

MOBILIDADE E PAISAGEM: ANÁLISE DE DOIS TERMINAIS URBANOS EM OURINHOS E RIBEIRÃO PRETO

MOBILITY AND LANDSCAPE: ANALYSIS OF TWO URBAN TERMINALS. IN OURINHOS AND RIBEIRÃO PRETO

DELFINO, M. P.; GOMES, G. F.M.

^{1e2} Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos - FIO/FEMM.

RESUMO

O projeto de um novo terminal urbano central para a cidade de Ourinhos – SP, visa otimizar a locomoção de seus habitantes, diminuir o fluxo de carros na região central da cidade e modernizar a mobilidade urbana, além de dar uma nova utilidade à linha férrea, que atualmente ocupa uma área nobre da cidade. Para isso será utilizado o então pátio de manobras e grande parte de sua extensão para criar novas vias, hoje inexistentes, e projetar o novo terminal em um local mais apropriado e espaçoso. Com isso o problema de trânsito é solucionado, proporcionando o acesso de qualquer bairro da cidade até o centro de forma eficaz.

Palavras-chave: Terminal Urbano. Urbanismo. Trânsito.

ABSTRACT

The project of a new central urban terminal for the city of Ourinhos - SP, aims to optimize the locomotion of its inhabitants, reduce the flow of cars in the central region of the city and modernize the urban mobility, besides giving a new utility to the railway, which currently occupies a prime area of the city. This will be used the then maneuvering yard and much of its extension to create new roads, now nonexistent, and design the new terminal in a more appropriate and spacious. With this the problem of traffic is solved, providing the access of any neighborhood of the city to the center of effective way.

Keywords: Urban Terminal. Urbanism. Transit.

INTRODUÇÃO

Ourinhos, localizada no interior de São Paulo, com população de 111.813 habitantes (IBGE 2017), é uma cidade que está em seu pleno crescimento, a proposta de um novo terminal urbano central, solucionaria o problema da falta de espaço do terminal hoje existente e com a abertura de novas vias, otimiza o deslocamento entre bairros.

A problemática dessa proposta se inicia devido ao aumento da demanda de passageiros. Atualmente o terminal urbano central da cidade está saturado e não comporta a quantidade de passageiros que recebe, além de estar localizado no eixo central da cidade, com pouco espaço, causando nos horários de grande movimento, congestionamento. A questão é: como solucionar o problema do pouco espaço do terminal e ao mesmo tempo otimizar o deslocamento entre bairros para favorecer o trânsito de toda a cidade? Desde maio de 2016 há uma proposta na prefeitura de modernizar a mobilidade urbana na cidade, mas com mudanças de liderança política, os planos não saíram do papel.

“Com este plano o deslocamento das pessoas no meio urbano será facilitado e conseqüentemente haverá uma melhora na fluidez do trânsito, por exemplo. Sem contar nas melhores condições de acessibilidade às pessoas com deficiência. Com isso a cidade só tende a se desenvolver de forma organizada”. (Gustavo Ferreira Martins Gomes, 2016)

Um novo terminal urbano, planejado para atender a necessidade da população atual e com localização favorecida, teria por objetivo melhorar o transporte público na cidade, acoplar bairros e vias que atualmente estão desconectados, aliviar a densidade de automóveis da região central e otimizar viagens internas.

Essa proposta justifica-se pelo fato do aumento da população, que resultou na falta de eficiência do atual terminal, por falta de espaço. Levando em consideração que o atual terminal foi projetado em 1996, para manter-se em total eficiência por 15 anos, prazo que já foi excedido.

TERMINAL URBANO DA CIDADE DE OURINHOS – SP.

O Terminal Urbano de Integração de Passagens ‘Lucio Manoel de Carvalho’, fica na Rua Paraná, número 2, região central da cidade de Ourinhos, situada no oeste do estado de São Paulo, uma região que possui um entroncamento rodoviário muito importante, pois liga a capital paulista através das rodovias Castelo Branco, Raposo Tavares e BR-153.

