

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
FACULDADE DE ARTES VISUAIS  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

# A AVENIDA T-63 AO LONGO DO TEMPO:

UM ESTUDO SOBRE SEU PASSADO,  
PRESENTE E UM POSSÍVEL FUTURO.

AUTOR: MATHEUS FONTANELLA SILVA  
ORIENTADORA: DRa ERIKA CRISTINE KNEIB  
GOIÂNIA, 2025



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

## TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio do Repositório Institucional (RI/UFG), regulamentado pela Resolução CEPEC no 1240/2014, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei no 9.610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo dos Trabalhos de Conclusão dos Cursos de Graduação disponibilizado no RI/UFG é de responsabilidade exclusiva dos autores. Ao encaminhar(em) o produto final, o(s) autor(a)(es)(as) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

### 1. Identificação do Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação (TCCG)

Nome(s) completo(s) do(a)(s) autor(a)(es)(as): Matheus Fontanella Silva

Título do trabalho: A Avenida T-63 ao longo do tempo: um estudo sobre seu passado, presente e um possível futuro

### 2. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador) Concorda com a liberação total do documento [ X ] SIM [ ] NÃO<sup>1</sup>

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante: a) consulta ao(à)(s) autor(a)(es)(as) e ao(à) orientador(a); b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo do TCCG. O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

#### Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro.

**Obs.: Este termo deve ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.**



Documento assinado eletronicamente por **Matheus Fontanella Silva, Discente**, em 18/11/2025, às 11:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Erika Cristine Kneib**, Professora do Magistério Superior, em 08/12/2025, às 13:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **5793884** e o código CRC **D9809266**.

---

Referência: Processo nº 23070.059689/2025-17

SEI nº 5793884

MATHEUS FONTANELLA SILVA

**A AVENIDA T-63 AO LONGO DO TEMPO:  
UM ESTUDO SOBRE SEU PASSADO, PRESENTE  
E UM POSSÍVEL FUTURO.**

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Erika Cristine Kneib.

GOIÂNIA  
2025

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do  
Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Fontanella Silva, Matheus

A Avenida T-63 ao longo do tempo [manuscrito] : um estudo sobre  
seu passado, presente e um possível futuro / Matheus Fontanella  
Silva. - 2025.

f.: il.

Orientador: Profa. Dra. Erika Cristine Kneib.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade  
Federal de Goiás, Faculdade de Artes Visuais (FAV), Arquitetura e  
Urbanismo, Goiânia, 2025.

Bibliografia. Apêndice.

1. Avenida T-63. 2. Planejamento Urbano. 3. Transporte Ativo. 4.  
Espaço Público. I. Cristine Kneib, Erika, orient. II. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

## ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos oito dias do mês de dezembro do ano de 2025 iniciou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado “A Avenida T-63 ao longo do tempo: um estudo sobre seu passado, presente e um possível futuro”, de autoria de Matheus Fontanella Silva, do curso de Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Artes Visuais da UFG. Os trabalhos foram instalados pela prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Erika Cristine Kneib - orientadora (FAV/UFG), com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Luana Miranda Esper Kallas (FAV/UFG); Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Thalita Pereira da Fonseca (FAV/UFG); e prof. Dr. Eurípedes Afonso da Silva Neto - membro externo (UEG). Após a apresentação, a banca examinadora realizou a arguição do estudante. Posteriormente, de forma reservada, a Banca Examinadora atribuiu a nota final de sete (7,0), tendo sido o TCC considerado aprovado.

Proclamados os resultados, os trabalhos foram encerrados e, para constar, lavrou-se a presente ata que segue assinada pelos Membros da Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Erika Cristine Kneib, Professora do Magistério Superior**, em 08/12/2025, às 13:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Thalita Pereira Da Fonseca, Professora do Magistério Superior**, em 09/12/2025, às 11:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luana Miranda Esper Kallas, Professora do Magistério Superior**, em 09/12/2025, às 12:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eurípedes Afonso da Silva Neto, Usuário Externo**, em 10/12/2025, às 13:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.ufg.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **5793901** e o código CRC **77B3409F**.



## RESUMO

O crescimento desenfreado dos centros urbanos nas décadas mais recentes tem transformado a configuração política e econômica e social das cidades, provocando por consequência alterações significativas dos espaços públicos. Ruas menores, através da intensificação do trânsito de veículos decorrente do aumento populacional, acabaram sendo ampliadas, de modo a se tornarem grandes avenidas que priorizam o transporte motorizado privado em detrimento da qualidade do ambiente, ficando cada vez mais inseguras e inadequadas para a vida nas cidades. Nesse contexto, o planejamento urbano, nas principais cidades do globo, tem sido pensado de modo a equilibrar o espaço das vias no que tange à apropriação por outros meios de locomoção, desestimulando o uso do carro e estimulando a sustentabilidade através de meios de transporte ativo. A Avenida T-63, situada ao sul da cidade de Goiânia (GO) é um claro exemplo de via urbana planejada que, ao longo de sua história, foi transformada num local cada vez menos convidativo para pedestres. O presente Trabalho de Conclusão de Curso visou desenvolver um estudo da avenida em três tempos: passado, levantando documentos históricos e acontecimentos relacionados à via; presente, identificando seus problemas e suas potencialidades através do uso de geoprocessamento, entrevistas com os usuários da via e visitas in loco; e um possível futuro, propondo intervenções que dialogam com seu passado e presente, almejando tornar a Avenida T-63 um ambiente seguro, sustentável e democrático.

**Palavras-chave:** Avenida T-63; Planejamento Urbano; Transporte ativo; Espaço público.

## ABSTRACT

The consistent growth of urban centers in recent decades has transformed the political, economic, and social configuration of cities, consequently causing significant changes in public spaces. Smaller streets, due to the intensification of vehicular traffic resulting from population growth, have been expanded, becoming large avenues that prioritize private motorized transport at the expense of environmental quality, becoming increasingly unsafe and inadequate for city life. In this context, urban planning in major cities around the globe has been designed to balance road space in terms of appropriation by other means of transportation, discouraging car use and promoting sustainability through active transportation. Avenida T-63, located south of the city of Goiânia (GO), is a clear example of a planned urban road that, throughout its history, has been transformed into an extremely uninviting place for pedestrians. This Final Graduation Project aimed to develop a study of the avenue in three time periods: the past, gathering historical documents and events related to the road; This study examines the present, identifying its problems and potential through the use of geoprocessing, interviews with road users, and on-site visits; and a possible future, proposing interventions that engage with its past and present, aiming to make Avenida T-63 a safe, sustainable, and democratic environment.

**Keywords:** Avenida T-63; Urban Planning; Active Transportation; Public Space.

# Sumário

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>09</b>
<b>1.1 METODOLOGIA.</b>	<b>10</b>
<b>2. EMBASAMENTO TEÓRICO</b>	<b>12</b>
<b>2.1 CIDADES PARA PESSOAS.</b>	<b>12</b>
<b>2.2 DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL.</b>	<b>14</b>
<b>2.3 CIDADES SEGURAS ATRAVÉS DO DESIGN.</b>	<b>16</b>
<b>2.4 TRANSPORTE ATIVO.</b>	<b>18</b>
<b>2.5 RUAS COMPLETAS.</b>	<b>19</b>
<b>3. SITUANDO A AVENIDA T-63</b>	<b>20</b>
<b>4. PROCESSOS HISTÓRICOS NA AVENIDA</b>	<b>23</b>
<b>4.1 DÉCADAS DE 80 E 90: PLANEJAMENTO E FRUSTRAÇÃO.</b>	<b>24</b>
<b>4.2 ANOS 2000-2015: CONSOLIDAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES.</b>	<b>36</b>
<b>4.3 ÚLTIMOS 10 ANOS (2015-2025).</b>	<b>42</b>
<b>5. ESTUDO DA SITUAÇÃO ATUAL</b>	<b>46</b>
<b>5.1 ESCALA MACRO.</b>	<b>48</b>
<b>5.1.1 SETORES.</b>	<b>50</b>
<b>5.1.2 HIERARQUIA VIÁRIA.</b>	<b>52</b>
<b>5.1.3 TRANSPORTE COLETIVO.</b>	<b>54</b>
<b>5.1.4 PONTOS NODAIS.</b>	<b>56</b>
<b>5.2 ESCALA MESO.</b>	<b>58</b>
<b>5.2.1 PREDOMINÂNCIA DE USO DO SOLO.</b>	<b>60</b>
<b>5.2.2 PREDOMINÂNCIA DE USO DO SOLO.</b>	<b>62</b>
<b>5.3 ESCALA MICRO.</b>	<b>64</b>
<b>5.3.1 USOS DO SOLO.</b>	<b>66</b>
<b>5.3.2 GABARITOS.</b>	<b>74</b>
<b>5.3.3 PERFIL VIÁRIO.</b>	<b>82</b>
<b>5.3.4 PERSPECTIVA DO PEDESTRE.</b>	<b>84</b>
<b>6. PERFIL DO USUÁRIO</b>	<b>86</b>

PASSADO

PRESENTE

<b>7. QUADRO DIAGNÓSTICO X DIRETRIZES</b>	<b>90</b>
<b>8. ESTUDO DE SIMILARES</b>	<b>94</b>
<b>8.1. AVENIDA 25 DE JULHO.</b>	<b>94</b>
<b>8.2. NINTH AVENUE.</b>	<b>96</b>
<b>9. PROPOSTA</b>	<b>98</b>
<b>9.1 ESTABELECENDO PREMISAS.</b>	<b>98</b>
<b>9.2 CONSIDERAÇÕES.</b>	<b>102</b>
<b>9.3 DECISÕES DE PROJETO.</b>	<b>104</b>
<b>9.3.1 MATERIALIDADE, MOBILIÁRIO         E ARBORIZAÇÃO.</b>	<b>106</b>
<b>9.4 PROPOSTA BAIRRO ANHANGUERA.</b>	<b>108</b>
<b>9.5 PROPOSTA JARDIM AMÉRICA.</b>	<b>110</b>
<b>9.6 PROPOSTA SETOR BUENO.</b>	<b>112</b>
<b>9.7 PROPOSTA SETOR BELA VISTA.</b>	<b>114</b>
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>116</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>118</b>



**Figura 1: Anoitecer na Avenida T-63, 18 de maio de 2025.**  
Fonte: do autor, 2025.

# 1. INTRODUÇÃO

O crescimento populacional desenfreado de metrópoles é uma realidade global que desafia a promoção da mobilidade urbana pelos gestores públicos, seja em países considerados desenvolvidos ou em desenvolvimento. A quantidade de habitantes e a maneira como os mesmos se relacionam e apropriam do espaço urbano transforma a paisagem das cidades e suas vias.

Goiânia, capital do estado de Goiás, inicialmente teve seu traçado urbano planejado de modo que se aproxima dos conceitos modernos europeus do modelo de Cidade Jardim (CAIXETA. et al, 2022). Desenho esse que foi se perdendo à medida que a cidade crescia ao longo do tempo: a partir dos anos 50 a iniciativa privada passou a realizar o parcelamento do solo, tendo por consequência uma cidade espalhada, com bairros segregados social e espacialmente (OLIVEIRA e PEIXOTO, 2009).

Como resultado desse espalhamento, os 1.437.366 habitantes da cidade (IBGE, 2022) enfrentam longas distâncias diariamente no deslocamento de suas casas até seus locais de trabalho, estudo ou lazer, resultando no corriqueiro congestionamento das avenidas da cidade, enquanto as políticas municipais adotadas ao longo dos anos nada fazem para desestimular o uso de veículos particulares. É nesse contexto que se insere a Avenida T-63 (Figura 1), uma via arterial e um importante eixo comercial da cidade, tendo suas

pistas abarrotadas de carros durante a maior parte do dia, enquanto suas calçadas são obstruídas por estacionamentos e sua ciclovia permanece ilhada no meio da avenida.

Portanto, o presente trabalho tem como objetivo compreender a Avenida T-63 temporalmente, delimitando o estudo de três tempos: o passado da avenida, levantado através de pesquisa documental acerca dos processos históricos que transformaram a avenida no que ela é hoje; entender seu presente, através do levantamento, análise e diagnóstico de sua situação atual; e traçar um possível futuro, estabelecendo diretrizes e um estudo preliminar de determinadas regiões.

## 1.1 METODOLOGIA

Tendo em vista a complexidade do objeto de estudo, a metodologia utilizada para desenvolver as análises e a proposta de intervenção será a seguinte:

### PASSADO

1. Identificação de referencial teórico compatível com a situação da avenida, seus problemas e possíveis soluções;

2. Levantamento de documentos históricos sobre a Avenida T-63, relacionando os planos elaborados pela prefeitura de Goiânia com o que de fato foi executado e noticiado pelos veículos de imprensa;

### PRESENTE

3. Elaboração de uma análise da situação atual da via, dividindo a análise em 3 escalas (MACRO, MESO e MICRO), a partir do uso de softwares de geoprocessamento (QGIS) com o uso dos dados disponibilizados pela prefeitura de Goiânia via portal Mapa Fácil e com o uso dos dados fornecidos pelo IBGE a fim de complementá-lo;

4. Realização de uma pesquisa de avaliação do usuário, levantando o perfil de quem utiliza a via, registrando opiniões e até mesmo relações com seu histórico;

5. Criação de um quadro síntese, a fim de organizar as informações obtidas de maneira resumida, facilitando a consulta da análise obtida e já estabelecendo as intervenções preferíveis;

### FUTURO

6. Realização a análise de estudos de caso semelhantes ao da Avenida T-63 para estudar medidas adotáveis para a proposta de intervenção;

7. Proposição de intervenção na Avenida T-63, estruturada da seguinte maneira:

I. Estabelecimento de diretrizes gerais e considerações acerca da avenida;

II. Definição de escolhas projetuais quanto à materialidade, o mobiliário e o desenho da via;

III. Redefinição do perfil de cada trecho analisado, bem como redesenho dos principais nós.



# 2. EMBASAMENTO TEÓRICO

## 2.1 CIDADES PARA PESSOAS

O planejamento urbano e o desenvolvimento das cidades é algo que vem sendo amplamente discutido, principalmente a partir do século XX, no qual se insere o crescimento vertiginoso da população em grandes cidades como resultado da consolidação da industrialização nas mesmas. Momentos como esses inspiraram o texto basilar do urbanismo moderno: a Carta de Atenas, que se baseava nas suas quatro funções do urbanismo (habitar, trabalhar, recrear-se e circular) como pilares da setorização do espaço da cidade e da forma como os que a projetavam enxergavam-na (LE CORBUSIER, 1989).

Entretanto, essa maneira racionalizada de produzir o espaço público acaba por vezes tornando a cidade um espaço intransigente e inadaptável às constantes transformações culturais e contextuais que o tempo exige, além de também ter por consequência a fixação no imaginário de que as ruas apenas servem como meio de deslocamento, não como de convivência ou vizinhança. JACOBS (2011), analisando a realidade urbana dos Estados Unidos em seu tempo, percebe que esse modo de fazer a cidade – que pensa demais em regras e conceitos “ortodoxos” e menos no quão orgânica a mesma pode ser – repercute de forma recíproca na cultura, no movimento e

na segurança.

Jan Gehl, em Cidades para pessoas (2014), segue uma linha semelhante, enfatizando que o pensamento modernista que prioriza a lógica de edifícios individuais ao invés do contexto do espaço da cidade tornou-se dominante nos anos 60 e ainda perdura relevante nos dias de hoje. Portanto, o autor estabelece princípios de planejamento que tomam a dimensão humana como seu principal pilar:

- Num contexto maior de planejamento, deve ser feita a distribuição de funções na cidade de modo que as distâncias sejam encurtadas, integrando-as e gerando ambientes mais convidativos e seguros, pensando num tempo de permanência do usuário mais longo e com mais qualidade;
- Para reorganizar o tráfego, é ideal a conjunção de todos os tipos (pedestres, automóveis, bicicletas), trazendo mais segurança aos meios não motorizados com a redução de velocidades na pista, como o que ocorre na Av. André Rodrigues de Freitas (Figura 2), em Itapoá: a via é a principal forma de acesso à orla da cidade e nela a ciclovia está posicionada ao lado da calçada e no mesmo nível, facilitando o acesso às lojas e ao mobiliário urbano;
- Numa escala humana, fazem-se necessários elementos que protejam as pessoas das intempéries, do crime e do próprio trânsito, como redutores de velocidade, edifícios que estimulem movimento

- que perdure por todos os momentos do dia e marquises, paisagismo ou até mesmo mobiliário que abrigue o público em tempestades ou dias de sol;
- Também é incentivado que o espaço seja confortável: possua pontos para descanso sentado ou esperar em pé, largura satisfatória para o passeio, e tenha qualidades que permitam a permeabilidade visual e evitem a poluição sonora, possibilitando conversas tranquilas;
  - Estabelecer fachadas ativas no térreo, com permeabilidade visual, fazendo com que os transeuntes e comerciantes se sintam mais seguros e mais interessados devido à riqueza de detalhes presente ao nível dos olhos.



**Figura 2: Av. André Rodrigues de Freitas, na cidade turística de Itapoá, Santa Catarina, durante a alta temporada.**

Fonte: do autor, 2025.

## 2.2 DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

O Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) é um modelo de planejamento urbano que visa a integração dos projetos de infraestrutura, serviços, usos do solo e território de modo que promovam uma mobilidade sustentável a partir, principalmente, da redução de distâncias entre usuário e destino final. Seus objetivos, de acordo com o caderno da EMBARQ Brasil (2015), são promover: “acesso adequado a toda cidade, moradia de qualidade, mobilidade segura e agradável, suprimento das necessidades básicas, baixas emissões de carbono, integração social e geração de emprego e cultura”.

Para atingir tais metas, foram definidas quatro escalas de implementação: a escala da cidade, uma categoria maior que trabalha

nos vínculos gerais entre a população de uma cidade e seus pontos nodais mais relevantes, podendo extrapolar também para regiões metropolitanas nos casos de conurbação; a escala interbairros, que relaciona bairros de características semelhantes próximos uns aos outros que funcionam de forma benéfica mutuamente; a escala do bairro propriamente dito, definida pelo caderno como uma área entre 500 e 675 metros na perspectiva de um pedestre ou ciclista (não necessariamente coincidindo com a divisão de bairros e setores definida pela cidade); e, por fim, a escala da rua, o espaço no qual se dão as relações humanas cotidianas de uma comunidade urbana, a transição do privado para o público. Serão aplicadas a essas quatro escalas os “sete elementos de um bairro DOTS”:



**Figura 3: Sete elementos de um bairro DOTS.**  
Fonte: EMBARQ Brasil, 2015.

- **Transporte Coletivo de Qualidade:** A estrutura do transporte coletivo de uma cidade deve visar integrar diferentes regiões urbanas a partir de uma rede massiva de ônibus, para que o acesso às centralidades seja possível sem que se dependa de veículos motorizados, com segurança, conforto e infraestrutura adequada;
- **Mobilidade não motorizada:** Incentivar a meios de transporte não motorizados, como andar a pé ou de bicicleta, é crucial para conferir maior segurança ao usuário e até mesmo combater o sedentarismo, além de integrá-lo às proximidades de seu convívio e ao resto da cidade. Isso é possível a partir de ciclovias e calçadas conectadas entre si, contíguas, largas e o mais diretas possível;
- **Gestão do Uso do Automóvel:** A grande quantidade de veículos particulares rodando acaba em congestionamentos recorrentes, provando-se um meio de transporte por vezes ineficiente, além de inseguro. Para desestimular o uso desse tipo de meio, há de se a diminuir a disponibilidade de estacionamentos a céu aberto, substituindo-os por faixas exclusivas de ônibus ou até mesmo alternando-os com parklets. Outras medidas cabíveis são a diminuição do limite de velocidade das vias e o reforço da sinalização de pedestres;
- **Uso Misto e Edifícios Eficientes:** Disponibilizar nas vizinhanças edifícios com usos cotidianos e equipamentos, a exemplo de escolas, varejos e postos de saúde, é uma forma eficiente de evitar grandes deslocamentos. Além disso, a nível da rua, a disposição de mobiliário urbano nas calçadas também auxilia na redução desses deslocamentos, além auxiliar a reduzir a poluição das vias;
- **Centros de Bairros e Pisos Térreos Ativos:** O tópico aborda a diversificação de usos não residenciais ao longo do bairro como uma forma gerar centros locais, reforçando dinâmicas econômicas e o senso de pertencimento ao lugar. Além disso, reforça o uso misto como algo ideal para criar térreos ativos, principalmente considerando usos que sejam prolongados à noite, como restaurantes, cinemas ou teatros;
- **Espaços Públicos e Recursos Naturais:** Num ambiente tão impermeabilizado como o da cidade, é de suma importância que existam parques com grandes áreas permeáveis para a recarga de aquíferos, além de qualificar os espaços públicos com atividades geradoras de movimento, promovendo a recreação da população;
- **Participação e Identidade Comunitária:** Por fim, o planejamento urbano deve possuir maneiras de possibilitar a participação do público, bem como informá-los adequadamente dos processos da cidade.

## 2.3 CIDADES SEGURAS ATRAVÉS DO DESIGN

A segurança no trânsito é um tópico de extrema relevância no planejamento de cidades e suas vias, posto que influencia diretamente na forma como os usuários tiram proveito dos serviços e se apropriam do espaço público. O design é uma ferramenta que tem o poder de transformar drasticamente a seguridade das ruas e avenidas, ajudando a reduzir a velocidade dos automóveis e proporcionando um caminho mais amigável ao pedestre.

Logicamente, motoristas em veículos a velocidades mais elevadas possuem menos tempo para redução de velocidade ao perceber pedestres no seu campo de visão. Em parcelamentos do solo com quadras maiores, a tendência é a de que os motoristas acelerem

enquanto há espaço disponível para isso e que pedestres cruzem a via em locais inadequados (Figura 4), mas a inversa também é válida: quadras menores fazem com que os condutores dirijam com mais cautela, também permitindo a travessia de pedestres mais facilmente. Além disso, a relação das vias entre si, como elas se conectam e a dimensão das pistas também influenciam a aceleração à volante (WRI, 2015).

A publicação do WRI também traz consigo algumas intervenções a nível da rua e seu traçado/forma, que, além de obrigar a redução da velocidade do motorista, toma a atenção do mesmo para a pista. Exemplos relevantes citados no texto são a implementação de lombadas e almofadas de velocidade (a segunda se diferenciando por sua dimensão permitir o trânsito de veículos mais largos como ônibus e ambulâncias sem que sejam



**Figura 4: Senhora realizando a travessia na Av. T-63 fora da faixa, devido à grande distância da faixa.**

Fonte: do autor, 2025.

retardados), elementos que quebrem a linearidade dos caminhos para carros, como “chokers”, chicanes, rotatórias ou rótulas.

No caso de avenidas hierarquicamente mais relevantes o perigo é redobrado: as altas velocidades permitidas acabam tornando os acidentes mais fatais. Dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia no painel do Programa Vida no Trânsito de 2025 apontam que, dos 214 casos de acidentes fatais, pelo menos 48 foram em vias categorizadas como expressas ou arteriais. Esse número escancara a necessidade da adoção de medidas específicas a essas categorias de logradouro, além das citadas anteriormente (GOIÂNIA, 2025).

No caso de vias arteriais, caracterizadas pelo fluxo intenso, seja de pedestres, carros, ônibus

ou motocicletas, e velocidades geralmente mais elevadas, a presença de meios de transportes multimodais exigem um trabalho mais elaborado na concepção de faixas de cruzamento. É importante as travessias sejam o mais diretas possível, com ilhas de refúgio para pedestres no canteiro central e semáforos com tempo de travessia exclusivos para pedestres ou ciclistas e, por fim, a manutenção do número de faixas em cruzamentos, evitando acidentes em conversões (Figura 5).



**Figura 5: Rua em Nova Iorque com as suas faixas simétricas e equivalentes num cruzamento.**

Fonte: WRI, 2015.

## 2.4 TRANSPORTE ATIVO

Transporte ativo, de acordo com a própria definição da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Ministério das Cidades), é todo meio de transporte que depende da propulsão humana. O caderno técnico (BRASIL, 2016) elaborado considerando a legislação vigente no país, as boas práticas em outros países e livros e conceitos relevantes nacional e internacionalmente, apresenta critérios e métodos para as prefeituras conceberem projetos de infraestrutura qualificada.

As calçadas são configuradas em três faixas: a de serviço, destinada ao mobiliário urbano e às áreas verdes e com dimensão mínima de 0,70m; a faixa livre, destinada exclusivamente ao passeio, com dimensão mínima de 1,20m, mas sendo recomendadas dimensões mínimas de até 4m a depender do fluxo de pessoas por hora; e a faixa de acesso, uma transição entre passeio e o limite do lote, na qual se podem instalar mobiliários temporários, com uma dimensão mínima de 0,45m.

Para gerar conforto e incentivar o caminhar, as calçadas

devem ser feitas de pavimentos estáveis e regulares, com inclinações máximas de 3%, em relação à seção transversal, a fim de possibilitar o escoamento de água em direção à sarjeta sem prejudicar seu uso pelos pedestres. Além disso, a faixa de serviço também servirá para a criação de um melhor ambiente, contando com jardins de chuva que permitam a drenagem da água da chuva e com arborização suficiente para sombrear o passeio e diminuir o calor do local, como o que ocorre na Figura 6, em que o passeio suficientemente grande para o fluxo de pedestres é sombreado por grandes árvores, aliviando o calor característico da região.

Outro meio de transporte ativo são as bicicletas, que devem transitar por fora das calçadas por questões de segurança e, a depender da intensidade do trânsito de veículos, deve percorrer em vias compartilhadas ou em ciclovias/ciclofaixas. A sinalização é crucial para garantir a segurança dos ciclistas, indo desde a pintura das faixas exclusivas de ciclistas, seu reforço em cruzamentos, tachões ou elementos que separem espacialmente as vias de bicicleta das de automóveis, além de, em



**Figura 6: Calçada com faixas, arborização e iluminação adequada, em Salvador, Bahia.**

Fonte: Ministério das Cidades, 2016.

locais estratégicos, como próximo a pontos de ônibus, a locação de paraciclos ou bicicletários.

Por fim, é extremamente importante que usuários com mobilidade reduzida também possam chegar a seus destinos de forma facilitada, através de boa infraestrutura e bons projetos. Para mais da norma de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), relacionadas à inclinação das calçadas e rampas, à presença de sinalização tátil e ao rebaixamento de calçadas (ABNT 2020).

## 2.5 RUAS COMPLETAS

Ruas completas, de acordo com o WRI Brasil (2021), são ruas as quais proporcionam o acesso democrático, seguro e confortável a seus usuários, estimulando a convivência em sociedade pelos membros da mesma. O planejamento de ruas completas deve ser multissetorial, contextualizado e popular, contando com a participação de especialistas de diversas áreas e do público, respeitando as características individuais do local ao invés de seguir

conceitos supostamente universais a esmo.

O principal foco do programa são as pessoas, o usuário, suas vontades e sua segurança: apesar de não descartar o transporte por veículos motorizados, medidas de desincentivo e restrição, como a redução de velocidades através de objetos redutores. Esse foco também resulta num projetar de vias mais bem dimensionadas, com espaços mais adequados à prática da cidadania.

Projetos baseados no conceito de ruas completas foram desenvolvidos pelas prefeituras de São Paulo, Campinas, Porto Alegre, Niterói, Curitiba, Salvador, São José dos Campos e Juiz de Fora, a fim de requalificar as ruas através de intervenções lastreadas em pesquisas e diagnósticos do local. É o caso da Rua João Alfredo (Figura 7), em Porto Alegre, com um fluxo pedestre diário reduzido que contrasta com a intensidade do movimento noturno, a proposta de intervenção cria espaços de convivência abertos e amplia o meio de circulação de pedestres, resultando no aumento da quantidade de pessoas durante o período do dia.



**Figura 7: Antes e depois da Rua João Alfredo, em Porto Alegre.**

Fonte: Apple Maps (antes), Daniel Kener Neto/WRI Brasil, 2019 (depois).

# 3. SITUANDO A AVENIDA T-63

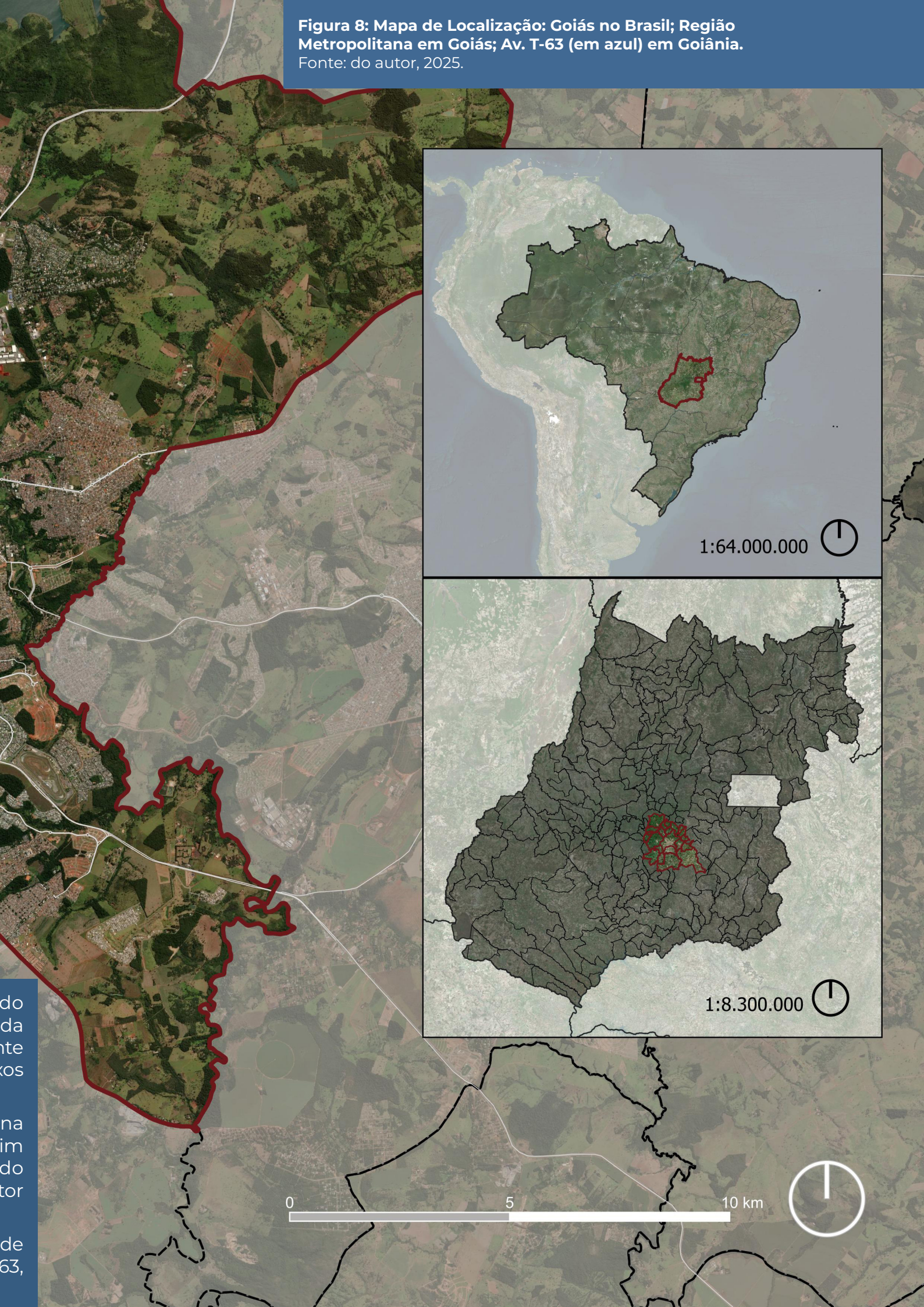


A Avenida T-63, de acordo com a categorização hierárquica do Plano Diretor de 2022 (GOIÂNIA, 2022), é uma via arterial, caracterizada pelo intenso fluxo de veículos, seu perfil largo e por ser um importante eixo de ligação entre leste e oeste da capital, conectando-as às vias verticais que levam ao centro e a Aparecida de Goiânia, como a Av. 85.

Ela se localiza ao Sul da Cidade (Figura 8), tendo seu início na Praça Félix de Bulhões (Setor Parque Anhanguera II) e tem seu fim quando se encontra com a Al. Couto Magalhães, tendo seu nome alterado para Al. Xavier de Almeida até que chegue na Avenida Circular, no Setor Pedro Ludovico.

Para fins de estudo, o trecho nomeado como Al. Xavier de Almeida também será considerado parte integrante da Avenida T-63, visto que suas características gerais permanecem iguais.

**Figura 8: Mapa de Localização: Goiás no Brasil; Região Metropolitana em Goiás; Av. T-63 (em azul) em Goiânia.**  
Fonte: do autor, 2025.



do  
da  
nte  
cos  
  
na  
im  
do  
tor  
  
de  
63,



**Figura 9: Rua T-63 antes de ser duplicada.**  
Fonte: Acervo da Biblioteca da Seplam, Década de 70.



**Figura 10: Rua T-63 antes de ser duplicada.**  
Fonte: Acervo da Biblioteca da Seplam, Década de 70.

# 4. PROCESSOS HISTÓRICOS NA AVENIDA

A década de 70 no município de Goiânia foi marcada por um intenso crescimento populacional por conta da verticalização de regiões como as do Setor Oeste e do Setor Bueno, e a redução de sua zona rural a 2%, chagando a mais de 700 mil habitantes (OLIVEIRA, 2009; RIBEIRO, 2004). Esse fator fez com que os olhos do poder público se voltassem à reestruturação do sistema viário e à ocupação das regiões mais ao sul da cidade, algo que já era visto no Plano de Desenvolvimento Integrado de Jorge Wilhelm, elaborado em 1969 com um caráter desenvolvimentista e segregacionista.

A fim de driblar as Leis nº4.526/71 e nº. 4.526/72 que regulamentavam o parcelamento do solo, o mercado imobiliário passou a produzir loteamentos em cidades do entorno como Aparecida de Goiânia e Hidrolândia, que ainda não possuíam leis regulamentadoras desenvolvidas. Isso, associado ao crescimento populacional da época, contribuindo com a conurbação das cidades e com a periferização do crescimento metropolitano (RIBEIRO, 2004).

Esses processos resultaram na intensificação do planejamento urbano por parte do poder público, posto que com o espraiamento da cidade e uma relação mais forte com os municípios do entorno torna indispensável a criação de mais modos de conexão. A Lei de Lerner (Lei Nº 5.019/75) transformava

o Escritório de Planejamento no Instituto de Planejamento Municipal (Iplan), consolidava os loteamentos que contavam na lei que a antecede a partir da articulação viária com o mesmo. No final do mesmo ano em que a lei foi aprovada, foi instituído o Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional (Indur), que junto ao Iplan trabalhariam em três frentes diferentes: a expansão urbana, o sistema de transporte e o sistema de áreas verdes e recreação.

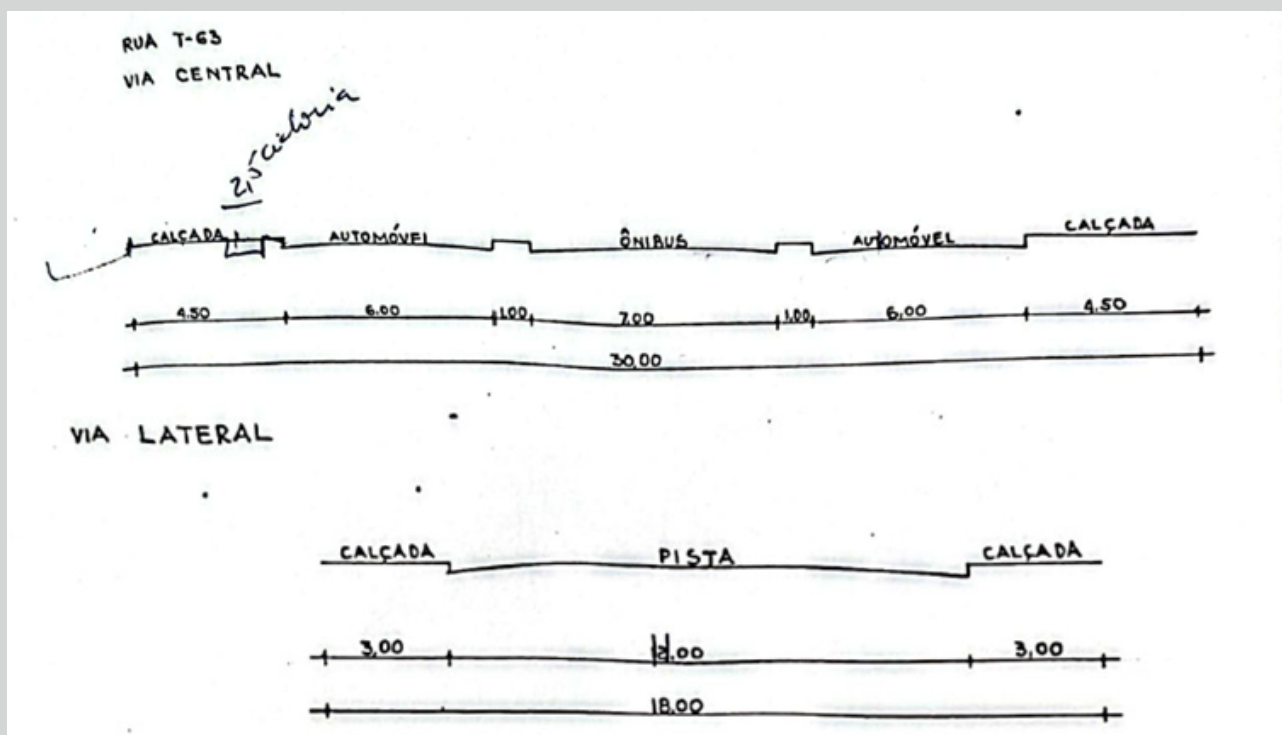
No ano de 1979, Nion Albernaz assumiu a prefeitura continuando a defender veementemente a necessidade de mais planejamento urbano, incentivando a extensão e o remodelamento de vias já existentes e aprovando a Lei de Fisinsky (Lei Nº 5.735/80) que pela primeira vez reunia profissionais de diversas áreas para estabelecer o zoneamento urbano a partir de zonas de uso. É nesse momento que diversos projetos de vias são aprovados e postos à execução, sendo um deles o da Avenida T-63, que até então era uma rua de mão única, com lotes sem calçadas, movimento tranquilo, com casas e comércios de pequeno porte (Figuras 9 e 10).

## 4.1 DÉCADAS DE 80 E 90: PLANEJAMENTO E FRUSTRAÇÃO

O primeiro documento a citar a Av. T-63 (à época, ainda rua) é o seu Termo de Referência (IPLAN, 1980a) o qual caracteriza a via como um “eixo alternativo para a organização das atividades comerciais e serviços no limite Sul da Cidade, (...) constitui a única via que corta a região sul, no sentido Leste-Oeste”. De acordo com o documento, A Rua T-63, seria um eixo de ligação Leste-Oeste de estruturação da cidade, complementando os eixos Norte-Sul, junto a outras vias paralelas no mesmo sentido (Eixo de Comércio e Serviço Perimetral Norte e Eixo de Comércio e Serviço Avenida Anhanguera).

Os objetivos do plano para via, além de conectar os dois eixos Norte-Sul, seriam estabelecer uma forma de alimentar a região sul da cidade, levando infraestrutura e tornando-a mais autônoma, aliviando as pressões no centro. Outro fator importante a ser considerado é que a via já possuía em seu desenho a previsão de um corredor exclusivo de ônibus.

Inicialmente a via seria composta por três pistas paralelas: a central (Figura 11) de fluxo contínuo, com uma canaleta exclusiva para ônibus expressos e com duas vias laterais para veículos particulares de mão única e sentidos diferentes, com trânsito lento, podendo-se estacionar; e as laterais paralelas (Figura 12), cada uma também com mão única e sentidos diferentes entre si.



**Figuras 11 e 12: Propostas para a Via Central da Rua T-63 e para as Vias Laterais Paralelas.**

Fonte: Iplan, 1980a.

No canteiro central que se encontra entre a canaleta e as vias laterais estariam situadas as estações e pontos de ônibus, distando 500 metros cada. No desenho, também foi inserida uma ciclovia, possivelmente adicionada após a elaboração inicial por conta do grafismo e de sua dimensão não estar incluída na largura total do perfil da via. A ciclovia, por conta da dimensão apontada no desenho, teria de duas faixas de 1,20 metros cada. As vias laterais paralelas, possuiriam largura satisfatória para abrigar até 4 pistas de 3 metros, as justapostas às calçadas possivelmente servindo como acostamento.

O termo de Referência também divide o período de implantação do projeto em três etapas: a primeira seguindo da Praça Central, no Setor Pedro Ludovico (hoje inscrita na Avenida Circular) até a Rua C-159, no Setor Jardim América (atualmente sendo trecho da T-63 situado próximo à Marginal Cascavel); as segunda e terceira seguiriam até a Vila Novo Horizonte e Conjunto Vera Cruz, respectivamente. A implementação da primeira etapa foi planejada em dois trechos, o primeiro sendo da Praça Central até a Praça Nova Suíça e a segunda continuando até a Rua C-159.

Analisando o mapa de implantação da Rua T-63 (Figura 13), percebe-se determinados aspectos relevantes:

- O Eixo de Ligação Norte-Sul - Cor. Cascavel não foi concretizado, atualmente havendo somente trechos que podem ser relacionados a ele, como a Marginal Cascavel (Setor Jardim América),

Alameda Cascavel, situada entre a Av. T-32 e a Av. T-2 e a Alameda Marginal Cascavel, situada entre a Av. T-2 e a Av. Castelo Branco;

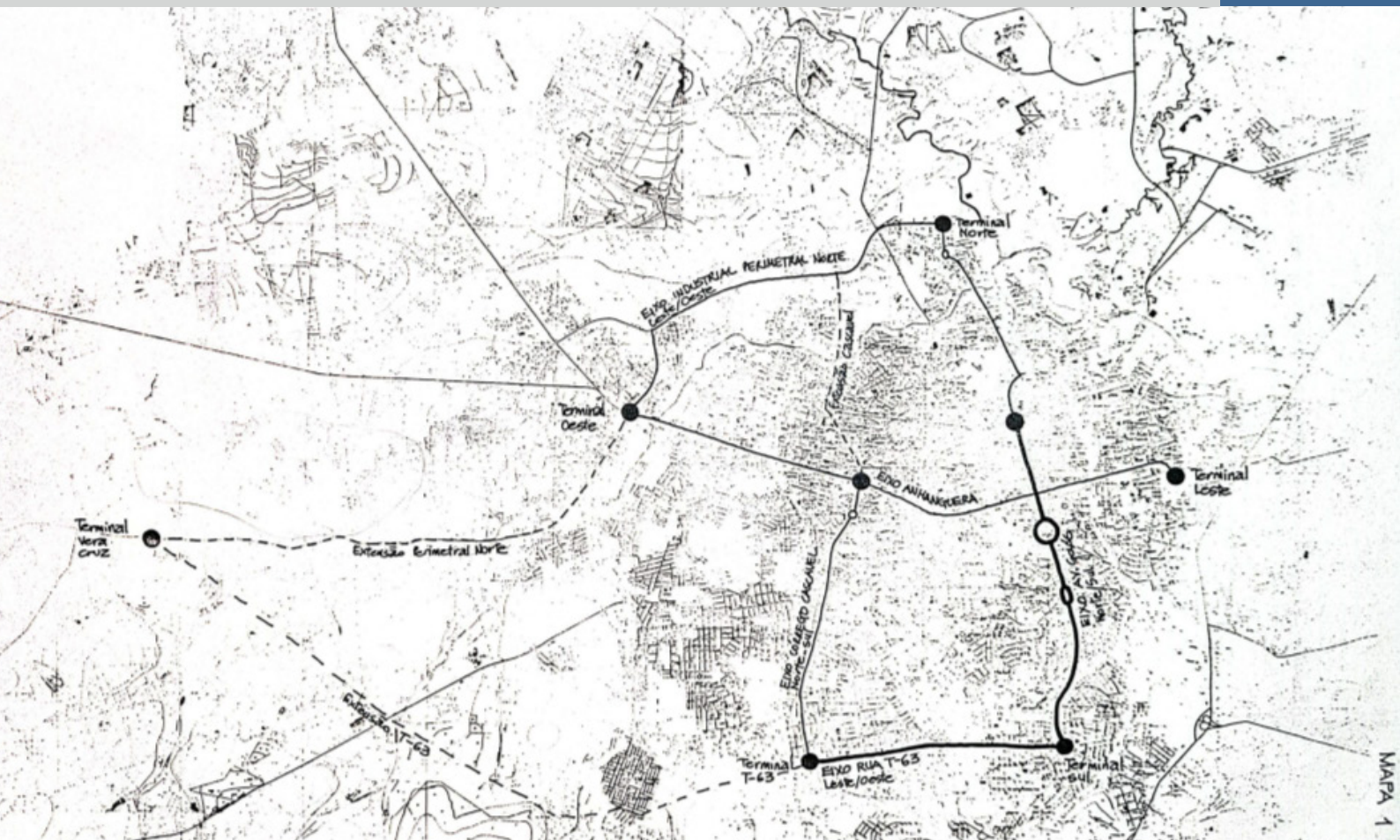
- Aquilo que seria executado na 2ª etapa do projeto somente progrediu até o Bairro Anhanguera e a 3ª etapa sequer foi executada;
- O terminal de ônibus situado no encontro da T-63 com o Eixo NS - Córrego Cascavel não foi construído. Devido a sua localização no mapa, o terminal que possivelmente exerce sua função atualmente é o Terminal Bandeiras, localizado no Jardim Europa;

Em dezembro de 1980, quase em simultâneo com a aprovação de Lei de Fisinsky, foi publicado o Memorial Justificativo e Descritivo dos anteprojetos das Av. Goiás e T-63, reiterando a relação das duas vias especificadas com os 5 eixos já citados no documento anterior. O memorial, além de contar com a descrição dos elementos viários em si, também apresentava os aspectos paisagísticos e os elementos de infraestrutura. O documento expressa uma clara preocupação da prefeitura com o transporte coletivo e a preocupação do usuário.

