

TCC 2

Terminal Praça da Bíblia



Requalificação do terminal Praça da Bíblia

Aderivaldo Silva Benevides Junior
Goiânia 2025

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA POLITÉCNICA E DE ARTES
ARQUITETURA E URBANISMO

ADERIVALDO SILVA BENEVIDES JUNIOR

REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL DA PRAÇA DA BÍBLIA

GOIÂNIA
2025

ADERIVALDO SILVA BENEVIDES JUNIOR

REQUALIFICAÇÃO DO TERMINAL DA PRAÇA DA BÍBLIA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, como requisito para a obtenção do grau de bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da professora doutora Sandra Catharinne Pantaleão Resende

GOIÂNIA
2025

Graduando: Aderivaldo Silva Benevides Junior
adbenevidesjr@gmail.com
(62) 98127-1765 | @adbenevides

SUMÁRIO



1. Introdução

2. Temática

3. Tema

4. Justificativa

5. Estudo do Lugar

6. Diagnóstico

7. Referencial projetual

8. Proposta



Introdução

INTRODUÇÃO



O presente trabalho tem como objetivo desenvolver uma proposta de requalificação para o terminal Praça da Bíblia. A área, embora concentre intenso fluxo cotidiano de pessoas, serviços e atividades comerciais, historicamente apresenta fragilidades espaciais que comprometem sua integração com o entorno e reduzem seu potencial como um equipamento urbano articulado a seu entorno - escala local, ao mesmo tempo, integra a rede de transporte público da região metropolitana de Goiânia - eixo leste-oeste ao longo da Avenida Anhanguera, escala regional.

Nos últimos anos, o Governo de Goiás iniciou um processo de modernização do Eixo Anhanguera por meio do Projeto Nova RMTG, que prevê a reforma de seis terminais e dezenove plataformas, bem como a renovação da frota, incluindo a aquisição de veículos elétricos. Inserido nesse conjunto de ações, o Terminal da Praça da Bíblia passou por uma reforma completa, com investimento de aproximadamente R\$ 30 milhões, entregue recentemente pelo governo estadual.

O projeto concentrou-se em implantar uma nova infraestrutura com três plataformas de embarque e desembarque, banheiros acessíveis, salas administrativas, base policial, áreas para serviços operacionais e reorganização dos pontos de comércio no entorno. Estima-se que terminal tenha capacidade para receber mais de 55 mil usuários diários.

Apesar dos avanços recentes, a relação entre o entorno imediato ainda é um desafio, notadamente ao considerar a mobilidade ativa. É uma região que concentra comércio formal e informal, mas que pouco se articula com o terminal, pois ele acaba sendo uma barreira física e visual.





Nesse contexto, como exercício de projeto na dimensão urbano-paisagística, apresenta uma alternativa considerando um novo terminal na Praça da Bíblia, associado à criação de um complexo de serviços urbanos. Isso justifica-se por diversos fatores. Entre eles, destacam-se:

- melhoria da infraestrutura de transporte coletivo e da experiência do usuário;
- integração entre mobilidade e oferta de serviços, ampliando funções urbanas;
- estímulo ao desenvolvimento econômico local;
- aumento da acessibilidade e da inclusão social;
- redução de impactos urbanos e ambientais presentes na área.

Em síntese, este trabalho propõe uma análise integrada do terminal e de seu entorno imediato, com levantamento dos usos existentes, hierarquia viária, condições de mobilidade, acessos, equipamentos e demais elementos estruturadores do tecido urbano. A investigação inclui, ainda, a avaliação das dinâmicas do transporte coletivo urbano e intermunicipal, buscando compreender demandas, gargalos e possibilidades de reorganização espacial.

Além disso, a requalificação física não resolve, por si só, questões relacionadas à qualidade ambiental urbana, à integração multimodal e ao potencial da Praça da Bíblia como espaço público.

Diante desse contexto, este trabalho propõe uma análise do terminal e de seu entorno, com levantamento dos usos existentes, hierarquia viária, mobilidade, acessos, equipamentos e elementos estruturadores do tecido urbano..

Com isso, a proposta tem por objetivo desenvolver uma requalificação que vá além da renovação física recém-implementada, incorporando diretrizes urbanísticas e paisagísticas capazes de ampliar a integração do terminal ao bairro e transformar a área em um espaço público mais qualificado, acessível principalmente para o pedestre e oferta de serviços públicos.

A intervenção está fundamentada no debate contemporâneo de mobilidade ativa e desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável (DOTS) visando a conectividade, a vitalidade urbana, a segurança e sustentabilidade em múltiplas escalas.



2

Temática

A Lei 12.587 de 2012 dos Princípios e Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2004) define Mobilidade Urbana como o resultado da interação dos fluxos dos deslocamentos das pessoas e bens no espaço urbano, ressaltando a prioridade aos modos de transporte coletivos, a pé e não motorizados nos investimentos públicos e valorizando os modos que permitam o contato com outras pessoas.

MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é um conceito que transcende a simples ideia de transporte ou deslocamento de veículos. Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei 12.587/2012), trata-se de um direito de acesso universal. Segundo a lei, a mobilidade é definida como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, devendo ser orientada pelos princípios de acessibilidade universal, equidade, prioridade ao transporte coletivo e aos modos não motorizados, integração modal e mitigação de impactos sociais, econômicos e ambientais.

A PNMU enfatiza ainda a necessidade de que o planejamento do transporte esteja articulado ao desenvolvimento urbano, reforçando que terminais, vias e estações são infraestruturas essenciais para garantir circulação eficiente, segura e sustentável.

No entanto, a realidade de Goiânia evidencia contradições entre as diretrizes legais e a experiência dos deslocamentos no dia a dia. Embora a cidade tenha sido planejada, o crescimento urbano acelerado, a expansão horizontal e a baixa densidade produziram um tecido urbano disperso e pouco favorável à mobilidade ativa. Silva e Pontes (2022) apontam que cidades com esse padrão tendem a apresentar maiores tempos de deslocamento, dependência do automóvel e menor eficiência dos sistemas de transporte coletivo, fenômenos observáveis no eixo leste-oeste da Avenida Anhanguera.



A região da Praça da Bíblia, inserida nesse eixo, sintetiza tais desafios. Ela concentra um dos principais terminais da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC) e recebe fluxo intenso de pedestres, usuários do transporte, comércio formal e informal. Apesar da reforma recente conduzida pelo Governo de Goiás (2025), falta uma melhor articulação entre o terminal, as vias adjacentes e a circulação de pedestres. A presença de comércios e ocupações diversas, associada à fragmentação espacial e ênfase no embarque e desembarque, resulta em um ambiente pouco favorável à mobilidade ativa e aos usos do espaço público.

Além dos desafios de circulação, são observadas fragilidades ambientais. De acordo com o Solera *et. al.* (2020), cidades que reduzem seus espaços permeáveis enfrentam maior risco de enchentes, ilhas de calor, exigindo soluções integradas entre mobilidade, drenagem e paisagem. Nesse região, constata-se carência de áreas sombreadas, poucos elementos paisagísticos e ausência de infraestrutura verde que possa contribuir para o conforto térmico, para a qualificação dos percursos do pedestre e drenagem urbana.

O DOTS enfatiza a necessidade de promover densidade, uso misto, caminhabilidade, ciclabilidade e integração eficiente entre diferentes modais, visando transformar terminais urbanos de transporte coletivo em nós urbanos capazes de induzir vitalidade e urbanidade. Para isso, a infraestrutura de transporte público coletivo deve ser acompanhada de requalificação espacial, fortalecimento de centralidades e estratégias de redesenho urbano em múltiplas escalas.

Em Goiânia, a modernização do Eixo Anhanguera representa um avanço significativo na melhoria da infraestrutura física. Entretanto, os desafios permanecem ao considerar:

- a conectividade entre o terminal e o entorno imediato;
- a segurança e legibilidade dos percursos de pedestres;
- a integração com ciclovias e modos alternativos;
- o desenho urbano das travessias e cruzamentos;
- a necessidade de infraestrutura verde que mitigue calor e drenagem urbana;
- a articulação do terminal como equipamento de serviços e vitalidade urbana.

A requalificação do Terminal Praça da Bíblia, portanto, deve ser compreendida como oportunidade de alinhar o planejamento local às diretrizes da PNMU, aos princípios do DOTS e às soluções de infraestrutura verde.

O transporte coletivo é um dos temas mais relevantes no contexto das cidades brasileiras que cresceram marcadas pela dispersão e pela dependência do automóvel. Como observam Silva e Pontes (2022), a mobilidade no município de Goiânia ocorre de modo desigual agravada por um desenho urbano que nem sempre favorece a circulação eficiente nem a acessibilidade universal.

Recentes dados indicam que Goiânia é uma das capitais brasileiras com menor presença de infraestrutura de transporte público coletivo no que se refere à proximidade de pontos de ônibus. Segundo levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), apenas 5,3% dos logradouros da capital possuem ponto de ônibus sinalizado (ou abrigo formal), índice que coloca Goiânia como a terceira capital com menos cobertura de pontos de ônibus no Brasil.

A baixa densidade de paradas reduz a acessibilidade espacial ao transporte coletivo, ou seja, a população muitas vezes precisa percorrer longas distân-

cias até alcançar um ponto de ônibus. Por sua vez, essa realidade desestimula o uso do transporte público e favorece o predomínio do transporte individual.

Em 2025, uma pesquisa nacional divulgou que Goiânia é, entre as capitais mais populosas do país, aquela que menos utiliza o transporte coletivo como meio recorrente de locomoção.

Segundo o levantamento, 41% dos entrevistados apontaram o carro particular como principal meio de deslocamento, enquanto os ônibus públicos perderam espaço relativo.

Frente a esses dados, é necessário pensar não apenas na requalificação física do terminal, mas a reestruturação da rede de transporte, da densidade de pontos de parada, da capilaridade de linhas alimentadoras e da integração modal.

