

EIXO 116: A OPORTUNIDADE DO TERCEIRO LUGAR NA CULTURA MOTOCICLÍSTICA COMO INSTRUMENTO DE IDENTIDADE URBANA EM VOLTA REDONDA - RJ

AXIS 116: THE OPPORTUNITY OF THIRD PLACE IN MOTORCYCLE CULTURE AS AN INSTRUMENT OF URBAN IDENTITY IN VOLTA REDONDA - RJ

Maria Eduarda
Cardoso Martins
arqmariaemartins@gmail.com
Andrea Auad
Moreira
andreaauad@ugb.edu.br
Damiana Silva
Bastos de Almeida
damianabastosdealmeida@gmail.com

Este artigo apresenta a pesquisa desenvolvida no Trabalho de Conclusão de Curso em Arquitetura e Urbanismo do UGB-FERP, que analisa as dinâmicas sociais, espaciais e culturais da cultura motociclística na Região Sul Fluminense, com o objetivo de fundamentar a proposição de um complexo arquitetônico voltado a essa prática. Com base nos estudos de Cliverson Chiarelli (2015), que analisa a cultura de consumo e os processos de construção identitária associados à marca Harley-Davidson, e no conceito de Terceiro Lugar desenvolvido pelo sociólogo Ray Oldenburg (1989), compreende-se que os encontros motociclísticos constituem práticas coletivas voltadas à convivência, embora ainda ocorram predominantemente em espaços informais. A metodologia incluiu revisão bibliográfica, questionários, entrevistas e visitas de campo. Os resultados evidenciam o caráter coletivo e experiencial do motociclismo, bem como a carência de espaços estruturados, indicando a necessidade de um complexo capaz de qualificar essas dinâmicas no contexto urbano.

Resumo

Palavras-chave Cultura motociclística; Terceiro lugar; Identidade urbana; Arquitetura; Sociabilidade

Abstract

This article presents research conducted as part of a final project in Architecture and Urbanism at UGB-FERP, analyzing the social, spatial, and cultural dynamics of motorcycle culture in the Southern Rio de Janeiro region (Sul Fluminense) to inform the proposal of an architectural complex dedicated to this activity. Drawing on studies by Cliverson Chiarelli (2015)—who examines consumer culture and identity-building processes associated with the Harley-Davidson brand—and the "Third Place" concept developed by sociologist Ray Oldenburg (1989), the study identifies motorcycle gatherings as collective social activities, even though they currently take place primarily in informal settings. The methodology involved a literature review, questionnaires, interviews, and field visits. The results highlight the collective and experiential nature of motorcycling as well as the lack of structured spaces, indicating a need for a complex capable of enhancing these dynamics within the urban context.

Keywords Motorcycle culture; Third place; Urban identity; Architecture; Sociability



Licença de Atribuição BY do Creative Commons
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Aprovado em 03/06/2026
Publicado em 30/08/2026

1 INTRODUÇÃO

A cultura motociclística configura-se como um fenômeno social relevante, caracterizado por práticas coletivas associadas ao lazer, à identidade e à interação entre indivíduos. No contexto brasileiro, especialmente em regiões urbanas como a cidade de Volta Redonda e seu entorno, observa-se a ocorrência de encontros espontâneos de motociclistas, que se apropriam de espaços como estacionamentos, postos de combustível e áreas abertas para a realização dessas atividades.

Apesar da recorrência dessas práticas, verifica-se a ausência de espaços estruturados capazes de atender às demandas desse público, especialmente no que se refere à permanência, ao conforto e à continuidade das interações. Tal condição evidencia um descompasso entre a intensidade das dinâmicas sociais associadas ao motociclismo e a oferta de ambientes adequados à sua realização.

Nesse contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar a relação entre a cultura motociclística e o espaço urbano, a partir da proposição de um complexo arquitetônico de caráter semipúblico voltado à realização de encontros, eventos e atividades culturais, com base no conceito de “terceiro lugar”, proposto por Ray Oldenburg (1989), sociólogo norte-americano que investiga, na obra *The Great Good Place*, os espaços informais de convivência no cotidiano urbano.

A metodologia adotada compreende revisão bibliográfica, levantamento de dados por meio de questionários e entrevistas, além de visitas de campo, possibilitando a articulação entre referencial teórico e análise empírica. Esses procedimentos permitiram compreender as dinâmicas de uso, as formas de organização social e a relação entre os praticantes e os espaços utilizados.

A compreensão dessas dinâmicas exige a articulação entre referenciais teóricos e exemplos projetuais capazes de evidenciar como práticas sociais se relacionam com o espaço urbano. Nesse sentido, torna-se necessário estabelecer uma base conceitual que permita interpretar o fenômeno estudado e orientar sua aplicação no campo da arquitetura.

