



FACULDADE DE CIÊNCIAS GERENCIAS DE MANHUAÇU

FACIG

**AVALIAÇÃO POS-OCUPACIONAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE
MANHUAÇU E SEU ENTORNO IMEDIATO**

**AUTOR: LUCAS PEREIRA GOMES
ORIENTADOR: MSC. MELANIE MARIAN LEÓN GRAÇA**

**MANHUAÇU-MG
17/06/2018**



AVALIAÇÃO POS-OCUPACIONAL DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE MANHUAÇU E SEU ENTORNO IMEDIATO

Autor: Lucas Pereira Gomes

Orientador: MSC. Melanie Marian León Graça

Curso: Arquitetura e Urbanismo Período: 9º

Área de Pesquisa: Urbanismo e Paisagismo

Resumo: O transporte de passageiros tem uma importância fundamental na economia em diversos aspectos do privado e dos vários estados. Do mesmo modo que, do ponto de vista legal, o contrato de transporte urbano é apresentado como um dos negócios de grande importância social. Este trabalho enfoca o transporte de passageiros e o estado atual do terminal rodoviário de Manhuaçu-MG, por ser a espécie mais polêmica e problemática. Nesta exposição uma análise é feita a partir de uma perspectiva: do Direito dos usuários de um espaço que atenda melhor as necessidades individuais e coletiva como um todo, proporcionando um ponto de vista sobre os temas que geraram maior aplicação do direito.

Palavras-chave: Terminal Rodoviário, espaço urbano, transporte.

1. INTRODUÇÃO

Desde o início da revolução industrial, em meados de 1840 e 1870, o progresso e o desenvolvimento tomaram conta do mundo, fazendo com que vários recursos pudessem ser explorados de forma rápida (BECKERT, 2017). A cidade de Manhauçu, emancipada em 1877, e com o advento do processo de manufatura cresceu cada ano pelo cultivo do café, incentivando a construção do terminal da *linha de Manhauçu* da Estação Ferroviária - Leopoldina, a qual foi inaugurada em 1915 e anos mais tarde foi demolida dando espaço à Estação Rodoviária de Manhauçu (GIESBRECHT, 2017).

Com o crescimento da cidade, a mobilidade da região tornou-se intensa, de maneira que o terminal passou a ser o “coração da cidade”, impulsionando o aumento e o fluxo contínuo de passageiros, seja por motivos pessoais, de turismo a cidades próximas como Alto Caparaó, assim como visitas profissionais, a trabalho ou pela busca de ensino. González (2016), ainda, afirma que esta característica centralizada é dada a partir de uma edificação que é construída pensando no bem comum de todos os usuários, tornando-se atrativa e enriquecedora, possibilitando o aumento de visitas e participação da população em eventos públicos e garantindo a interação pessoal.

A partir dessa premissa, de acordo com Costa (2014), é necessário conhecer vários aspectos como: localização, dimensão, segurança, limpeza, manutenção, sinalização, equipamentos, adequação à prática de atividades desportivas, dessa forma, a edificação deve oferecer um espaço físico próprio para a circulação de ônibus e de pessoas, melhorias na qualidade de serviço, segurança, uma infraestrutura, em relação ao tratamento de água residuais, tratamento de esgoto, tratamento de resíduos sólidos, energia elétrica. Promover a integração dos usuários e da população local com o meio urbano no qual está inserido, proporcionando espaços de lazer atribuídas a áreas verdes, influenciando no bem-estar físico e mental (GÓMEZ, 2014).

Desta forma, têm-se como objetivo geral da pesquisa diagnosticar e analisar a situação atual, na adoção de estratégias, que beneficiem e aprimorem os potenciais econômicos e sociais considerando as características da mobilidade urbana da microrregião da zona mata mineira, por meio da análise das funções culturais desta edificação, sejam elas simbólicas e/ou econômicas, bem como a organização espacial, segurança do entorno, identificar as potencialidades do modal rodoviário e a determinação do perfil dos usuários locais e regionais.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 A importância do transporte x espaços públicos acessíveis

A carência de um bom serviço de transporte público é notória em todo o território brasileiro, de acordo com os dados da Associação Nacional de Transporte Urbano (NTU), divulgado em agosto de 2017, mostra que cada vez menos, as pessoas usam o transporte coletivo em todo território nacional. O número de passageiros transportados por mês foi de 382,3 milhões em 2014, e caiu para 347.8 milhões em 2015, e no período de 2015 a 2016 a queda foi de 8,2% no setor, fato que pode estar relacionado à crise econômica ligada ao desemprego, alta inflação e principalmente à omissão de investimentos do sistema de transportes (NTU, 2017).

Ainda, segundo Silva (2017) essa estimativa é também justificada pela prioridade no uso do transporte privado individual, ou seja, automóveis.

Contudo, a ideia de que, quanto mais carros nas ruas, maior tem que ser a extensão e a quantidade das vias para suportar tal tráfego, não se confirma em uma verdade absoluta (DURANTON, 2009), pois aumento de vias não seria suficiente, novos veículos preencheriam esse espaço novamente em curto tempo.

Um balanço do DENATRAN (2018) apresenta que o Brasil em 2010 teve uma taxa exata de 64.817.974 veículos registrados no sistema, passados dez anos, o aumento acumulado foi de 119%, com mais 35 milhões de veículos que chegaram às ruas nesse período, com o crescente números de carros nas ruas o espaço para os pedestres se torna cada vez menor.