Nesse cenário, o fortalecimento do transporte coletivo deixa de ser apenas uma demanda técnica e assume caráter determinante.

De acordo com o Guia DOTS (ITDP, 2017), sistemas de transporte de média e alta capacidade devem parte das estratégias de desenvolvimento urbano, orientando uma cidade mais compacta e conectada.

O DOTS evidencia que a eficiência do transporte coletivo depende menos da multiplicação de infraestruturas isoladas e mais da capacidade de integrar corredores, terminais, redes alimentadoras e modos ativos de deslocamento. Essa lógica reforça que o terminal, quando pensado como equipamento urbano não é apenas ponto de embarque, mas articulador de fluxos, atividades e usos do solo.

No caso de Goiânia, a operação do Eixo Anhanguera, tradicional espinha dorsal do transporte coletivo, demonstra a importância de sistemas que conciliem capacidade operacional com articulação territorial. As reformas recentes nos terminais e estações indicam um esforço de modernização, porém Silva e Pontes (2022) lembram que a infraestrutura física só alcança seu pleno potencial quando associada à requalificação do espaço urbano, à melhoria das condições de caminhada e ao redesenho das conexões locais.

Assim, mais do que reformar plataformas ou adquirir novos veículos, é necessário recompor as relações entre terminal, entorno e bairro, favorecendo percursos seguros, contínuos e legíveis para o pedestre.

O transporte coletivo, quando integrado com modos ativos e com políticas de uso do solo, também reduz custos sociais amplos.

Seguindo o DOTS, cidades com redes eficientes minimizam tempos de deslocamento, reduzem a pressão por novas vias destinadas a automóveis e fortalecem a vitalidade econômica ao ampliar o acesso a oportunidades.

Na metrópole goiana, esses benefícios são particularmente relevantes: trajetos longos, baixa conectividade e descontinuidade de percursos penalizam sobretudo a população que vive distante das áreas centrais e não possui alternativas de mobilidade por automóvel individual.

Ao democratizar o acesso à cidade, o transporte coletivo opera, portanto, como infraestrutura social. Silva e Pontes (2022) destacam que a mobilidade só é plena quando cria condições equitativas de acesso ao trabalho, à educação, à saúde e ao lazer. A integração modal amplia o raio de alcance dos cidadãos e reforça a cidade como espaço de direitos e torna-a democrática. Em áreas como a Praça da Bíblia, onde o terminal funciona como ponto de transbordo e polo de circulação regional, essa articulação é ainda mais necessária para que o equipamento deixe de ser barreira e se torne elemento de conexão em escala local.



3

Tema



Terminal Praça da Bíblia

É inegável a necessidade de refletir sobre a qualidade dos projetos destinados a equipamentos de transporte coletivo. Um terminal de ônibus é um dos equipamentos mais utilizados no cotidiano da população, e, por isso, a qualidade dessas construções pode ter um impacto significativo na vida das pessoas. Estruturas sem infraestrutura adequada e com organização espacial deficiente podem gerar estresse e cansaço. Além disso, um projeto mal definido pode agravar esses problemas, afetando a área ao redor e transformando aquele ponto da cidade em um local tenso e congestionado.

Os terminais urbanos atuam como um grande equipamento que influencia o funcionamento da cidade. Eles são potentes geradores de fluxos de pessoas e veículos. Sua implantação não apenas valoriza a área imediata, mas também é capaz de modificar a paisagem, impulsionar a economia do comércio local, atrair visitantes de outras partes da cidade e da região metropolitana, além de fomentar novas tipologias de moradia e diversificação dos usos nas proximidades. Dependendo de sua força espacial e visual, um terminal pode se tornar um ponto de referência nodal.

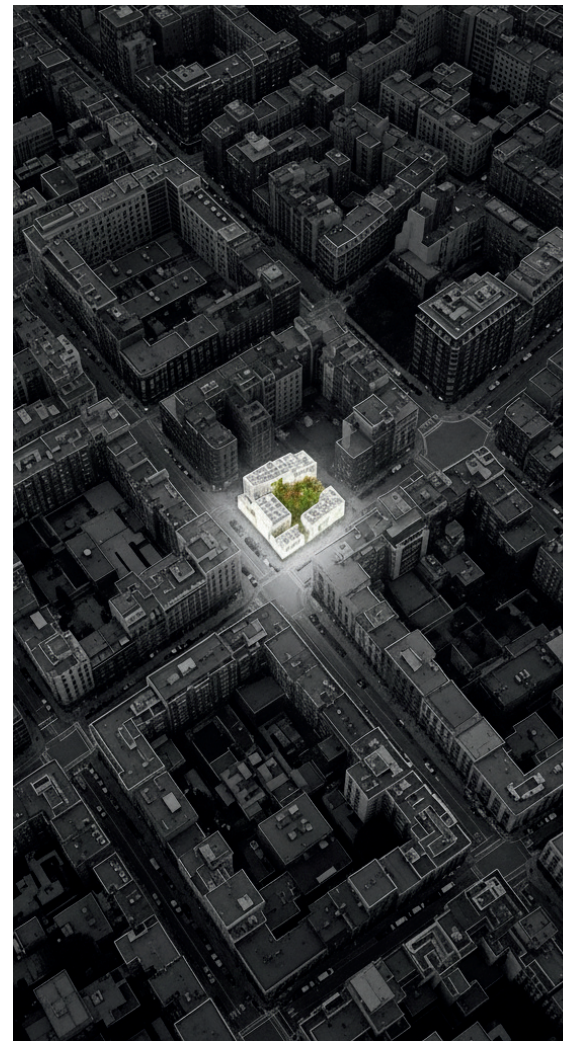
Abordagem

O terminal atua como uma “agulha da acupuntura urbana”, representando um conjunto de ações pontuais e revitalizações que podem, gradualmente, transformar a vida na cidade. Este conceito foi desenvolvido pelo arquiteto e teórico social finlandês Marco Casagrande e foi amplamente divulgado no Brasil pelo arquiteto e urbanista Jaime Lerner. Segundo ele, todas as cidades do mundo enfrentam problemas semelhantes, mas três desafios fundamentais merecem atenção especial:

Mobilidade, sustentabilidade e tolerância à diversidade social.

“O planejamento deve ser um ato contínuo na vida das cidades. O essencial é a concepção da localidade”, acrescenta. Para alcançar um equilíbrio entre esses fatores, a recomendação é mesclá-los de maneira harmoniosa.

O arquiteto e urbanista Carlos Leite (2012) defende que as pessoas retêm a imagem dos ambientes e espaços que vivenciam, o que influencia suas ações e possui grande importância emocional. Espaços atraentes promovem permanências prolongadas, gerando sentimentos de pertencimento e bem-estar. Para isso, é necessário criar um terminal que, além de se comunicar com seu entorno, chame a atenção por sua forma arquitetônica, tornando-se um marco visual na paisagem em que está inserido.





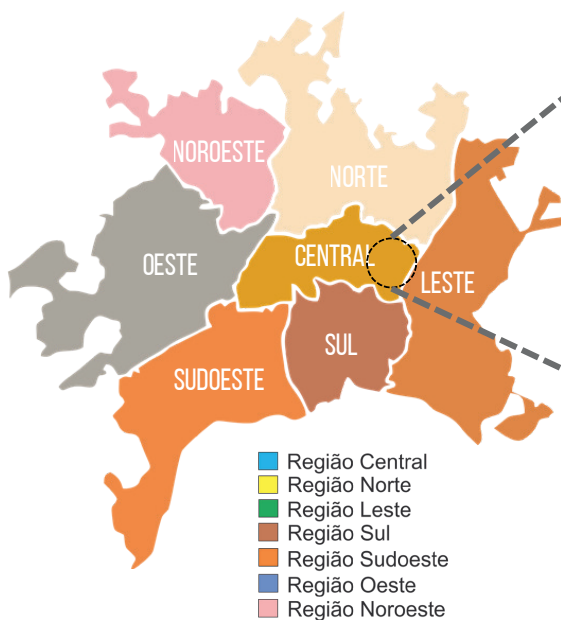
5

Estudo do lugar

5 – Estudo do lugar



regiões de goiânia



O Terminal da Praça da Bíblia está localizado no extremo leste da região central da cidade de Goiânia - GO, na Avenida Anhanguera, 401, no Setor Leste Universitário.

Ele é um dos pontos mais importantes e movimentados do transporte coletivo da cidade, servindo como um hub central para a conexão de aproximadamente 40 linhas de ônibus. Diariamente, cerca de 55 a 65 mil passageiros utilizam o terminal.

área de estudo





O Terminal da Praça da Bíblia consolida-se como um dos principais nós de articulação do sistema de transporte da Grande Goiânia. Situado em uma localização estratégica, o equipamento atua como um componente fundamental do corredor exclusivo Leste-Oeste (BRT). Sua função primordial é a de polo de integração, articulando o fluxo de usuários provenientes da região leste e de municípios conurbados, como Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Bela Vista, Hidrolândia, Nerópolis, Teresópolis e Bonfinópolis, permitindo a transferência eficiente entre as linhas alimentadoras e o sistema de alta capacidade do Eixo Anhanguera.