A relevância do tema insere-se no contexto das transformações contemporâneas do espaço urbano, nas quais práticas sociais emergentes demandam novas formas de organização espacial. A compreensão dessas dinâmicas torna-se, portanto, fundamental para a proposição de soluções arquitetônicas alinhadas às formas atuais de uso e apropriação da cidade.

Diante desse contexto, propõe-se o desenvolvimento do Eixo 116, um complexo arquitetônico concebido como Terceiro Lugar da cultura motociclística, destinado a acolher encontros, promover permanência e fortalecer vínculos sociais por meio da articulação entre arquitetura, mobilidade e identidade urbana.

2 REFERÊNCIAS CONCEITUAIS, PROJETUAIS E PROGRAMÁTICAS

As referências conceituais e projetuais constituem o suporte analítico para a compreensão da cultura motociclística enquanto fenômeno social e espacial. A partir dessa base, identificam-se relações entre práticas coletivas, formas de sociabilidade e sua materialização no espaço urbano.

Cultura motociclística e práticas sociais

A cultura motociclística configura-se como um fenômeno social estruturado por práticas coletivas associadas à identidade, ao pertencimento e à interação entre seus participantes. Conforme Cliverson Chiarelli (2015), pesquisador da área de Administração e autor de uma investigação sobre a subcultura de consumo associada à Harley-Davidson em diferentes contextos culturais, o consumo relacionado à motocicleta ultrapassa sua dimensão funcional, assumindo caráter simbólico e identitário, sendo incorporado à construção de estilos de vida.

Essas práticas organizam-se por meio da participação em motoclubes, encontros periódicos e deslocamentos em grupo, evidenciando a centralidade da experiência coletiva na consolidação dessa cultura. A formação de grupos estruturados estabelece vínculos sociais recorrentes e códigos próprios de interação, contribuindo para a construção de identidades compartilhadas.

No contexto urbano, essas dinâmicas associam-se à apropriação de espaços que permitem a reunião de grupos e a realização de atividades coletivas, frequentemente articuladas a usos complementares, como alimentação, comércio e serviços. Essa relação evidencia a dependência direta entre prática social e suporte espacial.

A ocorrência predominantemente provisória dessas atividades revela a ausência de espaços estruturados capazes de sustentar e qualificar essas práticas de forma contínua, limitando seu potencial de permanência e consolidação no cotidiano urbano.

A consolidação dessas práticas no espaço urbano evidencia que a cultura motociclística não se restringe ao uso do veículo, mas se manifesta como forma de sociabilidade estruturada. Nesse sentido, os encontros entre motociclistas configuram-se como espaços de troca, reconhecimento e construção de identidade, nos quais o pertencimento ao grupo assume papel central na experiência dos indivíduos.

O conceito de terceiro lugar e sua aplicação à cultura motociclística

A compreensão das relações entre cultura motociclística e espaço urbano exige um referencial teórico capaz de interpretar os ambientes destinados à convivência e às interações sociais cotidianas. Nesse contexto, destaca-se o conceito de Terceiro Lugar, desenvolvido pelo sociólogo norte-americano Ray Oldenburg e apresentado na obra *The Great Good Place* (1989). O autor formula esse conceito a partir da observação das transformações da vida urbana contemporânea e da necessidade de ambientes informais que complementam os espaços domésticos e de trabalho, favorecendo a construção de vínculos sociais e o fortalecimento da vida comunitária.

Segundo Oldenburg (1989), além da residência, considerada o primeiro lugar, e do trabalho, definido como segundo lugar, existem ambientes destinados ao encontro espontâneo, ao diálogo e à permanência. Cafés, bares, praças, livrarias e outros espaços de uso coletivo constituem exemplos desses locais, caracterizados pela neutralidade, acessibilidade, informalidade e capacidade de reunir pessoas em torno de interesses comuns, tornando-se fundamentais para a consolidação das relações

sociais no contexto urbano.

Sob essa perspectiva, os encontros motociclísticos apresentam características compatíveis com a lógica do Terceiro Lugar, especialmente pela recorrência das interações, pelo fortalecimento do sentimento de pertencimento e pela construção de redes de sociabilidade entre seus participantes. Entretanto, essas práticas ainda ocorrem, em sua maioria, em locais originalmente destinados a outras funções, evidenciando uma dissociação entre a dinâmica social existente e sua materialização no espaço. Essa condição reforça a necessidade de ambientes capazes de sustentar e potencializar essas interações de forma permanente. Assim, a aplicação do conceito de Terceiro Lugar ao contexto da cultura motociclística fundamenta a proposição de um espaço arquitetônico concebido para acolher, qualificar e fortalecer essas práticas.

