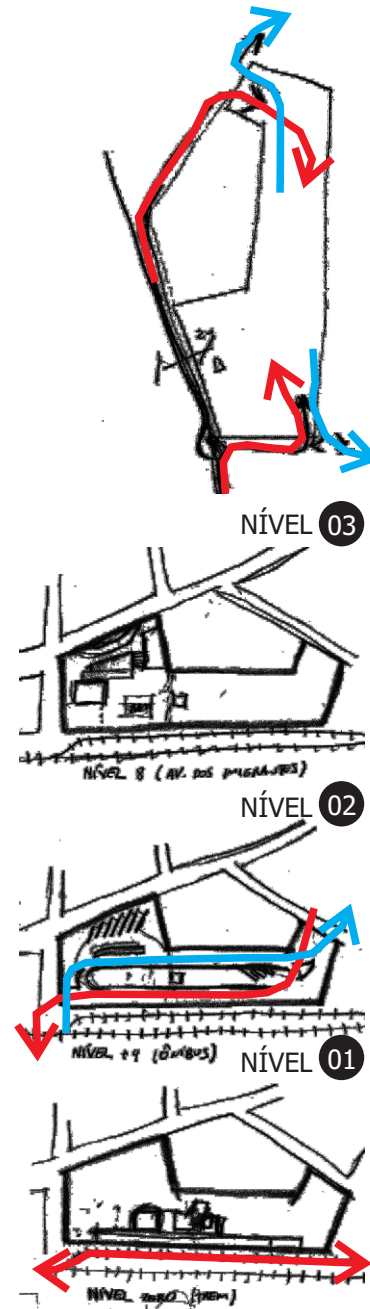
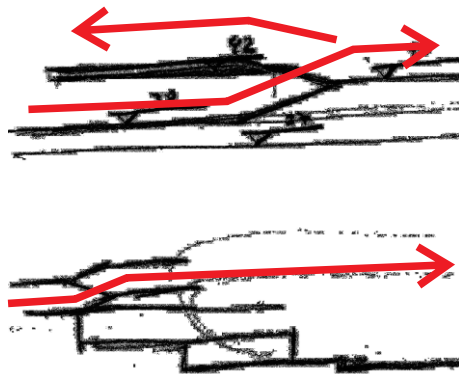


11 - PARTIDO

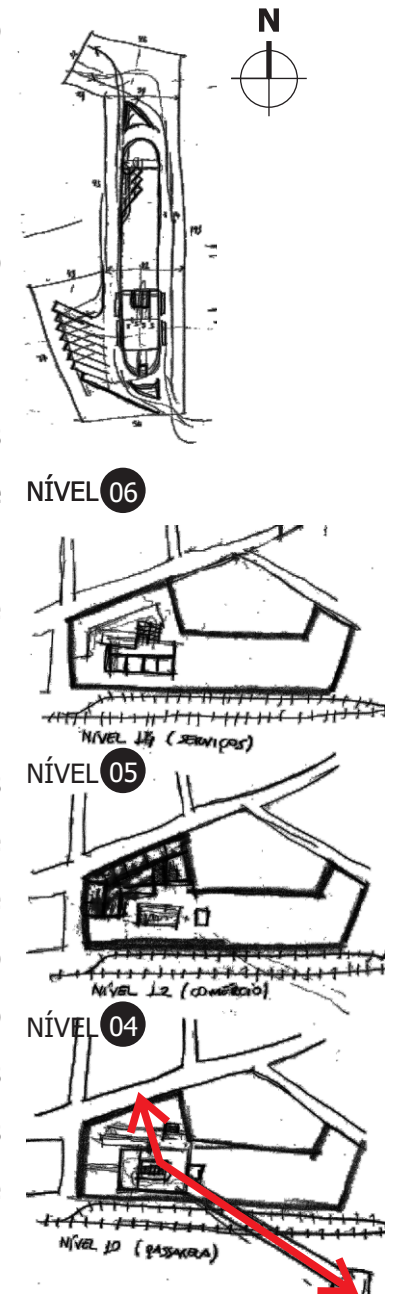
ESQUEMA 13
Cortes esquemáticos para solução dos níveis



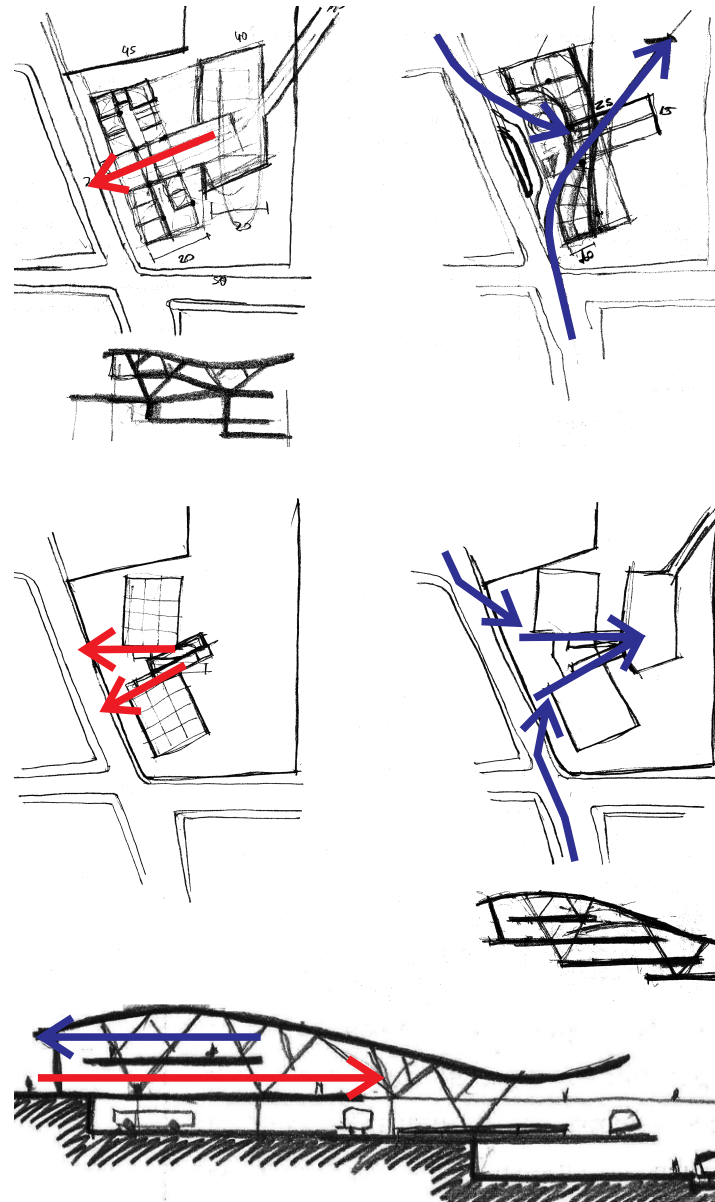
Os primeiros rabiscos do projeto buscam compreender os fluxos do terminal, quais os melhores acessos pelo sistema rodoviário. Também a separação dos modais em níveis diferentes, para resolver o declive do terreno.