Legenda:

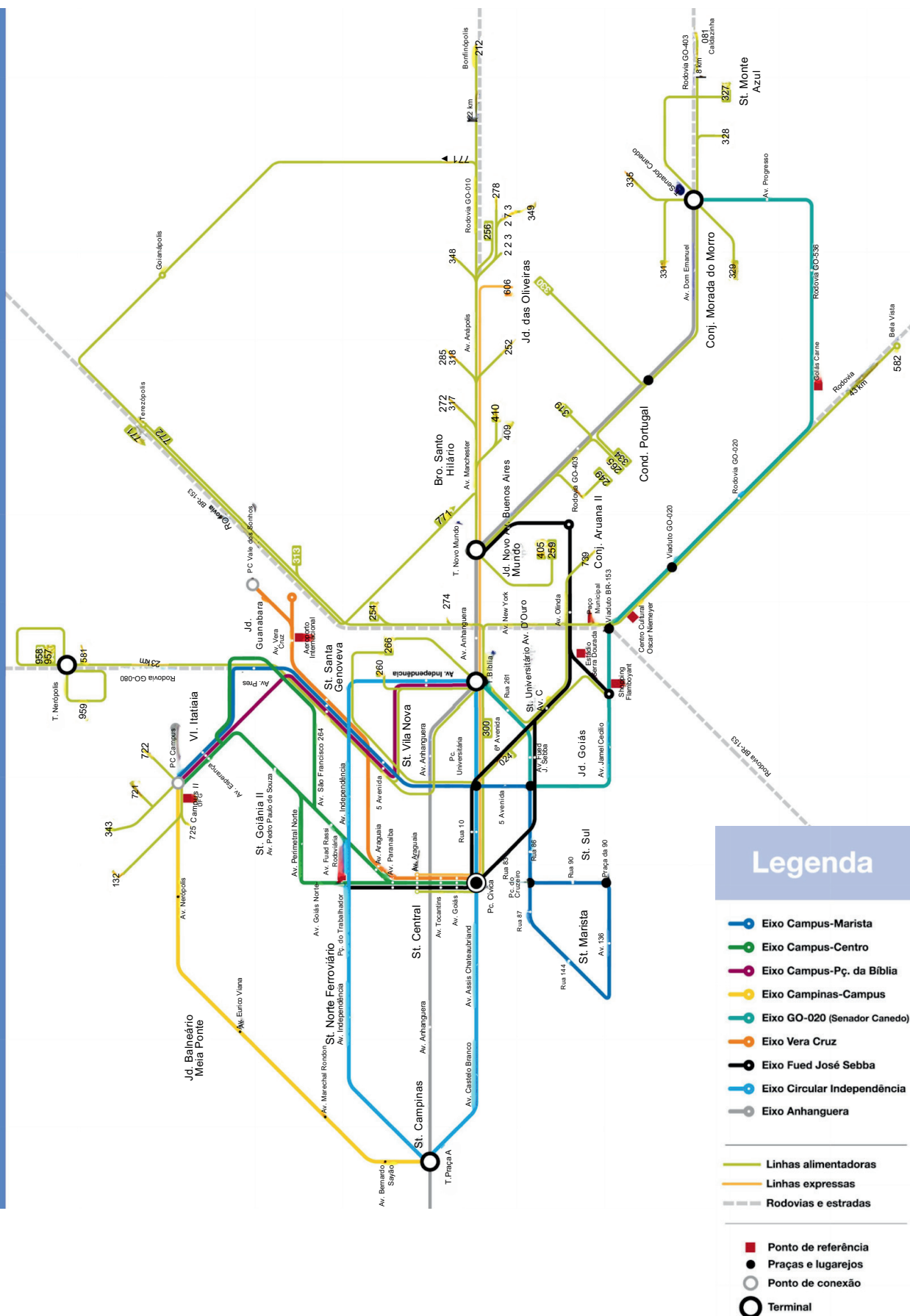
- BR-153
- Marginal Botafogo
- Avenida Anhanguera
- Avenida Independência
- Avenida Universitária
- Terminal Praça da Bíblia

Do ponto de vista operacional, essa infraestrutura é fundamental para a mobilidade regional, absorvendo um intenso fluxo de deslocamentos diários. Historicamente, o Eixo Anhanguera transporta entre **150 mil e 200 mil passageiros por dia**, consolidando-se como o vetor de maior densidade do sistema. Já o corredor Norte-Sul foi planejado para atender a uma demanda estimada em 1,2 milhão de viagens mensais, o que reforça o papel desses corredores de alta capacidade no transporte da população e na organização do trânsito na Grande Goiânia.

Mapa RMTC – Região Leste

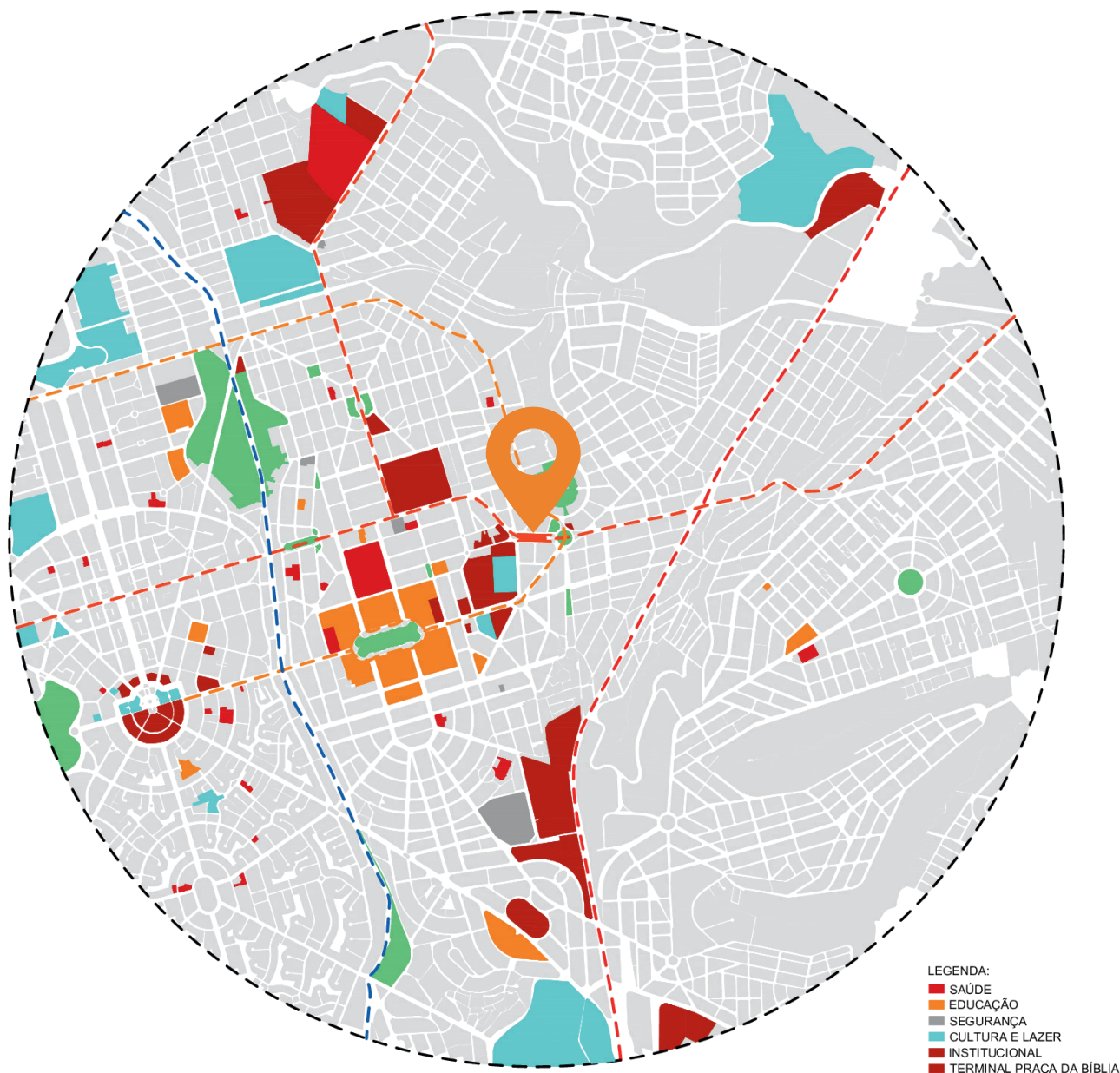


Mapa da Área Leste



LISTA DE ITINERÁRIOS

Linha	Denominação	Linha	Denominação
019	T. Cruzeiro / T. Bíblia	274	T. Bíblia / Vila Yate
020	T. Garavelo / T. Bíblia - Via T. Isidória	283	T. Sen. Canedo / T. Bíblia - Via Goiás Carne
021	Pq. Atheneu / Flamboyant / T. Bíblia	284	T. Bíblia / Nova Fátima
024	T. Bíblia / Flamboyant	300	T. Bíblia / Pç. Cívica
027	T. Bandeiras / T. Bíblia - Via T - 7	313	T. Bíblia / Aldeia do Vale
028	T. Bandeiras / T. Bíblia - Via T - 9	580	T. Araguaia / T. Bíblia
110	T. Senador Canedo / T. Bíblia	581	T. Nerópolis / T. Bíblia
111	Direto / T. Senador Canedo / T. Bíblia	582	T. Bíblia / Bela Vista / Roselândia / Maria Nadir
213	T. Bíblia / Hidrolândia / Res. Vitta	606	Jardim das Oliveiras / T. Bíblia / Centro - Via Independência
254	T. Bíblia / Caiçara	612	Direto / T. Garavelo / T. Bíblia
260	T. Bíblia / Negrão de Lima	739	
263	T. Bíblia / PC Campus	772	T. Bíblia / Rodovia BR - 153 / Terezópolis
264	T. Bíblia / Sta. Genoveva / Clube F. Pacheco	931	
266	T. Bíblia / Bairro Feliz / Vila Nova	-	T. Bíblia / Anápolis



Localizado no Setor Leste Universitário, o terminal insere-se em uma área de alta atratividade, registrando um fluxo médio estimado de 65 mil usuários diários. O equipamento atende diretamente às demandas das comunidades acadêmicas da PUC Goiás e da Universidade Federal de Goiás (UFG), de órgãos estatais, bem como de pacientes e colaboradores do Hospital das Clínicas (HC). Nesse contexto, a concentração de serviços e instituições consolida o terminal como um ponto estratégico de acessibilidade urbana.

