



Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA

Rodoviária

Princesa do vale, Goianésia-GO

Cadernos de TC 2017-1

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.
Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.
Celina Fernandes Almeida Manso, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.
Simone Buiati, E. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.
Celina Fernandes Almeida Manso, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.
Simone Buiati, E. arq.

Detalhamento de Maquete

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.
Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Seminário de Teoria e Crítica

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.
Maíra Teixeira Pereira, Dr. arq.
Pedro Henrique Máximo, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Expressão Gráfica

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Secretária do Curso

Edima Campos Ribeiro de Oliveira
(62)3310-6754

Apresentação

Este volume faz parte da quinta coleção da revista Cadernos de TC. Uma experiência recente que traz, neste semestre 2017/2, uma versão mais amadurecida dos experimentos nos Ateliês de Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (I, II e III) e demais disciplinas, que acontecem nos últimos três semestres do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Anápolis (UniEVANGÉLICA).

Neste volume, como uma síntese que é, encontram-se experiências pedagógicas que ocorrem, no mínimo, em duas instâncias, sendo a primeira, aquela que faz parte da própria estrutura dos Ateliês, objetivando estabelecer uma metodologia clara de projeção, tanto nas mais variadas escalas do urbano, quanto do edifício; e a segunda, que visa estabelecer uma interdisciplinaridade clara com disciplinas que ocorrem ao longo dos três semestres.

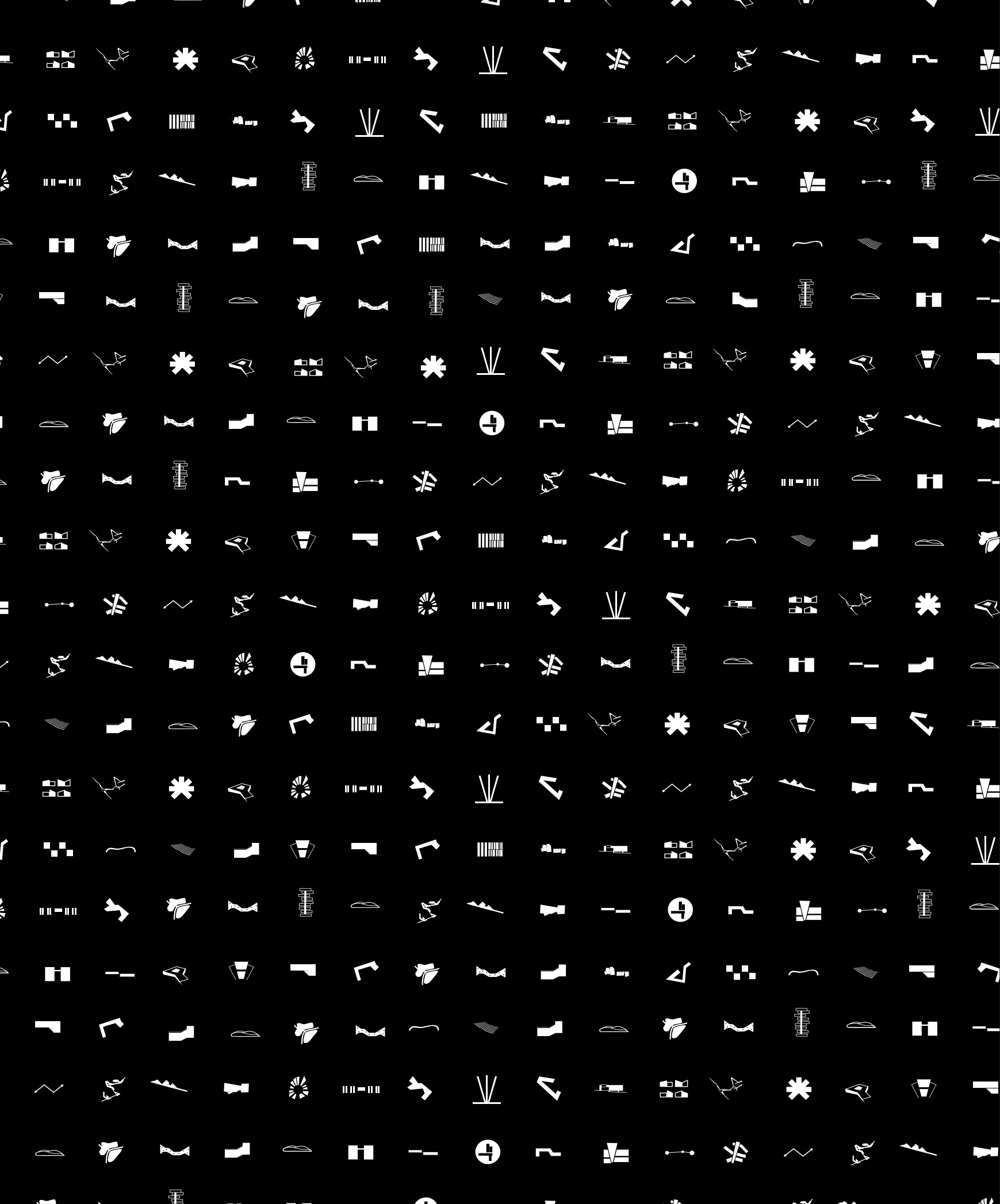
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: **LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO**. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos como layers, o que possibilitou, para cada projeto, um aprimoramento e compreensão do ato de projetar. Para atingir tal objetivo, dois recursos contemporâneos de projeto foram exaustivamente trabalhados. O diagrama gráfico como síntese da proposta projetual e proposição dos elementos acima citados, e a maquete diagramática, cuja ênfase permitiu a averiguação das intenções de projeto, a fim de atribuir sentido, tanto ao processo,

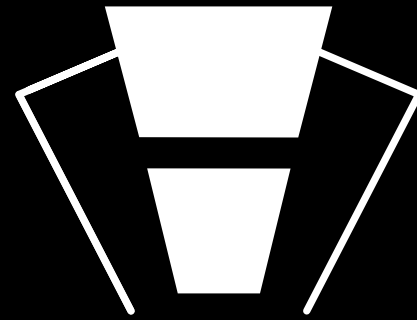
quanto ao produto final. A preocupação com a cidade ou rede de cidades, em primeiro plano, reorientou as estratégias projetuais. Tal postura parte de uma compreensão de que a apreensão das escalas e sua problematização constante estabelece o projeto de arquitetura e urbanismo como uma manifestação concreta da crítica às realidades encontradas.

Já a segunda instância, diz respeito à interdisciplinaridade do Ateliê Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo com as disciplinas que contribuíram para que estes resultados fossem alcançados. Como este Ateliê faz parte do tronco estruturante do curso de projeto, a equipe do Ateliê orientou toda a articulação e relações com outras quatro disciplinas que deram suporte às discussões: Seminários de Teoria e Crítica, Seminários de Tecnologia, Expressão Gráfica e Detalhamento de Maquete.

Por fim e além do mais, como síntese, este volume representa um trabalho conjunto de todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo, que contribuíram ao longo da formação destes alunos, aqui apresentados em seus projetos de TC. Esta revista, que também é uma maneira de representação e apresentação contemporânea de projetos, intitulada Cadernos de TC, visa, por meio da exposição de partes importantes do processo, pô-lo em discussão para aprimoramento e enriquecimento do método proposto e dos alunos que serão por vocês avaliados.

Ana Amélia de Paula Moura
Celina Fernandes Almeida Manso
Rodrigo Santana Alves
Simone Buiati





No Brasil o ônibus ainda é um dos principais meios de locomoção usados pela população para fazer viagens, devido suas vantagens econômicas em relação aos demais meios de transportes. Atualmente com a restauração das rodovias é possível fazer viagens de ônibus para quase todos os cantos do país, e até para alguns países vizinhos. É necessário portanto resgatar a importância cultural dos equipamentos urbanos como as Rodoviárias, através da arquitetura, que se encontra em decadência e que são edificações importantes que testemunham a história do desenvolvimento urbano.

As Rodoviárias são fundamentais à mobilidade urbana, uma vez que proporcionam o deslocamento necessário à população. Através de um estudo e análise houve uma pertinência na implantação de um novo edifício Rodoviário de médio porte para a cidade de Goianésia-GO, com estrutura que viabiliza maior aproveitamento a população.

Rodoviária Princesa do Vale, Goianésia - GO

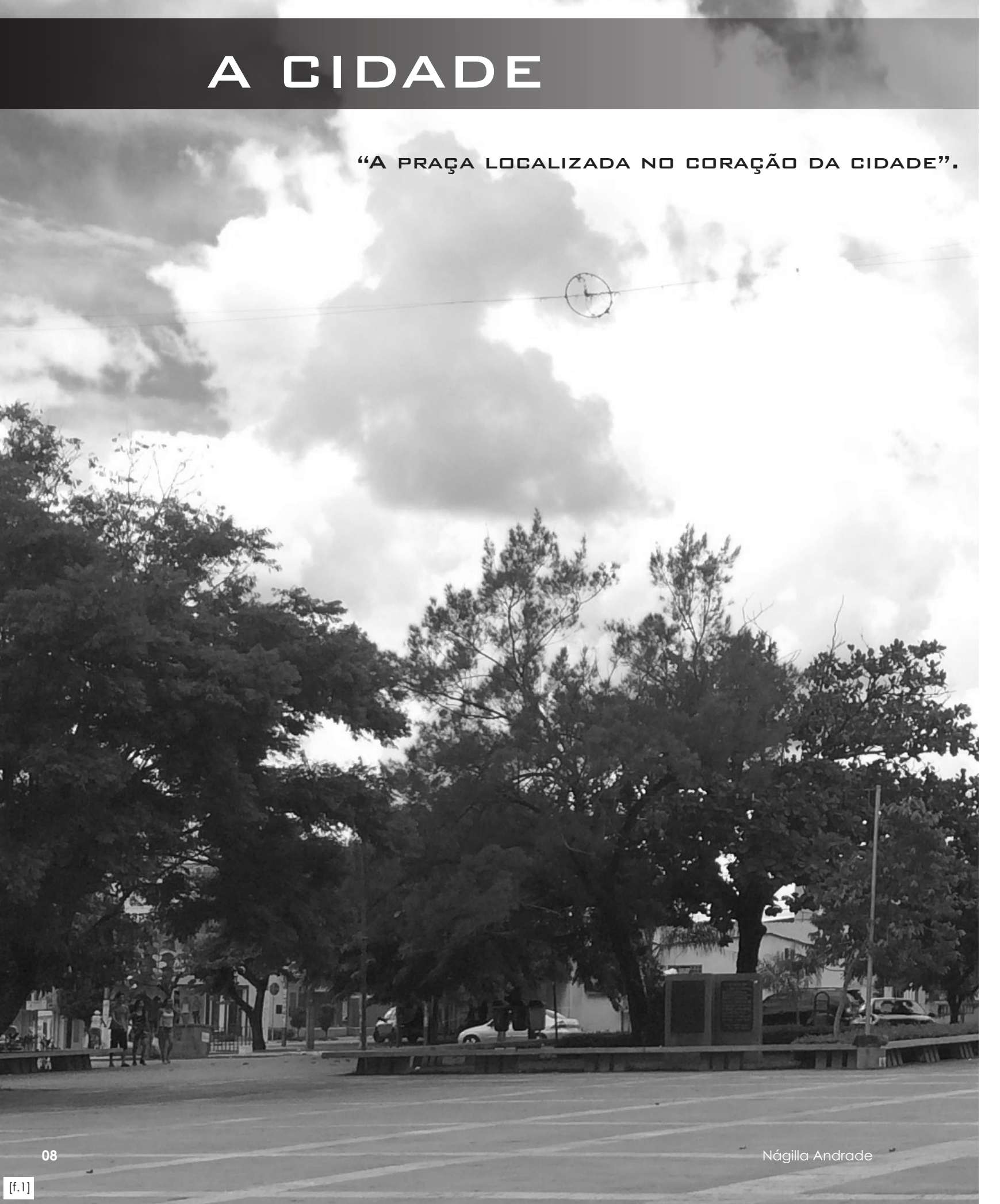


Nágilla Andrade

Orientador: Celina F. A. Manso

A CIDADE

“A PRAÇA LOCALIZADA NO CORAÇÃO DA CIDADE”.





LEGENDAS:

[f.1] Foto da igreja Matriz de Goianésia, um dos marcos da cidade.
Fonte: Franciele Modesto (2015)

INTRODUÇÃO DO TEMA

JUSTIFICATIVA

Este trabalho trata do estudo da construção de uma nova Rodoviária para a cidade de Goianésia - GO, com o objetivo de propiciar aos cidadãos Goianesiense um equipamento urbano de serviços públicos de modo com que permita a circulação e acessibilidade as atividades urbanas. A nova Rodoviária projetada tem como intuito servir como um ponto de encontro na cidade, não apenas como uma área de simples deslocamento de chegada e partida, mas um local de permanência, apresentando-se aos usuários como um local seguro e agradável às transições de embarque e desembarque da cidade.

Para José Madureira Pinto (1991 apud MADUREIRA, p.4):

[...] A construção de identidades se alimenta de trajectos sociais incorporados nos agentes, da posição ocupada por estes na estrutura social (na medida em que ela determina e configura contextos de sociabilidade e de socialização duráveis) [...]

Baseando na ideia de Madureira, a nova Rodoviária terá como objetivo a criação de várias identidades, e isso irá depender de quem é a visão. Para os comerciantes, além de ser a fonte de sustento também será a criação de laços de amizade. Para os fregueses constantes, tais como os trabalhadores, moradores do bairro e aposentados, representará um lazer.

Na visão das pessoas que passam grande parte do dia na rodoviária, o lugar representa a convivência entre elas significando uma relação próxima até

mesmo de amizade. Portanto, o mesmo local que para os passageiros não apresenta alguma significância para os outros tipo que se encontram é um ambiente de identificação como afirma José Madureira (1991).

As cidades brasileiras enfrentam consideráveis desafios com os congestionamentos, o que resulta desse duplo processo de urbanização e de expansão do transporte individual. A cidade de Goianésia-GO, está começando a passar por esse processo de expansão.

Atualmente Goianésia conta com um único Terminal Rodoviário que fica localizado no centro da cidade, na Rua 28 com a Avenida Goiás, sendo essa a principal via da cidade. O Terminal Rodoviário encontra-se bem próximo a várias clínicas e hospitais pertencentes aquela região, além da Paróquia Sagrado Coração de Jesus, do Colégio da Polícia Militar de Goiás e Escola Luiz César. Com isso na atual localização do Terminal Rodoviário está ocorrendo um aumento significativo em relação fluxo de veículos na região, devido o crescimento da cidade e o aumento de veículos, começando a gerar congestionamentos em horários de pico.

Para evitar que esse problema se agrave futuramente foi proposto a implantação desse equipamento urbano em outra região da cidade onde é de fácil acesso e conta como o cenário a beleza da paisagem natural. E em relação as vias, foi necessário proibir a passagem dos ônibus com destino a nova Rodoviária pela Av. Goiás que corta o centro no sentido norte/sul, afim de evitar possíveis congestionamentos.

