma, um novo terminal rodoviário, por exemplo, pode ser concebido como um elemento catalisador para o desenvolvimento urbano, contribuindo para a revitalização da região escolhida e fomentando atividades econômicas e sociais no entorno. Essa integração entre os sistemas de transporte e o uso do solo é peça-chave na construção de um paradigma de mobilidade sustentável, capaz de acelerar o desenvolvimento e reduzir desigualdades estruturais.

### 3.1.3 - Tipos de transportes: Rodoviário, Ferroviário, Urbano e outros.

#### Transporte Rodoviário

O Brasil possui uma das maiores malhas rodoviárias do mundo, com aproximadamente 1,720 milhão de quilômetros de estradas, das quais cerca de 12,4% são pavimentadas. A malha rodoviária federal compreende 75,8 mil km, sendo 65,4 mil km pavimentados. Apesar da extensão significativa, a qualidade da infraestrutura é um desafio: o país ocupa a 116ª posição em qualidade de infraestrutura rodoviária, segundo o Fórum Econômico Mundial.

O modal rodoviário é responsável por cerca de 65% do transporte de cargas e 95% do transporte de passageiros no Brasil. Sua predominância deve-se à flexibilidade e à capacidade de alcançar áreas remotas, características essenciais em um país de dimensões continentais.

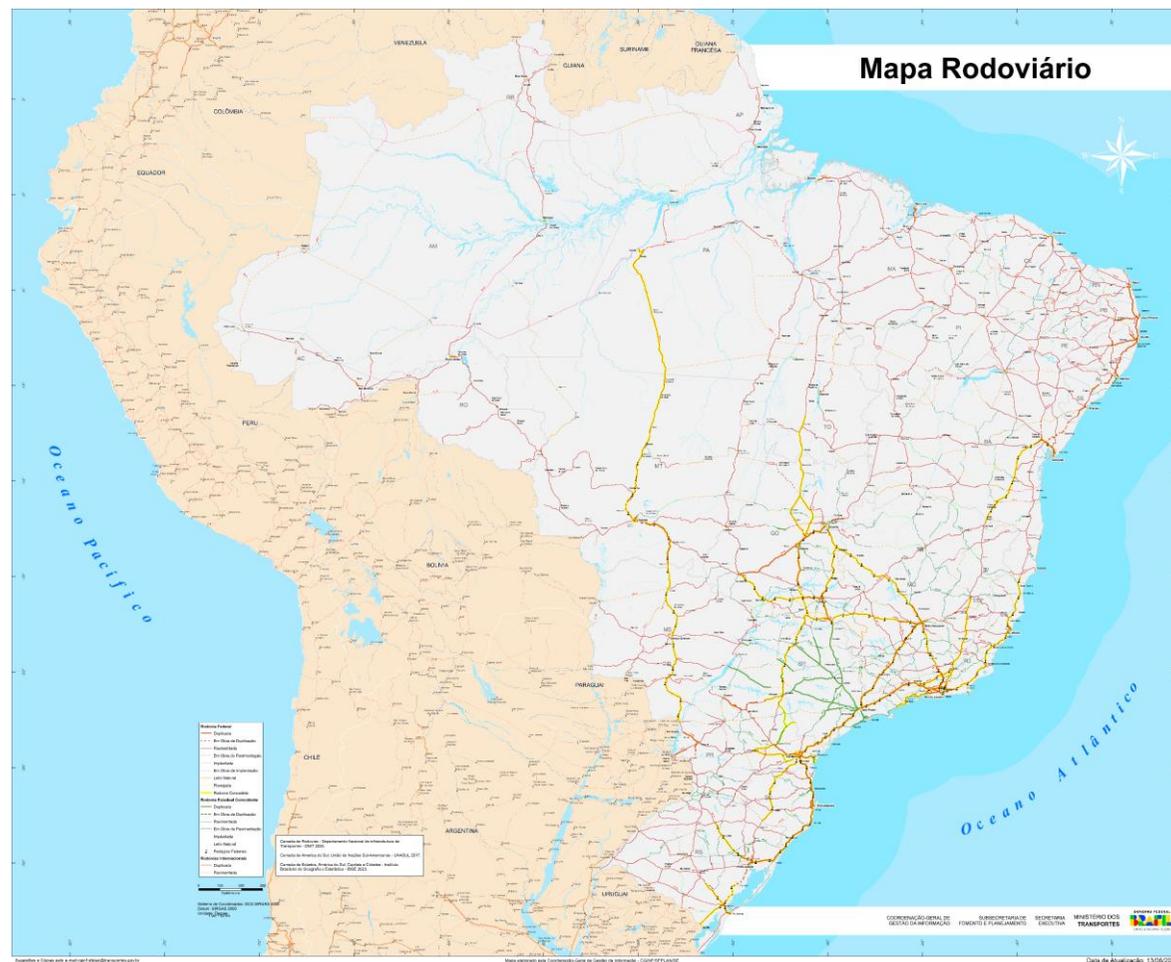


Fig. 03 – Mapa Rodoviário do Brasil. Fonte: Fonte: Coordenação-Geral de Gestão da Informação – CGINF/DPI/SFPF/MINFRA. 2024.

### Transporte Ferroviário

O transporte ferroviário é adequado para o deslocamento de grandes volumes de carga a longas distâncias, com menor consumo de energia e menor risco de acidentes. Entretanto, no Brasil, esse modal enfrenta limitações devido à baixa densidade da malha ferroviária e à falta de investimentos significativos. A expansão e modernização das ferrovias são essenciais para diversificar os meios de transporte e reduzir a sobrecarga das rodovias.

### Transporte Aquaviário

O modal aquaviário utiliza rios, lagos e oceanos para o transporte de cargas e passageiros. É eficiente para o deslocamento de grandes volumes a longas distâncias, com menor custo operacional. No entanto, no Brasil, a infraestrutura portuária e hidroviária é limitada, e muitos trechos navegáveis carecem de manutenção e sinalização adequadas, o que restringe o pleno aproveitamento desse modal.

### Transporte Aéreo

O transporte aéreo é o mais rápido e seguro para longas distâncias, sendo indicado para cargas de alto valor agregado ou urgentes. Apesar de sua eficiência, apresenta custos operacionais elevados e depende de outros modais para a distribuição final das mercadorias, especialmente em áreas sem acesso direto a aeroportos.

### 3.1.3 - Tipos de transportes: Rodoviário, Ferroviário, Urbano e outros.

No Brasil, o transporte rodoviário de passageiros se destaca como o principal modal de deslocamento intermunicipal e interestadual, conectando diversas regiões e impulsionando a integração territorial e econômica do país. Essa proeminência deve-se, em grande parte, à vasta malha rodoviária existente, que permite o acesso a localidades não atendidas por outros modais. Os terminais rodoviários atuam como pontos nodais cruciais, funcionando como portais de entrada e saída das cidades e facilitando o fluxo de pessoas. Em torno de 2,4 milhões de pessoas utilizam mensalmente o transporte rodoviário interestadual, um setor que emprega aproximadamente 140 mil pessoas em toda a sua cadeia.

A relevância desse modal transcende a mera locomoção, gerando impactos socioeconômicos significativos. Ele é vital para o turismo, o acesso a serviços de saúde e educação em centros maiores, e para a manutenção de laços familiares e comerciais entre diferentes municípios. Trabalho e lazer são os principais motivos que levam os brasileiros a embarcar em um ônibus, um serviço que tem se modernizado com a venda de passagens online, maior concorrência e veículos com mais recursos de segurança.

No Brasil, o transporte rodoviário de passageiros se destaca como o principal modal de deslocamento intermunicipal e interestadual, conectando diversas regiões e impulsionando a integração territorial e econômica do país.

Essa proeminência deve-se, em grande parte, à vasta malha rodoviária existente, que permite o acesso a localidades não atendidas por outros modais, como o ferroviário ou o aéreo. Os terminais rodoviários desempenham um papel estratégico nesse contexto, atuando como pontos nodais cruciais, verdadeiros portais de entrada e saída das cidades, facilitando o fluxo de pessoas e mercadorias.

A relevância desse modal transcende a mera locomoção, gerando impactos socioeconômicos importantes, especialmente em regiões onde há menor oferta de transporte ferroviário ou aéreo.

O serviço regular de transporte interestadual e internacional de passageiros é regulado pela **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**, com base na **Lei nº 10.233/2001**, que estabelece as diretrizes da política nacional de transportes, e na **Lei nº 8.987/1995**, que trata da concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Além disso, o **Decreto nº 2.521/1998** regulamenta o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, exigindo que as empresas sejam devidamente autorizadas e credenciadas pela ANTT para operar.

A frota utilizada é composta, majoritariamente, por **ônibus e micro-ônibus**, classificados conforme critérios técnicos estabelecidos pelo **CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito)** e pelo **DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito)**.

Segundo a **Resolução CONTRAN nº 291/2008** (e atualizações posteriores), os veículos de transporte coletivo são classificados da seguinte forma:

- **Micro-ônibus:** veículo automotor com capacidade para transportar entre 9 e 20 passageiros, além do motorista.
- **Ônibus:** veículo automotor com capacidade superior a 20 passageiros, além do motorista.

Além da capacidade, os ônibus também podem ser classificados por características operacionais e de conforto:

- **Convencional:** modelo básico, sem sanitário ou ar-condicionado, utilizado em curtas e médias distâncias.
- **Executivo:** conta com ar-condicionado, poltronas reclináveis e, geralmente, sanitário a bordo.
- **Leito:** oferece maior conforto, com poltronas mais largas e reclináveis, apoio para pernas e maior espaçamento entre os assentos.
- **Leito-cama ou semi-leito:** versões com ainda mais conforto, com assentos que se transformam quase em camas, voltadas para viagens de longa distância.
- **Double decker (dois andares):** usado principalmente em trajetos mais longos, combina classes diferentes no mesmo veículo

A escolha do tipo de ônibus e de sua configuração está diretamente relacionada ao perfil da linha, à distância percorrida e ao público atendido, influenciando diretamente a qualidade do serviço prestado.

A seguinte tabela apresenta a classificação dos veículos regulamentados aptos para operação, já considerados os critérios de tipo e composição estabelecidos pelo CONTRAN.

Classes	Capacidade	Peso bruto total mínimo t	Comprimento total máximo m
Microônibus	Entre 10 e 20 passageiros, exclusivamente sentados, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	5	7,4
Miniônibus	Mínimo de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	8	9,6
Midiônibus	Mínimo de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	10	11,5
Ônibus Básico	Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	16	14
Ônibus Padron	Mínimo de 80 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	16	14 <sup>a</sup>
Ônibus Articulado	Mínimo de 100 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	26	18,60
Ônibus Biarticulado	Mínimo de 160 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	36	30

<sup>a</sup> Admite-se o comprimento do ônibus Padron de até 15 m, desde que o veículo seja dotado de terceiro eixo de apoio direcional.

Tab. 01 – Classes de Veículos. Fonte: ABNT 15570

### Curvas de Giro baseado na NBR\_15570-2009.

Os valores dos raios de giro dos ônibus urbanos devem obedecer aos limites e condições de esterçamento estabelecidos na Tabela 4. Estes valores são relativos a uma curva de 360° (2 π rad)

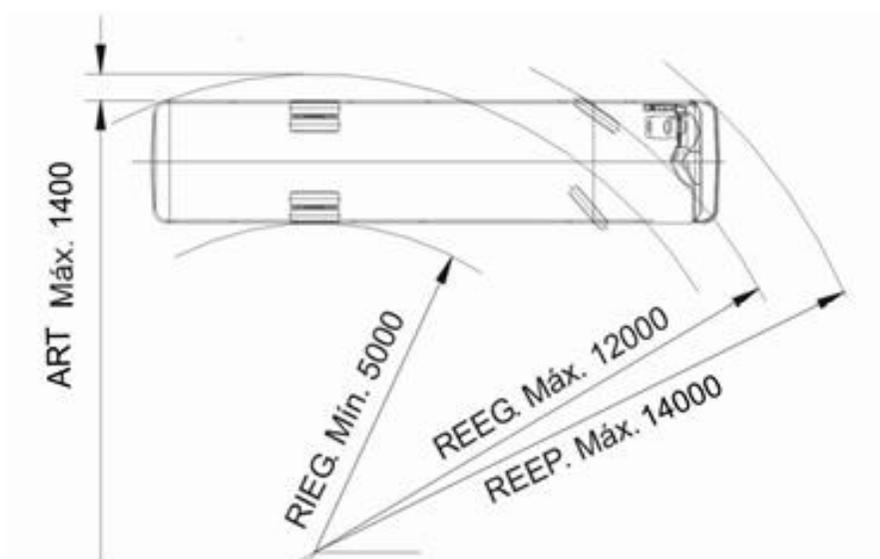


Fig. 04 Raio de Giro. Fonte: ABNT 15570-2009

Tabela 4 — Valores e condições de esterçamento para raio de giro

Manobrabilidade	Valores mm		Condição de esterçamento
	Microônibus, Miniônibus, Midiônibus	Básico, Padron, Articulado, Biarticulado	
Raio externo entre paredes (REEP) – máximo	12 500	14 000	máximo
Raio externo entre guias (REEG) – máximo	11 500	12 000	máximo
Raio interno entre guias (RIEG) – mínimo	1 500	5 000	qualquer <sup>a</sup>
Avanço radial de traseira (ART) – máximo	1 000	1 400	Máximo

<sup>a</sup> Desde que o ônibus esteja percorrendo um trajeto inscrito ao raio externo entre paredes (REEP) máximo.

Tab. 02 – Valores e condições de esterçamento para raio de giro. Fonte: ABNT 15570-2009

Para as plataformas de embarque e desembarque, distintos parâmetros podem ser seguidos.

Elas podem acompanhar uma distribuição longitudinal, diagonal (30°, 45° ou 60°) e frontal (90°

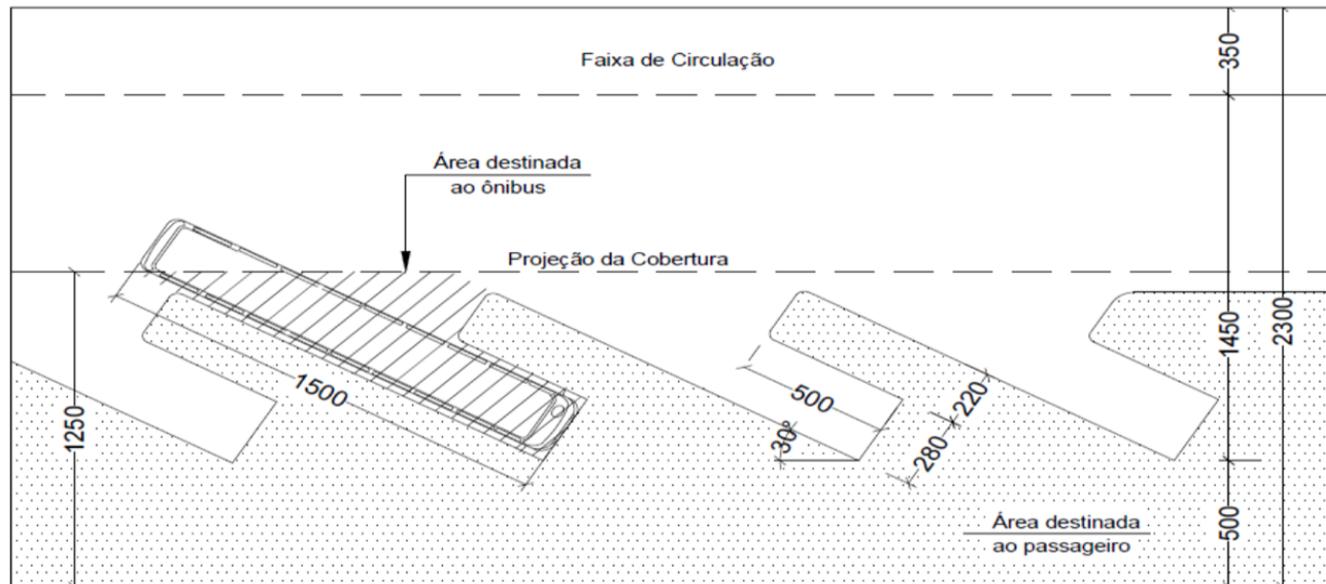


Fig. 05 – Disposição dos ônibus em plataformas com ângulo de 30°. Fonte. ABNT 15570.

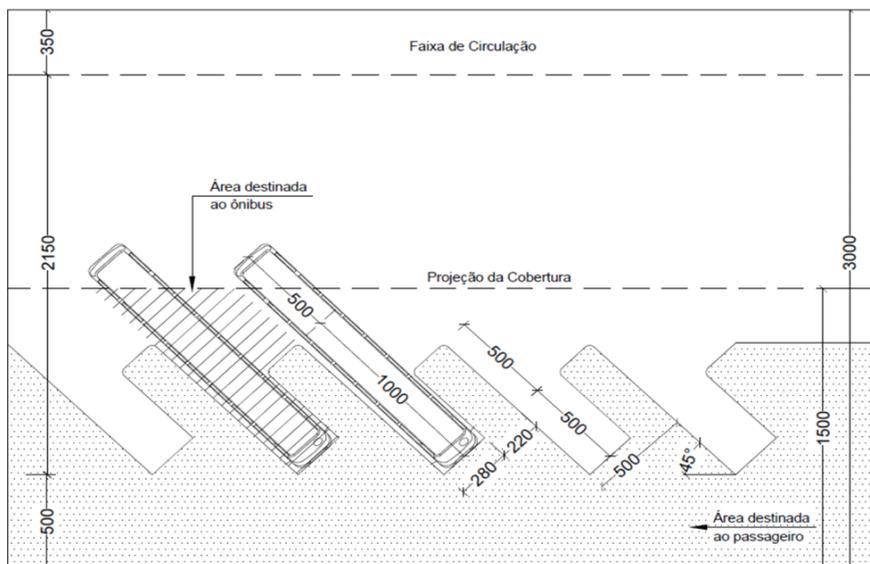


Fig. 06 – Disposição dos ônibus em plataformas com ângulo de 45°. Fonte. ABNT 15570.

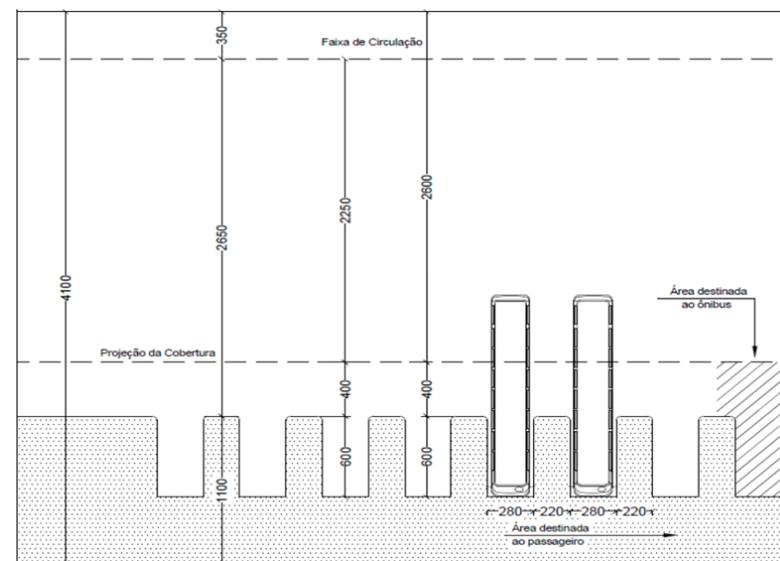


Fig. 07 – Disposição dos ônibus em plataformas com ângulo de 90°. Fonte. ABNT 15570.

## 3.2 Comércio e desenvolvimento local.

Comércio é a troca de produtos. Antes, as trocas eram feitas por produtos onde cada um valorizava seu produto. Atualmente, uma pessoa troca o dinheiro pelo produto que deseja. A invenção do dinheiro contribuiu para simplificar a forma de realizar trocas.

O mercado é onde os negociantes expõem e vendem seus produtos. O surgimento do mercado como um espaço físico ocorreu na antiguidade, antes da invenção do dinheiro. Independentemente da existência do dinheiro, é a oferta e a procura por mercadorias ou serviços que permite a existência do comércio



Fig. 08 - Multidão em um Centro Comercial. Fonte: Pinterest.

Comércio é uma atividade vital para a economia local, promovendo a circulação de bens e serviços e gerando empregos. O comércio tem uma relação direta com o desenvolvimento econômico, e a acessibilidade é fundamental para atrair consumidores

### 3.2.1 Conceitos e evolução do comércio.

O comércio, em sua essência fundamental, é definido como a troca de produtos, uma atividade intrínseca às sociedades humanas desde seus primórdios. Historicamente, essa prática iniciou-se na Pré-História com o escambo, onde trocas diretas de excedentes – como peles, ferramentas e alimentos – eram realizadas com base na necessidade imediata e no valor subjetivo atribuído por cada parte. A grande transformação conceitual e prática ocorreu na Antiguidade, com a invenção das primeiras formas de moeda, inicialmente com metais preciosos ou outros itens de valor padronizado. Essa inovação simplificou drasticamente o processo de troca, introduzindo um meio comum de valor e permitindo o surgimento de mercados como espaços físicos organizados para negociações, como as ágoras gregas e os fóruns romanos, que se tornaram centros vitais de atividade econômica e social.

Durante a Idade Média, apesar de períodos de retração, o comércio ressurgiu com vigor através das feiras periódicas e da organização de guildas de artesãos e comerciantes, que estabeleceram padrões e protegeram interesses, marcando um renascimento comercial e o desenvolvimento incipiente de instrumentos financeiros. A Idade Moderna foi caracterizada pela expansão global impulsionada pelas Grandes Navegações e pela doutrina do mercantilismo, onde o comércio internacional e a acumulação de riqueza pelas nações se tornaram centrais, com a criação de grandes companhias comerciais e a intensificação das trocas entre continentes.

A Revolução Industrial, no século XIX, com sua capacidade de produção em massa, transformou radicalmente o volume e a natureza dos bens comercializados, enquanto novas teorias econômicas, como o liberalismo, defendiam o livre mercado. O século XX testemunhou a globalização do comércio, intensificada por avanços em transporte e comunicação, e o surgimento do marketing e da publicidade como forças motrizes do consumo, além de novas formas de varejo como supermercados e shoppings. Finalmente, o marco mais recente e disruptivo nessa longa evolução é a Revolução Digital, no final do século XX e início do XXI. O advento da internet e o consequente desenvolvimento do comércio eletrônico (e-commerce) eliminaram barreiras geográficas e temporais, expandindo o conceito de "mercado" para o ambiente virtual e transformando radicalmente as estratégias e o alcance das trocas.

Independentemente da presença ou da forma da moeda, a existência e a contínua evolução do comércio são impulsionadas pela dinâmica fundamental entre a oferta e a procura de mercadorias ou serviços, adaptando-se constantemente às inovações tecnológicas e às transformações sociais.

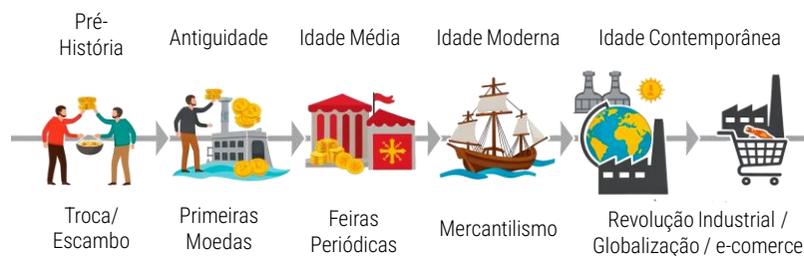


Fig. 09 – Linha do tempo – evolução do comércio. Fonte: Autoral. 2025.