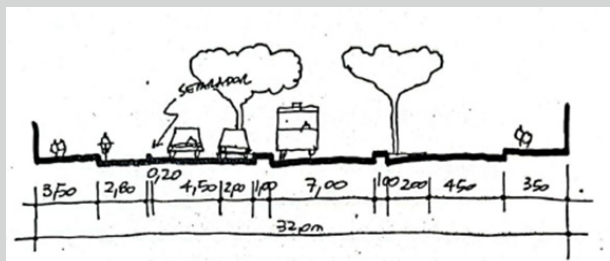


**Figura 13: Mapa de Implantação da Rua T-63 e demais eixos.**  
 Fonte: Iplan, 1980a

**Figura 14: Mapa de Implantação da Rua T-63 e demais eixos, atualizada no memorial descritivo.**  
 Fonte: Iplan, 1980b



No que tange em específico à T-63, o fato da região ainda não ser consolidada deu liberdade aos projetistas de aumentarem o perfil da via, levando em conta que os lotes vindouros àquela já existente seriam desapropriados. O novo detalhamento do perfil viário, apresenta somente a via central (Figura 15), e teve singelas alterações: as calçadas de foram reduzidas em 1 metro cada, a ciclovia, somada ao canteiro que a separa da pista de carros, chega a 3 metros de largura e a faixa de veículos privados passou a ter 6,50 metros, sendo 4,50m reservados à faixa de rolamento e 2m ao estacionamento.

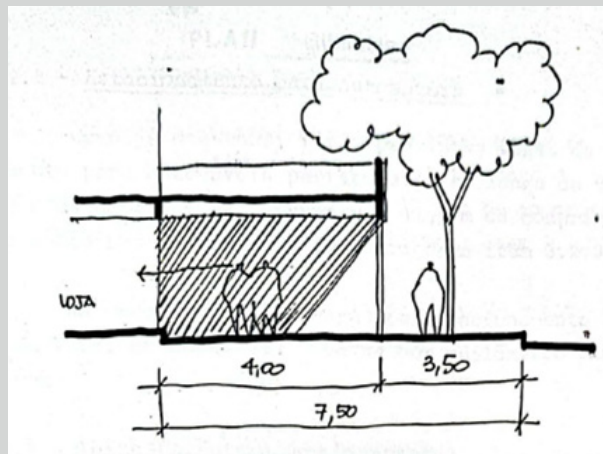


**Figura 15: Perfil viário proposto no memorial de anteprojeto para a Rua T-63.**  
Fonte: Iplan, 1980b.

Para compensar a redução do passeio de pedestres, a prefeitura propôs que a construção de arcadas (Figura 16) nos edifícios ao longo da via fosse mandatória, tendo seu custo compensado pela possibilidade de construir mais sob a área do terreno. A projeção da arcada funciona como uma forma de proteger o usuário do sol ou chuvas, além de ampliar razoavelmente o tamanho da calçada (de acordo com o detalhamento do projeto, até 7,50 metros).

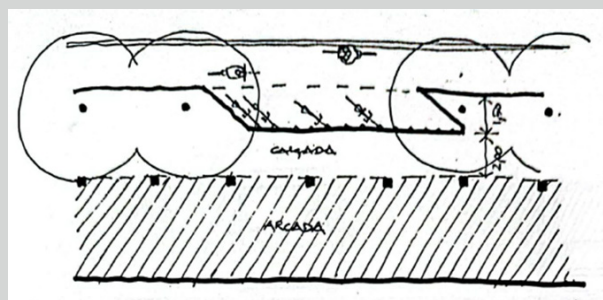
Para compensar a redução do passeio de pedestres, a prefeitura propôs que a construção de arcadas (Figura 16) nos edifícios ao longo da via fosse mandatória, tendo seu custo compensado pela possibilidade de construir mais sob a área do terreno.

A projeção da arcada funciona como uma forma de proteger o usuário do sol ou chuvas, além de ampliar razoavelmente o tamanho da calçada (de acordo com o detalhamento do projeto, até 7,50 metros).



**Figura 16: Detalhamento da arcada das edificações na T-63.**  
Fonte: Iplan, 1980b.

As marquises dos comércios também servem para compensar a redução pontual nos momentos em que houver os bicicletários, posicionados entre o corredor de pedestres e a ciclovia, mais especificamente com 4 vagas por edifício comercial (Figura 17). Os estacionamentos para bicicletas possuem 1,50 metros de largura.



**Figura 17: Detalhamento do avanço sob a calçada dos bicicletários.**  
Fonte: Iplan, 1980b.

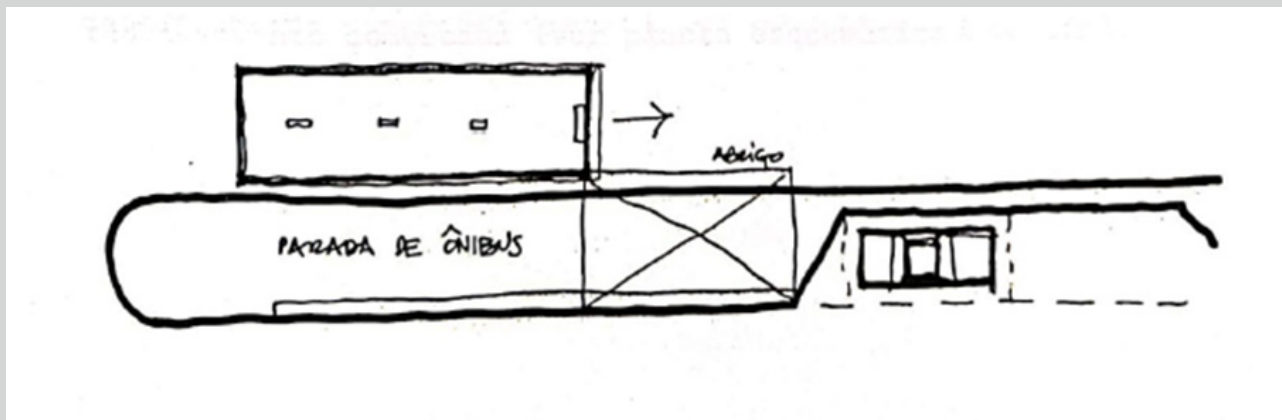
Os pontos de ônibus dispostos na T-63 estarão sob plataformas dimensionadas em 3x25m, que distam entre si por 400m, sendo um avanço do meio fio entre a faixa de ônibus e a faixa de estacionamento de veículos particulares (Figura 18).

Inclusive, o projeto dispõe 710 vagas ao longo da rua, com remansos medindo 2x11m. Também há um extenso detalhamento do mobiliário urbano, compartilhado pelas duas vias, esboçando os abrigos para usuários do transporte coletivo, bilheteria, bancas de jornal e quiosques, lixeiras, bancos, porta-bicicletas e porta cartazes.

Os pontos de ônibus dispostos na T-63 estarão sob plataformas dimensionadas em 3x25m, que distam entre si por 400m, sendo um avanço do meio fio entre a faixa de ônibus e a faixa de estacionamento de veículos particulares (Figura 18). Inclusive, o projeto dispõe 710 vagas ao longo da rua, com remansos medindo 2x11m. Também há um extenso detalhamento do mobiliário urbano, compartilhado pelas duas vias, esboçando os abrigos para usuários do transporte coletivo, bilheteria, bancas de jornal e quiosques, lixeiras, bancos, porta-bicicletas e porta cartazes.

praças. Nas calçadas, é prevista a instalação floreiras para evitar a travessia de pedestres em locais indesejados. Normalmente esse tipo de elemento não é considerado desejável (como visto durante o capítulo 1), entretanto, por se tratarem de vasos com plantas, não há qualquer afetação em relação à permeabilidade visual. A arborização dos passeios não possui detalhamento de espécies, mas é colocado que os canteiros que separam os ônibus dos veículos também serão arborizados, com árvores que tenham copas mais verticalizadas.

Em específico sobre as praças, o memorial de 80 cita quatro delas relacionadas à Avenida T-63: a Praça Isidória (Figuras 19 e 20), Rótula com a Av. João Mascarenhas (atual Avenida 85), Praça Wilson Sales (Nova Suíça) e Praça do Terminal T-63. A primeira possui um detalhamento robusto, já que previa toda a reformulação do espaço



**Figura 18: Detalhamento das paradas de ônibus na T-63.**

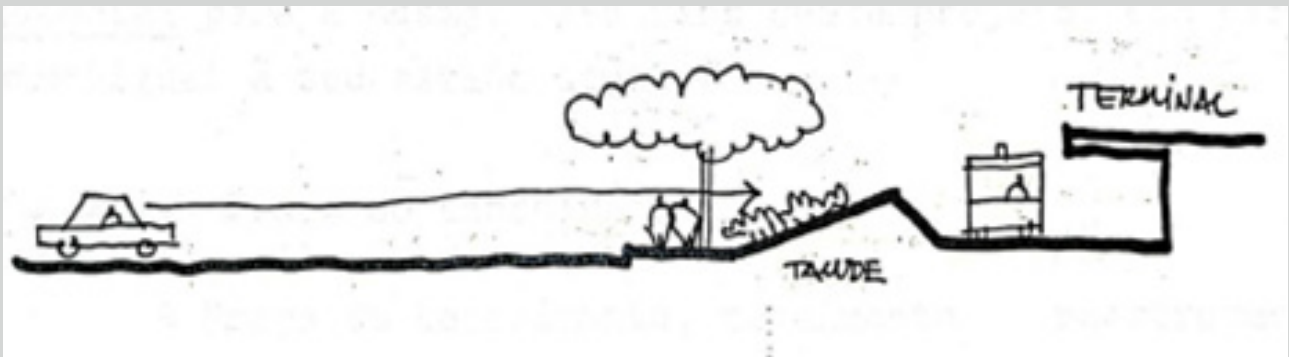
Fonte: Iplan, 1980b.

Quanto ao paisagismo, o projeto parte da prerrogativa de embelezar a cidade, gerar conforto ao usuário, preservar e potencializar os marcos da cidade (no caso da Av. Goiás) e requalificar áreas subaproveitadas, intervindo principalmente nas calçadas e nas

entre a Avenida Circular e a praça propriamente dita, para a construção de um terminal de ônibus nela. O mercado municipal já existente seria demolido e reconstruído, a fim de estabelecer uma conexão direta entre o terminal e a Rua T-63, com o espaço remanescente das quadras sendo ocupado por calçadas sob os quais haveriam feiras, bares,

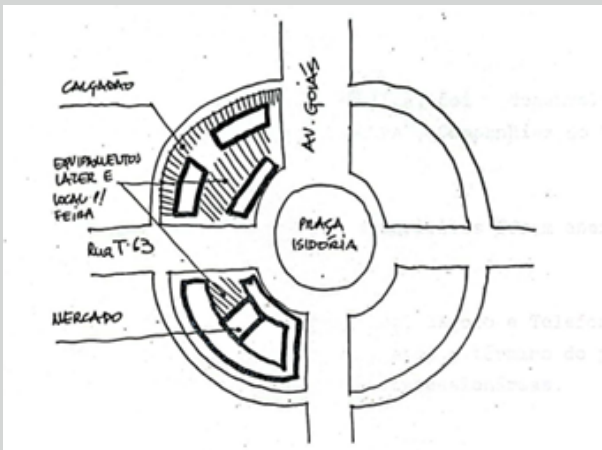
comércio e equipamentos de lazer.

Quanto à Rótula com a Av. João Mascarenhas, a ideia principal seria a de estabelecer um marco para a região, com “um espelho d’água circular com uma série de jatos verticais, contra um fundo de cinco árvores do tipo Flamboyant” e faixas com tratamento paisagístico diferente em formato ondular. A descrição se assemelha bastante àquilo que se conhece como a antiga Praça do Chafariz, que viria a dar lugar ao viaduto João Alves de Queiroz.



**Figura 19: Detalhamento paisagístico da Praça Isidória.**

Fonte: Iplan, 1980b.



**Figura 20: Desenho da reformulação do espaço entre Praça Isidória e Av. Circular.**

Fonte: Iplan, 1980b.

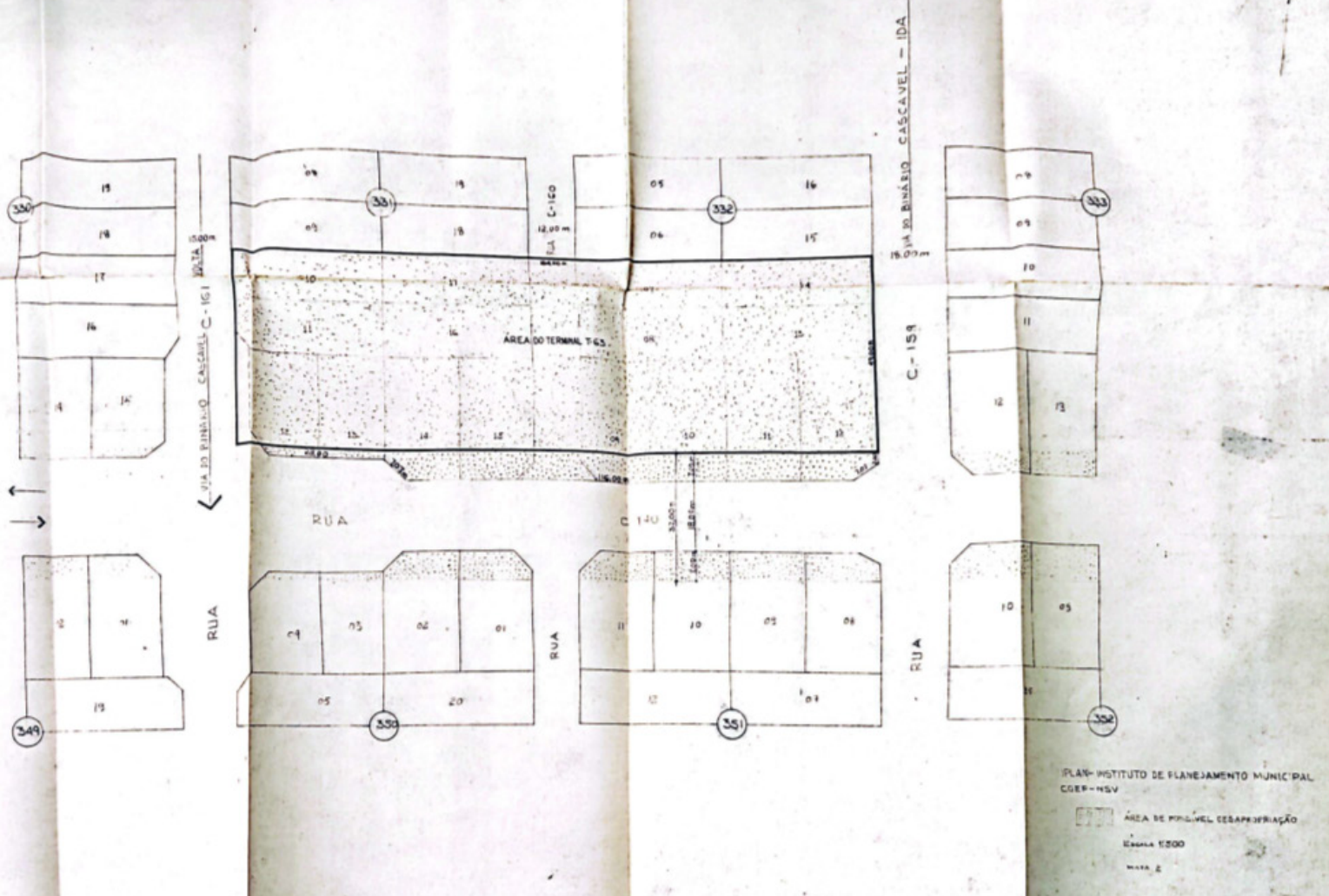
As Praças Wilson Sales e do Terminal T-63 (Figura 21) não possuem descrição detalhada sobre elas: a primeira já possuía o projeto de um núcleo ambiental e a segunda, que nunca chegou a existir, não foi detalhada por conta

da ausência do projeto arquitetônico do terminal, apenas sendo descrita como retangular.

Não muito tempo depois, o Iplan lançou em 1981 o Termo de Referência de Implementação, o qual reitera os objetivos do termo de 1980 já citando os efeitos da conurbação entre Aparecida de Goiânia e a capital, enfatizando a necessidade de uma via que facilite o funcionamento do transporte de massas. O Desenho trinário é mantido, porém agora as vias paralelas foram nomeadas: ao Norte, T-62, ocupando o espaço

que hoje é da via de mesmo nome, somado também à ao percurso das ruas 1026, 1031, C-139 e C-138; ao Sul, a T-64, ocupando o espaço que atualmente é da via de mesmo nome, somado ao percurso das ruas 1036, 1037, C-261 e C-167 (Figura 22).

O termo de 81 também traz consigo uma planta mais esmiuçada para a implantação do Terminal T-63 (Figura 22), nele, o nome indicado onde a via seria implementada é o da rua existente na época, a C-140. O desenho também aponta as áreas onde possíveis desapropriações aconteceriam, além de já dimensionar o espaço reservado ao terminal: o lote possuiria laterais de 49 metros e frente/fundo de 164 metros, resultando em uma área total de 8.036 metros quadrados. Essa é a última menção ao Terminal T-63 em documentos do Iplan, que nunca saiu do papel.



**Figura 21: Implantação do Terminal T-63**

Fonte: Iplan, 1981a

**Figura 22: Mapa de Implementação do Eixo T-63 e demais eixos associados.**

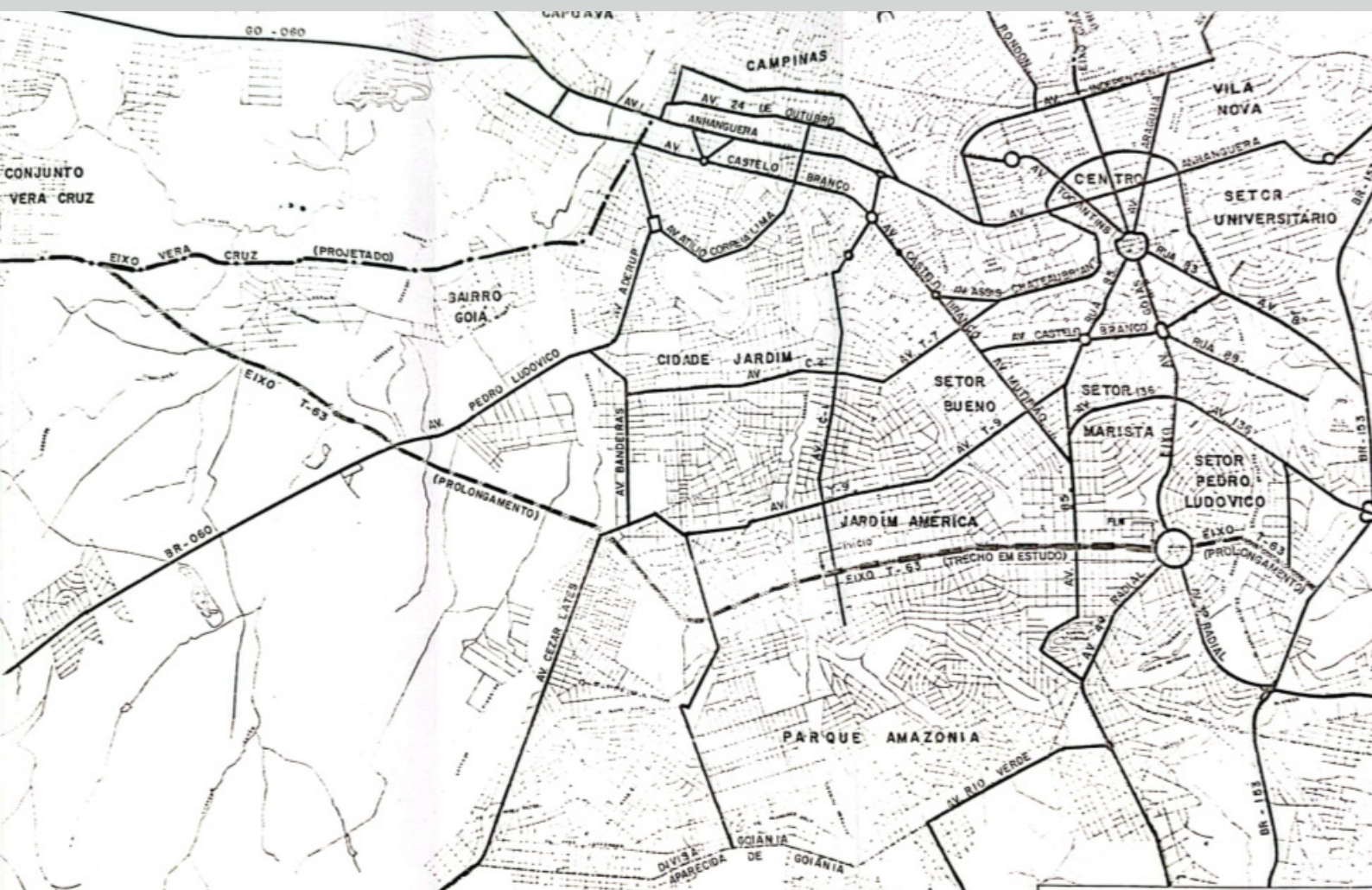
Fonte: Iplan, 1981a, edição da aproximação da legenda pelo autor, 2025.



Em dezembro do mesmo do mesmo ano, o Instituto lançou um novo projeto (IPLAN, 1981b), acompanhado de uma análise econômica. O estudo, traz consigo um mapa de situação (Figura 23) mais bem detalhado, no qual há o Eixo Norte Sul Cascavel, assim como a prerrogativa da existência de 3 eixos paralelos no sentido Leste-Oeste, complementando os Norte Sul. A principal justificativa, dessa vez, é a conurbação com aparecida e o surgimento natural de um eixo comercial entre as avenidas C-140 e T-63, fazendo-se necessária a qualificação do mesmo para estruturação adequada da cidade. No novo desenho, o eixo a ser implementado continuaria partindo do Conjunto Vera Cruz, mas, dessa vez, a Avenida 2ª Radial seria inclusa, apesar de o trecho em estudo no documento ir da Avenida Circular até a Avenida C-161.

A Avenida T-63 não mais cortaria a Praça Central e tampouco haveria um terminal próximo ao córrego Cascavel e, no plano, seu perfil também foi alterado (Figura 24). O sistema trinário foi abandonado, bem como os corredores de transporte coletivo e as ciclovias, sob a justificativa de que não haveria demanda suficiente:

Em termos de seção transversal, foi estudada a hipótese do aproveitamento de duas vias paralelas ao eixo, com a criação de um binário paralelo ao eixo, possibilitando a criação - no eixo de uma pista exclusiva para ônibus e de uma ciclovia. Porém, os estudos de tráfego possibilitaram que se verificasse ser desnecessário a implantação dessas pistas exclusivas - de Ônibus e de ciclistas já que a demanda existente e prevista não justifica esse tipo de projeto. (IPLAN, 1981b).



**Figura 23: Mapa de Implementação do Eixo T-63 no programa AGLURB.**

Fonte: Iplan, 1981b

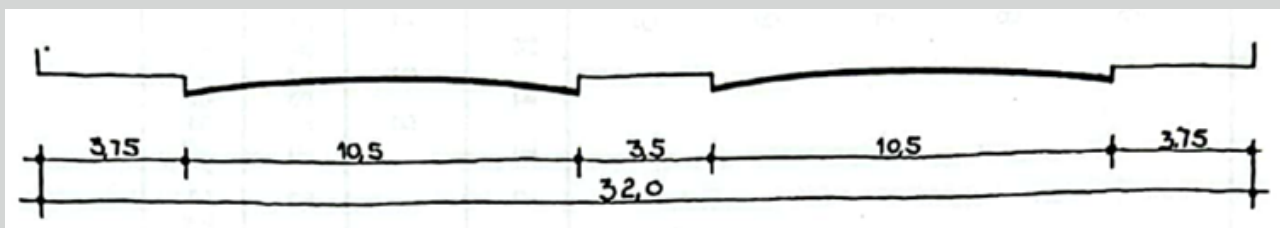
EIXO T-63  
MAPA DE SITUAÇÃO

FIG.

A nova seção transversal foi baseada em uma projeção do crescimento do tráfego, considerando tanto o crescimento da frota de veículos geral do contexto urbano como também o fluxo gerado pelo comércio que ali seria instalado. O projeto foi dividido em três trechos de implantação: o trecho 1 vai da Av. 159 até a Praça Wilson Sales, o trecho 2 parte da praça e chega até a Avenida 85 e o trecho final até a Avenida Circular. No primeiro trecho, a seção da época de 10,5 metros seria mantida, com intervenções somente no âmbito da drenagem, no segundo, seria implementada metade da nova seção transversal (Figura 25), com previsão para duplicá-la e, finalmente, no terceiro trecho, seria construída o novo perfil propriamente dito.

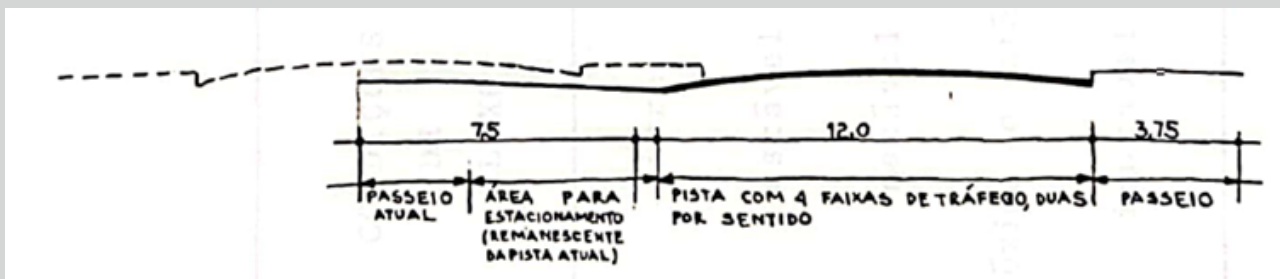
claramente um esquecimento do pedestre e do usuário do transporte coletivo, visto que a proposta apenas aborda a questão do fluxo de veículos, esquecendo de demais parâmetros urbanísticos, como paisagismo e conforto (que já haviam sido tratados no anteprojeto de 1980) e ignorando também a necessidade de se abordar o transporte coletivo, colocada a importância que a via foi planejada para ter.

O programa AGLURB colocava o prazo de até abril de 1983 para que as obras de demolição de imóveis desapropriados terminassem, com o início da execução da construção em janeiro e terminando até dezembro do mesmo ano. As obras de duplicação da via tardaram acontecer, com sua execução sendo anunciada para o ano de 1982



**Figura 24: Perfil Viário definitivo proposto para a T-63 no Programa AGLURB.**

Fonte: Iplan, 1981b



**Figura 25: Perfil Viário temporário para o segundo trecho da T-63 no Programa AGLURB.**

Fonte: Iplan, 1981b

O novo desenho da via manteria os 32 metros totais já propostos anteriormente, com um canteiro central de 3,5 metros e duas pistas com 10,5 metros cada, divididas em duas pistas para veículos e um estacionamento, configuração que se aproxima do estado atual da avenida. Há

(PREFEITURA, 1981), mas começando apenas de fato durante o mandato de Nion Albernaz, em 06 de outubro de 1984. O então prefeito, presente na obra de demolição de imóveis desapropriados, explicou que o atraso da obra foi motivado por “alguns embaraços”. Apesar disso, a população recebia com entusiasmo o

início das obras, visto que já na época o trânsito local se via congestionado amiúde e com a recorrência de acidentes de trânsito, principalmente no encontro com a 85 (NION, 1984).

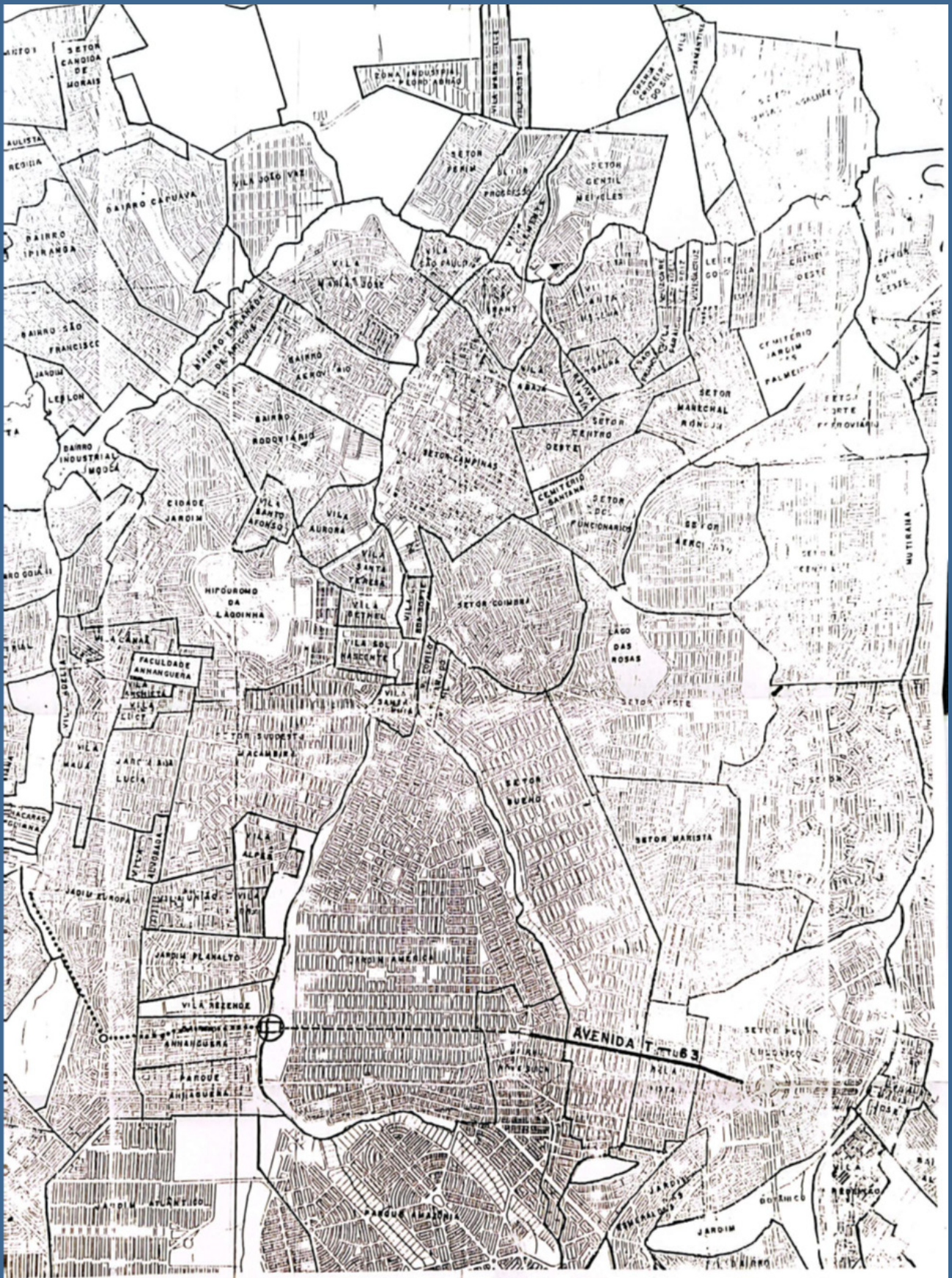
A despeito do otimismo dos moradores, as obras logo se viram paralisadas por conta da insatisfação de quatro dos desapropriados sobre o valor ofertado pela prefeitura, além do atraso no pagamento do valor acordado a alguns deles (T-63, 1985). A vontade era de terminar a obra até fevereiro de 85, mas devido a um outro atraso no pagamento das indenizações, que aconteceram em março do mesmo ano e a conclusão das obras se deu apenas em maio (DESAPROPRIAÇÕES, 1985 e CONTINUA, 1985).

A via funcionava satisfatoriamente até que chegasse à Praça C-251 (de acordo com o mapa, seria a atual Praça Nova Suíça), onde ocorria o afunilamento devido à transição para a pista única, fazendo com que o Iplan elaborasse em 1987 o projeto de prolongamento da avenida (Figura 26). Em seu texto, o projeto cita novamente a saturação do eixo anhanguera como justificativa para duplicar a T-63, além de trazer pra si o fluxo de caminhões presente nas avenidas Mutirão, Castelo Branco.

No momento em que o plano foi elaborado o Terminal Bandeiras já havia sido construído e já funcionava, havendo a necessidade de interligá-lo ao terminal Isidória, reiterando a importância da continuidade da duplicação da via. O projeto também previa a construção de avenidas expressas marginais aos córregos Botafogo e Cascavel, formando um anel viário periférico para a circulação de mercadorias, além prever a ligação da via com o trajeto do VLT

(veículo leve sobre trilhos) até o córrego Capim Puba (AVENIDA, 1988 e T-63 1988).

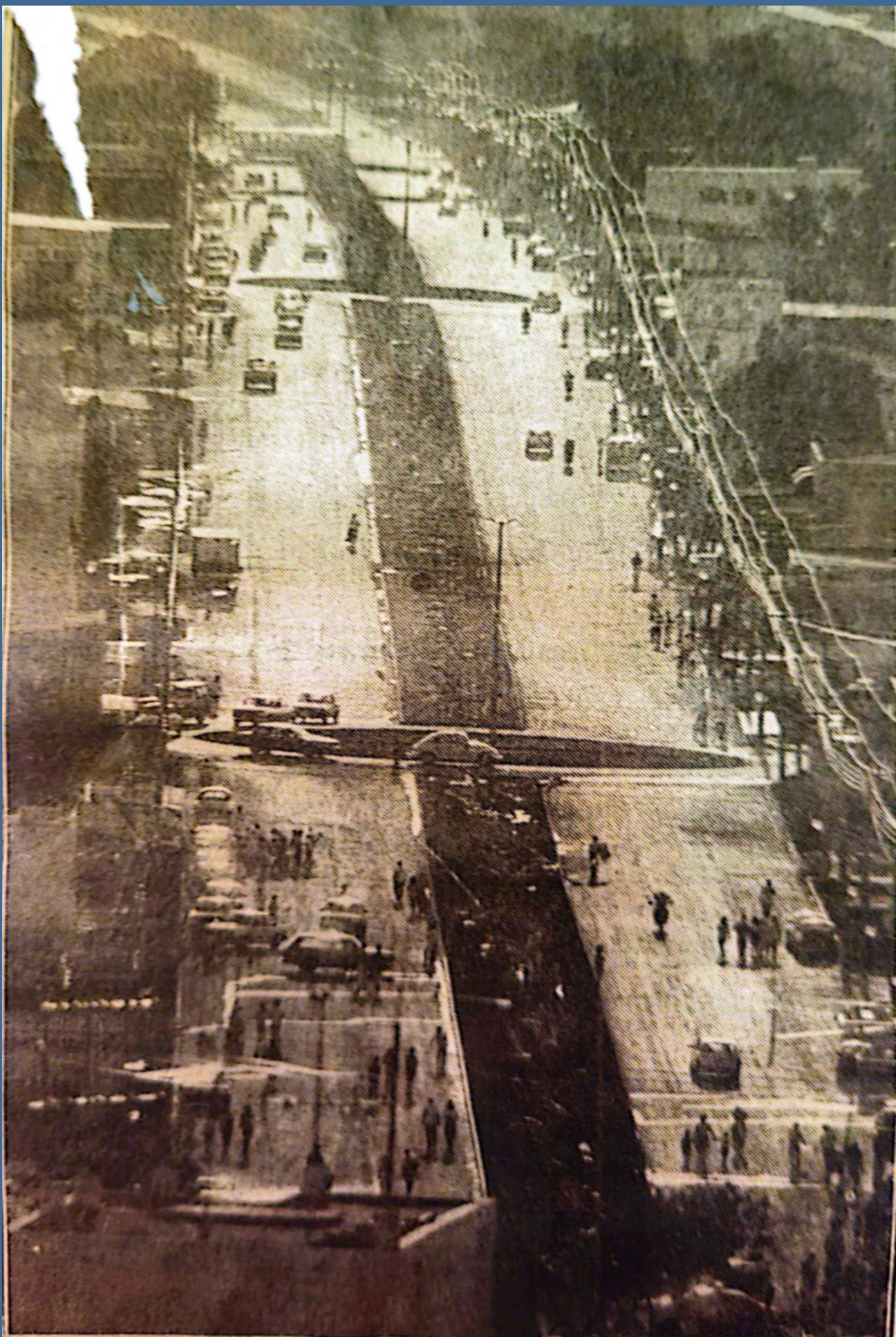
O prolongamento foi iniciado em 1991 e finalizado apenas em 1992 (Figura 27), inaugurado junto à ponte sob o córrego Cascavel durante a semana comemorativa do aniversário da cidade, no último ano do mandato de Nion Albernaz, marcado pela ênfase na construção de vias (PROLONGAMENTO, 1992). Esse prolongamento foi o último executado, deixando a Avenida T-63 com suas dimensões atuais.



**LEGENDA:**

- TRECHO JÁ DUPLICADO
- - - DUPLICAÇÃO DA VIA (EXECUÇÃO DA SEGUNDA PISTA)
- ..... DUPLICAÇÃO DA VIA (PAVIMENTAÇÃO)
- ⊕ OBRA DE ARTE (PONTE)

**Figura 26: Mapa do prolongamento da T-63.**  
 Fonte: Iplan, 1981b



**Figura 27: Fotografia do prolongamento da T-63.**  
Fonte: Diário da Manhã, 1992.

## 4.2 ANOS 2000-2015: CONSOLIDAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES

Conforme previsto nos planos elaborados nos anos 80, a Avenida T-63 se tornou um forte eixo de comércio e serviços, importante para conectar a região sul da cidade ao centro. Em 2003 a avenida já se encontrava como uma das mais importantes da cidade (CUNHA, 2003): o grande fluxo de pessoas, aliado ao caráter nobre dos bairros pelos quais a avenida atravessa, trouxe à via uma diversidade de comércios e serviços. Entretanto, já naquela época engarrafamentos nos horários de pico eram notados nos cruzamentos com a Av. S-1, T-4, T-5 e na Praça Nova Suíça, além dos comerciantes relatarem problemas com insegurança (CUNHA, 2003). No ano seguinte já se via o reflexo de sua consolidação: um artigo do jornal Diário da Manhã (VANESSA, 2004) aponta que, à época, o metro quadrado mais caro da cidade se situava no trecho entre a Nova Suíça e a Praça do Chafariz, com o preço médio de lotes vagos na região variando entre R\$ 1.300,00 e R\$ 1.500,00 – terrenos que na década de 90 valiam cerca de 25 mil reais, passaram a valer de 100 mil a 125 mil.

Em meio a esse contexto a prefeitura de Goiânia elaborou em 2007 a Lei do Sistema Cicloviário (GOIÂNIA, 2007a) e o novo Plano Diretor (GOIÂNIA, 2007b). A primeira regulamenta o uso da bicicleta na cidade e o sistema de ciclovias, com a finalidade de viabilizar a bicicleta como alternativa de transporte segura na cidade, promover a redução de engarrafamentos e da poluição. O documento, em seus principais artigos, coloca a obrigação

da construção de sistema cicloviário em novas vias e vias reformadas após sua data (feito estudo de viabilidade), obriga a implantação de bicicletários ou estacionamentos para bicicletas nos terminais do transporte coletivo. A lei também delimita o que é permitido ou não circular nas vias, sendo proibida o uso da pista por veículos motorizados (à exceção de ambulâncias e viaturas de polícia em casos de urgência), pedestres e carroças e liberada para uso por bicicletas, patins e pessoas em cadeiras de rodas, penalizando quem não respeitar essas delimitações com multas e advertências.

Já o Plano Diretor de 2007 é muito mais extenso e abrangente, tratando dos sistemas de ordenamento do território, vias, sustentabilidade e parâmetros urbanísticos. Dentro daquilo que se relaciona com a Avenida T-63, o documento divide a hierarquia viária entre vias expressas de 1ª, 2ª, e 3ª categorias, arteriais de 1ª e 2ª categorias, coletoras, locais, de pedestres e ciclovias, encaixando a T-63 como uma via expressa de 3ª categoria (Figura 28), caracterizadas pelo “fluxo intenso de veículos com grande quantidade de interseções em nível e acesso às atividades econômicas”. O plano também estabelece diretrizes para o sistema viário que por vezes se contradiz ao colocar como prioridade os pedestres, ciclistas e o transporte coletivo, mas também mirando na duplicação de vias e na construção de passagens em desnível, como viadutos.

A prefeitura coloca o transporte coletivo como o deslocamento motorizado mais desejável, essa priorização se daria a partir da implementação e requalificação de corredores



**Figura 28: Mapa da Rede Viária proposto pelo Plano Diretor em 2007.**

Fonte: Prefeitura de Goiânia, 2007; Edição: do autor, 2025.

exclusivos, onde somente seria permitida a passagem de ônibus, corredores preferenciais, onde outros veículos seriam permitidos apenas para conversão à direita e acesso aos lotes, estações de integração, equipamento de grande porte para controle operacional das linhas (os ditos terminais de ônibus) e estações de conexão, que seriam equipamentos de menor porte apenas para a articulação de linhas em diferentes corredores (o que se aproxima das estações do BRT atuais).

No mapa do Sistema de Transporte Coletivo (Figura 29), percebe-se que a T-63 possui um corredor ainda a implantar, que estabeleceria conexão entre o Terminal Isidória e duas estações de conexão que se localizariam nos cruzamentos com a Av. C-104 (ligando a T-63 à Av. T-9) e a Av. 85. O corredor preferencial da C-104 nunca chegou a ser executado, bem como as estações de conexão da T-63, visto que o segundo não seria possível por conta da execução do Viaduto João Alves de Queiroz. Os corredores da T-63 e da 85 foram executados.

Em junho do mesmo ano, a

prefeitura promoveu a revitalização da avenida (BRANQUINHO, 2007), reativando os chafarizes da praça do cruzamento com a 85 e readequação da iluminação da mesma. Os canteiros centrais também receberam atenção, com as passarelas – locais nos quais os panfleteiros geralmente ficam na ilha, com a grama já danificada por conta do pisoteio – sendo pavimentadas e lixeiras sendo instaladas e requalificando o paisagismo, visando tornar o trabalho dessas pessoas mais limpo ecologicamente e melhorando a qualidade da via também para os pedestres (Figura 30).

Após a implementação do Plano de 2007, já em 2008 foi possível assistir algumas mudanças significativas e leis que complementem o mesmo: nesse ano foi inaugurado o Viaduto João Alves de Queiroz, além de serem elaboradas as leis dos Parâmetros Urbanísticos (GOIÂNIA, 2008a) e do Estatuto do Pedestre (GOIÂNIA, 2008b). A lei dos parâmetros estabelece quais tipos de uso são adequados ou não para determinadas vias, além de colocar



**Figura 29: Mapa do Sistema de Transporte Coletivo proposto pelo Plano Diretor em 2007.**

Fonte: Prefeitura de Goiânia, 2007; Edição: do autor, 2025.

diretrizes gerais relacionadas ao meio ambiente e áreas de carga e descarga. No que tange à T-63, seriam permitidos todos os tipos de uso, exceto aqueles que não atendam à legislação ambiental e possuam grau de incomodidade GI-5.

Já o Estatuto do Pedestre, apesar de não citar nenhuma via especificamente, é importante pois serviu para estabelecer os direitos e deveres do pedestre. Nessa lei, ao pedestre deve ser concedidas calçadas limpas, desobstruídas, seguras e iluminadas, bem como devem ser as áreas de lazer e parques, abrigos para espera de ônibus que os protejam das intempéries, faixas de travessia sinalizadas de maneira vertical e horizontal, além de exigir que os tempos de travessia de pedestres sejam adequados ao tempo que o usuário necessite. A lei asseguraria ao pedestre a prioridade sob os demais meios de transporte, o que se sabe que na prática não é respeitado, como apontam as notícias que sucedem a construção do viaduto.

A solução encontrada pela prefeitura de Goiânia para solucionar os engarrafamentos recorrentes

que circundavam a então Praça do Chafariz foi a de criar três níveis para cruzamento, o mais baixo sendo uma trincheira que segue o sentido da Avenida 85 à S-1, o intermediário sendo em nível térreo, com uma rotatória com semáforos realizando o encontro das duas vias com a T-63 e o mais elevado sendo um viaduto de 250 metros de extensão, que segue o sentido da Av. T-63 (MACEDO, 2023). De acordo com NUPEC (2009), o início das obras que custaram cerca de 20 milhões de reais se deu em maio de 2008 e sua conclusão se tem no dia 12 de dezembro do mesmo ano, com um show de Chitãozinho e Xororó.

No dia 30 de agosto do mesmo ano, o elevado da obra já havia sido liberado para o tráfego de veículos, enquanto a trincheira e a passagem no nível das vias ainda estavam sendo executadas (Figura 31). No dia da liberação, Deire Assis (2008) aponta que tanto a Av. T-63 quanto as avenidas mais relevantes próximas sofreriam com congestionamentos decorrentes das mudanças de tempo dos semáforos, que seriam corrigidos do dia seguinte.



**Figura 30: Situação do canteiro da T-63 em 2007.**  
Fonte: Diário da Manhã, 2007.

A solução provisória para os veículos já era insatisfatória, entretanto, a ideia de liberar o fluxo no elevado antes da conclusão total das obras revela a imprudência do poder público, sendo que nenhuma alternativa à pedestres e ciclistas foi elaborada à nível do solo para cruzar as vias: as alternativas seriam ou arriscar a própria vida fazendo do viaduto uma passarela, ou contornar a obra via as Av. T-4 e S-5, com um deslocamento que beira a dimensão de quilômetro para concluir seu deslocamento (OLIVEIRA, 2008). No dia 14 de outubro de 2008 foram abertas passagens para a travessia de pedestres, mesmo com as obras nas calçadas e na trincheira ainda não finalizadas, ainda possuindo areia e desníveis em certas partes (OLIVEIRA; ASSUNÇÃO, 2008). A passagem de ciclistas por essas passagens não seria possível dada sua largura, fazendo com que ou o usuário contornasse pela T-64 ou se arriscasse pelo viaduto (Figura 32).

O artigo do O Popular do

dia seguinte (SILVA, 2008) reitera que o caminho para pedestres elaborado pela equipe de obra (Figura 33) estaria subutilizado devido ao tempo de trajeto que levaria cerca de 25 minutos a pé, levando as pessoas a preferirem cometer infrações de trânsito. Sem contar as irregularidades cometidas por pedestres, em um único dia já se chegaram a registrar 12 multas no intervalo de 4 horas (ASSUNÇÃO, 2008), além de uma ocorrência mais grave de ameaça: um motorista ameaçou um condutor do transporte coletivo com uma arma após ter sido fechado pelo ônibus no elevado, fazendo com que os passageiros tivessem que descer no meio do viaduto. Cenas de desordem como essas se tornaram recorrentes até a construção do complexo, quando deram lugar a um alívio extremamente breve.