LEGENDAS:

[f.2] Foto da Avenida Goiás.
Fonte: <http://www.goianesia.go.gov.br/>



GOIANÉSIA

HISTÓRIA GERAL

NOTAS:



[f.3]

Goianésia está localizada no Vale do São Patrício e que originou da fazenda Calção de Couro, onde teve como principal comprador Laurentino Martins Rodrigues. O mesmo ergueu às margens do córrego Calção de Couro [f.3], um cruzeiro onde deu início oficial ao povoado e tornou-se distrito de Goianésia no dia 10 de agosto de 1949, com a Lei nº 10, sancionada pelo prefeito de Jaraguá, Nelson de Castro Ribeiro. Tornando-se mais tarde a principal cidade do Vale do São Patrício.

[1] A usina de álcool e açúcar mais importante que tem é a Jalles Machado e a mais antiga é a Usina Goianésia, onde desempenham um papel importante para a economia da cidade.



[f.4]

A economia de Goianésia é historicamente agrícola, tendo como plantio de arroz, café, seringueira e cana de açúcar como base de sua economia. Outra grande fonte de emprego e renda está nas três usinas[1] de álcool e açúcar, onde juntas representam quase a metade da economia de Goianésia, como mostra na [f.4], além do comércio local, que vem se desenvolvendo e diversificando a passos largos com o decorrer dos anos e o crescimento populacional de Goianésia.

Goianésia é uma cidade com apenas 64 anos e está inserida em um contexto de intenso crescimento, principalmente por ser um forte polo econômico e estar se tornando um pólo universitário, onde conta com a faculdade UniEvangélica, UEG e UniRV. Sendo possível observar a necessidade da implantação de uma nova Rodoviária. Esta afirmação é baseada nas premissas de que o atual Terminal Rodoviário [f.5] passou a não apresentar a capacidade necessária para atender às demandas atuais.

LEGENDAS:

[f.3] Córrego Calção de Couro.
Fonte:<http://itaja105.com.br/n/3361>

[f.4] Usina de álcool e açúcar - Jalles Machado.
Fonte:<https://www.jornalcan.com.br/jalles-machado-promove-leilao-de-maquinas-em-novembro/>

[f.5] Atual Terminal Rodoviário de Goianésia-GO.
Fonte: Nágilla Andrade (Setembro - 2016).

[f.6] Praça Laurentino Rodrigues.
Fonte: Nágilla Andrade (Março - 2017).



[f.5]

A cidade de Goianésia foi planejada, possuindo espaços projetados para o lazer como: a praça Laurentino Rodrigues [f.6] e a praça Dimas carrilho, a viela Benedito Francisco Raposo, a Lagoa Princesa do Vale e a barragem. Além de espaços construídos como o Clube Campestre.



Rodoviária Princesa do Vale, Goianésia - GO [f.6]

GOIANÉSIA

LEGENDAS:

[f.7] Mapas de Goiás.
Fonte: Google Earth - Modificado pelo autor do projeto.

[f.8] Mapa do Macrozoneamento do município de Goianésia.

Fonte: Plano diretor de Goianésia - Modificado pelo autor do projeto.

[f.9] Mapa de Goianésia-GO.

Fonte: Plano diretor de Goianésia - Modificado pelo autor do projeto.

[f.10] Lagoa Princesa do Vale.

Fonte: Prefeitura de Goianésia.

[f.11] Evento: Goianésia Mix Festival.

Fonte: Letícia Lemos (Setembro - 2017).

[f.12] Igreja Nossa Senhora D'Abadia.

Fonte: LuisGyn (2016).

[f.13] Atual Terminal Rodoviário de Goianésia.

Fonte: Nágilla Andrade (Setembro - 2016).

[f.14] Clube Campestre.

Fonte: Acervo Prefeitura de Goianésia.

[f.15] Estádio Valdeir José de Oliveira.

Fonte: Acervo Prefeitura de Goianésia.

[f.16] Faculdade UniEvangélica de Goianésia.

Fonte: www.evangelicagoianesia.edu.br/

[f.17] UEG - Campus Goianésia.

Fonte: Nágilla Andrade (Setembro - 2016).

[f.18] Faculdade de Medicina - UniRV.

Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

LOCALIZAÇÃO

A cidade de Goianésia está localizada no estado de Goiás - Brasil, situada na região do Vale do São Patrício. De acordo com o censo 2017 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Goianésia tem uma população de 67.507 habitantes.

Goianésia recebeu o status de Município pela Lei Estadual Nº747 de 24 de junho de 1953, como território desmembrado de Jaraguá. Possui uma área de 1.700,90 quilômetros.

Fica a 170 quilômetros de Goiânia e aproximadamente 208 quilômetros de Brasília. O município é banhado pelos mananciais do Rio dos Peixes, Rio dos Bois e Rio dos Patos. As temperaturas médias anuais variam de 22 a 25 graus.

O Município possui um distrito, Natinópolis, e cinco povoados: Juscelândia, Cafelândia, Morro Branco, Barreiro (Limoeiro) e Campo Alegre.

ESCALA DA CIDADE

O mapa [f.9] mostra algumas importantes construções para a cidade de Goianésia.

A cidade conta com o programa Mais Turismo, onde visa promover eventos na cidade em datas que coincide com feriados nacionais prolongados, fazendo com que a cidade receba turistas durante os feriados. Tendo como objetivo difundir o turismo de eventos na cidade gerando renda e divisas ao município.

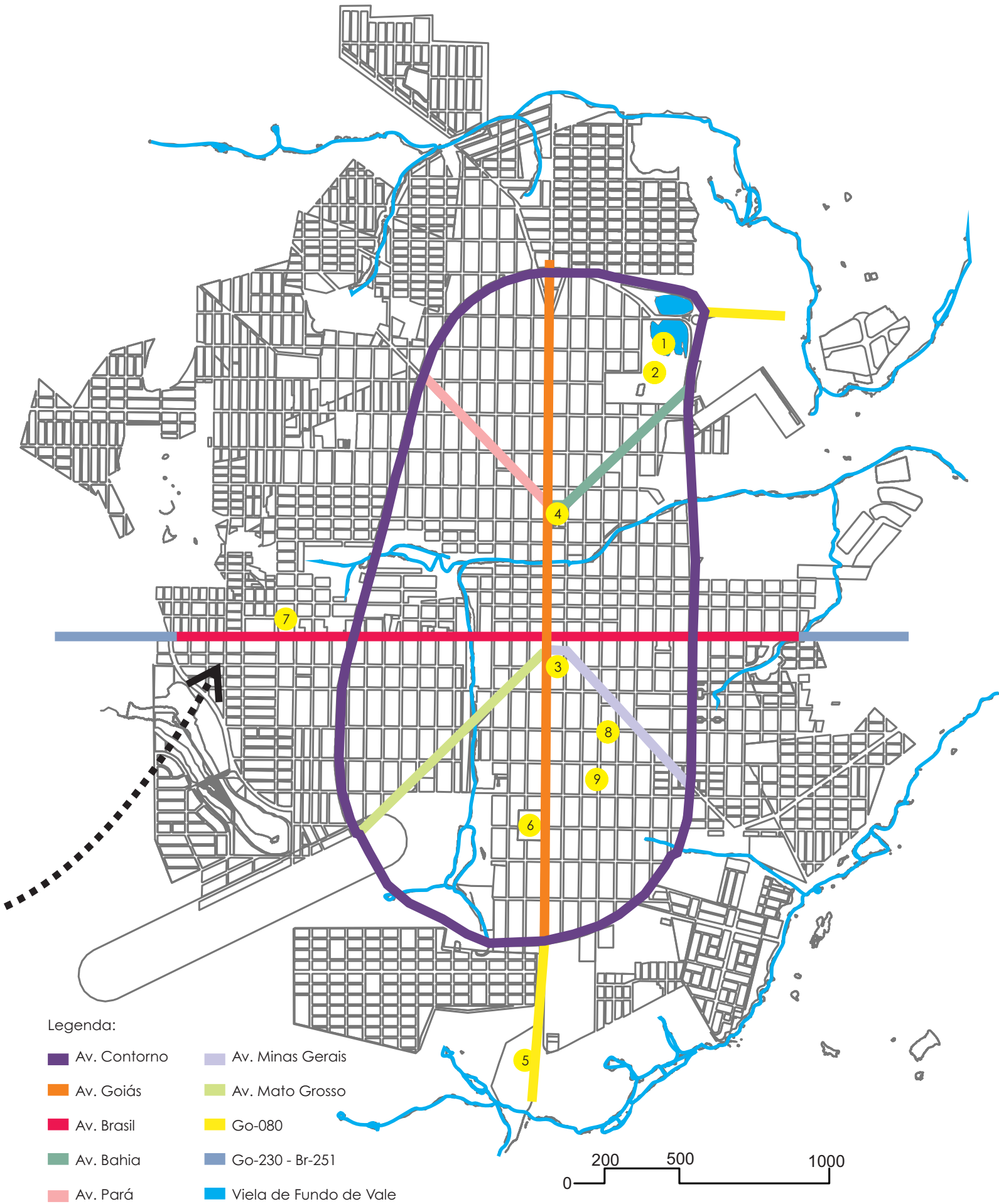
Ela conta como principal ponto turístico o Parque Lagoa Princesa do Vale [f.10], onde acontece alguns eventos de esporte e lazer, como o Goianésia MIX Festival [f.11] e o tradicional carnaval da cidade.

Município de Goianésia



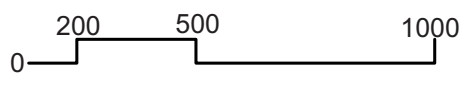
[f.7]

[f.8]



Legenda:

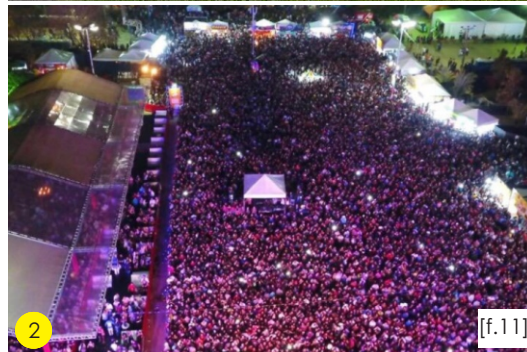
- Av. Contorno
- Av. Goiás
- Av. Brasil
- Av. Bahia
- Av. Pará
- Av. Minas Gerais
- Av. Mato Grosso
- Go-080
- Go-230 - Br-251
- Vial de Fundo de Vale

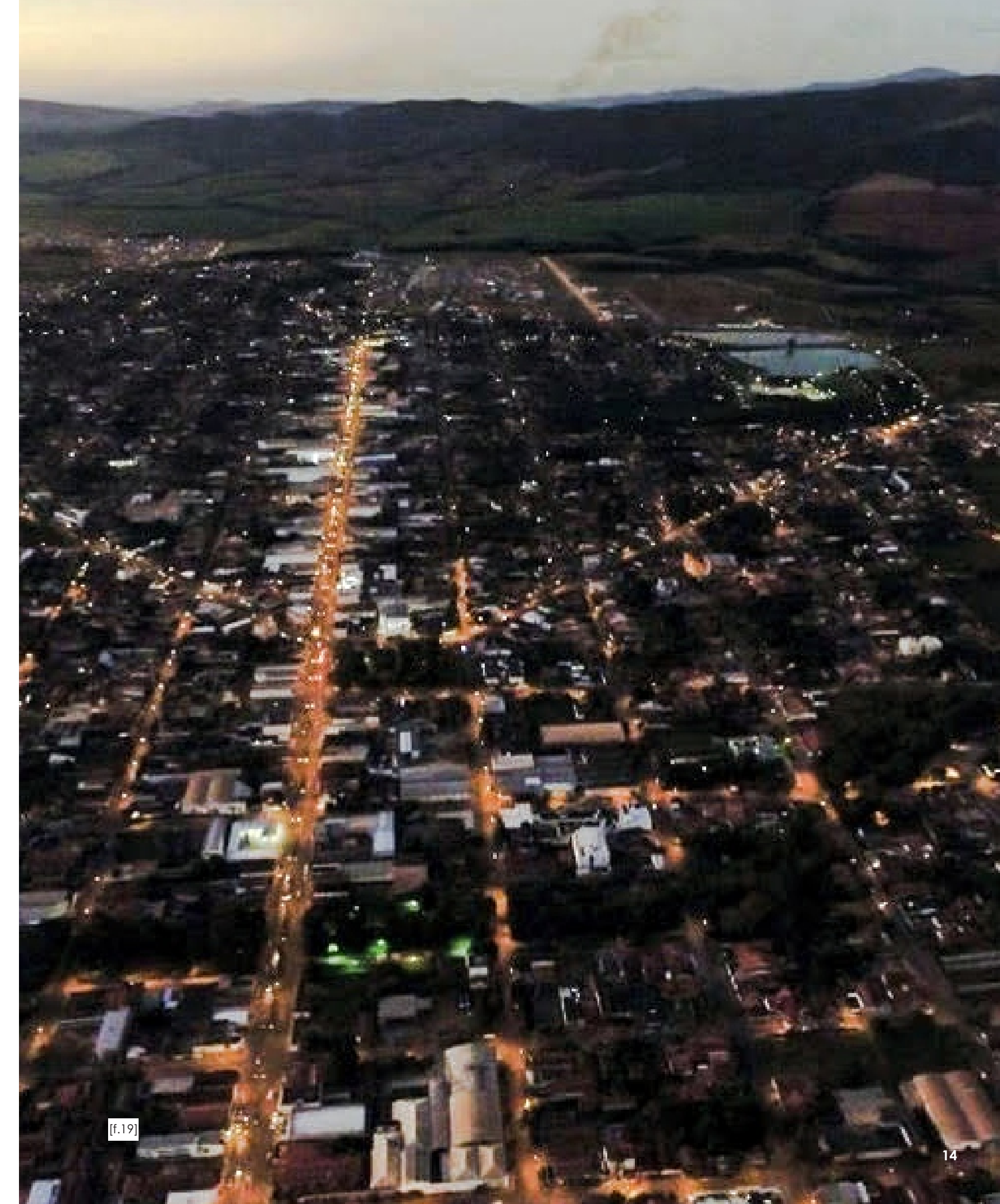


[f.9]

As festas de caráter religioso como as barraquinhas, acontecem na Praça Matriz, que fica em frente a Igreja Nossa Senhora D'Abadia [f.12] e na Praça Dimas Carrilho que fica em frente ao atual Terminal Rodoviário [f.13]. Outro ponto bastante movimentado é o Clube Campestre [f.14], onde ocorre alguns shows. A cidade é bastante visitada na época do carnaval, pecuária e jogos no estádio Valdeir José de Oliveira [f.15].

Em seu desenvolvimento Goianésia esta se tornando um importante polo universitário, onde conta com a faculdade de UniEvangélica [f.16], UEG [f.17] e a faculdade de medicina UniRV [f.18].





[f.19]

ATUAL TERMINAL RODOVIÁRIO

O atual Terminal Rodoviário de Goianésia foi construído na década de 60 em estilo Art Decó. Ela possui suas instalações precárias e antigas, encontrando-se em péssimo estado de conservação.

Para o arquiteto e urbanista Bruno Gonçalves (2013), “[...]é de fundamental importância recuperar equipamentos urbanos, pois significa melhorar a imagem da cidade que ao perpetuar a sua história, valoriza o patrimônio construído e além, dinamiza o comércio gerando novos empregos”.

Com a ida de novos polos universitários para a cidade de Goianésia, o atual Terminal Rodoviário não está conseguindo atender e nem oferecer uma boa qualidade de serviço aos seus usuários. Goianésia agora voltou com o seu tradicional carnaval e com isso a cidade recebe um grande número de foliões gerando um aumento na demanda dos ônibus.

