

## APRESENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA

A mobilidade urbana é uma discussão cada vez mais presente junto ao cotidiano das cidades, sendo que a mobilidade está diretamente ligada ao desenvolvimento de um município. Apesar de detectada uma falta de investimento em meios de transportes coletivos mais eficientes, o poder público estimula o consumo de veículos particulares, favorecendo sua aquisição de forma fácil.

Criciúma é um município cuja população estimada é de 204.667 habitantes (IBGE, 2014), e os efeitos do estímulo para posse de automóveis reflete um total de 134.364 veículos (DNT, 2013), sendo que desse número, aproximadamente 91% são veículos particulares (automóveis, caminhonetes, camionetas, motocicletas e motonetas). Essa frota de veículos hoje na cidade contribui fortemente para os congestionamentos, tendo o carro, como o principal facilitador dos mesmos. O gráfico 01 demonstra o consumo de espaço por cada meio de transporte, percebendo assim que o carro tem grande contribuição para a falta de espaços na cidade. Além disso, 90% do espaço viário das cidades é usado para transportar apenas 20% das pessoas, segundo dados da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP).

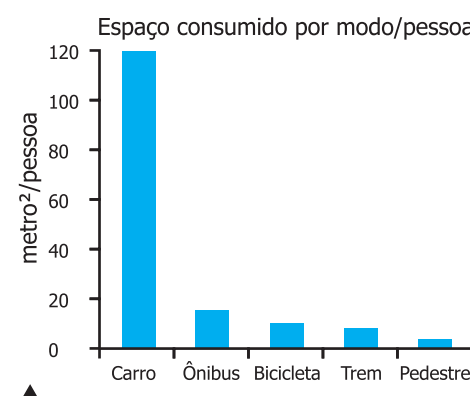
A estrutura urbana está marcada em um forte eixo Leste/Oeste (esquema 01), mas a forte centralidade do bairro Rio Maina não está atendida com o mesmo nível de qualidade oferecido nas três centralidades junto à Avenida (bairros Centro, Próspera e Pinheirinho), percebendo assim a necessidade de maior integração de todo o Distrito do Rio Maina.

No âmbito regional, Criciúma é um pólo econômico atrativo, e as cidades do entorno tem uma ligação direta com o município. Mas quanto à mobilidade, não possuem uma integração com o sistema de transporte coletivo, ou seja, as relações de transportes intermunicipais configuram-se de forma isolada, e todo o transporte público das cidades vizinhas precisam se deslocar até a rodoviária. Esses sistemas isolados também contribuem para os congestionamentos, desperdiçando tempo e ainda tendo um maior custo para os usuários, propiciando maior utilização de veículos particulares.

Há necessidade de pensar um terminal que englobe uma diversidade maior de meios de locomoção, de pensar uma nova estruturação urbana para a cidade de Criciúma, sendo focada no transporte coletivo como eixo de desenvolvimento econômico de toda a região.

GRÁFICO 01

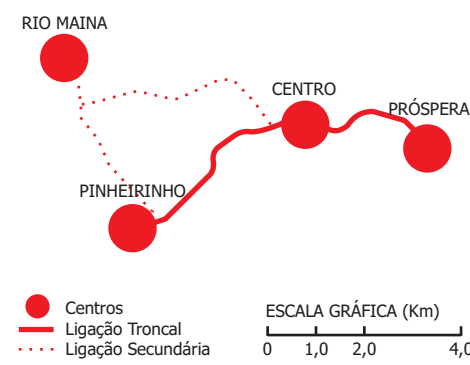
Fonte: Coleção Bicicleta Brasil. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta apud Banister e button, 1993