Planejado pra ser liberado no dia seguinte ao show da dupla sertaneja, o viaduto somente o foi na segunda-feira, dia 15 de



**Figura 31: Viaduto da T-63 em funcionamento enquanto as obras da praça e da trincheira ainda eram finalizadas.**

Fonte: Julia Macedo, 2007.

dezembro de 2008, para dar tempo de a equipe dar certo acabamento à obra, que ainda assim prosseguiu em determinadas partes que não prejudicassem o trânsito, como o monumento. No primeiro dia de trânsito só houve congestionamento no local às 17 horas – horário no qual as pessoas voltam de casa de seus serviços; além disso, os comércios antes prejudicados pela interdição de trechos das vias viram o movimento voltar aos conformes (CUNHA, 2008). O problema é que, como dito anteriormente, o alívio foi passageiro: já no dia 17 do mesmo mês se tinha notícias de mais conflitos e problemas no entorno do complexo (DRUMMOND, 2008): o asfalto da trincheira já apresentando buracos e motoristas realizando conversão da Rua T-64 para a S-1, a fim de passar pelo viaduto, o que era e ainda é proibido (Figura 34). Além disso, com o passar do tempo o complexo da praça acabou se saturando e o trânsito voltou a congestionar (BORGES, 2010).



**Figura 32: Ciclista arriscando travessia na contramão pelo viaduto ainda eram finalizadas.**

Fonte: Mantovani Fernandes (O POPULAR), 2008c.

A fim de aliviar o trânsito e

cumprir o que foi posto no Plano Diretor de 2007, em 2012 começaram as implantações de corredores exclusivos e preferenciais de ônibus, a partir da Avenida Universitária. Somente em abril de 2013 o corredor da T-63 veio a ser implementado, a partir da transformação da faixa de estacionamentos paralelos às pistas de veículos em uma faixa de prioridade à ônibus, com veículos podendo transitar nela somente durante conversões e acessos a lotes (DRUMMOND, 2013 e ABREU, S. V., 2013). A remoção dos estacionamentos – apesar de liberar o espaço ocupado pelos ônibus nas demais pistas – acaba fazendo com que boa parte dos comércios já estabelecidos na via termine perdendo parcela considerável de sua clientela.



**Figura 33: Pedestre fazendo o percurso de 25 minutos para travessia da avenida, via passarela improvisada.**

Fonte: Cristina Cabral (O POPULAR), 2008d.

E foi no mesmo ano que a prefeitura começou a executar a ciclovia que hoje se encontra no canteiro central da avenida. As obras chegaram a ficar paralisadas por 30 dias após se iniciarem no Pq. Anhanguera e chegarem à ponte que atravessa o córrego Cascavel, tempo esse que foi usado para estabelecer que a transposição seria

feita por estrutura metálica. Além disso, outro trecho desafiador seria o do viaduto, visto que as faixas para bicicletas terão sua continuidade interrompidas, fazendo com que a prefeitura optasse por implantar uma ciclorrota nas imediações da Praça Simão Carneiro – em paralelo às pistas de veículos até que retornem aos canteiros da avenida (ABREU, V., 2013). Além disso, seriam plantados ipês e instaladas luminárias ao longo da ciclovia, o que se sabe que foi parcialmente executado, posto que as espécies hoje presentes são apenas palmeiras.



**Figura 34: Cavalete que impedia a conversão da T-64 à S-1, destruído.**

Fonte: Weimer Carvalho (O POPULAR), 2008.

Os 15 anos abordados no presente capítulo encerram as principais transformações da Avenida T-63 no que tange à sua configuração formal e em perfil: o viaduto e o monumento análogo ao da Praça do Ratinho sobrepujaram a identidade da Praça do Chafariz em detrimento da melhoria do fluxo de veículos no cruzamento com a 85 e a S-1, o que aconteceu por um breve tempo. Paralelamente, a remoção dos estacionamentos para o funcionamento da faixa prioritária dos ônibus, aliada à construção

da ciclovia foi extremamente importante para que se viabilizassem formas de transporte alternativas ao carro na via.

### 4.3 ÚLTIMOS 10 ANOS (2015-2025)

Os 10 anos mais recentes, em relação à Avenida T-63, não foram de grandes mudanças: não houve nenhuma reforma planejada ou qualquer obra que transforme seu perfil. Entretanto, a T-63 foi palco e protagonista de certos eventos marcantes para a cidade e sua própria história, como a revitalização das ciclovias, o incêndio do viaduto João Alves (bem como outras interdições) e o Projeto Arte Urbana executado no viaduto. Além disso, é importante citar as leis mais recentes que impactam o funcionamento da Avenida, como o Plano Diretor de 2022 e o Programa Nova Mobilidade, o novo e provisório plano de mobilidade do então prefeito Sandro Mabel.

À princípio, a revitalização da ciclovia consistiu na renovação e pintura do calçamento vermelho, além da construção da cicloponte que atravessa o córrego Cascavel e renovação da vegetação e da iluminação pública (MAIS GOIÁS, 2016). Após isso, aquilo de mais significativo que ocorreu em relação à via foi a elaboração do Plano Diretor de 2022 (GOIÂNIA, 2022), que estabelece como estratégias de desenvolvimento da cidade a gestão urbana, a sustentabilidade socioambiental, mobilidade, acessibilidade e transporte, desenvolvimento econômico, desenvolvimento humano e ordenamento territorial.

Naquilo que influencia diretamente a Av. T-63, a seção de mobilidade reitera a importância da integração de diferentes sistemas de transporte, o incentivo à mobilidade sustentável e a universalidade do acesso ao espaço da cidade. Para tal, devem-se ser feitas intervenções tanto em vias quanto em calçadas para que as mesmas atendam adequadamente sua função hierárquica na cidade. Outro ponto importante para ressaltar é que a lei coloca em seu plano a redução de estacionamentos nas vias para inserir ciclovias e faixas de ônibus ou ampliar calçadas, o que desincentivaria o uso do transporte motorizado privado.

estrutural de transporte coletivo, com corredores exclusivos” – o que repercute na execução do BRT Norte-Sul e na reforma do Eixo Anhanguera – além de colocar a necessidade da renovação dos abrigos das paradas de ônibus. Por fim, a nova lei acaba por alterar a hierarquia da Avenida T-63, que vai de Expressa de 3ª categoria à Arterial de 1ª Categoria.

Na madrugada do dia 15 de julho do mesmo ano acontece um incêndio no viaduto João Alves (Figura 35), que, apesar de nenhum ferido, fez com que o mesmo ficasse interditado até o dia 22 do mesmo mês para que peritos pudessem averiguar as causas do



**Figura 35: Incêndio no Viaduto João Alves de Queiroz.**

Fonte: Reprodução TV Anhanguera, 2022.

No que tange ao transporte coletivo, aquilo que se destaca em relação ao plano diretor anterior seria a proposta de se adotar “veículos articulados, bi-articulados, veículos leves sobre trilhos e modais com tecnologia metroviária na rede

incêndio e os possíveis danos à estrutura. No fim, foi constatado nenhum dano estrutural: somente as placas que revestiam suas vigas foram danificadas e tão logo foram removidas e recompostas com argamassa de alta resistência

(PAULO, 2022 e J.A. 1ª EDIÇÃO, 2022). As investigações da polícia concluíram que o incêndio foi causado por um usuário de drogas que teria acendido o fogo para procurar por entorpecentes (G1, 2022), demonstrando que o ambiente do viaduto se tornou um local inseguro para o pedestre. Além dessa, houve outra interdição em março 2023 por conta de uma rachadura na junta de dilatação do viaduto, que ficou fechado para reparos preventivos (VERA, 2023).

Para além desses eventos, no ano de 2023 o viaduto recebeu diversas artes em grafite no Projeto Arte Urbana, promovido pela Secretaria de Cultura da cidade a fim de promover os artistas goianos e embelezar diversos marcos da cidade, como o próprio viaduto (DIÁRIO DA MANHÃ, 2023). A Figura 36 mostra a intervenção em uma das laterais do viaduto, que acaba tornando a paisagem um pouco mais aprazível tanto para pedestres, quanto para motoristas.

Para além do visual, no ano de 2024 iniciada a renovação da frota do transporte coletivo, em

virtude do estado de conservação dos veículos até então utilizados e da padronização de cores dos ônibus – antes, verdes e amarelos, de acordo com a data do modelo, agora verde para as linhas dos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste, azul para as linhas alimentadoras e cinza para as linhas das redes estruturais dos corredores. Além disso a nova frota possui ar-condicionado funcionando e com janelas fumês que barram a incidência da luz solar, além de monitoramento por câmeras (RMTC, 2024). O investimento em conforto térmico e segurança na própria frota é um fator que estimula o usuário a preferir o transporte público em relação ao privado, apesar de geralmente o tempo de viagem ser o maior fator impeditivo.

Por fim, no ano de 2025, com a eleição de Sandro Mabel ao cargo de Prefeito de Goiânia, houve uma descontinuidade naquilo que havia sido proposto no PlanmobGyn – Plano de Mobilidade de Goiânia de 2024, que, em suas mais de 400 páginas, elabora propostas e diretrizes para a mobilidade da cidade a partir de um extenso e multidisciplinar diagnóstico. O atual



**Figura 36: Viaduto após intervenção do Projeto Arte Urbana.**  
Fonte: Reprodução PUC TV GOIÁS, 2023.

prefeito institui a partir de decreto o Programa Nova Mobilidade (GOIÂNIA, 2025), o qual além de atualizar o plano de mobilidade do ano anterior, traz três medidas mais relevantes: motocicletas também poderão circular livremente em corredores preferenciais de ônibus, o que, apesar de aliviar levemente o trânsito, faz com que a segurança dos motociclistas seja posta a risco ao se levar em consideração os pontos-cegos dos ônibus, sendo mais preferíveis sinalizações como a faixa azul utilizada em São Paulo; em determinados locais, estabelecer a conversão à direita livre, fazendo com que os veículos que vão virar não precisem esperar pelo sinal verde – é o caso das saídas da rótulas da Pça. Isidória, que por consequência torna o pedestre refém da boa vontade dos motoristas para realizar a travessia, além de também congestionar as vias que recebem esses veículos; por fim, a “metronização” dos BRTs, que consiste na sincronização das linhas dos eixos com os semáforos para otimizar o tempo de viagem.

# 5. ESTUDO DA SITUAÇÃO ATUAL

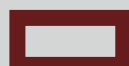
Apesar de todas as medidas recentes visando “a melhoria do trânsito”, a Avenida T-63 ainda é palco de engarrafamentos e infrações de trânsito recorrentes. Nos horários de pico, os ônibus têm de competir em sua faixa com a grande quantidade de carros que farão conversão à direita, além das motocicletas que passam pela pista antes exclusiva. Além disso, por conta das longas quadras adjacentes e pela ausência de faixas de pedestre próximas aos pontos de ônibus, é normal encontrar pessoas atravessando a avenida em meio aos veículos, colocando as próprias vidas em risco.



## LEGENDA

 Av. T-63

 Limite Mun. Goiânia



Área Macro



Área Meso



Área Micro Anhanguera

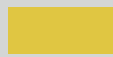



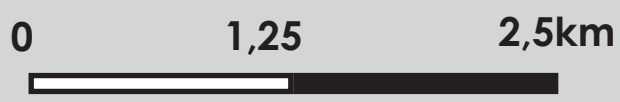
Área Micro Jd. América



Para averiguar de maneira satisfatória as características da Avenida T-63, bem como a relação e do usuário com ela, faz-se necessária a análise em diferentes escalas para que seja possível tratar da situação da via desde sua relação com a cidade até às minúcias do que é enfrentado pelo pedestre em determinados trechos. Os mapas desenvolvidos nessa etapa de análise foram todos elaborados a partir de dados georreferenciados disponibilizados pela Prefeitura de Goiânia através do Portal Mapa Fácil e pelo IBGE. As escalas definidas são: macro, tratando a relação da avenida com a cidade numa área de maior abrangência; meso, um recorte que abrange cerca de 350 metros para além da via (aproximando para quadras inteiras); micro, 4 regiões delimitadas por suas características, abrangendo cerca de 150 metros para além da T-63 (Figura 37).

**Figura 37: Mapa de Localização das Escalas.**  
Fonte: do autor, 2025.

-  Área Micro Bueno
-  Área Micro Bela Vista



## 5.1 ESCALA MACRO

A escala macro abrange uma área maior, a fim de captar a relação da via com as outras regiões da cidade, de maneira que se possa perceber, num contexto maior, o que interfere no seu funcionamento enquanto via importante da capital goiana.

Os limites da área macro de estudo (Figura 38) foram definidos da seguinte lógica: longitudinalmente, é de extrema importância que se façam presentes os dois terminais de transporte coletivo mais próximos da T-63 – Isidória e Bandeiras – além de também ser relevante que sejam inseridas as avenidas radiais do entorno da Avenida Circular; transversalmente, devido ao seu posicionamento mais ao Sul da cidade, é importante que o limite com Aparecida de Goiânia (com as avenidas Rio verde e São Paulo) apareçam e, na parte Norte, o limite se deu próximo ao Viaduto Latif Sebba (Av. 85) de modo que abrangesse boa parte dos setores verticalizados próximos.



## LEGENDA



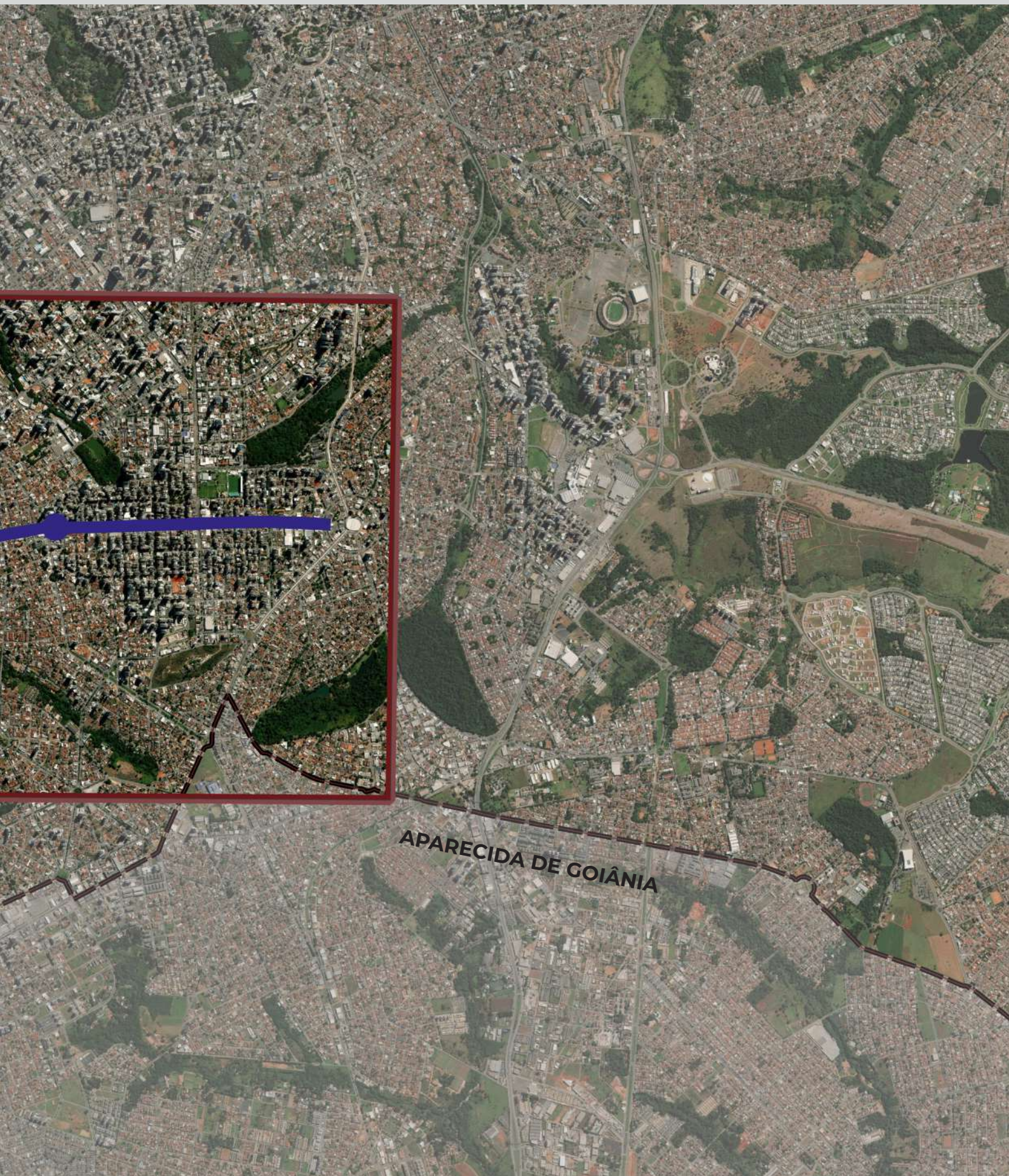
Limite Mun. Goiânia



Av. T-63



Área Macro

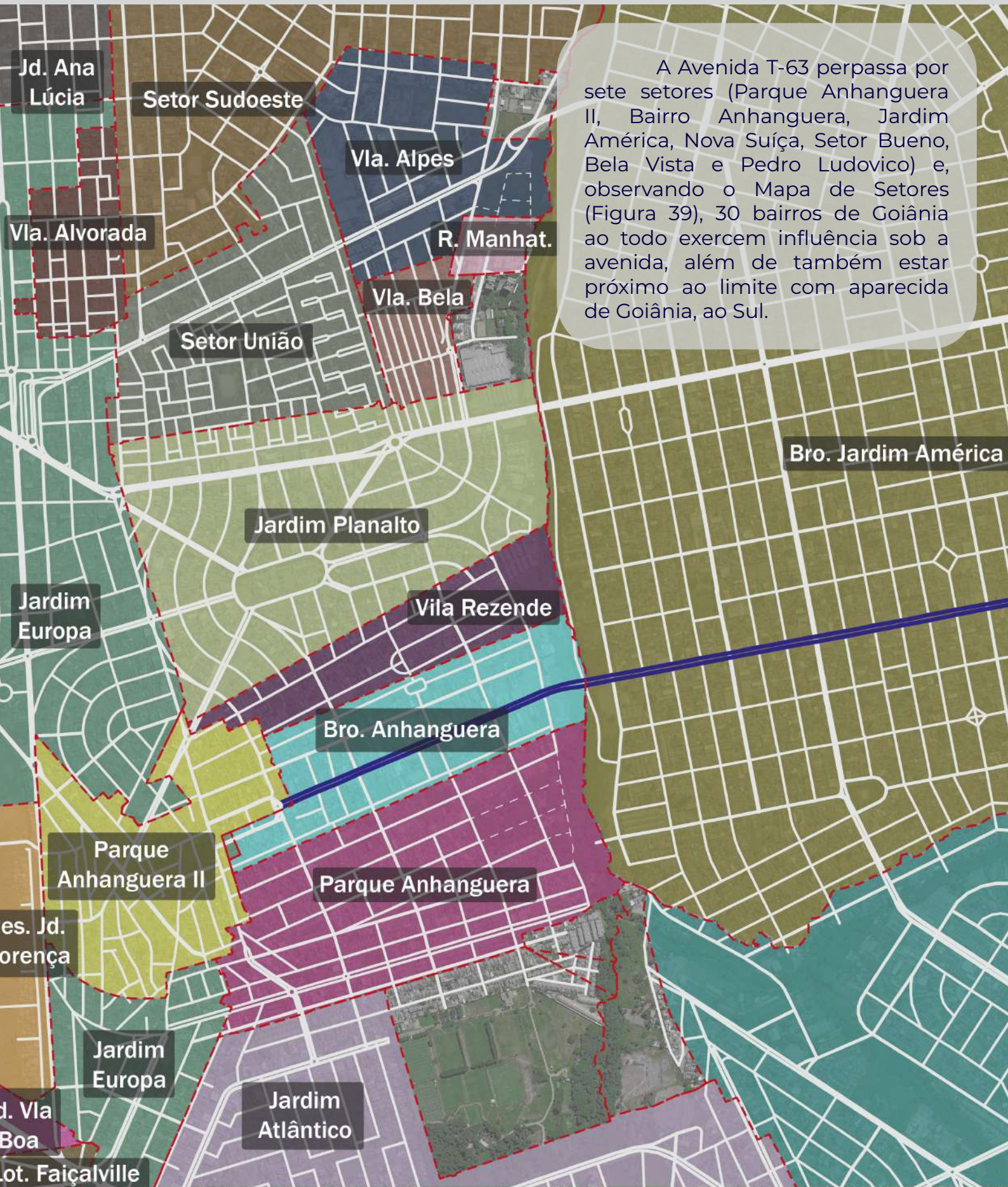


**Figura 38: Mapa de Localização da Escala Macro.**  
Fonte: do autor, 2025.

0 1,25 2,5km



## 5.1.1 SETORES



A Avenida T-63 perpassa por sete setores (Parque Anhanguera II, Bairro Anhanguera, Jardim América, Nova Suíça, Setor Bueno, Bela Vista e Pedro Ludovico) e, observando o Mapa de Setores (Figura 39), 30 bairros de Goiânia ao todo exercem influência sob a avenida, além de também estar próximo ao limite com aparecida de Goiânia, ao Sul.

### LEGENDA

■ ■ Limite Mun. Goiânia

— Av. T-63



Divisa de Setores

**Figura 39: Mapa de Setores.**

Fonte: do autor, 2025.

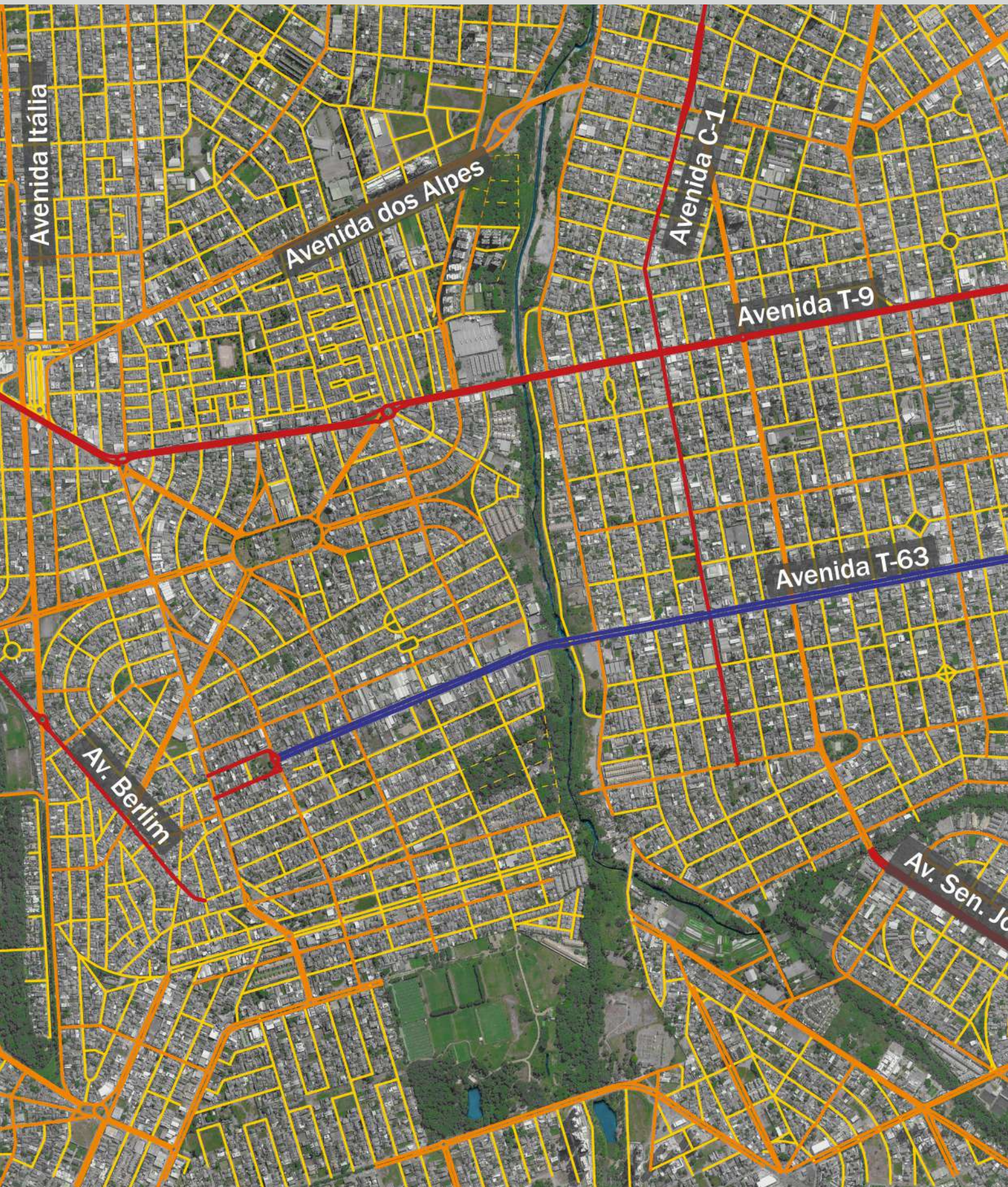
Ao Leste se localizam as regiões mais adensadas e valorizadas, como os setores Marista, Bueno, Pedro Ludovico e Bela Vista, o que repercute numa confluência de veículos maior à T-63, com mais congestionamentos durante os horários de pico. Ao Oeste se encontram os bairros com gabaritos predominantemente térreos, além de usos mais residenciais, com a presença de comércios locais e restaurantes.



0 500 1.000m



## 5.1.2 HIERARQUIA VIÁRIA

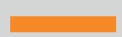


### LEGENDA

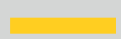
Av. T-63



Vias Arteriais



Vias Coletoras

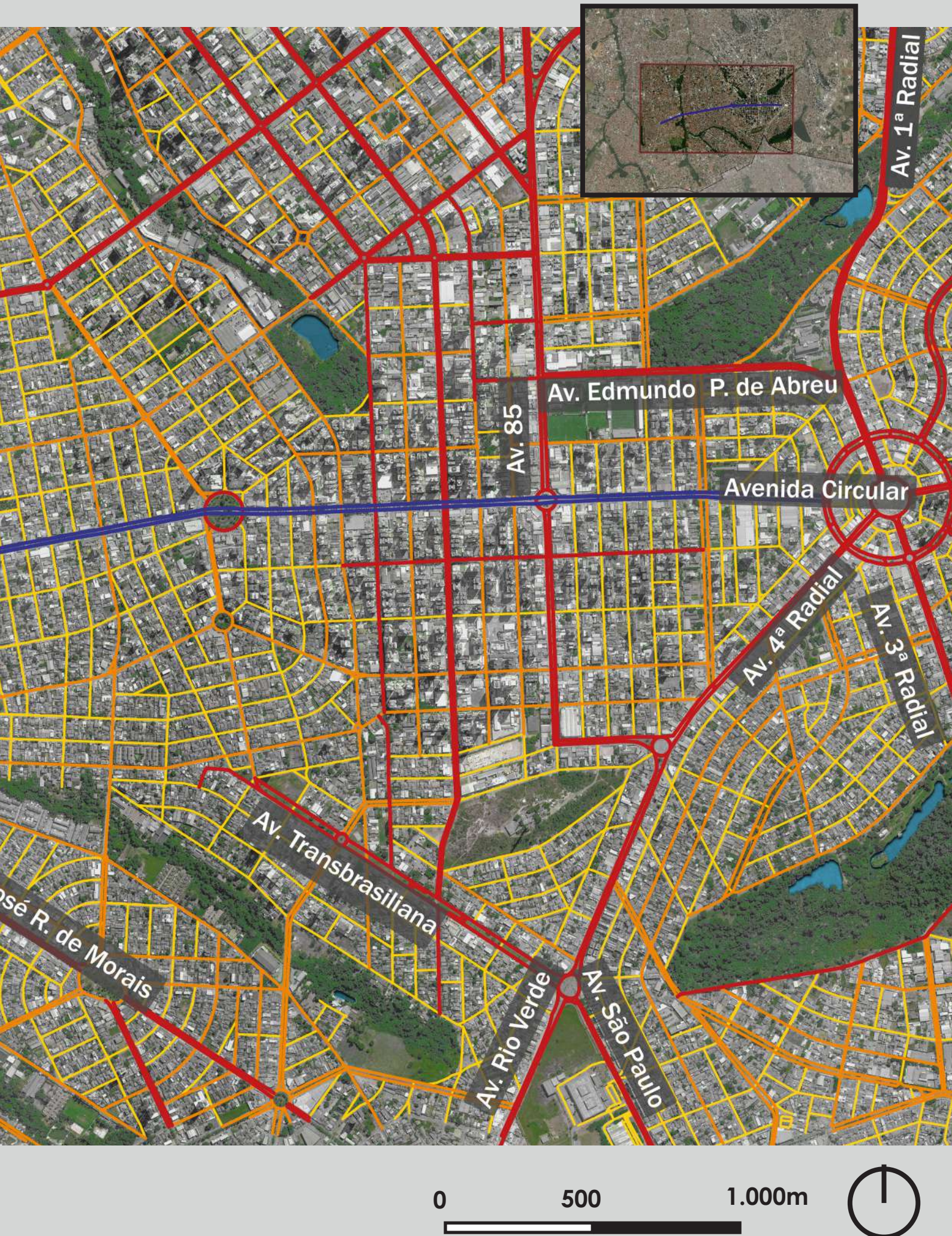


Vias Locais



Vias a serem implementadas

**Figura 40: Mapa de Hierarquia Viária.**  
Fonte: do autor, 2025.



De acordo com o Plano Diretor de Goiânia de 2022, a hierarquia de vias se dá nas seguintes classificações, de acordo com as velocidades permitidas e o fluxo de veículos no local: expressas (não presentes na área de estudo macro), arteriais (em vermelho), coletoras (em laranja) e locais (em amarelo). O mapa de hierarquia viária foi elaborado seguindo a classificação da prefeitura. As vias arteriais, que é o caso da Avenida T-63 (localizada no mapa em azul), são caracterizadas por interligar as diversas regiões da cidade e, conseqüentemente, abrigar um trânsito mais intenso que deságua nas vias coletoras e locais lindeiras.

Observando o mapa (Figura 40), percebe-se uma concentração de vias arteriais nas regiões mais adensadas. Além de receber o trânsito dessa região, a T-63 também recebe os motoristas que vêm da Avenida Circular, que se relaciona com as Avenidas Radiais que interagem com as regiões mais distantes de Goiânia, assim como a Avenida 85 conecta a Avenida T-63 ao centro da capital. Portanto, assim como o planejado desde a sua concepção, a via é um intenso meio de conexão entre as mais variadas regiões da cidade.

### **5.1.3 TRANSPORTE COLETIVO**

Ao longo da Avenida T-63 circulam 14 linhas de ônibus diferentes, como se percebe no diagrama (Figura 41) sendo simultaneamente apenas 8, após a Praça Nova Suíça. As linhas que passam desde o começo da avenida são as 025 (do T. Bandeiras ao Isidória), 035 (do T. Garavelo ao T. Paulo Garcia) e 175 (do T. Bandeiras ao T. da Bíblia), sendo que dessas,

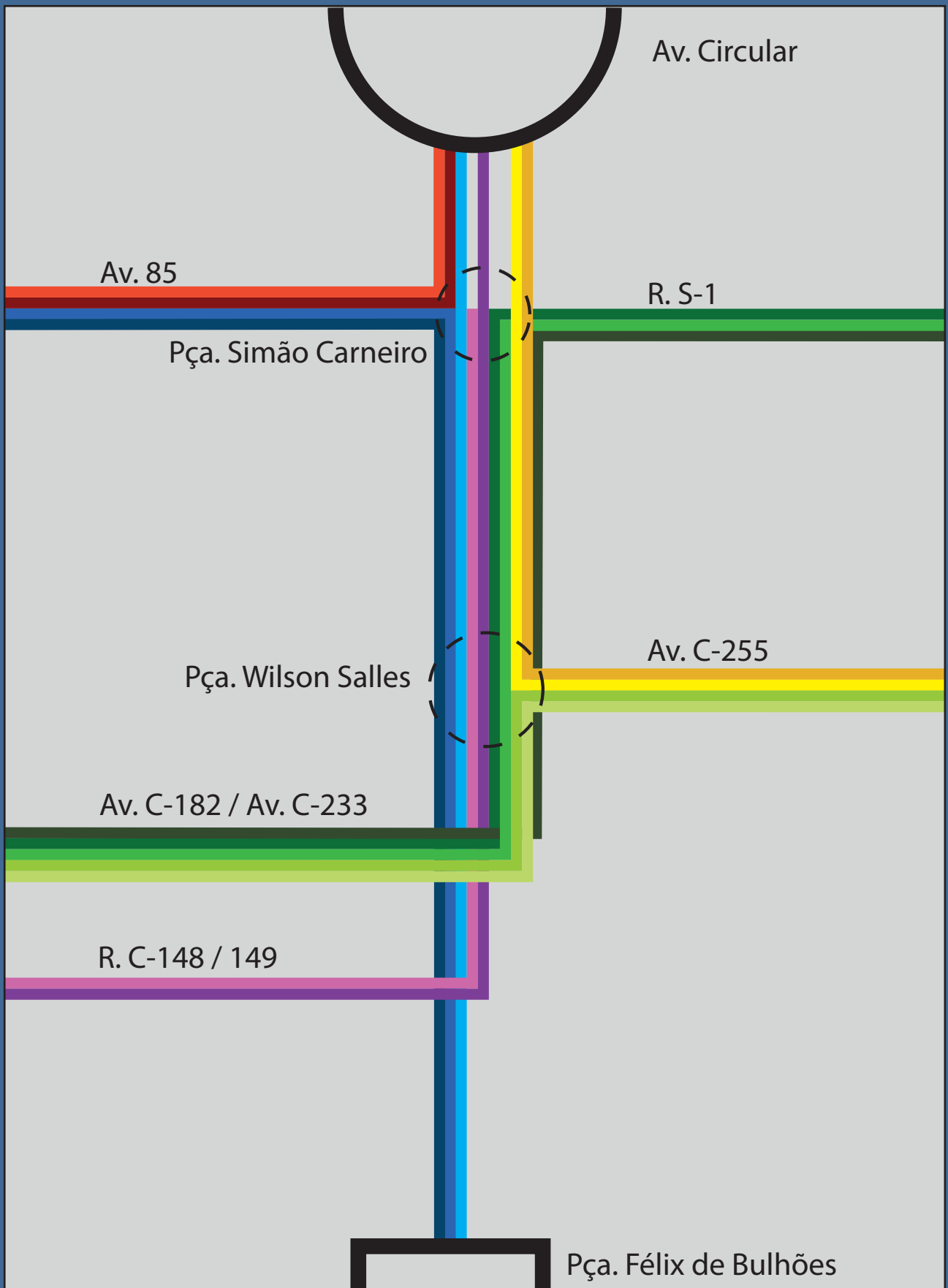
as 025 e 035 possuem variação no itinerário durante os horários de pico: saem linhas dos terminais de partida que só vão até o Viaduto João Alves de Queiroz e depois retornam pelo seu caminho, a fim de reduzir a lotação dos ônibus. Após isso, as linhas 015 e 915 passam pela via, fazendo o mesmo trajeto a partir do T. Praça A, com a diferença de a 015 completar a viagem até o T. Isidória e a 915 encerrar viagem no último ponto antes do viaduto.

Já na parte da Praça Wilson Salles (Nova Suíça), existem 2 linhas que apenas passam pela rotatória, sendo elas as 011 (T. Vila Brasília a T. Praça A) e 950 (linha circular do Setor Marista). Também transitam a partir desse ponto as 603 (Via expressa que vai até a Rodoviária), 919 e 920 (os dois últimos sendo do T. da Bíblia ao T. Isidória).







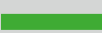
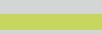

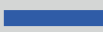

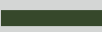
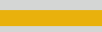

É a partir da praça que se chega na maior quantidade de linhas simultâneas, o que significa que a região possui uma alta demanda por transporte coletivo e que possibilita a conexão com outros polos importantes.

No viaduto, as linhas 035, 175 (ao Norte, pela Av. 85) 603, 919 e 920 (ao Sul, pela Rua S-1) saem da via e as linhas 009 (T. Pe. Pelágio até T. Isidória) e 014 (Pq. Atheneu até Campinas), fazendo com que apenas 6 linhas cheguem até o terminal interno à Av. Circular (linhas 025, 015, 650, 651, 009 e 014) fazendo uma importante conexão com o BRT Norte-Sul.

A T-63 recebe uma grande quantidade de ônibus, entretanto, a ocupação das pistas por motociclistas e motoristas acaba gerando congestionamentos nos corredores, acarretando no atraso corriqueiro de diversas linhas.

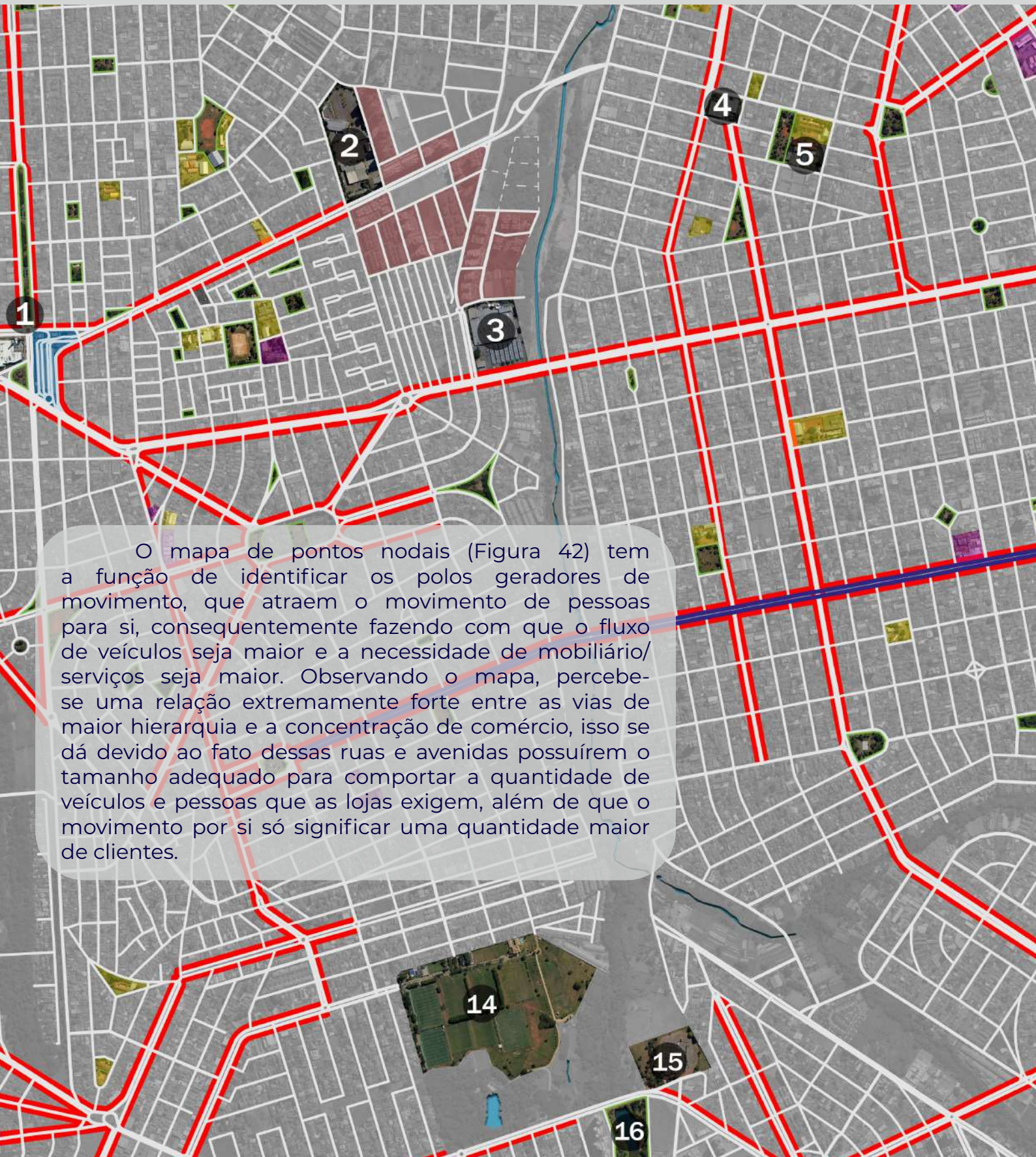


**LEGENDA**

	025		603		950		651		
	175		015		919		011		009
	035		915		920		650		014

















**Figura 41: Diagrama de linhas de ônibus que passam pela T-63.**  
 Fonte: do autor, 2025.

## 5.1.4 PONTOS NODAIS



O mapa de pontos nodais (Figura 42) tem a função de identificar os polos geradores de movimento, que atraem o movimento de pessoas para si, consequentemente fazendo com que o fluxo de veículos seja maior e a necessidade de mobiliário/serviços seja maior. Observando o mapa, percebe-se uma relação extremamente forte entre as vias de maior hierarquia e a concentração de comércio, isso se dá devido ao fato dessas ruas e avenidas possuírem o tamanho adequado para comportar a quantidade de veículos e pessoas que as lojas exigem, além de que o movimento por si só significar uma quantidade maior de clientes.

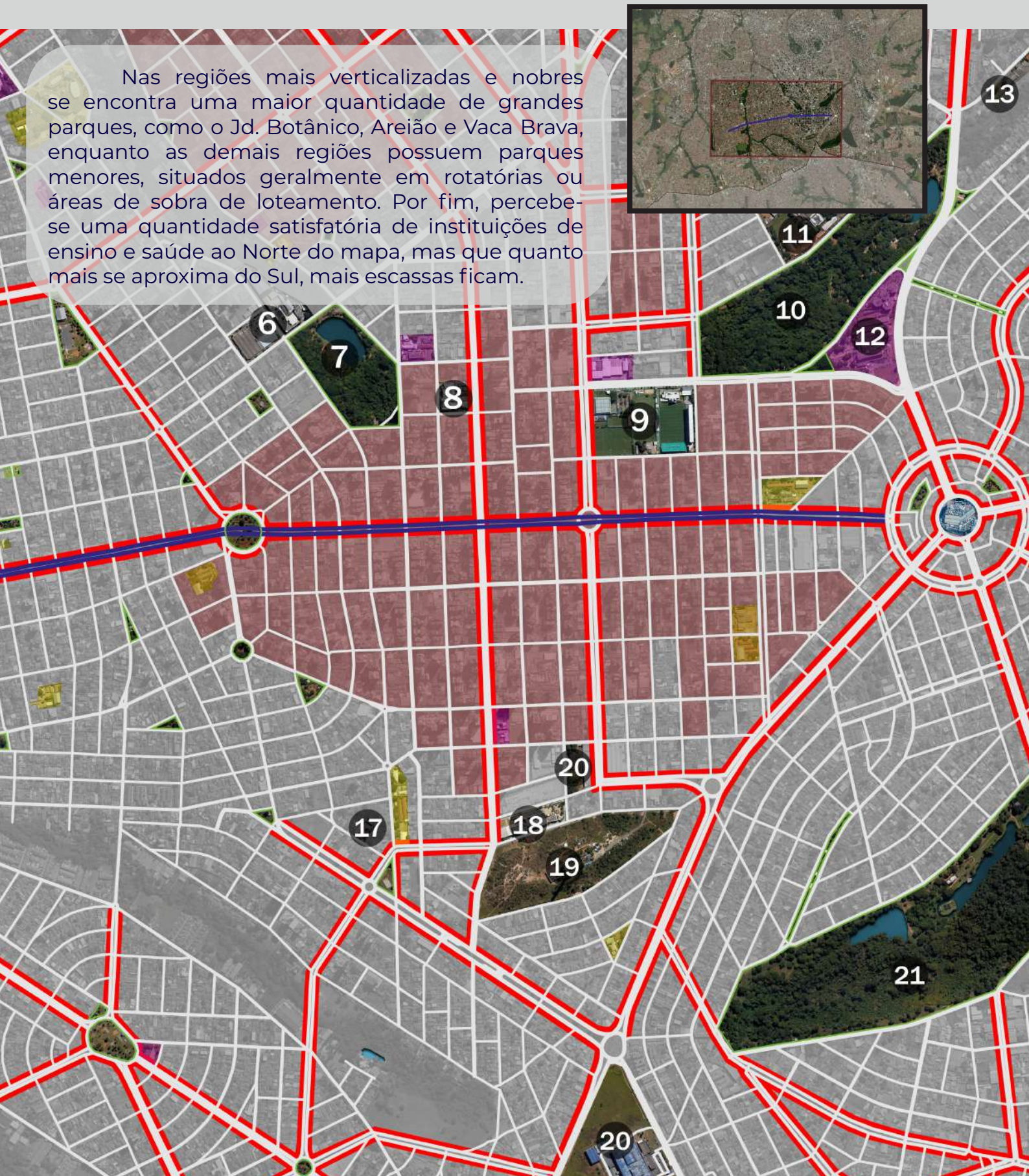
### LEGENDA

	Inst. de Ensino		1- Assaí Atacadista		6- Goiânia Shopping
	Terminais de ônibus		2- HP Transportes		7- Pq. Vaca Brava
	Eixo comercial		3- Carrefour		8- Buena Vista Shopping
	Parques		4- CEPAL Jd. América		9- Est. Hailé Pinheiro
	Inst. de Saúde		5- 16o Bat. Bombeiros		10- Pq. Areião
	Reg. Verticalizada				

**Figura 42: Mapa de Pontos Nodais.**

Fonte: do autor, 2025.

Nas regiões mais verticalizadas e nobres se encontra uma maior quantidade de grandes parques, como o Jd. Botânico, Areião e Vaca Brava, enquanto as demais regiões possuem parques menores, situados geralmente em rotatórias ou áreas de sobra de loteamento. Por fim, percebe-se uma quantidade satisfatória de instituições de ensino e saúde ao Norte do mapa, mas que quanto mais se aproxima do Sul, mais escassas ficam.