Esses níveis, a princípio foram pensados em ser inteiros, mas segundo as análises dos referenciais, trouxe a possibilidade de resolver em níveis intermediários, pois a altura de pé direito do terminal estava baixa, e com essa proposta, o nível da passarela está um pouco mais elevado que o nível da rua.

O projeto então foi pensado em seis níveis. O primeiro contempla a plataforma de embarque do trem. O segundo, fica o terminal de transporte coletivo (ônibus). O nível três é o acesso da Av. dos Imigrantes e o nível quatro está a passarela de ligação do Parque dos Imigrantes. O nível cinco situa-se os serviços públicos e acima, no nível seis, fica a parte de administração.



11 - PARTIDO



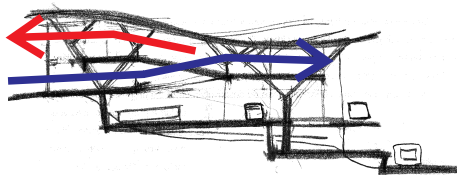
Outras duas propostas estão ligadas ao fluxo de pedestres, nas quais as rampas estão orientadas para os acessos vindos do Norte e Sul através da Av. dos Imigrantes.

No primeiro esquema, a circulação principal liga à passarela até o Parque dos Imigrantes e o acesso ao pavimento superior se conforma no centro do bloco.

Já no segundo esquema, as rampas direcionam a um ponto focal que se abre quando chega ao segundo pavimento. Possui um ângulo entre as rampas e isso conforma o hall de acesso.

A partir de então, através do corte, foi gerada uma nova proposta, sem rampas e pavimentos intermediários, o que propicia o acesso direto do nível da Avenida dos Imigrantes ao mezanino do terminal de ônibus. Nesse corte também foi lançado um esboço de cobertura contínua, cuja curvatura abrange todos os níveis, desde o pavimento superior até a plataforma de embarque do trem no nível mais baixo.

ESQUEMA 14
Cortes esquemáticos, níveis e primeiros estudos de cobertura



11 - PARTIDO

PROGRAMA DE NECESSIDADES
SETORES
Trem
Ônibus
Mezanino
Comercial
Serviços

TABELA 06
Programa de necessidades por setores

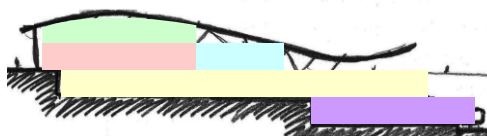
TABELA 07
Programa de necessidades por ambientes

PROGRAMA DE NECESSIDADES
AMBIENTES
Terminal Trem
Terminal Ônibus
Bicicletário
Ponto de Táxi
Comércio
Alimentação
Serviços
Serviços Públicos
Administração
Sanitários

Segundo o referencial da Rua da Cidadania Carmo na cidade de Curitiba/PR, foi proposto um programa de necessidades que possuam áreas de comércio, serviços, serviços públicos, alimentação, além dos terminais de acesso para o ônibus e trem.

Para definir cada ambiente, primeiro foram separados por setores, e estes por níveis. Então, cada setor diferencia-se um do outro pelo uso e também pela diferença de nível. O corte abaixo representa cada setor do terminal.

ESQUEMA 15
Corte esquemático dos SETORES

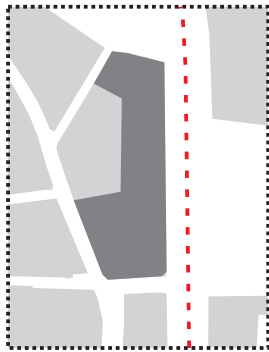


PRÉ - DIMENSIONAMENTO		
SETOR	AMBIENTE	ÁREA (m²)
Trem	Plataforma de Embarque	560,00
	Circulação	100,00
	Alimentação	50,00
	TOTAL	710,00
Ônibus	Plataforma Linha Troncal	600,00
	Plataforma Linha Alimentadora Interbairros	300,00
	Plataforma Linha Alimentadora Bairros	600,00
	Plataforma Linha Intermunicipal	900,00
	Sanitários	100,00
	Estacionamentos	800,00
	Circulação Ônibus	2000,00
	TOTAL	5300,00
Mezanino	Circulação	50,00
	Catracas de Acessos	300,00
	Passarela	1000,00
	Sanitários	100,00
	TOTAL	1450,00
Comercial	Hall Principal	50,00
	Circulação	300,00
	Ponto de Táxi	100,00
	Bicicletário	200,00
	Comércio	250,00
	Alimentação	150,00
	TOTAL	1050,00
Serviços	Serviços	150,00
	Serviços Públicos	200,00
	Sanitários	100,00
	Administração	100,00
	TOTAL	550,00

TOTAL CONSTRUÍDO (m²) 9060,00

11 - PARTIDO

O partido arquitetônico do terminal intermodal junto ao programa de necessidades e o pré-dimensionamento, gerou uma proposta de projeto onde o nível de acesso pela Av. dos Imigrantes situa-se o comércio, bicicletário e a passarela. Acima fica o setor de serviços e abaixo o terminal de ônibus e trem.