### 3.2.2 O papel do comércio no fortalecimento da economia local.

O comércio desempenha um papel vital e insubstituível no fortalecimento da economia local, funcionando como um motor que impulsiona a circulação de bens e serviços e, conseqüentemente, a geração de empregos e renda dentro de uma comunidade. Um setor comercial local robusto e dinâmico cria um ciclo virtuoso de oportunidades, beneficiando não apenas os empresários, mas também os consumidores e todos os moradores da região.

Nesse sentido, o ato de apoiar o comércio local transcende uma simples transação comercial, configurando-se como um investimento direto no futuro da comunidade, contribuindo para a construção de uma economia mais resiliente, para a preservação de tradições culturais e para a prosperidade coletiva.

Essa prática fortalece as bases econômicas locais, incentiva a criação e manutenção de postos de trabalho, promove um consumo mais consciente e responsável, e ainda oferece uma rede de segurança econômica e social, especialmente em períodos de crise. Além de seu impacto econômico direto, o comércio local está intrinsecamente conectado à identidade da comunidade, fornecendo não apenas produtos e serviços essenciais, mas também contribuindo para a singularidade cultural da região e tornando-a mais atrativa para residentes e visitantes.

Para fomentar essa força vital, diversas estratégias podem ser implementadas, como a criação de incentivos fiscais para negócios locais, a simplificação de processos para abertura e regularização de empresas, o investimento na digitalização de serviços e a formação de parcerias estratégicas que visem o investimento em infraestrutura urbana e a capacitação de empreendedores e trabalhadores, com especial atenção aos pequenos negócios, que frequentemente constituem a base produtiva de muitos municípios.

### 3.3 A integração entre mobilidade urbana e Comércio

A integração entre mobilidade urbana e comércio é essencial para o crescimento sustentável das cidades, pois

municípios que integram transporte eficiente com áreas comerciais, tendem a ter um aumento no volume de negócios.

Em cidades em desenvolvimento, a integração da mobilidade urbana com o comércio pode gerar benefícios como o aumento da circulação de pessoas, a atração de novos negócios e o fortalecimento das economias locais. Esses centros podem atuar como *hubs* de conectividade, facilitando o acesso a diferentes partes da cidade e promovendo um ambiente propício ao crescimento comercial e ao intercâmbio cultural e social.

Em termos históricos e sociais, as cidades que conseguiram integrar de maneira eficaz diferentes modos de transporte com atividades comerciais se tornaram exemplos de sucesso em desenvolvimento urbano sustentável. Esse modelo de integração tem

o potencial de reduzir desigualdades ao facilitar o acesso de todas as pessoas aos centros de atividades econômicas e culturais.

#### 3.3.1 A integração entre mobilidade urbana e Comércio

A integração eficaz entre a mobilidade urbana e as atividades comerciais é um pilar fundamental para o desenvolvimento sustentável e a vitalidade econômica das cidades.

Uma mobilidade urbana eficiente transcende a simples facilitação do deslocamento, pois melhora significativamente o acesso a oportunidades de emprego, educação e serviços básicos, promovendo maior inclusão social e equidade. Do ponto de vista econômico, sistemas de transporte bem planejados e integrados aumentam a produtividade geral, atraem investimentos para a cidade, estimulam o comércio local ao facilitar o acesso de consumidores aos estabelecimentos e contribuem para a valorização de imóveis em áreas bem servidas.

Um conceito central nessa discussão é a integração modal, que se refere à conexão fluida e eficiente entre diferentes tipos de transporte – como ônibus, metrô, ciclovias e percursos pedestres – otimizando as rotas e ampliando as possibilidades de deslocamento dos cidadãos.

Cidades que adotam e implementam com sucesso o conceito de "cidade de 15 minutos", onde os serviços e comércios essenciais estão localizados a uma curta distância que pode ser percorrida a pé ou de bicicleta, exemplificam um redesenho urbano focado nessa

integração e na qualidade de vida. Os benefícios dessa sinergia estendem-se também à sustentabilidade ambiental, com a potencial redução de emissões de poluentes devido ao menor uso de veículos individuais e à preservação de áreas verdes, e à saúde pública, por meio do incentivo à mobilidade ativa e da consequente diminuição da poluição do ar.

Essa integração resulta em uma melhoria palpável na qualidade de vida urbana, proporcionando aos cidadãos mais tempo livre, menos estresse com deslocamentos e fomentando maiores interações sociais.

O crescimento urbano desordenado e a histórica priorização do transporte individual motorizado ainda representam desafios significativos para a plena realização de uma mobilidade integrada, impactando negativamente a qualidade de vida e a eficiência econômica de muitos municípios.

### **3.3.2 Edifícios Híbridos como solução para a integração**

Os edifícios híbridos, também conhecidos como edifícios de uso misto, emergem como uma solução arquitetônica e urbanística cada vez mais relevante e empregada para promover a integração entre a mobilidade urbana e o comércio, especialmente em contextos de adensamento urbano e crescente valorização do solo nas cidades. Esses empreendimentos caracterizam-se por combinar uma diversidade de funções – como moradia, trabalho, comércio, serviços e lazer – em uma única estrutura ou complexo interconectado.

Essa multifuncionalidade é vista como crucial para a criação de cidades mais compactas e eficientes, onde as necessidades diárias dos cidadãos podem ser atendidas em um raio menor de deslocamento.

A concentração de diferentes usos em um mesmo local contribui não apenas do ponto de vista morfológico, otimizando o uso do espaço, mas também funcional e socialmente, podendo, por exemplo, estimular a economia local ao integrar o comércio como um programa de caráter público que serve de suporte tanto para as outras funções do edifício quanto para o seu entorno imediato.

A concepção de edifícios híbridos não é inteiramente nova, com suas raízes remontando a meados do século XX e experimentando um interesse renovado a partir da década de 1960, evoluindo em suas tipologias e na forma como se inserem no tecido urbano e expressam sua complexidade programática interna.

No cenário contemporâneo, marcado pela ascensão do trabalho remoto e de modelos híbridos de ocupação profissional, espaços que oferecem flexibilidade, conforto e oportunidades de interação tornam-se ainda mais essenciais.

Nesse contexto, a arquitetura adaptável, intrínseca aos edifícios de uso misto, alinha-se diretamente ao bem-estar humano e aos princípios de sustentabilidade, buscando atender a múltiplas necessidades com o mínimo impacto ambiental e fomentando uma vida urbana mais dinâmica e integrada.



## 4.1. Edifício Híbrido em Querência – MT.

O tema propõe a concepção de um empreendimento multifuncional que não apenas atenda às necessidades práticas da população de Querência, mas que também se estabeleça como um marco no desenvolvimento urbano, social e econômico da cidade. A ideia central é integrar diferentes usos que possam criar um espaço dinâmico.

A escolha deste tema está fundamentada na necessidade de uma infraestrutura moderna que acompanhe o crescimento urbano de Querência, além de melhorar a mobilidade urbana, otimizar o uso do solo, impulsionar a economia local e elevar a qualidade de vida da população.



Fig. 10 - Edifício de Uso Misto Wellington St / Matt Gibson Architecture + Design. Fonte: Archdaily 2020.

### 4.1.1 Edifícios Híbrido: Conceitos e Relevância.

A principal característica de um edifício híbrido é a combinação de funções diversas. Isso pode incluir, mas não se limita a:

-  **Residencial:** Apartamentos ou unidades habitacionais.
-  **Comercial:** Lojas, supermercados, restaurantes, cafés.
-  **Serviços:** Escritórios, consultórios médicos, agências bancárias, salões de beleza.
-  **Lazer e Entretenimento:** Cinemas, academias, espaços para eventos, áreas de recreação infantil.
-  **Institucional/Público:** Bibliotecas, postos de atendimento ao cidadão, e no caso do seu projeto, um terminal rodoviário.
-  **Hoteleiro:** Quartos de hotel ou apart-hotéis.

A escolha das funções em um edifício híbrido deve ser planejada de acordo com as necessidades do local e do público-alvo.

Em Querência, poderia combinar um shopping center e um terminal rodoviário moderno e funcional. A integração entre as funções é fundamental: os moradores podem ter acesso fácil a compras e serviços, os usuários do terminal podem consumir no shopping, e os negócios locais se beneficiam da movimentação.



Fig. 11 - Ícones representando - Trabalho - Lazer - Transporte. Fonte: Acervo Microsoft 365. 2024.

### 4.1.2 O impacto no meio urbano e na qualidade de vida.

A implementação de edifícios híbridos bem planejados pode gerar impactos significativos tanto no tecido urbano quanto na qualidade de vida da população. Essas edificações contribuem para transformar a dinâmica urbana, criando espaços mais eficientes, acessíveis e sustentáveis.

#### Impacto Urbano:



**Otimização do Uso do Solo:** é especialmente relevante em áreas com potencial de adensamento ou onde o solo é valorizado, permitindo que mais atividades ocorram em menor espaço horizontal.



**Redução de Deslocamentos:** Ao concentrar diferentes usos em um mesmo local, os edifícios híbridos reduzem a necessidade de longos deslocamentos motorizados, podendo aliviar o trânsito e reduzir a emissão de poluentes.



**Criação de Centralidades Vibrantes:** Edifícios híbridos podem se tornar "âncoras" ou pontos de referência em um bairro ou cidade. Com fachadas ativas, que interagem com o espaço público por meio de lojas, serviços ou áreas de convivência no térreo, esses empreendimentos promovem segurança, vitalidade e diversidade de usos.



**Dinamização da Economia Local:** A concentração de diferentes atividades pode fomentar o comércio local e a criação de empregos.

#### Impacto na qualidade de vida.



**Conveniência e Acesso Facilitado:** lojas, serviços e lazer a centralizado, facilita e simplifica a rotina diária.



**Menos tempo no trânsito:** a redução da necessidade de deslocamentos para a realização de diversos serviços e atividades comerciais.



**Fomento à interação social:** Os espaços integrados, podem promover o encontro e a interação entre diferentes grupos sociais e culturais.



**Ambiente mais seguro e agradável:** Ruas e espaços com um fluxo de pessoas em diferentes horários, tendem a ser percebidos como mais seguros e convidativos

Para Querência, um edifício híbrido estrategicamente localizado e projetado poderia revitalizar uma área, oferecer novas comodidades à população e se tornar um ponto de orgulho e identidade para a cidade.

### 4.2 O shopping center.

No contexto de um edifício híbrido em Querência, a inclusão de um "shopping center", representa uma escolha estratégica. Não se trataria necessariamente de um empreendimento de grandes dimensões como os encontrados em metrópoles, mas sim de um centro comercial bem estruturado, moderno e que funcione como um polo de atração e conveniência.

Em cidades médias e em crescimento, como Querência, o shopping center pode atuar como um novo polo de desenvolvimento, promovendo a centralização de serviços, incentivando o comércio local e oferecendo um ambiente seguro e climatizado para lazer, cultura e socialização.

#### **4.2.1 O shopping center como polo comercial e de convivência.**

O shopping center, inserido em um edifício híbrido, não se limita à função comercial tradicional, ele pode desempenhar um papel crucial como:

**Polo comercial:** Concentra uma variedade de lojas (vestuário, calçados, eletrônicos, utilidades domésticas, etc.), serviços (bancos, lotéricas, correios, cabeleireiros) e opções de alimentação (restaurantes, lanchonetes, cafés). Isso oferece conveniência aos consumidores, que encontram diversas opções em um só lugar, e fortalece o comércio local ao criar um ambiente de negócios atrativo.

**Polo de convivência:** Além das compras, os shoppings modernos são importantes espaços de socialização. Praças de alimentação bem projetadas, áreas de estar confortáveis e até mesmo espaços de lazer.

#### **4.2.2 Contribuição para a vida social e cultural da cidade.**

Um shopping center integrado a um edifício híbrido em Querência pode ir além do comércio e contribuir significativamente para a vida social e cultural:

**Espaço para Eventos:** Pode abrigar eventos comunitários, como feiras de artesanato, exposições de artistas, apresentações musicais e de dança, eventos comemorativos e outros.

**Promoção da Cultura Local:** Oferecer espaços para que produtores e artistas locais possam expor e vender seus trabalhos, valorizando a identidade cultural da região.

**Ponto de Encontro Intergeracional:** Por sua natureza diversificada, atrai pessoas de todas as idades, promovendo a interação social em um ambiente seguro e climatizado.

**Ampliação das Opções de Lazer:** Mesmo que não inclua grandes complexos de entretenimento, a simples oferta de um ambiente agradável para passear, encontrar amigos ou tomar um café já representa uma adição valiosa às opções de lazer da cidade.



Fig. 12 – Shopping la maquinista. Barcelona. Fonte: Barcelona-Home. 2013.

### 4.3 O terminal rodoviário.

A inclusão de um terminal rodoviário no projeto do edifício híbrido é estratégica, especialmente para uma cidade como Querência, cuja conectividade regional e intermunicipal depende significativamente do transporte rodoviário.

#### 4.3.1 Função como ponto de conexão e indutor de desenvolvimento.

Ponto de conexão vital, que garante o fluxo de pessoas, moradores, visitantes, estudantes, trabalhadores, conectando Querência a outras cidades da região e do estado; facilita o acesso a serviços, oportunidades de trabalho e educação que podem não estar disponíveis em Querência.

Funciona como um indutor de desenvolvimento:

**Econômico:** Um terminal rodoviário bem localizado atrai negócios para seu entorno, como hotéis, restaurantes, lanchonetes, pequenas lojas de conveniência e serviços de apoio aos viajantes (táxis, mototáxis).

**Turístico:** é a porta de entrada para os visitantes. Um terminal organizado e acolhedor pode causar uma boa primeira impressão para a cidade.

**Social:** Permite que moradores mantenham laços com familiares e amigos em outras localidades e facilita o acesso a eventos e serviços regionais.



Fig. 13 – Terminal Rodoviário e Requalificação Urbana em São Luís /  
Fonte: Achdaily. 2022.



Fig. 14 – Terminal Rodoviário de Brasília  
Fonte: – Site Terminal Rodoviário de Brasília  
. 2025.

### 4.3.2 Infraestrutura Essencial.

Um terminal rodoviário funcional, seguro e confortável, integrado a um edifício híbrido, deve contar com uma infraestrutura mínima e desejável:

**Plataformas de Embarque e Desembarque:** Cobertas, bem sinalizadas, com espaço adequado para manobra dos ônibus e circulação segura dos passageiros.

**Bilheterias/Guichês das Empresas:** Organizados e de fácil identificação.

**Sala de Espera:** Ampla, confortável, com assentos suficientes e com boa ventilação e iluminação.

**Sanitários:** Limpos, bem conservados e com acessibilidade para Pessoas com Deficiência (PcD).

**Guarda-Volumes:** Para conveniência dos passageiros.

**Pontos de Informação:** Com horários de ônibus, destinos e informações turísticas básicas sobre Querência.

**Alimentação:** Lanchonetes ou pequenos cafés.

**Acessibilidade Universal:** Rampas, pisos táteis, banheiros adaptados, comunicação visual clara para todos os usuários.

**Segurança:** Iluminação adequada, presença de vigilantes ou câmeras de monitoramento.

**Limpeza e Manutenção:** Constantes.

**Estacionamento:** Para veículos particulares, táxis e mototáxis.



Fig. 15 – Sala VIP Itapemirim no Terminal Rodoviário Tietê  
Fonte: – Frota&Cia. 2020.



Fig. 16 – Box de embarque e desembarque do Terminal Rodoviário "Vereador Dr. Jamil Josepetti" em Maringá.  
Fonte: – azmagazine. 2020.

## Justificativa do Tema.

A escolha do tema "Edifício Híbrido" para Querência-MT está fundamentada em diversas razões que refletem o contexto histórico, socioeconômico, cultural, no planejamento e na mobilidade urbana.

### Crescimento Populacional

De acordo com o último censo realizado em 2022, Querência é o 6º município brasileiro que mais cresceu nos últimos anos. Um crescimento de 124% em relação ao censo de 2010 (IBGE). Enquanto as cidades vizinhas cresceram, em média, apenas 2% ao ano, Querência – MT possui um crescimento de 6,18% (IBGE).

Todos esses dados foram apoiados ao IBGE que traz nos últimos censos:

Ano	1996	2000	2007	2010	2022
Pop. Censo	4.117 hab.	7.274 hab.	10.682 hab.	13.033 hab.	26.769 hab.

Tab. 03. - Pesquisa Censo de Querência – MT. Fonte: IBGE

De acordo com o último censo, realizado em 2022, Querência conta com uma densidade demográfica de 1,50 hab./km<sup>2</sup> e com uma taxa de crescimento geométrico de 6,18%.

De acordo com o censo de 2022, o Brasil teve um crescimento de 0,52% e o Mato Grosso um crescimento de 1,57% ao ano.

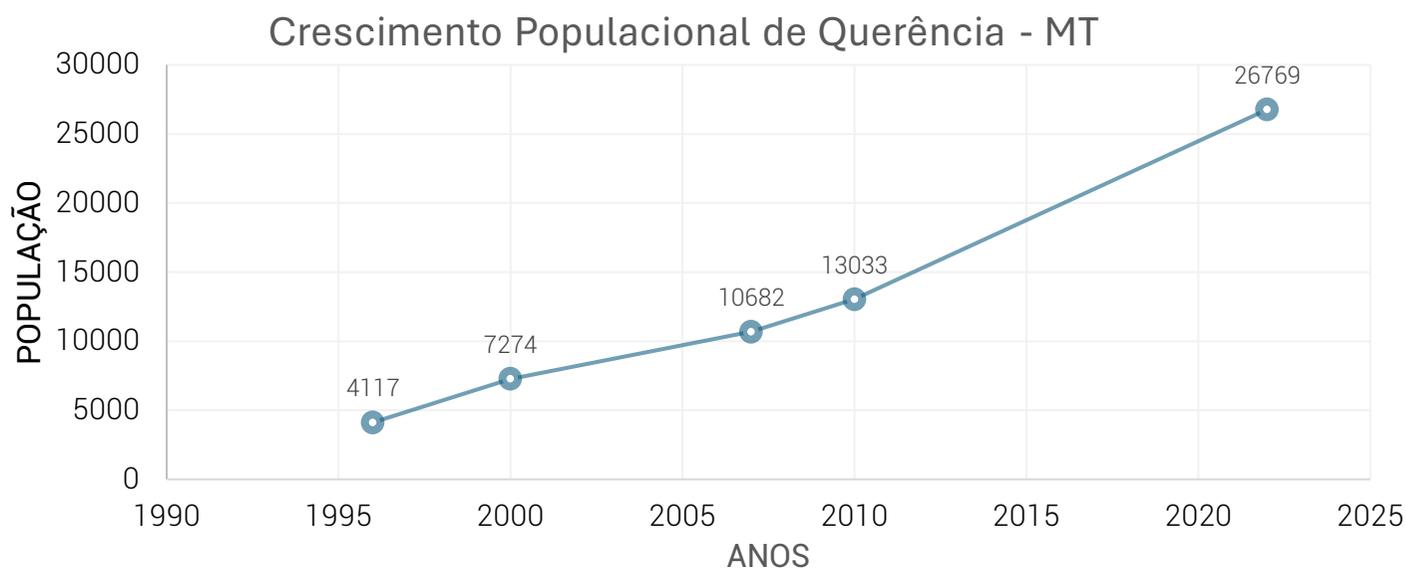


Gráfico 01- Crescimento Populacional e exponencial de Querência-MT de acordo com IBGE. Fonte: IBGE-2022.

## Integração Regional e Importância Estratégica.

A localização estratégica de Querência, aliada à construção de um Edifício Híbrido, facilitará o deslocamento de pessoas e mercadorias não apenas dentro da cidade, mas em toda a região. A integração de um centro comercial ao terminal não só impulsionará o comércio local, atraindo consumidores e visitantes das cidades vizinhas, mas também fortalecerá a economia da cidade ao gerar empregos e atrair investimentos.

O impacto deste projeto, como citado anteriormente, não se limitará apenas a Querência, mas beneficiará toda a região. Ao se consolidar como um ponto de conexão entre cidades e zonas rurais,

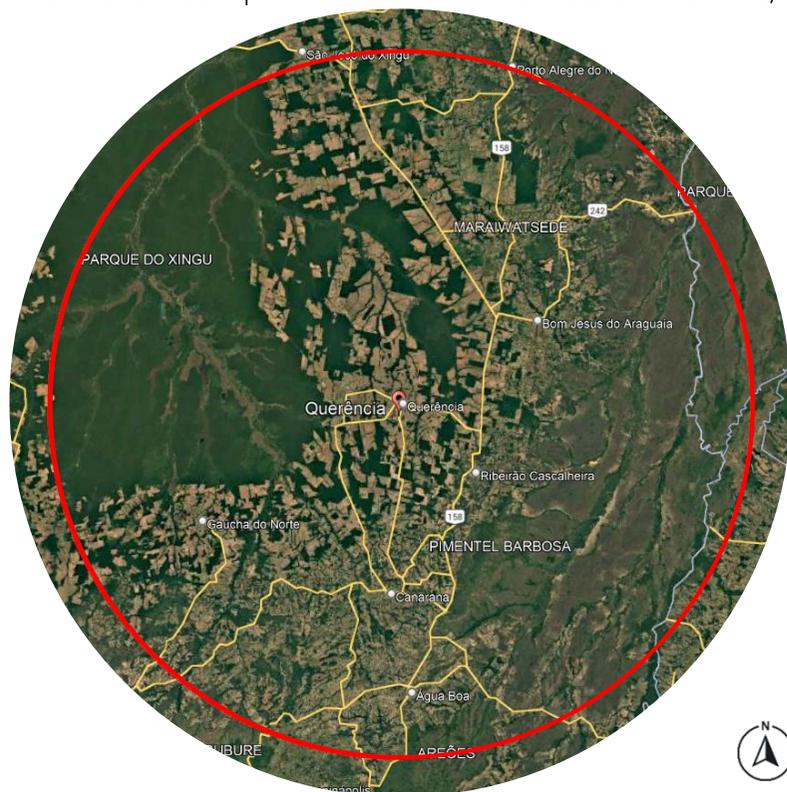


Fig. 17 – Raio de Influência Regional de 200km a partir de Querência. Fonte: Google Earth 2024.

o terminal rodoviário tornará Querência um eixo central para a mobilidade de pessoas e para o comércio intermunicipal. Essa posição estratégica pode atrair novos investidores e empresários para a cidade.

Cidades Diretamente afetadas e sua população de acordo com último Censo (IBGE 2022)

- Água Boa - 29.219 Habitantes.
- Nova Nazaré - 4.200 Habitantes.
- Canarana - 25.858 Habitantes.
- Gaúcha do Norte - 8.642 Habitantes.
- Ribeirão Cascalheira - 10.089 Habitantes.
- Novo Santo Antônio - 2.015 Habitantes.
- São Felix do Araguaia - 13.621 Habitantes.
- Porto Alegre do Norte - 12.127 Habitantes.
- Canabrava do norte - 4.485 Habitantes.
- Alto Boa Vista - 5.715 Habitantes.
- Bom Jesus do Araguaia - 7.280 Habitantes.

**TOTAL: 123.251 Habitantes.**

## Benefícios Econômicos e Geração de Emprego.

O projeto trará múltiplos benefícios econômicos para Querência, pois a criação de um shopping integrado, oferecerá novas oportunidades de consumo para os moradores. Além disso, o desenvolvimento do terminal e do shopping criará inúmeras oportunidades de emprego, tanto diretas quanto indiretas, fortalecendo o mercado de trabalho local e estimulando o crescimento econômico da cidade.