Quanto a cidade de Manhuaçu, conforme o Plano Municipal de Saneamento Básico do município (2007), a cidade conta com uma malha viária pavimentada equivalente à 134,06 km, e segundo o censo realizado em 2010 a população de Manhuaçu era de 79.574 mil habitantes incluindo a zona rural, o que significa uma média de um carro para cada 4,7 habitantes, encontrando-se dentro da estimativa nacional feita pelo DENATRAN (2013) que é de um automóvel para cada 4,4 habitantes, dos quais a frota é igual a 16.586 automóveis, 1.640 caminhões, 7.609 motocicletas. No que se refere à habitação, considerando tanto a zona urbana quanto a rural, Manhuaçu tinha 28.305 domicílios, sendo 28.274 particulares e 31 coletivos.

Sem embargo, Manhuaçu não difere da grande maioria das cidades, nas quais o espaço do automóvel é priorizado sendo comum a disputa insistente do espaço e a qualidade do mesmo que não proporciona um bem-estar sentimental e visual, assim como a falta de áreas verdes, áreas de lazer, onde o bem-estar individual se torne um sentimento coletivo e haja uma abundante vida pública (JACOBS, 2013). A relação existente pelo baixo estímulo do transporte coletivo leva em consideração diversos fatores como: cultura individualista, mal funcionamento do modal, infraestrutura precária dos serviços oferecidos, violência nos terminais entre outros.

De acordo com Jacobs (2013) a eficiência na mobilidade urbana está diretamente ligada a uma boa gestão governamental ao propor mudanças e melhorias nos setores, o que torna seu uso mais atrativo, como visto na figura 1 e 2 que mostra a diferença e a eficiência do transporte coletivo e individual.

QUADRO 1 - Tipos de transporte e diferença quanto a quantidade de pessoas transportadas.

	Transporte Público	Transporte Privado
Transporte Coletivo	ônibus Municipal ônibus Intermunicipal Metrô Trem ônibus Rodoviário Intermunicipal ônibus Rodoviário Interestadual	Micro-ônibus e ônibus fretado
Transporte Individual	Taxi Bicicleta alugada	Carro Moto Bicicleta

Fonte: Guiadedireitos.org

QUADRO 2 - Vantagens e desvantagens dos transportes públicos e individual.

Transporte Coletivo	Transporte Individual
Capacidade de deslocar um grande número de pessoas	Capacidade de deslocar um menor número de pessoas
Custo reduzido	Alto custo de aquisição e manutenção
Menor impacto ambiental por pessoa transportada (menos congestionamentos, baixo consumo de energia, menos espaço gasto com estacionamento, menos poluição sonora, menos poluição do ar)	Maior impacto ambiental por pessoa transportada (mais consumo de energia, mais gases poluentes, mais populações sonora, mais engarrafamentos, mais espaço gasto com estacionamento).
Menos acidentes	Mais acidentes
Menor flexibilidade de horários	Maior flexibilidade de horários
Menor flexibilidade nos trajetos	Maior flexibilidade nos trajetos
Mais dificuldade no transporte de usuários com necessidades especiais	Melhor adaptação aos usuários com necessidades especiais
Maior tempo de viagem (espera, velocidade menor e mais paradas).	Menor tempo de viagem
Dificuldade no transporte de cargas	Facilidade no transporte de cargas.

Fonte: Guiadedireitos.org

Conforme Carvalho (2011) comparando o transporte público e individual, no caso do transporte de passageiros, um ônibus que transporta 70 pessoas o que equivale a 50 automóveis circulando a mais nas ruas se deslocando com uma média de 1,5 pessoas por cada veículo, o que gera uma maior poluição e engarrafamentos por passageiro transportado e em contrapartida muito menor no caso do transporte coletivo.

2.2 Competências normativas e desenvolvimento do setor

Vários são os problemas enfrentados pelo setor com destaque para os terminais rodoviários, apresentando deficiências, estando no rol dos problemas operacionais e institucionais, com infraestrutura precária. A falta de estudos mais aprofundados para a implantação de terminais, quanto a sua localização, pode ser outro problema, considerado uma das principais causas deste cenário (NASCIMENTO, 2010).

Mudanças sobre o desenvolvimento do setor foram discutidas no seminário pelo Tribunal de Contas da União (2007), realizado em Brasília, que:

(...) tem por objetivo precípuo servir de instrumento capaz de apresentar um diagnóstico dos problemas enfrentados pelo setor. Trata-se de uma iniciativa inovadora e propositiva por parte do TCU: rediscutir o país, repensar os caminhos do seu desenvolvimento, diagnosticar problemas e oferecer soluções, tudo com a necessária contribuição de uma ampla diversidade de representantes da sociedade civil, de políticos e de agentes governamentais, notadamente os ilustres Ministros de Estado que dignificam o evento com suas presenças.

Foram discutidos também sobre investimentos no setor, que de acordo com o Tribunal de Contas da União (2007) os investimentos vêm reduzindo em relação ao

PIB nas últimas décadas o que pode afetar diretamente o sistema de transporte público, que mostra na Figura 3 a queda dos investimentos nos últimos anos, o qual teve a redução de 1% dos investimentos a cada década, de 1970 a 1990 em relação ao PIB, chegando a 0,2% em 2001 a 2004.

QUADRO 3- Comparação de investimentos no setor dos transportes nas últimas décadas

Investimentos do Governo Federal no setor de Transportes Públicos em relação ao PIB	
Década de 1970	3.0%
Década de 1980	2.0%
Década de 1990	1.0%
Anos 2001 a 2004	0.2%

Fonte: <http://portal.tcu.gov.br>

Segundo a revista eletrônica Em Movimento (2017) o investimento no setor de transportes correspondeu cerca de 12 % do PIB brasileiro no ano passado, afirmou também como se esperava que; o Brasil é um país com grande dependência do transporte rodoviário, ficando saturado quanto ao seu uso, o que poderia causar uma série de pontos negativos sem a ligação com outros modais importantes.

