

APOIO

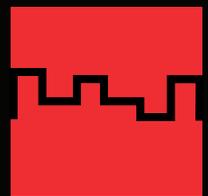
PARADA COMO REFERÊNCIA

PONTO DE APOIO E DESCANSO

AOS CAMINHONEIROS

cadernos de tc

Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA



Cadernos de TC 2018-2

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Simone Buiati, E. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Maryana de Sousa Pinto, M. arq.

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

Detalhamento de Maquete

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

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.

Anderson Ferreira de Sousa 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 2018/1, 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.

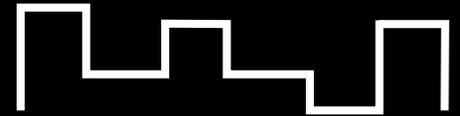
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos 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.

Alexandre Ribeiro Gonçalves
Maryana de Souza Pinto
Pedro Henrique Máximo



PARADA COMO REFERÊNCIA

Ponto de Apoio e Descanso
aos Caminhoneiros

A BR-153, (trecho) Goiânia/Brasília é caracterizada como um dos principais eixos rodoviários de transportes de cargas, e no centro desse grande escoamento encontra-se os caminhoneiros que é o público principal deste estudo. Estes são os mais desfavorecidos com a falta de estrutura de pontos de apoios e assistência não só neste trajeto, mas ao longo das rodovias brasileiras, sendo praticamente escassa no Brasil.

O objetivo desse trabalho é elaborar um Ponto de Apoio aos Caminhoneiros, destinado a estacionamento dos transportes de cargas e descanso para os motoristas, o projeto baseia-se em um programa que pretende proporcionar conforto a quem passa dias longe de suas casas, articulando o programa a suprir com as necessidades dos usuários.



ALICE GONÇALVES MARTINS

Orientador: Pedro Henrique M. Pereira
Contato: alice_gmartins@hotmail.com

LEGENDAS:
[f. 1] Projeto Parcela
Como Referência -
Ponto de Apoio aos
Caminhoneiros. Fonte:
Alice, 2018.

PRÉ-ESTUDO, CAMINHOS PARA UM BOM PROJETO





Este trabalho é um Ponto de Apoio e Descanso aos Caminhoneiros, localizado na BR – 153, no município de Terezópolis de Goiás – Goiás, situado no Rodo Posto Cacique. A primeira parte da revista é um posicionamento do (eixo) Goiânia/Brasília, abordando as cidades de importância econômica nos estados de Goiás e Distrito Federal, pois, são através destas cidades que se dão o escoamento de transporte de cargas, onde a maioria dessas cargas são transportadas aos seus destinos passando na BR, local de intervenção do projeto, na segunda parte do desenvolvimento da revista mostra o cotidiano dos caminhoneiros, levando a compreensão do problema levantado, a falta de pontos de apoio ao longo das rodovias brasileiras.

A fonte para a realização deste trabalho, em primeiro por ser filha de um ex-caminhoneiro e em segundo, por essa profissão ser de extrema importância para todos nós brasileiros, no Brasil, o transporte de mercadorias é realizado por caminhões, sendo responsáveis por 62% de carga movimentada, ou seja, nossa economia é baseada em sua maioria no transporte de cargas. E ver que esses profissionais de suma importância são desrespeitados e pouco lembrados, me trouxe a vontade de ter uma experiência através de estudos, para que eu pudesse proporcionar tudo aquilo que lhes faltam, baseando na Lei do Descanso que foi criada com o objetivo de amparar os caminhoneiros que passam por dificuldades em suas viagens, onde enfrentam diversas barreiras, a começar pelas péssimas condições das rodovias brasileiras abrindo um imenso leque de problemáticas que esses profissionais passam todos os dias.

Mais do que uma profissão, ser caminhoneiro é um estilo de vida, devido não trabalharem em um local fixo como tantos outros trabalhadores, seu trabalho se dá de cidades em cidades viajando o país inteiro levando mercadorias e assim girando o ciclo da economia, para ser caminhoneiro exige mais que um dom e sim um verdadeiro amor pela profissão, por muitas dificuldades enfrentadas.

A terceira e última parte deste trabalho é a elaboração do projeto arquitetônico inserindo no projeto um programa completo para que possa suprir e atender o público destinado.

Baseado nesses fatos, decidi então projetar um ponto de apoio e descanso aos caminhoneiros, trazendo cuidados de saúde, lazer, descanso, alimentação dentre outras funcionalidades em um só lugar.



CRONOLOGIA

RODOVIAS BRASILEIRAS

Surgimento das estradas brasileiras

Surgimento das rodovias no Nordeste

LEGENDAS:

[f.2] DNIT. Fonte: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/#topo>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.3] O carreteiro. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/conheca-a-historia-dos-caminhoes-no-pais/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.4] DNIT. Fonte: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/#topo>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.5] O Carreteiro. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/conheca-a-historia-dos-caminhoes-no-pais/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.6] DNIT. Fonte: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/#topo>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.7] DNIT. Fonte: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/#topo>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.8] O Carreteiro. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/conheca-a-historia-dos-caminhoes-no-pais/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.9] Veja. Fonte: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/memoria/anhanguera-primeira-via-duplicada/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

[f.10] Veja. Fonte: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/memoria/anhanguera-primeira-via-duplicada/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.

A linha do tempo foi criada para ilustrar através das décadas como se deu a importância do tráfego de transportes pesados, pois ao longo do tempo, as rodovias brasileiras se tornaram o principal meio de escoamento da economia do país, a sua importância para a indústria de produção automobilística.

A primeira pavimentação de rodovia se deu no Rio de Janeiro, durante o mandato do ex-presidente do Brasil, entre os anos 1926 a 1930, Washington Luís, seu lema de governo era “Governar é abrir estradas”, mas o desenvolvimento rodoviário aconteceu na presidência de Juscelino Kubitschek, a construção de Brasília, a predominância do modal rodoviário de cargas passou a ter grande impulso, devido ao crescimento acelerado do país, seria mais rápido construir uma estrada que uma ferrovia.

Com a vinda da indústria automobilística para o país as vendas de caminhões se estenderam no final dos anos 60, quase todos os estados eram ligados por estradas, então o transporte de cargas facilitava a chegada das mercadorias, era mais rápido ir pelas estradas que por ferrovias.

A criação da Petrobrás 1946 e os impostos criados foram destinados à construção das estradas, hoje segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, as malhas rodoviárias brasileiras têm mais de 1 milhão e 744 mil quilômetros, porém, apenas 164 mil quilômetros são pavimentados, ainda é grande a extensão de rodovias que faltam manutenções, devido à falta de investimentos do poder público.



f2



f3



f4



f5

1954

Fundação da Petrobrás, produção de asfalto em grande quantidade

1957

Implantação da indústria automobilística no Brasil

1960

Mudança para nova capital do Brasil criando um novo plano de construção de rodovias

1973

Vigora o Plano Nacional de Viação

1928

Inaugurada a primeira rodovia pavimentada, no Rio de Janeiro



f6

1940 e 1950

A construção das rodovias ganha impulso devido a três fatores:



f7

1946

Criação do Fundo Rodoviário Nacional, imposto sobre os combustíveis



f9

LEGENDAS:
[f.11] O Carreteiro.
Fonte:
<<http://www.ocarreteiro.com.br/conheca-a-historia-dos-caminhoes-no-pais/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.
[f.12] O Carreteiro.
Fonte:
<<http://www.ocarreteiro.com.br/conheca-a-historia-dos-caminhoes-no-pais/>>. Acessado dia 25 de outubro de 2018.



f8



f10



f11



f12

1975

O transporte de carga pelas rodovias influencia a economia brasileira

1979

Chega ao Brasil caminhões pesados e melhores para o armazenamento de carga

1990

Privatização de algumas rodovias, administradas por concessionárias

MOBILIDADE ESTADUAL

No segmento da Lei 13.103/15, intitulada Lei do Caminhoneiro, estabelece condições mínimas do que poderia ser um ponto de parada e descanso, incluir em contratos das novas concessões a obrigação de construir espaços, onde defende que a cada 200 quilômetros percorridos de estrada, é obrigatório ter um ponto de apoio aos caminhoneiros.

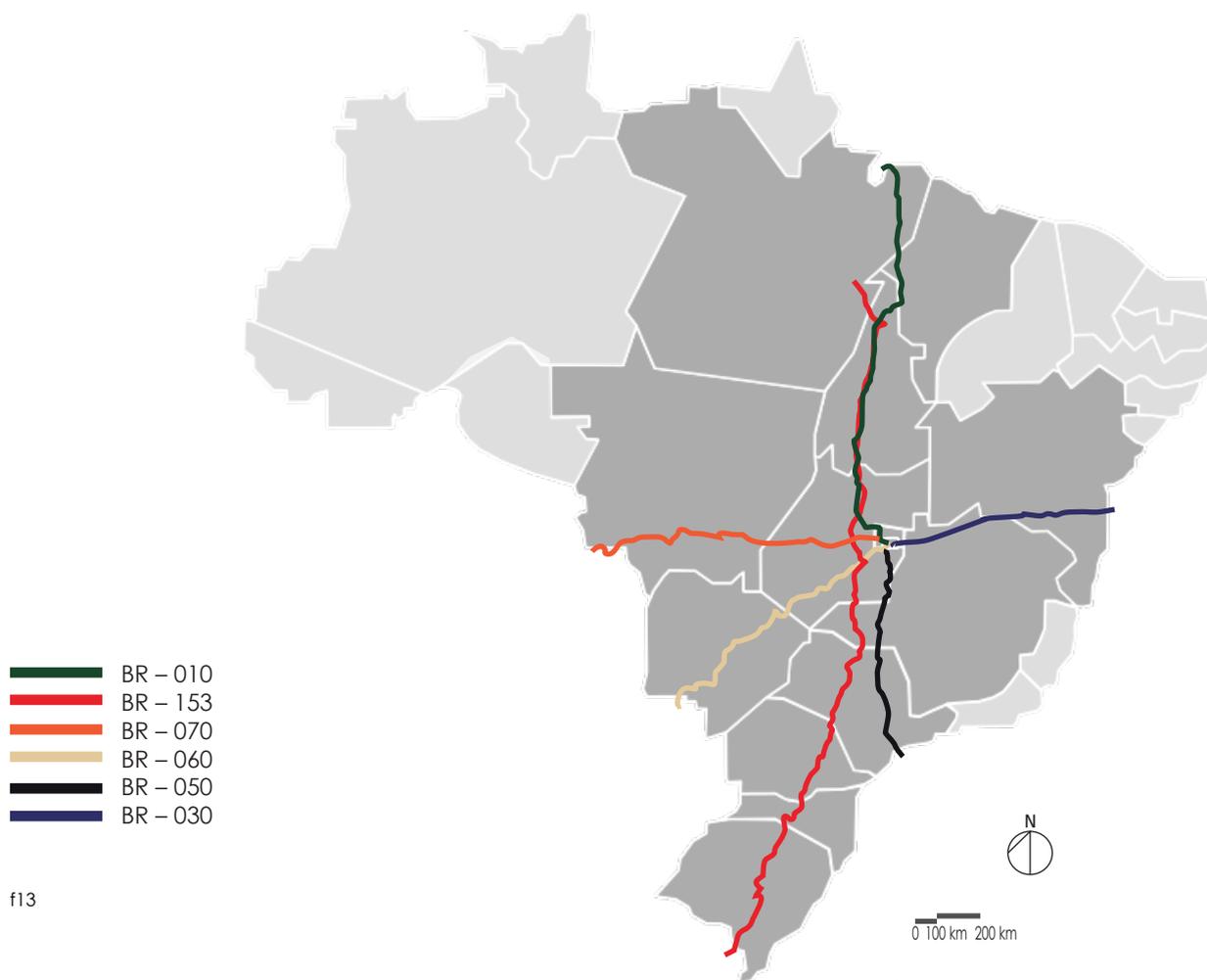
VI – nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.

Nos trechos em que a rodovia BR-060 corta regiões que sofrem relativa estagnação econômica e pouco dinamismo, percebe-se um estágio de degradação, com investimentos pontuais e menores condições de tráfego e integração. Isso demonstra que a circulação e os transportes possuem relação direta com a produção e reprodução do espaço (SILVEIRA 2011).

Devido à região de estudo ser situada no Centro-Oeste brasileiro, é marcada por vários eixos rodoviários, onde as rodovias se interligam, norte e sul do Brasil, e com isso o transporte de cargas é de intenso fluxo no estado de Goiás, este que, é um dos maiores polos regionais do Brasil e distribuem produtos agroindustriais para as demais áreas do país, e essa distribuição se dá com o escoamento rodoviário, cujas vias estão em condições precárias de conservação em decorrência da escassez de investimentos públicos relacionados a restauração. A importância do transporte rodoviário se deu por permitir ligações diretas entre os centros de distribuição das mercadorias.

A rodovia BR-060 é classificada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) como rodovia radial, cuja função é interligar o Distrito Federal aos pontos mais extremos do País (DNIT, 2018).

[f.13] Mapa de eixos rodoviários. Fonte: Allice, 2017.



f13

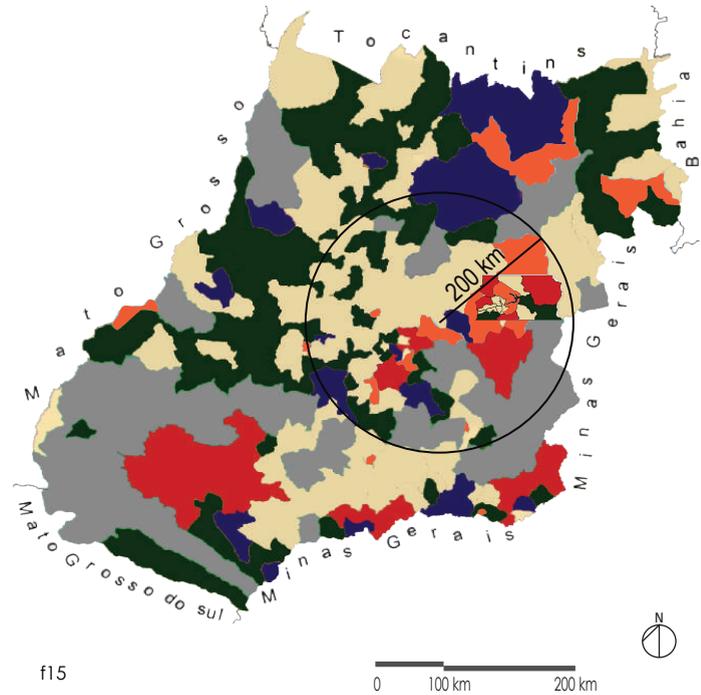
LEGENDAS:
[f.15] Raio de 200 km em Goiás. Fonte: Alice, 2017.