ESQUEMA 01

Principais centralidades do município de Criciúma/SC

Fonte: Autoria própria



## OBJETIVOS

### OBJETIVO GERAL

Desenvolver um projeto arquitetônico de um terminal intermodal no distrito do Rio Maina – Criciúma-SC, a fim de qualificar a mobilidade urbana com a integração de novos modais no transporte coletivo.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar e compreender a utilização dos diversos meios de transporte coletivo, como forma de melhorar a mobilidade urbana;
- Pesquisar e entender referenciais de mobilidade urbana no Brasil e em outros países;
- Entender a atual situação do transporte público em Criciúma e região;
- Sugerir uma proposta de integração do projeto com os terminais municipais existentes;
- Desenvolver um partido arquitetônico de um terminal intermodal;

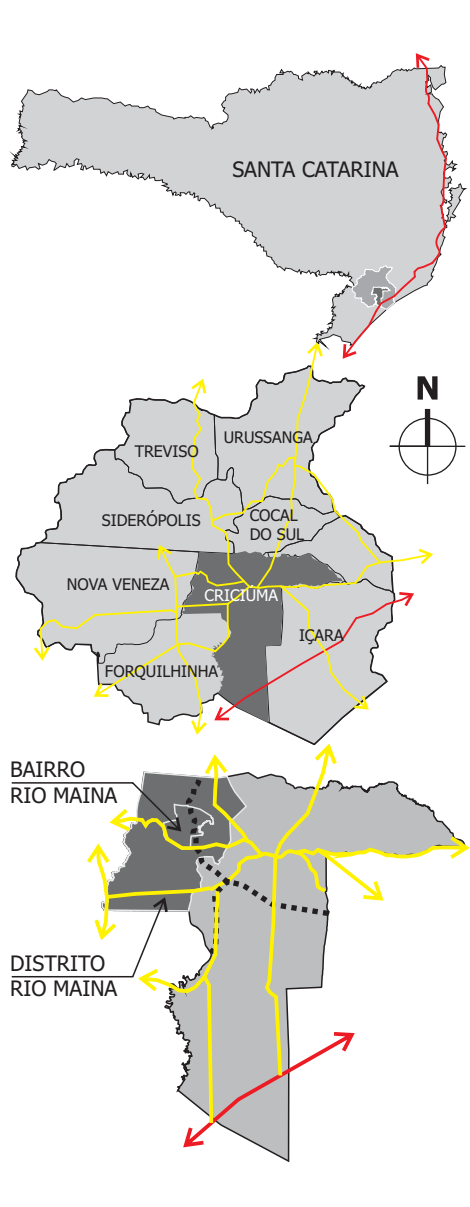
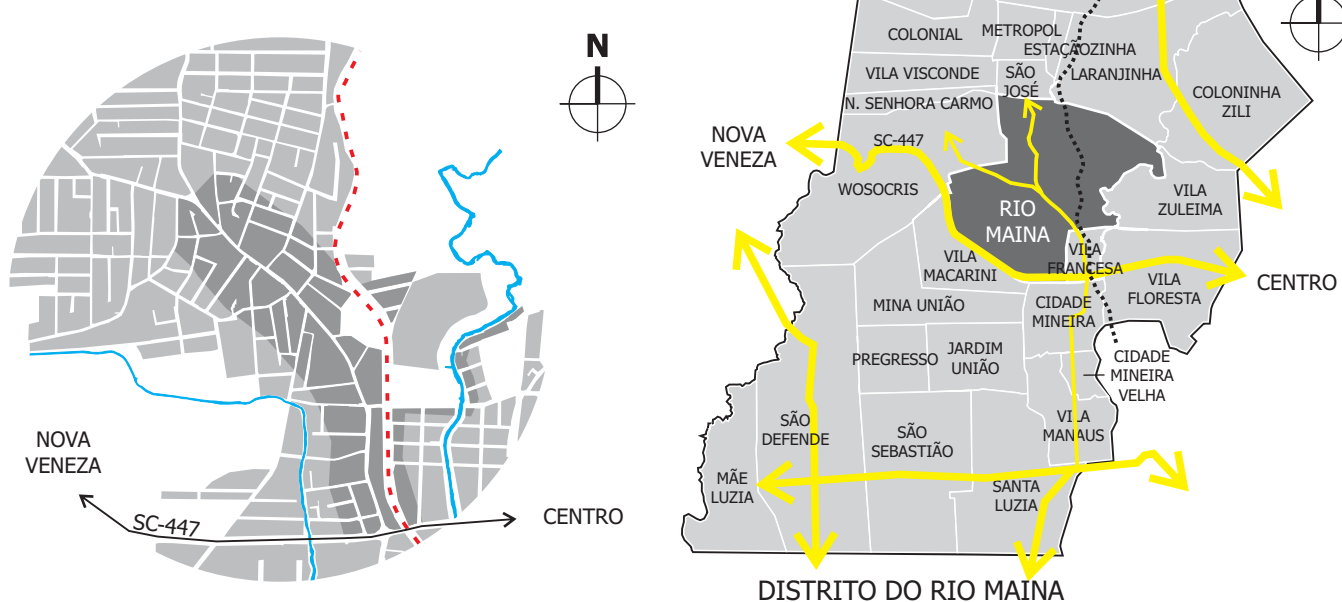
## O RECORTE

