

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO – UNISAGRADO

ANGÉLICA DEL VECHIO AMARO

O COMÉRCIO POPULAR COMO ARTICULADOR DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:  
REQUALIFICAÇÃO DO ATUAL CAMELÓDROMO E TERMINAL URBANO DE  
BOTUCATU

BAURU

2023

ANGÉLICA DEL VECHIO AMARO

O COMÉRCIO POPULAR COMO ARTICULADOR DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:  
REQUALIFICAÇÃO DO ATUAL CAMELÓDROMO E TERMINAL URBANO DE  
BOTUCATU

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

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> M. Gloria Lúcia Rodriguez  
Correia de Arruda

BAURU

2023

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

A485c	<p data-bbox="496 1442 807 1473">Amaro, Angelica del Vechio</p> <p data-bbox="496 1503 1297 1626">O comércio popular como articulador do espaço público urbano: requalificação do atual camelódromo e terminal urbano de Botucatu / Angelica Del Vechio Amaro. -- 2023. 57f.: il.</p> <p data-bbox="539 1655 1249 1686">Orientadora: Prof.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Gloria Lúcia Rodriguez Correia de Arruda</p> <p data-bbox="496 1715 1297 1807">Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP</p> <p data-bbox="496 1845 1297 1910">1. Terminal Urbano. 2. Centro Comercial. 3. Permanência. I. Arruda, Gloria Lúcia Rodriguez Correia de. II. Título..</p>
-------	---

ANGÉLICA DEL VECHIO AMARO

O COMÉRCIO POPULAR COMO ARTICULADOR DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:  
REQUALIFICAÇÃO DO ATUAL CAMELÓDROMO E TERMINAL URBANO DE  
BOTUCATU

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

Aprovado em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.

Banca examinadora:

---

Prof.<sup>a</sup> M. Gloria Lúcia Rodriguez Correia de Arruda (Orientadora)  
Centro Universitário Sagrado Coração

---

Prof.<sup>a</sup> Ma. Fabiana Padilha Montanheiro (Avaliadora)  
Centro Universitário Sagrado Coração

---

Arquiteta Convidada, Caroline Dalaqua  
Centro Universitário Sagrado Coração

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus, pela minha vida e por me ajudar a ultrapassar todos os obstáculos encontrados ao longo do curso. Também agradeço ao meu marido e meus pais, que me incentivaram nos momentos difíceis e compreenderam a minha ausência enquanto eu me dedicava à realização deste trabalho. Também agradeço as minhas amigas de sala, que me incentivaram e encorajaram diversas vezes. E por fim aos meus professores, pelas correções e ensinamentos que me ajudaram a obter um melhor desempenho no meu processo de formação profissional.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Atual fachada Centro Comercial Katharina,.....	15
Figura 2 - Antigo mercado popular (camelódromo),.....	15
Figura 3 - Área de Convivência com Claraboias.....	16
Figura 4 - Contraste de materiais, madeira e concreto .....	16
Figura 5 - Fachada Centro Comercial Powwowwow .....	17
Figura 6 - Cobertura metálica.....	17
Figura 7 - Integração com a vegetação existente.....	18
Figura 8 - Corte transversal do projeto.....	18
Figura 9 - Acesso ao Terminal de Ônibus da Lapa .....	19
Figura 10 - Iluminação central do terminal .....	19
Figura 11 - Integração com a Praça Miguel Dell'Erba.....	20
Figura 12 - Mapa de Análise em escala da cidade. ....	21
Figura 13 - Mapa de análise de Usos e Ocupações. ....	22
Figura 14 - Mapa de análise de Fluxo Viário. ....	23
Figura 15 - Galerie Vivienne, entrada principal .....	28
Figura 16 - Galerie Vivienne, área de convivência .....	28
Figura 17 - Dia de Feira Gastronômica na Rua 24 horas de Curitiba. ....	29
Figura 18 - Rua 24 horas de Curitiba. ....	30
Figura 19 - Comparativo. ....	31
Figura 20 - Imagem interna da Estação Tubo.....	32
Figura 21 - Atual Centro Popular Comercial. ....	34
Figura 22 - Cobertura Terminal Urbano Camelódromo em 2016.....	35
Figura 23 - Cobertura Terminal Urbano Camelódromo após reforma em 2017.....	35
Figura 24 - Croqui. ....	36
Figura 25 - Implantação.....	39
Figura 26 - Térreo.....	39
Figura 27 - 1º pavimento. ....	40
Figura 28 - 2º pavimento. ....	40
Figura 29 - Corte A.....	41
Figura 30 - Corte B.....	41
Figura 31 - Volumetria da cobertura. ....	41
Figura 32 - Fachada terminal e CPC. ....	42
Figura 33 - Saída dos ônibus. ....	42
Figura 34 - Saída dos ônibus. ....	43
Figura 35 – Implantação proposta .....	44
Figura 36 – Corte AA .....	45
Figura 37 – Corte BB .....	45
Figura 38 – Corte CC .....	46
Figura 39 – Corte DD .....	47
Figura 40 – Planta de cobertura/.....	48
Figura 41 – Detalhamento fechamento externo com brises em madeira.....	49
Figura 42 – Detalhamento Telhado .....	49
Figura 43 – Cena interna do 1º pavimento proposto para o Centro Comercial Popular .....	50
Figura 44 – Cena do restaurante proposto para o Centro Comercial no 1º pavimento .....	50
Figura 45 – Cena interna da cafeteria proposto para o Terminal Urbano .....	51
Figura 46 – Fachada proposta para o Centro Comercial Popular.....	51
Figura 47 – Área externa de permanência logo atras do terminal urbano.....	52
Figura 48 –Área do deck com vista para o córrego Lavapés, para apreciação da natureza .....	52
Figura 49 –Folha 01 - Implantação.....	56

Figura 50 –Folha 02 - Cortes.....	57
Figura 51 –Folha 03 – Plantas de layout, cobertura e detalhes .....	57
Figura 52 – Folha 04 – Imagens da maquete eletrônica .....	59

**LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)
IBGE	Instituto Brasileiro Geográfico e estatístico (IBGE)
MEI	Micro empreendedores individuais (MEI)

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	12
1.1	JUSTIFICATIVA .....	12
1.2	OBJETIVOS .....	13
2	MATERIAIS E MÉTODOS .....	13
2.1	OBRAS CORRELATAS.....	14
2.1.1	CENTRO COMERCIAL VILA KATHARINA.....	14
2.1.2	CENTRO COMERCIAL POWWOWWOW .....	16
2.1.3	TERMINAL DE ÔNIBUS DA LAPA .....	18
2.2	ANÁLISE DO LOCAL E SEU ENTORNO.....	20
3	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	23
3.1	O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO NAS CIDADES.....	23
3.2	DAS RUAS COMERCIAIS ÀS GALERIAS .....	25
3.3	TERMINAL URBANO .....	29
3.4	BOTUCATU E O CENTRO POPULAR COMERCIAL .....	32
3.4.1	CENTRO POPULAR COMERCIAL DE BOTUCATU.....	33
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES .....	36
4.1	PROPOSTA PRELIMINAR PROJETUAL.....	36
4.1.1	CONCEITO E PARTIDO.....	36
4.1.2	PROGRAMA DE NECESSIDADES .....	37
4.1.3	FLUXOGRAMA .....	38
4.1.4	IMPLANTAÇÃO .....	38
4.1.5	PAVIMENTOS.....	39
4.1.6	CORTES .....	40
4.1.7	VOLUMETRIA .....	41
4.2	ANTEPROJETO .....	42
4.2.1	PROGRAMA DE NECESSIDADES .....	43
4.2.2	IMPLANTAÇÃO .....	44
4.2.3	CORTES .....	45
4.2.4	COBERTURA .....	48
4.2.5	DETALHAMENTOS .....	49
4.2.6	VOLUMETRIA .....	50
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53

6 REFERÊNCIAS.....54

APENDICE .....56

# **O COMÉRCIO POPULAR COMO ARTICULADOR DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: REQUALIFICAÇÃO DO ATUAL CAMELÓDROMO E TERMINAL URBANO DE BOTUCATU**

Angélica Del Vechio Amaro

<sup>1</sup>Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Sagrado Coração (UNISAGRADO)  
Angelicamaro1@hotmail.com

## **RESUMO**

Comércio pode ser definido como um local onde as pessoas se reúnem para vender, comprar e socializar diariamente. Observa-se, portanto, que o mesmo tem se tornado um espaço muito frequentado. Ao longo de sua evolução, o comércio passou por transformações, desde feiras até galerias comerciais e, posteriormente, ruas comerciais, até se estabelecer, em sua maioria, como grandes centros comerciais. Neste projeto foi realizada uma análise do terreno e do entorno, identificando os aspectos positivos e negativos. Essas informações foram essenciais para estabelecer diretrizes que guiarão o desenvolvimento do projeto. Após realizar a análise na área, foi proposto uma requalificação do Centro Popular Comercial e do Terminal Urbano de Botucatu - SP. O principal objetivo é criar um espaço público urbano que vá além de ser apenas um local para compras, transformando-o em um ambiente propício para a permanência das pessoas, oferecendo opções de lazer e livre circulação. Além disso, será preservada toda a vegetação existente no entorno do córrego Ribeirão Lavapés, que atravessa a área, permitindo as pessoas se conectarem com a natureza.

Palavras-chave: centro comercial, terminal urbano, permanência.

## **ABSTRACT**

Commerce is defined as a place where people gather to sell, buy and socialize daily. Therefore, it is noticed that this place has become a crowded space. Throughout its evolution, commerce has been transformed from fairs to commercial galleries and commercial streets, until become, large shopping centers in its majority. For this project, it was made an analysis of the terrain and surroundings with their positive and negative aspects. This type of information was essential to establish guidelines for the development of the project. After we analyzed the area, it was proposed a requalification of the Popular Commercial Center and the Urban Terminal of Botucatu - SP. The main objective was to create an urban public space that goes beyond being just a place for shopping, transforming it into a suitable environment for people to stay, offering leisure options and free movement. In addition, all existing vegetation around the Ribeirão Lavapés stream, which crosses all the area, will be preserved, allowing people to connect with nature.

Keywords: commercial center, urban terminal, staying

## **1 INTRODUÇÃO**

Embora seja possível comprar produtos sem sair de casa há algum tempo, as áreas comerciais, como lojas, mercados, bares, feiras e shopping centers, ainda são importantes para a sociedade, pois proporcionam encontros sociais. Esses espaços comerciais muitas vezes se tornam atraentes, despertam desejos e materializam lugares em tempos diferentes.

A atividade comercial pode ser dividida em duas partes distintas: o comércio atacadista e o comércio varejista. O comércio atacadista é responsável por funcionar como um centro de distribuição de mercadorias para o comércio varejista, o qual tem como objetivo fornecer ao público os produtos necessários. O setor varejista desempenha um papel crucial ao conectar os produtos diretamente aos consumidores finais, sendo responsável pela maioria dos estabelecimentos comerciais.

Os centros comerciais são amplamente reconhecidos como um instrumento eficaz para a transformação social e a mudança de comportamento da sociedade. Eles têm a capacidade de gerar uma onda de desenvolvimento e progresso em sua área. Desempenham um papel significativo na concentração e rentabilidade espacial do setor varejista. Esses estabelecimentos têm o potencial de impulsionar o volume de vendas e contribuir para a criação de espaços urbanos diversificados em termos de uso.

À medida que o comércio se transforma e se adapta às necessidades e demandas da sociedade, é importante considerar seu impacto no ambiente urbano. A criação de espaços comerciais que sejam acessíveis, atraentes e acolhedores é fundamental para garantir uma experiência positiva para os consumidores e contribuir para a vitalidade das cidades.

A proposta de um novo Centro Popular Comercial para a cidade de Botucatu, busca transformar toda a área em seu entorno, proporcionando qualidade de vida aos usuários, consumidores, pequenos empreendedores, turistas e para toda a população que por ali transita. Além da parte comercial, a proposta também inclui um novo Terminal Urbano, que atenda a demanda local, mais moderno e funcional e, conseqüentemente também ofereça conforto aos usuários.

### **1.1 JUSTIFICATIVA**

O atual Centro Popular Comercial de Botucatu foi implantado em 2003 e abrigava apenas alguns comerciantes. Com o crescimento populacional e desenvolvimento do centro urbano ao longo de duas décadas, o número de lojas no local aumentou. Infelizmente, a área não recebeu muitas melhorias significativas desde então, e acabou se deteriorado, sendo esquecida por muitos.

A finalidade da construção de um novo Centro Popular Comercial e um Terminal Urbano é criar um local que atraia pessoas e ofereça uma excelente experiência de compra para os consumidores. Além disso, um centro comercial bem projetado tem o potencial de promover maior inclusão social, acessibilidade a todos e servir como um espaço seguro e confortável para todos. A intenção é que seja um local para permanência e convivência, trazendo benefícios para toda a região.

Ademais, o Terminal urbano que está localizado em frente ao centro comercial atual é extremamente importante para a cidade, serve como um ponto de conexões para diversas linhas de ônibus, permitindo que as pessoas possam se deslocar pelos bairros de forma mais eficiente. Recentemente, houve uma reestruturação do terminal, mas essa reforma foi alvo de muitas críticas, pois gerou problemas de conforto térmico e não atendeu as necessidades dos usuários.

## **1.2 OBJETIVOS**

Por objetivo geral pretende-se propor, através do projeto arquitetônico de um novo Centro Popular Comercial e Terminal Urbano, um local que se torne mais adequado para o convívio das pessoas, além de garantir o bem-estar e a segurança dos trabalhadores e visitantes da área e seu entorno, em Botucatu, São Paulo.

Para se alcançar o objetivo geral proposto, são definidos os seguintes objetivos específicos:

- Investigar a evolução do comércio de rua para entender suas necessidades;
- Estudar a importância do comércio popular no contexto urbano;
- Analisar obras correlatas ao tema para incrementar o repertório projetual;
- Analisar o local de intervenção e seu entorno a fim de obter diretrizes projetuais;
- Elaborar o programa de necessidades que atenda ao objetivo proposto;
- Apresentar proposta arquitetônica de um novo centro popular comercial e seu

terminal urbano de transporte coletivo para a cidade de Botucatu.