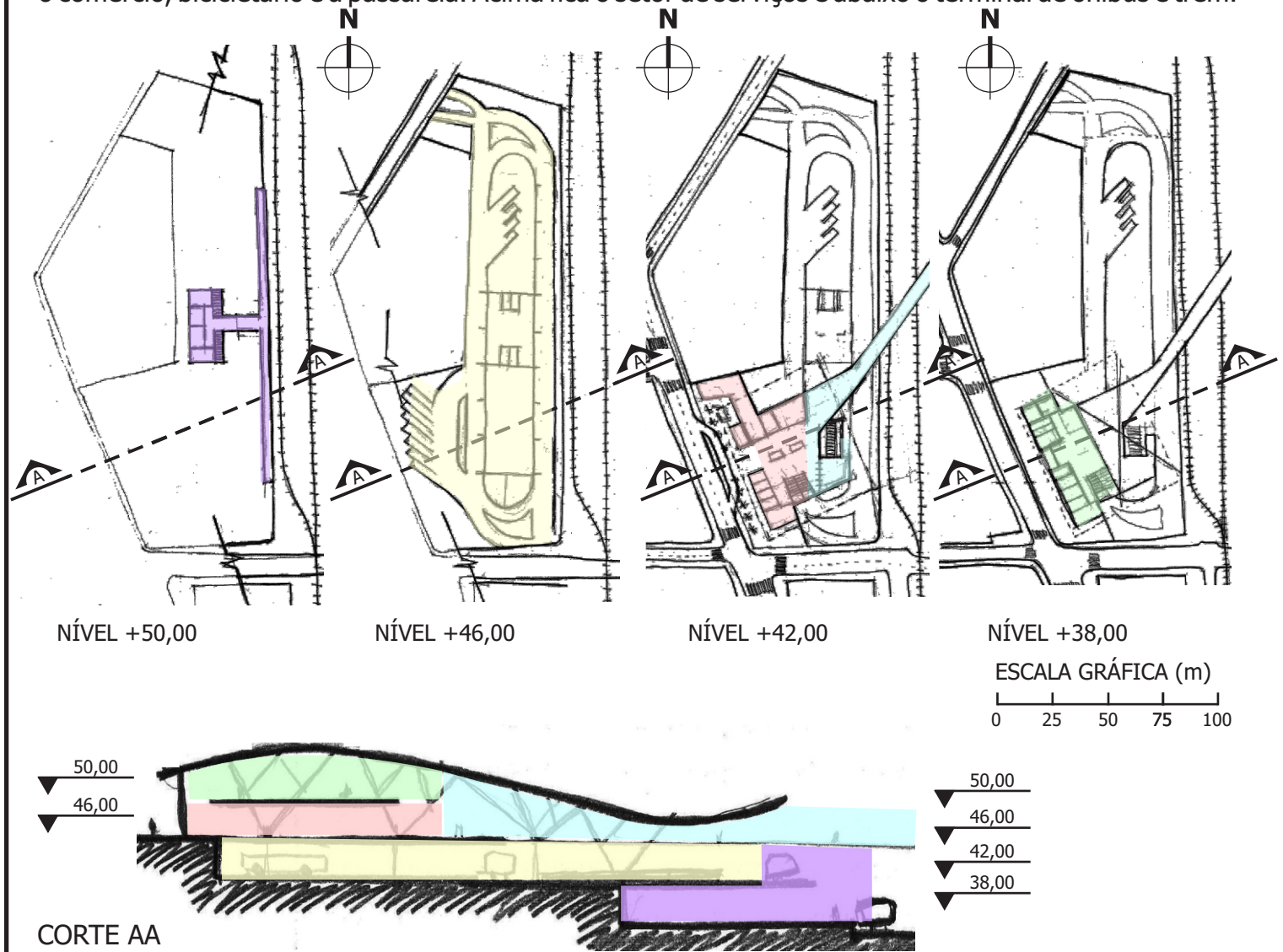


ESQUEMA 16
Terreno e entorno imediato

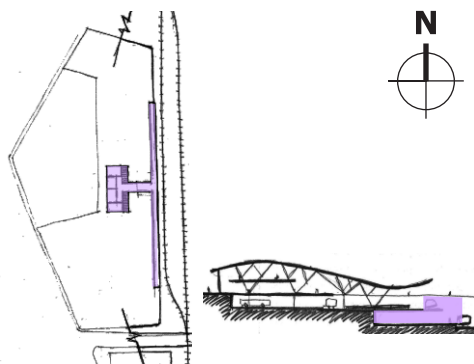
ESQUEMA 17
Desenvolvimento do partido por setores (níveis)

LEGENDA

NÍVEL TREM	(+38,00)
NÍVEL ÔNIBUS	(+42,00)
NÍVEL COMÉRCIO	(+46,00)
NÍVEL PASSARELA	(+46,00)
NÍVEL SERVIÇOS	(+50,00)



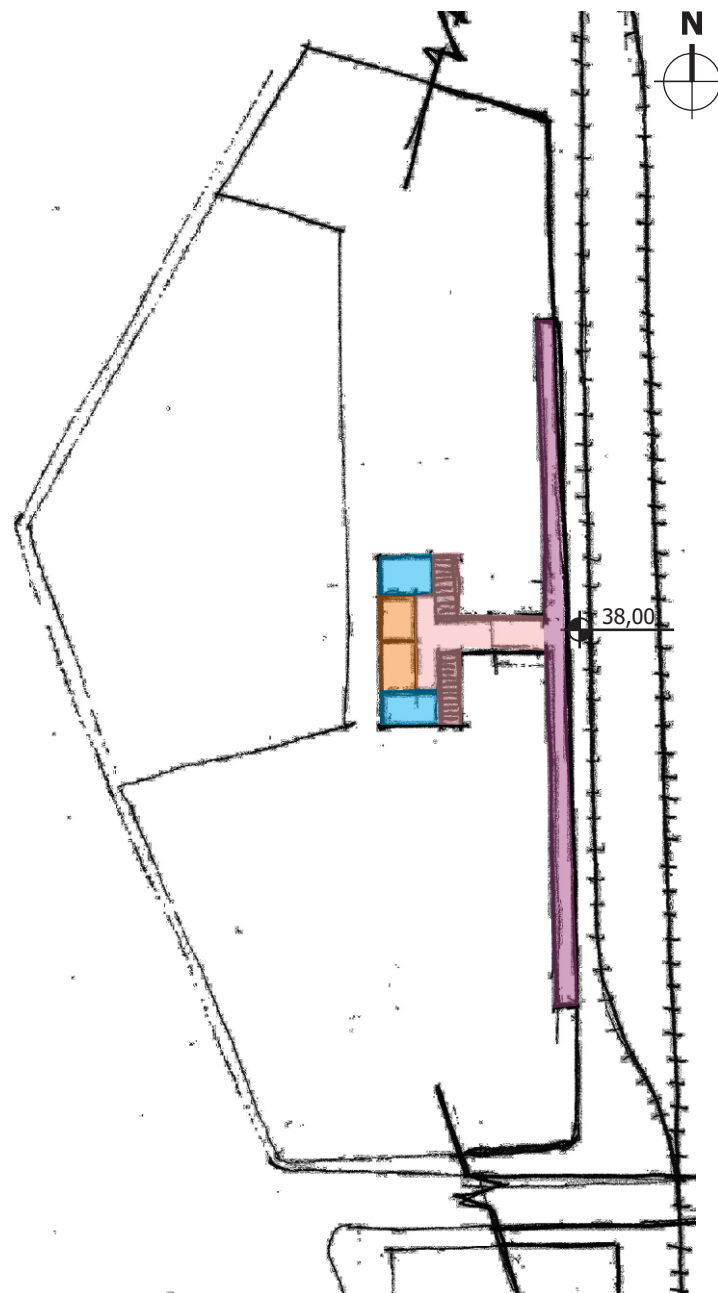
11 - PARTIDO



ESQUEMA 18
Planta e corte indicando o setor

LEGENDA

- PLATAFORMA DE EMBARQUE
- CIRCULAÇÃO
- ALIMENTAÇÃO
- SANITÁRIOS



ESCALA GRÁFICA (m)

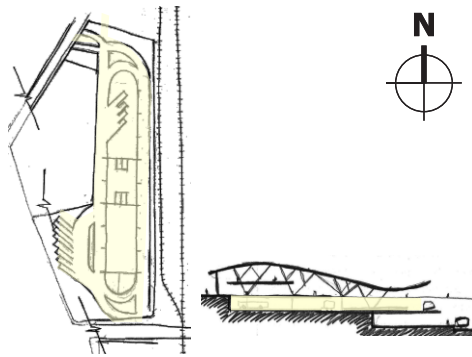
0 10 20 30 40 50

SETOR TREM

No nível mais baixo do terminal fica o setor exclusivo para o modal ferroviário. Aproveitando a topografia existente, a plataforma de embarque do trem fica junto a extrema Leste do terreno. A localização da circulação, sanitários e alimentação estão situadas abaixo da plataforma do ônibus troncal, pois o pé direito é mais alto.

