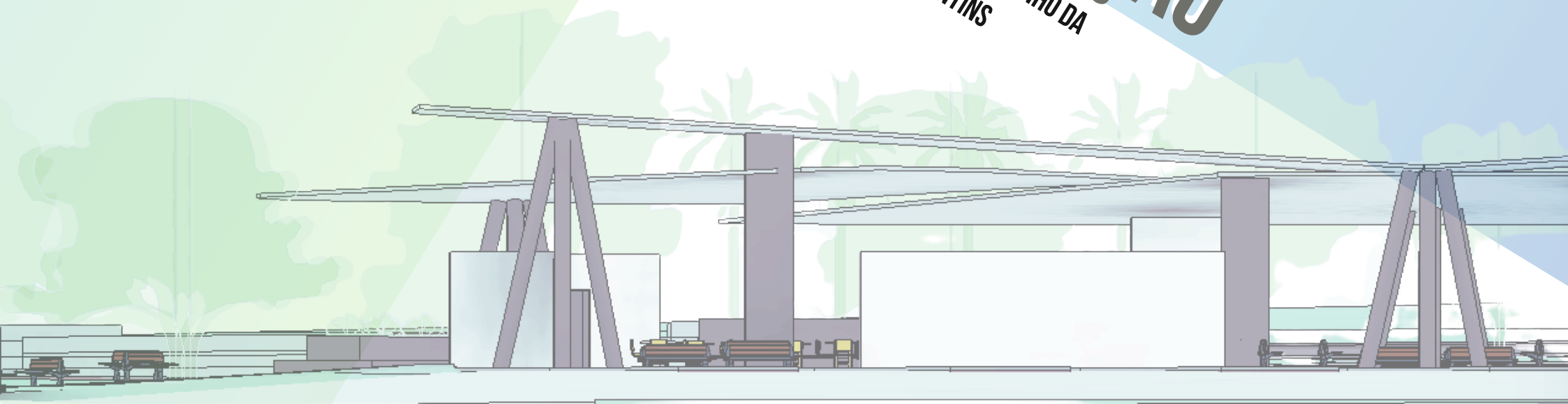


REVITALIZAÇÃO

RODOVIÁRIA E PRAÇA MORAIS SOBRINHO DA
CIDADE DE COLINAS DO TOCANTINS



TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II

ARQUITETURA E URBANISMO

UNIGOIÁS - CENTRO UNIVERSITÁRIO DE GOIÁS

REVITALIZAÇÃO RODOVIÁRIA E PRAÇA
MORAIS SOBRINHO DA CIDADE DE
COLINAS DO TOCANTINS

Trabalho de Conclusão de Curso II orientado pelo
Professor Arquiteto Urbanista Igor de Araújo e Silva,
apresentado à faculdade UNIGOIÁS Centro
Universitário de Goiás pela acadêmica Rayka Souza
Morais.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela força e sabedoria ao longo de toda esta jornada acadêmica. À minha família, pelo apoio, incentivo e compreensão em todos os momentos, especialmente nos mais desafiadores.

Aos meus professores e orientador, pela orientação, paciência e pelos conhecimentos compartilhados durante o desenvolvimento deste trabalho. Por fim, agradeço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização deste TCC.

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso (TCC) propõe a revitalização integrada do Terminal Rodoviário e da Praça de Colinas do Tocantins, abordando a temática sob a perspectiva da arquitetura e do urbanismo. O projeto é pertinente devido à relevância cultural do rodoviarismo no Brasil como principal vetor de conexão intermunicipal e, intrinsecamente ligado a ele, o papel da Praça como elemento articulador do convívio social e da identidade urbana.

A temática se insere no campo da Arquitetura e Urbanismo, focando na qualificação do espaço público e na infraestrutura de mobilidade como elementos indissociáveis na conformação da porta de entrada e do coração da cidade. O ponto de partida é o diagnóstico da situação atual, marcada pela deterioração física e funcional do terminal e pela subutilização do espaço da praça, resultando em uma área urbana que falha em seu papel de recepção, convívio social e identidade municipal.

A principal problemática a ser enfrentada reside na desconexão física e social entre essas duas importantes estruturas. O Terminal Rodoviário, enquanto polo de transporte e fluxo, opera muitas vezes como uma barreira urbana, isolado das dinâmicas sociais da Praça, que deveria ser um contraponto de permanência e lazer. Diante disso, o objetivo central do projeto é propor uma intervenção de Desenho Urbano e Arquitetônico que promova a permeabilidade, a segurança e a acessibilidade universal no conjunto. O foco não é apenas reformar, mas sim reumanizar o espaço, transformando-o em um polo multifuncional que sirva tanto aos usuários do transporte intermunicipal quanto à população local.

SUMÁRIO

RESUMO		
1	APRESENTAÇÃO DO TEMA	07
2	ABORDAGEM TEMÁTICA	11
2.1	IDENTIDADE	13
2.2	MEMÓRIA	14
2.3	REQUALIFICAÇÃO, REABILITAÇÃO E REVITALIZAÇÃO	16
2.4	ESPAÇO PÚBLICO	17
2.5	JUSTIFICATIVA	19
2.6	OBJETIVOS	20
3	REFERÊNCIAS PROJETUAIS	21
3.1	PUERTO MADERO	22
3.2	TERMINAL MERCADO - EXPRESSO TIRADENTRS	24
3.3	ESTAÇÃO SUL PEQUIM	26
4	ASPECTOS RELATIVOS À AREA DE INTERVENÇÃO	28
4.1	CONTEXTO DA CIDADE	29

SUMÁRIO

4.2	LOCAL DE INTERVENÇÃO	31
4.2.1	Histórico do Bairro	33
4.2.2	Mapa de Bairros Vizinhos	34
4.2.3	Mapa de Pontos de Interesse e Marcos do Entorno	35
4.2.4	Mapa do Sistema Viário	36
4.2.5	Mapa de Gabarito	37
4.2.6	Mapa de Uso	38
4.2.7	Mapa de Cheios e Vazios e Adensamento	39
4.2.8	Mapa de Mobiliário Urbano e Mapa de Aspectos Físicos Naturais	41
4.2.9	Mapa de Aspectos Físicos Naturais	42
4.2.10	Mapa de Localização da Área de Intervenção	43
4.2.11	Condicionantes legais	44
5	ASPECTOS RELATIVOS À PROPOSTA	45
5.1	CARACTERIZAÇÃO DO PÚBLICO-ALVO	46
5.2	DEFINIÇÃO DO PROGRAMA	47

SUMÁRIO

5.2.1	Definição dos ambientes	42
5.3	CONCEITUAÇÃO E PARTIDO ARQUITETÔNICO	43
5.3.1.	Interpretações e Apropriações iniciais na Área de Intervenção	45
5.2.1.1	Implantação da Área de Intervenção e Fluxos	45
5.3.1.2	Acessos e Malha de entrono	46
5.3.2	Aspectos Formais	47
5.3.3	Setorização	49
5.3.4	Sistemas Construtivos	50
5.4	PROPOSTA PROJETUAL	51
5.4.1	Implantação e relação com o entorno	51
5.4.2	Cortes esquemáticos do terreno	52
5.4.3	Planta esquemática Rodoviária	53
5.4.4	Cortes esquemáticos Rodoviária	54
5.4.5	Elevações	55
5.3.6	Volumetria em vistas	56
	REFERÊNCIAS	57



APRESENTAÇÃO DO TEMA

A construção de uma cidade não apenas se determina pelos seus edifícios, instituições, ruas, a própria população ou a cultura a qual vivenciam. Ela acaba assumindo o papel de organismo vivo, moldada pela interação da população e projetada com base no planejamento, na arquitetura e nos polos atrativos. Nesse cenário, o planejamento e a arquitetura da cidade funcionam como alicerces, dando vida a uma dinâmica social que, ao longo do tempo, acaba criando um laço simbólico – a identidade e o senso de pertencimento de uma comunidade. Nesse sentido, Vargas e Castilho (2006, p. 01) destacam que os centros são os lugares mais dinâmicos da cidade e são animados pelos fluxos de pessoas, mercadorias e veículos assim transformando-se em referencial simbólico da cidade.

A rodoviária funciona como um espaço nodal que, similarmente aos centros urbanos, é caracterizado por um intenso fluxo de pessoas, veículos e mercadorias. Tradicionalmente localizada em regiões centrais ou em áreas subcentrais, sua relevância está diminuindo. Segundo dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), isso ocorre devido à mudança na mobilidade, impulsionada pelo uso do transporte particular, aplicativos de carona e transporte ilegal, que desviam o fluxo do transporte público. Consequentemente, esses terminais estão se tornando pontos desvalorizados na cidade, exigindo urgente intervenção arquitetônica e urbanística para se adaptarem à nova dinâmica urbana e recuperarem sua função.

A partir também, como menciona Milton Santos em 'Cidade Corporativa', a criação de novos subcentros nas redes urbanas e novas formas de viajar, faz com que esse equipamento urbano se torne esquecido e desvalorizado, principalmente pela **ausência de diversidade, identidade e uma arquitetura consolidada**. Em outros casos, **a própria dinâmica e fluxo do local não contribui para a permanência de pessoas**, ressaltado pelas edificações com usos de estadia temporária e movimentação diária de pessoas como hotéis, restaurantes, lanchonetes.

Assim os terminais rodoviários, principalmente os de cidades menores, são ao mesmo tempo equipamentos urbanos depreciados e movimentados.

Segundo a pesquisa levantada *in-loco*, o ônibus é o meio de transporte mais utilizado para viagens intermunicipais na cidade de Colinas, sendo a escolha de 75,5% dos viajantes, enquanto a infraestrutura que atende essa quantidade de viajantes é frequentemente degradada e com insatisfação de 85,1% quanto a estrutura e segurança.

Quando essa decadência se instala, a intervenção se torna crucial. Afinal, recuperar construções/regiões importantes significa resgatar a história e, com ela, o espírito de comunidade, uso e pertencimento.

Os terminais rodoviários são espaços de convívio público com a função de promover o bem-estar coletivo. Para que alcancem integralmente seu potencial como locais de socialização, encontro e expressão cultural é preciso resgatar a multiplicidade de usos, o simbolismo, a identificação através de qualidade arquitetônica e urbanística.

"Em conformidade com Narciso (2009, p. 25), os espaços públicos, em princípio, apresentam um fator importante de identificação, que conota os lugares, manifestando-se através de símbolos e, em segundo lugar, refere o espaço público como o lugar da palavra, como lugar de socialização, de encontro e também onde se manifestam grupos sociais, culturais e políticos que a população da cidade exprime (...) são inclusive os lugares por onde passam e se desenvolvem as redes de infraestrutura viária, de transporte e técnicas, que garantam a habitabilidade, onde encontra-se os mobiliários urbanos."

Quando um espaço deixa de ser pensado, ele acumula problemas que degradam sua estrutura e seu convívio social, criando uma imagem de marginalidade. O declínio se acentua onde a manutenção é inexistente, a arquitetura ignora a comunidade e as pessoas desaparecem. Como argumenta Jane Jacobs em sua obra 'Morte e Vida das Grandes Cidades', a vitalidade urbana nasce da ocupação: a segurança de uma rua depende dos 'olhos' de quem nela habita e circula. Sem o movimento humano, o vácuo social transforma o ambiente em um lugar de insegurança

Mais do que simples locais de partida e chegada, os terminais são pontos de convergência de fluxos e histórias. Sua degradação, no entanto, é sintoma de uma dinâmica que também atinge as praças públicas. Conforme aponta a pesquisa com moradores na cidade de Colinas (Gráfico 1), esse cenário de abandono faz com que 63,8% dos entrevistados evitem frequentar a região por falta de atrativos e segurança, permitindo que esses espaços sejam ofuscados por novas áreas da cidade que oferecem um maior senso de modernidade e controle.

legenda:

- Apenas passagem para outro destino.
- Não frequento por falta de atrativos/segurança

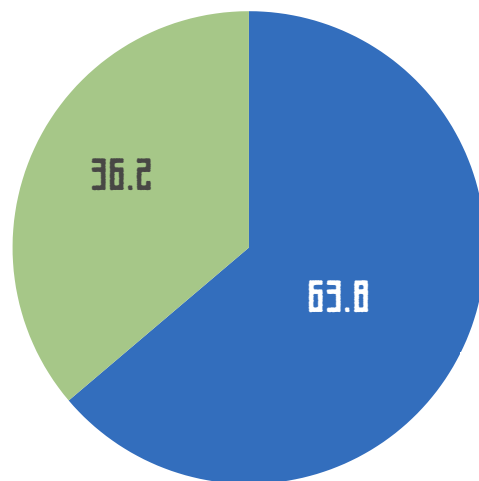


Gráfico 1 . Percentual de assiduidade a região principal de estudo. Dados: pesquisa local pelo Google Forms.
Fonte: Rayka Souza.

Portanto, torna-se crucial desenvolver estratégias para esses espaços urbanos, assim como os centros das cidades. Apoiado por Vargas e Castilho (2006, p. 04) quando afirmaram que recuperar os centros das cidade, atualmente, passam por etapas de melhorar sua imagem considerando a história para poder criar um espírito de comunidade e pertencimento.

O projeto de revitalização do Terminal Rodoviário de Colinas do Tocantins é pertinente, dada a relevância cultural do rodoviarismo no Brasil — o único modal que conecta mais de 5.000 municípios, enquanto outros meios (como o aéreo) atende apenas 130 (ANTT). Como o ônibus responde por 11,9% das viagens nacionais e é o principal vetor de integração em cidades polo na BR-153 (IBGE), o terminal deixa de ser um mera infraestrutura de transporte para tornar-se um polo de convergência social. A importância da revitalização se estende à sua praça de entorno, que em cidades do interior, representa o principal local de convívio para mais de 60% da população (IBGE), funcionando como o contraponto social e simbólico indispensável à vitalidade do terminal.

A intervenção conjunta é essencial, pois a degradação de um impacta diretamente na subutilização e na insegurança do outro, exigindo uma solução urbanística integrada que reative ambos como centros de vida comunitária.

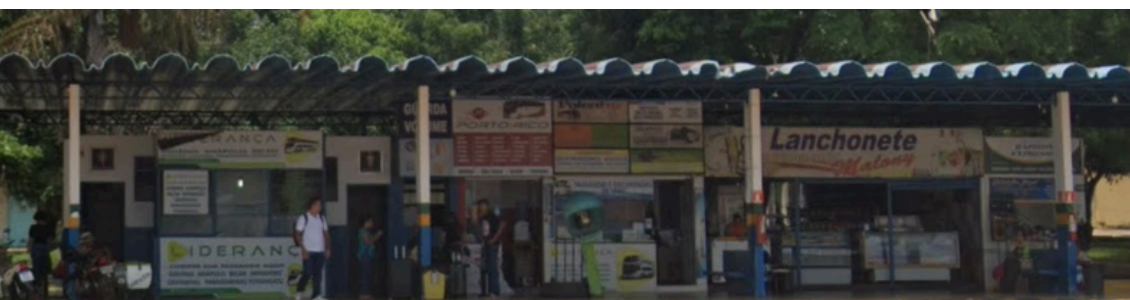


Fig 1. Rodoviária de Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2025



Fig 2. Praça Rodoviária Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2025

O projeto irá além da reforma estrutural, focando na reintegração social, urbanística e econômica do local. Ao resgatar a multiplicidade de usos e reforçar a memória e identidade do espaço como "portal da cidade" e ponto de encontro, a intervenção melhorará a segurança pública, fomentará a economia local e fortalecerá o senso de pertencimento comunitário. É uma oportunidade de elevar a qualidade de vida e a experiência do deslocamento no contexto da cidade interiorana que trás atualmente como pontos de memória e resgate ao pertencer a comunidade dessa região com 51,9% apenas como local de passagem e espera.

Permanência no local da praça de Colinas do Tocantins

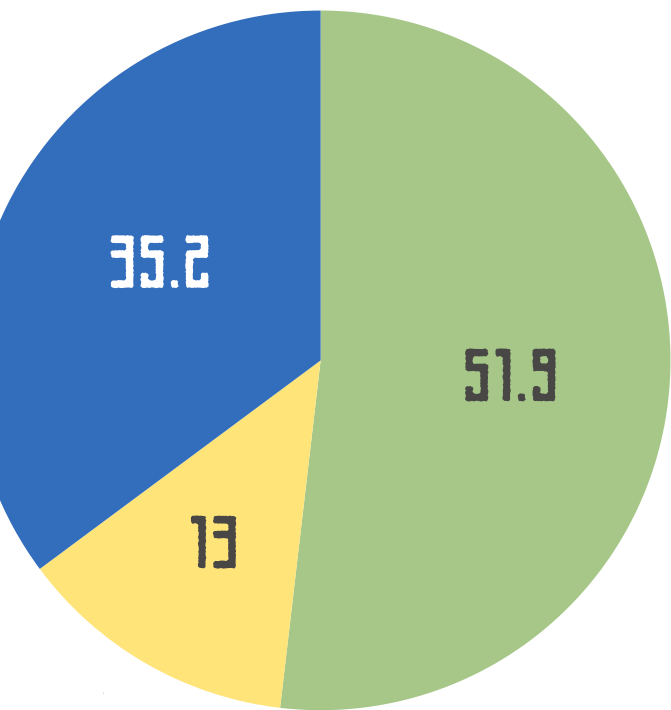


Gráfico 2. Percentual de assiduidade a região principal de estudo. Dados: pesquisa local pelo Google Forms. Fonte: Rayka Souza.

A proposta deve superar limitações locais como o padrão construtivo modular e engessado do terminal, que restringe a flexibilidade de uso. A principal dificuldade é a falta de usos na praça e do terminal, o que aumenta a insegurança.

- legenda:
- Ponto de encontro com familiares/amigos que chegam de viagem
 - Apenas um local de passagem e espera.
 - Memórias da infância/juventude frequentando os comércios locais.

Atividades que geram pertencimento em locais públicos de modo geral.



Gráfico 3. Percentual de pertencimento a regiões de praça. Dados: pesquisa local pelo Google Forms. Fonte: Rayka Souza.

Substituindo o desenho estático atual por uma abordagem flexível e que contenha atividades que expressem um pertencimento, capaz de converter eixos de passagem em áreas de permanência qualificadas e arborizadas. Ao integrar segurança estratégica e acessibilidade, pretendemos potencializar a identidade visual do edifício para consolidar um espaço vibrante e usual 24 horas, transformando o isolamento da praça em um verdadeiro catalisador de encontros urbanos com a comunidade e comércio local (seguindo gráfico 3).

ABORDAGEM TEMÁTICA



Segundo Soares (2006, p.85), a edificação de uma rodoviária conecta aspectos econômicos e sociais, promovendo a acessibilidade e a mobilidade. A principal função desses locais é atender às necessidades de deslocamento interurbano, impulsionando o desenvolvimento das cidades e regiões, contribuindo para a criação de empregos e serviços. Considerando assim, o primeiro portal de entrada e imagem da cidade delimitada por um ponto em específico onde seus habitantes se encontram.

A praça, por sua vez, tem papel fundamental de convívio e lazer. Espaço que se conforma com várias aberturas na malha urbana que direciona e liga aos fluxos e a diversos usos. É um dos principais pontos de espaço público, onde há a manifestação da vida e trocas. Se tornando o principal adjetivo para acessibilidade, participação, interação, socialização etc.

Ao analisarmos, ambos os equipamentos urbanos se destacam por suas atividades e serviços múltiplos da vida pública como também são símbolos de passagem e movimento de pessoas. Assim como os centros das cidades, as praças e as rodoviárias quando estão inseridas em áreas centrais e subcentrais reforçam essas características.

Quando não estão, influenciam seu entorno urbano com alguns usos relacionados à movimentos de pessoas e mercadorias, interconexões urbanas, usos públicos, etc. Percebendo-se assim, a relação de deterioração que atinge todas essas escalas sejam urbanas, arquitetônicas e/ou paisagísticas. Porém, nesse contexto da cidade e sua mudança e expansão, surgem questões de degradação destes espaços públicos demonstrados pela sensação de insegurança, desidentificação e usos desaproveitados. Causando, então, uma perda de valor usual-monumental-histórico, reflexo da desidentificação, que tem como sintomas negativos a marginalização, o esquecimento e a falta de contexto com o usuário local. Essa condição aproxima tais equipamentos do que Marc Augé (1994) define como 'não-lugares':

espaços de transitoriedade que, ao perderem sua carga antropológica e histórica, deixam de oferecer pontos de referência e identidade, tornando-se meros corredores de passagem destituídos de significado social.



Fig 3. Rodoviária de Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2025

A intervenção nesses locais segundo VARGAS e CARTILHO (2006, p.3) pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional ou sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar reavivar construções importantes e significativas da cidade, resgatando sua história, o espírito de comunidade, uso e pertencimento.

Na situação das rodoviárias e suas praças, a intervenção necessária deve responder à um claro processo de deterioração arquitetônica e urbana. Culminando em uma transformação para um espaço urbano de qualidade, com vida, diversidade, que integre diferentes usos e ofereça novas possibilidades estéticas, condizentes ao tempo contemporâneo. Sua reconstrução de ante mão, precisa ser analisada detalhadamente através de termos que abordem o tema.

2.1 IDENTIDADE

A identidade de um espaço, conforme a perspectiva de Aldo Rossi, reside na sua capacidade de atuar como um repositório da memória coletiva. Essa identidade é moldada pela relação intrínseca entre os cidadãos e a história urbana. Assim, o lugar vai muito além de sua função imediata ou estética, é a alma do local.



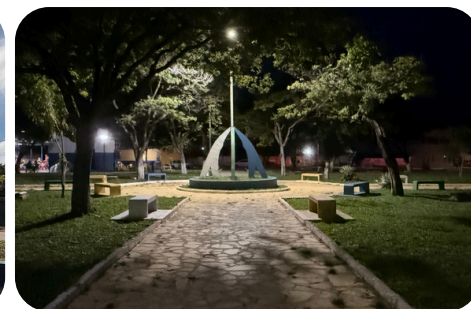
Essa “alma” é moldada pelas experiências individuais e coletivas que cada usuário possui dentro de seus limites. A identidade não apenas se vincula a fachadas ou nas plantas dos edifícios da cidade, mas nas histórias vividas ali da imagem gerada. Como abordado por Lynch (1960, p.16), as imagens do espaço são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O ambiente sugere distinções e relações, e o observador com grande adaptação e à luz dos seus objetivos próprios (...) Assim, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores.



Fig 4. Arranjo com 6 locais próximos do local de estudo em Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2025

Vivenciadas em momentos marcantes, como o banco da praça onde o primeiro beijo aconteceu ou a praça onde eventos e festas juninas marcantes moldaram a consciência de uma geração. Cada um desses momentos deixa uma marca invisível e ao mesmo tempo profunda, refletindo nas pessoas e contribuindo para a identidade do lugar.

A arquitetura, dentro dessa temática, age como a moldura e a narradora. A escolha dos materiais, o estilo das construções e a disposição das ruas podem refletir valores, tradições e aspirações de uma comunidade.



No entanto, a identidade de um lugar não se delimita a um estilo único. A mistura de antigas construções com novas intervenções, por exemplo, pode expressar a capacidade de uma cidade de honrar sua história enquanto se adapta ao futuro. Essa diversidade arquitetônica é o que torna uma cidade rica e complexa, permitindo que diferentes narrativas coexistam e contribuam para sua identidade.