O bairro Rio Maina é sede do distrito Rio Maina, possuindo uma centralidade diferenciada, marcada de forma linear, onde as principais atividades ocorrem ao longo da Av. dos Imigrantes, cuja esta possui características físicas muito fortes.

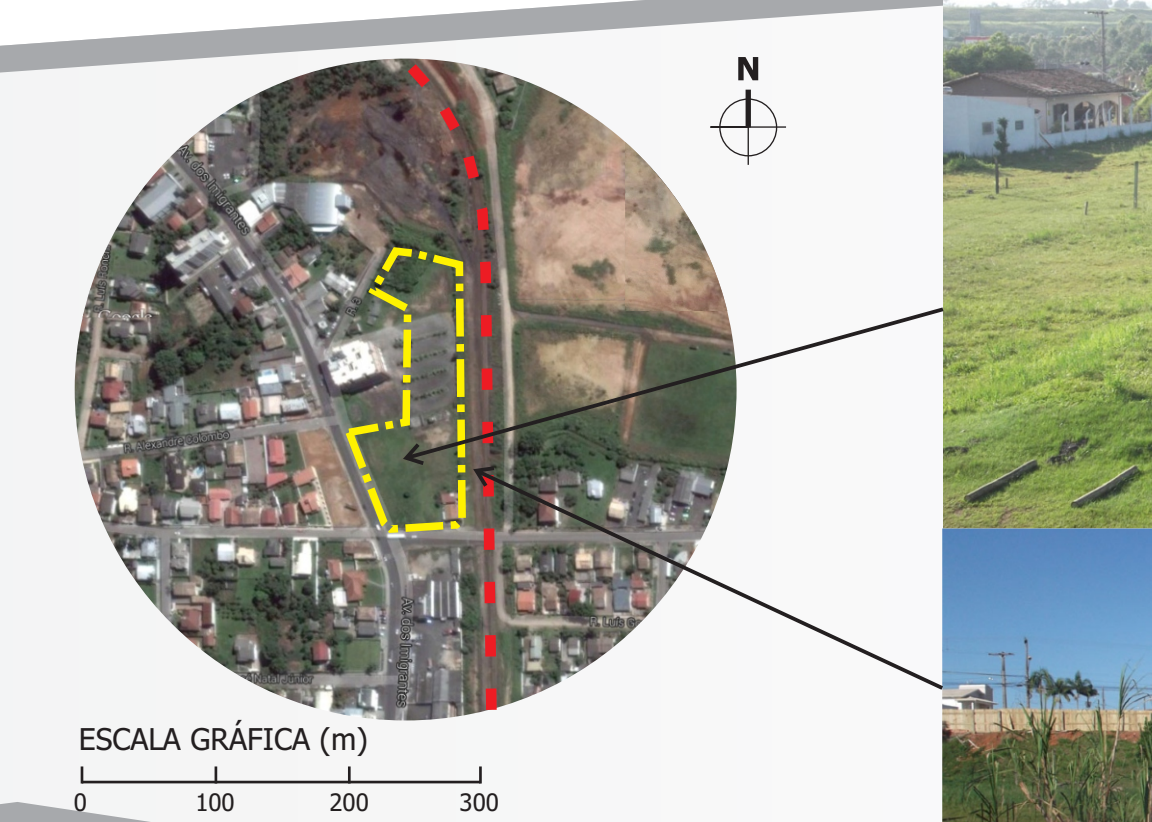
