



UNIGOIÁS

Requalificação dos Usos do Terminal Rodoviário e Feira Livre do Produtor Rural de Patos de Minas

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO
ARQUITETURA E URBANISMO

APRESENTADO POR
MARIANA SOARES DE OLIVEIRA





Terminal Rodoviário e Feira Livre do Produtor Rural de Patos de Minas

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial à obtenção do grau Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário de Goiás – UNIGOIÁS.

Orientador: Prof. Ronan Reges Machado

Goiânia
2023

RESUMO

Este trabalho surgiu da necessidade de entender e questionar a forma de como estava a situação na região do Terminal Rodoviário e da Feira Livre do Produtor Rural da cidade de Patos de Minas.

O tempo é um fator intimidador quando se fala em arquitetura e o seu entorno, pois muitas construções se perde com o passar dos anos e suas memórias afetivas e históricas acabam sendo afetadas principalmente na qualidade de vida da população. Aqui veremos conceitos abordados para melhor forma de requalificar esses espaços sem abalar a história que essa cidade de 129 anos carrega.

Os terminais rodoviários em grande parte possuem um sistema único de organização construtiva e funcional, ou seja, são sempre grandes galpões onde recebem e despacham passageiros para seus destinos sem ao menos ter um conforto necessário para o bem estar das pessoas que o frequentam. O mesmo acontece na feira livre, onde a função dela é abrigar uma vez por semana os produtores para vendas de seus produtos e depois disso o galpão se torna um ponto de estadia para pessoas em situação de rua.

Por fim, ao analisar dados de pesquisas e levantamentos de campo, observa – se a necessidade de uma implementação de novas atividades no local, levando a cidade a se desenvolver mais e até incentivando a geração de mais empregos e comércios em um bairro que já estava estagnado.

Palavras – chaves: Terminal Rodoviário; Feira Livre do Produtor Rural; Requalificação;

ABSTRACT

This work arose from the need to understand and question the way the situation was in the region of the Bus Terminal and the Feira Livre do Produtor Rural in the city of Patos de Minas.

Time is an intimidating factor when talking about architecture and its surroundings, as many buildings are lost over the years and their affective and historical memories end up being affected mainly in the quality of life of the population. Here we will see concepts addressed for the best way to requalify these spaces without shaking the history that this 129-year-old city carries.

Bus terminals largely have a unique constructive and functional organization system, that is, they are always large warehouses where they receive and dispatch passengers to their destinations without even having the necessary comfort for the well-being of the people who frequent them. The same happens at the open-air market, where its function is to house producers once a week to sell their products and after that the shed becomes a place of stay for homeless people.

Finally, when analyzing data from research and field surveys, it is observed the need to implement new activities in the place, leading the city to develop more and even encouraging the generation of more jobs and businesses in a neighborhood that was already stagnant.

Keywords: Bus Terminal; Free Fair for Rural Producers; requalification;

SUMÁRIO

01	1	APRESENTAÇÃO DO TEMA	
03	2	ABORDAGEM TEMÁTICA	
	2.1	Conceitos	03
	2.1.1	Intervenções dos Centros Urbanos	03
	2.1.2	Terminais Rodoviários	06
	2.2.3	Justificativa	14
	2.2.4	Cenário atual da cidade	14
	2.2.5	Cenário atual da rodoviária e da feira	15
	2.2.6	Objetivos	17
18	3	REFERÊNCIAS PROJETUAIS	
	3.1	Terminal Rodoviário Slavonski Brod	18
	3.2	Complexo Multi-uso SIA Brasília	19
	3.3	Mercado Estação Báltica	20
	3.4	Praça da Saudade	21
22	4	ESTUDO DO LUGAR	
	4.1	Contexto da cidade	23
	4.2	Local da intervenção	25
	4.2.1	Histórico do bairro	25
	4.2.2	Justificativa	27
	4.2.3	Bairros Vizinhos	29
	4.2.4	Pontos de interesse	29
	4.2.6	Mapa de usos e adensamentos	32

	4.2.7 Mapa de aspectos físicos naturais	33
	4.2.8 Propriedades do terreno	34
35	5 ASPECTOS RELATIVOS A PROPOSTA	
	5.1 Caracterização do público alvo	35
	5.2 Quadro síntese	36
	5.3 Conceituação e partido arquitetônico	37
	5.3.1 Interpretações e apropriações iniciais na área de intervenção	38
	5.3.2 Implantação e Setorização	39
	5.3.3 Aspectos formais	43
	5.3.4 Sistemas construtivos	44
	5.3.5 Proposta projetual	45
	5.3.6 Implantação	48
	5.3.7 Cortes Esquemáticos	51
	5.4.8 Volumetria	53
54	6 REFERÊNCIAS	
57	7 ANEXOS	