## **2 MATERIAIS E MÉTODOS**

Para se alcançar o objetivo de apresentar uma proposta arquitetônica de um novo Centro Comercial Popular e Terminal Urbano para a cidade de Botucatu-SP, utiliza-se, inicialmente, como materiais e métodos de pesquisa, a revisão bibliográfica, de caráter exploratório-descritivo para compreensão do tema. Esta etapa foi realizada com a pesquisa

em livros, publicações acadêmicas, como artigos e dissertações, e em sites e é apresentada na seção de Fundamentação Teórica deste artigo.

Outros métodos de pesquisa, como obras correlatas e análise do local e entorno, contribuíram para o embasamento teórico e projetual deste trabalho e são apresentados a seguir.

## **2.1 OBRAS CORRELATAS**

As obras correlatas analisadas atendem ao objetivo específico de incrementar o repertório projetual a fim de obter referências quanto às soluções projetuais a serem utilizadas na proposta arquitetônica deste estudo. Desse modo, as obras selecionadas são importantes, pois evidenciam a iluminação e ventilação natural nas áreas de convivência (Centro Comercial Vila Katharina, Petrópolis-RJ); integração com a vegetação existente do entorno e a cobertura metálica (Centro Comercial Powwowwow, Bangkok-Tailândia); a cobertura por arcos metálicos (Terminal de Ônibus da Lapa, São Paulo -SP).

### **2.1.1 CENTRO COMERCIAL VILA KATHARINA**

O ANO: (2012), em Petrópolis-RJ, projetado pelo arquiteto Rodrigo Simão, possui o conceito de recriar a atmosfera de uma vila, onde as fachadas são diferentes entre si (Figura 1). Cada loja possui sua particularidade; algumas têm pé direito duplo, ou tem beiral de madeira, possuem varanda, janela de quina e assim por diante. O programa de necessidades distribuído em 22.248 m<sup>2</sup>, inclui a reforma do então mercado popular, o camelódromo, aos fundos da obra, em parceria com a Prefeitura de Petrópolis (Figura 2). Além das 28 lojas e da garagem no subsolo com vagas para 30 carros, outros espaços foram projetados como os banheiros públicos, além de diversos canteiros com árvores nativas e requalificação das tendas e uniformes dos vendedores ambulantes da Praça Clementina de Jesus. Segundo o arquiteto “a intenção era criar algo novo, um espaço que congregasse as pessoas, que estimulasse o fluxo da região e que atraísse pela arquitetura.” (FARIAS, c2023).

Figura 1 - Atual fachada Centro Comercial Katharina,



fonte: <https://www.galeriadaarquitetura.com.br>

Figura 2 - Antigo mercado popular (camelódromo),



fonte: <https://www.rodrigossimao.com.br>

A circulação é iluminada por uma extensa claraboia, que também contribui para a ventilação (Figura 3). Em seu centro, há um alargamento, onde se cria um espaço para a disposição de mesas para alimentação e permanência das pessoas; o local é marcado por um painel de mosaicos, de 3 x 2 metros. No projeto se evidencia a materialidade, num contraste entre o concreto aparente e a madeira (Figura 4), elementos que agregam um estilo mais rústico para o projeto, e trazem maior sensação conforto.

Figura 3 - Área de Convivência com Claraboias



fonte: <https://www.galeriadaarquitetura.com.br>

Figura 4 - Contraste de materiais, madeira e concreto



fonte: <https://www.galeriadaarquitetura.com.br>

A relevância deste projeto para o desenvolvimento do Centro Popular Comercial em Botucatu recai sobre o uso das claraboias, que permite maior iluminação e ventilação natural às lojas, assim maior conforto térmico para os indivíduos. Além disso, o projeto de Simão, também evidencia um contraste de materiais (concreto aparente e madeira), que agregam um estilo mais rústico para o projeto, e trazem maior sensação conforto.

### 2.1.2 CENTRO COMERCIAL POWWOWWOW

Idealizado pelo escritório All(zone) em 2020, e denominado como Powwowwow, o Mercado, localizado em Bangkok (Tailândia) está imerso em meio a vegetação natural do entorno, a qual foi totalmente preservada, buscando transmitir uma vida tropical e uma vida sustentável (Figura 5). Além disso, a ideia da cidade é de utilizar lotes vazios como um espaço

público verde. No caso, esse projeto com 550 m<sup>2</sup>, foi específico a pequenos comércios, composto por bancas de alimentação, cafés, feiras, além de agricultura urbana. (ABDEL, 2023)

Figura 5 - Fachada Centro Comercial Powwowwow



fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/995505/centro-comercial-powwowwow-all-zone>

O mercado aponta características muito interessantes e eficientes, que podem ser utilizadas também no Centro Comercial em Botucatu. Ele possui uma grande cobertura de estrutura metálica (Figura 6), projetada exatamente para contornar a vegetação natural do entorno existente (Figura 7), o que permite que adentre até as áreas mais internas (Figura 8), e assim tornando o espaço mais convidativo e sombreado. Portanto, utiliza da vegetação do entorno da área para inseri-la na área edificada.

Figura 6 - Cobertura metálica



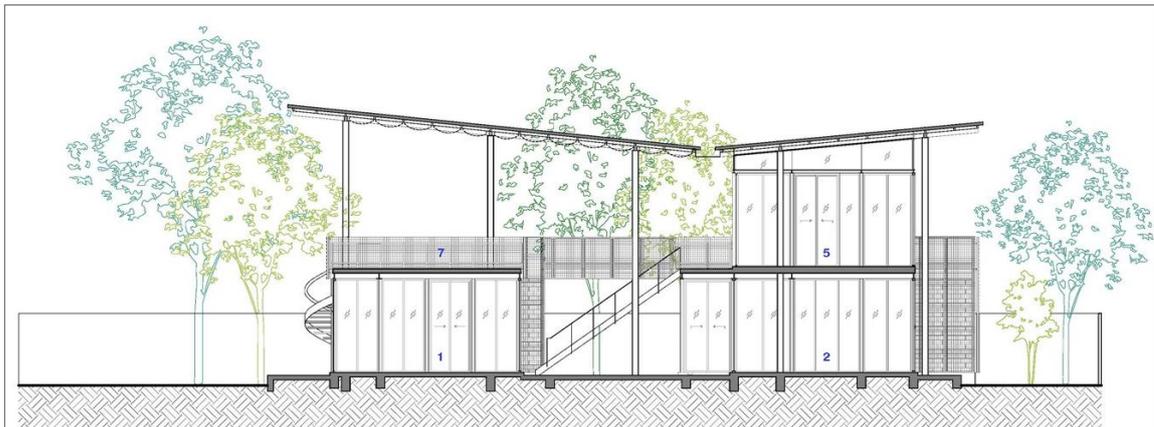
fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/995505/centro-comercial-powwowwow-all-zone>

Figura 7 - Integração com a vegetação existente



fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/995505/centro-comercial-powwowwow-all-zone>

Figura 8 - Corte transversal do projeto



fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/995505/centro-comercial-powwowwow-all-zone>

### 2.1.3 TERMINAL DE ÔNIBUS DA LAPA

Idealizado em 2003 pelo escritório Núcleo Arquitetura, o Terminal de Ônibus da Lapa, em São Paulo -SP (Figura 9), foi proposto para melhorar o embarque e desembarque ao transporte coletivo, contribuindo para melhor conforto dos usuários. O projeto que possui área

construída de 7.015 m<sup>2</sup>, se iniciou a partir do diálogo entre o local que o terreno está inserido com o seu entorno físico e histórico (Figura 11). A vegetação da praça Miguel Dell' Erba ao lado é reorganizada e levada também para dentro do projeto, criando uma ligação natural com a área. (CALLIARI, 2014; ARCHDAILY, 2014)

Figura 9 - Acesso ao Terminal de Ônibus da Lapa



Fonte: Nelson Kon (<https://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura/538ebda0c07a805cea00022c-terminal-da-lapa-republica-arquitetos-photo>)

O grande destaque do projeto se dá a cobertura, que é composta por arcos metálicos, formando “abas” com aberturas entre si, permitindo saída da fumaça dos automóveis e uma grande iluminação natural indireta e difusa (Figura 10). “Os arcos metálicos leves configuram uma sensação espacial de interioridade típica das antigas gares, ao mesmo tempo em que transmitem com eficiência os esforços transversais da estrutura”, pontuam os arquitetos autores do projeto, Luciano Margotto Soares, Marcelo Ursini e Sergio Salles. (CALLIARI, 2014)

Figura 10 - Iluminação central do terminal



Fonte: Fonte: Nelson Kon (<https://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura/538ebda0c07a805cea00022c-terminal-da-lapa-republica-arquitetos-photo>)

Figura 11 - Integração com a Praça Miguel Dell'Erba



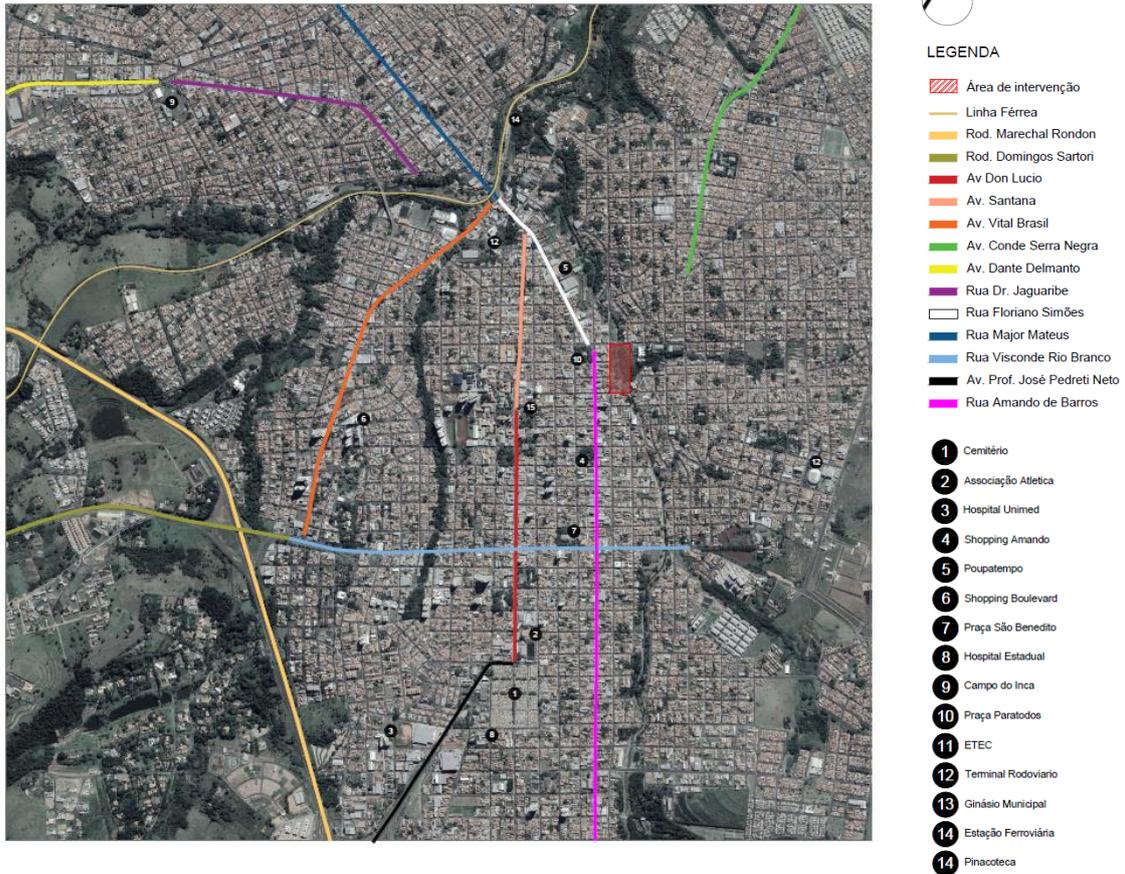
Fonte: Fonte: Nelson Kon (<https://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura/538ebda0c07a805cea00022c-terminal-da-lapa-republica-arquitetos-photo>)

## 2.2 ANÁLISE DO LOCAL E SEU ENTORNO

A análise do local de intervenção e seu entorno é realizada a fim de obter diretrizes projetuais do local para a proposta arquitetônica, através de observações, levantamento fotográfico e elaboração de mapas urbanos. Utiliza-se nesta etapa ferramentas computacionais como o Google Earth e o software AutoCad, para o levantamento e interpretação, a partir do arquivo digital fornecido pela Prefeitura Municipal de Botucatu.

A área de intervenção está situada em uma localização central da cidade, pertencente a zona comercial, com acesso principal pela Rua Curuzu, qual permite a conexão com diversos bairros. A região é caracterizada pela presença de importantes equipamentos urbanos, como hospitais, faculdades, prefeitura, cemitério, museus, entre outros. A quadra em que o terreno em análise está situado é percorrida pelo Ribeirão Lavapés, uma bacia hidrográfica de grande importância para Botucatu.

