O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS: DOIS ESTUDOS DE CASO – SANTA CRUZ DO RIO PARDO/SP E LONDRINA/PR

ROAD TRANSPORTATION OF PASSENGERS: TWO CASE STUDIES - SANTA CRUZ DO RIO PARDO / SP AND LONDRINA / PR

[1]SILVA, F. F.; [2]GOMES, G. F. M.
[1e2] Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos - FIO/FEMM.

RESUMO

O presente trabalho trata-se dos estudos de caso em dois Terminais Urbanos de Passageiros, com intuito de balizar um futuro projeto para um Terminal Rodoviário de passageiros para a cidade de Santa Cruz do Rio Pardo – SP, com o objetivo de melhorar a infraestrutura e atender melhor a população, visto que o estado que ela se encontra é precário e não condiz com a situação que o município vive atualmente. A falta segurança, conforto e a má localização gera transtorno para o próprio sistema e os usuários do município. Desse modo, foram realizadas as visitas a dois Terminais, para análise espacial e relatório fotográfico. A primeira visita foi ao atual terminal de Santa Cruz do Rio Pardo-SP, com o objetivo de verificar todos os aspectos negativos da situação em que se encontra o terminal, para basear o projeto a partir das experiências negativas e conhecer o perfil do atual usuário e das condições de mobilidade na cidade. A segunda visita foi ao Terminal de Londrina-PR, cujo edifício é um projeto premiado, cuja infraestrutura impressiona. O objetivo é mostrar os aspectos positivos relativos ao conforto e à segurança, que os usuários buscam quando necessitam do transporte rodoviário. Os resultados apontam ausência de planejamento no atual Terminal Rodoviário de Santa Cruz do Rio Pardo-SP e no seu entorno, falta de mais guichês e um local para os usuários ficarem protegido da chuva e do sol.

Palavras Chave: Terminal Rodoviário. Mobilidade Urbana. Transporte Público.

ABSTRACT

The present work deals with the case studies of two Urban Passenger Terminals, with the purpose of designing a future project for a Passenger Bus Terminal for the city of Santa Cruz do Rio Pardo - SP, with the aim of improving the infrastructure and to better serve the population, since the state it is in is precarious and does not match the situation that the municipality currently lives. The lack of security, comfort and poor location creates inconvenience for the system itself and the users of the municipality. In this way, the visits to two Terminals were made, for spatial analysis and photographic report. The first visit was to the current terminal of Santa Cruz do Rio Pardo-SP, with the objective of verifying all negative aspects of the situation in which the terminal is located, to base the project from the negative experiences and to know the profile of the current user and mobility conditions in the city. The second visit was to the Londrina-PR Terminal, whose building is an award-winning project whose infrastructure impresses. The objective is to show the positive aspects related to the comfort and safety that the users seek when they need the road transport. The results point to the lack of planning at the current Santa Cruz do Rio Pardo-SP highway terminal and its surroundings, lack of more buses and a place for users to be protected from rain and sun.

Keywords: Bus Terminal. Urban Mobility. Public Transport.

INTRODUÇÃO

No Brasil, o principal meio de deslocamento é a malha rodoviária, por conta da rapidez e das rotas serem flexíveis. Isso remete ao governo de Juscelino Kubitschek na época foi pensado nesse modal pelo fato de indústrias automobilísticas estarem vindo para o Brasil e o custo da malha rodoviária ser mais baixo, desse modo conseguiram alcançar resultados.

Devido a essas empresas automobilísticas ingressarem no Brasil como um fator da industrialização, teve como privilégio e melhoria para os transportes individuais, visivelmente revelada pelo plano urbanístico de Brasília. No decorrer dos anos, as cidades foram se desenvolvendo sem um investimento para os transportes públicos, assim foram aumentando os congestionamentos.

Sobretudo, nota-se que a sociedade não tem o apoio da política para o uso do transporte coletivo e os não motorizados, como as bicicletas e sim ao uso do automóvel.