Legenda:

- BR-153
- Marginal Botafogo
- Avenida Anhanguera
- Avenida Independência
- Avenida Universitária
- Terminal Praça da Bíblia

USO DO SOLO DO ENTORNO



O entorno do terminal apresenta uma ocupação diversificada. Embora inserido em uma via predominantemente comercial, o tecido urbano adjacente é composto por residências unifamiliares e multifamiliares, além de edifícios de uso institucional. A região caracteriza-se pela consolidação urbana e pela escassez de lotes vagos; no entanto, nota-se uma significativa subutilização de imóveis comerciais e institucionais, frequentemente degradados ou desocupados. Ademais, para além da densidade residencial, a área carece de equipamentos públicos de lazer, sendo a Praça Universitária o espaço de convivência relevante mais próximo, situado a cerca de um quilômetro de distância.

Legenda:

-  Residencial
-  Institucional
-  Comercial
-  Uso Misto
-  Não catalogado
-  Terminal Praça da Bíblia



6

Diagnóstico



À época do levantamento, o Terminal da Praça da Bíblia e seu entorno imediato apresentavam um quadro de acentuada degradação. A estrutura metálica exibia sinais evidentes de deterioração e a iluminação mostrava-se insuficiente. O passeio público caracterizava-se pela precariedade, sendo excessivamente estreito ou inexistente, situação agravada pela ocupação irregular das calçadas pelo comércio, o que comprometia severamente a circulação. O equipamento urbano funcionava como uma barreira visual, impondo-se fisicamente no espaço sem estabelecer diálogo com o entorno, devido às suas fachadas opacas compostas por tapumes e gradis. Além disso, o estreitamento da Avenida Anhanguera nesse trecho resultava em estrangulamento viário e riscos à segurança, configurando um ambiente inóspito, desprovido de acessibilidade universal e pouco convidativo ao usuário do transporte coletivo.





Apesar da recente reforma, grande parte dos problemas diagnosticados anteriormente persistem. Mantiveram-se questões críticas como o fechamento do terminal em relação ao seu entorno, a falta de calçadas adequadas, a ausência de vegetação e o estacionamento de ônibus em vias públicas, somados ao intenso fluxo viário e à inadequada acessibilidade para pedestres. Ademais, observou-se o agravamento de certas situações, como a ocorrência de inundações nas vias internas, decorrentes do alongamento da estrutura, que interfere no escoamento das águas pluviais provenientes das ruas adjacentes.



PROBLEMAS E POTENCIALIDADES

PRINCIPAIS PROBLEMAS

Falta de segurança para o trânsito de pedestres

Poluição visual e ausência de planejamento do espaço

Infraestrutura urbana deteriorada

Falta de estacionamento para ônibus e para atender o comércio local

Calçadas e vias estreitas e saturadas de automóveis estacionados

Saturação das plataformas de embarque e desembarque em horários de pico

Iluminação pública precária

Comércio informal e desestruturado

Falta de equipamentos públicos de lazer nas proximidades

Baixa arborização das vias

DIRETRIZES

conectividade entre o terminal e o entorno imediato;

articulação do terminal como equipamento de serviços e vitalidade urbana.

a integração com ciclovias e modos alternativos;

Consolidação do terminal como ponto focal para o desenvolvimento local e mudança da paisagem.

desenho urbano das travessias e cruzamentos;

segurança e legibilidade dos percursos de pedestres;

o desenho urbano das travessias e cruzamentos;

criação de infraestrutura verde que mitigue calor e drenagem urbana;



7

Referências projetuais

Maringá Urban Intermodal Terminal Borelli&Merigo

O Terminal Intermodal Urbano de Maringá, projetado por Borelli & Merigo Arquitetura e Urbanismo, é uma referência em infraestrutura de transporte e um marco arquitetônico. Inaugurado em fevereiro de 2020, o projeto destaca-se pela funcionalidade, design e sustentabilidade, promovendo a reorganização do transporte coletivo e a revitalização de seu entorno.

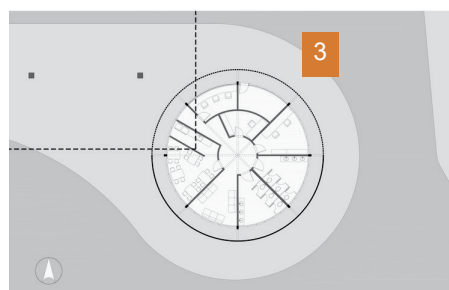
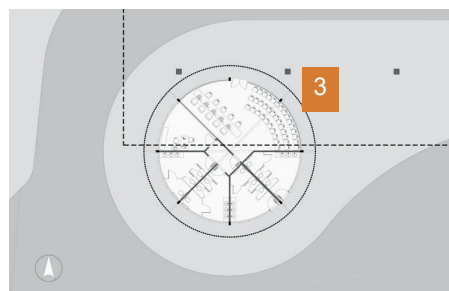
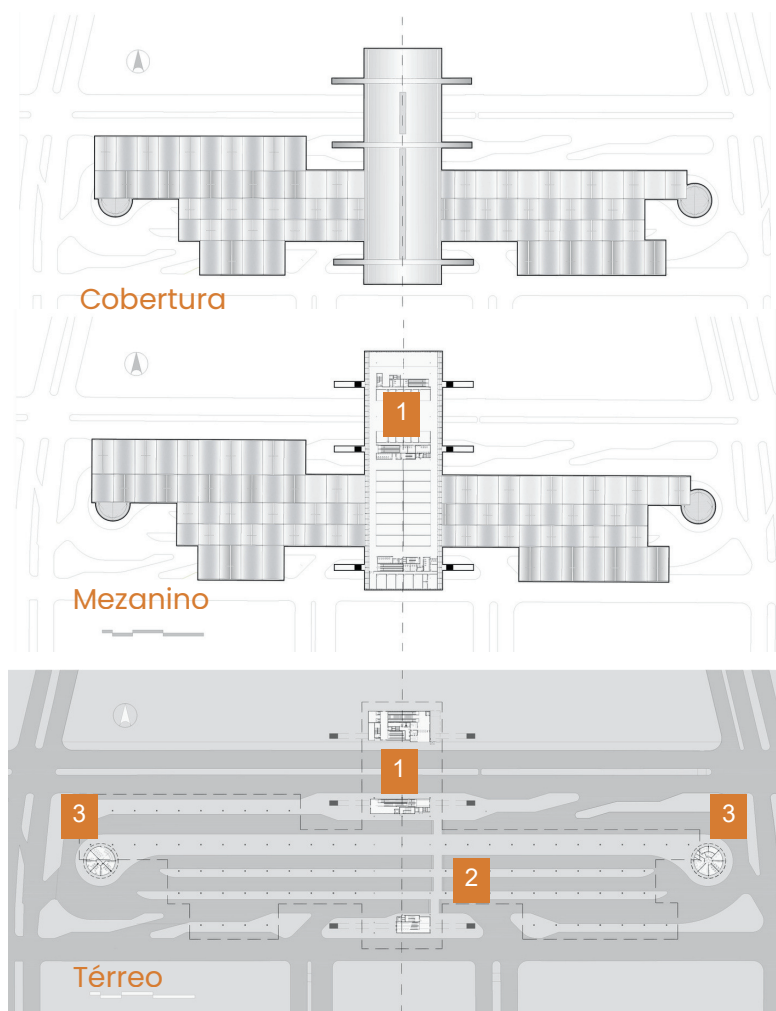
Localizado no Eixo Monumental, o terminal integra diferentes modais de transporte em uma estrutura de 22,5 mil m² organizada em três níveis: o subsolo para uma futura estação de trem, o térreo com plataformas de ônibus, e o piso superior com áreas comerciais. O projeto arquitetônico é notável por sua cobertura metálica em formas de "ondas", que além do impacto visual, permite iluminação natural e ventilação cruzada, contribuindo para a eficiência energética e conforto. O uso do amarelo vibrante é uma homenagem aos ipês da paisagem maringaense.



Plantas

Legenda:

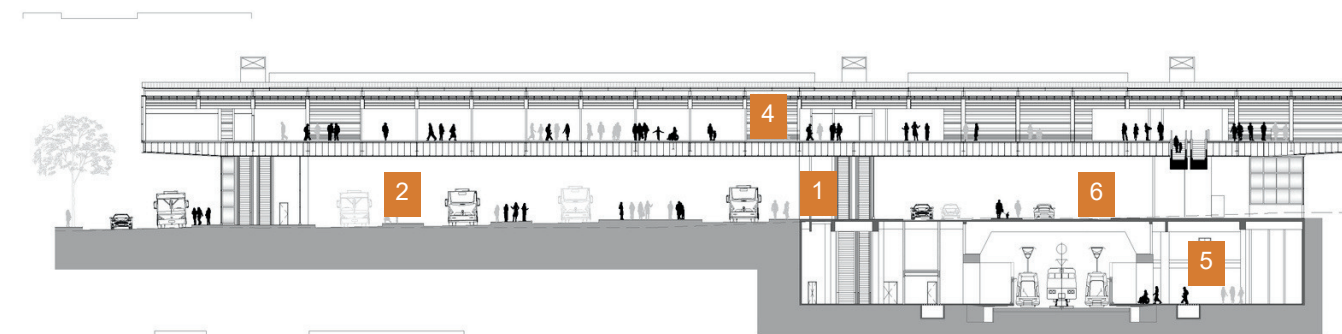
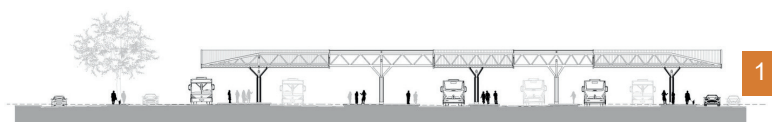
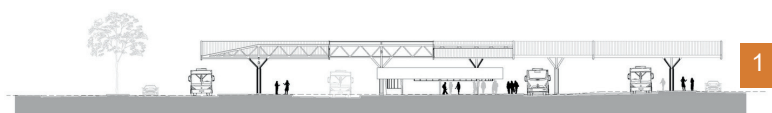
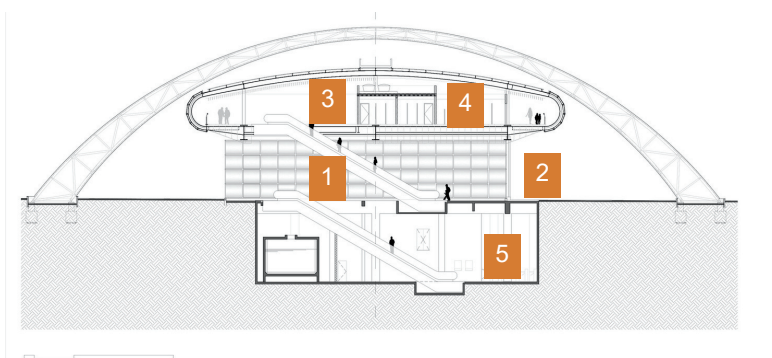
- 1 Escadas
- 2 Plataforma de ônibus
- 3 Administração e Serviços