Pra não bloquear o fluxo do trem de cargas, foi proposto um ramal próximo ao terreno, dentro da faixa de domínio da ferrovia que é de 20m, para o embarque de desembarque dos passageiros do trem.

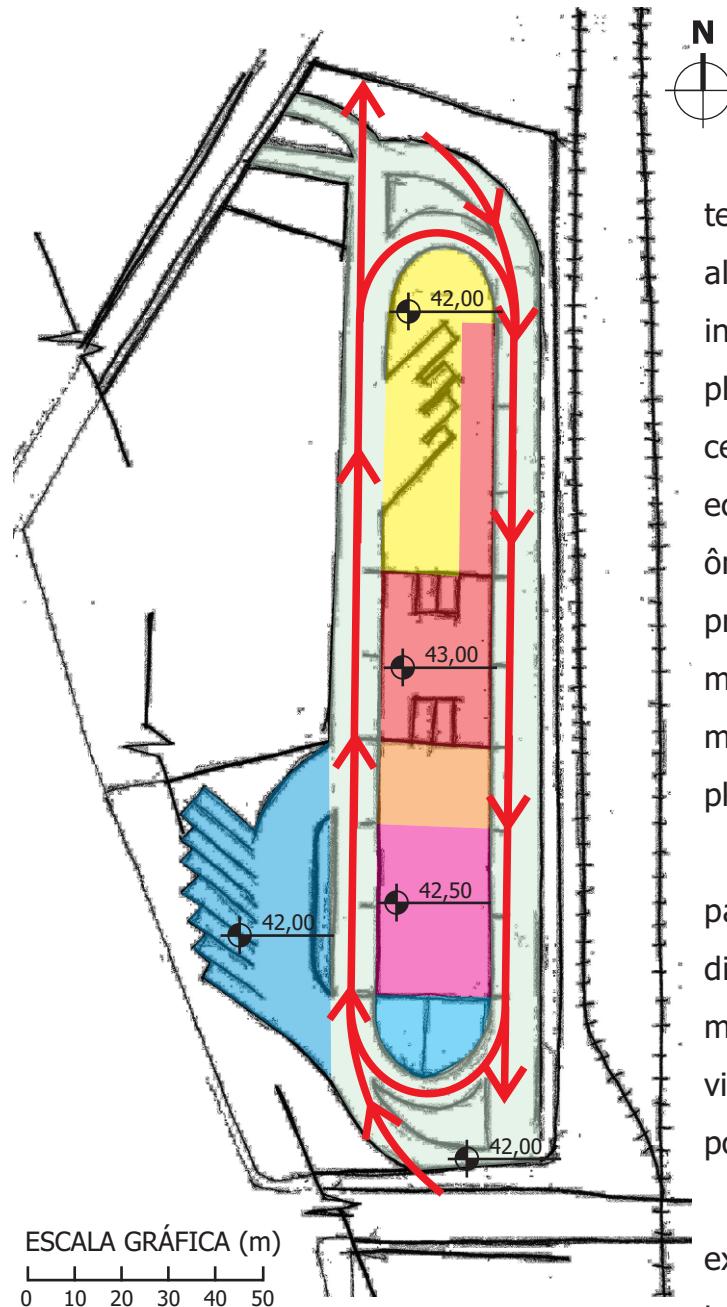
11 - PARTIDO



ESQUEMA 18
Planta e corte indicando o setor

LEGENDA

- LINHAS TRONCAIS
- LINHAS INTER-BAIROS
- LINHAS BAIROS
- LINHAS INTERMUNICIPAIS
- CIRCULAÇÃO ÔNIBUS
- ESTACIONAMENTO ÔNIBUS
- SANITÁRIOS
- SENTIDO DE CIRCULAÇÃO



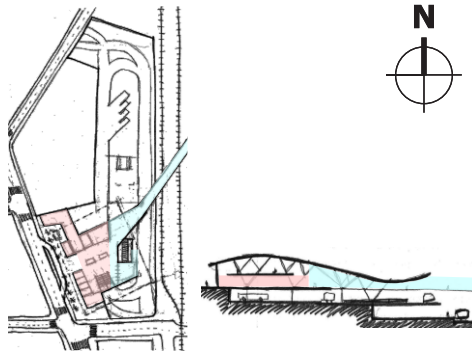
SETOR ÔNIBUS

No nível 42m do terreno, situa-se o terminal para todos os ônibus – troncal, expresso, alimentador interbairros, alimentador bairros e intermunicipais. A opção por um terminal cuja plataforma de embarque de passageiros fica no centro se deu por três motivos. O primeiro para economizar espaço contribuindo na circulação dos ônibus. Segundo pela forma favorável do terreno, propiciando sua implantação. Já o terceiro e principal motivo, é que o pedestre não precise competir o mesmo espaço com o ônibus tendo que cruzar várias plataformas a nível.

Nesse pavimento possui estacionamentos para os ônibus municipais, e um embarque diferenciado para os ônibus intermunicipais. O motivo é não interromper o fluxo, já que os ônibus vindos dos Municípios de Nova Veneza e Siderópolis, podem ficar mais tempo em espera no local.

Para compatibilização com os terminais existentes em Criciúma, a plataforma para a linha troncal também é mais elevada que as demais linhas.