Em razão disso, este trabalho tem por escopo a construção de um terminal rodoviário de passageiros para transportes públicos coletivos e privado, que ofereça soluções ás questões existentes de mobilidade na cidade e suporte a demanda da população urbana.

A localizado na rodovia Engenheiro João Baptista Cabral Rennó, cuja localização propiciará um acesso mais rápido e fácil pelas rodovias, e assim atendendo melhor as demandas dos passageiros e as empresas operadoras.

O ônibus, tem como vantagem econômica sobre os demais meios de transportes, os usuários podem viajar de ônibus para quase todos os cantos do país, e mesmo para países vizinhos, percorrendo uma extensa rede de rodovias construídas no século vinte, e economizando.

A arquitetura em todas suas formas possui intima relação com o tempo, pois ambiciona resistir, um gesto e forma de transgressão e de permanência. Os espaços projetados ao longo dos anos pelo homem, desde as pirâmides, aos palácios e grandes marcos urbanos são vistos e pensados como edifícios de permanência, para além do seu tempo. (GAST 2015, apud PEREIRA 2017, p.151a)

> A cidade, para Pereira (2017, p.151b) é um misto de construções que possuem ou não essa consciência de transgressão do tempo, sendo “[...] como uma cartografia destes gestos sucessivos e superpostos. Gestos de abrigo, proteção, conforto. Gestos de prazer, combate, memória ou dúvida”. Estes gestos são especializados a partir de edificações que compõem e identificam uma cidade, a igreja, a praça, a padaria mais próxima, bem como os equipamentos urbanos, e entre eles, os terminais rodoviários. Os terminais rodoviários surgiram conforme as demandas de locomoção humana, e como um equipamento ligado a outros serviços e comércios, como hotéis e restaurantes. Com o tempo este evoluiu e se tornou um equipamento isolado, onde muitas vezes abriga apenas espaços de alimentação e pequenos comércios como bancas de jornais e revistas. Atualmente, com o aumento da utilização do carro e a falta de políticas de mobilidade urbana que visam o uso coletivo do transporte público em pequenas cidades, este equipamento encontra-se como um espaço de esquecimento e abandono, sem apropriação

> urbana. Diante desta realidade, entender a relação entre terminais rodoviários e os usuários, bem como, identificar a relação deste com o município de Mondaí/SC, é de fundamental importância para repensar a forma de projetar terminais rodoviários como um equipamento urbano que tenha o sentimento de lugar e a apropriação urbana. Para isto, buscou-se o embasamento teórico dos seguintes autores: Gouvêa (1980) o qual estuda a relação entre os terminais e os usuários; Jacobs (2011) que busca a relação de segurança, uso e vitalidade urbana através da diversidade de usos; e Gehl (2015) que relaciona a escala humana com a escala do usuário e as relações de apropriação urbana. Através então da relação destes, e outros autores, depara-se com a realidade do Terminal de Mondaí, um espaço em esquecimento [...]

Um terminal de passageiros não pode ser considerado de forma isolada dentro do sistema de transporte e em relação ao contexto urbano e seu cotidiano.

> A localização do terminal é um dos pontos de extrema importância, esta "[...] deve estar aliada à estrutura do sistema de transporte e de acordo com as características de desenvolvimento da malha urbana [...]" sem prejudicar os usuários e seu entorno, nem aumentar o tempo de viagens, provocar maiores distâncias de caminhada ou aumentar o percurso de veículos e impor o aumento do tráfego em vias sem condições (GAST 2015, apud GOUVÊA, 1980, p.15).