ANÁLISE DAS CIDADES

A região Centro-Oeste é caracterizada por ser uma região de eixos, onde as principais vias que cruzam o país, passam pelos estados Goiás e Distrito Federal, boa parte está associada, direta ou indiretamente às necessidades estratégicas para a distribuição de cargas, nas quais influenciam o território goiano com a evolução do fluxo de transportes com o desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

É possível fazer uma análise das cidades influentes ao estado no setor agroindustrial. Refletem duas legendas espaciais, a primeira um espaço comando onde se encontra dois centros de gerenciamento do território (Goiânia e Brasília) e o suporte técnico, científico e financeiro. A segunda é o espaço lazer, local marcado pela intensa produção agroindustrial e fluxo de mercadorias e serviço (SANTANA; DEUS; MARTINS; CHAVEIRO, 2016).

Com isso foi traçado um raio de 200 quilômetros a partir do lugar de implantação do ponto de apoio, com isso, mostrar as cidades de influência agroindustrial, industrial, agropecuário e agricultura estadual, abordando os dois estados, Goiás e Distrito Federal, o grande escoamento de transportes pesados nesse eixo de estudo, originam-se através das cidades, são a partir delas que são feitas as distribuições para os demais estados.



f15

[f.16] Tabela de importância estadual Goiás. Fonte: Alice, 2017.

Importância Estadual				
GOIÁS				
Cidade	Industrial	Agroindustrial	Agricultura	Agropecuária
GOIÂNIA	X	X		X
ANÁPOLIS	X	X		
APARECIDA DE GOIÂNIA	X	X		
SENADOR CANEDO	X			
RIO VERDE	X	X	X	X
IPAMERI		X	X	X
CRISTALINA	X	X	X	
ITUMBIARA	X	X	X	
MORRINHOS	X	X	X	X
LUZIÂNIA	X	X	X	
CATALÃO	X		X	

f16

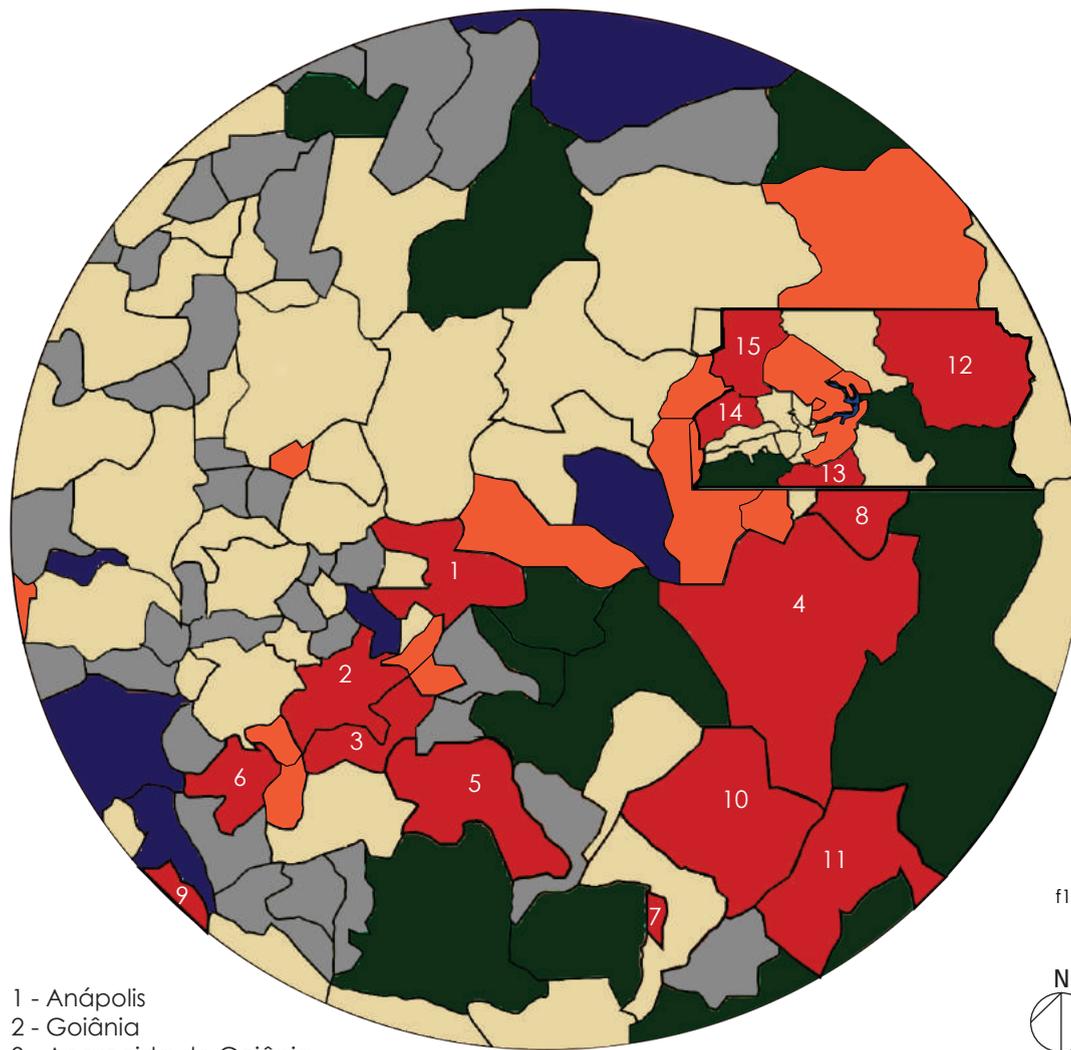
[f.17] Tabela de importância estadual Distrito Federal. Fonte: Alice, 2017.

Importância Estadual				
DISTRITO FEDERAL				
Cidade	Industrial	Agroindustrial	Agricultura	Agropecuária
CEILÂNDIA	X			
SANTA MARIA			X	X
PLANALTINA		X	X	X

f17

A rodovia BR-060, uma de suas principais características é atender diferentes dinâmicas territoriais, responsáveis pela formação de distintas legendas espaciais, como, por exemplo: urbano-industrial, entre Goiânia e Brasília; agroindustrial, no Sudoeste Goiano. Elas atribuem fluidez ao território, potencializam os fluxos, que se diferem de acordo com a capacidade e o poder de articulações dos agentes, que delas fazem uso (SANTOS, 1998).

- LEGENDAS:
- Agropecuário e Serviços
 - Agropecuário
 - Indústria com relevância municipal
 - Multissetorial
 - Serviços de administração pública
 - Serviços de indústria com relevância estadual



[f.18] Cidades de importância estadual.
Fonte: Alice, 2017.

- 1 - Anápolis
- 2 - Goiânia
- 3 - Aparecida de Goiânia
- 4 - Luziânia
- 5 - Senador Canêdo
- 6 - Rio Verde
- 7 - Ipameri
- 8 - Cristalina
- 9 - Itumbiara
- 10 - Morrinhos
- 11 - Catalão
- 12 - Planaltina
- 13 - Santa Maria
- 14 - Ceilândia
- 15 - Brazlândia



f18





BARREIRAS INVISÍVEIS

LEGENDAS:
[f.19] Vida de caminhoneiro. Fonte: <http://loja-sansuyblog.com.br/voce-tem-perfil-para-ser-caminhoneiro/>.



LEGENDAS:

[f.20] O Rei da Belém-Brasília. Fonte: <<http://www3.eca.usp.br/noticias/o-rei-da-bel-m-bras-lia-tcc-de-jornalismo-aborda-o-cotidiano-de-caminhoneiros-brasileiros-e>>. Acessado dia 28 de fevereiro de 2018.



f20

[f.21] O Rei da Belém-Brasília. Fonte: <<http://www3.eca.usp.br/noticias/o-rei-da-bel-m-bras-lia-tcc-de-jornalismo-aborda-o-cotidiano-de-caminhoneiros-brasileiros-e>>. Acessado dia 28 de fevereiro de 2018.



f21

[f.22] Notícias do dia a dia. Fonte: <<https://n-donline.com.br/floriano-polis/noticias/regulamentada-ha-cinco-meses-lei-dos-caminhoneiros-nao-mudou-a-realidade-nas-estradas-brasileiras>>. Acessado dia 28 de fevereiro de 2018.



f22

[f.23] SAM Serviços. Fonte: <<https://www.samservicos.com.br/camara-pode-concluir-em-2015-votacao-de-mais-tempo-de-caminhoneiro-ao-olante/>>. Acessado dia 28 de fevereiro de 2018.



f23

[f.24] Pro Parnaíba. Fonte: <<http://www.pro-parnaiba.com/redacao/2013/02/06/caminhoneiro-conta-como-a-vida-nas-estradas-do-pa-s.html>>. Acessado dia 28 de fevereiro de 2018.



f24

LEGISLAÇÃO - PONTOS DE DESCANSO

Para a concepção do programa, é necessário analisar a Lei 13.103/15 (Lei do Caminhoneiro), admitindo-se áreas de descanso a cada 200 km, com 200 vagas de estacionamento, a cada área deve oferecer pelo menos 24 000 m² de estacionamento pavimentado, considerando a necessidade de obras para tratamento de resíduos, instalações sanitárias, chuveiros, cercas, iluminação, área para cozinha e descanso, dentre outras necessidades que atendam o programa. Sendo assim, a legislação visa que:

- Art. 2º As instalações sanitárias devem:

a) ser localizadas a uma distância máxima de 250 (duzentos e cinquenta) metros do local de estacionamento do veículo;

- Art. 3º São condições necessárias para o estabelecimento comercial solicitar o reconhecimento como Ponto de Parada e Descanso:

I - Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ ativo;
III - não vender, fornecer e permitir o consumo de bebida alcoólica no local.

- Art. 6º É permitido que os usuários dos locais de espera, de repouso e de descanso utilizem a própria caixa de cozinha ou equipamento similar para preparo de suas refeições;

- Art. 8º Todo local de espera, de repouso e de descanso deve conter sinalização vertical e horizontal informando as regras de movimentação, as áreas destinadas ao estacionamento e o pátio de manobra de veículos, bem como a indicação da localização das instalações sanitárias e dos ambientes para refeições.

- Art. 10 Todo local de espera, de repouso e de descanso deve possuir sistema de vigilância e/ou monitoramento eletrônico.

Parágrafo único. O local de espera, de repouso e de descanso que exija dos usuários, pagamento de taxa para permanência do veículo deve ser cercado e possuir controle de acesso.

PRINCIPAIS CITAÇÕES DA LEI

JORNADA E INTERVALO

A jornada diária será de 8 horas, admitindo-se a prorrogação por até 2 horas extraordinárias. O motorista tem direito a intervalo mínimo de 1 hora para refeição, não pode dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptas. A cada 6 horas na condução do veículo, estão previstos 30 minutos para descanso.

DESCANSO

Dentro do período de 24 horas, são asseguradas 11 horas de descanso, podendo ser fracionadas. Nas viagens de longa distância, em que o caminhoneiro fica fora da base da empresa e de sua residência por mais de 24 horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento com condições adequadas.

REPOUSO SEMANAL

Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 dias, o repouso semanal será de 24 horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 horas, totalizando 35 horas.

LOCAIS DE ESPERA E REPOUSO

Não é permitida a cobrança ao motorista ou seu empregador pelo uso, ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade do transportador, sendo em pontos de parada e de apoio; alojamentos, hotéis ou pousadas; postos de combustíveis; ou de terceiros. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 anos a contar da vigência da lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos, e apoiará ou incentivará a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

DIREITOS

Os motoristas têm direito a atendimento médico pelo SUS; serviços especializados de medicina ocupacional; os motoristas profissionais têm direito a acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados reconhecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).



LEGENDAS:
[f.25] Profissão: muitos avanços e poucas melhorias. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/profissao-muitos-avancos-e-poucas-melhorias/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.



[f.26] Profissão: muitos avanços e poucas melhorias. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/profissao-muitos-avancos-e-poucas-melhorias/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.



[f.27] Profissão: muitos avanços e poucas melhorias. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/profissao-muitos-avancos-e-poucas-melhorias/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.



[f.28] Profissão: muitos avanços e poucas melhorias. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/profissao-muitos-avancos-e-poucas-melhorias/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.



[f.29] Profissão: muitos avanços e poucas melhorias. Fonte: <<http://www.ocarreteiro.com.br/profissao-muitos-avancos-e-poucas-melhorias/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.

LEGENDAS:

[f.30] Tabela de fluxo de veículos. Fonte: Anápolis e suas interfaces com a Região Urbana do eixo Goiânia/Brasília. Fonte: Borba; Milagre e Allice.

FLUXO DE TRANSPORTES ENTRE GOIÂNIA/ANÁPOLIS - BRASÍLIA/ANÁPOLIS

No artigo *Anápolis e suas interfaces com a Região Urbana do eixo Goiânia/Brasília*, Borba e Milagre (2014), fazem um estudo através de dados coletados no DNIT (Departamento Nacional de Trânsito - Regional GO/DF), concluem que, os fluxos de transportes de cargas em 2012 entre Brasília e Anápolis eram de 3 479 veículos pesados diários, então fazendo a análise através dos dados mostrados no artigo, é possível estimar que para o ano de 2017 a estimativa seria de 4 000 transportes diariamente circulando neste trecho, e para o ano de 2018 possivelmente aumentaria o valor de transportes de cargas pesadas.

Já na rota Goiânia/Anápolis o número de veículos eram maiores se comparado ao fluxo entre Brasília e Anápolis, onde os transportes de cargas em 2012 eram 6 008 e o previsto para 2017 de 6 800, ou seja, 700 veículos pesados a mais, então em 2018 onde finalizo o estudo de conclusão de curso, é estimado cerca de 11 000 transportes de cargas diariamente.

ANO	VOLUMES DE TRÁFEGO	
	VEÍCULOS - TIPO DE CARGA	
	BRASÍLIA/ANÁPOLIS	GOIÂNIA/ANÁPOLIS
2011	3.379	5.833
2012	3.749	6.008
ESTIMATIVA ELABORADA PELA ALUNA ALLICE PARA ANOS POSTERIORES		
2014	3.700	6.358
2016	3.900	6.718
2017	4.000	6.800
TOTAL DE FLUXO PARA O ANO DE 2018		11.000 TRANSPORTES DE CARGAS

f30

[f.31] Tabela de dados de saúde. Fonte: Arquivo doenças sexualmente transmissíveis entre caminhoneiros. Fonte: Teles; Matos; Caetano e costa.

FATOR DE RISCO

Através da pesquisa realizada pelo artigo *Comportamento de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil*, Teles, Matos, Caetano e Costa (2008). Onde foi feita em Goiânia, no período de 2006, durante um mês. Do total de participantes, 620 (96,7%) responderam sobre antecedentes de DST e, desses, 221 (35,6%) afirmaram ter sido, ou ser, portadores de doenças sexualmente transmissíveis (219 do sexo masculino e 2 do sexo feminino), essas variáveis, como o uso de "rebite" e a permanência fora do lar por mais de 15 dias, que se mostraram associadas ao relato de DST, outras variáveis, como múltiplos parceiros sexuais, uso inconsistente de preservativo com parceira ocasional, não ter usado preservativo na última relação sexual, uso de álcool ou drogas ilícitas e relações sexuais com parceiro do mesmo sexo.