O problema pode ser reduzido a níveis municipais de deveriam buscar melhorias no setor e ao mesmo tempo fazer que sejam cumpridos os deveres e obrigações como é definido pelo Decreto-90958(1985), que regulamenta os serviços rodoviários interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros.

Art. 1º Os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros, no território nacional, serão planejados, coordenados, concedidos ou permitidos e fiscalizados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

§ 1º - Compete, ainda, ao DNER estabelecer as condições para a implantação e o funcionamento de terminais rodoviários de passageiros, pontos de parada e pontos de apoio para utilização pelos serviços acima referidos.

Art. 24 É assegurado ao usuário dos serviços rodoviários interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros:

São apresentados nessa fase os direitos e deveres do usuário quanto ao uso do transporte coletivo, tendo por obrigações e cumprimento do regulamento perante a lei.

2.3 Ligação entre modais, uma visão geral do terminal e seu impacto local e regional

As necessidades de deslocamento da população é uma situação básica no dia a dia da grande maioria das pessoas, uma vez que é uma atividade para o cumprimento de uma infinidade de funções na sociedade. Assim, os serviços de transporte são atividades essenciais, sendo um instrumento social e tem um importante papel de destaque no crescimento econômico e no desenvolvimento social local, regional e ao nível nacional (MITE, 2014).

Um terminal pode ser considerado o "coração" da cidade, pois é nele que passa a grande maioria dos deslocamentos internos e externos (passageiros que vem de fora da cidade) alimentando as linhas até que se chegue no lugar desejado, traz muitos aspectos positivos como: acessibilidade no uso, economia nos deslocamentos, menor transtornos (engarrafamentos, poluição...), tornando-se um importante instrumento da cidade (GONZÁLEZ, 2016).

De acordo com Lynch (1997) quando o indivíduo implica a tomar decisões sobre o trajeto que deve seguir isso acaba regendo em sua mente a ideia de um marco, isso ajudava as pessoas situarem na rua, na cidade. Desta forma implica uma identidade própria na localização de um terminal.

Manhuaçu constitui basicamente dois Modais de transporte o Rodoviário e o aéreo, o primeiro abrange todo cerco regional, tem grande domínio sobre o modal aéreo, que se localiza relativamente longe da cidade, mas ainda assim é considerado um modal, numa escala pequena, que não chega atender de forma significativa a população local e regional.

Os demais modais; ferroviário, aquaviário e ductoviário, não possuem atividades na cidade, o que à deixa restritamente ao uso exclusivo do transporte rodoviário, o que reforça a origem dos diversos problemas já citados, mas que vale lembrar: como os congestionamentos poluição entre outros.

2.4 Violência e insegurança, um problema a ser enfrentado nos terminais

Muitos problemas podem ser encontrados em diversos setores, atualmente pode-se perceber que o Brasil vem sofrendo com a violência, a principal causa da criminalidade pode decorrer de outros fatores distintos mas, podendo ser a principal causa o fato da desigualdade econômica onde os índices de desemprego são altíssimos e aliando-se ainda ao crescimento demográfico o que torna cada vez mais acirrada a disputa por um espaço eu até mesmo pela sobrevivência em meio a pobreza e a fome (CANO e SANTOS, 2007).

As atividades de delito mais comuns são, na maior parte realizada por pessoas desempregas, jovens que não estudam e não praticam qualquer tipo de atividades sociais, econômica, na cidade, acabam sendo refém do crime, que ao mesmo tempo não pode ser uma justificativa pelos atos cometidos contra a lei, mas sim uma contextualização do problema. A situação fica agravada pelo mal funcionamento do patrulhamento nas proximidades e falta de policiamento no interior das edificações, tornando os ambientes vulneráveis.

Cano e Santos, (2007) afirma ainda que outro fator de extrema importância em destacar é a falta de iluminação, que pode não ter sido instalada de forma correta ou pela falta de manutenção na rede e nos portes que à compõem. O local acaba se tornando ponto estratégico para a ação de bandidos.

2.5 Análises do espaço e da edificação como um volume físico atendendo aos padrões necessário do usuário.

Analizados a importância que um Terminal exerce economicamente e socialmente vale analisar também a perda da identidade da maioria destes. Relembrando que as cidades cresceram desordenadamente no Brasil e que não houve um planejamento correto da extensão de bairros, vias, e outras diversas zonas.

Essa prática do crescimento desordenado, sem planejamento também se aplica as estruturas dos Terminais Rodoviários, quando antes foram adaptados de outras edificações ou uso do transporte rodoviário, que não agregou um devido valor e na maior parte sem a execução de um projeto detalhado que constasse as necessidades da época juntamente com o planejamento de futuras ampliações e uma devida manutenção na edificação.

Conforme Nascimento (2010) sobre análises dos Terminais Rodoviários podem existir dois problemas que regem os demais, a acessibilidade e a qualidade, quanto a acessibilidade a maior parte das edificações não atendem a NBR 9050, já no sentido de qualidade é enxergado como sinônimos da atratividade e da beleza.

No que se refere ao termo qualidade podem entrar diversas aplicações no espaço urbano que passa torná-lo atrativo como áreas verdes, que promovem a interação pessoal, como relata Jacobs (2011, p.262)

(...)não resta dúvida de que as áreas urbanas com diversidade emergente geram usos desconhecidos e imprevisíveis e perspectivas visuais peculiares. Mas não se trata de um inconveniente da diversidade. Trata-se da questão essencial, ou parte dela. Isso está de acordo com uma das atribuições da cidade.

Um espaço convidativo traz inúmeros benefícios para a cidade de um modo geral, e preciso crescer o olhar sobre esses aspectos e começar a pensar mais no ambiente coletivo do que em um lugar individualista que não viabiliza a participação da sociedade.