Cortes

Legenda:

- 1 Escadas
- 2 Plataforma de ônibus
- 3 Administração e Serviços
- 4 Mezanino/Serviços
- 5 Plataforma do VLT
- 6 Rua



Estação São Paulo-Morumbi | 23 SUL

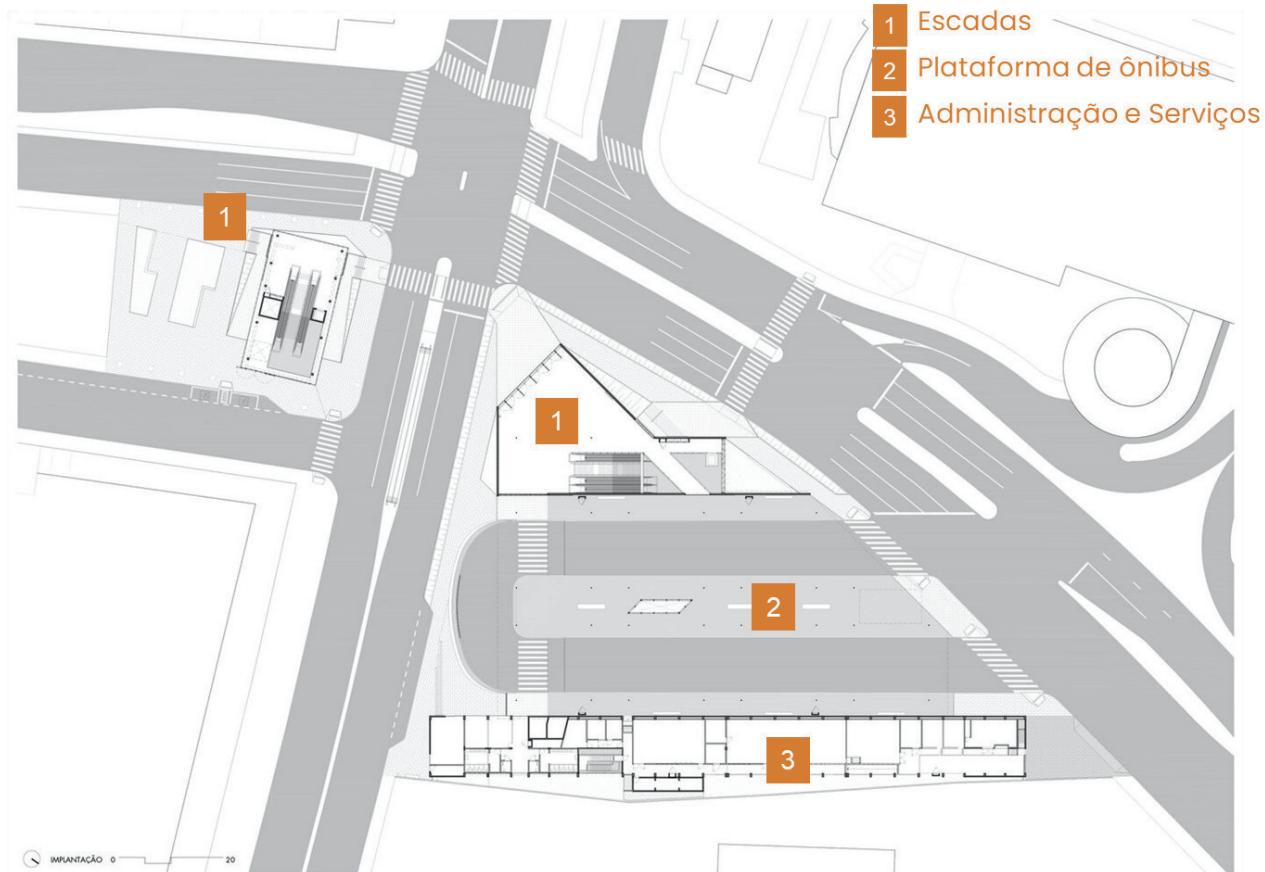
Projetada pelo escritório 23 SUL, a Estação São Paulo-Morumbi da Linha 4-Amarela é um premiado exemplo de como a arquitetura de infraestrutura pode qualificar o espaço urbano e priorizar a experiência humana. Inaugurada em 2018, a estação atua como um articulador entre diferentes modais de transporte – metrô, ônibus, bicicletas e pedestres – em um dos eixos mais movimentados da capital.

O partido arquitetônico organiza os fluxos sob uma grande cobertura plana e translúcida, apoiada em esbeltos pilares metálicos e paredes de concreto aparente. Essa estrutura unifica o programa, cria uma identidade visual e filtra a luz natural de forma controlada, iluminando áreas de circulação e sombreando as de permanência. Em um contexto urbano hostil aos pedestres, o projeto configura espaços de acolhimento e orientação, com acessos e conexões resolvidos de forma clara para transformar deslocamentos complexos em percursos fluidos e seguros.