FATORES DE RISCO	SIM	RELATO DE DST
IDADE (ANOS)		
< 30	115	18
31 a 40	205	62
41 a 50	185	83
> 50	110	56
TEMPO DE PROFISSÃO		
< 10 anos	225	52
11 a 20 anos	197	99
> 20 anos	192	67
PERÍODO FORA DE CASA		
< 15 dias	235	72
> 15 dias	378	146
USO DE ANFETAMINAS (REBITE)		
Não	428	142
Sim	184	76
CONTATO SEXUAL COM PROFISSIONAIS		
Não	282	77
Sim	333	142

f31



LEGENDAS:
[f.32] Greve dos
caminhoneiros. Fonte: El
País,
<https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/politica/1527606448_667766.html>. Acessado dia 04 de Junho de 2018.

[f32]



[f.33] Vida de
caminhoneiro. Fonte:
<http://lojasansuyblog.com.br/voce-fem-perfil-par-a-ser-caminhoneiro/>.

[f33]

LEGENDAS:

[f.34] Governo faz reunião para discutir greve de caminhoneiros. Fonte: <<https://exame.abril.com.br/brasil/governo-faz-reuniao-para-discutir-greve-de-caminhoneiros/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.

COTIDIANO

O dia a dia do caminhoneiro é enfrentado por diversas barreiras, estas muitas vezes invisíveis, no Brasil a cerca de 2 milhões de caminhoneiros prestando serviços nas rodovias, segundo o Departamento Nacional de Transportes Terrestres (DNIT) e são essas rodovias que promovem o fluxo contínuo do transporte de cargas.

Tão relevante quanto os trajetos, são os profissionais que os percorrem, que colaboram com o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e Produto Nacional Bruto (PNB), são de extrema influência da dinâmica econômica do país. Para o comércio, os caminhoneiros representam a maior responsabilidade de reabastecimento de mercadorias, a ausência desses profissionais traz reflexos sérios, principalmente nas pequenas e médias empresas, além de dificultar a prestação de serviços, como abastecimento de água, combustível e outros. A rotina de um caminhoneiro inclui o transporte de cargas variadas, muitas vezes por meses seguidos. Os ganhos variam de acordo com diversas questões, como, por exemplo, se o motorista é autônomo ou se trabalha para uma empresa. Em muitos casos, é preciso mais do que apenas carteira de habilitação para se profissionalizar de verdade na área – a experiência com diferentes categorias de transporte e carga conta muito. Há muito o que melhorar para os caminhoneiros. Como citamos, temos 1,7 milhões de quilômetros de estradas no Brasil, mas infelizmente apenas 12% delas é pavimentada, de acordo com os dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2017, a falta de boas rodovias aumenta o número de acidentes e roubos de cargas, o preço do diesel, prazos curtos para a entrega das mercadorias, fazendo com que o tempo de descanso como visto na lei, não seja obedecido, falta de lugares para descanso, dormindo nas próprias cabines ou em redes armadas entre os caminhões estacionados, falta de assistência médica, comprometendo o desempenho do caminhoneiro nas estradas, além de colocar sua vida em risco, aumenta a probabilidade do uso de drogas ilícitas.

É preciso que as diretrizes formuladas na lei sejam executadas e esses profissionais tenham melhores condições para trabalhar de forma segura, nessas condições surge a greve dos caminhoneiros em 2018, reivindicando alguns direitos, que atingiu e refletiu em todo o país.

f34





GREVE!

EM CAMINHÃO O BRASIL PARA
NÃO PODEMOS CONTINUAR
21/05/18 O BRASIL VAI PARAR
ALIZAÇÃO TOTAL **APOÍE NOS!**

LEGENDAS:
[f.35] Gráfico de
porcentagem e gráfico
de registro. Fonte: Alice,
2018.

PARALISAÇÃO MAIOR – 21 DE MAIO DE 2018

Em maio de 2018, os profissionais da categoria decidiram protestar diante da alta carga tributária sobre o preço do Diesel, a paralisação dos caminhoneiros com extensão nacional, os grevistas se manifestaram contra os reajustes frequentes e sem previsibilidade mínima nos preços dos combustíveis, pelo fim da cobrança de pedágio por eixo suspenso e pelo fim do PIS/COFINS sobre o diesel.

A consequência da paralisação resultou em 25 estados do Brasil, causando indisponibilidade de alimentos e remédios ao redor do país, escassez e alta de preços da gasolina, frota de ônibus reduzidas, voos cancelados.

O resultante disto é que o Brasil depende totalmente para que sua economia tenha giro de capital, pois, os caminhoneiros transportam nosso alimento, combustível e remédios, em 11 dias de greve a categoria conseguiu parar todo o país, foi um movimento que envolveu muito o apoio popular, que foi crucial para a continuidade da greve, a economia brasileira teve um prejuízo milionário com esta paralisação, com queda do PIB de 3,8% no mês.

Na noite de 27 de maio, o presidente da república Michel Temer anunciou a redução do preço do óleo diesel, além disso, também foram publicados no Diário Oficial da União três medidas provisórias, a primeira atende que pelo menos 30% das contratações de fretes sejam de caminhoneiros autônomos, a segunda estabeleceu preços mínimos para os fretes e a terceira isenta os caminhoneiros trafegando vazios em rodovias concessionárias federais, estaduais ou municipal de pagar pedágio sob eixo suspenso.

O último levantamento da Empresa de Planejamento e Logística do governo federal (EPL) mostra que 61,1% da carga do país é transportada por meio das rodovias e só 20% circulam por ferrovias. Outros 13,6% são transportados por cabotagem (quando um navio se desloca entre portos do mesmo país); 5% por hidrovias; 4,2% por dutovias; e só 0,4% por via aérea.

A maioria dos motoristas escolhem ser autônomos, não possuindo vínculo empregatício, podendo tomar as decisões do seu próprio negócio. O Registro Nacional de Transportes de Cargas (RNTRC) em 2016 mostra, a relação dos trabalhadores autônomos e os efetivados em empresas.

Itamar Moreira dos Santos

“Está todo mundo contrariado, mas nós não vamos parar. Toda vez é assim, o governo pede prazo para solucionar e nada acontece. O certo é acatar a reivindicação, porque a categoria não quer nada além do justo. Nós não queremos isso para ficar ricos, só queremos condições para trabalhar. Hoje 60% do que se ganha com um frete fica só no óleo diesel. Não tem jeito de continuar assim”.

Portal 6 - maio de 2018

José Silva Oliveira

“Aqui tem pessoas do Paraná, Rio Grande do Sul, Nordeste. A população também está apoiando em peso. Toda hora para um carro aqui pedindo para pintarmos o caso em favor da luta. Em nenhum desses dias também não nos faltou nada. Sempre um empresário, comerciante e também os motoristas que passam, vem e dão água, comida. Estamos aplaudindo, porque muita gente aqui e a população não nos deixa faltar nada”.

Portal 6 - maio de 2018

Amaury Borges Silveira

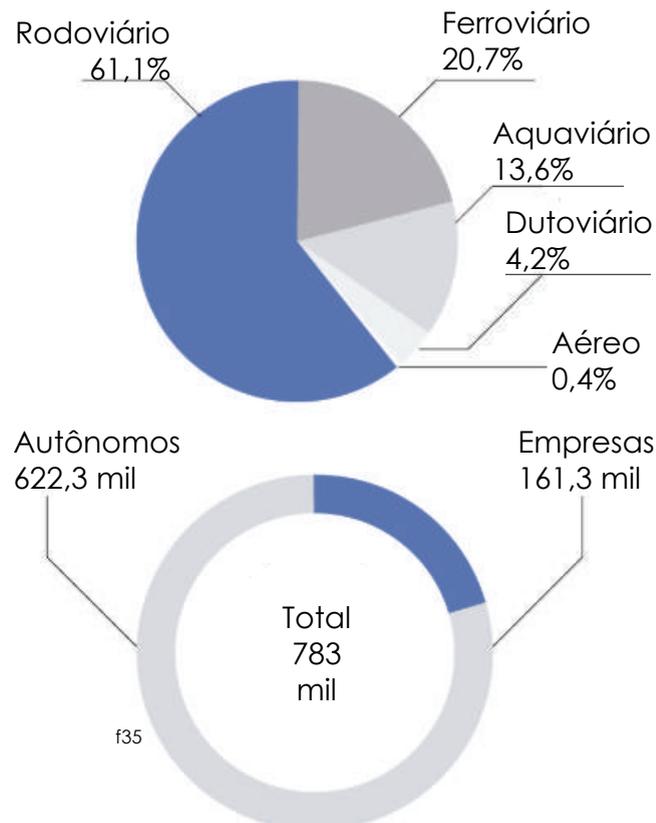
“Ninguém aguenta mais pagar tanto imposto neste país. Precisamos chamar a atenção da sociedade e do governo”.

Conexão Tocantins - maio de 2018

Francisco Helder

"Ser caminhoneiro foi um sonho de criança que virou pesadelo de adulto, pela dificuldade da profissão, mas hoje, nesse movimento, me sinto orgulhoso".

O Povo - maio de 2018



f35

Alice Gonçalves Martins



LEGENDAS:
[f.36] A voz de Anápolis.
Fonte: <<http://www.avo-zdeanapolis.com.br/corao-com-governo-nao-barrara-protestos-e-greve-dos-caminhoneiros-chega-a-o-5o-dia/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.

f36



[f.37] Rádio Bandeirantes.
Fonte: <<http://www.bandeirantes820.com.br/caminhoneiros-seguem-com-bloqueio-de-rodovias-contra-aumento-dos-combustiveis-em-goias/>>. Acessado dia 24 de outubro de 2018.

f12

f37

O LUGAR

LEGENDAS:
[f.38] Posto Cacique.
Fonte: Alice, 2018.

[f.39] Posto Cacique.
Fonte: Alice, 2018.



f38



f39



LEGENDAS:
[f.40] Posto Cacique.
Fonte: Alice, 2018.

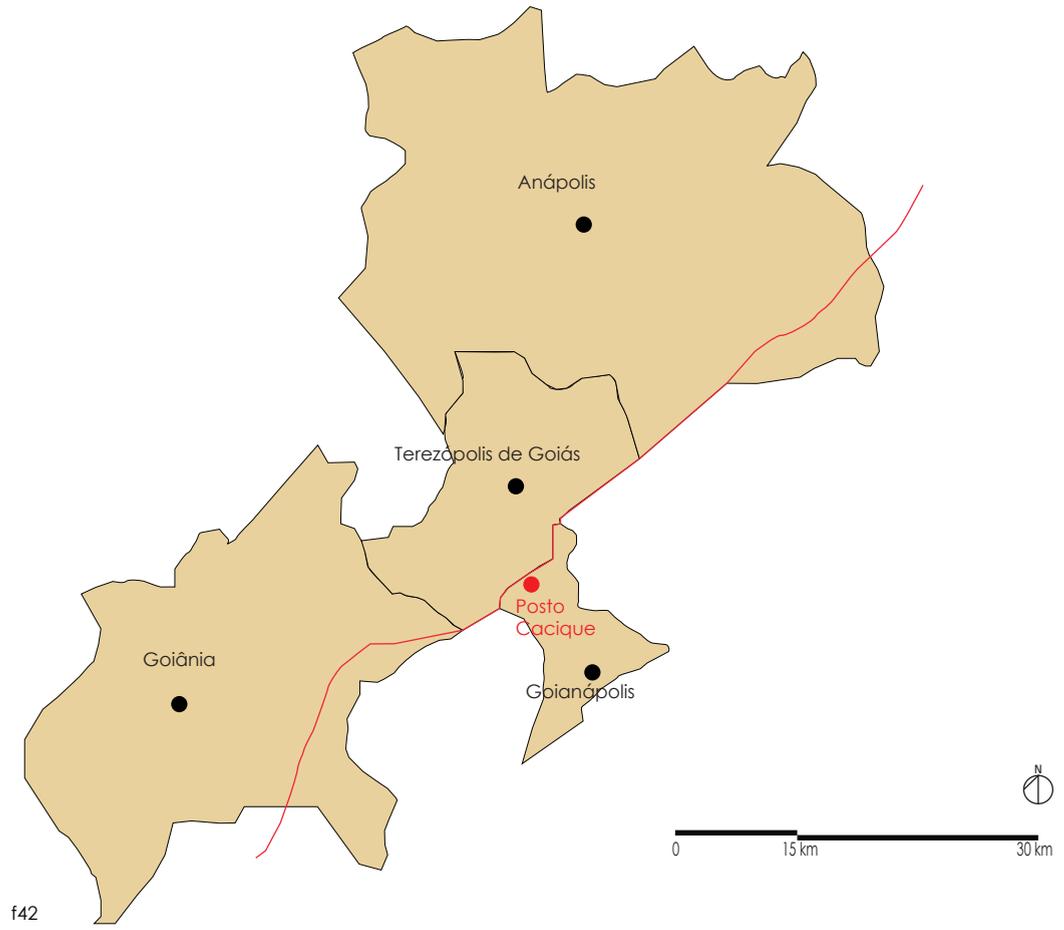
[f.41] Posto Cacique.
Fonte: Alice, 2018.

f40

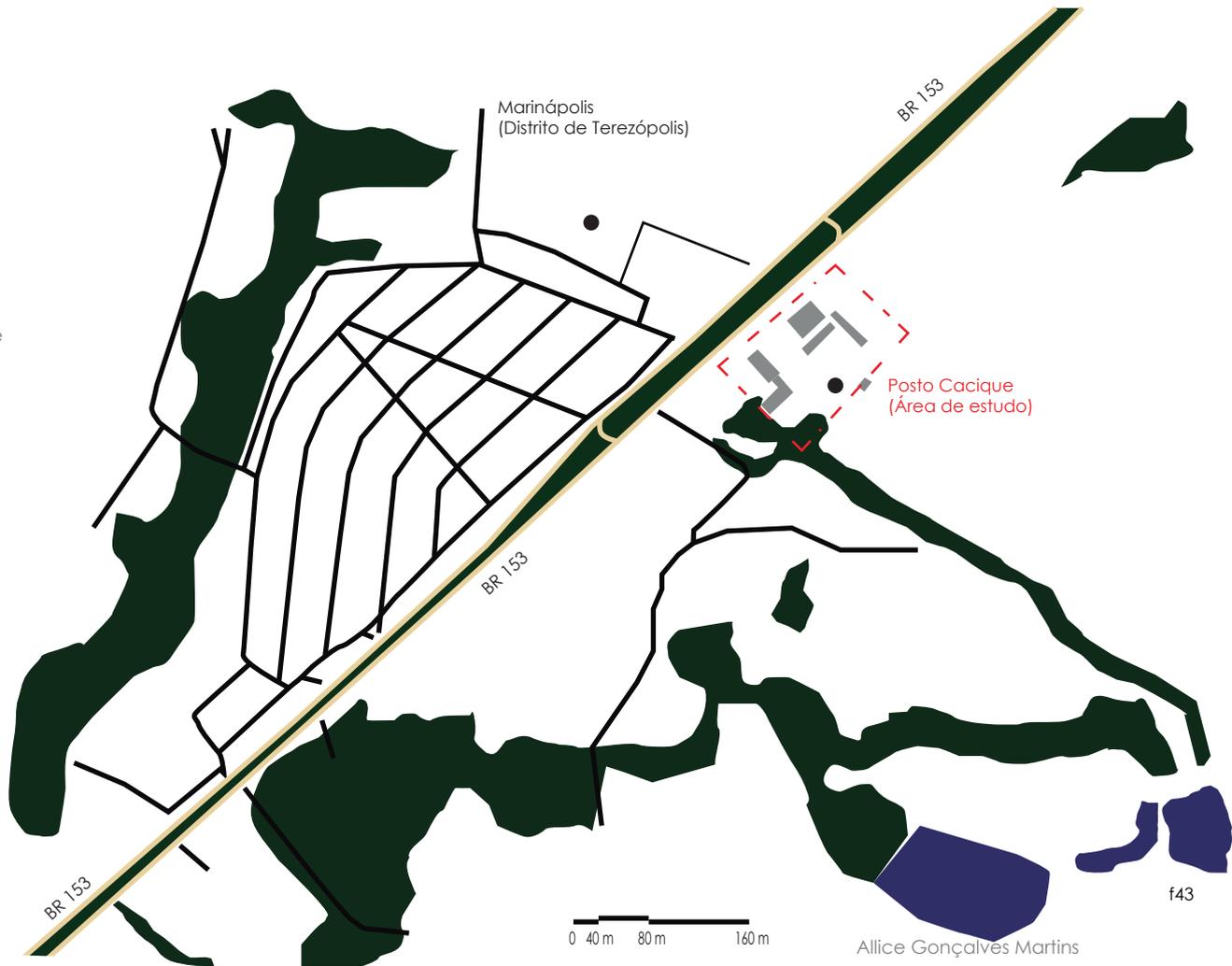


f41

LEGENDAS:
[f.42] Eixo
Goiânia-Anápolis. Fonte:
Alice, 2018.