A identidade de um espaço é moldada pelas experiências sensoriais que ele proporciona, sendo estas as responsáveis por criar uma conexão emocional e sensorial com o lugar. Sob teoria do Genius Loci de Christian Norberg-Schulz (1980), são esses elementos que transformam um simples local em um ponto de referência, um lar ou um refúgio, conferindo-lhe um sentimento único. É essa relação simbiótica entre a arquitetura, a história e as experiências pessoais que consolida a identidade de um lugar, tornando-a única e insubstituível na vida daqueles que a vivenciam.

Na dinâmica urbana da área de estudo em Colinas do Tocantins, percebe-se que essa conexão sensorial e emocional ainda é fragilizada. Embora o terminal rodoviário e a praça possuam potencial para serem pontos de referência, a população local frequentemente não estabelece uma identidade com esses espaços que transcenda o aspecto utilitário. A vivência do público limita-se, em grande parte, à funcionalidade logística de viagens ou à passagem momentânea para outros destinos.

A identidade de um terminal rodoviário deve, então, transcender sua mera função logística. Conforme aponta Narciso (2009), essa identidade é construída pela sobreposição de seu papel como 'porta da cidade' e como um ponto vital de encontro social. Sendo o palco de chegadas e partidas, o espaço acumula vivências que vão desde o peso das despedidas até a diversidade cultural presente no comércio local. Essa identidade manifesta-se sensorialmente, seja nos sons, cheiros e nos símbolos arquitetônicos, o que exige que qualquer proposta de revitalização reconheça essa carga histórica para além da infraestrutura técnica. Assim, a rodoviária consolida-se como um lugar de travessia onde a funcionalidade cruza-se com intensas experiências afetivas.

A identidade se correlaciona com a memória, onde a memória molda a identidade pessoal e coletiva, e a identidade, por sua vez, influencia a forma como ela é construída e organizada



Fig 5. Rodoviária de Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2025

2.2 MEMÓRIA

A memória une um espaço à sua identidade, transformando o simples local físico no que Gaston Bachelard define como um repositório de humanidade. Para o filósofo, mais do que uma história registrada em livros, a memória de um lugar é a somatória das experiências, das emoções e das interações que ali se desenrolam. Ela é a essência que dá profundidade e significado as coisas. Essa abordagem ajudará a guiar o projeto, já que o lugar de estudo é lembrado pelos usuários ainda como um ambiente de passagem ou com intuito em viajar, com vagas lembranças de despedidas e encontros.

A partir desse mundo é possível identificar dois mundos, sendo a primeira, **a memória individual**, que é aquela que cada pessoa carrega consigo. Sendo a lembrança da primeira vez que você andou por um determinado bairro; do local onde você brincava quando criança ou simplesmente do cheiro da chuva em uma rua específica.

Essas memórias pessoais criam uma conexão emocional e um senso de pertencimento, transformando a arquitetura e o urbanismo em algo mais do que espaço construído. Para quem vivenciou esses momentos, um ambiente não é apenas uma construção, é um espaço repleto.



Fig 6. Memória. Fonte: Blog Incantato Psicologia.

(...) da memória mais geral desse edifício enquanto produto da coletividade e da relação que temos com a coletividade através dele. Acontece igualmente que, enquanto visitamos um palácio e percorremos uma cidade, temos experiências diversas, impressões diversas. Há pessoas que detestam um lugar porque está ligado a momentos nefastos da vida delas; outras atribuem a um lugar um caráter propício - essas experiências e a soma dessas experiências também constituem a cidade. (ROSSI, 1966, p. 16)

A **memória coletiva**, por sua vez, é compartilhada por uma comunidade que a consolida através de eventos históricos, tradições e costumes que se repetem ao longo do tempo. Um mercado centenário, por exemplo, retém a memória de gerações de comerciantes e clientes, suas correrias e hábitos.

Uma praça, carrega a memória das lutas e celebrações de uma cidade. Essa memória coletiva é o que dá a um lugar seu caráter único e sua relevância social. Ela é o senso de comunidade e de uma identidade cultural, lugar onde erguem-se monumentos, que segundo o arquiteto Aldo Rossi (1966, p. 52), não são apenas edifícios importantes, mas sim a manifestação física da memória coletiva da cidade.

A arquitetura e o urbanismo têm papel essencial e poder de preservar nesse sentido, evocando a memória. Construções e monumentos são como rodas do tempo, contando a história de quem os construiu e utilizou. A identidade de um espaço é inseparável de sua memória. Sem ela, um local é apenas um conjunto de construções, desprovido de alma.

A forma como a memória não apenas realiza um registro mental, mas se comporta como fenômeno social e espacial que confere significado, permanência e identidade ao terminal rodoviário e a praça. Ela surge de forma coletiva, transformando o terminal em um artefato urbano (ROSSI, 1966). As lembranças, sejam elas do comércio regional ou da imponente arquitetura que marcou uma época, manifestam-se fisicamente nos rastros físicos (desgaste do piso, traçado da praça) e nos usos sedimentados (o local tradicional de espera ou o banco de encontro).

Reconhecer e honrar essa memória é essencial, pois ela oferece o material simbólico necessário para que o novo projeto seja aceito e apropriado pelos usuários. Nesse sentido, é preciso adotar estratégias e metodologias de intervenção que busque integrar a memória social ao projeto arquitetônico.



Fig 7. Praça da Rodoviária de Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2026.

2.3 REQUALIFICAÇÃO, REABILITAÇÃO E REVITALIZAÇÃO

é uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito; revitalização urbana – engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência (CASTILHO, 2015, p. 67)

A **requalificação** em vez de construir novos bairros do zero, esse tratamento enfatiza em transformar e inovar áreas que estão em declínio e que precisam de melhorias significativas.

Essas intervenções incluem a melhoria da infraestrutura, como a reparação de ruas, calçadas, sistemas de drenagem e iluminação pública. Além disso, a requalificação busca a recuperação de edifícios antigos ou abandonados, que podem ser restaurados e transformados em novos espaços residenciais, comerciais ou culturais. A criação de espaços públicos, como praças e parques, também é fundamental para promover o lazer e a convivência.

A iniciativa tem um forte componente econômico, buscando atrair novos negócios, impulsionar o turismo e gerar empregos na região. É importante ressaltar que a requalificação se diferencia de outras intervenções urbanas por ser um processo estratégico e holístico, que impacta diversos aspectos da vida das pessoas – social, econômico e ambiental – para tornar as cidades mais habitáveis, justas e sustentáveis.

A **reabilitação** na jurisprudência, é “a ação de recuperar a estima e a consideração” (Choay e Merlin, 1988). A reabilitação urbana foca na recuperação e renovação de edifícios ou estruturas já existentes, evitando sua demolição para uma nova construção (Vargas e Castilho, 2006).



Fig 8. Praça da Rodoviária de Colinas do Tocantins-TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2025.

O principal objetivo é devolver a esses imóveis sua função original ou dar-lhes uma nova utilidade, garantindo que se mantenham em uso, com boas condições de habitabilidade e segurança, habilitando-os novamente.

É particularmente relevante em centros históricos e áreas consolidadas das cidades, onde a preservação do patrimônio arquitetônico é crucial para manter a identidade cultural. A reabilitação pode envolver a

restauração das características originais de um edifício, como fachadas e elementos decorativos, e a modernização de suas instalações, incluindo sistemas de energia, hidráulica e segurança, para atender às normas atuais.

Também é comum a adaptação de uso, quando um edifício muda de função, como a transformação de uma antiga fábrica em um espaço residencial ou cultural.

Já a **Revitalização** trata-se de reverter a degradação de espaços e, mais importante, de reintegrá-los socialmente e economicamente à vida da cidade. É um ato de reconectar as pessoas aos lugares que perderam sua função original ou caíram no abandono, devolvendo-lhes vitalidade e propósito.

Para que esse processo seja bem-sucedido, é fundamental primeiro entender a memória do local, diagnosticando a fundo seu passado e as razões que levaram à sua degradação. Essa análise é importante para que a intervenção seja completa e não apenas uma camada superficial.

O sucesso a longo prazo de um projeto de revitalização depende do envolvimento da comunidade. O processo não deve ser imposto, mas sim construído com a participação ativa de moradores, comerciantes e frequentadores. Ao dar voz a quem vive e utiliza o espaço, garante-se que as necessidades e os desejos da comunidade sejam atendidos, criando um senso de apropriação e responsabilidade essencial para a sustentabilidade da área.

A vida na cidade é um processo de autoalimentação de autorreforço. Algo acontece porque algo acontece porque algo acontece. Após iniciada, uma brincadeira de criança pode, rapidamente, atrair mais participantes. Processos similares ocorrem com atividades de adultos. As pessoas vão aonde o povo está (GEHL, 1936, p. 64)

Essa abordagem comunitária segundo Gehl (1936, p.65) fortalece a dimensão social e cultural da revitalização, pois a reativação e participação em um espaço público — como uma praça ou um mercado — pode se tornar um catalisador para a vida comunitária, promovendo encontros e eventos que fortalecem os laços sociais. Além dos benefícios sociais e culturais, a revitalização muitas vezes impulsiona e impacta a economia, atraindo novos negócios, turismo e investimentos.

E é por esses motivos que a revitalização se torna a intervenção necessária e adequada para o local. Pois atuará como um agente de transformação ao converter espaços de transição em locais de permanência e significado. Através de uma análise da morfologia local, fluxos de mobilidade e usos, o projeto busca retirar o terminal e a praça de entorno do status de 'não-lugar' para lhes devolver a condição de polo central e atrativo. Essa intervenção é fundamental para reativar a vida social e econômica da área, focando em atrair novos usos e reestabelecer o senso de pertencimento. Assim, o que antes era apenas um suporte físico para viagens, passa a ser um elo de conexão que integra serviços, lazer e convivência, permitindo que o espaço deixe de ser um ponto de indiferença para se tornar um verdadeiro repositório de vida comunitária. Trazendo como m

2.4 ESPAÇO PÚBLICO

O espaço público é o símbolo de qualquer cidade, sendo atuante e o principal palco da interação social, da mobilidade e da expressão cultural em feiras, ruas, bairros, praças etc. Esse lugar que pertence a toda a comunidade e, quando saudáveis e bem projetados, refletem a vitalidade e a inclusão de uma região.

Esse espaço envolve acesso a uso comum, a função social e ambiente livre. É crucial que ela tenha uma sintonia viva e participativa. Gehl (1936, p.63) diz que

o espaço precisa de uma vida urbana variada e complexa, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas(...) As cidades convidativas devem ter um espaço público cuidadosamente projetado para sustentar os processos que reforçam a vida urbana. Uma condição básica é que a vida na cidade seja potencialmente um processo de autorreforço.

“A pessoas vão aonde o povo está” diz o provérbio comum na Escandinávia. Naturalmente, as pessoas se inspiram e são atraídas pela atividade e presença de outras pessoas!

Pensando nisso, a identidade do desses dois espaços, construída como um traçado de fluxos e um lugar de passagem, está intrinsecamente ligada à memória coletiva, e afetiva das viagens, dos encontros e do comércio. Ao analisar a tipologia arquitetônica e urbanístico dos equipamentos no estado do Tocantins, em especial a capital de Palmas com sua história como cidade planejada e a construção do Terminal Rodoviário, observa-se historicamente uma forte influência do modernismo tardio e do funcionalismo estrutural, com o uso de coberturas robustas e grandes vãos livres para abrigar as frentes de embarque (não foi encontrado histórico da primeira rodoviária da cidade).



Fig 9. Atual Rodoviária de Palmas (1996) -TO. Fonte: Tocantur, 2017.

Mas que em sua evolução e de o período de estruturação da capital, trouxe uma arquitetura contemporânea de linhas sóbrias, amplas áreas de circulação e valorização da funcionalidade urbana. E dessa lógica de reestruturação demandou que o projeto dialogasse não apenas com a eficiência técnica do transporte, mas também com a escala humana e a dinâmica urbana do entorno.



Fig 10. Rodoviária de Palmas -TO. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2026.

Consolidando a essa revitalização na cidade de Colinas, um projeto que irá adotar elementos urbanos específicos que atuam como indutores de permanência e um convívio social. Estrategiando uma intervenção que fomenta atividades na praça e no terminal, como eventos, feiras e o comércio local, integrando-as harmonicamente com a introdução de novas atividades e usos. Além de trazer um desenho do mobiliário urbano acessível; a paginação de pisos que orienta os fluxos de pedestres de forma segura; iluminação adequada.

Essa conexão entre o edificado e a cidade reflete-se diretamente na adoção de uma tendência arquitetônica contemporânea, que se afasta de formas ortogonais e convencionais e parte para orgânicas complexas e plurais. Buscando em sua identidade desenho urbano orgânico e integrador, onde o traçado curvo e os eixos diagonais guiam naturalmente os fluxos de pedestres e costuram os diferentes espaços de permanência.

A relevância desta intervenção é validada pela escala de impacto direto na população local e regional. Considerando que Colinas do Tocantins possui 34.233 habitantes (IBGE, 2022), o Terminal Rodoviário consolida-se como um equipamento de infraestrutura vital, não apenas para o município, mas como um polo sub-regional de alta influência. Este papel estratégico é evidenciado pela dependência de cidades satélites como Nova Olinda, Bandeirantes do Tocantins, Palmeirante e Brasilândia do Tocantins, cujos moradores e estudantes utilizam este eixo como principal nó de conexão e acesso a serviços.

Dados coletados em campo reforçam a urgência da revitalização: cerca de 66,9% dos usuários utilizam o transporte intermunicipal com alta frequência (semanal ou mensal), demonstrando que o terminal é parte integrante da rotina produtiva e acadêmica da região. Além disso, a predominância absoluta do ônibus como principal meio de transporte para 75,5% dos entrevistados valida a necessidade de um espaço que ofereça segurança, acessibilidade e novos serviços. Atualmente, o esvaziamento desses locais não reflete falta de demanda, mas sim a obsolescência de uma estrutura que já não comporta dignamente o fluxo intenso de pessoas e a diversidade de atividades que este modal exige no contexto contemporâneo.

Para romper esse cenário, a intervenção no terminal reflete-se na readequação da praça, hoje identificada pelos usuários locais apenas como um local de passagem desprovido de permanência. O projeto, portanto, deve ir além da infraestrutura ao promover uma sinergia entre iluminação eficiente e a diversificação de usos (serviços e lazer). Ao atrair a comunidade de volta ao espaço, converte-se o sentimento de abandono em vitalidade urbana, utilizando o fluxo constante de passageiros como um agente de vigilância natural e fomento à economia local.

2



JUSTIFICATIVAS

O objetivo é a revitalização conjunta da rodoviária e a praça. Portanto, a estratégica é trazer uma integração que promova a **funcionalidade, melhoria da experiência do usuário com seu entorno e arquitetura local, segurança e a vitalidade social e econômica da região.**

Ao revitaliza-los é possível atrair tanto mais usuários e, conseqüentemente, impulsionar o comércio local e os serviços no seu interior e nas áreas vizinhas, como também complementar essa transformação, criando um espaço de convivência agradável, identificável e pertencente. Uma rodoviária revitalizada que prevê uma arquitetura contemporânea, acessível, sem barreiras visuais, com ventilação natural, uso de materiais locais e usos apropriados se torna mais atrativa para turistas e visitantes, o que fortalece a imagem da cidade e estimula o turismo e o investimento. A praça, por sua vez, complementa essa função ao ser planejada com um espaço de convivência para a comunidade e com novos usos, além de possuir o fluxo de caminhos livres e intuitivos, com mobiliário moderno e iluminação adequada. Fortalecendo assim, os laços sociais e comunitária, garantindo o aumento da segurança e a qualidade de vida. Como por exemplo, trazendo melhorias na iluminação e segurança, um paisagismo acolhedor e mobiliários acessíveis e funcionais.

Em resumo, a revitalização não se limita a uma reforma estética, tentando de todo modo não cair na gentrificação; ela irá contribuir diretamente para a economia, a segurança e a vitalidade da praça e terminal.

2



OBJETIVO

PROJETUAIS REFERÊNCIAS



3.1 PUERTO MADERO

BAIRRO EM BUENOS AIRES, ARGENTINA

O Puerto Madero é um belo exemplo de **projeto de revitalização** do século XX e por isso escolhido. Ele consegue tanto manter o uso da parte de exportações intactas – com as melhorias das docas – como também integra a comunidade na implementação do projeto de entorno.

Para que a atualização ocorresse e pudesse levar pessoas para aquela região, foi reprojetoado o uso dos edifícios antigos no local – onde antes eram depósitos de fábricas – se tronaram em restaurantes, escritórios, faculdade, além da construção de novos Edifícios.

Em seu entrono, foi implantado praças e pontes que conseguem conectar as pessoas a essa vida urbana, orientando a sempre explorarem mais do porto.

Pontes de travessia de pedestres para ambas as partes do porto - conexão.

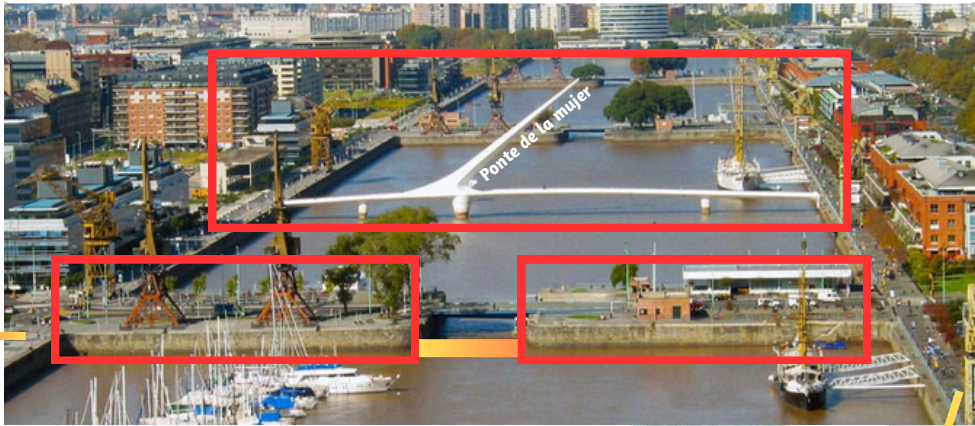


Fig 11. Pontes Puerto Madero. Fonte: site Free Walks, com modificação por Rayka Souza.

Vistas dos percursos frente aos restaurantes - ambiente aberto para circulação, conversas e contemplação



Fig 13. Puerto Madero. Fonte: Expedia, com modificação por Rayka Souza. 2025

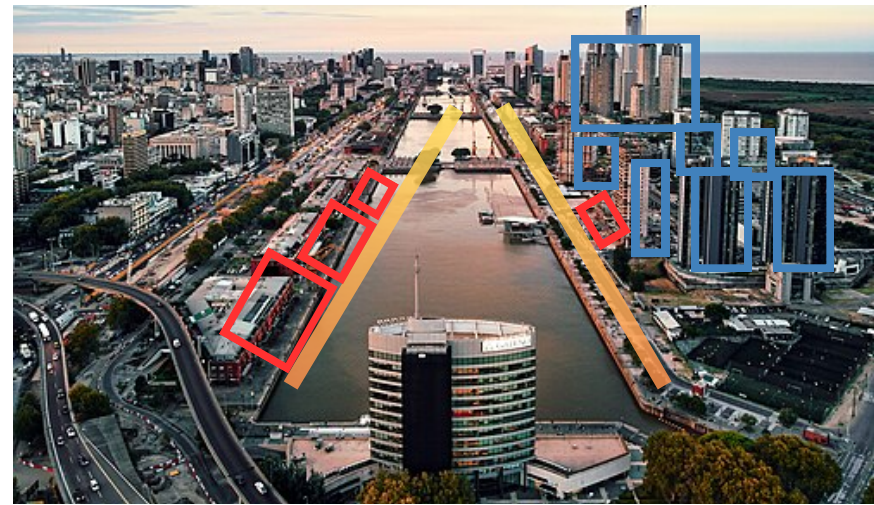


Fig 12. Vista do Puerto Madero Fonte: Wikipédia, com modificação por Rayka Souza.

O projeto é inovador, consegue conectar o antigo porto ao novo. Através das pontes que foram preservadas, com a adição da ponte emblemática, De La Mujer - de Santiago Calatrava, trouxe como marco do novo no bairro. Acoplado ainda, em suas laterais, um grande calçadão onde o público pode passear ou para acomodar parte da clientela dos restaurantes.

Apesar da revitalização ter o objetivo de reavivar o local e melhorar o cultura, social e econômico. O Porto, passou pela gentrificação, onde podemos observar na fig. 7 , do lado esquerdo foi preservado o antigo local das fábricas e ao lado direito, houve um crescente investimento imobiliário o que acarretou na construção de vários edifícios comerciais e escritórios corporativos, valorizando a região e expulsando os antigos moradores.

Tornando assim, necessário estudar o local de intervenção e a comunidade antes de qualquer intervenção.

Fig 14. Puerto Madero Fonte: Travel Ruta del Mate.

PUERTO MADERO



Fig 15. Porto Madero. Fonte: Aguiar turismo.



Fig 16. Polo comercial. Fonte: Expedia.



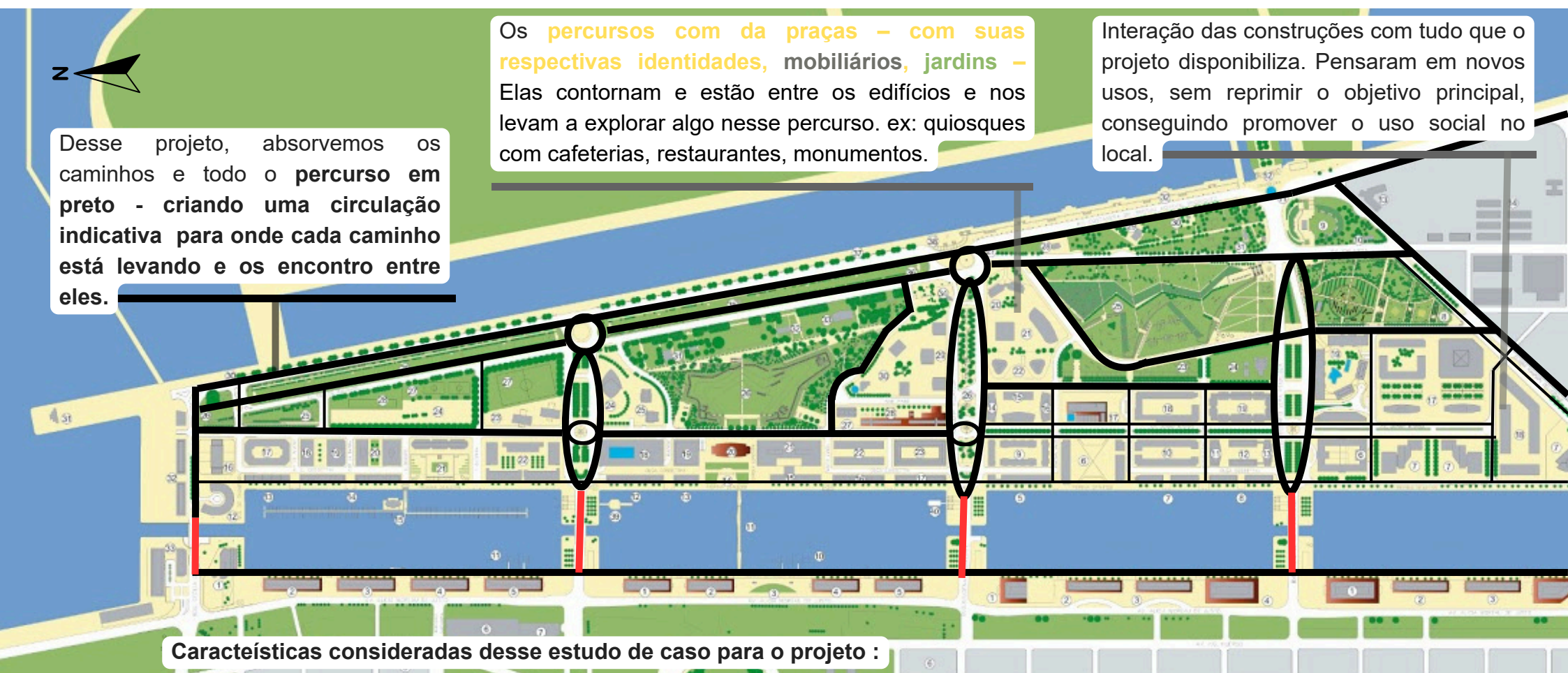
Fig 17. Antiga fábrica - Atualmente restaurantes. Fonte: Expedia.