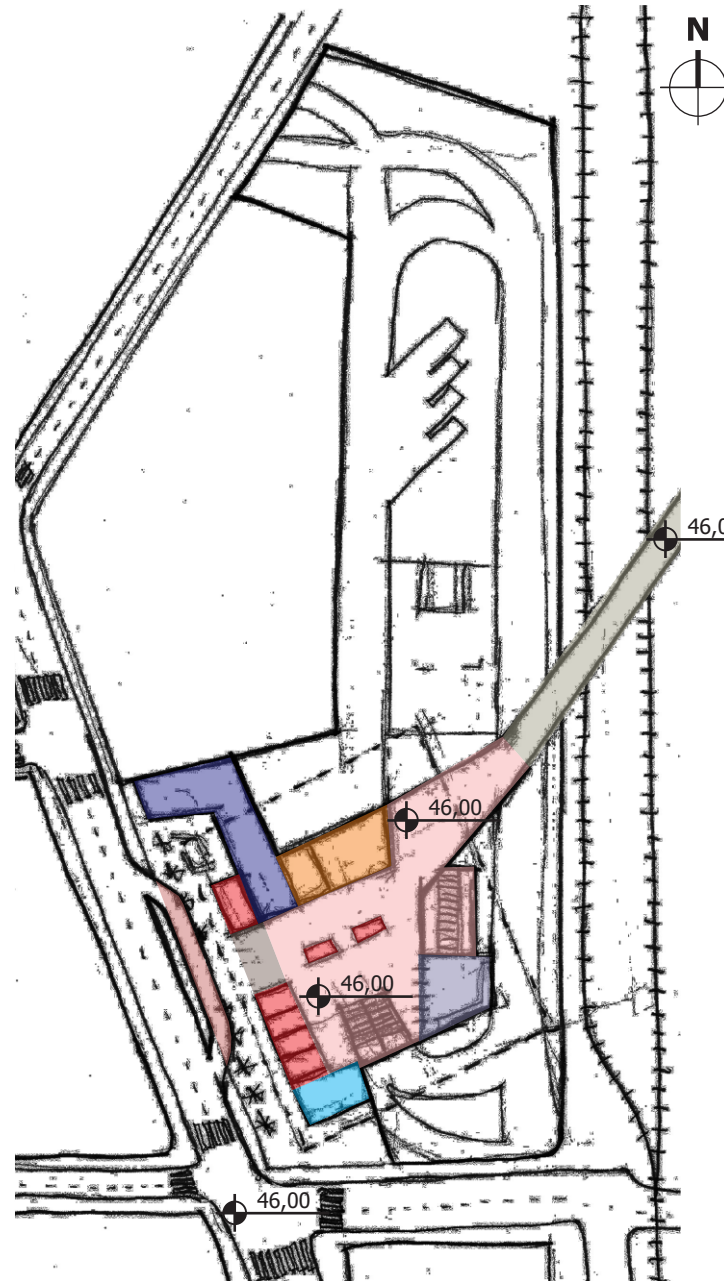
11 - PARTIDO



ESQUEMA 18
Planta e corte indicando o setor

LEGENDA

- BICICLETÁRIO
- ALIMENTAÇÃO
- COMÉRCIO
- PONTO DE TÁXIS
- SANITÁRIOS
- HALL
- CIRCULAÇÃO
- PASSARELA
- CATRACA DE ACESSO



SETOR COMERCIAL/MEZANINO

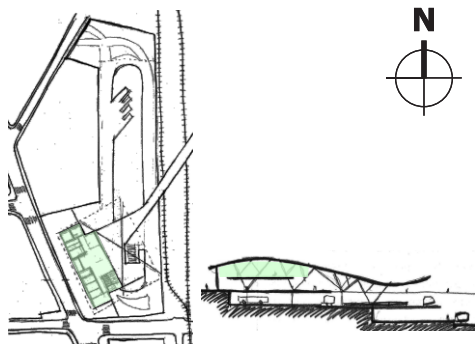
Nesse pavimento, localizado no nível 46m, fica o principal acesso ao terminal. Nele estão localizados os acessos para pedestres e ciclistas, com um bicicletário para estacionamento das bikes. A frente do prédio também possui ponto de táxi.

No pavimento é onde ocorre a troca de modais, onde se situam as catracas de acesso ao terminal rodo-ferroviário. A partir do momento que o usuário paga a tarifa de acesso, ele pode utilizar o ônibus ou o trem e efetuar possíveis trocas.

Também nesse nível é onde acontece o comércio, por se tratar do pavimento com maior fluxo de pessoas. Pode-se acessar ao Parque dos Imigrantes nesse nível pela passarela proposta.