[f.43] Implantação de estudo.
Fonte: Alice, 2018.



LOCALIZAÇÃO

A Br-153 corta o Brasil de norte a sul, passando por regiões dividindo cidades e as formando. A localização do terreno de estudo está situada em uma região de fronteira entre Terezópolis de Goiás e Goianópolis, região metropolitana de Goiânia distante apenas 38 quilômetros. É situada em um dos eixos de movimentação de transportes mais importantes do Brasil, a região é rica em cidades de importância industrial, agroindustrial, agricultura e pecuária, próxima também dos dois polos industriais de Goiás, um situado em Anápolis e outro em Aparecida de Goiânia, além do tráfego norte/sul devido à rodovia, com isso, aumentando o fluxo de transportes diariamente.

EVOLUÇÃO URBANA

A cidade de Goianópolis surgiu através de uma estrada de rodagem ligando Anápolis à capital do estado. As primeiras casas foram edificadas em 1928, desenvolveu-se devido suas atividades agrícolas. Com o surgimento da BR-153 em 1944, cortando o território de Goianópolis, sob a influência da rodovia ao longo da pista, nos dois sentidos, surge o centro comercial às margens da rodovia considerado distrito de Goianópolis, foi emancipada em 1929, tornando-se então município de Terezópolis de Goiás.

LOCAL DE INTERVENÇÃO

O terreno para a implantação da proposta de estudo é localizado em uma região de fronteira pertencente ao limite de fronteira de Goianópolis, conhecido como RodoPosto Cacique, posto de gasolina e loja de conveniência, onde se encontra uma área ao lado à margem da BR-153. Onde as potencialidades do local se caracterizam por estar em uma região rururbana onde não interfere no fluxo de veículos não viajantes. Para administração e controle do local categoriza-se como mista, tanto por responsabilidade do posto de combustível quanto da concessionária responsável pelo trecho, Triunfo Concebra.

O PORQUÊ

A implantação do projeto de estudo, para que a utilidade se dê através da adequação do programa existente permanecendo, conveniência, lanchonete e administração para que não perca o atual uso, assim dividindo a regência do local, em duas gerências, e no restante funcionar o sistema de apoio aos caminhoneiros, sendo dois fluxos de usuários diferentes funcionando no mesmo local, sem ter ligações diretas, fazendo a separação destes através da volumetria e ambientes criados. O pátio de estacionamento exige uma área grande para a manobra dos caminhões, já que está programado para duas categorias de veículos, o caminhão precisando de vagas com cerca de 15 metros e bitrem com vagas de 30 metros, sendo assim, a área situada ao lado do Posto Cacique onde se encontra em estado de abandono, será destinada somente para o estacionamento.

O terreno foi escolhido através de duas análises, o local por estar ao lado de um posto de combustível onde pode acontecer a manutenção e abastecimento dos transportes, e o acesso, por ser localizado em área rururbana, onde a entrada e saída de veículos para o pátio de estacionamento seja de fácil acesso e não causa problemas no tráfego urbano, devido ser uma via rápida.

PAISAGEM

O local apresenta paisagem de ocupação somente de um pavimento na BR-153, junto com a paisagem natural por ser região de fazenda, com vegetação rasteira de pastos. Conectando o terreno com as áreas verdes, a área escolhida foi pensando no potencial que possui para atender a proposta apresentada.

O futuro do projeto visa desapropriar às duas áreas existentes, a ideia é recolocar o uso e adicionar o programa de acordo com as necessidades do tema.

A área total de intervenção possui cerca de 47.500,00 m², onde boa parte será tratada seu paisagismo para a criação de áreas verdes, na região é considerada escassa, pátio de estacionamento e por fim o edifício arquitetônico com os programas pré-existentes e existentes.



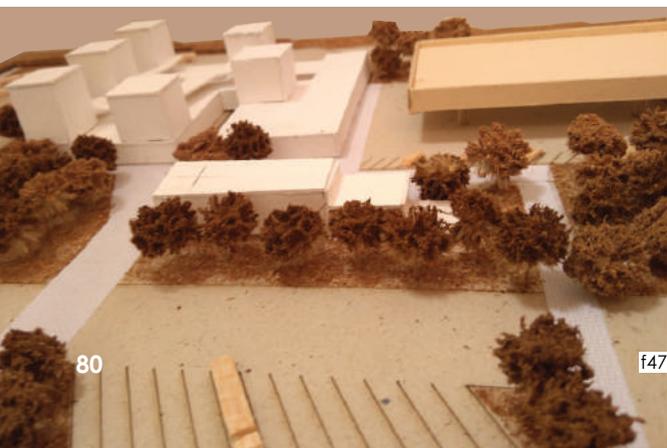
f44



f45



f46



f47



PARTIDO IMPLANTAÇÃO

Para a concepção do projeto por inteiro, o terreno de intervenção com 63.037,23 m², primeiro foi preciso fazer uma análise de como seria o programa pontuar as diretrizes e potencialidades, para que, suprisse em atendimento ao público envolvido, a maior parte do local é voltada ao pátio de estacionamento de carga pesada, ao longo da implantação foram postas vegetações típicas do cerrado para que além de contribuir com a paisagística do local dando mais identidade, atuam no conforto acústico e ambiental, formando o desenho de paisagismo, contornando os dois edifícios principais. Assim, forma-se o Ponto de Apoio, Capela Ecumênica e Banheiro Externo. Sendo o Norte modificado na ilustração das plantas do projeto para que encaixasse na dimensão da folha do trabalho de conclusão, diferente dos demais mapas ilustrados ao longo da revista.

LEGENDAS:

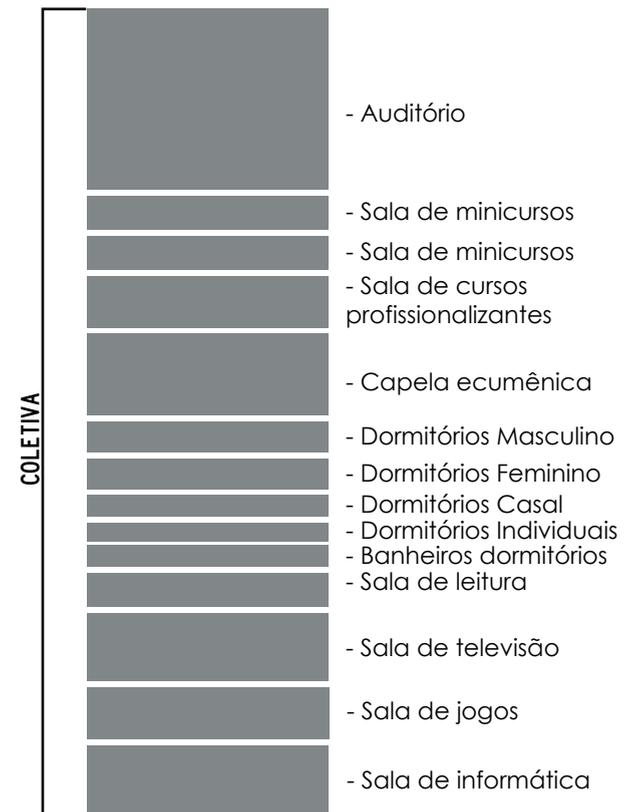
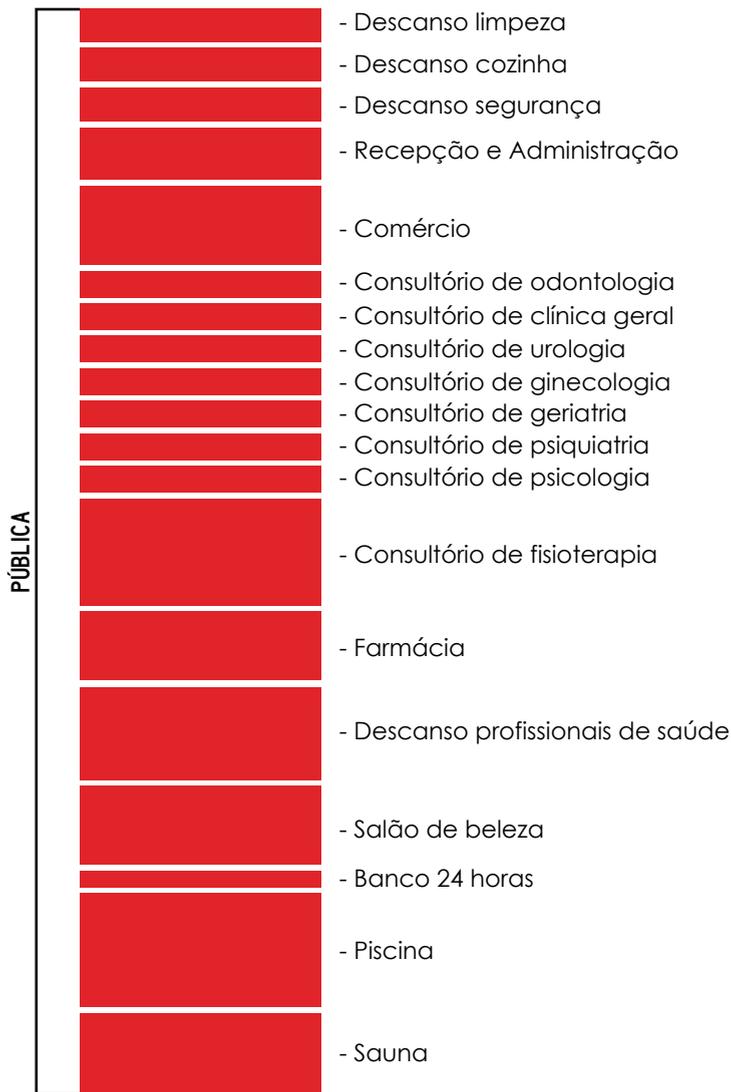
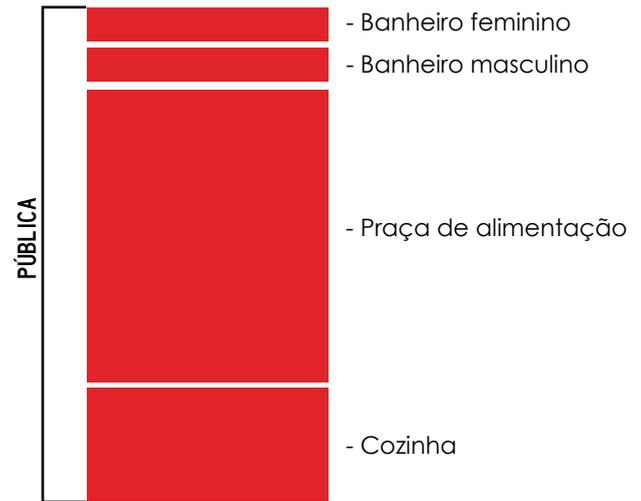
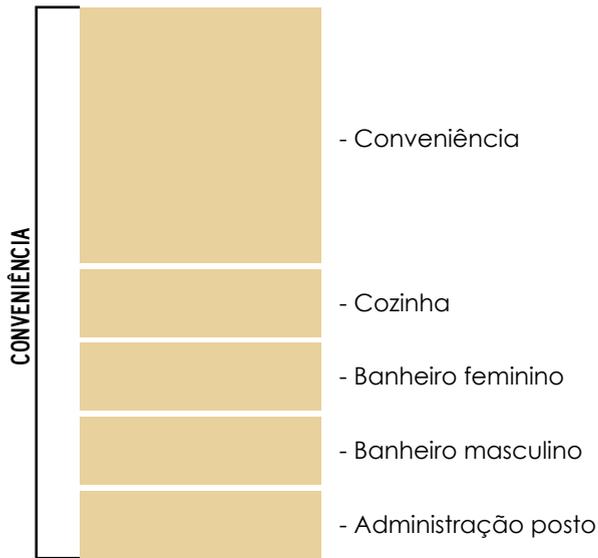
[f.44] Foto maquete do projeto. Fonte: Alice, 2018.

[f.45] Foto maquete do projeto. Fonte: Alice, 2018.

[f.46] Foto maquete do projeto. Fonte: Alice, 2018.

[f.47] Foto maquete do projeto. Fonte: Alice, 2018.

[f.48] Foto maquete do projeto. Fonte: Alice, 2018.



ESTRUTURA GRELHAS IRREGULARES

As grelhas são elementos organizadores fundamentais. É preciso observar que as grelhas, podem ser modificadas e especificadas de acordo com às circunstâncias do programa, e da volumetria. O objetivo consiste em desenvolver uma grelha que integra a forma, o espaço e a estrutura, é importante relevar, que devido à forma criada, a grelha não segue com espaçamento igual entre si, os pontos estruturais foram postos de acordo com as necessidades requisitadas, com isso, de 8 em 8 metros a grelha é posicionada, contando com os seis edifícios sobressaem, apenas nos vazios, pátios criados, estes que ficam localizados próximos aos edifícios de mais de 1 pavimento a estrutura foi posta de acordo com o espaçamento da estrutura, onde assim, possibilita vãos de 6 a 8 metros. As vigas, do tipo I, possuem altura de 60 centímetros.