Referência projetual: Hangar 35 Moto Pub

O Hangar 35 consiste em um espaço dedicado à cultura motociclística, implantado em uma antiga fábrica de algodão no Parque Cultural Lai IN South, em Ningbo, China. Projetado pelo escritório Piusco Design and Research e concluído em 2024, o empreendimento reúne restaurante, bar e ateliê de customização de motocicletas, constituindo um ambiente multifuncional voltado à convivência, à experiência coletiva e à valorização da identidade biker. Por apresentar um programa semelhante ao proposto nesta pesquisa, o projeto foi selecionado como referência para análise.

A proposta arquitetônica parte da reinterpretação da tipologia de hangar, utilizando estrutura metálica aparente, grandes vãos e superfícies envidraçadas, elementos que conferem unidade formal ao conjunto e reforçam sua associação com o universo mecânico e industrial. Essa linguagem contribui para a construção de uma identidade espacial coerente com a cultura motociclística, ao mesmo tempo em que favorece a flexibilidade dos ambientes e a integração entre diferentes usos.

Um dos elementos centrais do projeto é a chamada "passarela de motocicletas", plataforma elevatória integrada à fachada que permite a exposição dos veículos em diferentes níveis, transformando o armazenamento em elemento ativo da composição arquitetônica. Essa estratégia evidencia o potencial de incorporar a motocicleta como parte da experiência espacial, ampliando sua presença para além da função utilitária.

Embora implantado em menor escala e em um contexto distinto do projeto proposto, o Hangar 35 demonstra como a arquitetura pode articular gastronomia, convivência e cultura motociclística em um único complexo. Sua organização programática, a valorização da estética industrial e a integração entre exposição, permanência e usos complementares constituem referências importantes para o desenvolvimento do Eixo 116, especialmente na criação de espaços capazes de estimular o encontro, a permanência e a construção de identidade.

Referência programática: Harley-Davidson Museum

A compreensão das dinâmicas associadas à cultura motociclística no campo teórico demanda

sua verificação no campo projetual. Nesse sentido, a análise do Harley-Davidson Museum evidencia uma abordagem arquitetônica estruturada a partir da articulação entre programa e uso contínuo.

Implantado em uma antiga área industrial, o complexo organiza-se por meio de um programa diversificado que integra funções expositivas, comerciais e de convivência. Essa configuração garante a ativação permanente do espaço e amplia o tempo de permanência dos usuários, ao mesmo tempo em que estabelece uma clara hierarquia entre setores e favorece a legibilidade do conjunto.

A integração entre áreas internas e externas, associada à presença de espaços destinados à convivência e eventos, reforça o caráter híbrido do complexo, que ultrapassa a tipologia museológica tradicional e aproxima-se de um espaço urbano de uso contínuo. Essa condição estabelece relações diretas com o conceito de terceiro lugar, ao promover permanência, interação e recorrência de uso.

O projeto evidencia que a qualificação dessas práticas depende da articulação entre programa e espaço, demonstrando como a organização funcional pode estruturar e potencializar as dinâmicas sociais existentes. Nesse sentido, o Harley-Davidson Museum apresenta-se como referência programática ao consolidar um modelo capaz de integrar cultura, lazer e convivência em um mesmo sistema espacial.

A partir dessa leitura, definem-se as bases para a construção das diretrizes do projeto, que orientam a formulação dos objetivos, das ideias-força e da definição do público-alvo, estabelecendo uma relação direta entre análise e proposição arquitetônica.

Enquanto o Harley-Davidson Museum evidencia a organização programática e a articulação entre usos como base para a estruturação dessas práticas, o Hangar35 contribui para a compreensão da linguagem arquitetônica e da materialidade como elementos fundamentais na construção da identidade espacial do projeto.

3 LEITURA DO LOTE E ENTORNO

O terreno localizado na Rodovia dos Metalúrgicos, em Volta Redonda, insere-se em uma área classificada pelo Plano Diretor Municipal como Zona de Expansão Urbana (ZEU), conforme a legislação urbanística vigente desde 2008, destinada ao crescimento da cidade e à incorporação de novos usos. Essa condição indica potencial de transformação, ao mesmo tempo em que revela uma ausência de regulamentação detalhada quanto ao uso do solo, configurando um cenário de flexibilidade normativa que amplia as possibilidades de implantação.

A análise do contexto urbano, com base em informações do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Volta Redonda e observação direta, evidencia a predominância de usos industriais e institucionais no entorno, caracterizando a área como uma zona híbrida, de baixa densidade e com ocupação dispersa. Essa configuração, associada à ausência de consolidação urbana e de marcos referenciais, reforça o caráter de transição do território e sua aptidão para receber novos espaços estruturadores.

A inserção no bairro conhecido como Rio das Flores, ainda não formalmente regulamentado,

evidencia um processo de ocupação em consolidação, no qual a presença de um complexo arquitetônico de caráter público ou semipúblico apresenta potencial para atuar como elemento indutor da organização urbana e qualificação do espaço.