**"Querência é aquela terra que você ama que, você adora,  
que você não quer abandonar"**

Raízes Reveladas - O Legado da Colonização em Querência.  
[timestamp: 32min45s], fala de Daniel Saggin. Cultura Querência).

Fig. 18- Paisagens Querência. Fonte: Prefeitura de Querência. 2019.

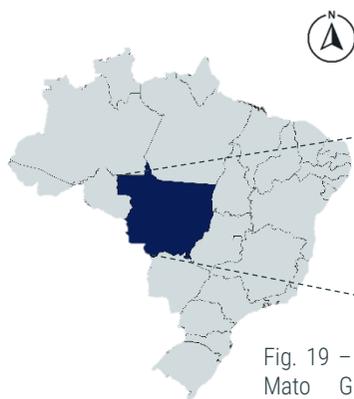


Fig. 19 – Mapa Brasil – Mato Grosso. Fonte: Map Chart. 2024.



Fig. 20 – Mato Grosso – Querência – Cuiabá. Fonte: Map Chart. 2024.

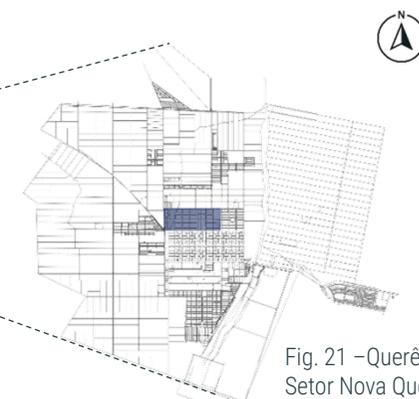


Fig. 21 – Querência Setor Nova Querência. Fonte: Autorial. 2024.

### A História da cidade de Querência – MT.

Querência, um município situado no estado de Mato Grosso, na vasta Bacia Amazônica, é marcada pela esperança de uma nova vida e pelo desenvolvimento impulsionado pela força agronegócio. Seu nome vem do termo gaúcho que significa "lugar amado", "morada" ou "lar", espelhando o sentimento dos pioneiros que ali fincaram suas raízes.

A história da efetiva ocupação da região que hoje constitui Querência ganha força no final do século XX. A área já era conhecida, o impulso colonizador se materializou com a chegada dos primeiros migrantes em 1986.

O projeto de colonização que deu origem a Querência começou a ser materializado pela Cooperca na (Cooperativa Agropecuária Mista Canarana Ltda.), fundada em 7 de julho de 1975 na cidade gaúcha de Não-Me-Toque.



Fig. 22 – foto aérea 1986 – Querência. Fonte: Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.



Fig. 23 – foto aérea lago betis– Querência. Fonte: Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.

O objetivo da cooperativa era viabilizar um novo futuro para famílias de agricultores do sul do Brasil, onde não havia mais terra para plantio, especialmente do norte do Rio Grande do Sul, oeste de Santa Catarina e sudoeste do Paraná.

O documento da Embrapa "Manejo do Solo no Município de Querência, MT" corrobora que o processo de colonização efetivamente iniciou-se a partir de 1985, impulsionado pelo projeto da Coopercana, com um fluxo migratório de colonos do Sul do país.

Os primeiros tempos, como em toda fronteira agrícola, foram de muitos desafios: imprevisto, escassez de recursos, dificuldades de acesso e adaptação ao clima da região amazônica.

A vegetação nativa da região, composta por Cerrado (cerca de 15%), Matas de Transição (aproximadamente 70%) e Florestas Tropicais (15%), começou a ser progressivamente convertida para a agricultura e pecuária. Inicialmente, essa derrubada ocorreu sem um planejamento conservacionista mais apurado dos recursos naturais.



Fig. 24 – Abertura de terras – Querência. Fonte: Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.

## A emancipação e o crescimento.

O desenvolvimento rápido e a organização da comunidade culminaram na emancipação político-administrativa de Querência. Pela Lei Estadual nº 5.895, de 19 de dezembro de 1991, o município foi oficialmente criado, desmembrando-se de Canarana e São Félix do Araguaia.

A instalação oficial do novo município ocorreu em 1º de janeiro de 1993. O principal motor para essa emancipação, segundo o estudo da Embrapa, foi o comércio madeireiro e a exploração agrícola já em curso.

A economia consolidou-se sobre o pilar da agropecuária, com destaque para o cultivo de soja, milho e arroz, além de uma forte pecuária de corte. Nos primeiros anos, o extrativismo madeireiro desempenhou um papel econômico.

O estudo da Embrapa de 2000 revela que a exploração do arroz de sequeiro era uma etapa comum na abertura de novas áreas, funcionando como uma cultura desbravadora por um ou dois anos, antes da introdução da soja ou da formação de pastagens.

Dados da Coopercana, mostram a evolução do desmatamento para essas culturas entre os anos agrícolas de 1988/89 e 1999/2000. É interessante notar que, mesmo antes da emancipação formal do município, uma parcela considerável da área já era ocupada por pastagens implantadas (cerca de 12,8%).

Até o ano 2000, aproximadamente 33.000 hectares (1,88% da área total do município) tinham sido desmatados para a produção de grãos, com a soja ocupando 51,5% dessa área. Além disso, 6% do território municipal (105.000 hectares) já estava destinado a assentamentos do INCRA, como Coutinho União, Brasil Novo, Pingo d'água, Nova Canaã e São Manuel.

A busca por novas técnicas agrícolas também se fazia presente, com alguns produtores iniciando o sistema de plantio direto da soja sobre palhada de milheto a partir do ano agrícola de 1996/1997.



Fig. 25 Gestão Denir Perin – Primeiro prefeito de Querência - Gestão: 1993/1996. Fonte: Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.



Fig. 26 Câmara municipal de Querência. Fonte: Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.

## Querência Contemporânea

Atualmente, Querência é um dos expoentes do agronegócio mato-grossense e brasileiro, conhecido por sua alta produtividade. Em 2017, alcançou a marca de R\$ 1 bilhão de Produto Interno Bruto (PIB), sendo o primeiro município do Vale do Araguaia a atingir marca. A infraestrutura da cidade acompanha esse dinamismo, com expansão de serviços essenciais.

Parte do seu vasto território abrange a Reserva Indígena do Xingu, uma das mais importantes do Brasil, o que confere ao município uma rica diversidade sociocultural e a contínua responsabilidade com a preservação ambiental.

Recentemente, em 9 de novembro de 2023, o município foi incluído pelo governo federal na lista de municípios prioritários para ações de prevenção, controle e redução do desmatamento e degradação florestal na Amazônia, evidenciando a contínua necessidade de conciliar produção e conservação.

A história de Querência é uma narrativa de trabalho árduo, transformação da paisagem e busca por prosperidade.



Fig. 27 Foto aérea – Extensão do perímetro Urbano de Querência. Fonte: Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.

**Querência** está localizada no estado de Mato Grosso, na região Centro-Oeste do Brasil, posicionada a aproximadamente 900 km da capital **Cuiabá-MT**, a cidade é parte de uma importante área agrícola, conhecida pela produção de grãos e pelo agronegócio em expansão. A cidade tem se desenvolvido rapidamente devido ao seu papel econômico no setor agroindustrial, o que traz novas demandas para a infraestrutura.

Querência está situada em uma região estratégica, próxima a importantes rodovias estaduais como a MT-243 e MT-249, que conectam a cidade a outros polos econômicos do estado, facilitando o escoamento de produção e o transporte de mercadorias.

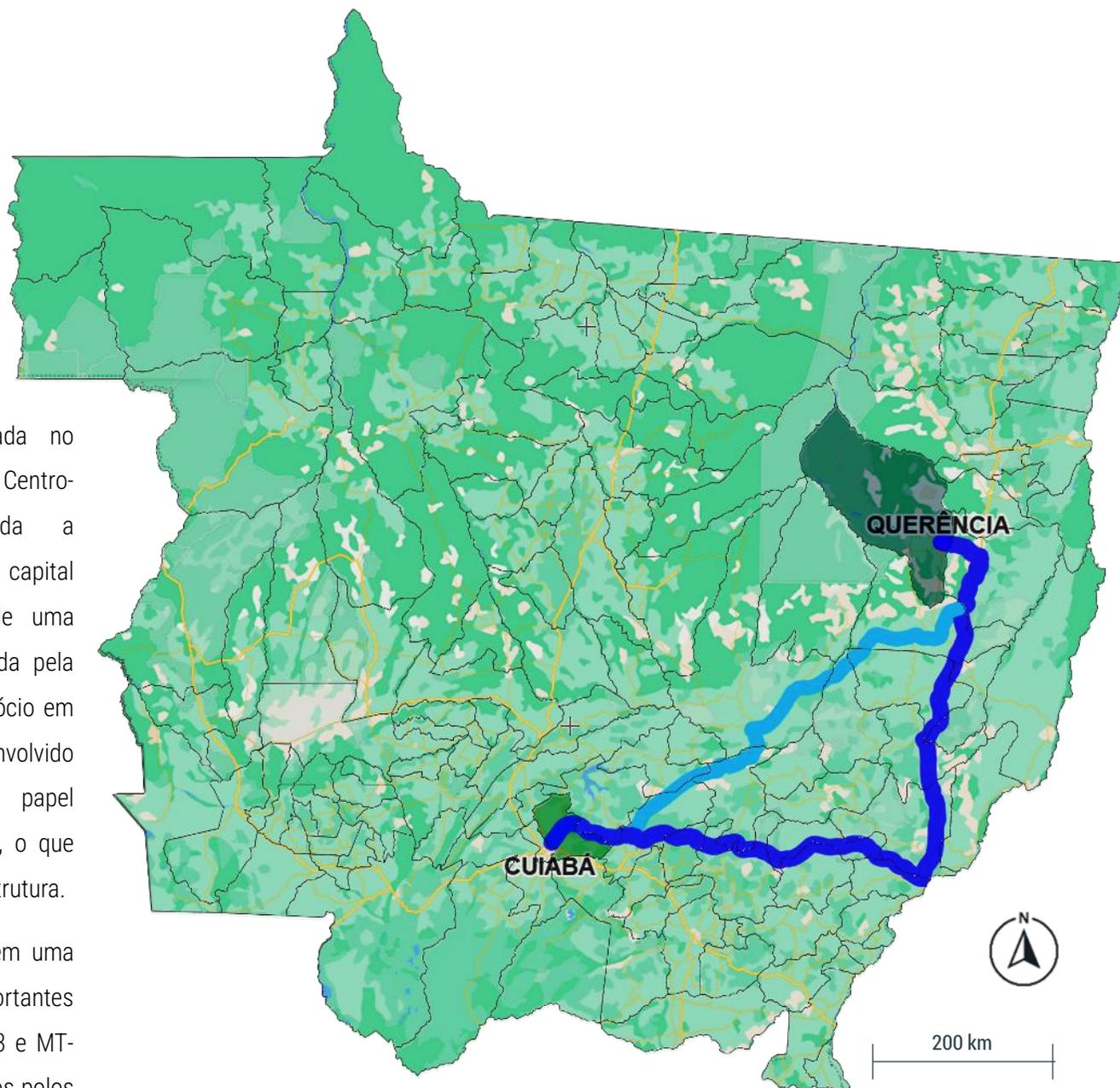
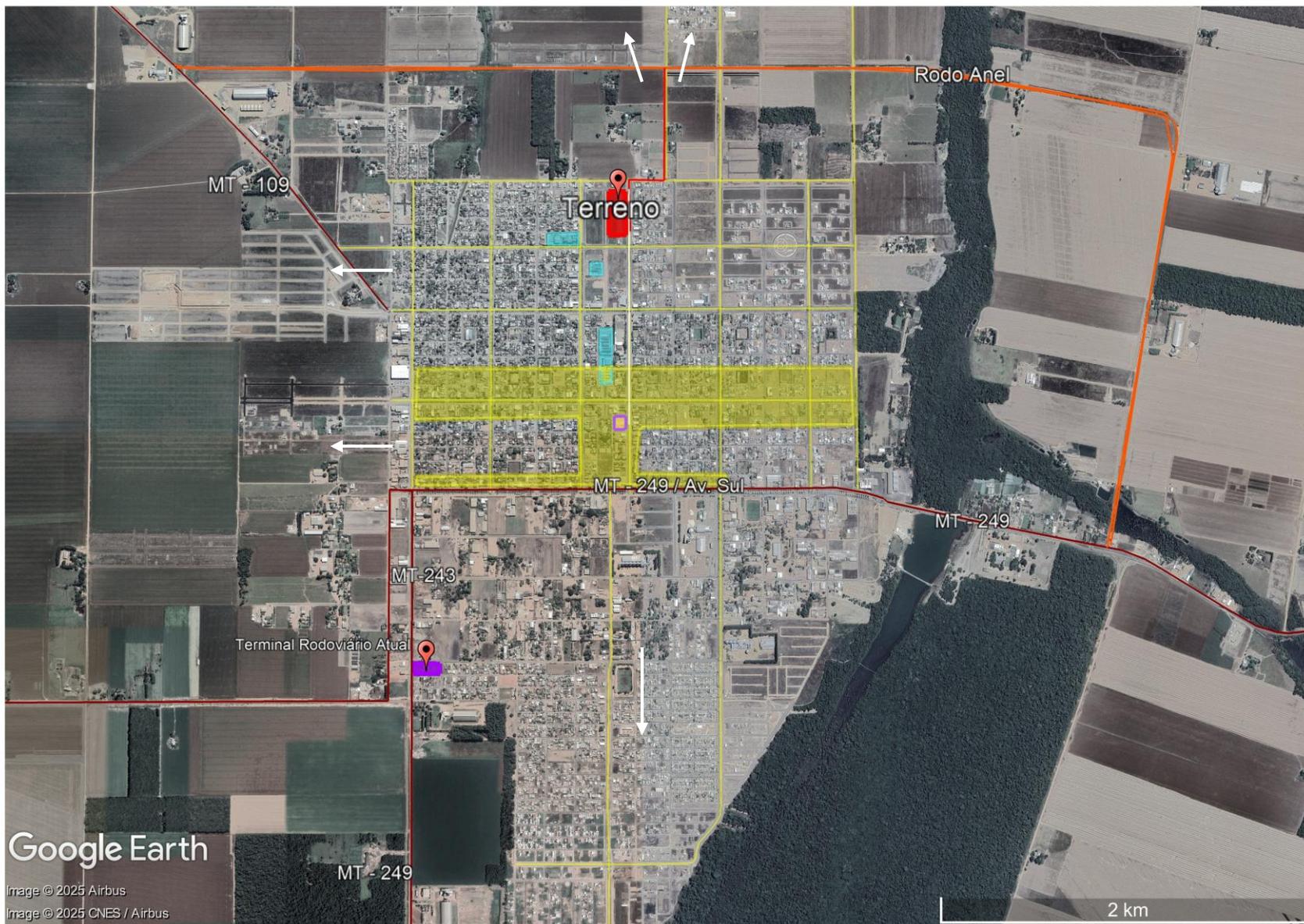


Fig. 28 - Rota de Querência a Cuiabá MT, pela rodovia. Fonte: Autoral. 2024.

# 06. LUGAR



-  Anel viário.
-  Rodovias de acesso a cidade.
-  Avenidas – eixos.
-  Acesso Anel viário
-  Escolas.
-  Prefeitura.
-  Terminal Rodoviário Atual
-  Eixo comercial

 Sentido de Crescimento da cidade.

Fig. 07 - Mapa de acessos e centralidade comercial. Fonte: Google Earth – Desenho Autoral. 2025





# 06. LUGAR

## O Terreno

- O terreno tem uma área total de 21282,50 m<sup>2</sup>.
- O terreno será lembrado:
- Quadra 41. Lotes 01 ao 14
- Quadra 29. Lotes 04 ao 08 e 12 ao 16.

As ruas que delimitam o terreno são:

- Rua Projetada G. ao norte.
- Av. Verônica J. Fontana ao oeste.
- Avenida Cuiabá ao leste.
- O terreno apresenta cotas altimétricas variando de 356.000 m a 361.000 m.

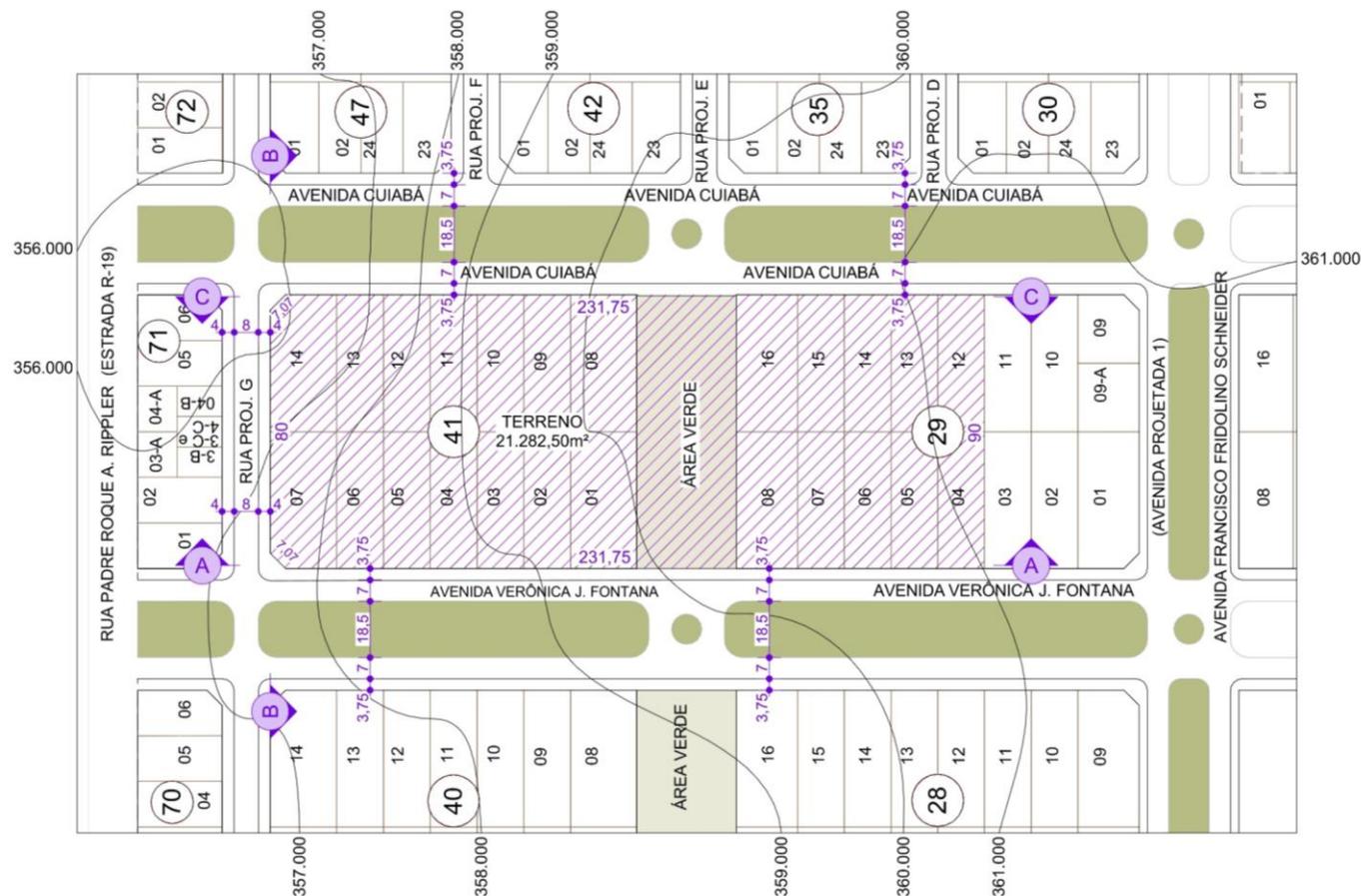
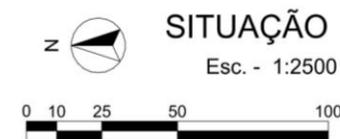


Fig. 32 – Terreno escolhido para o projeto. Fonte: Autoral. 2025.



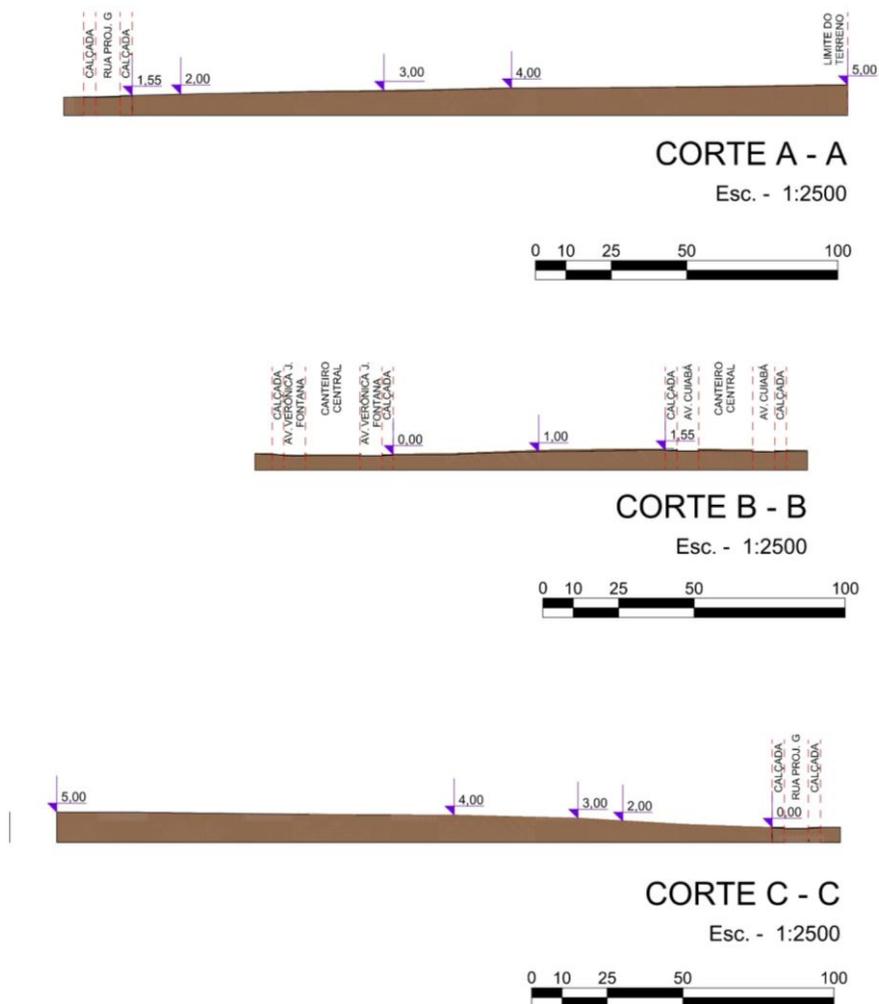


Fig. 33 – Cortes do Terreno escolhido para o projeto. Fonte: Autoral. 2025.

## O Terreno

- O perfil do terreno pela Vista da Verônica J. Fontana, possui um desnível de 3,45 metros, indicando uma média de 1,48% de inclinação.
- O perfil do terreno pela Vista da Rua projetada G, possui um desnível de 1,55 metros, indicando uma média de 1,93% de inclinação.
- O perfil do terreno pela Vista da Avenida Cuiabá, possui um desnível de 5 metros, indicando uma média de 2,15% de inclinação.



Fig. 34 - Perspectiva aérea do terreno. Fonte: Google Earth. 2025.