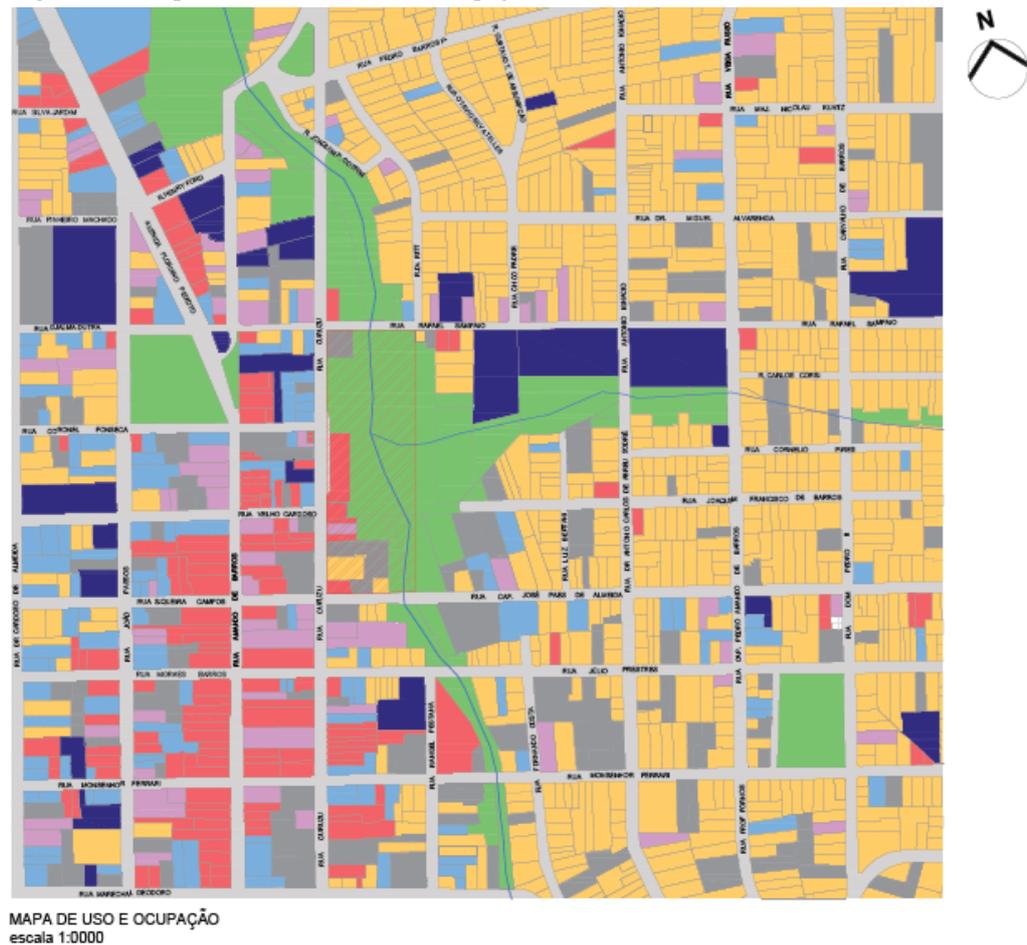
Figura 12 - Mapa de Análise em escala da cidade.



Fonte: Elaborado pela autora

O mapa a seguir indica os usos e ocupações de toda área do entorno analisada. Assim, é possível observar que a ocupação predominante do lado direito da área é de uso Residencial, mas com algumas áreas subutilizadas se destacando. Logo, ao lado esquerdo do centro comercial, existe uma grande faixa que forma a zona comercial 1 da cidade, composta principalmente pela Rua Amando de Barros, e pela Rua Curuzu, a qual dá acesso a área de intervenção em questão. Assim, o terreno se localiza a um local favorável e confirma a proposta do projeto de um novo Centro Popular Comercial, tendo grande visibilidade e atraindo um alto fluxo de consumidores.

Figura 13 - Mapa de análise de Usos e Ocupações.

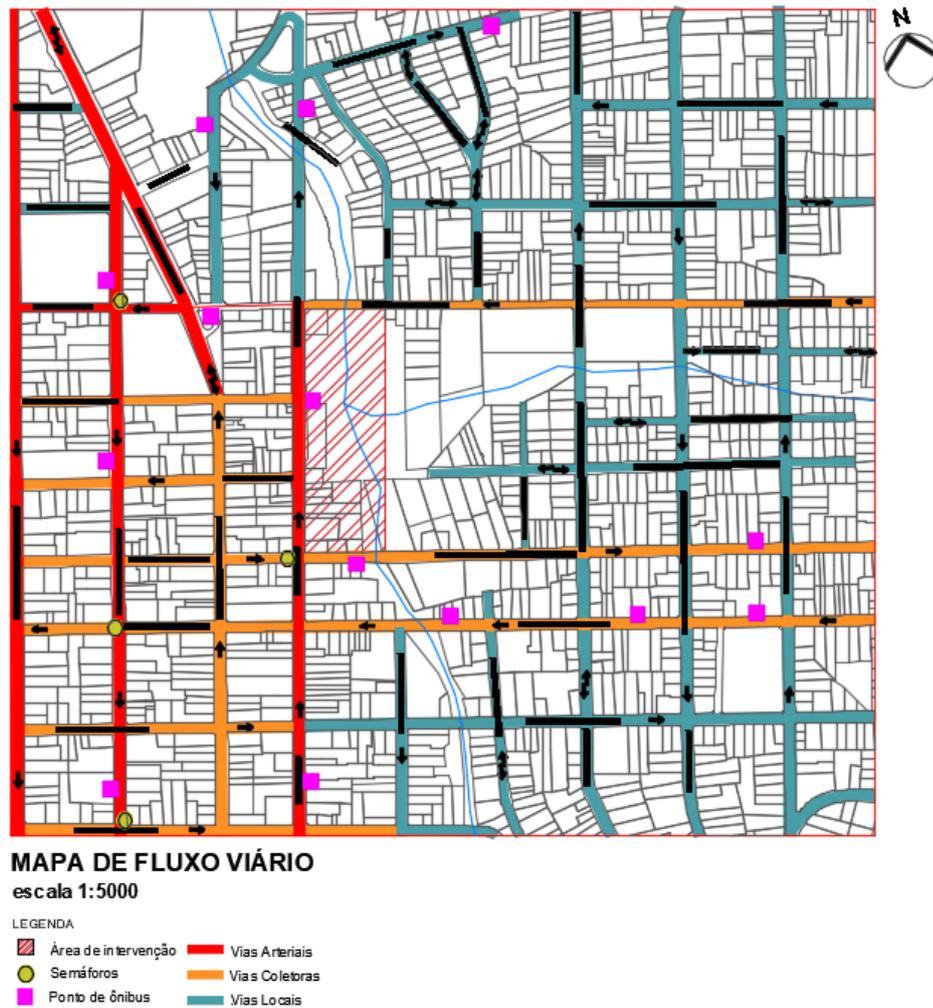


Fonte: Elaborado pela autora

A seguir, a Figura 14 apresenta o mapa com o levantamento do Sistema viário do entorno, possibilitando observar a relação dos fluxos, sentidos das vias, pontos de ônibus e semáforos. O intenso tráfego de veículos nas principais vias centrais, como Rua Floriano Simões, Rua João Passos e Rua Curuzu, é notável. Por outro lado, as vias das outras quadras são mais tranquilas, destinadas principalmente à circulação local. Além disso, os pontos de ônibus estão convenientemente distribuídos na área em análise, incluindo um terminal de ônibus urbano já existente no terreno do centro comercial, que também será requalificado.

Dessa forma, é possível concluir que a área desfruta de uma excelente acessibilidade e ampla visibilidade, graças ao intenso fluxo de veículos na rua onde está localizada. Esses fatores contribuem significativamente para o sucesso de uma área comercial naquele local.

Figura 14 - Mapa de análise de Fluxo Viário.



Fonte: Elaborado pela autora

### 3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

#### 3.1 O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO NAS CIDADES

A formação das cidades está intimamente relacionada ao surgimento do comércio, onde, há milhares de anos atrás, quando a produção de agricultores passa a exceder a demanda local e se torna suficiente para abastecer outros campos, a troca de mercadoria surge. Os comerciantes buscavam criar pontos de encontro, que acabaram se consolidando como "feiras", onde se iniciou o comércio de produtos. Nesse cenário, as pessoas trocavam itens que possuíam por aqueles de que necessitavam. Nos planaltos do Oriente Próximo há mais de 5 mil anos, a produção agrícola passou a gerar um excedente capaz de manter uma parte da população em assentamentos mais complexos, afastados das áreas rurais. (CABRAL, 2000)

Desde o período Neolítico a troca tem sido associada à ideia de cidade e, o mercado público era o centro da vida urbana, onde era possível encontrar produtos raros disponíveis para troca. Grupos de caçadores e cultivadores de aldeias e tribos, trocavam produtos provenientes de seus territórios de caça, agricultura ou cultivo.

Já nas primeiras cidades gregas e romanas, a Ágora e o Fórum eram lugares que serviam como ponto de encontro para a população, assim começa a concentrar ali as atividades políticas, discussões e também as atividades comerciais. Observa-se que desde o início o comércio esteve profundamente ligado à vida pública das cidades.

No entanto, foi na Idade Média que os “mercados” como já passavam a ser chamados, começam de fato a ser estabelecidos, bem no centro das cidades, nas ruas principais, para acomodar os mercadores e suas mercadorias, assim permitindo que os produtos e as pessoas ficassem reunidos em um só lugar. (ALEIXO, 2005) Normalmente essas feiras ficavam situada próxima ao portão da cidade, em uma área central ou próxima à igreja, ou ainda se tornavam uma expansão lateral ou alargamento da rua principal.

Ainda segundo a autora, a troca de alimentos e mercadorias era realizada com o objetivo de suprir as necessidades de abastecimento das populações, principalmente as urbanas, tornando-se um aspecto significativo da vida social. A principal preocupação era assegurar a sobrevivência das pessoas nas primeiras cidades e, o comércio em desenvolvimento, impulsionado por essa atividade, ganhou destaque nos mercados, praças e feiras. O mercado, situado no centro da cidade, era o ponto de encontro para as atividades comerciais, recreativas e de lazer, bem como o local para espetáculos, apresentações, cerimônias e eventos.

A partir do século XVIII, com o advento da Revolução industrial, houve um aumento na produtividade e no fluxo de mercadorias disponíveis no mercado mundial. Esse desenvolvimento industrial gerou transformações significativas, principalmente nas cidades, gerando relações com grandes avanços tecnológicos, redes informatizadas e expansão das empresas mundiais na economia capitalista. A produção em grande escala impulsionou o crescimento dos meios de transporte e comunicação. A migração do campo para as cidades e a diversificação dos produtos para atender às necessidades de comercialização resultaram na criação de novos espaços de compra e venda. Consequentemente, o comércio varejista de alimentos se expandiu e se desenvolveu para atender a demanda de um número cada vez maior de pessoas nas cidades.

No ambiente urbano, as praças de mercado deixaram de ser locais para encontros semanais, conversas e diversão, transformando-se em centros de atração para compras diárias.

Com o tempo, elas foram assumindo um novo formato, tornando-se espaços cobertos e grandiosos, que gradualmente se tornaram privados.

Os conceitos de “público” e “privado” podem ser relacionados aos termos espaciais de “coletivo” e “individual”.

Num sentido mais absoluto, podemos dizer: público é uma área acessível a todos e qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la. (Hertzberger, 2010, p. 12)

Segundo o autor, a arquitetura deve buscar um equilíbrio entre esses dois conceitos, de forma a promover a inclusão e a convivência social. Ele também evidencia a importância de projetar edifícios que sejam abertos e acessíveis ao público, mas que também preservem a privacidade e a segurança dos ocupantes.

Assim, os bairros centrais das cidades passaram por uma transformação em que se tornaram áreas comerciais ou administrativas. Essas áreas passaram a concentrar lojas de luxo, espaços para entretenimento e restaurantes voltados para um público de alto poder aquisitivo, muitas vezes destinados aos trabalhadores que realizavam suas refeições próximas aos locais de trabalho.

Com o processo de urbanização, o comércio também se expandiu juntamente com a cidade. Com o aumento do tamanho da cidade, novos locais foram abertos para a instalação de lojas, criando assim novos polos de comércio importantes. Como resultado, houve um aumento da população em bairros mais afastados, que se transformaram em áreas predominantemente residenciais, gerando um aumento no potencial de consumo dessas regiões. A arquitetura acompanhou essas mudanças econômicas e sociais, dando novas feições a esses espaços de consumo. (ALEIXO, 2005.)

### 3.2 DAS RUAS COMERCIAIS ÀS GALERIAS

Ao observar o significado de *rua*, Boryhagaray (2010 apud Vieira Filho, 2011, p.2)

A rua é o lugar do deslocamento, do encontro, do comércio, da habitação, do intercâmbio, da comunicação e, sempre, da conciliação de interesses diversos. É o lugar onde acontece uma parte importante de nossas vidas.

As ruas urbanas são vitais para a funcionalidade, dinamismo e personalidade das cidades, elas são elementos cruciais da infraestrutura das cidades, pois são fundamentais para a mobilidade urbana. Elas fornecem um meio para os indivíduos se deslocarem de um lugar para outro, seja a pé, de bicicleta, de carro ou transporte público. Deste modo, sua importância comercial é notável, pois ali estão importantes corredores comerciais, onde lojas, restaurantes

e outros empreendimentos podem ser estabelecidos para atender as necessidades de toda população da região.

De acordo com Vieira Filho (2011), as ruas comerciais podem ser definidas como espaços públicos onde as relações comerciais podem ser estabelecidas através do trato social, da convivência e da conversação. O comércio nas ruas comerciais evoluiu ao longo do tempo, mas a ideia básica de um centro comercial concentrado em uma rua ou área específica ainda é amplamente praticada e valorizada.

Foi século XVIII, que a Revolução Industrial propiciou uma transformação no setor econômico e populacional das cidades, resultando em uma mudança no modo de organização das vendas. Isso levou a um aumento da população nas cidades, além de um aumento da demanda por objetos de consumo e equipamentos urbanos para a convivência social. A expansão do capitalismo foi o que contribuiu muito para o progresso das ruas comerciais. (BATISTA, 2017)

Em decorrência da Revolução Industrial ocorrida no século XVIII, a estrutura urbana tornou-se flexível para abrigar as primeiras formas de comércio, onde primeiro, o vendedor exibia seus produtos diretamente na calçada (normalmente em frente sua residência), logo evoluiu para uma loja integrada à oficina das casas medievais, e finalmente, à separação entre o espaço de loja e a moradia definitivamente. (CABRAL, 2000).