TIPO DE ESTRUTURA MODIFICAÇÃO POR ADIÇÃO E SUBTRAÇÃO

Uma grelha pode ser alterada pela remoção seletiva de porções ou pela ampliação dos módulos estruturais em uma, ou mais direções, ou pode ser alterada aplicando módulos estruturais em uma, ou duas direções, diferenciados pelo tamanho e proporção.

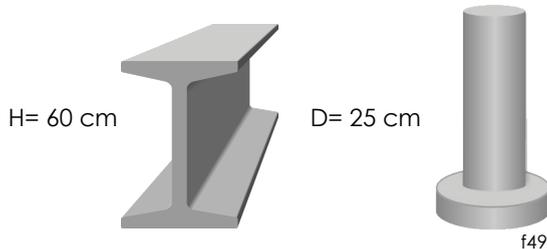
As modificações por subtração resultam da remoção seletiva de uma porção da grelha regular. Esse processo de subtração pode ser feito para criar:

Um espaço principal em maior ou menor escala estabelecida pela grelha; um espaço de entrada recuado.

PROPORÇÕES MODIFICADORAS

A grelha se torna irregular em uma ou duas direções, criando um conjunto hierárquico de módulos diferenciados pelo tamanho, escala e pela proporção. Quando a grelha é regular em uma direção as vigas principais podem vencer vãos com dimensões irregulares, enquanto as vigas ou juntas secundárias mantêm os vãos constantes.

LEGENDAS:



[f.49] Viga e Pilar. Fonte: Alice, 2018.

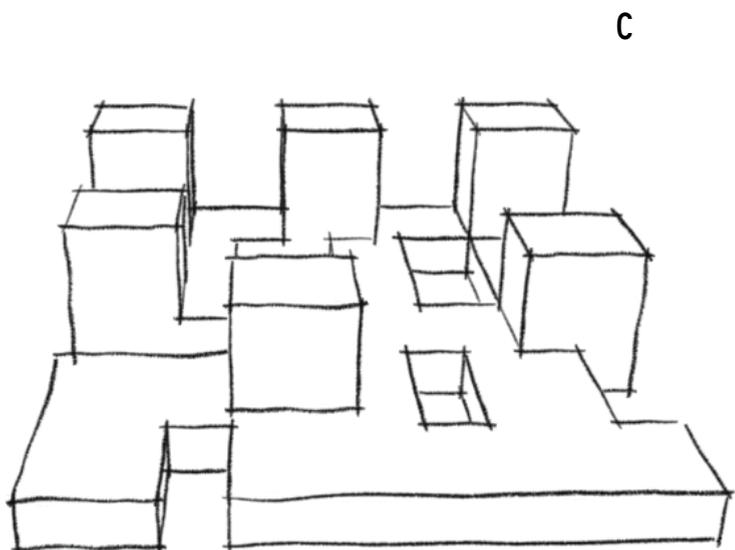
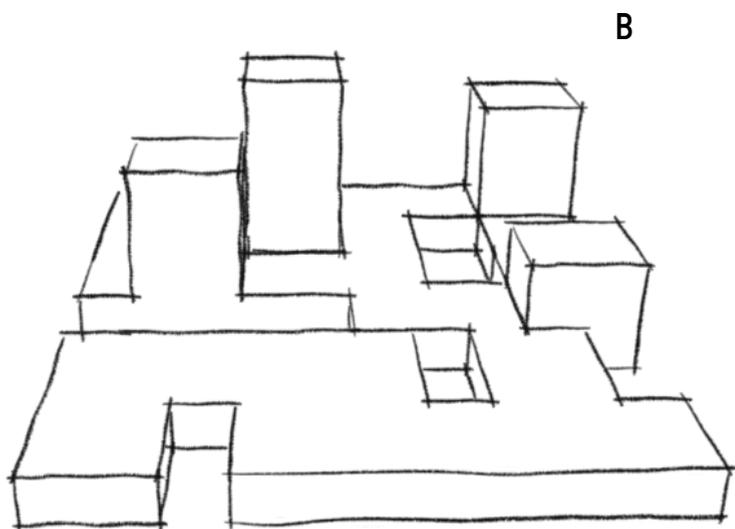
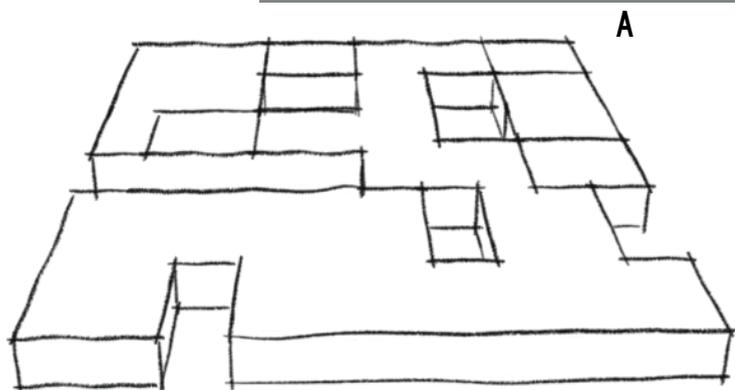


[f.50] Esqueleto estrutural. Fonte: Alice, 2018.

f50

LEGENDAS:
[f.51] Partido projetual.
Fonte: Aalice, 2018.

PARTIDO PONTO DE APOIO



f51

Para que o projeto arquitetônico atenda às condicionantes do local, sobretudo para que seja funcional e se encaixe com as necessidades dos usuários. No caso de um ponto de apoio aos caminhoneiros esta etapa deve ser elaborada, trazendo aspectos familiares e confortantes.

Foi traçado em uma malha de 8 em 8 metros formando um prisma retangular, onde a intenção é criar vazios para a entrada de luz e ventilação zenital.

Assim, esses vazios se tornam pátios internos com áreas verdes, na parte exterior do edifício são criados dentes que dão acesso ao seu interior, contribuindo assim, para a formação do volume de estudo.

Os blocos verticais situam os dormitórios para descanso, o seu acesso é dado por uma escada principal, que leva até uma cobertura de espessura fina, ligando estes blocos, que variam de alturas entre 9 e 15 metros, assim, criando ritmos de tamanhos entre estes volumes.

Por fim, a utilização da cobertura do pavimento térreo como uma praça de acesso, proporcionando uma circulação e espaço de convívio e contemplação, o mirante. A inserção dessa praça alta e dos pátios faz com que os ambientes (programa) interajam entre o uso coletivo e público conectando essas áreas, fazendo integração dos usos com a circulação. A forma é resultante da apropriação do lugar como resposta à problemática enfrentada, sendo uma forma nova na paisagem, com área total de 4.743,84 m².



LEGENDAS:
[f.52] Projeto Parada
Como Referência -
Banheiro Externo. Fonte:
Alice, 2018.

f52



[f.53] Projeto Parada
Como Referência -
Ponto de Apoio aos
Caminheiros. Fonte:
Alice, 2018.

f53

Parada Como Referência

LEGENDAS:
[f.54] Projeto Parada
Como Referência -
Entrada. Fonte: Alice,
2018.



f54

CORTE A



CORTE B



CORTE C



CORTE D



88 f55



f56
Alice Gonçalves Martins

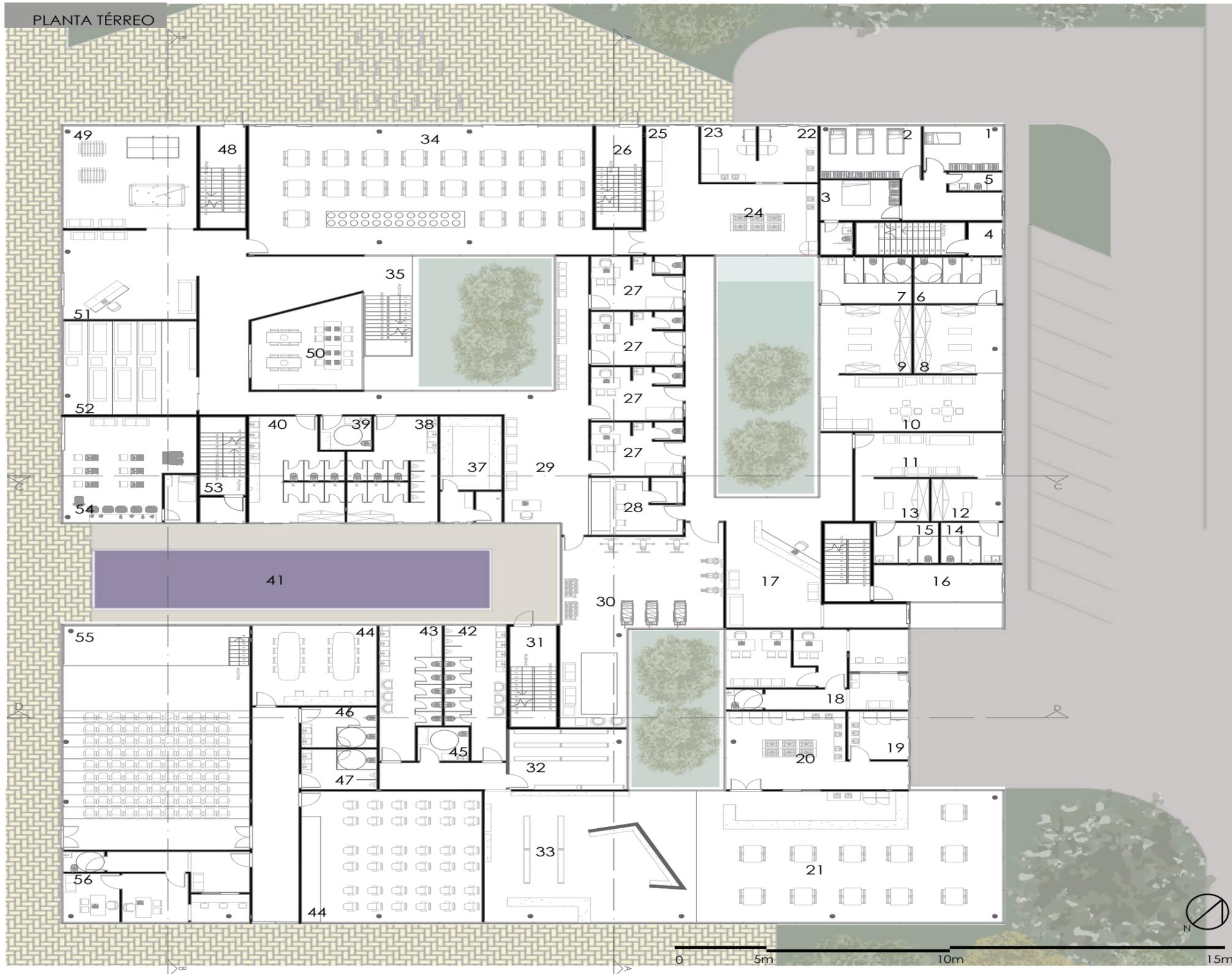
LEGENDAS:
 [f.55] Projeto Parada Como Referência - Teto Verde. Fonte: Alice, 2018.
 [f.56] Projeto Parada Como Referência - Ponto de Apoio aos Caminhoneiros. Fonte: Alice, 2018.
 [f.57] Projeto Parada Como Referência - Ponto de Apoio aos Caminhoneiros. Fonte: Alice, 2018.