ESCALA GRÁFICA (m)
0 10 20 30 40 50

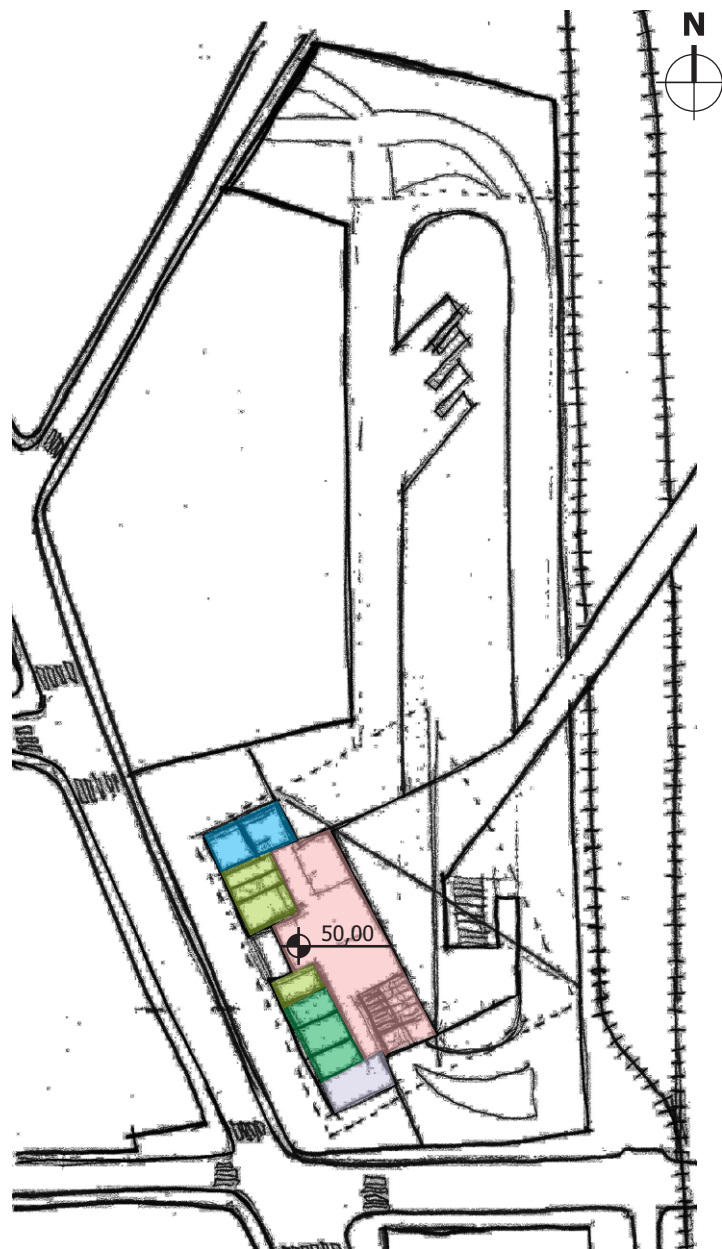
11 - PARTIDO



ESQUEMA 18
Planta e corte indicando o setor

LEGENDA

- SERVIÇOS
- SERVIÇOS PÚBLICOS
- ADMINISTRAÇÃO
- SANITÁRIOS
- CIRCULAÇÃO



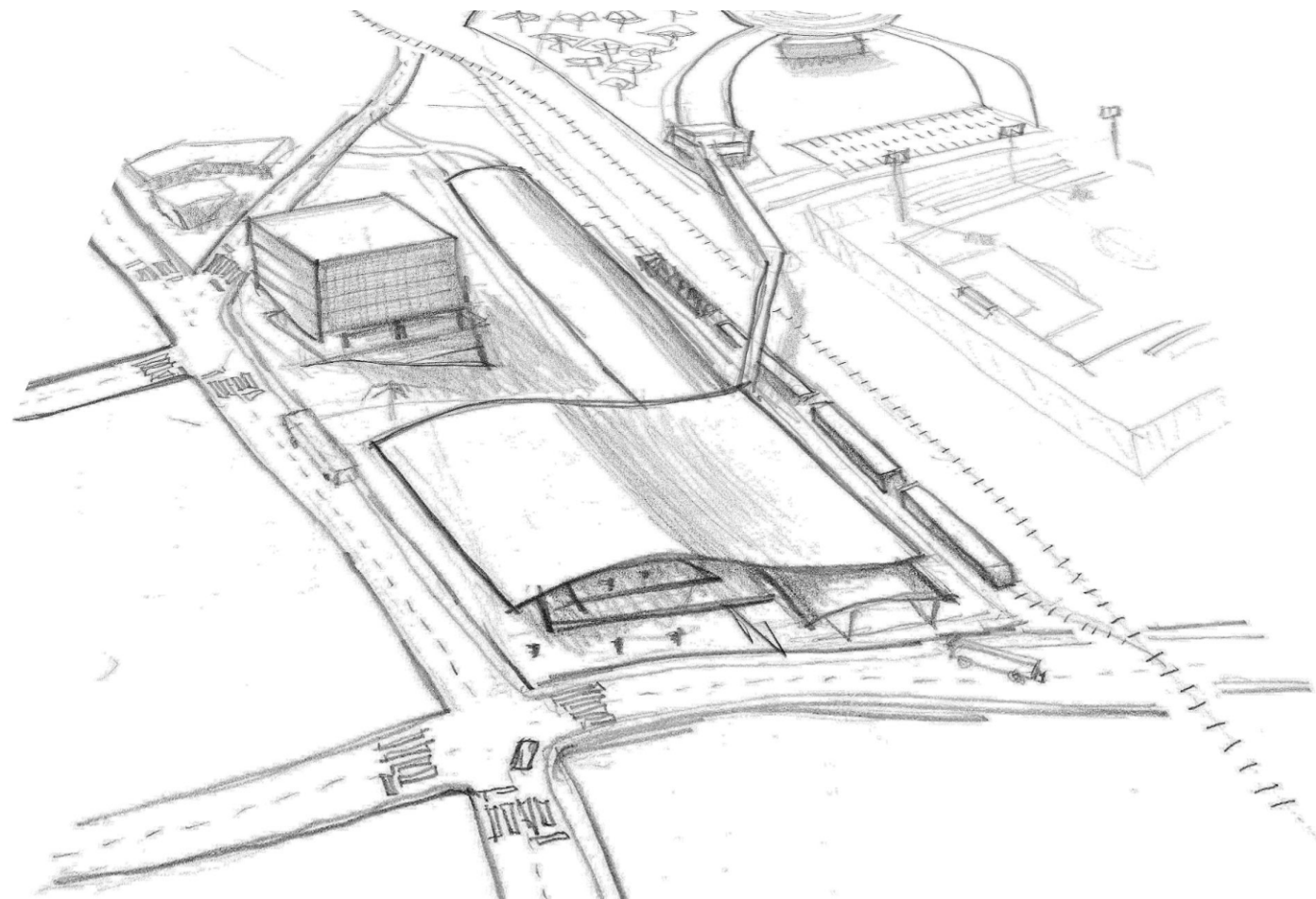
ESCALA GRÁFICA (m)
0 10 20 30 40 50

SETOR SERVIÇOS

O pavimento mais elevado situa-se ao nível 50m, e possui toda a parte de serviços.

A localização dessas atividades se deu pelo fato de serem atividades onde o público alvo é específico, tendo serviços e serviços públicos de prestação à comunidade.

Perspectiva de implantação geral do projeto do terminal intermodal, onde em primeiro plano está a frente do terminal junto à Avenida dos Imigrantes, abaixo situa-se a via férrea, e ao fundo a passarela de ligação com o Parque dos Imigrantes. Também é possível ver algumas edificações, principalmente o prédio já existente.



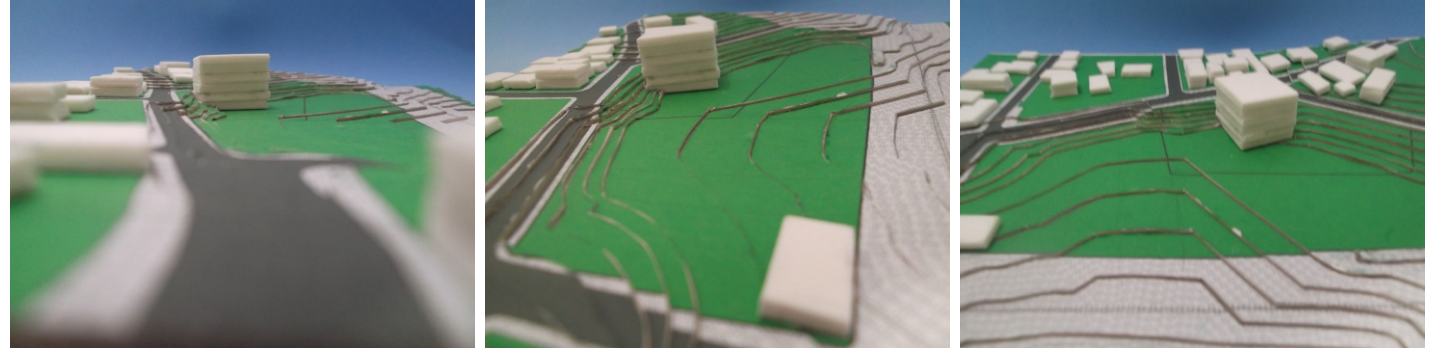
11 - PARTIDO

Os estudos de partido através de maquete serviram principalmente para compreender os desníveis do terreno e também a relação com as edificações existentes do entorno.

