

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO

ANDRESSA GARCIA DELARISSA

CENTRO CULTURAL E TERMINAL ESTUDANTIL INTERMUNICIPAL EM SANTA
CRUZ DO RIO PARDO – SÃO PAULO

BAURU

2021

ANDRESSA GARCIA DELARISSA

CENTRO CULTURAL E TERMINAL ESTUDANTIL INTERMUNICIPAL EM SANTA
CRUZ DO RIO PARDO – SÃO PAULO

Trabalho Final de Graduação apresentado ao
Centro de Ciências Exatas e Sociais Aplicadas
do Unisagrado, como parte dos requisitos para
obtenção do título de bacharel em Arquitetura
e Urbanismo, sob orientação do Prof. M.
Eraldo Francisco da Rocha.

BAURU

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com
ISBD

D339c	<p>Delarissa, Andressa Garcia</p> <p>Centro Cultural e Terminal Estudantil Intermunicipal em Santa Cruz do Rio Pardo - São Paulo / Andressa Garcia Delarissa. -- 2021. 139f. : il.</p> <p>Orientador: Prof. M.e Eraldo Francisco da Rocha</p> <p>Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP</p> <p>1. Centro Cultural. 2. Terminal estudantil. 3. Acolher. 4. Universitários. 5. Praça. I. Rocha, eraldo Francisco da. II. Título.</p>
-------	--

ANDRESSA GARCIA DELARISSA

CENTRO CULTURAL E TERMINAL ESTUDANTIL INTERMUNICIPAL EM SANTA
CRUZ DO RIO PARDO – SÃO PAULO

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como parte dos requisitos
para obtenção do título de bacharel em
Arquitetura e Urbanismo - Centro
Universitário Unisagrado.

Aprovado em: ___/___/___.

Banca examinadora:

Prof. M. Eraldo Francisco da Rocha.
Centro Universitário Sagrado Coração

Prof. M. Vitor Locilento Sanches
Centro Universitário Sagrado Coração

Patricia Tiemi Iguti Kakano
Arquiteta convidada

Dedico este trabalho aos meus pais, que com carinho acreditaram sempre em mim, me proporcionaram todo apoio no meu caminho até aqui, agradeço a Deus por essa conquista.

AGRADECIMENTOS

Eu dedico essa conquista inteiramente a meus pais, Ezequiel e Adriana que sempre dedicaram suas vidas a mim com todo amor e carinho me trazendo com sucesso até aqui. Agradeço por acreditarem em mim, e por me apoiarem acima de tudo, como forma de minha gratidão fiz o melhor do começo ao fim dessa jornada.

Meus sinceros agradecimentos ao meu parceiro de vida Juninho, que me fortaleceu, entendeu em todos os momentos difíceis, me aguento e estive ao meu lado nessa jornada.

A meus irmãos Mayara e Junior por eu poder contar que sempre estarão comigo, por seu amor incondicional e por me darem meus maiores presente Helena e Henrico.

A meus amigos que essa “caminhada” me presenteou, Gabriela por ter estado do começo ao fim dessa jornada, sempre me ajudando, me dando forças quando não havia mais em mim sempre com muito carinho, e Vinicius agradeço por entrar em nossos caminhos e dividir com nos essa experiência fazendo dela muito mais feliz e alegre.

Ao meus professores que com seu conhecimentos e dedicação me ensinaram essa profissão tão linda, em especial ao meu orientador Eraldo.

Agradeço a Deus por ter colocado só pessoas incríveis em minha jornada me trazendo realizada até essa conquista de ser Arquiteta e Urbanista.

“Arquitetura é um estado de espírito e não uma profissão.” *Le Corbusier*.

RESUMO

Centro cultural e terminal estudantil. A proposta de um Centro cultural que possa abraçar as atividades culturais da cidade e oferecer um lugar adequado e estrutura que ajude no bom funcionamento da cidade como um todo, zelando pela dinâmica já existente. A principal função do centro cultural é acolher a toda população e levar movimento em horários variados ao longo do dia, o terminal estudantil tem como proposta atender aos estudantes universitários da cidade que viajam diariamente. Sendo assim, este trabalho visa à requalificação de uma área central da cidade com a elaboração de um projeto arquitetônico de um centro cultural e terminal estudantil incluindo espaços de convivência para a população que já utiliza essa área como praças.

Palavras-chave: Centro Cultural. Terminal estudantil. Acolher. Universitários. Praça.

ABSTRACT

A cultural center and terminal station for students. The proposal is a Cultural center that can hold the city's cultural activities and offer an adequate place that has a structure which helps on the good operation of the city as a whole upholding the existent dynamic. The main function of the cultural center is to host the general population and to bring flow in multiple timing during the day. The terminal station for students has a proposal of assist the university students from the city who needs to travel every day. Consequently, this project aims the upgrading of a central area in the city by elaborating an architectonic project of a cultural center and terminal station for students including sociability spaces for the population that already benefit this area as parks.

Key words: Cultural Center. Terminal station for students. Host. University students. Park.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Detalhamento dimensões dos	22
Figura 2 - Escada de ônibus que não segue as diretrizes do Conmetro.	23
Figura 3 - Exemplo de plataforma	24
Figura 4 - Plataforma elevatória real em uso.....	25
Figura 5 - Plataforma desenho universal em Curitiba.	27
Figura 6 - Rampa que permite a todas as pessoas o acesso em nível.	28
Figura 7 - Ônibus com acesso em Nível por rampa automática.	28
Figura 8 - Ônibus com acesso por porta central rampa manual.	29
Figura 9 - Acesso em nível por rampa manual basculada.	30
Figura 10 - Estação com Plataforma alta.	30
Figura 11 - Mapa de localização de Santa Cruz do Rio Pardo e os.....	34
Figura 12 - Brasão de Santa Cruz.....	35
Figura 13 - Mapa de principais vias de acesso, área escolhida para intervenção e	36
Figura 14 - Mapa da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, demonstrando a importância da Avenida Coronel Clementino Gonçalves e suas principais ligações.	37
Figura 15 - Legenda das principais Avenidas.	38
Figura 16 - Mapa de atividade cultural no entorno que será encorpado	38
Figura 17- Legenda atividades culturais.	39
Figura 18 - Feira de Rua, na Avenida Joaquim de Souza Campos.....	39
Figura 19 - Feira da Lua Praça Carlos Queiroz.	40
Figura 20 - Início da Praça dos Lanchódromos.	40
Figura 21 - Meio da Praça dos Lanchódromos.....	41
Figura 22 - Final da Praça dos Lanchódromos.....	41
Figura 23 - Local principal de embarque e desembarque para destino de Bauru.....	43
Figura 24 - Posto de gasolina que os alunos usam	43
Figura 25 - Local principal de embarque e desembarque para saída de	44
Figura 26 - Distribuição com rampas internas e espaços internos abertos.	46
Figura 27 - Teto jardim e espaço de circulação externo ao ar livre.....	47
Figura 28 - Jardim Interno.....	48
Figura 29 - Fachada Centro Cultural Les Quinconces.	49
Figura 30 - Vista lateral da fachada do Centro Cultural Les Quinconces.....	50
Figura 31 - Acesso a Estação de ônibus de Tilburg.....	51
Figura 32 - Planta baixa da Estação de ônibus de Tilburg.	52
Figura 33 - Rua do centro da cidade Melbourne.	53
Figura 34 - Acesso principal Terminal Aeroporto Internacional de Kansas City.	54
Figura 35 - Vista da fachada principal nível do pedestre.....	55
Figura 36 - Vista do saguão.....	56
Figura 37 - Mapa de Santa Cruz do Rio Pardo.....	57
Figura 38 - Mapa de uso e ocupação da área.....	58
Figura 39 - Legenda do mapa de análise de uso e ocupação do solo.	59
Figura 40 - Legenda de grandes equipamentos.	59
Figura 41 - Mapa de fluxo viário.....	60
Figura 42 - Legenda mapa de fluxo viário.	60
Figura 43 - Mapa de fluxos de pedestres.....	62
Figura 44 - Legenda mapa de fluxo	62
Figura 45 - Mapa de Vegetação.....	64
Figura 46 - Legenda mapa de vegetação.....	64

Figura 47 - Mapa cheios e vazios.	65
Figura 48 - Legenda mapa cheios	65
Figura 49 - Mapa topográfico, insolação e ventilação.....	66
Figura 50 - Legenda do mapa topográfico, insolação e ventilação.	66
Figura 51 - Corte da topografia original.	66
Figura 52 - Gabarito 1	67
Figura 53 - Gabarito 2.....	67
Figura 54 - Mapa de edifícios existentes na área de intervenção.	68
Figura 55 - Legenda mapa de edifícios existentes.....	68
Figura 56 - Mapa de edifícios mantidos na área de intervenção.	69
Figura 57 - Legenda mapa de edifícios mantidos.....	69
Figura 58 - Mapa 1 de visadas internas do terreno.....	70
Figura 59 - Mapa 2 de visadas internas do terreno.....	71
Figura 60 - Entrada principal Ginásio de Esporte.	72
Figura 61 - Lateral do Ginásio de Esporte.	72
Figura 62 - Entrada da pista de bocha.....	73
Figura 63 - Pista de bocha.	74
Figura 64 - Local para torneio de truco.....	74
Figura 65 - Entrada das piscinas pública.....	75
Figura 66 - Piscina principal.....	76
Figura 67 - Piscina acessível aquecida.....	76
Figura 68 - Vestiário.	77
Figura 69 - Acesso para piscinas.	77
Figura 70 - Calçada da Avenida Coronel Clementino Gonçalves.....	78
Figura 71 - Calçada no início da Avenida Coronel Clementino Gonçalves	79
Figura 72 - Rampa acessível.....	80
Figura 73 - Mobiliário público banco.	80
Figura 74 - Única lixeira encontrada na área.....	81
Figura 75 - Entrada principal quadra poliesportiva.	82
Figura 76 - Acesso lateral quadra poliesportiva.	82
Figura 77 - Programa de necessidade Centro Cultural 1.....	85
Figura 78 - Programa de necessidades Centro Cultural 2.	86
Figura 79 - Programa de necessidades Terminal Estudantil.	87
Figura 80 - Plano de massas.	88
Figura 81 - Legenda do mapa plano de massas.	88
Figura 82 - Mapa de acessos e caminhos.	89
Figura 83 - Legenda mapa de acessos e caminhos	89
Figura 84 - Mapa de áreas verdes.	90
Figura 85 - Movimentação de terra proposta.	91
Figura 86 - Legenda movimentação de terra proposta.....	91
Figura 87 - Corte movimentação de terra proposta.	91
Figura 88 - Croqui formal.	93
Figura 89 - Croqui funcional.	93
Figura 90 - Implantação proposta inicial.....	94
Figura 91 - Legenda implantação, acessos e vegetação.....	95
Figura 92 - Implantação final.	96
Figura 93 - Tabela de vegetação/árvores.....	99
Figura 94 - Tabela de vegetação/arbustos.....	100
Figura 95 - Legenda implantação programa de necessidades.	101
Figura 96 - Planta Térrea Centro Cultural e Terminal Estudantil intermunicipal.	102

Figura 97 - Planta térrea Centro Cultural (ampliada).	103
Figura 98 - Planta 1º pavimento Centro Cultural	104
Figura 99 - Planta Terminal Estudantil intermunicipal (ampliada).	105
Figura 100 - Planta Malha Estrutural da cobertura.	106
Figura 101 - Legenda Malha Estrutural da cobertura.	107
Figura 102 - Legenda Malha Estrutural da cobertura.	108
Figura 103 - Legenda Cobertura.	109
Figura 104 - Corte Longitudinal A.	110
Figura 105 - Corte Transversal B.	111
Figura 106 - Corte Transversal C.	112
Figura 107 - Corte Parcial D.	113
Figura 108 - Elevação	114
Figura 109 - Detalhamento 1, cobertura.	115
Figura 110 - Detalhamento 2, calha.	115
Figura 111 - Detalhamento 3, Porta pivotante em vista.	116
Figura 112 - Detalhamento 3, fixação porta pivotante eixo superior.	117
Figura 113 - Detalhamento 3, fixação porta pivotante eixo inferior.	117
Figura 114 - Detalhamento 3, sistema de fixação.	118
Figura 115 - Detalhamento 4, Cobertura beiral em alumínio composto.	118
Figura 116 - Detalhamento 3, sistema de fixação.	119
Figura 117 - Detalhamento Clarabóia.	119
Figura 118 - Fachada Terminal estudantil Intermunicipal.	120
Figura 119 - Fachada Terminal estudantil Intermunicipal/prça.	120
Figura 120 - Área de embarque e desembarque de estudantes.	121
Figura 121 - Vista interna da praça coberta para arquibancada	121
Figura 122 - Acesso lateral ao terminal pelas escadas.	122
Figura 123 - Acesso de ônibus ao terminal.	122
Figura 124 - Vista da calçada para o estacionamento estudantil/cinema de carros.	123
Figura 125 - Vista do estacionamento estudantil.	123
Figura 126 - Vista geral Terminal Estudantil/Centro Cultural	124
Figura 127 - Fachada Centro Cultural.	124
Figura 128 - Vista fachada Centro Cultura	125
Figura 129 - Ligação Centro Cultural/ Terminal Estudantil	125
Figura 130 - Área de apresentação aberta/arquibancada.	126
Figura 131 - Arquibancada.	126
Figura 132 - Área de convive-o e exposição.	127
Figura 133 - Biblioteca.	127
Figura 134 - Rua de trás Centro Cultutal	128
Figura 135 - Estacionamento Centro Cultural/vista lateral.	128
Figura 136 - Vista de cima Teto Jardim.	129
Figura 137 - Teto Jardim vista de fora.	129
Figura 138 - Teto Jardim/pergolado comercial.	130
Figura 139 - Praça Centro Cultural.	130
Figura 140 - Praça/ Espelho d'água.	131
Figura 141- Espelho d'água.	131
Figura 142 - Praça.	132
Figura 143 - Vista da calçada para praça.	132
Figura 144 - Rua de trás para praça.	133
Figura 145 - Vista geral do Centro Cultural/Terminal Estudantil.	133

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados sobre demanda do transporte estudantil.....	45
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTT	Agência Nacional de Transporte Terrestre
Conmetro	Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
NBR	Norma Técnica reguladora
NR'S	Normas Regulamentadoras

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
1.1	JUSTIFICATIVA	17
2	OBJETIVOS	17
2.1	OBJETIVO GERAL.....	17
2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
3	METODOLOGIA.....	19
4	REFERENCIAL TEÓRICO	20
4.1	ERGONOMIA	20
4.2	ACESSIBILIDADE	20
4.2.1	ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE	21
4.2.2	PRÁTICAS DE ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE.....	21
4.3	CARACTERÍSTICAS ERGONÔMICAS DO ÔNIBUS.....	22
4.3.1	DEGRAUS.....	22
4.3.2	PORTA	23
4.3.3	PLATAFORMA ELEVATÓRIA.....	24
4.4	EMBARQUE E DESEMBARQUE	25
4.4.1	ANTT DIRETRIZES LEGAIS SOBRE EMBARQUE/DESEMBARQUE	25
4.4.2	BONS EXEMPLOS DE ACESSIBILIDADE NO EMBARQUE E DESEMBARQUE	26
4.5	CONCEITO DE ESPERA	31
4.5.1	SIGNIFICADO DE ESPERAR	31
4.6	CULTURA.....	31
4.7	CENTRO CULTURAL.....	32
5	HISTÓRIA DA CIDADE DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO	33
5.1	ÁREA DE INTERVENÇÃO ESCOLHIDA	35
5.2	DEMANDA DO TRANSPORTE ESTUDANTIL.....	42
6	REFERÊNCIAS PROJETUAIS.....	46
6.1	CENTRO CULTURAL SÃO PAULO – CCSP	46
6.2	CENTRO CULTURAL LES QUINCONCES.....	49
6.3	ESTAÇÃO DE ÔNIBUS DE TILBURG	51
6.4	RUA DE MELBOURNE	53

6.5	TERMINAL AEROPORTO INTERNACIONAL DE KANSAS CITY	54
7	PROPOSTA PROJEUAL.....	57
7.1	LOCALIZAÇÃO DO TERRENO NA CIDADE	57
7.2	ZONEAMENTO	58
7.3	USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.....	58
7.4	FLUXOS VIÁRIOS NO ENTORNO DO TERRENO.....	60
7.5	FLUXOS DE PESSOAS NO ENTORNO DO TERRENO	62
7.6	VEGETAÇÃO EXISTENTE NA ÁREA DE INTERVENÇÃO	63
7.7	ADENSAMENTO DA ÁREA	64
7.8	CARACTERÍSTICAS TOPOGRAFICAS DA ÁREA, INSOLAÇÃO E VENTILAÇÃO.....	65
7.9	GABARITO DA ÁREA	67
7.10	EDIFÍCIO EXISTENTE NA ÁREA.	67
7.10.1	VISADA INTERNA DO TERRENO E SEUS EQUIPAMENTOS.	70
8	PROJETO.....	83
8.1	PROGRAMA DE NECESSIDADE	85
8.2	PLANO DE MASSAS.....	88
8.3	CAMINHOS/ACESSOS	89
8.4	AREAS VERDES.....	90
8.5	MOVIMENTAÇÃO DE TERRA PROPOSTA	91
9	CONCEITO ARQUITETÔNICO.....	92
9.1	PARTIDO.....	92
9.2	CROQUI	93
9.3	IMPLANTAÇÃO	94
9.4	PLANTAS.	102
9.5	CORTES DO A á D.	110
9.6	ELEVAÇÃO.	114
9.7	DETALHAMENTO.	115
9.8	VOLUMETRIA	120
10	CONCLUSÃO.....	134
	REFERÊNCIAS.....	135

1 INTRODUÇÃO

A proposta desse projeto é trazer vida e requalificar uma área central como a implantação de um centro cultural e terminal estudantil intermunicipal para cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, através desde propiciar às pessoas uma boa qualidade de vida social com oportunidade de um local para eventos culturais e que possa acolher os estudantes com uma infraestrutura adequada e segurança, os usos mistos e praças servirão para agregar movimento ao centro da cidade.

Atualmente a área apesar de degradada é bem utilizada pela população, o ginásio de esporte com campeonatos e jogos, a pista de bocha onde acontecem vários campeonatos entre os idosos, as piscinas públicas para tratamentos de fisioterapia, além de aulas de natação para criança e atividades para idosos, a pista de skate é utilizada pelos adolescentes e crianças. É um local que o público se apropria mesmo com sua estrutura obsoleta, havendo assim a necessidade de uma requalificação do espaço para melhor atender seus usuários.

A área está localizada no centro da malha urbana, cercada pelas principais avenidas de acesso a cidade e aos bairros, como a Avenida Coronel Clementino Gonçalves sendo um local capaz de fornecer acesso democrático aos usuários tanto do centro como do terminal estudantil que visa atender os estudantes da cidade como um todo.

Melhorando a estrutura disponível e oferecendo alternativas de usos para atividades esportivas, de convívio e culturais tornar a área capaz de levar a população a se apropriar cada vez mais deste espaço assim promovendo a melhoria na qualidade do espaço e na vida de seus usuários.

Para o desenvolvimento deste trabalho, foram realizados levantamentos de dados, revisões bibliográficas, pesquisa de campo, visitas técnicas ao local e estudo de casos.

1.1 JUSTIFICATIVA

Devido a um interesse pessoal através da experiência da autora como estudante que utilizou esse serviço de transporte durante quatro anos, viajando diariamente da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo a Bauru para a universidade sem nenhuma estrutura que acolhesse aos estudantes das intemperes da chuva/sol ou nem mesmo um local para se sentar. O centro cultural surge de uma falta de estrutura a cultura como um todo na cidade que vem para oferecer estrutura e um local adequado as atividades culturais locais que possibilite agregasse movimento durante o dia todo. A localização no centro da cidade tem a função de facilitar o acesso da população e estar em um meio termo entre as saídas da cidade onde os estudantes utilizam atualmente para embarcar nos ônibus estudantis, assim cativando o usuário a usar o espaço em diferentes horários com diferentes atividades que serão propostas no mesmo local, agregando segurança ao local e aos usuários. Essa pesquisa se justifica através da necessidade de atender de 900 a 1.000 alunos que fazem uso desse transporte estudantil diariamente (segundo a secretaria da educação) e pela falta de um local que abrace ao tema cultural na cidade de Santa Cruz do Rio Pardo. Os ganhos com a implantação deste espaço de centro cultural e embarque e desembarque de estudantes vão favorecer a conquista de diferentes usuários.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

O presente trabalho tem como objetivo geral projetar um centro cultural com um terminal estudantil intermunicipal com a finalidade de dar suporte aos estudantes e apresentar ganhos a toda população graças a implantação deste espaço para comunidade, atrair diferentes usuários fomentando a vida no centro da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo/SP.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Local centralizado, para oferecer um acesso democrático para todas as saídas da cidade de fácil acesso a toda população.
- Projetar uma área coberta para proteção solar e de chuva livre das intemperes com conforto e proteção para o embarque e desembarque e espera.
- Agregar atividades que fomentem a vida no espaço independente do embarque e desembarque estudantil, como meio de qualificar e trazer movimento a esse espaço.
- Incentivar o pedestrianismo qualificando as calçadas. (principalmente voltada para Avenida Coronel Clementino Gonçalves).
- Incentivar a circulação de ciclistas implantando ciclofaixa por todo perímetro.
- Promover a fluidez sem restringir a liberdade de ação e movimento que caracterizam a cidade.
- Dar ligação aos espaços construídos já existentes e novos com espaços de convívio públicos como praças, arquibancadas, espaços de descanso e encontro.
- Usar de arquitetura contemporânea com aço e concreto com linhas simples, promover a potencialização dos espaços abertos. Dessa forma, produzir uma sensação de fluidez que valorize a vida moderna, estimular a percepção de liberdade.

