## 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).

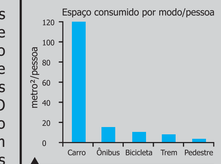
A estrutura urbana está marcada em um forte eixo Leste/Oeste (esquema 01), mas a forte centralidade do bairro Rio Maina não está atendida com o mesmo nível de qualidade oferecido nas três centralidades junto à Avenida (bairros Centro, Próspera e Pinheirinho), percebendo assim a necessidade de maior integração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

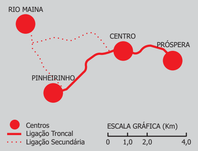
GRÁFICO 01

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




ESQUEMA 01
Principais centralidades do município de Criciúma/SC

Fonte: Autoria própria




## OBJETIVO GERAL

Desenvolver um ante 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

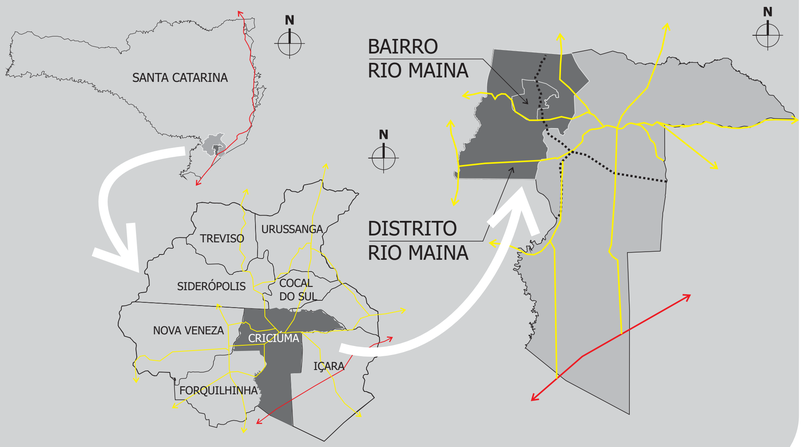
- Analisar e compreender a utilização dos diversos meios de transporte coletivo, como forma de melhorar a mobilidade urbana;
- Pesquisar e entender referenciais de mobilidade urbana no Brasil e em outros países;
- Entender a atual situação do transporte público em Criciúma e região;
- Sugerir uma proposta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

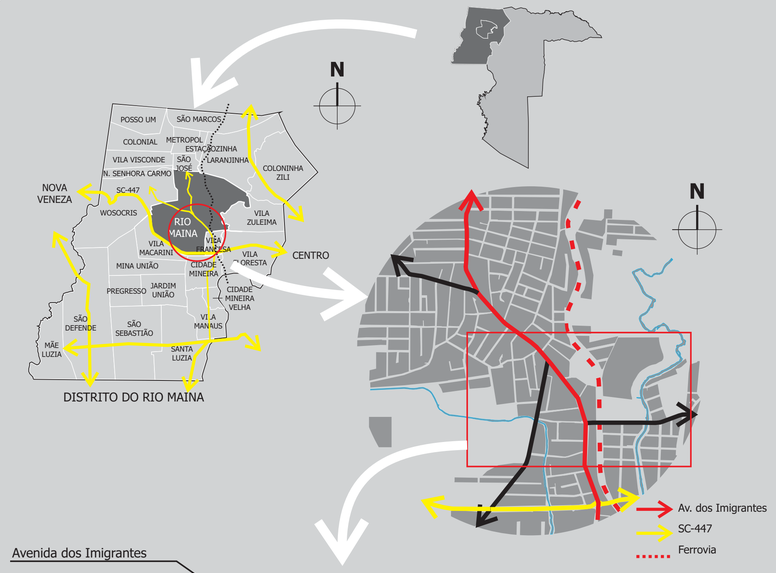
## O RECORTE

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 km², a densidade do distrito do Rio Maina é de **1.086,15 hab/km²**, mais alta que a própria densidade do Município de Criciúma.






Avenida dos Imigrantes

Fonte: Google + Autor

① Terreno escolhido ② Ferrovia ③ Campo de Futebol ④ Terreno Parque dos Imigrantes ⑤ Paróquia Santo Agostinho
⑥ Semitério ⑦ Subprefeitura do Rio Maina ⑧ Escola Maria de Lurdes Carneiro ⑨ Centro Comunitário Vila Francesa

## CONDICIONANTES E POTENCIALIDADES

A escolha pelo recorte e estudo de implantação do terminal no Rio Maina passou por algumas análises dentro do território municipal de Criciúma, buscando observar áreas com potencialidades de crescimento e melhor solução quanto à mobilidade urbana. O bairro Rio Maina possuí um grande crescimento populacional e econômico segundo sua evolução, possuindo atualmente importantes equipamentos.

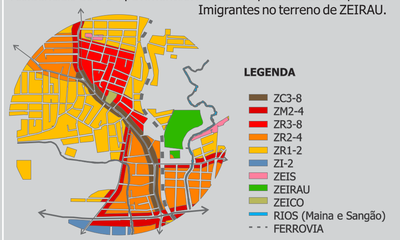
Para uma análise mais aprofundada das perspectivas de crescimento do bairro, foram levantados dados segundo o Plano Diretor Municipal de Criciúma de dezembro 2012, dentre eles: a hierarquia viária; o uso do solo e gabarito; a densidade; e outros condicionantes de apropriação do uso do solo.

### HIERARQUIA VIÁRIA

As vias arteriais são os principais eixos de desenvolvimento e a proposta do município coloca a implantação de duas vias arterias importantes, além do contorno viário de Criciúma passando pelo Parque. Também encontra-se no recorte várias vias coletoras e uma Rodovia SC, que liga a Nova Veneza.

### USO DO SOLO

O Rio Maina é percebido com grande potencial de crescimento, prevendo para o entorno da Av. dos Imigrantes uma centralidade de uso misto com 8 pavimento e também zonas residenciais de 8 e 4 pavimentos. Ainda no a previsão do Parque dos Imigrantes no terreno de ZEIRAU.



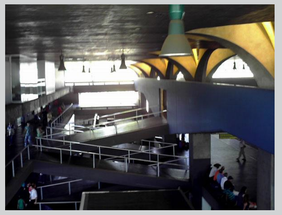

### DENSIDADE

De acordo com o plano diretor, seus usos e gabaritos previstos para o entorno, a parte central do Rio Maina pode atingir altas densidades, que variam de 350,00 hab/ha até 1.050,00 hab/ha.

### OUTROS CONDICIONANTES

Para os terrenos lindeiros a Av. dos Imigrantes o plano diretor direciona para que não tenham vazios utbanos, forçando sua ocupação, e ainda possibilita a mudança de uso do solo, para implantação de edificações de uso social e coletivo .

Vista geral da Rua da Cidadania Carmo


Vista interna da Rodoviária de Jaú

Vista da estrutura utilizada na cobertura do CENPES II

## REFERENCIAIS

**RUA DA CIDADANIA - CURITIBA/PR**

Segundo BARBOSA (2005), A Rua da Cadadania 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 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 possuí 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.

ARQUITETURA E URBANISMO UNESC

unesc

**TERMINAL INTERMODAL**
EM CRICIÚMA / SC — MOBILIDADE E QUALIFICAÇÃO URBANA

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO - TC-II

ACADÊMICO: ANDERSON CECHINEL LÚCIO
ORIENTADOR: ADEMIR FRANÇA
SEMESTRE: 2015/1

PRANCHA: 01/10