Fig 18. Ponte de La Mujer. Fonte: DepositPhoto.

LEGENDA

■ Principais caminhos ■ Rio La Plata ■ Vegetação/Paisagismo ■ Percursos com praças ■ ■ Restaurantes e escritórios ■ Pontes



CAMINHOS

CONSTRUÇÃO ENTRE PERCURSOS, MOBILIÁRIOS E PAISAGISMO

NOVOS USOS

Fig 19. Projeto Porto Madero. Fonte: Projeto Batente, com modificação por Rayka Souza.

3.2 TERMINAL MERCADO - EXPRESSO TIRADENTES

SÃO PAULO, SP

Projeto de Ruy Ohtake, o terminal mercado, na zona sul de São Paulo, faz parte do hub¹ intermodal que atendem ônibus, metrô e expressos adivindos do Terminal Sacomã, expresso Tiradentes.

O projeto expresso do Ipiranga contém 10 paradas (7 estações e 3 terminais), o terminal Mercado é o último da linha e recebe diariamente linhas intermunicipais. O projeto é ligado por uma passarela elevada que consegue comportar a passagem de pedestres de um terminal a outro (fig. 19).

A proposta é um dos estudos de casos mais relevantes para a construção do projeto de revitalização, pois aborda um **sistema estrutural interessante, com uso de treliças, estrutura metálica, pilares de apoio de concreto armado, telhas metálicas da cobertura, chapas perfuradas na lateral. Trazendo também, uma ventilação e iluminação totalmente natural.**



Fig 21. Passarela Expresso Tiradentes. Fonte: OHTKAKE



Fig 22. Terminal Mercado. Fonte: OHTKAKE



Fig 23. Terminal Mercado. Fonte: OHTKAKE

¹ é um centro logístico estratégico que integra diferentes modais de transporte (como rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo)

Características consideradas desse estudo de caso para o projeto :

SISTEMA CONSTRUTIVO

USO DE ILUMINAÇÃO E VENTILAÇÃO NATURAL

A estrutura se integra tanto com o terminal Dom Pedro II, quanto dar acesso ao parque de mesmo nome. Tornando um espaço que conversa entre a estrutura de transporte e o espaço público.

Sobre toda a faixa onde o terminal está e a região verde do parque há uma dinâmica fluída com a arquitetura, que não cria uma discrepância do seu formato com o entorno imediato.



APROXIMAÇÃO DA ARQUITETURA(RODOVIÁRIA) COM O SEU ENTORNO(PARQUE) PENSANDO NO PEDESTRE

Todo o projeto é pensado no pedestre e não o modal de transporte. Os acessos internos e externos são fáceis, seguindo em linha contínua, sem muitos rodeios.

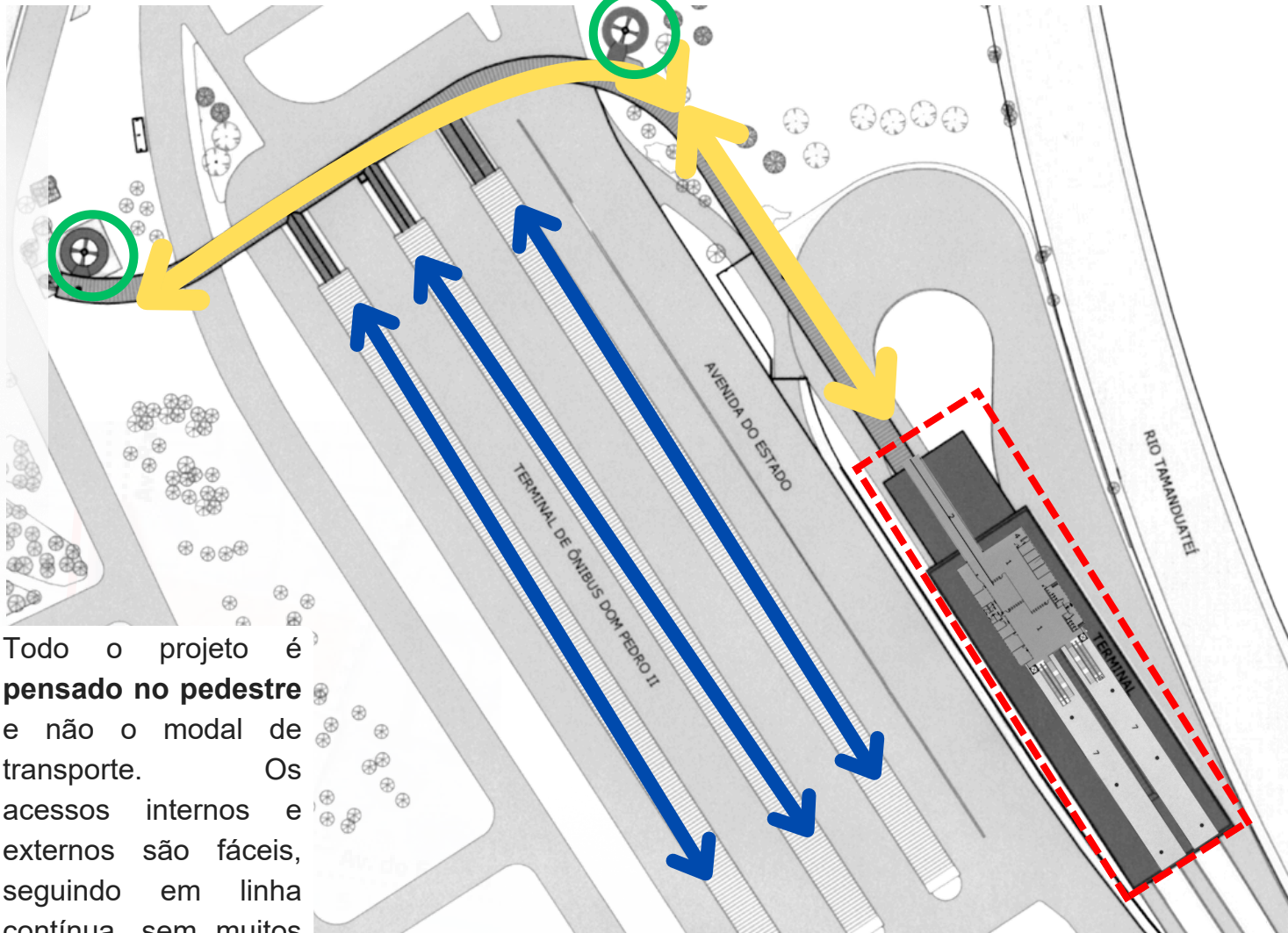


Fig 24. Implantação Terminal Mercado. Fonte: OHTKAKE, com modificação por Rayka Souza, 2025

LEGENDA

- Terminal Mercado
- Passarela para pedestres
- Passagem para outro terminal
- Acesso ao espaço público.

- 1 Terminal Mercado
- 2 Terminal Dom Pedro II
- 3 Parque Dom Pedro II
- Passagem do pedestre - saída da rodoviária para Parque

3.3 ESTAÇÃO SUL PEQUIM

O projeto foi consolidado pelo escritório de arquitetura TFP Farrells e é considerado um dos maiores da Ásia. A estação funciona como hub intermodal, possuindo um total de 11 plataformas centrais, duas plataformas laterais com 24 plataformas de trens de alta velocidade, trens expressos e intercity.

Desse projeto, podemos ressaltar sua **concepção conceitual e setorização e uso de tecnologias**. Sua concepção conceitual se baseia no decaimento dos telhados da arquitetura chinesa, trazendo movimentos e leveza a construção.

Essa concepção é partilhada na sua forma sobre uma estrutura “escamada” como se perpetuasse cada espaço. A sua composição arquitetônica e estrutural consegue trazer clareza simplicidade e fácil orientação em sua setorização. Além do mais, esse tipo de estrutura viabiliza a forma arquitetônica marcante.

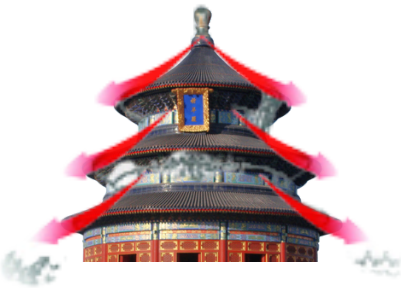


Fig 27- Arquitetura Chinesa.
Fonte : Archtrends Portobello, com modificação por Rayka Souza, 2025.

LEGENDA

- 3 pavimentos - Setor de espera e uso comercial;
- Região de embarque e desembarque;

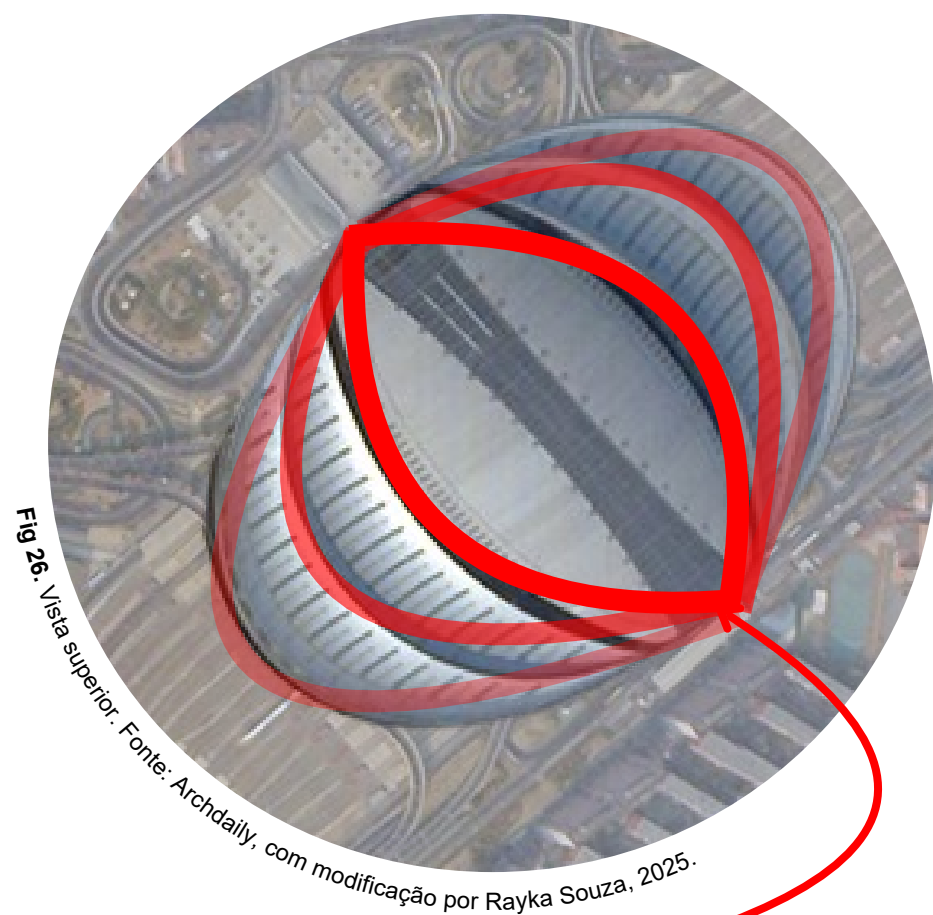


Fig 26. Vista superior. Fonte: Archdaily, com modificação por Rayka Souza, 2025.

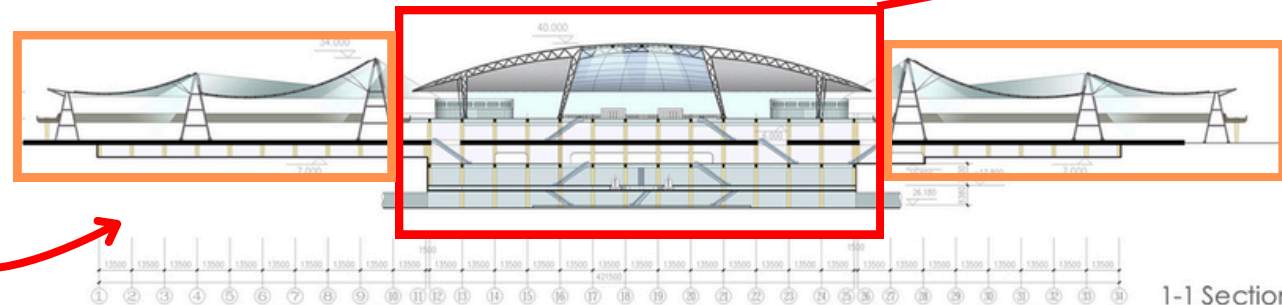


Fig 28. Estação Pequim Fonte: Archdaily, com modificação por Rayka Souza, 2025

Características consideradas desse estudo de caso para o projeto :



Fig 29. Estação Pequim Fonte: Archdaily, com modificação por Rayka Souza, 2025.

3.4 QUADRO SÍNTESE

PROJETOS	ASPECTOS APROVEITADOS	OBJETIVO
PUERTO MADERO	CAMINHOS; CONSTRUÇÃO ENTRE PERCURSOS, MOBILIÁRIOS E PAISAGISMO; NOVOS USOS.	Caminhos fluidos que priorizem a escala do pedestre, integrando a arquitetura ao mobiliário urbano e ao paisagismo. Busca-se estabelecer novas zonas de permanência e contemplação através da inserção de novos usos que revitalizem a área e atraiam o público.
TERMINAL MERCATO	SISTEMA CONSTRUTIVO; USO DE ILUMINAÇÃO E VENTILAÇÃO NATURAL.	Sistema construtivo eficiente que possibilite vãos livres e funcionalidade. Aproveitamento o máximo de soluções passivas, como iluminação e ventilação natural, garantindo conforto térmico e eficiência energética ao projeto.
ESTAÇÃO SUL PEQUIM	CONCEPÇÃO; CONCEITUAL SETORIZAÇÃO.	Trazer uma concepção formal marcante, aliada a uma setorização estratégica. Organizando de forma lógica os fluxos e serviços, otimizando o deslocamento dos usuários e criando uma infraestrutura urbana moderna e intuitiva.



ASPECTOS RELATIVOS À ÁREA

4.1 A CIDADE DE COLINAS DO TOCANTINS-TO

DADOS DEMOGRÁFICOS:

- POPULAÇÃO (2022): 34.233 HABITANTES.
- GENTÍLICO: COLINENSE.
- LOCALIZAÇÃO: REGIÃO NORTE DO TOCANTINS, A 270 KM DE PALMAS.
- CLIMA: TROPICAL ÚMIDO, COM CHUVAS NO VERÃO E SECA NO INVERNO.



Fig 30. Mapa do Estado do Tocantins. Fonte: MAPASBR, 2025.

A emancipação do município de Colinas do Tocantins iniciou-se em 21 de abril de 1960, quando o povoado de Nova Colina se separou de Tupiratins para se tornar a cidade de Colinas de Goiás. Em 1989, o nome foi alterado para o atual, Colinas do Tocantins, em virtude da criação do estado homônimo.

Sua história está diretamente ligada à construção da rodovia Belém-Brasília (BR-153) na década de 1960. Colinas consolidou-se nessa fronteira de expansão mineral-agrícola do Tocantins, uma característica que ainda é central para a sua economia e cultura. Por ter se desenvolvido de forma espontânea, sem um planejamento urbano prévio, a cidade não incorporou em sua construção uma arquitetura própria que a destacasse na região.



Fig 31. Câmara Municipal de Colinas. Fonte: acervo Rayka Souza, 2025.



Fig 32. Perspectiva da Cidade Colinas. Fonte: Google Maps



Fig 33. Praça da rodoviária Colinas. Fonte: acervo Rayka Souza, 2025

Fig 34. Cidade de Colinas do Tocantins. Fonte: Google Maps, 2025

LEGENDA

PRAÇAS EXISTENTES:

- 1 - Praça da Rodoviária.
- 2 - Praça da Igreja N^o Senhora Aparecida;
- 3 - Praça da Igreja São Lucas;



- 4 - Conjunto de mini praças na Av Bernado Sayão;
- 5 - Praça 21 de Abril;



- 6 - Praça 7 de setembro;



- 7 - Praça dos trabalhadores
- 8 - Praça do Setor Sul

 Concentração de comércio (bancos/ oficinas mecânicas/ posto/ borracharia/ e ojas agrícolas e agropecuária)

 Concentração de comércio e serviços de hotelaria/ supermercados/ farmácias, padarias / lojas de roupa/ cartório / prefeitura e secretaria ou órgãos públicos/ laboratórios/ mercado municipal (feira)/ restaurantes / ginásio de esporte, etc.

*A cidade não possui transporte coletivo



Fig 35. Cidade de Colinas do Tocantins. Fonte: Google Maps com modificação por Rayka Souza, 2026.

A maior parte das praças se encontram no centro. Contendo nela também, a concentração de boa parte de usos do dia a dia.

A praça principal (6) se encontra a 1.5km do terreno da rodoviária (1) e é nela onde praticamente acontece boa parte dos eventos da cidade.

No setor rodoviário fica usos específicos, como mecânica e lojas agrícolas/pecuárias.

A Av. Joao Ramalho comporta em seu eixo hospital / escola / rodoviária. Além de em seu entorno conter 2 colégios próximos.

Pensando nessa análise podemos nortar um projeto que vise novos usos e que inclua e integre esses usuários de entorno.



AV BERNADO SAYÃO



PRAÇA DOS TRABALHADORES



HOSPITAL DE COLINAS DO TOCANTINS



ESCOLA MUNICIPAL PEREIRA GUIMARÃES



PRAÇA 7 DE SETEMBRO



CENTRO - MERCADO MUNICIPAL



COLÉGIO JOÃO XXIII



COLÉGIO CASTELO BRANCO

Fig 36. Cidade de Colinas do Tocantins. Fonte: Google Maps com fotos de autoria por Rayka Souza, 2026.

4.2.LOCAL DE INTERVENÇÃO

4.2.1 Histórico do Bairro



Fig 37. Vista Aérea da Rodoviária de Colinas.

Fonte: Google Earth, 2025

O setor Rodoviário nasceu junto a criação da cidade em 1960. Os primeiros moradores se assentaram próximo a BR-153, sendo logo o setor da Rodoviária e o Setor Campinas. A região atualmente é consolidada por grupos da terceira idade que com muito suor construíram boa parte da cidade.

A construção principal, a Rodoviária, que dá nome ao setor, é lugar onde os moradores e visitantes passam para ter acesso à Colinas do Tocantins-TO, interconectando a cidade ao contexto regional, das cidades próximas como, ainda, uma conexão com o país. Segundo relatos do mestre de obra, Raimundo Moraes Sobrinho, o início da construção desse equipamento urbano e interurbano aconteceu em 1968 quando a demanda de pessoas começou a aumentar gradativamente.

“A rodoviária de Colinas era pequenininha, parecia uma casa, não tinha muitas frotas de ônibus e muita das vezes parava até ‘pau-de-arara’. Logo foi chegando benefícios e ela aumentou de tamanho e é do jeito que é hoje, só mudou porque pintou de azul (risos do autor). Como o espaço era grande, a prefeitura montou uma ideia de construir uma praça em volta para que as pessoas que chegassem não ficassem perdidas no meio de tanto ônibus e poeira. A praça era uma forma das pessoas passarem por ela e descansarem em seus bancos, tanto aquelas que esperavam quanto aquelas que moravam no setor - já que na região não tinha mais nada”. (SOBRINHO, 2025, informação oral).



Fig 38. Setor Rodoviário de Colinas. Fonte: Rayka Souza, 2025



Fig 39. Setor Rodoviário de Colinas. Fonte: Rayka Souza, 2025



Fig 40. Setor rodoviário de Colinas do Tocantins. Fonte: Acervo Rayka Souza, 2026.



Uso do Solo: Apresenta um uso misto saturado. Há uma predominância de comércio de serviços pesados (oficinas, autopeças, postos de combustíveis) convivendo com residências de baixa e média densidade. Ao interno da rodoviária apresenta um fluxo de atividades como mercado, hotéis, bar/restaurante.

Região com predominância de 2 colégios e hotéis.

BR 153

4.2.1 Histórico do Bairro

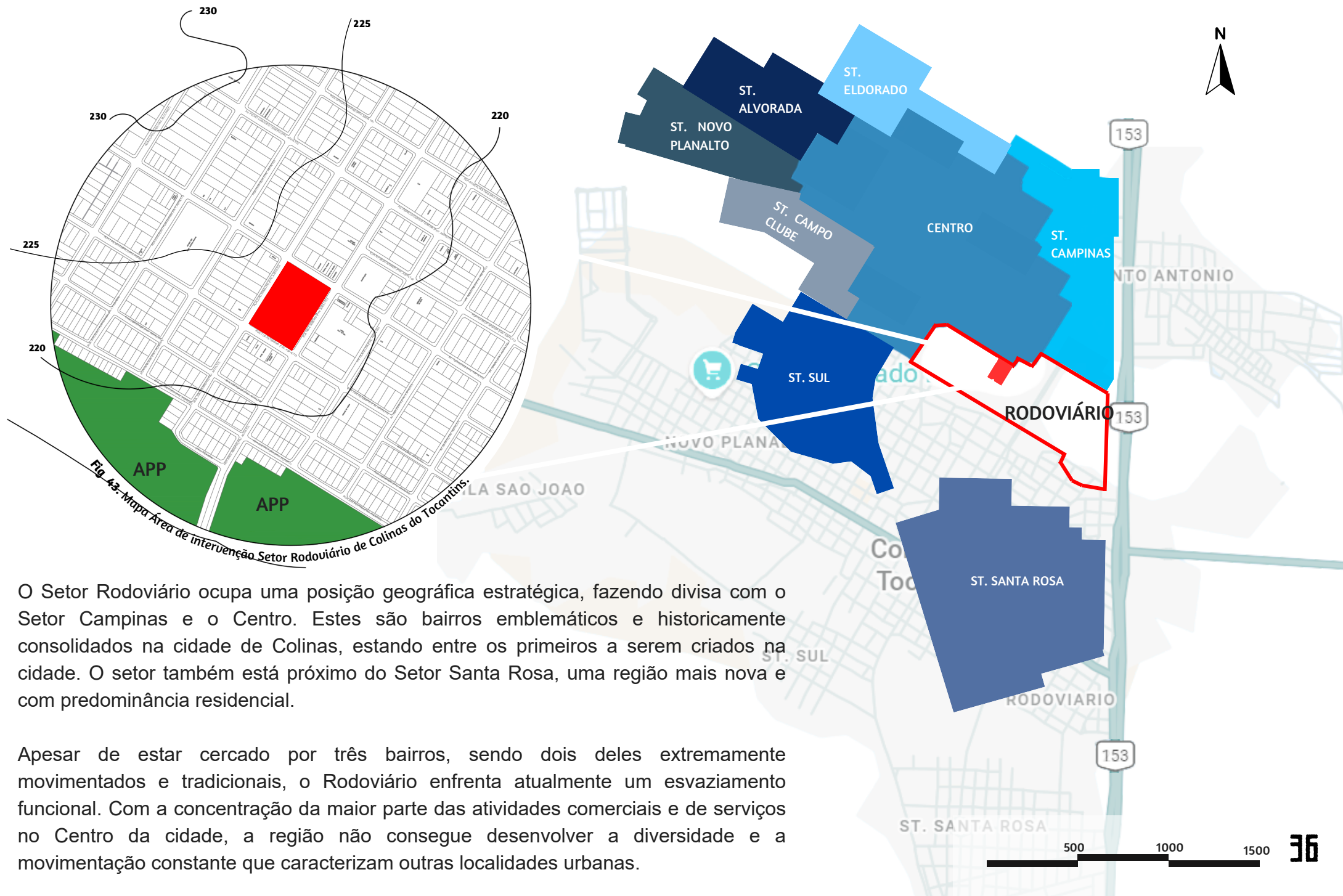
Fig 41. Cidade de Colinas do Tocantins. Fonte: Google Maps com modificação por Rayka Souza, 2026.