3 METODOLOGIA

Para poder compreender melhor e desenvolver a proposta, serão utilizadas as seguintes metodologias:

- Pesquisa bibliográfica: Utilizando nesta etapa de fundamentação bibliográfica em livros, trabalhos acadêmicos e arquivos digitais para enriquecer o conteúdo.
- I. Pesquisa a ANTT: pesquisa na legislação vigente sobre as diretrizes e leis referentes ao transporte terrestre de estudantes universitários para outros municípios/estado, com apoio na lei.
- II. Qualificação de embarque e desembarque: Buscar quais pontos caracteriza um embarque e desembarque de qualidade. Através de pesquisa.
- Estudo de Caso: análises de modelos de rodoviárias, terminais urbanos, centros culturais e espaços de convivência públicos como praças, que se relacionem com as ideias propostas, para maior compreensão, informações e conhecimento. Com isso, tenho como auxílio, projetos arquitetônicos (planta baixa, cortes, elevação, fluxograma, programas de necessidade, fotos
- I. Pesquisa iconográfica: estudo de imagens de projetos correlatos ao tema, elementos arquitetônicos, e sobre a cidade de Santa Cruz do Rio Pardo.
- Pesquisa de campo: Serão feitos levantamentos de dados sobre a demanda estudantil desse transporte, quantos estudantes fazem os usos, quais são os destinos desses ônibus, as rotas realizadas dentro da cidade, a quantidade de ônibus que são utilizados, os horários de saída e chegada de cada destino, os pontos utilizados atualmente para o embarque e desembarque estudantil, através de fotos, e pesquisa na secretaria da educação, mapas.
- I. Levantamento de dados e Referenciais sobre tráfego de pedestre e veículos: Serão coletadas as informações referentes ao tráfego de pedestre na área de intervenção e ao seu entorno imediato, tendo como auxílio a observação.
- II. Diagnóstico da Área e Entorno Imediato: Esta etapa corresponde à análise da área, seu entorno, e a cidade como a história, clima, acessos, mapas e usos, cheios e vazios e registros fotográficos.

4 REFERENCIAL TEÓRICO

4.1 ERGONOMIA

Ergonomia consiste em um conjunto de várias disciplinas que estuda a melhor interação entre homem e máquinas, tem o propósito de adaptar a máquina ao ser humano da melhor forma possível, com máximo conforto, segurança. A ergonomia vem para melhorar o desempenho dos meus trabalhos. A ergonomia está diretamente ligada às atividades que os usuários vão realizar, como esperar o ônibus, embarcar e desembarcar. A Ergonomia será um repertório para o desenvolvimento projetual.

NR'S: normas regulamentadoras: é o órgão responsável pelas normas da ergonomia, onde dados são estudados e avaliados para melhorar a saúde dos usuários.

De acordo com o Wisner, pode-se apontar sobre a ergonomia:

Ergonomia constitui o conjunto de conhecimentos científicos relativos ao ser humano e necessários para a concepção de ferramentas, máquinas e dispositivos que possam ser utilizados com o máximo de conforto, segurança e eficácia. (WISNER, 1987, p.12).

4.2 ACESSIBILIDADE

Na legislação brasileira o conceito de acessibilidade é descrito como a oportunidade de utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004).

“A acessibilidade é a capacidade do meio edificado de assegurar a todos igual oportunidade de uso, de uma forma direta, imediata, permanente e o mais autônoma possível” (CARVALHO, 2002, p.27).

4.2.1 ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE

Acessibilidade que elimina os obstáculos em veículos, nos pontos de parada, terminais, estações e todos os equipamentos das redes de transporte, incluindo as calçadas. Permitindo o deslocamento da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida a realizar seu trajeto de maneira autônoma e segura.

4.2.2 PRÁTICAS DE ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE

Quando existe transporte coletivo a disposição e aqueles com algum tipo de deficiência física ou mobilidade reduzida consegue fazer uso do mesmo com segurança e autonomia, sem nenhum prejuízo para sua locomoção.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência garante, em seu art. 46, o direito à mobilidade e ao transporte da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida em condições de igualdade com as demais pessoas, por meio da eliminação de todas as barreiras. As diretrizes técnicas de acessibilidade a serem levado em conta no sistema de transporte coletivo urbano foram estabelecidas na NBR 14022:2011, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), atendendo ao disposto no Decreto nº 5.296/2004.

NBR 14022- Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus para atendimento urbano e intermunicipal.

A pessoa com deficiência deve conseguir chegar a seu destino com segurança e autonomia, precisa ter acesso aos passeios, ao local de venda dos bilhetes, aos sanitários, aos postos de informação e, finalmente, aos terminais de embarque e desembarque. Além disso, dentro dos carros, necessita de local para se assentar ou se instalar com seu equipamento ou cão de serviço.

4.3 CARACTERÍSTICAS ERGONÔMICAS DO ÔNIBUS

O parâmetro utilizado para levantamento de dados sobre as principais características do ônibus tem como diretrizes as normas da ABNT NBR 14022- Acessibilidade em veículos de características urbanas e intermunicipais no transporte coletivo de passageiros.

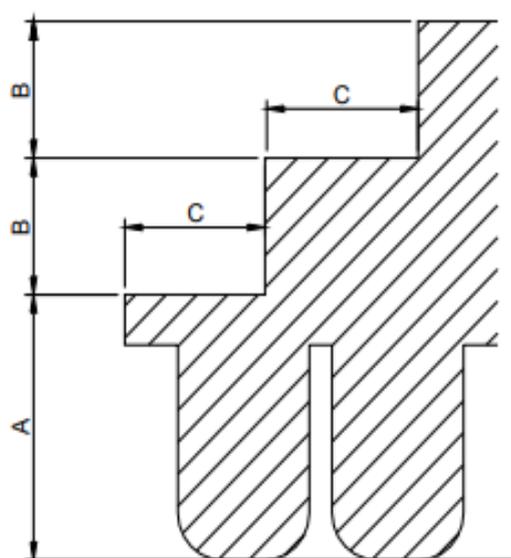
Através do levantamento, foram listadas algumas características fundamentais que interagem diretamente com o usuário do ônibus resultando em benefício à acessibilidade ou não.

4.3.1 DEGRAUS

Sobre as medidas ideais dos degraus de acesso aos ônibus, a profundidade dos degraus deve ser ao menos, igual à altura. A altura não deve ultrapassar 0,20 cm. A escada ideal representa um degrau de 0,18cm a 0,19 cm de altura com profundidade entre 0,24 e 0,28 cm. (IIDA, 1977, P. 14).

Existe uma concessão ao primeiro degrau, que deve estar no máximo a 0.32 cm do plano onde as rodas estão apoiadas (IIDA, 1977, P. 14).

Figura 1 - Detalhamento dimensões dos degraus de um ônibus



Mas na realidade que se encontra é que não são todos os ônibus que seguem os padrões de especificações do Conmetro seja para os degraus ou para o formato da escada de embarque e desembarque, algum dos que encontramos no mercado atualmente são extremantes inacessíveis.

Figura 2 - Escada de ônibus que não segue as diretrizes do Conmetro.



Fonte: turismoadaptado (2013).

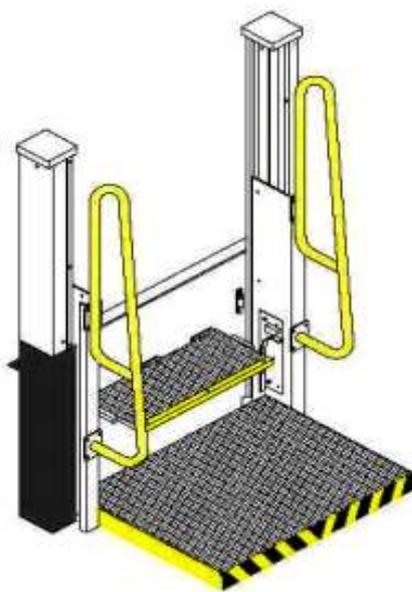
4.3.2 PORTA

Considerando as medidas do corpo humano, seus diferentes tamanhos e circunstâncias, considerando também o movimento efetuado para subida e descida de degraus, ainda supondo à possibilidade de objetos de mão do usuário (ex: bolsas, malas etc.), se encontra as seguintes medidas nas aberturas das portas: altura de 1 metro e 90 cm e largura de 0,80 a 0,95 cm. (IIDA, 1977, P. 11).

4.3.3 PLATAFORMA ELEVATÓRIA

A plataforma elevatória é uma das principais características que ajudam a tornar os ônibus acessíveis no Brasil, esses dispositivos permite a elevação da pessoa com deficiência em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida em pé, para acesso em nível ao interior do veículo. A plataforma deve garantir segurança e conforto ao usuário.

Figura 3 - Exemplo de plataforma elevatória.



Fonte: Ortobras.

Figura 4 - Plataforma elevatória real em uso.



Fonte: Extra (2015).

4.4 EMBARQUE E DESEMBARQUE

A descrição de embarque e desembarque de passageiros é caracterizado como uma parada que deve se limitar apenas ao tempo e finalidade suficiente para os passageiros entrar ou sair do ônibus.

Mas não é essa a realidade de embarque e desembarque de passageiros principalmente quando ele ocorre em terminais e rodoviárias, aonde ocasionalmente o passageiro vai acompanhado de bagagens, que exigem mais tempo para serem guardados no bagageiro externo do ônibus, gerando mais tempo de parada do que apenas o necessário para subir ou descer dos ônibus.

4.4.1 ANTT DIRETRIZES LEGAIS SOBRE EMBARQUE/DESEMBARQUE

A ANTT é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o departamento responsável pelas exigências em relação a todo tipo de transporte terrestre.

Com pesquisas na lei é possível verificar que não existem exigências específicas na ANTT em relação ao transporte estudantil intermunicipal especificamente. Esse tipo de transporte de estudantes se encaixa na categoria de serviços especiais prestados na

modalidade I- transporte interestadual e internacional sob-regime de fretamento contínuo; de acordo com o Art. 35, dentro das especificações que a lei de transporte de fretamentos contínuo não á exigências relevantes ou específicas sobre detalhes físicos para estrutura do local de embarque e desembarque, única informação relevante é a vedação a utilização de terminais rodoviários para embarque e desembarque de acordo com o artigo Art. 61. Seção II Das Vedações: Art. 61. Na prestação do serviço de transporte rodoviário de passageiros de que trata a presente Resolução, a autoridade não poderá:

V – Utilizar-se de terminais rodoviários destinados exclusivamente à prestação de serviço de transporte rodoviário regular de passageiros;

Devido aos seguintes motivos o embarque e desembarque serão propostos em um terminal específico para uso de embarque e desembarque estudantil, e não em uma rodoviária de uso comum.

Essa é uma das poucas leis que ainda estão em vigor, se encontra mais algumas leis que especificam diretrizes, mais a maioria delas foram revogadas em 2013, assim não tendo mais validade.

4.4.2 BONS EXEMPLOS DE ACESSIBILIDADE NO EMBARQUE E DESEMBARQUE

Bons exemplos de intervenção para a acessibilidade no transporte público.

Trata-se da Acessibilidade seja no ônibus ou no local do Embarque/Desembarque do transporte coletivo, levando em conta o grau de facilidade de acesso aos passageiros.

- **Plataforma de embarque e desembarque com desenho universal.**

Figura 5 - Plataforma desenho universal em Curitiba.



Fonte: Guia de rodas (2020).

A utilização de rampas automáticas na plataforma elevada de uma estação-tubo permite que o embarque e desembarque de todos os passageiros seja feito em nível por todas as portas do ônibus. Tornando 100% acessível a todos os usuários.

Figura 6 - Rampa que permite a todas as pessoas o acesso em nível.



Fonte: Cidades Inteligentes (2018).

- **Ônibus com acesso em nível com uma rampa automática.**

Figura 7 - Ônibus com acesso em Nível por rampa automática.



Fonte: Guia de rodas (2020)

A rampa veicular automática é projetada para a calçada permitindo o embarque e desembarque em nível de todos os passageiros apenas pela porta principal.

- **Ônibus de porta central com rampa veicular manual.**

Figura 8 - Ônibus com acesso por porta central rampa manual.



Fonte: Jornal daqui (2021).

Acesso em nível apenas pela porta central onde há rampa veicular manual, permitindo quando basculada o embarque/desembarque em nível dos passageiros na plataforma de uma estação de integração ou de transferência.

Figura 9 - Acesso em nível por rampa manual basculada.



Fonte: Ricardo Shimosakay (2010).

- **Estação de plataforma alta permitindo o acesso em nível.**

Figura 10 - Estação com Plataforma alta.



Fonte: Guia de rodas. (2020)

Plataforma com piso alto, permite o embarque/desembarque dos usuários com mobilidade reduzida em nível diretamente ao interior do ônibus sem obstáculos, e

com o uso do elevador hidráulico em percursos fora dos corredores de plataforma com piso alto.

4.5 CONCEITO DE ESPERA

4.5.1 SIGNIFICADO DE ESPERAR

“Verbo transitivo direto; ficar em algum lugar até que chegue alguém ou alguma coisa que se tem como certa ou provável; aguardar: **esperar** o ônibus.” (DICIONÁRIO..., 2017)

Os usuários dos ônibus usam do terminal para aguardar a chegada do ônibus para que o embarque/desembarque ao ônibus ocorra, essa espera pelo ônibus pode acontecer sentado ou em pé, também há a possibilidade de pequenas bagagens de mão, como: bolsas e mochilas.

4.6 CULTURA

Cultura é tudo aquilo que inclui o conhecimento que o ser humano adquire ao longo de sua vida, diz respeito às práticas, costumes e vivência de um determinado povo, como: as crenças sejam populares ou religiosas, a culinária, as manifestações artísticas, o conhecimento, a lei, a moral, os costumes e todos os hábitos e aptidões adquiridos, não somente o que se passa em família, como também tudo que se incorpora por fazer parte de uma sociedade.

“A Cultura é um produto da história coletiva por cuja transformação e por cujos benefícios às forças sócias se defrontam”. (SANTOS, 1996, p.80).

4.7 CENTRO CULTURAL

O centro cultural é um espaço onde permite a realização de atividades culturais básicas como, informar, discutir e criar. Com a finalidade de promover a cultura entre as pessoas de uma comunidade por meio de arte como: música, dança, pintura, por meio da criatividade, teatro, esportes. Deve difundir todos os tipos de arte e buscar preservar a cultura local.

Para Teixeira Coelho (1986), o objetivo de um centro cultural deve estar ligado diretamente ao local que se insere, com as ações do centro cultural voltada a realidade na qual vivem a comunidade. Ela deve se relacionar com a comunidade e com os acontecimentos locais. Não deve fazer distinções entre classe social, mas também não deve ser apolítica ou neutra em suas ações.

Milanesi (1997) Aponta a relação que existe entre o centro cultural e a cidade. Para ele, o centro deve atender e responder às demandas e desejos dos usuários deve ser capaz de proporcionar o encontro entre as pessoas e a cidade, deve possibilitar o entendimento dos acontecimentos contemporâneos e deve prestar serviços à população.

Porém, existem alguns objetivos em comum a todos os centros culturais, como aponta Cenni, Teixeira Coelho e Ramos:

“A função do centro cultural é procurar reativar as diferenças, diversificar o pensamento e mostrar que há outras formas de se olhar para o mundo além dos discursos oficializados pela escola, pela instituição e pela mídia.” (CENNI, 1991, p. 199).

O centro de cultura é permitir a liberdade de chegar ao conhecimento e de discuti-lo. O acesso à informação, a amplificação da informação através da discussão e da análise, o registro e a preservação da informação, a construção de informações novas e a disseminação das informações construídas estão entre as muitas ações que devem ser realizadas no interior de uma casa de cultura. Pois, cultura e informação, no mundo contemporâneo, são duas faces de uma mesma moeda. (COELHO, 1986, p.124).

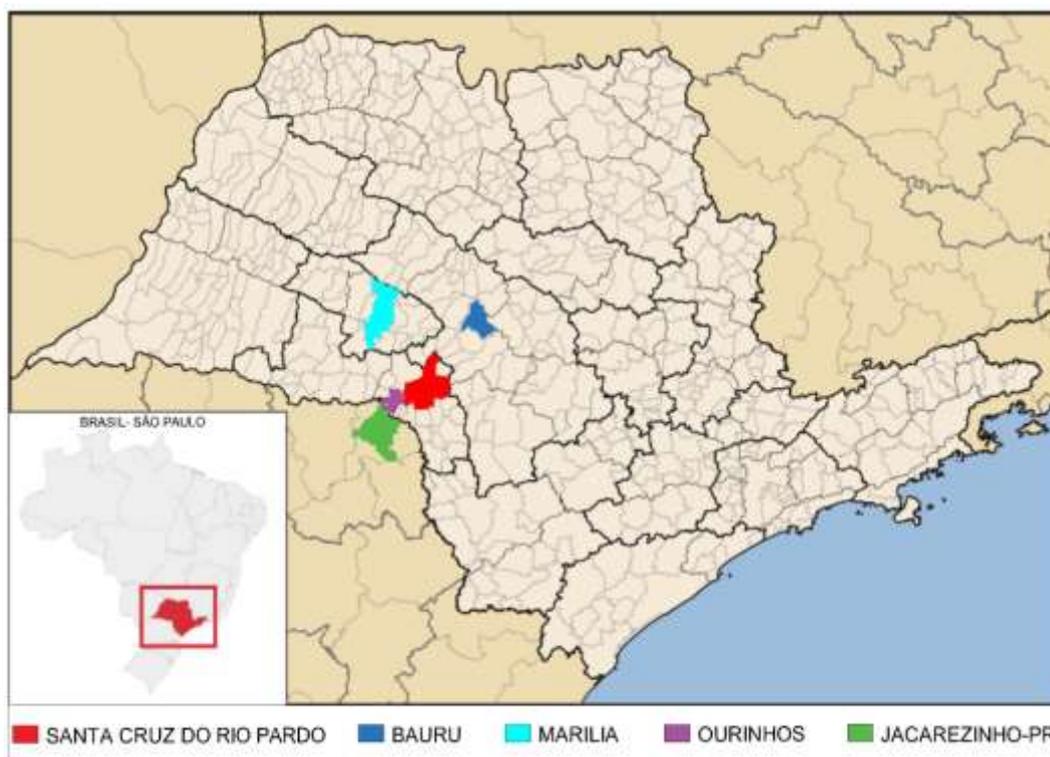
Um centro deve incorporar ações que visam estimular a produção de bens culturais, como oficinas, cursos e laboratórios. Deve haver a distribuição dos bens culturais e a circulação da informação. Os bens culturais, uma vez produzidos, devem ser tornados públicos, através de uma política de eventos que possibilite a participação da sociedade. Uma característica Cultural importante é a da preservação, para tornar o bem cultural público e para garantir a manutenção da memória cultural local da comunidade.

5 HISTÓRIA DA CIDADE DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO

A cidade de Santa Cruz do Rio Pardo tem 147 anos e está localizada no centro-oeste do Estado de São Paulo, mais precisamente a 315 km da capital, no final do eixo da Rodovia Castello Branco. A Joia da Sorocabana possui uma extensão de 1.114,984 km² sendo considerado um dos maiores territórios municipal de todo o Estado (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO, 2021).

Fundada em 20 de janeiro de 1870, a cidade possui hoje 47.943 mil habitantes, segundo o IBGE/2020. Tem sua economia baseada principalmente nos setores industriais e agrícolas. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO, 2021).

Figura 11 - Mapa de localização de Santa Cruz do Rio Pardo e os quatro polos estudantis que o cerca em relação ao estado de São Paulo.



Fonte: São Paulo

Nota: modificado pela autora (2021).

Santa Cruz do Rio Pardo possui quatro polos estudantis ao seu redor que são muito importantes para desenvolvimento estudantil da cidade, sendo eles Bauru, Marília, Ourinhos e Jacarezinho – PR.