Fig. 35 - Fotografia Av. Cuiabá/AV. Projetada 01. Fonte: Acervo Pessoal. 2025.



Fig. 36 - Fotografia Av. Verônica J. Fontana. Fonte: Acervo Pessoal. 2025.



Fig. 37 - Fotografia Rua projetada G/ Av. Cuiabá. Fonte: Acervo Pessoal. 2025



Fig. 38 - - Fotografia Av. Cuiabá. Fonte: Acervo Pessoal. 2025.



Fig. 39 - Perspectiva aérea do terreno. Fonte: Google Earth. 2025.

# F O T O G R A F I A D O L O T E

## Querência.

A escolha de Querência-MT como local para o desenvolvimento do Edifício Híbrido é, em grande parte, impulsionada pela minha conexão pessoal com o município, que é minha cidade natal, onde tenho um entendimento profundo das necessidades e desafios locais. Este vínculo pessoal com a comunidade e o conhecimento da região reforçam meu compromisso em contribuir para seu desenvolvimento e prosperidade.

Querência, em constante evolução, é impulsionada pelo crescimento do agronegócio e por sua localização estratégica no estado de Mato Grosso. Esses fatores têm gerado uma demanda crescente por infraestrutura e serviços mais robustos. A construção de um Edifício Híbrido representa uma oportunidade significativa de alavancar o desenvolvimento urbano, atrair novos investimentos e fortalecer a economia local.

Querência apresenta grande potencial de crescimento devido ao aumento populacional e ao desenvolvimento da infraestrutura urbana. Um projeto como este atende à crescente demanda por serviços de transporte e comércio, reforçando a posição da cidade como um polo regional de desenvolvimento.

O Edifício Híbrido não só resolverá questões de mobilidade e acessibilidade, mas também servirá como um catalisador para transformações urbanas mais amplas, beneficiando residentes e visitantes por muitos anos.



Fig. 40 – Imagem retirada de: CULTURA QUERÊNCIA. Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.



Fig. 41 – Imagem retirada de: CULTURA QUERÊNCIA. Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 de abril de 2024.



Fig. 42 – Letreiro da Cidade de Querência. Fonte: Prefeitura Municipal de Querência



Fig. 43 – Imagem Aérea de Querência. Fonte: Prefeitura Municipal de Querência



**Passageiros:** Residentes de Querência e região, turistas e viajantes que utilizam o terminal para deslocamentos intermunicipais e interestaduais, bem como para voos regionais.

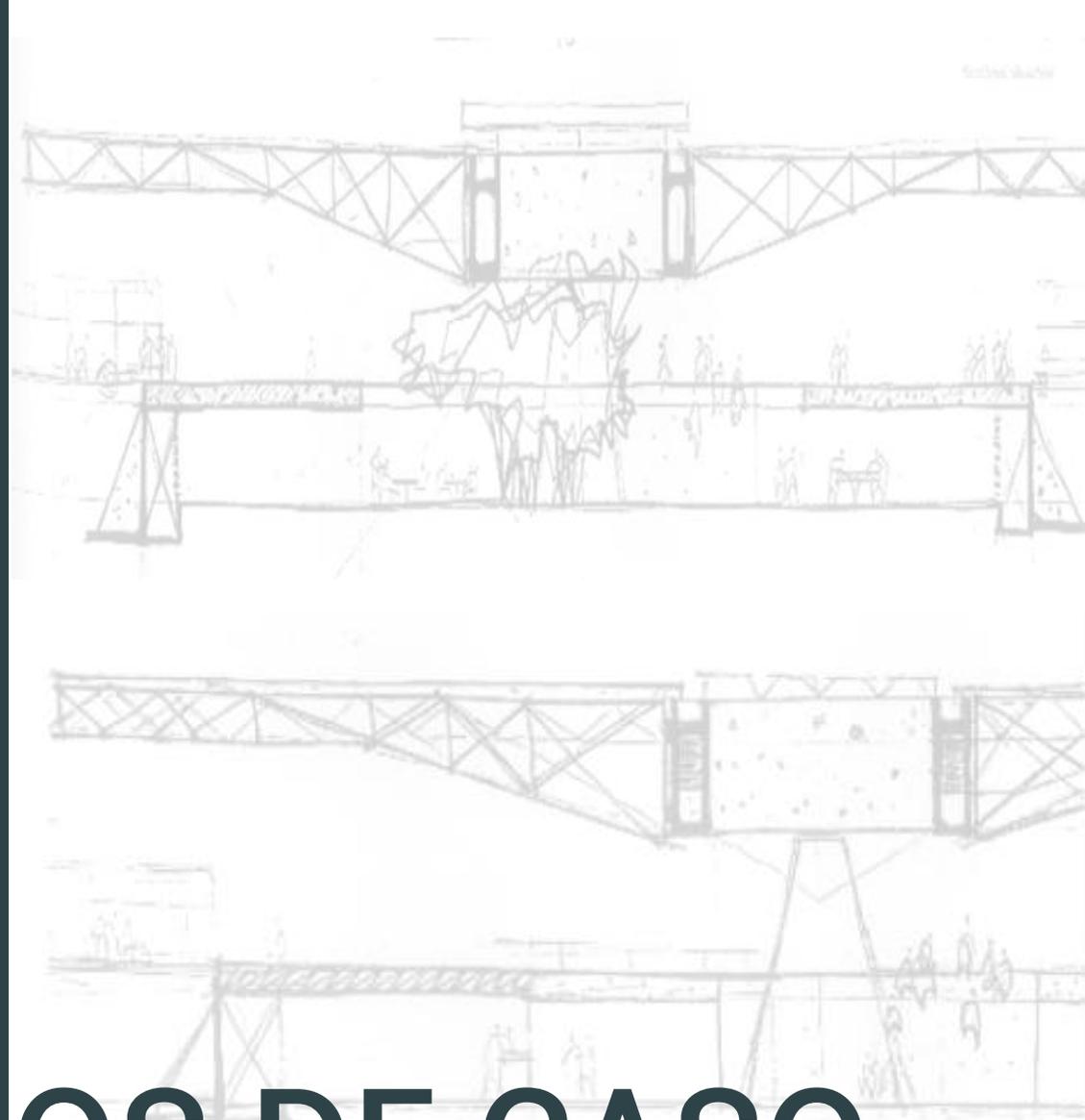
**Comerciantes:** Lojistas e prestadores de serviços que estarão estabelecidos no shopping center, atendendo à demanda.

**Funcionários:** Equipes de transporte, funcionários do shopping e gestores do terminal e do shopping.

**Visitantes:** Pessoas que frequentarão o shopping para compras, lazer e entretenimento, contribuindo para a movimentação e a vitalidade do espaço.

## 08. USUÁRIOS

# 09. ESTUDIOS DE CASO



## Ficha Técnica Projeto Original.

**Data do projeto:** março de 1985.

**Conclusão da obra:** dezembro de 1986.

**Localização:** Goiânia, em área onde funcionava o antigo pátio ferroviário da cidade.

**Área construída:** 30 000 m<sup>2</sup>.

**Projeto: Original** arquitetos Luiz Fernando C. Teixeira e Moacyr Paulista Cordeiro, do Grupoquatro, e Paulo Mendes da Rocha

**Arquitetos colaboradores:** Gláucia Dias Pinheiro, Tânia Cristina Martins Gomes, Amélia Luíza Ribeiro de Souza, Jalma Borges Lamounier, Elza Marina Antunes de SantAna e Dulcimar Castro Santana.

**Projeto de cálculo estrutural:** Jorge Kurken Kurkdjian e Jorge Zaven Kurkdjian

**Construtora:** Encol.

**Estrutura da cobertura:** Pierre Saby.

**Instalações hidráulicas:** engenheiro Valmir Araújo Rocha.

**Instalações elétricas:** engenheiros Nassim Taleb e Ademar R. de Lima.

**Órgão contratante:** Superintendência de Obras e Plano de Desenvolvimento de Goiânia (Seplan).

O terminal é um exemplo notável da arquitetura modernista em

Goiânia, destacando-se pela sua estrutura de concreto aparente e grandes vãos, que possibilitam uma interação fluida entre os passageiros.



Fig. 44 – Terminal Rodoviário de Goiânia - Fonte: Mendes da Rocha, Paulo. Revista Projeto. 2020.

O **Terminal Rodoviário de Goiânia**, foi inaugurado em 1987 e é crucial para a infraestrutura de transporte da região, conectando a cidade a várias partes do Brasil.

Projetado por Paulo Mendes da Rocha e o escritório Grupo Quatro, o terminal, hoje, integra o Araguaia Shopping, contribuindo significativamente para o desenvolvimento econômico local. Administrado por uma entidade privada desde 1998, o terminal passou por importantes reformas e foi reinaugurado em 2001, melhorando as instalações comerciais e a experiência dos usuários.

T E R M I N A L R O D O V I Á R I O V  
D E G O I Â N I A

## Lugar

**Local de Implantação:** O terminal está localizado no Setor Central de Goiânia, no local da antiga estação ferroviária, facilitando a integração do transporte rodoviário com o ferroviário.

**Forma de Implantação:** O projeto foi concebido para maximizar a funcionalidade e a acessibilidade, com plataformas de embarque e desembarque dispostas de forma a facilitar a movimentação dos usuários.

**Acessos:** Acesso direto pela Rua 44, com conexão com as principais avenidas de Goiânia.

**Visuais e Perspectivas Dominantes:** O terminal se destaca na paisagem urbana, servindo como um marco arquitetônico da cidade.

### Compatibilidade Formal com o Entorno:

O design do terminal respeita a estética modernista da cidade, promovendo um diálogo com as construções adjacentes.

**Insolação e Ventilação:** Projetado para maximizar a luz natural através de claraboias, contribuindo para um ambiente interno agradável.



Fig. 45 - Localização do Terminal Rodoviário de Goiânia em Goiânia. Fonte: Map Style Google. 2024.

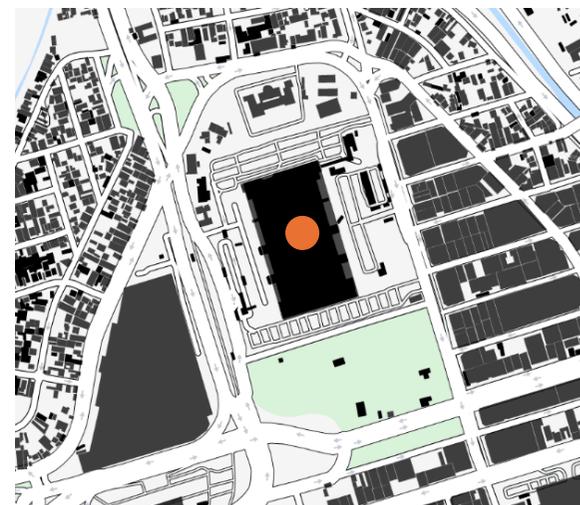


Fig. 46 - Entorno Imediato do Terminal Rodoviário de Goiânia. Fonte: Map Style Google. 2024.

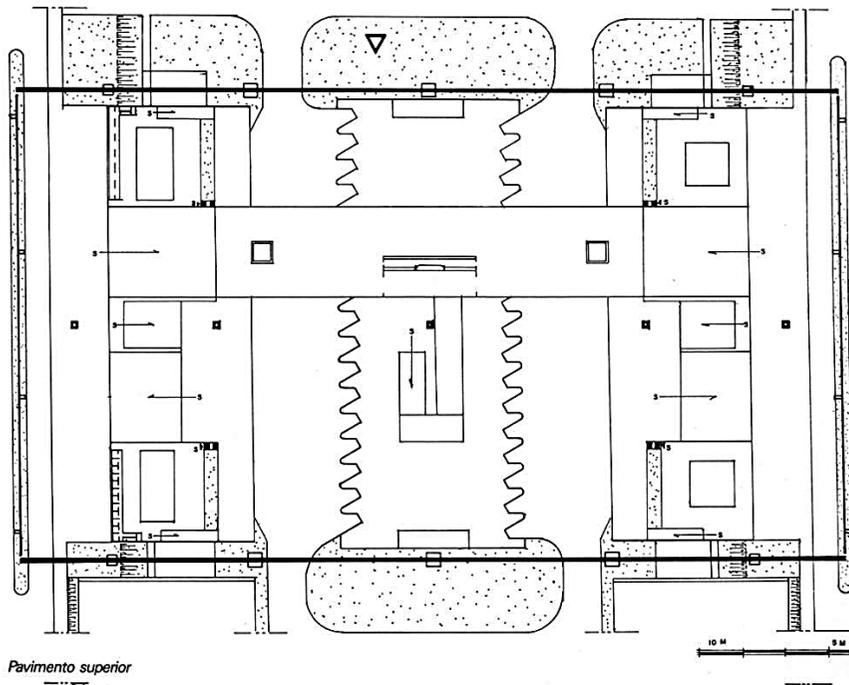


Fig. 47 - Terminal Rodoviário de Goiânia em Goiânia. Fonte: Arquigrafia. 2013. Foto: SEGAWA, Hugo Massaki 1991.

# TERMINAL RODOVIÁRIO DE GOIÂNIA

## Programa

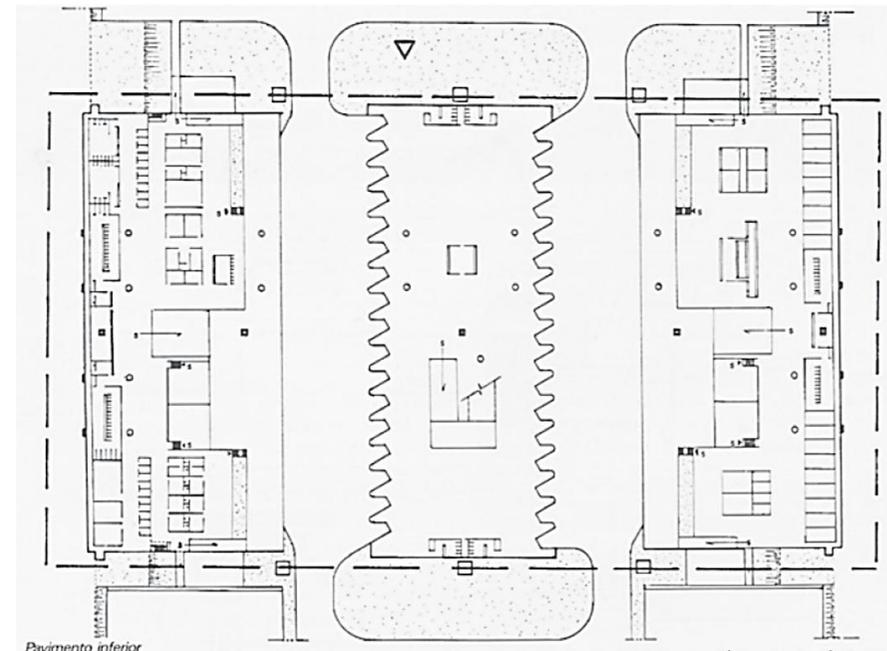
- Plataforma Norte: 16 Boxes destinada a ônibus interestaduais.
- Plataforma Sul: 16 Boxes destinada a ônibus intermunicipais.
- Área de espera: Área com assentos dispostos de forma a permitir interação social e privacidade
- Saguão de Acesso: Espaço coberto e bem iluminado.
- Balcão de Informações: Para orientação sobre horários, itinerários e serviços disponíveis.
- Atendimento Médico: Espaço destinado a primeiros socorros.



Pavimento superior

Figura 48 - Fonte: Revista Projeto, "Terminal Rodoviário de Goiânia, GO". 2020

- **Lanchonetes e Restaurantes:** Oferecendo opções de refeições rápidas.
- **Lojas:** Pequenos estabelecimentos oferecendo produtos de conveniência.
- **Entradas e Saídas:** Diversas entradas para facilitar o fluxo de passageiros.
- **Iluminação:** Uso de claraboias e grandes janelas para maximizar a entrada de luz natural.
- **Ventilação:** Circulação de ar cruzada por diversos vãos.



Pavimento inferior

Figura 49 - Fonte: Revista Projeto, "Terminal Rodoviário de Goiânia, GO". 2020

# TERMINAL RODOVIÁRIO DE GOIÂNIA

## Construção.

- **Tipo de construção:** Estrutura de concreto armado aparente, combinada com treliças metálicas.
- **Materiais:** Concreto aparente, aço estrutural.
- **Acabamentos:** Superfícies internas em concreto exposto, criando uma estética industrial.

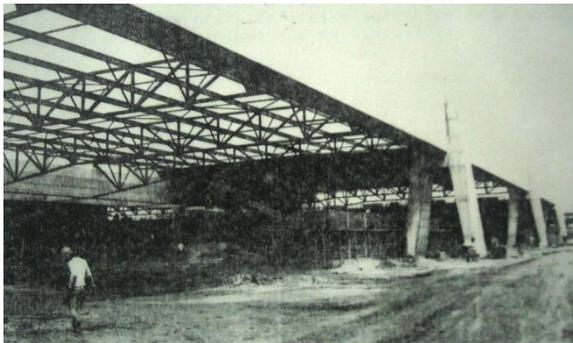


Figura 50 - Fonte: PAULA, Mirian. Terminal Rodoviário de Goiânia. MONOGRAFIA, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, julho, 1986.



Figura 51 - Terminal Rodoviário de Goiânia em Goiânia. Fonte: Arquigrafia. 2013. Foto: SEGAWA, Hugo Massaki 1991.

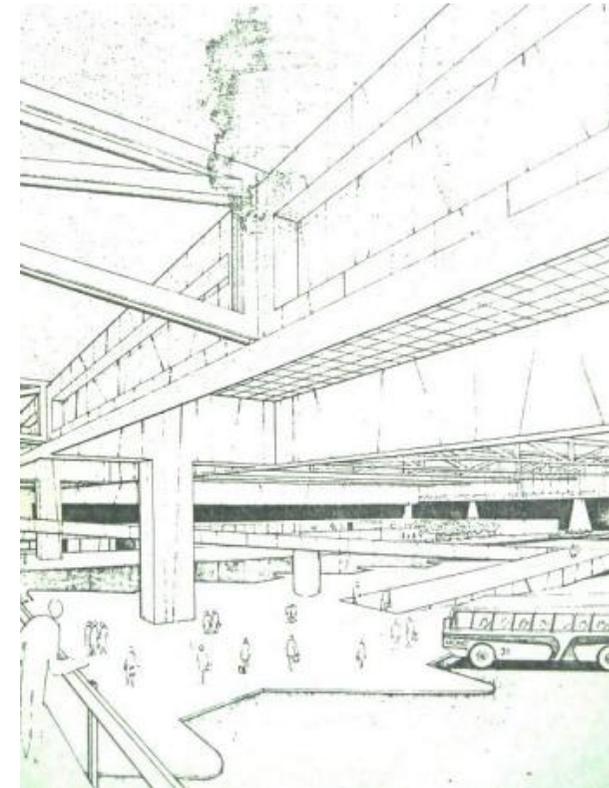
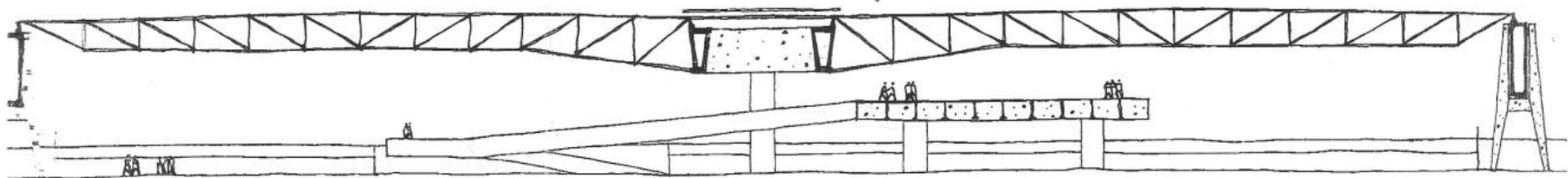


Figura 52 - Fonte: PAULA, Mirian. Terminal Rodoviário de Goiânia. MONOGRAFIA, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, julho, 1986.



Corte transversal da rodoviária:  
o feliz casamento entre o aço e o concreto

Figura 53 - Fonte: ALMEIDA, Rubens de. Rodoviária de Goiânia, uma aula de Engenharia e Arquitetura. A construção, São Paulo, p. 8-9, junho 1986

TERMINAL RODOVIÁRIO  
DE GOIÂNIA

## Estrutura Formal.

- **Definição espacial:** O terminal é uma grande caixa aberta, com a estrutura metálica criando uma sensação de leveza.
- **Hierarquia:** A forma e a estrutura organizam o espaço, direcionando o fluxo de pessoas.
- **Complexidade da composição:** A intersecção de diferentes funções dentro do espaço cria uma dinâmica interessante.
- **Materiais e texturas externas:** A combinação de concreto e metal proporciona uma textura rica e variada.
- **Ritmo e cheios e vazios:** A disposição dos espaços e a utilização de aberturas criam um ritmo visual que reflete a movimentação dos usuários.

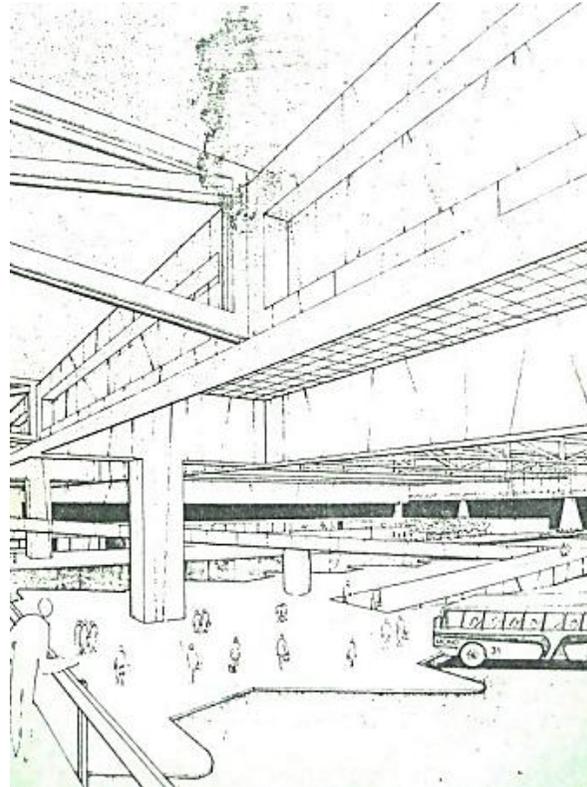


Figura 54 - Fonte: PAULA, Mírian. Terminal Rodoviário de Goiânia. MONOGRAFIA, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, julho, 1986.

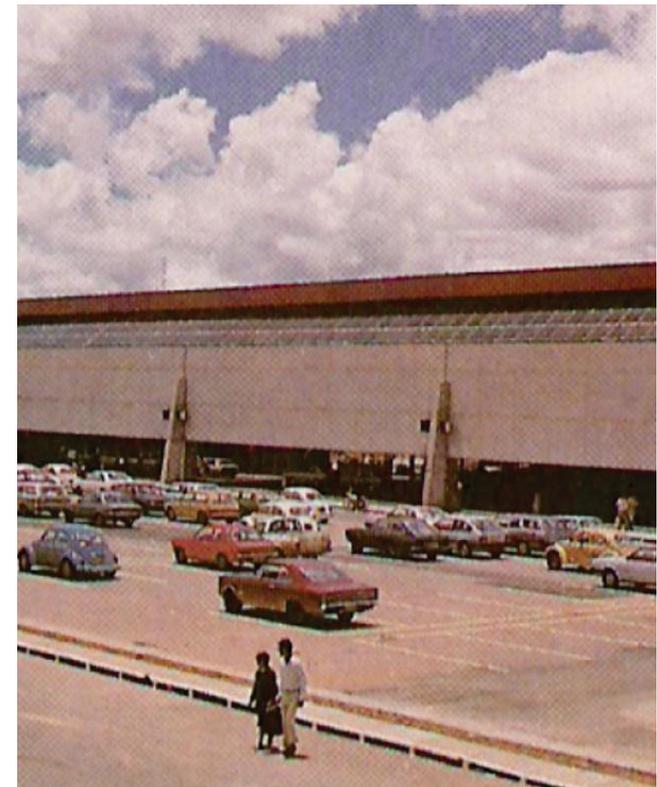


Figura 55 - Fonte: PAULA, Mírian. Terminal Rodoviário de Goiânia. MONOGRAFIA, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, julho, 1986.