LEGENDA

	ROTA DO
	ACESSO DE
	ACESSO DE
	TRANSPORTE

4.2.2 Mapa de Bairros Vizinhos

Fig 32. Cidade de Colinas do Tocantins. Fonte: Google Earth, com modificação por Rayka Souza, 2025



O Setor Rodoviário ocupa uma posição geográfica estratégica, fazendo divisa com o Setor Campinas e o Centro. Estes são bairros emblemáticos e historicamente consolidados na cidade de Colinas, estando entre os primeiros a serem criados na cidade. O setor também está próximo do Setor Santa Rosa, uma região mais nova e com predominância residencial.

Apesar de estar cercado por três bairros, sendo dois deles extremamente movimentados e tradicionais, o Rodoviário enfrenta atualmente um esvaziamento funcional. Com a concentração da maior parte das atividades comerciais e de serviços no Centro da cidade, a região não consegue desenvolver a diversidade e a movimentação constante que caracterizam outras localidades urbanas.

4.2.3 Mapa de Pontos de Interesse e Marcos do Entorno

Apesar do entorno ao bairro possuir colégios e o hospital da cidade (conforme mapa histórico do bairro), o bairro Rodoviário não possui marcos emblemáticos. Existem dois equipamentos que localizam o usuário, sendo o Colégio de ensino médio Castelo Branco e a própria zona da rodoviária.

Com essa carência, podemos pensar em abordar no projeto de revitalização uma arquitetura simbólica e que traga protagonismo, memória, identificação ao bairro.



Fig 45. Colégio Castelo Branco. Fonte: Rayka Souza, 2025

LEGENDA

	COLÉGIO CASTELO BRANCO
	RODOVIÁRIA
	AV. PEDRO LUDOVICO TEIXEIRA
	PRAÇA

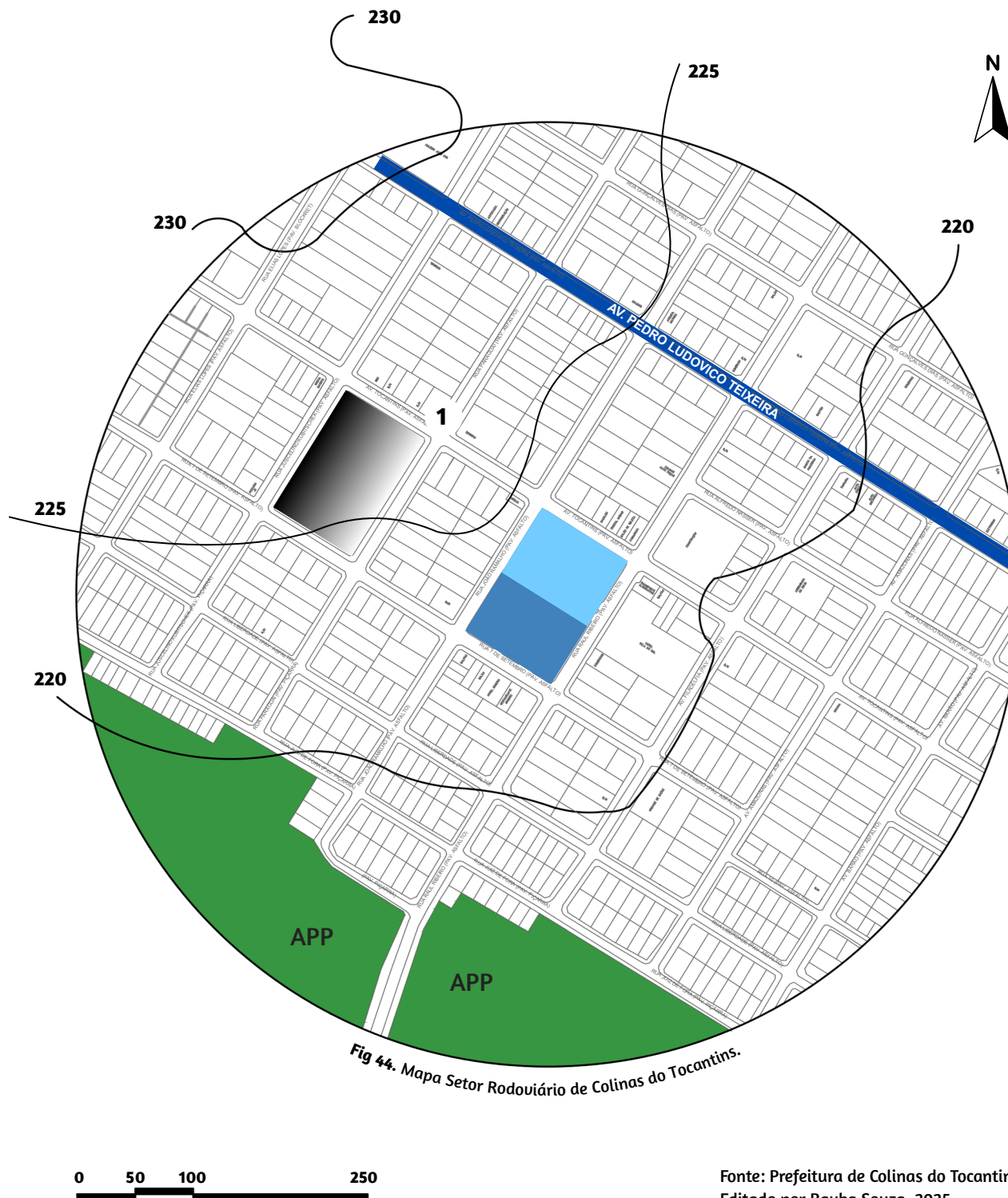


Fig 44. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.

Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins.
Editado por Rayka Souza, 2025.

4.2.4 Mapa do Sistema Viário

Nesse raio é possível notar que próximo a nossa área de estudo há uma via Arterial - chamada de Pedro Ludovico Teixeira - ela leva todo o trajeto de transporte para a BR-153 e é a principal utilizada pelos ônibus na conexão entre cidades.

O trajeto feito pela frota segue entre **Pedro Ludovico > Rua Raul Riberio** e acessa a rodoviária. Esse fluxo e acesso é interessante ser levado em consideração no projeto, pois ambas as vias possuem mão dupla e tamanho que comporta transporte de grande porte como o ônibus.

À rua paralela, **João Ramalho**, comporta muito bem a passagem e rotatividade de pedestres e carros menores por ser uma via de mão única. O que faz com que essa organização de vias interfira na escolha das entradas do ônibus e dos usuários no projeto.

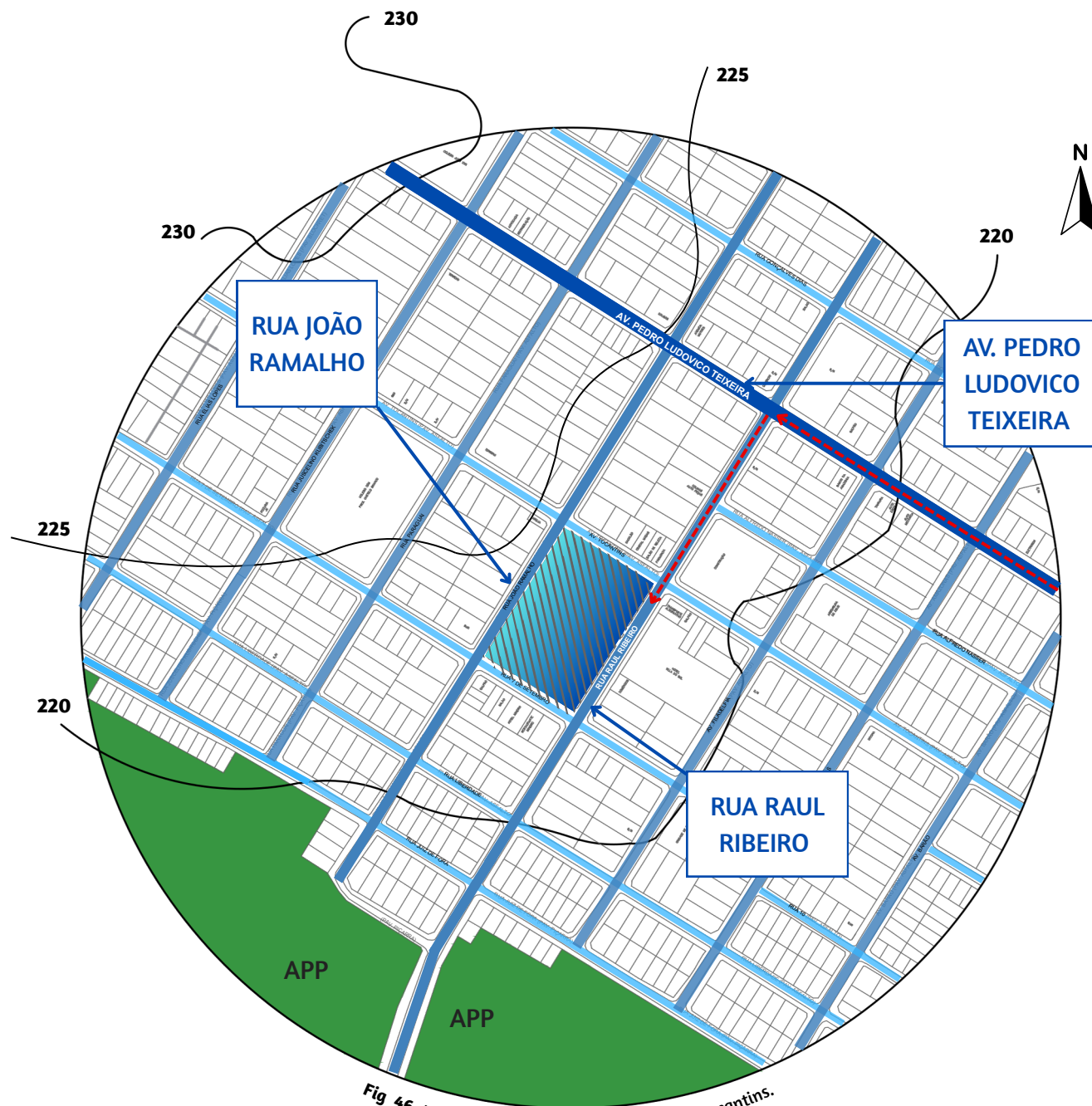


Fig 46. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.

LEGENDA

- VIA ARTERIAL
- VIAS COLETORAS
- VIAS LOCAIS
- ÁREA DE INTERVENÇÃO

4.2.5. Mapa de Gabarito

Colinas não é uma cidade adensada nem movida pelo mercado imobiliário, com isso podemos observar no mapa do Setor Rodoviário que não possui construções com mais de 3 pavimentos. E em sua grande maioria, os edifícios com mais pavimentos são ambientes de comércio - hotéis e supermercados.

Por isso, com este levantamento, o projeto da rodoviária irá seguir no mesmo padrão que se encontra seu entorno. Possuindo apenas um único pavimento, e com o decorrer do desenvolvimento poderá ter pé direito duplo.



Fig 48. Entrono da rodoviária. Fonte: Rayka Souza, 2025

LEGENDA

 EDIFICAÇÃO COM 3 PAVIMENTOS	 EDIFICAÇÃO COM 2 PAVIMENTOS
 EDIFICAÇÃO TÉRREO	 ÇALPÃO
 ÁREA DE INTERVENÇÃO	

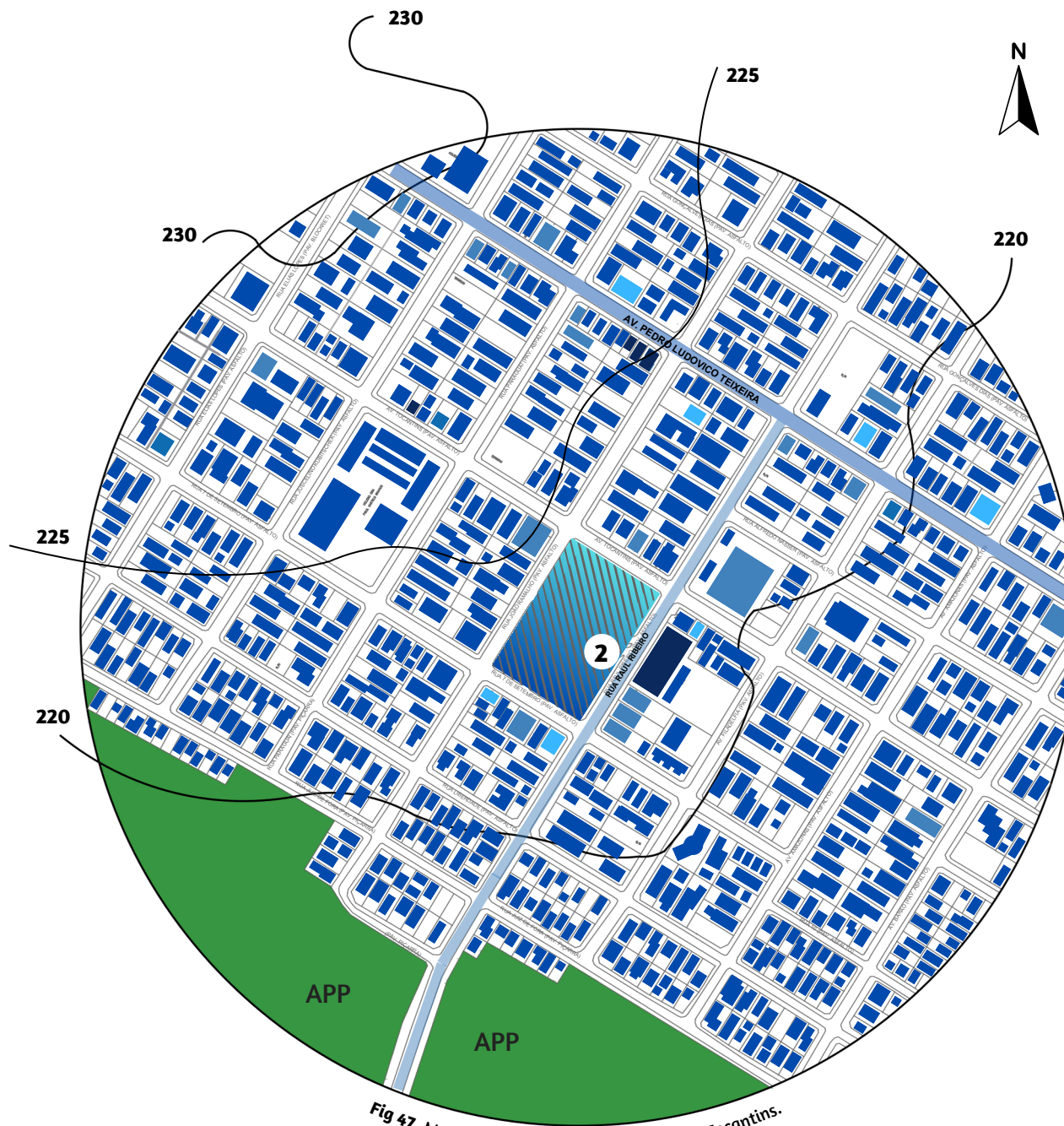


Fig 47. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.

Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins.
Editado por Rayka Souza, 2025.

4.2.5. Mapa de Gabarito

4.2.5.1. Skyline



RUA 7 DE SETEMBRO



AV TOCANTINS



RUA JOÃO RAMALHO



RUA RAUL RIBEIRO

4.2.6. Mapa de Uso

O local de intervenção fica próximo da avenida principal da cidade - AV Pedro Ludovico - que é entornada por comércio e serviços diversos (mecânica, banco, ferragistas, atacadão de construção, lojas). O uso principal que se destaca é praticamente residencial, com poucos comércios concentrados que atendam melhor a população do setor, fazendo com que a mesma se desloque para o Centro.

Outro ponto perceptível é que dentro desse raio de abrangência não há nenhuma área pública de lazer, além do local de intervenção. Enfrentando assim, sérios problemas sociais entre a comunidade.

Com essa análise, o projeto de revitalização pode explorar novos usos, trazendo usos funcionais do dia a dia, como farmácia e lotérica; Como também lazer e qualidade para público, exemplo: um cinema, quadras de vôlei, pista de corrida.

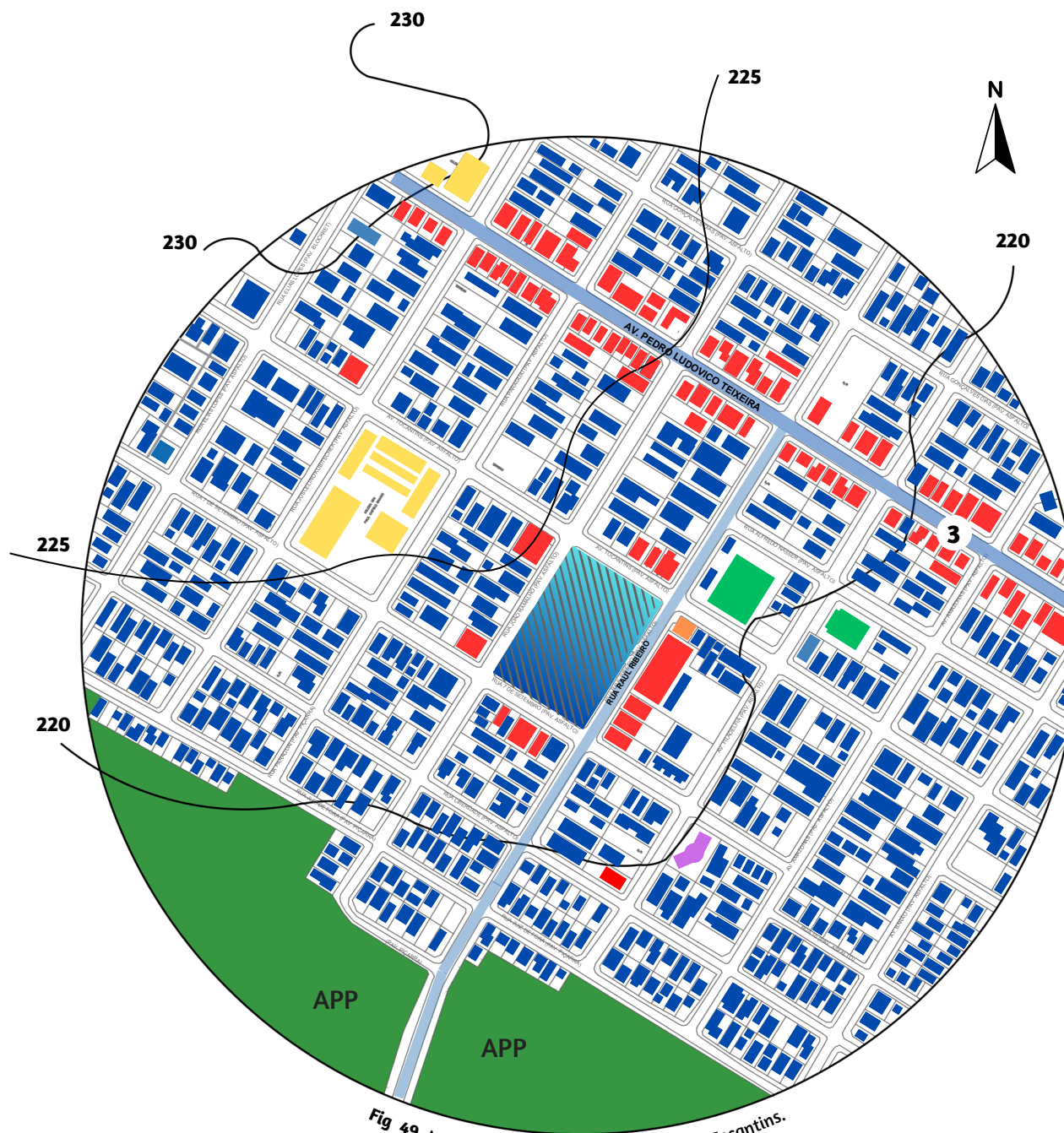


Fig 49. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.



Fig 50. Comércio da Av Pedro Ludovico. Fonte: Rayka Souza, 2025

LEGENDA

■ PÚBLICO	■ RELIGIOSO	■ RESIDENCIAL
■ COMERCIAL	■ SAÚDE	
■ EDUCACIONAL	■ ÁREA DE INTERVENÇÃO	

Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins.
Editado por Rayka Souza, 2025.

4.2.7. Mapa de Cheios e Vazios e Adensamento

O Setor Rodoviário foi um dos primeiros a se desenvolver, impulsionado pela localização da cidade às margens da BR-153. Consequentemente, a ocupação por moradias é predominante em boa parte da área.

Embora o zoneamento não permita um adensamento populacional ou construtivo significativo, o local já possui um ótimo preenchimento de construções. Isso garante que a região não apresente um aspecto de vazio urbano.

Para impulsionar a melhoria e o preenchimento social desta região, será crucial promover a reconstrução da praça com um novo desenho e a remodelação volumétrica da rodoviária. Tais intervenções estruturais provavelmente exigirão um redesenho da configuração da quadra.