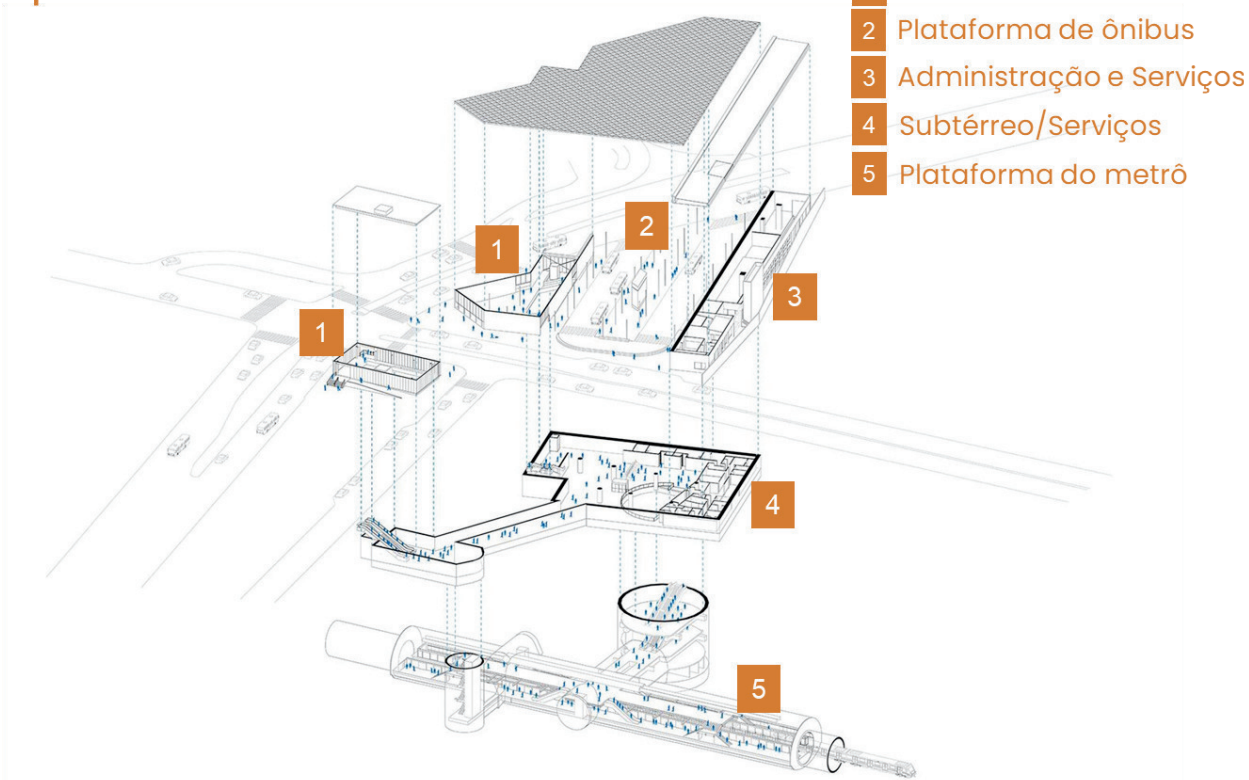


vista perspectivada interna

Implantação



Vista Explodida

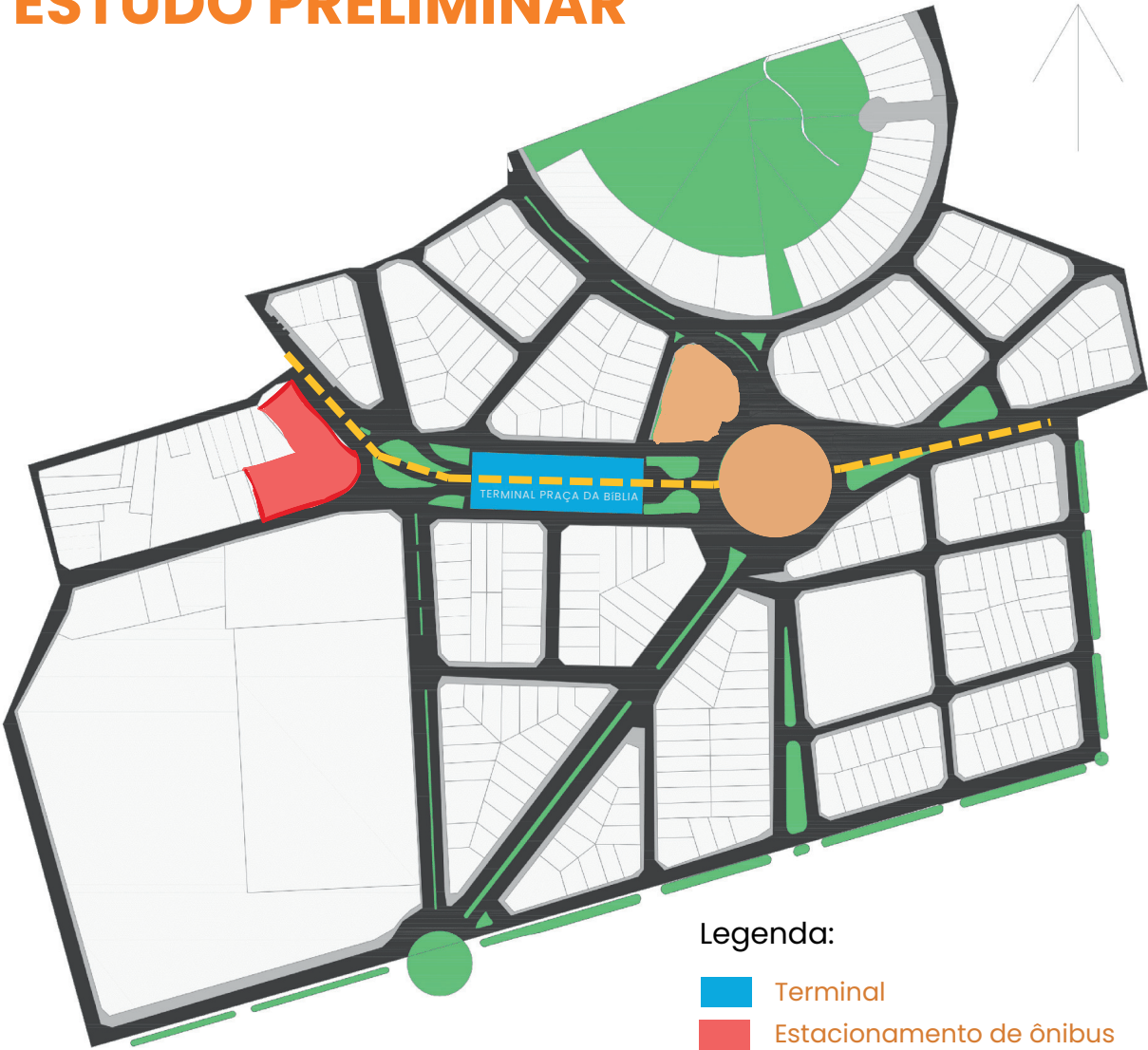




8

Proposta

ESTUDO PRELIMINAR



Legenda:

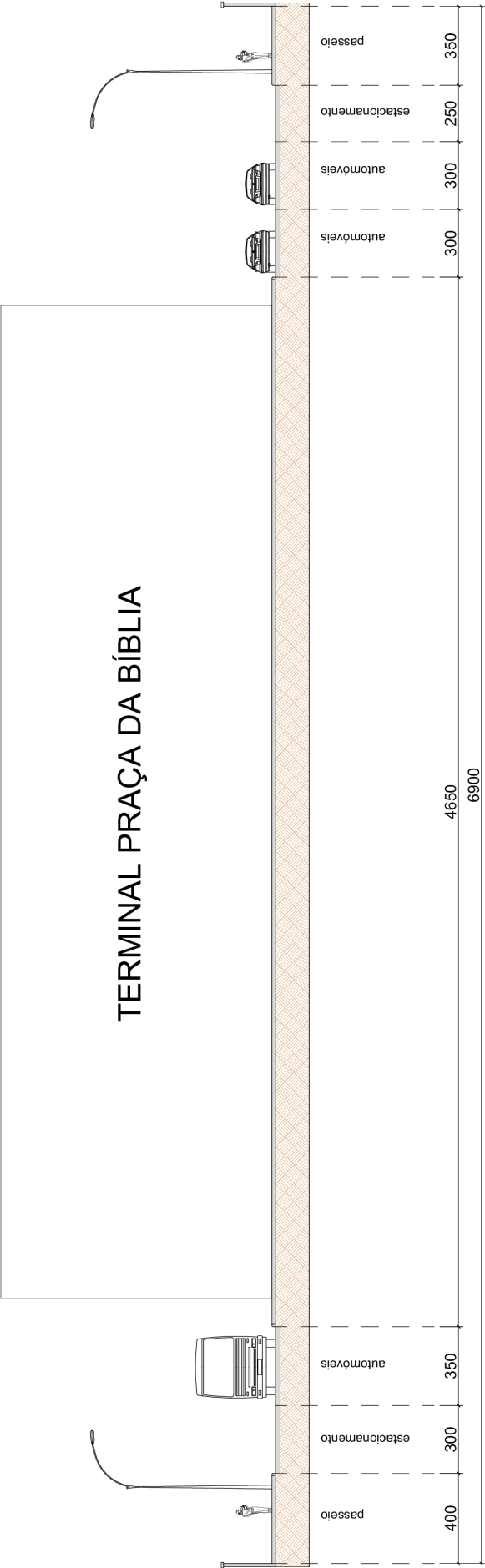
- Terminal
- Estacionamento de ônibus
- Praças
- Trecho de rebaixamento da via

SETORES
SUBSOLO - BRT
TÉRREO - ESTAÇÃO DE ÔNIBUS
1º PAVIMENTO - SERVIÇOS/RESTAURANTE POPULAR
2º PAVIMENTO - SERVIÇOS/VAPT VUPT
PRAÇAS - LAZER

2º PAVIMENTO - SERVIÇOS
1º PAVIMENTO - SERVIÇOS
TÉRREO - ESTAÇÃO DE ÔNIBUS
SUBSOLO - BRT

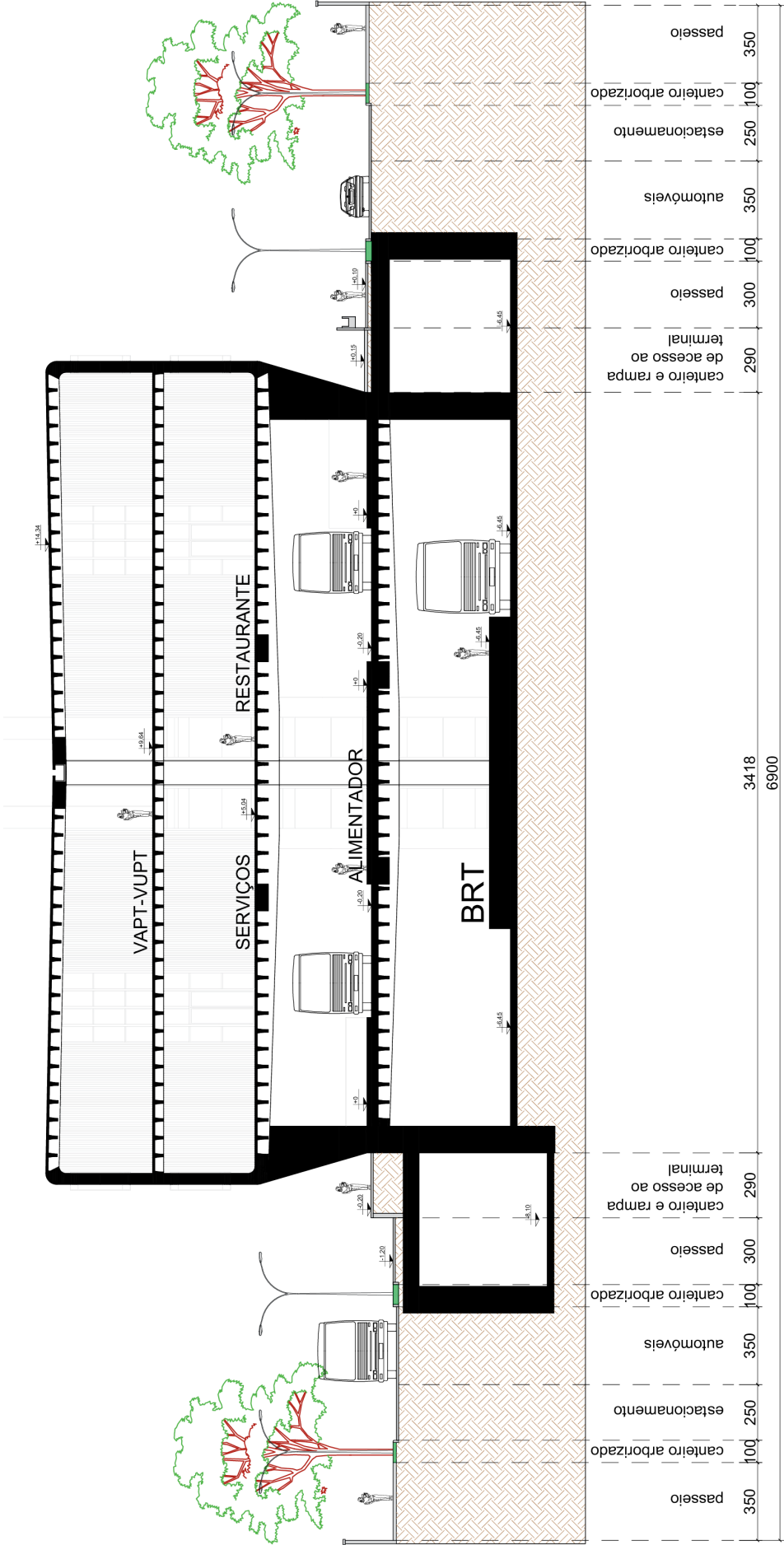
NECESSIDADES		
		PLATAFORMA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE BRT
		PLATAFORMA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE ÔNIBUS
		SANITÁRIOS
		QUIOSQUES
		BILHETERIA
		ADMINISTRAÇÃO
		DEPOSITO
		DML
		SALA DOS CONDUTORES
		VESTIÁRIOS
		ESCADAS E ELEVADORES