Os municípios adjacentes a Santa Cruz do Rio Pardo são: Ourinho, Canitar, Ipaussu, Bernardino de Campos, Óleo, Águas de Santa Bárbara, Paulistânia, Agudos, Cabrália Paulista, Lucianópolis, Ubirajara e São Pedro do Turvo. A mesorregião é Assis e os distritos são Sodrélia e Caporanga. Os acessos à cidade são pelas Rodovias João Batista Cabral Rennó (Ipaussu-Bauru), Castello Branco (Santa Cruz do Rio Pardo-São Paulo), Rodovia Vicinal Plácido Lorenzetti, e a Rodovia Vicinal Anísio Zacura (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO, 2021).

**Figura 12 - Brasão de Santa Cruz
do Rio Pardo.**



Fonte: Prefeitura de Santa Cruz do Rio Pardo (2021).

Santa Cruz do Rio Pardo é um município muito rico hidrograficamente. O principal rio, o Rio Pardo é parte de uma bacia hidrográfica de 72.100 hectares. (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO, 2021).

O crescimento de Santa Cruz do Rio Pardo aconteceu entre a divisão da Vila Nova e a Vila Velha, era a primeira divisão social entre os santacruzenses. Basicamente, a Vila Nova era formada pelo encontro das Ruas Conselheiro Dantas e Euclides da Cunha, com bares, lojas e muitas vendas, sendo até a hoje o principal eixo comercial do município. E a Vila Velha, residencial, era a parte mais antiga, foi marcada por um dos primeiros bairros da cidade.

5.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO ESCOLHIDA

Como ideal inicial foi coditado um terreno periferico nas margens leste da cidade, onde já é realizado o embarque/desembarque de estudantes que vão para cidade de Bauru. Mas ao decorrer da pesquisa, veio à tona que a cidade tem dois polos de embarque e desembarque de alunos, cada um deles em extremidades opostas, um na saída sentido Bauru (Leste) e outro na saída sentido Ourinhos (Norte), com isso questionou-se qual seria a eficácia desse equipamento em uma perspectiva geral aos estudantes que utilizam desse serviço e sobre a comunidade em geral com a perspectiva de utilização do centro cultural.

Figura 13 - Mapa de principais vias de acesso, área escolhida para intervenção e polos atuais de embarque e desembarque de estudantes.



Fonte: Google maps.

Nota: Adaptado pela Autora.

Tendo em vista o interesse da pesquisa sobre o assunto, buscou-se compreender a relevância e a carência no contexto da cidade como um todo.

A intenção é a criação de um elemento que todos possam usar e que fizesse sentido para ambas as rotas, e para isso talvez a escala devesse ser diferente, um ponto central que fosse atrativo a todos os usuários se tornou um requisito necessário para atender a demanda de todos os estudantes que fazem uso desse transporte.

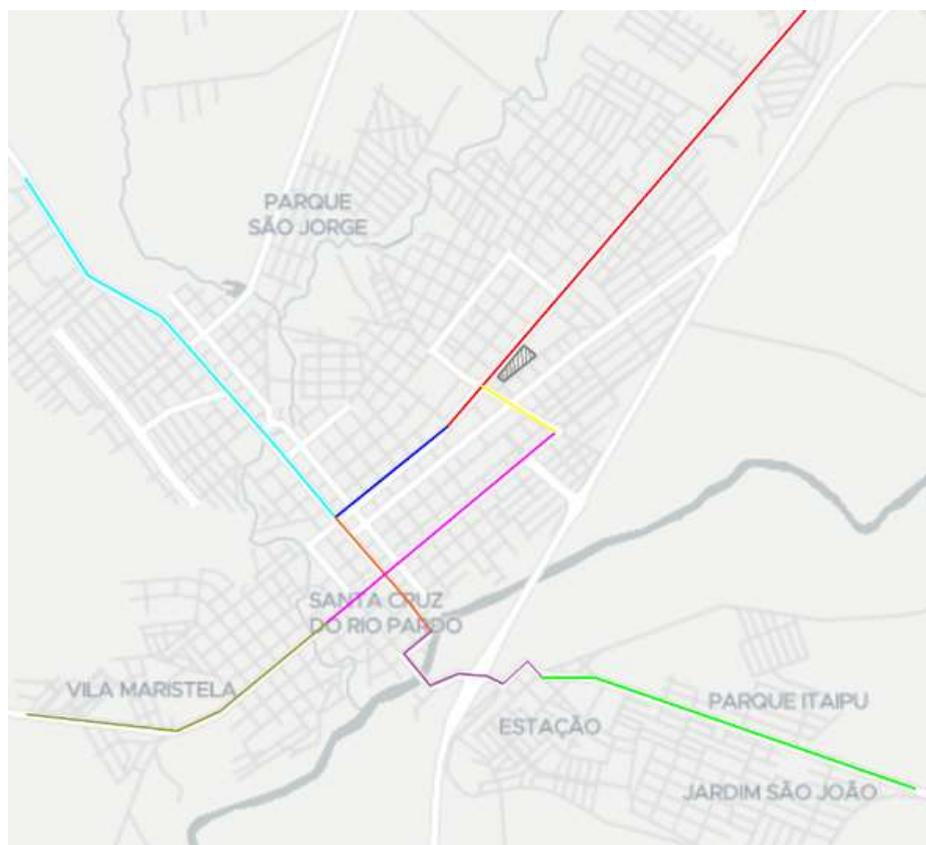
Em análise da malha urbana de Santa Cruz do Rio Pardo buscou um local que pudesse acolher novos usos e ainda adicionar qualidade aos que já são existentes.

Foi levada em consideração na escolha do local uma área no centro da cidade que oferecesse espaços e um entorno que já fornecesse movimento e usos que se complementasse, para assim proporcionar um lugar capaz de incorporar os novos equipamentos e um programa aberto e inclusivo a toda cidade. Levar em conta as

características locais como: físicas, morfológicas, sociais, culturais, políticas e climáticas da região, é elementar para potencializar a aceitação da população.

A área escolhida está localizada no centro da cidade na Avenida Coronel Clementino Gonçalves, uma das principais avenidas da cidade, ela é a principal avenida em ligação com a entrada principal da cidade que está ligada diretamente a Rodovia engenheiro João batista Cabral (sentido São Paulo), passa cortando o meio da malha urbana da cidade e faz ligação com as outras avenidas que se distribuem para o restante da cidade.

Figura 14 - Mapa da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, demonstrando a importância da Avenida Coronel Clementino Gonçalves e suas principais ligações.



Fonte: Google Maps.

Nota: adaptado pela autora.

Figura 15 - Legenda das principais Avenidas.

	ÁREA DE INTERVENÇÃO		AVENIDA ANGELO CARNAVALE
	AVENIDA CORONEL CLEMENTINO GONÇALVES		AVENIDA JESUS GONÇALVES
	RUA EUCLIDES DA CUNHA		AVENIDA JOAQUIM DE SOUZA CAMPOS
	RUA DOUTOR PEDRO CAMARINHA		AVENIDA TIRADENTES
	AVENIDA CONSELHEIRO DANTAS		AVENIDA ANTÔNIO BERNADINO PEREIRA DE LIMA

Fonte: Autora (2021).

Avenida Coronel Clementino Gonçalves, rua Euclides da Cunha, até a avenida conselheiro Dantas. A pesquisa lançou seu olhar então para o centro urbano, que pudesse valorizar o espaço arquitetônico e potencializar o melhor uso para comunidade.

Podendo haver integração com meio natural e edifícios já existentes enriquecendo os usos que o centro oferece, transformando assim a maneira que as pessoas enxergam e se comunicam com o ambiente. De fato, acredito que o sucesso ou fracasso de um ambiente depende da maneira como ele se relaciona com o usuário.

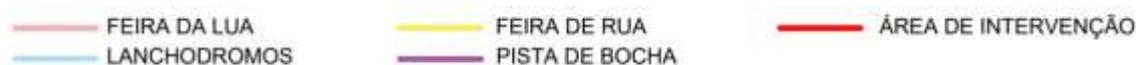
Centro Cultural surge como um espaço multiuso, destinado a realização de atividades que incluam socialmente pessoas de todas as idades e grupos sociais, dando espaços para as mais diversas formas de manifestações culturais, com a intenção de acolher as atividades que acontecem ao redor da área escolhida, oferecendo uma estrutura que posso atender a todos. Tornando esse espaço acolhedor e dinamizado.

Figura 16 - Mapa de atividade cultural no entorno que será encorpado na área de intervenção.



Fonte: Google maps.

Nota: adaptado pela autora.

Figura 17- Legenda atividades culturais.

Fonte: Autora (2021).

Atividades culturais que o centro cultural quer adicionar adjacente aos seus usos: Atividade como Feira da Lua que é uma feira de food-truck aonde as pessoas vão para fazer refeições. Os lanchódromos estão situados em uma pequena praça seca com alguns trailers com comercio de comida que estão cada dia mais obsoletos e abandonados. Feira de rua, que acontece todo Domingo de manhã, onde a Avenida Joaquim de Souza campos é interditada para feira acontecer. E o local de Jogo de boche é um lugar bem degradado onde os idosos se reúnem para jogar boche e fazer campeonatos de truco.

Figura 18 - Feira de Rua, na Avenida Joaquim de Souza Campos.

Fonte: Tripadvisor. (2017)

Figura 19 - Feira da Lua Praça Carlos Queiroz.



Fonte: Jornal Debate (2007).

Figura 20 - Início da Praça dos Lanchódromos.



Fonte: Autora (2021).

Figura 21 - Meio da Praça dos Lanchódromos.



Fonte: Autora (2021),

Figura 22 - Final da Praça dos Lanchódromos.



Fonte: Autora (2021).

Apesar da grande estrutura presente no local capaz de incorporar a intervenção, os espaços existentes no terreno atualmente se encontram desintegrados. São os motivos para a intervenção:

- Grande estrutura capaz de abraçar as novas funções.
- Centro é uma área rica de movimento, influenciando vários bairros vizinhos.
- Ser um local de encontro para os jovens.
- Espaços públicos livres abandonados e segregados.
- Carência de uma estrutura e espaços cultural.
- Falta de equipamento público que promove o convívio.
- Falta de iluminação pública.
- Falta de Arborização na faixa do pedestre.
- Nenhuma estrutura para bicicletas.

5.2 DEMANDA DO TRANSPORTE ESTUDANTIL.

Essa demanda se dá por conta de 900 a 1.000 estudantes, segundo a Secretaria de Educação, setor de Transporte Universitário, que usufruem desse transporte todos os dias, sem nenhum tipo de estrutura que os acolham na hora de embarcar e desembarcar dos ônibus, os embarques atualmente são efetuados em locais sem estrutura adequada, como em: esquinas ou postos de gasolina, em alguns poucos pontos que oferecem alguma estrutura é um ponto de ônibus urbanos.

Figura 23 - Local principal de embarque e desembarque para destino de Bauru.



Fonte: Autora (2021).

Figura 24 - Posto de gasolina que os alunos usam como apoio ao lugar de espera.



Fonte: Autora (2021).

Figura 25 - Local principal de embarque e desembarque para saída de Ourinhos, Jacarezinho e Marília.



Fonte: Autora (2021).

Esse transporte estudantil é oferecido de forma gratuita pela prefeitura de Santa Cruz do Rio Pardo. Essa iniciativa acontece de fato pela cidade não oferecer universidades, tendo como suporte uma única faculdade de cursos presenciais, com apenas dois cursos disponível (Direito e Administração) que não é o suficiente para suprir a demanda estudantil local ou para oferecer cursos variados. Com a falta de estrutura para oferecer estudos na cidade surgiu à iniciativa de proporcionar transporte gratuito para os estudantes da cidade, tendo em vista que Santa Cruz do Rio Pardo é uma pequena cidade com 47.943 mil habitantes segundo o IBGE 2017, sem sendo capaz de ter grandes faculdades ou universidades.

Mas em contrapartida fica rodeada por quatro polos estudantis: Bauru, Marília, Ourinhos, Jacarezinho-PR com rotas consideravelmente curtas (máximo 1 horas e 30 minutos), possibilitando o deslocamento diário de ida e vinda.

-Dados referentes ao transporte gratuito universitário, quantidade de alunos e horários.

Tabela 1 - Dados sobre demanda do transporte estudantil.

CIDADE	QUANTIDADE DE ONIBUS	HORARIOS DE SAIDA E CHEGADA	QUANTIDADE DE ALUNOS ATENDIDOS
BAURU	7 ônibus	Saída: 17:20, 17:40 Chegada: 23:30, 00:20	350 alunos
OURINHOS	8 ônibus	Saída: 07:00, 18:30 Chegada: 17:00, 23:40	400 alunos
JACAREZINHO	2 ônibus	Saída: 18:00 Chegada: 23:30	100 alunos
MARILIA	1 ônibus	Saída: 17:20 Chegada: 00:30	50 alunos

Fonte: Secretaria da educação setor de transporte estudantil universitário.

6 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

6.1 CENTRO CULTURAL SÃO PAULO – CCSP

Arquiteto: Eurico Prado Lopes e Luiz Telles.

Localizado: Rua Vergueiro, 1000. São Paulo.

Ano: 1979.

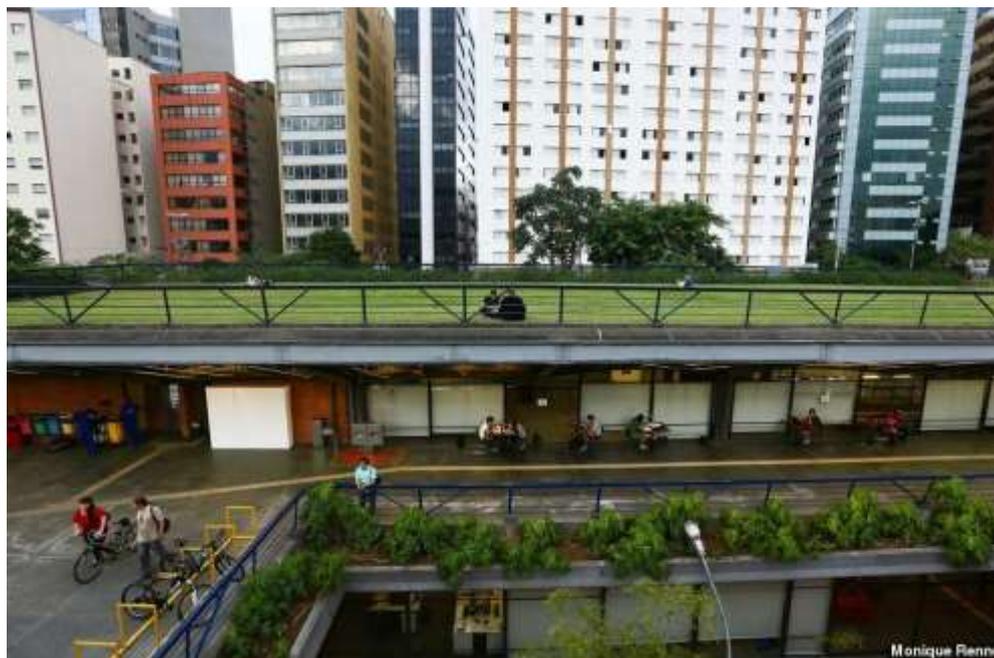
Figura 26 - Distribuição com rampas internas e espaços internos abertos.



Fonte: passeiosbaratosemsp (2016).

Uso do material como o aço e o concreto de uma forma mais crua e simples, o uso inteligente das janelas grande de vidro fazendo maior uso da luz natural possível, proporcionando permeabilidade visual e a sensação de ligação com o ambiente exterior, a forma como a circulação interna acontece sem segregar os espaços, deixando que eles se conectem de maneira natural e fluida.

Figura 27 - Teto jardim e espaço de circulação externo ao ar livre.



Fonte: passeiosbaratosemsp (2016).

Dar uso a um espaço que serviria normalmente apenas como cobertura, criando mais metros quadrados para uso, trazendo o máximo de natureza ao centro da cidade local altamente adensado e com poucos espaços verdes. Também o fato de proporcionar espaços de transição entre ambientes com espaços abertos.

Figura 28 - Jardim Interno.



Fonte: passeiosbaratosemsp (2016).

Espaço livre de respiro entre as edificações como meio de levar luz natural ao máximo de andares do edifício, além de proporcionar espaços semiabertos de passagem e cômodos com maior ventilação, iluminação e permeabilidade visual, inclusive entre níveis diferentes. Trazer o máximo possível de arborização para os ambientes externos.

6.2 CENTRO CULTURAL LES QUINCONCES

Arquiteto: Babin e Renaud.

Localizado: Le Mans, França.

Ano: 2014.

Figura 29 - Fachada Centro Cultural Les Quinconces.



Fonte: Archdaily (2015).

Uso dos materiais como aço, vidro, e concreto junto com as linhas simples e finas na fachada traz leveza mesmo com o uso de materiais brutos como tais, o uso de vidro no térreo dá permeabilidade visual em todo perímetro térreo atraindo o usuário ao edifício, apenas o térreo em vidro no bloco à esquerda dá a ilusão do bloco revestido de concreto estar suspenso ao chão.

Figura 30 - Vista lateral da fachada do Centro Cultural Les Quinconces.



Fonte: Archdaily (2015).

O uso do vidro no andar térreo gera a sensação de ligação e permeabilidade visual mais forte com os pedestres e usuários da área, um espaço de transição coberto entre a rua e a edificação de maneira mais sutil atraindo e acolhendo o usuário.

6.3 ESTAÇÃO DE ÔNIBUS DE TILBURG

Arquiteto: Architectenbureau cepezed.

Local: Tilburg, Holanda.

Ano: 2019

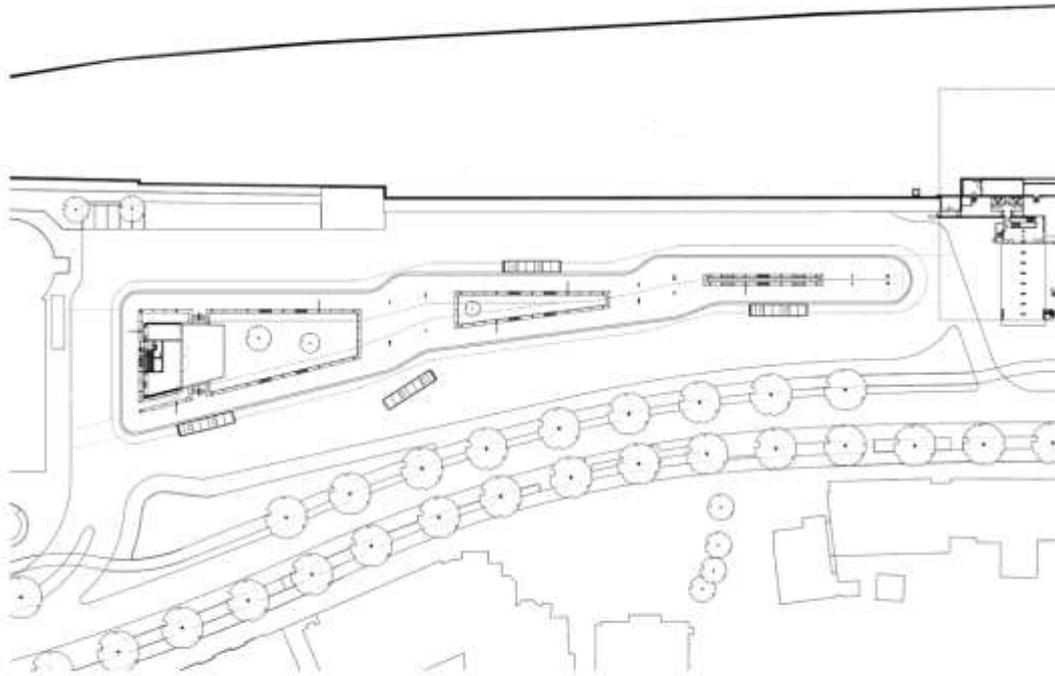
Figura 31 - Acesso a Estação de ônibus de Tilburg.



Fonte: Archdaily. (2019)

Arquitetura minimalista e futurista. Uso de baias para estacionamento de ônibus, espaço de cobertura alta o suficiente para ultrapassar o local de parada do ônibus de maneira que permite a proteção do usuário até o momento que entrar ou sair do ônibus, uso de matéria que permite certa permeabilidade de luz e permite ao mesmo tempo proteção solar, maior conforto térmico e ainda gera um local iluminado e confortável.

Figura 32 - Planta baixa da Estação de ônibus de Tilburg.



Fonte: Archdaily (2019).

Planta que permite o embarque/desembarque de maneira simples e fluida, com entrada e saída em locais distintos facilitando os deslocamentos dentro da estação, o fato de a estação ficar separada com um canteiro da rua, gerando maior segurança na mobilidade dos usuários da estação.