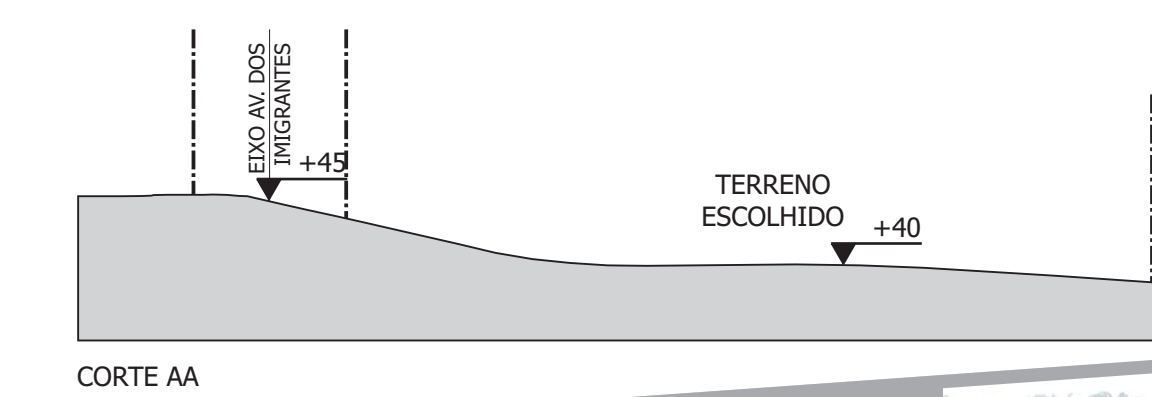
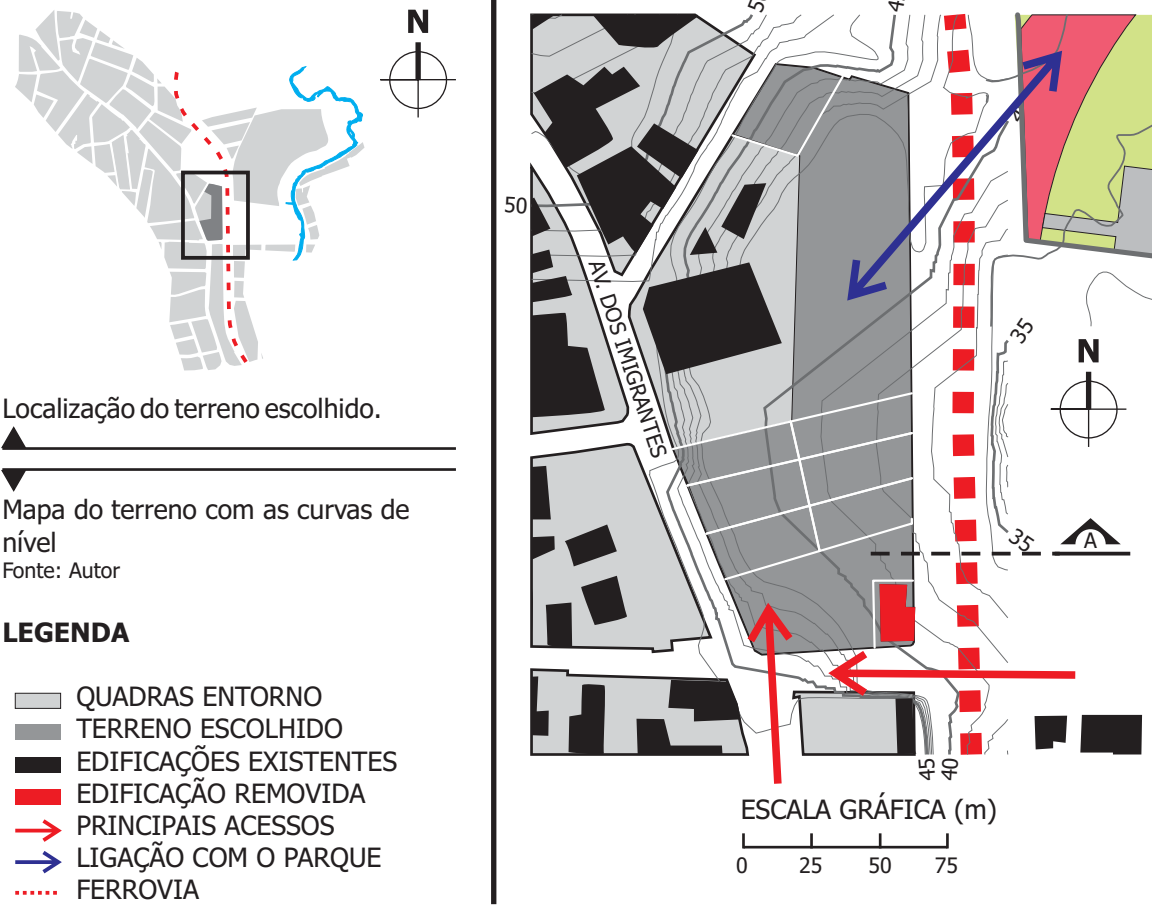
Segundo o censo IBGE (2010), o distrito do Rio Maina totaliza **54.069 pessoas** residentes no local, sendo que **20.209 pessoas** estão a Norte da Av. Luiz Lazzarin e SC-447.