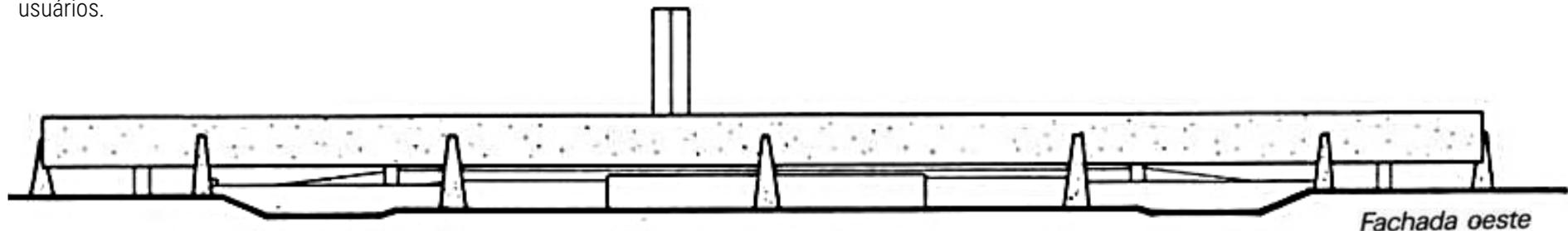


Figura 56 - Fonte: Revista Projeto, "Terminal Rodoviário de Goiânia, GO". 2020

TERMINAL RODOVIÁRIO  
DE GOIÂNIA

## Ficha Técnica.

- **Nome do projeto:** Shopping Eldorado
- **Localização:** Bairro Pinheiros, São Paulo, SP
- **Data de Abertura:** 1997.
- **Área Total:** Aproximadamente 137.000 m<sup>2</sup>
- **Número de Lojas:** +- 300 lojas
- **Capacidade de Estacionamento:** 3.149 vagas.
- **Arquitetura:** Design moderno e funcional, com foco na experiência do usuário.

Inaugurado em 1981, o Shopping Eldorado é um marco no desenvolvimento urbano e comercial de São Paulo, conhecido por suas iniciativas sustentáveis como ecotelhados e um sistema de compostagem.



Fig. 57 – Shopping Eldorado- Fonte: Desportivo Butantã. 2022.

**Forma de Implantação:** Integrado ao tecido urbano com acesso direto às principais vias e transporte público.

**Acessos:** Múltiplos acessos pela Av. Rebouças e conexões com transportes públicos.

**Compatibilidade Formal com o Entorno:** Arquitetura moderna que complementa a área urbana densa.

**Insolação e Ventilação:** arquitetura maximiza a luz natural e promove a ventilação mecânica.

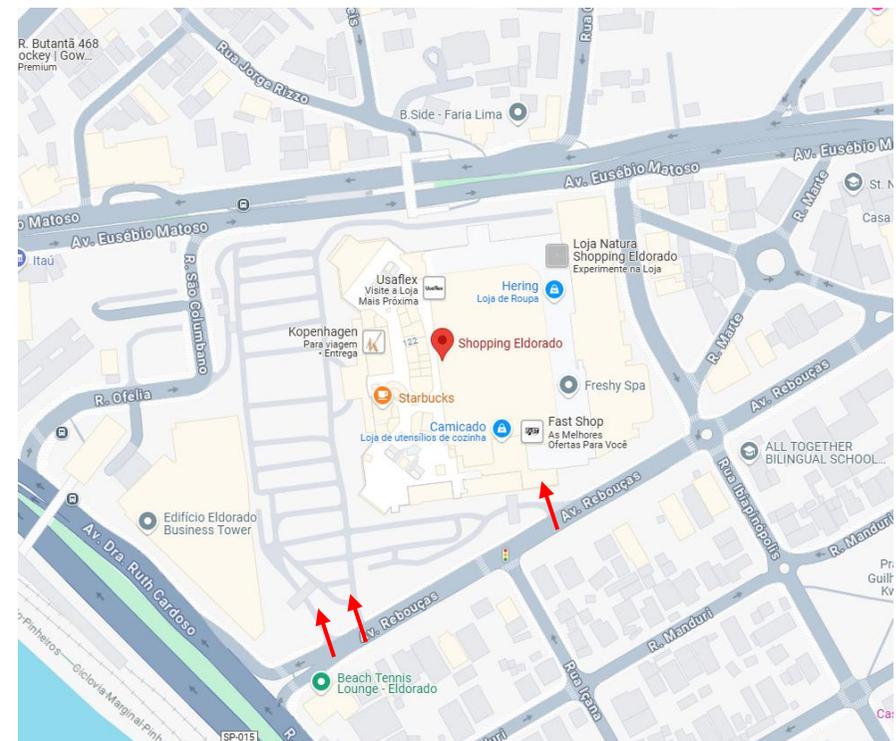


Fig. 58 – Mapa localização do Shopping Eldorado- Fonte: Google Maps. 2024.

S H O P P I N G E L D O R A D O

## Programa de Necessidades.

- 305 Lojas.
- 6 Lojas âncoras.
- 7 Megalojas.
- 20 Restaurantes.
- 28 Operações na praça de alimentação.
- 9 Salas de Cinema.
- 3.149 Vagas de Estacionamento.

**Acessos e Circulações:** Corredores amplos e acessíveis.

**Conexões Espaciais Internas e Externas:** Conexões fluidas entre diferentes seções e com o exterior.

**Usos dos Espaços:** Diversificados, desde lojas até áreas de descanso e lazer.

**Luz e Sombra:** Desenhado para equilíbrio de luz natural.

**Insolação e Ventilação:**

Sistemas de controle climático e ventilação natural onde possível.

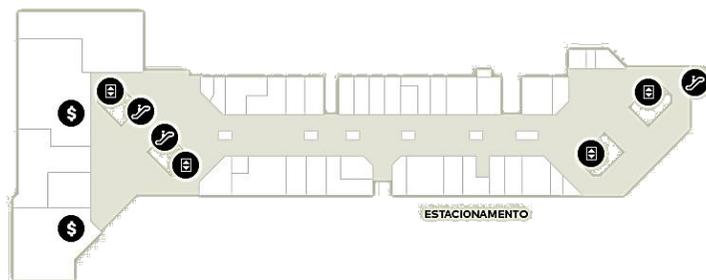


Fig. 59 – Planta Piso Alameda de Servicos - Fonte: Shopping Eldorado. 2024.

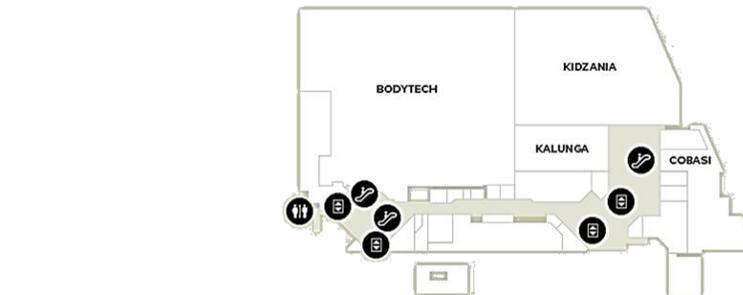


Fig. 60 – Planta Piso Alameda Jardins- Fonte: Shopping Eldorado. 2024.

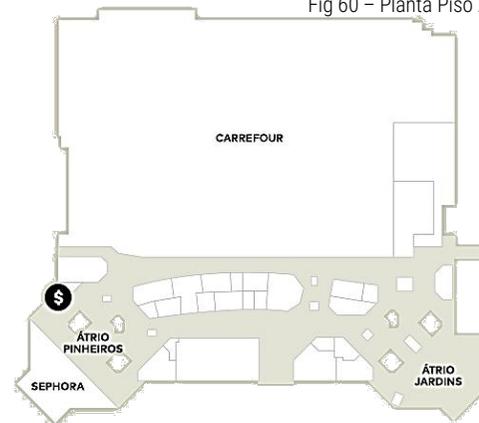


Fig. 61 - Planta Piso Térreo 01 - Fonte: Shopping Eldorado. 2024.

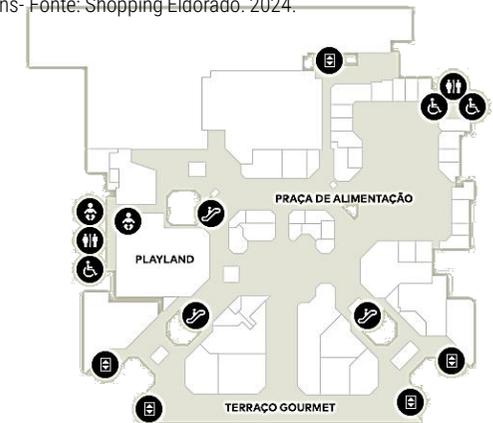


Fig. 62 – Planta Piso 03 - Fonte: Shopping Eldorado. 2024.

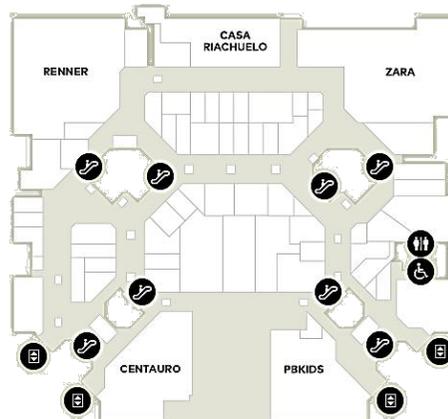


Fig. 63 – Planta Piso 02 - Fonte: Shopping Eldorado. 2024.

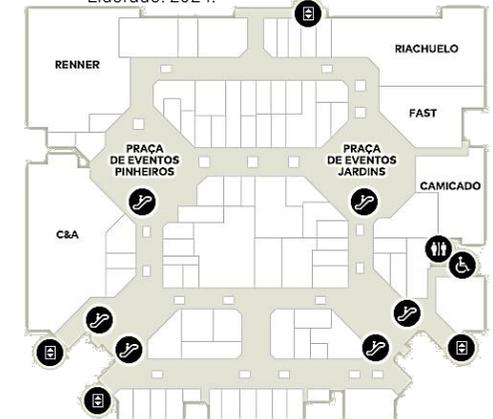


Fig. 64 – Planta Piso 01 - Fonte: Shopping Eldorado. 2024.

# SHOPPING ELDORADO

## Construção.

**Materiais:** Concreto, vidro, e aço predominantes.

**Detalhes:** Focos em sustentabilidade e acessibilidade.

**Estrutura:** Concreto armado e aço.

**Ar-Condicionado:** Sistemas modernos de climatização.

**Reservatórios:** Sistemas de coleta e reuso de água.

## Estrutura Formal.

**Definição Espacial:** Espaços abertos e multifuncionais.

**Hierarquia:** Claramente definida entre áreas comerciais, de lazer e serviços.

**Equilíbrio:** Entre espaços comerciais e áreas abertas.

**Complexidade da Composição:** Simples com flexibilidade para eventos e exposições.

**Estrutura e Forma:** Moderna com uso intensivo de vidro para transparência e luz natural.

**Ritmo:** Repetição da estrutura e espelhamento do edifício.

**Cheios e Vazios:** Balanceados para criar um ambiente acolhedor.

**Formas Básicas:** Geometrias simples e limpas.



Fig. 65 - Fotografia Iluminação natural do Shopping Eldorado. Fonte: Mari pelo Mundo. Shoppings em São Paulo: Shopping Eldorado.



Fig. 66 - Fotografia Iluminação natural do Shopping Eldorado. Fonte: Mari pelo Mundo. Shoppings em São Paulo: Shopping Eldorado.



Fig. 67 - Planta de Implantação do Shopping Eldorado. Fonte: mdl.com

# SHOPPING ELDORADO

# 10. QUADRO SÍNTESE

Macro Setor	Setor	Micro Setor	Compartimentos	Função/Atividade	Mobiliário/Equipamento	Dimensão Unidade (m <sup>2</sup> )	Usuários por unidade	Quantidade	Sub-total (m <sup>2</sup> )	Sub-total +20% (m <sup>2</sup> )		
Rodoviária	Transporte	Embarque e desembarque	Plataforma de Embarque	Embarque e desembarque de passageiros	Bancos, cobertura, sinalização	80 m <sup>2</sup>	1 ônibus/box	10	800 m <sup>2</sup>	960 m <sup>2</sup>		
			Manobra	-	-	100 m <sup>2</sup>	-	10	1.000 m <sup>2</sup>	1.200 m <sup>2</sup>		
			Estacionamento de Ônibus	Organização de tráfego e descanso dos ônibus	Sinalização, área pavimentada	42 m <sup>2</sup>	-	3	126 m <sup>2</sup>	151 m <sup>2</sup>		
			Sala de espera	Espera para o atendimento de passageiros	Bancos, cadeiras	15 m <sup>2</sup>	20	2	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>		
			<b>Subtotal</b>									<b>1.956 m<sup>2</sup></b>
	Serviço operacional	Empresas		Bilheteira	Venda de passagens	Balcão, cadeiras	20 m <sup>2</sup>	2 operadores	8	160 m <sup>2</sup>	192 m <sup>2</sup>	
				Depósito			20 m <sup>2</sup>		8	160 m <sup>2</sup>	192 m <sup>2</sup>	
		Banheiros Públicos		Masculino	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	20 m <sup>2</sup>	-	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
				Feminino	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	20 m <sup>2</sup>	-	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
				PcD	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	5 m <sup>2</sup>	-	2	10 m <sup>2</sup>	12 m <sup>2</sup>	
				DML			5 m <sup>2</sup>		1	5 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>	
				Área de Serviço	Depósito de bagagens	Armazenamento temporário de bagagens	Estantes, balcões	25 m <sup>2</sup>	5 operadores	1	25 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
		Aposento para Motoristas	Área de descanso para motoristas	Descanso para motoristas de ônibus	Camas, cadeiras, mesa	20 m <sup>2</sup>	4 motoristas	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>		
		<b>Subtotal</b>									<b>420 m<sup>2</sup></b>	<b>504 m<sup>2</sup></b>
		<b>Total Rodoviária</b>									<b>2.376 m<sup>2</sup></b>	<b>2.851 m<sup>2</sup></b>

# 10. QUADRO SÍNTESE

Comércio e Serviços	Lojas Âncoras	Exposição	Balcões, vitrines, prateleiras		400 m <sup>2</sup>	50	2	800 m <sup>2</sup>	960 m <sup>2</sup>	
		Caixa	Área de pagamento	Caixa, cadeiras	15 m <sup>2</sup>	3 operadores	2	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>	
		Sobre Loja	Armazenamento de estoque	Estantes, prateleiras	40 m <sup>2</sup>	2 operadores	2	80 m <sup>2</sup>	96 m <sup>2</sup>	
		Vestiário Masc.	Troca de uniforme e preparação dos funcionários	Armários, cadeiras, espelhos	25 m <sup>2</sup>	5 funcionários	2	50 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	
		Vestiário Fem.	Troca de uniforme e preparação dos funcionários	Armários, cadeiras, espelhos	25 m <sup>2</sup>	5 funcionários	2	50 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	
		DML			5 m <sup>2</sup>		1	5 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>	
		Copa			10 m <sup>2</sup>	5 funcionários	2	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
	Lojas Satélites	Pequenas	Venda de produtos diversos	Balcões, vitrines	30 m <sup>2</sup>	5	34	1.020 m <sup>2</sup>	1.224 m <sup>2</sup>	
		Sobreloja Pequena	Prateleiras		15 m <sup>2</sup>	-	34	510 m <sup>2</sup>	612 m <sup>2</sup>	
	Quiosques	Quiosques	Balcões, vitrines, prateleiras		6 m <sup>2</sup>	2	10	60 m <sup>2</sup>	72 m <sup>2</sup>	
	Sanitários	Sanit. Masculino	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	25 m <sup>2</sup>	-	6	150 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>	
		Sanit. Feminino	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	25 m <sup>2</sup>	-	6	150 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>	
		Sanit. PcD	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	5 m <sup>2</sup>	-	6	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>	
		DML			5 m <sup>2</sup>	-	6	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>	
	<b>Subtotal</b>								<b>2.985 m<sup>2</sup></b>	<b>3.582 m<sup>2</sup></b>

# 10. QUADRO SÍNTESE

Alimentação	Quiosques	Atendimento	Atendimento ao cliente (pedidos, pagamentos)	Mesas, cadeiras, balcões, caixa	15 m <sup>2</sup>	3 operadores	10	150 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>	
		Cozinha	Equipamentos de cozinha, fogões	Fogões, geladeiras, bancadas	25 m <sup>2</sup>	5 cozinheiros	10	250 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	
		Depósito	Armazenamento de ingredientes e utensílios	Estantes, prateleiras	20 m <sup>2</sup>	2 cozinheiros	10	200 m <sup>2</sup>	240 m <sup>2</sup>	
	Restaurantes	Salão			200 m <sup>2</sup>			1	200 m <sup>2</sup>	240 m <sup>2</sup>
		Bar			25 m <sup>2</sup>			1	25 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
		Cozinha			150 m <sup>2</sup>			1	150 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>
		Câmaras Fria			50 m <sup>2</sup>			1	50 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>
		Depósito			30 m <sup>2</sup>			1	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>
		Sanit. Fem. PcD			5 m <sup>2</sup>			1	5 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>
	Sanit. Masc. PcD			5 m <sup>2</sup>			1	5 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>	
	Área Comum	Praça de alimentação	Circulação e refeições	Mesas e cadeiras	200 m <sup>2</sup>	100		1	200 m <sup>2</sup>	240 m <sup>2</sup>
		Sanit. Masculino	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	25 m <sup>2</sup>	-		1	25 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
		Sanit. Feminino	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	25 m <sup>2</sup>	-		1	25 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>
		Sanit. PcD	Higiene pessoal	Pias, vasos sanitários, espelhos	5 m <sup>2</sup>	-		1	5 m <sup>2</sup>	6 m <sup>2</sup>
<b>Subtotal</b>								<b>1.320 m<sup>2</sup></b>	<b>1.584 m<sup>2</sup></b>	

# 10. QUADRO SÍNTESE

Serviços Operacionais	Primeiros Socorros	Enfermaria	Atendimento de emergências médicas e primeiros socorros. Acompanhamento de saúde	Maca, cadeira de rodas, kits de primeiros socorros, mesa.	25 m <sup>2</sup>	2	1	25 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>	
		Triagem e observação	Triagem e observação de pacientes.	Cadeiras, mesas, material médico.	20 m <sup>2</sup>	2	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
	Funcionários	Refeitório	Alimentação para funcionários	Mesas, cadeiras, armários	50 m <sup>2</sup>	25	1	50 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	
		Vestiário Masc.	Troca de uniforme e preparação dos funcionários	Armários, cadeiras, espelhos	25 m <sup>2</sup>	5 funcionários	2	50 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	
		Vestiário Fem.	Troca de uniforme e preparação dos funcionários	Armários, cadeiras, espelhos	25 m <sup>2</sup>	5 funcionários	2	50 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	
		Depósito	Armazenamento de materiais de limpeza e manutenção	Estantes, prateleiras	25 m <sup>2</sup>	-	1	25 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>	
	Áreas de Suporte	Sala de TI	Racks, mesas, cadeiras	Racks, mesas, cadeiras	30 m <sup>2</sup>	4	1	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>	
		Sala de Segurança	Monitores, cadeiras, painéis	Monitores, câmeras, cadeiras	20 m <sup>2</sup>	4	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
	<b>Subtotal</b>								<b>270 m<sup>2</sup></b>	<b>324 m<sup>2</sup></b>
	<b>Total Shopping</b>								<b>4.575 m<sup>2</sup></b>	<b>5.490 m<sup>2</sup></b>

# 10. QUADRO SÍNTESE

Administração	Administração	Recepção	Recepção ADM	Atendimento e recepção de visitantes e funcionários	Balcão, cadeiras, computadores	20 m <sup>2</sup>	4	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>		
			Lavabo PcD	Banheiro acessível para PcD	Pia, vaso sanitário, barras de apoio	4 m <sup>2</sup>	1	1	4 m <sup>2</sup>	5 m <sup>2</sup>		
			Mini-Copa	Apoio para refeições rápidas	Geladeira, micro-ondas, pia	8 m <sup>2</sup>	4	1	8 m <sup>2</sup>	10 m <sup>2</sup>		
			DML	Depósito de materiais de limpeza	Prateleiras, tanque	6 m <sup>2</sup>	1	1	6 m <sup>2</sup>	7 m <sup>2</sup>		
		Administrativo	Escritório	Espaço para trabalho administrativo	Mesas, cadeiras, computadores	12 m <sup>2</sup>	3	1	12 m <sup>2</sup>	14 m <sup>2</sup>		
			Sala de Reuniões	Reuniões entre os funcionários e diretores	Mesa de reuniões, cadeiras, projetor	20 m <sup>2</sup>	15	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>		
			Arquivo	Armazenamento de documentos	Estantes, arquivos	6 m <sup>2</sup>	1	1	6 m <sup>2</sup>	7 m <sup>2</sup>		
			RH	Gestão de recursos humanos	Mesas, cadeiras, computadores	12 m <sup>2</sup>	2	1	12 m <sup>2</sup>	14 m <sup>2</sup>		
			Contabilidade	Gestão financeira	Mesas, cadeiras, computadores	12 m <sup>2</sup>	2	1	12 m <sup>2</sup>	14 m <sup>2</sup>		
			Tesouraria	Controle financeiro	Mesas, cadeiras, cofres	12 m <sup>2</sup>	2	1	12 m <sup>2</sup>	14 m <sup>2</sup>		
			Almoxarifado	Armazenamento de materiais	Prateleiras	6 m <sup>2</sup>	Rotativo	1	6 m <sup>2</sup>	7 m <sup>2</sup>		
		<b>Subtotal</b>									<b>118 m<sup>2</sup></b>	<b>142 m<sup>2</sup></b>

# 10. QUADRO SÍNTESE

Serviço Gerais	Instalações Prediais	Energia	Grupo Gerador			30 m <sup>2</sup>	-	1	30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>	
			Transformador			20 m <sup>2</sup>	-	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
		Reservatório	Gás	Casa de Gás			20 m <sup>2</sup>	-	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>
			Superior			20 m <sup>2</sup>	-	1	20 m <sup>2</sup>	24 m <sup>2</sup>	
	Carga/Descarga	-	Carga e Descarga			80 m <sup>2</sup>	-	1	80 m <sup>2</sup>	96 m <sup>2</sup>	
			Depósito			20 m <sup>2</sup>	-	4	80 m <sup>2</sup>	96 m <sup>2</sup>	
			Manobra			80 m <sup>2</sup>	-	1	80 m <sup>2</sup>	96 m <sup>2</sup>	
<b>Subtotal</b>									<b>330 m<sup>2</sup></b>	<b>396 m<sup>2</sup></b>	
Estacionamento	Estacionamento	Funcionários	Vagas			13 m <sup>2</sup>	-	20	250 m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	
		Rotativo	Vagas			13 m <sup>2</sup>	-	100	1.250 m <sup>2</sup>	1.500 m <sup>2</sup>	
			Embarque e Desembarque			30 m <sup>2</sup>		3	90 m <sup>2</sup>	108 m <sup>2</sup>	
	<b>Subtotal</b>									<b>1.590 m<sup>2</sup></b>	<b>1.908 m<sup>2</sup></b>

# 10. QUADRO SÍNTESE

Terminal Rodoviário		
Macro Setor	Área Total	+ 20%
EMBRANQUE/DESEMBARQUE	1.956 m <sup>2</sup>	2.347 m <sup>2</sup>
OPERACIONAL	420 m <sup>2</sup>	504 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>2.376 m<sup>2</sup></b>	<b>2.851 m<sup>2</sup></b>
Shopping		
Macro Setor	Área Total	+ 20%
COMERCIO E SERVIÇOS	2.985 m <sup>2</sup>	3.582 m <sup>2</sup>
ALIMENTAÇÃO	1.320 m <sup>2</sup>	1.584 m <sup>2</sup>
SERVIÇOS OPERACIONAIS	270 m <sup>2</sup>	324 m <sup>2</sup>
ADMINISTRAÇÃO	118 m <sup>2</sup>	142 m <sup>2</sup>
SERVIÇOS GERAIS	330 m <sup>2</sup>	396 m <sup>2</sup>
ESTACIONAMENTOS	1.590 m <sup>2</sup>	1.908 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>6.613 m<sup>2</sup></b>	<b>7.936 m<sup>2</sup></b>
<b>Total do Edifício</b>	<b>8.989 m<sup>2</sup></b>	<b>10.787 m<sup>2</sup></b>

Tab. 04 -Quadro Síntese. Fonte: Autoral. 2025.