1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

O presente trabalho consiste em uma proposta de Requalificação¹ do Terminal Rodoviário de Patos de Minas, Revitalização² da Feira Livre do Produtor Rural e apontar algumas diretrizes de propostas de Reurbanização³ para a Lagoa Grande. A proposta contempla a melhoria desses pontos de suma importância para a cidade, fazendo com que cative novamente a população e assim fazendo com que a mesma volte a frequentar de forma ativa um espaço que a bastante tempo vem se perdendo. Adriana Levisky é reconhecida por uma atuação focada em requalificação de espaços públicos, valorização urbana e melhoria da qualidade de vida nas regiões metropolitanas, e ela acredita que essas iniciativas são essências para pensar as cidades do futuro:

'Esses tipos de projetos são âncoras dentro da dinâmica da vida urbana, a partir do poder catalisador de inclusão das pessoas, da construção de vínculos, da qualificação das relações e dos ambientes. É preciso desenvolver equipamentos que têm a potencialidade de ser transformadores. A população, em toda a sua diversidade, tem que se identificar e querer usá-los.' (ADRIANA LEVISKY, 2019, para CAU/BR)

O Terminal Rodoviário, a Feira Livre e a Lagoa Grande estão de fato esquecidos pelo tempo. Hoje, as rodoviárias vem sendo cada vez menos utilizadas pela população, tanto em viagens interestaduais quanto as intermunicipais, pois grande maioria da população já possui seu carro próprio, assim, uma rodoviária que possui 20 paradas de box não é necessário. Então aquele espaço necessita de uma requalificação, mas não desfazendo de seu uso atual porém trazendo algo novo para a população se reiterar naquele ambiente.

A Feira Livre do Produtor Rural é um espaço onde acontece venda de produtos naturais dos produtores locais semanalmente aos sábados, porém,

¹ Requalificação é fazer uma intervenção. Geralmente através de obras alterando ou melhorando aquele espaço.

² Revitalização é uma ação de atribuir nova vida a algo ou alguém.

³ Reurbanização é um efeito de reurbanizar ou refazer o planejamento e as obras necessárias ao desenvolvimento de uma região urbana com relação a infraestrutura.

durante a semana aquele espaço se torna inutilizado, fazendo com que instintivamente a população usa o mesmo para estacionamento e abrigo de pessoas em situação de rua. A ideia é revitalizar, sem perder o fundamento do lugar, viabilizando a feira com o entorno para ter uma função mais atrativa e também ao mesmo tempo gerando mais empregos.

2 ABORDAGEM TEMÁTICA

2.1 - CONCEITOS

Uma intervenção vai muito além de um processo criativo para melhoria daquele espaço seja em pequena escala ou grande escala, todas intervenções é indispensável e fundamental ter o conhecimento dos conceitos aplicados e abordados para seu desenvolvimento. Justificar e argumentar o que está propondo intervir é algo vital para solidificar o tema proposto.

Quando se trata de intervenções ou alterações urbanas ou em equipamentos públicos de uma determinada cidade deve – se atentar ao plano diretor. Nele contém orientações de execuções de planos para a cidade, projetos, leis, requalificações e melhoria em todos os níveis urbanos da cidade.

O Artigo 68 do Plano Diretor da cidade de Patos de Minas (ver em anexo) trata dos objetivos gerais do uso, ocupação e parcelamento do solo, onde preveem diretrizes para controlar, prover áreas para diferentes atividades urbanas para não haver incompatibilidades de usos e efeitos negativos com o entorno e o meio ambiente.

No caso fica evidente a importância de um estudo aprofundado das normas e conceitos para a elaboração de um projeto ou intervenção. Com base nas afirmações a cima, a seguir serão abordadas caracterizações dos assuntos mais relevantes.

2.1.1 - Intervenções dos Centros Urbanos

Ao longo da história os centros urbanos sempre foram os principais fatores de desenvolvimentos e crescimentos de cidades, onde concentravam as atividades mais relevantes e importantes para a sociedade, contendo como igrejas, hotéis, instituições públicas, etc.

As intervenções sempre estiveram presentes com intuito de modificar os espaços, sendo eles públicos ou privados, sempre buscando atualizações

afim de atender exigências que sofriam mudanças de décadas em décadas.