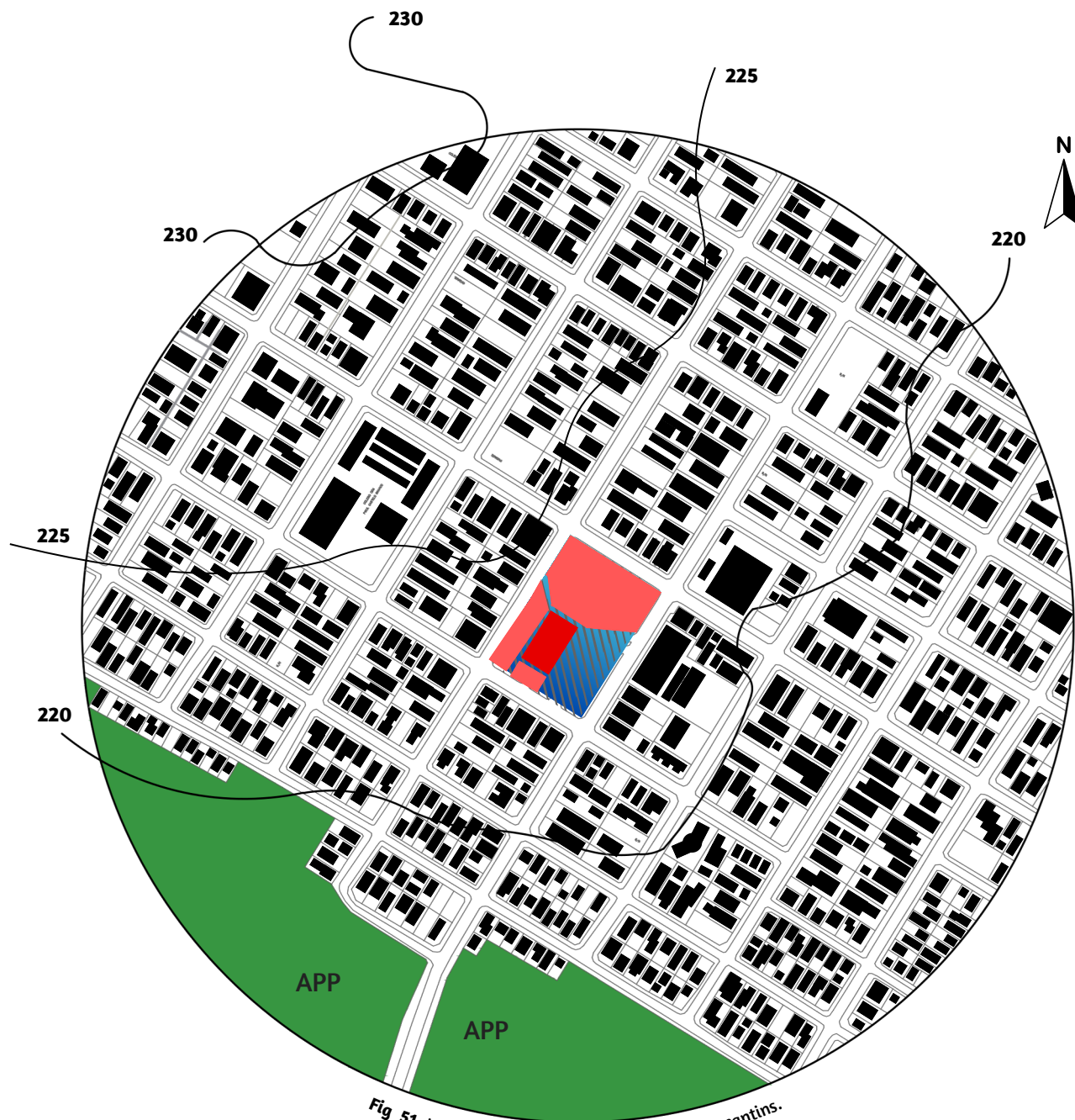


Fig 51. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.

0 50 100 250

Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins.
Editado por Rayka Souza, 2025.

LEGENDA

- CHEIOS
- VAZIOS
- ÁREA DE INTERVENÇÃO
- RODOVIÁRIA
- PRAÇA

4



Fig 52. Praça da rodoviária. Fonte: Rayka Souza, 2025

230

225



220

5



Fig 53. Bancos da Praça da rodoviária. Fonte: Rayka Souza, 2025

Fig 54. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.

0 50 100 250

Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins.
Editado por Rayka Souza, 2025.

4.2.8. Mapa de Mobiliário Urbano e Mapa de Aspectos Físicos Naturais

A região tem consideravelmente um boa quantidade de vegetação, embora se encontrem no interior dos lotes. Por este motivo, as árvores não atrapalham a iluminação dos postes durante a noite.

Pelo lado negativo, toda a caminhabilidade pela manhã nessa região é cansativa e sem sombreamento. Ressalvando-se apenas o local de estudo que é amplamente rico em árvores e que com o estudo de revitalização, poderia ser criado áreas de descanso sobre a praça.

Os bancos existentes na praça são de arquitetura simples e estão dispostos de forma aleatória ou em locais que não justificam sua necessidade. Outro ponto, é que não há existência de lixeiras, o que influencia o descarte indevido de objetos.

Com base nas observações levantadas, o projeto de revitalização será estruturado para otimizar o uso do espaço e o conforto da comunidade. As intervenções visam preservar a maior parte da vegetação existente, garantindo que as áreas verdes sejam mantidas. Além disso, haverá uma reorganização completa no mobiliário urbano, que inclui a substituição dos bancos e a redefinição de sua distribuição e formato, de modo a buscar maior coerência e adequação ao espaço e às necessidades locais. Por fim, o projeto contempla a implantação de novos itens de mobiliário, como lixeiras, a instalação de novos quiosques e outros equipamentos essenciais para o uso e o bem-estar da comunidade.

LEGENDA

- POSTES DE ILUMINAÇÃO
- APP
- QIOSQUE

- ✕ LIXEIRAS
- ÁRVORES
- ÁREA DE INTERVENÇÃO
- MONUMENTO BANDEIRA
- BANCOS

4.2.9. Mapa de Aspectos Físicos Naturais

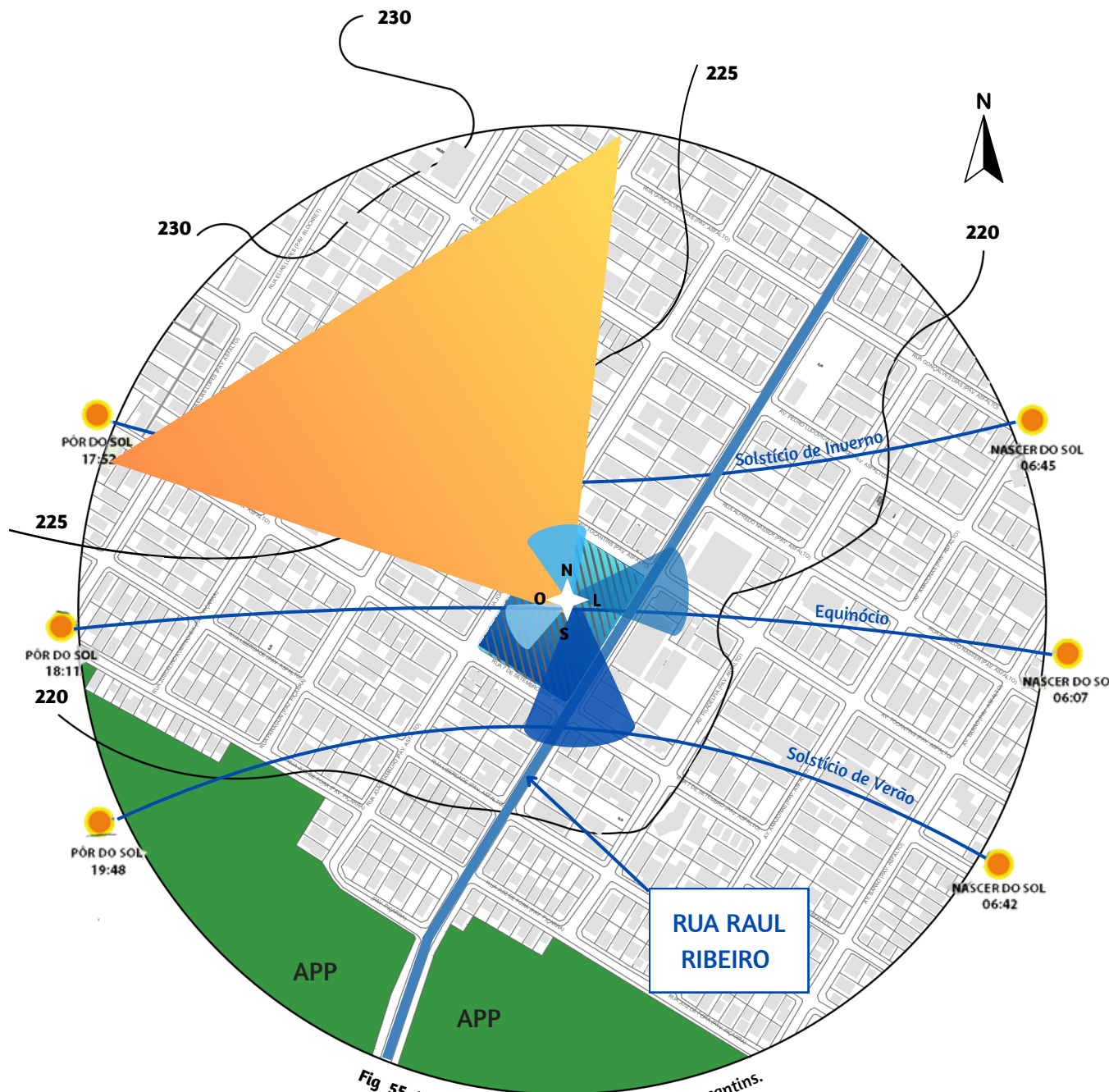
O clima do Tocantins em uma visão geral é Tropical com Estação Seca, isso significa que temos estações definidas - uma bem úmida e a outra muito seca.

Sobre questões de orientação solar e ventos - A maior incidência de ventos predominantes na área ocorre a partir dos quadrantes Leste e Sudeste, marcando a entrada principal dos ônibus Rua Raul Ribeiro. Esse alinhamento é crucial para promover a ventilação natural cruzada em todo ao projeto da intervenção. Por outro lado, a fachada Norte e oeste é a que recebe a maior incidência de radiação solar ao longo do ano, por isso, deve-se evitar a abertura de grandes vãos ou usos nessa orientação, visando conforto térmico, ou ainda aplicar elementos de sombreamento como brises, árvores, cobogós.

A topografia da área estudada é suave, possuindo uma inclinação de 1,8% a cada 100 metros de distância de cada curva principal com altitude de 5 em 5 metros. Com essa inclinação o projeto não apresentará desafios significativos para a construção. As fundações serão simples, a terraplenagem será mínima e não haverá a necessidade de contenções caras, como muros de arrimo extensos.

LEGENDA

-  FACHADA COM MAIOR INCIDÊNCIA SOLAR
-  ÁREA DE INTERVENÇÃO



Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins.
Editado por Rayka Souza, 2025.



Fig 56. Mapa Setor Rodoviário de Colinas do Tocantins.
Fonte: Prefeitura de Colinas do Tocantins. Editado por Rayka Souza, 2025.

ESCALA 1:500

4.2.10. Mapa de Localização da Área de Intervenção

A área de intervenção tem em torno de 10.875 m² de terreno - com a construção da rodoviária que ocupa 386 m² e os demais espaços compostos pela praça e pátio dos ônibus.

1 RODOVIÁRIA



Fig 57. Rodoviário de Colinas do Tocantins. Fonte: Acervo próprio.

3



Fig 58. Rodoviário de Colinas do Tocantins. Fonte: Acervo próprio.

2 PRAÇA



Fig 59. Praça da Rodoviário de Colinas do Tocantins. Fonte: Acervo próprio.



Fig 60. Praça da Rodoviário de Colinas do Tocantins. Fonte: Acervo próprio.

4.2.12. Condicionantes legais

Buscando trazer um projeto condizente com toda a questão legislativa municipal, sem perder a essência visual integrada ao uso, o projeto terá como base as principais minutas instituídas nas leis municipais vigentes.

A análise é fundamentada principalmente na Lei Complementar nº 960, de 28 de dezembro de 2006, que institui o Plano Diretor Municipal de Colinas. Esta lei é a diretriz central para o desenvolvimento urbano e viário, orientando a caracterização do uso do solo e as ações de interesse público. Sendo assim a revitalização será guiada pelo princípio da Função Social da Cidade e da Propriedade (Art. 5º e 6º), garantindo o direito à cidade para todos (Art. 4º, inciso II da lei complementar nº 960) (PREFEITURA DE COLINAS, 2006, P.2).

O projeto como área pública, tem que priorizar o deslocamento de pedestres e a adequação do passeio para pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade (Art. 40, III e IV). Transformando a infraestrutura (calçamento, sinalização, iluminação) de toda a área de intervenção. Isso inclui a obrigatoriedade de respeitar as disposições da NBR 9050 (Art. 42, § 2º, IV) para rampas, pisos táteis e sinalização adequada, facilitando o acesso aos transportes públicos (Art. 19, h).

A revitalização precisa fazer esforço de estruturação e valorização do espaço urbano (Art. 9º, VIII), observando as normas urbanísticas, de segurança, higiene e qualidade de vida (Art. 7º, i). A rodoviária, como infraestrutura de transporte tende ser planejada para garantir condições seguras e confortáveis de circulação (Art. 19).

Já a praça deve ser guiada por integração ao Sistema de Áreas Verdes (Art. 44), promovendo a criação de espaços esportivos e para o lazer, interligando bairros, evitando a segregação socioespacial (Art. 17, f a).

O Código de Obras (Lei 575/94) conseguirá nortear sobre normas técnicas, como métodos estruturais, materiais, as dimensões mínimas para cômodos, ventilação, iluminação natural e até mesmo sobre recuos e taxas de ocupação no ambiente.

A implementação do projeto será guiada por esses condicionantes que estabelecem critérios rigorosos que intervêm na movimentação de grandes fluxos de pessoas, garantindo acessibilidade, mobilidade, segurança, sustentabilidade e conformidade com as exigências ambientais. O projeto será, portanto, instruído pelas seguintes normas de apoio:

Plano Diretor de Colinas do Tocantins-TO (Lei Complementar nº 960, de 28 de dezembro de 2006);

Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001.);

ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;

Código de obras (LEI 575/94);

Lei de Parâmetros Urbanísticos (LEI Nº 8.617, DE 09 DE JANEIRO DE 2008.);

Normas Técnicas Do CBMTO (Corpo de Bombeiros Militar).



ASPECTOS RELATIVOS À PROPOSTA

5.1 CARACTERIZAÇÃO PÚBLICO ALVO

USUÁRIOS	ATIVIDADE
VIAJANTES	Mobilidade de pessoas, espera por embarque, necessidade de descanso rápido, busca por informações e alimentação.
EMPRESAS DE ÔNIBUS	Mobilidade de cargas e pessoas, logística de transporte regional, suporte operacional e paradas estratégicas.
COMERCIANTES	Serviços de loja e comércio, atendimento ao público, gestão de estoque e suporte aos setores mecânico e agropecuário.
ESTUDANTES	Deslocamento entre escolas e residências, uso da praça como ponto de encontro, consumo de lanches e espera por transporte escolar.
VIZINHANÇA	Estilo de vida local, circulação cotidiana, lazer comunitário e uso do espaço para convivência social.

Este projeto se distingue por ser uma integração estratégica entre arquitetura e urbanismo, visando correlacionar uma variedade de equipamentos e serviços essenciais para a região. O foco principal da intervenção abrange um público-alvo vasto e multifacetado, essencialmente composto pelos viajantes que utilizam o terminal, os comerciantes locais que dependem desse fluxo, as empresas de ônibus que garantem a logística de transporte e a estudantes/ vizinhança de entorno e visitantes de bairros adjacentes.

A expectativa é que a praça seja ativamente incorporada à rotina de moradores e visitantes, abrangendo um raio de influência de até 3 km. Por ser projetada para receber diversas atividades de caráter transitório, o espaço será ocupado de forma dinâmica por diferentes segmentos do público em momentos apropriados.

Essa revitalização visa transformar a área em um polo de convivência e lazer, que complementa a função essencialmente logística do terminal rodoviário, gerando maior valor social e econômico para a vizinhança.

Como a cidade é nomeada pelo IBGE como região sub-regional que atende demanda de viagens de municípios vizinhos, otimizando essa função regional, é fundamental propor soluções que garantam o fácil acesso aos usuários, uma dinâmica logística fluida para as operações das empresas de ônibus e, sobretudo, um espaço amplo e funcional que sirva com eficiência e conforto tanto aos viajantes em trânsito quanto aos comerciantes que buscam oportunidades de negócio na área.

A proposta de revitalização busca a integração funcional entre o terminal e o espaço público, transformando o Setor Rodoviário em um ponto de convivência humanizado através da organização de três eixos principais: o Setor de Uso do Passageiro, que concentra serviços e fluxos de embarque em uma área construída de 786,5 m²; o Setor Administrativo, focado na gestão e segurança com suporte de emergência e áreas de apoio operacional; e o Setor Praça, que prioriza a saúde e o lazer social em uma intervenção urbana de 10.053 m² que valoriza a permeabilidade do solo e a diversidade de usos, como quadras, pet place e áreas monumentais.

USO DO PASSAGEIRO

AMBIENTE	USUÁRIO (BASE DE NEUFERT)	QUANTIDADE	ÁREA ÚTIL (M²)	ÁREA ÚTIL TOTAL (M²)	MOBILIÁRIO
GUICHÊ	1	8	8	64	Balcão, computadores
PLATAFORMAS	15	8	15	120	Assentos fixos, lixeiras, placas de sinalização.
PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO - ESPAÇO COCÇÃO 1	2	4	56	67,2	Fogões, geladeiras, bancada de preparo, exaustão, pias, microondas.
PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO - ESPAÇO SERVIR	50	1	110	110	Mesas, cadeiras, balcões de serviço, lixeiras.
ESPAÇO BEBEDOURO	4	1	4	4	Bebedouros
LOTÉRICA	3	1	26,7	26,7	Balcão blindado, caixa e caixa eletrônico
FARMÁCIA	12	1	35,06	35,06	Balcão de atendimento, prateleiras, computadores.
SALA DE ESPERA	10	1	20	20	Cadeiras/Assentos fixos, TVs, totens de informação, bebedouro.

48	SANITÁRIO FAMÍLIA	2	1	5	5	Bacias, lavatórios, lixeiras, espelhos, suporte troca fralda.	
	SANITÁRIO MASCULINO	10	1	18	18	Bacias, mictórios, lavatórios, lixeiras, espelhos.	
	SANITÁRIO PCD	1	1	5	5	Bacia, lavatório, barras de apoio, espelho.	
	GUARDA VOLUMES	3	1	18	18	Armários, balcão de atendimento, carrinho de transporte.	
	AREA EMBARQUE E DESEMBARQUE	70	1	140	140		
	TOTAL	242	34	497	605		
				ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA (30%) =		786,5 M²	
48	ADMINISTRATIVO	AMBIENTE	USUÁRIO (BASE DE NEUFERT)	QUANTIDADE	ÁREA ÚTIL (M²)	ÁREA ÚTIL TOTAL (M²)	MOBILIÁRIO
		SALA DE APOIO (EMERGÊNCIA)	4	1	8	8	Lavatório, mesa e cadeira, maca, kit primeiros socorros
		SALA ADM	3	1	10,13	10,13	Mesas, cadeiras, armários, computador, impressora.
		DEPÓSITO	2	1	4,02	4,02	Estantes, prateleiras.
		DML	1	1	4,1	4,1	Tanque, prateleiras, espaço para baldes e vassouras.
		SALA TAXI	4	1	6,5	6,5	Poltronas
	TOTAL	17	8	32	32		
				ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA (30%) =		41,6 M²	

AMBIENTE	USUÁRIO (BASE DE NEUFERT)	QUANTIDADE	ÁREA ÚTIL (M²)	ÁREA ÚTIL TOTAL (M²)	MOBILIÁRIO
PASSEIO COM PISTA DE CAMINHADA	500	1	2667,9	2667,9	Sinalização, piso tátil.
ÁREA PERMEÁVEL	-	-	4200	4200	Gramma e vegetação *ESPAÇO PIQUENIQUE
PLAYGROUND	15	1	400	250	Brinquedos (escorregador, balanço, etc.), piso emborrachado.
ESPAÇO EXERCITE	10	1	110	110	Equipamentos de ginástica ao ar livre, piso adequado.
QUADRA DE VÔLEI DE AREIA	12	1	128	128	Rede, marcação, areia
PET PLACE	4	1	80	80	Brinquedos para pets, bebedouro e lixeira próprios, cercamento.
ESPAÇO QUIOSQUE	8	3	10 + 20% = 12	36	Balcão, vitrine, armários, geladeira/chapa.
MONUMENTAL	100	1	200	200	Arquibancada + monumento
PÁTIO DE ÔNIBUS	25	1	2000	2000	Piso de alto tráfego, sinalização viária (horizontal e vertical), iluminação alta.
ESTACIONAMENTO	15	1	375	375	Vagas demarcadas, sinalização, vagas PCD/Idoso. iluminação.
TOTAL	689	11	10.047	10.047	

10.875 M² DE ÁREA DO TERRENO

9828,10 M² DE ÁREA CONSTRUÍDA DA RODOVIÁRIA

10.053 M² DE ÁREA DA PRAÇA + PÁTIO + ESTACIONAMENTO

5.2.1 Definição dos ambientes

GUICHÊ

Ponto de atendimento para informações e compra de passagens. Equipado com balcão e computadores para os funcionários.

PLATAFORMAS

Espaço destinado ao embarque e desembarque dos passageiros. Contém assentos fixos para espera, lixeiras e placas de sinalização.

PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO - ESPAÇO COCÇÃO

Local de cozinha para preparo de alimentos.

PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO - ESPAÇO SERVIR

Área de convivência onde os usuários consomem refeições.

ESPAÇO BEBEDOURO

Área reservada para hidratação dos usuários, equipada com bebedouros.

LOTÉRICA

Ponto de serviço para jogos e pagamentos. Deve possuir balcão blindado, caixa de atendimento e caixa eletrônico.

FARMÁCIA

Estabelecimento comercial para venda de medicamentos e correlatos.

SALA DE ESPERA

Local de permanência para usuários aguardarem seu ônibus chegar em determinado horário.

GUARDA VOLUMES

Serviço para armazenamento temporário de malas e bagagens.

SALA ADMINISTRATIVO

Escritório administrativo.

DEPÓSITO

Área de armazenamento de materiais diversos, com estantes e prateleiras.

DML

Depósito de Material de Limpeza.

PASSEIO COM PISTA DE CORRIDA

Via para pedestres e pista dedicada à prática de corrida.

CONTORNOS COM GRAMA E VEGETAÇÃO

Áreas verdes de paisagismo.

PLAYGROUND

Área de lazer com brinquedos para crianças.

ESPAÇO EXERCITE

Área para atividades físicas ao ar livre.

ESTACIONAMENTO

Área para veículos de passeio.

ESPAÇO QUIOSQUE

Pequeno ponto comercial para venda de mercadorias, alimentícios e bebidas.

QUADRA DE AREIA

Quadra esportiva para vôlei de areia.

SALA TAXI

Espaço de espera para taxistas.

MONUMENTAL

Área de destaque com arquibancada e monumento.

PET PLACE

Espaço cercado e seguro para pets.

PÁTIO DE ÔNIBUS

Área de circulação e estacionamento de ônibus.



C NEXÃO

5.3 CONCEITO E PARTIDO

A história da cidade Colinas transcende o assentamento de sua pedra fundamental. Seu surgimento está ligado ao ponto estratégico da construção da BR-153, tornando-se o epicentro de um intenso fluxo migratório. Este movimento gerou um elo vibrante entre a comunidade, transformando Colinas em um verdadeiro símbolo de **CONEXÃO**.