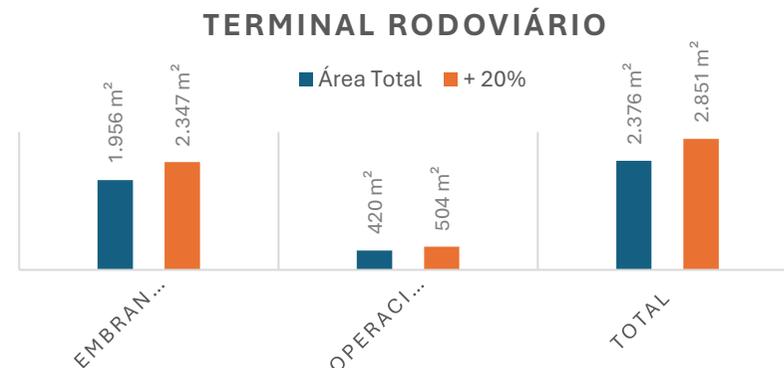


Gráfico 02 -Síntese do Terminal Rodoviário. Fonte: Autoral. 2025.



Gráfico 03 -Síntese do Shopping Center. Fonte: Autoral. 2025.

# 11. FISÍOFLUXOGRAMA

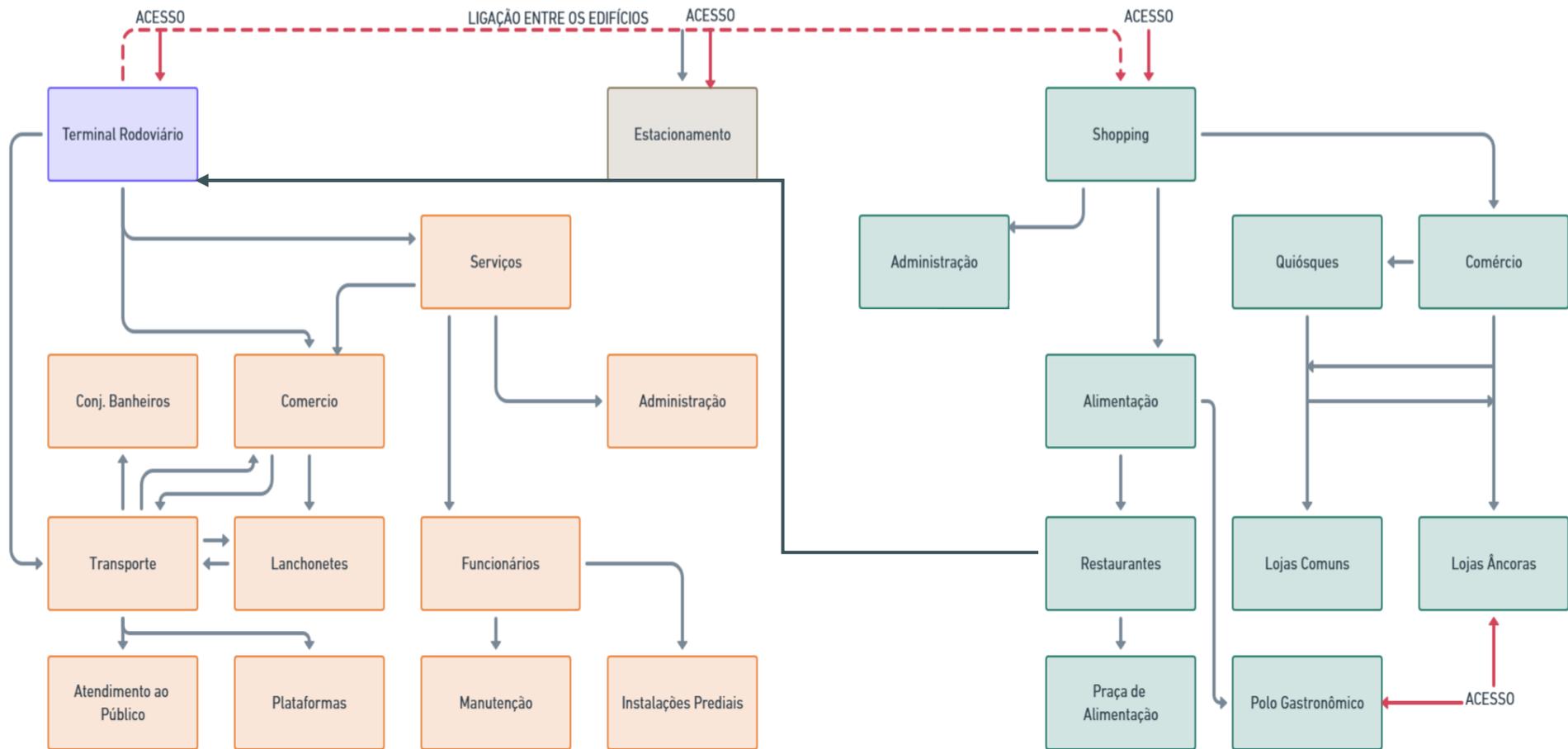


Fig. 68 – Fluxograma. Fonte: Autoral. 2024

## Proposta Teórica.

O projeto do Edifício Híbrido em Querência-MT, que une um terminal rodoviário a um shopping center, propõe-se a revitalizar e atrair o comércio para a região, criando um ambiente urbano funcional e de convivência para os moradores e visitantes. O foco do projeto é proporcionar uma infraestrutura de transporte eficiente, ao mesmo tempo em que cria um atrativo comercial, favorecendo a convivência e a integração social.

O terminal rodoviário é pensado como um ponto central para o transporte intermunicipal e urbano, ligando a cidade de Querência às vilas e outros municípios da região. A inserção de um shopping center ao lado do terminal visa proporcionar uma experiência de compras e lazer de forma integrada, em um espaço acessível e atrativo para toda a população. A praça de alimentação, que será aberta, permitirá um fluxo constante de visitantes, aproveitando o clima quente da região, e criando um ambiente agradável ao ar livre.

### Estrutura Formal e Conceito de Expansão

A estrutura do edifício é modular, com uma concepção arquitetônica contemporânea. A ideia é criar uma fachada convidativa e ativa, que acolha os visitantes e conduza a um ambiente interno dinâmico. A fachada de aço escuro, com elementos em concreto de acabamento claro, madeira e aço corten, garante um contraste visual interessante.

O edifício é projetado para ser expansível, o que permite a ampliação futura do espaço comercial, como o aumento da quantidade de lojas e a adição de um cinema, que não está previsto no programa inicial. A expansão também inclui a possibilidade de aumentar a área do terminal rodoviário, acomodando um fluxo maior de passageiros à medida que a cidade cresce.

## Tecnologia e Sustentabilidade

A proposta adota uma abordagem bioclimática, aproveitando os recursos naturais para maximizar o conforto térmico e reduzir o consumo energético. O shopping será predominantemente ao ar livre, com ventilação cruzada natural e clarabóias estrategicamente posicionadas. Essas clarabóias funcionarão como chaminés, promovendo a ventilação vertical e contribuindo para o resfriamento passivo do ambiente. Essa solução é essencial para garantir o conforto térmico no clima quente de Querência, mantendo a eficiência energética do edifício.

A vegetação será cuidadosamente escolhida para integrar o edifício ao contexto regional, utilizando espécies nativas. O uso de vegetação não só contribui para a estética do edifício, mas também ajuda na melhoria da qualidade do ar e no conforto térmico do ambiente, criando uma transição harmoniosa entre o espaço construído e o natural.

### Acessibilidade e Segurança

A acessibilidade será uma prioridade no projeto, em conformidade com as normas da NBR 9050 e as diretrizes do plano diretor de Querência. O edifício será totalmente acessível, com rampas, sinalização adequada e áreas de circulação amplas, garantindo que pessoas com mobilidade reduzida possam circular livremente. A segurança também será assegurada, com sistemas de controle de acesso, monitoramento por CFTV e iluminação adequada em todas as áreas.

## Setorização

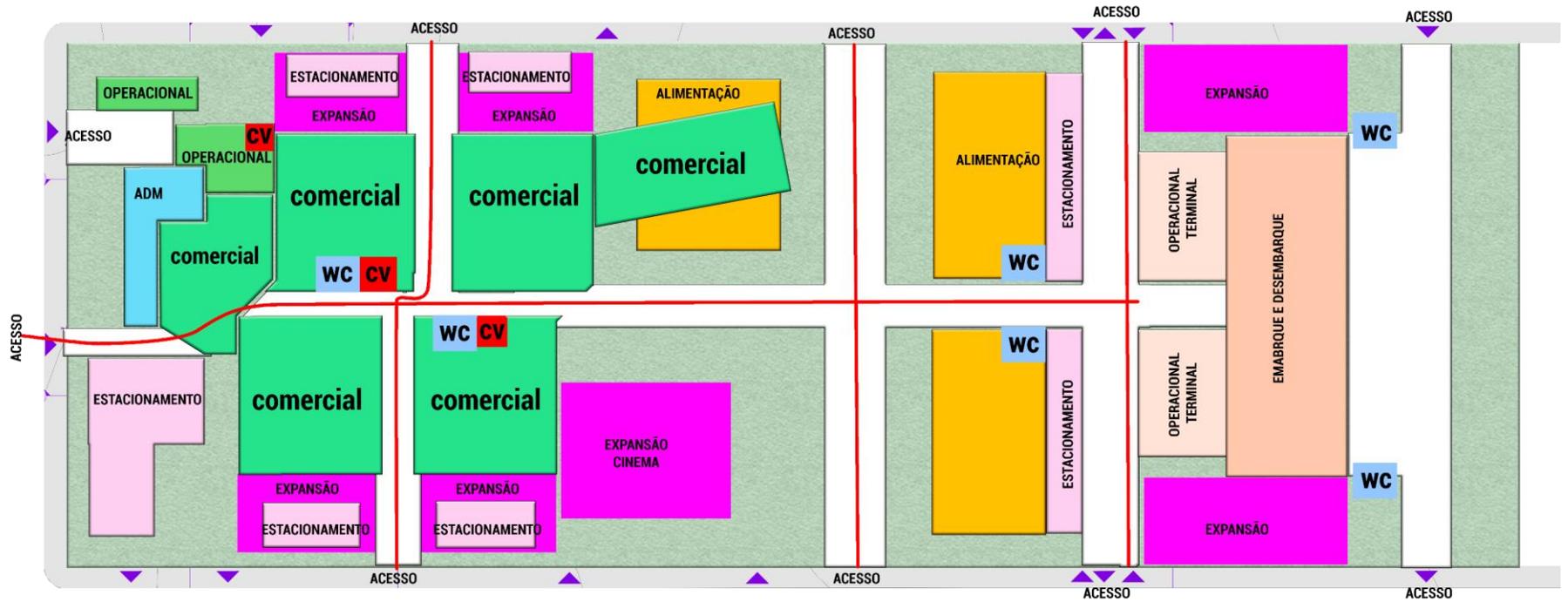
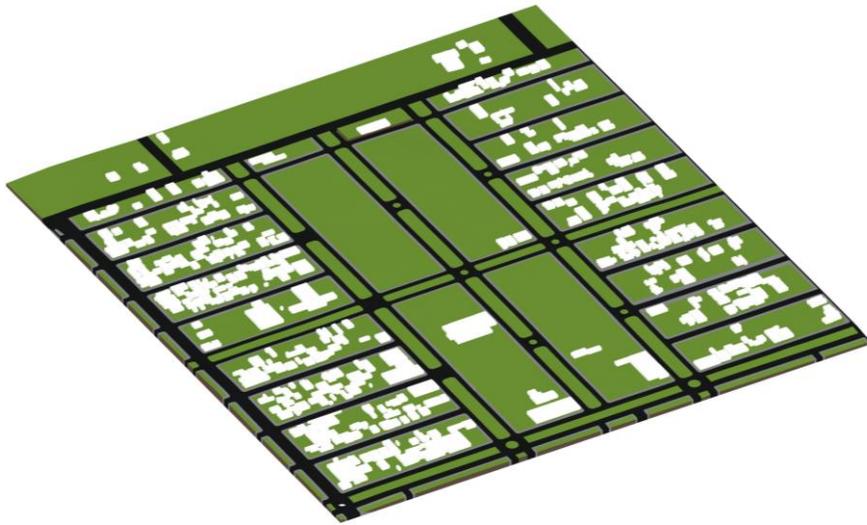


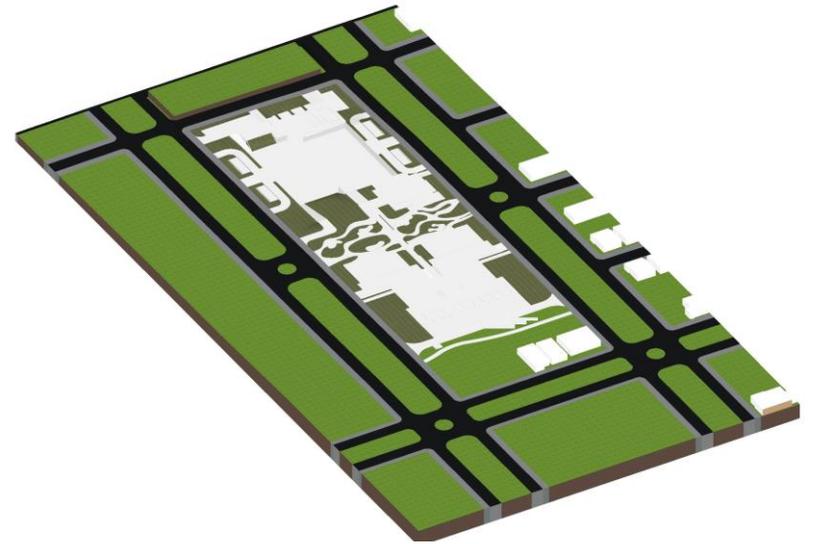
Fig. 69 – Setorização. Fonte: Aural. 2025

# 12. Proposta

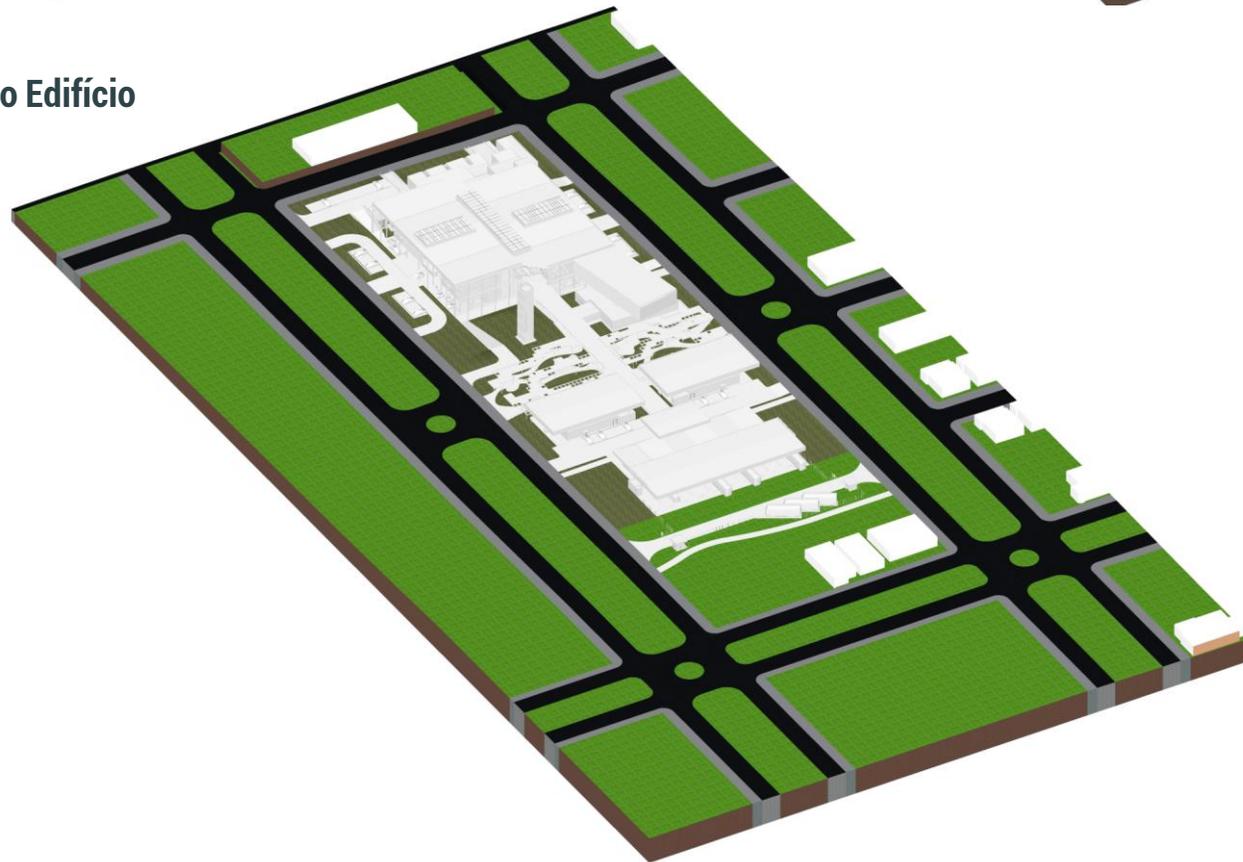
Terreno Natural



Movimentação de Terra - Platos



Implantação do Edifício



ABNT. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ARCHDAILY. Edifícios de uso misto: 11 exemplos de diversidade de programas num único projeto. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/945128/edificios-de-uso-misto-11-exemplos-de-diversidade-de-programas-num-unico-projeto>. Acesso em: 22 set. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15570: Transporte – Coletivo de passageiros – Requisitos para acessibilidade de pessoas com deficiência. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: [https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_15570-2009\\_Transp\\_Coletivo\\_Urbano.pdf](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_15570-2009_Transp_Coletivo_Urbano.pdf). Acesso em: 26 maio 2025.

BRASIL ESCOLA. Comércio. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/economia/comercio.htm>. Acesso em: 15 set. 2024.

BRASIL ESCOLA. Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>. Acesso em: 16 set. 2024.

CIDADES DO MEU BRASIL. Querência. Disponível em: <https://www.cidadesdomeubrasil.com.br/mt/querencia/>. Acesso em: 25 set. 2024.

CULTURA QUERÊNCIA. Raízes reveladas - O legado da colonização em Querência. YouTube, 6 abr. 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=aBsf-hlc8o>. Acesso em: 29 set. 2024.

CURSOS DE ARQUITETURA. Edifício Multifuncional. Disponível em: <https://www.cursosdearquitetura.com.br/edificio-multifuncional/>. Acesso em: 22 set. 2024.

DE ACQUA, Mariana Vilela; FROTA, José Artur D'Aló. Terminal Rodoviário de Goiânia: o abandono da memória e a caracterização do espaço. Goiânia: Faculdade de Artes Visuais – UFG, [2010]. Acesso em: 28 set. 2024.

FLERTADO. Grupo Guanabara inaugura sala VIP no terminal rodoviário Tietê. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://flertado.com.br/grupo-guanabara-inaugura-sala-vip-no-terminal-rodoviario-tiete/>. Acesso em: 27 maio 2025.

FLERTADO. Malha rodoviária no Brasil: um panorama completo. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://flertado.com.br/malha-rodoviaria-no-brasil/>. Acesso em: 26 maio 2025.

GOOGLE EARTH. Visualização de mapas e imagens de satélite para análise de localização e características do terreno para o projeto do Edifício Multifuncional em Querência-MT. Disponível em: <https://earth.google.com>. Acesso em: 18 ago. 2024.

GOOGLE MAPS STYLES. Personalização de estilos de mapas para detalhamento e apresentação estética dos mapas relacionados ao projeto do Edifício Multifuncional em Querência-MT. Disponível em: <https://mapstyle.withgoogle.com/>. Acesso em: 1 set. 2024.

GOOGLE MAPS STYLES. Personalização de mapas para apresentação da localização da rodoviária de Goiânia. Disponível em: <https://mapstyle.withgoogle.com/>. Acesso em: 2 set. 2024.

HISTÓRIA DO COMÉRCIO. História de Tudo. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://www.historiadetudo.com/historia-do-comercio>. Acesso em: 26 maio 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Querência - Panorama. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/querencia/pesquisa/10102/122229>. Acesso em: 22 set. 2024.

INFOESCOLA. SILVA, Daniel Ribeiro da. História do Comércio. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/historia-do-comercio/>. Acesso em: 26 maio 2025.

MAPCHART. Criação de mapas global e regional para a análise de contexto geográfico no projeto do Edifício Multifuncional em Querência-MT. Disponível em: <https://www.mapchart.net/>. Acesso em: 1 set. 2024.

MATO GROSSO ECONÔMICO. Querência é o 6º município brasileiro que mais cresceu nos últimos anos. Disponível em: <https://matogrossoeconomico.com.br/politica-mato-grosso/querencia-e-o-6o-municipio-brasileiro-que-mais-cresceu-nos-ultimos-anos/>. Acesso em: 25 set. 2024.

MENDES DA ROCHA, Paulo. Terminal Rodoviário de Goiânia - GO. Revista Projeto, 1987. Disponível em: <https://revistaprojeto.com.br/acervo/paulo-mendes-da-rocha-terminal-rodoviario-de-goiania-go/>. Acesso em: 1 set. 2024.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rodovias brasileiras. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conteudo/rodovias-brasileiras>. Acesso em: 26 maio 2025.

MUNDO EDUCAÇÃO. SOUSA, Rainer Gonçalves. História do Comércio. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/historia-comercio.htm>. Acesso em: 26 maio 2025.

PINTEREST. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/484277766158298763/>. Acesso em: 17 set. 2024.