6.4 RUA DE MELBOURNE

Figura 33 - Rua do centro da cidade Melbourne.



Fonte: Cidade para pessoas (2004).

Local: Melbourne, Austrália.

Espaço de calçada mais largo que o usual a implantação de pequenos jardins ao longo de toda da distância, mesclando espaços de deslocamento com alguns espaços de permanência, como bancos.

6.5 TERMINAL AEROPORTO INTERNACIONAL DE KANSAS CITY

Arquiteto: Skidmore, Owings & Merrill (SOM).

Local: Kansas, Missouri.

Ano: Início Março 2019/ conclusão prevista para 2023.

Figura 34 - Acesso principal Terminal Aeroporto Internacional de Kansas City.



Fonte: Archdaily (2019).

Inspiração formal com estrutura em aço aparente usada para enriquecer a estética do edifício de modo que virou uma característica estética e não apenas como estrutural, a cobertura com linhas simples e fina trazendo leveza e contrapondo aos pilares em “V” e as vigas mais robustas de uma forma expressiva com um beiral monumental em balanço. O fechamento em vidro gera ligação total entre interno e externo.

Figura 35 - Vista da fachada principal nível do pedestre.



Fonte: Archdaily (2019).

A maneira como o beiral em balanço acolhe e protege os pedestres e o embarque e desembarque dos carros, a maneira como o uso do vidro permite a permeabilidade visual e conexão e todos os ambientes.

Figura 36 - Vista do saguão.



Fonte: Archdaily (2019).

A maneira como o espaço de circulação foi feita de maneira mais eficiente, diminuindo as distancias mesclando o uso em um único ambiente tornando o layout compacto e funcional, com espaços para circulação, espera/descanso, e espaços para pequenas lojas. O uso de aberturas na cobertura (shed) e grandes janelas de vidro como fechamento do chão à cobertura utilizando a iluminação natural da melhor maneira.

7 PROPOSTA PROJEUAL

7.1 LOCALIZAÇÃO DO TERRENO NA CIDADE

O terreno (Figura 37) está localizado no centro da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo possui uma grande influência em seu próprio bairro, nos adjacentes, e na cidade como um todo, pois é uma via importante de conexão com as demais avenidas que se distribuem para o centro e para toda cidade. Encontra-se em fácil acesso pois está ligada com diversas vias principais.

Figura 37 - Mapa de Santa Cruz do Rio Pardo.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

7.2 ZONEAMENTO

O zoneamento de Santa Cruz do Rio Pardo foi definido pelo Plano Diretor de 2006. Poucas informações são fornecidas, entre elas; o terreno está localizado na Macrozona urbana como Z 1 – Zona Consolidada.

7.3 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Figura 38 - Mapa de uso e ocupação da área.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 39 - Legenda do mapa de análise de uso e ocupação do solo.

LEGENDA - Uso e Ocupação do Solo			
	ÁREA DE INTERVENÇÃO		ÁREA MISTA
	ÁREA RESIDENCIAL		ÁREA DE SERVIÇO
	ÁREA COMERCIAL		ÁREA DE ESTACIONAMENTO
	ÁREA INSTITUCIONAL		VAZIO URBANO
	ÁREA VERDE		USO ESPECIAL

Fonte: Autora (2021).

Figura 40 - Legenda de grandes equipamentos.

LEGENDA - Grandes equipamentos	
① PRAÇA SÃO SEBASTIÃO	⑧ GINÁSIO DE ESPORTE ANIZ ABRAS
② CENTRO DA MULHER	⑨ ASSOCIAÇÃO CULTURAL DE COMUNICAÇÃO ALTERNATIVA
③ E.E. SINHARINHA CAMARINHA	⑩ SUPERMERCADO SÃO SEBASTIÃO
④ E.E. LEÔNIDAS DO AMARAL VIEIRA	⑪ CAPS – CENTRO ATENDIMENTO PSICO-SOCIAL
⑤ OAPEC-ORGANIZAÇÃO APARECIDO PIMENTAL	⑫ CÂMARA MUNICIPAL
⑥ SUPERMERCADO ALMARK	⑬ CORPO DE BOMBEIROS
⑦ ESTÁDIO LEÔNIDAS CAMARINHA	⑭ COLÉGIO CAMÕES

Fonte: Autora (2021).

O terreno está localizado no centro da malha urbana na cidade de Santa Cruz do Rio Pardo devido a isso encontramos um misto de ocupações, contendo comércios, residências, edifícios institucionais, edifícios de interesse público, praças e alguns terrenos vazios e edifícios subutilizados (estacionamento). Podemos observar a maior concentração de comércio por toda Avenida Coronel Clementino Gonçalves, com a presença de poucas residências nessas áreas, sendo predominantemente residencial no sentido dos bairros.

A área tem a presença de muitos equipamentos urbanos importantes, como: A Praça São Sebastião, as escolas estaduais E.E Sinharinha Camarinha de ensino fundamental, e a E.E. Leônidas do Amaral Vieira de ensino médio, e as particulares de ensino fundamental ao médio OAPEC e Camões, o Ginásio de esporte Aniz Abras, a Associação Cultural de Comunicação Alternativa onde está localizada as piscinas publicas uma quadra poliesportiva coberta a pista de skate, também o

Atualmente nota-se que a cidade de Santa Cruz do Rio Pardo tem um eixo central que possui movimento ao decorrer do dia todo, devido ao pequeno número de habitantes não é uma cidade que possui trânsito acentuado. Dessa maneira o fluxo é mais concentrado nas principais avenidas da cidade onde estão localizados em sua maioria os comércios e serviços, principalmente em horário comercial das 8h00 às 18h00. Sendo desde a Avenida Coronel Clementino Gonçalves passando para Rua Euclides da Cunha, até a Avenida Conselheiro Dantas (eixo comercial Principal).

As ruas no entorno imediato do terreno que possuem fluxo alto de veículos são as avenidas como Avenida Coronel Clementino Gonçalves, Avenida Joaquim Souza de Campos, e as ruas adjacentes que distribuem em mão única para outras vias importantes e que possibilitam retorno, como Rua Major Gabriel Botelho, Rua Quintino Bocaiúva, Rua Belizário Teodoro Nogueira.

As ruas que circundam o terreno de fluxo médio são as que se encontram nas ruas em sentido ao centro e as Avenidas. As de fluxo baixo dão ligação a bairros residenciais.

7.5 FLUXOS DE PESSOAS NO ENTORNO DO TERRENO

Figura 43 - Mapa de fluxos de pedestres.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 44 - Legenda mapa de fluxo de pedestres.

LEGENDA - Fluxo de pedestre	
	ÁREA DE INTERVENÇÃO
	FLUXO ALTO
	FLUXO MÉDIO
	FLUXO BAIXO

Fonte: Autora (2021).

O fluxo de pedestre é bastante relevante e intenso, principalmente durante o dia pois o local está situado no Centro da cidade onde existem grandes equipamentos urbanos importantes que fomentam o pedestrianismo, e os principais são: o Ginásio de esporte que contempla atividade ao decorrer de todos o dia, seja atividades sociais ou partidas de jogos privadas, o centro de tratamento psico social (CAPS), a

Praça São Sebastião que é bem frequentada pela população por fornecer estrutura para pratica de esportes ao ar livre com pequenas quadras, pista de caminhada, academia e também é usada como local de espera pelos alunos das escolas adjacentes, as quatro escolas em seu entorno próximo geram grande fluxo de pedestres nos horários de entrada e saída de alunos, além de dois supermercados importantes que geram grande fluxo de pessoas durante o dia todo, também a pista de skate , e todos os outros comércios que estão localizadas na Avenida Coronel Clementino Gonçalves ajudam agregar movimento.

7.6 VEGETAÇÃO EXISTENTE NA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Atualmente, segundo o estudo realizado a partir do mapa de vegetação da cidade, foi possível notar duas áreas de vegetação mais adensadas que são provenientes da: Praça São Sebastião, e da área verde presente na cede dos bombeiros.

Observa-se que no terreno de intervenção há arvores apenas na parte interna do terreno, com as calçadas da Avenida Clementina Gonçalves onde há grande fluxo de pedestre pouco arborizada.

Figura 45 - Mapa de Vegetação.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 46 - Legenda mapa de vegetação.

LEGENDA - Mapa de vegetação	
	Áreas verdes
	Vegetação

Fonte: Autora (2021).

7.7 ADENSAMENTO DA ÁREA

Área com alto adensamento de construções, poucos vazios que se concentram no centro dos lotes, nos pontos de praça, área verde e no Estádio Leônidas Camarinha.

Figura 47 - Mapa cheios e vazios.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 48 - Legenda mapa cheios e vazios.

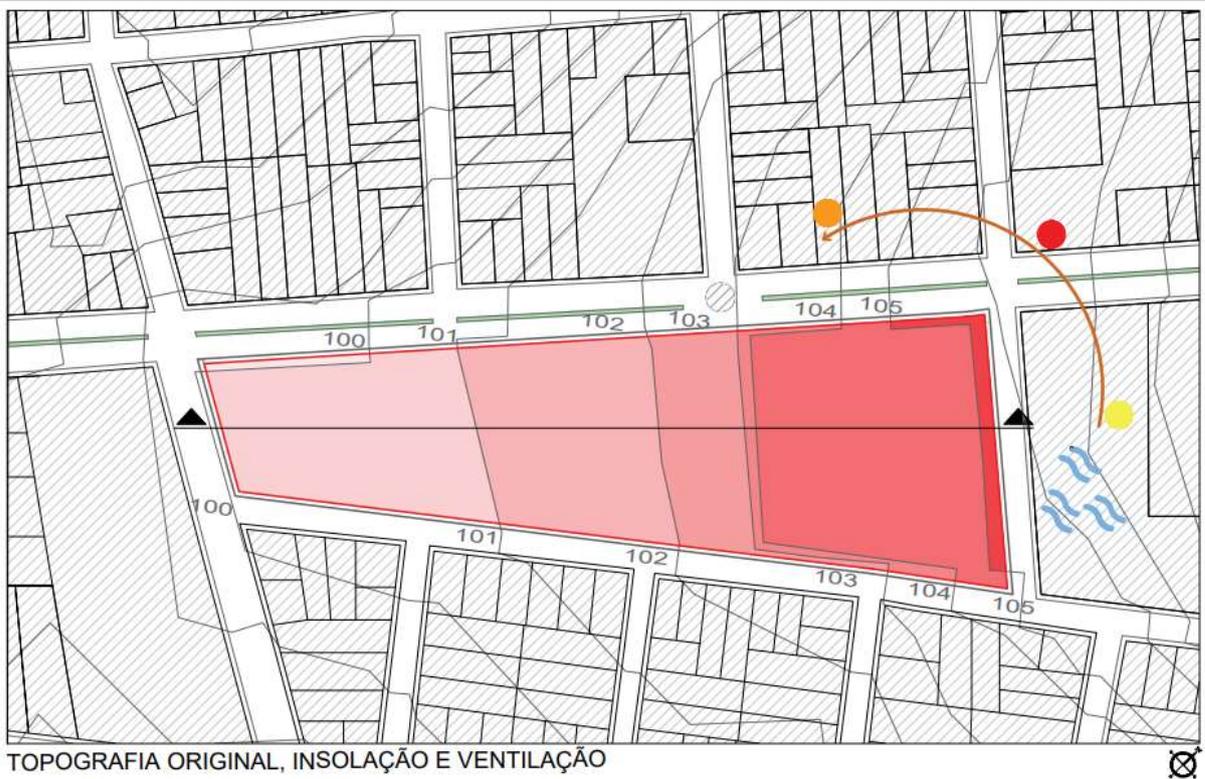
LEGENDA - Cheios e vazios	
	Cheios
	Vazios

Fonte: Autora (2021).

7.8 CARACTERÍSTICAS TOPOGRÁFICAS DA ÁREA, INSOLAÇÃO E VENTILAÇÃO.

A topografia do terreno original possui um desnível de 6 metros ao decorrer de sua extensão de 317 metros, tornando-se assim um desnível pequeno e muito suave para seus pedestres.

Figura 49 - Mapa topográfico, insolação e ventilação.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

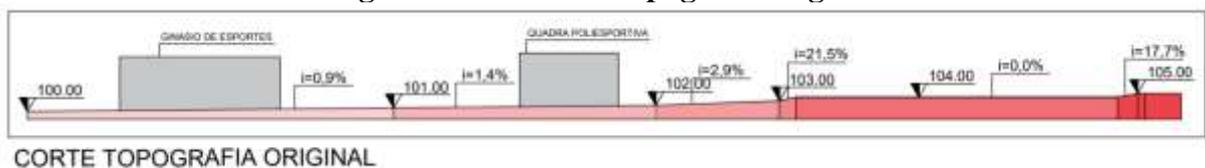
Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 50 - Legenda do mapa topográfico, insolação e ventilação.

LEGENDA - Insolação e ventos		LEGENDA - Topografia	
	Sol nascente		100
	Sol ao 12:00		100 - 101
	Sol poente		101 - 102
	Direção predominantes dos ventos		102 - 103
			103 - 104
			104 - 105
			105 - 106

Fonte: Autora (2021).

Figura 51 - Corte da topografia original.



Fonte: Autora (2021).

7.9 GABARITO DA ÁREA

Gabarito predominantemente baixo, variando de edifícios térreos a edifícios de um pavimento.

Figura 52 - Gabarito 1



Fonte: Google maps.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 53 - Gabarito 2



Fonte: Google maps.

Nota: Adaptado pela Autora.

7.10 EDIFÍCIO EXISTENTE NA ÁREA.

O terreno da área de intervenção possui vários edifícios como o ginásio de esportes, duas piscinas públicas, que dispõem de uma guarita e um vestiário compartilhado que estão degradados pelo o tempo, uma quadra poliesportiva coberta que foi recém-construída mais ainda não foi terminada e nem inaugurada, há uma pista de bocha e jogos de mesa com espaço coberto, também há uma academia publica, uma pista de skate cercada e segregada dos demais usos, uma quadra de areia, e o campo de Futebol cruzeiro com uma área de lazer.

Os edifícios que estão em boas condições e são importantes para a cidade e usados pela população serão mantidos e revitalizados tendo qualidade adicionada aos seus usos.

O campo de futebol cruzeiro com sua área de lazer, a academia ao ar livre e a quadra de areia serão removidos dando espaço para novos usos, como o centro cultural e o terminal estudantil.

Figura 54 - Mapa de edifícios existentes na área de intervenção.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 55 - Legenda mapa de edifícios existentes.

LEGENDA - Edifícios existente	
	ÁREA DE INTERVENÇÃO
	Manter
	Demolir

LEGENDA - Edifícios existentes	
①	GINÁSIO DE ESPORTE
②	PISTA DE BOCHA
③	GUARITA PISCINA
④	VESTIÁRIO PISCINA
⑤	PISCINA
⑥	QUADRA POLIESPORTIVA
⑦	QUADRA DE AREIA
⑧	ACADEMIA AO AR LIVRE
⑨	PISTA DE SKATE
⑩	CAMPO DE FUTEBOL
⑪	ÁREA DE LAZER

Fonte: Autora (2021).

O ginásio de esportes Anis Abras, as duas piscinas pública, a quadra poliesportiva coberta, terão seus usos mantidos com suas estruturas revitalizadas, a pista de bocha, a pista de skate, a guarita e vestiário das piscinas publicas serão removidos dos locais original, mas serão incorporados ao novo projeto.

Figura 56 - Mapa de edifícios mantidos na área de intervenção.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 57 - Legenda mapa de edifícios mantidos.

LEGENDA - Edifícios mantidos	
①	GINÁSIO DE ESPORTE
②	PISCINA
③	QUADRA POLIESPORTIVA

Fonte: Autora (2021).

7.10.1 VISADA INTERNA DO TERRENO E SEUS EQUIPAMENTOS.

Figura 58 - Mapa 1 de visadas internas do terreno.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 59 - Mapa 2 de visadas internas do terreno.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Os equipamentos da área necessitam de revitalização, pois os edifícios estão com os materiais degradados, algum deles não possui acessibilidade.

O ginásio de esporte será revitalizado, renovando seus materiais como a cobertura e suas cores. O anexo na sua lateral esquerda a pista de bocha será removida e realocada dentro do centro cultural, deixando assim as laterais livre e permitindo acessos por todas as quatro entradas já existentes com caminhos de acesso mais largos e em todas as direções, também é importante frisar o destaque apenas ao Ginásio.

Figura 60 - Entrada principal Ginásio de Esporte.



Fonte: Autora (2021).

Figura 61 - Lateral do Ginásio de Esporte.



Fonte: Autora (2021).

A falta de acesso pavimentado por todas as portas do Ginásio é um problema tanto de acessibilidade como de segurança.

A pista de bocha anexo ao ginásio de esporte, que apesar de ter ocorrido uma pequena renovação e ampliação deixa a desejar e ainda inibe o acesso pela parte de trás do ginásio, por esses motivos será realocado.

Figura 62 - Entrada da pista de bocha.



Fonte: Autora (2021).

Figura 63 - Pista de bocha.



Fonte: Autora (2021).

Figura 64 - Local para torneio de truco.



Fonte: Autora (2021).

O centro esportivo Boanerges de Ambrósio Britto (associação cultural de comunicação alternativa) encontrasse em estado de abandono, sua fachada, a

guarita, e o vestiário estão extremamente degradados pelo uso e pelo tempo, por esse motivo serão removidos, mas terão instalações novas no projeto. A piscina aquecida foi construída em 2019-2020, mas a obra não foi finalizada. Ela tem estrutura para ser coberta sem estar finalizada e é essencial para seu bom funcionamento principalmente no inverno.

Figura 65 - Entrada das piscinas pública.



Fonte: Autora (2021).

Figura 66 - Piscina principal.



Fonte: Autora (2021).

Figura 67 - Piscina acessível aquecida.



Fonte: Autora (2021).

Figura 68 - Vestiário.



Fonte: Autora (2021).

Figura 69 - Acesso para piscinas.



Fonte: Autora (2021).

Através das fotos é possível ver as calçadas rachadas e falta de zelo com as rampas de acesso, com os poucos mobiliários que se encontram na área fica nítido as condições precárias do local e a falta de cuidado com os pedestres da área e a necessidade de melhorias.

Observando as fotos das calçadas voltadas para Avenida Coronel Clementino Gonçalves é possível ver a falta de arborização nas calçadas ficando com a presença de vegetação apenas dentro do lote.

Figura 70 - Calçada da Avenida Coronel Clementino Gonçalves.



Fonte: Autora (2021).

Figura 71 - Calçada no início da Avenida Coronel Clementino Gonçalves



Fonte: Autora (2021).

Figura 72 - Rampa acessível.



Fonte: Autora (2021).

Figura 73 - Mobiliário público banco.



Fonte: Autora (2021).

Figura 74 - Única lixeira encontrada na área.



Fonte: Autora (2021).

A quadra poliesportiva foi construída mais nunca foi entregue ao uso da população, permanecendo sempre fechada e ainda sem iluminação interna.

Figura 75 - Entrada principal quadra poliesportiva.



Fonte: Autora (2021).

Figura 76 - Acesso lateral quadra poliesportiva.



Fonte: Autora (2021).

8 PROJETO

O objetivo geral deste projeto é dar liberdade para quem deseja utilizar a área, conectando a população de Santa Cruz do Rio Pardo com área oferecendo várias atividades para que possa tornar atrativa novamente a população se apropriar do espaço central da cidade que hoje encontrasse em maior parte inutilizado e mesmo as áreas que são usadas encontrasse degradada. A proposta se dá através dos edifícios existentes na área que são muito utilizados pela população e serão mantidos e revitalizados, como: Ginásio de Esporte, Piscinas pública, e quadra poliesportiva coberta. A partir desses edifícios serão implantados espaços de convivência e caminhos que permitam a livre ligação entre os equipamentos do lote. Novos usos serão implantados como uma ciclovia que contornara toda extensão do lote, um playground, uma concha acústica, duas quadras abertas uma quadra de vôlei e uma de basquete, As piscinas públicas serão incorporada uma nova entrada, além de uma cobertura para piscina aquecida garantindo seu melhor funcionamento, a pista de skate e a pista de bocha serão reincorporadas ao projeto em novos locais.

O foco principal deste projeto foi o desenvolvimento do projeto do Centro Cultural e do Terminal Estudantil onde o Centro Cultural entra como maior gerador de atividades, com salas que ofereceram desde aula de música, arte, até oficinas de gastronomia, dança e espaços para atividade física como luta, yoga, funcional etc.. Espaços comuns de convívio e espera espaços para jogos de mesa, espaços abertos para apresentações, como um teatro também que servira para eventos fechados e reuniões da comunidade, espaço de lanchonete, uma biblioteca, também oferece um espaço de teto jardim com decks comerciais, espaços ao ar livre para refeições e piquenique e uma horta comunitária.