Hoje em dia, as ruas comerciais têm alguns problemas importantes. Um deles é a falta de espaço para estacionar carros, já que cada vez mais pessoas usam carros para ir às compras. Isso é especialmente difícil em áreas da cidade que já estão lotadas. Além disso, as ruas comerciais são públicas, então é responsabilidade do governo mantê-las em boas condições.

Ao relacionar o comércio com a origem das cidades, Salgueiro (1996 apud VIEIRA FILHO, 2011, p.4) afirma,

Seguir o percurso do comércio na cidade tendo em atenção o espaço e o tempo é ver crescer os lugares de venda autônomos dos de produção, acompanhar a diversificação dos estabelecimentos e dos artigos comercializados, reconhecer o aumento do número de pontos de venda e vê-los cobrir todo o tecido edificado, encontrar o comércio e fazer ruas, praças e centros, vê-lo fazer cidade pública e depois negá-la, quando se refugia em espaços fechados.

De acordo com o autor ao relacionar a cidade e o comércio, é evidente o desenvolvimento rápido do comércio, para ele o comércio começa a surgir por meio de indivíduos autônomos, que assim possibilita a variação de tipos de comércios e mercadorias. Esse crescimento impulsiona a formação de mais estabelecimentos, culminando na concentração de comércios e na formação de aglomerações na malha urbana. Contudo, com

o surgimento das galerias, esse cenário se transforma, uma vez que todas as atividades comerciais passam a se concentrar em um único e isolado local, mais fechado.

A principal finalidade da galeria é estender o espaço comercial para dentro dos edifícios, criando um espaço público em solo privado, dentro do quarteirão edificado. A galeria pode ser vista como uma passagem urbana que possui potencial para ser sistematizada. A repetição desse modelo em diversos quarteirões poderia criar um percurso alternativo, somente para pedestres. Essa ideia seria quase como uma utopia da cidade existente, seria como um mundo em miniatura, representando a cidade perfeita. (CABRAL, 2005)

Os espaços de comércio foram sendo alterados, adaptando-se às peculiaridades de cada local e às condições econômicas do momento. Nas primeiras décadas do século XIX, Em Paris, à falta de estrutura urbana afetava o comércio de manufaturas. Assim, foram criadas as galerias luxuosas ali, que forneciam aos consumidores espaços confortáveis, diversificados e protegidos, uma situação singular em meio. (ALEIXO, 2005.)

As galerias parisienses foram responsáveis por dar início ao fenômeno da vida noturna, explorando os espaços internos das quadras e ampliando o espaço comercial do centro da cidade sem aumentar sua extensão física. Essas galerias eram bastante atraentes, oferecendo uma área de comércio luxuosa em uma região acessível à população. Elas também funcionavam como passagens encantadoras, protegendo as pessoas das intempéries e oferecendo uma caminhada mais segura e agradável.

Como um modelo muito conhecido da época, podemos citar a Galeria Vivienne, um exemplo clássico e sofisticado em Paris. A Galeria de Vivienne foi construída em 1823 (Figura 12 e 13). Por ser um lugar único, muitas pessoas visitavam as lojas sofisticadas e restaurantes elegantes. Mas, nos anos 1900, perdeu parte do seu encanto quando as lojas de luxo mudaram para Champs-Élysées e Madeleine. Depois de uma reforma em 1960, o local recuperou sua fama e hoje tem lojas exclusivas, livrarias antigas, galerias de arte e bistrôs charmosos. (LINA,2007)

Figura 15 - Galerie Vivienne, entrada principal



Fonte: <https://30joursaparis.com.br/galerie-vivienne/>

Figura 16 - Galerie Vivienne, área de convivência



Fonte: <https://30joursaparis.com.br/galerie-vivienne/>

A Galeria até hoje é considerada a passagem coberta mais luxuosa de Paris devido à combinação de elementos magníficos, como o piso de mosaico deslumbrante, as janelas em arco esculpidas à mão, os candelabros de cristal e a sua impressionante cúpula de vidro. Existem três possíveis entradas na Galerie Vivienne, sendo que o principal, apesar de modesto, encontra-se na Rue Vivienne e pode passar despercebido durante uma primeira visita.

Uma segunda referência que pode se analisar e é bem recente, é a Rua 24 Horas em Curitiba, Paraná. Ela fica localizada no centro da cidade, faz ligação das ruas Visconde de Nacar e Visconde do Rio Branco. A princípio até 2007 seu horário de funcionamento era até as 23:00, mas foi em 2010 que houve uma parceria privada com supervisão da Urbanização de Curitiba,

para então atuar 24 horas do dia. A sua arquitetura foi idealizada em 1991, ao total ela possui 116 metros de extensão, no qual contêm 32 arcos metálicos revestidos com vidro. No entanto, em 2011 ela passou por uma revitalização, porém manteve as suas características de sua arquitetura original, que a fizeram famosa, a sua cobertura e dois grandes relógios em suas entradas, que marcam a hora em 24 intervalos. (Rua24horas)

É possível analisar na figura 17, como a entrada de luz natural transmite uma sensação de um espaço aberto e amplo. Além disso, já na imagem 18, nota se que possui muitos pontos de iluminação, que estabelecem o local mais seguro a noite, logo que seu funcionamento é pela noite toda também.

### 3.3 TERMINAL URBANO

De acordo com Vasconcelos, (1996, apud Ministério das Cidades, 2006, p.59) pode se definir o termo mobilidade como “habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas.” Assim, a mobilidade é um atributo que engloba tanto as pessoas quanto os bens e se refere às diversas maneiras pelas quais indivíduos e agentes econômicos atendem às suas necessidades de deslocamento, levando em consideração as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades realizadas nele.

O transporte urbano é essencial para a mobilidade urbana e para a qualidade de vida nas cidades. Um bom sistema de transporte pode reduzir o congestionamento do tráfego, diminuir a poluição do ar e oferecer mais acessibilidade e oportunidades para as pessoas se deslocarem pela cidade.

Figura 17 - Dia de Feira Gastronômica na Rua 24 horas de Curitiba.



Fonte: <https://rua24horas.com.br/primeiro-festival-gastronomico-sabado-na-rua-24-horas/>

Figura 18 - Rua 24 horas de Curitiba.



Fonte: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/comunidade/equipamento/rua-24-horas>

Além disso, é importante para a economia, uma vez que permite o acesso a empregos, serviços e mercados. Por essas razões, muitas cidades estão investindo em melhorias no transporte urbano, como a construção de novas linhas de metrô, a melhoria das rotas de ônibus e a implementação de infraestrutura para ciclistas e pedestres.

Ademais, os centros estão cada vez mais distantes das residências, os distritos industriais mais isolados. De acordo com Sposito (2011 apud Velázquez, 2011, p.):

(...) o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualitativo como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

Com o surgimento dos sistemas de transporte coletivo, como a estação de trem no século XIX, surgiu a necessidade do desenvolvimento de terminais de ônibus, tanto rodoviários quanto urbanos. Esses terminais são considerados uma imagem de modernização e avanços tecnológicos nos sistemas de transporte, e foram projetados e construídos levando em conta a lógica de implantação e importância dentro da estrutura urbana. (FERRI, 2018)

O transporte coletivo é o elemento chave que possibilita o crescimento das cidades, além de organizar e condicionar a ocupação dos espaços urbanos pelas diversas atividades, exercendo uma influência decisiva no uso do solo.

Gouvêa (1980) define os Terminais Urbanos como, aqueles que estão localizados dentro de uma cidade ou então de uma área metropolitana, visando a atender pequenas

distâncias urbanas, suburbanas e intermunicipais. Os usuários se caracterizam pela ausência de bagagens, curto tempo de permanência nos terminais e frequência diária de viagens.

No entanto, ao observar as condições atuais do sistema viário, as distâncias que precisam ser percorridas vêm aumentando devido a presença de grandes espaços vazios na área urbana, além de uma distribuição inadequada das atividades econômicas, gerando um impacto direto no desempenho do sistema, afetando seu custo e contribuindo de forma positiva ou negativa para a qualidade do serviço prestado. (BICALHO, 1998).

Conhecido como espraiamento urbano, gerou maiores deslocamentos, e assim uma maior necessidade do uso do automóvel sobre o espaço urbano, uma vez que com ele qualquer terreno era passível de urbanização.

Como podemos observar na Figura 19, os transportes coletivos podem ser os maiores aliados das cidades. A figura compara o espaço ocupado por 60 pessoas ao se utilizar um ônibus, bicicletas e carros respectivamente.

Figura 19 - Comparativo.



Fonte: <https://comurb.com.br/mobilidade-urbana-e-integracao-das-metropoles/>

Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como organizar os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, e não apenas pensar os meios de transporte e trânsito. (Ministério das Cidades, 2006)

Os terminais de transporte são componentes vitais para a locomoção dentro da malha urbana. No entanto, em muitas cidades, esses espaços estão enfrentando condições precárias. Normalmente, esses terminais são frequentemente administrados por empresas privadas, e acabam não tendo a devida importância à infraestrutura oferecida, logo a qualidade dos serviços prestados tende a ser comprometida.

Um conhecido modelo de intervenção nos terminais urbanos são as estações tubos, que ficam em Curitiba no Paraná (Figura 20).

Figura 20 - Imagem interna da Estação Tubo.



Fonte: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/estilo-cultura/para-nao-perder-o-onibus-da-historia/>

As famosas estações foram criadas para proporcionar maiores conforto aos usuários e trabalhadores dos transportes coletivos da cidade, além de agilizar o processo de compra do ticket ali na própria estação, evitando ter que fazer o pagamento dentro do ônibus. Além disso, através das estações, os indivíduos podem embarcar direto pela plataforma, para a acessibilidade de todos.

As estações tubo foram implantadas em 1991, e o projeto foi do arquiteto Jaime Lerner, próprio prefeito de Curitiba, em parceria com os arquitetos Abrão Assad e Carlos Eduardo Ceneviva. Teve o objetivo maior de otimizar a utilização dos transportes públicos em Curitiba.

### 3.4 BOTUCATU E O CENTRO POPULAR COMERCIAL

O nome Botucatu vem do tupi e tem o significado “bons ares”. A cidade surgiu em torno de 1700, mas se consolida como cidade em 1843, a princípio teve uma fortificação devido a descoberta do café na região, conhecido como “Café amarelo”. Durante a década 1910, ocorreu o processo de urbanização, devido a impulsos da instalação de órgãos administrativos e sociais, criando um ambiente propício para o surgimento de diversas unidades comerciais e industriais. Especialmente notáveis foram as indústrias de caráter artesanal, que dependiam do apoio municipal e da proximidade com o mercado consumidor para progredir. MASSAKO (1979 apud CASTIHO, 2010, p.46)

Ainda segundo o Autor, o setor comercial a princípio foi visto em dois núcleos, um na Rua Major Matheus (Vila dos Lavradores) e outro no centro da cidade. No entanto, em 1920, muitos estabelecimentos comerciais formais existentes, como armazéns, lojas de tecidos,

açougues, bares e outros, passaram a se concentrar na Rua Amando de Barros. DONATO (1985, apud CASTILHO, 2010, p.47).

No entanto, é só na década de 1950, que ocorre um segundo auge do comércio, com muitas empresas se instalando na cidade. Os setores que se destacaram foram o aeronáutico, o metalúrgico, o têxtil, o moveleiro, o alimentício, o coureiro, entre outros. Alguns exemplos notáveis incluem a Neiva (atualmente conhecida como Embraer), fundada em 1956, a Staroup (1975), a Irbex (1984), a Hidroplás, a Caio (atualmente Caio/Induscar), fundada em 1970, a Brás-Hidro, a Duratex/Duraflora (1973), a Moldmix (1963) e a Eucatex. Essas empresas contribuíram significativamente para o desenvolvimento industrial da região. (CASTILHO,2010).

Assim, é notável que o setor comercial desempenha um papel crucial no desenvolvimento do espaço urbano, ele retrata as profundas transformações sociais e econômicas que ocorrem na região. Atualmente, de acordo com IBGE (2020), a cidade tem cerca de 4.771 mil empresas e organizações atuantes, e cerca de 8.695 mil pessoas que atuam em cuja áreas são comércio e mercados.

#### **3.4.1 CENTRO POPULAR COMERCIAL DE BOTUCATU**

Atualmente, o Centro Popular Comercial abriga em torno de 50 comerciantes e encontra-se situado na rua Curuzu, entre as ruas Velho Cardoso e Coronel Fonseca, na cidade de Botucatu. Em 2004 recebeu oficialmente o nome de Ângelo Garrido Fernandes, em homenagem ao falecido morador da cidade, que foi um famoso vendedor ambulante, conhecido como “vô dos passarinhos”, ele ficava na esquina da Praça do Bosque, no centro da cidade, vendendo passarinhos que soltavam bolhas de sabão, diariamente até se aproximar dos 100 anos.

O Centro Comercial foi de fato instituído em 2003 de acordo com a Lei 4409 de julho daquele ano. Sua criação teve como objetivo principal proporcionar um espaço organizado para abrigar as atividades comerciais dos ambulantes do comércio informal. Desde então, o Centro Comercial tem sido gerido pela Associação dos Microempreendedores Permissionários, que está sob a supervisão da Secretaria Municipal de Desenvolvimento.

É importante ressaltar que a prefeitura concede os módulos do Centro Comercial aos interessados que atendem a todos os requisitos estabelecidos pelas normas vigentes. Para obter a permissão de uso dos módulos, é necessário atender aos critérios e efetuar o pagamento de um preço público determinado. Dessa forma, não era necessário passar por um processo de concorrência para obter a permissão de uso dos módulos no Centro Comercial.

No entanto, em 2011, a antiga lei de 2003 foi revogada e substituída pela Lei 5253/2011. De acordo com a nova legislação, o centro comercial passou a permitir o uso exclusivo aos microempreendedores individuais (MEI) devidamente cadastrados no município de Botucatu. Além disso, a convocação dos ocupantes passou a ser realizada por meio de um edital de chamamento, que é publicado no órgão oficial do Município.