A localização ao longo da Rodovia dos Metalúrgicos constitui o principal fator estruturador da escolha do terreno. A via estabelece conexão direta com a Rodovia Presidente Dutra (BR-116), garantindo acessibilidade regional e inserindo o projeto em uma lógica ampliada de mobilidade. Essa condição dialoga diretamente com a cultura motociclística, na qual o deslocamento assume papel central, configurando o percurso como parte integrante da experiência. O acesso ao terreno, portanto, não se limita à chegada, mas integra a vivência do usuário.

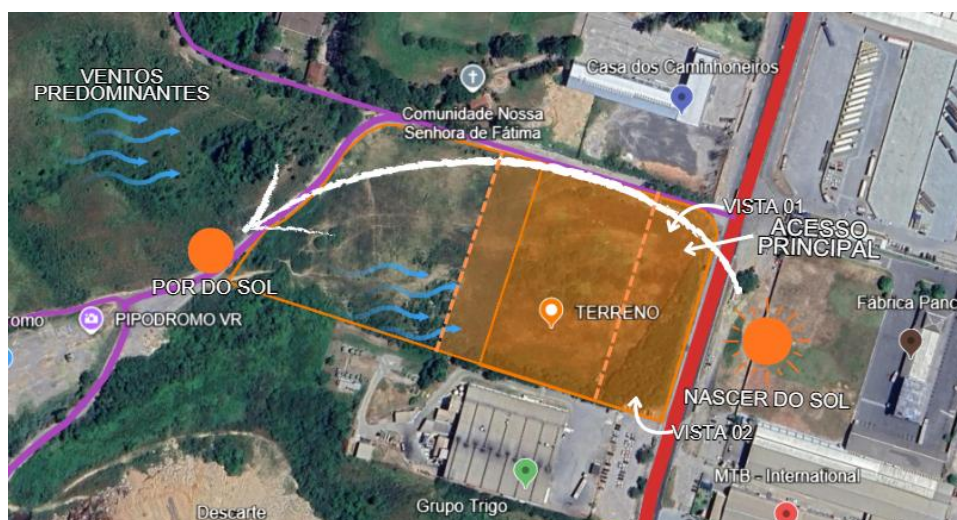


Figura 1 – Entorno do terreno selecionado e suas condicionantes

Fonte: Maria Eduarda Cardoso Martins, 2026.

As condicionantes físicas do lote reforçam seu potencial de implantação. A presença de uma faixa não edificante frontal de aproximadamente 40 metros, estabelecida pela Lei Municipal nº 1.414, de 1976, que institui o Código de Edificações do Município de Volta Redonda, destinada à possível ampliação viária, reduz a área edificável, porém introduz uma zona de transição entre a rodovia e o projeto. Essa área pode ser apropriada como espaço de acolhimento, permanência ou apoio, contribuindo para a mediação entre infraestrutura viária e uso coletivo.

A topografia suave favorece a implantação, reduzindo a necessidade de intervenções significativas no terreno. A orientação solar, com maior incidência nas fachadas norte e oeste, demanda estratégias de controle térmico, enquanto a ausência de cursos d'água simplifica as condicionantes ambientais diretas.

O entorno apresenta baixa densidade construtiva, com usos dispersos e predominância de áreas abertas. A rodovia atua como elemento estruturante, mas também como barreira física, exigindo soluções que qualifiquem o acesso e promovam integração com o tecido urbano.

A infraestrutura disponível, incluindo redes de água, energia, iluminação pública e telecomunicações, atende às demandas de um complexo de médio porte, viabilizando sua implantação

sem necessidade de intervenções estruturais complexas.

Para fins de estudo, adota-se a referência da Zona de Atividades (ZA-1), que prevê a concentração de usos comerciais e de serviços voltados ao atendimento local e regional. Os parâmetros urbanísticos considerados incluem coeficiente de aproveitamento de 3, taxa de ocupação de 50% e limite de até seis pavimentos, conforme estabelecido pela legislação de uso e ocupação do solo conforme a Lei Municipal nº 1.414/1976, além da manutenção da faixa não edificante frontal.

A partir dessa leitura, o terreno apresenta-se como um espaço com alta capacidade de adaptação, no qual a combinação entre acessibilidade regional, baixa consolidação urbana e flexibilidade normativa favorece a implantação de um complexo capaz de estruturar novas dinâmicas de uso e consolidar-se como ponto de referência no contexto urbano.

A inserção do complexo arquitetônico ao longo de um eixo rodoviário de caráter regional amplia significativamente seu potencial de atuação, permitindo que o projeto ultrapasse a escala local e se consolide como ponto de convergência de fluxos intermunicipais. Nesse contexto, a Rodovia dos Metalúrgicos, em articulação com a BR-116, deixa de ser compreendida apenas como infraestrutura de passagem e passa a configurar-se como elemento estruturador da proposta.