Localizado em um terreno de 2.700 m², fica próximo ao antigo Pátio de Manobras da estação ferroviária, o coração da cidade, local onde as primeiras famílias vindas para trabalhar na estação de trem se instalaram, em meados de 1918. Em uma área com pouco declive, podemos constatar que de seu nível mais baixo até o mais alto temos apenas 1,20m de diferença, sendo a parte da entrada do Terminal a mais alta, gradativamente caindo para a parte das plataformas, até chegar no nível da rua, sendo assim evita o acúmulo de água em casos de chuva.

Construído para a face norte, aproveita ao longo do dia toda a iluminação natural, sendo necessária a utilização de luz artificial somente em período noturno.

Figura 1 - Terminal Urbano de Integração de Passagens.



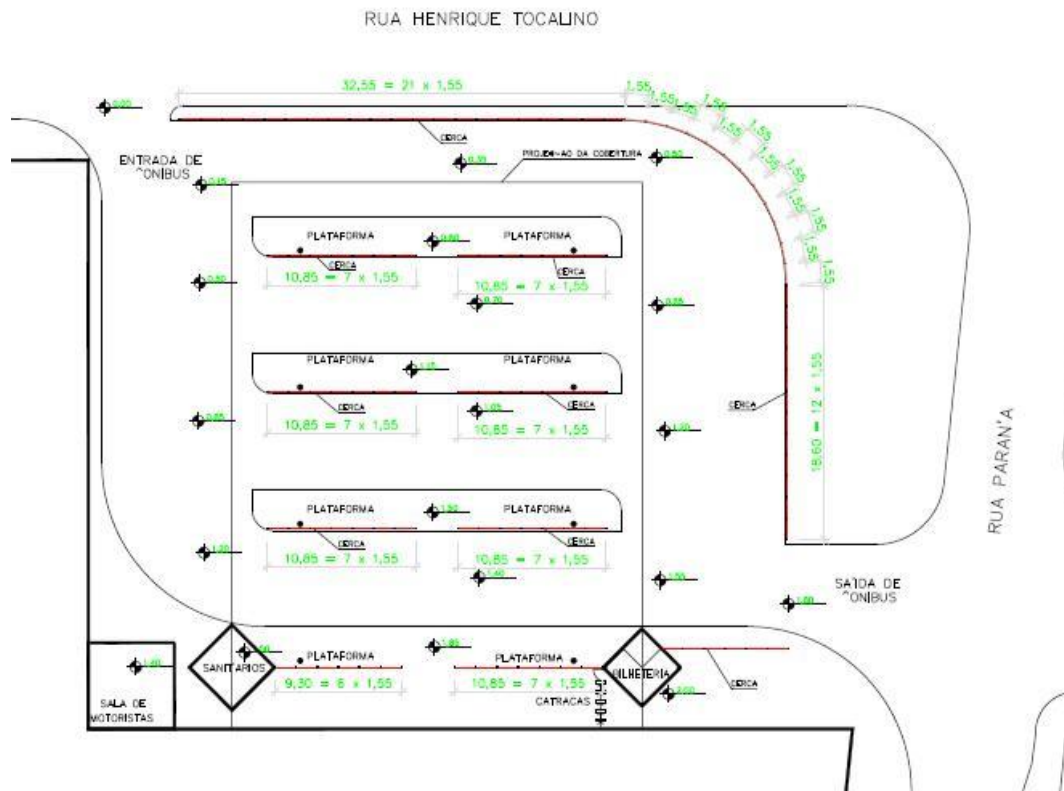
Autor: Marielle Pelissari Delfino

Possui 1.200m² de área construída, contando com: bilheteria, sanitários feminino e masculino, sala de motoristas, sala da gerencia, plataformas de embarque e desembarque e acessos de entrada e saída de passageiros, controlado por catracas em ambos sentidos.

A localização de cada espaço existente segue fluxograma organizado, sendo após a catraca, local de espera com bancos, telefones públicos e guichê de informações, entrada dos sanitários seguido ao acesso às plataformas, fluxo sem complicações para seus usuários, tanto no embarque quanto no desembarque.