Por sua vez, apesar de existir há algum tempo, o local ainda apresenta limitações para expansão devido a restrições de espaço. Além disso, sua infraestrutura é precária, com grande parte do espaço não coberto, o que afeta diretamente os trabalhadores, pois não há proteção adequada contra as condições climáticas adversas. É possível notar, na imagem 21, a disposição e circulação dentro do espaço.

Figura 21 - Atual Centro Popular Comercial.



Fonte: acervo da autora

Além disso, em frente ao centro comercial encontra-se um terminal urbano conhecido como "terminal urbano do camelódromo". Esse terminal atende muitas pessoas diariamente, uma vez que é um importante ponto de conexão na cidade, onde passam linhas de transporte público que vão do norte ao sul do município. No entanto, o terminal original tinha uma estrutura menor que, ao longo do tempo, se tornou insuficiente, como pode ser visto na Figura 22.

Figura 22 - Cobertura Terminal Urbano Camelódromo em 2016.



Fonte: <https://acontecebotucatu.com.br/cidade/mini-terminal-do-camelodromo-passara-por-modernizacao/>

Recentemente em 2017, o terminal passou por uma reforma, onde recebeu uma nova cobertura, e todo piso e bancos foram remodelados. No entanto, a cobertura projetada é mais alta que anteriormente, e maior, sua disposição não protege a população integralmente, logo o sol acaba invadido e atingindo os usuários. Assim, a imagem do ponto acabou sendo divulgada nas redes sociais e sendo grande alvo de críticas.

Figura 23 - Cobertura Terminal Urbano Camelódromo após reforma em 2017.



Fonte: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2022/11/22/abrigo-ponto-de-onibus-humor.htm>

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 4.1 PROPOSTA PRELIMINAR PROJETUAL

Diante do estudo realizado, apresenta-se a proposta projetual de requalificação do atual camelódromo e terminal urbano de Botucatu.

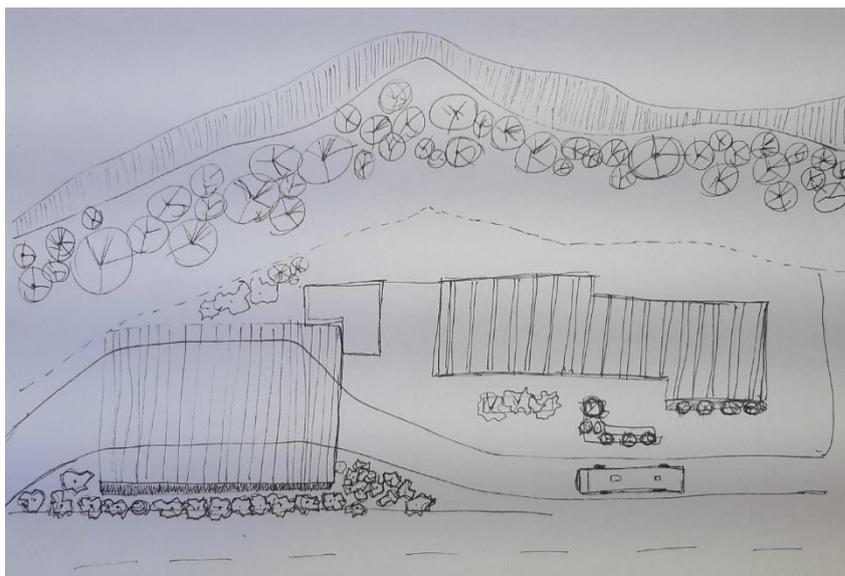
#### 4.1.1 CONCEITO E PARTIDO

O conceito do projeto é Vitalidade urbana e Urbanidade. Qual se preocupa em oferecer as pessoas uma melhor qualidade de vida. Visando assim, maior densidade de usos e pessoas, melhor acesso ao transporte e uma relevante permeabilidade dos edifícios.

Como partido, a proposta visa proporcionar um amplo espaço de permanência, de fácil acesso e circulação. Com utilização de cobertura metálica e telhas translúcidas, recebendo muita iluminação natural, além de ter pé direito duplo, promovendo uma integração da calçada com a edificação, logo atraindo rapidamente os pedestres. Deste modo, provocar também uma conexão entre o terminal urbano e o centro comercial.

A seguir na figura 24, é possível visualizar um croqui inicial da ideia do projeto, já posicionando o terminal do lado esquerdo, com ideia de ser uma continuação da rua, já com uma faixa apenas para ônibus. E na esquerda o Centro Popular Comercial, já fazendo uma ligação da sua cobertura com parte do terminal.

Figura 24 - Croqui.



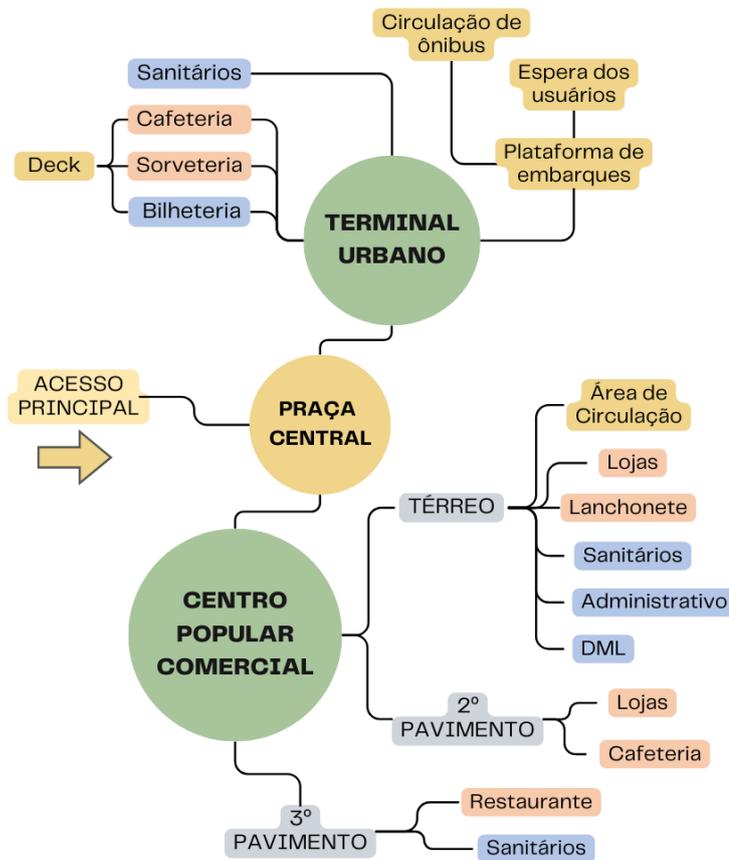
Fonte: Elaborado pelo autor

## 4.1.2 PROGRAMA DE NECESSIDADES

<b>TERMINAL URBANO</b>	
1	Plataforma embarque e desembarque
2	Circulação de ônibus
3	Area de espera
4	Sanitários
5	Bilheteria
6	Cafeteria
7	Sorveteria
8	Deck
9	Praça central
<b>CENTRO COMERCIAL</b>	
	Térreo
10	Area de circulação
11	Lojas
12	Sanitários
13	Área de convivência
14	Cafeteria
	2º Pavimento
15	Administrativo
16	DML
17	Lojas
18	Sanitários
	3º Pavimento
19	Restaurante
20	Sanitários

	CIRCULAÇÃO
	COMÉCIO
	SERVIÇOS

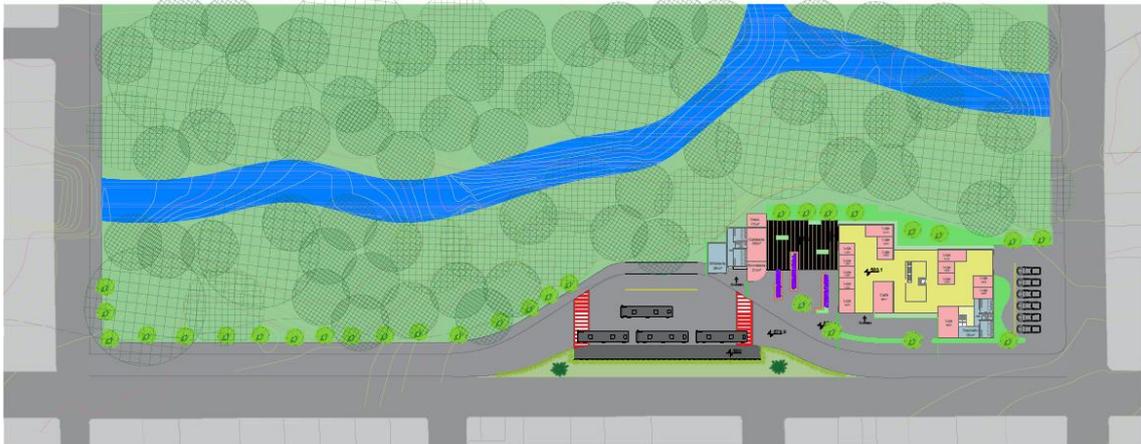
### 4.1.3 FLUXOGRAMA



### 4.1.4 IMPLANTAÇÃO

A implantação proposta buscou atender todas as necessidades identificadas, também promovendo maior facilidade para os usuários. Aplicando assim o conceito do projeto, com áreas de permanência e circulação ampla, como podemos observar na figura 25.

Figura 25 - Implantação.



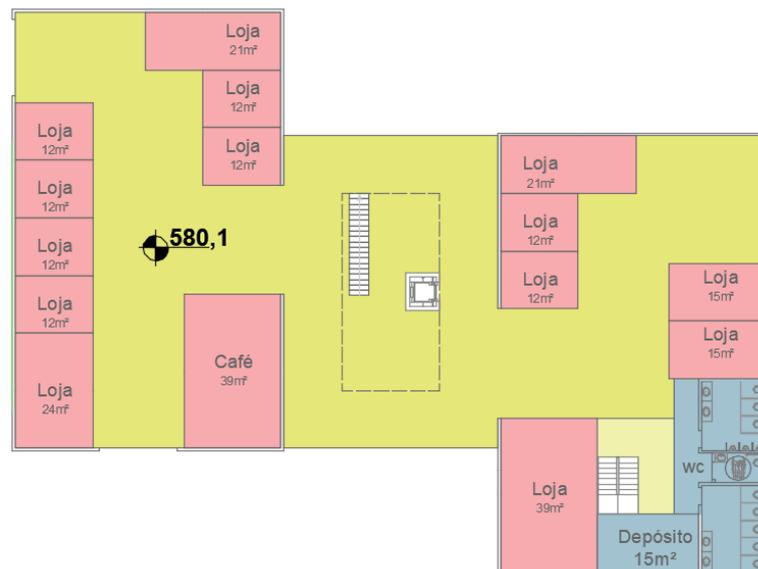
Fonte: Elaborado pelo autor

#### 4.1.5 PAVIMENTOS

Os pavimentos do edifício do Centro Popular Comercial apresentam a previa da disposição interna proposta para o projeto.

No térreo foi proposto 3 acessos principais, um pela lateral esquerda, para usuários que estavam no terminal acessarem o centro, outra entrada pela frente do prédio, e a terceira entrada pela lateral direita, próximo ao estacionamento.

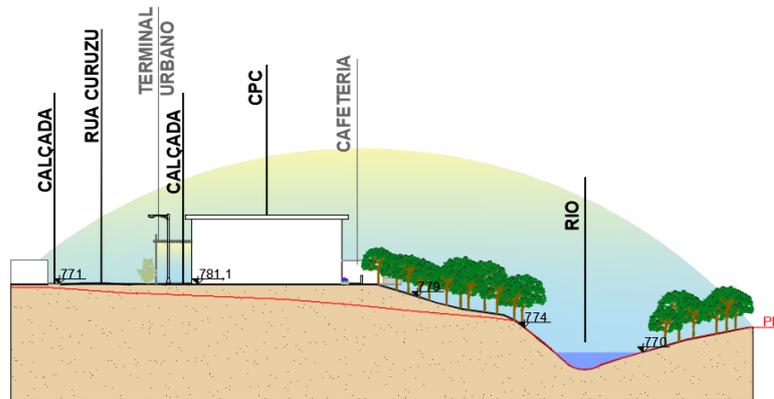
Figura 26 - Térreo.



Fonte: Elaborado pelo autor

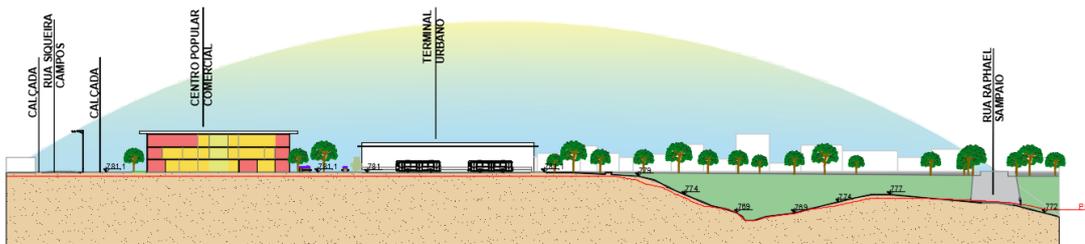


Figura 29 - Corte A.



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 30 - Corte B.



Fonte: Elaborado pelo autor

#### 4.1.7 VOLUMETRIA

Figura 31 - Volumetria da cobertura.