Parada Como Referência



f57

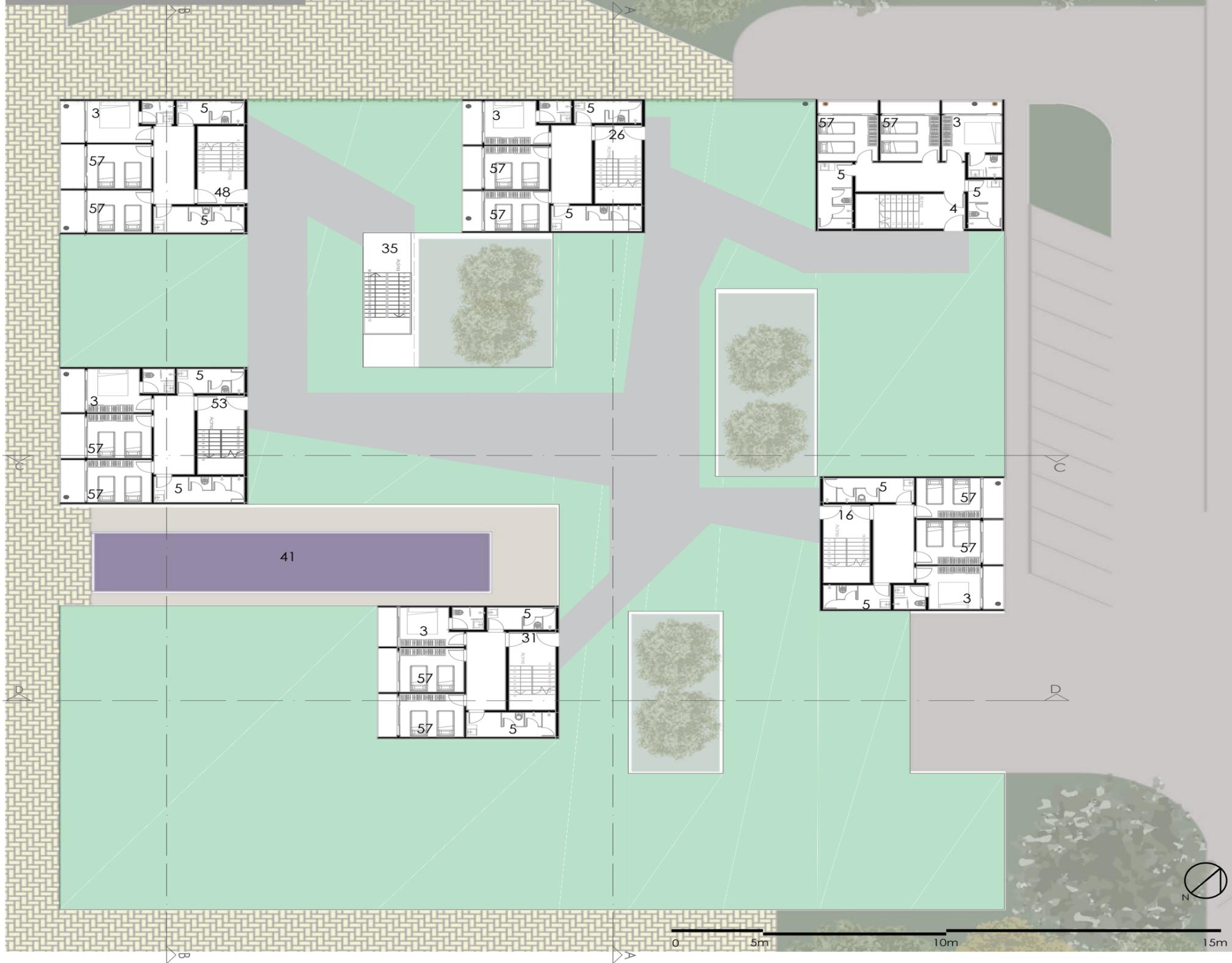
PLANTA TÉRREO



- 1 – Quarto solteiro - 14,27 m²
- 2 – Quarto triplo - 21,03 m²
- 3 – Suíte - 16,53 m²
- 4 – Escada de emergência 1
- 5 – Banheiro coletivo dormitórios - 3,89 m²
- 6 – Banheiro masculino funcionários - 9,37 m²
- 7 – Banheiro feminino funcionários - 9,37 m²
- 8 – Vestiário masculino funcionários - 24,10 m²
- 9 – Vestiário feminino funcionários - 24,10 m²
- 10 – Sala de descanso funcionários - 41,47 m²
- 11 – Sala de descanso funcionários saúde - 26,04 m²
- 12 – Vestiário masculino funcionários saúde - 11,91 m²
- 13 – Vestiário feminino funcionários saúde - 11,91 m²
- 14 – Banheiro masculino funcionários saúde - 5,71 m²
- 15 – Banheiro masculino funcionários saúde - 5,71 m²
- 16 – Escada de emergência 2
- 17 – Recepção e controle de funcionários da saúde - 48,04 m²
- 18 – Administração Ponto de Apoio e Descanso aos Caminhoneiros - 43,20 m²
- 19 – Higienização, secos e molhados RodoPosto Cacique - 11,45 m²
- 20 – Cozinha e cocção RodoPosto Cacique - 44,25 m²
- 21 – Praça de alimentação RodoPosto Cacique - 161,26 m²
- 22 – Higienização matéria-prima restaurante Ponto de Apoio - 13,23 m²
- 23 – Secos e molhados restaurante Ponto de Apoio - 12,35 m²
- 24 – Cocção e cozinha restaurante Ponto de Apoio - 48,52 m²
- 25 – Apoio cozinha restaurante Ponto de Apoio - 12,05 m²
- 26 – Escada de emergência 3
- 27 – Consultórios saúde - 18,80 m²
- 28 – Farmácia - 20,91 m²
- 29 – Recepção saúde - 37,59 m²
- 30 – Fisioterapia - 87,77 m²
- 31 – Escada de emergência 4
- 32 – Armazenamento lanchonete e conveniência RodoPosto Cacique - 28,22 m²
- 33 – Conveniência RodoPosto Cacique - 109,10 m²
- 34 – Praça de alimentação restaurante Ponto de Apoio - 175,43 m²
- 35 – Escada entrada ao terraço verde e dormitórios
- 36 – Sala de informática e leitura - 36,71 m²
- 37 – Sauna - 25,10 m²
- 38 – Banheiro masculino piscina - 23,65 m²
- 39 – Banheiro P.N.E - 6,75 m²
- 40 – Banheiro feminino piscina - 26,25 m²
- 41 – Piscina - 198,37 m²
- 42 – Banheiro masculino lanchonete e conveniência RodoPosto Cacique - 22,19 m²
- 43 – Banheiro feminino lanchonete e conveniência RodoPosto Cacique - 27,57 m²
- 44 – Sala de cursos profissionalizantes SEST sala 1= 39,85 m² - sala 2= 94,30 m²
- 45 – Banheiro P.N.E lanchonete e conveniência RodoPosto Cacique - 6,75 m²
- 46 – Banheiro masculino salas de aula - 6,49 m²
- 47 – Banheiro feminino salas de aula - 8,68 m²
- 48 – Escada de emergência 5
- 49 – Sala de jogos e entretenimento - 54,70 m²
- 50 – Sala de informática e leitura - 36,71 m²
- 51 – Recepção entrada principal Ponto de Apoio aos Caminhoneiros - 47,20 m²
- 52 – Sala de televisão - 49,24 m²
- 53 – Escada de emergência 6
- 54 – Salão de Beleza Unissex - 55,38 m²
- 55 – Auditório - 167,24 m²
- 56 – Administração RodoPosto Cacique - 40,47 m²
- 58 – Capela ecumênica - 217,18 m²
- 59 – Entrada capela ecumênica - 90,00 m²
- 60 – Reflexão capela ecumênica - 180,00 m²
- 61 – Banheiro externo masculino - 14,48 m²
- 62 – Banheiro externo feminino - 14,48 m²



PLANTA TIPO PAVIMENTO SUPERIOR



- 3 – Suíte - 16,53 m²
- 4 – Escada de emergência 1
- 5 – Banheiro coletivo dormitórios - 3,89 m²
- 16 – Escada de emergência 2
- 26 – Escada de emergência 3
- 31 – Escada de emergência 4
- 35 – Escada entrada ao terraço verde e dormitórios
- 48 – Escada de emergência 5
- 53 – Escada de emergência 6
- 57 – Quarto duplo - 10,87 m²

VISTA VARANDA



COBERTURA TETO VERDE



CORTE A



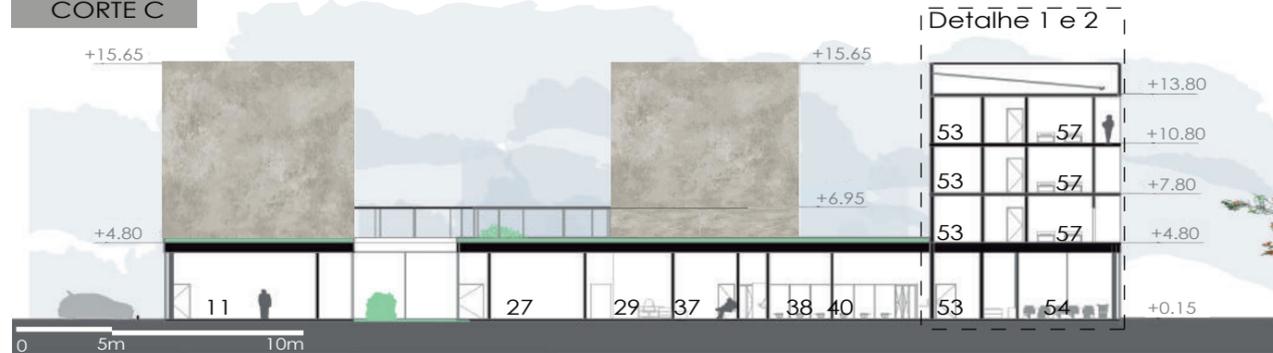
- 5 – Banheiro coletivo dormitórios - 3,89 m²
- 26 – Escada de emergência 3
- 27 - Consultórios saúde - 18,80 m²
- 28 – Farmácia - 20,91 m²
- 30 – Fisioterapia - 87,77 m²
- 31 – Escada de emergência 4
- 32 – Armazenamento lanchonete e conveniência Posto Cacique - 28,22 m²
- 33 – Conveniência RodoPosto Cacique - 109,10 m²

CORTE B



- 3 – Suíte - 16,53 m²
- 5 – Banheiro coletivo dormitórios - 3,89 m²
- 49 – Sala de jogos e entretenimento - 54,70 m²
- 51 – Recepção entrada principal Ponto de Apoio aos Caminhoneiros - 47,20 m²
- 52 – Sala de televisão - 49,24 m²
- 54 – Salão de Beleza Unisex - 55,38 m²
- 55 – Auditório - 167,24 m²
- 56 – Administração RodoPosto Cacique - 40,47 m²

CORTE C



- 11 – Sala de descanso funcionários saúde - 26,04 m²
- 27 - Consultórios saúde - 18,80 m²
- 29 - Recepção saúde - 37,59 m²
- 37 – Sauna - 25,10 m²
- 38 – Banheiro masculino piscina - 23,65 m²
- 40 – Banheiro feminino piscina - 26,25 m²
- 53 – Escada de emergência 6
- 54 – Salão de Beleza Unisex - 55,38 m²
- 57 – Quarto duplo - 10,87 m²

CORTE D



- 19 – Higienização e secos e molhados Posto Cacique - 11,45 m²
- 20 – Cozinha e cocção Posto Cacique - 44,25 m²
- 30 – Fisioterapia - 87,77 m²
- 31 – Escada de emergência 4
- 42 – Banheiro masculino lanchonete e conveniência Posto Cacique - 22,19 m²
- 43 – Banheiro feminino lanchonete e conveniência Posto Cacique - 27,57 m²
- 46 – Banheiro masculino salas de aula - 6,49 m²
- 55 – Auditório - 167,24 m²
- 57 – Quarto duplo - 10,87 m²



ESCADA EXTERNA



AUDITÓRIO

Alice Gonçalves Martins



RESTAURANTE

Parada Como Referência



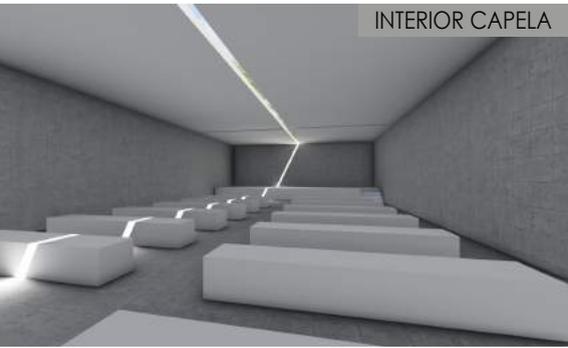
FISIOTERAPIA

CAPELA ECUMÊNICA





CAPELA ECUMÊNICA



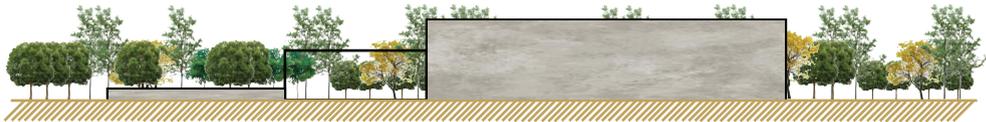
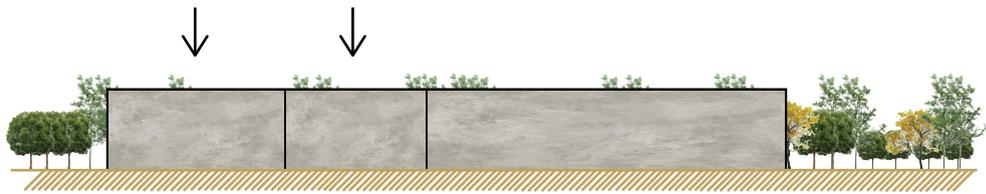
INTERIOR CAPELA

A filosofia da capela foi unir a natureza com a arquitetura, onde se crie um conforto sonoro devido à vegetação em seu entorno, a luz do rasgo no teto influencia na forma, a entrada de acesso com 2,80 metros de altura, transmitindo a sensação de "aperto", ou seja, o indivíduo em busca da reflexão com sua divindade, logo em seguida, adentrando a capela, um prisma sólido com pé-direito alto, onde em seu teto dá-se a iluminação que penetra seu interior em formato de cruz sendo minimalista na religiosidade, fazendo com que a luz se espalhe homogeneamente, os acentos "brotando" do solo como se fossem rochas, transmitindo a solidez da fé, um altar elevado, puro e sem adorno, com a intenção de levar o usuário a um exame de consciência. O último momento da capela é o local de reflexão em uma praça elevada seca, para ser usada como assento, um grande banco coletivo.

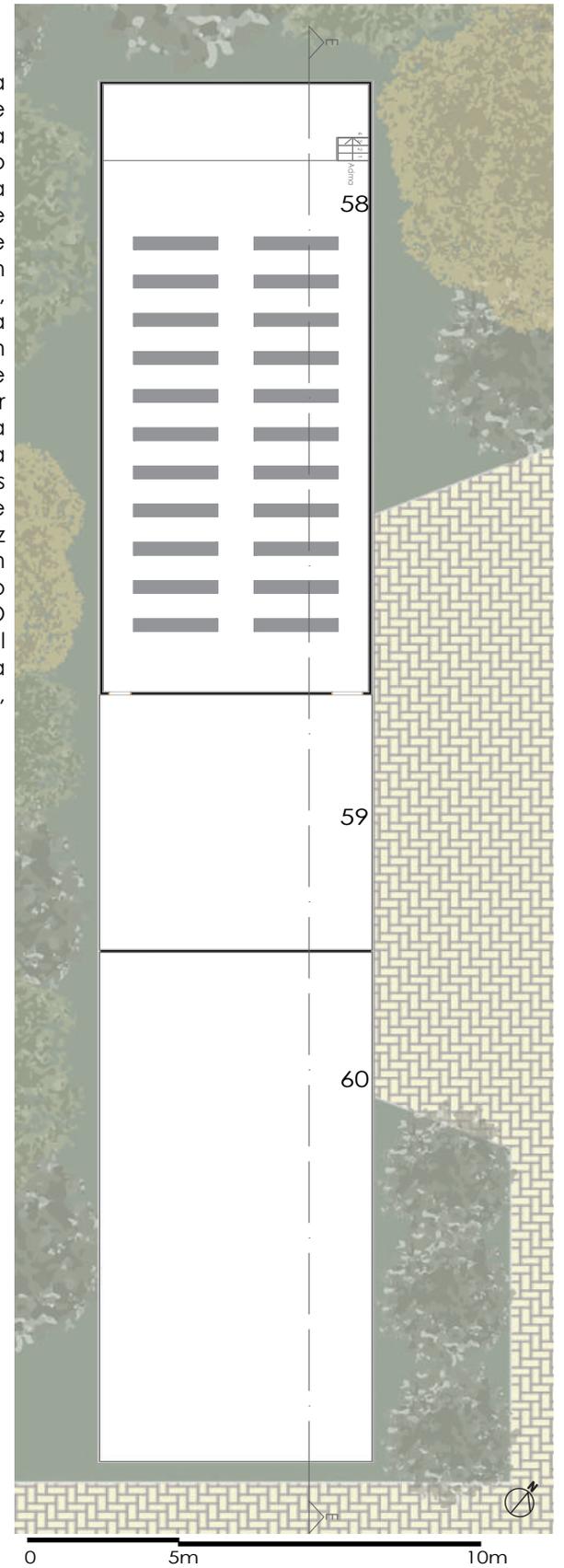
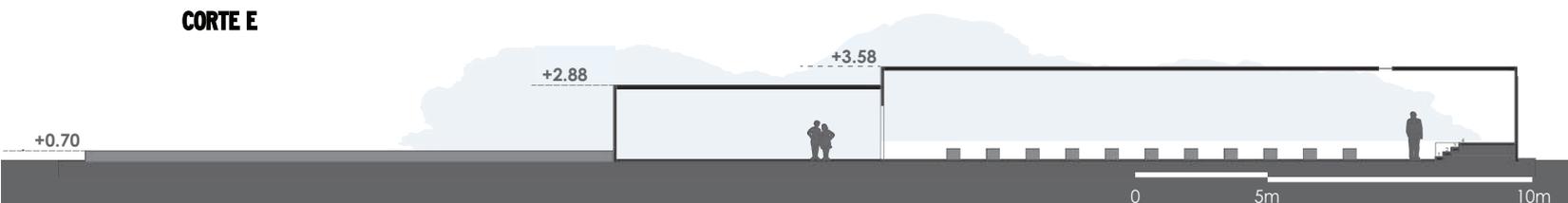
58 – Capela Ecumênica 217,18 m²