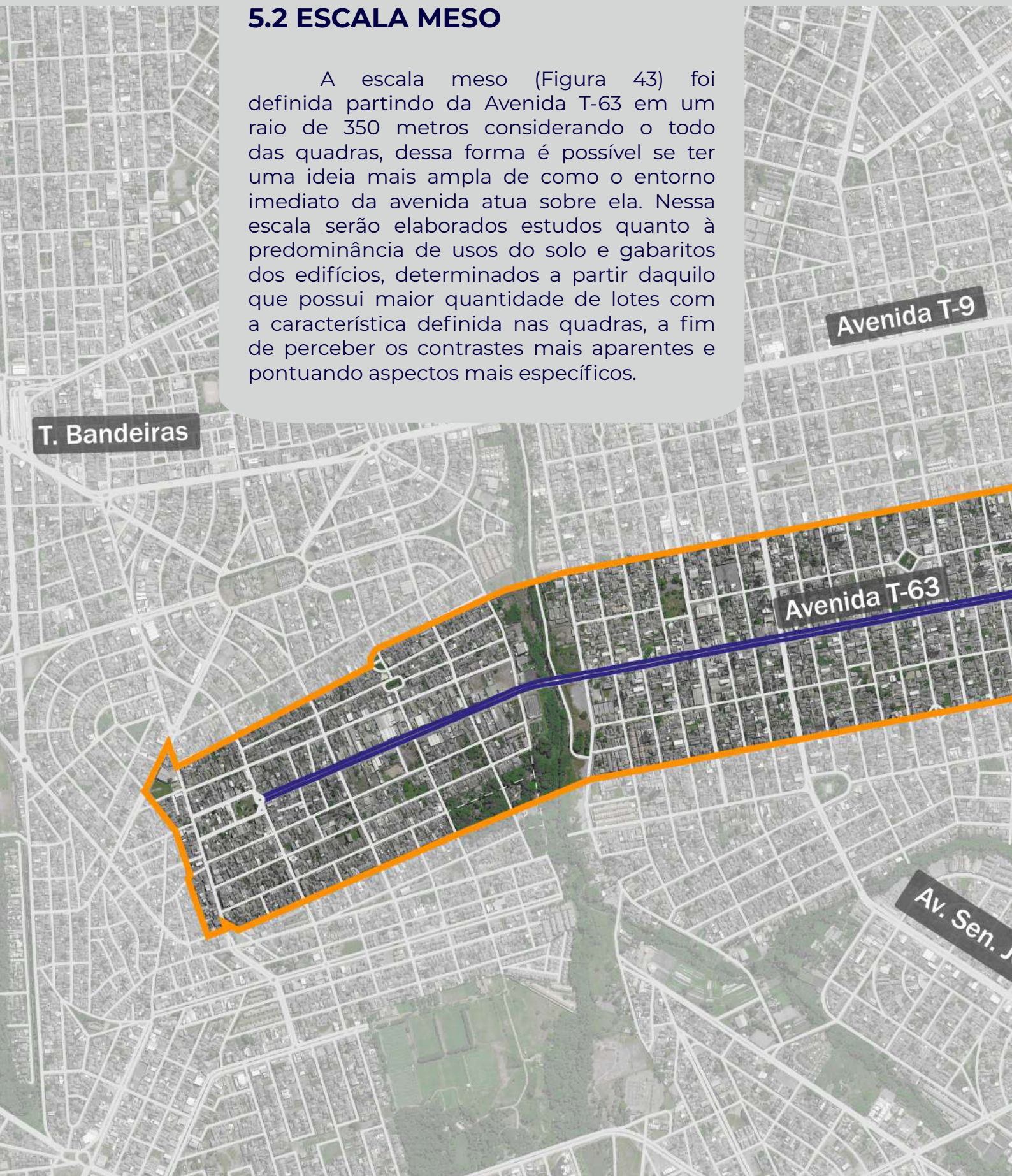
- 11- Batalhão Anhang.
- 12- HUGO
- 13- Polícia Militar
- 14- C.T. Goiás E.C.
- 15- Est. de Eletricidade
- 16- Pq. Cascavel
- 17- 8o Bat. Bombeiros
- 18- Grupo Jaime Câmara
- 19- Serrinha
- 20- Agência dos Correios
- 21- Jd. Botânico

0 500 1.000m



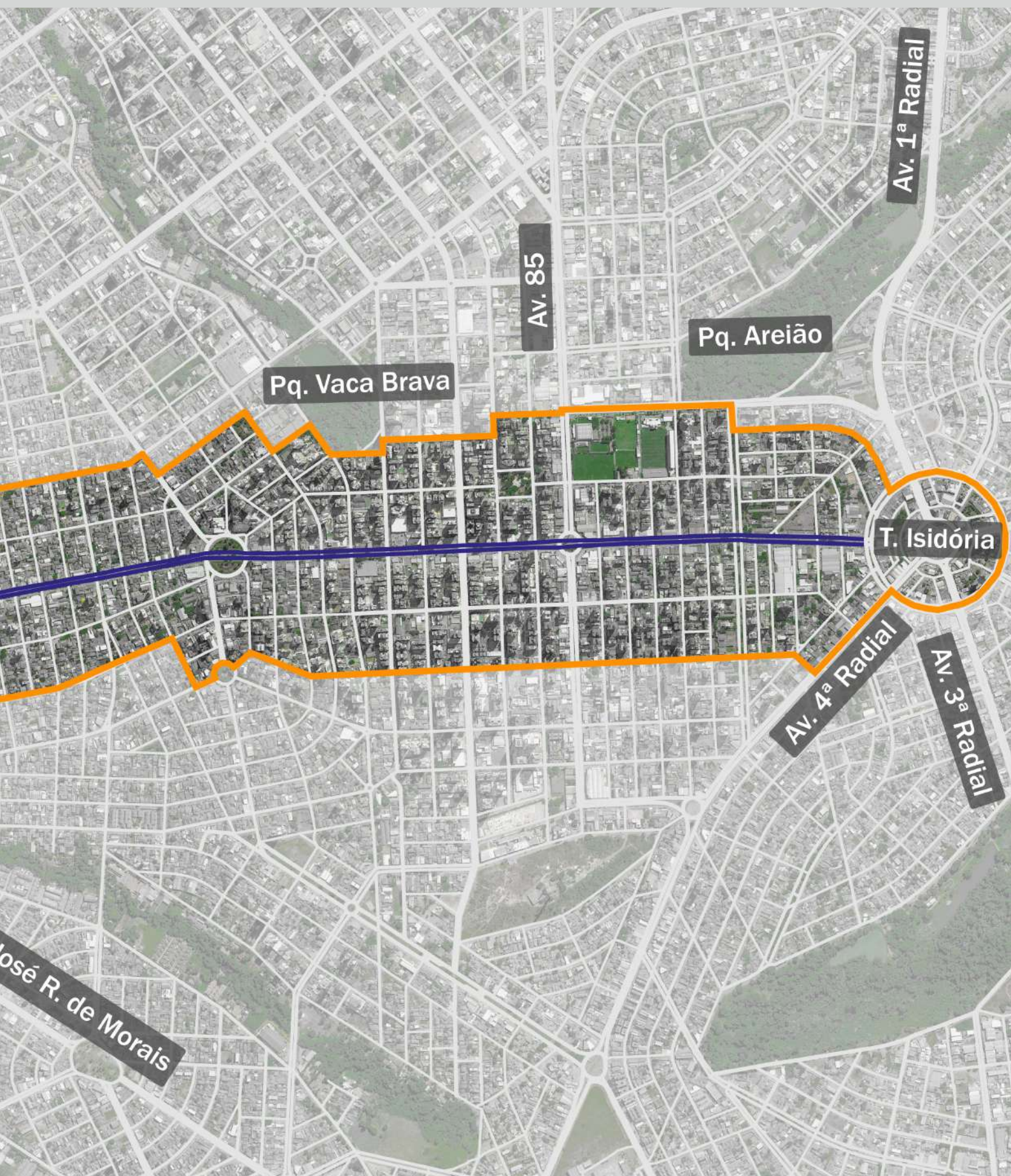
## 5.2 ESCALA MESO

A escala meso (Figura 43) foi definida partindo da Avenida T-63 em um raio de 350 metros considerando o todo das quadras, dessa forma é possível se ter uma ideia mais ampla de como o entorno imediato da avenida atua sobre ela. Nessa escala serão elaborados estudos quanto à predominância de usos do solo e gabaritos dos edifícios, determinados a partir daquilo que possui maior quantidade de lotes com a característica definida nas quadras, a fim de perceber os contrastes mais aparentes e pontuando aspectos mais específicos.



### LEGENDA





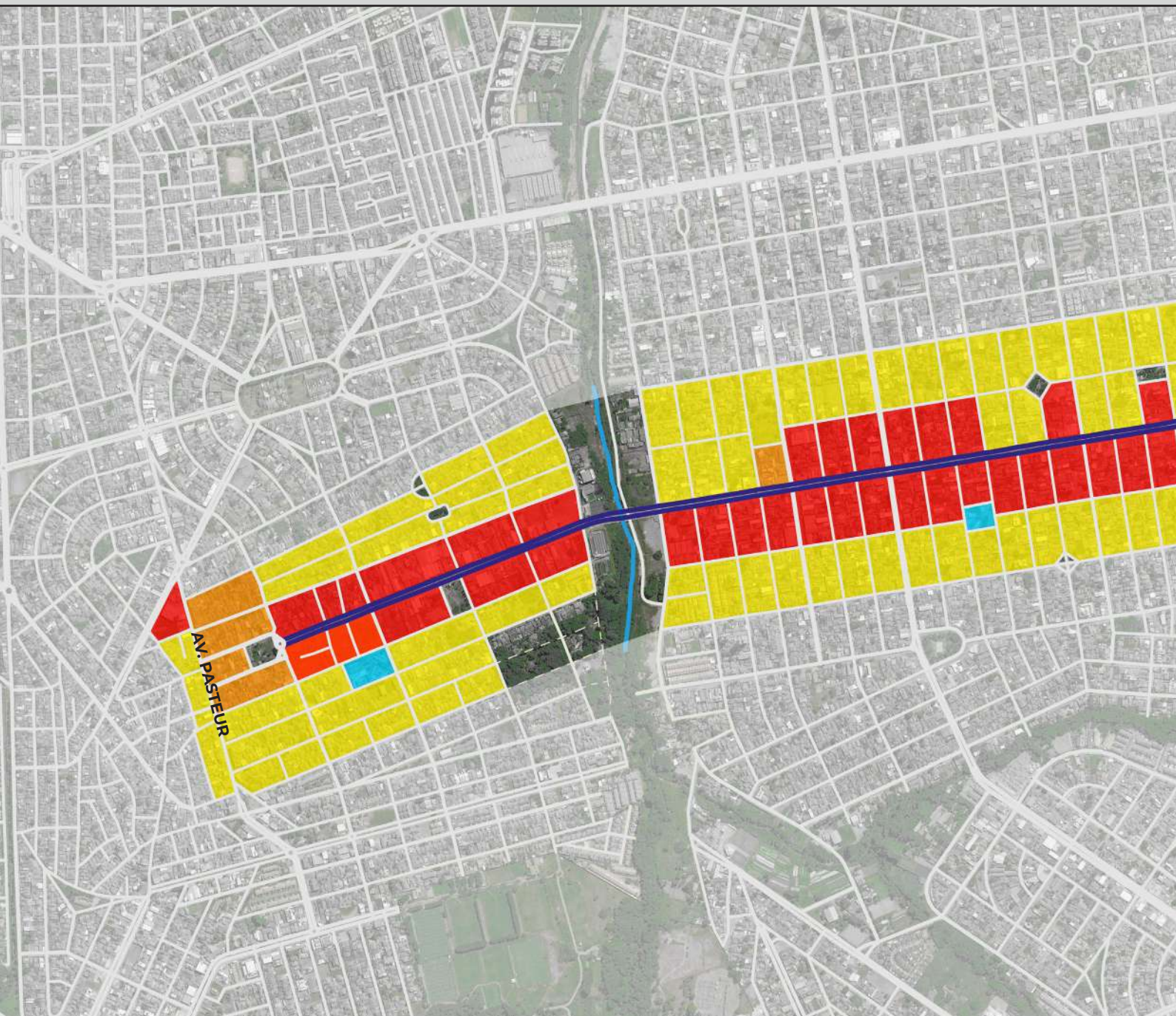
**Figura 43: Mapa de Localização da Escala Meso.**  
Fonte: do autor, 2025.

0 500 1.000m



## 5.2.1 PREDOMINÂNCIA DE USO DO SOLO

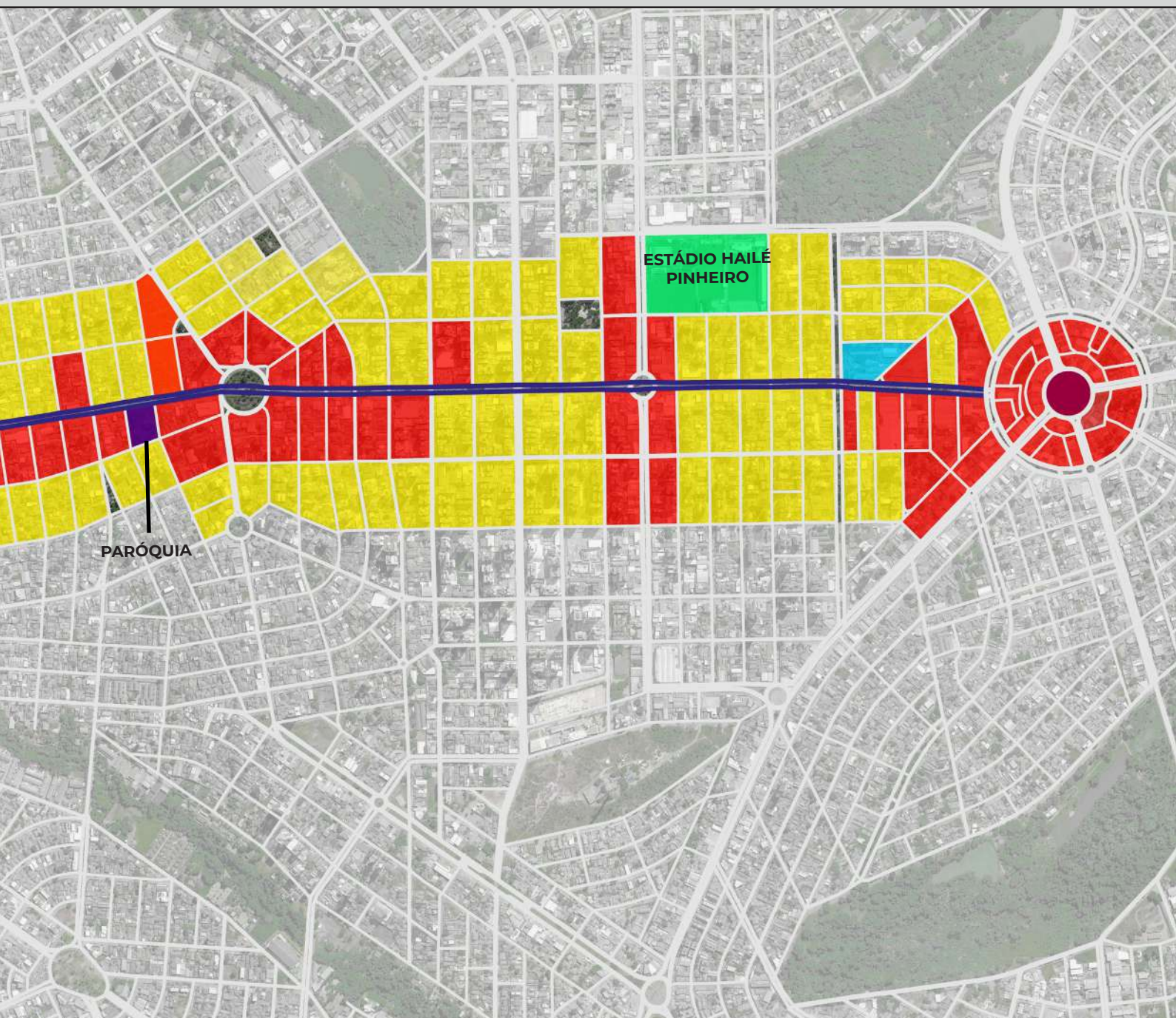
Ao observar as manchas do uso do solo (Figura 44), por exemplo, é nítido que, apesar de a avenida por inteiro ser um forte eixo comercial, regiões próximas à Avenida Pasteur são caracterizadas pelo uso misto, seja em edifícios com 2 pavimentos, sendo o térreo comercial e o 1º pavimento residencial, seja com os 2 usos dividindo o térreo do mesmo lote. Fora isso, é notável a característica mais residencial da região, com exceção às quadras lindeiras à T-63 e à 85. O uso esportivo destacado é o estádio Hailé Pinheiro, do Goiás E.C.; o religioso é a Paróquia Nsa. Senhora Aparecida e Sta. Edwirges; já os destaques de ensino são instituições públicas, que ocupam a quadra toda.


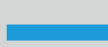


### LEGENDA

	Residencial		Comercial		Esporte
	Av. T-63		Uso Misto		Educação
					Religioso

Outro fator a ser destacado é a situação do córrego Cascavel: por ser uma via de fluxo intenso de pessoas e pelo comércio predominante na região gerar muito resíduos (por se tratarem de comércios relacionados à construção civil), existe uma grande quantidade de lixo descartado irregularmente nos lotes próximos ao leito.



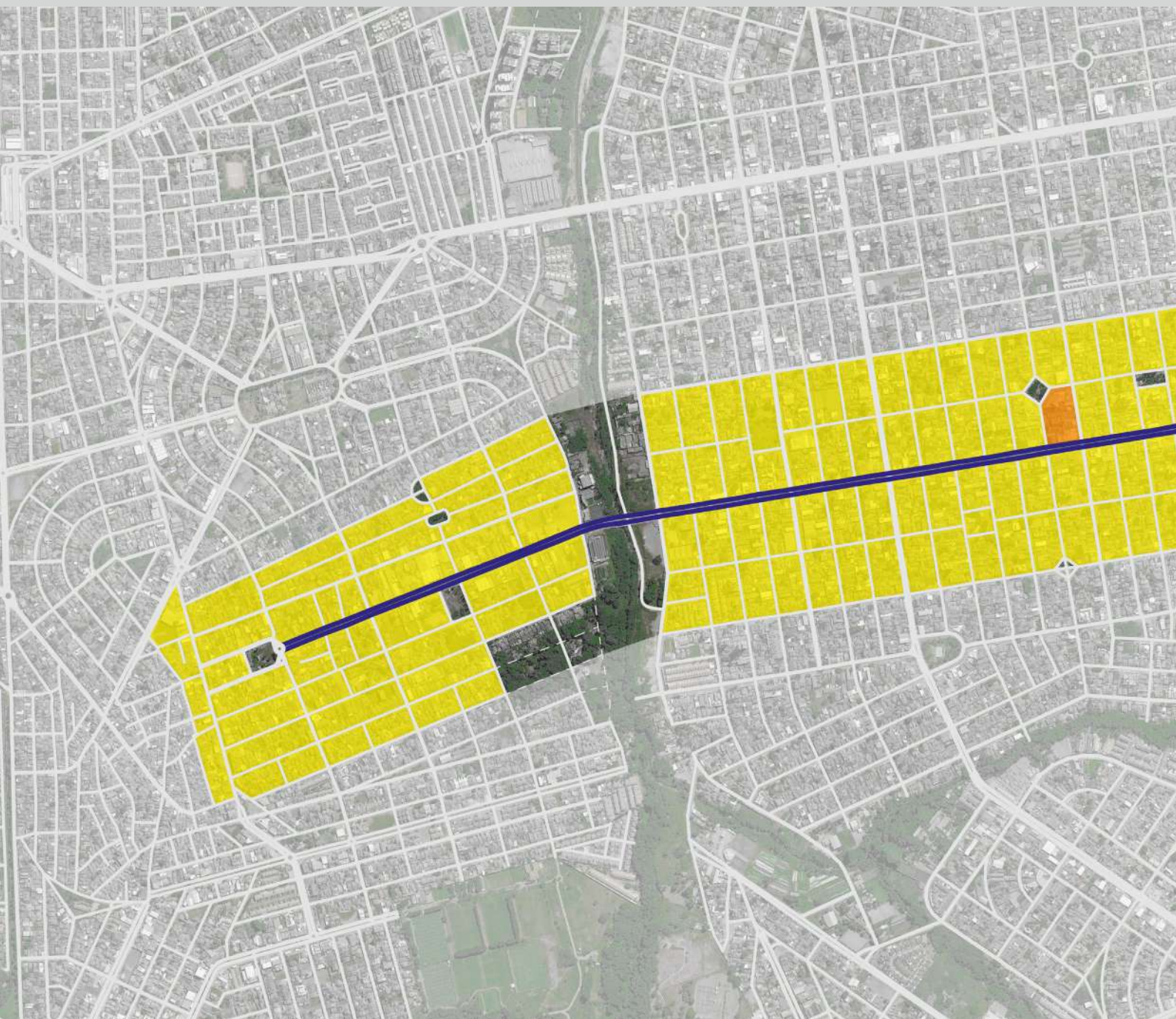
-  Terminal de ônibus
-  Córreg. Cascavel

**Figura 44: Mapa de Manchas de Usos do Solo.**  
Fonte: do autor, 2025.

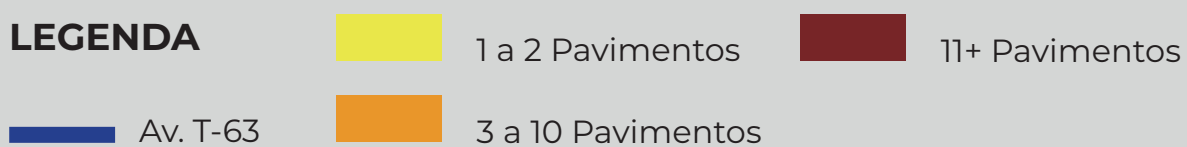


## 5.2.2 PREDOMINÂNCIA DE USO DO SOLO

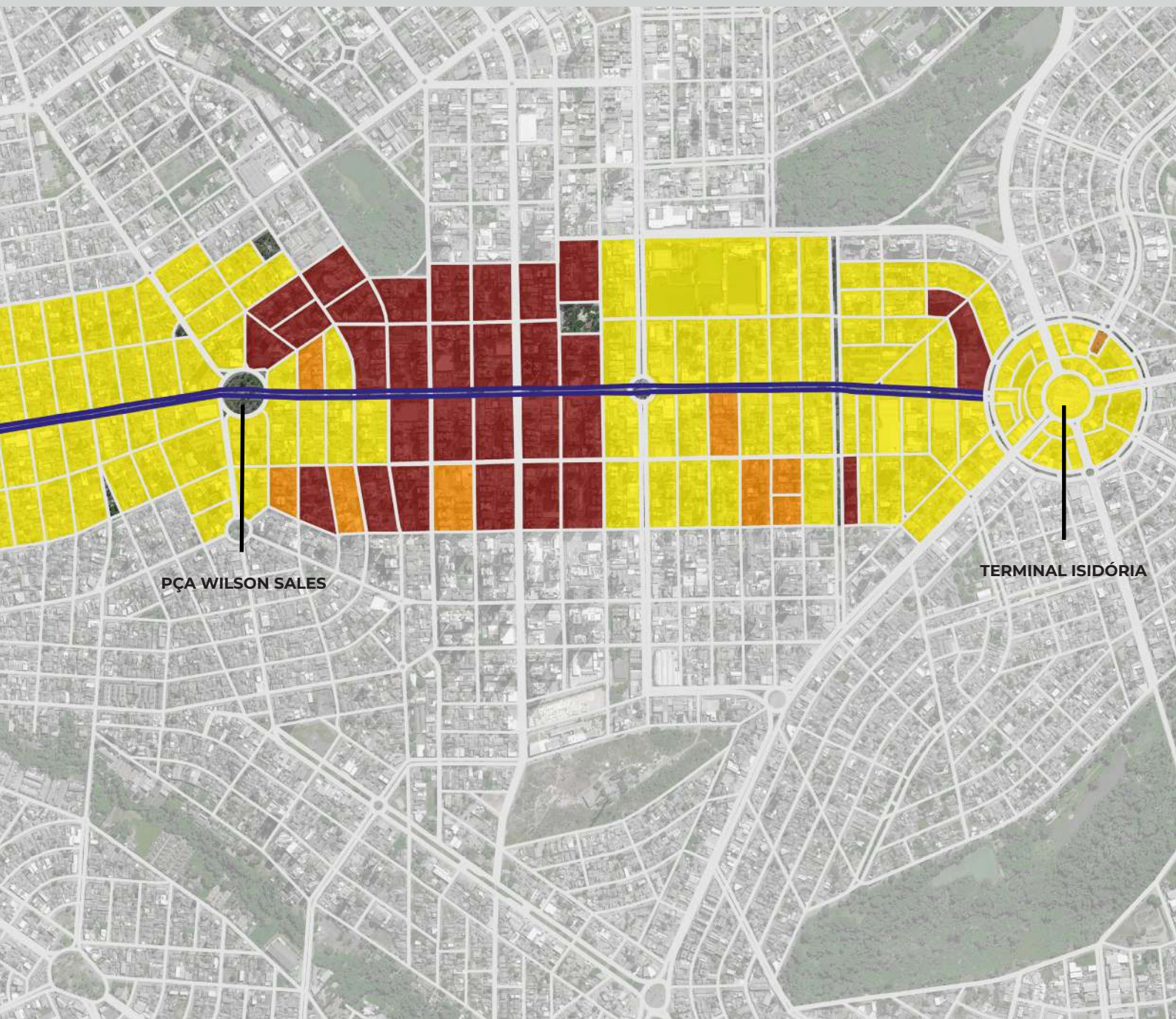
Quanto aos gabaritos (Figura 45), o que se tem como mais evidente é a transição de edifícios baixos para muito altos a partir da Praça Wilson Salles rumo ao Terminal Isidória, isso se dá por conta da predominância de condomínios verticais no Setor Bueno, o que torna a região mais quente por conta das interferências na circulação do ar que o volume dos prédios causa, além de gerar desconforto visual para o pedestre.



### LEGENDA



No trecho anterior à praça, a predominância é de gabaritos de 1 a 2 pavimentos. Isso se dá por conta da característica comercial das vias principais, que não exigem gabaritos tão altos (com exceção aos raros edifícios comerciais da região), além, é claro, por conta da grande quantidade de residências unifamiliares.



**Figura 45: Mapa de Manchas de Gabaritos.**

Fonte: do autor, 2025.

0

500

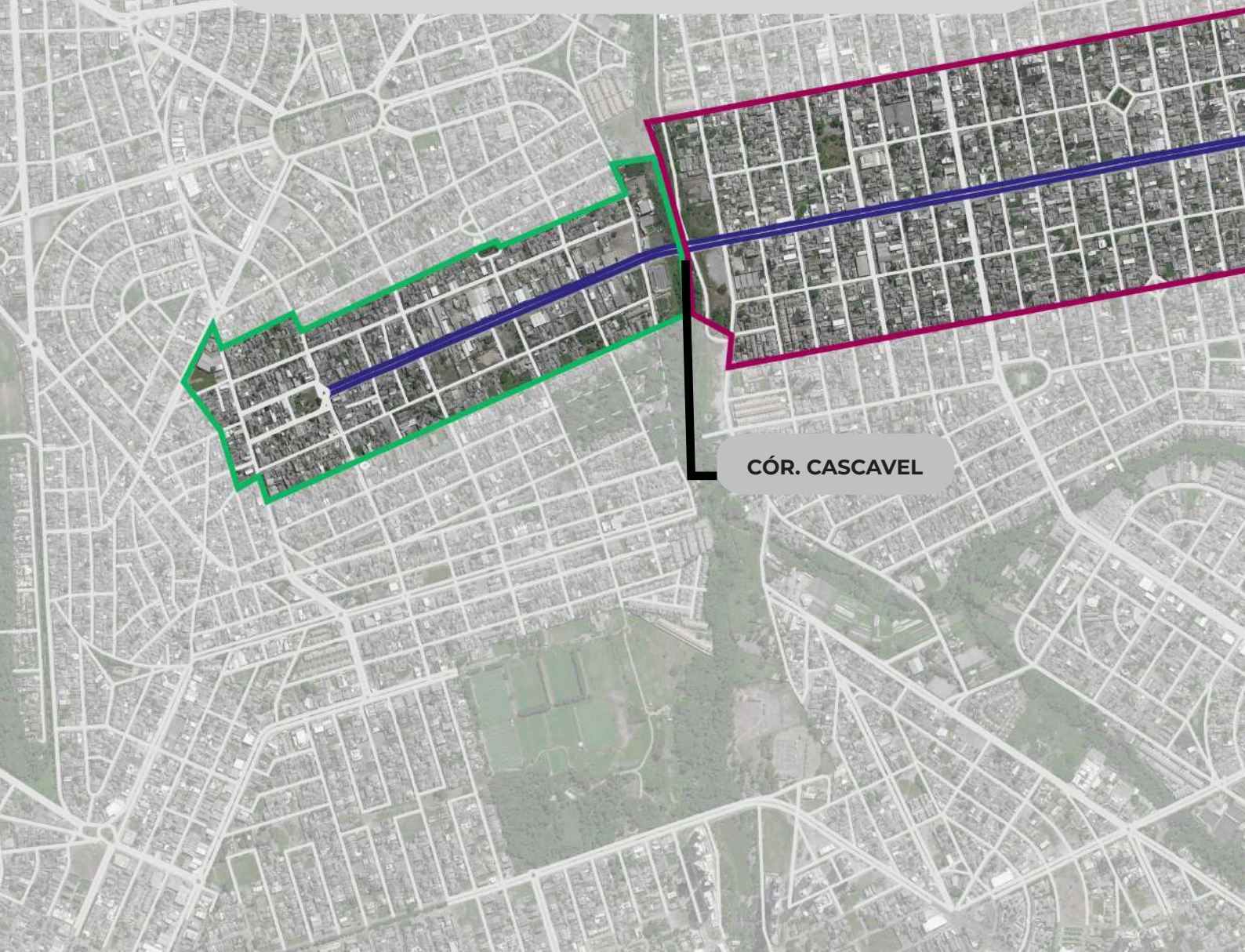
1.000m



## 5.3 ESCALA MICRO

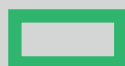
Para a escala micro (Figura 46), a avenida foi dividida em quatro trechos: o primeiro (em contorno verde no mapa) engloba a região da via localizada no Bairro Anhanguera, caracterizada por lojas majoritariamente relacionadas à construção civil e com gabaritos que raramente passam dos dois pavimentos;

O segundo trecho (em vinho no mapa) é separado do primeiro pelo Córrego Cascavel e abrange o Jardim América, chegando até a Praça Wilson Sales. Essa parte da via e seu entorno ainda é repleta de edifícios com gabaritos baixos, mas se difere da primeira por haver uma quantidade muito maior de instituições de ensino e hospitais/clínicas;



### LEGENDA

Av. T-63



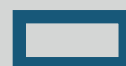
Região Micro Anhanguera



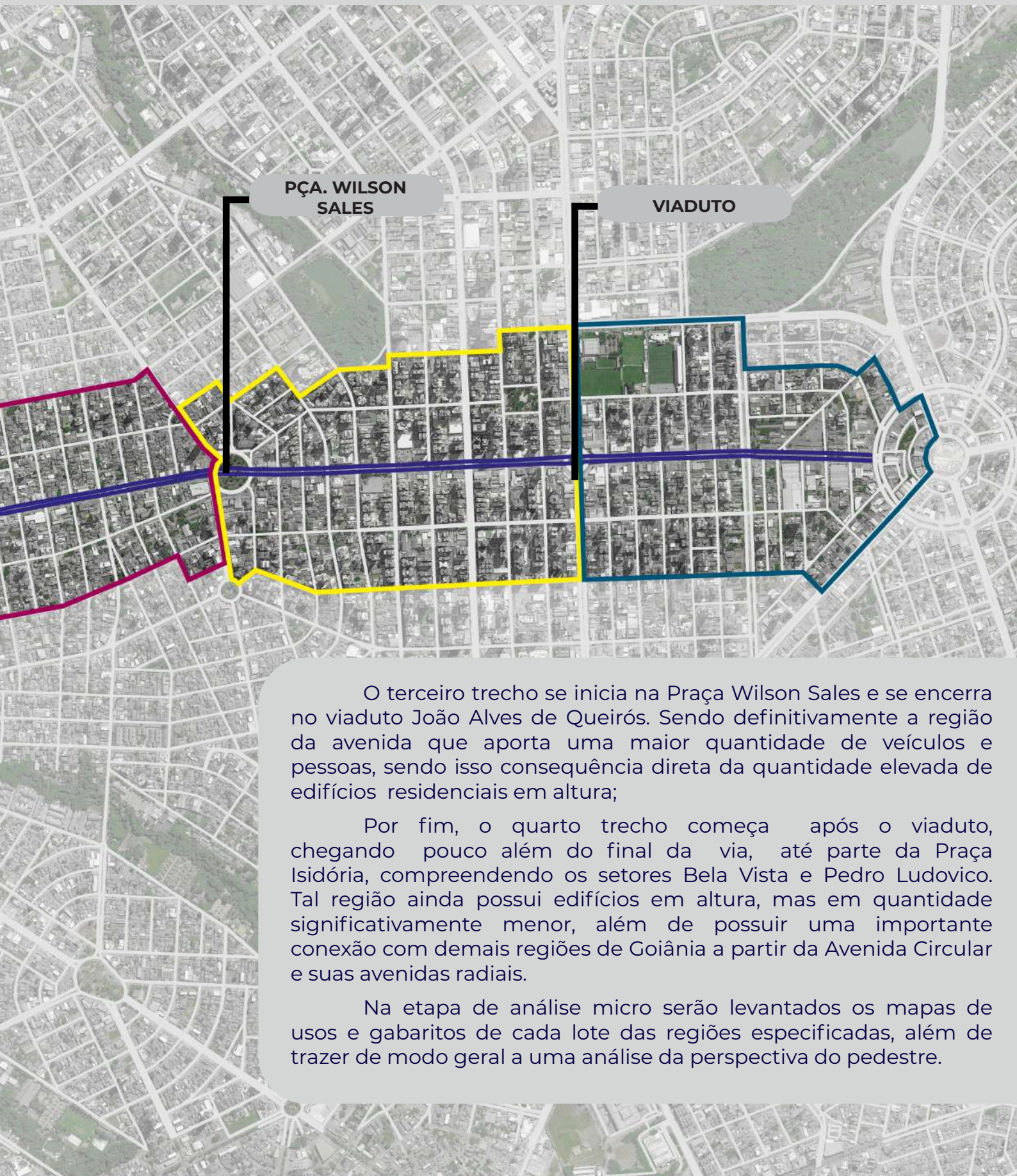
Região Micro Jd. América



Região Micro Setor Bue



Região Micro Setor Bela

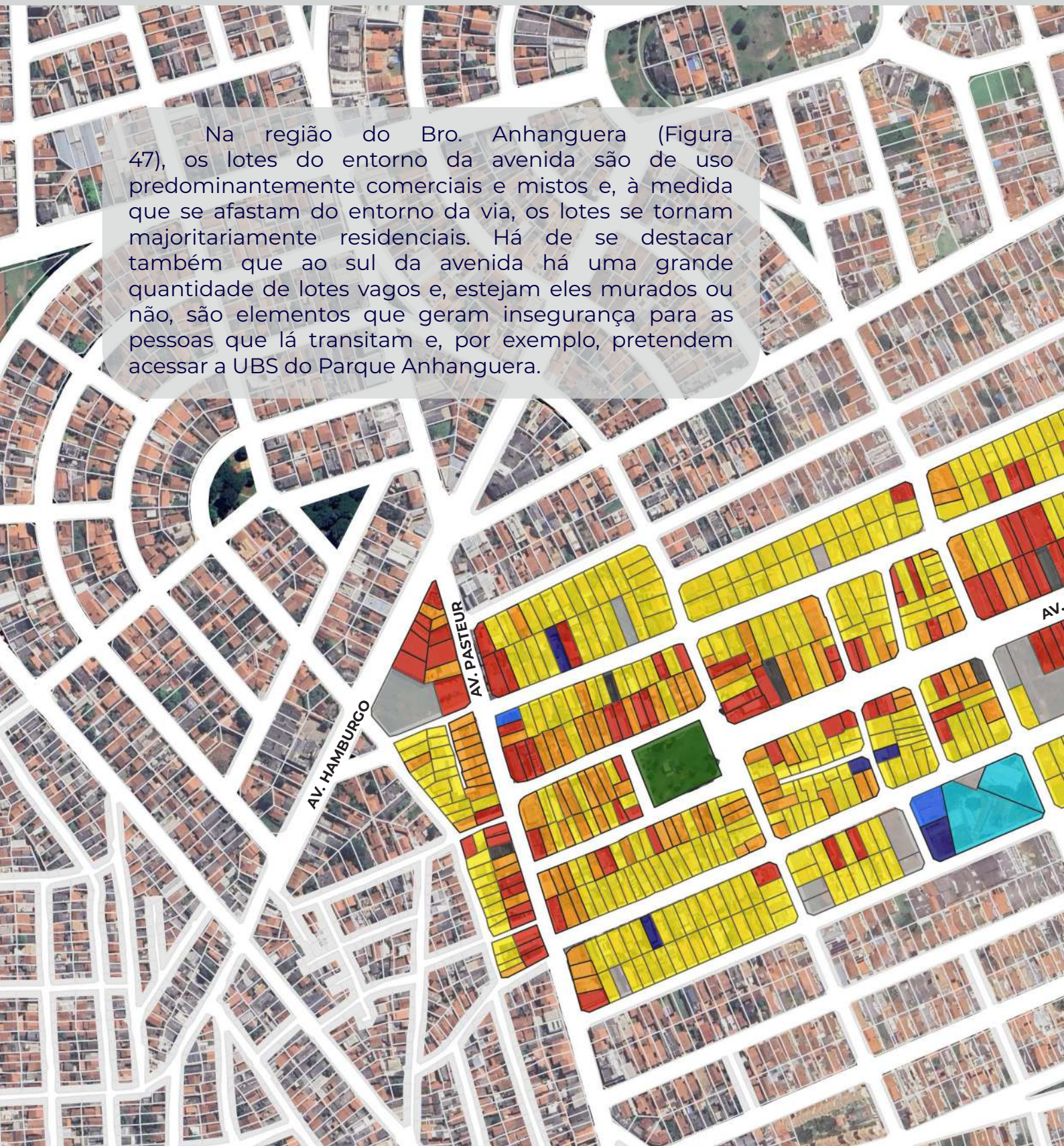


**Figura 46: Mapa de Localização da Escala Micro.**  
Fonte: do autor, 2025.






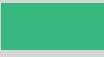
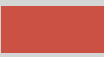




## 5.3.1 USOS DO SOLO

Na região do Bro. Anhanguera (Figura 47), os lotes do entorno da avenida são de uso predominantemente comerciais e mistos e, à medida que se afastam do entorno da via, os lotes se tornam majoritariamente residenciais. Há de se destacar também que ao sul da avenida há uma grande quantidade de lotes vagos e, estejam eles murados ou não, são elementos que geram insegurança para as pessoas que lá transitam e, por exemplo, pretendem acessar a UBS do Parque Anhanguera.




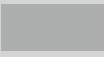

### LEGENDA

	Residencial		Áreas verdes		Saúde
	Misto		Gestão pública		Esporte e lazer
	Comercial		Educação		Religioso



**Figura 47: Mapa de Usos do Solo na Região Micro Anhanguera.**

Fonte: do autor, 2025.

-  Posto de Combustível
-  Lote vago / abandonado
-  Construção abandonada







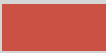


0 100 200m

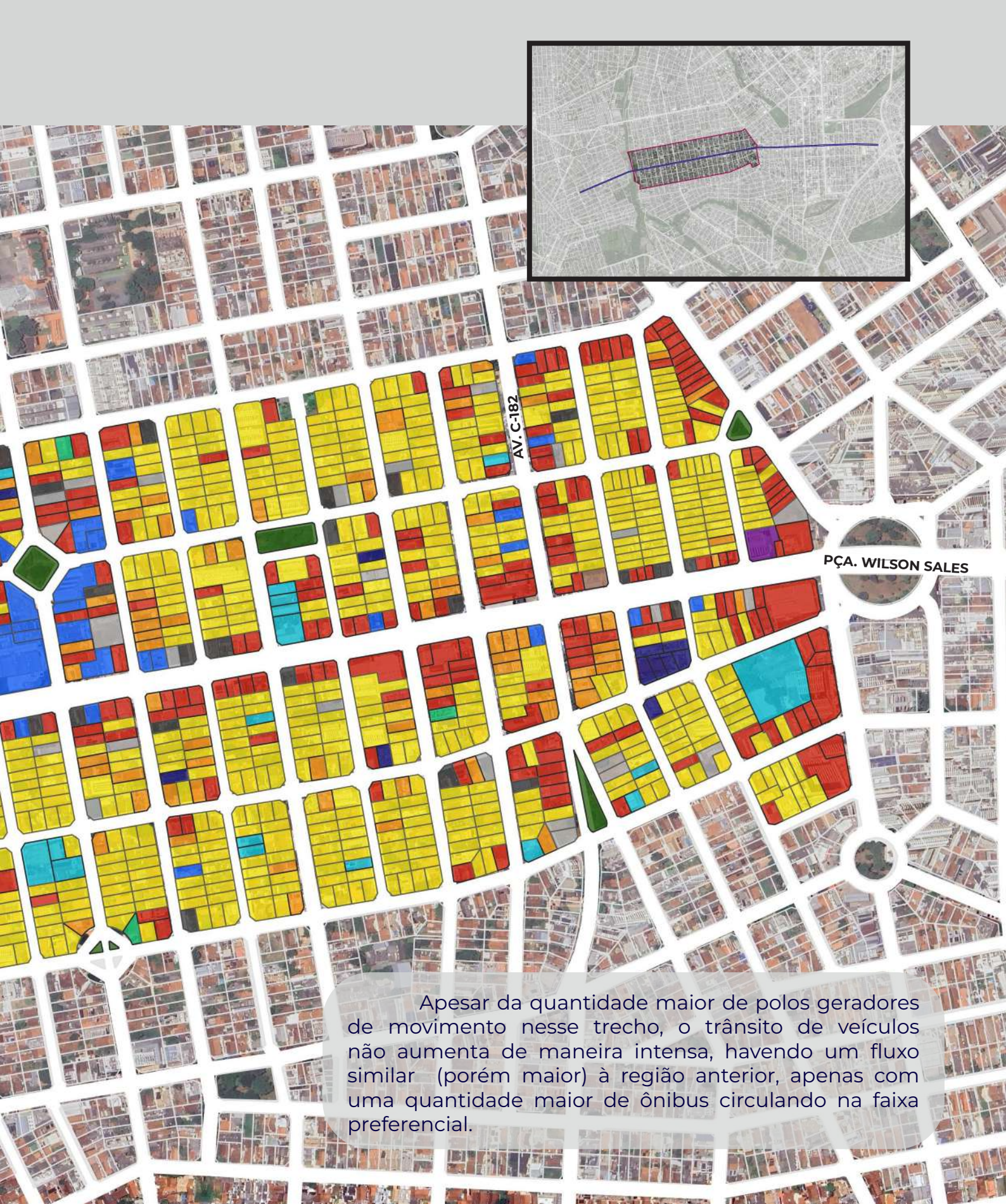



A região micro do Jd. América ainda segue a lógica do eixo comercial ao longo da T-63, sendo esse comércio ainda mais relacionado à construção civil, mas havendo uma variedade maior nos tipos comerciais do trecho. Além disso, outra característica marcante da região é a grande quantidade de hospitais e instituições de ensino, sendo destaques o Hospital Jardim América, o Centro Clínico Medicorum e o CMEI Jardim América II.



## LEGENDA

	Residencial		Áreas verdes		Saúde
	Misto		Gestão pública		Esporte e lazer
	Comercial		Educação		Religioso



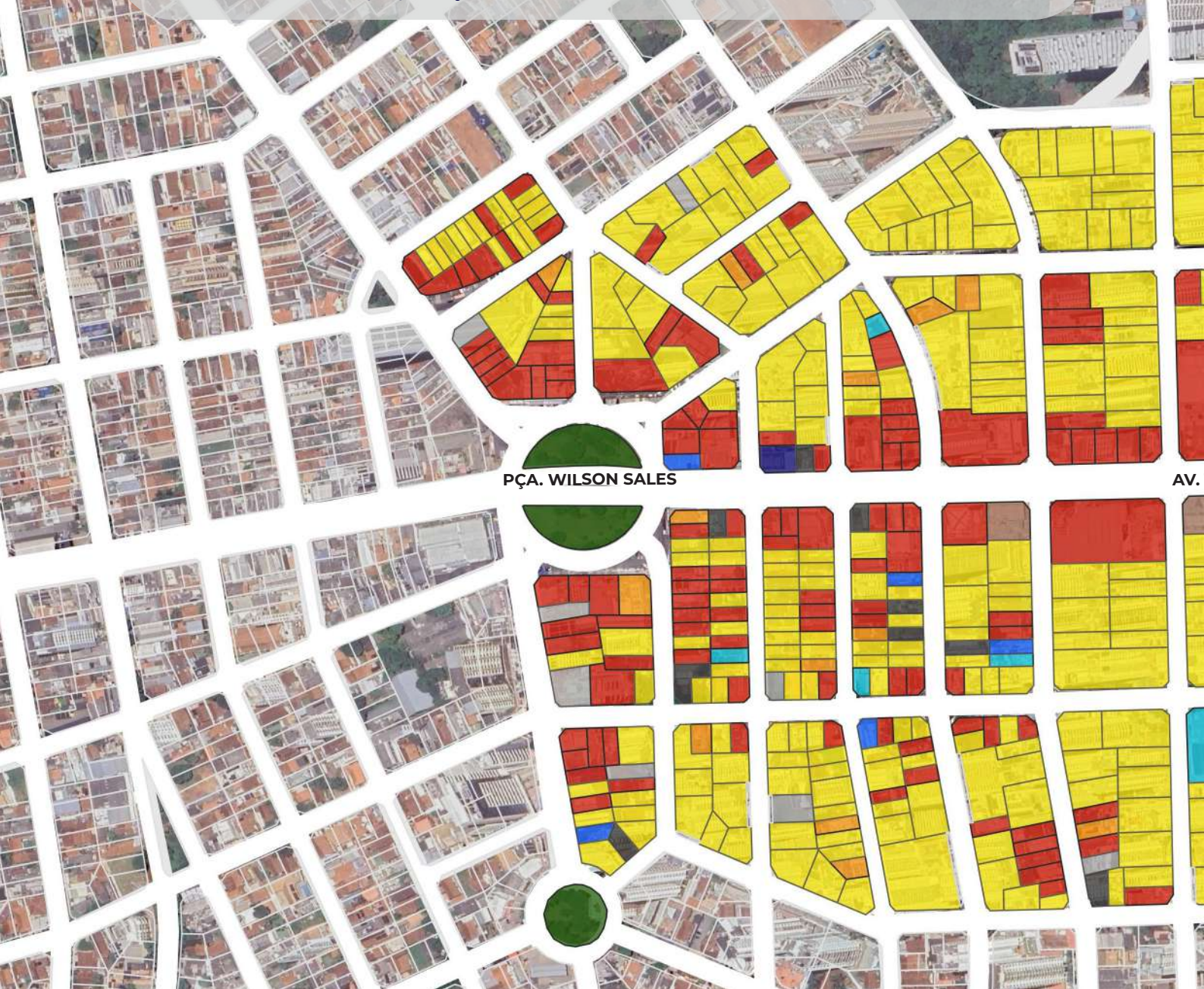
- Posto de Combustível
- Lote vago / abandonado
- Construção abandonada

**Figura 48: Mapa de Usos da Região Micro Jd. América.**  
 Fonte: do autor, 2025.







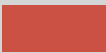


0 100 200m



A região micro do Setor Bueno se difere das demais por conta da grande quantidade de edifícios em altura residenciais, consequência da valorização do bairro nos últimos 20 anos. O trânsito no trecho é o mais intenso em toda a avenida, o que se deve à sua relação com a Av. 85, uma via importante que liga o sul da capital ao seu centro, além de toda a verticalização presente a partir da Pça. Wilson Sales. Isso também afeta o tipo de comércio existente nessa parte da via, que possui uma quantidade maior de hipermercados, padarias e restaurantes para atender essa parcela mais abastada da população.