De acordo com Gehl (2010) nesses espaços urbanos e possível experimentá-lo com intensidade, desfrutando do melhor que se pode oferecer, acaba-se percebendo uma cena calorosa, pessoal e convidativa.

Uma edificação deve oferecer um bom espaço, agradável, com pleno funcionamento, área de espera, sanitários, área de informações, local bem iluminado e climatizado e principalmente acessibilidade nos acessos.

Reafirmando que de acordo com Costa (2014), como foi dito é necessário conhecer vários aspectos como: localização, dimensão, segurança, limpeza, manutenção, sinalização, equipamentos, adequação à prática de atividades desportivas, a edificação deve oferecer um espaço físico próprio para a circulação de ônibus e de pessoas, melhorias na qualidade de serviço, segurança, uma infraestrutura em relação ao tratamento de água residuais, tratamento de esgoto, tratamento de resíduos sólidos, energia elétrica.

2. METODOLOGIA

Foram utilizados no decorrer do desenvolvimento métodos qualitativos que compõem e dão abrangência as pesquisas bibliográficas estudos de caso e métodos quantitativos que englobam diversas etapas; levantamento de documentos, censos e bancos de dados. Todas as pesquisas bibliográficas realizadas tiveram por finalidade analisar o fenômeno urbano nacional, regional e local, discutindo os diversos problemas enfrentados, contextualizando o crescimento urbano e econômico, suas modificações e a necessidade de intervenções em áreas degradadas, baseando-se nos diversos assuntos já discutidos, formulando assim uma hipótese aprofundada do tema e seus reais problemas.

Ainda assim foram realizadas entrevistas semiestruturadas, a qual teve como base a população de Manhuaçu de 79574 de acordo com o último censo, e tendo como estimativa de erro 10%, obteve-se uma amostragem de 96 entrevistados no mínimo.

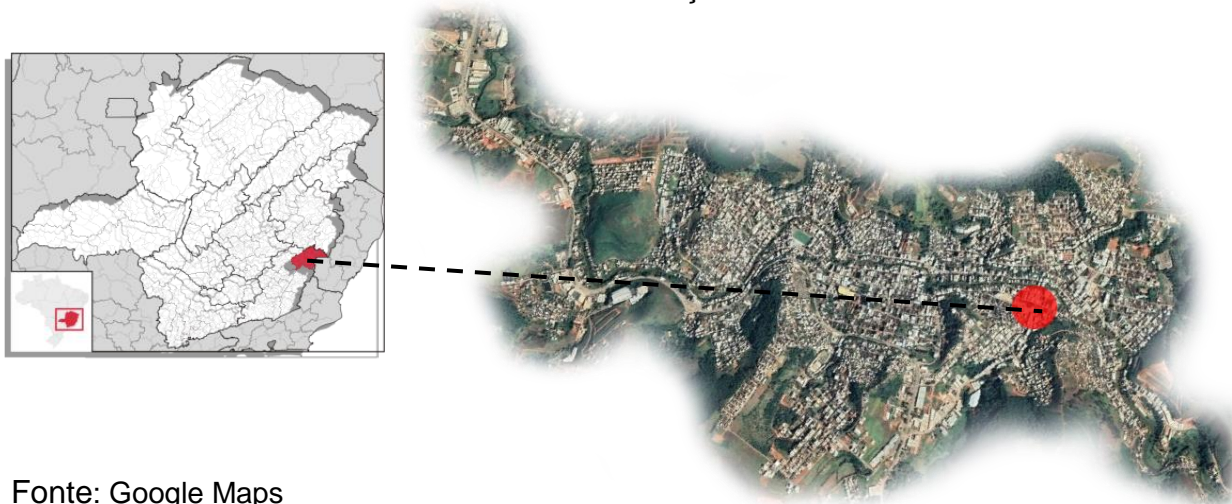
A avaliação pós-ocupacional teve por objetivo concreto a análise do entorno dos e dos elementos sociais, que tiveram por objetivo a obtenção de dados por meio de questionários com a participação direta dos entrevistados, expondo suas opiniões sobre o devido terminal rodoviário de Manhuaçu, ajudando a reforçar toda pesquisa feita e concretizando os vários problemas existentes no local, auxiliando assim na busca da promoção de um ambiente agradável e satisfatório que atenda a todos.

4. ANÁLISES E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1. Avaliação Pós-ocupacional do Terminal Rodoviário

O objeto de estudo desse documento, o referido artigo acima que trata do terminal rodoviário de Manhuaçu, localiza-se na zona da mata mineira, leste de Minas Gerais, que pode ser mostrado nas figuras 1 e 2 abaixo.

FIGURA 1-MAPA -Manhuaçu-Minas Gerais



Fonte: Google Maps

FIGURA 2- Terminal rodoviário de Manhuaçu



Fonte: Secretaria de Comunicação Social de Manhuaçu 2015

Com enfoque na percepção e comportamento social, o estudo realizado de avaliação pós-ocupacional, pôde ser observado diversos pontos relevantes como:

- Falta de iluminação pública
- Falta de policiamento
- Infraestrutura ruim
- Violência
- Prostituição

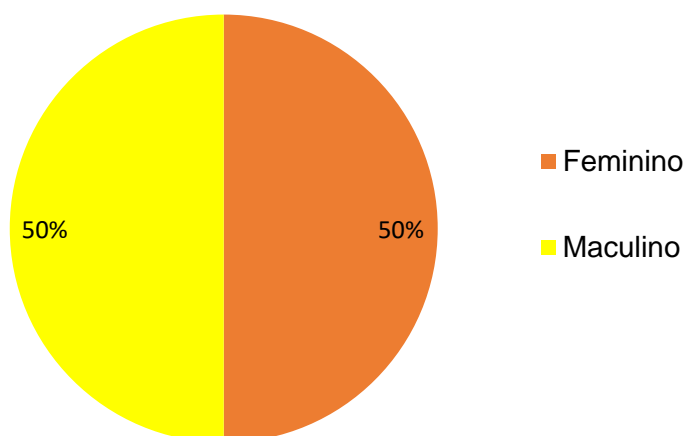
Dotado de inúmeros problemas o terminal rodoviário de Manhauçu vem somar junto as opiniões dos comerciantes local, moradores e usuários desse entorno imediato uma descrição dos vários problemas enfrentados diariamente. A falta de iluminação pode ser um fator relevante que está diretamente ligado ao índice de assaltos em decorrência de se tornar um ambiente escuro, favorável à ação de assaltantes.