Sua arquitetura é considerada moderna, composta por 4 linhas de pilares metálicos de seção circular e 4 módulos e meio de arcos na cobertura, que formam sua estrutura como um todo, os outros módulos são feitos de alvenaria (bilheteria, banheiros e sala dos motoristas). A grande cobertura possui 30 metros de largura por 40 metros de comprimento, grandiosa no tamanho mas leve aos olhos de quem vê, devido ao seu leve formato.

Figura 2 - Planta baixa do Terminal.



Fonte: Acervo Prefeitura Municipal

“O maior desafio do projeto era implantar um prédio em uma região histórica da cidade. Eu tinha duas opções: tentar „copiar“ a estética existente, ou buscar o contraste entre o antigo e o novo. Até mesmo por motivos técnicos, como o vão livre, optei pelo contraste.” (Gustavo Ferreira Martins Gomes, 2018 - entrevista)

Atualmente com 15 linhas ativas, possui apenas 4 plataformas de embarque e desembarque. Visando que foi projetado em 1996, prevendo um horizonte total de 15 anos, data já esgotada. Nos dias de hoje já não atende a demanda necessária, visando que o aumento da população de quase 15% e a extensão territorial (novos bairros) de mais de 25%, hoje seria necessário um aumento de no mínimo 50% de área de plataforma para atender a demanda atual, dados segundo o Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano da Prefeitura de Ourinhos, de 2014.

A problemática se inicia com edifícios tombados pelo patrimônio histórico que encontramos em seu entorno o que torna impossível sua ampliação. Além desses edifícios, observamos áreas mistas de comércio e residências nas ruas que

o rodeiam, sendo a maioria, construções antigas da época da ferrovia, que estão em péssimo estado de conservação.

Figura 3 - Terminal Urbano.



Fonte: Marielle Pelissari Delfino

A grande movimentação da área tem gerado transtornos no trânsito, automóveis e ônibus disputam diariamente o espaço limitado do local. Visto que pela proximidade com o centro, há grande movimentação durante todo o dia.

A organização espacial é correta, porém, a grande falha é a falta de espaço para a grande demanda de usuários. Em média circulam cerca de 7.500 pessoas por dia no terminal, ou seja, uma média de 650 pessoas por hora. O que torna dificultoso por ter um único acesso de entrada e saída, muito próximos um do outro e relativamente pequenos, no qual conta com apenas duas catracas para entrada e duas para saída, gerando tumulto em horários de grande movimento.

Figura 4 - Edifício vizinho tombado pelo Patrimônio Histórico.



Fonte: Marielle Pelissari Delfino

Assim como o acesso de ônibus, que necessita de maior planejamento e espaço para parada de ônibus e manobras em geral. O Terminal pequeno e a rua estreita forçam muitas vezes o desenvolvimento de filas de ônibus que chegam a bloquear ruas de acesso do entorno.

Em relação a acessibilidade de pessoas com dificuldades especiais para a locomoção, há grande desfalque, encontramos apenas uma rampa para cadeiras de rodas na entrada de pedestres, não existe piso tátil ou qualquer outro tipo de acessibilidade, o que dificulta a vida dos deficientes que necessitam usar diariamente o transporte público.

Outro ponto negativo é a segurança do local, a entrada de pedestres fica logo ao lado da saída de ônibus, o que gera risco alto de acidentes, além de que, qualquer pessoa poder entrar sem passar por nenhuma catraca, visto que a entrada e saída dos ônibus é livre de qualquer tipo de vigilância, ou seja, os acesso estão totalmente vulneráveis.

O interior do Terminal é equipado com bancos de concreto para que os passageiros possam aguardar seu transporte, por diversas partes, útil, porém para se adequar a quantidade de usuários, deveriam ser maiores. A grande cobertura

existente circunda toda essa área de embarque, porém, em situações de frio extremo ou vento forte podem ficar desprotegidos.

Figura 5 - Edifícios tombados pelo Patrimônio Histórico.