## LEGENDA

	Residencial		Áreas verdes		Saúde
	Misto		Gestão pública		Esporte e lazer
	Comercial		Educação		Religioso



T-63

VIADUTO

- Posto de Combustível
- Lote vago / abandonado
- Construção abandonada

**Figura 49: Mapa de Usos da Região Micro Setor Bueno.**  
 Fonte: do autor, 2025.

0 100 200m












Por fim, a região micro do Setor Bela Vista ainda possui uma quantidade razoável de edifícios residenciais, mas de maneira reduzida quando comparado com o trecho anterior, havendo também uma quantidade maior de lotes comerciais por conta da relação com vias importantes como as Av. 85, Al. Couto de Bulhões e Av. Circular.

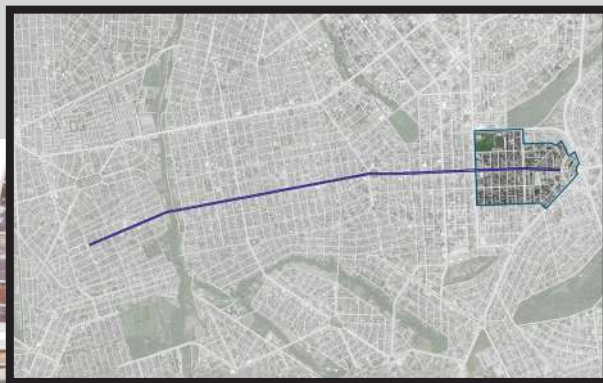
PARC



## LEGENDA

	Residencial		Áreas verdes		Saúde
	Misto		Gestão pública		Esporte e lazer
	Comercial		Educação		Religioso

QUE AREIÃO



Apesar da relevância das vias com as quais a T-63 se relaciona nesse trecho, o fluxo de veículos não é demasiadamente intenso como na região do Setor Bueno. O acesso aos comércios e serviços da região (a exemplo do CEPI Pedro Xavier Teixeira) se dá majoritariamente via transporte coletivo por conta da proximidade com o Terminal Isidória.

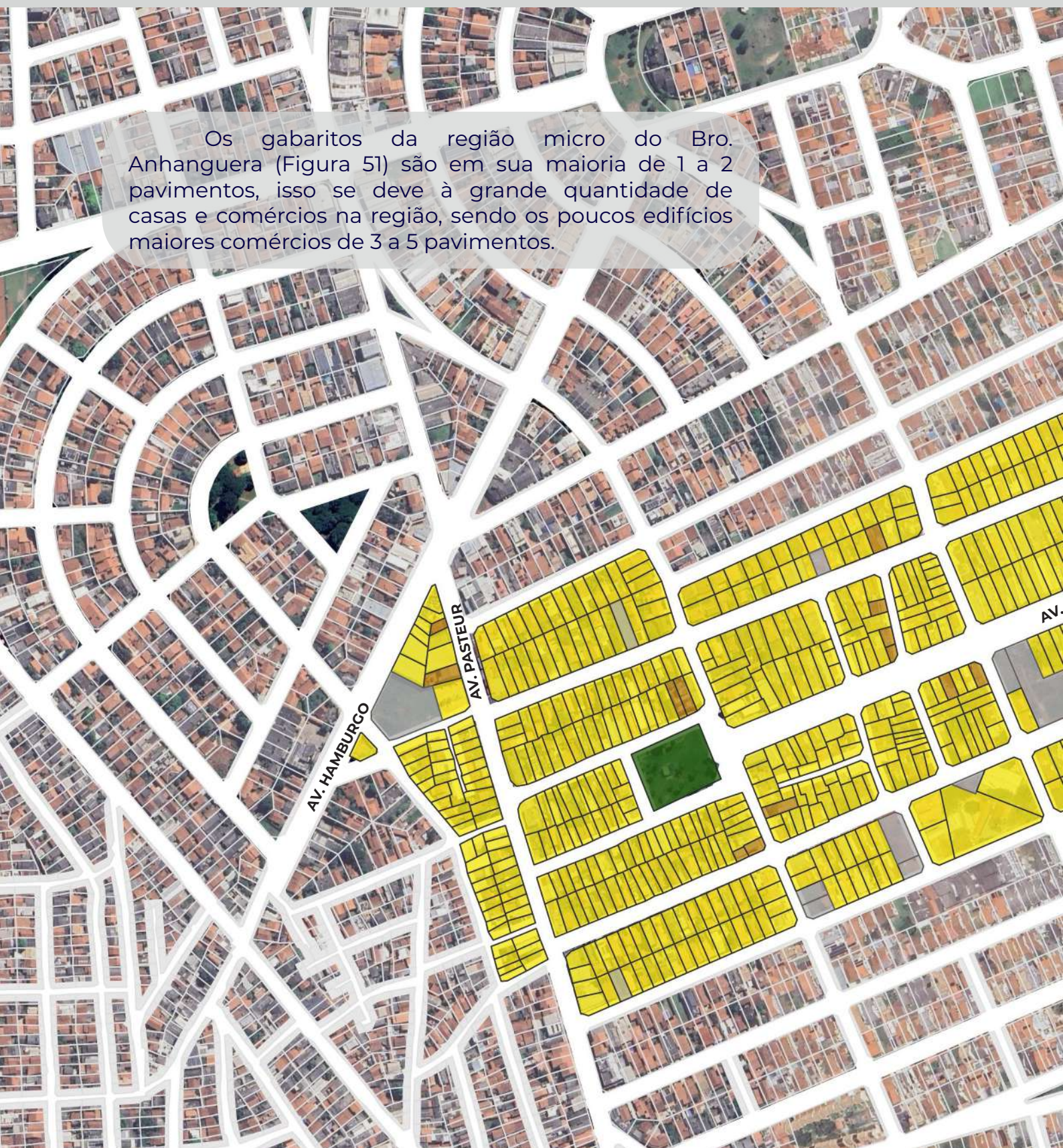
- Posto de Combustível
- Lote vago / abandonado
- Construção abandonada

**Figura 50: Mapa de Usos da Região Micro Setor Bela Vista.**  
Fonte: do autor, 2025.



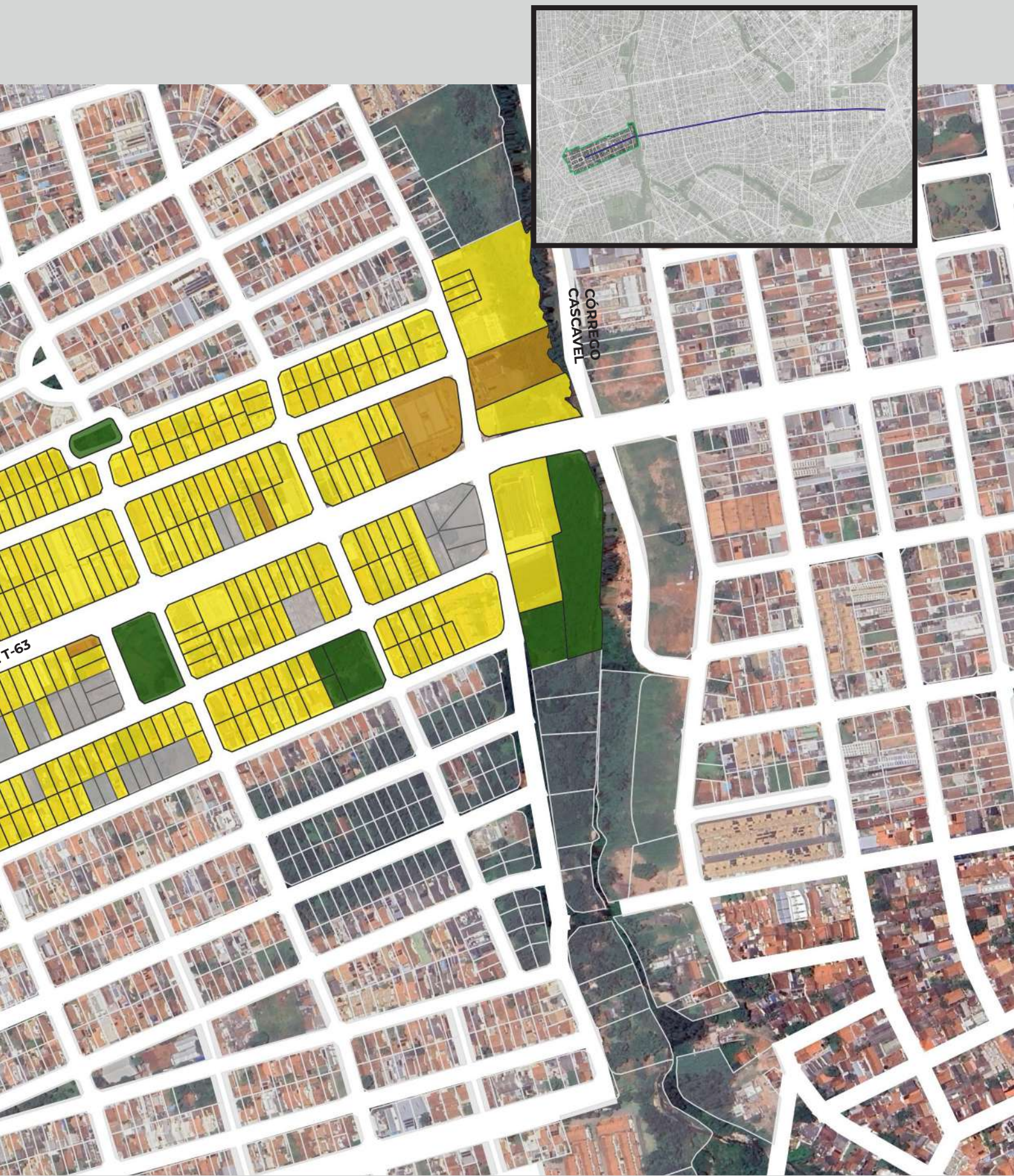
## 5.3.2 GABARITOS

Os gabaritos da região micro do Bro. Anhanguera (Figura 51) são em sua maioria de 1 a 2 pavimentos, isso se deve à grande quantidade de casas e comércios na região, sendo os poucos edifícios maiores comércios de 3 a 5 pavimentos.



### LEGENDA

	1 a 2 pavimentos		11 a 15 pavimentos		Áreas verdes
	3 a 5 pavimentos		16+ pavimentos		
	6 a 10 pavimentos		Lote vago / abandonado		



**Figura 51: Mapa de Gabaritos na Região Micro Anhanguera.**

Fonte: do autor, 2025.

0 100 200m

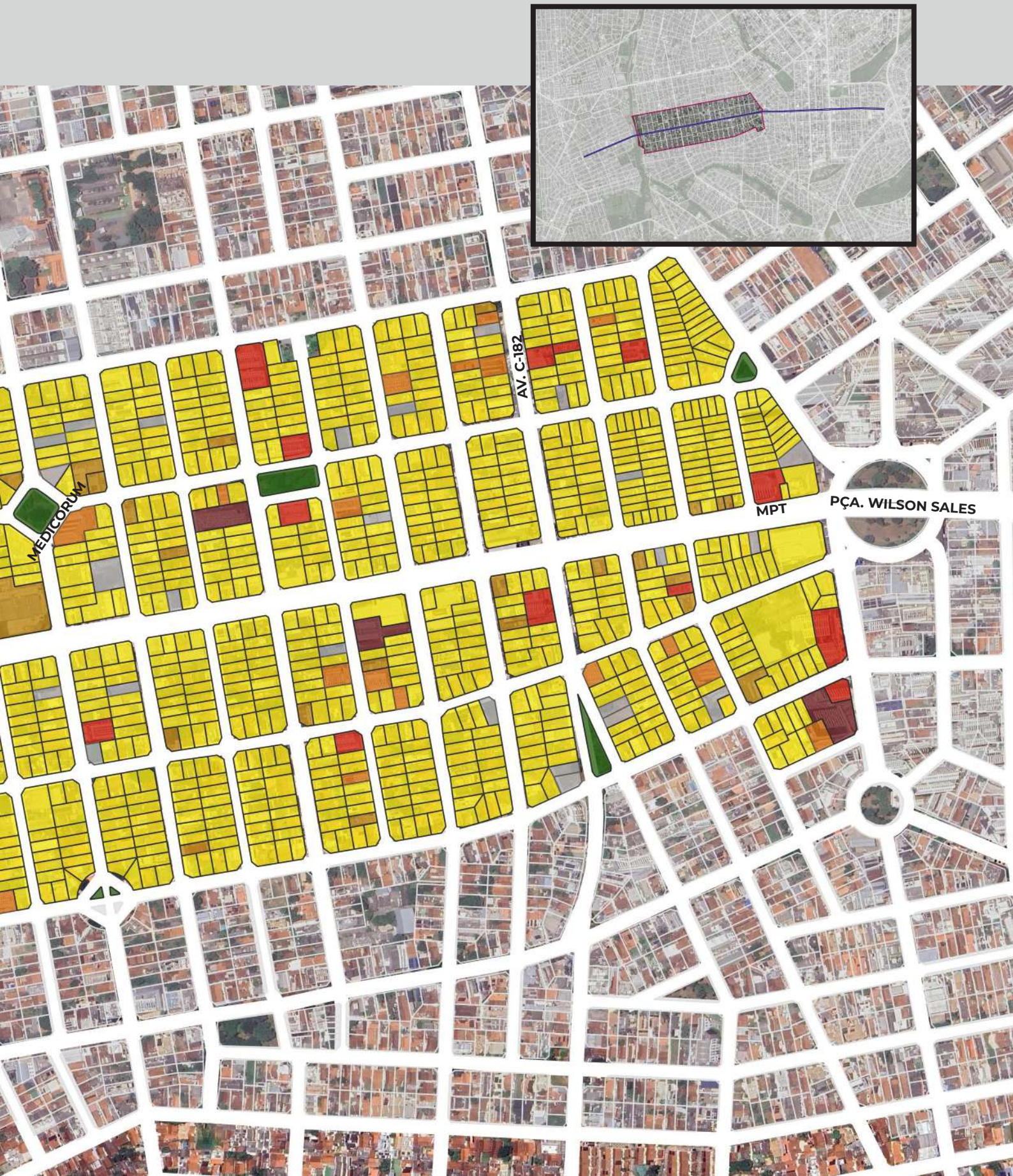


A região micro do Jd. América também possui uma quantidade maior de edifícios com 1 a 2 pavimentos, mas nela já começam a aparecer prédios com mais de 5 pavimentos, sejam eles comerciais, clínicos ou residenciais, sendo os mais destacáveis o Centro Clínico Medicorum, o Edifício Residencial Solar das Américas (situado na própria T-63) e o prédio do Ministério Público do Trabalho (MPT).



## LEGENDA

	1 a 2 pavimentos		11 a 15 pavimentos		Áreas verdes
	3 a 5 pavimentos		16+ pavimentos		
	6 a 10 pavimentos		Lote vago / abandonado		



**Figura 52: Mapa de Gabaritos na Região Micro Jd. América.**

Fonte: do autor, 2025.

0 100 200m



Como já supracitado, a região do Setor Bueno é repleta de prédios residenciais que chegam a ultrapassar a quantidade de 16 pavimentos, contribuindo para os efeitos de ilha de calor. Os poucos lotes de gabaritos menores são os comércios vizinhos às avenidas da região, as poucas casas que sobrevivem à especulação imobiliária e os colégios da região.



## LEGENDA

	1 a 2 pavimentos		11 a 15 pavimentos		Áreas verdes
	3 a 5 pavimentos		16+ pavimentos		
	6 a 10 pavimentos		Lote vago / abandonado		



**Figura 53: Mapa de Gabaritos na Região Micro Setor Bueno.**  
 Fonte: do autor, 2025.

0 100 200m



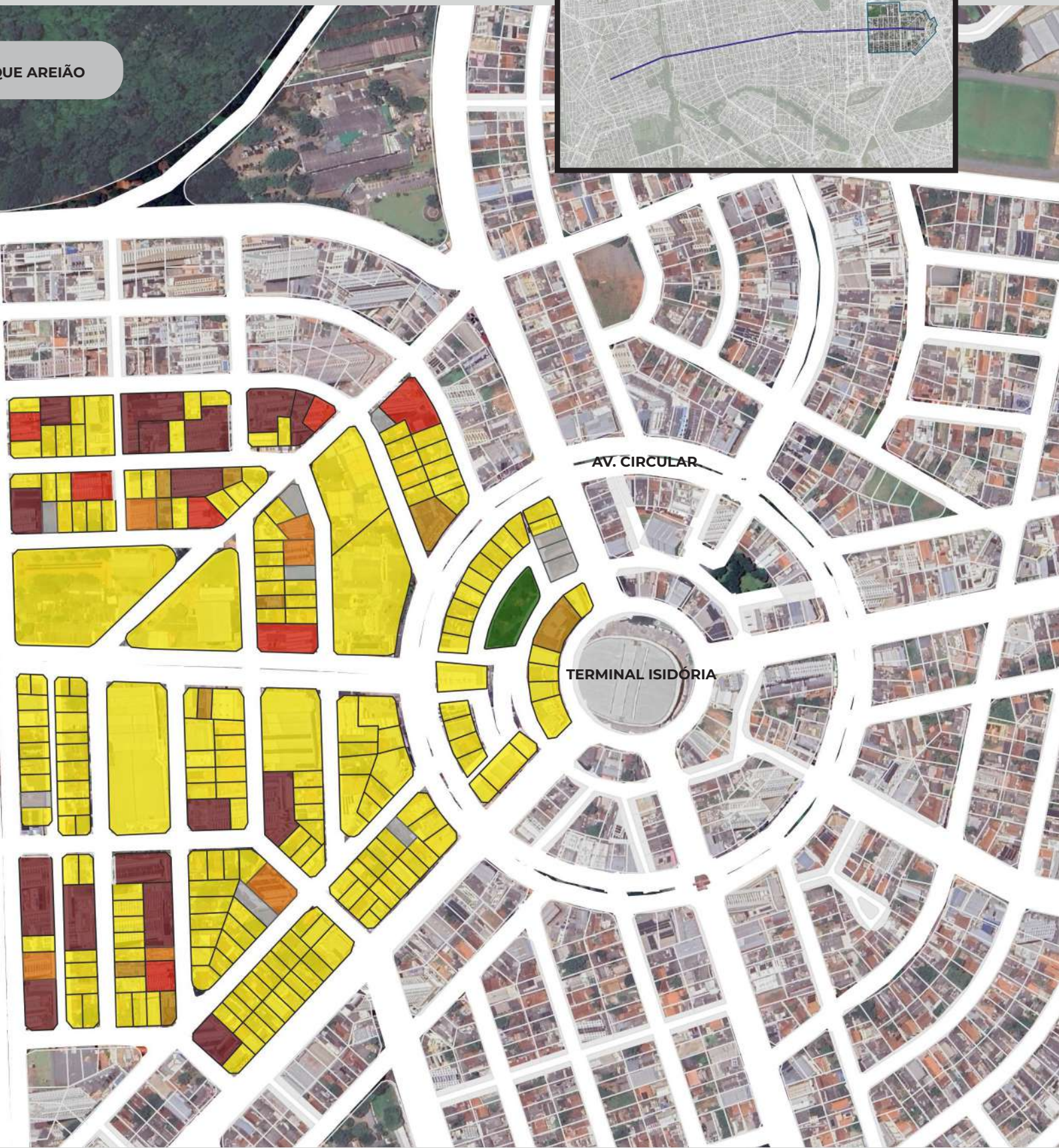
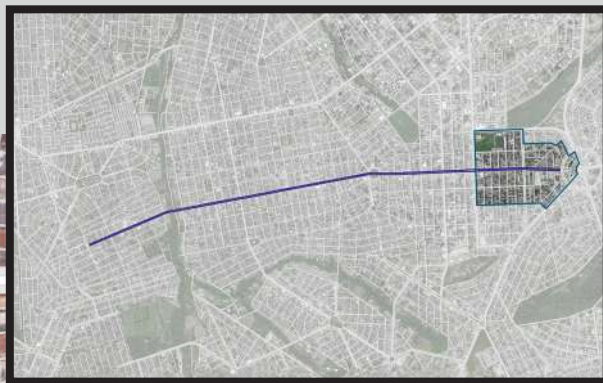
Por fim, a região micro do Setor Bela Vista possui gabaritos diversos: ainda se fazem presentes edifícios residenciais de gabaritos mais altos, mas não são tão predominantes quanto na região anterior. Há uma quantidade de casas e comércios térreos bem maior



**LEGENDA**

- 1 a 2 pavimentos
  - 3 a 5 pavimentos
  - 6 a 10 pavimentos
- 11 a 15 pavimentos
  - 16+ pavimentos
  - Lote vago / abandonado
- Áreas verdes

QUE AREIÃO



**Figura 54: Mapa de Gabaritos na Região Micro Setor Bela Vista.**

Fonte: do autor, 2025.

0 100 200m



### 5.3.3 PERFIL VIÁRIO

O perfil da Avenida T-63 é, de modo geral, de 32 metros de seção, variando ligeiramente a depender do caso. Para melhor compreender o funcionamento da via, foram levantados perfis de um determinado ponto da via para cada região micro (Figura 55).

Ao longo da avenida, as calçadas geralmente possuem mais de 3,5 metros de seção, valor que seria suficiente para uma boa quantidade de pedestres caso fosse regular e não possuísse remansos em sua extensão, que em determinados locais ocupam mais de 1,5 metros de sua largura, e o restante geralmente é obstruído com desníveis de acesso às lojas, que possuem suas fachadas alinhadas ao limite do lote.

Ainda sobre as calçadas, nelas não existem quaisquer espaços para paisagismo: a grande maioria possui a faixa de serviço pavimentada. O paisagismo e a permeabilidade da via ficam por conta do canteiro central, cujas áreas permeáveis dividem espaço com duas pistas de ciclovia de 1,20 metros cada.

Em relação às pistas de veículos, são 3 em cada lado da via, sendo uma delas ligeiramente maior que as demais, por nela circularem os ônibus do transporte coletivo

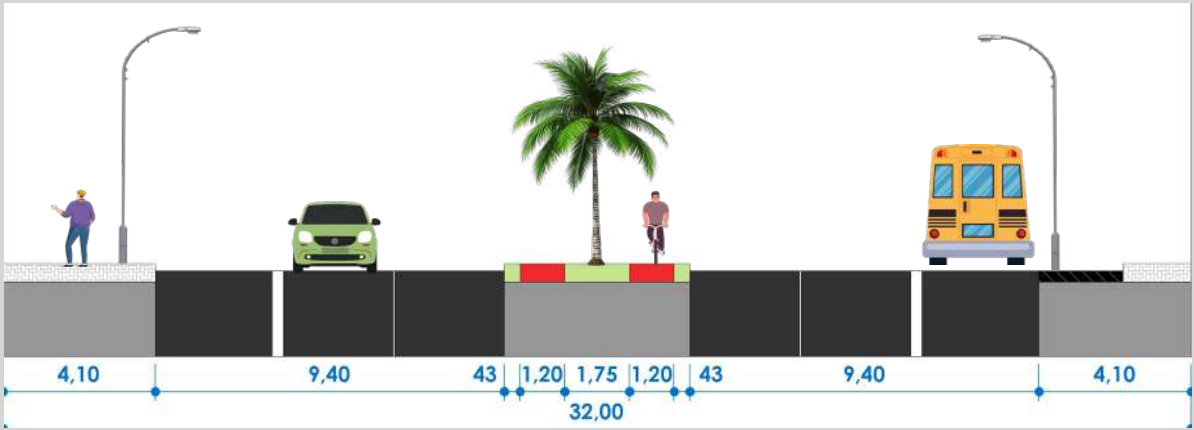
metropolitano.

Tratando-se da área micro do Bro. Anhanguera (Figura 56), as calçadas possuem 4,10 metros, valor que, como citado anteriormente, não condiz realmente com o espaço destinado ao pedestre, visto que há competição com estacionamentos. Além disso, nesse trecho o canteiro central possui apenas 5 metros, fazendo com que a permeabilidade da via seja reduzida.

Quanto às regiões micro do Jd. América (Figura 57), do Setor Bueno (Figura 58) e do Setor Bela Vista (Figura 59), a diferença entre os perfis é mínima: a dimensão das calçadas, pistas e canteiros variam no máximo em 30 centímetros. O que se percebe, então, é que a T-63 é uma via que prioriza o volume de carros em detrimento do de pedestres: em média, 57,6% de seu espaço é destinado a veículos enquanto apenas 23,4% é reservado aos pedestres.

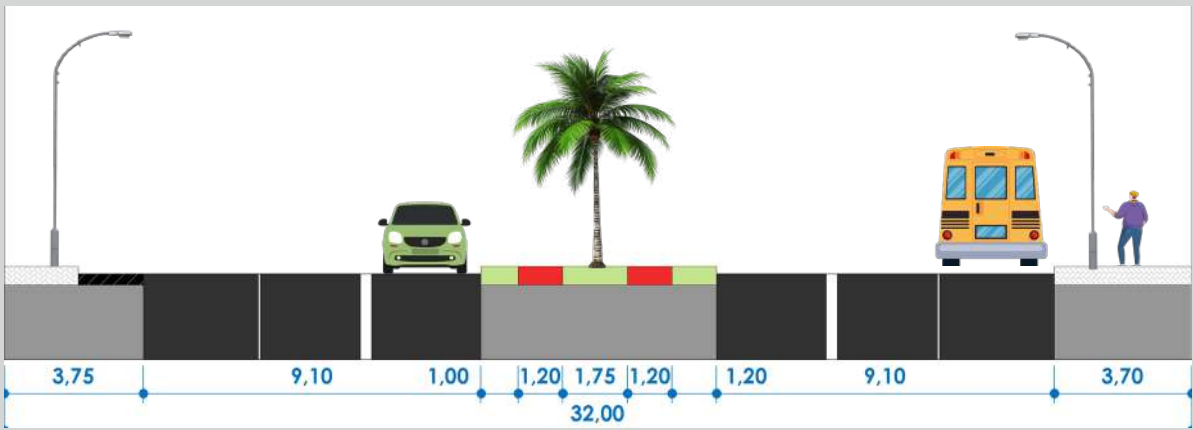
**Figura 55: Localização dos perfis levantados.**  
Fonte: do autor, 2025.





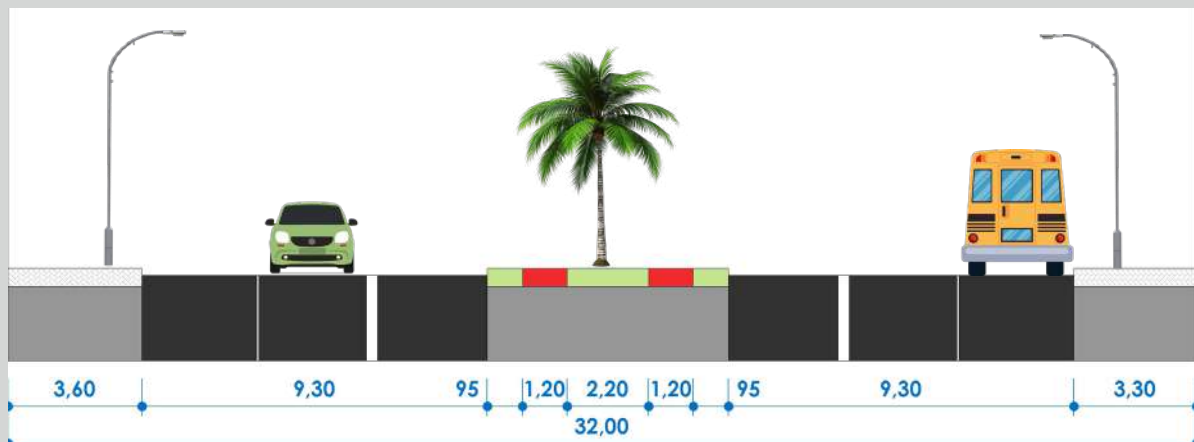
**Figura 56: Perfil da T-63 na área micro 1.**

Fonte: do autor, 2025.



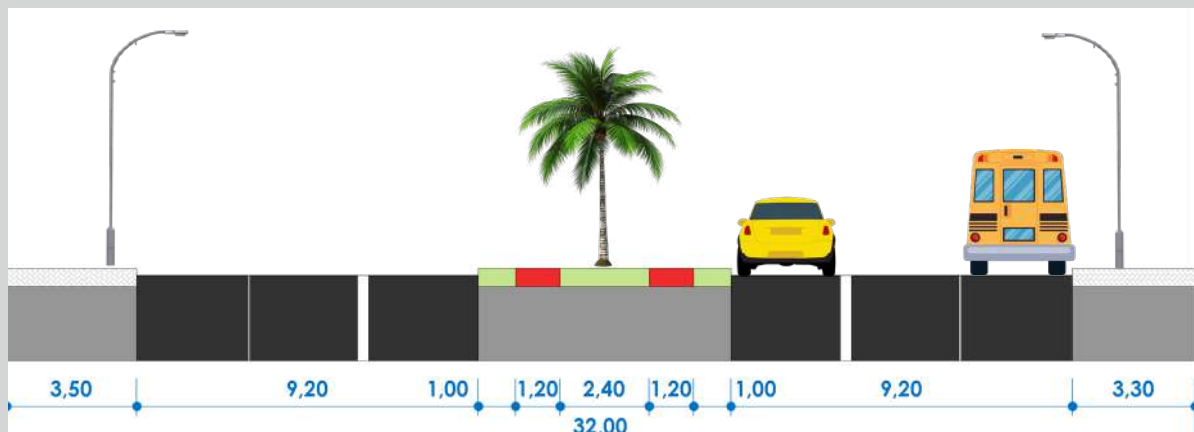
**Figura 57: Perfil da T-63 na área micro 2.**

Fonte: do autor, 2025.



**Figura 58: Perfil da T-63 na área micro 3.**

Fonte: do autor, 2025.



**Figura 59: Perfil da T-63 na área micro 4.**

Fonte: do autor, 2025.

### 5.3.4 PERSPECTIVA DO PEDESTRE

Assim como citado no tópico anterior e em toda a discussão dos momentos históricos da avenida, a Avenida T-63 não é um ambiente seguro para o pedestre, seja em relação ao trânsito, seja em relação à criminalidade. A grande quantidade de lotes e edifícios abandonados ao longo da via (Figura 60), aliado aos fatos de parte da iluminação pública recentemente trocada já não funcionar mais (Figura 61) e às lojas fecharem a partir das 17 horas faz com que o ambiente da via não seja nada convidativo, principalmente à noite, isso sem mencionar o fato de não existirem luminárias a nível do pedestre em toda a avenida, com exceção às da ciclovia.

Além disso, o ambiente é extremamente sujo por conta de as lixeiras estarem em sua maioria com o fundo quebrado (Figura 62) e também do costume goianiense de descartar lixo em qualquer lugar, principalmente nas ruas e áreas verdes. Outro problema é a acessibilidade: as calçadas em sua maioria possuem desníveis (Figura 63) e não tem piso tátil instalado. Ainda há o fato das distâncias entre faixas de travessia de pedestre pela T-63 distarem muito umas das outras, o que faz com que o pedestre atravesse em locais irregulares (Figura 64).

Na região micro do Bro. Anhanguera, a insegurança é questão mais em destaque. Isso de deve, além daquilo já tratado anteriormente, ao fato de que os comércios presentes no trecho são majoritariamente relacionados à construção civil, conseqüentemente fechando após o horário comercial.



**Figura 60: Edifício abandonado na T-63.**  
Fonte: do autor, 2025.



**Figura 61: Iluminação recentemente trocada já não funcionando.**  
Fonte: do autor, 2025.



**Figura 62: Lixeira em condição inadequada na T-63.**  
Fonte: do autor, 2025.



**Figura 63: Calçadas com desníveis, irregularidades e estacionamentos.**

Fonte: do autor, 2025.



**Figura 64: Pedestre atravessando em lugar inadequado.**

Fonte: do autor, 2025.



**Figura 65: Lixo descartado inadequadamente na passagem acima da ponte do Cór. Cascavel.**

Fonte: do autor, 2025.

Nesse e no trecho no Jd. América também são encontrados uma grande quantidade de lixo descartado em lugares inadequados (Figura 65), seja no chão de lotes vagos/abandonados, seja por conta das lixeiras ou estarem quebradas, ou transbordando por conta da ausência de coleta.

A partir da segunda área micro a travessia em lugares irregulares passam a ser ainda mais preocupantes por conta da diferença dos usos dos lotes da região, que passa a conter mais colégios e hospitais: grande parte dos frequentadores desses prédios são idosos e crianças, um público mais vulnerável a acidentes.

Quanto à região do Setor Bueno, o problema mais perceptível é o trânsito intenso (Figura 66), que gera insegurança aos pedestres que tentam atravessar a avenida, além de, por conta de seu posicionamento na ilha, desestimular o uso da ciclovia pelos ciclistas. Há de se ressaltar também que nela e na porção do Setor Bela Vista há uma maior variedade no tipo de comércio, contando inclusive com restaurantes, o que diminui o esvaziamento noturno característico dos demais trechos.



**Figura 66: Engarrafamento na Avenida T-63.**

Fonte: do autor, 2025.

# 6. PERFIL DO USUÁRIO

Durante o desenvolvimento da pesquisa, também foi realizada uma enquete virtual a fim de extrair a opinião e caracterizar os usuários da Avenida T-63. O resultado das entrevistas conta com 85 entrevistados ao todo, desse total sendo 58,82% mulheres e 41,18% homens.

Foi perguntado aos participantes o horário em que frequentam a avenida, o meio de locomoção utilizado, as atividades praticadas na avenida e o trecho mais frequentado. Além disso, foi solicitado para que avaliassem com notas de 1 a 5 questões como: paisagismo e vegetação; poluição; conforto térmico; calçadas; mobiliário urbano; trânsito e transporte coletivo.

Em relação à forma como a via é utilizada, a maioria a utiliza apenas como parte do percurso a outros destinos, apenas passando por ela (56,5%) enquanto 28,2% lá trabalham e 18,8% fazem compras.

Quanto aos meios de transporte, há uma predominância no uso de carros, com 78,8% do total, contrastando com o fato de que nenhum dos entrevistados anda de bicicleta. Além disso, andar a pé e no transporte coletivo obtiveram o mesmo percentual, com cerca de 17% do total, e as motocicletas representaram 10,6% do todo.

Os trechos mais frequentados da via são o entre o hospital Jardim América e a Pça. Nova Suíça (Micro Jd. América 47,1%) e o entre a Pça. Nova Suíça e o viaduto (Micro Setor Bueno, 64,7%).

Associando esses dados, percebe-se que boa parte do público da avenida se relaciona muito pouco com ela, sendo a T-63 apenas parte de um caminho entre a casa e o trabalho. Isso se deve à falta de atrativos que incentivem a permanência na avenida, além da falta de qualidade de mobiliário e do espaço.

Também foi perguntado aos usuários de transporte coletivo quais as linhas utilizadas por eles: a linha mais utilizada foi a 035 (48,1%), o que se deve ao fato da linha conectar o Terminal Garavelo, em Aparecida de Goiânia, ao Terminal Paulo Garcia, próximo à rodoviária da capital e destino final principal dos BRTs Norte-Sul. Dentre as demais linhas, também se deve destacar as 025 e 175, ambas partindo do Terminal Bandeiras, mas com a primeira completando o trajeto na avenida até o T. Isidória (que faz parte do trajeto nas linhas do BRT N-S) e a segunda saindo pela Avenida 85 com destino final ao T. da Bíblia, com linhas que vão à maioria dos terminais da cidade, além de fazer parte do trajeto do Eixo Anhanguera.

Quanto à classificação da avenida pelos usuários, percebe-se que aquilo considerado pior pelos entrevistados são o trânsito e o calor/conforto térmico, avaliados em maioria com notas abaixo de 3. Apesar da condição desses aspectos da T-63 não ser das melhores, isso não significa que essas questões são de fato as mais problemáticas na avenida, mas sim que são as que mais afetam as pessoas em carros

diretamente, relacionando-se ao fato de que a maioria dos entrevistados passa pela via com esse meio de transporte.

Em relação à avaliação do transporte coletivo, a maioria o enxerga como mediano, mas quando se coloca aos olhos somente as respostas daqueles que utilizam de fato o meio de transporte, as avaliações são em suma positivas. Isso pode ter conexão com a renovação da frota de ônibus, que agora contam com ar-condicionado e janelas que bloqueiam boa parte da incidência da luz solar.

As áreas verdes e vegetações foram avaliadas como sendo medianas-ruins, o que se deve ao fato de ela ser praticamente inexistente em locais fora das praças e do canteiro central. Por fim, as questões relacionadas às calçadas e ao mobiliário urbano foram avaliadas similarmente, como medianas.

As últimas questões do formulário são sobre a relação pessoal do usuário com a Avenida T-63, sendo 3 delas discursivas (“Qual a sua opinião sobre as motos andarem nos corredores de ônibus?”; “Qual mudança na Avenida T-63 ao longo da história (exemplos: criação dos corredores de ônibus, construção do viaduto etc) mais te marcou?”; “Se você pudesse propor alguma mudança para melhorar a Avenida T-63, o que você faria?”) e 2 delas de assinalar (“O que mais te agrada na Avenida T-63?”; “O que precisa de melhorias na Avenida T-63?”).

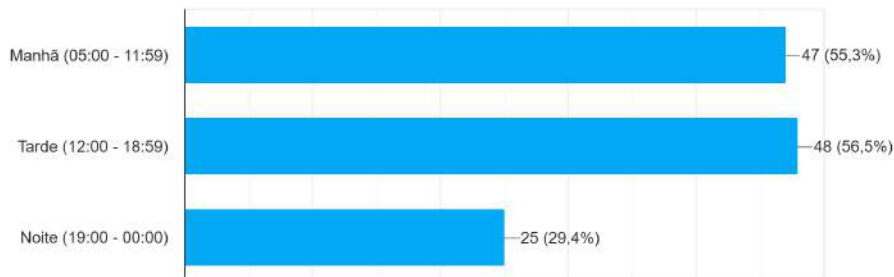
Analisando as respostas, denota-se que a função comercial da avenida, historicamente promovida pela prefeitura, é bem vista pela população, apesar de essa mesma história, como o gráfico conta,

não ser tão conhecida ou bem-quista. Os pontos tidos como mais críticos e que mais necessitam de melhorias são o mobiliário urbano, a arborização e medidas contra poluição.

Finalmente, quanto às questões discursivas, a maioria dos entrevistados enxerga a liberação do corredor de ônibus para motociclistas uma medida inadequada pela prefeitura, por considerarem que aumenta o risco de acidentes, algo elencado até mesmo por aqueles que avaliaram a mudança como positiva. Para o público, o evento mais impactante relacionado à avenida, sem dúvidas é a implementação dos corredores de ônibus, seja positivamente por valorizarem o transporte coletivo, seja negativamente por impossibilitar o estacionamento de veículos na via. Por sua vez, as melhorias mais desejadas pelos usuários foram o recapeamento da via, a readequação da arborização e melhores acessos e calçadas para pedestres.

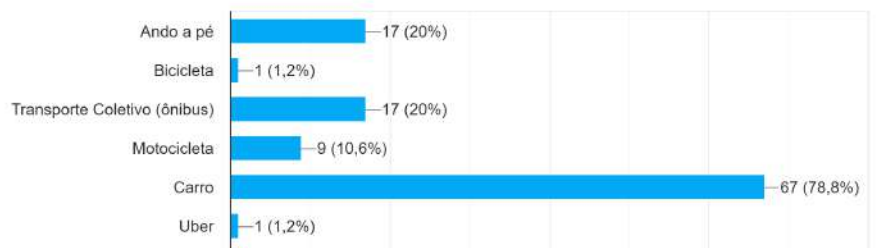
### Em qual horário você utiliza a Avenida T-63?

85 respostas



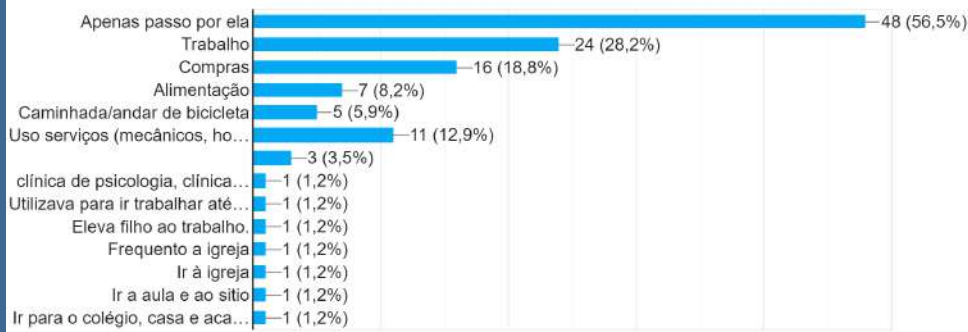
### Qual meio de transporte você utiliza na T-63?

85 respostas



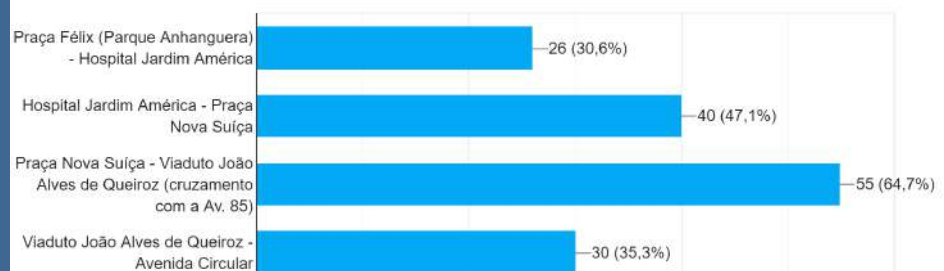
### Qual atividade você costuma fazer ao frequentar a Avenida T-63?

85 respostas



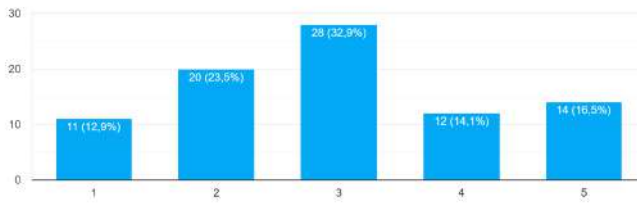
### Por qual trecho da Avenida T-63 você mais passa?

85 respostas



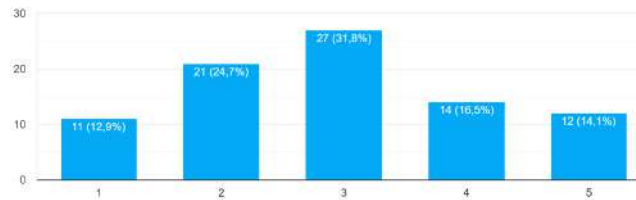
Em uma escala de 1 a 5, como você avalia as áreas verdes, vegetação e paisagismo na avenida?

85 respostas



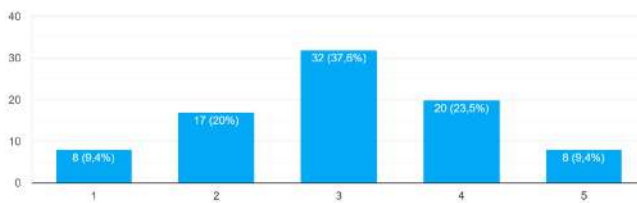
Em uma escala de 1 a 5, como você enxerga a poluição ambiental, visual e sonora na avenida?

85 respostas



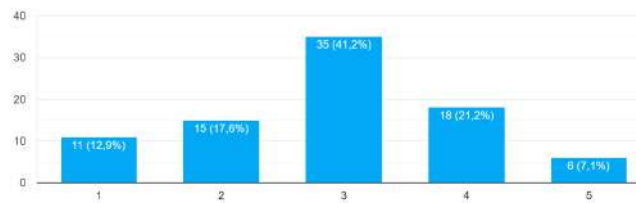
Em uma escala de 1 a 5, como você avalia as calçadas na avenida?

85 respostas



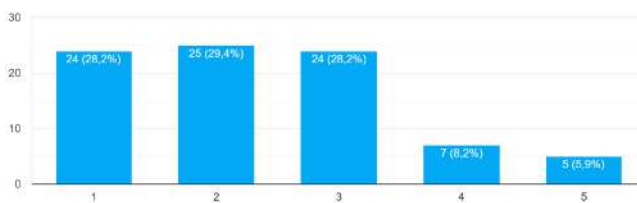
Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o mobiliário urbano (lixeiras, pontos de ônibus, bancos, semáforos) da avenida?

85 respostas



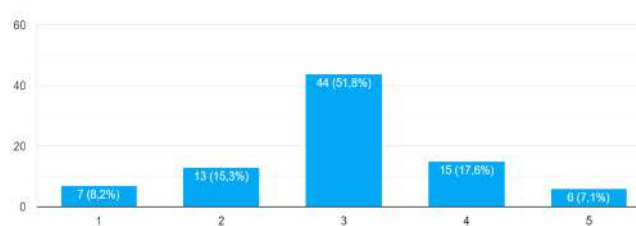
Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o trânsito ao longo da avenida?

85 respostas



Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o transporte coletivo na avenida?