O terminal estudantil fica dividido em três espaços, uma praça coberta com pequenos pontos de comércio e um quichê especialmente para o terminal, espaço de esperar e o local de embarque e desembarque de alunos, que acontecera em uma plataforma elevada, para proporcionar a todos o embarque e desembarque em nível. O terminal também terá estacionamento próprio como atrativo para uso dos estudantes, tendo em vista a maior facilidade em estacionar e na segurança, e o espaço também terá a função de cinema de carros aos finais de semana.

Além de todas as atividades que serão oferecidas o espaço, proporcionará diversos acessos, sendo a maioria da atividade ao uso livre do público 24 horas por dia, tendo usos variados e horários distribuídos ao longo de todo o dia e no período da noite, para gerar movimento e maior segurança para os estudantes. Para acolher a Feira de rua que acontece todo Domingo de manhã na Avenida Joaquim Souza (lateral esquerda do terreno) será implanta a praça coberta situada na parte superior do terreno em frente à Avenida Coronel Clementino Gonçalves que é onde originalmente a feira acontecia antes de ser realocada para via lateral por não ser tão movimentada, agora com um local adequado com cobertura para melhor acolher a feira e seus usuários, liberando a circulação das Avenidas adjacentes, melhorando assim o trânsito e o funcionamento da cidade.

O Centro Cultural será implantado onde não possui quase uso, ao lado da quadra poliesportiva coberta, onde hoje há uma academia ao ar livre, uma quadra de areia e a pista de skate, e grande área gramada. O edifício terá forma simples e reta característica contemporâneas, e terá por dentro elementos e ângulos diferentes a fim de trazer dinamicidade ao usuário do espaço. A construção do edifício será em aço, concreto, com muita madeira e vidro presente em seu acabamento, com seus fechamentos todos com portas de vidro pivotante que permitiram durante o uso do edificio abertura 100% de toda sua extensão trazendo a sensação de liberdade ao usuário e permeabilidade visual para quem passa pela Avenida.

8.1 PROGRAMA DE NECESSIDADE

Figura 77 - Programa de necessidade Centro Cultural 1.

PROGRAMA DE NECESSIDADES CENTRO CULTURAL			
CÓDIGO	AMBIENTES	ÁREA m ²	QNT.
(A)	ADMINISTRAÇÃO	71,50 m ²	1
(A1)	SALA DE ESPERA ADMINISTRAÇÃO	14,73 m ²	1
(A2)	SALA PRIVADA	13,00 m ²	1
(A3)	DEPÓSITO	8,42m ²	1
(A4)	SALA COMPARTILHADA	27,81 m ²	1
(A5)	GUICHE INFORMAÇÕES/ BIBLETERIA	7,72 m ²	1
(A6)	SALA DE DESCANSO/COZINHA	32,78 m ²	1
(B)	SALAS	520,00 m ²	8
(B1)	SALA DE PINTURA	46,80 m ²	1
(B2)	SALA DE MÚSICA	47,32 m ²	1
(B3)	SALA DE ATIVIDADE FISICA	62,09 m ²	1
(B4)	SALA DE DANÇA	92,59 m ²	1
(B5)	SALA DE CULINÁRIA	56,60 m ²	1
(B6)	SALA LÚDICA	44,67 m ²	1
(B6)	SALA HIBRÍDA	41,86 m ²	1
(B6)	SALA DE EXPOSIÇÃO	128,00 m ²	1
(C)	JARDIM	158,83 m ²	5
(D)	SANITÁRIOS / VESTIARIO /CAMARIN	86,12 m ²	5
(D1)	BANHEIRO ACESSÍVEL MASCULINO	7,50 m ²	1
(D2)	BANHEIRO MASCULINO	7,50 m ²	1
(D3)	BANHEIRO ACESSÍVEL FEMININO	26,19 m ²	1
(D4)	BANHEIRO FEMININO	26,19 m ²	1
(D5)	CAMARIM UNISEX	18,74 m ²	1
(E)	TEATRO	334,23 m ²	1
(E1)	HALL	54,03 m ²	1
(E2)	BANHEIRO MASCULINO	7,18 m ²	1
(E3)	BANHEIRO FEMININO	7,18 m ²	1
(E4)	AUDITÓRIO	131,56 m ²	1

Fonte: Autora (2021).

Figura 78 - Programa de necessidades Centro Cultural 2.

Ⓔ5	PALCO	57,53 m ²	1
Ⓔ6	COXIA	27,86 m ²	1
Ⓔ7	BANHEIRO MASCULINO	6,40m ²	1
Ⓔ8	BANHEIRO FEMININO	6,40 m ²	1
Ⓔ9	DEPÓSITO	13,20 m ²	1
Ⓕ	LANÇONETE	140,00 m ²	1
Ⓕ1	COZINHA	19,74 m ²	1
Ⓕ2	DECK DE REFEIÇÃO	56,00 m ²	1
Ⓖ	PRAÇA COBERTA	152,18 m ²	1
Ⓕ	ÁREA DE APRESENTAÇÃO ABERTA	418,20 m ²	1
Ⓕ1	ÁREA DE APRESENTAÇÃO	310,20 m ²	1
Ⓕ2	ARQUIBANCADA	108,00 m ²	1
Ⓖ	ÁREA DE JOGOS	55,72 m ²	1
Ⓖ	ÁREA DE ESPERA/CONVÍVIO	529,76 m ²	4
1º PAVIMENTO		922,20 m ²	
Ⓕ	BIBLIOTECA	175,20 m ²	1
Ⓖ	SALA DE JOGOS	67,00 m ²	1
Ⓕ	ÁREA EXPOSIÇÃO ABERTA	51,00 m ²	1
Ⓖ	BANHEIROS	20,20 m ²	3
Ⓕ1	BANHEIRO MASCULINO	6,40 m ²	1
Ⓕ2	BANHEIRO FEMININO	6,40 m ²	1
Ⓕ3	BANHEIRO ACESSÍVEL	5,50 m ²	1
ÁREA DE CIRCULAÇÃO		660,05 m ²	
ÁREA TOTAL=		3.612,00m ²	
Ⓖ	TETO JARDIM	907,00 m ²	1
Ⓖ1	ÁREA DE PIQUENIQUE	300,25 m ²	---
Ⓖ2	QUIOSQUE COMERCIAL	4,00 m ²	9
Ⓖ3	HORTA COMUNITÁRIA	56,61 m ²	1
ÁREA DE CIRCULAÇÃO		515,05 m ²	
Ⓕ	PRAÇA	1.275 m ²	1
Ⓖ	ESPELHO D'ÁGUA	102,70 m ²	1
Ⓕ	ESTACIONAMENTO	184,04 m ²	1

Fonte: Autora (2021).

Figura 79 - Programa de necessidades Terminal Estudantil.

PROGRAMA DE NECESSIDADE TERMINAL ESTUDANTIL			
CÓDIGO	AMBIENTES	ÁREA m ²	QNT.
①	PRAÇA COBERTA/FEIRAS/FOOD TRUCK	880,19 m ²	1
②	GUICHE INFORMAÇÕES TERMINAL	12,00 m ²	1
③	PONTOS COMERCIAIS	12,00 m ²	7
④	SANITÁRIOS MASCULINO	6,40 m ²	1
⑤	SANITÁRIOS FEMININO	6,40 m ²	1
⑥	SANITÁRIOS ACESSÍVEL	5,50 m ²	1
⑦	TERMINAL ESTUDANTIL	923,00 m ²	1
⑧	ÁREA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE	21,00 m ²	7
	ÁREA TOTAL= 1.804,14 m ²		
⑨	ROLAMENTO PARA ONIBUS	1.954,95 m ²	1
⑩	ESTACIONAMENTO/CINEMA DE CARROS	2.124,00 m ²	1

Fonte: Autora (2021).

8.2 PLANO DE MASSAS

Figura 80 - Plano de massas.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 81 - Legenda do mapa plano de massas.

LEGENDA - Programa de necessidades geral			
	CICLOFAIXA		PISTA DE SKATE
	GINASIO DE ESPORTE		PLAYGROUND
	CONCHA ACÚSTICA		CENTRO CULTURAL
	QUADRA		PRAÇA COBERTA
	GUARITA PISCINA PÚBLICA		PONTOS COMERCIAIS
	PISCINA PÚBLICA		TERMINAL ESTUDANTIL
	VESTIÁRIO PISCINA PÚBLICA		ROLAMENTO/BAIA PARA ÔNIBUS
	QUADRA POLIESPORTIVA		ESTACIONAMENTO

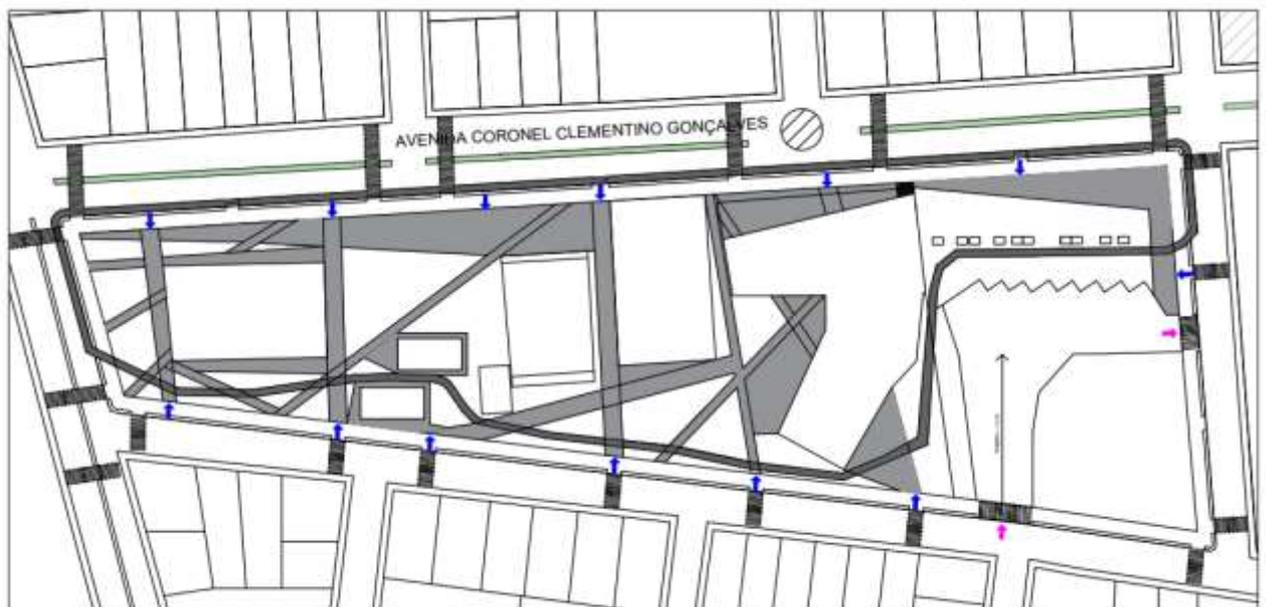
Fonte: Autora (2021).

O plano de massa tem como intuito espaços com usos variados que posso se adaptar a todos os tipos de usuários do local, distribuído assim os usos por toda

extensão do terreno. A implantação de uma ciclovia/ciclofaixa visa atender aos dois tipos diferentes de público, que são quem está se deslocando pela cidade e para quem deseja passear pela área, (mobilidade urbana e lazer) por isso a disposição da ciclovia/ciclofaixa se encontra linear por toda Avenida Coronel Clementino Gonçalves a fim de privilegiar quem está se locomovendo pela malha urbana em geral, e a parte oposta da ciclovia está disposta dentro da área passando pelos equipamentos do terreno, estando assim voltada para quem deseja passear pela extensão do lote e apreciar os equipamentos e movimento da área.

8.3 CAMINHOS/ACESSOS

Figura 82 - Mapa de acessos e caminhos.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 83 - Legenda mapa de acessos e caminhos

LEGENDA – ACESSOS	
	ACESSOS PRINCIPAIS
	ENTRADA/SAÍDA ÔNIBUS

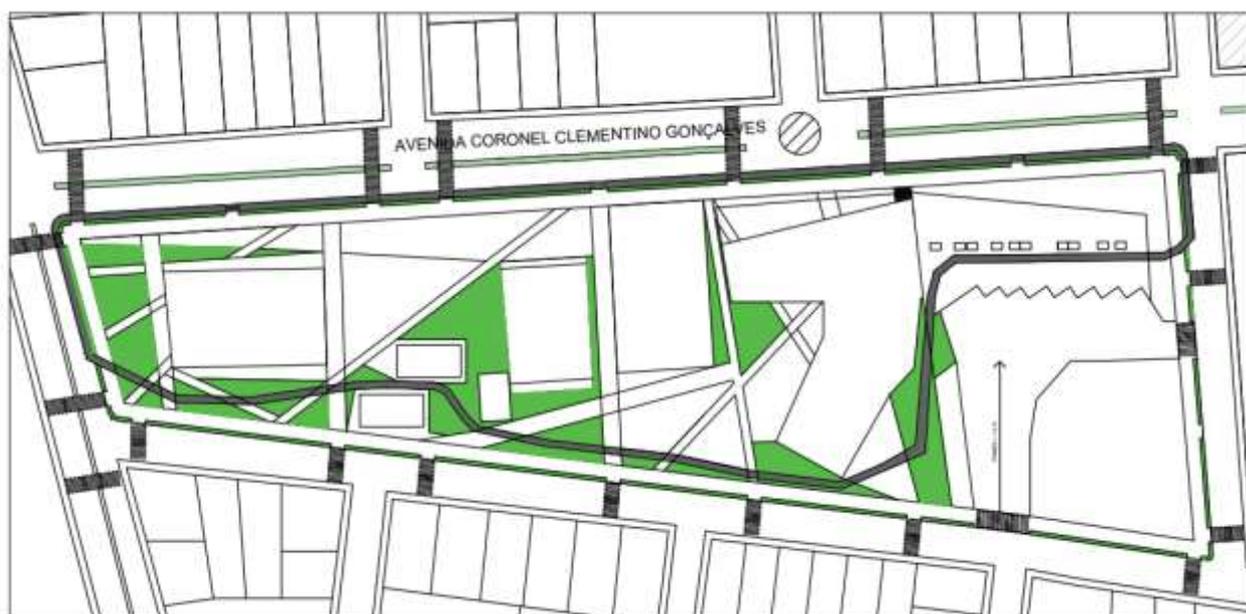
Fonte: Autora (2021).

As entradas principais ficaram dispostas próximas às travessias das faixas de pedestres e das entradas dos equipamentos fornecendo caminhos mais largos e passagem completa de uma lateral a outra para facilitar assim o deslocamento de quem usufrui do local como para quem deseja apenas atravessá-lo.

O acesso de ônibus ficou previsto para rua oposta há Avenida Coronel Clementino Gonçalves, para Rua José Antônio Ramos por ter o fluxo consideravelmente mais baixo facilitando assim o acesso dos ônibus sem prejudicar o trânsito mais intenso da Avenida.

8.4 AREAS VERDES

Figura 84 - Mapa de áreas verdes.



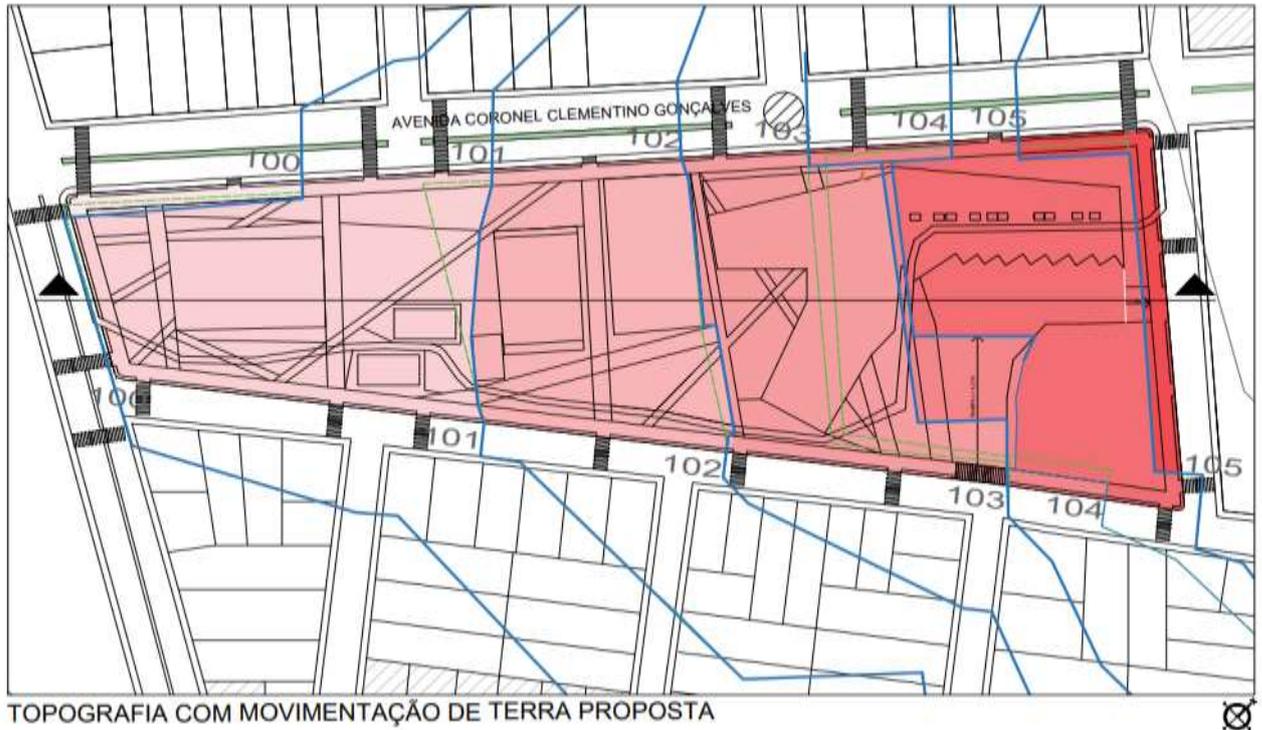
Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

As áreas verdes ficaram distribuídas em todos os intervalos entre edificações e caminhos/pequenas praças que foi possível, para que assim seja garantido sombreamento para as travessias e para os locais de convívio.

8.5 MOVIMENTAÇÃO DE TERRA PROPOSTA

Figura 85 - Movimentação de terra proposta.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

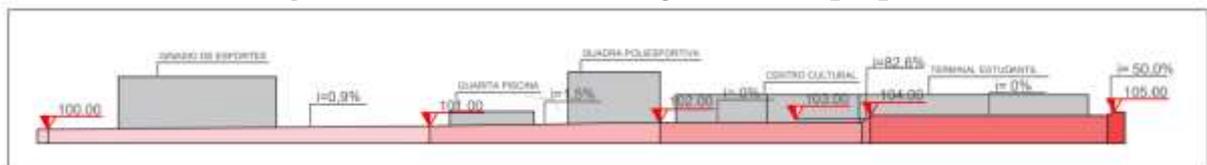
Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 86 - Legenda movimentação de terra proposta.

LEGENDA	
	TOPOGRAFIA PROPOSTA
	TOPOGRAFIA ORIGINAL

Fonte: Autora (2021).

Figura 87 - Corte movimentação de terra proposta.



CORTE TOPOGRAFIA PROPOSTA

Fonte: Autora (2021).

A proposta para movimentação de terra segue respeitando o máximo possível da topografia original e abrindo espaços nivelados apenas para a implantação dos prédios propostos (Centro Cultural e Terminal estudantil), seguindo em sua maioria baixas inclinações ao decorrer dos percursos, com acento na declividade apenas nas cotas 103 e 104 a fim de dar utilização ao desnível com a implantação de arquibancadas para fomentar o convívio e fornecer espaços para acentos e lazer como apresentações abertas. Assim mantendo o as características da área.