Sendo que a área é o equivalente a 49,78 km<sup>2</sup>, a densidade do distrito do Rio Maina é de **1.086,15 hab/km<sup>2</sup>**, mais alta que a própria densidade do Município de Criciúma.

RECORTE ANALISADO DO BAIRRO RIO MAINA, AO LONGO DA AVENIDA DOS IMIGRANTES.



## O TERRENO E ENTORNO



A forma do terreno segue o parcelamento dos lotes, onde foram utilizados os lotes vazios, permanecendo as edificações mais importantes, tendo que haver desapropriação de apenas uma residência unifamiliar.

Na soma dos dez lotes utilizados, a área do terreno totaliza **10.907,49m<sup>2</sup>** ou **1,09ha**. Em comparação aos terrenos dos terminais existentes em Criciúma que variam de 7.000,00m<sup>2</sup> à 12.000,00m<sup>2</sup>, o proposto possui uma área confortável para implantação do projeto.

A topografia também é forte condicionante e potencialidade no projeto, pois a declive de 8 metros entre a Avenida dos Imigrantes e a Ferrovia, favorece a separação de setores em níveis diferentes.

## REFERENCIAIS

### RUA DA CIDADANIA - CURITIBA/PR

Segundo BARBOSA (2005), A Rua da Cidadania pode ser vista como alternativa para a despolarização urbana, desde que aliada ao incremento da infra-estrutura urbana na periferia, como melhorias no sistema viário e na limpeza pública.

A maioria dessas obras estão ligadas diretamente ao transporte coletivo localizadas nos principais eixos estruturadores da cidade, sendo justamente esse o foco da escolha do referencial. Essa escolha parte de um bairro com forte centralidade, cujo equipamento proposto possa configurar o espaço, aliado ao sistema de transporte público.

### RODOVIÁRIA - JAÚ/SP

O referencial arquitetônico é obra do arquiteto João Vilanova Artigas, que propôs a implantação da rodoviária da cidade de Jaú, como forma de integração do projeto entre a “cidade alta” e a “cidade baixa”. Como parte do projeto, as diferenças de níveis e a adequação da obra junto a topografia do terreno são condicionantes importantes desta deste referencial e serão analisados para desenvolvimento do partido arquitetônico do terminal intermodal no Rio Maina.