A palavra **CONEXÃO** define o conceito-chave deste projeto, atuando como a engrenagem que articula a malha urbana, a comunidade local e as populações vizinhas. Essa integração abrange desde a logística de mercadorias até a hospitalidade e o acolhimento desses fluxos.

A implementação do conceito ocorre de forma conectiva entre o urbanismo e a arquitetura. Na escala urbana, a praça prioriza a permeabilidade e a diversidade de usos, utilizando materiais locais e vegetação nativa para reforçar a identidade do lugar. Já na escala arquitetônica, essa diretriz traduz-se em uma estrutura integrativa e convidativa, que elimina barreiras e promove o acolhimento dos usuários.

Inspirado pelo marco aos pioneiros da cidade (in loco na praça da rodoviária), o desenho do projeto busca traduzir o elo que, historicamente, uniu trajetórias e culturas distintas. Ao abstrair suas formas, o projeto materializa a história da cidade, funcionando como um nó de articulação que conecta a diversidade cultural e a identidade da comunidade local.



5.3 CONCEITO E PARTIDO

ARQUITETURA - RODoviÁRIA

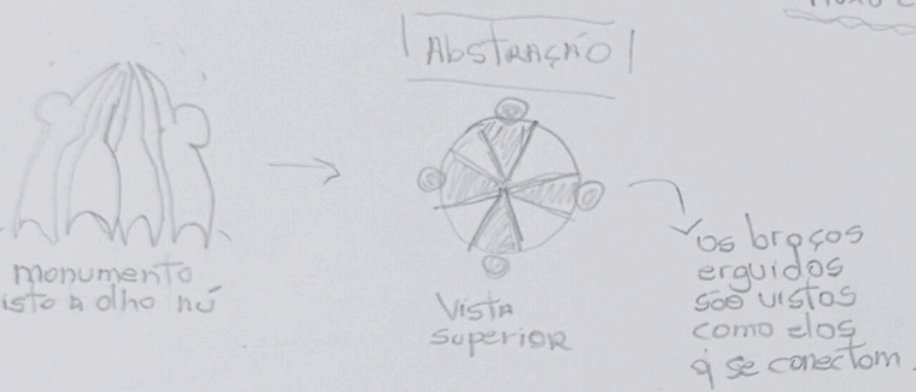
URBANISMO - PRAÇA

O partido arquitetônico prioriza a integração entre o interno e o externo, utilizando-se de grandes vãos e transparências que permitem que o terminal seja uma extensão da praça. No âmbito formal, essa premissa traduz-se em uma volumetria marcada pela horizontalidade e pelo ritmo. A cobertura assume o protagonismo como um elemento estruturado e com camadas. Formas dinâmicas e materiais que remetem à modernidade e a localidade, conferindo ao projeto uma identidade que é, ao mesmo tempo, memorialista e contemporânea.

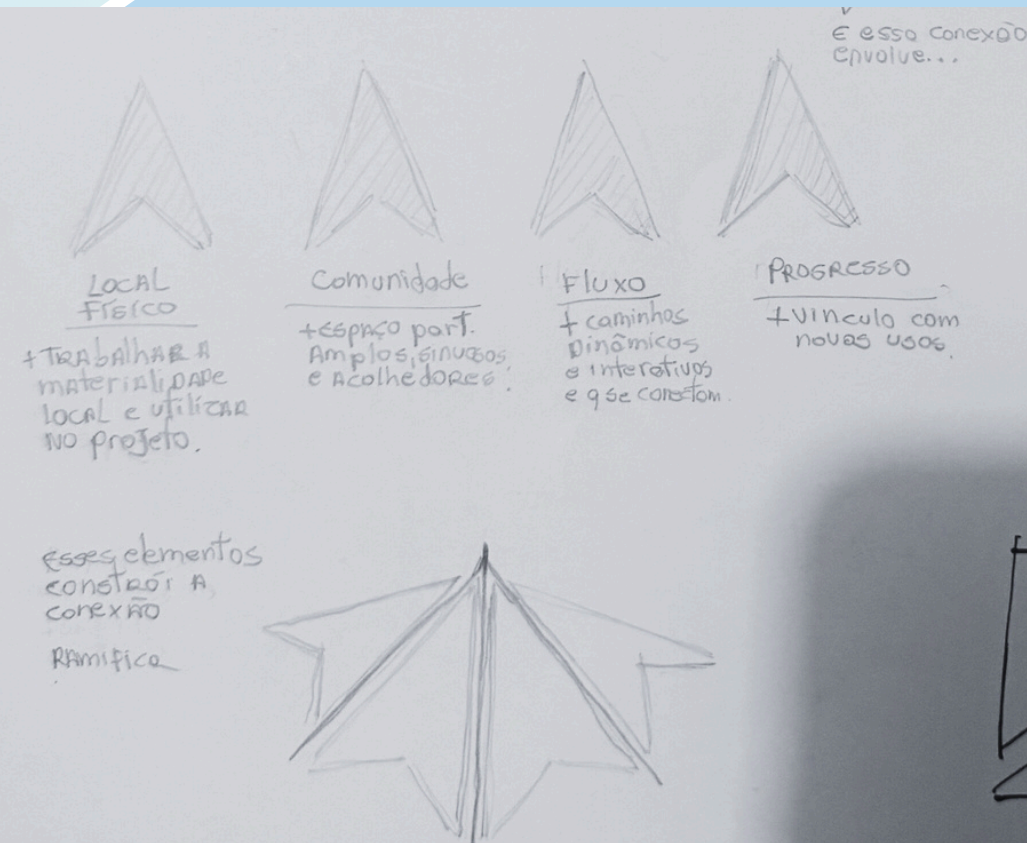
5.3.1.1. Processo formal



A cidade de Colinas antes de se tornar uma cidade, o local era um ponto estratégico na construção da BR-183. Essa casa se simboliza no marco monumento aos pioneiros, onde se traçou o elo q permitiu conectar pessoas, desti nos e multicultura. A constação remete a conexão, vinculado à união desses elementos. Ergueu-se através desse encontro e união e permanece viva e rumo ao progresso. O monumento concretiza parte desse início e dela construímos o conceito q irá nortear o projeto.



Materializa-se através da fluidez dos percursos e da quebra de barreiras visuais. O partido urbanístico adota um sistema de eixos que irradiam do terminal em direção aos pontos de interesse do entorno, transformando a praça em um nó articulador, e não apenas em uma área de passagem. O desenho do piso, usos e o mobiliário urbano seguem linhas que conduzem o olhar e o passo, reforçando a ideia de movimento e encontro que deu origem à cidade.



Croquis feito pela autora Rayka Souza.

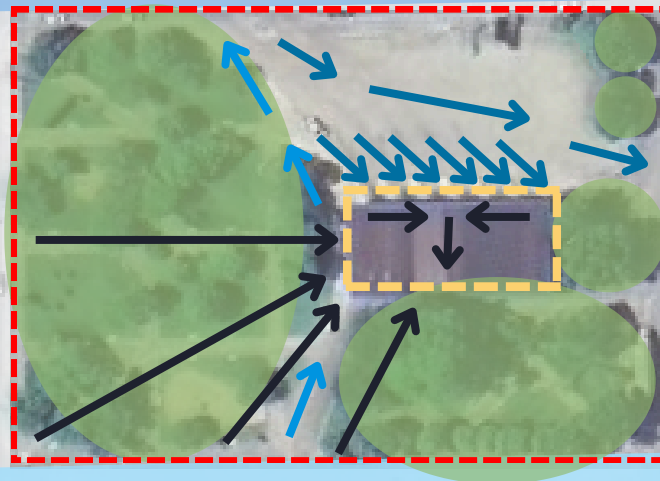
5.3.1. Interpretações e Apropriações iniciais na Área de Intervenção

5.3.1.2. Implantação e fluxos

Para iniciar o processo de alterações e transformações na área, alguns aspectos e características precisam ser levados em consideração. Essas mudanças visarão dinâmica nos 4 cantos do terreno, usos definidos, uma arquitetura marco e fluxo fluido de pessoas no espaço.

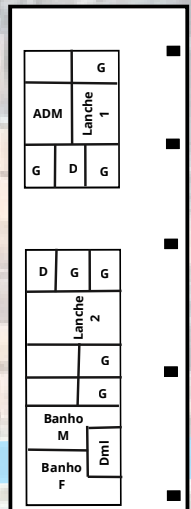
Dentre as observações de espaço e estudo do lugar que se observa: O terreno apresenta em formato retangular de 125x87 com definição de áreas com vegetação (praça) e o próprio espaço da rodoviária. A divisão, atualmente, é totalmente cômoda e sem uso (em principal a praça). O que pode-se pensar em um projeto desconstruído e totalmente revitalizado do zero para área.

O fluxo sobre a praça ocorre de forma intensa na região de acesso de pedestres a rodoviária advindos da Rua João Ramalho. Neste sentido, o uso dos caminhos desse região é utilizado exclusivamente para acesso ao terminal para viagens. Além disso, o maior fluxo se concentra dentro da rodoviária.



Já o fluxo de ônibus ocorre pela pátio que está sentindo a Rua Raul Ribeiro, o que auxilia na dinâmica de retorno pela mesma rua, porém deixa a vista dessa mancha sem movimentação de pedestres ou polos atrativos. No projeto pode ser trabalhado implementado parte da praça e um novo uso.

RUA RAUL RIBEIRO



CRÔQUI DA RODOVIÁRIA ATUAL
*NÃO EXISTE PROJETO DETALHADO

0 10 20 40

RUA JOÃO RAMALHO

Prevendo ao projeto a necessidade de reorganizar cada ambiente de forma que não somente o viajante usufrua do espaço como um todo, assim como os usuários de entorno.

É importante ressaltar também que a escolha principal em redesenhar e repensar uma nova organização se baseia em trazer norma de acessibilidade NBR9050 e contribuir para o uso do espaço público.

LEGENDA

- ÁREA DE INTERVENÇÃO - TERRENO
- ÁREA DE INTERVENÇÃO - RODOVIÁRIA
- PRAÇA
- FLUXO DE PESSOAS
- FLUXO DE ÔNIBUS
- FLUXO DE TÁXI

Fig 52 . Área de intervenção. Fonte: Google Earth com edição por Rayka Souza.

5.3.1. Interpretações e Apropriações iniciais na Área de Intervenção

5.3.1.3. Acessos e Malha de entorno

Percebe-se que o programa existente engloba diferentes públicos como destacado no estudo de perfil do usuário. Para a rodoviária é importante estar próximo a uma via rápida para que não seja necessário transferir o intenso fluxo de veículos para as ruas locais do bairro, por isso é de interesse que o terminal continue com o mesmo acesso para ônibus feita pela Rua Raul Ribeiro.

RUA RAUL RIBEIRO

Apesar da malha de entorno ser predominantemente residencial, as vistas laterais, frontal e inferior ao lote são predominadas de uso comercial e hotelaria. Pensando na revitalização, a rodoviária e praça vão aproximar a usos em que exemplifiquem um adulto que precisa sair para alguma atividade física e depois precisa passar no supermercado ou então acabou de chegar de viagem e precisa de uma comida rápida e de forma prática, entre outros.

VAN

HOTEL

RESTAURANTE E
VENDINHAS

SUPERM
ECADO

MERCADO

HOTEL

SALÃO

MERCADO

BAR E
RESTAURANTE

RUA JOÃO RAMALHO

AV TOCANTINS

RUA 7 DE SETEMBRO

O acesso principal de pedestres será mantido pela Rua João Ramalho. Esta decisão estratégica se baseia pela via ser de mão única, promovendo um fluxo organizado e já consolidado pela comunidade, que utiliza o trecho para deslocamentos rotineiros (mercado, escola, trabalho). A manutenção do acesso na Rua João Ramalho minimiza riscos de atropelamentos e acidentes, dada a sua menor velocidade e tráfego direcionado. O local ainda conta com a Av. Tocantins e Rua 7 de Setembro como rotas alternativas de fácil acesso.

Por mais que as implantações e acessos sejam livres de muros/grades e possuírem um controle de passagem entre pedestre e transporte. É ideal definir em alguns trechos barreiras em que reforce a segurança de passagem dos mesmos e até mesmo a segurança íntegra do físico e objetos pessoais em cada um dos setores.

0 10 20 40

Fig 53 . Área de intervenção. Fonte: Google Earth com edição por Rayka Souza.

LEGENDA



ÁREA DE INTERVENÇÃO -
TERRENO



ÁREA DE INTERVENÇÃO -
RODOVIÁRIA



PRAÇA



ACESSO DE PESSOAS



ACESSO DE TRANSPORTE



ACESSO DE CARRO - RODOVIÁRIA



ESPAÇO TAXI - RODOVIÁRIA



EMBARQUE E DESEMBARQUE



PRAÇA



RODOVIÁRIA - ARQUITETURA



RODOVIÁRIA - ARQUITETURA



ESPAÇO TAXI



RODOVIÁRIA - GUICHÊS E LANCHONETE



PRAÇA - PERÍODO NOTURNO



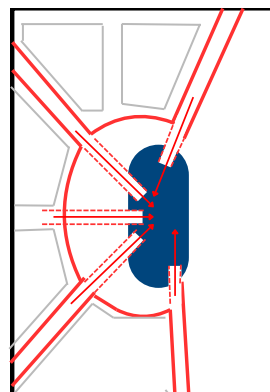
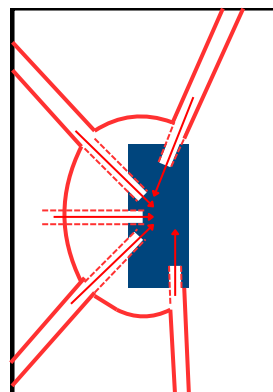
PRAÇA - PERÍODO NOTURNO



PRAÇA - PERÍODO NOTURNO

5.3.3 ASPECTOS FORMAIS

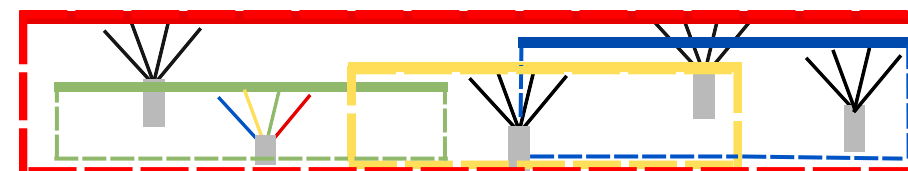
O projeto irá se destacar pela harmonia entre a rigidez da construção e a fluidez do espaço aberto. A composição será regida por uma geometria que abandona ângulos retos tradicionais em favor de formas mais dinâmicas e orgânicas. O desenho do piso atuará como o principal elemento ordenador: ele não apenas irá delimitar caminhos, mas criará um fluxo visual que ramifica por todo o lote, conectando visualmente o edifício aos equipamentos de lazer. Essa escolha formal rompe com a monotonia urbana e induz o pedestre a um movimento mais natural e contemplativo, transformando o ato de caminhar em uma experiência de descoberta do espaço.



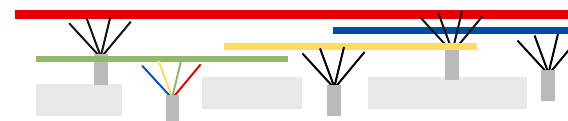
Volumetria Moldada ao Entorno Composição, revela caminhos para usos

A proposta apresenta uma simbiose onde a arquitetura se torna uma extensão do urbanismo, e o urbanismo, um convite à vivência do espaço construído.

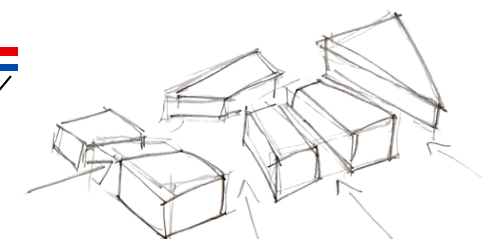
Outro aspecto estará inserido na volumetria do edifício, que por sua vez, abre mão de uma forma pura e fechada para se moldar à dinâmica do entorno. Suas fachadas irá apresentar vãos que dialogam diretamente com as diagonais do traçado urbanístico, criando um jogo de "cheios e vazios" onde a arquitetura parece emergir do próprio desenho do chão. Essa manipulação formal permite que a edificação perca seu caráter de bloco isolado e passe a atuar como um elemento moldurador da praça. O resultado é uma planta com ângulos abertos que "abraçam" o pátio central, garantindo que o volume construído exerça uma função de acolhimento e proteção para as atividades externas.



Estrutura da rodoviária com cobertura em camadas - permitindo ventilação e entrada de luz



Os blocos de paredes não alcançam o teto, dando transparência e visão a toda a estrutura. O pilar simboliza os 4 braços que se ergueram e que sustenta essa conexão (a cobertura)



Blocos construídos com chanfros em decorrência do contínuio da praça.

E finalmente, a morfologia desse conjunto resultará em uma arquitetura de transição, onde o limite entre o objeto construído e o espaço livre é intencionalmente difuso. As linhas de projeção que definem a rodoviária se prolongam pelo mobiliário urbano e pelo paisagismo, criando uma linguagem arquitetônica coesa. Ao invés de impor uma barreira física, a forma do edifício funciona como um anteparo que qualifica o espaço público, gerando áreas de sombra e permanência que são extensões naturais do programa interno. Assim, a forma não é apenas estética, mas uma ferramenta funcional que organiza a vida urbana dentro dos limites do lote, além de conseguir permanecer usos do dia a dia.



Croquis feito pela autora Rayka Souza

5.3.4 Setorização

Através das interpretações e apropriações iniciais na área de intervenção, a setorização do projeto propõe entrada de pedestre e carros de pequeno porte pela rua João Ramalho, onde o mesmo terá o estacionamento e uma rotatória para entrada de taxi e saída do mesmo.

A praça terá novos espaços, como quadra de vôlei de areia, quiosques - 1 de alimentação - 2- água de coco -3 uso indefinido. Além de petplace, playground e espaço ginástica.

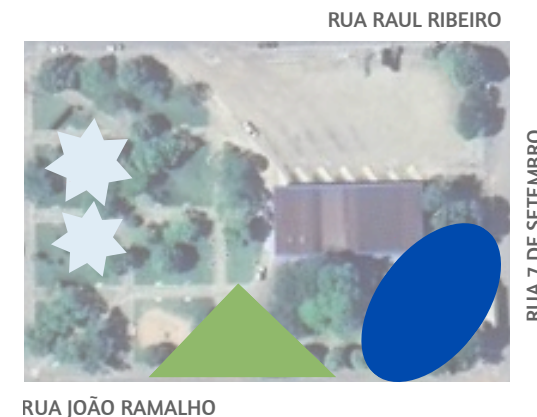
A implantação dos ambientes obedece a uma localização estratégica. O playground e o pet place foram centralizados na praça, priorizando a segurança e a visibilidade dos usuários. Já as quadras de areia foram posicionadas próximas aos bares — áreas atualmente subutilizadas — com o objetivo de criar um cenário perfeito para o público jovem que não abre mão de praticar esportes e curtir um happy hour com os amigos

A rodoviária será centralizada sobre o terreno, para que melhor se adegue a praça em seu entorno. Fazendo com que os 4 lados dessa construção possa ser vista e usada de forma social e segura.



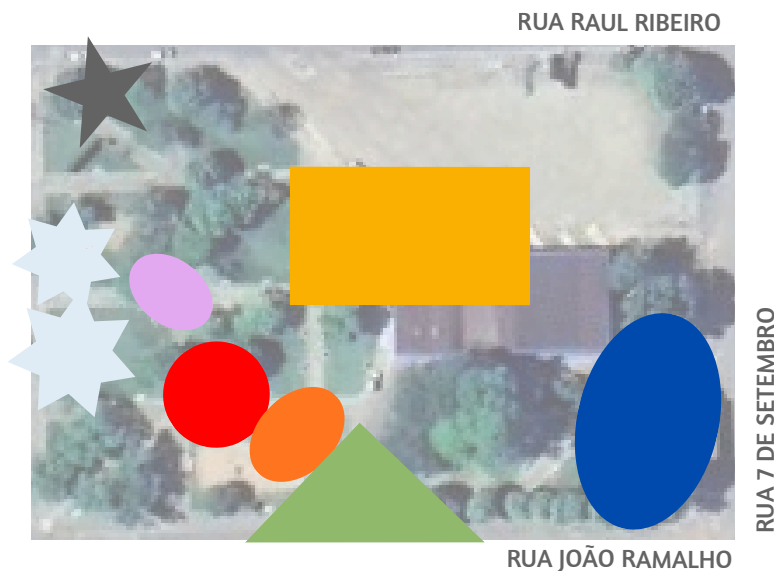
RUA JOÃO RAMALHO

Fig 57 . Setorização. Fonte: Google Earth, editado por Rayka Souza.



RUA JOÃO RAMALHO

Fig 58 . Setorização. Fonte: Google Earth, editado por Rayka Souza.



RUA JOÃO RAMALHO

Fig 59. Setorização. Fonte: Google Earth, editado por Rayka Souza.



O monumento bandeira que existia antes centralizado na praça, será reformado e realocado próximo a entrada dos ônibus para que seja um emblema inicial de quem está chegando a rodoviária.

Quatro quiosques irão ser implementados a AV Tocantins em busca dinamizar o fluxo de pedestres e preservar o movimento comercial na área.

Os novos usos foram escolhidos baseados em uma pesquisa feita na região;

E setorizados para que melhor atendesse ao estudo de entorno feito no tópico 4 desse caderno;

5.3.5 Sistema Construtivo

Para conseguir vencer os grandes vãos da proposta do terminal, trazendo leveza, sustentabilidade e versatilidade, o sistema construtivo seguirá em estrutura metálica, complementado por ambientes internos fechados em alvenaria.

A praça os acabamentos principais seguirão:

ESPAÇO ÔNIBUS - PAVER



Fig 62. Piso Paver. Fonte: Webjet

ÁREA PERMEÁVEL



Fig 63. Piso emborrachado . Agro para paisagistas

CLALÇADA E CAMINHOS - CONCRETO



Fig 64. Concreto desempenado. Fonte: Pace pisos e pedras

PLAYGROUND E EXERCITE - PISO EMBORRACHADO

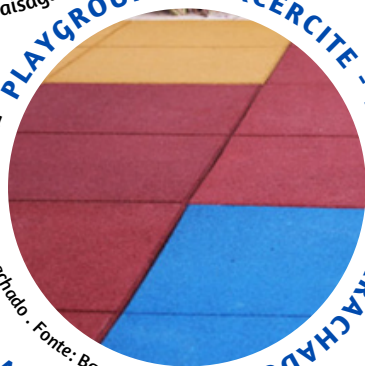


Fig 65. Piso emborrachado . Fonte: Barcelona superficies

CAMINHOS PRINCIPAIS DA PRAÇA CACO MINEIRA

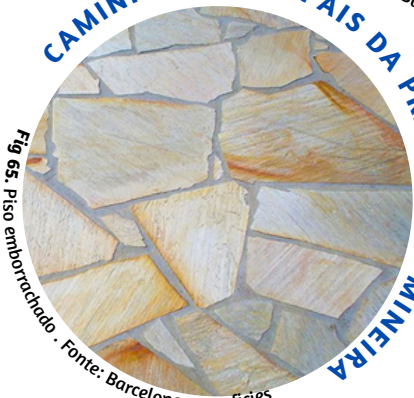


Fig 65. Piso emborrachado . Fonte: Barcelona superficies



Fig 60 . Estrutura metálicas. Fonte: Archdaily, 2023.