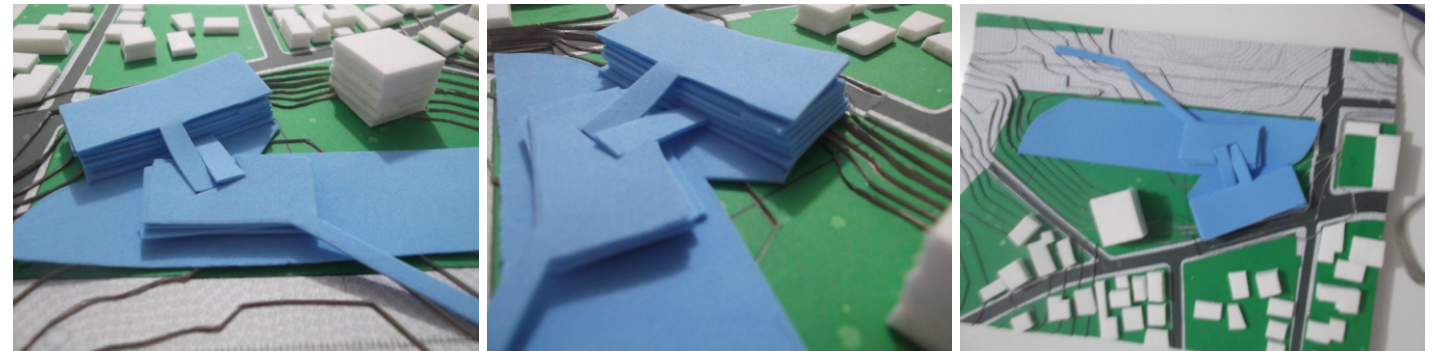
Também contribuiu para o lançamento de ideias dos blocos e a ligação com o Parque dos Imigrantes.

Em azul, foram os estudos de implantação, sem cobertura, partindo da ideia de trabalhar com rampas e níveis intermediários.

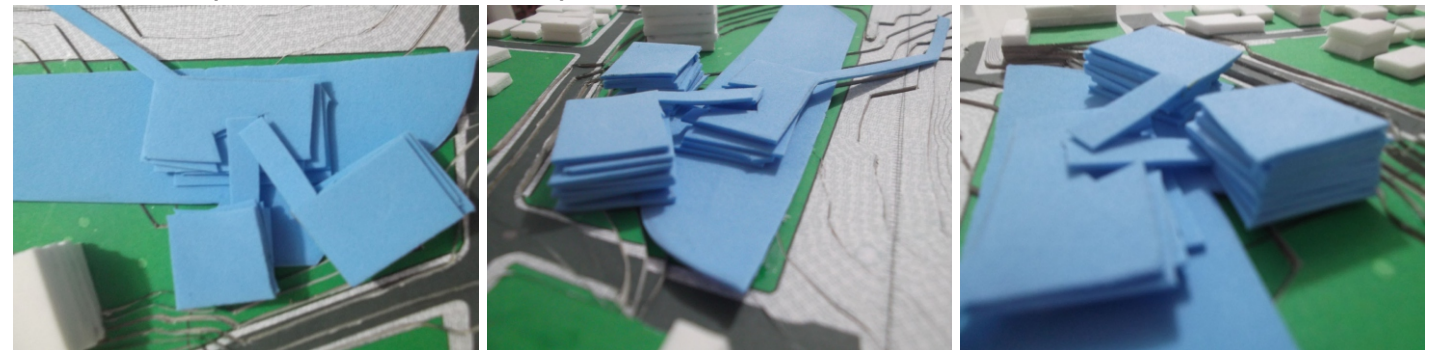
Fotos da maquete com o terreno vazio e as edificações existentes.



Primeiros estudos de implantação, com rampas ligando os níveis.



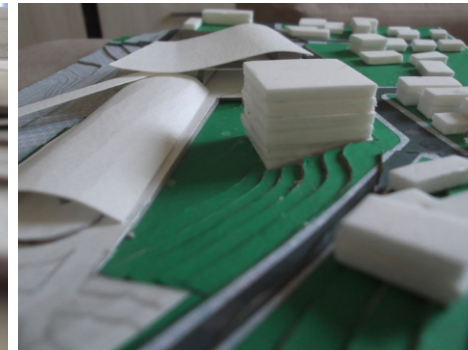
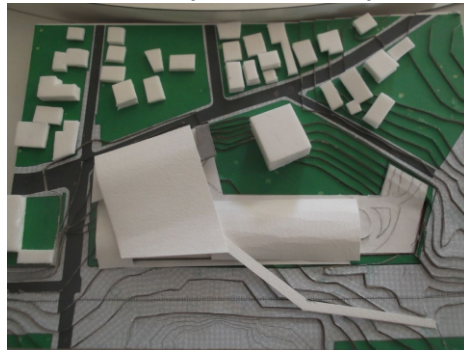
Estudo de maquete com dois blocos separados.



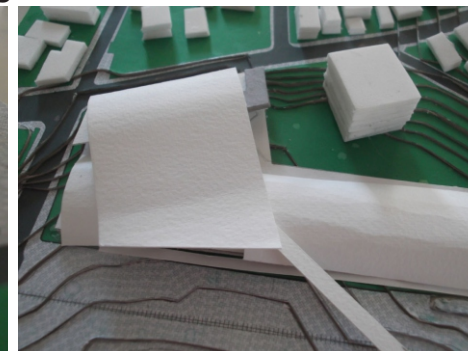
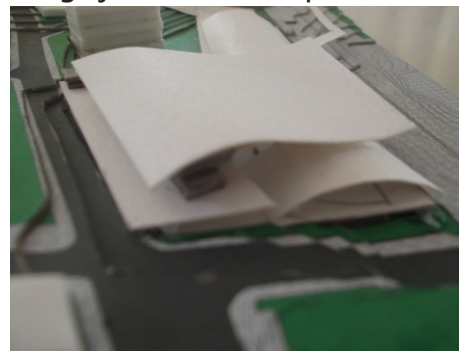
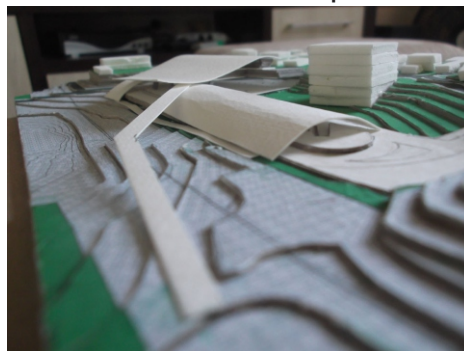
11 - PARTIDO

A concepção final do partido teve grande influência da maquete para visualização dos mezaninos e circulação vertical, mas principalmente para a elaboração da cobertura curva.

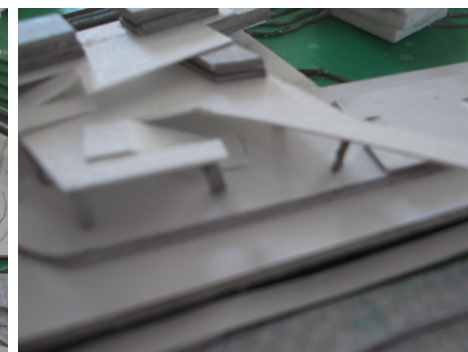
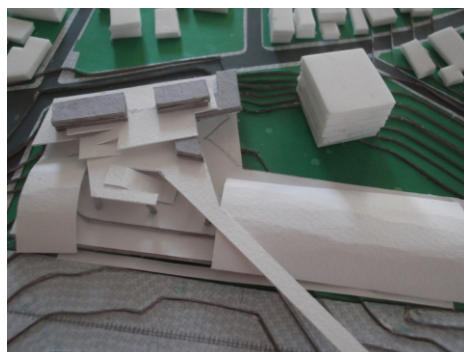
Fotos da maquete com o partido final, a implantação e cobertura curva.