Demanda atual da Rodoviária, horários de saída de Goianésia:

LEGENDAS:

[f.19] Foto aérea de Goianésia.
Fonte: Café publicidade (Julho - 2017).

[f.20] Foto do atual terminal Rodoviário de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

[f.21] Foto interna do atual terminal Rodoviário de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

[f.22] Foto de um usuário (Sr. Jair Oliveira) do terminal Rodoviário de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

[f.23] Foto de uma conveniência do terminal Rodoviário de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

[f.24] Foto da área de embarque e desembarque do terminal Rodoviário de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

[f.25] Foto do mobiliário local do terminal Rodoviário de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017).

LOCALIDADE	HORÁRIOS
ANÁPOLIS	07:30-12:00-15:00-18:00
BARRO ALTO	16:30
BRASÍLIA	08:30
CAFELÂNDIA	15:30
CERES	10:00
CIRILÂNDIA	10:00
GOIÂNIA (VIA NERÓPOLIS)	06:00
GOIÂNIA	07:30-12:00-15:00-18:00
JUSCELÂNDIA	15:30
LAVRINHA	15:30
PIANÁPOLIS	10:00
URUAÇU	15:15
VERDELÂNDIA	15:15

COLETIVOS:	
BARRO ALTO	06:30-09:00-11:30-13:30-15:45
JARAGUÁ	08:30-16:00
VILA PROPÍCIO	06:30-12:30 (SEGUNDA A SÁBADO)



- Possui uma pequena faixa de manobra para os ônibus, causando assim congestionamento na principal via da cidade; [f.20]



- Não oferece espaços apropriados para os usuários que permanecem no local esperando seu ônibus; [f.21]



- A falta da proteção solar juntamente com o estado do mobiliário e a falta de bons espaços de convívio os usuários buscam alternativas para se acomodarem; [f.22]

Rodoviária Princesa do Vale, Goianésia - GO



- Os espaços e serviços oferecidos não possuem uma boa qualidade e estrutura; [f.23]



- Ausência de cobertura na área dos ônibus o que dificulta a retirada de malas do bagageiro em épocas de chuvas, além de não proteger os passageiros ao entrarem nos ônibus. [f.24]



- Possui mobiliários em estado de degradação proporcionando insegurança aos usuários com riscos de possíveis acidentes; [f.25]

[f.25]

O LUGAR

“PRINCESA DO VALE DO SÃO PATRÍCIO”.





Rodoviária Princesa do Vale, Goianésia - GO

LEGENDAS:

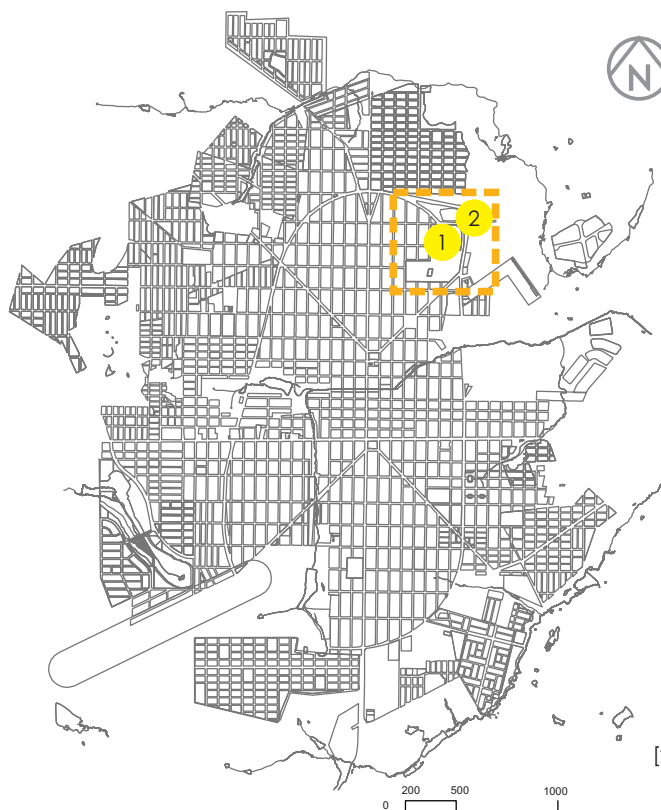
[f.26] Morro do careca.
Fonte: Nágilla Andrade
(Março - 2017)

O LUGAR

ESCOLHA DO TERRENO

O local escolhido para a implantação da nova Rodoviária fica na região nordeste da cidade. Ela possui facilidade de acesso, e está bem servida de vias que podem suportar certa intensidade de tráfego, especialmente a Av. Contorno (via regional)[f.30] e a Av. Bahia (via coletora secundária)[f.30]. Além da própria paisagem natural que foi um dos influenciadores na escolha.

Onde conta com o Parque e a Lagoa Princesa do Vale em frente ao terreno escolhido para a implantação da Rodoviária, além da bela paisagem formada pelas serras do Vale do São Patrício.



LEGENDAS:

[f.27] Por do sol na Lagoa Princesa do Vale.

Fonte: Nágilla Andrade (Março-2017)

[f.28] Avenida Contorno com vista para as Serras do Vale do São Patrício.

Fonte: Nágilla Andrade (Agosto-2017)

[f.29] Mapa de Goianésia

Fonte: Plano diretor de Goianésia - Modificado pelo autor do projeto.

Legenda:

 Área de estudo

[f.29]

Nágilla Andrade

ACESSOS PRINCIPAIS



Legenda:

- Vias regionais
- Vias coletoras primárias
- Vias coletoras secundárias
- Vias locais primárias
- Vias locais secundárias
- GO 080
- Terreno escolhido para a Rodoviária

BAIRROS DO ENTORNO

O terreno escolhido para a implantação da nova Rodoviária de Goianésia, fica localizado entre os bairros São Cristovão, o bairro Carrilho, o conjunto residencial Laurentino Martins e o novo condomínio Meridian que está sendo construído próximo ao local.

De acordo com o censo do IBGE de 2010, os bairros do entorno contém:

 3.497 população  1.248 domicílios

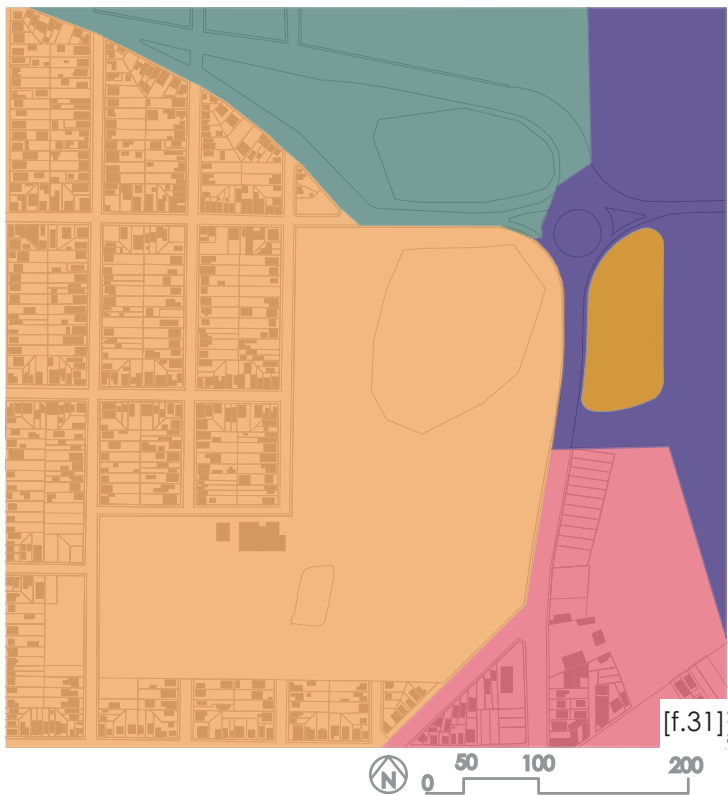
Legenda:

- Residencial Laurentino Martins e Condomínio Meridian
- Bairro São Cristovão
- Bairro Carrilho
- Área de expansão
- Terreno escolhido para a Rodoviária

LEGENDAS:

[f.30] Mapa dos acessos principais.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.31] Mapa dos bairros do entorno.
Fonte: Nágilla Andrade

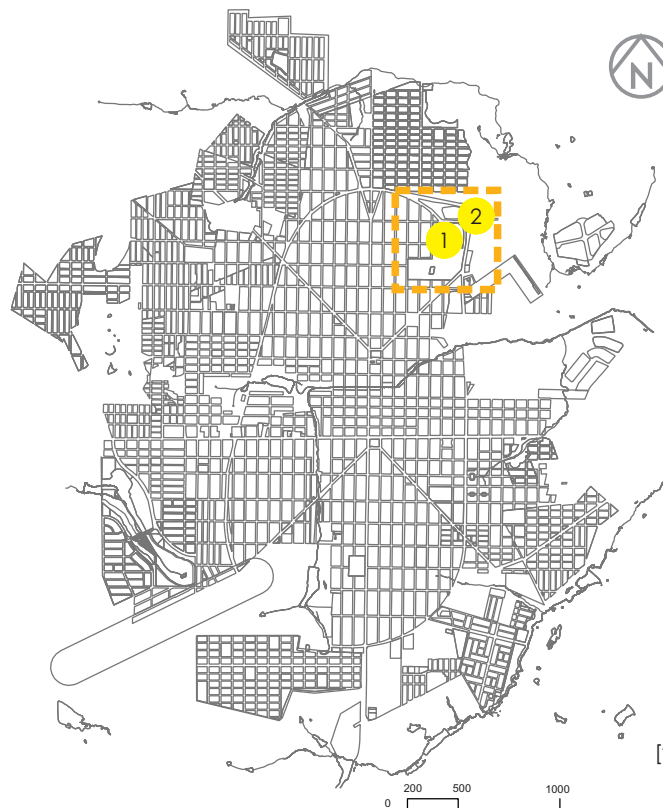


O LUGAR

ESCOLHA DO TERRENO

O local escolhido para a implantação da nova Rodoviária fica na região nordeste da cidade. Ela possui facilidade de acesso, e está bem servida de vias que podem suportar certa intensidade de tráfego, especialmente a Av. Contorno (via regional)[f.30] e a Av. Bahia (via coletora secundária)[f.30]. Além da própria paisagem natural que foi um dos influenciadores na escolha.

Onde conta com o Parque e a Lagoa Princesa do Vale em frente ao terreno escolhido para a implantação da Rodoviária, além da bela paisagem formada pelas serras do Vale do São Patrício.



LEGENDAS:

[f.27] Por do sol na Lagoa Princesa do Vale.

Fonte: Nágilla Andrade (Março-2017)

[f.28] Avenida Contorno com vista para as Serras do Vale do São Patrício.

Fonte: Nágilla Andrade (Agosto-2017)

[f.29] Mapa de Goianésia

Fonte: Plano diretor de Goianésia - Modificado pelo autor do projeto.

Legenda:

 Área de estudo

[f.29]

Nágilla Andrade

ACESSOS PRINCIPAIS



Legenda:

- Vias regionais
- Vias coletoras primárias
- Vias coletoras secundárias
- Vias locais primárias
- Vias locais secundárias
- GO 080
- Terreno escolhido para a Rodoviária

BAIRROS DO ENTORNO

O terreno escolhido para a implantação da nova Rodoviária de Goianésia, fica localizado entre os bairros São Cristovão, o bairro Carrilho, o conjunto residencial Laurentino Martins e o novo condomínio Meridian que está sendo construído próximo ao local.

De acordo com o censo do IBGE de 2010, os bairros do entorno contém:

 3.497 população  1.248 domicílios

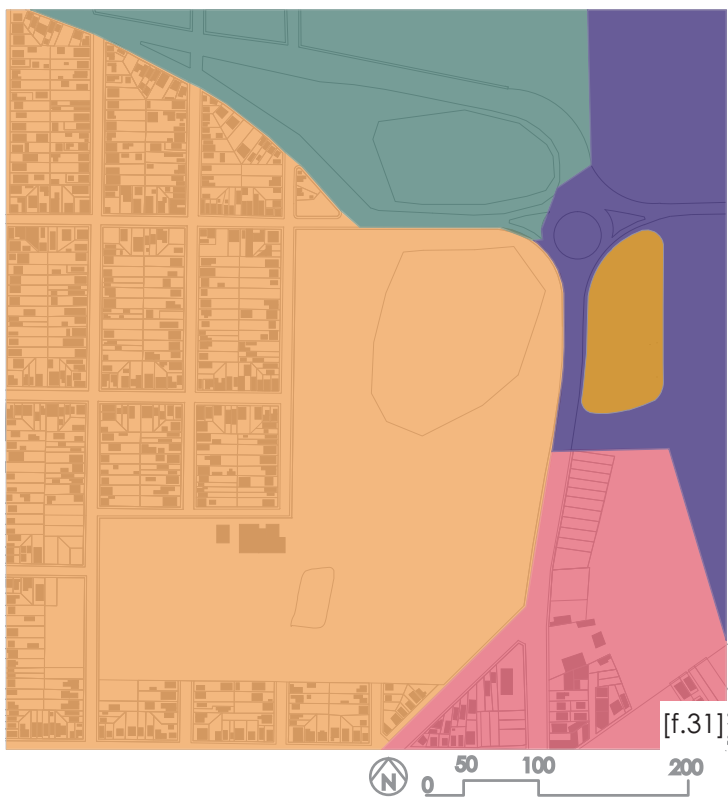
Legenda:

- Residencial Laurentino Martins e Condomínio Meridian
- Bairro São Cristovão
- Bairro Carrilho
- Área de expansão
- Terreno escolhido para a Rodoviária

LEGENDAS:

[f.30] Mapa dos acessos principais.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.31] Mapa dos bairros do entorno.
Fonte: Nágilla Andrade



O LUGAR

FOTOS DO TERRENO



LEGENDAS:

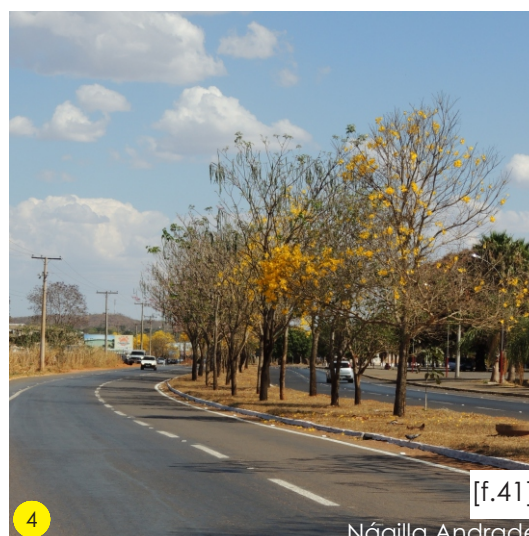
[f.37] Foto feita por drone do terreno escolhido com a lagoa a sua frente.
Fonte: Humberto Galego (Julho-2016)

[f.38] Vista da fachada oeste do terreno escolhido.
Fonte: Nágilla Andrade (Setembro-2016)

[f.39] Vista da fachada norte do terreno escolhido.
Fonte: Nágilla Andrade (Setembro-2016)

[f.40] Vista do terreno escolhido.
Fonte: Nágilla Andrade (Setembro-2016)

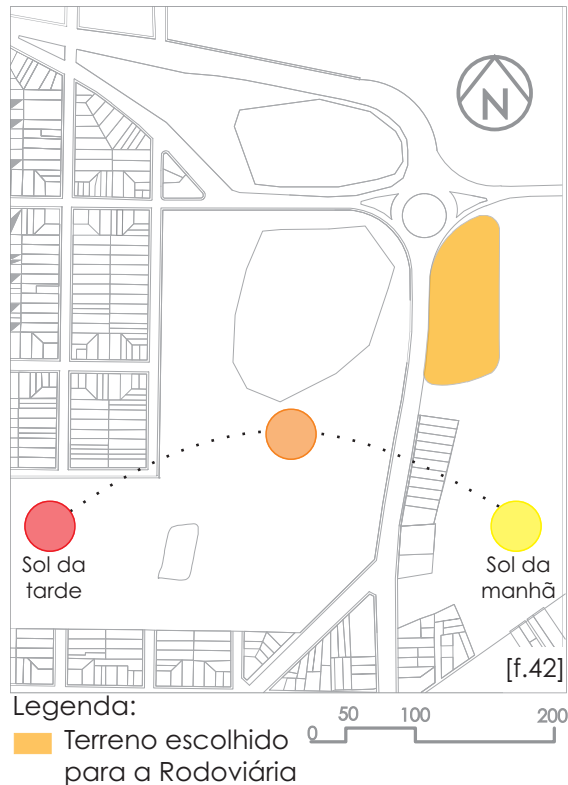
[f.41] Vista da fachada Sul do terreno escolhido.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto-2017)



CONDICIONANTES CLIMÁTICAS E AMBIENTAIS

INCIDÊNCIA SOLAR

A fachada leste recebe mais sol no período da manhã, enquanto que a oeste, no período da tarde. Sendo a fachada norte a que recebe maior insolação durante o dia, enquanto a fachada sul é a de menor incidência solar.