85 respostas



# 7. QUADRO DIAGNÓSTICO X DIRETRIZES

ASPECTO	PROBLEMAS	DIRETRIZES
<p><b>SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° OCUPAÇÃO DO CORREDOR DE ÔNIBUS POR MOTORISTAS QUE ENTRAM E SAEM DA VIA;</li> <li>° USO DA FAIXA PREFERENCIAL DE ÔNIBUS POR MOTOCICLISTAS;</li> <li>° ATRASO DE LINHAS NOS HORÁRIOS DE PICO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° QUANTIDADE DE LINHAS POR PELA AVENIDA;</li> <li>° A DIVERSIDADE DE LINHAS;</li> <li>° A EXISTÊNCIA DE LINHAS DE ALTA DENSIDADE;</li> <li>° LOCALIZAÇÃO DE PARADAS E TERMINAIS ISOLADAS.</li> </ul>
<p><b>SEGURANÇA PARA PEDESTRES E CICLISTAS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° CALÇADAS E CICLOVIAS COM DESNÍVEIS E IRREGULARIDADES;</li> <li>° FALTA DE ACESSIBILIDADE E PADRONIZAÇÃO;</li> <li>° FALTA DE SINALIZAÇÃO NA TRAVESSIA DE PEDESTRES PARALELA À AVENIDA;</li> <li>° MAIOR PARTE DO ESPAÇO É DESTINADA AO USO DE VEÍCULOS;</li> <li>° ISOLAMENTO DA CICLOVIA DOS DEMAIS MEIOS DE TRANSPORTE.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° JÁ EXISTE UM PLANO DE MOBILIDADE E CICLISMO PARA A AVENIDA;</li> <li>° A AVENIDA DEVE SER DE CONECTADA ÀS AVENIDAS PERPENDICULARES.</li> </ul>
<p><b>MOBILIÁRIO URBANO E QUALIDADE DE PERMANÊNCIA</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° MOBILIÁRIO URBANO INADEQUADO OU INEXISTENTE;</li> <li>° LIXEIRAS QUEBRADAS;</li> <li>° AUSÊNCIA DE VEGETAÇÃO SIGNIFICATIVA;</li> <li>° ILUMINAÇÃO NOTURNA INEFICIENTE/INSUFICIENTE;</li> <li>° FALTA DE SEGURANÇA.</li> <li>° ENCHENTES RECORRENTES NOS PERÍODOS CHUVOSOS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° ESPAÇO PÚBLICO PARA MOBILIÁRIO URBANO;</li> <li>° PROXIMIDADE DE ÁREAS DE RISCO;</li> <li>° POTENCIAL DE ENCHENTES.</li> </ul>
<p><b>AMBIENTE E CONFORTO TÉRMICO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° INEXISTÊNCIA DE ELEMENTOS REDUTORES DE TEMPERATURA (COMO ESPELHOS D'ÁGUA, FONTES ETC);</li> <li>° POLUIÇÃO VISUAL E SONORA INTENSAS;</li> <li>° VEGETAÇÃO COM COPAS QUE NÃO PROJETAM SOMBRAS;</li> <li>° AUSÊNCIA DE MARQUISES QUE CRIEM SOMBRA EM DETERMINADOS TRECHOS;</li> <li>° NOS TRECHOS INTENSAMENTE VERTICALIZADOS, IMPEDIMENTO DA CIRCULAÇÃO DO VENTO POR CONTA DOS PRÉDIOS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° ESPAÇO PÚBLICO PARA PLANTAS DE SOMBRA;</li> <li>° EXISTÊNCIA DE PLANTAS DE ESPÉCIES DE SOMBRA ANTECEDENTES;</li> <li>° ÁREAS COM POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO.</li> </ul>
<p><b>OCUPAÇÃO DO SOLO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° CATEGORIAS DE COMÉRCIOS QUE NÃO FUNCIONAM APÓS O FIM DO HORÁRIO COMERCIAL (COMO LOJAS DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, CLÍNICAS DE ODONTOLOGIA, LOJAS DE MÓVEIS);</li> <li>° AUSÊNCIA DE FACHADAS ATIVAS EM DETERMINADOS TRECHOS;</li> <li>° CONTRASTE ENTRE GABARITOS LINDEIROS À VIA E GRANDES EDIFÍCIOS RESIDENCIAIS EM DETERMINADOS TRECHOS;</li> <li>° GRANDE QUANTIDADE DE LOTES VAGOS OU EDIFÍCIOS ABANDONADOS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>° DIVERSIDADE DE USOS;</li> <li>° POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO NOS LOTES VAGOS.</li> </ul>

A partir de tudo o que foi posto tanto nas etapas de análise do contexto histórico, quanto nas análises do contexto atual da avenida, foi elaborado um quadro que relaciona os problemas e potencialidades às diretrizes gerais que resolveriam os problemas elencados e alavancariam as potencialidades levantadas, sendo agrupados em 5 categorias diferentes por suas características.

POTENCIALIDADES	DIRETRIZES GERAIS
<p>DE ALTA DE LINHAS QUE PASSAM DA, CONECTANDO O USUÁRIO PARTES DA CIDADE;</p> <p>IA DE UM CORREDOR PREFERENCIAL NA VIA;</p> <p>ÃO DA VIA, PRÓXIMA AOS SIDÓRIA E BANDEIRAS.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO A FIM DE RESTABELECE A PRIORIDADE AOS ÔNIBUS;</li> <li>2. PADRONIZAÇÃO DOS MODELOS DE PONTO DE ÔNIBUS, TODOS HAVENDO ABRIGOS PARA O USUÁRIO;</li> <li>3. INTEGRAR DE MELHOR FORMA O TRANSPORTE COLETIVO COM OS MEIOS DE TRANSPORTE ATIVO;</li> <li>4. TORNAR FAIXAS DE PEDESTRES MAIS ACESSÍVEIS AO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO.</li> </ol>
<p>UMA CULTURA DE CAMINHADA NA REGIÃO;</p> <p>T-63 JÁ FUNCIONA COMO UM MODO AR DIVERSAS PARTES DA CIDADE.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. REPOSICIONAR A CICLOVIA, FAZENDO COM QUE A MESMA TENHA ACESSO FACILITADO ÀS FACHADAS DOS LOTES;</li> <li>6. REDIMENSIONAR AS CALÇADAS E PADRONIZÁ-LAS DE ACORDO COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE;</li> <li>7. DESESTIMULAR O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO A PARTIR DO REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO;</li> <li>8. DISPONIBILIZAR SINALIZAÇÃO SUFICIENTE, EFICIENTE E VISÍVEL EM TODAS AS ESCALAS DE USUÁRIO, VERTICAL E HORIZONTALMENTE.</li> </ol>
<p>RA TRABALHAR O PAISAGISMO O EM PRAÇAS;</p> <p>ADE À POLOS GERADORES DE MOVIMENTO;</p> <p>L PARA AUMENTAR A PERMEABILIDADE.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>9. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA MOBILIÁRIOS COMO BANCOS, LIXEIRAS, BICICLETÁRIOS, QUIOSQUES E PARKLETS;</li> <li>10. TROCAR A ILUMINAÇÃO INADEQUADA E SUBSTITUIR A FIAÇÃO PARA TIPO SUBTERRÂNEO;</li> <li>11. CRIAR ESPAÇOS DE LAZER MAIS QUALIFICADOS NAS PRAÇAS QUE FAZEM PARTE DO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA;</li> <li>12. ESTABELECE UM CIRCUITO DE LAZER/CULTURAL AO LONGO DA AVENIDA A FIM DE TRAZER O PÚBLICO PARA A AVENIDA;</li> </ol>
<p>RA READEQUAÇÃO DAS ESPÉCIES EM CANTEIROS E PRAÇAS;</p> <p>A DE ARBORIZAÇÃO ALÉM DE E PALMEIRAS NOS TRECHOS QUE I A PRAÇA NOVA SUÍÇA;</p> <p>M POTENCIAL DE IMENTO DE LAZER.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>13. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA ELEMENTOS REDUTORES DE TEMPERATURA;</li> <li>14. REVER A ARBORIZAÇÃO ATUAL POR ESPÉCIES QUE SE ADEQUEM AO PLANO DIRETOR DE ARBORIZAÇÃO URBANA DE GOIÂNIA;</li> <li>15. ESTABELECE INCENTIVOS FISCAIS PARA QUE, NAS REGIÕES COM MAIORES GABARITOS, HAJA UMA TRANSIÇÃO GRADUAL NA ALTURA DOS EDIFÍCIOS;</li> <li>16. REQUALIFICAR AS PRAÇAS EXISTENTES NA AVENIDA E RECUPERAR A MATA CILIAR DO CÓRREGO CASCAVEL A PARTIR DA CRIAÇÃO DE UM PARQUE.</li> </ol>
<p>DE DE TIPOS DE COMÉRCIOS;</p> <p>L DE ADEQUAÇÃO DE USOS NADEQUADOS.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>17. ESTABELECE INCENTIVOS FISCAIS PARA ESTIMULAR FACHADAS ATIVAS E USOS QUE PERDUREM ALÉM DO HORÁRIO COMERCIAL;</li> <li>18. COMBATER A EXISTÊNCIA DE LOTES E TERRAS QUE NÃO CUMPREM FUNÇÃO SOCIAL, PROMOVENDO NOVOS USOS A PARTIR DE IPTU PROGRESSIVO;</li> <li>19. TRAZER MAIS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PARA A REGIÃO NO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA, ADEQUANDO-SE ÀS NECESSIDADES DAS REGIÕES;</li> <li>20. CRIAR NOVAS CENTRALIDADES PARA A REGIÃO NA AVENIDA, DE MODO QUE A MESMA DEIXE DE SER APENAS UM LOCAL DE PASSAGEM.</li> </ol>

Também foram relacionadas as diretrizes gerais às áreas micro em específico, a partir da análise do que é necessário ou não para cada região:

ASPECTO	DIRETRIZES ESPECÍFICAS: ÁREA ANHANGUERA	DIRETRIZES ESPECÍFICAS: ÁREA JD. AMÉRICA
<b>SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO</b>	1. REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO A FIM DE RESTABELECER A PRIORIDADE AOS ÔNIBUS; 2. PADRONIZAÇÃO DOS MODELOS DE PONTO DE ÔNIBUS, TODOS HAVENDO ABRIGOS PARA O USUÁRIO; 3. INTEGRAR DE MELHOR FORMA O TRANSPORTE COLETIVO COM OS MEIOS DE TRANSPORTE ATIVO; 4. TORNAR FAIXAS DE PEDESTRES MAIS ACESSÍVEIS AO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO.	1. REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO A FIM DE RESTABELECER A PRIORIDADE AOS ÔNIBUS; 3. INTEGRAR DE MELHOR FORMA O TRANSPORTE COLETIVO COM OS MEIOS DE TRANSPORTE ATIVO; 4. TORNAR FAIXAS DE PEDESTRES MAIS ACESSÍVEIS AO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO.
<b>SEGURANÇA PARA PEDESTRES E CICLISTAS</b>	5. REPOSICIONAR A CICLOVIA, FAZENDO COM QUE A MESMA TENHA ACESSO FACILITADO ÀS FACHADAS DOS LOTES; 6. REDIMENSIONAR AS CALÇADAS E PADRONIZÁ-LAS DE ACORDO COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE; 7. DESESTIMULAR O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO A PARTIR DO REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO; 8. DISPONIBILIZAR SINALIZAÇÃO SUFICIENTE, EFICIENTE E VISÍVEL EM TODAS AS ESCALAS DE USUÁRIO, VERTICAL E HORIZONTALMENTE.	5. REPOSICIONAR A CICLOVIA, FAZENDO COM QUE A MESMA TENHA ACESSO FACILITADO ÀS FACHADAS DOS LOTES; 6. REDIMENSIONAR AS CALÇADAS E DE ACORDO COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE; 7. DESESTIMULAR O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO A PARTIR DO REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO; 8. DISPONIBILIZAR SINALIZAÇÃO SUFICIENTE, EFICIENTE E VISÍVEL EM TODAS AS ESCALAS DE USUÁRIO, VERTICAL E HORIZONTALMENTE.
<b>MOBILIÁRIO URBANO E QUALIDADE DE PERMANÊNCIA</b>	9. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA MOBILIÁRIOS COMO BANCOS, LIXEIRAS, BICICLETÁRIOS, QUIOSQUES E PARKLETS; 10. TROCAR A ILUMINAÇÃO INADEQUADA E SUBSTITUIR A FIAÇÃO PARA TIPO SUBTERRÂNEO; 11. CRIAR ESPAÇOS DE LAZER MAIS QUALIFICADOS NAS PRAÇAS QUE FAZEM PARTE DO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA; 12. ESTABELECER UM CIRCUITO DE LAZER/ CULTURAL AO LONGO DA AVENIDA A FIM DE TRAZER O PÚBLICO PARA A AVENIDA;	9. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA MOBILIÁRIOS COMO BANCOS, LIXEIRAS, BICICLETÁRIOS, QUIOSQUES E PARKLETS; 10. TROCAR A ILUMINAÇÃO INADEQUADA E SUBSTITUIR A FIAÇÃO PARA TIPO SUBTERRÂNEO; 11. CRIAR ESPAÇOS DE LAZER MAIS QUALIFICADOS NAS PRAÇAS QUE FAZEM PARTE DO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA; 12. ESTABELECER UM CIRCUITO DE LAZER/ CULTURAL AO LONGO DA AVENIDA A FIM DE TRAZER O PÚBLICO PARA A AVENIDA;
<b>AMBIENTE E CONFORTO TÉRMICO</b>	13. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA ELEMENTOS REDUTORES DE TEMPERATURA; 14. REVER A ARBORIZAÇÃO ATUAL POR ESPÉCIES QUE SE ADEQUEM AO PLANO DIRETOR DE ARBORIZAÇÃO URBANA DE GOIÂNIA; 16. REQUALIFICAR AS PRAÇAS EXISTENTES NA AVENIDA E RECUPERAR A MATA CILIAR DO CÔRREGO CASCAVEL A PARTIR DA CRIAÇÃO DE UM PARQUE.	13. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA ELEMENTOS REDUTORES DE TEMPERATURA; 14. REVER A ARBORIZAÇÃO ATUAL POR ESPÉCIES QUE SE ADEQUEM AO PLANO DIRETOR DE ARBORIZAÇÃO URBANA DE GOIÂNIA; 15. ESTABELECER INCENTIVOS FISCAIS PARA QUE, NAS REGIÕES COM MAIORES GABARITOS, HAJA UMA TRANSIÇÃO GRADUAL NA ALTURA DOS EDIFÍCIOS; 16. REQUALIFICAR AS PRAÇAS EXISTENTES NA AVENIDA.
<b>OCUPAÇÃO DO SOLO</b>	17. ESTABELECER INCENTIVOS FISCAIS PARA ESTIMULAR FACHADAS ATIVAS E USOS QUE PERDUREM ALÉM DO HORÁRIO COMERCIAL; 18. COMBATER A EXISTÊNCIA DE LOTES E TERRAS QUE NÃO CUMPREM FUNÇÃO SOCIAL, PROMOVENDO NOVOS USOS A PARTIR DE IPTU PROGRESSIVO; 19. TRAZER MAIS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PARA A REGIÃO NO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA, ADEQUANDO-SE ÀS NECESSIDADES DAS REGIÕES; 20. CRIAR NOVAS CENTRALIDADES PARA A REGIÃO NA AVENIDA, DE MODO QUE A MESMA DEIXE DE SER APENAS UM LOCAL DE PASSAGEM.	17. ESTABELECER INCENTIVOS FISCAIS PARA ESTIMULAR FACHADAS ATIVAS E USOS QUE PERDUREM ALÉM DO HORÁRIO COMERCIAL; 18. COMBATER A EXISTÊNCIA DE LOTES E TERRAS QUE NÃO CUMPREM FUNÇÃO SOCIAL, PROMOVENDO NOVOS USOS A PARTIR DE IPTU PROGRESSIVO; 19. TRAZER MAIS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PARA A REGIÃO NO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA, ADEQUANDO-SE ÀS NECESSIDADES DAS REGIÕES; 20. CRIAR NOVAS CENTRALIDADES PARA A REGIÃO NA AVENIDA, DE MODO QUE A MESMA DEIXE DE SER APENAS UM LOCAL DE PASSAGEM.

DIRETRIZES ESPECÍFICAS: ÁREA SETOR BUENO	DIRETRIZES ESPECÍFICAS: ÁREA SETOR BUENO	DIRETRIZES ESPECÍFICAS: ÁREA SETOR BELA VISTA
<p>... A FIM DE ... AOS ÔNIBUS; ... A ... OS ... ES ... O</p>	<p>1. REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO A FIM DE RESTABELECER A PRIORIDADE AOS ÔNIBUS; 2. PADRONIZAÇÃO DOS MODELOS DE PONTO DE ÔNIBUS, TODOS HAVENDO ABRIGOS PARA O USUÁRIO; 3. INTEGRAR DE MELHOR FORMA O TRANSPORTE COLETIVO COM OS MEIOS DE TRANSPORTE ATIVO; 4. TORNAR FAIXAS DE PEDESTRES MAIS ACESSÍVEIS AO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO.</p>	<p>1. REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO A FIM DE RESTABELECER A PRIORIDADE AOS ÔNIBUS; 3. INTEGRAR DE MELHOR FORMA O TRANSPORTE COLETIVO COM OS MEIOS DE TRANSPORTE ATIVO; 4. TORNAR FAIXAS DE PEDESTRES MAIS ACESSÍVEIS AO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO.</p>
<p>... NDO ... ES; ... PADRONIZÁ-LAS ... CESSIBILIDADE; ... PORTE ... DO ... FICIENTE, ... ESCALAS DE ... MENTE.</p>	<p>5. REPOSICIONAR A CICLOVIA, FAZENDO COM QUE A MESMA TENHA ACESSO FACILITADO ÀS FACHADAS DOS LOTES; 6. REDIMENSIONAR AS CALÇADAS E PADRONIZÁ-LAS DE ACORDO COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE; 7. DESESTIMULAR O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO A PARTIR DO REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO; 8. DISPONIBILIZAR SINALIZAÇÃO SUFICIENTE, EFICIENTE E VISÍVEL EM TODAS AS ESCALAS DE USUÁRIO, VERTICAL E HORIZONTALMENTE.</p>	<p>5. REPOSICIONAR A CICLOVIA, FAZENDO COM QUE A MESMA TENHA ACESSO FACILITADO ÀS FACHADAS DOS LOTES; 6. REDIMENSIONAR AS CALÇADAS E PADRONIZÁ-LAS DE ACORDO COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE; 7. DESESTIMULAR O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO A PARTIR DO REDESENHO DO PERFIL VIÁRIO; 8. DISPONIBILIZAR SINALIZAÇÃO SUFICIENTE, EFICIENTE E VISÍVEL EM TODAS AS ESCALAS DE USUÁRIO, VERTICAL E HORIZONTALMENTE.</p>
<p>... DA ... EIRAS, ... RKLETS; ... QUADA E ... SUBTERRÂNEO; ... S ... FAZEM ... A AVENIDA; ... E LAZER/ ... A A FIM ... ENIDA;</p>	<p>9. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA MOBILIÁRIOS COMO BANCOS, LIXEIRAS, BICICLETÁRIOS, QUIOSQUES E PARKLETS; 10. TROCAR A ILUMINAÇÃO INADEQUADA E SUBSTITUIR A FIAÇÃO PARA TIPO SUBTERRÂNEO; 11. CRIAR ESPAÇOS DE LAZER MAIS QUALIFICADOS NAS PRAÇAS QUE FAZEM PARTE DO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA; 12. ESTABELECEER UM CIRCUITO DE LAZER/ CULTURAL AO LONGO DA AVENIDA A FIM DE TRAZER O PÚBLICO PARA A AVENIDA;</p>	<p>9. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA MOBILIÁRIOS COMO BANCOS, LIXEIRAS, BICICLETÁRIOS, QUIOSQUES E PARKLETS; 10. TROCAR A ILUMINAÇÃO INADEQUADA E SUBSTITUIR A FIAÇÃO PARA TIPO SUBTERRÂNEO; 12. ESTABELECEER UM CIRCUITO DE LAZER/ CULTURAL AO LONGO DA AVENIDA A FIM DE TRAZER O PÚBLICO PARA A AVENIDA;</p>
<p>... DA ... PERATURA; ... POR ESPÉCIES ... ETOR DE ... NIA; ... CAIS ... IORES ... O ... OS;</p>	<p>13. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA ELEMENTOS REDUTORES DE TEMPERATURA; 14. REVER A ARBORIZAÇÃO ATUAL POR ESPÉCIES QUE SE ADEQUEM AO PLANO DIRETOR DE ARBORIZAÇÃO URBANA DE GOIÂNIA; 15. ESTABELECEER INCENTIVOS FISCAIS PARA QUE, NAS REGIÕES COM MAIORES GABARITOS, HAJA UMA TRANSIÇÃO GRADUAL NA ALTURA DOS EDIFÍCIOS; 16. REQUALIFICAR AS PRAÇAS EXISTENTES NA AVENIDA.</p>	<p>13. INSTALAR AO LONGO DA AVENIDA ELEMENTOS REDUTORES DE TEMPERATURA; 14. REVER A ARBORIZAÇÃO ATUAL POR ESPÉCIES QUE SE ADEQUEM AO PLANO DIRETOR DE ARBORIZAÇÃO URBANA DE GOIÂNIA; 15. ESTABELECEER INCENTIVOS FISCAIS PARA QUE, NAS REGIÕES COM MAIORES GABARITOS, HAJA UMA TRANSIÇÃO GRADUAL NA ALTURA DOS EDIFÍCIOS;</p>
<p>... S PARA ... OS QUE ... Mercial; ... ES E TERRAS QUE ... ROMOVENDO ... ROGRESSIVO; ... SERVIÇOS PARA ... DA AVÊNIDA, ... DAS REGIÕES; ... PARA A REGIÃO ... MA DEIXE ... AGEM.</p>	<p>17. ESTABELECEER INCENTIVOS FISCAIS PARA ESTIMULAR FACHADAS ATIVAS E USOS QUE PERDUREM ALÉM DO HORÁRIO COMERCIAL; 18. COMBATER A EXISTÊNCIA DE LOTES E TERRAS QUE NÃO CUMPREM FUNÇÃO SOCIAL, PROMOVEDO NOVOS USOS A PARTIR DE IPTU PROGRESSIVO; 19. TRAZER MAIS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PARA A REGIÃO NO ENTORNO IMEDIATO DA AVENIDA, ADEQUANDO-SE ÀS NECESSIDADES DAS REGIÕES; 20. CRIAR NOVAS CENTRALIDADES PARA A REGIÃO NA AVENIDA, DE MODO QUE A MESMA DEIXE DE SER APENAS UM LOCAL DE PASSAGEM.</p>	<p>17. ESTABELECEER INCENTIVOS FISCAIS PARA ESTIMULAR FACHADAS ATIVAS E USOS QUE PERDUREM ALÉM DO HORÁRIO COMERCIAL; 18. COMBATER A EXISTÊNCIA DE LOTES E TERRAS QUE NÃO CUMPREM FUNÇÃO SOCIAL, PROMOVEDO NOVOS USOS A PARTIR DE IPTU PROGRESSIVO; 19. TRAZER MAIS EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PARA A REGIÃO NO ENTORNO IMEDIATO DA AVÊNIDA, ADEQUANDO-SE ÀS NECESSIDADES DAS REGIÕES; 20. CRIAR NOVAS CENTRALIDADES PARA A REGIÃO NA AVENIDA, DE MODO QUE A MESMA DEIXE DE SER APENAS UM LOCAL DE PASSAGEM.</p>

# 8. ESTUDO DE SIMILARES

No presente capítulo, foram escolhidos projetos de intervenção em vias com características similares à T-63 a fim de, a partir de uma análise embasada nos conceitos teóricos já previamente abordados, levantar soluções aplicáveis para a avenida objeto de estudo. Os estudos de caso são: O Primeiro Colocado no Concurso da Av. 25 de Julho, em Flores da Cunha, RS e a Nona Avenida de Manhattan, Nova Iorque (Ninth Avenue).

## 8.1. AVENIDA 25 DE JULHO

A Avenida 25 de Julho é uma via multifacetada, com três trechos de características bem distintas entre si: no primeiro, funciona como uma via semi-expressa de acesso à bairros distantes; no segundo, perpassando o centro da cidade, torna-se uma importante via de abastecimento dos comércios locais; no terceiro e último trecho, configura-se de maneira similar a estradas de acesso para fazendas e chácaras (SOBREIRA 2022).

Para o primeiro trecho (Figura 68), foi desenvolvido um desenho de parque linear, com um traçado mais sinuoso, o que acaba promovendo a redução da velocidade dos veículos, gerando mais segurança para as pessoas que frequentarem os espaços de permanência criados.

No trecho 2 (Figura 69), o de maior movimento por conta de seu caráter comercial, foi proposta a transformação da avenida em uma rua compartilhada, tornando-a

uma “praça”. Os estacionamentos nessa parte da avenida seriam limitados, sendo dois conjuntos de duas vagas, situados em cada lado da avenida um para pessoas com mobilidade reduzida, outro destinado a embarque/desembarque rápido. A carga e descarga seria realizada nesse mesmo espaço, porém entre 00h às 06h. Além disso, a ciclovia fica protegida pelo canteiro central, com arbustos e elementos que a separem do fluxo de veículos.

O último trecho (Figura 70), que liga a cidade às fazendas, passa apenas por transformações pontuais a fim de requalificá-lo e estabelecer uma relação condizente com os perfis anteriores.

Além de compreender as especificidades de cada parte da avenida, a equipe de Fernando Machado traz diferentes soluções em virtude das características singulares de cada trecho, fato crucial para o desenvolvimento de um projeto que seja de fato apropriado pelos usuários. Assim como a T-63 tem diversas facetas, que também precisam ser compreendidas para que ela se transforme numa via mais propícia aos meios de transporte ativo.



**Figura 68: Entrada do Município de Flores da Cunha no trecho 1.**  
Fonte: Fernando Machado, 2022.



**Figura 69: Rua compartilhada no trecho 2.**  
Fonte: Fernando Machado, 2022.



**Figura 70: Requalificação no trecho 3.**  
Fonte: Fernando Machado, 2022.

## 8.2. NINTH AVENUE

A Ninth Avenue (Figura 71) de Manhattan, Nova Iorque, é uma via de mão única de trânsito intenso. Antes da intervenção (Figuras 72 e 73), possuía quatro pistas para veículos e ônibus e faixas de estacionamento em seus dois lados (FHWA, 2015). O projeto de intervenção desenvolvido pelo New York City Department of Transportation (NYCDOT) acabou por remover uma de suas pistas a fim de torná-la uma via capaz de acomodar toda sorte de usuário.

Para tal, o espaço que a pista removida ocupava se tornou uma ciclovia (Figura 72), protegida do fluxo de veículos por estar segregada por conta das áreas de estacionamento. Outro aspecto importante do projeto foi a implementação de ilhas de refúgio (Figura 74) para os pedestres que atravessam a avenida, reduzindo o tempo de travessia e, por conseguinte, o tempo de exposição ao risco de acidentes.

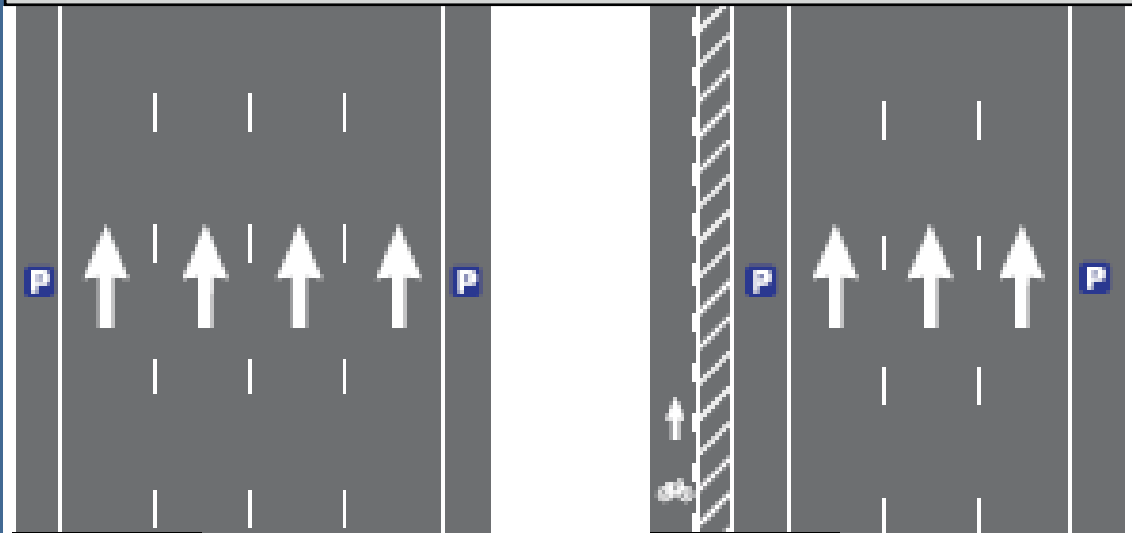
Após a implementação do projeto, houve uma redução de 58% no número de lesões causadas por acidentes de trânsito na Ninth Avenue (FHWA, 2015). O trânsito não foi afetado pela redução da quantidade de pistas para veículos, mas a segurança de todos os usuários foi extremamente incrementada.

Essa proposta é um ótimo exemplo de como um melhor aproveitamento do espaço de uma via, mesmo que reduzindo a quantidade de pistas para carros numa via hierarquicamente importante, pode melhorar a experiência de todos os usuários, sejam pedestres ou motoristas. É exemplo também de como a

participação da população é crucial para o desenvolvimento de um projeto apropriado ao usuário, tendo em vista que o NYCDOT conversou com representantes da comunidade local, ouvindo a demanda de pedestres, ciclistas e motoristas.



**Figura 71: Localização da Ninth Avenue, em Manhattan.**  
 Fonte: FHWA, 2015.



**Figura 72: Vista superior do antes e depois da Ninth Avenue.**  
 Fonte: FHWA, 2015.



**Figuras 73 e 74: Antes e depois da avenida.**  
 Fonte: R. Russo, (2006-2008).

# 9. PROPOSTA

A proposta de partido tem por fim especializar as diretrizes estabelecidas no quadro síntese, fazendo uso do referencial teórico estabelecido. Para o partido, será considerado todo o material apresentado até então: as reflexões acerca da história documentada da avenida, o diagnóstico da situação atual e todos os demais elementos apresentados.

## 9.1 ESTABELECENDO PREMISSAS

Para que o projeto atenda de maneira suficiente os as diretrizes do quadro síntese, serão determinadas algumas premissas relacionadas aos aspectos do mesmo: **TRANSPORTE COLETIVO; SEGURANÇA PARA PEDESTRES E CICLISTAS; MOBILIÁRIO URBANO E QUALIDADE DE PERMANÊNCIA; AMBIENTE E CONFORTO TÉRMICO; OCUPAÇÃO DO SOLO.** Além disso, as premissas mais gerais também serão evidenciadas num mapa de escala maior (Figura 75).

Em relação ao **transporte coletivo**, os pontos de ônibus serão padronizados e realocados, distando no máximo 400 metros um do outro, de modo que não atrapalhe o fluxo dos ônibus na avenida e que o acesso aos pontos não seja dificultoso para quem transita na T-63. Além disso, sua melhor integração com outros meios de transporte ativo se dará através do posicionamento de bicicletários logo ao lado dos abrigos, além de também posicionar ao seu

lado faixas de pedestres para que os usuários possam cruzar a avenida assim que deixarem o ônibus.

Na região do Setor Bueno (do final da Praça Wilson Sales ao início da Praça Simão Carneiro) a Avenida T-63 se tornará exclusivo para a passagem de ônibus, removendo as pistas de veículos privados nesta porção. O trânsito da região será recebido pelas vias paralelas à T-63, que terão seus sentidos alterados para se adequarem aos da mesma, tornarão-se completamente mão única e terão sua continuidade garantida através da construção de pontes ao se depararem com o Córrego Cascavel.

Quanto à **segurança de pedestres e ciclistas**, haverá a ampliação das calçadas com o espaço concedido através da remoção de uma das pistas de veículo de cada lado da via. Com isso, a ciclovia será transferida do canteiro central para as calçadas, ficando segregada da faixa exclusiva de ônibus através de uma faixa elevada de amortecimento de 1 metro. As faixas de pedestre distarão no máximo 150 metros umas das outras, sendo as travessias que ocorrerem fora de cruzamentos (ao longo da T-63) serão elevadas, forçando a redução de velocidade dos motoristas que se aproximarem.

Com o redimensionamento das calçadas, também será possível a adição de áreas verdes na faixa de serviço, possibilitando o melhor posicionamento do **mobiliário urbano** e criando melhores **espaços**

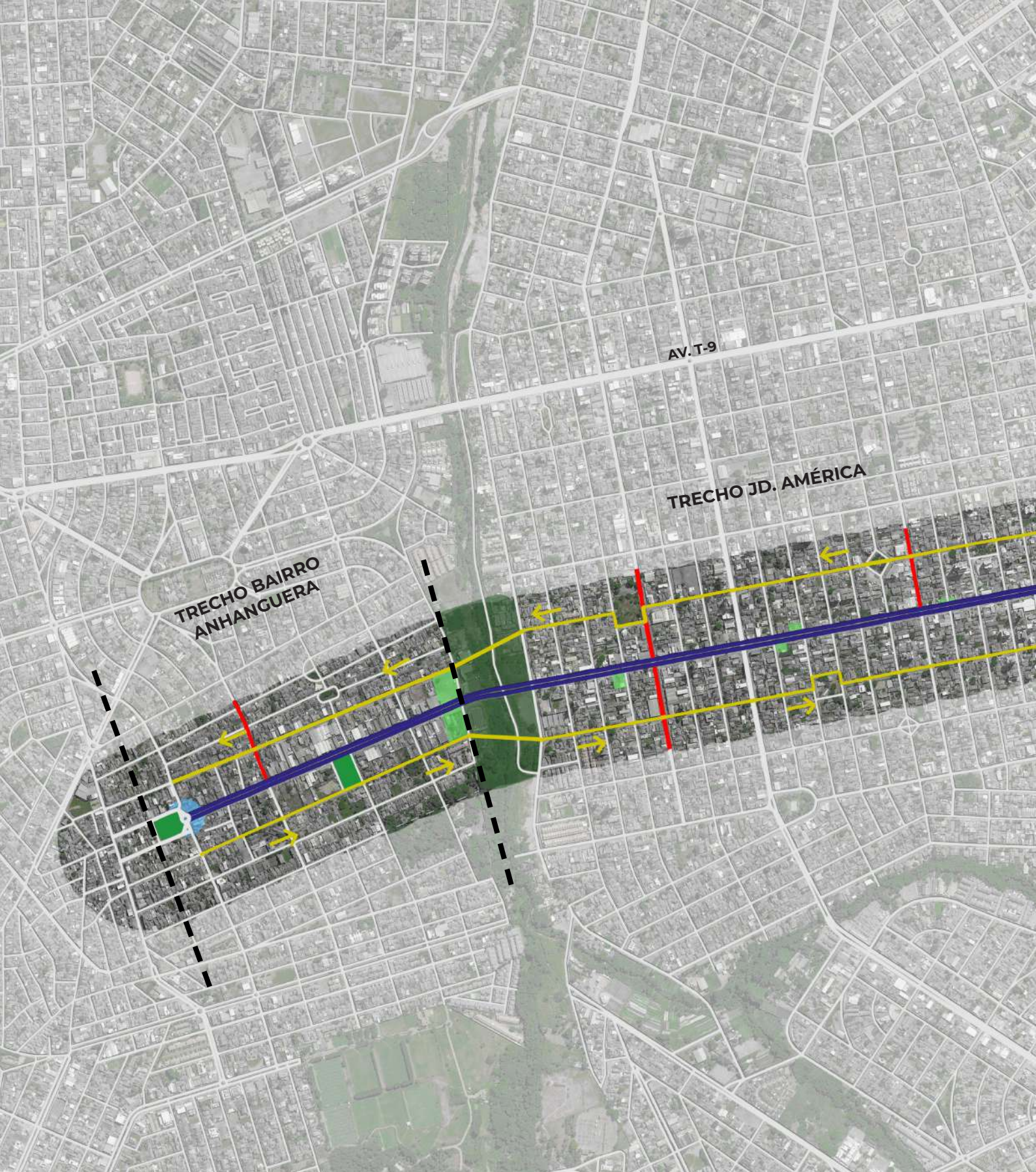
**de permanência** ao longo da avenida. Serão dispostos em cada esquina ou numa distância mínima de 100 metros bancos e lixeiras. Na região do Setor Bueno também haverá quiosques no canteiro central, com *parklets* nas imediações dos remansos de ultrapassagem.

Com o espaço permeável nas calçadas também será possível adicionar arborização que gere sombra e **conforto térmico** preservando as espécies já implantadas no canteiro central. As novas espécies e o novo mobiliários também será disposto nas praças do entorno da avenida e nas mini-praças que serão criadas, dispostas a cerca de 600 metros entre si. Outro aspecto importante do projeto é a proposição de um parque próximo ao Córrego Cascavel, removendo a Marginal Cascavel, hoje pouco utilizada, e proporcionando a recuperação e proteção de sua mata ciliar.

Certa parte das intervenções citadas exigem o uso de **instrumentos de política urbana** (BRASIL, 2001) para seu cumprimento. Para os quiosques dos canteiros do trecho do Bueno, será aplicada a outorga onerosa do espaço público, com o dinheiro arrecadado sendo destinado à manutenção da própria avenida. Quanto aos lotes em desuso ou situação de abandono, será aplicado o IPTU progressivo no tempo e, caso a situação permaneça irregular num prazo de 5 anos conforme previsto na lei, o terreno será desapropriado com pagamentos em títulos da dívida pública. As mini-praças serão preferencialmente construídas em lotes desapropriados, entretanto, haverá lotes sob os quais o direito de preempção incidirá.


Finalmente, para que os tipos


de comércio da avenida nos trechos Bro. Anhanguera e Jd. América deixem de ser predominantemente relacionados à construção civil e se tornem mistos, a Prefeitura de Goiânia, conforme posto na Lei Complementar nº 349 de 04 de março de 2022 (GOIÂNIA, 2022) deve transformar a T-63 em um polo de desenvolvimento econômico. A partir disso, seria possível colocar incentivos fiscais para construções de uso misto que permaneçam abertas durante a noite, como mercados e restaurantes.




## LEGENDA

 Av. T-63

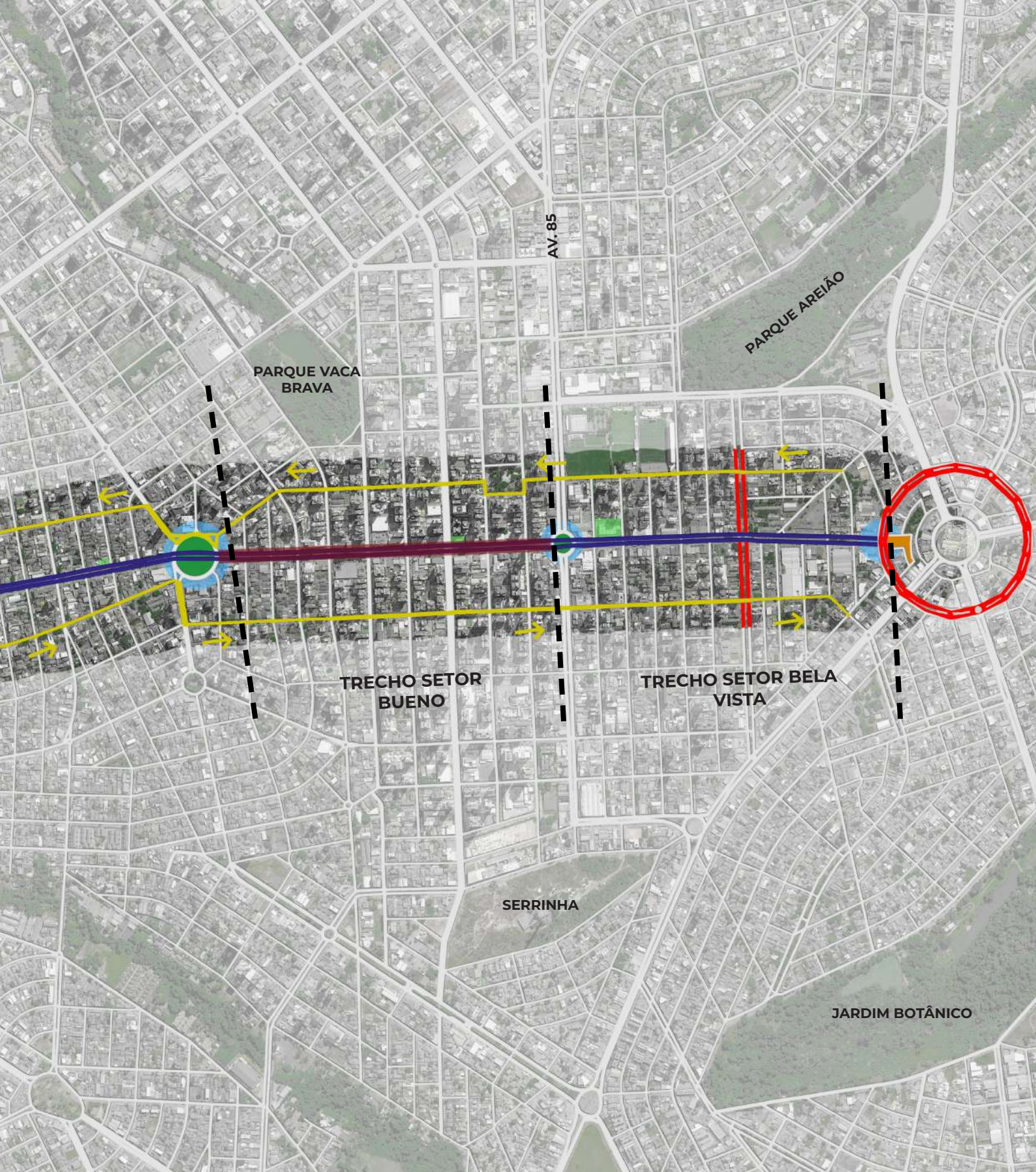
 Delimitação de trechos equivalentes a cada perfil

 Vias paralelas com sentido alterado

 Praças existentes a serem requalificadas

 Ciclovias existentes

 Parque a ser estabelecido no entorno do Córrego Cascavel



- Trecho exclusivo de ônibus
- Mercado Municipal Setor Pedro Ludovico
- Cruzamentos a serem reestruturados
- Mini-Praças

**Figura 75: Mapa de Premissas Gerais.**  
 Fonte: do autor, 2025. (sem escala)

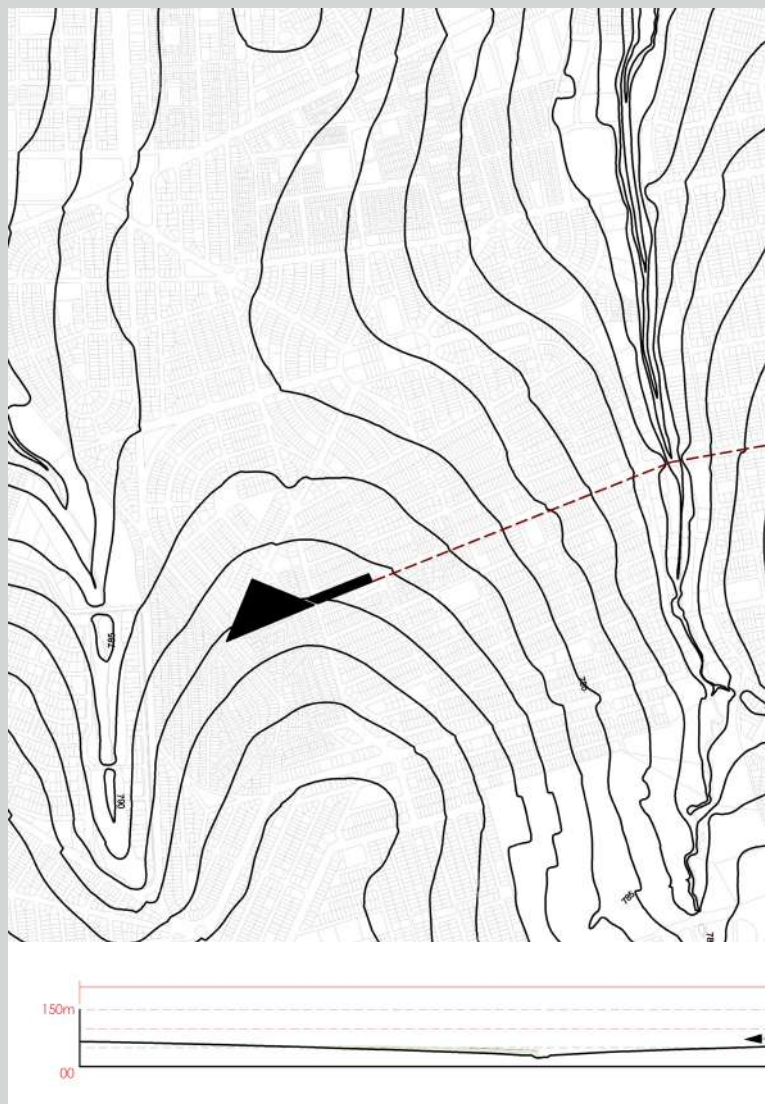


## 9.2 CONSIDERAÇÕES

Antes de serem apresentados os desenhos de implantação da intervenção nos quatro trechos na avenida T-63, também se faz necessário o estabelecimento de certas convenções e explanações acerca de determinadas decisões de projeto. A primeira delas é acerca da topografia ao longo da avenida (Figuras 76 e 77): para fins de representação, a topografia da avenida não será considerada em plantas e perfis, tendo em vista que, longitudinalmente a inclinação da avenida é baixa, sendo o maior valor encontrado o de 4%.

Outra questão muito cara ao projeto é a remoção de uma das pistas de veículos privados ao longo de toda a T-63, a fim de que os meios de transporte ativos e coletivos sejam estimulados. Os carros ocupam uma área muito grande da via, relativa à quantidade de pessoas que comportam, quando comparado aos outros meios de transporte. O Guia Global de Desenho de Ruas (GDCl, 2016) aponta que, em condições de pico com operações normais (para vias de 3 metros), os carros são o meio de transporte mais ineficiente no que tange à quantidade de pessoas por hora na via (Figura 78). Considerando os dados do GDCl, a Avenida T-63 atualmente possui uma capacidade entre 26.466 e 50.750 pessoas por hora considerando lotação máxima a pico.