Essa condição reforça não apenas a acessibilidade do complexo, mas também sua visibilidade e capacidade de atração, aspectos diretamente relacionados à cultura motociclística, na qual o deslocamento assume papel central. A relação entre mobilidade e permanência, portanto, não se estabelece como oposição, mas como continuidade, na qual o percurso potencializa o encontro e o espaço construído consolida essa experiência.

A baixa consolidação urbana do entorno, associada à presença de grandes áreas livres, reforça o potencial de transformação do território. Nesse contexto, a implantação de um complexo estruturador não apenas responde a uma demanda específica, mas contribui para a qualificação da paisagem urbana, introduzindo novos usos e promovendo maior articulação entre os diferentes elementos do espaço.

Dessa forma, o terreno não se caracteriza apenas por suas condições físicas ou normativas, mas por sua inserção em uma lógica territorial mais ampla, na qual fluxos, acessos e conexões assumem papel determinante na definição das estratégias projetuais.

4 QUESTIONÁRIO, ENTREVISTAS E VISITAS DE CAMPO

A compreensão das dinâmicas associadas à cultura motociclística foi aprofundada por meio da articulação entre levantamento quantitativo, entrevistas e observação direta em campo. Esses procedimentos permitiram identificar padrões de comportamento, demandas espaciais e formas de apropriação do ambiente, consolidando uma base empírica para a proposição arquitetônica.

Levantamento quantitativo (questionário)

O levantamento quantitativo foi realizado por meio de um questionário on-line aplicado no

mês de maio junto a motociclistas residentes na Região Sul Fluminense. A amostragem foi não probabilística por conveniência, obtendo-se 77 respostas válidas, distribuídas entre integrantes de motoclubes e motociclistas independentes. O objetivo foi identificar hábitos de uso, frequência de participação em encontros e demandas relacionadas à implantação de um complexo voltado à cultura motociclística.

A aplicação do questionário evidenciou a forte dimensão coletiva dessa prática, com 62% dos respondentes vinculados a motoclubes, indicando a relevância da organização em grupo na estruturação das interações. A participação em eventos, ainda que majoritariamente ocasional, confirma a existência de uma dinâmica recorrente, porém dependente de iniciativas pontuais e da disponibilidade de espaços adequados.

6. Você participa de motoclube ou grupo de motociclistas?

77 respostas

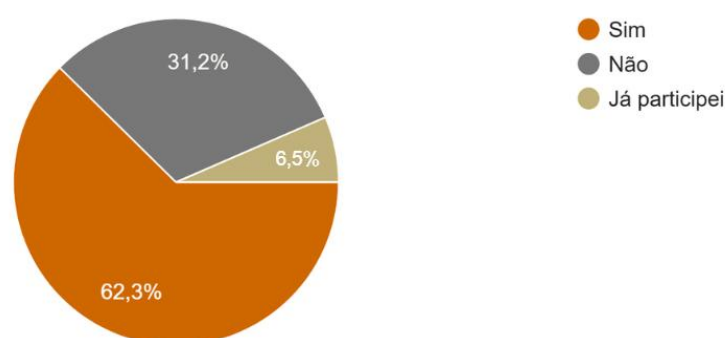


Figura 2 – Participação em motoclubes entre os entrevistados.

Fonte: Questionário Cultura Motociclística em Volta Redonda e Região, 2026.

O uso da motocicleta associa-se predominantemente ao lazer, mencionado por 92,2% dos participantes, reforçando seu caráter experiencial. Nesse contexto, o deslocamento, o encontro e a vivência coletiva configuram-se como elementos centrais, deslocando a motocicleta de sua função utilitária para uma dimensão simbólica, social e identitária.

5. Para qual finalidade você usa a moto?

77 respostas

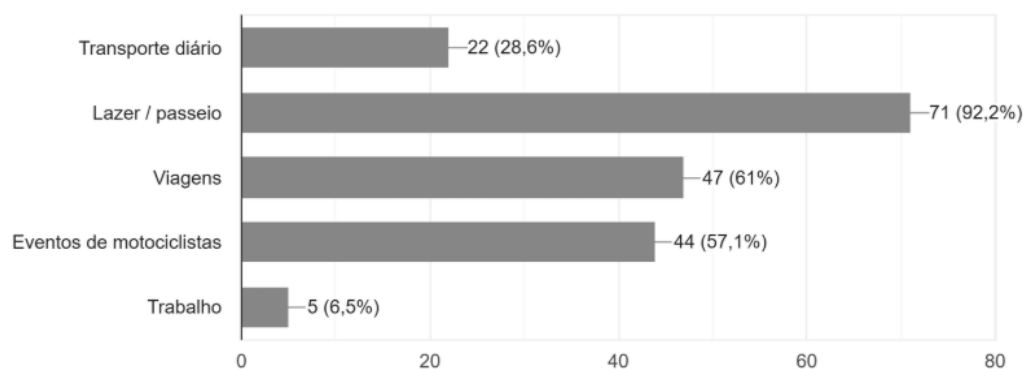


Figura 3 – Finalidade de uso da motocicleta pelos participantes.