4.2 Apresentação dos resultados da pesquisa

Todos os dados coletados pelo questionário aplicado no bairro Baixada em Manhauçu mais precisamente no entorno do terminal rodoviário, teve grande importância no reconhecimento da realidade nas mediações próximas ao terminal, os impactos que são gerados e sentidos pelo seu atual funcionamento. O questionário aplicado teve por base uma escala que vai de 1 a 5, que varia com o grau de satisfação e utilização do entrevistado.

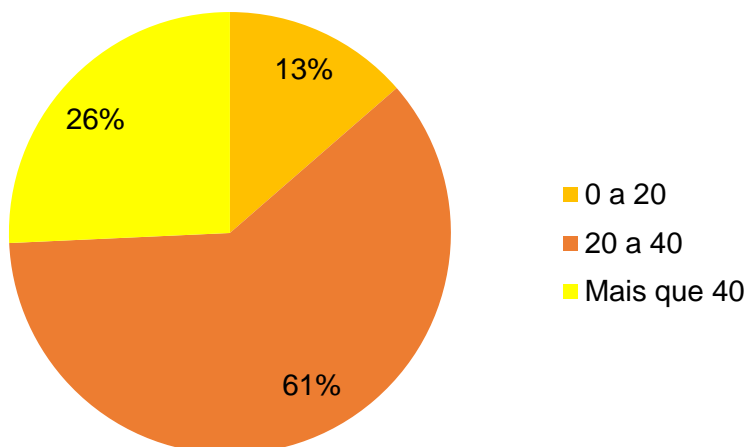
O gráfico 1 mostra a relação dos entrevistados quanto ao sexo Masculino e Feminino, que por coincidência tiveram o mesmo valor.

GRÁFICO 1 -Sexo Masculino e Feminino



O gráfico 2 apresenta as diferenças por idade dos entrevistados de 0 a 20, 20 a 40 e mais que 40 mostrado logo abaixo.

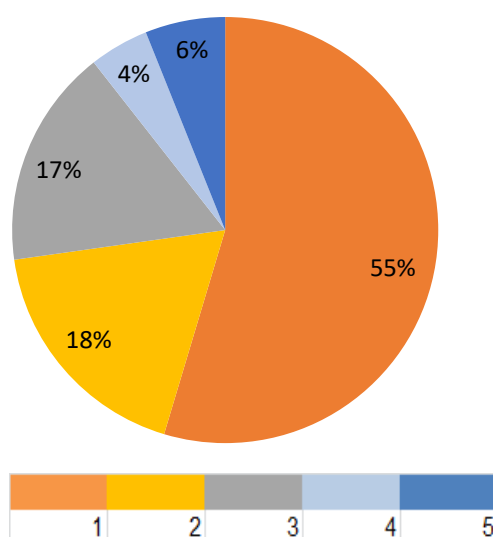
GRÁFICO 2 -Idades dos participantes



Sobre o gráfico 2 pôde ser observado as diferenças por idade, que prevaleceu com 60,6% pessoas com idade de 20 a 40 anos, em segundo lugar com 25,7% tem idade superior a 40 anos e só 13,6% tem idade inferior a 20 anos.

Em seguida o gráfico 3 faz uma estimativa nesta etapa que foi questionado aos participantes com qual frequência eles usam o ônibus como meio de locomoção diariamente, a Figura 5 mostra esses dados.

GRÁFICO 3-Uso do transporte coletivo

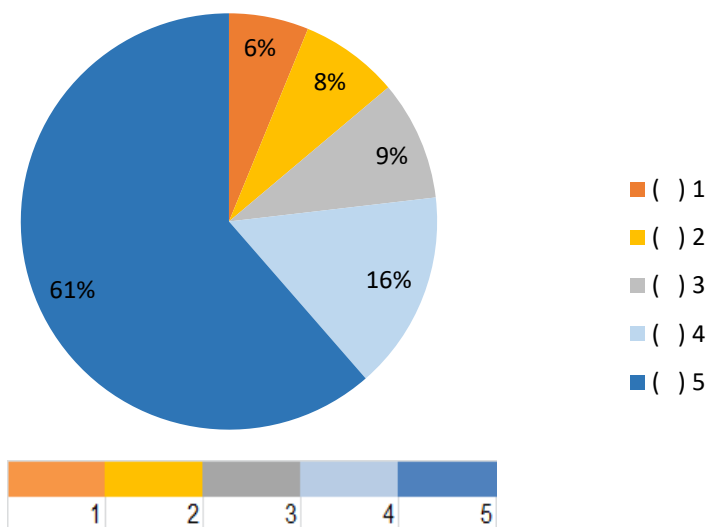


Os dados coletados mostram que 54,5% dos entrevistados confirma que não usam ônibus para se locomover, ou seja, pouco mais da metade dessas pessoas andam a pé ou por outros meios motorizados. Assim 16,6% entre 18,1% usam duas

ou três vezes por semana, a minoria cerca de 4,5% entre 6,06% afirmaram que usam diariamente o transporte coletivo por conta do deslocamento do serviço até sua residência, outros casos se referem ao uso de serviços prestados que estão relativamente perto do terminal, como Bancos, lotéricas entre outros.