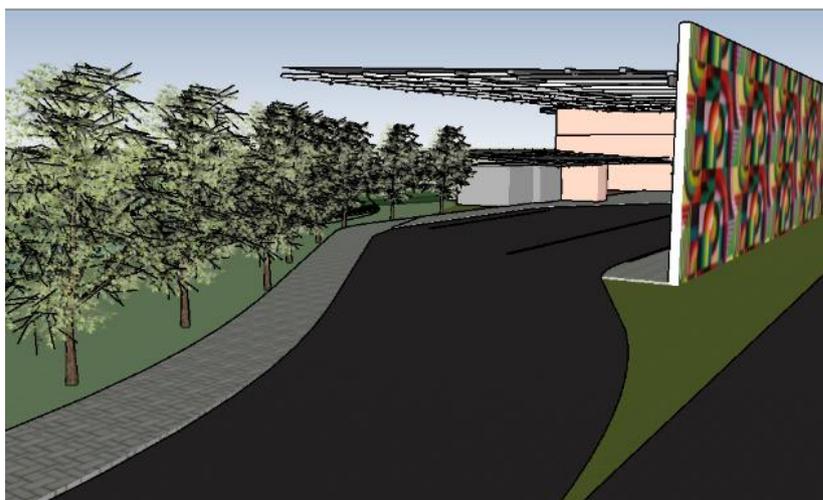
Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 32 - Fachada terminal e CPC.



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 33 - Saída dos ônibus.



Fonte: Elaborado pelo autor

## 4.2 ANTEPROJETO

Depois de concluir as fases de coleta de dados, análises e proposta preliminar do projeto, procedeu-se à elaboração da etapa do anteprojeto. Durante essa fase, foi desenvolvida a implantação definitiva, abrangendo todos os detalhes essenciais. No entanto, foi crucial realizar ajustes em conformidade com as características do terreno e outros fatores, garantindo assim um projeto coeso e eficiente, que atendesse a todas as necessidades e propusesse as intervenções mais adequadas. Logo, foi necessário rever o programa de necessidades, retirando a sorveteria do setor do terminal urbano, e no edifício do centro comercial popular, foi reestruturado, mantendo apenas dois pavimentos, com o administrativo no térreo, além dos sanitários lojas e cafeteria, e no 1º pavimento, permaneceu lojas, sanitários e se realocou o restaurante. A implantação foi toda alterada devido a melhor disposição dos elementos no terreno. O centro

comercial passou para o lado esquerdo da área, e o terminal urbano para o lado direito, o qual se confronta com a praça, com árvores frutíferas e grande área de convivência, ate chegar ao deck que já estava proposto e se manteve.

#### 4.2.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES

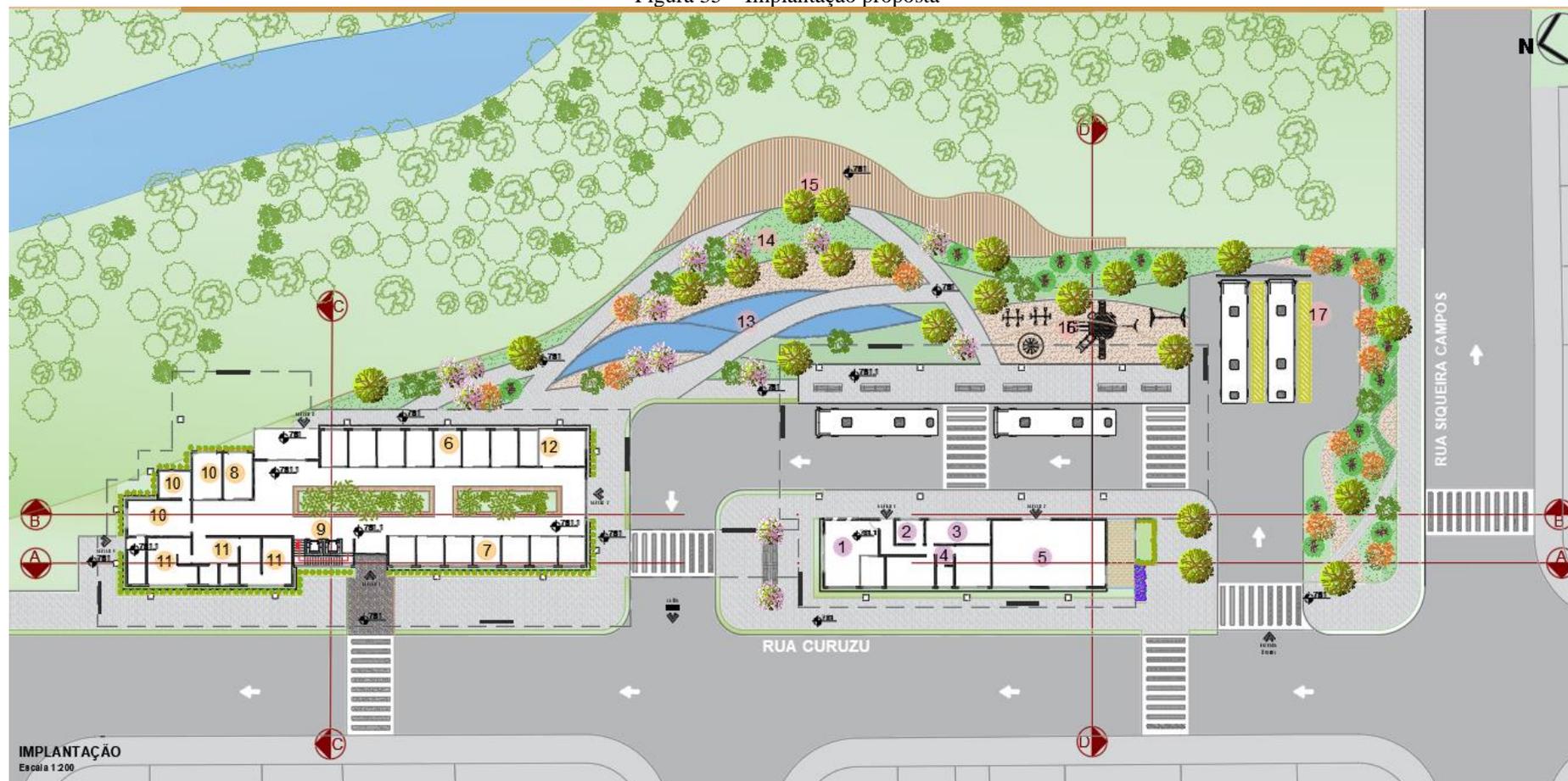
Figura 34 - Saída dos ônibus.

PROGRAMA DE NECESSIDADE	
<b>Terminal Urbano</b>	
Bilheteria	33,22m <sup>2</sup>
DML	7,50m <sup>2</sup>
Sala de descanso	17,23m <sup>2</sup>
Banheiro Masculino	16,38m <sup>2</sup>
Banheiro Feminino	16,20m <sup>2</sup>
Banheiro PNE	4,0m <sup>2</sup>
Cafeteria	83,76m <sup>2</sup>
<b>Centro Comercial Popular</b>	
<b>Terreo</b>	
Lojas tipo 1	11,02m <sup>2</sup>
Lojas tipo 2	8,78m <sup>2</sup>
Lojas tipo 3	15,22m <sup>2</sup>
Nucleo acessos	17,70m <sup>2</sup>
Administrativo 1	25,0m <sup>2</sup>
Administrativo 2	9,91m <sup>2</sup>
Administrativo 3	15,24m <sup>2</sup>
Banheiro Masculino	24,21m <sup>2</sup>
Banheiro Feminino	20,95m <sup>2</sup>
Banheiro PNE Masculino	4,0m <sup>2</sup>
Banheiro PNE Feminino	4,0m <sup>2</sup>
Cafeteria	26,60m <sup>2</sup>
<b>1º Pavimento</b>	
Loja tipo 2	8,78m <sup>2</sup>
Loja tipo 3	11,02m <sup>2</sup>
Loja tipo 4	15,20m <sup>2</sup>
Varanda	66,77m <sup>2</sup>
Salão principal restaurante	74,97m <sup>2</sup>
Cozinha limpeza	9,91m <sup>2</sup>
Cozinha preparo	32,68m <sup>2</sup>
Dispensa	25,66m <sup>2</sup>
Banheiro Masculino	22,36m <sup>2</sup>
Banheiro Feminino	16,37m <sup>2</sup>
Banheiro PNE	4,0m <sup>2</sup>

Fonte: Elaborado pelo autor

## 4.2.2 IMPLANTAÇÃO

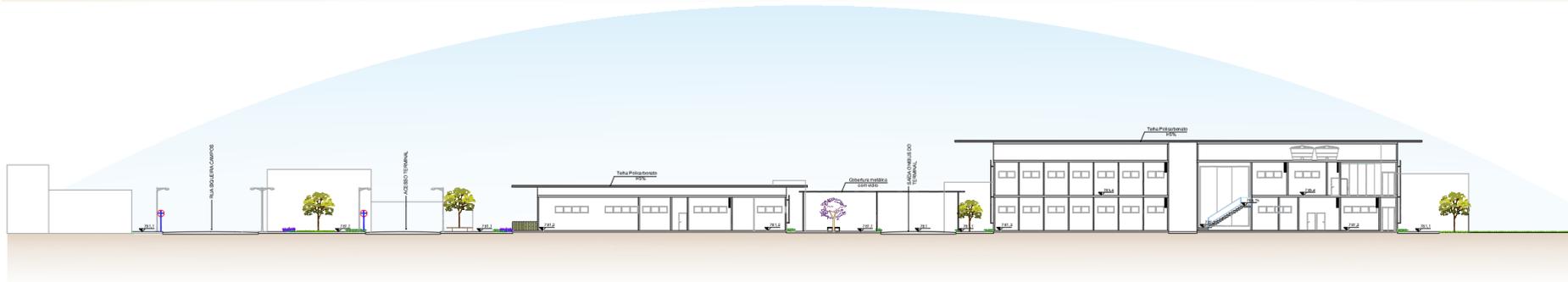
Figura 35 – Implantação proposta



Fonte: Elaborado pelo autor

### 4.2.3 CORTES

Figura 36 – Corte AA



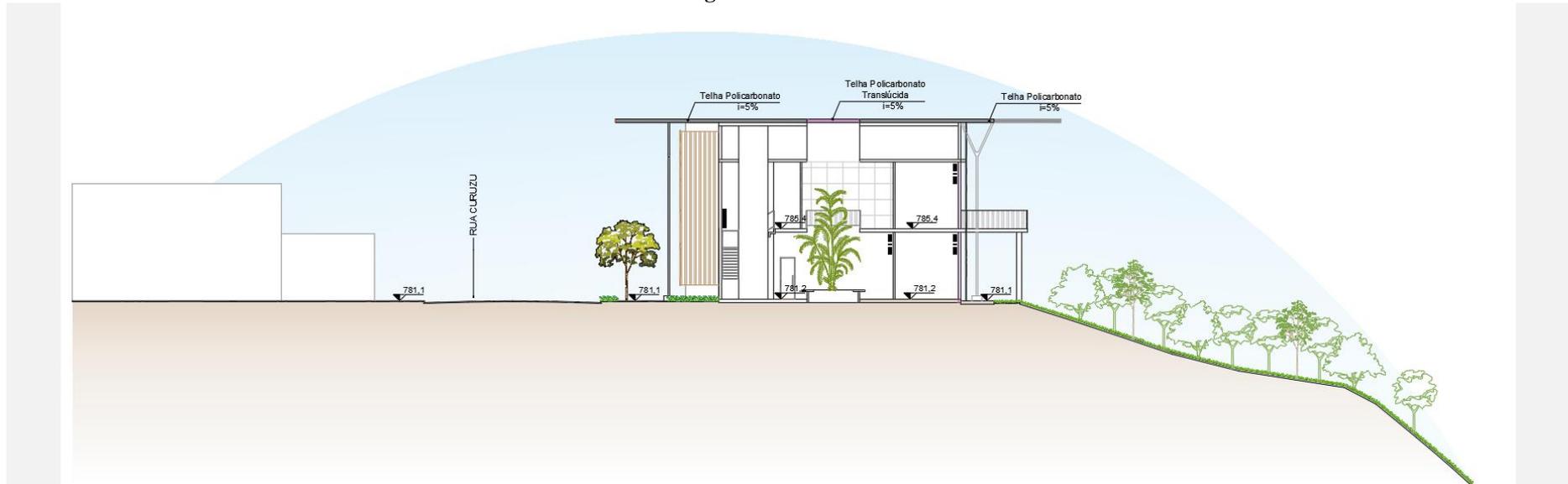
Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 37 – Corte BB



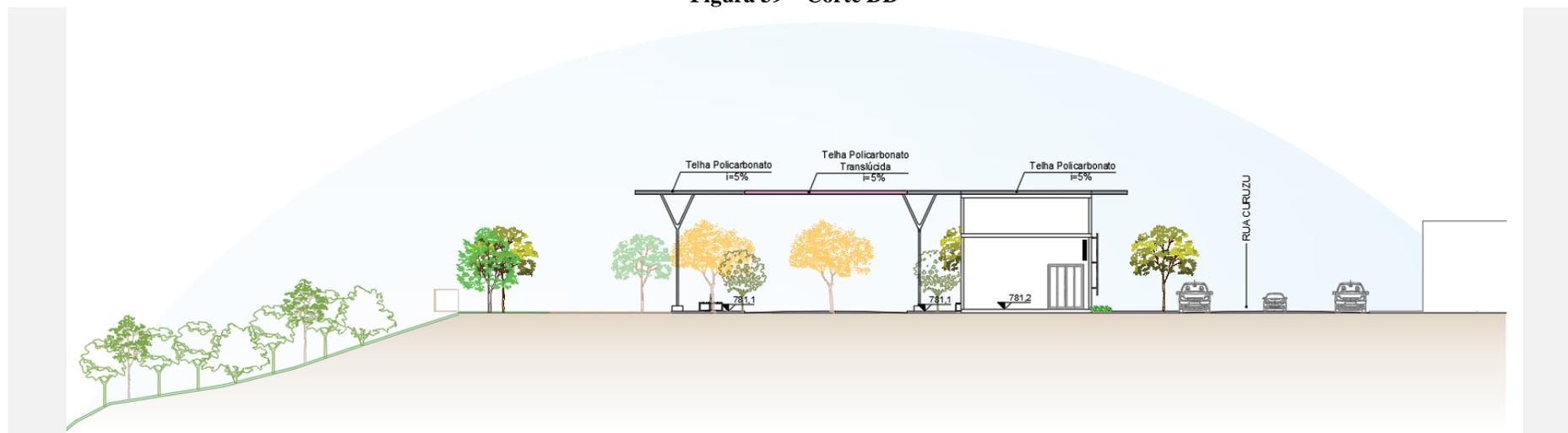
Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 38 – Corte CC