Fonte: Questionário Cultura Motociclística em Volta Redonda e Região, 2026.

A demanda por um espaço dedicado manifesta-se de forma expressiva, com predominância de interesse em atividades como eventos, apresentações musicais, alimentação e exposições. Esse conjunto evidencia a necessidade de um ambiente multifuncional, capaz de articular diferentes usos em torno da convivência. A escala dos encontros, estimada entre 100 e 500 participantes, reforça a exigência por espaços amplos, com boa circulação e infraestrutura adequada, especialmente para estacionamento e organização das motocicletas.

5 ENTREVISTA

Complementarmente ao questionário, realizou-se uma entrevista semiestruturada com um representante da comunidade motociclística regional, selecionado por sua atuação na organização de eventos e encontros. A entrevista buscou aprofundar aspectos qualitativos relacionados ao significado cultural do motociclismo e às demandas espaciais percebidas pelos praticantes.

A entrevista realizada contribui para a qualificação dessa leitura ao evidenciar a cultura motociclística como um modo de vida, associado à expressão individual, ao pertencimento e à produção cultural. A valorização do “faça você mesmo” (Do It Yourself) e a integração com elementos como estética, música e arte indicam que o motociclismo ultrapassa a dimensão técnica, constituindo-se como prática cultural ampliada.

Destaca-se a importância do percurso como parte integrante da experiência. O deslocamento não se configura apenas como meio de acesso, mas como componente simbólico da prática, reforçando a necessidade de articulação entre o projeto e os eixos viários. Essa condição valida a escolha do terreno e orienta decisões relacionadas à acessibilidade e à visibilidade.

No que se refere à localização dos encontros, não há exigência por áreas centrais, sendo priorizados fatores como disponibilidade de espaço, acessibilidade e adequação ao uso. Essa característica amplia as possibilidades de implantação e reforça a pertinência de áreas de expansão urbana como suporte para esse tipo de espaço.

6 VISITA DE CAMPO

Como parte dos procedimentos metodológicos, foi realizada uma observação direta não participante durante um encontro motociclístico promovido no Race Valley Motorsport Park, localizado em Tremembé/SP. A visita de campo teve como objetivo analisar a organização espacial do evento, os fluxos de circulação, os usos temporários e as formas de apropriação do espaço pelos participantes. A observação evidenciou a capacidade desses encontros de articular múltiplas atividades em um mesmo ambiente, incluindo comércio, exposição, alimentação e apresentações culturais. Durante o evento analisado, o local assumiu configuração híbrida, funcionando como espaço de convivência e interação social, para além de sua função original voltada ao automobilismo.

Entretanto, a visita também revelou limitações significativas. A ausência de estruturas permanentes e a dependência de montagens temporárias restringem a continuidade do uso,

concentrando as atividades em momentos específicos. A existência de extensas áreas subutilizadas evidencia o potencial para intervenções capazes de qualificar o espaço, favorecer a permanência dos usuários e ampliar sua utilização para além dos eventos.

Esses aspectos demonstram a existência de uma prática social consolidada, porém espacialmente fragilizada, caracterizada pela adaptação a ambientes originalmente concebidos para outras finalidades. A lacuna identificada não está na ausência da atividade, mas na inexistência de uma estrutura permanente capaz de acolher e potencializar essas dinâmicas.

Figura 4 – Organização espacial do encontro motociclístico no Race Valley em área aberta. Fonte: Maria



Eduarda Cardoso Martins, 2026.

A articulação entre os resultados do levantamento quantitativo, da análise qualitativa e da observação de campo evidencia uma demanda concreta por espaços capazes de atender às especificidades da cultura motociclística. Nesse contexto, consolida-se a necessidade de um espaço arquitetônico concebido para acolher essas dinâmicas, promovendo convivência, permanência e integração entre seus usuários.

As demandas identificadas ao longo desses procedimentos foram traduzidas em diretrizes projetuais, materializadas por meio do programa de necessidades, que organiza os usos, as relações funcionais e os dimensionamentos responsáveis por orientar o desenvolvimento da proposta arquitetônica.

7 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades estrutura-se a partir da articulação entre referências projetuais, análise de campo e dados obtidos por meio do questionário, consolidando uma leitura integrada das demandas dos usuários e das potencialidades do espaço. Sua organização baseia-se na distinção entre usos cotidianos e eventuais, estabelecendo uma estratégia que articula permanência, fluxo e

flexibilidade espacial.

Figura 5 – Diagrama de setorização do programa de necessidades.