Fonte: Marielle Pelissari Delfino

O interior do Terminal é equipado com bancos de concreto para que os passageiros possam aguardar seu transporte, por diversas partes, útil, porém para se adequar a quantidade de usuários, deveriam ser maiores. A grande cobertura existente circunda toda essa área de embarque, porém, em situações de frio extremo ou vento forte podem ficar desprotegidos.

Em sumo é possível concluir que, por muitos anos o Terminal foi suficiente para atender a demanda de passageiros e suprir a necessidade da população, mas hoje há necessidade de melhorias e ampliação.

Figura 6 - Vista da entrada do Terminal Urbano.



Fonte: Marielle Pelissari Delfino

Figura 7 - Saída dos ônibus.



Fonte: Marielle Pelissari Delfino

NOVO TERMINAL URBANO DA CIDADE DE RIBEIRÃO PRETO.

O Terminal de ônibus 'Dra. Evangelina de Carvalho Passig' fica na cidade de Ribeirão Preto, município que se localiza a cerca de 315 km de São Paulo capital. Conhecida como a Califórnia brasileira, a cidade é um grande polo industrial, que chama cada vez mais novos moradores, a partir disso, surgiu então a necessidade de algo mais moderno e com melhor mobilidade urbana.

Figura 8 - Terminal Dra. Evangelina de Carvalho Passig.



Fonte: <http://www.cbca-acobrasil.org.br/>

Localizado em um terreno de mais de 8 mil metros quadrados, na Avenida Jerônimo Gonçalves, região movimentada da cidade, entre a estação rodoviária e o famoso Parque Maurílio Biaggi, fica em um terreno linear com boas condições naturais de iluminação e ventilação, a área aberta do Terminal permite a entrada de luz natural durante todo o dia, juntamente com os materiais usados deixa o ambiente claro e bem arejado.

Projetado pela 23 SUL Arquitetura, possui arquitetura moderna, onde a principal preocupação era expressar leveza incomum. Sua área total construída é de 2.800 m², sendo 300 m² de edifício de apoio e 2.500 m² de plataforma.

O elemento marcante da obra é a cobertura metálica, sem fechamentos, é fina e exuberante, une as quatro plataformas em uma linha constante, onde panos de vidro proporcionam muita luz e transparência aos usuários, essa estrutura está apoiada em pilares que possuem surpreendentemente apenas 10 cm de espessura, transmitindo beleza e leveza.

Figura 9 - Parte interna do Terminal.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/>

O edifício de apoio fica na parte posterior das plataformas e garante o bom funcionamento do local, além de completarem a estabilidade estrutural e arquitetônica do projeto. Nele foi projetado vestiários, lanchonete, refeitório, fraldário, bicicletário e área de administração. Possui diversas cadeiras para esperar e sala de espera interna climatizada para necessidades especiais.

As quatro plataformas possuem oito pontos e atendem 22 linhas, com capacidade para atender 18 ônibus simultaneamente, segundo a prefeitura é estimado que sejam atendidas cerca de 30 mil usuários por dia.

Os materiais usados fora basicamente concreto e vidro. As colunas e a cobertura que protege embarque/desembarque são de metal, a estrutura de concreto, edifício de apoio alvenaria. A cobertura continua de vidro na passagem de pedestres também divide espaço com telhas isolantes e forro de PVC, o que garante conforto térmico e beleza em seu interior.

Figura 10 - Cobertura de vidro do Terminal.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/5278>

Os materiais usados fora basicamente concreto e vidro. As colunas e a cobertura que protege embarque/desembarque são de metal, a estrutura de concreto, edifício de apoio alvenaria. A cobertura continua de vidro na passagem de pedestres também divide espaço com telhas isolantes e forro de PVC, o que garante conforto térmico e beleza em seu interior.

“Investimos em uma superestrutura metálica, resolvendo todas as questões plásticas, sem depender de um detalhe, como um brise ou uma pele de vidro, de algo que poderia ser descartado futuramente, colocando todo o partido a perder” (LUÍS POMPEO, 2013)

A relação do edifício com o entorno ganhou atenção especial, a intenção era integração total e que visualmente o Terminal se unisse com a cidade a sua volta, sem barreiras. Apesar de grandiosa ele se torna neutra na paisagem e no horizonte se vê a bela cidade de Ribeirão e seu skyline.