Goianésia está localizada no Vale do São Patrício, que por sua vez está situada na mesorregião do Centro Goiano. Geograficamente possui situação privilegiada, onde a cidade é rodeada por morros e serras. Há bastante variação de relevo no território.

Houve uma modificação na topografia original devido a construção e expansão da Lagoa Princesa do Vale. O ponto mais alto se localiza na zona mais adensada ao oeste.

O terreno escolhido para a proposta da nova Rodoviária é quase plano, havendo apenas um desnível de um metro.

*A topografia esta interpolada de 20 em 20 cm.

HIDROGRAFIA

A hidrografia mais próxima do terreno escolhido é a da Lagoa Princesa do Vale que está localizada no Bairro São Cristovão, à oeste do local escolhido [F.44].

TOPOGRAFIA



LEGENDAS:

[f.42] Diagrama da insolação no edifício.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.43] Topografia do terreno estudado.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.44] Lagoa Princesa do Vale.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017)

DIRETRIZES

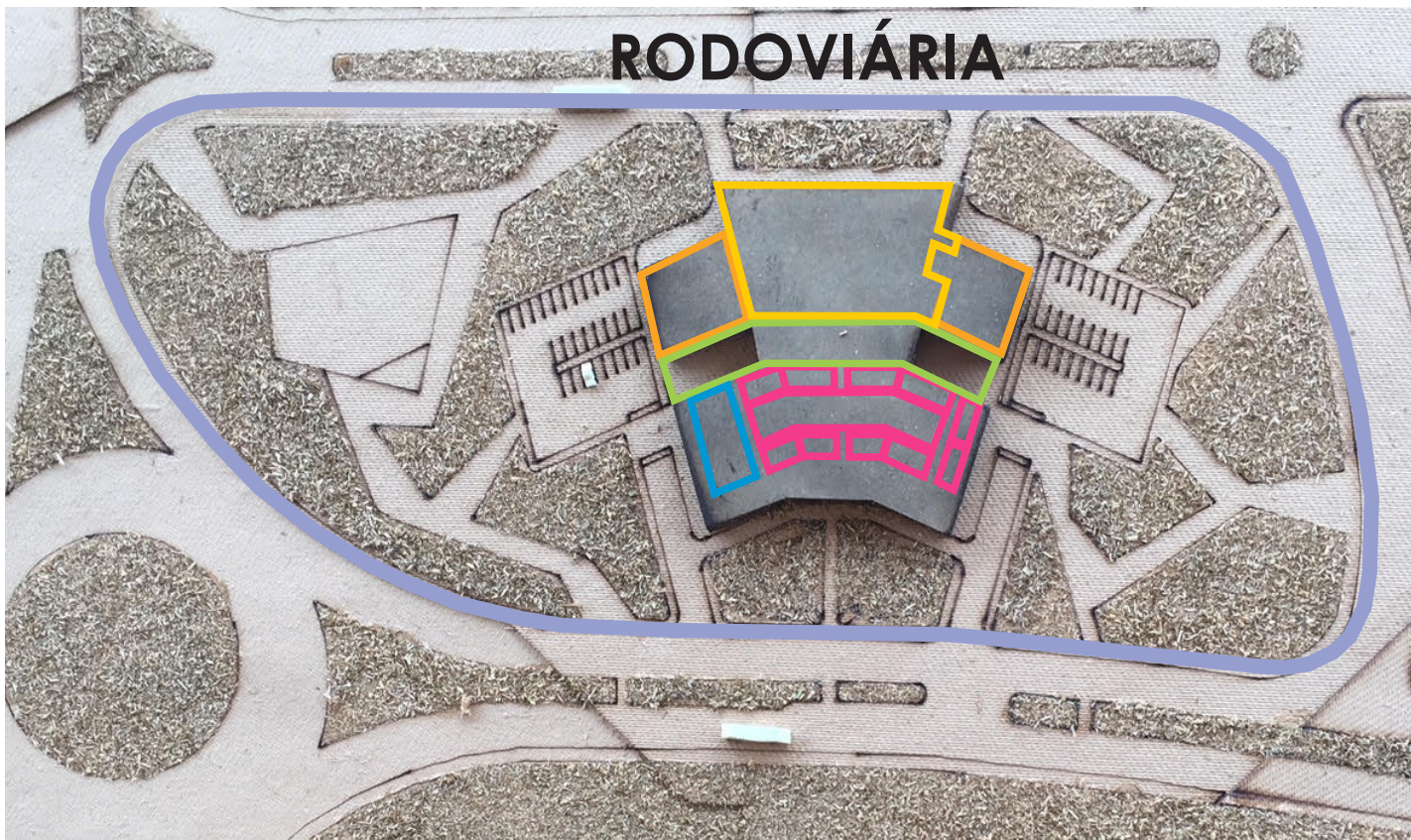
	POTENCIALIDADE	FORTELECIMENTO	DIRETRIZ	ESTRATÉGIA
PAISAGEM URBANA	LOCAL DE FÁCIL ACESSO.	IMPORTANTES VIAS CHEGAM ATÉ O TERRENO, COMO A AV. CONTORNO, AV. BAHIA E A GO-080.	CRIAÇÃO DE ACESSOS AO TERRENO PELA AV. CONTORNO E A GO-080.	SERÁ CRIADO UMA RUA NA FACHADA LESTE DA RODOVIÁRIA ONDE O ACESSO SERÁ EXCLUSIVO PARA OS ÔNIBUS.
LUGAR	ZONA DE EXPANSÃO URBANA.	O TERRENO ESTÁ DENTRO DA ZONA DE EXPANSÃO URBANA.	CRESCIMENTO DO ENTORNO.	COM A IDA DA RODOVIÁRIA PARA LÁ ESPERA-SE QUE HAJA UM DESENVOLVIMENTO EM SEU ENTORNO, TAIS COMO: COMÉRCIO, RESIDÊNCIAS, HOTÉIS, ETC.
	POTENCIALIDADE	FORTELECIMENTO	DIRETRIZ	ESTRATÉGIA
MOBILIDADE	DIFERENTES MODAIS DE TRANSPORTE.	AS VIAS SÃO LARGAS E HÁ UM PROJETO DE CICLOVIA SENDO CONSTRUÍDO ATÉ O LOCAL.	APROVEITAR ESSES ACESSOS PARA A CHEGADA DOS USUÁRIOS.	CRIAR LOCAIS DE PARADA PARA CADA TIPO DE TRANSPORTE AFIM DE QUE TODOS TENHAM ONDE PARAR O SEU MEIO DE TRANSPORTE, SEJAM ELES: TAXI, BICICLETA, CARRO, MOTO E COLETIVO.
	PROBLEMA	SOLUÇÃO	DIRETRIZ	ESTRATÉGIA
INFRAESTRUTURA	NO ENTORNO A UMA DEFICIÊNCIA DE SINALIZAÇÃO DE PLACAS E DE FAIXA DE PEDESTRE.	SEGUIR AS NORMAS IMPOSTAS PELA SMT (SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO).	COLOCAR PLACAS DE SINALIZAÇÃO E LOMBOFAIXA .	COLOCAÇÃO DE UMA LOMBOFAIXA PARA POSSIBILITAR A PASSAGEM DOS USUÁRIOS DA RODOVIÁRIA PARA O PARQUE E VICE-VERSA.
INFRAESTRUTURA	FALTA DE PONTO DE ÔNIBUS.	COLOCAÇÃO DE PONTOS DE ÔNIBUS.	COLOCAR PONTO DE ÔNIBUS PRÓXIMO AO TERRENO.	COLOCAR PONTO DE ÔNIBUS EM LOCAIS ESTRATÉGICOS PARA FACILITAR O ACESSO DOS USUÁRIOS ATÉ O LOCAL.
INFRAESTRUTURA	FALTA DE ILUMINAÇÃO.	INSTALAÇÃO DE UMA ILUMINAÇÃO MAIS EFICIENTE.	COLOCAR ILUMINAÇÃO NAS PRINCIPAIS VIAS DE ACESSO (AV. CONTORNO E NA ENTRADA PELA GO-080), PARA MELHORAR A SEGURANÇA DO LOCAL.	MODERNIZAÇÃO NO SISTEMA DE ILUMINAÇÃO COM A COLOCAÇÃO DE LUZ LED (LUZ BRANCA), GERANDO UMA MAIOR EFICIÊNCIA ENERGÉTICA.

PROGRAMA DE NECESSIDADES

Este novo programa tem como objetivo valorizar as áreas de permanência no local, trazendo uma maior comodidade e conforto para os usuários. E também para que a Rodoviária deixe de ser um local apenas de passagem e torne-se um local de permanência onde as pessoas irão ter um espaço de convivência e descanso, onde o mesmo irá se relacionar com o jardim externo, para que haja um diálogo com o seu entorno e

principalmente com a Lagoa Princesa do Vale.

Em relação ao Serviço Público a nova Rodoviária busca atender com o serviço de correio, prestação de serviço e comércio aos usuários que moram em seu entorno, sem precisar ter que se deslocar até o centro da cidade para resolver algo relacionado a eles.



 **USO EXTERNO**

 **ADMINISTRAÇÃO**

 **SERV. PUBLICOS**

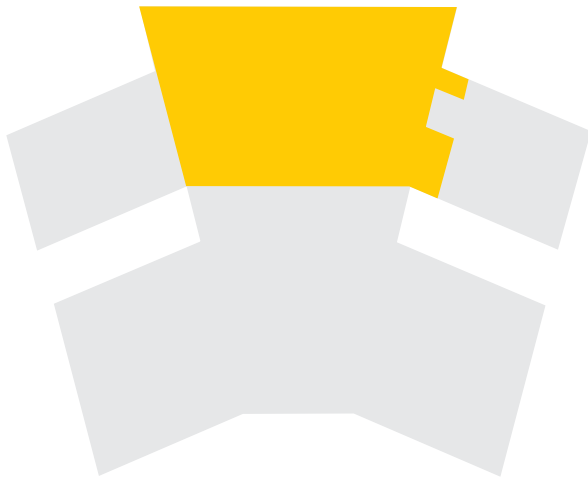
 **OPERAÇÃO**

 **SERVIÇOS**

 **ESP. CONVIVÊNCIA**

SETORIZAÇÃO

OPERAÇÃO: 947,15M²



- 07 - Plataformas para ônibus
- 01 - Embarque e desembarque
- 06 - Guichês
- 01 - Banheiro feminino
- 01 - Banheiro masculino
- 01 - Fiscalização

SERVIÇOS: 644,47M²



- 01 - Oficina de reparos
- 01 - Sala de ferramentas
- 01 - Depósito
- 02 - Plataformas para caminhões fretados
- 02 - Depósito
- 01 - Controle

SERVIÇOS PÚBLICOS: 894,6M²



- 01 - Praça de alimentação
- 04 - Salas de escritórios modulares
- 04 - Lojas modulares
- 04 - Lanchonetes modulares
- 01 - Correio
- 01 - Banheiro masculino
- 01 - Banheiro feminino

ADMINISTRAÇÃO: 146,0M²



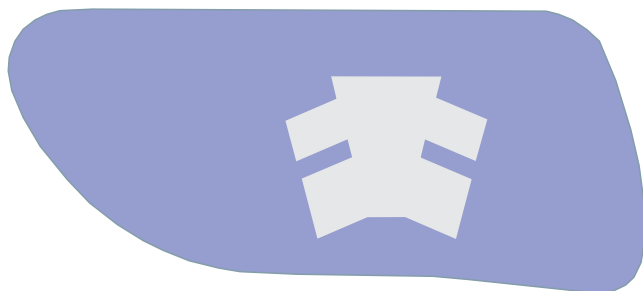
- 01 - Sala de reunião
- 01 - Sala da direção
- 01 - Copa
- 01 - Banheiro feminino
- 01 - Banheiro masculino
- 01 - Banheiro PNE
- 01 - DML

ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA: 586,29M²



- 01 - Praça interna

USO EXTERNO: 22.657,16M²



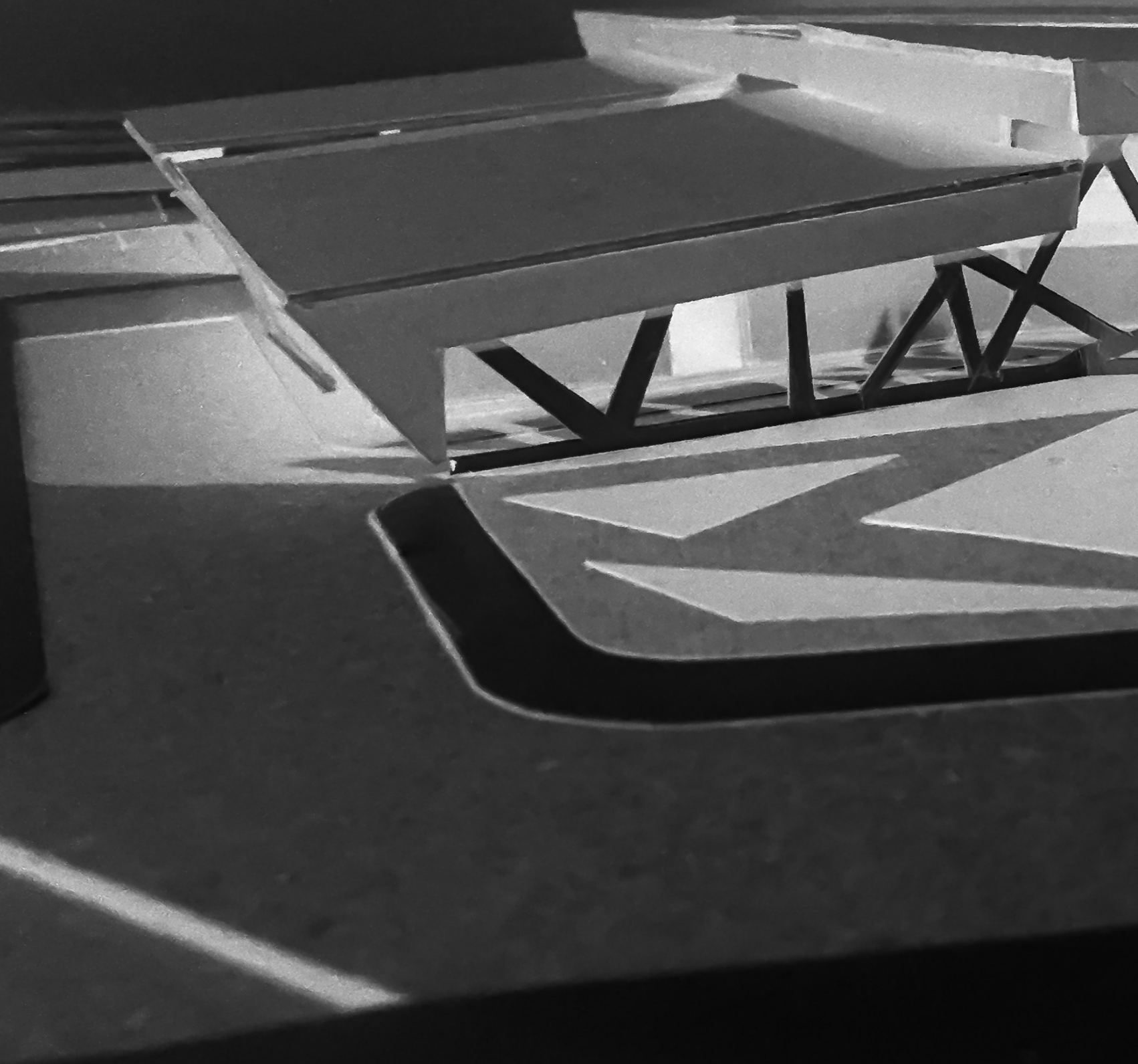
- 02 - Estacionamento:
(56 vagas p/ carros - 30 vagas p/motos)
- 01 - Praça
- 03 - Quiosque
- 01 - Bicicletário
- 01 - Pátio de manobras:
(ônibus e caminhões fretados)

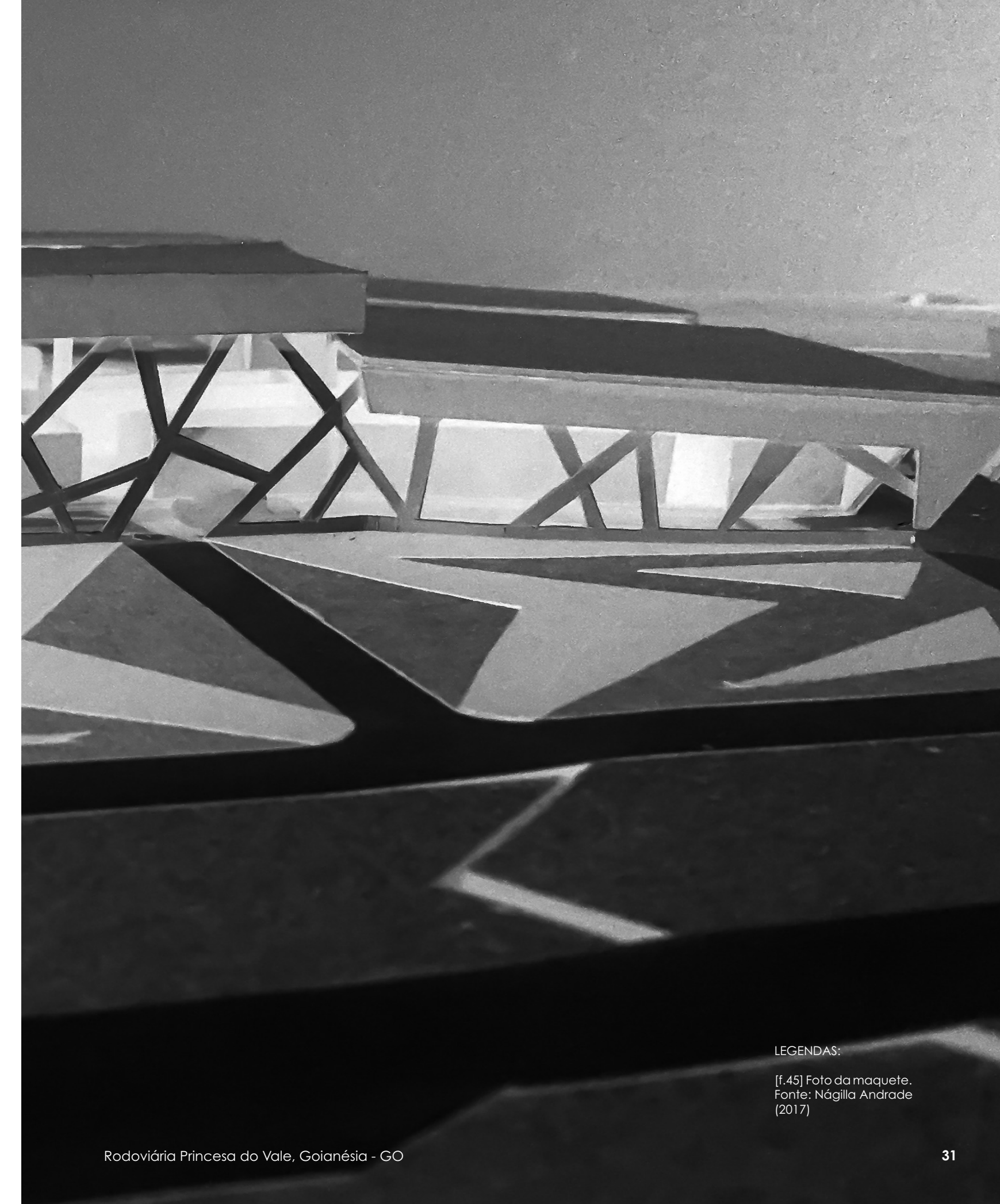
ÁREA TOTAL DO TERRENO: 26.803,16M²

ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA: 4.146,00M²

O PROJETO

“O EDIFÍCIO TRABALHANDO COM A NATUREZA”.



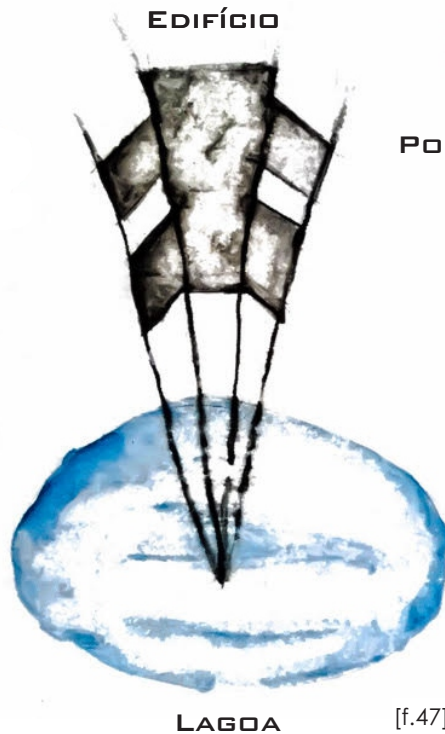


LEGENDAS:

[f.45] Foto da maquete.
Fonte: Nágilla Andrade
(2017)

PARTIDO

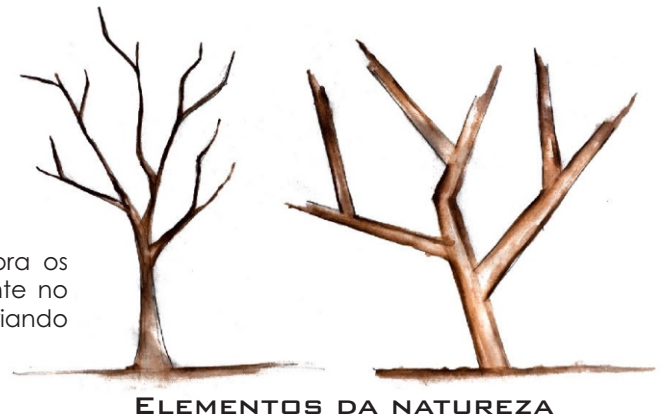
FORMA



A forma do edifício parte de um ponto feito ao centro da lagoa onde foi ligado ao terreno criando assim a forma do edifício, de maneira com que houvesse uma relação entre eles. A fachada principal do edifício é toda voltada para a lagoa de forma com que ele possa contemplar a paisagem a sua frente, e ele tem como plano de fundo as serras do Vale do São Patrício (Morro do Careca).

Foi criado também um praça no entorno do edifício para dar a sensação de continuidade do parque e lagoa princesa do vale.

Os detalhes da sua fachada lembra os galhos ramificados das árvores presente no parque e lagoa princesa do vale. Criando assim uma relação com o seu entorno.



LEGENDAS:

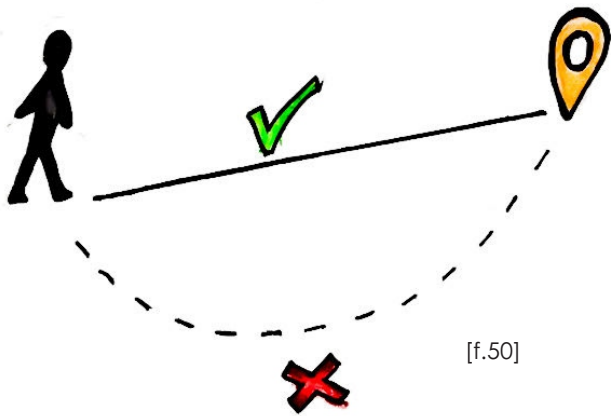
[f.46] Croqui em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.47] Croqui em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.48] Croqui em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade

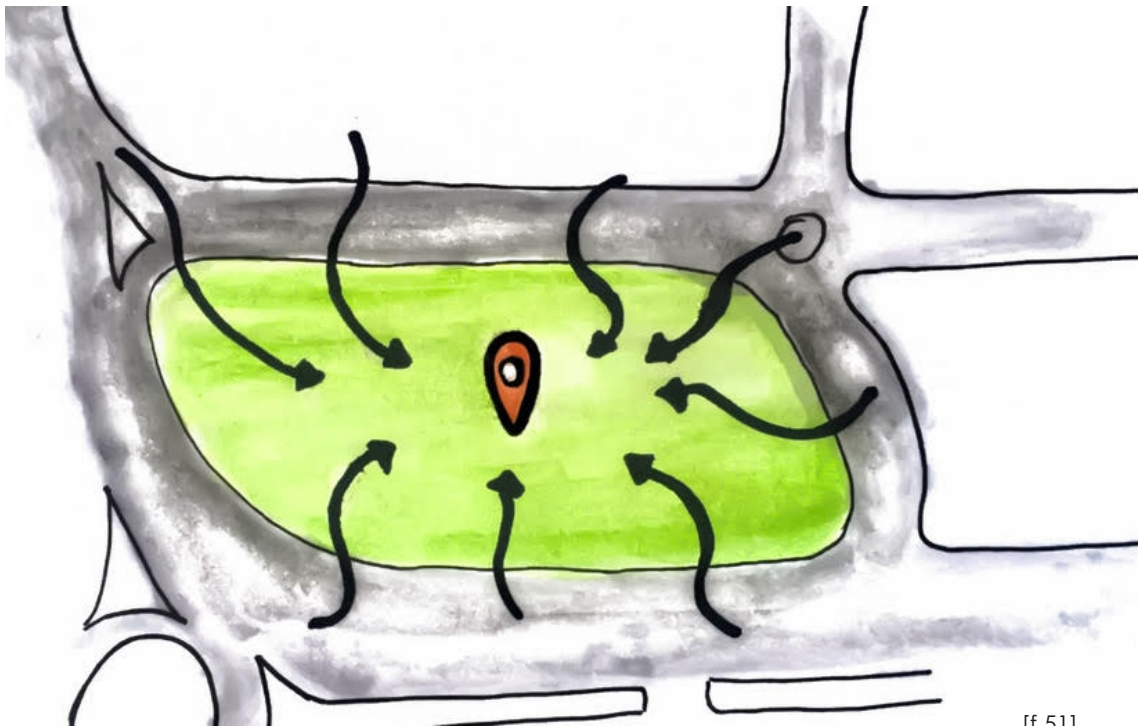
[f.49] Croqui em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade





Observando a área foi implantado caminhos onde o usuário pudesse se locomover com maior facilidade, evitando assim com que ele caminhasse uma maior distância para chegar ao seu local desejado.

A ideia é fazer com que as pessoas tenham várias opções de caminhos para chegar até a rodoviária ou apenas como travessia para chegar até o outro lado ou destino desejado.

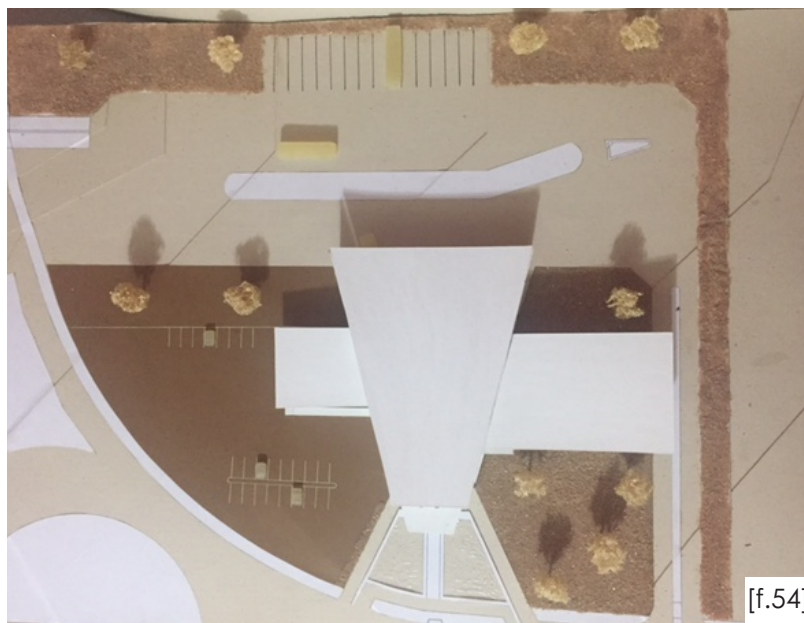


LEGENDAS:

[f.50] Croqui em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.51] Croqui em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade

PROCESSO CONSTRUTIVO





[f.58]



[f.60]



[f.59]



[f.61]



[f.62]

LEGENDAS:

[f.52] Foto da primeira maquete de estudo.
Fonte: Nágilla Andrade (Dezembro - 2016)

[f.53] Foto da primeira maquete de estudo.
Fonte: Nágilla Andrade (Dezembro - 2016)

[f.54] Foto da primeira maquete de estudo.
Fonte: Nágilla Andrade (Dezembro - 2016)

[f.55] Foto da segunda proposta para da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Maio - 2017)

[f.56] Foto da segunda proposta para da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Maio - 2017)

[f.57] Foto da segunda proposta para da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Maio - 2017)

[f.58] Foto da produção do terreno do atual edifício da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Outubro - 2017)

[f.59] Foto da produção do paisagismo do atual edifício da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Outubro - 2017)

[f.59] Foto da produção das árvores do atual edifício da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Outubro - 2017)

[f.61] Foto da humanização do atual edifício da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Outubro - 2017)

[f.62] Foto da maquete final da Rodoviária de Goianésia.
Fonte: Nágilla Andrade (Outubro - 2017)

MUDANÇAS NAS VIAS

Com ida da Rodoviária para essa área houve uma necessidade em criar uma via de acesso local por onde os ônibus iriam acessar a rodoviária, afim de evitar um fluxo muito grande de entrada e saída dos ônibus pela Avenida Contorno.