PINHEIRO, Marina. Terminal Rodoviário está presente na história do desenvolvimento de Goiânia. A Redação. Disponível em: <https://www.aredacao.com.br/colunas/180345/terminal-rodoviario-esta-presente-na-historia-do-desenvolvimento-de-goiania>. Acesso em: 17 set. 2024.

PLANOS DE QUERÊNCIA (Município). Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Querência. Querência: Prefeitura Municipal de Querência, 2012.

REDAÇÃO CULTURA QUERÊNCIA. “Querência é aquela terra que você ama que, você adora, que você não quer abandonar” (fala de Daniel Saggin, Raízes Reveladas - O Legado da Colonização em Querência, [timestamp: 32min45s]). YouTube, 6 abr. 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=alBsf-hlc8o>. Acesso em: 28 maio 2025.

REFORMA do Terminal Rodoviário será uma das principais obras de 2021. AZ Magazine, [2020 ou 2021]. Disponível em: <https://azmagazine.com.br/reforma-do-terminal-rodoviario-sera-uma-das-principais-obras-de-2021/>. Acesso em: 27 maio 2025.

SEGAWA, Hugo Massaki. Vista geral do Terminal Rodoviário de Goiânia. 1991. Arquigrafia. Disponível em: <https://www.arquigrafia.org.br/photos/3366>. Acesso em: 2 set. 2024.

SHOPPING ELDORADO. Mapa interno. Disponível em: <https://institucional.shoppingeldorado.com.br/o-shopping/mapa-interno.htm>. Acesso em: 25 set. 2024.

TERMINAL Rodoviário de Brasília. [S.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://www.terminalrodoviariodebrasil.com.br/>. Acesso em: 27 maio 2025.

TERMINAL Rodoviário e Requalificação Urbana em São Luís / Natureza Urbana. ArchDaily Brasil, 13 jul. 2022. ISSN 0719-8906. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/965396/terminal-rodoviario-de-sao-luis-natureza-urbana>. Acesso em: 27 maio 2025.







## TEMA

Um edifício híbrido no município de Querência-MT, integrando em uma única estrutura duas funções urbanas estratégicas: um terminal rodoviário e um shopping center. A proposta se insere no contexto das cidades contemporâneas de médio porte, onde há crescente demanda por soluções arquitetônicas que aliem mobilidade, comércio e convivência.

A tipologia híbrida, caracterizada pela multifuncionalidade, é aplicada neste caso para concentrar diferentes usos em um mesmo lote urbano, promovendo eficiência espacial, redução de deslocamentos, dinamismo urbano e valorização do entorno.

O terminal rodoviário atua como ponto de conexão vital entre Querência e outras cidades da região, favorecendo a mobilidade intermunicipal e inter-regional. Além de sua função logística, ele é reconhecido como indutor de desenvolvimento, ao atrair serviços de apoio como alimentação, hospedagem e transporte complementar, gerando impactos positivos no comércio e na economia local.

Já o shopping center desempenha um papel central como polo comercial e de convivência, reunindo lojas, alimentação, serviços e espaços de lazer em ambiente seguro e climatizado. Mais do que um espaço de consumo, configura-se como ponto de encontro intergeracional, palco para eventos culturais e ferramenta de fortalecimento do comércio local. Seu desenho propõe áreas integradas, com fachadas ativas e circulações acessíveis, favorecendo o uso público e a permanência.

O tema se baseia nos princípios da cidade de 15 minutos e da mobilidade urbana sustentável, integrando funções complementares que facilitam o cotidiano da população e otimizam o uso do solo urbano. Edifícios desse tipo contribuem para a redução do uso de veículos individuais, para a melhoria da qualidade de vida e para a formação de centralidades urbanas mais dinâmicas e seguras.

A escolha do edifício híbrido está diretamente vinculada à necessidade de reorganizar o espaço urbano de forma integrada, sustentável e eficiente, utilizando a arquitetura como agente estruturador da cidade.

## JUSTIFICATIVA DO TEMA

A escolha do tema "Edifício Híbrido em Querência-MT" está fundamentada no expressivo crescimento populacional da cidade — que, segundo o IBGE, teve um aumento de 124% entre 2010 e 2022, alcançando 26.769 habitantes. Enquanto a média estadual é de 1,57% ao ano, Querência cresce a uma taxa de 6,18%, sendo o 6º município que mais cresceu no Brasil.

Esse crescimento acelerado demanda novas infraestruturas urbanas. Assim, a proposta do edifício híbrido — integrando terminal rodoviário e centro comercial — surge como resposta para melhorar a mobilidade urbana, fomentar o comércio, gerar empregos e atrair investimentos.

A localização de Querência, com potencial de integração regional, reforça a importância de um equipamento que conecte a cidade às demais da região e valorize o desenvolvimento econômico local.

## O LUGAR

Querência-MT é um município em pleno desenvolvimento localizado na região nordeste do estado de Mato Grosso, inserido na Bacia Amazônica. Fundada oficialmente em 1991, sua história está fortemente ligada à colonização promovida por migrantes do sul do Brasil, especialmente através da Coopercana. Desde então, a cidade se destaca como um polo do agronegócio, com forte produção de soja, milho, arroz e pecuária de corte.

Nos últimos anos, Querência tem experimentado um crescimento acelerado, tanto em população quanto em infraestrutura, atingindo um Produto Interno Bruto (PIB) superior a R\$ 1 bilhão em 2017. A cidade também possui localização estratégica, próxima a importantes rodovias estaduais (como MT-243 e MT-249), que facilitam o escoamento de produção e o fluxo de pessoas e mercadorias. Apesar disso, enfrenta desafios relacionados à infraestrutura urbana, principalmente em mobilidade e oferta de serviços.

O terreno escolhido para o projeto do Edifício Híbrido localiza-se no Setor Nova Querência, em uma gleba de 21.282,50 m<sup>2</sup>. É cercado por três vias principais e apresenta leve inclinação, com boa drenagem natural. Sua posição é central e privilegiada, próxima aoanel viário, facilitando o acesso tanto ao centro urbano quanto às saídas da cidade. O entorno é majoritariamente residencial, mas com grande potencial de valorização e desenvolvimento urbano, tornando-se ideal para um empreendimento multifuncional que una terminal rodoviário e centro comercial.



Letreiro da Cidade de Querência. Fonte: Prefeitura Municipal de Querência



## O LUGAR

Querência-MT está localizada a cerca de 900 km de Cuiabá, em uma região estratégica do estado, com fácil acesso pelas rodovias MT-243 e MT-249.



Fig. 04 — Rota de Querência a Cuiabá-MT, pela rodovia. Fonte: Autoral, 2024.

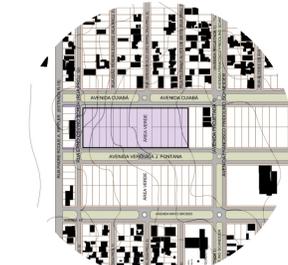


Fig. 05 — Mapa Nalili raio de 500m do terreno. Fonte: Autoral, 2025.

## CHEIO E VAZIO

A partir da análise do mapa, observa-se que as áreas ao redor do lote já apresentam ocupação consolidada, com maior concentração de edificações na porção oeste — com exceção da quadra vizinha ao terreno do projeto.

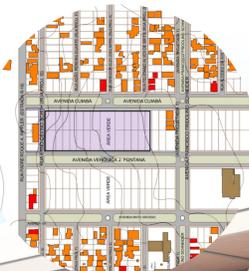
Já na região sul, predominam lotes ainda desocupados, evidenciando o potencial de expansão urbana nessa direção.

## CHEIO E VAZIO

A análise do mapa revela que o entorno imediato do lote é predominantemente composto por edificações de uso habitacional.

- Residencial
- Comercial
- Institucional

Fig. 06 — Mapa de uso do solo, raio de 500m do terreno. Fonte: Autoral, 2025.

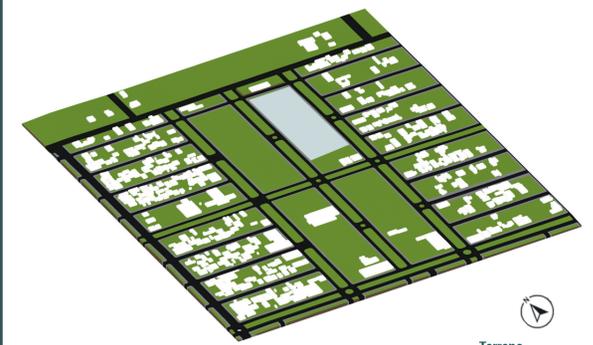


## TERRENO

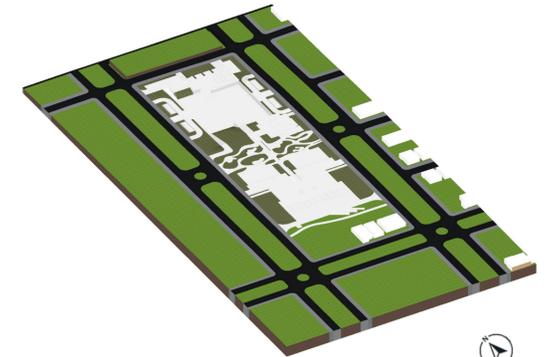
- Anel viário.
- Rodovias de acesso a cidade.
- Avenidas — eixos.
- Acesso Anel viário
- Escolas.
- Prefeitura.
- Terminal Rodoviário Atual
- Exo comercial
- Sentido de Crescimento da cidade.



Fig. 07 — Mapa de acessos e centralidade comercial. Fonte: Google Earth — Desenho Autoral, 2025



Terreno



Platos

## QUADRO SÍNTESE

A área total construída estimada do edifício é de 8.989 m<sup>2</sup>, podendo chegar a até 10.787 m<sup>2</sup> com os acréscimos, o que assegura margem de adaptação às demandas programáticas e normativas ao longo do desenvolvimento do anteprojeto.

## PROPOSTA

O projeto do Edifício Híbrido em Querência-MT integra um terminal rodoviário a um shopping center, com a proposta de revitalizar a região e fortalecer o comércio local. Busca-se criar um espaço urbano funcional, que promova convivência e atenda tanto moradores quanto visitantes. O terminal será um ponto estratégico para o transporte intermunicipal e urbano, conectando Querência às vilas e cidades vizinhas. Ao lado, o shopping oferecerá lazer e compras de forma acessível e integrada.

Terminal Rodoviário		
Macro Setor	Área Total	+ 20%
EMBRANQUE/DESEMBARQUE	1.956 m <sup>2</sup>	2.347 m <sup>2</sup>
OPERACIONAL	420 m <sup>2</sup>	504 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>2.376 m<sup>2</sup></b>	<b>2.851 m<sup>2</sup></b>
Shopping		
Macro Setor	Área Total	+ 20%
COMERCIO E SERVIÇOS	2.985 m <sup>2</sup>	3.582 m <sup>2</sup>
ALIMENTAÇÃO	1.320 m <sup>2</sup>	1.584 m <sup>2</sup>
SERVIÇOS OPERACIONAIS	270 m <sup>2</sup>	324 m <sup>2</sup>
ADMINISTRAÇÃO	118 m <sup>2</sup>	142 m <sup>2</sup>
SERVIÇOS GERAIS	330 m <sup>2</sup>	396 m <sup>2</sup>
ESTACIONAMENTOS	1.590 m <sup>2</sup>	1.908 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>6.613 m<sup>2</sup></b>	<b>7.936 m<sup>2</sup></b>
<b>Total do Edifício</b>	<b>8.989 m<sup>2</sup></b>	<b>10.787 m<sup>2</sup></b>

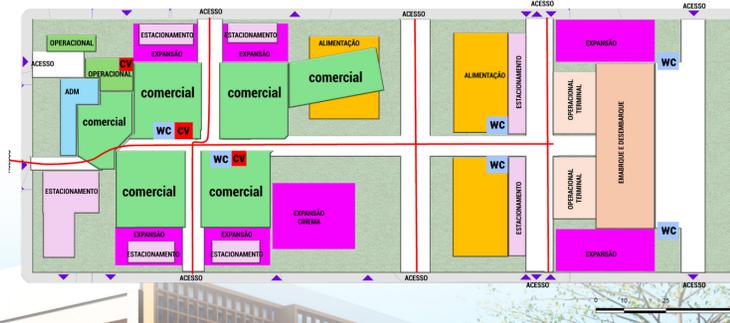
A estrutura tem concepção modular e arquitetura contemporânea. A fachada será ativa e convidativa, com uso de aço escuro, concreto claro, madeira e aço corten, criando contraste visual marcante.

O projeto é pensado para crescer ao longo do tempo, com possibilidade de expansão do setor comercial e do terminal, incluindo futuramente um cinema.

No aspecto ambiental, a proposta adota soluções bioclimáticas, como ventilação cruzada, clara-

bóias em forma de chaminé para resfriamento passivo e ampla vegetação nativa, promovendo conforto térmico e integração com o clima quente da região. O shopping será predominantemente ao ar livre, aproveitando essas condições.

A acessibilidade será garantida conforme a NBR 9050, com rampas, sinalizações e espaços amplos. A segurança será reforçada por CFTV, controle de acesso e iluminação adequada em todas as áreas, garantindo conforto e proteção aos usuários.

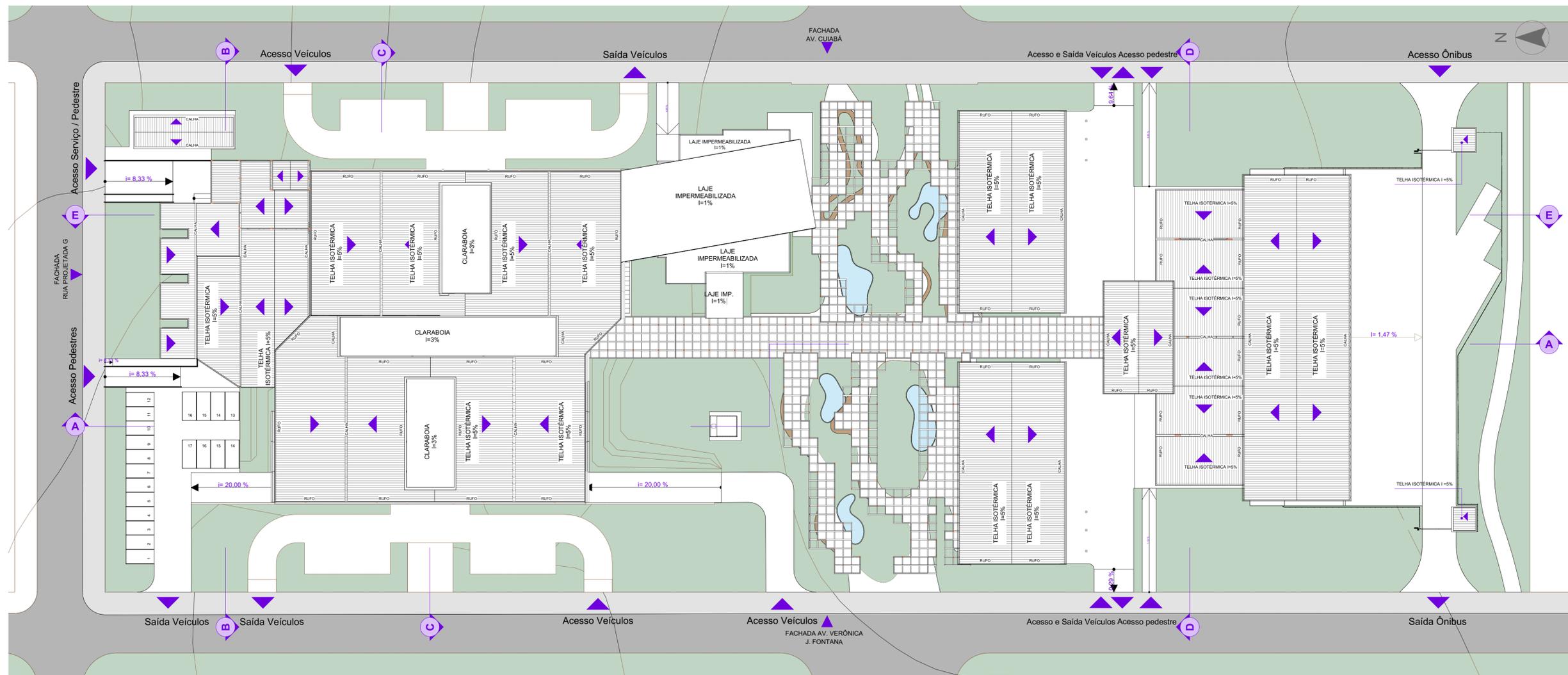


Implantação Forma Final

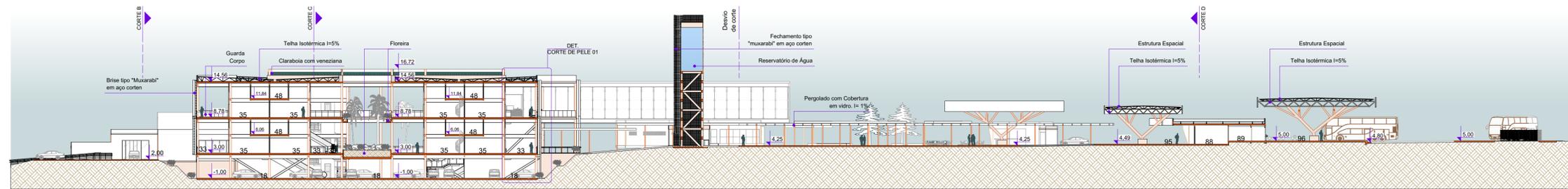


PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
ESCOLA POLITÉCNICA E DE ARTES  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO 2