Levando em consideração a importância que o terminal exerce no local e nas mediações do entorno, o gráfico 4 mostra claramente essa situação, os dados apresentados na Figura 6.

GRÁFICO 4 -Importância do terminal rodoviário

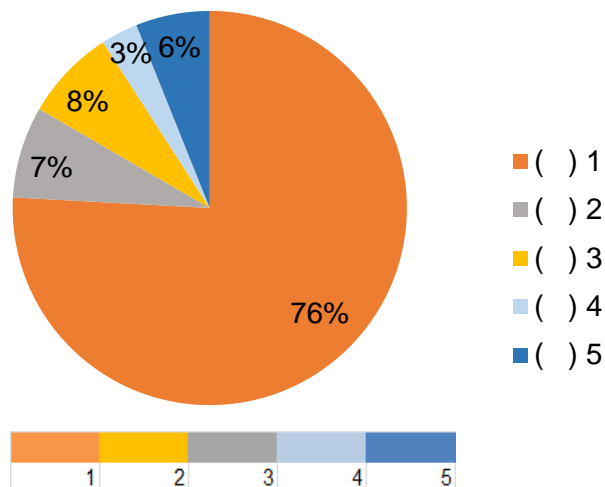


A grande maioria dos entrevistados 60,6% responderam que o terminal constitui um papel marcante local e regional ainda que com vários problemas citados pelos comerciantes e moradores, segundo eles o terminal afeta diretamente no comercio nas proximidades, uma menor parte 6,06% opinou que o terminal não faz falta e não constitui nenhum ponto positivo para o local.

Os demais 7,5%, 9,09%, e 15,1% relataram insegurança sobre a importância do terminal com o entorno.

O gráfico 5 mostra a seguinte, a insatisfação da população em relação ao espaço, segurança, pode ser observados esses dados na Figura 7.

GRÁFICO 5 -Satisfação com o local, infraestrutura e segurança

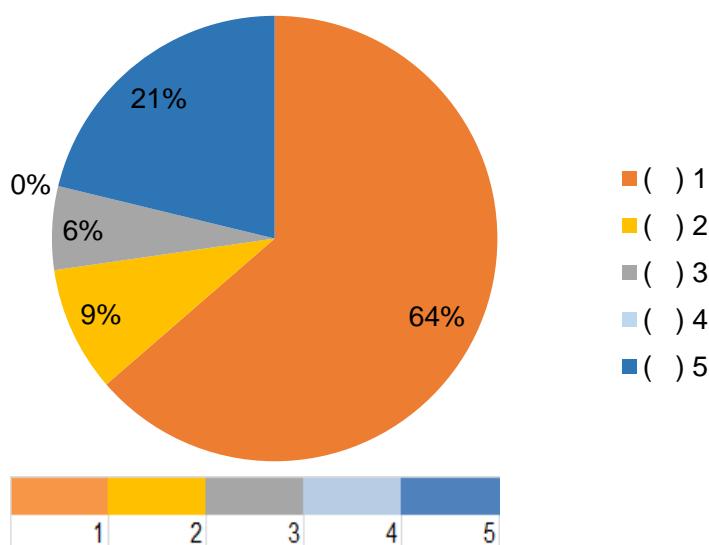


Grande parte, cerca de 75,7% das pessoas questionadas demonstraram ser insatisfeito com a infraestrutura e com o espaço ressaltando ainda que, não é um ambiente agradável.

A diferença foi relativamente grande, poucos relataram que são satisfeitos, 7,5% e 3,03% sendo apenas 6,06% demonstraram ser totalmente satisfeito, talvez esse perfil do entrevistado pode ser explicado pela falta de entendimento do assunto ou simplesmente pelo desinteresse social.

Quando foi questionado sobre a necessidade da retirada do terminal o gráfico 6 apresentou semelhanças quanto aos dados levantados no ultimo gráfico, que pode ser mostrado na Figura 8.

Gráfico 6 -Necessidade da retirada do terminal



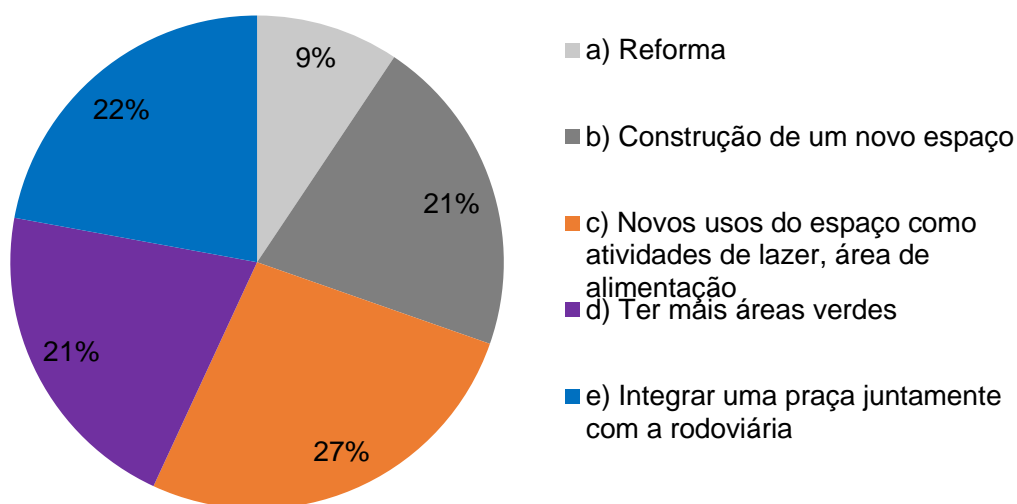
Sendo assim percebe-se que há muitas diferenças de respostas sendo que a maior parcela 63,6% decidiram que o terminal não deve ser retirado por conta de

sua importância no comércio regional e local, 9,09 e 6,06% acharam que em partes e 21,2% destacaram a necessidade urgente da sua retirada.