### CENPES II- RIO DE JANEIRO/RJ

A obra faz parte do Centro de Pesquisas e Desenvolvimento da Petrobras II (Cenpes), projetado pelo arquiteto Siegbert Zanettini, em coautoria com José Wagner Garcia.

A estrutura utilizada para cobertura da obra chama a atenção no projeto, onde os pilares de aço tubulares sustentam a toda a cobertura, formando uma estrutura geodésica elíptica. A cobertura possui onze módulos, composta por arcos tubulares calandrados, dispostos em planos radiais sustentados e articulados nas extremidades. A concepção dos pilares formam vários ângulos, e se dividem na cobertura, em forma de árvore.

## PROPOSTAS DE PROJETO

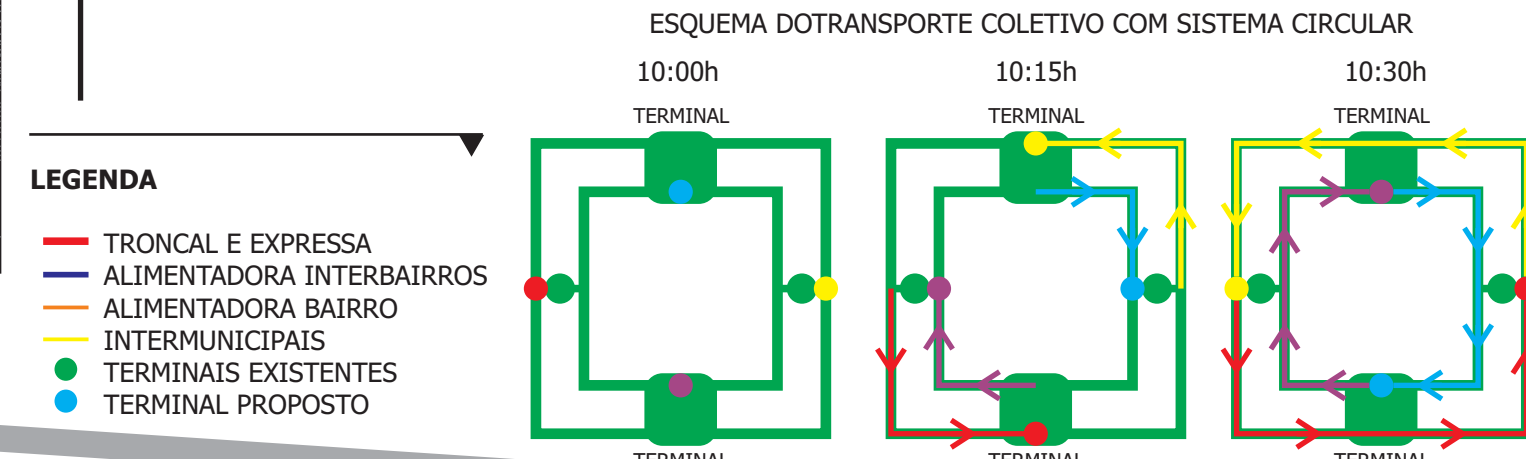
### ESCALA REGIONAL

Contribuindo para a mobilidade regional, os ônibus intermunicipais não teriam mais ligação direta com a rodoviária propondo uma ligação desse transporte com os terminais urbanos existentes e o proposto, integrado com o transporte municipal de Criciúma. Isso compreenderá numa redução de custos e tempo de viagem, além de ampliar as possibilidades de locomoção para os usuários de municípios fora de Criciúma.