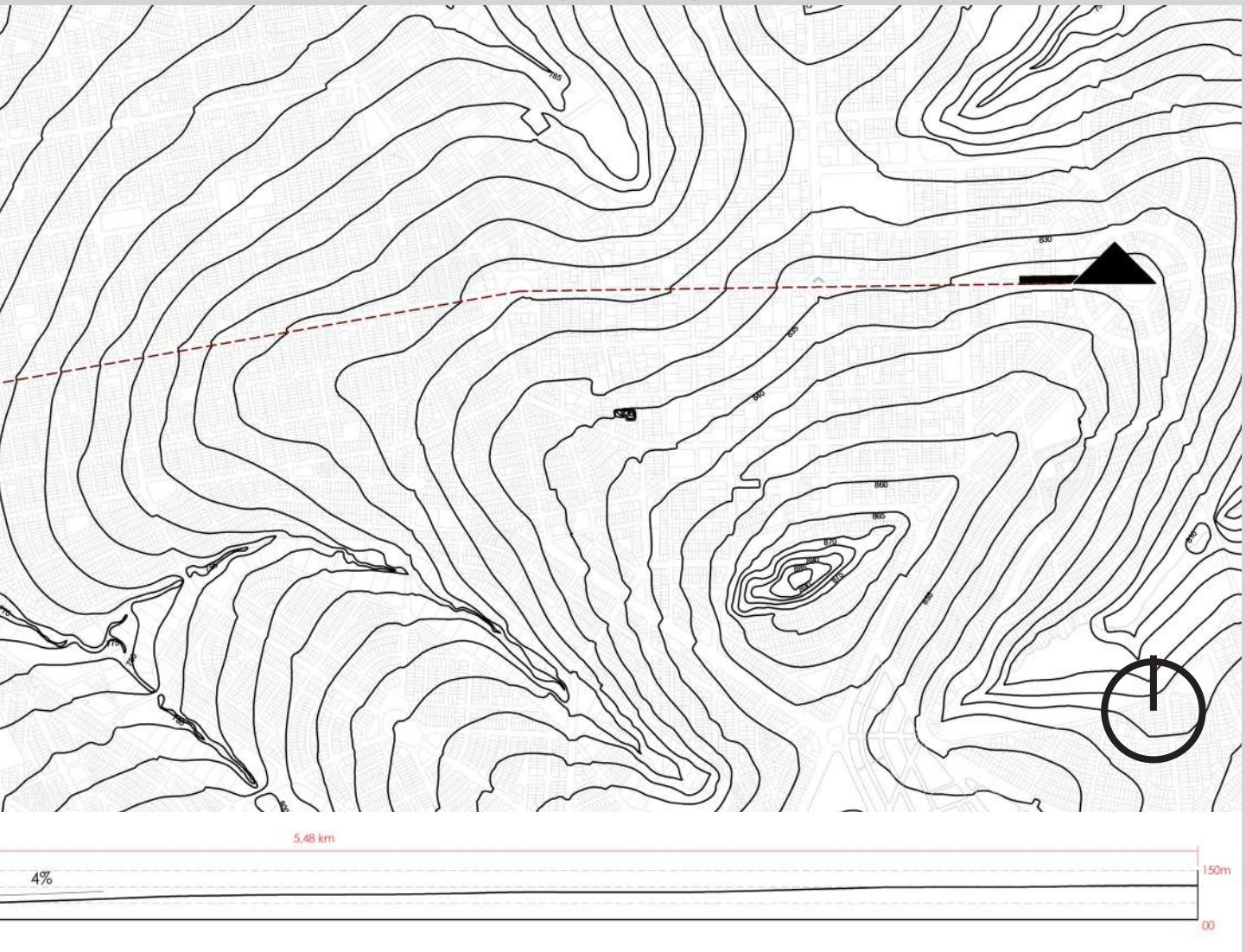
Portanto, a qualificação da T-63 enquanto via multimodal, através da remoção de uma das pistas e da ampliação das, calçadas, ciclovias e faixas de ônibus, possibilitará uma maior quantidade de usuários frequentando a via, mesmo que a quantidade de



carros seja menor. Isso também repercutirá na diminuição dos valores de emissão de gás carbônico ao longo de sua prolongação, fazendo com que a qualidade do ar e a sensação térmica melhorem para os transeuntes.

**Figuras 76 e 77: Topografia da Av. T-63 em planta e corte, respectivamente.**

Fonte: do autor, 2025 (sem escala).



**Figura 78: Capacidade de lotação de meios de transporte.**

Fonte: GDCI, 2016.



### 9.3 DECISÕES DE PROJETO

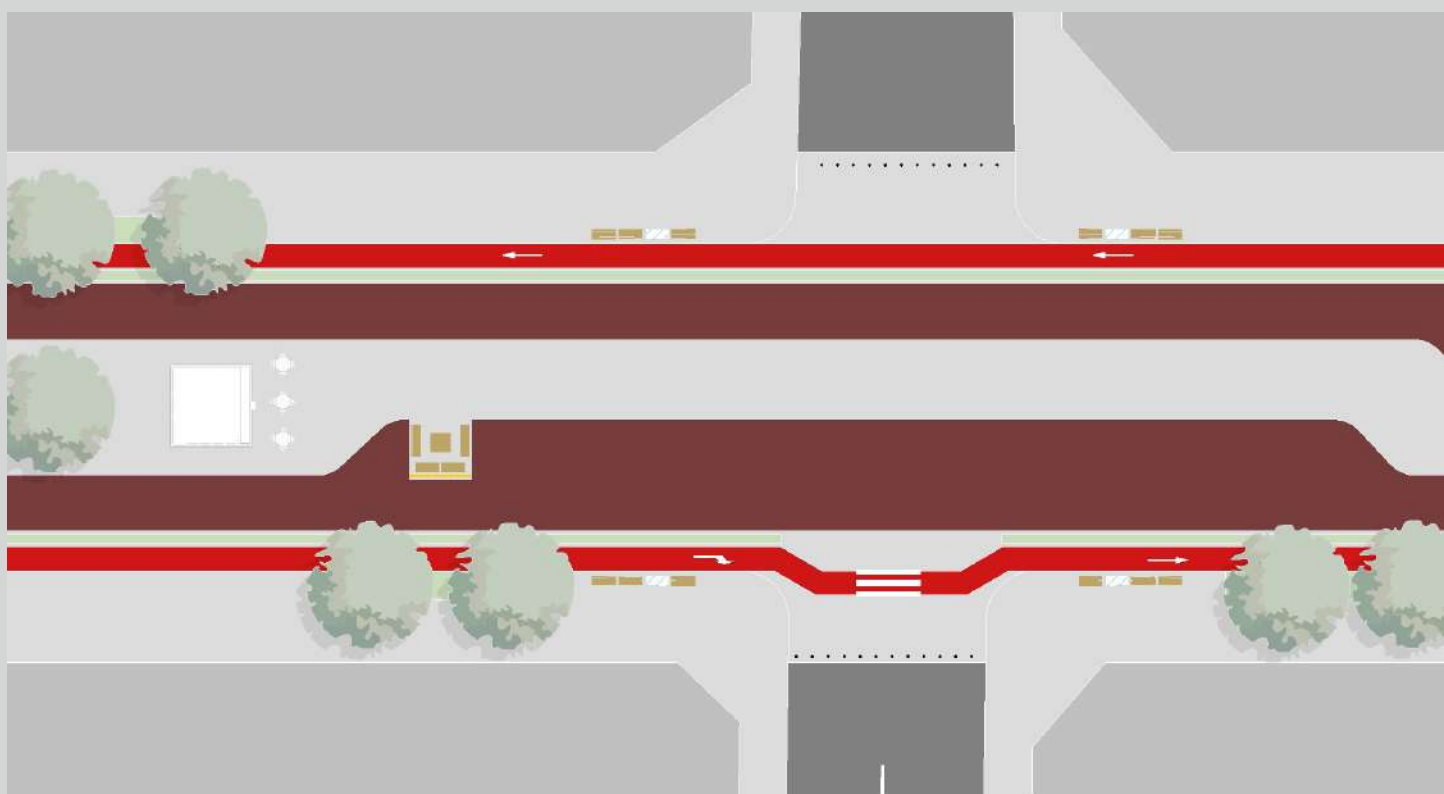
O desenho segue as aquilo que está estabelecido nos Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito (CONTRAN, 2022a; 2022b; 2022c) no que tange ao dimensionamento das sinalizações a nível horizontal, ao uso de dispositivos auxiliares, como balizadores por exemplo e à sinalização cicloviária. Foram mantidas as direções das vias que não foram afetadas pela mudança de fluxo nas colaterais à T-63.

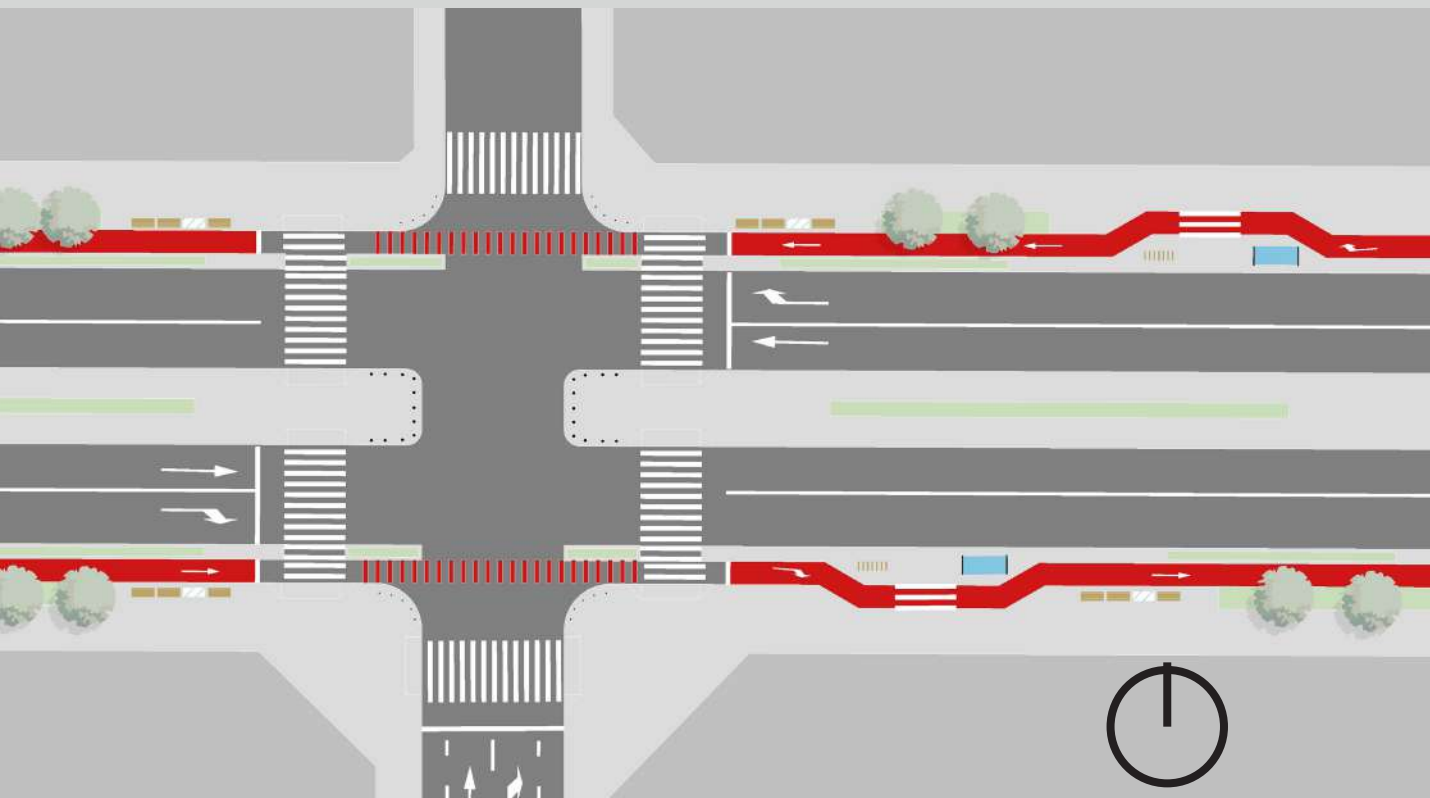
A fim de criar um ambiente mais seguro para pedestres e ciclistas, os raios das quinas das calçadas foram reduzidos para 3 metros, aumentando sua área e provocando a redução de velocidade de motoristas ao fazerem curvas. Além disso foram inseridos pilaretes em seguimentos do canteiro central e das ilhas de refúgio a fim de evitar o contato de veículos com pedestres. Outro elemento importante é a faixa de amortecimento de um metro ao lado da ciclovia, que em boa parte da sua extensão será permeável, recebendo determinadas espécies de

árvores (Figura 79).

Os pontos de ônibus foram alocados estrategicamente próximos às faixas de pedestres, a fim de facilitar a travessia para os usuários do transporte coletivo. Também foram colocados ao lado deles os estacionamentos de bicicleta, facilitando a transição entre meios de transporte (Figura 79).

Ao longo da faixa de serviço também foram dispostas lixeiras, localizadas a cada esquina e ao lado de todos os bancos públicos, estes por sua vez alocados em pares a cada 50 metros, criando espaços de permanência que independam dos usos dos lotes. No trecho do Setor Bueno, também foram colocados quiosques no canteiro central e parklets em nos remansos do canteiro para ultrapassagem de ônibus (Figura 80). Ademais ao longo da via também foram implantados elementos redutores de temperatura, como o espelho d'água abaixo do viaduto e os chafarizes presentes nas mini-praças e ao longo das calçadas, resgatando esse elemento histórico da avenida.



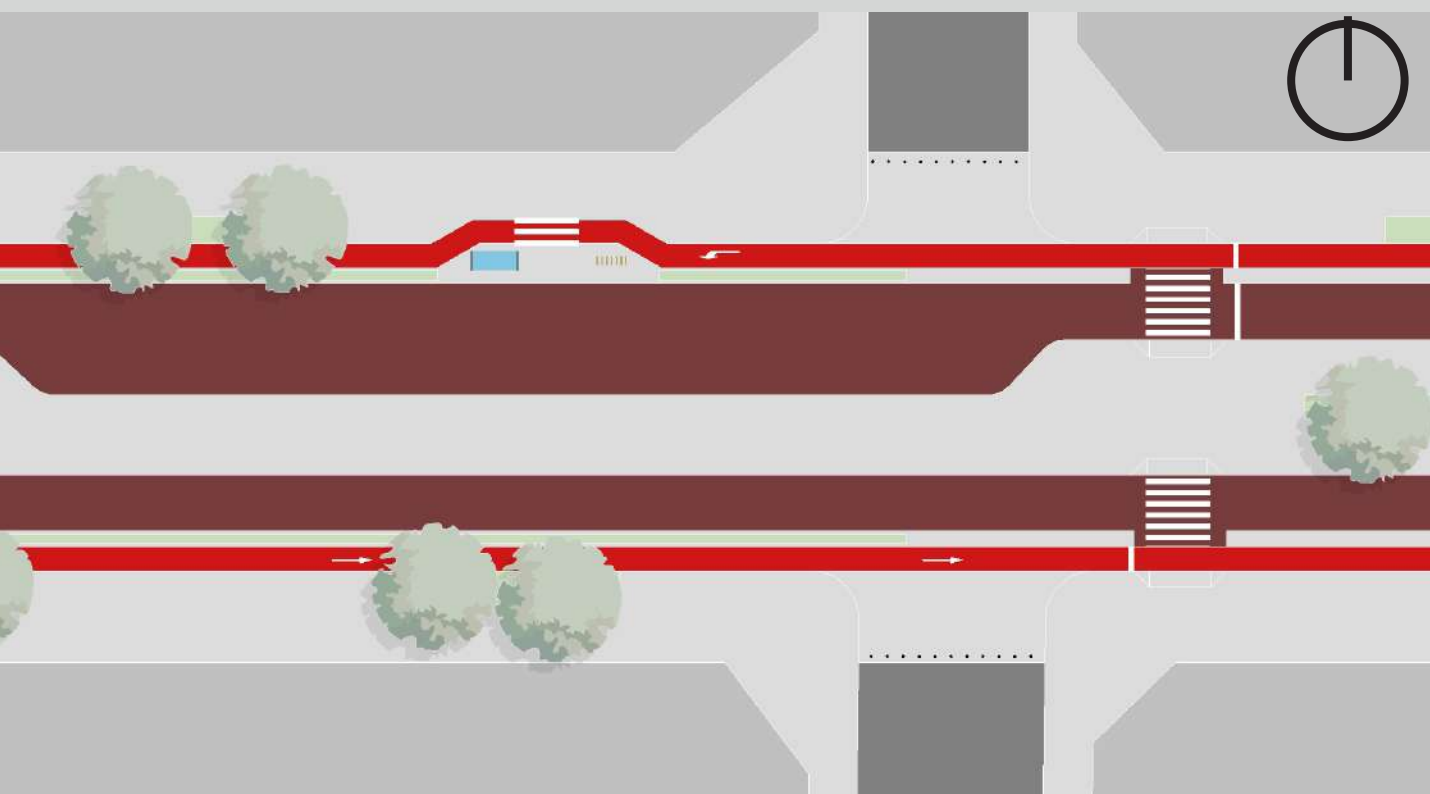


**Figura 79: Trecho da Avenida T-63 localizado no Bairro Anhanguera após a proposta. Escala 1:500.**

Fonte: do autor, 2025

**Figura 80: Trecho da Avenida T-63 localizado no Setor Bueno após a proposta. Escala 1:500.**

Fonte: do autor, 2025



### **9.3.1 MATERIALIDADE, MOBILIÁRIO E ARBORIZAÇÃO**

Um fator extremamente importante para se criar um ambiente seguro e agradável para os usuários é a composição material dos pavimentos e mobiliários, visto que, para além de fatores estéticos, a materialidade influencia diretamente fatores como rigidez, resistência e absorção de calor, interferindo diretamente na segurança e conforto térmico.

Considerando o caderno técnico do Guia Global de Desenho de Ruas (GDCI, 2016), foram determinados os seguintes materiais para os pavimentos na T-63: para as calçadas e pistas de ônibus, será utilizado concreto armado de alto desempenho, visto que sua durabilidade e resistência a esforços são maiores, ideal para sustentar a elevada carga dos ônibus sem causar quaisquer deformidades, também sendo um tipo de pavimento seguro para os pedestres transitarem sem preocupações. Para as pistas de automóveis comuns, o pavimento será asfáltico semi-rígido. Para as ciclovias, será utilizado o concreto vassourado, sendo mais antiderrapante. Nos trechos caminháveis do canteiro central, será utilizado paver, para conferir mais permeabilidade ao solo da avenida.

Para os mobiliários, o ideal é o uso de materiais recicláveis a fim de reduzir os custos e reduzir também a emissão de poluentes. Para a configuração dos bancos, haverá uma base fixa de concreto ou alumínio, o assento será feito de madeira reflorestada, evitando o acúmulo de calor, combatido

também pelo existência de uma floreira no próprio banco (Figura 80). Quanto aos abrigos das paradas de ônibus, o padrão recentemente colocado será mantido, pois suas divisórias de vidro permitem o usuário ter uma boa visão de seu entorno, além de possuir iluminação própria e espaço para cadeirantes se abrigarem (Figura 81).

A arborização também é um elemento extremamente importante quando se fala de conforto térmico e qualidade do ambiente. As espécies escolhidas para as novas áreas permeáveis da T-63 seguirão os critérios estabelecidos no Plano Diretor de Arborização Urbana de Goiânia (AMMA, 2008), como a profundidade das raízes e a existência de princípios tóxicos. As espécies existentes na avenida serão mantidas, podendo ser substituídas após o fim de suas vidas. Outro critério importante utilizado para a escolha das espécies na T-63, além do aspecto visual, foi a quantidade de sombra projetada pela copa. Exemplos de espécies a serem plantadas são as seguintes: cássia-de-java (Figura 82), jacarandá-mimoso (Figura 83), oiti (Figura 84) e a sibipiruna (Figura 85).



**Figura 80: Banco Isolaurbana**  
Fonte: Metalco, 2024.



**Figura 81: Ponto de ônibus na T-63.**  
Fonte: do autor, 2025.



**Figura 82: Cássia-de-java.**  
Fonte: AMMA, 2008.



**Figura 83: Jacarandá-mimoso**  
Fonte: GI Campinas, 2023..



**Figura 84: Oiti.**  
Fonte: AMMA, 2008.



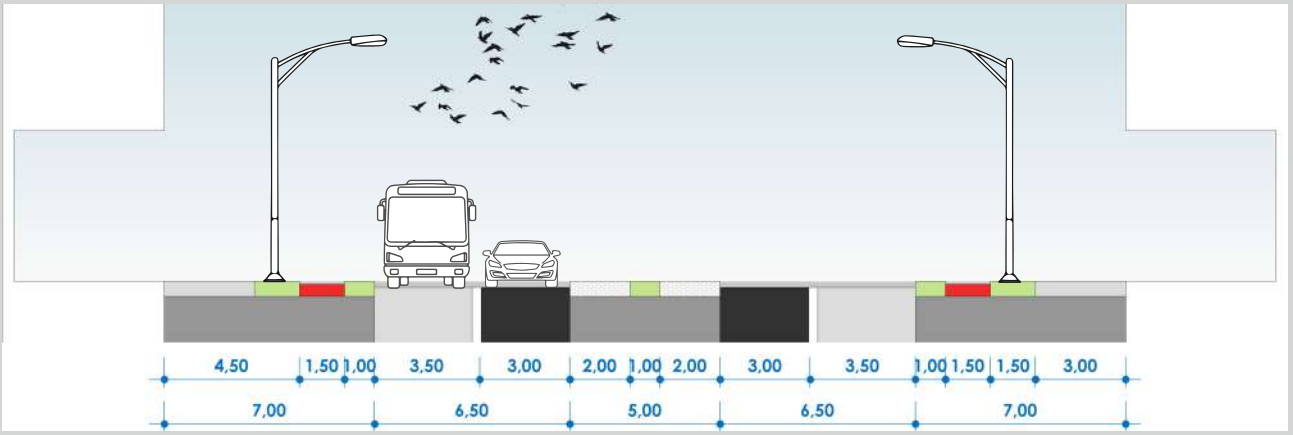
**Figura 85: Sibipiruna**  
Fonte: AMMA, 2008.

## **9.4 PROPOSTA BAIRRO ANHANGUERA**

A Região do Bairro Anhanguera é caracterizada pela grande quantidade de comércios relacionados à construção civil, o que não é compatível com a demanda por lazer da população que mora no setor, visto que após o horário comercial, todas as lojas fecham e a região se torna inóspita e insegura. Dessa forma, para além da alteração dos usos citada no item 9.1 do presente trabalho, essa demanda latente será atendida através das novas praças propostas, como a do Córrego Cascavel, e do redesenho do perfil viário (Figura 86).

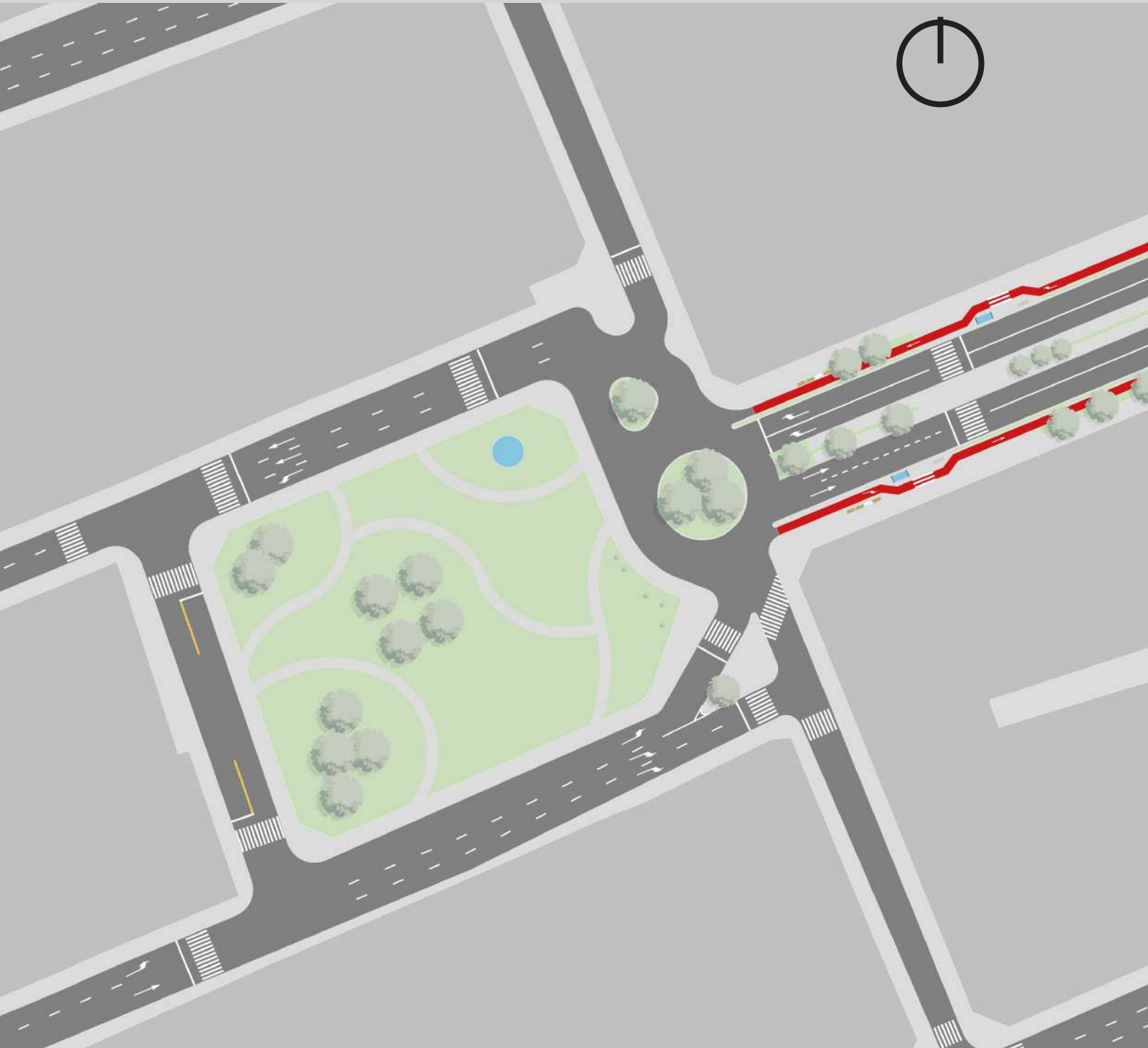
A remoção de uma das pistas de veículo trouxe a possibilidade de as calçadas, ciclovias e canteiro central serem ampliados. O canteiro agora com 5 metros possui espaço para uma pista de caminhada e o passeio público agora tem espaço adequado para arborização e mobiliário urbano, tornando a avenida um melhor ambiente para a locomoção a pé. Seguindo os dados do GDCl (2016), esse novo desenho é capaz de abrigar um total de 42.366 a 56.700 pessoas por hora considerando a lotação máxima no horário de pico, havendo um aumento no contingente total em relação ao perfil existente.

As soluções aplicadas ao nó de conexão da região (Figura 87) consistem na redução do espaço das vias a partir da ampliação das calçadas e da criação/redesenho das ilhas de refúgio para pedestre, fazendo com que as travessias sejam mais diretas e seguras.



**Figura 86: Novo perfil viário proposto para a região do Brro. Anhanguera. Escala 1:250.**  
 Fonte: do autor, 2025

**Figura 87: Redesenho do nó de conexão da Praça Félix de Bulhões. Sem escala.**  
 Fonte: do autor, 2025



## **9.5 PROPOSTA JARDIM AMÉRICA**

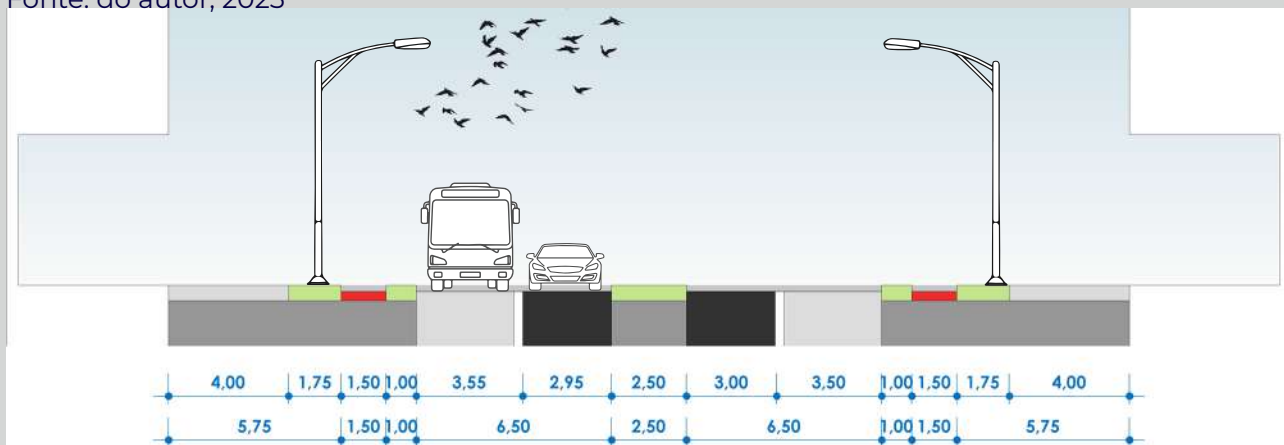
Apesar da situação da região do Jardim América (possuir as mesmas características citadas anteriormente, como a presença da construção civil na avenida e os gabaritos serem majoritariamente baixos, a grande quantidade de hospitais e instituições de ensino no entorno da avenida neste trecho fazem com que seja necessário um perfil específico a ela (Figura 88).

Nesse novo perfil, a pista de caminhada do canteiro central é removida e ele é reduzido, fazendo com que seja possível aumentar a dimensão da faixa livre das calçadas. Essa decisão foi tomada devido ao perfil do público que visita a região se alterar: não são somente os moradores ou comerciantes, mas também estão nessa parte tanto enfermos, idosos e crianças. De modo geral, pessoas que exigem um espaço maior e mais qualificado nas calçadas. Para essa região, seguindo a lógica das estimativas anteriores, cerca de 35.833 a 38.500 pessoas por hora é a capacidade máxima do trecho.

Quanto ao nó de conexão da Praça Wilson Sales (Figura 89), a direção das pistas foi readequada para que os motoristas possam fazer o desvio para as vias paralelas (T-62 e T-64). Além disso, os motoristas somente circulariam no contorno da rotatória, pois seu espaço interno será destinado exclusivamente às linhas do transporte coletivo, contando com até mesmo com paradas no lugar.

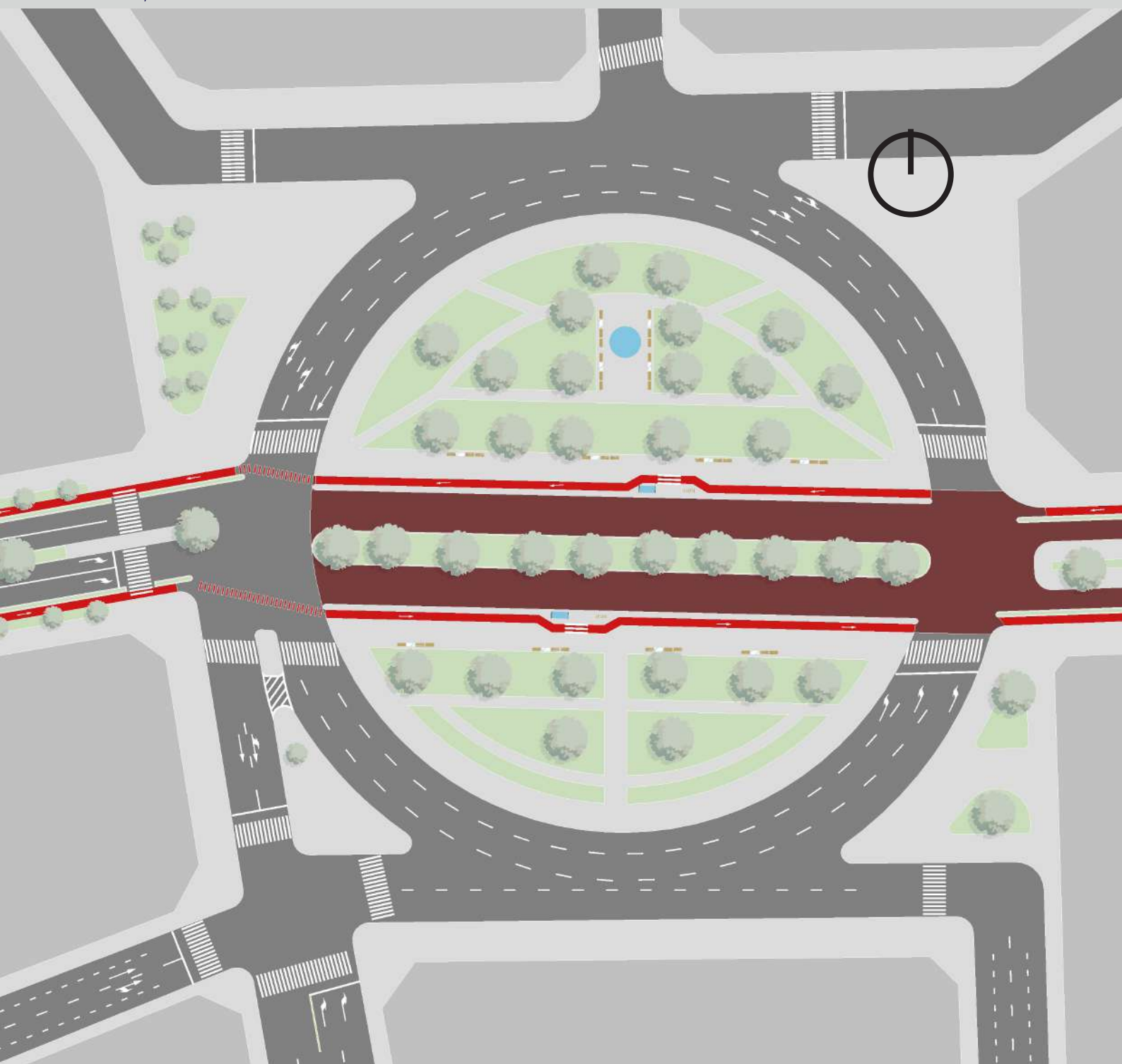
**Figura 88: Novo perfil viário proposto para a região do Jd. América. Escala 1:250.**

Fonte: do autor, 2025



**Figura 89 Redesenho do nó de conexão da Praça Wilson Sales. Sem escala.**

Fonte: do autor, 2025



## 9.6 PROPOSTA SETOR BUENO

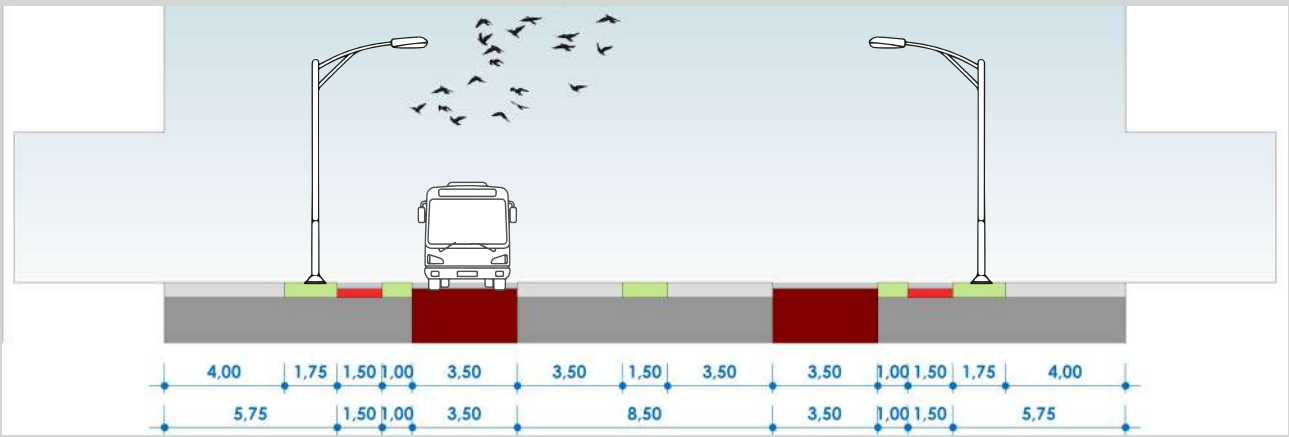
Ao se chegar na Região do Setor Bueno a configuração da avenida se transforma, tendo o espaço para veículos completamente removido da pista para que se aumente o canteiro central. Essa decisão foi tomada em virtude do diagnóstico da região: uma grande quantidade de prédios residenciais, tendo como consequência uma alta demanda por lazer e espaços de permanência de qualidade, bem como um trânsito que torna demasiadamente intenso nos horários de pico, pois o trânsito comum aos demais trechos da avenida se mistura ao dos moradores do bairro saindo/voltando de casa.

Dessa forma, remover os carros dessa porção tem como consequência o estímulo ao uso do transporte coletivo e, com o estabelecimento do canteiro central com quiosques e pit-dogs, também seria estimulada a apropriação da via por pedestres e ciclistas, sejam eles moradores ou não. Esse novo perfil (Figura 90) para a região seria capaz de receber cerca de 67.833 a 82.500 pessoas por hora em lotação máxima, maior quantidade de pessoas possível quando se compara tanto os demais novos perfis quanto o existente.

Nessa configuração, para que o transporte coletivo não fique enfileirado, foram desenhados recuos sob o canteiro central destinados à ultrapassagem, os pontos de ônibus da região foram realocados para próximo a esses elementos. Além disso, os cruzamentos com as ruas perpendiculares foram fechados a partir da continuação da calçada, a fim de se evitar que motoristas

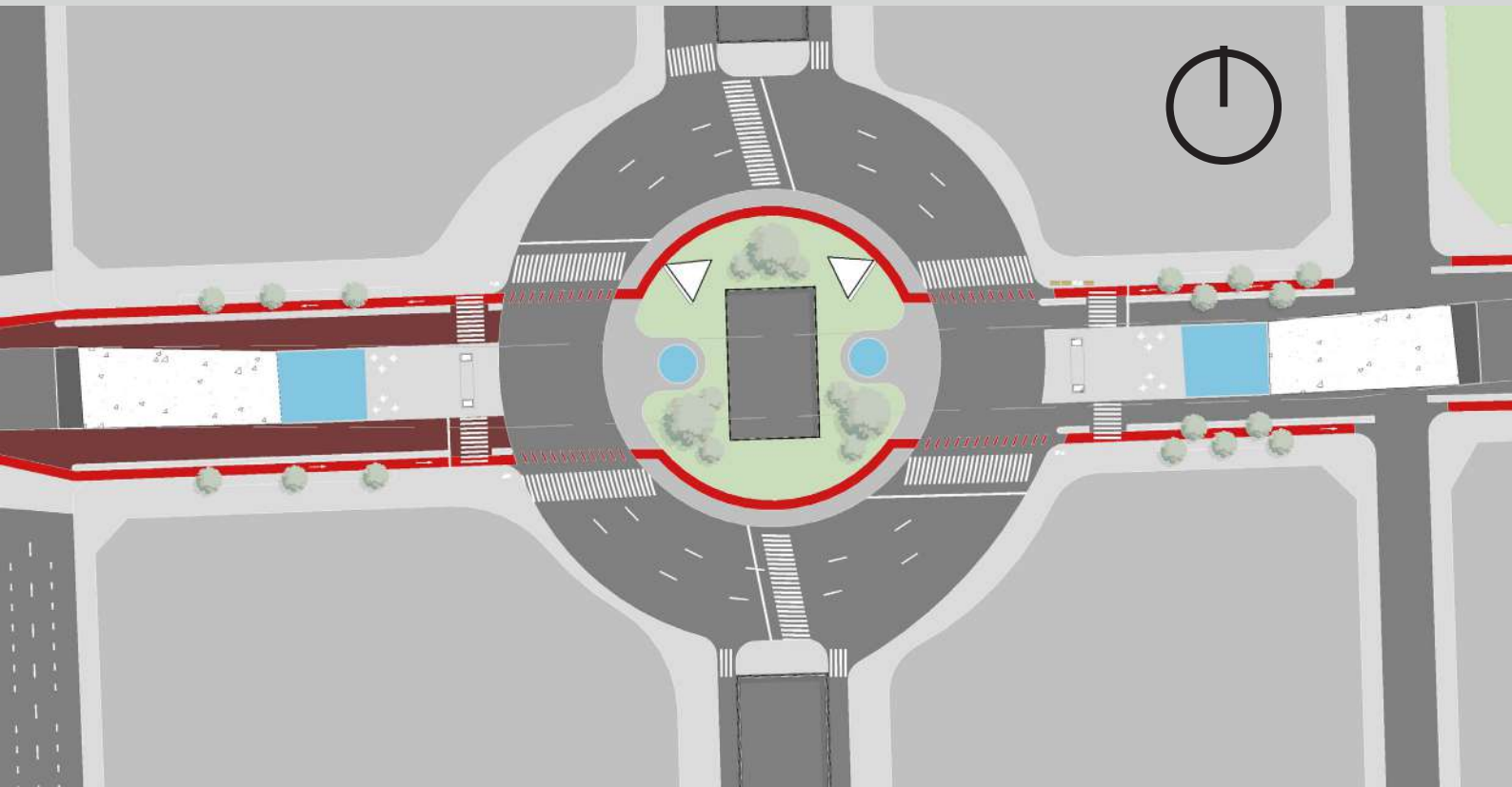
invadam a pista exclusiva aos ônibus, sendo a única exceção a isso a Avenida T-4, pista dupla em que há uma linha de ônibus passando por ela. O acesso para o abastecimento dos comércios nessa parte da região seria feito no intervalo entre 00:00 e 06 horas. Além disso, o uso do Viaduto ficaria restrito ao transporte coletivo.

Em relação aos nós da região, o complexo do Viaduto (Figura 91) teria seu paisagismo redefinido, criando uma área de permanência que remeta à histórica Praça do Chafariz, com um espelho d'água situado próximo aos bancos e mesas.



**Figura 90: Novo perfil viário proposto para a região do Setor Bueno. Escala 1:250.**  
 Fonte: do autor, 2025

**Figura 91 Redesenho do nó de conexão do complexo do viaduto.**  
 Fonte: do autor, 2025

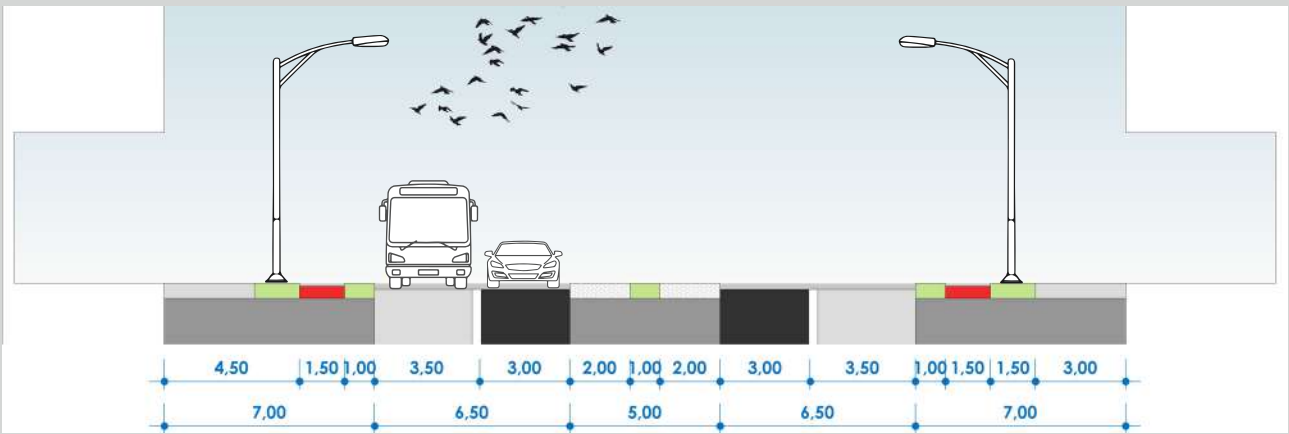


## **9.7 PROPOSTA SETOR BELA VISTA**

A partir do viaduto João Alves de Queiroz a Avenida T-63 volta a receber demais tipos de veículos. Essa região é caracterizada principalmente por conectar a avenida ao centro via Av. 85 e a outros setores mais a leste via Av. Circular, possuindo também uma quantidade razoável de edifícios residenciais.

Portanto, para garantir um espaço apropriado e seguro tanto para os moradores da região, quanto para os motoristas, o perfil viário proposto para a região (Figura 92) volta a seguir a configuração encontrada no início da avenida, com o conteiro central possuindo espaço para caminhada.

Já o nó com a Avenida Circular (Figura 93) não passará por nenhuma transformação drástica, havendo a criação de ilhas de refúgio a fim de facilitar a travessia da avenida e o acesso ao mercado municipal.

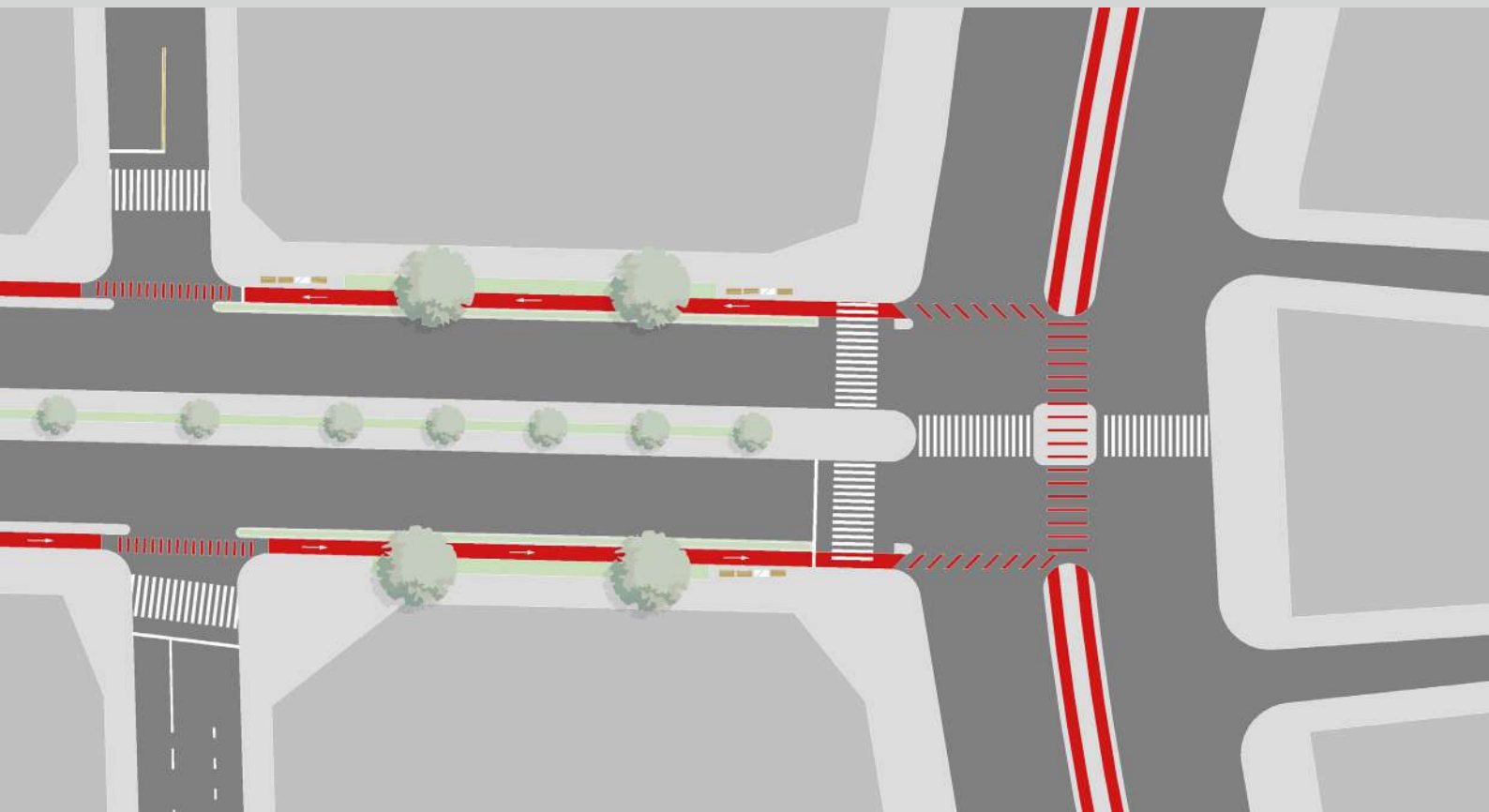


**Figura 92: Novo perfil viário proposto para a região do Setor Bela Vista. Escala 1:250.**

Fonte: do autor, 2025

**Figura 93 Redesenho do nó de conexão na chegada da Avenida Circular.**

Fonte: do autor, 2025



# CONCLUSÃO

A qualidade de vida em uma cidade muito se relaciona com a maneira que suas vias são concebidas e apropriadas pelo público, sendo o palco principal em que se dão as relações cotidianas. A compreensão de como essas relações se dão na Avenida T-63 atravessa o tempo: conforme levantado no presente trabalho, a via concebida como uma alternativa secundária de conexão entre Leste e Oeste da capital goiana em pouquíssimo tempo se tornou um importante eixo comercial da cidade, consolidando-se enquanto via arterial.