9 CONCEITO ARQUITETÔNICO

Conceito: Liberdade

9.1 PARTIDO

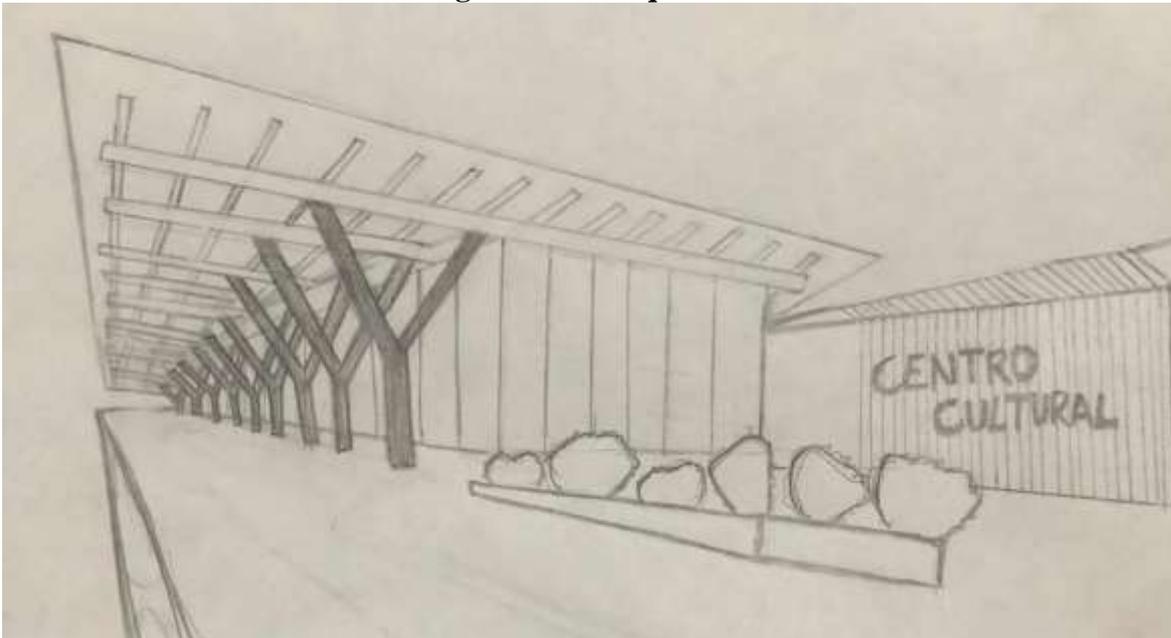
No Centro Cultural o conceito será atingido através de uma superestrutura metálica que possibilitara que o centro cultura seja envolta em uma “casca” vidro, que trará a sensação de liberdade através do térreo que será todo fechado com portas de vidro estilo brise, que permite abertura total do espaço, em seu telhado com um beiral de alumínio composto passara a ilusão de um telhado extremante fino, que tem a função de dar a característica de leveza e fluidez, principalmente para quem o ver de fora, em sua entrada principal foi deixado um espaço coberto por um balanço de 7 metros que vai se afunilando, uma praça minimalista com poucos elementos com a função de se junta a calçada e dar a sensação de que a calçada convida e induz ao usuário a entrada do Centro Cultural, sua fachada térrea toda coberta por portas pivotantes quando abertas deixa 100% sem barreiras de forma convidativa aos usuários e transeuntes da área.

No Terminal Estudantil Intermunicipal a cobertura será interligada com a do Centro Cultural, apenas com a interrupção de uma parede que serve para delimitar o espaço onde o Centro Cultural termina e o Terminal e praça iniciam, seguindo a partir dai com o beiral de 2.5 m em alumínio composto trazendo leveza para a estrutura robusta de pilares e vigas em aço que serão expostas, a fim de balancear a robustez da estrutura e a aparente leveza de toda cobertura foi combinado com um grande balanço de 10 metros em sua fachada onde esta localizada a praça coberta

proporcionando uma praça coberta sem nenhum obstáculo por toda sua extensão reforçando a fluidez de uma praça.

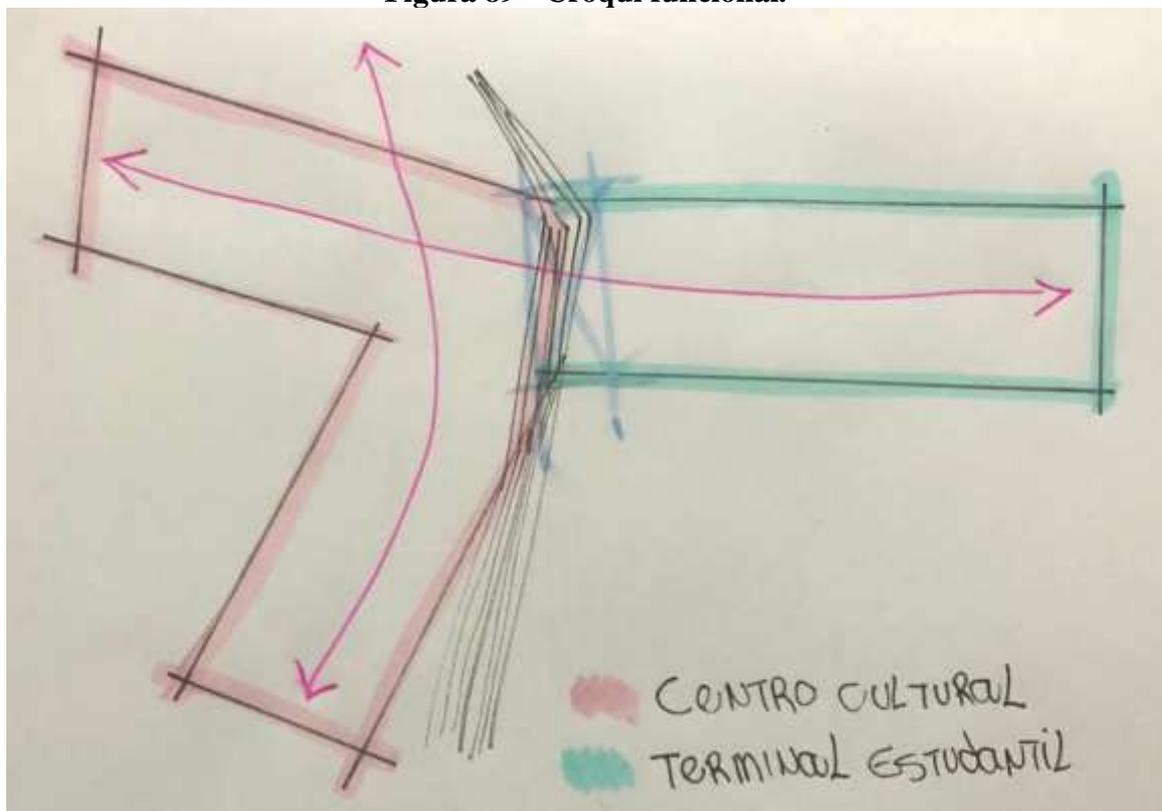
9.2 CROQUI

Figura 88 - Croqui formal.



Fonte: Autora (2021).

Figura 89 - Croqui funcional.



Fonte: Autora (2021).

9.3 IMPLANTAÇÃO

Figura 90 – Implantação proposta inicial.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora.

Figura 91 - Legenda implantação, acessos e vegetação.

LEGENDA - ACESSOS		LEGENDA - VEGETAÇÃO	
	Acesso principal		Arvore porte médio
	Acesso/saida de ônibus		Arvore porte pequeno
	Acesso/saida de carros		

Figura 92 - Implantação final.



Fonte: Mapa cedido pela Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Rio Pardo.

Nota: Adaptado pela Autora

O desenvolvimento da implantação evoluiu com foco voltado as edificações do Centro Cultural e do Terminal estudantil em decorrência do tempo curto de desenvolvimento não foi possível aprofundar o projeto no restante do terreno.

Em um segundo momento, ao decorrer do desenvolvimento das plantas do Centro Cultural visando um melhor aproveitamento da estrutura e dos espaços internos, a forma geral do edifício foi alterada para uma forma com linhas de perímetro mais retas, mas ainda trazendo ângulos diferentes em seu espaço interno, tanto em suas paredes, nas escadas, arquibancada, nas rampas, e também na cobertura, onde o forro acompanhou a inclinação da estrutura deixando o declive aparente.

A Ciclovia foi alocada toda para parte de dentro do terreno, para maior segurança dos ciclistas, havendo uma barreira de faixa permeável e arvores entre a rua e a ciclovia, passando de uma ciclofaixa para uma ciclovia de fato. Além de ficar localizada agora, mas próxima ao perímetro do terreno visando melhor deslocando, melhor funcionamento do terminal estudantil e maior segurança dos pedestres, além de adicionar balizadores em volta de todo ciclovia.

Adicionar pequenas praças na frente dos edifícios com espaços de sombra e acentos para que exista um espaço de transição para quem deseja usar a área,

Um espelho d'água foi encorpado a praça do centro cultural, com pequenas passarelas que permitem a travessia de pessoas em seu meio e esguichos, uma pequena profundida também foi escolhida para que as crianças possam brincar nessa área em segurança.

Em primeiro momento a quadra de bocha havia sido planejada dentro do centro cultural, porem foi alocado perto do ginásio, das quadras e da piscina para que todos os usos esportivos de quadras ficassem ligados no terreno de maneira mais coerente.

A praça coberta junto ao terminal foi desenvolvida de maneira mais minimalista, sem grandes barreiras, para que a feira de rua possa se instalada no espaço de maneira fluida.

A área de embarque e desembarque também poderá ser utilizada aos finais de semana como estacionamento de food truck, podendo utilizar da área para feiras gastronômicas cobertas ou até mesmo transformar toda área de rolamento de ônibus em uma feira ao ar livre aproveitando de sua superfície plana.

Espaços comerciais foram adicionados no 1º pavimento do centro cultural, como nove espaços de pergolados, e no terminal sete espaços comerciais que serão disponibilizados para os trailers que foram inutilizados da praça dos lanchodromos.

Figura 93 - Tabela de vegetação/árvores.

ÁRVORES					
	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	COPA (DIÂMETRO)	ALTURA	IMAGEM
	NEVE DA MONTANHA	<i>Euphorbia leucocephala</i>	2,00 m	3,00 m	
	CEREJEIRA	<i>Cerasus</i>	4,00 m	4,00 m a 10,00 m	
	IPÊ ROXO	<i>Handroanthus impetiginosus</i>	10,00 m	20,00 m a 35,00m	
	ALECRIM DE CAMPINAS	<i>Holocalyx balansae</i>	13,00 m	15,00 m a 25,00m	
	RESEDÁ	<i>Lagerstroemia Indica</i>	4,00 M	6,00 m	
	ÁRVORE SAMAMBAIA	<i>Filicium decipiens</i>	8,00 M	15,00 m a 20,00m	
	SIBIPIRUNA	<i>Caesalpinia pluviosa</i>	15,00 m	15,00 m a 20,00m	
	JENIPAPO	<i>Genipa americana L</i>	10,00 m	6,00 m a 20,00m	
	PAU FERRO	<i>Caesalpinia leiostachya</i>	12,00 m	30,00 m	
	JERIVÁ	<i>Syagrus romanzoffiana</i>	6,00 m	15,00 m	
	FLAMBOIÃ	<i>Delonix regia</i>	25,00 m a 40,00 m	12,00 m a 15,00m	

Fonte: Autora (2021).

Figura 94 - Tabela de vegetação/arbustos.

ARBUSTOS				
	NOME POPULAR	NOME CIENTÍFICO	ALTURA	IMAGEM
	CLÚSIA	<i>Clusia major</i>	0,4 a 0,9	
	IUCA-MANSA	<i>Yucca filamentosa</i>	0,4 a 0,9	
	XANADU	<i>Philodendron xanadu</i>	0,6 a 1,2 m	
	COSTELA DE ADÃO	<i>Monstera deliciosa</i>	1,0 a 3,0 m	
	PALMEIRA BAMBU	<i>Chamaedorea elegans</i>	1,0 a 2,0 m	
	RAFIA	<i>Rhaps excelsa</i>	2,0 a 4,0 m	
	ARECA BAMBU	<i>Dypsis lutescens</i>	até 3,00 m	
	BAMBU DE JARDIM	<i>Bambusa gracilis</i>	até 3,00 m	
	PALMEIRA-LEQUE	<i>Licuala grandis</i>	até 4,00 m	
	GRAMA SÃO CARLOS	<i>Axonopus compressus</i>	-----	
	GRAMA AMENDOIN	<i>Arachis repens</i>	-----	

Fonte: Autora (2021).

Figura 95 - Legenda implantação programa de necessidades.

LEGENDA - Programa de necessidades geral			
	CICLOFAIXA	⑨	PISTA DE SKATE
①	GINASIO DE ESPORTE	⑩	PLAYGROUND
②	CONCHA ACÚSTICA	⑪	CENTRO CULTURAL
③	QUADRA	⑫	TETO JARDIM
④	PISTA DE BOCHA	⑬	PRAÇA COBERTA
⑤	PISCINA PÚBLICA	⑭	TERMINAL ESTUDANTIL
⑥	PISCINA AQUECIDA COBERTA	⑮	ROLAMENTO/BAIA PARA ÔNIBUS
⑦	GUARITA/VESTIÁRIO PISCINA	⑯	ESTACIONAMENTO
⑧	QUADRA POLIESPORTIVA		

Fonte: Autora (2021).

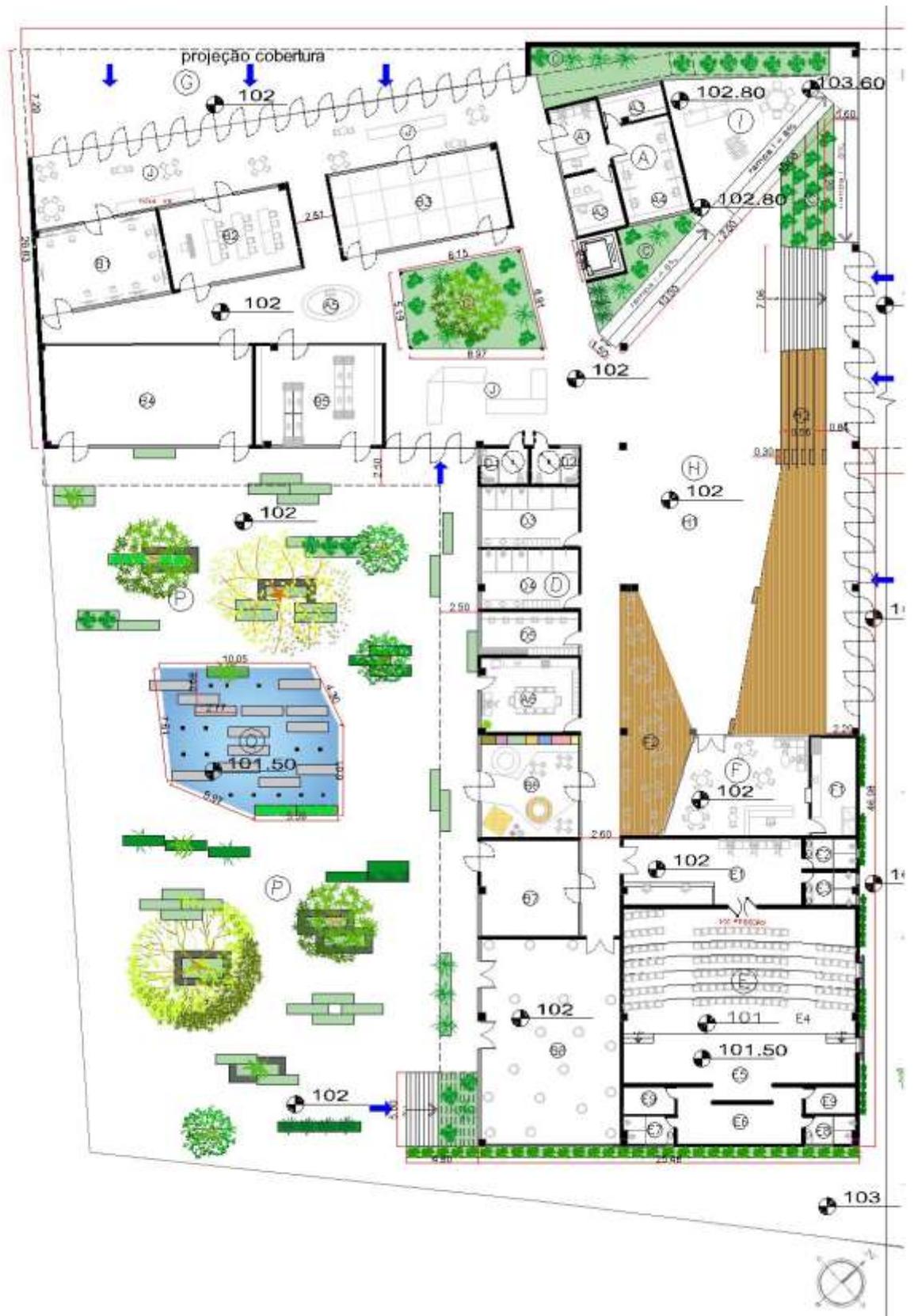
9.4 Plantas.

Figura 96 - Planta Térrea Centro Cultural e Terminal Estudantil intermunicipal.



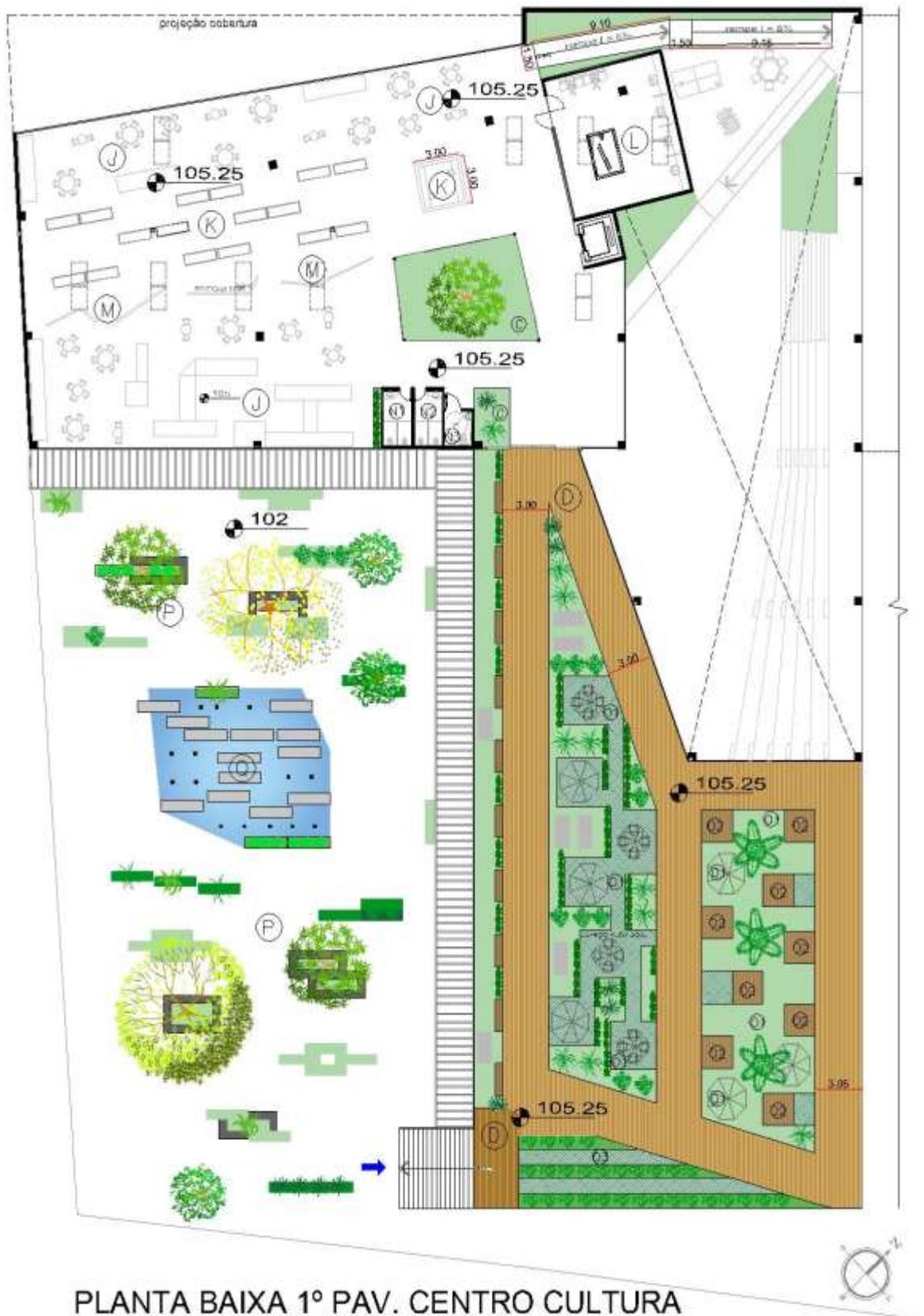
Fonte: Autora (2021).

Figura 97 – Planta térrea Centro Cultural (ampliada).