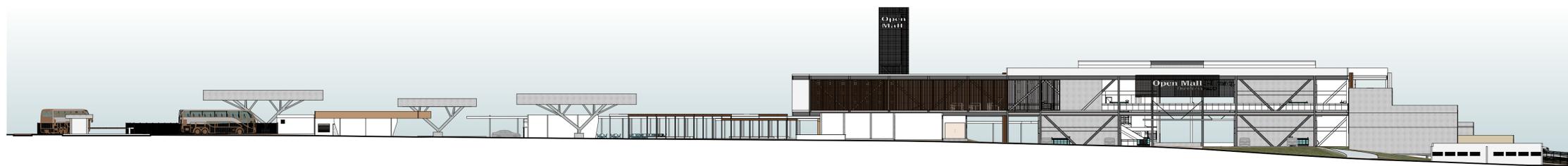
ALUNO: DAIGSON SCHNEIDER BISSOLOTTI  
ORIENTADOR: Me. ROBERTO CINTRA CAMPOS



PLANTA DA COBERTURA  
Esc. - 1:400

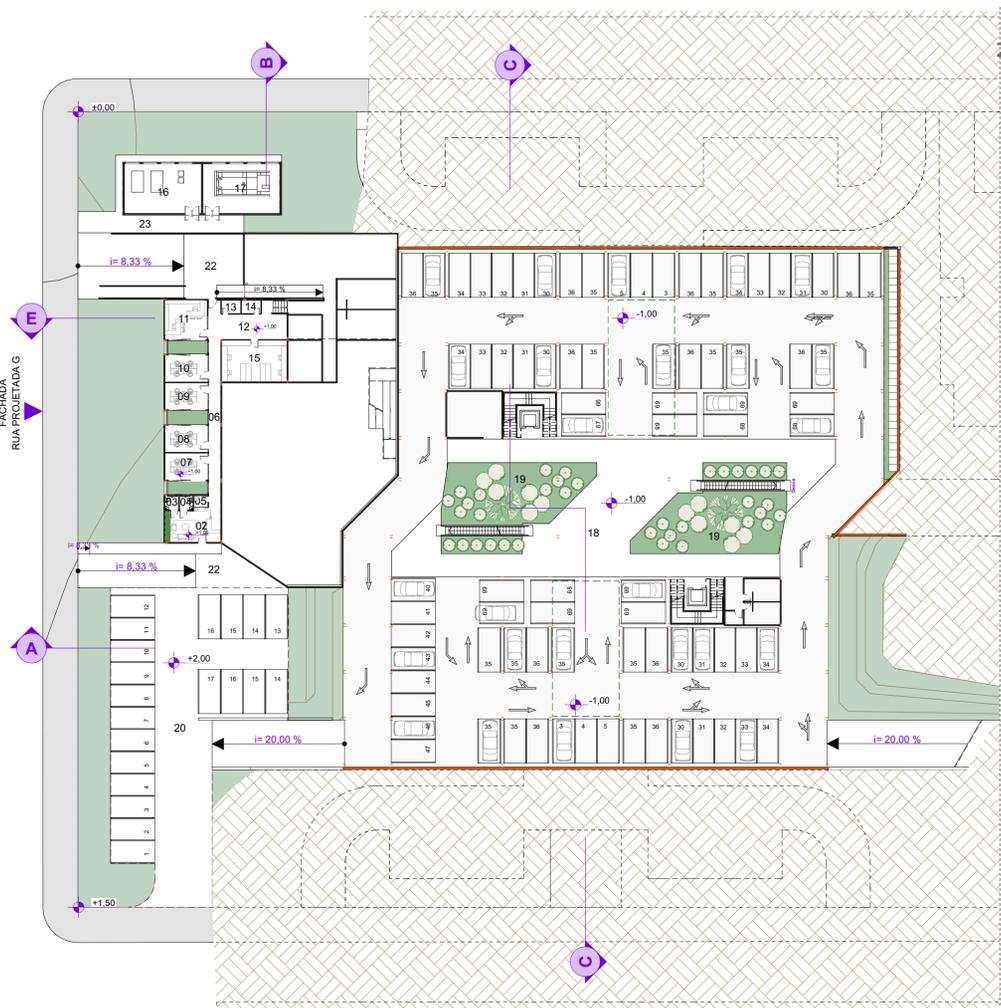


CORTE A - A  
Esc. - 1:400

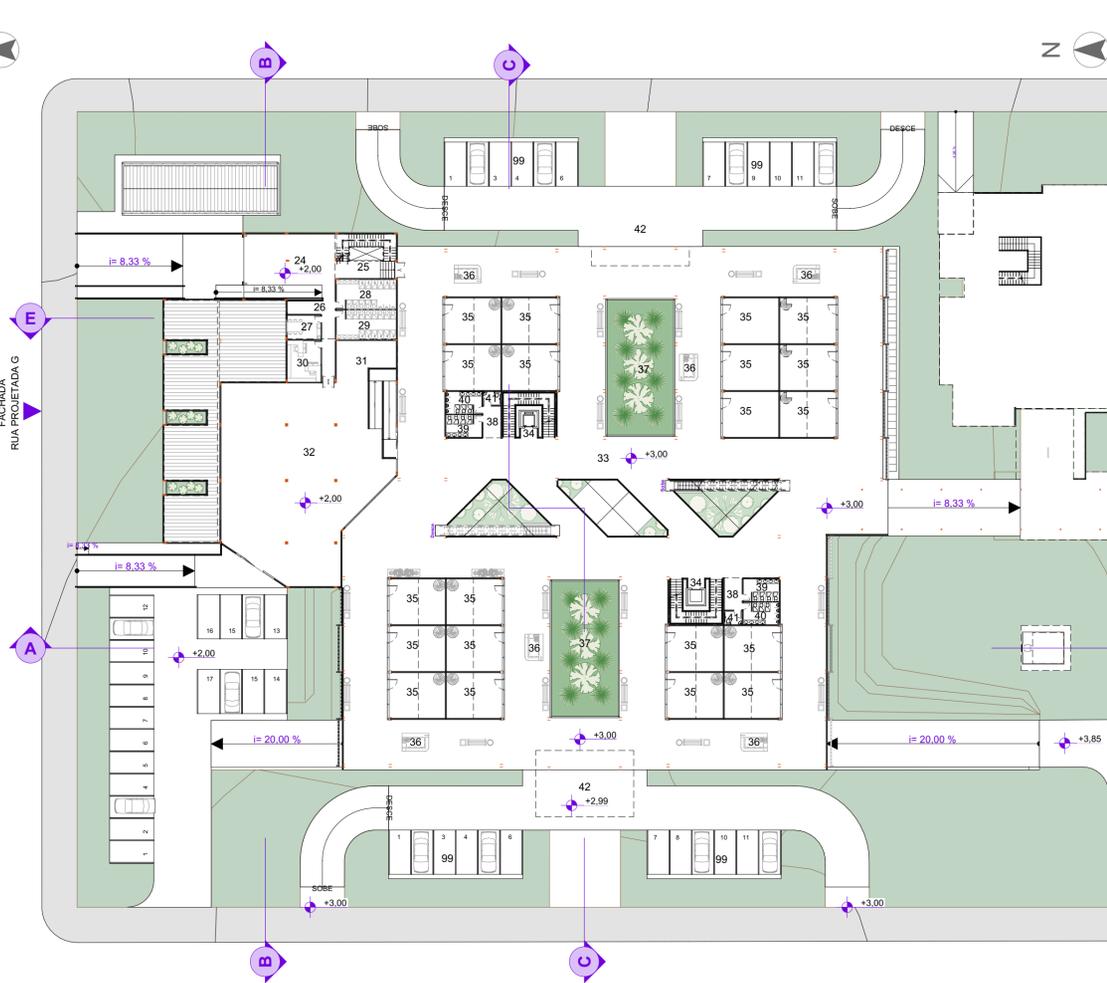


FACHADA AV. CUIABÁ  
Esc. - 1:400





PLANTA DO SUBTÉRREO 2  
Esc. - 1:400

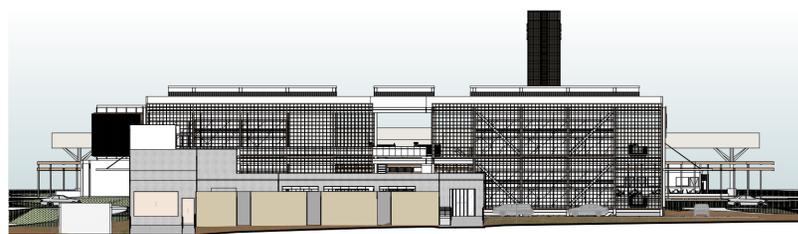


PLANTA DO SUBTÉRREO  
Esc. - 1:400

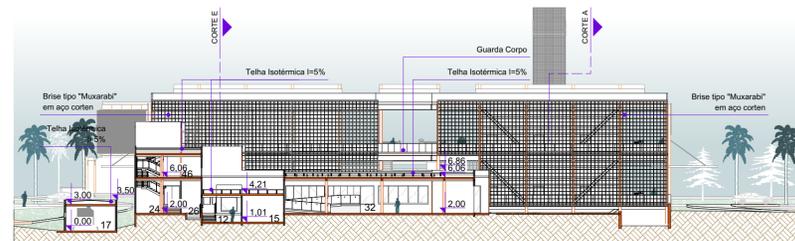


PLANTA DO TÉRREO  
Esc. - 1:2000

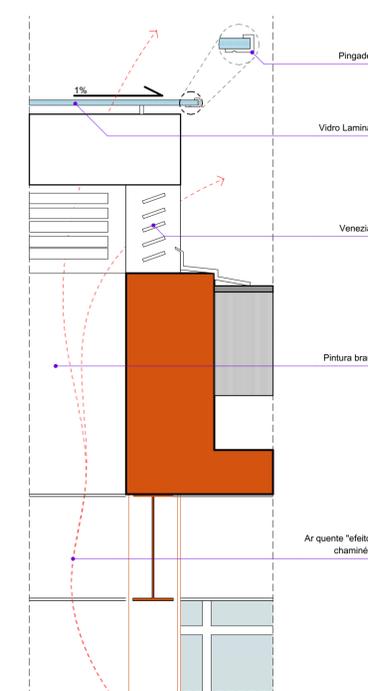
Nº	Nome do Ambiente	
02	Recepção	22 Circulação Externa
03	Lavabo PcD FEM.	23 Circulação Externa
04	Lavabo PcD MASC.	24 Carga/Descarga
05	Copa	25 Circ. Vertical
06	Circ.	26 Circ.
07	Sala de Reuniões	27 Refeitório
08	RH	28 Vestiário Masc.
09	Contabilidade	29 Vestiário Fem.
10	Tesouraria	30 Administração
11	Escritório	31 Caixas
12	Circ.	32 Exposição
13	Arquivo	33 Circ.
14	Almoxarifado	34 Circ. Vertical
15	Suporte TI/ Segurança	35 Loja Satélite
16	Abrijo do transformador	36 Quiosque
17	Abrijo do gerador	37 Jardim Interno
18	Estacionamento	38 Circ.
19	Jardim	39 Banheiro Fem.
20	Estacionamento Externo	40 Banheiro Masc.
		41 Banheiro PcD
		42 Porte Cochère



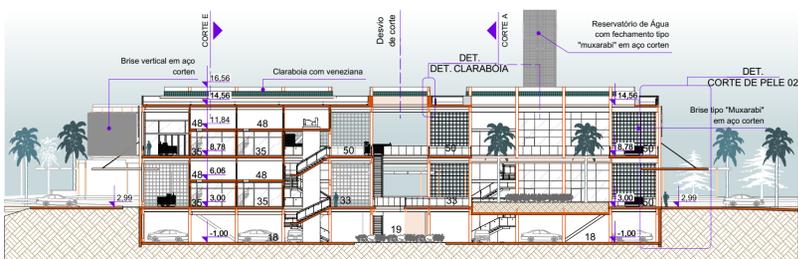
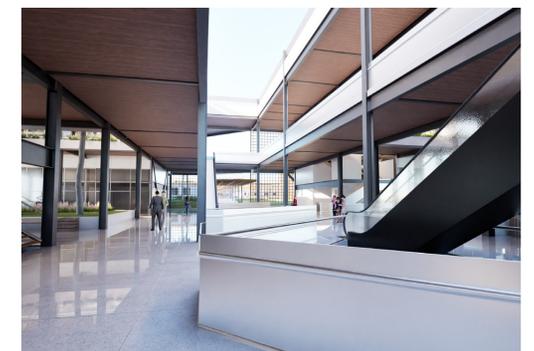
FACHADA RUA PROJETADA G  
Esc. - 1:400



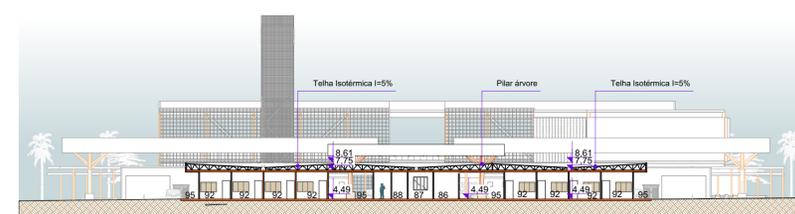
CORTE B - B  
Esc. - 1:400



DET. CLARABÓIA  
Esc. - 1:20



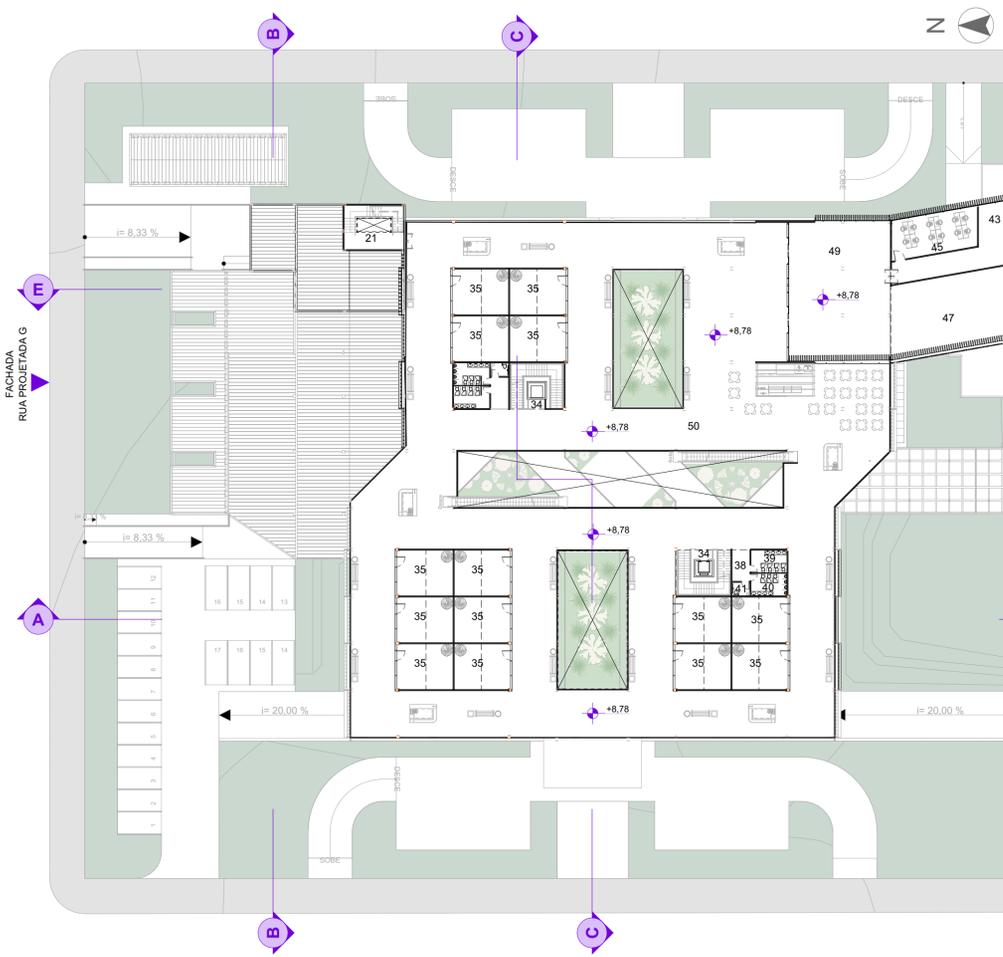
CORTE C - C  
Esc. - 1:400



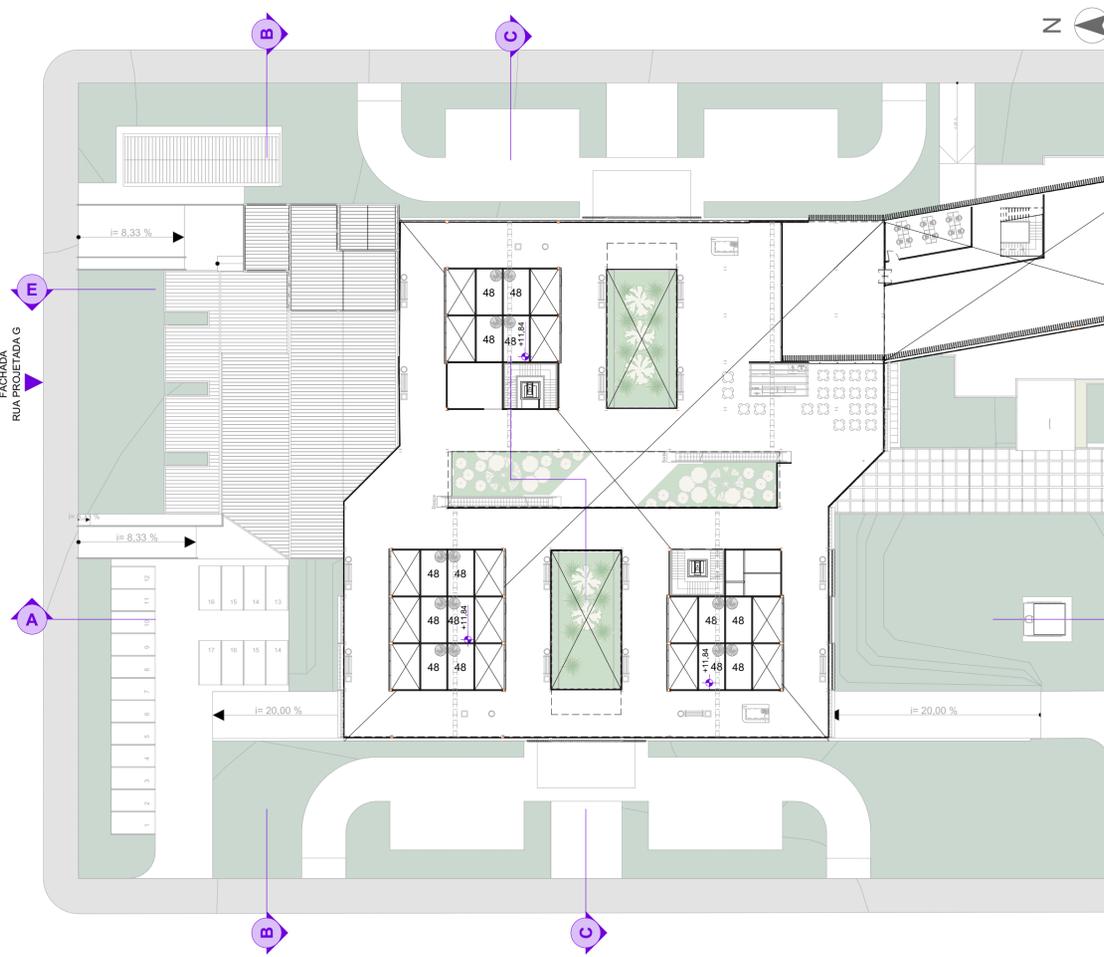
CORTE D - D  
Esc. - 1:400



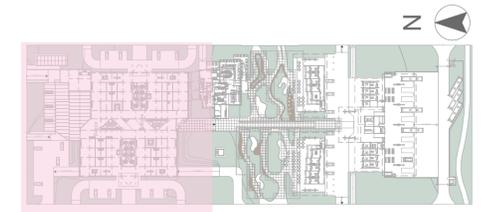




PLANTA DO SEGUNDO PAV.  
Esc. - 1:400

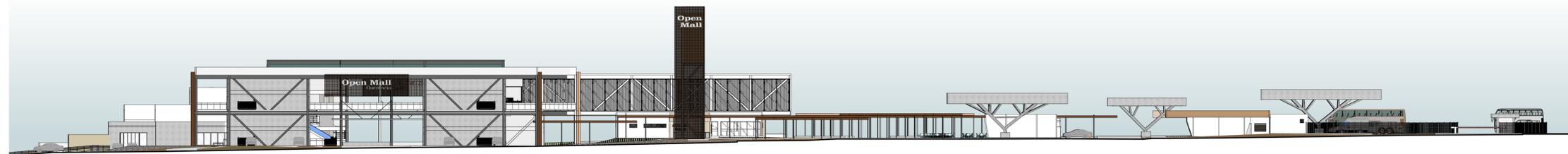


PLANTA DO TERCEIRO PAV.  
Esc. - 1:400



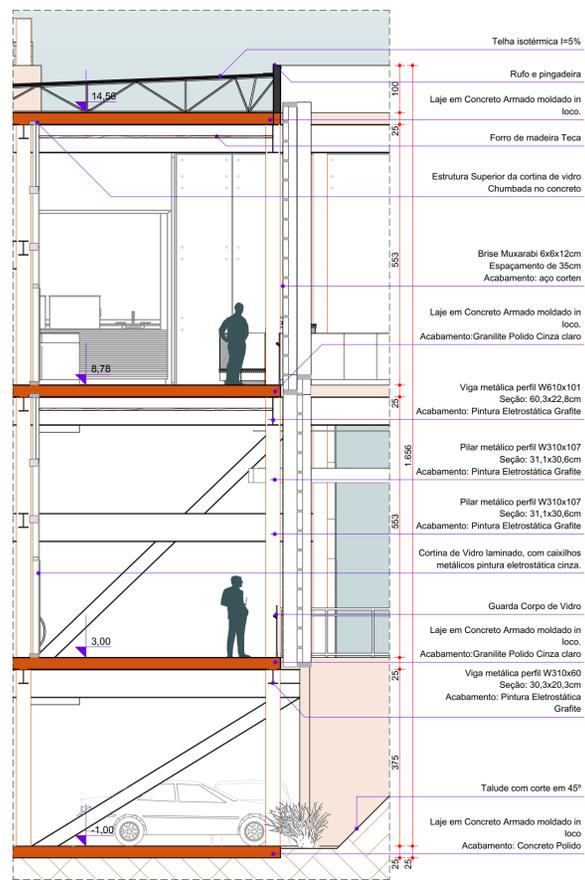
PLANTA DO TÉRREO  
Esc. - 1:2000

Nº	Nome do Ambiente		
21	Circ. Vertical	41	Banheiro PcD
34	Circ. Vertical	43	Circ.
35	Loja Satélite	45	Administração
38	Circ.	47	Exposição
39	Banheiro Fem.	48	Sobreloja
40	Banheiro Masc.	49	Caixas
		50	Circulação

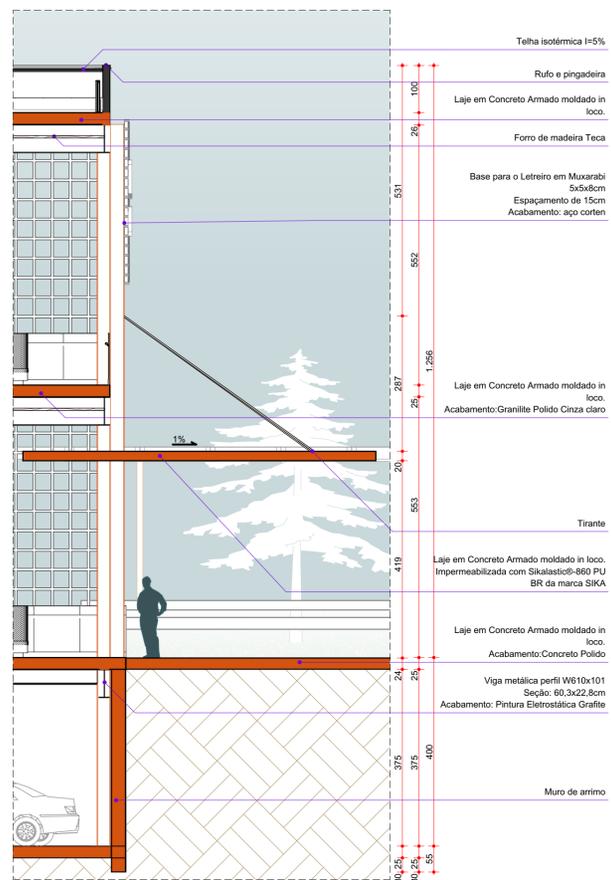


FACHADA AV. VERÔNICA J. FONTANA  
Esc. - 1:400





**CORTE DE PELE 01**  
Esc. - 1:75



**CORTE DE PELE 02**  
Esc. - 1:75

## ESTRUTURA

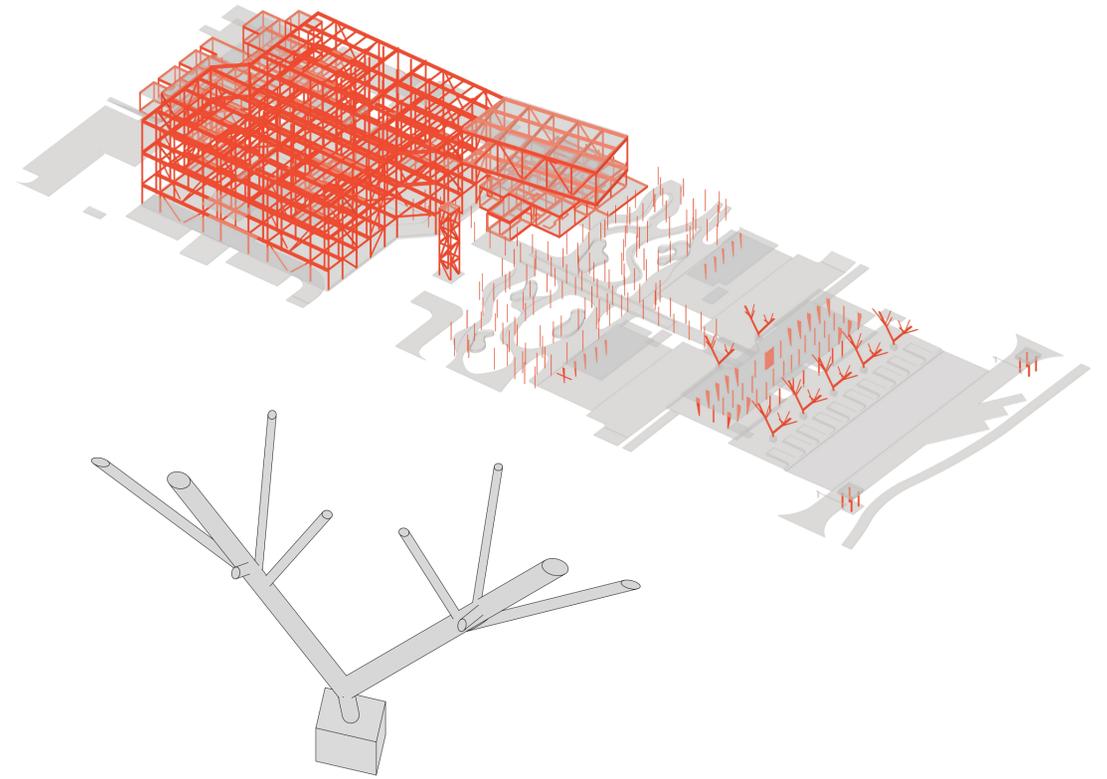
A estrutura do Edifício Híbrido foi concebida a partir de uma lógica contemporânea, que alia eficiência construtiva, leveza visual e potencial expressivo. A base do sistema estrutural é mista, composta por estrutura metálica principal e elementos complementares em concreto armado, permitindo flexibilidade, agilidade na montagem e uma linguagem arquitetônica marcante.

O uso da estrutura metálica permite grandes vãos livres, fundamentais para o funcionamento de um espaço como o terminal rodoviário e o centro comercial, favorecendo a circulação de pessoas e a modulação do espaço comercial com menor interferência de pilares. A leveza do aço também contribui para a redução de cargas na fundação e para a rapidez na execução da obra, aspectos relevantes em uma região que busca crescimento com eficiência.

Um dos destaques do projeto é o pilar metálico com forma de árvore, elemento estrutural que ultrapassa a função de sustentação para assumir também um papel simbólico e estético. Esses pilares, estrategicamente posicionados, remetem à vegetação do cerrado, integrando arquitetura e natureza de maneira poética. Sua forma ramificada ajuda na distribuição de cargas da cobertura e favorece a entrada de luz natural entre os vãos, contribuindo para a ambiência do espaço.

O concreto armado entra na composição estrutural em áreas específicas. Nesses pontos, o concreto é trabalhado com acabamentos em tonalidades claras, contribuindo para o conforto térmico do edifício ao refletir a radiação solar e para o contraste visual com o aço escuro da estrutura metálica.

A combinação desses dois materiais proporciona um equilíbrio entre leveza e solidez, tradição e inovação, criando um edifício que se adapta às exigências funcionais e estéticas de um projeto urbano complexo e multifuncional.



**PILAR ÁRVORE**



## PAISAGISMO

Plameira Carpentaria



Ipê Amarelo



Capim Texano Roxo



Pata de Elefante



7 Copas Africano



Capim Texano Verde



Filodendro



Liriope Branco



Moreia