De acordo com Gouvêa (1980), quanto aos tipos de serviços prestados (tipos de viagem e distâncias percorridas) e as necessidades dos usuários, os terminais rodoviários podem ser divididos em urbanos, interurbanos, interestaduais e internacionais:

> Terminais Urbanos são localizados dentro de uma cidade ou então de uma área metropolitana, visando a atender pequenas distâncias urbanas, suburbanas e intermunicipais. Os usuários se caracterizam pela ausência de bagagens, curto tempo de permanência nos terminais e frequência diária de viagens (GAST 2015, apud GOUVÊA, 1980);
>
> Terminais interurbanos atendem médias e longas distâncias entre centros urbanos independentes socioeconomicamente. Os usuários apresentam maior tempo de permanência nos terminais e portam bagagens. Essas características demandam infraestrutura maior para a prestação dos serviços (GAST 2015, apud GOUVÊA, 1980);
>
> Terminais interestaduais: a prestação de serviços acontece entre diferentes estados, organizada de acordo com as condições das áreas servidas. Do ponto de vista dos usuários, estes podem assumir as características dos terminais urbanos ou interurbanos (GAST 2015, apud GOUVÊA, 1980).
>
> Terminais internacionais: a prestação de serviços ocorre entre diferentes países. Apresentando maior porte e maior área de serviços e comércio, segue as características dos terminais interurbanos e interestaduais. Promove o desenvolvimento dos núcleos urbanos onde estão inseridos e a interdependência socioeconômica e evolução de sistemas de transportes, bem como interfere na classificação e características dos terminais (GAST 2015, apud GOUVÊA, 1980).

> As pequenas cidades em sua maioria apresentam terminais rodoviários de caráter interurbanos e interestaduais (quando próximos a municípios de outros estados), não havendo linhas para outros países. O transporte interurbano, ocorre muitas vezes apenas entre o meio rural e o meio urbano com horários reduzidos, além de ônibus para transporte escolar (exclusivo para crianças) em horários compatíveis as aulas. (GAST 2015).

MATERIAL E MÉTODOS

Para a elaboração desta pesquisa, foram realizados pesquisas bibliográficas, pesquisa em livros e sites em busca de projetos como referências para programa de necessidade, referências estéticas.

Foram executados pesquisa de campo para um estudo de caso, com o objetivo de identificar as áreas de ocupação a partir do mapeamento dessas áreas, análise do entorno, insolação e fluxo.

O estudo de caso tem como escopo analisar e definir os pontos positivos e negativos dos edifícios estudados. Foi realizado um levantamento fotográfico com o objetivo de retratar a real situação, uma senário ruim, precário que os usuário e moradores passam todos os dias com esse Terminal Rodoviário de uma forma completa e transparente. Já a outra referência utilizada com pontos positivos

Foram identificados elementos de dificuldade do edifício. As fotografias pertencem ao acervo pessoal da autora.

Edifício I = Terminal Rodoviário, Jardim Umuarama – Santa Cruz do Rio Pardo – SP.

Edifício II = Terminal Rodoviário, Lago Igapó – Londrina PR.

O edifício I apresenta muitos problemas em todo sua infraestrutura com a falta de conforto para os usuário, segurança, higiene entre outros.

A segurança é precária, não tem um guarda ou policiais para fazer rondas. Conforme vai escurecendo vai ficando cada vez mais vazio e perigoso, assim os moradores de rua tomam posse do local “público”.

Não tem um restaurante bom, tem uma lanchonete insatisfatória e um bar, a sala para espera é pequena, apertada e não tem conforto.

O espaço dos embarques e desembarques são pequenos, em horário de pico forma filas e fica difícil a locomoção dos usuários, são exposto ao sol, chuva e vento.

Falta painel eletrônico para avisar os passageiros qual ônibus está pronto para sair, para não haver tumulto e as pessoas ficarem confusas se aquele é ou não o seu ônibus.

EDIFÍCIO I

TERMINAL RODOVIÁRIO, JARDIM UMUARAMA – SANTA CRUZ DO RIO PARDO – SP.

Caracterização

Nome: Terminal Rodoviário, Jardim Umuarama.