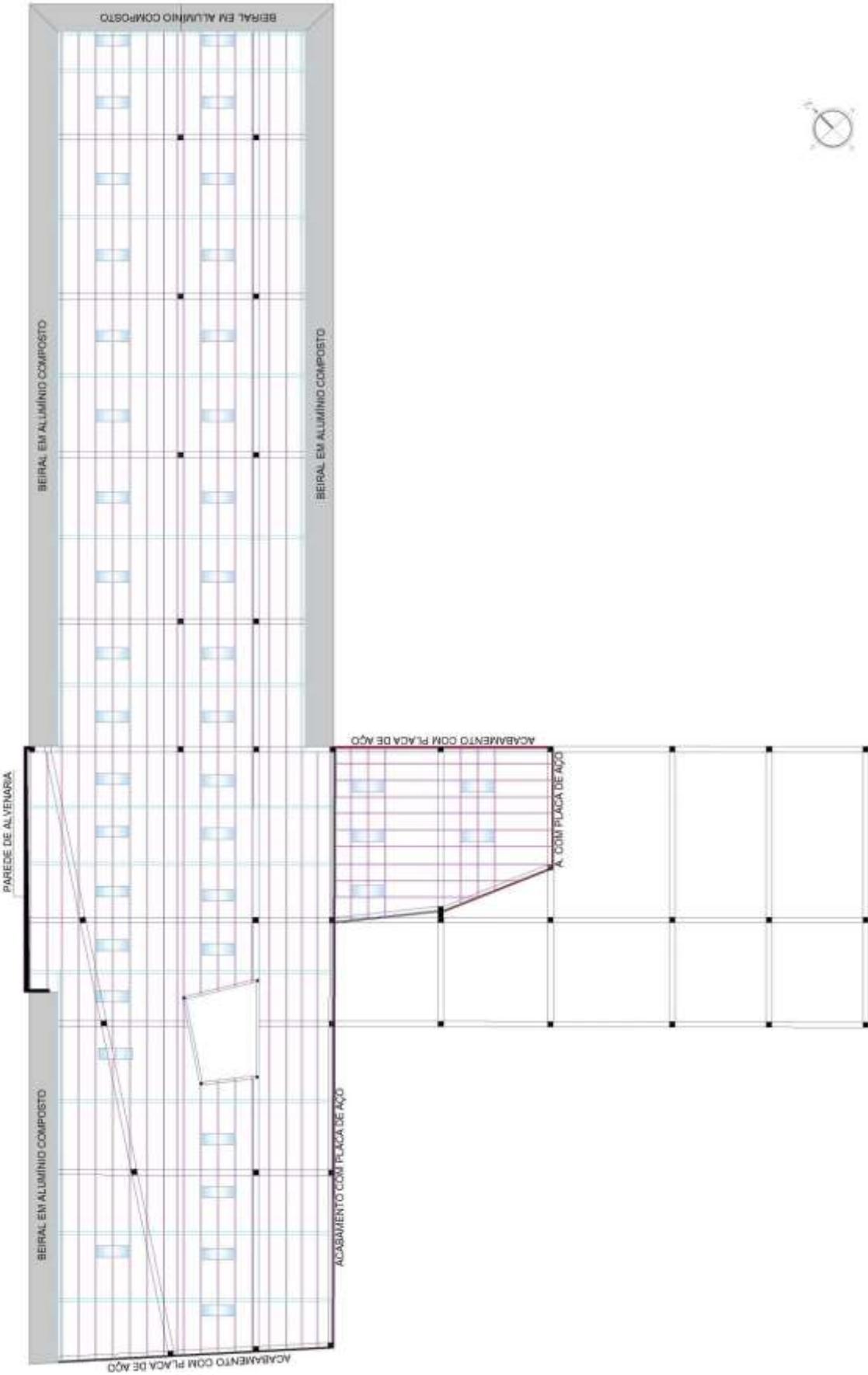
Fonte: Autora (2021).

Figura 98 - Planta 1º pavimento Centro Cultural.



PLANTA BAIXA 1º PAV. CENTRO CULTURA

Figura 100 - Planta Malha Estrutural da cobertura.



Fonte: Autora (2021).

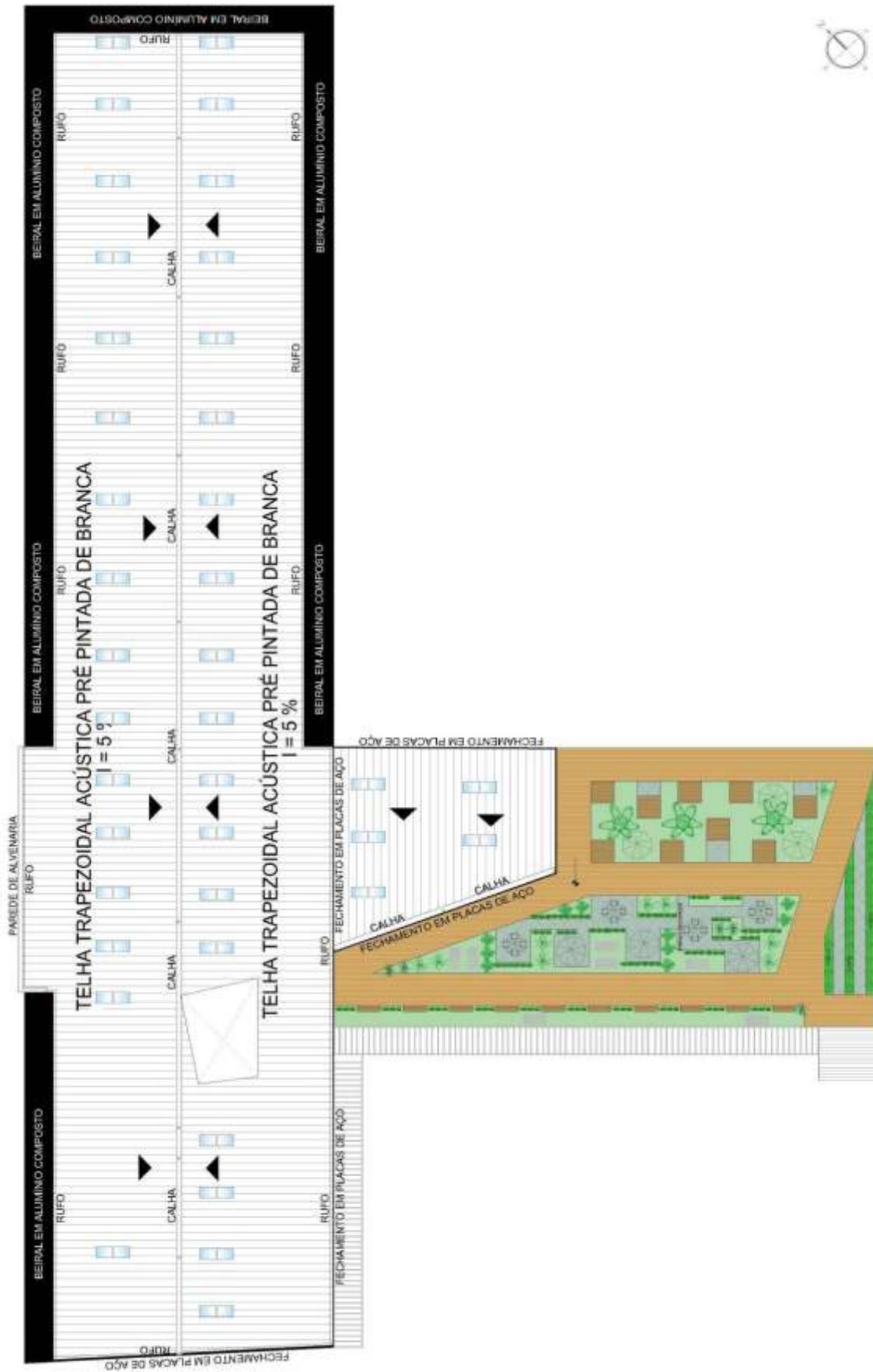
Figura 101 - Legenda Malha Estrutural da cobertura.

LEGENDA MALHA ESTRUTURAL COBERTURA			
	NOME	DIMENSÃO	INTERVALO
	PILAR	0.50X0.50	10.0 á 20.0 m
	VIGA	0.50X0.50	13.0 á 20.0 m
	VIGA	0.25X0.25	5.0 á 6.0 m
	TERÇA	0.10X0.10	1.50 m

-  BEIRAL EM ALUMÍNIO COMPOSTO PRETO
-  FECHAMENTO EM PLACAS DE AÇO PRETO

Fonte: Autora (2021).

Figura 102 – Legenda Malha Estrutural da cobertura.



Fonte: Autora (2021).

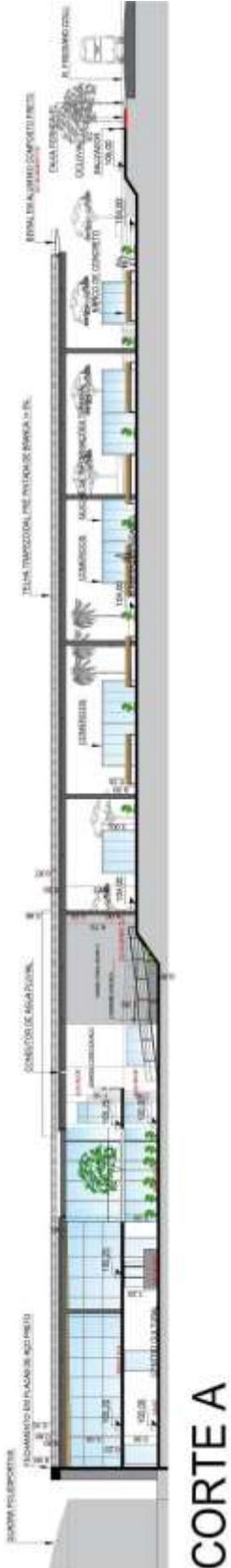
Figura 103 - Legenda Cobertura.

LEGENDA COBERTURA	
	CALHA
	CONDUTOR DE ÁGUA PLUVIAL
	RUFO

Fonte: Autora (2021).

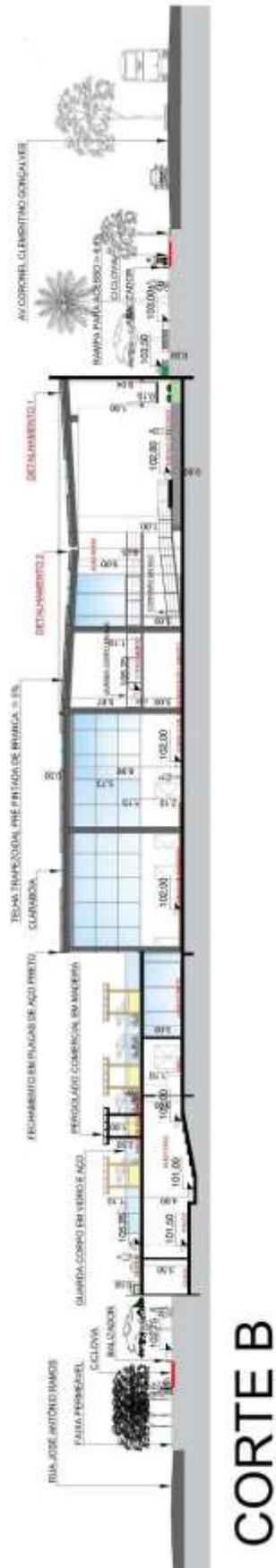
9.5 Cortes A á D.

Figura 104 - Corte Longitudinal A.



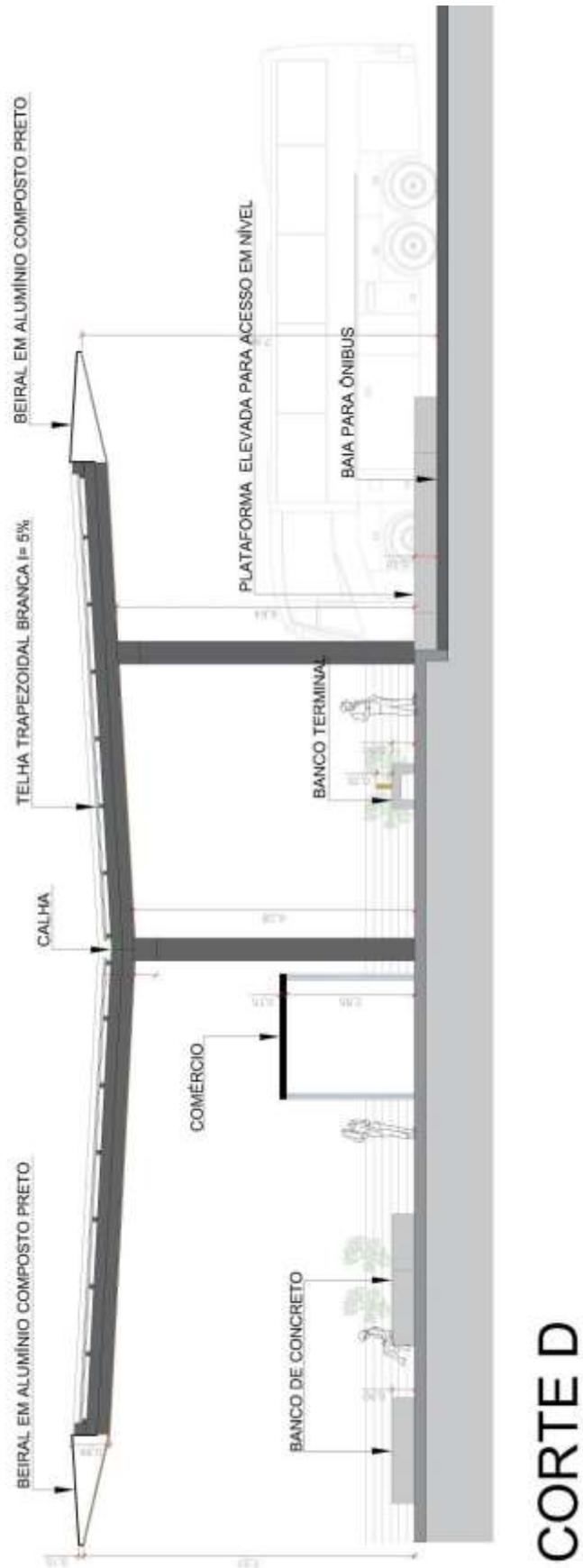
Fonte: Autora (2021).

Figura 105 - Corte Transversal B



Fonte: Autora (2021).

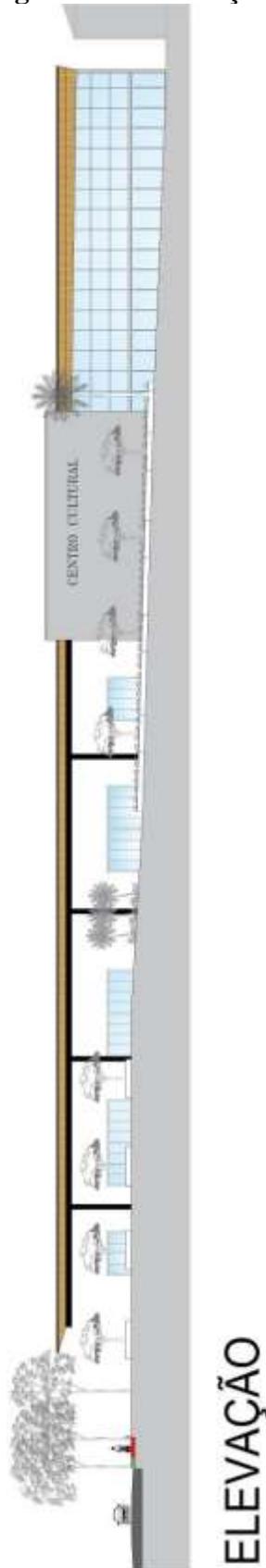
Figura 107 - Corte Parcial D.



Fonte: Autora (2021).

9.6 Elevação.

Figura 108 – Elevação.



Fonte: Autora (2021).

9.7 Detalhamentos.

Figura 109 – Detalhamento 1, cobertura.

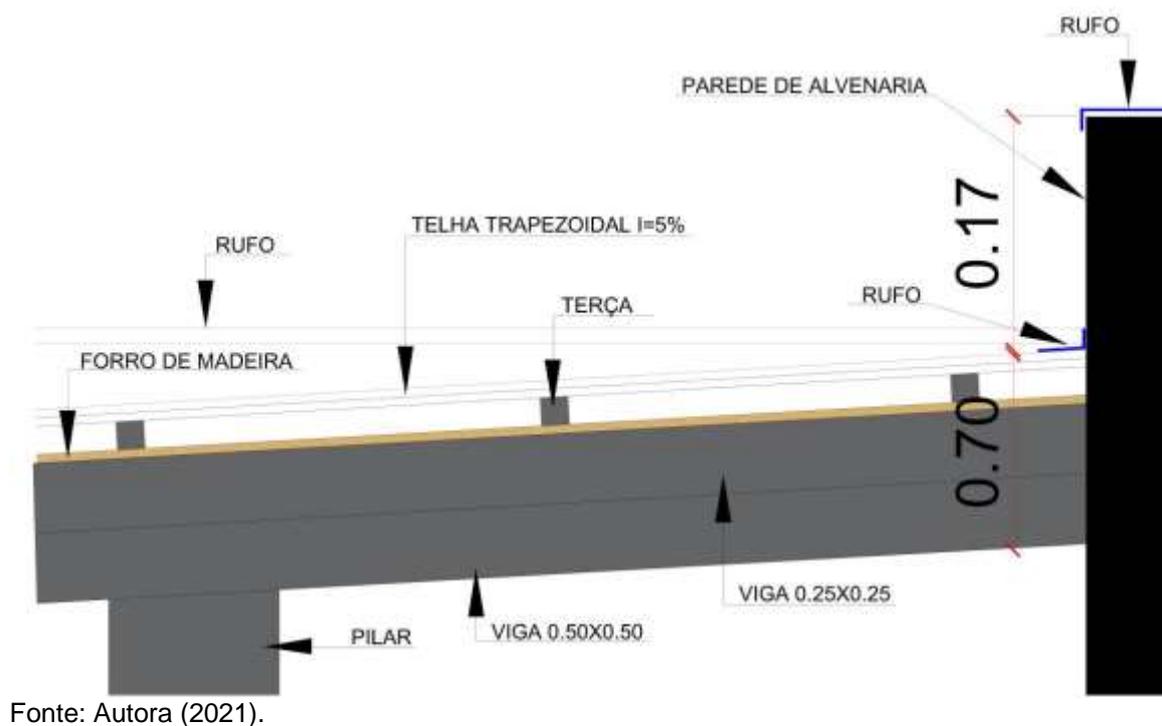


Figura 110 – Detalhamento 2, sistema de calha.

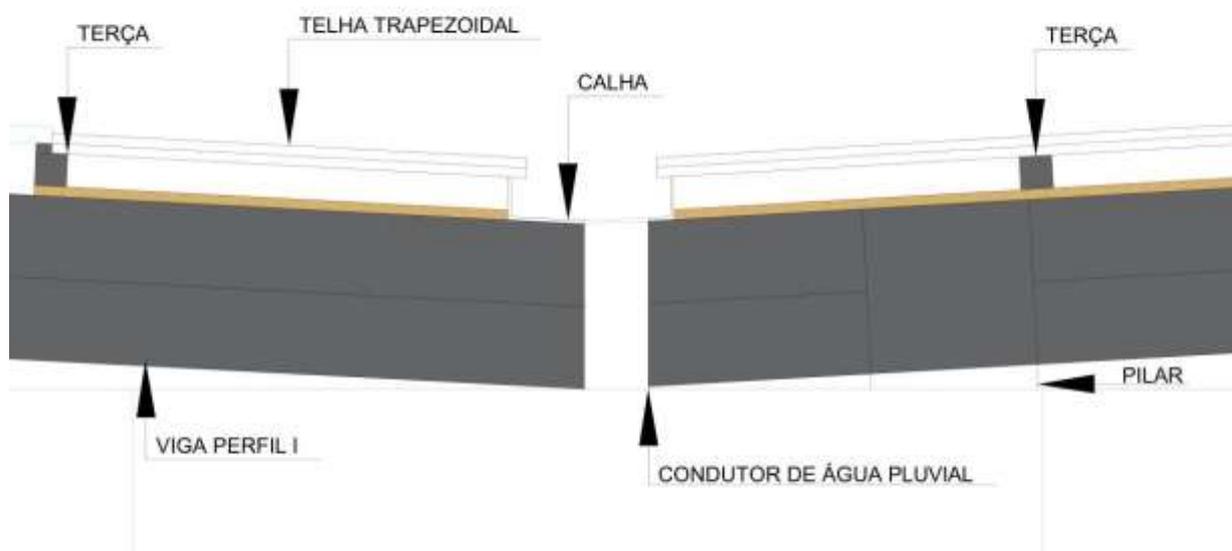
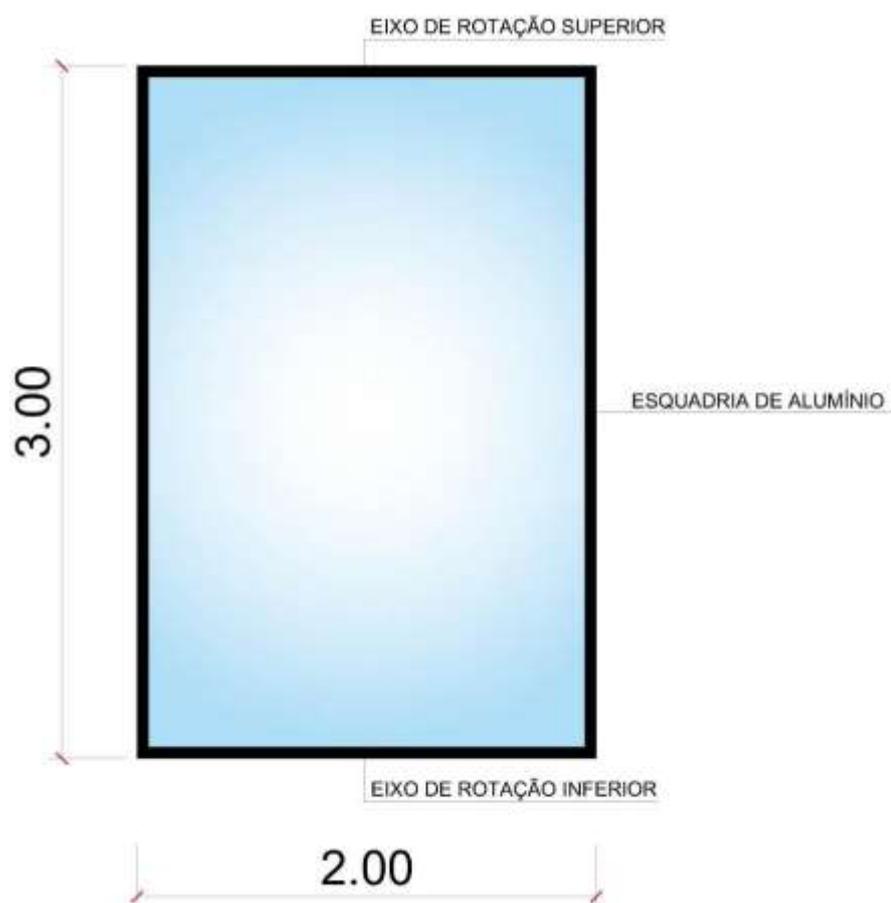


Figura 111 – Detalhamento 3, vista porta pivotante.