Fonte: Elaborado pelo autor

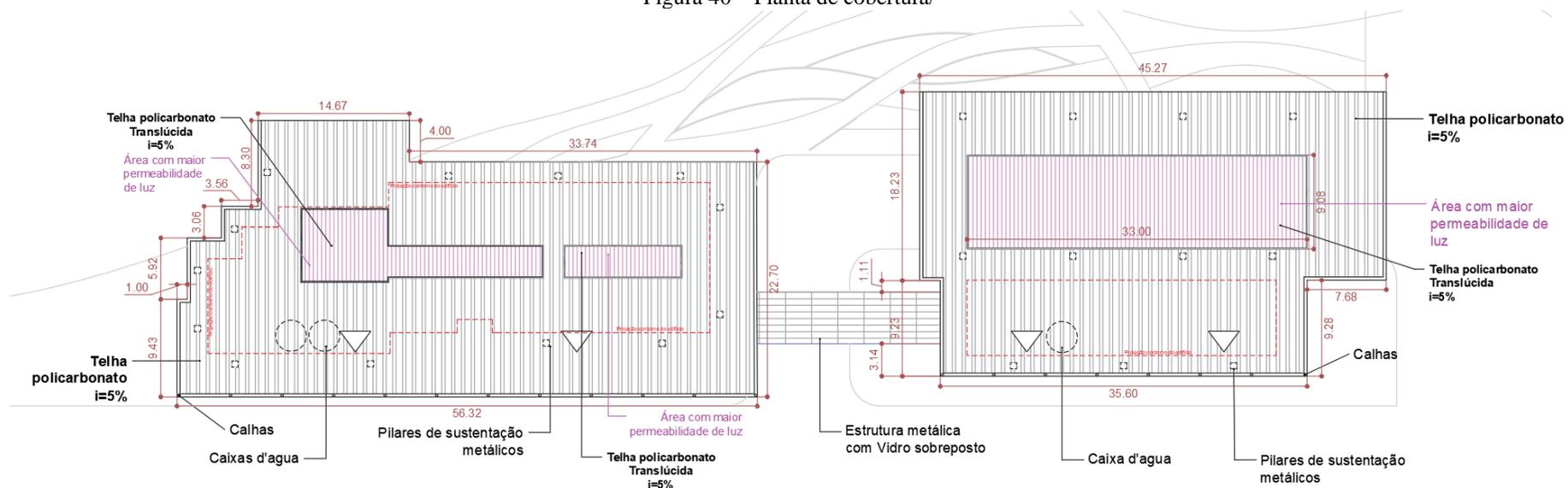
Figura 39 – Corte DD



Fonte: Elaborado pelo autor

## 4.2.4 COBERTURA

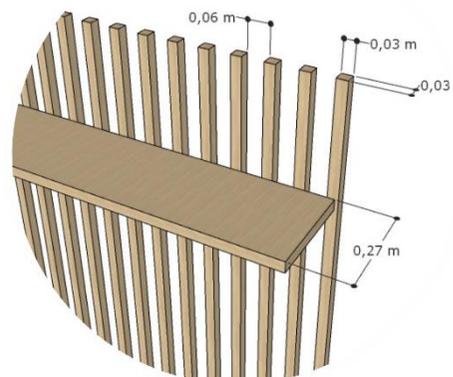
Figura 40 – Planta de cobertura/



Fonte: Elaborado pelo autor

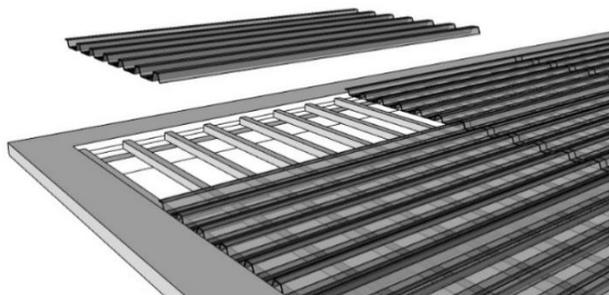
#### 4.2.5 DETALHAMENTOS

Figura 41 – Detalhamento fechamento externo com brises em madeira



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 42 – Detalhamento Telhado



Fonte: Elaborado pelo autor

#### 4.2.6 VOLUMETRIA

Figura 43 – Cena interna do 1º pavimento proposto para o Centro Comercial Popular



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 44 – Cena do restaurante proposto para o Centro Comercial no 1º pavimento



Fonte: Elaborado pelo autor

*Figura 45 – Cena interna da cafeteria proposto para o Terminal Urbano*



*Fonte: Elaborado pelo autor*

*Figura 46 – Fachada proposta para o Centro Comercial Popular*



*Fonte: Elaborado pelo autor*

*Figura 47 – Área externa de permanência logo atrás do terminal urbano*



*Fonte: Elaborado pelo autor*

*Figura 48 – Área do deck com vista para o córrego Lavapés, para apreciação da natureza*



*Fonte: Elaborado pelo autor*

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Para a proposta do projeto foi necessário o estudo de revisão bibliográfica, análise de obras correlatas e visitas ao local, assim entendendo melhor a área e seu entorno, todas essas etapas foram essenciais para a construção da ideia.

A proposta de implantação do Terminal Urbano e o Centro Popular Comercial, em Botucatu/SP, demonstra a viabilidade do local para esses equipamentos. Visto que a região é uma área central da cidade, onde se concentra um alto fluxo de circulação e toda a cidade tem acesso. A visita ao local apontou que a área está inserida perto de vias com o grande fluxo de pessoas e lojas comerciais, a Rua Amando de Barros e a Rua Curuzu.

O projeto busca criar um ambiente de compras e lazer, contribuindo para uma melhora na qualidade de vida dos indivíduos, com ambientes de permanência e convívio social. Deste modo, preservando a segurança e conforto de toda população, com infraestrutura e mobiliários urbanos adequados, um local agradável e encantador.

## 6 REFERÊNCIAS

ABDEL, Hana. Centro Comercial POWWOWWOW, ArchDaily, Arquitetura Comercial, Tailândia. ArchDaily Brasil. 27 jan 2023. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/995505/centro-comercial-powwowwow-all-zone>>. Acesso em 17 mar 2023.

ALEIXO, Cynthia Augusta Poletto. Edifícios e galerias comerciais: arquitetura e comércio na cidade de São Paulo, anos 50 e 60. 2005. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2005. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18131/tde-07012007-201920/>>. Acesso em: 05 mar 2023.

ArchDaily Brasil. Terminal da Lapa / Núcleo de Arquitetura". ArchDaily Brasil. 06 Jun 2014. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura>>. Acesso em 21 mar2023

BATISTA, Maria Carolina. Centro (multi)Comercial: o comércio como integrador da paisagem urbana. Bauru, 2017.

BICALHO, Marcos. A dívida social no transporte coletivo. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, São Paulo, ano 20 - n. 80, 3º Trimestre 1998. p. 33-41. Disponível em <<http://www.antp.org.br/biblioteca/#revista-dos-transportes-publicos/rtp---080>>. Acessado em Abr 2023.

CABRAL, Claudia Piantá Costa. Da Rua Corredor ao Centro Comercial. Tipologias comerciais em Porto Alegre dos anos 30 ao princípio dos 90. Arqtexto. Porto Alegre. (2000), p.31-43. Disponível em <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/22142/000273977.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em 07 mar 2023

CALLIARI, Mauro. Terminal de ônibus da Lapa. Vitruvius. Projetos. Jul 2014. Disponível em <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.163/5252>>. Acesso em 21 mar 2023.

CASTILHO, Raquel Camaliente. Análise geográfica do comércio e dos serviços em Botucatu/SP: uma contribuição para o estudo do setor terciário. 2010. Trabalho de conclusão de curso - (bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Campus Experimental de Ourinhos, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/155022>>.

FARIAS, Nuri. Centro Comercial Vila Katharina. Galeria da Arquitetura. Projeto. c2023. Disponível em <[https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/rodrigo-simao-arquitetura/\\_centro-comercial-vila-katharina/2320](https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/rodrigo-simao-arquitetura/_centro-comercial-vila-katharina/2320)>. Acesso em 12 mar 2023.

FERRI, Denis. O terminal de ônibus urbano e a estrutura da cidade. São Paulo, março de 2018. Disponível em <[https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11092018\\_162442/publico/MEdenisferri\\_rev.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11092018_162442/publico/MEdenisferri_rev.pdf)>. Acesso em Abr 2023.

GOUVÊA, Vania. “Contribuição ao estudo de implantação de terminais urbanos de passageiros.” Rio de Janeiro, 1980. Disponível em <<https://bdex.eb.mil.br/jspui/handle/1/933>>. Acessado em Abr 2023.

GRASSIOTTO, Maria Luiza Fava. A dinâmica do Processo evolutivo dos centros comerciais: aspectos do planejamento físico. 2005. Tese (Doutorado em tecnologia da Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Doi:1011606/T.16.2005.tde-08112010-142314. Disponível em <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16132/tde-08112010-142314/pt-br.php>> Acesso em: 05 Mai 2023

HERTZBERGER, Herman. Lições de Arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Cidades e estados, Botucatu. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/botucatu/panorama>>. Acessado em Jun de 2023.

[LINA, Paris e suas galerias cobertas, Conexão Paris, O que fazer. Dicas turísticas, Paris -FR. 14 Jul 2007. Disponível em <https://www.conexaoparis.com.br/galerie-vivienne-charme-das-passagens-cobertas/>. Acessado em Jun 2023.](https://www.conexaoparis.com.br/galerie-vivienne-charme-das-passagens-cobertas/)

Ministério das Cidades. Construindo a Cidade Acessível. Brasil Acessível - Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 2, 1ª ed., Brasília, dez 2006. Disponível em <<https://www.caumg.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/Construindo-a-Cidade-Acessivel.pdf>>. Acessado em Mai 2023.

Rua 24 Horas. Sobre a Rua 24 horas. 2023. Disponível em <<https://rua24horas.com.br/sobre/>>. Acesso em Jun 2023.

VELÁZQUEZ, Fernando Luís. Arquitetura da infraestrutura urbana: o terminal de integração. 2011. 1 CD-ROM. Trabalho de conclusão de curso - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2011. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/121685>>. Acessado em Mai 2023.

VIEIRA FILHO, Luiz Carlos da Silva. [https://lares.architexturez.net/documents?f\[author\]=32255](https://lares.architexturez.net/documents?f[author]=32255) Ruas comerciais: visão geral de um instrumento de requalificação urbana. In 11º Conferência Internacional da LARES. São Paulo, 2011. Disponível em <<https://lares.architexturez.net/doc/oai-laes-id-laes-2011-594-812-1-rv>>. Acessado em 10 abril/2023.

# APENDICE

Figura 49 – Folha 01 – Implantação

### LOCALIZAÇÃO

Botucatu - SP



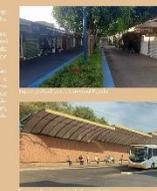
### HISTÓRIA

Botucatu é uma cidade localizada no estado de São Paulo, Brasil. Foi fundada em 1720 por João de Deus, um soldado português que se estabeleceu na região para trabalhar em uma fazenda de cana-de-açúcar. A cidade cresceu ao longo do tempo, tornando-se um importante centro comercial e industrial da região. Em 1957, foi elevada a categoria de cidade e, em 1988, tornou-se um município independente. A cidade possui uma rica história cultural e é conhecida por sua paisagem urbana planejada e seus parques públicos.



### OBJETIVO

Propor uma intervenção urbana que vise melhorar a qualidade de vida da população local, promovendo a inclusão social e a revitalização do espaço público. O projeto busca criar um ambiente urbano mais agradável, seguro e funcional, incentivando o comércio popular e a interação comunitária.



### CONCEITO

VITRÓLOGO URBANO  
REQUALIFICAÇÃO

O conceito do projeto visa criar um espaço urbano mais agradável e funcional, promovendo a inclusão social e a revitalização do espaço público. O projeto busca criar um ambiente urbano mais agradável, seguro e funcional, incentivando o comércio popular e a interação comunitária.

### LEGENDA

Terminal Urbano	Parque
1 - Estacionamento	1 - Praça de Música
2 - Estacionamento	2 - Parque Linear
3 - Estacionamento	3 - Parque Urbano
4 - Estacionamento	4 - Parque Ambiental
5 - Estacionamento	5 - Parque
6 - Estacionamento	6 - Parque Ambiental
7 - Estacionamento	7 - Parque
8 - Estacionamento	8 - Parque Ambiental
9 - Estacionamento	9 - Parque
10 - Estacionamento	10 - Parque Ambiental
11 - Estacionamento	11 - Parque
12 - Estacionamento	12 - Parque Ambiental
13 - Estacionamento	13 - Parque
14 - Estacionamento	14 - Parque Ambiental
15 - Estacionamento	15 - Parque
16 - Estacionamento	16 - Parque Ambiental
17 - Estacionamento	17 - Parque

### JUSTIFICATIVA

A justificativa do projeto reside na necessidade de promover a inclusão social e a revitalização do espaço público. O projeto busca criar um ambiente urbano mais agradável, seguro e funcional, incentivando o comércio popular e a interação comunitária.

### PARTIDO

O projeto visa criar um espaço urbano mais agradável e funcional, promovendo a inclusão social e a revitalização do espaço público. O projeto busca criar um ambiente urbano mais agradável, seguro e funcional, incentivando o comércio popular e a interação comunitária.