Fig 61 . Estrutura metálicas. Fonte: Marfe, 2024.

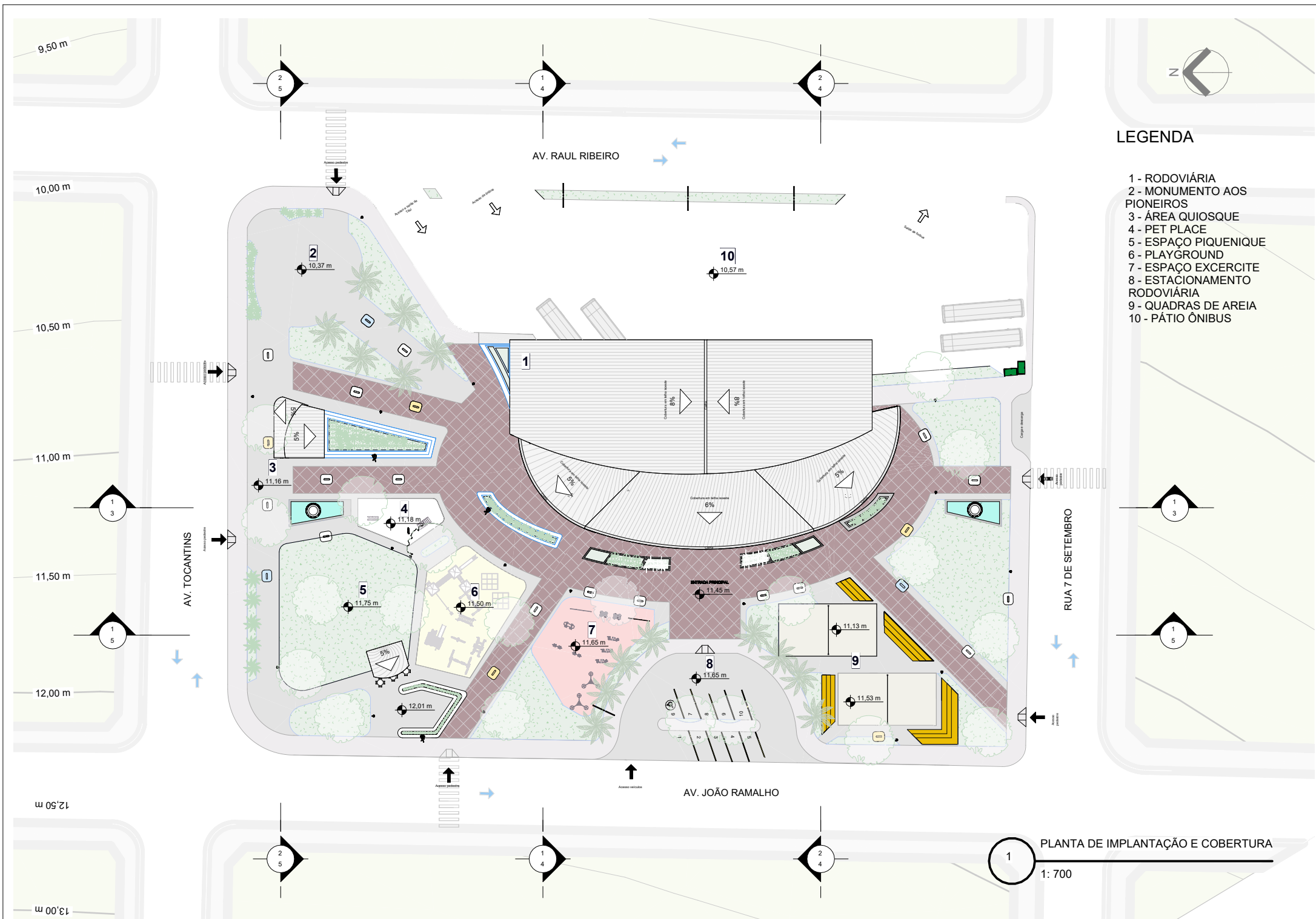
Estrutura metálica Estrutura principal da rodoviária - pilar e cobertura;

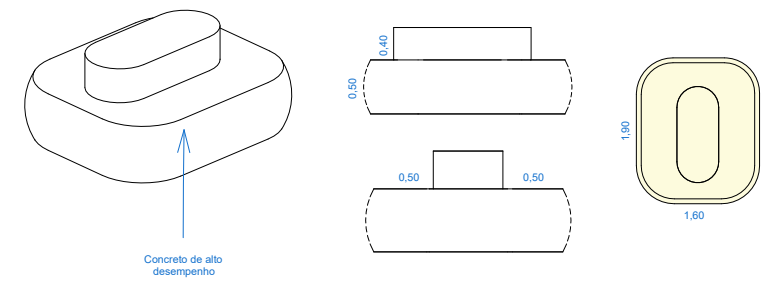
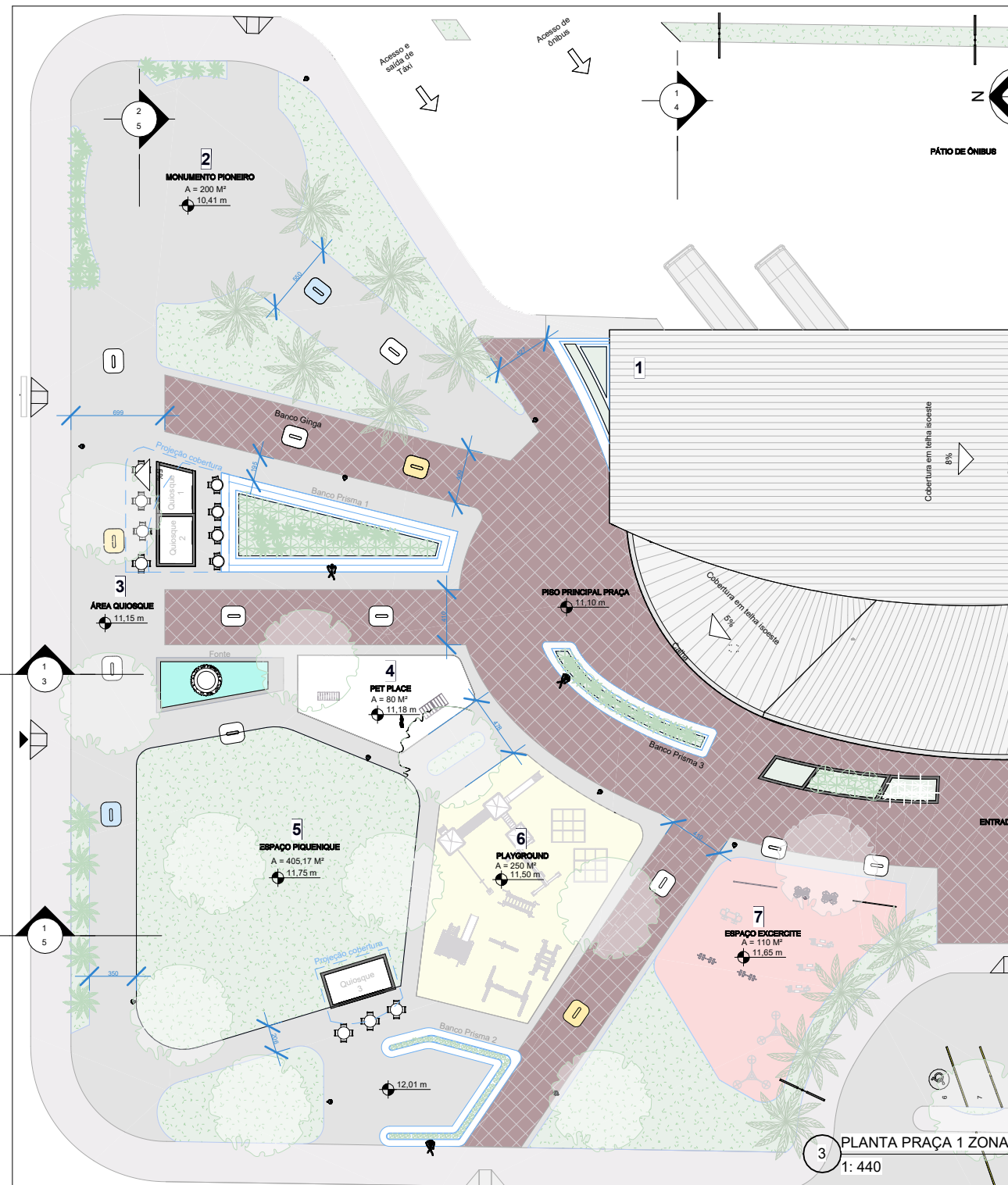
Alvenaria convencional: para fechamento dos espaços internos da rodoviária;

A escolha de blocos intertravados de concreto (Paver) para o pátio de manobra e embarque de ônibus é justificada por sua alta resistência estrutural e facilidade de manutenção, características essenciais em um ambiente de tráfego extremamente pesado.

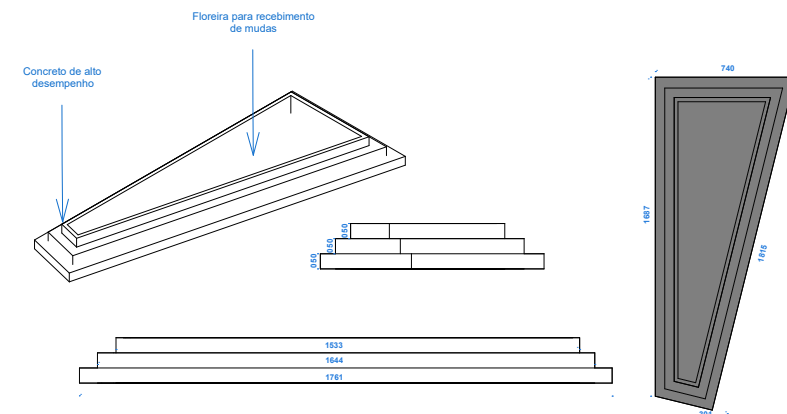
A opção concreto, oferece uma superfície contínua, firme e antiderrapante, fundamental para garantir a acessibilidade e a segurança de todos os usuários, incluindo cadeirantes, idosos e carrinhos de bebê, em conformidade com as normas técnicas (NBR 9050).

A utilização de piso emborrachado é a melhor escolha visando a absorção de impacto. Este material possui uma elasticidade superior que amortece as quedas de crianças nos playgrounds (reduzindo o risco de lesões graves na cabeça e membros) e minimiza o impacto nas articulações dos adultos que praticam exercícios.

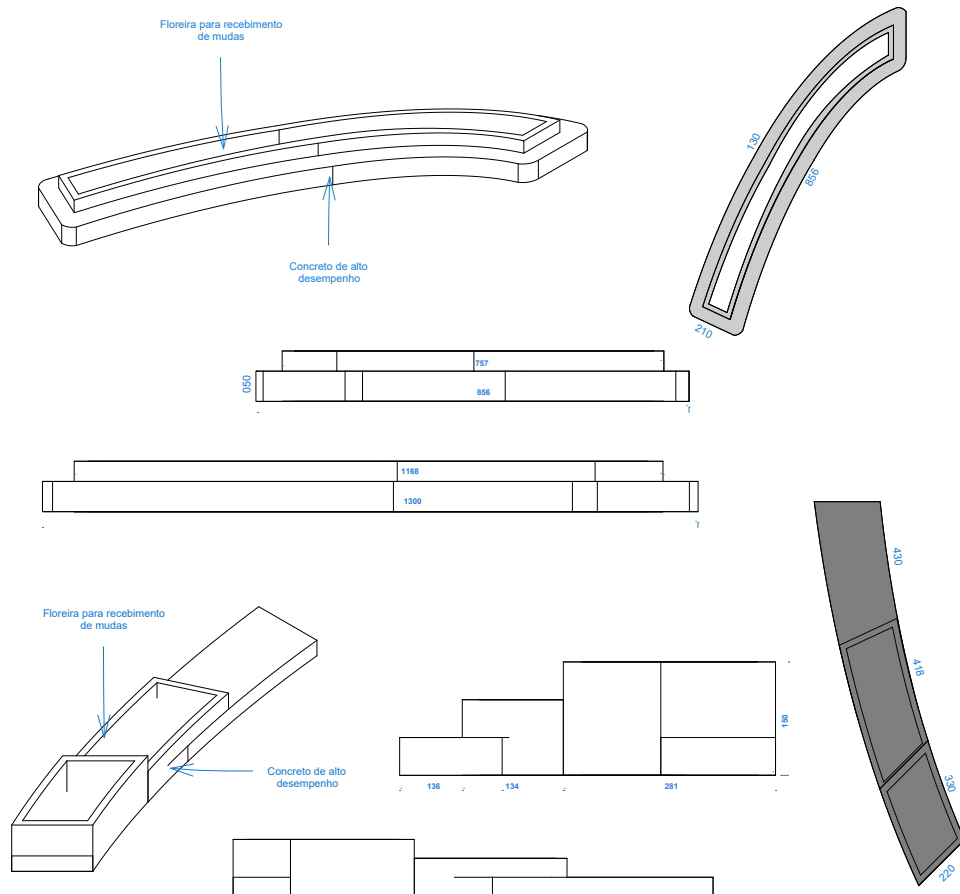




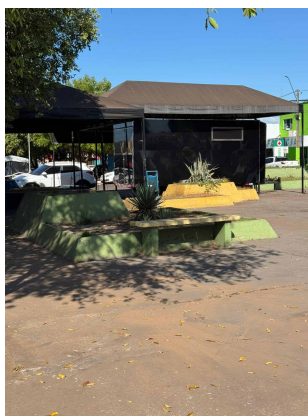
1 - DETALHE - BANCO GINGA
Escala 1: 60



2- DETALHE - BANCOS PRISMA
Escala 1: 300

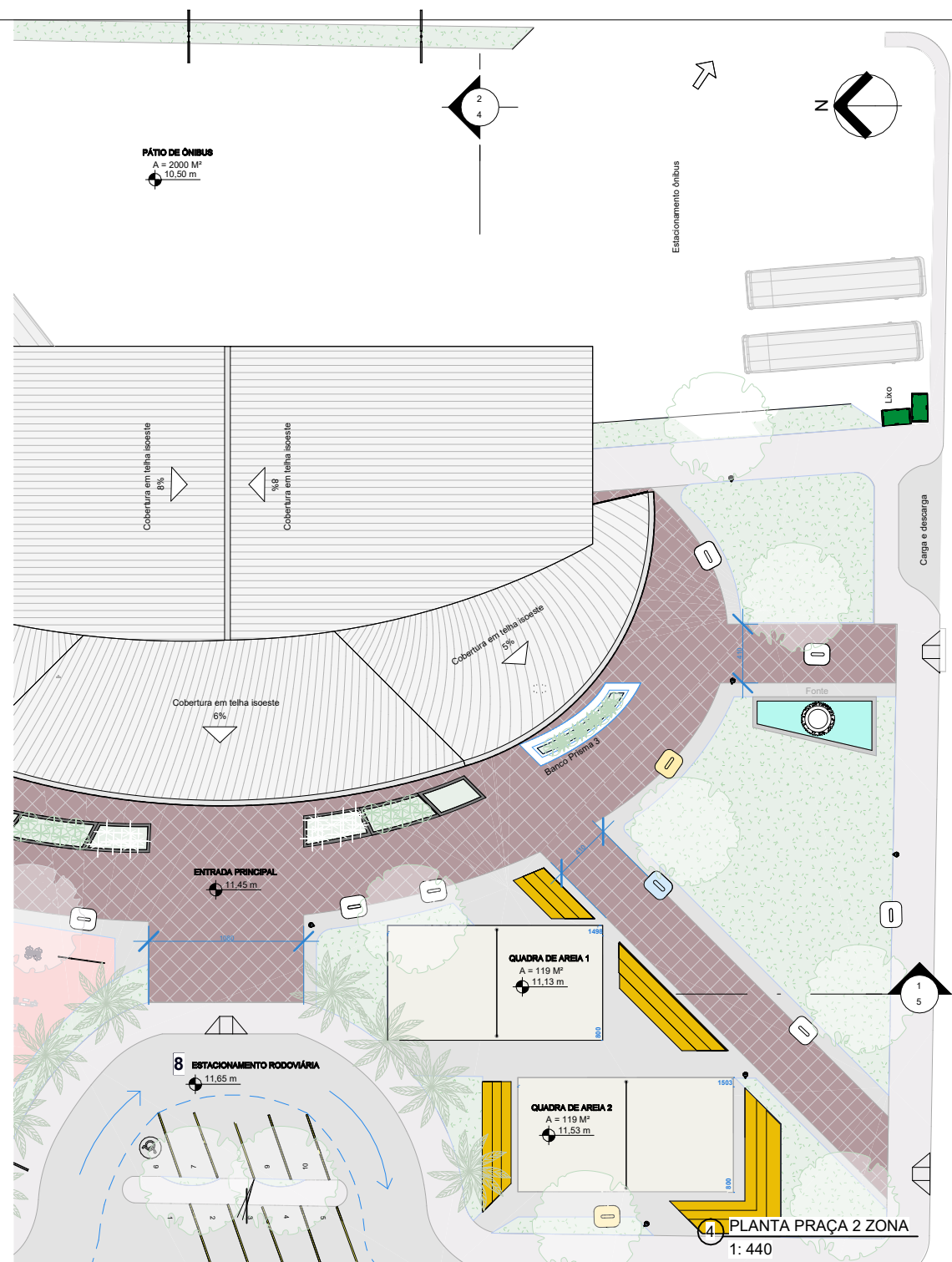


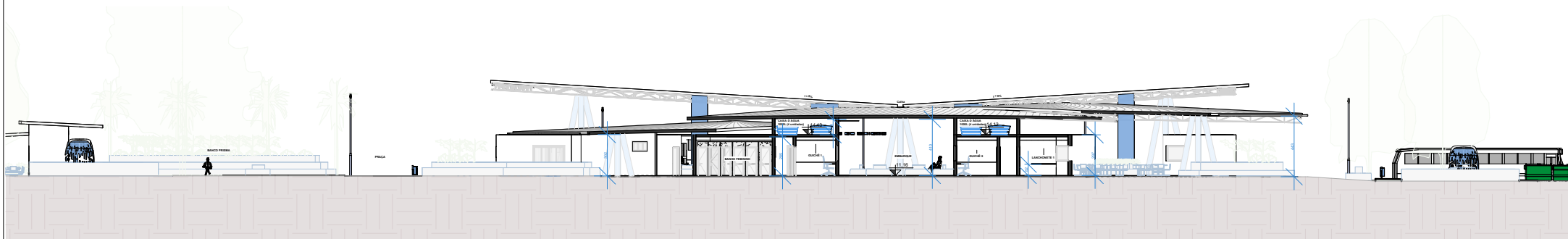
4 - DETALHE - BANCOS PRISMA
Escala 1: 300



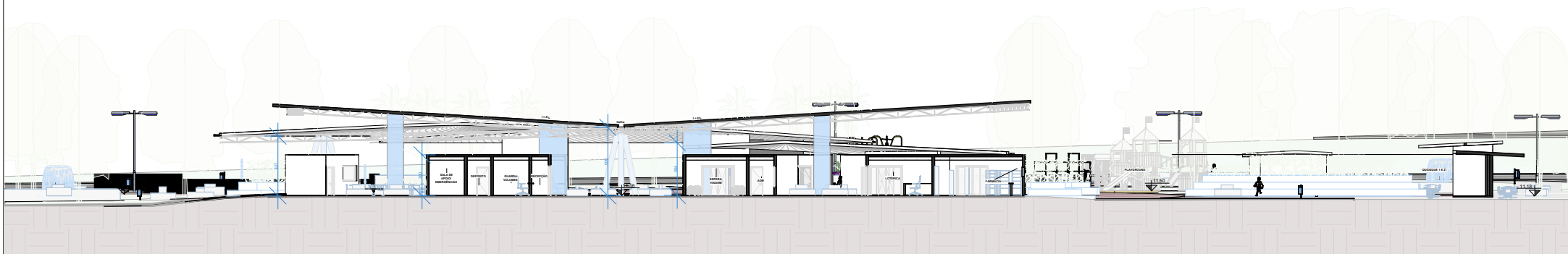
Imagens acervo Rayka Souza.

Os bancos Prisma são inspirados em construções que estão espalhados sobre as demais praças da cidade. Estão sendo redesenhados e adaptados com a permanência da faixa vegetativa central com a ampliação de bancos em concreto de alto desempenho para que consiga ser suportável e confortável o uso durante todo o dia (a superfície não fica quente).