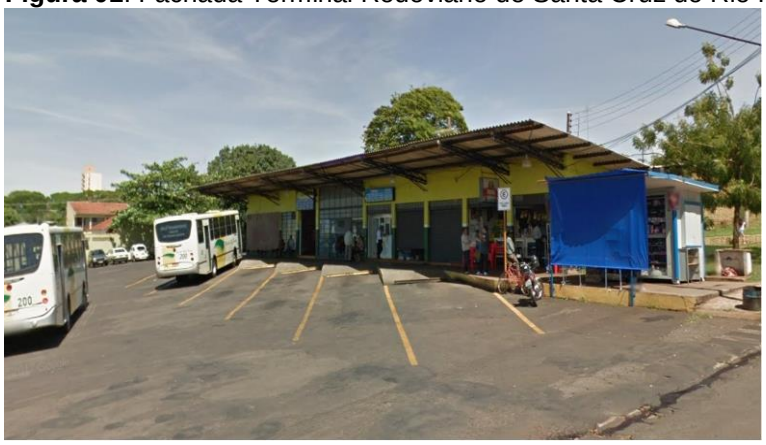
Uso: Terminal Rodoviário para passageiros

Localização: Rua Joaquim Manoel de Andrade, 705, Jardim Umuarama, Santa Cruz do Rio Pardo – Sp.

Relação do edifício com o seu contexto.

No Terminal Rodoviária de Santa Cruz do Rio Pardo, na verdade não tem uma fachada propriamente dita, o que temos é o local da plataforma de embarque e desembarque que contem 7 plataformas e se localizada na Rua Joaquim Manoel de Andrade, é por onde a maioria dos usuários chegam a pé, de táxi ou de ônibus e tem acesso ao Terminal.

Figura 01. Fachada Terminal Rodoviário de Santa Cruz do Rio Pardo



Fonte: Autora

Por esta imagem podemos ver o Terminal Rodoviário inteiro, uma lanchonete, uma sala de espera, a bilheteria, do lado um bar e uma banquinha de camelô.

Neste local o espaço é pequeno, as pessoas ficam no tempo, se chove forte ou faz frio só tem uma sala pequena para abriga-las.

Figura 02 Ponto de Táxi

Fonte: Autora

E no fundo, no canto esquerdo fica o ponto de táxi.

Figura 03 Fachada Terminal Rodoviário de Santa Cruz do Rio Pardo

Fonte: Autora

Banca de Jornal existente. Nota-se que não existem outros tipos de comércio no terminal, além de lanchonetes e do camelô.

Observa-se que o Terminal não possui um estacionamento próprio, sendo uma dificuldade para os usuários buscar vagas para estacionamento no entorno, por se tratar de uma área central da cidade.

Figura 04 Face Lateral Esquerdo do Terminal Rodoviário

Fonte: Autora

O terminal dispõe de três telefones públicos.

Os terminal dispõe de um banheiro feminino e um masculino.

EDIFÍCIO II

TERMINAL RODOVIÁRIO, LAGO IGAPÓ – LONDRINA PR

CARACTERIZAÇÃO

Nome: Terminal Rodoviário, Jardim Umuarama.

Uso: Terminal Rodoviário para passageiros

Localização: Av. Dez de Dezembro, Lago Igapó – Londrina PR

Inauguração: 25 de junho de 1988

Área Total do Terreno: 57.615,80 m²

O edifício II apresenta aspectos positivos quanto a infraestrutura. O local é espaçoso, fechado, se chover, ventar ou fizer frio tem onde os usuários se abrigarem, como também apresenta bastante iluminação natural.

O Terminal possui 55 plataformas para embarque e desembarque dos passageiros. Além disto, possui 32 lojas fixadas nos 7 espaços comerciais ali existentes.

É atendida por 17 empresas que operam linhas de caráter estadual e interestadual. O local também serve como parada dos ônibus que atendem a cidade de Londrina e sua região, sendo 4 linhas metropolitanas e 1 urbana, totalizando 21 empresas que atendem ao terminal rodoviário.