Fonte: Maria Eduarda Cardoso Martins, 2026.

Os usos cotidianos configuram a base estruturadora do conjunto, organizando-se em torno de espaços de convivência e permanência. Ambientes como restaurante, bar, cafeterias e praça central constituem núcleos de encontro, atuando como elementos de centralidade e induzindo a ocupação contínua do espaço. Esses setores são articulados por eixos de circulação que favorecem a permeabilidade e a integração entre os diferentes usos.

As áreas comerciais e de apoio, incluindo lojas, oficina leve e espaços de customização, distribuem-se de forma a ativar percursos e qualificar as bordas do conjunto, reforçando a relação entre circulação e permanência. Essa estratégia contribui para a construção de um ambiente dinâmico, no qual o deslocamento se associa à experiência do usuário.

Os espaços expositivos incorporam a dimensão cultural do projeto e se organizam como elementos de transição entre áreas de permanência e fluxos mais intensos, permitindo diferentes níveis de apropriação. Sua implantação considera tanto a contemplação quanto a integração com as demais atividades, evitando a segregação funcional.

Os usos eventuais concentram-se em áreas de maior escala e flexibilidade, como a praça de eventos e o espaço para apresentações. Esses ambientes são concebidos como vazios estruturadores, capazes de acomodar diferentes configurações, desde encontros informais até eventos de grande porte. Sua localização e dimensionamento garantem autonomia de funcionamento, sem comprometer as atividades cotidianas.

As áreas de suporte organizam-se de forma estratégica, garantindo eficiência operacional e atendimento às demandas do conjunto, sem interferir na qualidade dos espaços de uso coletivo. Sanitários, áreas técnicas e administrativas são distribuídos de maneira a assegurar funcionamento contínuo e adequado.

O sistema de estacionamento assume papel estruturador na implantação, considerando a centralidade da motocicleta na configuração do projeto. As áreas destinadas a motos e automóveis são organizadas de forma a facilitar o acesso, ordenar fluxos e integrar-se aos espaços de convivência, evitando fragmentação do conjunto.

As áreas livres e de paisagismo atuam como elementos de articulação entre os setores, qualificando os vazios e promovendo continuidade espacial. Esses espaços estabelecem transições entre usos, ampliam as possibilidades de permanência e contribuem para o conforto ambiental, consolidando uma relação equilibrada entre áreas construídas e espaços abertos.

A organização do programa evidencia uma lógica espacial baseada na articulação entre diferentes níveis de uso, estabelecendo relações claras entre permanência, circulação e flexibilidade. Os espaços de convivência configuram-se como núcleos estruturadores, a partir dos quais se distribuem os demais setores, enquanto as áreas comerciais e culturais atuam como elementos de transição, mediando fluxos e qualificando os percursos internos.

Os espaços destinados a eventos assumem maior autonomia, permitindo variações de escala e intensidade sem comprometer o funcionamento cotidiano do conjunto. O sistema de circulação organiza-se de forma a favorecer a leitura clara dos acessos e a integração entre os setores, garantindo fluidez e legibilidade ao espaço.

A articulação entre áreas construídas e espaços livres estabelece uma alternância entre cheios e vazios que contribui para o conforto ambiental e a diversidade de apropriações, consolidando um ambiente adaptável às diferentes formas de uso.

A estrutura programática permite ainda a leitura do conjunto ao longo de diferentes temporalidades. Em períodos cotidianos, os espaços de convivência e comércio garantem vitalidade contínua, enquanto, em momentos de evento, as áreas livres e flexíveis tornam-se centrais, ampliando a capacidade de uso. Essa alternância contribui para a construção de um espaço resiliente, capaz de responder a variações de demanda e consolidar-se como espaço ativo no contexto urbano.

A partir da articulação entre referencial teórico, análise empírica e definição programática, consolidam-se diretrizes projetuais que orientam a organização do complexo proposto. Tais diretrizes

estruturam-se na valorização dos espaços de convivência como elementos centrais, na utilização dos vazios como componentes estruturadores e na adoção de estratégias de flexibilidade capazes de responder a diferentes intensidades de uso.

A organização dos fluxos e a clara hierarquia entre os setores contribuem para a legibilidade do conjunto, favorecendo a integração entre usos e a construção de uma experiência espacial contínua. Nesse sentido, a relação entre circulação e permanência assume papel fundamental na configuração do projeto.

Além disso, a inserção do complexo arquitetônico em um eixo de mobilidade regional amplia seu alcance e reforça sua capacidade de articulação territorial, consolidando-o como ponto de encontro e convergência de fluxos.

Dessa forma, as diretrizes sintetizam os aspectos fundamentais identificados ao longo da pesquisa, estabelecendo uma base coerente entre análise e proposição, posteriormente sistematizada no programa arquitetônico apresentado.

Tabela 1 – Programa arquitetônico proposto.