Em suas imediações, há grande fluxo de pedestres, justamente por isso foram projetados acessos para facilitar a entrada e saída de pedestres em ambos os lados e calçadas por toda sua volta. Assim também é o acesso de ônibus, que por passar no acesso de pedestres recebe a luz da grande cobertura de vidro, aumentando a visibilidade e diminuindo o risco de acidentes.

Esse Terminal é uma obra recente, com materiais e tecnologia atuais e projeto que visou suprir o que antes faltava, agradando seus usuários e modernizando a mobilidade urbana.

Figura 11 - Vista lateral das plataformas.



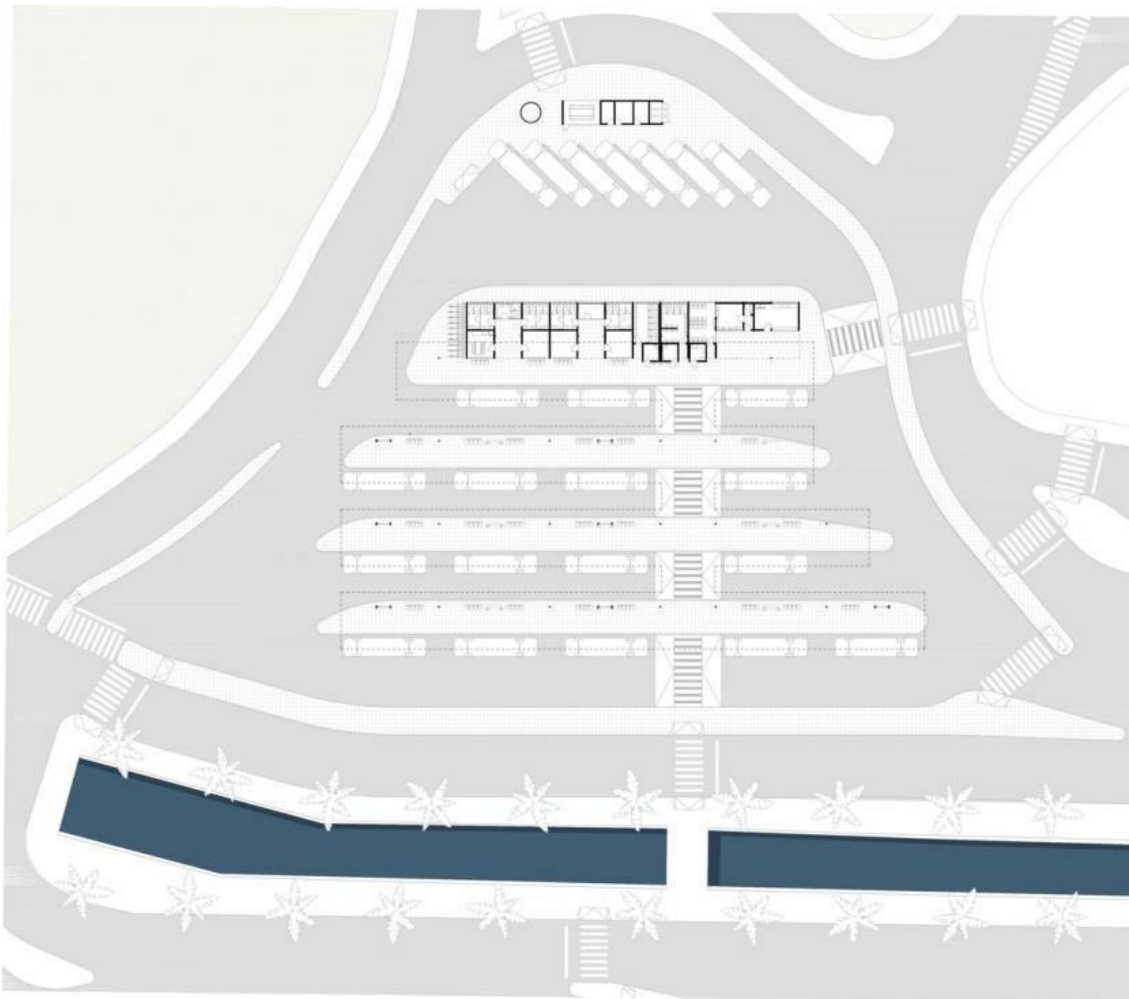
Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/5278>

Figura 12 - Terminal visto da rua.