O levantamento dos processos históricos do desenvolvimento da avenida realizados permitem uma melhor compreensão de seu quadro atual e de como as pessoas de fato se apropriaram dela ao longo dos anos. Isso, associado ao estudo de sua situação atual através de ferramentas de geoprocessamento, visitas in loco e entrevistas com o usuário, possibilita o reconhecimento das potencialidades e problemas encontrados na avenida.

Assim, relacionando o contexto da avenida com referencial teórico compatível, torna-se possível desenvolver um partido de intervenção que a requalifique enquanto uma via multimodal, mais adequada e segura para seus usuários, reduzindo a emissão de poluentes através da desestimulação do uso do transporte motorizado privado e criando espaços de permanência com qualidade.

Portanto, o Trabalho de Conclusão de Curso cumpre com o objetivo de levantar e interligar o passado e o presente da avenida ao desenvolvimento de uma proposta futura, reiterando a relação inalienável desses três tempos no processo de planejamento urbano.



# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. **NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2020.

ABREU, Sebastião Vilela. Retrato do desenvolvimento. **O Popular**, Goiânia, 17 de abril de 2013.

ABREU, Vandré. Prefeitura retoma obra da ciclovia. **O Popular**, Goiânia, 29 de junho de 2013.

AGÊNCIA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE DE GOIÂNIA (AMMA). **Plano Diretor de Arborização Urbana de Goiânia**. Goiânia, 2008.

ASSIS, Deire. Confusão marca liberação de viaduto. **O Popular**, Goiânia, 31 de agosto de 2008.

ASSUNÇÃO, Marília. PM aplica 12 multas em 4 horas no viaduto da T-63. **O Popular**, Goiânia, 16 de outubro de 2008.

AVENIDA T-63 vai atravessar mais de vinte bairros. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.423, 01 de janeiro de 1988.

BORGES, Carla. Viaduto ajuda mas não é prioridade, dizem técnicos. **O Popular**, Artigo N° 6.384. Goiânia, 04 de março de 2010.

BRANQUINHO, Douglas. T-63 é revitalizada. **Diário da Manhã**. Goiânia, Artigo N° 6.175, 23 de junho de 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Guia Estatuto da Cidade**. Brasília: 2005.

BRASIL. **Lei N° 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. Brasília, 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Sistemas de Prioridade ao Ônibus**. Brasília, 2016. Disponível em: <<https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/cadernos-tecnicos-para-projetos-de-mobilidade-urbana>> . Acesso em: 18 de março de 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Transporte Ativo**. Brasília, 2016. Disponível em: <<https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/cadernos-tecnicos-para-projetos-de-mobilidade-urbana>> . Acesso em: 18 de março de 2025.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV – Sinalização Horizontal**. Brasília: 2022a.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume VIII - Sinalização Cicloviária**. Brasília: 2022b.

CONTINUA este ano a duplicação da T-63. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.996, 19 de maio de 1985.

CUNHA, Rosane Rodrigues da. Trânsito tumultuado, comércio agitado. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 4.307, 18 de setembro de 2003.

CUNHA, Rosane Rodrigues da. Usuários aprovam viaduto da T-63. **O Popular**, Goiânia, 16 de dezembro de 2008.

DESAPROPRIAÇÕES da T-63 vão ser pagas. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.290, 24 de março de 1985.

DIÁRIO DA MANHÃ. **Viaduto da T-63 receberá projeto Arte Urbana com grafites de artistas goianos**. Goiânia: Diário da Manhã, 2023. Disponível em: <<https://www.dm.com.br/goiania/viaduto-da-t-63-recebera-projeto-arte-urbana-com-grafites-de-artistas-goianos/>>. Acesso em: 25 de maio de 2025.

DRUMMOND, Patrícia. Viaduto cheio de problemas. **O Popular**, Goiânia, 17 de dezembro de 2008.

EMBARQ BRASIL. **DOTS Cidades: Manual de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável**. 2ª ed. Porto Alegre: EMBARQ BRASIL, 2015.

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION (FHWA). **Manhattan, New York – Ninth Avenue**. Washington, 2015. Disponível em: <<https://highways.dot.gov/safety/other/road-diets/road-diet-case-studies/manhattan-new-york-ninth-avenue>>. Acesso em: 07 de outubro de 2025.

G1. **Homem é indiciado por causar incêndio no viaduto da T-63, em Goiânia**. Goiânia: 2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2022/07/22/homem-e-indiciado-por-causar-incendio-no-viaduto-da-t-63-em-goiania.ghtml>>. Acesso em: 15 de junho de 2025.

GDCI (Global Designing Cities Initiative). **Guia Global de Desenho de Ruas**. Nova Iorque, 2016.

GEHL, Jan. Trad. Anita Di Marco. **Cidades para pessoas**. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

GOIÂNIA. **Decreto nº 1.061, de 17 de fevereiro de 2025**. Institui o Programa Nova Mobilidade e fixa diretrizes e objetivos para a gestão integrada de trânsito, transporte coletivo e mobilidade ativa em Goiânia. Goiânia: Câmara Municipal, 2025.

GOIÂNIA. **Lei Complementar Nº 169, de 15 de fevereiro de 2007**. Dispõe sobre o uso da bicicleta e o sistema ciclovitário e dá outras providências. Goiânia: Câmara Municipal, 2007 (2007a).

GOIÂNIA. **Lei Complementar Nº 171, de 29 de maio de 2007**. Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências. Goiânia: Câmara Municipal, 2007 (2007b).

GOIÂNIA. **Lei Complementar nº 349, de 04 de março de 2022**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia e dá outras providências. Goiânia: Câmara Municipal, 2022.

GOIÂNIA. **Lei Complementar Nº 4526, de 20 de janeiro de 1972**. Dispõe sobre loteamentos urbanos e remanejamento. Goiânia: Câmara Municipal, 2022.

GOIÂNIA. **Lei Nº 5.019, de 08 de outubro de 1975**. Altera dispositivo da Lei nº 4.523, de 31 de dezembro de 1971. Goiânia: Câmara Municipal, 1975.

GOIÂNIA. **Lei Nº 5.735, de 19 de dezembro de 1980**. Dispõe sobre a divisão das áreas urbana e de expansão urbana do município de Goiânia em zonas de uso e dá outras providências. Goiânia: Câmara Municipal, 1980.

GOIÂNIA. **Lei Nº 8.617, de 09 de janeiro de 2008**. Dispõe sobre a regulamentação do controle das atividades não residenciais e dos parâmetros urbanísticos estabelecidos para a Macrozona Construída. Goiânia: Câmara Municipal, 2008 (2008a).

GOIÂNIA. **Lei Nº 8.644, de 23 de julho de 2008**. Institui o Estatuto do Pedestre. Goiânia: Câmara Municipal, 2008 (2008b).

GOIÂNIA. SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE. **Sinistros fatais que ocorreram no Município de Goiânia e região Metropolitana**. Goiânia: Prefeitura de Goiânia, 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA . **Panorama Censo 2022: Goiânia**. IBGE, Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>> . Acesso em: 31 de março de 2025.

IPLAN. **III Projeto EBTU/BIRD/PROGRAMA AGLURB – Aglomerações URBANAS, Aglomerado Urbano de Goiânia**. Goiânia: IPLAN, 1981b.

IPLAN. **Memorial Justificativo e Descritivo Anteprojeto**. Goiânia: IPLAN, 1980b.

IPLAN. **Projeto de Prolongamento da Av. T-63**. Goiânia: IPLAN, 1987.

IPLAN. **Termo de Referência de Implementação do Eixo T-63**. Goiânia: IPLAN, 1981a.

IPLAN. **Termo de Referência Eixo de Comércio e Serviço Rua T-63**. Goiânia: IPLAN, 1980a.

J.A. 1ª EDIÇÃO. **Viaduto da Avenida T-63 é liberado, em Goiânia**. Globoplay, 22 de julho de 2022. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/10870300/>>. Acesso em: 25 de maio de 2025.

JACOBS, Jane. Trad. Carlos S. Mendes. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3ª ed. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2011. Publicação original em inglês em 1961.

JORNAL OPÇÃO. **O colapso da infraestrutura urbana de Goiânia revela desafios urgentes**. Goiânia: Jornal Opção, 2024. Disponível em: <<https://www.jornalopcao.com.br/artigo-de-opiniao-2/o-colapso-da-infraestrutura-urbana-de-goiania-revela-desafios-urgentes-569684/>> . Acesso em: 26 de maio de 2025.

LE CORBUSIER. Trad. Rebeca Scherer. **A Carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1989. Publicação original em francês em 1941.

MACEDO, Julia. **Importante Viaduto de Goiânia foi inaugurado com show de Chitãozinho e Xororó**. Goiânia: Curtamais, 2023. Disponível em: <<https://curtamais.com.br/goiania/importante-viaduto-de-goiania-foi-inaugurado-com-show-de-chitaozinho-e-xororo/>> . Acesso em: 15 de junho de 2025.

MAIS GOIÁS. **Prefeitura de Goiânia conclui ciclovia da T-63 e Cicloponte. Goiânia: Mais Goiás, 2016.** Disponível em: < <https://www.maisgoias.com.br/cidades/prefeitura-de-goiania-conclui-ciclovia-da-t-63-e-cicloponte/>>. Acesso em 25 de maio de 2025.

MORA PEREIRA CAIXETA, E. M.; DE MENDONÇA, D. M.; MOREIRA, L. M. P. da S.; DEL CASTILLO, J. M. M.; ALVES, D. R. **GOIÂNIA, CIDADE NOVA, PATRIMÔNIO RECENTE: a arquitetura residencial como elemento da paisagem do núcleo Pioneiro.** V. 1. Goiânia: Revista Jatobá, 2022. DOI: 10.54686/revjat.v1i.61275. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/revjat/article/view/61275>> . Acesso em: 30 de março de 2025.

MORAES, Mariana. **Prefeitura retoma Obras da Ciclovia da Av. T-63.** Goiânia: Goiânia - No Coração do Brasil. Disponível em: < <https://goianiabr.blogspot.com/2013/06/prefeitura-retoma-obras-da-ciclovia-da.html>> . Acesso em: 15 de junho de 2025.

NION inicia obras de duplicação da T-63. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.279, 06 de outubro de 1984.

NUPEC. **Goiânia: Viaduto da Avenida T-63.** Goiânia: UFG, 2009. Disponível em: <<https://nupec.eeca.ufg.br/n/1749-goiania-viaduto-da-avenida-t-63>>. Acesso em: 26 de maio de 2025.

OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de; PEIXOTO, Elane Ribeiro. **Estudos de bairros: entre a arquitetura e a História.** V. 2, N. 1. Goiânia: Revista Mosaico, 2009.

OLIVEIRA, Carla de. Pedestres e ciclistas usam viaduto da T-63 como passarela. **O Popular**, Goiânia, 10 de outubro de 2008.

OLIVEIRA, Carla de; ASSUNÇÃO, Marília. Liberadas passagens para pedestres. **O Popular**, Goiânia, 14 de outubro de 2008.

PALAZZO, Pedro. Próximo corredor será na T-63. **O Popular**, Goiânia, 21 de fevereiro de 2013.

PAULO, Ton. **Prefeito de Goiânia vistoria estragos provocados pelo incêndio no viaduto da T-63.** Goiânia: O Popular, 2022. Disponível em: <<https://opopular.com.br/cidades/prefeito-de-goiania-vistoria-estragos-provocados-pelo-incendio-no-viaduto-da-t-63-1.2491399>> . Acesso em 25 de maio de 2025.

PREFEITURA vai duplicar a T-63 no próximo ano. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 5.889, 10 de dezembro de 1981.

PROLONGAMENTO da T-63. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.704, 25 de janeiro de 1992.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes.** Goiânia: Editora da UCG, 2004.

RMTC. **NOVA FROTA RMTC.** Goiânia: 2024. Disponível em: <<https://www.rmtcgoiania.com.br/blog/2024/10/15/nova-frota-rmtcmais-132-novos-onibus-para-frota-do-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 15 de junho de 2025.

SILVA, Maria José. SMT não consegue conter travessia. **O Popular**, Goiânia, 15 de outubro de 2008.

SOBREIRA, Fabrício. Premiados – **Av. 25 de julho – Flores da Cunha – RS**. Brasília: concursosdeprojeto.org, 2022. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2022/02/03/premiados-av-25-de-julho-flores-da-cunha-rs/>>. Acesso em: 02 de setembro de 2025.

T-63 caminha para ser um anel viário. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.424, 01 de janeiro de 1988 (1988).

T-63 terá obra normalizada. **O Popular**, Goiânia, Artigo N° 1.987, 06 de fevereiro de 1985 (1985).

TEIXEIRA, João Paulo. Viaduto da T-63 liberado hoje. **Diário da Manhã**, Goiânia, 15 de dezembro de 2008.

VANESSA, Giselle. Pedacinho Caro. **Diário da Manhã**. Goiânia, 13 de setembro de 2004.

VERA, Fabrício. **Após “rachadura”, elevado da T-63 é interditado para manutenção de junta de dilatação**. Goiânia: Jornal Opção, 2023. Disponível em: < <https://www.jornalopcao.com.br/goiania/elevado-da-t-63-e-interditado-para-manutencao-de-junta-de-dilatacao-474846/>>. Acesso em: 25 de maio de 2025.

WORLD RESOURCES INTITUTE. **Cities Safer by Design**. 1ª ed. Washington: WRI, 2015.

WRI BRASIL. **Ruas Completas no Brasil**. 2021. Disponível em: < <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/ruas-completas-no-brasil>>. Acesso em: 13 de abril de 2025.



# APÊNDICE

# PERFIL DO USUÁRIO: RESPOSTAS

Carimbo de data/hora	Qual o seu gênero?	Qual a sua idade?	Em qual setor você mora?	Em qual horário você utiliza a Avenida T-637	Qual atividade você costuma fazer ao frequentar a Avenida T-637
4/20/2025 11:16:44	Masculino	22	Alto da Glória	Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
4/20/2025 11:36:51	Feminino	49	Alto da Glória	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho
11/28/2025 14:33:16	Masculino	25	Anaquera	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho, Compras
4/19/2025 9:16:10	Masculino	24	Bueno	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Compras, Alimentação, Caminhada/andar de bicicleta, Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
4/19/2025 9:56:31	Feminino	21	Bueno	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela, Trabalho
4/19/2025 12:31:14	Masculino	23	Bueno	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela, Compras
4/19/2025 21:37:03	Feminino	23	Bueno	Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
4/24/2025 11:11:03	Feminino	28	Bueno	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho, Compras
11/29/2025 21:15:54	Masculino	67	Bueno	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela, Compras
11/30/2025 20:11:50	Feminino	33	Bulli Sereno	Manhã (05:00 - 11:59), Noite (19:00 - 00:00)	Trabalho
11/29/2025 13:46:35	Feminino	33	Cardoso Continuação	Manhã (05:00 - 11:59)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc),
11/29/2025 17:32:15	Feminino	40	Chácaras Anhanguera	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
4/19/2025 11:04:36	Feminino	23	Conj Estrela do Sul	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela, Alimentação
11/28/2025 22:51:04	Masculino	24	Conjuinto Residencial Sturt	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
11/29/2025 13:37:55	Masculino	14	Faiçalville	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
4/19/2025 16:44:22	Feminino	50	Faiçalville	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
4/22/2025 17:58:17	Masculino	54	Faiçalville	Noite (19:00 - 00:00)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc),
4/22/2025 13:42:53	Feminino	23	Garavelo	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
11/29/2025 14:08:26	Feminino	22	Garavelo	Tarde (12:00 - 18:59)	Compras, Alimentação
11/29/2025 15:03:49	Feminino	64	Garavelo	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
4/22/2025 20:25:28	Feminino	46	Garavelo	Noite (19:00 - 00:00)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
11/29/2025 13:44:17	Feminino	47	Garavelo	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
11/29/2025 14:52:18	Feminino	23	Garavelo	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho
12/1/2025 22:53:38	Feminino	27	Garavelo	Manhã (05:00 - 11:59)	Utilizava para ir trabalhar até que mudei de emprego.
11/29/2025 13:45:45	Masculino	42	Garavelo Residencial Park	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho
4/24/2025 20:20:14	Masculino	26	Goiânia 2	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
5/23/2025 16:42:45	Masculino	26	Jardim América	Manhã (05:00 - 11:59), Noite (19:00 - 00:00)	Compras, Alimentação, Caminhada/andar de bicicleta
4/19/2025 9:00:59	Masculino	20	Jardim América	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
4/19/2025 9:56:14	Feminino	43	Jardim América	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
4/19/2025 10:30:39	Masculino	44	Jardim América	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
4/19/2025 12:15:36	Masculino	22	Jardim América	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Compras, Alimentação, Caminhada/andar de bicicleta, Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
4/22/2025 13:44:51	Masculino	27	Jardim América	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela, Compras
5/22/2025 12:02:22	Feminino	68	Jardim América	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
5/24/2025 16:40:21	Masculino	48	Jardim América	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
11/28/2025 14:36:32	Feminino	18	Jardim América	Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
11/26/2025 13:08:51	Masculino	22	Jardim Bela Vista	Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Frequento a igreja
5/27/2025 13:27:08	Feminino	48	Jardim Cascatas	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho
11/26/2025 19:04:48	Feminino	45	Jardim das Hortênsias	Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
5/21/2025 9:54:39	Feminino	40	Jardim dos Ipês	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho

Por qual trecho da Avenida T-63 você mais passa?	Qual meio de transporte você utiliza na T-63?	No caso de utilizar o transporte coletivo, quais linhas você costuma utilizar no dia?
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Transporte Coletivo (ônibus)	035
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus)	025, 035, 175
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus), Carro	035, 175
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus)	035, 175, 603
Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Ando a pé, Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus), Carro	011, 015, 915
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Ando a pé, Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Transporte Coletivo (ônibus), Carro	025, 035
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus), Motocicleta	175, 603, 651
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Ando a pé, Carro	035
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Motocicleta	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Uber	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Carro	035
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Transporte Coletivo (ônibus)	035
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Motocicleta	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Motocicleta, Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus), Motocicleta, Carro	015, 025, 035, 175, 915
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Ando a pé, Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Transporte Coletivo (ônibus), Carro	025, 035, 175
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Transporte Coletivo (ônibus), Carro	025
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Ando a pé	009
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Motocicleta	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Transporte Coletivo (ônibus)	025

Em uma escala de 1 a 5, como você avalia as calçadas na avenida?	Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o mobiliário urbano (lixeiras, pontos de ônibus, bancos, semáforos) da avenida?	Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o trânsito ao longo da avenida?	Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o transporte coletivo na avenida?	Qual a sua opinião sobre as motos andarem nos corredores de ônibus?
5	3	1		3 Bagunçado
1	3	3		3 Não concordo, o ônibus não tem a visão do motociclista.
1	1	2		1 Bom
4	4	2		4 Sou contra
3	3	1		3 acho péssimo e perigoso
3	3	2		3 horrível
3	3	1		2 Acho muito perigoso
4	3	1		Não concordo. Essa decisão colocou em risco a vida dos próprios motociclistas e dos pedestres da região e também prejudicou mais o trânsito, visto que dificultou para quem quer fazer a conversão à direita, já que o corredor está sempre cheio de motos em alta velocidade. Um grande erro do prefeito Sandro Mabel.
1	1	3		4 Acredito estar correto
1	2	1		1 Atrapalha muito mais o trânsito
3	3	3		3 Super errado... pq isso ocorreram muitos acidentes fatais
3	3	5		5 É mais rápido, porém acho mais perigoso para as motos
4	4	1		Ao mesmo tempo que acredito que seja uma forma de separar os motociclistas do trânsito intenso, em 3 horários de pico onde há a presença de muitos ônibus isso pode ser um risco à vida deles. Acredito que o ideal seja uma faixa exclusiva para eles assim como ocorre em SP capital.
3	3	2		2 Perigoso, mas faz o trânsito fluir melhor.
3	3	4		4 Pode ajudar o fluxo do trânsito
2	1	3		2 Perigoso!
3	3	3		3 É bom, porém deve se ter maior atenção.
2	2	1		2 Bom
3	3	1		1 Inadmissível
5	5	5		3 Muito bom
3	4	1		2 Bom
3	4	3		3 Não mudou nada pois os motociclistas invadem as outras áreas também se ficassem apenas nas vias mas não ficam fazendo zig zag
5	5	5		5 Ótimo
4	3	2		4 Concordo pois desafoga o trânsito e diminui o risco de batidas laterais com os motoqueiros.
4	3	2		2 Ganho de tempo e evita infração de subir nas calçadas
3	3	2		3 Acho uma boa medida, mas que precisa trazer cuidado redobrado para os motoristas
1	1	2		3 A única diferença foi por conta dos motoristas de carro e demais veículos maiores não respeitarem
4	3	2		3 Para mim é um problema pequeno quando comparado ao excesso de carros em horários de pico e o descompasso entre os sinais
2	2	2		3 Ajuda a aliviar o trânsito.
3	2	1		3 Péssima
4	2	4		3 A via tem muitos acessos à direita, onde os carros precisam passar para os corredores de ônibus para fazer conversão. Vejo que a liberação pras motos pode gerar problemas nesse sentido, competindo com os carros
3	2	2		3 Perigoso em questão de segurança por conta dos ônibus, porém faz o fluxo andar mais
1	1	3		5 Muito bom
2	3	3		4 Loucura
3	4	2		3 Horrível
2	2	2		4 Evita acidentes
3	1	3		1 Ótimo
3	4	3		3 Perigoso
5	5	3		3 Não seria bom não

O que mais te agrada na Avenida T-63?	O que precisa de melhorias na Avenida T-63?	Qual mudança na Avenida T-63 ao longo da história (exemplos: criação dos corredores de ônibus, construção do viaduto etc) mais te marcou?	Se você pudesse propor alguma mudança para melhorar a Avenida T-63, o que você faria?
Comércio, Serviços	Arborização, Sinalização, Fluxo	Sinalização	Sinais sincronizados com tempo de pedestre
Acessos, Cidovias, História	Calçadas, Arborização, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Construção da ciclovia	Mehoria o semáforo de pedestre, as placas de sinalização pra quem não mora aqui .
Serviços, Cidovias	Calçadas, Cidovias, Sinalização, Segurança, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredores de ônibus	Sinalização
Comércio, Serviços, Acessos, Conexões, Calçadas	Cidovias, Arborização, Medidas contra poluição	Construção do viaduto da T-63	Mehoria a arborização e a experiência do pedestre
Comércio, Serviços	Arborização, Fluxo, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	corredor de ônibus	melhorar o conforto ambiental pra quem se locomove a pé e de bike
Comércio, Serviços, Cidovias, Segurança, Fluxo	Calçadas, Arborização, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	a construção do canteiro central, e quando pegou fogo no viaduto e ocorreu a reforma	aumentar o tamanho das calçadas, adicionar área verde para arborização para o conforto térmico
Acessos, Fluxo	Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição	Não sei	Não sei
Comércio, Serviços, Acessos, Conexões, Cidovias, Calçadas, Segurança	Calçadas, Cidovias, Arborização, Sinalização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredores de ônibus, ciclovia, viadutos	Integração da ciclovia com outros pontos da cidade, melhoria dos pontos de ônibus, mais mobiliário urbano, melhoria da arborização
Comércio, Serviços, Acessos, Conexões, Cidovias, Calçadas, História, Ambiente	Calçadas, Cidovias, Arborização, Sinalização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Construção do viaduto	Mehoria no trânsito
Comércio	Arborização, Fluxo, Segurança, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Falta árvores, a avenida está feia, quente, um lugar com potencial mas destruído pela "modernidade".	Árvores para sombrear mais a avenida, um fluxo mais rápido no trânsito
Serviços	Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição	Acho que os corredores de ônibus ajudou muito	Mas segurança .
Comércio, Acessos, Fluxo	Calçadas, Arborização, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Os corredores	Colocaria os sinais em sincronia total
Comércio, Serviços, Acessos, Cidovias, Segurança	Arborização, Fluxo, Medidas contra poluição	Eu não acompanhei as mudanças ao longo do tempo. Conheci a avenida como ela é atualmente.	Mehoria na arborização e no fluxo intenso de veículos.
Acessos	Arborização, Sinalização, Fluxo	Construção do viaduto	Pensar em alternativas para melhorar o fluxo do trânsito.
Comércio, Ambiente	Fluxo, Medidas contra poluição	Construção do viaduto	Foco em amenizar a poluição
Acessos	Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	A construção do viaduto.	Mais iluminação para os pedestres nas calçadas, semáforo para pedestres e continuação da ciclovia.
Comércio, Acessos, Fluxo	Arborização, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredores de ônibus	Sincronismo de semáforo
Comércio	Calçadas, Cidovias, Sinalização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredor de ônibus	Mehorar o asfalto horrível
Comércio	Arborização	A desorganização	Árvores, bebedouros públicos
Acessos	Medidas contra poluição	Vira para a direita nas avenidas	Na minha opinião está ótimo
Comércio, Acessos, Cidovias	Arborização, Segurança	Construção do viaduto	Ter mais policias para segurança das pessoas
História	Arborização, Sinalização, Fluxo, Medidas contra poluição	Não sei.	Mejorae os sinais alguns ficam muito tempo fechados e outros abrem e fecham rápido demais varia fechados 70 segundos e anero apenas 20
Conexões	Fluxo	Fluxo mais rápido	Sinais
Ambiente	Fluxo	Nada me marcou porque não lembro de nenhuma mudança.	Maior fiscalização e punição para os carros que invadem os corredores dos ônibus.
Acessos	Medidas contra poluição	Construção do viaduto	Para melhorar a Avenida T-63, as principais propostas seriam focar na manutenção estrutural dos viadutos, na integração e requalificação dos modais de transporte (como o corredor de ônibus e a ciclovia priorize a segurança e o paisagismo.
Comércio, Cidovias, Ambiente	Cidovias, Sinalização, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Reformas no viaduto	Aumento do número de ônibus e de acessos a ciclovia ou meios de transporte alternativos
Serviços, Conexões, História, Segurança	Calçadas, Cidovias, Arborização, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Os corredores de ônibus. Pois impossibilitou o estacionamento de veículos ao longo da via	Necessita se pavimentação ou recapamento no trecho entre o córrego cascavel e a nova sulga. Pois fizeram em toda a via mas esqueceram desta parte. Melhor urbanização e projeto residencial de cond
Conexões, Fluxo	Arborização, Sinalização, Fluxo	Não sei responder	Mehoria na sincronia dos semáforos para evitar o andá e para
Comércio, Serviços, Conexões	Arborização, Sinalização, Fluxo, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Não sei dizer	Com certeza a arborização
Comércio, Serviços	Fluxo, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Viaduto	Rodizio de veículos
Acessos, Cidovias, Calçadas, História, Ambiente, Segurança, Fluxo	Calçadas, Arborização, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	1)criação da ciclovia, 2)construção do viaduto	Trabalhariá propostas contra poluição visual, principalmente no trecho Parque Anhangüera - Praça Nova Sulga. A poluição visual de mecânicas e outros serviços, com fachadas de outdoors enormes, atrás do corredor de ônibus também fez com que muitos comércios tivessem que adotar vagas de estacionamento no recuo da calçada, o que faz com que haja pouco espaço para arborização - piorando um po melhorase a arborização também ajudaria tanto na parte do conforto térmico quanto esteticamente.
Comércio, Cidovias, Fluxo	Segurança, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredores de ônibus	Mehorar a avenida, o chão
Comércio, Serviços	Calçadas, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Construção dos viadutos	Arumaria o asfalto pois está péssimo com o grande fluxo de veículos tá cheia de buracos.
Cidovias	Fluxo	Recapamento	Arumar o asfalto
Acessos	Calçadas, Arborização, Segurança	Pontos de ônibus	Mehoria a mobilidade
Serviços, Conexões, Cidovias	Calçadas, Arborização, Segurança, Medidas contra poluição, Mobiliário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredores de ônibus	Aumentaria a arborização
Ambiente	Arborização	NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO Prezada Sro. ( Responsável pelo cartaz: Estudantes de Arquitetura e Urbanismo da PUC )	NOTIFICAÇÃO DE INFRAÇÃO Prezada Sro. ( Responsável pelo cartaz: Estudantes de Arquitetura e Urbanismo da PUC ) Constatamos através das fotos/filmaens que sequeem em anexo, evidências de atos de vandalismo nos abrigos dos pontos de ônibus da Região Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC)graficados
Serviços	Arborização, Fluxo	Construção de viaduto	Paisagismo com muita área verde
Comércio	Fluxo	Corredores só para os ônibus	Nada tá bom assim

11/26/2025 11:30:23 Masculino	22 Jardim Europa	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
11/26/2025 17:17:27 Feminino	35 Jardim Europa	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
11/29/2025 14:38:22 Feminino	58 Jardim Europa	Manhã (05:00 - 11:59)	Ir a aula e ao silo
11/29/2025 15:38:28 Feminino	37 Jardim Europa	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
12/1/2025 10:51:51 Feminino	39 Jardim Europa	Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
11/26/2025 11:39:05 Feminino	62 Jardim Europa	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho, Eleva filho ao trabalho.
11/26/2025 14:51:38 Feminino	60 Jardim Europa	Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
11/26/2025 19:33:41 Masculino	35 Jardim Europa	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela.
5/19/2025 12:25:27 Masculino	24 Jardim Guanabara	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Trabalho
11/26/2025 14:32:43 Feminino	55 Jardim Nova Esperança	Tarde (12:00 - 18:59)	Compras
11/29/2025 23:13:50 Masculino	32 Jardim Novo Mundo	Tarde (12:00 - 18:59)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
11/29/2025 15:00:54 Feminino	28 Jardim Olímpico	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho
11/29/2025 13:44:24 Feminino	39 Jardim Tiradentes	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
11/30/2025 17:40:29 Feminino	27 Jardim Tropical	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
11/29/2025 14:31:36 Feminino	37 Jardim Capri	Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Trabalho
11/29/2025 14:18:28 Feminino	32 Jardim Novo Mundo	Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
11/26/2025 17:36:18 Masculino	23 Lorena park	Noite (19:00 - 00:00)	Ir à igreja
11/26/2025 14:52:25 Masculino	52 Moirinho dos Ventos	Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
11/29/2025 18:59:43 Feminino	52 Moirinho dos Ventos	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
11/26/2025 12:27:31 Masculino	60 Nova Esperança	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
5/21/2025 20:18:19 Masculino	16 Nova Sulça	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Ir para o colégio, casa e academia
4/19/2025 11:58:20 Feminino	28 Parque Amazônia	Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
11/26/2025 12:19:19 Feminino	45 Parque Anhanguera 1	Manhã (05:00 - 11:59)	Compras
11/26/2025 22:58:22 Masculino	22 Parque Primavera	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
11/29/2025 8:12:25 Masculino	21 Parque Real	Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Trabalho
11/29/2025 14:43:25 Feminino	54 Parque Santa Maria	Tarde (12:00 - 18:59)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
11/30/2025 17:33:31 Feminino	24 Residencial Brisas da Mata	Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho
5/15/2025 14:04:35 Feminino	23 Residencial Eldorado	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
11/26/2025 11:28:49 Masculino	20 Residencial Granville	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
11/26/2025 12:12:48 Masculino	28 Rio formoso	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Trabalho, Caminhada/andar de bicicleta
11/30/2025 17:40:47 Feminino	24 Rodoviário	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
11/29/2025 13:44:40 Feminino	43 Santa Fé	Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
4/23/2025 11:07:35 Feminino	26 Setor Bela Vista	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela
4/19/2025 10:22:58 Feminino	26 Setor Bela Vista	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Compras, Alimentação, Caminhada/andar de bicicleta
4/19/2025 10:27:50 Masculino	23 Setor Leste Universitário	Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Trabalho, Compras
11/26/2025 11:51:33 Masculino	35 Setor Leste Universitário	Manhã (05:00 - 11:59)	Trabalho
12/1/2025 10:52:59 Masculino	34 Setor Oeste	Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Compras
4/19/2025 9:00:30 Feminino	19 Setor Pedro Ludovico	Tarde (12:00 - 18:59)	Uso serviços (mecânicos, hospitais etc), clínica de psicologia, clínica médica
4/19/2025 11:20:57 Feminino	24 Setor Pedro Ludovico	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela, Compras
11/29/2025 14:21:21 Feminino	38 Sítio Santa Luzia	Manhã (05:00 - 11:59)	Apenas passo por ela



2	3	2	3 Uma pratica bem perigosa, principalmente porque o onibus possui diversos pontos cegos
4	2	2	2 Ruim
3	4	2	5 O ficou melhor, mas os motoqueiro tem q ter mais cuidado
3	4	3	3 Se evitar acidentes, isso é bom.
2	3	3	3 Excelente, fará com que o trânsito para carros flua melhor.
4	5	3	5 Excelente, assim trânsito flui
3	4	3	1 Boa
4	4	4	4 Não
2	1	1	3 Com o cuidado adequado indiferente
4	3	1	3 Considero que os motociclista não costumam utilizar somente a linha de ônibus, então o trânsito ainda continua bastante confuso.
3	3	2	3 Acho errado. Cada um na sua rota.
2	1	3	3 Quando estou de moto, prefiro.
2	3	3	3 Acho perigoso
3	2	1	2 Deu uma melhorada
3	2	1	3 Não me atrapalha
4	4	4	4 Não acho legal
2	4	1	3 Acho uma boa ideia
4	4	5	3 Éo correto
4	3	4	3 Eles não andam, eles circulam por todos os lados
4	4	1	4 Excelente
3	4	1	4 As motos tendo este direito facilita a locomoção e pode diminuir o trânsito tendo uma faixa disponível para uso e maior organização dos veículos.
2	2	1	3 Perigoso para os motoqueiros
4	3	3	3 Acho perigoso
5	3	2	3 Meio inútil pois ninguém utiliza
2	3	2	3 Tranquilo, se não atrapalharem podem transitar.
3	3	1	1 Melhor q ficarem transitando entre os carros
4	3	1	2 Particularmente eu acho melhor e seguro.
4	4	3	Pessimo, se os motoristas de Goiânia fossem educados, seria tranquilo mas ao estar dirigindo um carro e precisar usar a faixa de onibus para entrar a direita as motos não deixam e eu preciso parar na faixa de carro ate eu conseguir entrar. E mesmo podendo usar faixa de onibus, as motos continuam passando entre as faixas de carro
2	2	3	3 Acho muito boa a ideia
5	4	3	4 Perigoso porque muitos ainda não entendem
3	2	1	3 Muito bagunçado
3	3	2	3 Uma ação importante para o trânsito.
2	2	2	2 Acho perigoso para os motociclistas, que ficam cruzando de uma faixa para outra
1	1	2	Não concordo, acho que é muito perigoso para os motociclistas, nesse período de liberação já vi algumas situações em que quase houveram acidentes graves, sem contar que os motociclistas usam as calçadas também, o que piora muito a situação
3	2	2	A permissão de motos utilizarem a faixa de ônibus para deslocamento é uma imprecisa decisão para a melhoria da mobilidade urbana de Goiânia. Além do favorecimento de transportes motorizados individuais, ainda apresenta um risco para a vida dos que utilizam a moto como meio de deslocamento, principalmente pela diferença de escala entre os ônibus e as motos.
3	3	3	4 Auxilia no desafogo do transito
1	1	1	1 Devido a falta planejamento e crescimento desordenado não há o que fazer sobre as motos andarem nos corredores.
2	3	1	2 perigoso para os motoqueiros
3	1	1	2 Ruim e perigoso
3	3	2	2 Não deveria. Perigoso para os próprios motoqueiros

Comércio, Serviços, História	Ciclovias, Fluxo, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Construção do viaduto	diminuir as calçadas
Ambiente	Fluxo	Construção do viaduto	Melhorias no asfalto
Acessos, Calçadas	Arborização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição	Criação do corredor de ônibus	Colocaria mais segurança, porque leis tem mais pessoas p cumprir-las e o q faltam
Acessos, Ciclovias	Calçadas, Fluxo, Medidas contra poluição	As mudanças para mão única de algumas ruas que cruzam a avenida foi o que mais me marcou ultimamente.	Onda verde nos sinais para pedestre e tem um sinal antes da Praça Nova Sulje que tem um tempo menor que dos sinais em cruzamentos, muitas vezes abre o sinal do cruzamento e esse fecha ao mesmo tempo.
Ciclovias	Fluxo	Ciclovias.	Sinais sincronizados.
Segurança, Fluxo	Sinalização, Fluxo	Criação dos corredores de ônibus.	Melhorar os sinais de trânsito, para ter um fluxo melhor, muito engarrafamentos.
Acessos	Fluxo	Criação dos corredores de ônibus	Nenhuma
Acessos	Medidas contra poluição	Corredor de ônibus	As ruas
Ciclovias	Calçadas, Ciclovias, Sinalização, Fluxo	Nem uma	Melhoria do asfalto ao longo da pista e arranjo para melhorar o fluxo ao longo da via
Comércio	Fluxo	Construção do viaduto	Melhoria do fluxo
Comércio, Serviços, Conexões	Fluxo, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Possivelmente as criações de viadutos	Talvez um BRT
Comércio, Conexões	Calçadas, Arborização, Fluxo, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Construção do Viaduto	Fachadas ativas, árvores que façam sombra, parklets.
Serviços	Medidas contra poluição	Construção do viaduto	Algo para melhorar o congestionamento
Comércio	Calçadas	Corredor de ônibus	Está até bom
Acessos	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Sinalização, Segurança, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Criação de corredores e viadutos	Diminuir o fluxo
Acessos	Fluxo	Não tive	Mais pistas
Comércio	Fluxo	Viaduto	Refazer o asfalto muito ruim
Comércio	Calçadas	O viaduto	Nada tá ótimo
Acessos	Fluxo	Não bem lembrado	Bocas de lobo no meio da avenida
História	Sinalização	Viaduto	Mudar a quieté elevado muito ruim
Comércio, Serviços, Conexões, Segurança	Arborização, Sinalização, Fluxo, Medidas contra poluição	A reforma dos pontos de ônibus e a abertura das faixas na praça Wilson Salles.	Plantio de árvores para gerar sombra, conforto aos pedestres e poder acessá-la sem passar por baixo do sol escaldante. Recapeamento no trecho do hosp. Jardim América ao Terminal Isidória, adição de mais árvores para melhorar o ambiente urbano e a segurança dos pedestres. Adição de mais árvores para melhorar o ambiente urbano e a segurança dos pedestres. Adição de mais árvores para melhorar o ambiente urbano e a segurança dos pedestres.
Conexões	Arborização, Sinalização, Fluxo, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Acredito que a construção dos viadutos, que mudaram as características da avenida	Melhorar o trânsito
Comércio	Segurança	Os viadutos foi bom	No momento está tudo certo
Acessos	Fluxo	criação corredor de onibus	aumentar o tamanho das pistas
Ambiente	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Fluxo	Construção do viaduto.	O congestionamento é muito por isso deve ser feito algo claro para melhorar o trânsito.
Serviços	Arborização, Fluxo, Medidas contra poluição	Criação dos corredores dos ônibus	Melhoraria A questão da poluição visual, do tráfego pesado, arborização e a segurança.
Comércio, Serviços, Acessos	Arborização, Sinalização, Fluxo, Segurança, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Viaduto.	Eu melhoraria a T-63 com semáforos sincronizados, travessias mais seguras, retirada de estacionamento nos trechos críticos, faixas exclusivas em horários de pico e mais arborização.
Acessos, Conexões, Segurança	Fluxo, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Criação de faixa de onibus	Adicionar mais uma faixa de carro, melhorar sincronização de sinalero no cruzamento com a T-4
Acessos, Conexões, Fluxo	Calçadas, Arborização, Sinalização, Medidas contra poluição	Ciclovias	Coisa simples, reformar o asfalto e a ciclovia
Comércio, Conexões	Segurança, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredores de ônibus	Melhorar a sinalização em questão das motos no corredor de ônibus
Comércio	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Sinalização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Não sei responder	Seria interessante melhorar o fluxo dos veículos, melhorar o conforto térmico e a poluição visual da avenida
Acessos	Fluxo	Criação da ciclovia	Proporcionar melhor fluxo no trânsito
Comércio	Calçadas, Sinalização, Fluxo, Segurança	A construção do viaduto no cruzamento entre a 103 e a 85	Aumentar a quantidade de acessos seguros para pedestres
Comércio, Conexões	Calçadas, Arborização, Sinalização, Segurança, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	A criação dos corredores de ônibus foi muito importante pra priorizar o transporte público	Melhoraria as calçadas com as áreas necessárias, com acessibilidade, melhora na pavimentação, priorizando o pedestre, melhora na iluminação pública e arborização, fachadas ativas ao longo da avenida
Comércio, Serviços, Ciclovias, Fluxo	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	A criação dos corredores de ônibus representaram um impacto na valorização do transporte público coletivo.	A substituição gradual da vegetação da Av. T-63 por arborizações mais eficientes no quesito geracional de conforto térmico, e não apenas estético (como representado hoje pelas inúmeras palmeiras plantadas ao longo da avenida), ainda representa insegurança aos que utilizam as ciclovias em virtude do risco de queda das grandes folhas). A adição de mobiliários urbanos em conjunto com a infraestrutura de drenagem de águas pluviais poderia averiguar áreas com maiores acúmulos hídricos (principalmente zonas de sobreposição de infraestrutura como os jardins de chuvas para lidar com a falta de impermeabilização existente ao longo de toda a Av. T-63.
Comércio	Calçadas, Arborização, Sinalização, Segurança, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Construção do viaduto no encontro com a avenida 85	Investiria em outros meios de transportes, tornando a via mais segura para estes. Desincentivaria o uso de carros na via, como? Acabando com estacionamentos, dessa forma melhorariamos a mobilidade
Comércio, Serviços, Acessos, Ciclovias	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Sinalização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Ciclovias e construção do viaduto.	Ampliação das pistas e medidas voltadas a organização do trânsito.
Comércio, Serviços, Conexões	Calçadas, Arborização, Fluxo, Medidas contra poluição	criação do viaduto, apesar de não ter acompanhado a história e a construção, acredito que o viaduto foi uma boa forma para facilitar o fluxo pelo menos em uma parte da avenida.	manutenção das calçadas
Comércio, Ciclovias	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Nada especificamente me marcou	Gostaria que ela fechasse aos finais de semana para práticas esportivas e culturais, portanto, mais mobiliário urbano seria essencial
Serviços	Arborização, Medidas contra poluição	Criação do espelho d'água sob viaduto e criação da escultura metálica no viaduto	Mais locais para estacionamento

11/29/2025 17:16:53 Feminino	41 Sítio Santa Luzia	Tarde (12:00 - 18:59)	Compras
4/19/2025 11:33:55 Masculino	28 Vila Jardim Pompeia	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59)	Apenas passo por ela
11/29/2025 8:19:52 Masculino	22 Vila Mariana	Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
5/21/2025 13:56:37 Masculino	19 Vila Rezende	Manhã (05:00 - 11:59), Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela, Alimentação, Uso serviços (mecânicos, hospitais etc)
12/1/2025 11:58:33 Feminino	21 Vila São Sebastião (Senador Canedo)	Tarde (12:00 - 18:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela
4/19/2025 20:39:31 Feminino	22 Village Santa Rita	Manhã (05:00 - 11:59), Noite (19:00 - 00:00)	Apenas passo por ela

Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça	Carro	
Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	035
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85)	Motocideta	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Ando a pé, Transporte Coletivo (ônibus), Carro	025, 035, 175
Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	
Praça Félix (Parque Anhanguera) - Hospital Jardim América, Hospital Jardim América - Praça Nova Sulça, Praça Nova Sulça - Viaduto João Alves de Queiroz (cruzamento com a Av. 85), Viaduto João Alves de Queiroz - Avenida Circular	Carro	

---

3	3	3	3 Perigoso
2	3	2	4 Potencialmente perigoso
5	5	5	5 Muito positiva
4	5	4	3 De certa forma é bom pois limpa as outras faixas
5	3	4	3 Acho bom, porque não atrapalha tanto o trânsito dos carros
4	4	3	4 ótimo, assim não atrapalha o trânsito dos carros

---

Fluxo	Fluxo, Medidas contra poluição	Viadutos	Retornos mais fáceis
Comércio, Serviços, Acessos, Conexões	Arborização, Fluxo, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Uso a pouco tempo, sou familiar com a configuração atual somente.	O tráfego, mas acredito que essa questão não é pontual e particular da 63
Ambiente, Fluxo	Arborização, Fluxo, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Corredor de ônibus	Liberar a faixa de ônibus para motos igual a 85
Comércio, Serviços, Acessos, Conexões, Ciclovias, Calçadas, História	Calçadas, Ciclovias, Arborização, Sinalização, Fluxo, Segurança, Medidas contra poluição, Mobilário urbano (bancos, pontos de ônibus, bancos, semáforos etc)	Desde que frequente a avenida ela permanece idêntica	Nivelar as ruas esburacadas.
Fluxo	Arborização	Construção do viaduto	Nenhuma mudança a propor
Ambiente, Segurança, Fluxo	Arborização, Segurança, Medidas contra poluição construção dos corredores		Colocar mais árvores no canteiro central e nas calçadas, com o calor aumentando e sem árvores, deixa o ambiente insuportável