Ao longo desse processo foram surgindo os subcentros, devido ao crescimento intenso nas áreas urbanas e o mesmo acontecia com os centros, fazendo com que houvessem a diluição da população e tendo resultado a degradação do mesmo (VARGAS e CASTILHO, 2006), tendo isso, novas estratégias foram surgindo e também conceitos de intervenção.

Principais termos

Os primeiros a surgirem, segundo Vargas e Castilho, (2006, p. 3) foram de deterioração e degradação urbana:

... 'estão frequentemente associados à perda de sua função ao dano, ou à ruína das estruturas físicas, ou ao rebaixamento do nível do valor das transações econômicas de determinado lugar. Deteriorar é equivalente a estragar, piorar e inferiorizar. Já a palavra degradação significa aviltamento, rebaixamento e desmoronamento.'

Na década de 70, surgiram novos termos devido ao surgimento da fase preservação urbana. Nessa etapa começou a incluir os edifícios históricos nos projetos de restauração das atividades nos centros.

Posteriormente, na década de 80, apareceram outras estratégias, onde se concentrou na reconstrução e reinvenção do ambiente construído (VARGAS e CASTILHO, 2006), porém a intervenções mudaram de eixo mas não foram tão drásticos quanto antes.

Por fim, os termos que aparecem frequentemente dentre as intervenções urbanas, estão a reabilitação, revitalização e requalificação. O primeiro termo, segundo Diaz-Berrio e Orive (1974, p. 11) ganhou destaque substituindo outros termos como a restauração que era utilizada tanto na arquitetura quanto no urbanismo.

Em 1995 surgiu um documento chamado Carta de Lisboa, afim de denominar os tipos de intervenções.

De acordo com Vasconcellos e Mello (2006, p. 67), o significado para o termo de reabilitação é:

‘uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes.’

Nota-se que o termo acima se assemelha a outros citados, requalificação e revitalização, sendo tido como sinônimos, porém contendo uma diferença nas interpretações e nas aplicações dos mesmos.

Relação com o tema

Associando os termos apresentados com o projeto a requalificação é a melhor definição onde se encaixa com os objetivos da intervenção.

É comum nos terminais rodoviários terem algumas questões sociais importantes para a história do mesmo que com o tempo foram se desfazendo. Em entrevistas realizadas com alguns moradores locais, notasse que essas pessoas mais antigas sentem falta de algo compondo o espaço que tem se perdido no tempo.



“Está precisando dar uma mudada naquele lugar né? Gostaria de algum local tranquilo pra comer algo diferente e relaxar.” (José Lima, 67 anos, 2022)

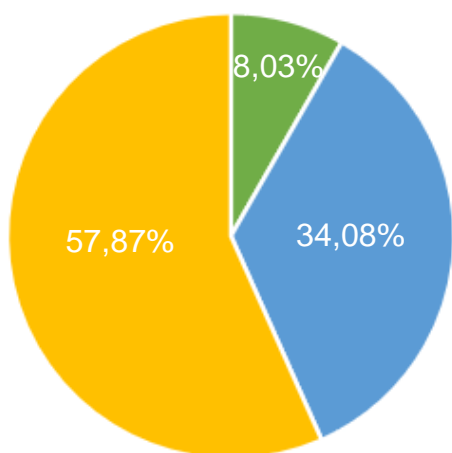
Dessa forma, a requalificação vai conduzir o resgate da economia e socialização, trazendo soluções para os problemas encontrados no local, pois os terminais nos dias de hoje vão além de um local apenas para embarque e desembarque de pessoas viajando, eles fazem parte da evolução da história e da sociedade.

2.1.2 – Terminais Rodoviários

Os deslocamentos realizados por cada pessoa possui sempre um significado ou justificativa, podendo ser encontros, a trabalho, descanso e entre muitas outras pautas. Essas viagens podem ser feitas de diversas formas, como carros, motos, metrô, aviões, barcos e os ônibus.

Segundo o Ministério da Infraestrutura em conjunto da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o modal mais utilizados dentre os citados são os ônibus.

De acordo com um levantamento realizado em 2010 de o número de movimentação de passageiros em vias rodoviárias foi no Brasil foi:



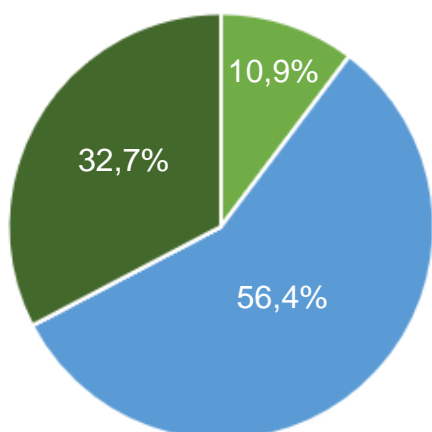
- Fretamento
- Interestadual semiurbano
- Interestadual

Gráfico x: Movimentação de passageiros rodoviário em 2010.