Também pensando em uma melhor circulação nessas vias e diminuição no tráfego, optou-se por proibir a passagem dos ônibus pela Av. Bahia e a Rua 40. Sendo assim os ônibus com destino a Rodoviária passaram pela Av. contorno, onde essa fica localizada no perímetro da cidade conectando importantes vias de circulação de veículos afim de evitar com que tráfego afete vias de menor escoamento.

Legenda:

- Circulação de ônibus e veículos particulares
- Terreno escolhido para a Rodoviária

ANTES



LEGENDAS:

[f.63] Mapa das vias antes da mudança.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.64] Foto da Avenida Contorno.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017)

[f.65] Foto do cruzamento da Avenida Contorno com a GO-080.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017)

[f.66] Foto da entrada para a GO-080.
Fonte: Nágilla Andrade (Agosto - 2017)

DEPOIS



Legenda:

- Circulação de ônibus e veículos particulares
- Circulação apenas de veículos particulares

Terreno escolhido para a Rodoviária

LEGENDAS:

[f.67] Mapa da mudança nas vias.
Fonte: Nágilla Andrade

RODOVIÁRIA PRINCESA DO VALE



[f.68]



LEGENDAS:

[f.68] Foto da maquete.
Fonte: Nágilla Andrade
(Outubro - 2017)

PLANTA DE IMPLANTAÇÃO

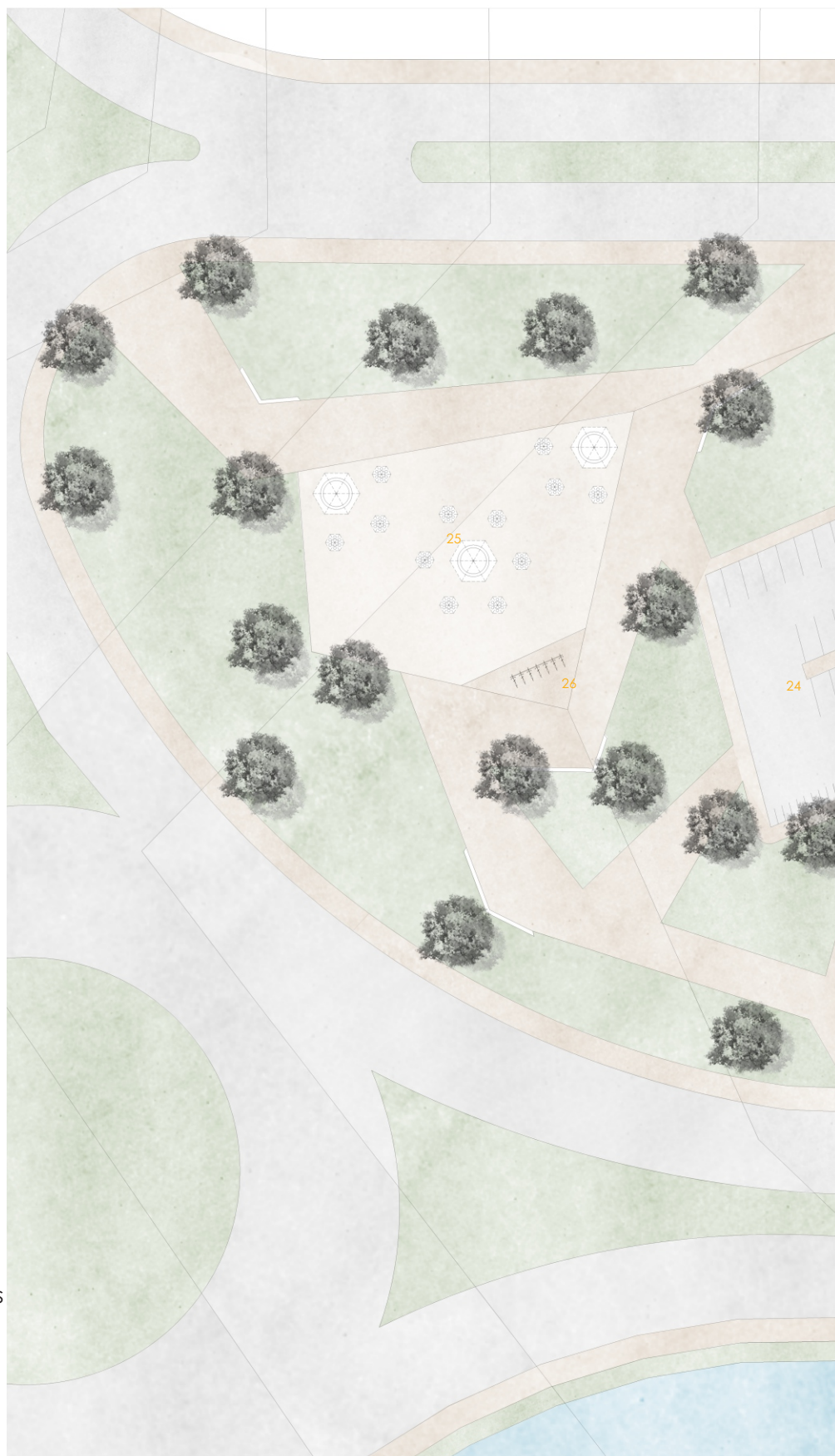
Existem várias opções de acesso ao edifício, sendo o acesso principal o da fachada oeste em frente a lagoa princesa do vale. E os acessos secundários que ocorrem pela praça interna onde a mesma favorece o acesso entre as duas extremidades das praças externas. A circulação interna acontece de maneira linear.

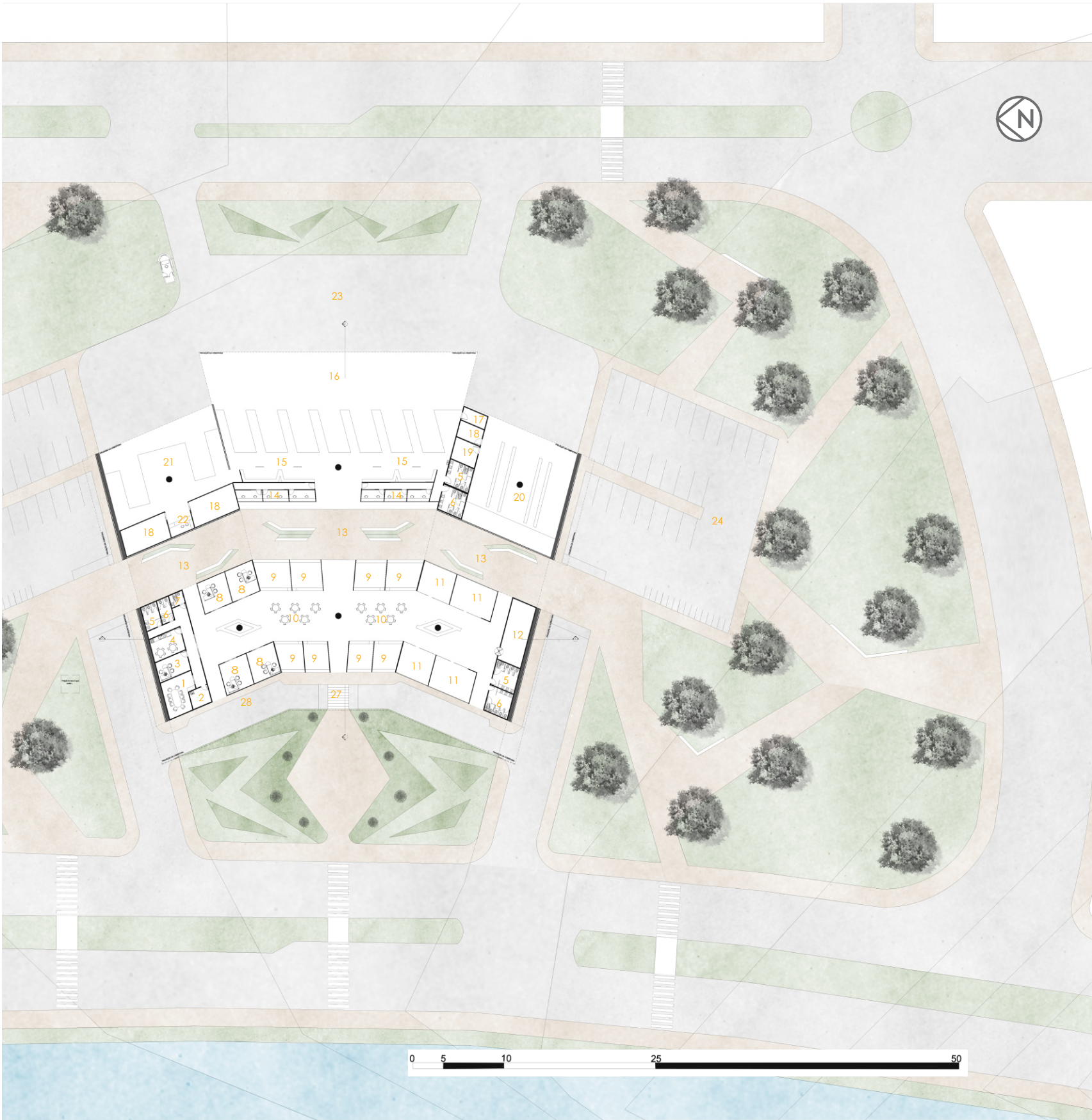
Os módulos dos escritórios, lanchonetes, lojas e guichês foram projetados em paredes de drywall, dando assim a opção de ampliação ou redução dos ambientes conforme a necessidade.

O paisagismo usado na praça externa cria uma relação com o parque da lagoa princesa do vale, principalmente por ter usado o mesmo tipo de vegetação variando em pequeno, médio e grande porte.

Com o crescimento da cidade, o aumento da população e do fluxo de usuários para o equipamento. O projeto da atual Rodoviária além do amplo terreno e a estrutura escolhida para o edifício, propicia uma futura ampliação caso a demanda atual seja menor que a necessária.

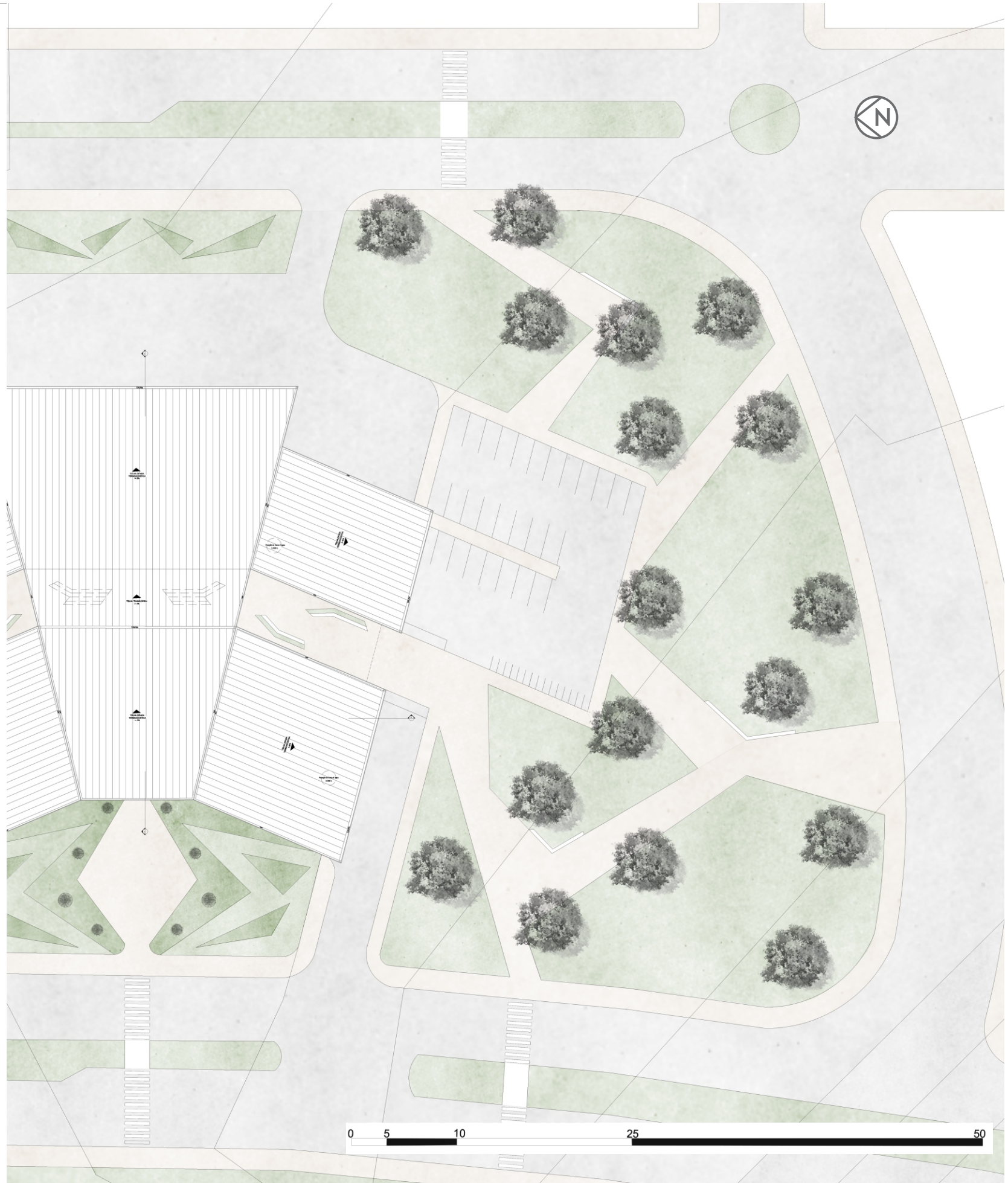
- 1 - Sala de reunião
- 2 - DML
- 3 - Sala da Direção
- 4 - Copa
- 5 - Banheiro feminino
- 6 - Banheiro masculino
- 7 - Banheiro PNE
- 8 - Salas de escritórios
- 9 - Lanchonetes
- 10 - Praça de alimentação
- 11 - Lojas
- 12 - Correio
- 13 - Praça interna
- 14 - Guichês
- 15 - Embarque e desembarque
- 16 - Plataformas para ônibus
- 17 - Fiscalização
- 18 - Depósito
- 19 - Sala de ferramentas
- 20 - Oficina de reparos
- 21 - Plataformas para caminhões fretados
- 22 - Controle
- 23 - Pátio de manobras
- 24 - Estacionamento
- 25 - Quiosque
- 26 - Bicicletário
- 27 - Porte cochère
- 28 - Táxi