59 – Entrada 90,00 m²

60 – Reflexão 180,00 m²

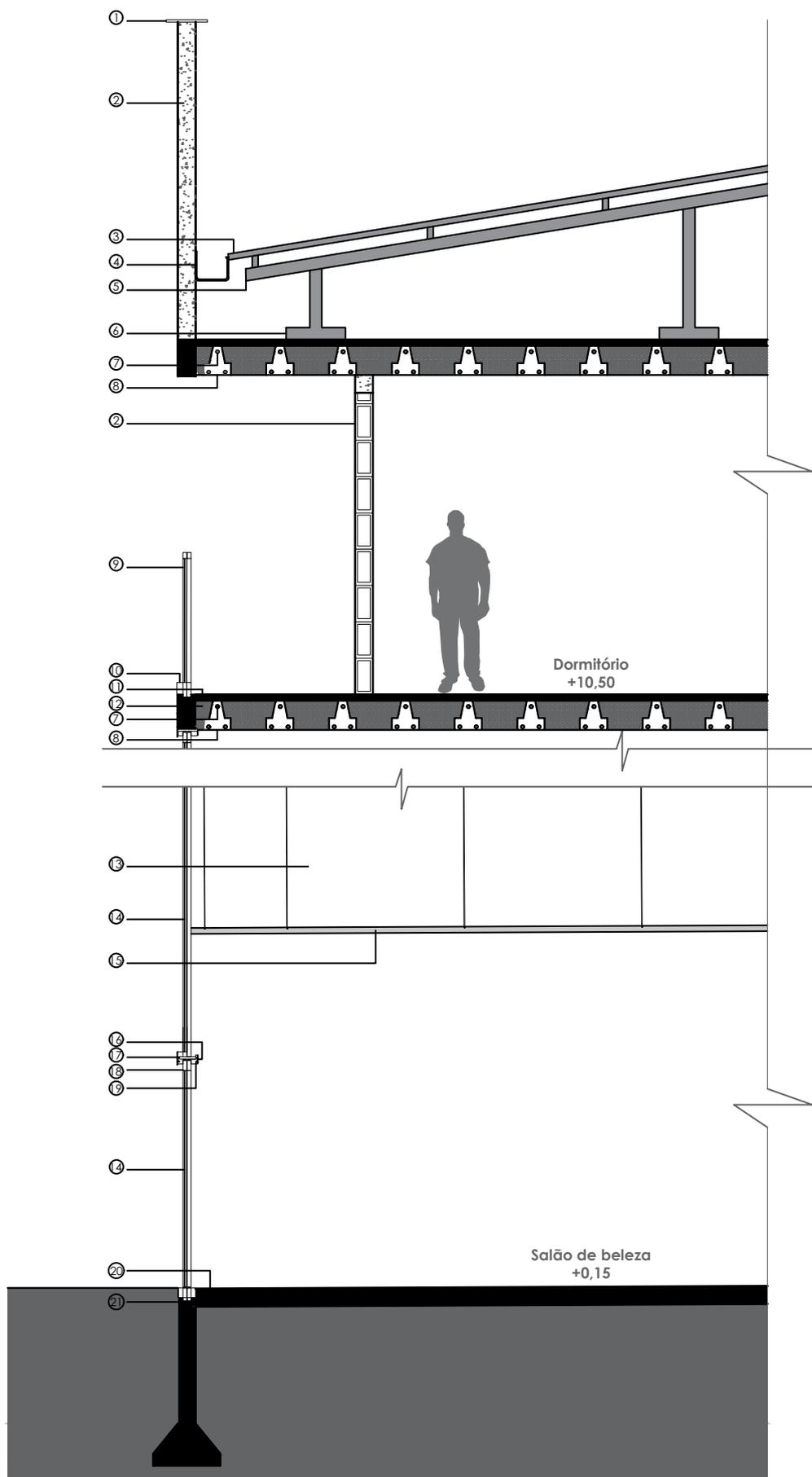


CORTE E

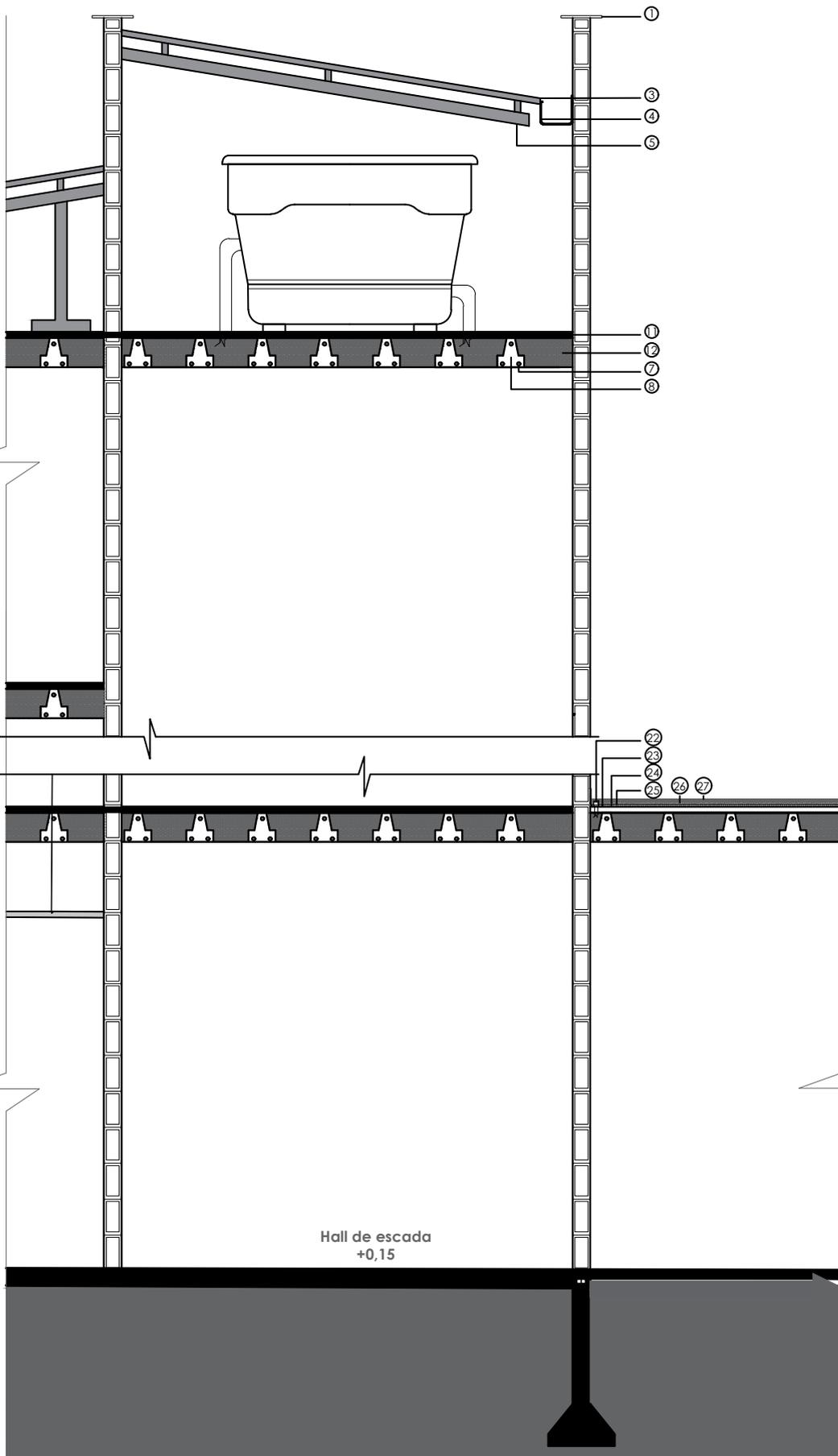


- 1 - Pingadeira
- 2 - Parede de concreto aparente
- 3 - Telha fibrocimento, $i= 10\%$
- 4 - Calha U quadrada
- 5 - Caibro metálico, $i= 10\%$
- 6 - Apoio metálico 0,50 cm de largura
- 7 - Armadura principal
- 8 - Viga de concreto
- 9 - Guarda-corpo tipo gradil
- 10 - Chapa de fixação
- 11 - Concreto de capeamento
- 12 - EPS
- 13 - Espaço para passagem de tubulação hidrossanitário
- 14 - Vidro temperado, tipo: insulado duplo refletivo, espessura 30mm jateado
- 15 - Forro em placa de gesso acartonado
- 16 - Perfil de alumínio
- 17 - Elemento corta-fogo
- 18 - Guarnição de EPDM
- 19 - Presilha
- 20 - Piso acabado - Porcelanato retificado acetinado Paper Off White 100x100cm
- 21 - Chumbador de expansão 80 mm
- 22 - Ralo tipo abacaxi, hemisférico d 100mm
- 23 - Manta de isolamento impermeabilizada
- 24 - Camada drenante
- 25 - Camada filtrante
- 26 - Terra, argila
- 27 - Vegetação, grama esmeralda

DETALHE 1



DETALHE 2



LEGENDAS:
 [f.58] Clube do Concreto. Fonte: <http://www.clubedo-concreto.-com.br/2013/12/lajes-mistas-aspec-tos-construtivos-e.html>

[f.59] Portal 44 Arquitetura. Fonte: <http://44arquitetura.-com.br/2017/09/teelho-verde-como-construir/>

[f.60] Orientação de corte. Fonte: Alice, 2018.

Ilustração teto verde

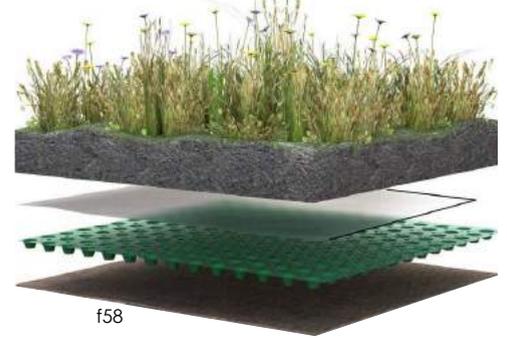
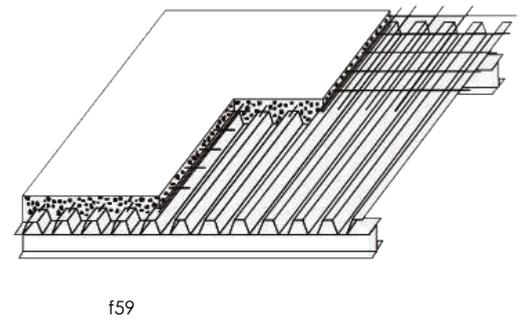
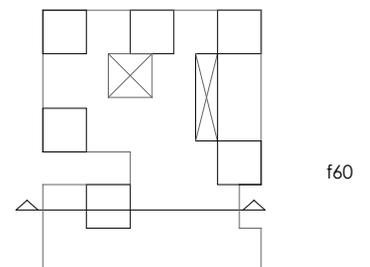


Ilustração laje pré-moldada



Projeção de corte



MATERIALIDADE

LEGENDAS:

[f.61] Casa e Construção. Fonte: <https://casa-e-construcao.org/materiais/concreto-aparente/>.

[f.62] Construindo Decor. Fonte: <http://construindodecor.com.br/10-maneras-de-usar-vidro-jateado-na-decoracao/>.

[f.63] Escola Engenharia. Fonte: <https://www.escolaengenharia.com.br/concreto-armado/>.

As linhas retas da fachada formam uma volumetria pura, linear e equilibrada, o contraste entre o vidro e o concreto aparente do Ponto de Apoio, vidro jateado para que preserve a intimidade dos ambientes com estrutura metálica no térreo e concreto aparente nos pavimentos superiores, propondo uma linha entre o rústico e o moderno, interagindo com o paisagismo de seu entorno.

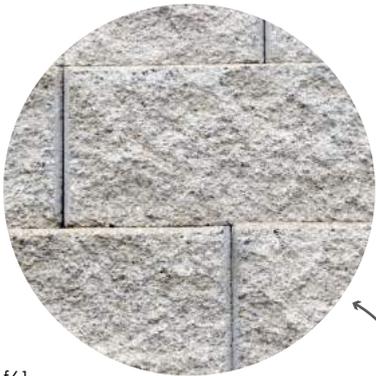
O concreto aparente da Capela Ecumênica surge como uma ideia de lembrar fragmentos rochosos, em que o edifício não altere a paisagem, mas que sim ele acrescente ao local, a mesma proposta se dá ao Banheiro Externo.

A cobertura no teto verde, tem sua espessura fina, é uma casca autoportante, sua execução permite usar uma quantidade pequena de concreto, consiste em uma rede de cabos de aço e um tecido de polímero sintético, essa tecnologia permite a criação de uma laje fina, para que o concreto seja viscoso para aderir às fôrmas, utiliza-se uma técnica de pulverização, o concreto enquanto líquido é pulverizado através de um bocal, moldando a forma projetada.