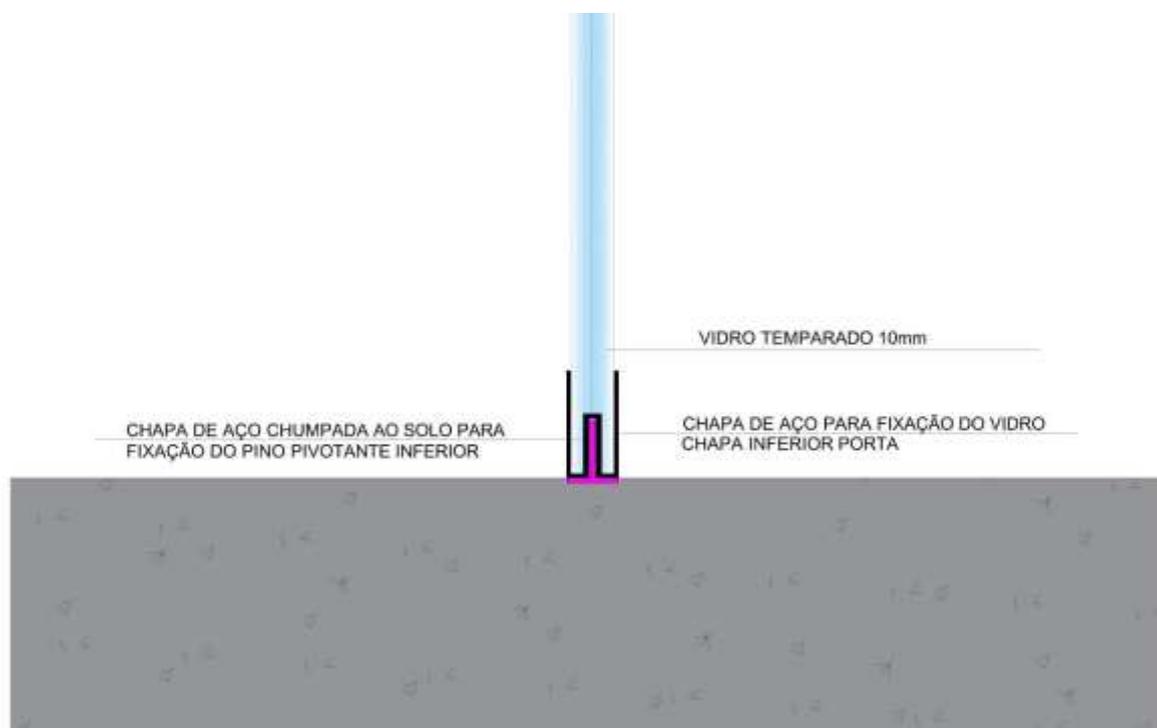
Fonte: Autora (2021).

Figura 112 – Detalhamento 3, fixação porta pivotante eixo superior.



Fonte: Autora (2021).

Figura 113 – Detalhamento 3, fixação porta pivotante eixo inferior.



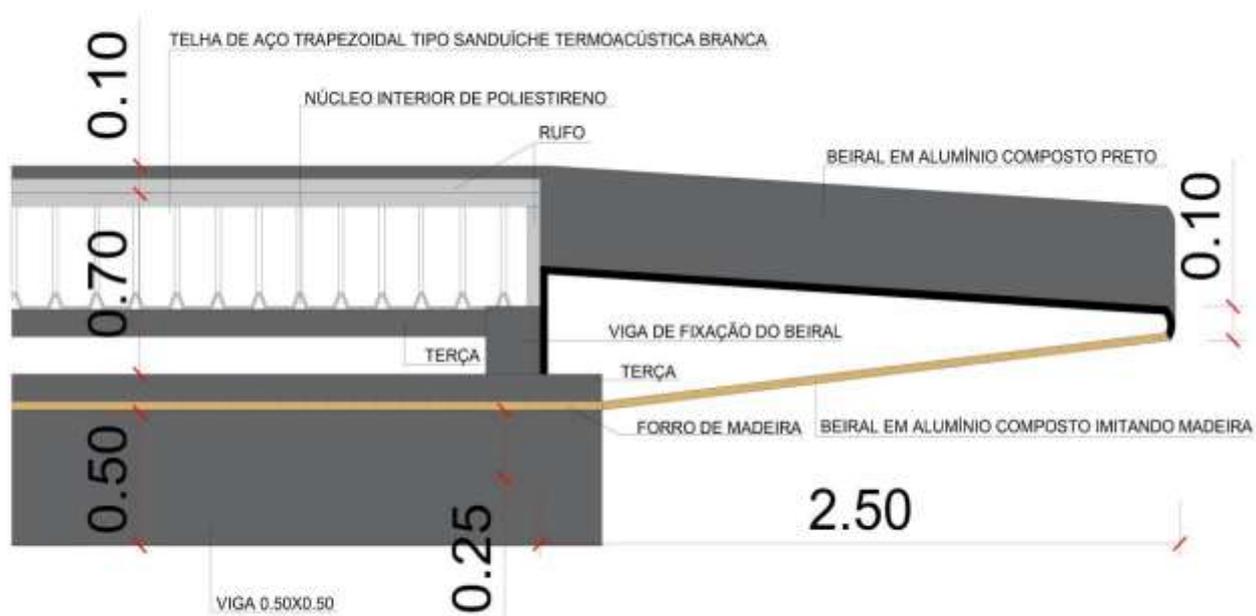
Fonte: Autora (2021).

Figura 114 – Detalhamento 3, sistema de fixação.

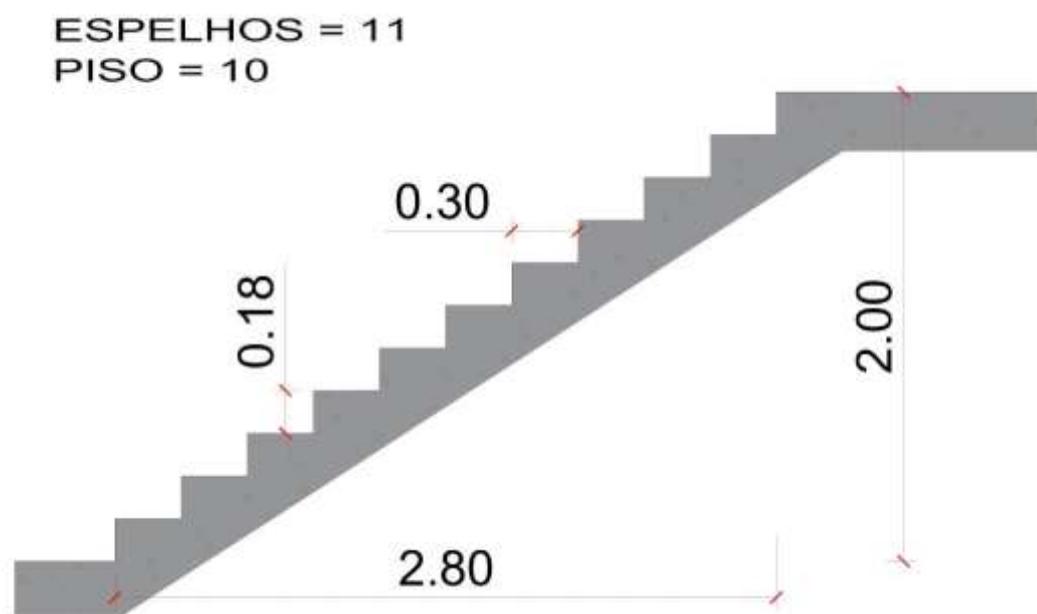


Fonte: Autora (2021).

Figura 115 – Detalhamento 4, Cobertura beiral em alumínio composto.



Fonte: Autora (2021).

Figura 116 – Detalhamento 5, escada.

Fonte: Autora (2021).

Figura 117 – Detalhamento Clarabóia.

Fonte: Autora (2021).

9.8 VOLUMETRIA

Figura 118- Fachada Terminal estudantil Intermunicipal.



Fonte: Autora (2021).

Figura 119- Fachada Terminal estudantil Intermunicipal/prça.



Fonte: Autora (2021).

Figura 120- Área de embarque e desembarque de estudantes.



Fonte: Autora (2021).

Figura 121- Vista interna da praça coberta para arquibancada.



Fonte: Autora (2021).

Figura 122- Acesso lateral ao terminal pelas escadas.



Fonte: Autora (2021).

Figura 123- Acesso de ônibus ao terminal.



Fonte: Autora (2021).

Figura 124- Vista da calçada para o estacionamento estudantil/cinema de carros.



Fonte: Autora (2021).

Figura 125- Vista do estacionamento estudantil.



Fonte: Autora (2021).

Figura 126- Vista geral do Terminal Estudantil/Centro Cultural.



Fonte: Autora (2021).

Figura 127- Fachada Centro Cultural



Fonte: Autora (2021).

Figura 128- Vista fachada Centro Cultural.



Fonte: Autora (2021).

Figura 129- Ligação Centro Cultural/ Terminal Estudantil.



Fonte: Autora (2021).

Figura 130- Área de apresentação aberta/arquibancada.



Fonte: Autora (2021).

Figura 131- Arquibancada.



Fonte: Autora (2021).

Figura 132- Área de convive-o e exposição.



Fonte: Autora (2021).

Figura 133- Biblioteca.



Fonte: Autora (2021).

Figura 134- Rua de trás Centro Cultural.



Fonte: Autora (2021).

Figura 135- Estacionamento Centro Cultural/vista lateral.



Fonte: Autora (2021).

Figura 136- Vista de cima Teto Jardim.



Fonte: Autora (2021).

Figura 137- Teto Jardim vista de fora.



Fonte: Autora (2021).

Figura 138- Teto Jardim/pergolado comercial.



Fonte: Autora (2021).

Figura 139- Praça Centro Cultural.



Fonte: Autora (2021).

Figura 140- Praça/ Espelho d'água.



Fonte: Autora (2021).

Figura 141- Espelho d'água.



Fonte: Autora (2021).

Figura 142- Praça.



Fonte: Autora (2021).

Figura 143- Vista da calçada para praça.



Fonte: Autora (2021).

Figura 144- Rua de trás para praça.



Fonte: Autora (2021).

Figura 145- Vista geral do Centro Cultural/Terminal Estudantil.



Fonte: Autora (2021).

10 CONCLUSÃO

A cidade de Santa Cruz do Rio Pardo cresceu muito ao longo dos últimos anos, mas sua infraestrutura não é capaz de abraçar os jovens estudantes que estão em busca do ensino superior, por falta de faculdade e abrangências em cursos oferecidos na cidade, mas como iniciativa para sanar esse problema a cidade disponibiliza transporte gratuito para as cidades vizinhas que são os quatro polos estudantis ao redor, como Bauru, Marília, Jacarezinho e Ourinhos que atende cerca de 900 alunos diariamente.

O projeto vem inicialmente para oferecer infraestrutura adequada para esses estudantes além de qualificar o espaço como um todo com um programa de necessidades abrangente e rico, não apenas com o terminal estudantil mais com o centro cultural que surge como atrativo principal a fim de agregar movimento à área trazer assim segurança e atrair os usuários ao espaço.

A oferta da cidade em relação á áreas de convívio, lazer e esporte, não acompanhou seu crescimento e deixa a desejar em relação a amparar a população com o que ela precisa. O projeto vem também para suprir a necessidade de um espaço comum a toda cidade.

Todo espaço do Terminal Estudantil foi pensado para acolher os estudantes em primeiro lugar, e em segundo lugar para que fosse um local versátil e multiuso que pudesse trazer benefícios e ser utilizado por toda população, fazendo assim que as pessoas em geral aderissem ao espaço, tornando o lugar vivo, mais seguro e bem sucedido.

O objetivo principal é dar utilidade, qualidade e vida novamente para o centro da cidade para isso pontos que foram levados em consideração para tornar isso possível foram, criar espaços acessíveis a todas as pessoas. Ativo, oferecendo varias atividades, e formas das pessoas usarem esse espaço. Confortável, oferecendo lugares para sentar, fresco e visualmente bonito. Sociável, um local para as pessoas poderem se comunicar, encontrar como preferirem. E garantir a sustentabilidade social dando a oportunidade de acesso iguais do espaço a vários grupos diferentes.

REFERÊNCIAS

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS E TÉCNICAS. **Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros:** Acessibilidade em Terminais e Pontos de Parada Rodoviários e Estações Ferroviárias do Sistema de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros. SÃO PAULO: ABNT. 2011. 20 p. Disponível em: https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14022-2011_Onibus_Ed4.pdf. Acesso em: 23 mar. 2021.

Acessibilidade em transportes coletivos urbanos ainda é desafio nas cidades. *In*: CI.ECO. **CIDADES INTELIGENTES**. [S.l.]. 13 jul. 2018. Disponível em: <https://ci.eco.br/acessibilidade-em-transportes-coletivos-ainda-e-desafio-nas-cidades/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Ato: Resolução DG/ANTT/MT 4777/2015 : RESOLUÇÃO Nº 4.777, DE 6 DE JULHO DE 2015.** SÃO PAULO: ANTT. 2015. 1 p. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?acao=abrirVinculos&cotematica=10833781&cod_menu=7221&cod_modulo=392. Acesso em: 23 mar. 2021.

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Cartilha de Acessibilidade:** Acessibilidade em Terminais e Pontos de Parada Rodoviários e Estações Ferroviárias do Sistema de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros. SÃO PAULO: ANTT. 2009. 32 p. Disponível em: <http://200.198.195.136/CartilhaAcessibilidade/CartilhadeAcessibilidade2010.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2021.

ARCHDAILY. Centro Cultural Les Quinconces / Babin+Renaud. *In*: DAVID BASULTO. **ARCHDAILY**. [S.l.]. 25 jan. 2015. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/760866/centro-cultural-les-quinconces-babin-plus-renaud>. Acesso em: 15 mar. 2021.

BIGNAMI, ROSANA. Centro Cultural São Paulo: um espaço onde todas as tribos se encontram. *In*: PATRÍCIA RIBEIRO. **PASSEIOS BARATOS EM SP**. [S.l.]. 25 jun. 2016. Disponível em: <https://passeiosbaratosemosp.com.br/centro-cultural-sao-paulo-um-espaco-onde-todas-as-tribos-se-encontram/>. Acesso em: 15 mar. 2021.

BONFIN, LINDOMAR TAVARES. **CARACTERÍSTICAS ERGONÔMICAS DO ÔNIBUS URBANO: UM ENFOQUE NA ACESSIBILIDADE AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE CURITIBA-PR**. 2008. Dissertação (Mestrado) - Curso de Curso de Especialização em Ergonomia, Universidade Federal do Paraná, CURITIBA-PR, 2008. Disponível em: https://oasisbr.ibict.br/vufind/Record/UFPR_a7966b2cfb1c923ab2ac7b1f8604551e. Acesso em: 23 mar. 2021.

CARVALHO, Elieze Bulhões; SILVA, Paulo César. Indicadores de acessibilidade no transporte coletivo: proposta de classificação em níveis de serviços. Brasília, 2002. Dissertação (Mestrado em transportes) Setor de Engenharia de Produção, Universidade de Brasília.

DEJTIAR, FABIAN. Centros culturais: 50 exemplos em planta e corte. *In*: PATRÍCIA RIBEIRO. **ARCHDAILY**. [S.l.]. 2 out. 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/903020/centros-culturais-50-exemplos-em-planta-e-corte>. Acesso em: 15 mar. 2021.

DICIONÁRIO ONLINE. **SIGNIFICADOS**. SIGNIFICADO DE ERGONOMIA. [S.l.], 2017. Disponível em: <https://www.significados.com.br/ergonomia/>. Acesso em: 20 mar. 2021.

GOVERNO FEDERAL. **GOV.BR**. Revisão do Estoque Regulatório. [S.l.]. GOV.BR, 2021. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/web/guest/revisao-do-estoque-regulatorio>. Acesso em: 23 mar. 2021.

GREENSTEIN, MELISSA. Architect unveils new renderings for single-terminal KCI. *In*: E.W. Scripps Company. **KSHB**. [S.l.]. 29 ago. 2019. Disponível em: <https://www.kshb.com/news/local-news/architect-unveils-new-renderings-for-single-terminal-kci>. Acesso em: 15 mar. 2021.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Agro de 2017. IBGE, 2017. Disponível em: <https://censos.ibge.gov.br/agro/2017/resultados-censo-agro-2017.html>. Acesso em: 12 de junho de 2021.

IIDA, Itiro. **Aspectos Ergonômicos do Ônibus Urbano**. Rio de Janeiro, Ministério da Indústria e do Comércio/Secretaria da tecnologia Industrial, MC/STI, 1977.

IIDA, Itiro. **Ergonomia: projeto e produção**. 2^o ed. São Paulo: Edgar Blucher, 2005.

JAN GEHL. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva; 2013.

JÚNIOR BOZZELLA. **TRIBUNA.COM.BR**. ACESSIBILIDADE E O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO. [S.l.]. A TRIBUNA, 2019. Disponível em: <https://www.tribuna.com.br/opiniaop/juniorbozzella/acessibilidade-e-o-transporte-p%C3%BAblico-coletivo-1.61429>. Acesso em: 20 mar. 2021.

LAURA MARTINS. **GUIADERODAS.COM.BR**. ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO. [S.l.]. GUIA DE RODAS, 2020. Disponível em: <https://guiaderodas.com/acessibilidade-no-transporte-publico/>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PINTOS, PAULA. Bus Station Tilburg / architectenbureau cepezed. *In*: DAVID BASULTO. **ARCHDAILY**. [S.l.]. 12 out. 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com/926342/bus-station-tilburg-architectenbureau-cepezed>. Acesso em: 15 mar. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO. **Histórico da cidade**. Santa Cruz do Rio Pardo, 2021. Disponível em: <https://www.santacruzoriopardo.sp.gov.br/historico-da-cidade>. Acesso em: 12 de jun. de 2021.

RONALDO CARDOSO. **AUTO ESCOLA ONLINE**. Desembarque de passageiros com suas bagagens é PARADA ou ESTACIONAMENTO? [S.l.]. blog, 2019. Disponível em: <https://www.autoescolaonline.net/desembarque-de-passageiros-com-suas-bagagens-e-parada-ou-estacionamento/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

SECRETARIA DA EDUCAÇÃO. **Setor de Transporte Universitário**. Santa Cruz do Rio Pardo/SP, 2021.

UNOESC. **UNOESC - FAZENDO PARTE DA SUA VIDA**. [S.l.]. UNOESC, 2021. Disponível em: <https://www.unoesc.edu.br/atendimento/definicao>. Acesso em: 20 mar. 2021.

WISNER, A. **A análise da atividade em trabalhos complexos**. In Por dentro do trabalho: ergonomia, método e técnica. São Paulo, FTD, Oboré, 1987.