PLANTA DE CORBETURA





MAQUETE - RODOVIÁRIA



[f.69]



LEGENDAS:

[f.69] Foto da maquete.
Fonte: Nágilla Andrade
(Outubro - 2017)

CORTE E MATERIALIDADE

CORTE - A

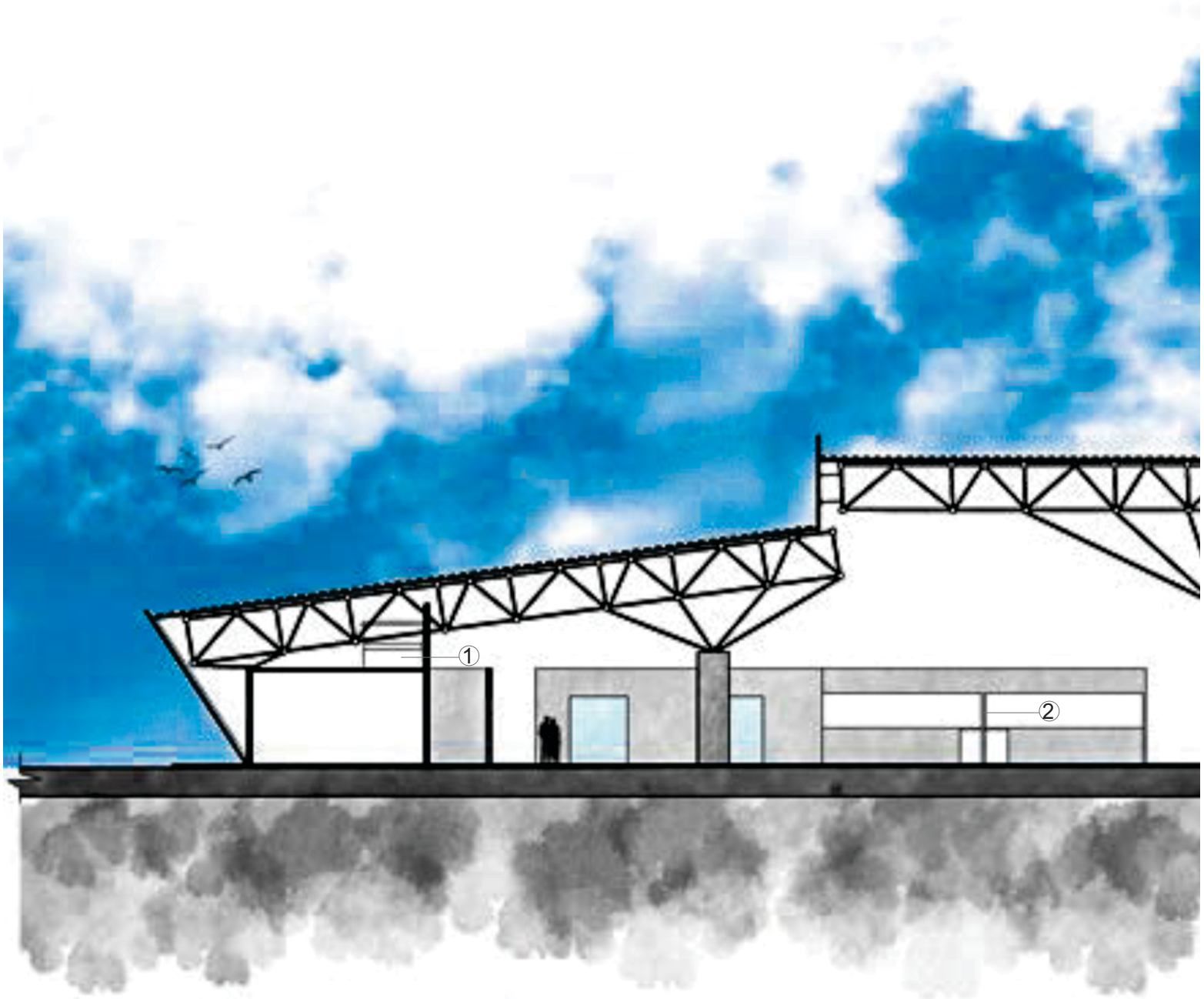


- 1- Pilar de concreto - r: 0,50 cm
- 2- Tubos de aço A42b conformados a frio - C: 2,5 m
- 3- Piso de concreto queimado
- 4- Banco de concreto armado
- 5- Esfera de aço - D: 15cm
- 6- Sistema Mero
- 7- Concreto Usinado
- 8- Trelça espacial 2,5 m x 2,5 m



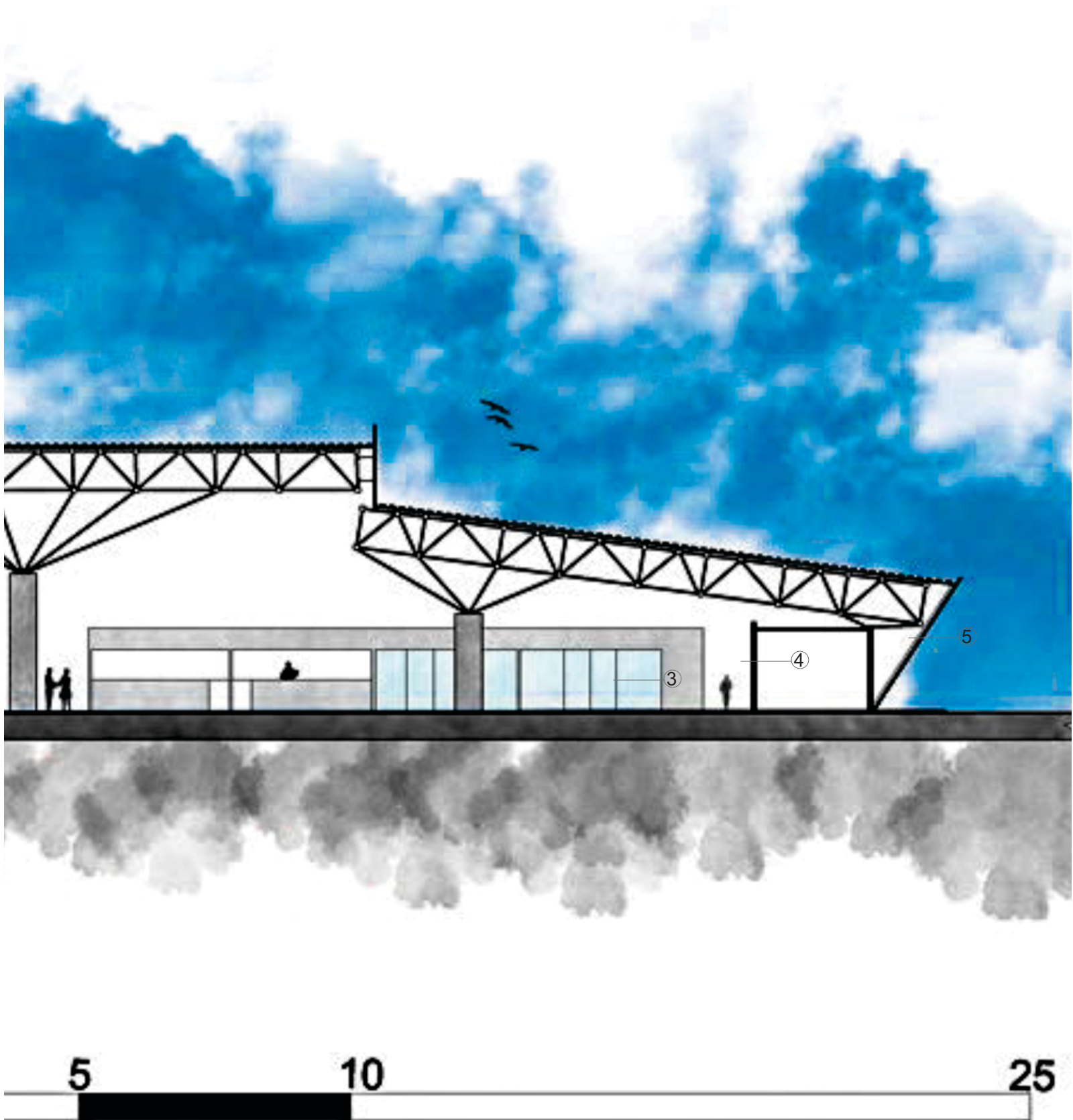
CORTE E MATERIALIDADE

CORTE - B



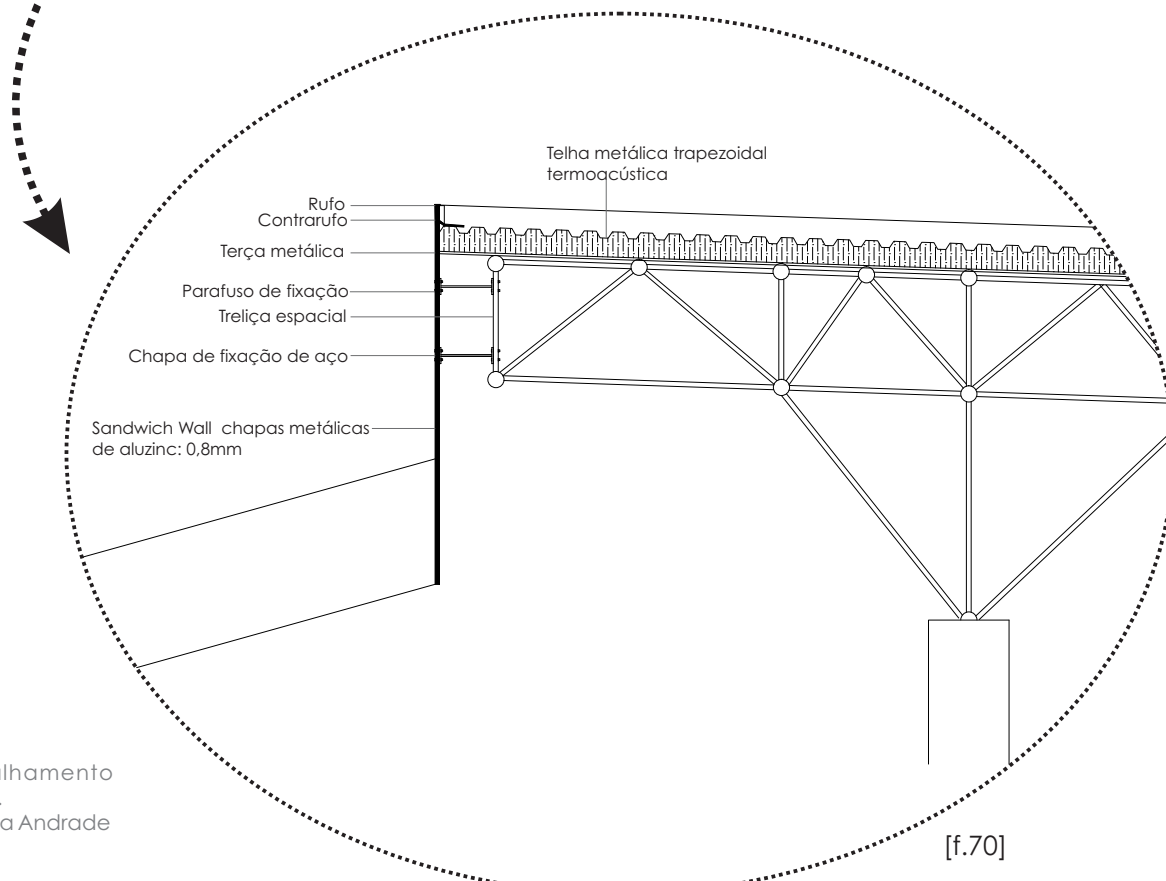
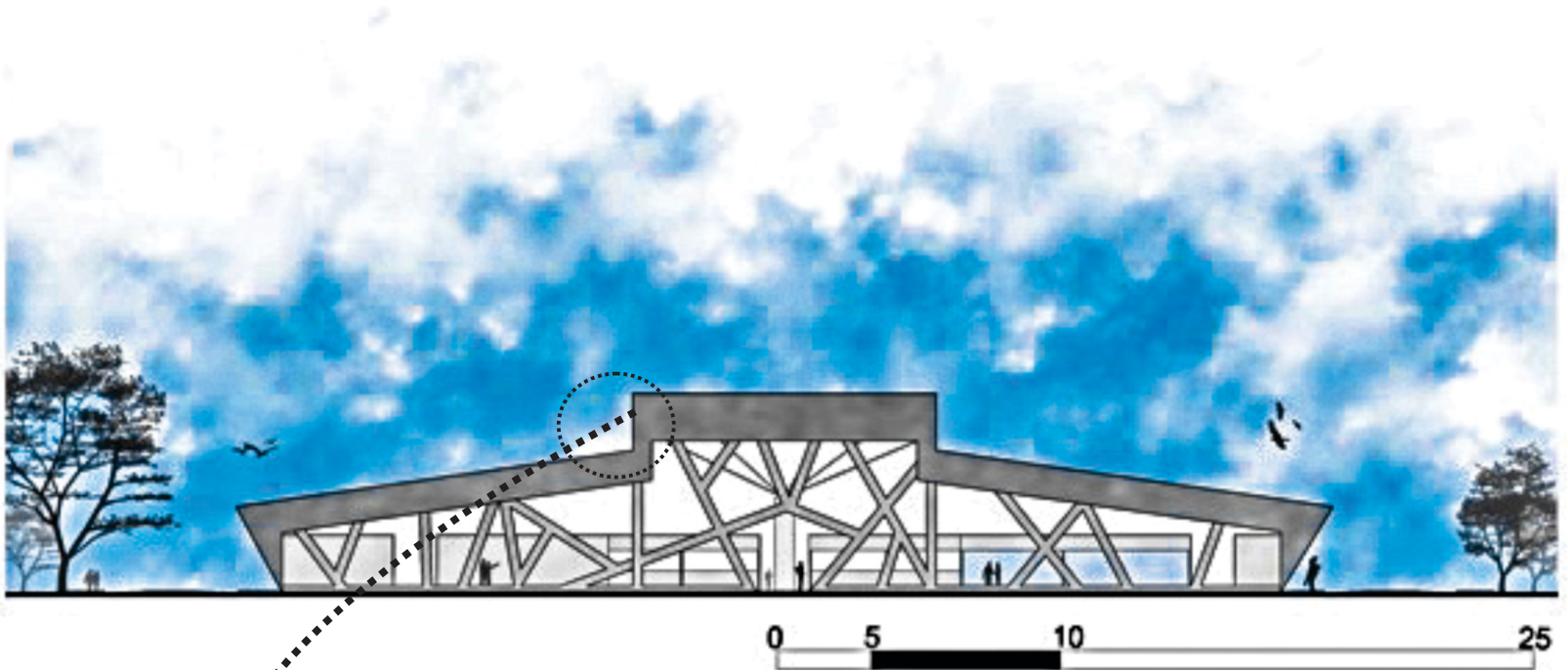
- 1- Caixa d'água 1 - 3.000 Litros
- 2- Fechamento Drywall
- 3- Vidro temperado - 8mm
- 4- Alvenaria convencional
- 5- Pannel Sandwich Wall Plano