CAIXA VIÁRIA – AV. ANHANGUERA ATUALMENTE



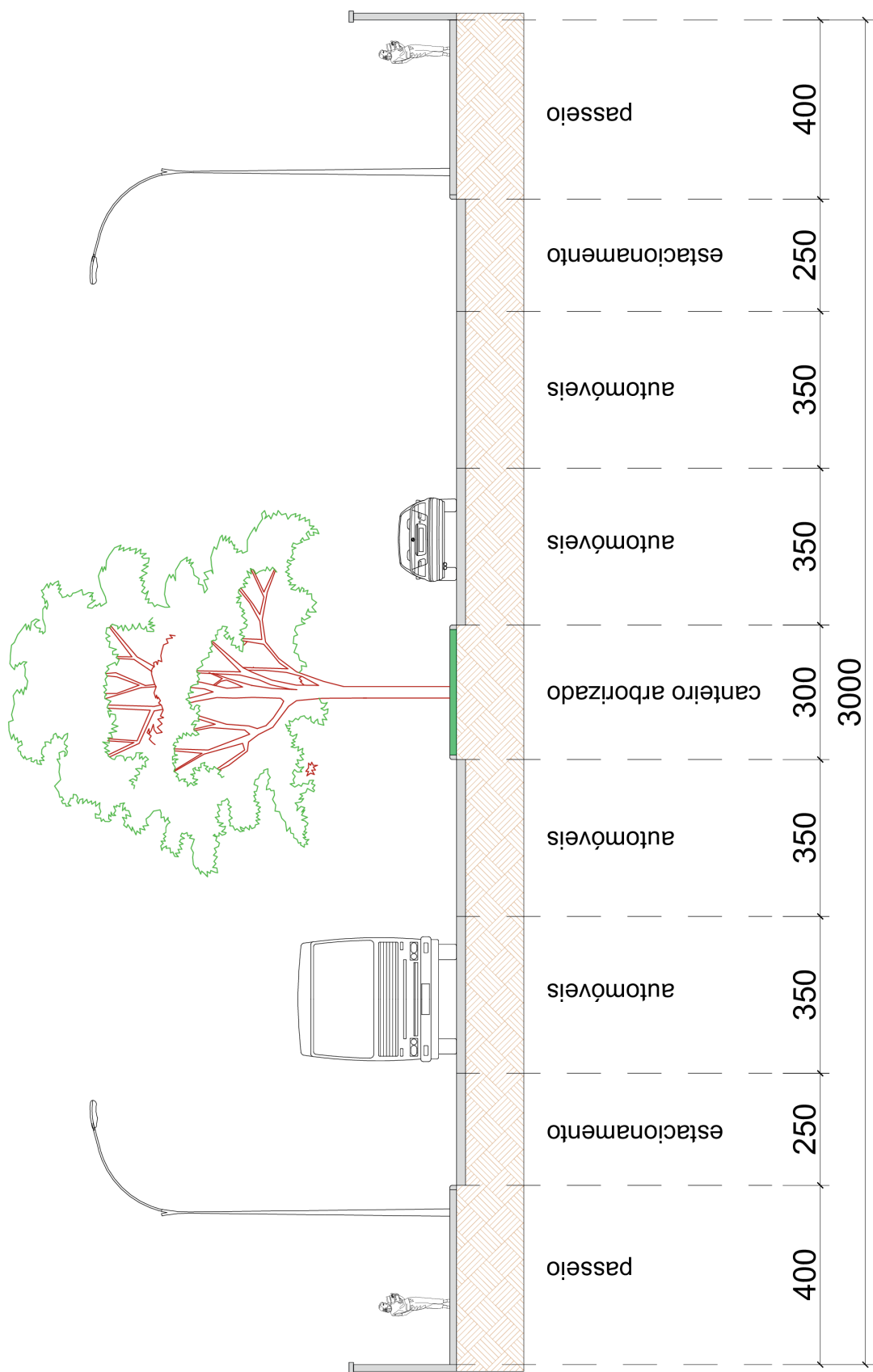
CAIXA VIÁRIA - AV. ANHANGUERA

PROPOSTA



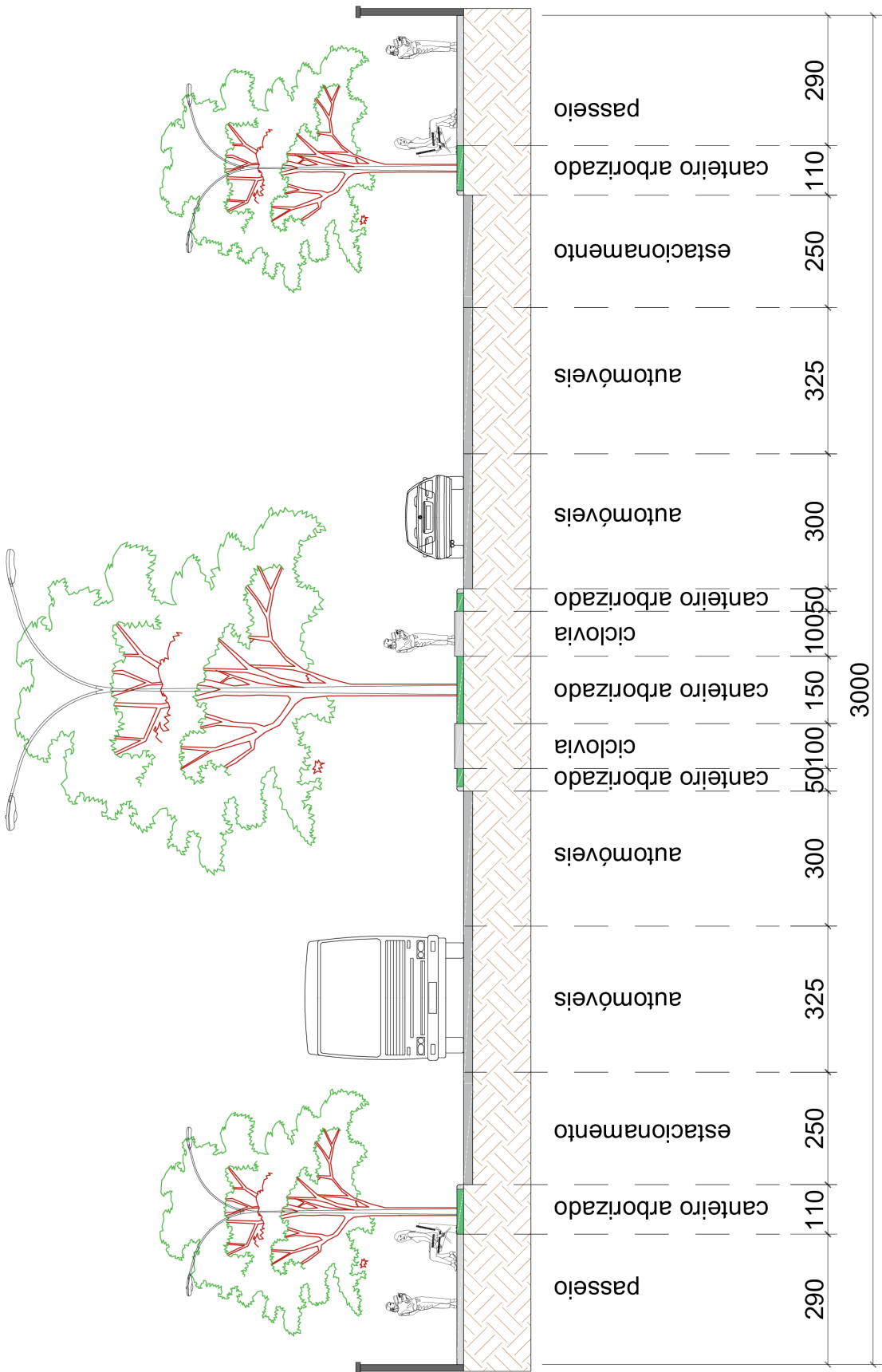


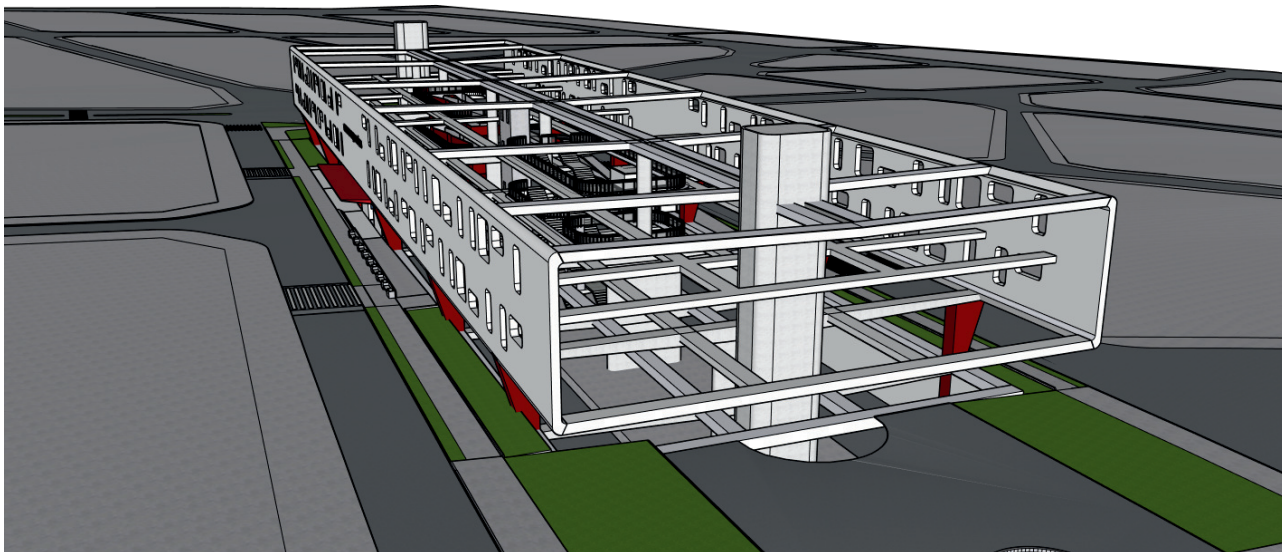
CAIXA VIÁRIA – AV. INDEPENDÊNCIA ATUALMENTE



CAIXA VIÁRIA - AV. INDEPENDÊNCIA

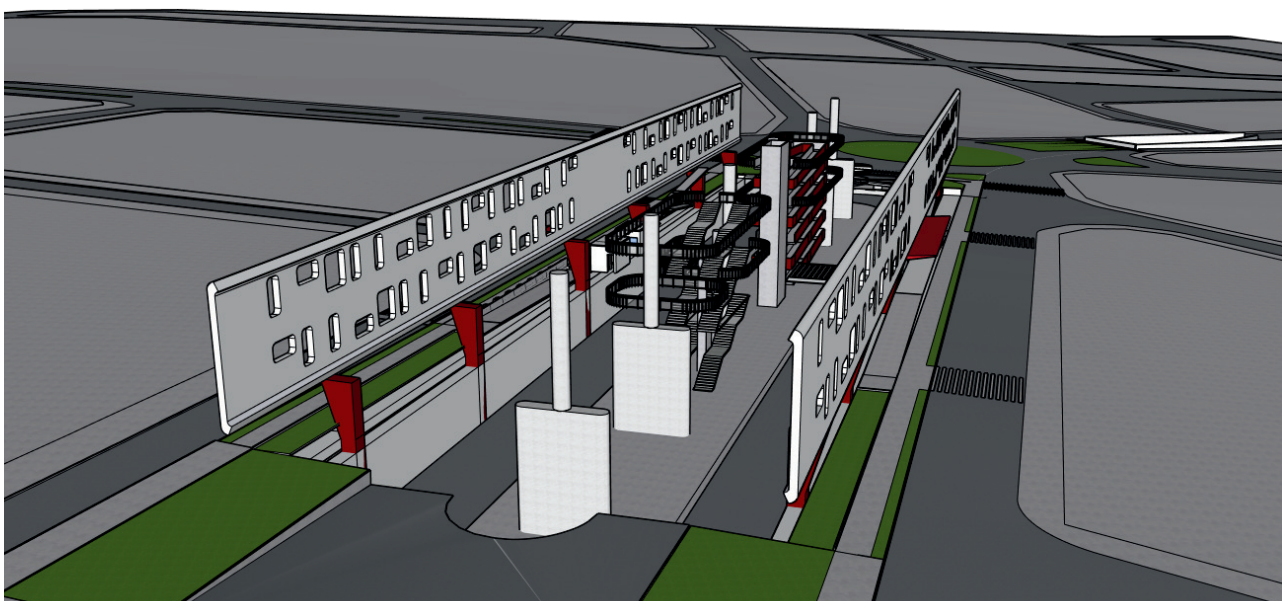
PROPOSTA





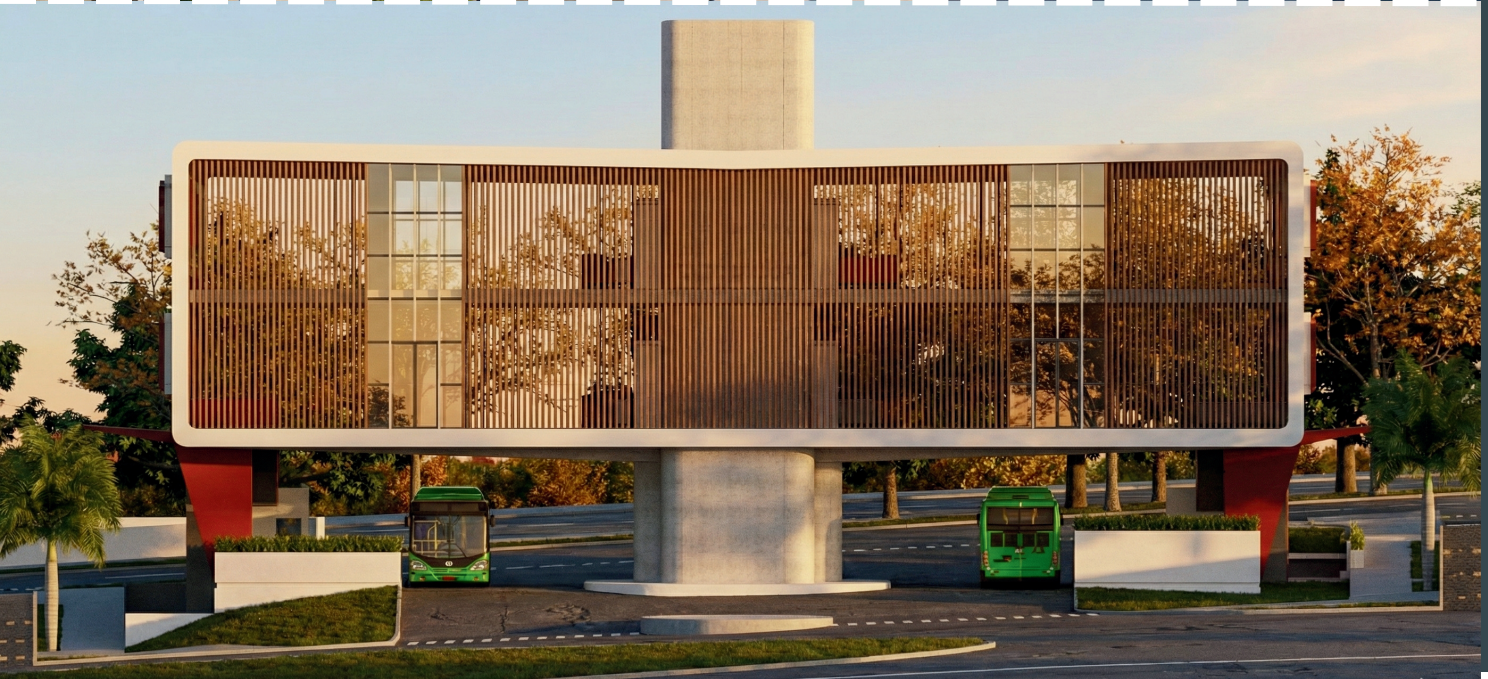
O edifício proposto para o Terminal Praça da Bíblia adota um sistema estrutural em concreto armado e protendido, concebido para viabilizar grandes vãos e conferir flexibilidade espacial. A estrutura ordena-se a partir de pilares robustos com seção de 120 cm, responsáveis pela rigidez e estabilidade do conjunto, conectados por vigas faixa protendidas de 120 cm por 50 cm. O uso da protensão nesses elementos horizontais permite vencer distâncias maiores com reduzida deformação, característica fundamental para garantir a desobstrução das áreas de fluxo. As escadas e rampas contam com sistema estrutural independente, composto por pilares de concreto armado de 80 cm de seção e vigas de concreto armado.

A distribuição das cargas ocorre por meio de lajes nervuradas bidirecionais do tipo cubeta, solução que otimiza a relação entre peso próprio e rigidez, além de favorecer a continuidade dos espaços. Nas laterais, a estabilidade é reforçada por vigas Vierendeel, que atuam como pórticos rígidos para o controle de deslocamentos horizontais e integram-se à composição das fachadas.











Referências

Referências

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 2012.

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LERNER, Jaime. Acupuntura urbana. Rio de Janeiro: Record, 2003.