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin>

Figura 13 - Planta baixa do Terminal.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/7>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os terminais analisados tem muitas diferenças: um antigo, necessita de melhoras e mais espaço, de outro lado, um moderno que já foi projetado para atender necessidade atual de trânsito, fluxo de pessoas e tamanho adequado.

O que pode ser tirado de ambas análises é que o tamanho não precisa ser exorbitante para que seja um terminal adequado. O planejamento de áreas e fluxos, entradas e saídas adequadas é o que torna o local com seu funcionamento 100% proveitoso.

Para a cidade de Ourinhos, será projetado um terminal que atenda a necessidade dos usuários, funcional e moderno.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Raphael. **Logística de Transportes**. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/73441-logistica-de-transportes> Acesso em: 03 abril 2018
- ARANHA, Marina. **Terminal de ônibus**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/terminal-de-onibus-sera-inaugurado-segunda-feira/> Acesso em: 04 junho de 2018
- Arquitetura**. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/792674/terminal-de-onibus-dra-evangelina-de-carvalho-passig-23-sul-arquitetura/> Acesso em: 29 maio 2018
- BALBINO, Diego. **Transporte Logístico**. Aracajú, 2012. Disponível em: <http://transportelogistico1.blogspot.com.br/2012/05/conceito.html> Acesso em: 15 março 2018
- CABRAL, Marina. **Galeria da Arquitetura**. São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projetos/referencias-ambientes-d/122285/88/3218/1/> Acesso em: 29 maio 2018
- CERQUEIRA, Wagner. **Transporte Ferroviário**. São Paulo, 2014. Disponível em: <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/transporte-ferroviario.htm> Acesso em: 03 abril 2018
- ESTATÍSTICAS, Instituto Brasileiro de Geografia. **Ourinhos**. Panorama da cidade, S
- GOMES, Gustavo Ferreira Martins. **Desenvolvimento Urbano**. Coordenadoria de Comunicação Social, Ourinhos. 2016.
- GONÇALVES, Roberto. **Ribeirão Preto tem novo Terminal que beneficia a mobilidade e sistema de transporte**. Ribeirão Preto, 2017. Disponível em: <http://www.homedecore.com.br/ribeirao-preto-tem-novo-terminal-que-beneficia-mobilidade-e-sistema-de-transporte/> Acesso em: 04 junho 2018
- <https://blogdaarquitetura.com/mestres-da-arquitetura-paulo-mendes-da-rocha-e-seu/> Acesso em: 02 abril 2018
- <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-ourinhos-sp/> Acesso em: 04 junho 2018
- KOK, Pedro. **Terminal de ônibus Dra. Evangelina de Carvalho Passig / 23 SUL**
- MARGUTTI, Marco. **Leis Municipais**. Ourinhos, 2006. Disponível em:
- PONTES, Marcos. **Transportação**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://transportacao.com/2013/12/28/4-alguns-conceitos-basicos-do-transporte-urbano-de-passageiros-1/> Acesso em: 21 março de 2018
- ULBRICH, Gisele. **Futuro das Cidades**. Curitiba, 2016. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/o-que-mudou-nas-cidades-brasileiras-que-implantaram-o-vlt-f3baauxpudqeafgfdrsysopfw> Acesso em: 21 março de 2018
- VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte e Meio Ambiente**. Conceitos e Informações para análise de impactos, edição 1, São Paulo, Annablume. 2011.

YAMASHITA, Yaeko. **Definição de Transporte**. São Paulo, 2013. Disponível em: <http://comexexter.blogspot.com.br/2012/04/modal-aereo-vantagens-e-desvantagens.html> Acesso em: 15 março 2018