0



FACHADA E DETALHAMENTO

FACHADA OESTE

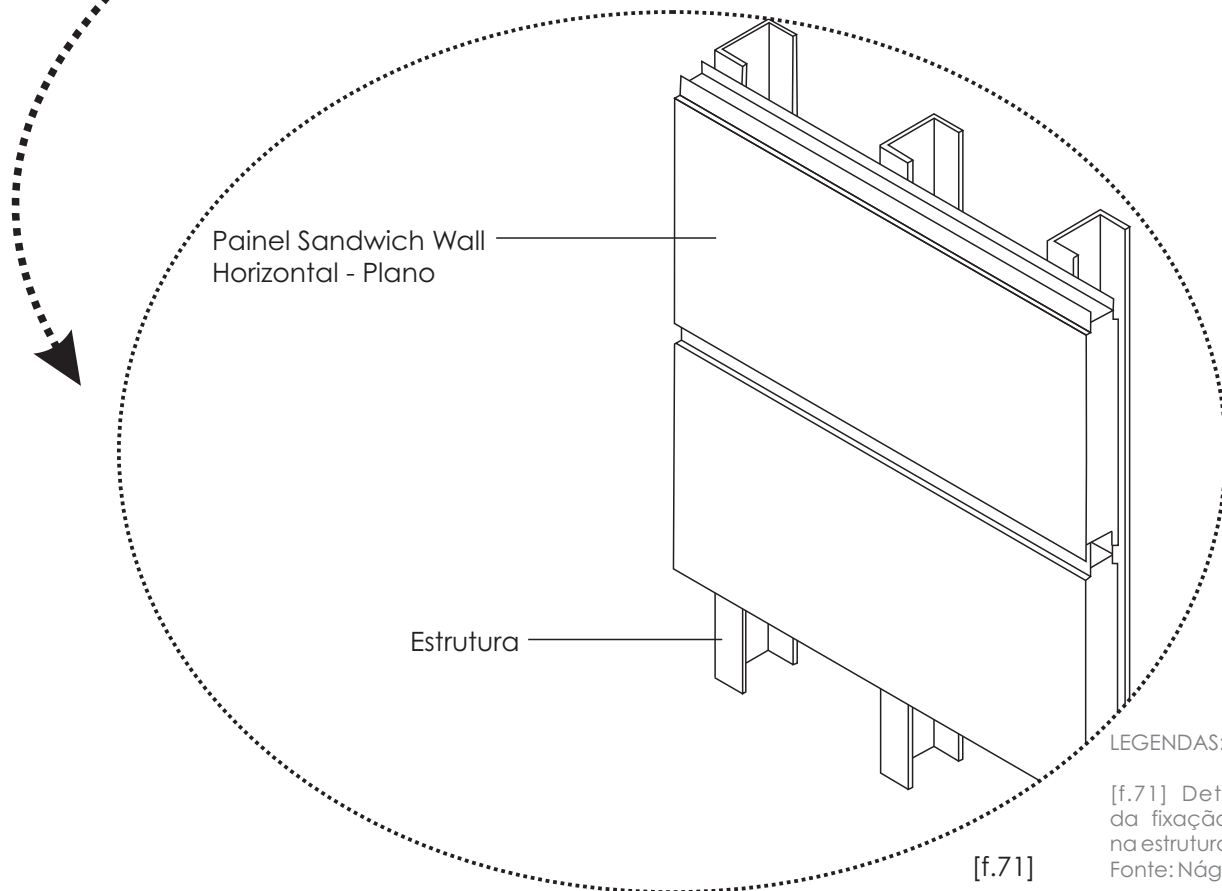
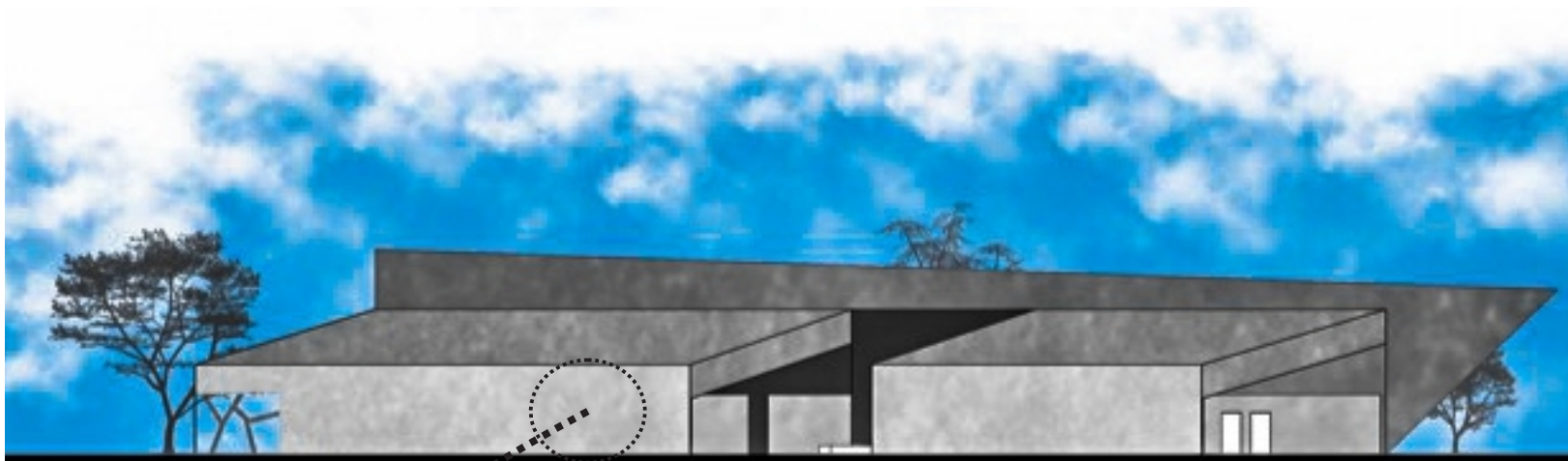


LEGENDAS:

[f.70] Detalhamento da estrutura.
Fonte: Nágilla Andrade

[f.70]

FACHADA NORTE



LEGENDAS:
[f.71] Detalhamento da fixação do painel na estrutura.
Fonte: Nágilla Andrade

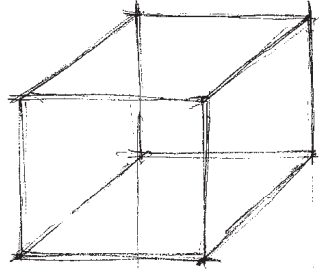
DETALHAMENTO DA ESTRUTURA

DESCRIÇÃO

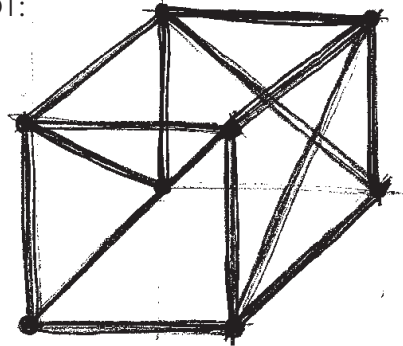
A estrutura espacial é um elemento formado pela justaposição no espaço de módulos com diversas formas geométricas, determinadas pela união de NÓS e BARRAS de aço. Pode ser de base quadrada ou triangular.

MALHA ESPACIAL

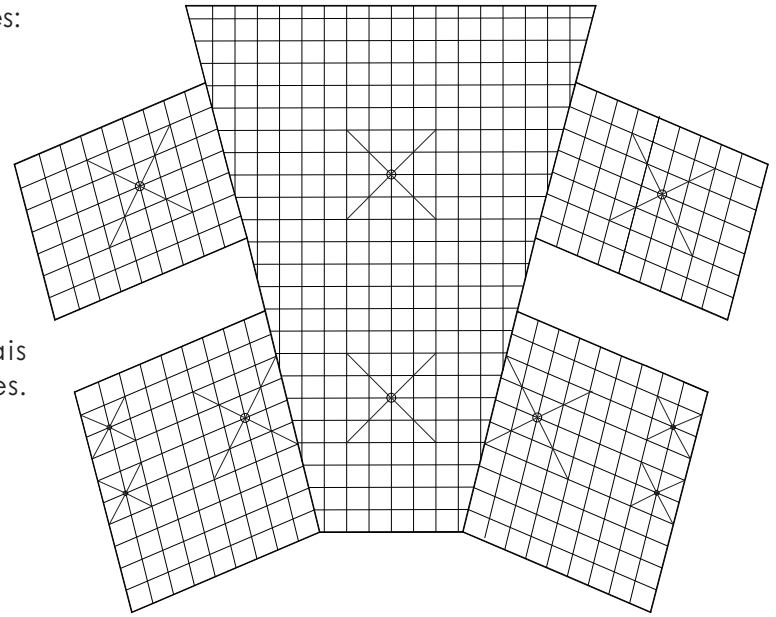
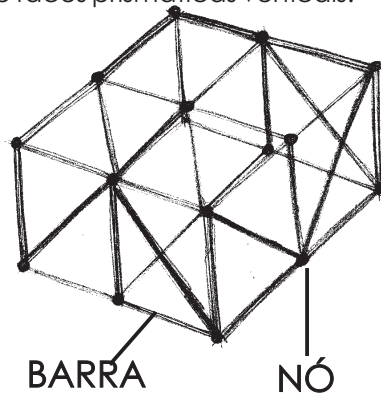
1º Sistema de agregação de unidades:



2º Sistema de treliças espaciais compostas por prismas retangulares. TIPO1:



3º Sistema com entrelaçamento simples de faces prismáticas verticais:



* NÓS com 15 cm de diâmetro;

* BARRAS com 2,5 m de comprimento;

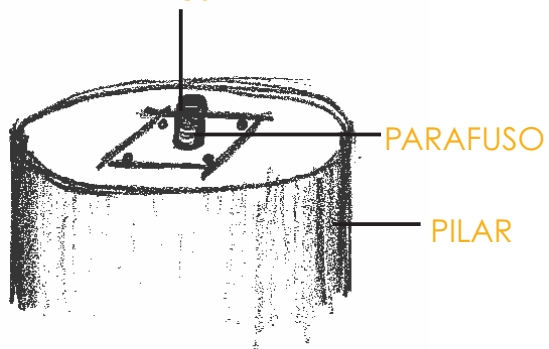
* Pilares cilíndricos com 1m de diâmetro e 50cm;

VISTA LATERAL DA MALHA

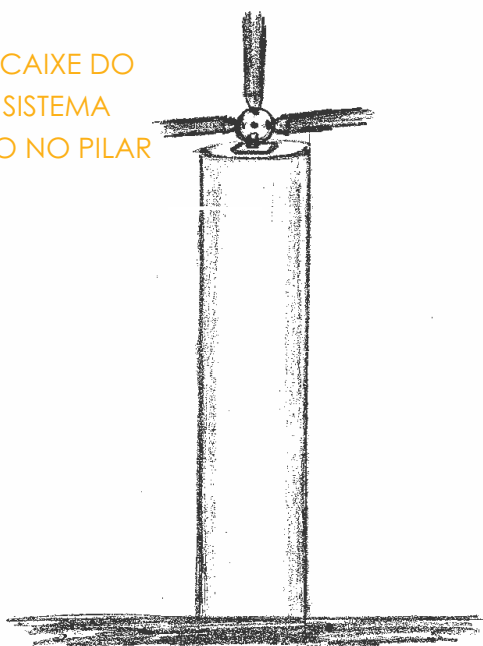


BARRAS CONECTADAS AO NÓS

CHAPA METÁLICA
PARAFUSADA

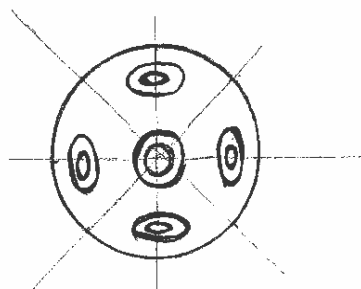


ENCAIXE DO
SISTEMA
MERO NO PILAR



O sistema MERO é o sistema mais conhecido e de uso mais difundido em todo o mundo. Consiste em barras de secção transversal tubular circular de aço com parafusos nas extremidades que são conectados a nós esféricos.

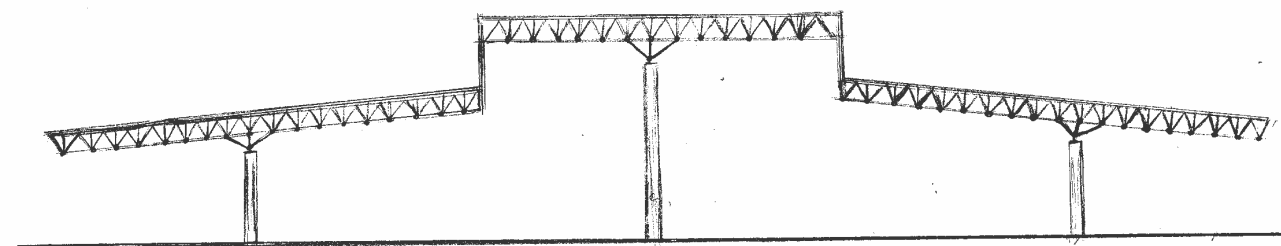
NÓS: são elementos de aço de forma esférica onde através de um processo mecanizado, foram realizado uns furos roscados com assentos para as barras e para receber os parafusos de união do nó com a barra.



BARRAS: são elementos formados por tubos de aço A42b conformados a frio, em cujo extremos foram integrados uns elementos, pontas, com furos passantes e que serve de união, através do parafuso com o nó.



ILUSTRAÇÃO DO ENCAIXE DA TRELIÇA ESPACIAL AOS PILARES.



PERSPECTIVAS



[f.72]



LEGENDAS:

[f.72] Desenho das perspectivas da Rodoviária em aquarela.
Fonte: Nágilla Andrade

REFERÊNCIAS

<http://www.imb.go.gov.br/pub/rank/2007/Goianesia.pdf> <Acesso em: setembro de 2016>

<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/rodovias.htm> <Acesso em: setembro de 2016>

<http://www.viacaogoianesia.com.br/> < Acesso em: abril de 2017>

<http://www.goianesia.go.gov.br/> <Acesso em: agosto de 2017>

Plano Diretor de Goianésia - LEI N.º 2.615 de 08 de dezembro de 2008.

Ano. n. 02 **Renovação, revitalização e reabilitação**: reflexões sobre as terminologias nas intervenções urbanas. Geise Brizotti PASQUOTTO.

GOUVÊA, Vânia Barcello - **Contribuição ao estudo de implantação de terminais urbanos de passageiros**, Rio de Janeiro, 1980.

MELO, Márcio J.V Saraiva de. **A cidade e o tráfego**: uma abordagem estratégica. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2000.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto. **Transporte Público Urbano**. EESC/USP/Editora Multicópias. Ribeirão Preto, São Francisco, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 1ª ed. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

MADUREIRA, José. **Considerações Sobre a Produção Social de Identidade**. Revista Crítica de Ciências Sociais, nº 32, junho 1991.

LOPES, K. J. M. **Modos de atenção na cidade além da conta**: uma reflexão sobre lugares e não lugares. Estudos e pesquisas em psicologia, UERJ, RJ, v. 7, n. 2, p. 307-314, ago. 2007.

AUGÉ, Marc. **Não - lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994.



LEGENDAS:

[f.73] Foto da maquete.
Fonte: Nágilla Andrade
(Outubro - 2017)