Esses alegam que retirando o terminal do local em que se encontra atualmente todo problema se resolveria, como: a criminalidade, prostituição sujeira etc.

Observando os dados analisados quanto o que poderia ser feito para melhorar o local, que mostra no gráfico 7 com as seguintes opções; reforma, construção de um novo espaço, novos usos do espaço como atividades de lazer e área de alimentação, mais áreas verdes e integração de uma praça com o terminal.

GRÁFICO 7– Preferência para intervenção do espaço



De acordo com os números levantados, do total de 100 pessoas entrevistadas 25,7% optou-se por uma reforma, 57,5% pela construção de um novo espaço, 72,7% por novos usos do espaço como atividades de lazer, área de alimentação, 57,5% ter mais áreas verdes e 60,6% integrar uma praça juntamente com a rodoviária.

Todos esses dados puderam ser analisados e concluídos que o local de estudo tem carência por novos usos que tragam benefícios múltiplos para os usuários, tendo como base esses dados pretendem-se apresentar soluções viáveis a esses problemas.

Partindo de um bom exemplo a Estação de Mogadouro em Portugal que representa bem essa organização dos elementos mostrados nas Figuras 3 (a) e (b), assim como a figura 4 (a) e (b).

FIGURA 8 - Estação Rodoviária de Mogadouro: (a) área exterior e (b) área interna.



(a)



(b)

Fonte: Archdaily, 2017.

FIGURA 9 - Estação Rodoviária de Mogadouro: (a) escadaria externa e (b) situação.



(a)



(b)

Fonte: Archdaily, 2017.

A Estação de Mogadouro em Portugal pode ser um belo exemplo de um bom funcionamento da edificação aliado a espaços públicos de total interação pessoal, o projeto foi consolidado por uma forma incomum, o Terminal possui uma praça na cobertura, um jardim que agrega imensos valores que dão continuidade espacial ao termino ou no início de uma viagem.

Outro exemplo de terminal com grande relevância é o terminal de Londrina no estado do Paraná, a edificação possui uma praça interna que promove a interação e a participação social, como pode ser observado nas figuras 5, 6 e 7.

FIGURA 10 - Terminal de londrina- Paraná:(a, c) Área externa e (b) Área interna



(a)



(b)

Fonte: <http://www.londrinatur.com.br>

Terminal de londrina- Paraná (c)



Fonte: <http://www.londrinatur.com.br>

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notório a grande necessidade do usuário a um bom serviço que atenda todos os padrões de segurança e conforto.

A partir do questionário realizado pode perceber por meio dos levantamentos feitos a falta de inúmeras conexões que deveriam andar lado a lado, a falta de segurança pôde ser observada como uma das principais reclamações, tal problema acaba sendo um retardador do desenvolvimento na área. Pôde ser observado também problemas como a prostituição; esse entra na lista dos indesejados do local, senas de sexo explícito em pleno a luz do dia fez com que se somasse as atribuições negativas, a falta de iluminação escureceu a visão do observador, que passou a enxergar apenas o medo a vergonha e a insatisfação reforçado pelos entrevistados que pediram a mudança do local do terminal justamente pela insatisfação gerada pelo seu atual funcionamento.

Considerando os aspectos observados, estudados e a opinião da população usuária que foi de suma importância chega-se a conclusão de que o terminal rodoviário deve permanecer em seu atual local, mas de forma que possa modificar sua composição estrutural e arquitetônica para melhor atender a todos os usuários, melhorando diversos aspectos, seu fluxo e organização do espaço, assim atendendo a todos de maneira que o espaço possa ser visto como integrador da cidade com as pessoas, e que tenha segurança e conforto a todos.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

BECKERT, Jens. REIMAGINANDO A DINÂMICA CAPITALISTA: EXPECTATIVAS FICCIONAIS E O CARÁTER ABERTO DOS FUTUROS ECONÔMICOS. **Temposocial, São Paulo, v.29, jan. / abr. 2017.** Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010320702017000100164&lang=pt>. Acesso em: 15 mar.2018.

CANO, Ignacio; SANTOS, Nilton. **VIOLÊNCIA LETAL, RENDA E DESIGUALDADE NO BRASIL.** 2. ed. Rio de Janeiro. 7 Letras, 2007.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **EMISSIONES RELATIVAS DE POLUENTES DO TRANSPORTE MOTORIZADO DE PASSAGEIROS NOS GRANDES CENTROS URBANOS BRASILEIROS**. 2011. Revista eletrônica. Econstor. Disponível em: <<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/91332/1/664398472.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2018.

COSTA, Everaldo Batista da L. PELUSO, Marília. **IMAGINÁRIO URBANO E SITUAÇÃO TERRITORIAL VULNERÁVEL NA CAPITAL DO BRASIL**. *Biblio3W* 1151, Brasília, v.21, Fev.2016. Disponível em:< <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1151.pdf>>. Acesso em:15.mar.2018.

DENATRAN. Departamento nacional de trânsito. **FROTA DE VEÍCULOS CRESCE 119% EM DEZ ANOS NO BRASIL, APONTA DENATRAN**. 2011. Revista eletrônica. Disponível em:<<http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/02/frota-de-veiculos-cresce-119-em-dez-anos-no-brasil-aponta-denatran.html>>. Acesso em: 20 abr.2018.