Concreto Aparente

Vidro Jateado

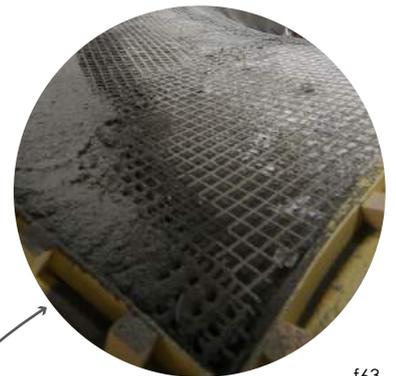
Concretagem Cobertura



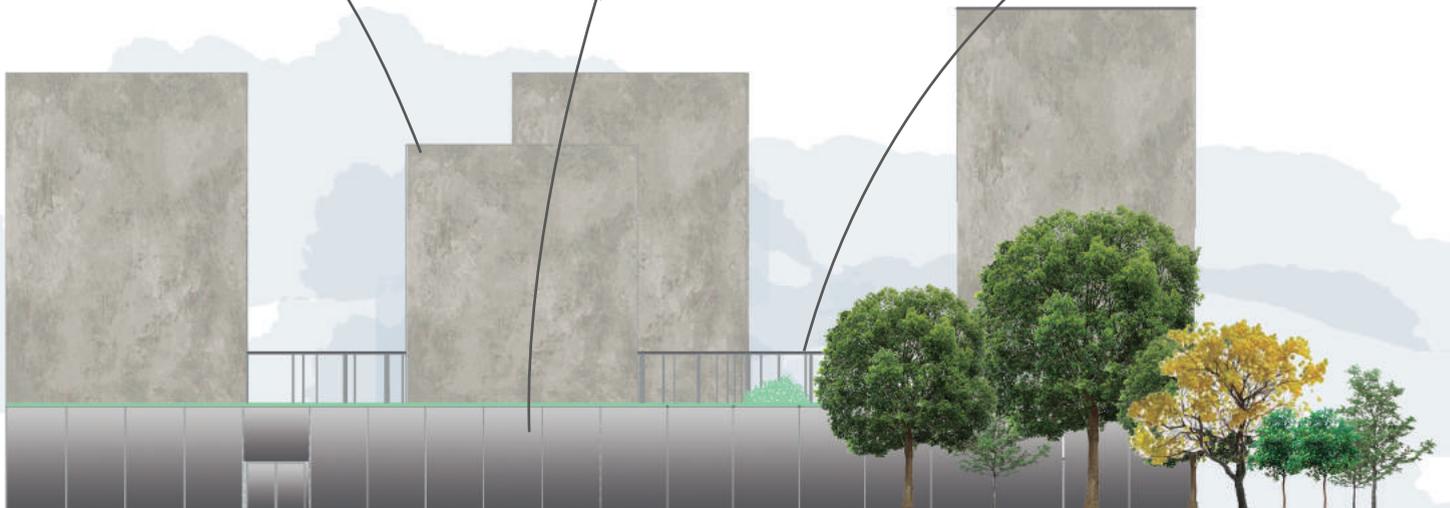
f61



f62



f63



PAISAGISMO

O paisagismo com vegetação típica do Cerrado, foi inserido na forma arquitetônica durante a criação da proposta, para que a vegetação fizesse parte do conjunto, colaborando com os traçados, no entorno dos edifícios predominam-se as espécies de árvores de baixo, médio e alto porte, inserindo as áreas verdes para conforto da sensação térmica e conforto sonoro, pela locação do edifício estar próximo a BR. As intervenções acontecem com o Ipê Amarelo, pois, simboliza a exuberância dos traços tortos e das cores vivas do cerrado, Gonçalves de médio porte de forma esguia, colaborando na luta contra a extinção desta, Flamboyant Vermelho, na entrada dando boas-vindas com sua cor alegre suas raízes acima da superfície não interferindo na passagem de pedestres, por ficar isolado no canteiro de entrada, Barbatimão de porte pequeno e o Tenta com copa de característica armada, criando assim, o conjunto paisagístico do projeto. Cujo objetivo paisagístico ao trabalho da flora local, adaptada ao clima, com baixa manutenção.

No mais o edifício é projetado com pátios verdes no térreo que podem receber a vegetação rasteira por não serem para uso, a grama amendoim com textura diferente, dispensando podas periódicas, formando um colchão com flores amarelas. No teto verde a grama esmeralda indicada pelo efeito atapetado, baixa necessidade de poda e contendo o avanço de ervas daninhas.



f64



f65

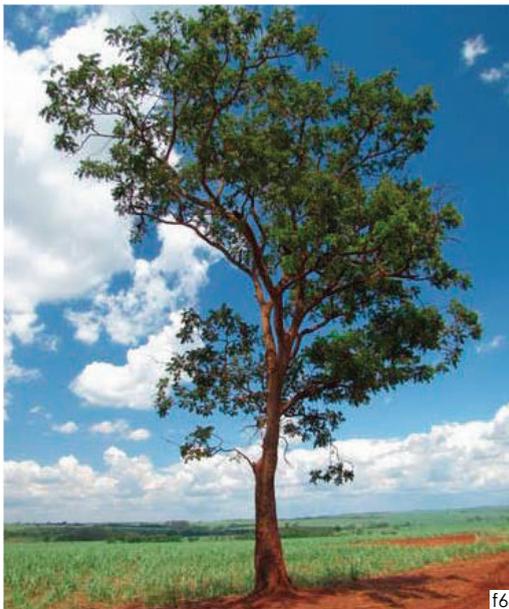


Parada Como Referência

f66



f67



f68



f69



f70

LEGENDAS:

[f.64] Jardim Flor do Leste. Fonte: <http://jardimflordoleste.com.br/como-plantar-grama-amendoim/>.

[f.65] Gramas Guarujá. Fonte: <https://www.gramasguaruja.com.br/sem-categoria/grama-esmeralda-e-ideal-para-criar-telhado-verde/>.

[f.66] Safari Garden. Fonte: <https://www.safarigarden.com.br/mudade-flamboyant>.

[f.67] Folhas e Folhagem. Fonte: <https://www.floresefolhagens.com.br/ipe-amarelo/>.

[f.68] Viveiro Ipê. Fonte: <http://www.viveiroipe.com.br/?mudas=goncalo-alves>.

[f.69] Tão Natural. Fonte: <http://www.vivataonatural.com.br/loja/br/black-week/132-barbatimao.html>.

[f.70] Árvores Cerrado Goiano. Fonte: <http://m-jcosta25.blogspot.com/2011/>.

LEGENDas:

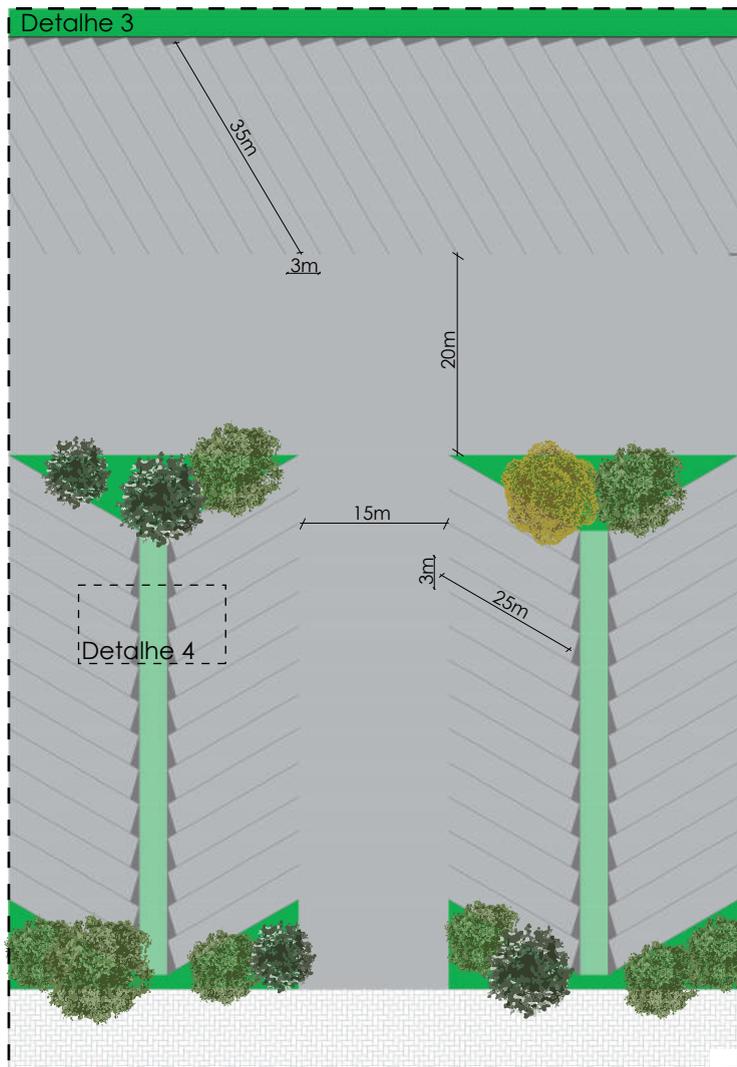
[f.71] Escola engenharia.
 Fonte: <https://www.escolaengenharia.com.br/piso-intertravado/>.

[f.72] Asfalto de qualidade. Fonte: <http://asfaltodequalidade.blogspot.com/2013/01/concreto-x-asfalto.html>.

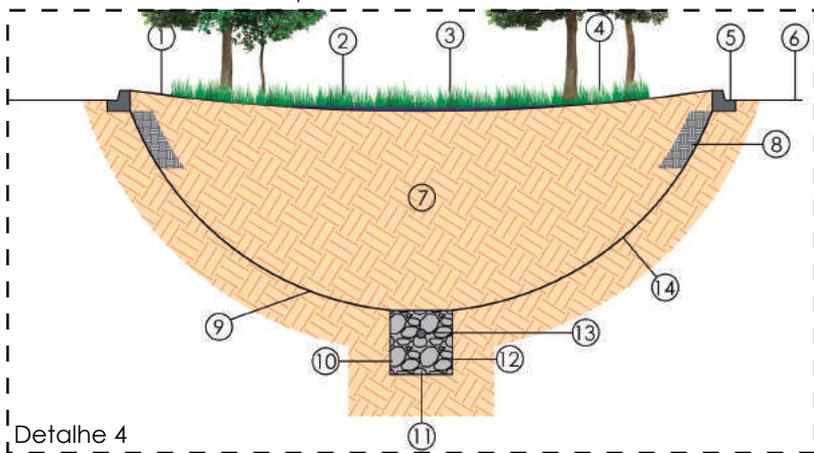
ESTACIONAMENTO

O pátio para estacionamento possui 250 vagas ao total, sendo 185 vagas para caminhões convencionais, as vagas têm dimensões de 25 metros de comprimento x 3 metros de largura e 65 vagas para caminhões bitrem sendo caminhões de comprimento maior, sendo as vagas de 35 metros de comprimento x 3 metros de largura. O desenho das vagas foi feito na angulação de 45 graus para facilitar na manobra.

As vias de acesso ao pátio, são consideradas locais com limite de 30 km/h, são específicas para locais com uso restrito, a via principal de acesso tem 20 metros de comprimento, esse tamanho se dá para a fácil manobra de caminhões bitrem e as demais vias com 15 metros para as manobras das outras categorias de caminhões, de asfalto rígido, sendo reforçado na sua base para aguentar o peso da carga, sua materialidade é uma base de placas de concreto. O meio-fio dessas vagas é formado por jardins de chuva, por se tratar de uma grande área pavimentada, para que facilite no escoamento da chuva, foram criados esses jardins para facilitar a infiltração da água em períodos chuvosos. Para a passagem de pedestres, foi criado uma calçada, de blocos intertravados mais elevada para que diferencie da pavimentação asfáltica, para a atenção dos motoristas, este caminho percorre a locação inteira fazendo ligações para os acessos aos edifícios.



Pavimentação rígida



Detalhe 4

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 1 - Manta de controle de erosão | 9 - Subleito não compactado |
| 2 - Área alagada | 10 - Trincheira de infiltração |
| 3 - Plugues da bivoleta | 11 - Pedra |
| 4 - Cobertura de folhas | 12 - Manta geotêxtil |
| 5 - Parapeito | 13 - Cano perfurado |
| 6 - Estacionamento | 14 - Manta geotêxtil |
| 7 - Solo misturado | |
| 8 - Subleito compactado | |



f71

Piso intertravado retangular



f72

LEGENDAS:
[f.73] Projeto Parada
Como Referência -
Estacionamento. Fonte:
Alice, 2018.



f73

[f.74] Projeto Parada
Como Referência -
Estacionamento. Fonte:
Alice, 2018.



f74

Parada Como Referência



LEGENDAS:
[f.75] Projeto Parada
Como Referência.
Fonte: Alice, 2018.



LEGENDAS:
[f.76] Projeto Parada
Como Referência -
entrada de serviço.
Fonte: Alice, 2018.



f76

[f.77] Projeto Parada
Como Referência -
Pedestres. Fonte: Alice,
2018.



f77

LEGENDAS:
[f.78] Projeto Parada
Como Referência -
Ponto de Apoio aos
Caminhoneiros. Fonte:
Alice, 2018.

f78

[f.79] Projeto Parada
Como Referência - Teto
Verde. Fonte: Alice,
2018.

f79

LEGENDAS:
[f.80] Projeto Parada
Como Referência -
Ponto de Apoio aos
Caminhoneiros. Fonte:
Alicé, 2018.



f80

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BLOG DO CAMINHONEIRO. **Vida de caminhoneiro**. Disponível em: <<http://blogdocaminhoneiro.com/palavras-chave/vida-de-caminhoneiro/>>. Acesso em: 05 de dezembro de 2017.

BORBA, Odiones de Fátima; MILAGRE, Géssica Filgueiras. **Anápolis e suas interfaces com a região urbana do Eixo Goiânia/Brasília**. Revista Educação & Mudança. nº 27. 2014.

CHICO DA BOLEIA. **Vida de caminhoneiro**. Disponível em: <<https://www.chicodaboleia.com.br/documentario-mostra-a-vida-de-caminhoneiros-pelas-estradas-brasileiras/>>. Acesso em: 05 de dezembro de 2017.

CORREA, Vivian Helena Capacle; RAMOS Pedro. **A precariedade do transporte rodoviário brasileiro para o escoamento da produção de soja do Centro-Oeste: situação e perspectivas**. Rev. Econ. Sociol. Rural vol. 48. Brasília, 2010.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Nomenclatura das rodovias federais**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federaias/nomeclatura-das-rodovias-federaias>. Acesso em: 16 de novembro 2018.

IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

KAPRON, Rafael Antônio. **História do Trabalho dos Caminhoneiros no Brasil: Profissão, Jornada e Ações Políticas**. 2012. 203 p. Dissertação (Mestrado em História) – Programa em Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, Rio Grande do Sul.

MORO, Nataniel Dal. **O cotidiano dos caminhoneiros no Oeste do Brasil**. Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). vol.16. p.145-161. São Paulo 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GOIANÁPOLIS. **Município**. Goianápolis: 2017. Disponível em: <<http://www.goianapolis.go.gov.br/municipio.html>> . Acesso em: 07 de setembro de 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TEREZÓPOLIS DE GOIÁS. **Referenciais da cidade de Terezópolis de Goiás**. Terezópolis de Goiás: EMPIA, 2015.

PRO PARNAÍBA. **Cotidiano dos rodoviários**. Disponível em: <<http://www.proparnaiba.com/retrospectiva/retrospectiva-abril-de-2010.html>>. Acesso em: 05 de dezembro de 2017.

ROMANATTO, Eduiges; ARRIEL, Marcos Fernando; SILVA Guilherme Jonas Costa da. **Aglomeración, Caracterização e Dinâmica Econômica Setorial dos Municípios do Estado de Goiás em 2008: Avaliação Empírica e Proposição de Política**. IPEA, Brasília. 2011.

SANTANA, AT de; DEUS, JB de; MARTINS, E; CHAVEIRO, EF. **A rodovia BR-060 no Centro-Oeste brasileiro: dinâmica territorial e lendas espaciais**. Universidade Federal de Goiás. Jataí, 2016.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 15-20.

Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento de Goiás. **Pesquisa Os Polos Econômicos do Estado de Goiás**. SEPLAN. 2011.

SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão**. Puc Campina. São Paulo, 2015.

SILVEIRA, Marcos Rogério. **Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas**. In: (Org.). Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SOS Estradas. **Pesquisa A importância Social e econômica dos pontos de parada no Brasil**. S/D. BONDE. Dia do motorista. Disponível em: <<https://www.bonde.com.br/economia/noticias/quase-2-milhoes-de-caminhoes-moventam-a-economia-do-pais-414529.html>>. Acesso em: 28 de fevereiro de 2018.

TELES AS, MATOS MA, CAETANO KAA, COSTA LA, França DDS, Pessoni GC, et al. **Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil**. Rev Panam Salud Publica. 2008. p. 25–30.