Fotos demonstrando a passarela de ligação com o Parque dos Imigrantes.



Fotos internas dos níveis e acessos do terminal.



12 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensar o desenvolvimento de uma cidade leva a vislumbrar melhorias da mobilidade urbana. Sugerir propostas de mobilidade são tarefas constantes, pois estão diretamente ligadas ao funcionamento das cidades.

Mobilidade é incentivar o uso de meios de transportes não motorizados ou coletivos de massa, favorecendo o deslocamento mais eficiente para a cidade. Projetar espaços de qualidade, atraindo usuários para a coletividade, são formas de qualificar a cidade e o transporte faz parte do sistema de ligação e acesso a esses espaços.

No projeto, foram desenvolvidas propostas de soluções à mobilidade desde a escala regional, englobando os municípios do entorno de Criciúma até a escala do bairro Rio Maina, projetando um terminal com variedades de modais de transporte, aproveitando as potencialidades do local, inserido a um espaço público, qualificando o bairro.

13 - REFERÊNCIAS

13.1 - BIBLIOGRÁFICAS

AQUINO, A. P. P.; ANDRADE, N. P. A integração entre trem e bicicleta como elemento de desenvolvimento urbano sustentável, 3º Concurso de Monografia CBTU – A cidade nos trilhos, 2007.

ARNS, Otília. **Criciúma 1880 – 1980: "A Sementes Deu Bons Frutos"**. Florianópolis: Ioesc, 1985. 260 p.

Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP. **Revista dos Transportes Públicos**. São Paulo: Pw Gráficos e Editores Associados, 2013. 128 p.

BARBOSA, Mariana. **Ruas da Cidadania: um Instrumento do Processo de Descentralização Urbana em Curitiba**. 2005. 116 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Manual de BRT: Guia de Planejamento**. Brasília, 2008. 881 p.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Coleção bicicleta brasil: programa brasileiro de mobilidade por bicicleta**. Brasília, 2007. 232 p.

CENPES um novo paradigma: Centro de pesquisa privilegia o aço e traça novos rumos para a arquitetura. **Revista Arquitetura & Aço**, Rio de Janeiro, n. 28, 08 dez. 2011.

Confederação Nacional do Transporte. **Transporte de passageiros**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002. 168 p.

CORRÊA, Paulo Roberto; PISANI, Maria Augusta Justi. Rodoviária de Jaú: Tempo e Diálogo. In: FÓRUM DE PESQUISA FAU.MACKENZIE, 3

FERRO, Jucélia Guidarini. **Evolução da Ocupação Urbana do Bairro Rio Maina no Município de Criciúma/SC: Produção e Desenvolvimento do Uso da Terra Urbana**. 2010. 40 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2010.

13 - REFERÊNCIAS

GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configuração urbana:** evolução, avaliação, planejamento e urbanização. São Paulo: Prolivros, 2004. 260 p.

OLIVEIRA, Arthur et al. **Panorama da mobilidade urbana:** diagnóstico e propostas para o transporte público por ônibus. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 19, 2013, Brasília.

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA. Lei Complementar nº 095, de 28 de dezembro de 2012.

PLANO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. Lei Complementar nº 12.587/12, de 13 de abril de 2012. Brasília, DF,

RECK, Garrone. **Apostila Transporte público.** 108p. Departamento de Transporte, UFPR

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona, 2001. 180 p.

SEBBAN, Annie-Claude. **La complémentarité entre le vélo et les transports public:** De la cohabitation à l'intermodalité. Tese (Doutorado), Institut D'aménagement Régional, 2003.

SILVEIRA, Mariana Oliveira da; BALASSIANO, Ronaldo; MAIA, Maria Leonor Alves. **A bicicleta como um modal de transporte integrado ao sistema de metrô da cidade do Recife.** In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 25. Belo Horizonte: Anpet, 2011. p. 454 - 465.

13 - REFERÊNCIAS

13.2 - INTERNET

Disponível em: <http://www.criciuma.sc.gov.br/site/arquivo_historico/928.jpg>. Acesso em: 13 de out. 2014

Disponível em: <http://www.criciuma.sc.gov.br/site/arquivo_historico/162.jpg>. Acesso em: 13 de out. 2014

Disponível em: < <http://bit.ly/1aOelYF>>. Acesso em: 06 de out. de 2014

Disponível em: < <http://camisasemancias.blogspot.com.br/2011/07/no-ponto-com-c-13-07-11.html>>. Acesso em: 22 de set. de 2014

Disponível em: < <http://mobilidadesustentavel.zip.net/>>. Acesso em: 25 de set. de 2014

Disponível em: < <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/comunidade/terminais-de-onibus/23>>. Acesso em: 22 de set. de 2014

Disponível em: < http://www.vitruvius.com.br/revistas/read_arquitextos/06.072/351>. Acesso em: 22 de set. de 2014

Disponível em: < <http://www.volvobuses.com/>>. Acesso em: 12 de nov. de 2014

Disponível em: <http://www.criciuma.sc.gov.br/site/arquivo_historico/29.jpg>. Acesso em: 13 de out. de 2014

Disponível em: <<http://www.engeplus.com.br/noticia/geral/2014/icara-e-criciuma-testam-ransporteferroviario-de-estudantes-em-agosto>>. Acesso em: 07 de nov. 2014

Disponível em: <<http://www.khi.co.jp/portuguese/product/railway/index.html>>. Acesso em: 06 de out. de 2014

IBGE estimativa 2014. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/populacao.php?lang=&codmun=420460&search=santa-catarina|criciuma|infogr%E1ficos:-evolu%E7%E3o-populacional-e-pir%E2mide-et%E1ria>>. Acesso em: 10 out. 2014.

RÉUS, Adriele de Oliveira. **ASTC - Autarquia de Segurança, Trânsito e Transportes de Criciúma**. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <anderson_cechinel2006@hotmail.com>. em: 10 out. 2014.

FIORENTIN, Chaelin Dall' Agnol. **Estação Intermodal como agente Indutor da Reestruturação, Reabilitação e Revitalização do Marco Zero, Erechim-RS.** 2014. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2014.

LUCCA, Gustavo Rogério de. **Espaço do encontro:** Requalificação do Estádio Heriberto Hülse e entorno. 2011. 101 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2011.

SARTORETTO, Roberta Rovaris. **Estação de Transição:** um terminal rodoferroviário para Criciúma. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma.

SILVA, Brunna Canto da. **Recreação Cultura Lazer:** Revitalização, Ampliação e Integração do Clube Brotolândia no distrito do Rio Maina. 77 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma.

SOUZA, Camila Candido de. **Transporte coletivo na mobilidade urbana:** Novos terminais de integração da cidade de Criciúma. 2011. 81 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2011.