**IMPLANTAÇÃO**  
Escala 1:200

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO II

**O COMÉRCIO POPULAR COMO ARTICULADOR DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:**  
REQUALIFICAÇÃO DO ATUAL CAMELÓDROMO E TERMINAL URBANO DE BOTUCATU

ARQUITETURA E URBANISMO  
Centro de Ciências Humanas, Exatas e Aplicadas

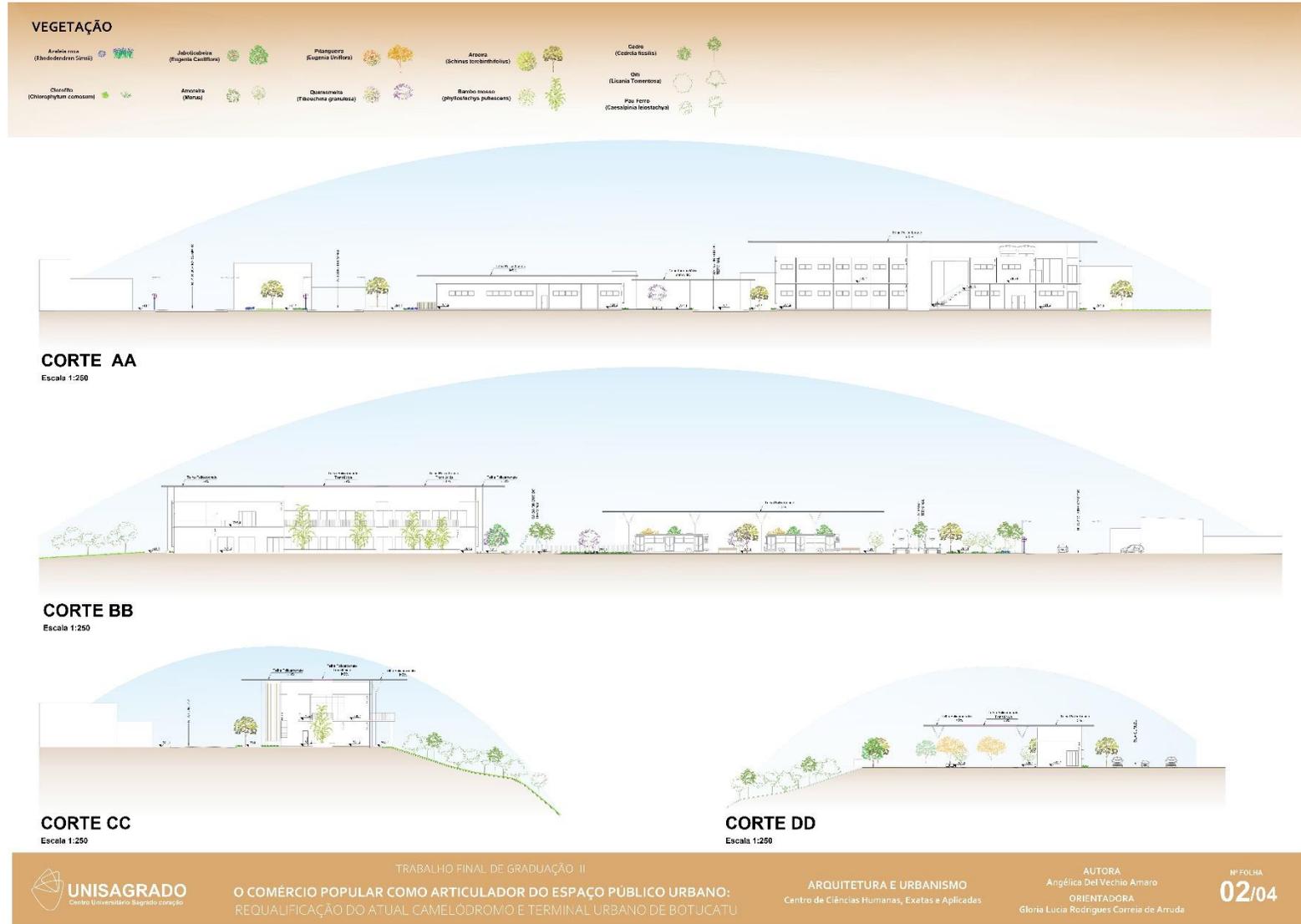
AUTORA  
Angélica Del Vecchio Amaro

ORIENTADORA  
Glória Lucia Rodrigues Correia de Arruda

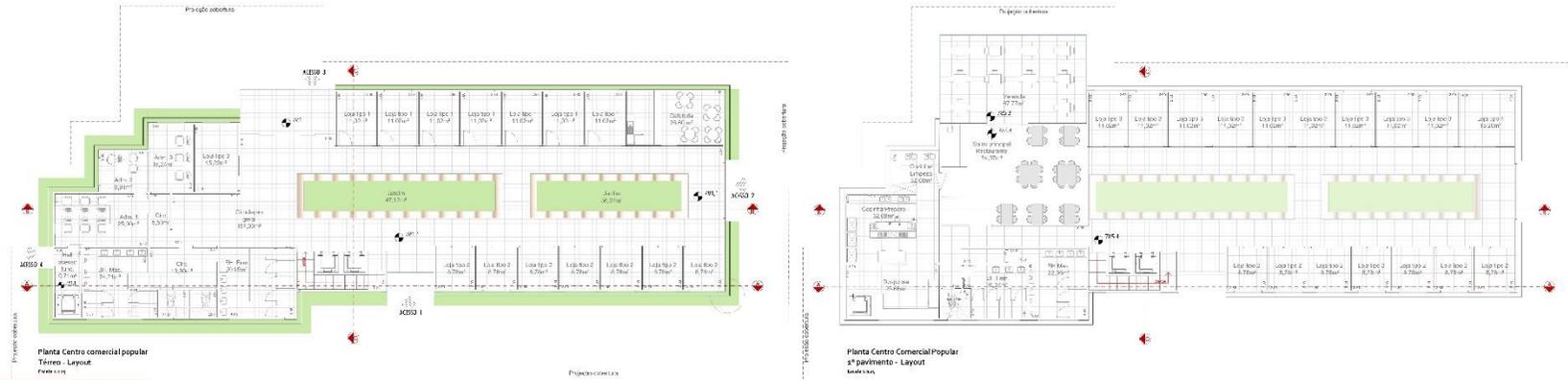
Nº FOLHA  
**01/04**

Figura

Figura 50 –Folha 02 - Cortes

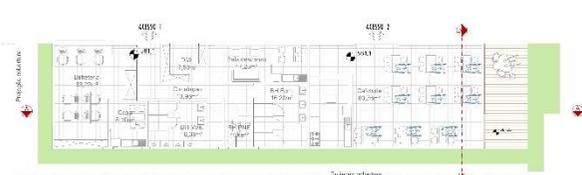


51 –Folha 03 – Plantas de layout, cobertura e detalhes

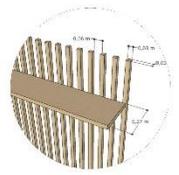


**PROGRAMA DE NECESSIDADES**

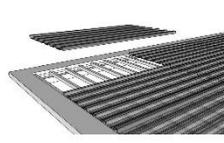
Terminal Urbano	
Alfândega	33,74 m²
D.V.	7,85 m²
Zona de observação	10,24 m²
Bar. novo Mercalib	16,30 m²
Banheiro Feminino	16,30 m²
Bar novo PNE	4,00 m²
Cafeteria	33,74 m²
Centro Comercial Popular	
Térreo	
Loja tipo 1	11,33 m²
Loja tipo 2	9,35 m²
Loja tipo 3	4,24 m²
N.º de acessos	7,77 m²
Administrativo 1	15,61 m²
Administrativo 2	30,00 m²
Administrativo 3	12,74 m²
Bar novo Mercalib	16,30 m²
Banheiro Feminino	16,30 m²
Bar novo PNE Masculino	4,00 m²
Banheiro PNE feminino	4,00 m²
Cafeteria	36,60 m²
5º Pavimento	
Loja tipo 1	9,35 m²
Loja tipo 2	13,03 m²
Loja tipo 3	4,24 m²
Varejo	16,77 m²
Sala de apoio administrativo	16,77 m²
Cofre de segurança	4,94 m²
Dispensa	11,60 m²
Bar novo Mercalib	16,30 m²
Bar novo PNE	4,00 m²



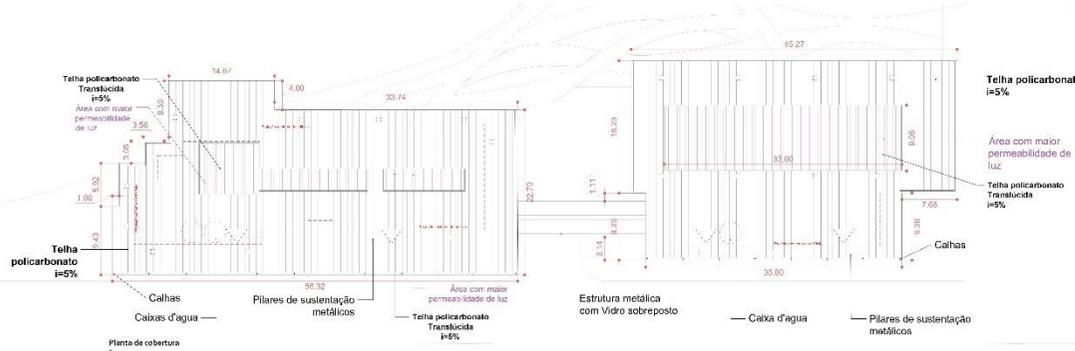
Planta Terminal Urbano Térreo - Layout



Detalhamento barreira térmica



Detalhamento Cobertura Telha Translúcida apoiada sobre estrutura metálica



DIAGRAMAS

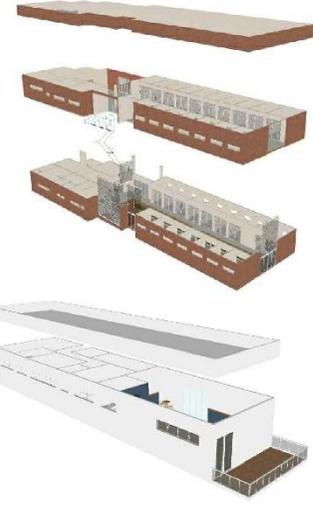
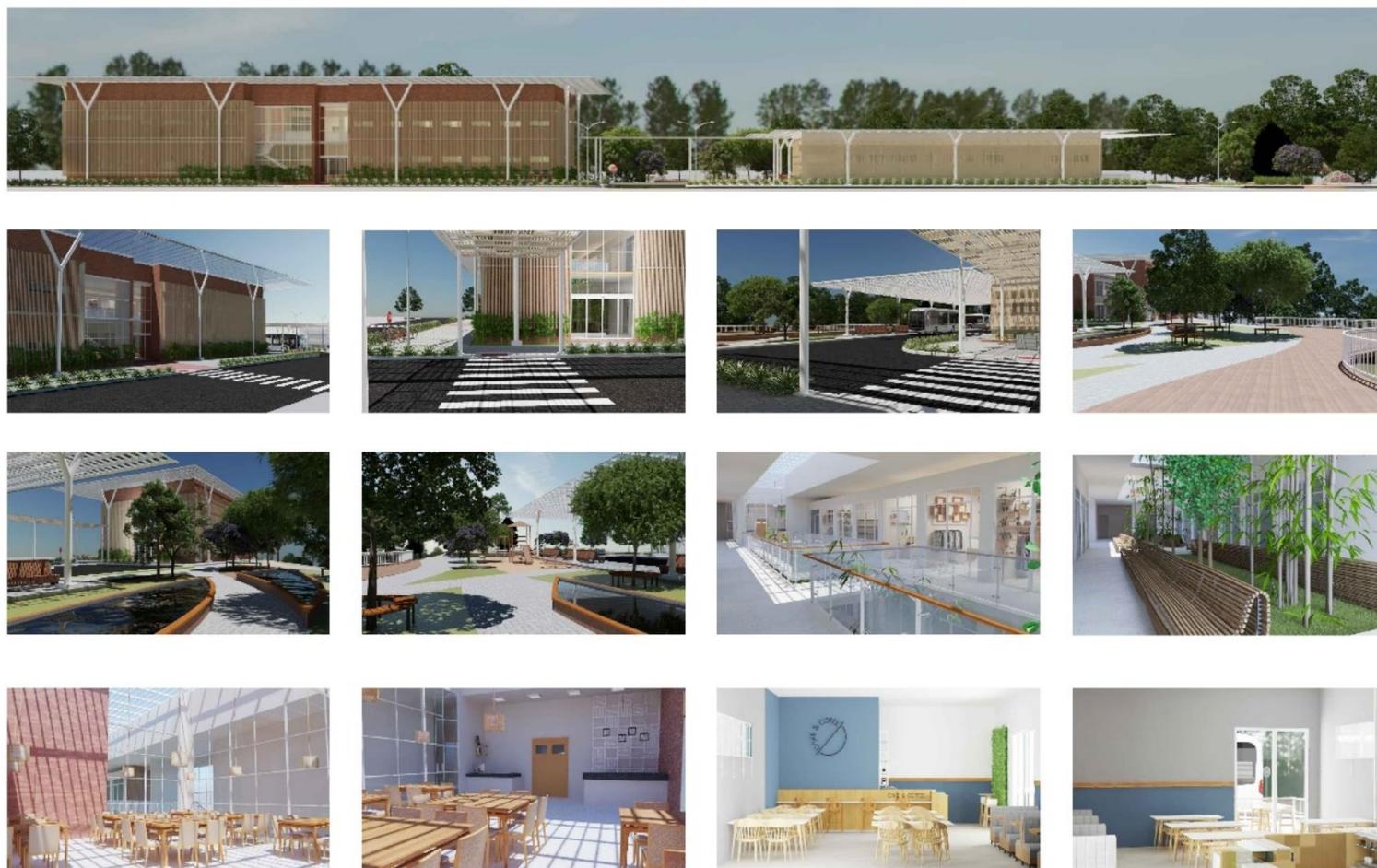


Figura 52 – Folha 04 – Imagens da maquete eletrônica



Plano 20 front al