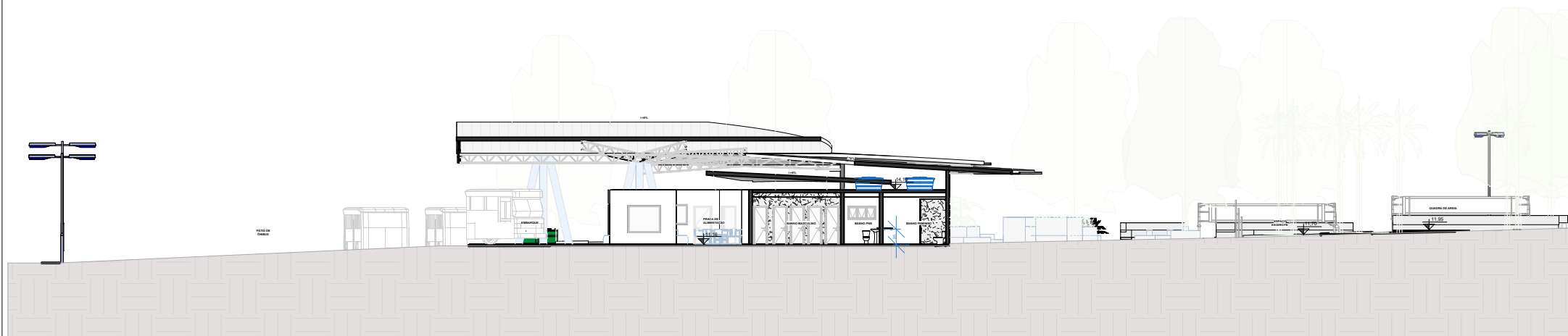




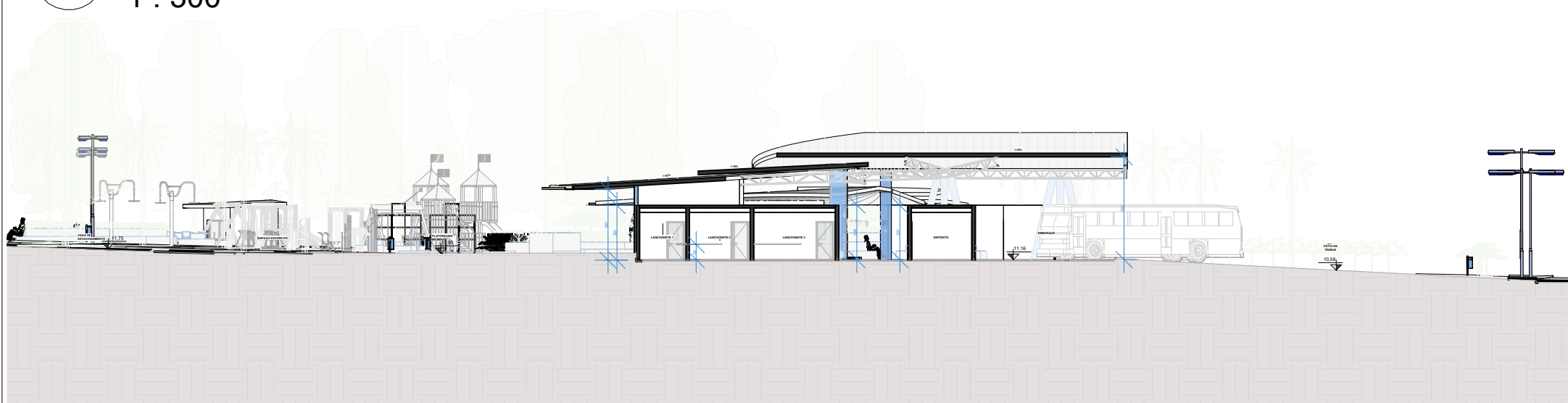
1 **Corte 1**
1 : 400



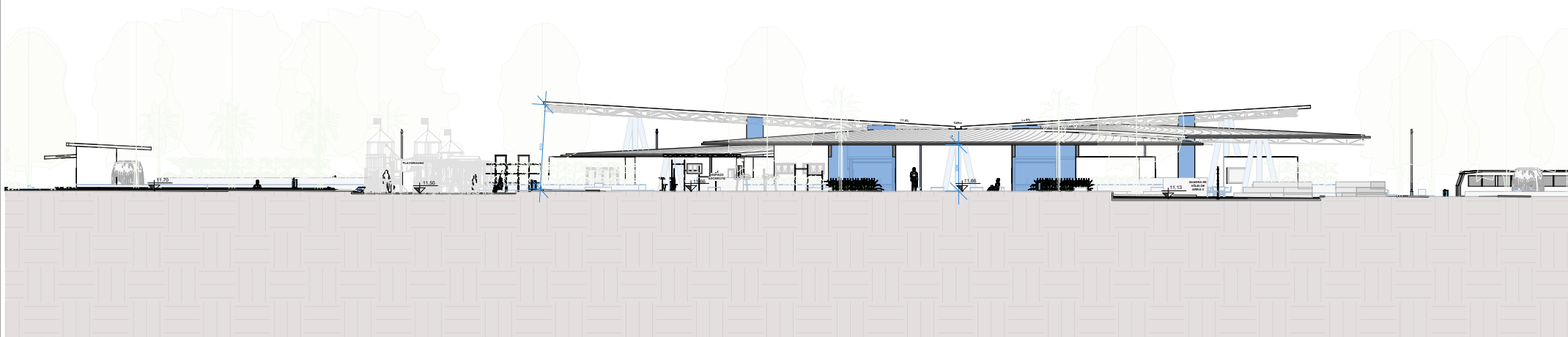
2 **Corte 2**
1 : 400



3 Corte 3
1 : 300



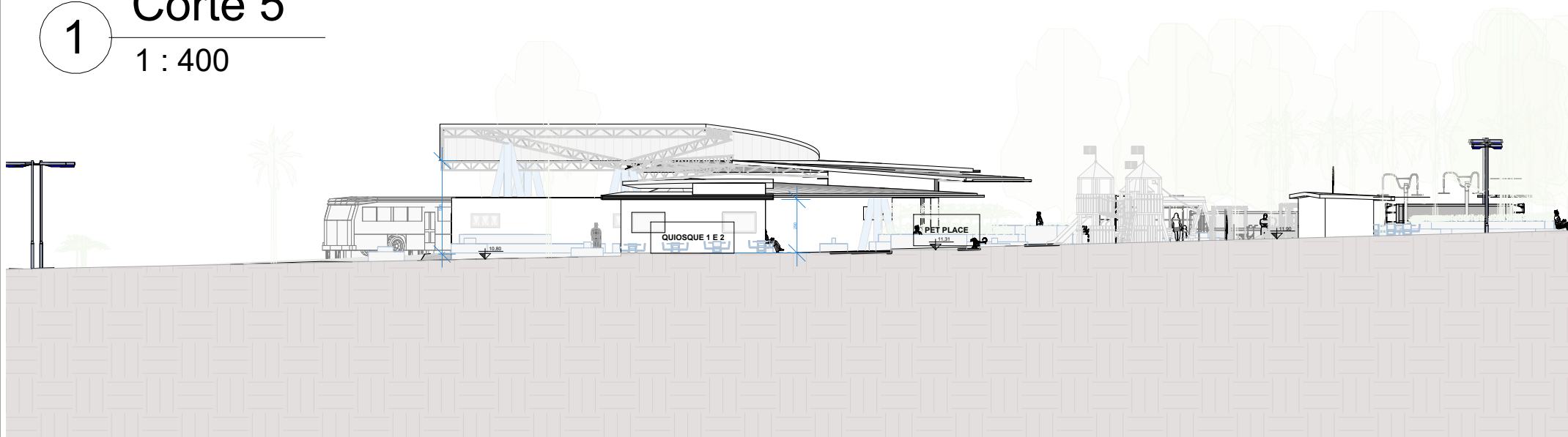
2 Corte 4
1 : 300



1

Corte 5

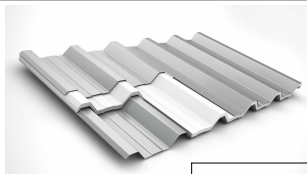
1 : 400



2

Corte 6

1 : 300

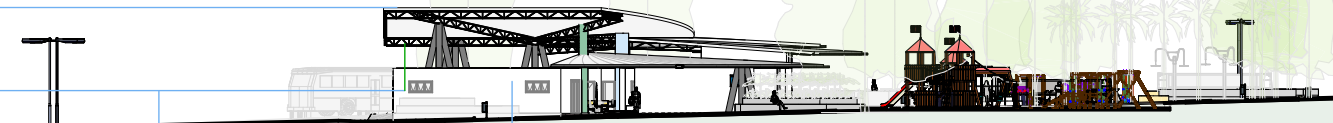


Cobertura - Telha térmica sanduíche Isoeste



Cobertura - Estrutura metálica - treliça

Blocos internos com cobertura em laje impermeabilizada



1

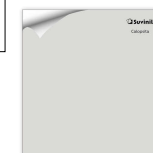
Norte

1 : 500

Paredes com pintura calopsita- suvinil



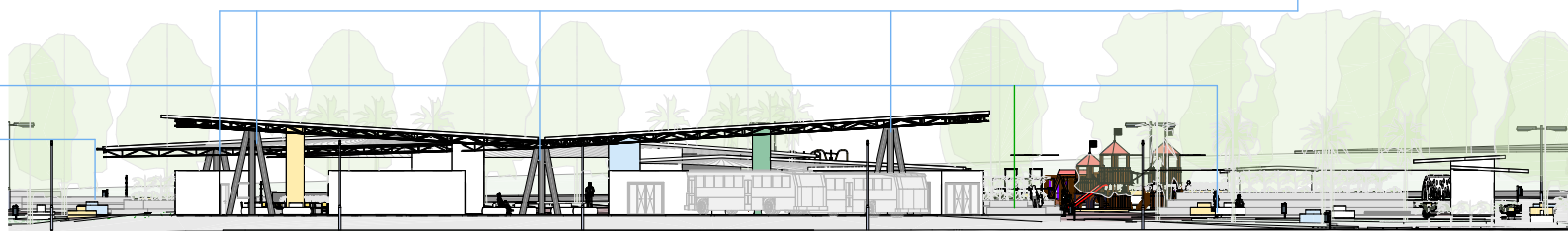
Pilares redondos em concreto aparente



2

Sul

1 : 500



3

Leste

1 : 500

Bancos - concreto branco de alto desempenho.

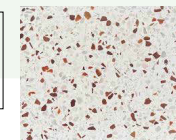
O material escolhido possui propriedades térmicas especiais e sua cor natural e clara evita que o banco acumule calor excessivo sob o sol.



Piso playground e espaço exercite - piso emborrachado

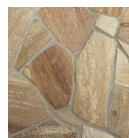
Pilares retangulares com pintura representando a bandeira de Colinas - Amarelo, branco, azul e verde

Piso interno rodoviária - granilite



Jatobá-do-Cerrado (Hymenaea stigonocarpa)

Piso principal da praça - caco de pedra mineira



4

Oeste

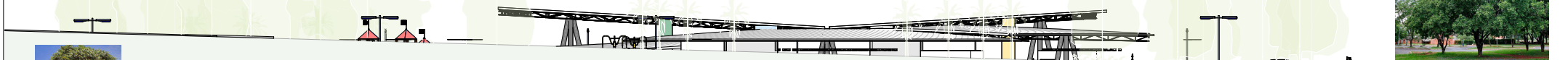
1 : 500

Oiti (Licania tomentosa)



Árvore de grande porte, tronco robusto e copa muito bem distribuída que gera uma sombra fresca e densa.

Árvore de médio a grande porte. Tem folhas perenes (não caem todas na seca) e sua copa é extremamente fechada e verde-escura.







PUERTO MADERO

CAMINHOS
MOBILIÁRIOS E PAISAGISMO

CONSTRUÇÃO ENTRE PERCURSOS,
NOVOS

ESTAÇÃO SUL PEQUIM

CONCEPÇÃO CONCEITUAL
SETORIZAÇÃO

TERMINAL MERCATO

SISTEMA CONSTRUCTIVO
USO DE ILUMINAÇÃO E
VENTILAÇÃO NATURAL

Render gerada pelo Gemini

A Praça Morais Sobrinho presta uma homenagem ao meu pai, Raimundo Morais Sobrinho, que construiu a praça que está atualmente in loco na cidade de Colinas.



Render gerada pelo Gemini

REFERÊNCIAS

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

BACHELARD, Gaston. A poética do espaço. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Anuário Estatístico do Transporte Terrestre: Volume 1 - TRIIP. Brasília, DF: ANTT, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antt>. Acesso em: 17 fev. 2026.

VARGAS, Heliana Comin; **CASTILHO**, Ana Luisa Howard de (Org.). Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole, 2006. Acesso em: 17 fev. 2026.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). PNAD Contínua: Turismo 2023. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: **VARGAS**, Heliana Comin; **CASTILHO**, Ana Luisa Howard de (Org.). Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole, 2006.. Acesso em: 17 fev. 2026.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm.

CHOAY, Françoise; **MERLIN**, Pierre. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

COLINAS DO TOCANTINS. Lei nº 575, de 04 de julho de 1994. Código Municipal de Obras do Município de Colinas do Tocantins, Estado do Tocantins. Prefeitura Municipal, 1994.

REFERÊNCIAS

COLINAS DO TOCANTINS. Lei Complementar nº 960, de 28 de dezembro de 2006. Plano Diretor Participativo de Colinas do Tocantins e dá outras providências. Prefeitura Municipal, 2006.

COLINAS DO TOCANTINS. Lei nº 8.617, de 09 de janeiro de 2008. Lei de Parâmetros Urbanísticos do Município de Colinas do Tocantins e dá outras providências. Prefeitura Municipal, 2008.

FILHO; BORGES; SIQUEIRA. Cidade de Colinas do Tocantins-TO, 2023.

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. Tradução Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Colinas do Tocantins (TO): histórico. Cidades e Estados. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/colinas-do-tocantins/historico>.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. Tradução de João Sette Whitaker. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

NARCISO, C. A. F. Espaço público: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. Estudos e Pesquisas em Psicologia, Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, p. 265-291, 2. sem. 2009.

NORBERG-SCHULZ, Christian. Genius Loci: towards a phenomenology of architecture. London: Academy Editions, 1980.

REFERÊNCIAS

OHTAKE ARQUITETURA E URBANISMO. Expresso Centro Sacomã. Ohtake, [S. l.], 2010. Disponível em: <https://ohtake.com.br/en/arquitetura/expresso-centro-sacoma/>.

PROJETO BATENTE. Projeto de revitalização portuária Puerto Madero. Projeto Batente, [S. l.], 28 maio 2024. Disponível em: <https://projetobatente.com.br/projeto-de-revitalizacao-portuaria-puerto-madero/>.

ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. Tradução de Eduardo da Cás. São Paulo: Perspectiva, 1995.

SANTOS, Ana Clara; **SOUZA**, João Pedro. Espaço público: acção política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. Revista Pesquisa em Psicologia, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/revispsi/article/view/9102/7486>.

SOBRINHO, Raimundo. Entrevista da construção da Rodoviária e praça da Cidade de Colinas do Tocantins-TO, 2023.

SOARES, Ubiratan Pereira. Procedimento para a localização de terminais rodoviários interurbanos, interestaduais e internacionais de passageiros. 2006. 343 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2006.

TFP FARRELLS. Estação Sul de Pequim. ArchDaily Brasil, [S. l.], 14 ago. 2013. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-78424/estacao-sul-pequim-tfp-farrells>.

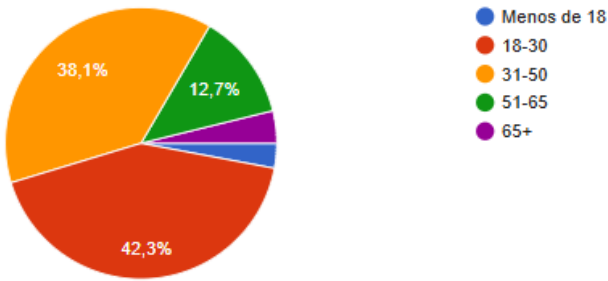
VARGAS, Heliana Comin; **CASTILHO**, Ana Luisa Howard de (Org.). Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. 3. ed. Barueri: Manole, 2015.

FORMULÁRIO DE PESQUISA FEITA COM MORADORES NO LOCAL

Qual sua faixa etária ?

1.894 respostas

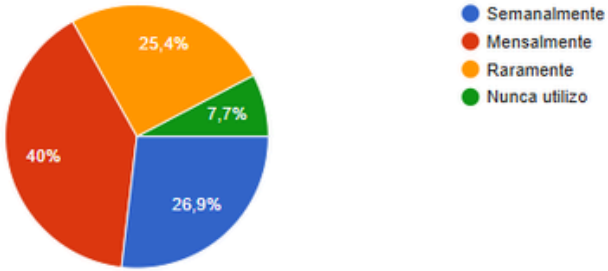
Copiar gráfico



Com que frequência viaja ?

1.832 respostas

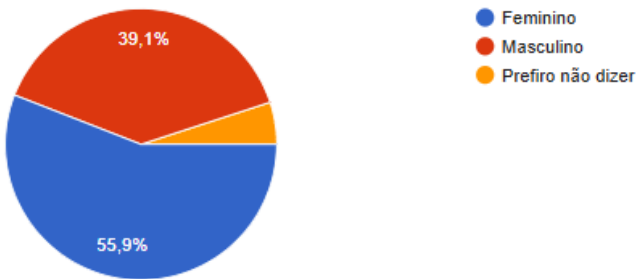
Copiar gráfico



Qual seu gênero ?

1.894 respostas

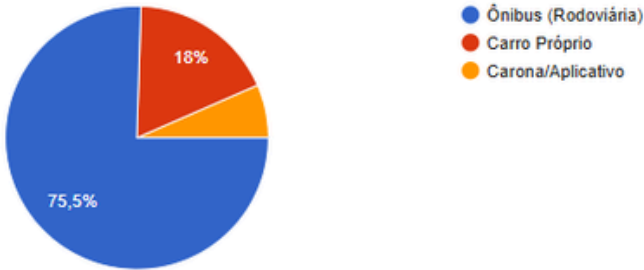
Copiar gráfico



Qual seu principal meio de transporte para viagens ?

1.894 respostas

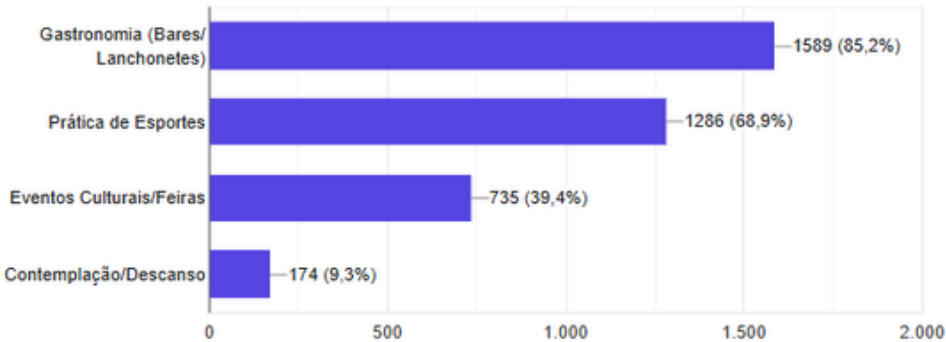
Copiar gráfico



Qual tipo de lazer você mais busca na cidade?

1.866 respostas

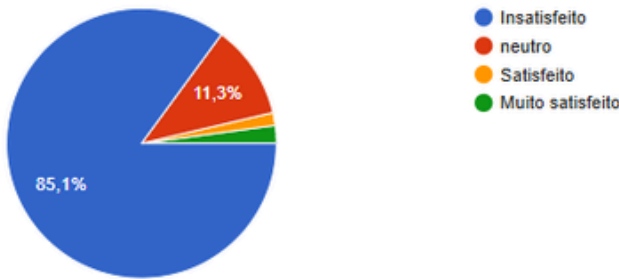
Copiar gráfico



O quanto é satisfeito com o ambiente (estrutura e segurança) e serviços da rodoviária e sua praça de entorno ?

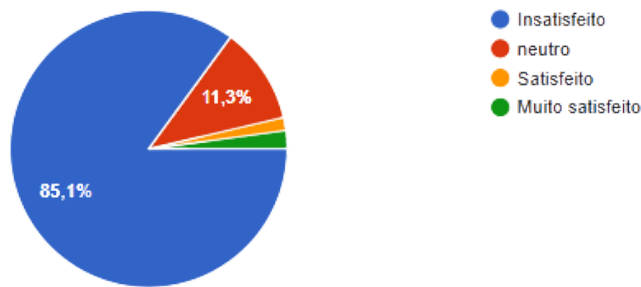
1.775 respostas

Copiar gráfico



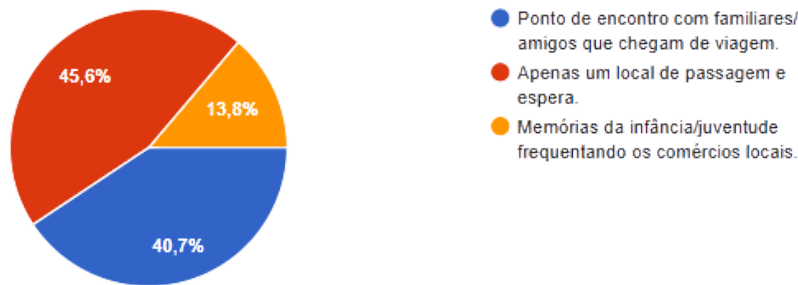
O quanto é satisfeito com o ambiente (estrutura e segurança) e serviços da rodoviária e sua praça de entorno ?

1.775 respostas



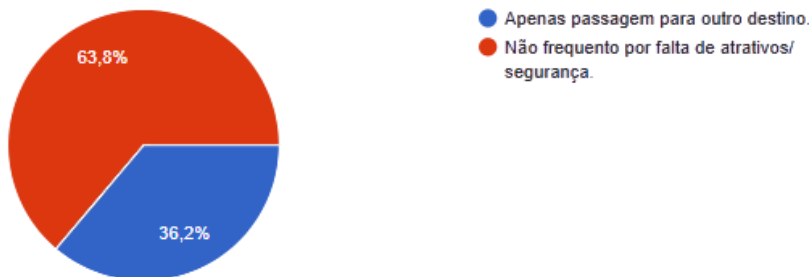
Qual a principal lembrança que a rodoviária Colinas e a praça de entorno trazem para você ?

1.778 respostas



Além de viajar, por que outro motivo você frequenta este local hoje?

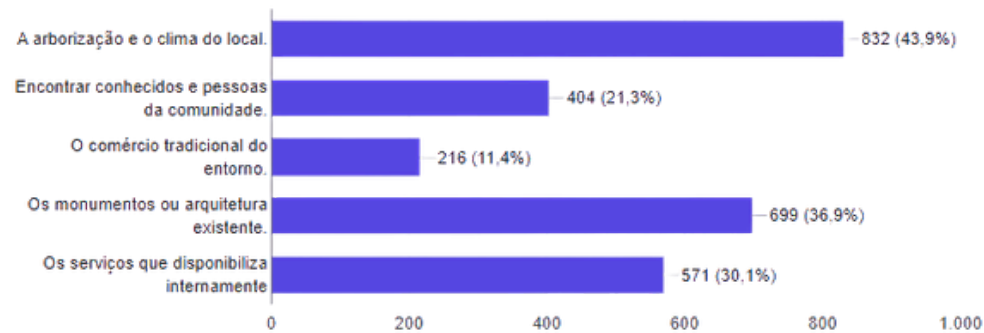
1.332 respostas



[Copiar gráfico](#)

O que mais gera o sentimento de "pertencimento" ao frequentar uma praça ?

1.894 respostas

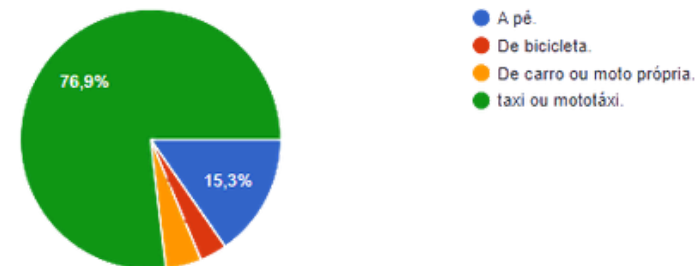


[Copiar gráfico](#)

[Copiar gráfico](#)

Como você costuma chegar até a Rodoviária ou à Praça?

1.894 respostas

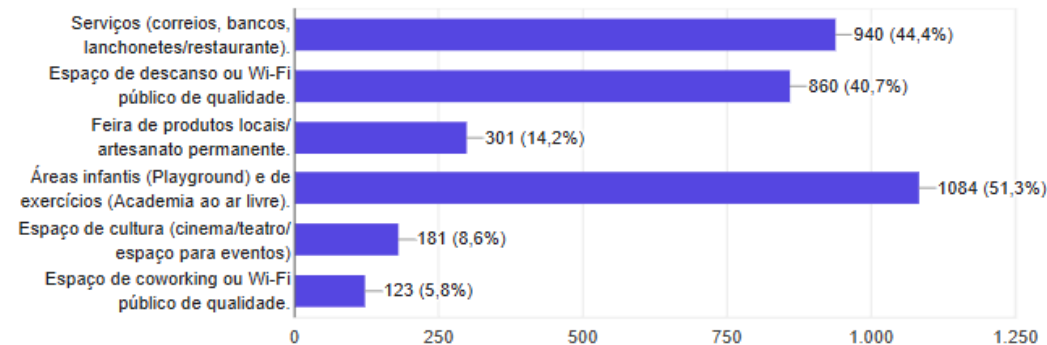


[Copiar gráfico](#)

[Copiar gráfico](#)

Quais novos serviços você gostaria de ver integrados a este complexo?

2.115 respostas



[Copiar gráfico](#)