DNER, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **REGULAMENTO DOS SERVIÇOS RODOVIÁRIOS INTERESTADUAIS E INTERNACIONAIS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-90958-14-fevereiro-1985-441111-regulamento-pe.doc>>. Acesso em: 21.abr.2018

DURANTON Gilles Matthew A. Turner. **THE FUNDAMENTAL LAW OF ROAD CONGESTION: EVIDENCE FROM US CITIES**. 2009.Revista eletrônica, national bureau of economic research. Disponível em:< <https://www.nber.org/papers/w15376.pdf>>Acesso em: 20 abr.2018

GEHL, jan. **CIDADES PARA PESSOAS**. 1. ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2013.

GÓMEZ, Alejandro; COSTA Cláudia; SANTANA Paula. **ACESSIBILIDADE E UTILIZAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES URBANOS NAS CIDADES DE COIMBRA (PORTUGAL) E SALAMANCA (ESPANHA)**.Finisterra - revista portuguesa de geografia, Lisboa, maio 2014.Disponível em:<http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0430-50272014000100003&lang=pt>.Acesso em:15.mar.2018.

GONZÁLEZ, Mercedes; KOTSCHACK, Linda. **O ESPAÇO TURÍSTICO, ENTRE O ENCLAVE E O DERRAMAMENTO: ESTUDO EM DOIS BAIROS DE BUENOS AIRES**. Cadernos de Geografia - Revista Colombiana de Geografia, Bogotá, v.26, jul. / dez. 2017. Disponível em:<http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2017000200373&lang=pt>.Acesso em: 15.mar.2018.

JACOBS, Jane. **MORTE E VIDA DAS CIDADES**. 3.ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JACOBS, Wouter et al. **TRANSPORTE, FLUXO DE MERCADORIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO URBANO NA AMAZÔNIA: O CASO DE BELÉM E MANAUS**. Cadernos Metrópole, São Paulo, v.15, Dez. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962013000200389&lang=pt>. Acesso em: 20 abr. 2018.

LYNCH, Kevin. **A IMAGEM DA CIDADE**. 1.ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora Ltda. 1997.

MITE. Manual de implantação de terminais. **RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE MINAS GERAIS**. 2014. Revista eletrônica. Disponível em: <http://www.der.mg.gov.br/images/NormasT%C3%A9cnicas/Manuais/Manual_de_Implanta%C3%A7%C3%A3o_de_Terminais_Rodovi%C3%A1rios/Manual_de_Implanta%C3%A7%C3%A3o_de_Terminais_Rodovi%C3%A1rios.pdf> Acesso em: 21.abr.2018.

NASCIMENTO, Heitor Pereira. **METODOLOGIA PARA AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE QUALIDADE DOS TERMINAIS NO ATENDIMENTO AOS USUÁRIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERURBANO DE PASSAGEIROS**. 2010. Revista Eletrônica, Universidade de Brasília, Biblioteca central. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/8482>>. Acesso em: 21.abr.2018.

PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO BÁSICO MANHUAÇU - MG. **IBIO – INSTITUTO BIO ATLÂNTICA, COMITÊ DE BACIA HIDROGRÁFICA ÁGUAS DO RIO MANHUAÇU – D06, VALLENGE CONSULTORIA, PROJETOS E OBRAS LTDA**. 2007. Revista eletrônica. Disponível em: <http://www.manhuacu.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx/PRODUTO_FINAL_PARA_CONSULTA_POPULAR?cdLocal=2&arquivo=%7BDEAE62EE-8B38-D6BC-B3DB-0DECC8C81DE4%7D.pdf> Acesso em: 20 abril.2018.

SAUS, Q. **ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU)**. Revista Eletrônica NTU. 2015. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/noticias/destaques/livro-mobilidade-humana-para-um-brasil-urbano-da-antp-explica-por-que-os-onibus-perdem-passageiros.html>>. Acesso em: 20 abr. 2018.

SILVA, André da. **MOBILIDADE URBANA E EQUIDADE SOCIAL: POSSIBILIDADES A PARTIR DAS RECENTES POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO**. GOT, Revista de Geografia e Ordenamento do Território, Rio de Janeiro, dez. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2182-12672016000200015&lang=pt>. Acesso em: 20 abr. 2018.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL PERSPECTIVAS E DESAFIOS**. 2007. Revista eletrônica, Copyright 2007. Disponível em:

<file:///C:/Users/lucas/Downloads/Desenvolvimento%20infra.pdf> acesso em: 20 abr. 2018.

Anexo

QUESTIONÁRIO

Total de entrevistados :100

1. Qual seu sexo? () 50% Masculino () 50% Feminino
2. Qual sua idade? () 0 a 20 13.6 % () 20 a 40 60.6% () Mais que 40 25.7%
3. Com qual frequência você utiliza o ônibus como meio de transporte?
(1) 54.5 % (2) 18.1% (3) 16.6% (4) 4.5% (5) 6.06%
4. Pensando na importância da Rodoviária para com a cidade e sua relação com a população.
(1) 6.06% (2) 7.5% (3) 9.09% (4) 15.1% (5) 60.6%
5. Você é satisfeito com a infraestrutura da Rodoviária, do espaço e da segurança
(1) 75.7% (2) 7.5% (3) 7.5% (4) 3.03% (5) 6.06%
6. Você acha que o Terminal deve ser retirado ou transferido
(1) 63.6% (2) 9.09% (3) 6.06% (4) 0% (5) 21.2%
7. O que pode ser feito no local?
A (25-7%) Reforma
B (57-5%) Construção de um novo espaço
C (72-7%) Novos usos do espaço como atividades de lazer, área de alimentação
D (57-5%) Ter mais áreas verdes
E (60-6%) Integrar uma praça juntamente com a rodoviária