TIPOS DE USO	AMBIENTE	ÁREA PARCIAL (m ²)	QUANTIDADE
USO DIÁRIO	Restaurante	200	1
	Bar	100	1
	Cafeterias	70	1
	Praça de Convivência	500	1
	Lojas	30	6
	Espaço Expositivo	120	1
	Atelier/Customização	80	1
	Oficina Leve	80	1
SUBTOTAL		1330	
USO EVENTUAL	Praça de eventos	800	1
	Palco	100	1
	Exposição de motos	300	1
	Área de barracas	200	1
SUBTOTAL		1400	
SUPORTE	Sanitários	100	1
	Administração	60	1
	Depósito	60	1
SUBTOTAL		220	
ESTACIONAMENTO	Estacionamento de motos	600	1
	Estacionamento de carros	1200	1
SUBTOTAL		1800	
ÁREAS LIVRES	Áreas livres, circulação e paisagismo	8750	1

Fonte: Maria Eduarda Cardoso Martins, 2026.

8 CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente estudo permitiu a consolidação de uma leitura integrada entre aspectos sociais, culturais e espaciais relacionados à cultura motociclística. A articulação entre referencial teórico, análise empírica e estudo de referências projetuais possibilitou compreender que essas práticas constituem formas contemporâneas de sociabilidade urbana, caracterizadas pela recorrência de encontros, pela valorização da experiência coletiva e pela construção de vínculos identitários.

No contexto de Volta Redonda, observa-se que tais dinâmicas se manifestam de forma predominantemente informal, apoiando-se em espaços não estruturados, o que limita sua continuidade e qualificação no cotidiano urbano. Ainda assim, apresentam características compatíveis com o conceito de terceiro lugar, especialmente no que se refere à promoção da convivência, da permanência e da interação social.

Os dados obtidos por meio de questionários, entrevistas e observação de campo reforçam a existência de uma demanda real por ambientes capazes de acomodar essas práticas, evidenciando a necessidade de um espaço que articule usos diversos e promova a continuidade de ocupação. Nesse sentido, o programa de necessidades desenvolvido traduz essas demandas em diretrizes espaciais, estruturando um conjunto capaz de integrar lazer, cultura e convivência.

Evidencia-se, portanto, o papel da arquitetura como mediadora entre práticas sociais e espaço urbano, atuando na organização e potencialização de dinâmicas já existentes. Ao oferecer suporte físico adequado, o projeto contribui para a visibilidade, permanência e reconhecimento dessas práticas no contexto da cidade, ampliando formas de convivência e fortalecendo relações sociais.

Embora o estudo tenha permitido a consolidação de diretrizes projetuais consistentes, algumas limitações devem ser consideradas. A análise baseia-se em um recorte específico da cultura motociclística na Região Sul Fluminense e privilegia uma abordagem qualitativa, podendo ser aprofundada por meio de investigações complementares e estudos quantitativos mais amplos.

Dessa forma, o trabalho estabelece uma base coerente entre análise e proposição, configurando-se como etapa inicial para o desenvolvimento projetual. A proposição de um complexo arquitetônico voltado à cultura motociclística apresenta-se, assim, como resposta pertinente ao contexto analisado, ampliando as possibilidades de investigação no campo da arquitetura e urbanismo.

BIBLIOGRAFIA

ARCHITIZER. **Hangar 35 moto pub**. Disponível em: <<https://architizer.com/projects/hangar35-moto-pub/>> Acesso em: 01 mar. 2026.

CHIARELLI, Cliverson. **A diferença é a alma? a subcultura de consumo Harley-Davidson e uma comparação do significado da marca em diferentes culturas de consumo**. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, SC, 2015.

HARLEY-DAVIDSON. **Harley-Davidson museum**. Disponível em: <<https://www.harley-davidson.com/br/pt/museum.html>> Acesso em: 25 fev. 2026.

MILANESI | PAIUSCO. **Hangar 35 moto pub**. Disponível em: <<https://www.milanesipaiusco.com/index.php/guinfo/1.html>>. Acesso em: 01 mar. 2026.

OLDENBURG, Ray. **The great good place: cafés, coffee shops, bookstores, bars, hair salons, and other hangouts at the heart of a community**. New York: Paragon House, 1989.

VOLTA REDONDA (RJ). **Lei nº 1.412, de 1976: plano estrutural de desenvolvimento integrado (PEDI-VR)**. Volta Redonda: Prefeitura Municipal, 1976.

VOLTA REDONDA (RJ). **Lei nº 1.414, de 1976: dispõe sobre normas de edificações**. Volta Redonda: Prefeitura Municipal, 1976.

VOLTA REDONDA (RJ). **Lei nº 4.441, de 2008: plano diretor participativo de Volta Redonda**. Volta Redonda: Prefeitura Municipal, 2008.