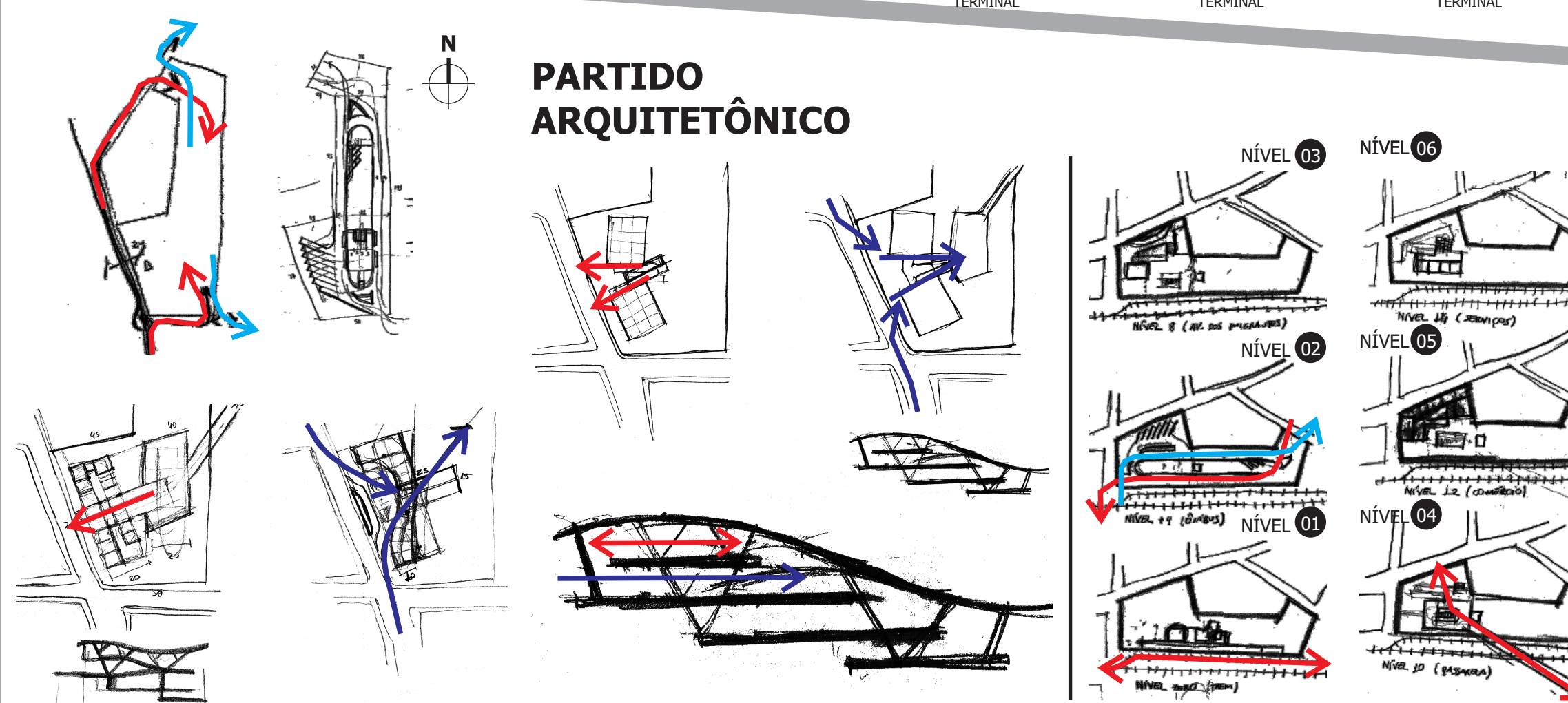
Com essa proposta, os ônibus vindos de Içara, Morro da Fumaça e Siderópolis reduzem em 2 km as distâncias percorridas. Os ônibus vindos de Nova Veneza e Forquilha reduzem 6 km, sendo que o mais importante é diminuir o trânsito e os congestionamentos no centro de Criciúma.

### ESCALA MUNICIPAL

Na proposta desenvolvida através de esquemas, propõem-se um sistema circular e contínuo de transporte coletivo, onde duas linhas alimentadoras passam pelos bairros em sentidos opostos. No esquema abaixo, percebe-se dois ônibus circulando no sentido horário e dois ônibus no sentido anti-horário, além disso, simultaneamente enquanto dois ônibus estão nos terminais os outros dois estão no bairro, o que propicia uma variedade de horários e destinos.



## PARTIDO ARQUITETÔNICO



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.