CASAGRANDE, Marco. Urban Acupuncture. Helsinki: Helsinki Academy of Fine Arts, 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Perfil dos Municípios Brasileiros: mobilidade urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

23 SUL ARQUITETURA. Estação São Paulo–Morumbi / 23 SUL. ArchDaily Brasil, 2023. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/980705/estacao-sao-paulo-morumbi-23-sul/6264bf4fa2b8d90167fde296-estacao-sao-paulo-morumbi-23-sul-foto>. Acesso em: 28 nov. 2025.

ITDP Brasil. Guia de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS). Rio de Janeiro: ITDP, 2017.

BORELLI & MERIGO ARQUITETURA E URBANISMO. Maringá Urban Intermodal Terminal. ArchDaily, 2023. Disponível em: <https://www.archdaily.com/1001989/maringa-urban-intermodal-terminal-borelli-and-merigo-arquitetura-e-urbanismo/647d32e543e45a2aca89020a-maringa-urban-intermodal-terminal-borelli-and-merigo-arquitetura-e-urbanismo-photo>. Acesso em: 28 nov. 2025.

PORTAL 6. Número de veículos em Goiânia mais que dobrou em duas décadas, aponta IBGE. Portal 6, 23 out. 2025. Disponível em: <https://portal6.com.br/2025/10/23/numero-de-veiculos-em-goiania-mais-que-dobrou-em-duas-decadas-aponta-ibge/#:~:text=Conforme%20os%20dados%20mais%20recentes....> Acesso em: 28 nov. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. Manual de BRT – Bus Rapid Transit: Guia de Planejamento. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. Global Streets Design Guide. 2. ed. Nova Iorque: National Association of City Transportation Officials (NACTO), 2022. Versão em português.

SANTA CATARINA. Departamento Estadual de Infraestrutura – DEINFRA. Manual de gabaritos de giro de veículos representativos da frota. Florianópolis: DEINFRA, 2010.