Figura 05 Terminal Rodoviário de Londrina (Vista Jardim Interno)

Fonte: Autora

Figura 06 Plataforma Terminal Rodoviário de Londrina

Fonte: Autora

Londrina é uma cidade muito desenvolvida, tem uma grande concentração de universitários, a maior parte dos estudantes são de outros municípios do Estado. A universidade Estadual de Londrina (UEL), destaca-se dentre as demais faculdades locais.

O terminal rodoviário de Londrina recebeu uma premiação máxima de melhor rodoviária em 2003, é considerada uma das mais belas e funcionais do Brasil.

E realmente merece essa premiação, o local dispõe de balcão de informações, serviço de achados e perdidos, estacionamentos, correio, caixas eletrônicos espalhados por todo o local de vários bancos, como Banco do Brasil, Bradesco, Itaú, Caixa Econômica Federal e conta também com posto telefônico.

Figura 07 Balcão de Informações de Londrina

Fonte: Autora

Figura 08 Interno Terminal Rodoviário de Londrina

Fonte: Autora

Figura 09 Guarda – Volume Londrina

Fonte: Autora

Dentre todos esses serviços apresentados, há também dois conjuntos de sanitários (Masculino e Feminino), com infraestrutura para deficientes. O uso é gratuito.

Figura 10 Sanitários Londrina

Fonte: Autora

No terminal tem também serviço de banho disponível 24 horas, porém é tarifado. Além disso, inclui uma sala na qual fornece fraldas, lenços umedecidos, pomada, toalha para banho, sabonete e banheira com água quente para o banho do bebê.

Figura 11 Fraldário Londrina

Fonte: Autora

Figura 12 Correio Londrina

Fonte: Autora

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O terminal atual de Santa Cruz do Rio Pardo-SP da forma que se encontra é um edifício perdido, podemos dizer assim, pois a infraestrutura não condiz com a situação atual da cidade e se encontra em um estado muito precário, não cumpre o papel de desenvolvimento da cidade e da região. Não proporciona segurança e conforto aos usuários que usufrui diariamente.

Sua localização situa-se na região central da cidade, assim gerando transtornos no funcionamento do próprio sistema e no sistema geral de transporte do município.

Devemos lembra que a rodoviária é uma porta de entrada para muitos pessoas novas, ou outros municípios, e ela não oferece quaisquer tipos de informação ou condições que os usuário precisam e esperam.

Por outro lado, o terminal de Londrina-PR apresenta uma localização ideal, com bons acessos, tanto para os passageiros, quanto para as rodovias.

Sua infraestrutura atende bem a demanda, promovendo conforto a todos os usuários. Sua disposição facilita a comunicação visual e a segurança dos passageiros.

Seu projeto arrojado e premiado torna-se um atrativo e um marco urbano.

Esta pesquisa mostra que um bom projeto arquitetônico tem clara influência sobre a qualidade do espaço, mesmo em um projeto tão técnico como o de um terminal rodoviário. Um projeto elaborado com qualidade pode garantir o sucesso de um edifício, trazendo conforto e segurança aos usuários, tornando-se uma referência urbana.

REFERÊNCIAS

BACKES, D. 2015. Disponível em http://revista.grupointegrado.br/revista /index.php/perspectivas contemporaneas/article/viewFile/1970/776

HIJJAR, F. M. 2011. Disponível em http://www.ilos.com.br/web/cenario- da-infraestrutura -rodoviaria-no-brasil/

RODRIGUES, J. 2013. Disponível em http://www.observatoriodasmetropoles. net/download/auto_motos2013.pdf

RODRIGUES, J. 2015. Disponível em http://www.observatoriodasmetropoles. net/download/automoveis_e_motos2015.pdf

BALBINO F, 2016. Disponível em <http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalhe/ porto&mar/pesquisa-compara-eficiencia-de-trens-e-caminhoes-no-porto-de-santos/?cHash=1b7fb0713d27835b86b1a5a0e730aed8> acesso em 19. Abril. 2018.