Fonte: ANTT

Edição: Mariana Soares, 2022.

Em 2020 vemos que no Brasil teve um aumento na movimentação de passageiros no fretamento e interestadual semiurbano. Já no Interestadual houve uma queda de 25,17%.



- Fretamento
- Interestadual semiurbano
- Interestadual

Gráfico x: Movimentação de passageiros rodoviário em 2020.

Fonte: ANTT

Edição: Mariana Soares, 2022.

Por meio dessas informações, nota-se que as viagens de ônibus são para a mobilidade de pessoas e as estruturas responsáveis por fornecer o apoio e a ligação necessária dessas viagens são os terminais rodoviários, que funcionam como um componente de organização de toda essa infraestrutura.



Imagem x
Foto: Mariana Soares, 2022)

Nesses locais são encontrados diversos tipos de serviços para apoio da própria rodoviária além da venda de passagens. Existe comércio do tipo, sendo eles lanchonetes, bancas de revistas, utilidades dentre outras e ponto de táxi, que são para apoio para as pessoas que desembarcam no local.

Em muitos casos, é bastante comum encontrar rodoviárias e esses locais que seriam um ponto de apoio para os passageiros em total descaso, pois não existe mais a movimentação de passageiros em rodoviárias nos dias atuais como antigamente, então muitas lanchonetes e bancas se fecham deixando cada vez mais o local perdido e parado no tempo.

Assim surge a necessidade de intervenções nesses equipamentos urbanos, assim revertendo o efeito tempo para que eles possam ser utilizados pela população novamente e não apenas como um espaço de conexões ou partidas de viagens.

Classificação

De acordo com Govêa (1980), os terminais rodoviários são classificados em duas características importantes para a conceituação das funções e serviços que oferecem, sendo cada um tipo de terminal. A primeira forma é:

Terminal Unimodal (modal): São terminais modais que prestam um único modo de parada de transporte, sendo eles ponto de ônibus, estação ferroviária, terminal garagem, etc.

Terminal Multimodal (intermodal): Esse é um tipo de terminal característico

dos grandes centros urbanos e servem para uma modalidade abrangente de transporte integrado.

A segunda forma de classificação se tem as características de viagens realizadas (distância) e as necessidades dos usuários que utilizam esse tipo de serviço, sendo eles:

Terminal Urbano: Esses terminais são caracterizados por seus pontos extremos da viagem, por estarem localizados em uma mesma cidade ou região metropolitana, com finalidade de viagens curtas. Seus passageiros se caracterizam por ausências de bagagens.

Terminal Interurbano: São terminais de pontos extremos que estão localizados em outras cidades, e atendem viagens de características de médias e longas distâncias. Os passageiros podem ter um tempo de permanência maior e portar bagagem sendo necessário uma melhor infraestrutura desse terminal.

Terminal Interestadual: São terminais parecidos com os interurbanos sendo caracterizado por diferentes pontos. Para os passageiros esse terminal não possui uma diferença relativa, pois o tempo de permanência é mais ou menos o mesmo sendo viagens de médias a longas distâncias, porém essas viagens podem chegar a ultrapassar os limites dos estados.

Terminal Internacional: São terminais que tem as mesmas características dos interurbanos e interestaduais porém o tempo de permanência nesses terminais são maiores sendo necessários serviços e comércio maiores. Suas viagens podem ultrapassar os limites do país.

De acordo com o MITERP⁴ (Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros) existe outra maneira de classificar esses terminais rodoviários definindo a classe pertencente e determinando assim as medidas dos seus setores.

⁴ MITERP é um manual constituído em 1986 em onze partes que abrangem todas as fases da vida útil de um terminal e seguem padrões exigidos na implantação dos mesmos estabelecido pelo Ministério de Transportes.

Item	1	2	3
Fatores	N° médio de partidas diárias	N° de plataformas de embarque	N° de plataformas de desembarque
A	De 1.250 a 901	62 a 45	21 a 15
B	De 900 a 601	45 a 30	15 a 10
C	De 600 a 401	30 a 20	10 a 7
D	De 400 a 251	20 a 13	7 a 5
E	De 250 a 151	13 a 8	21 a 15
F	De 150 a 81	8 a 5	3 a 2
G	De 80 a 25	5 a 2	2 a 1
H	De 24 a 15	1	1

Tabela x: Segundo modelo de classificação.
 Fonte: MITERP, 1986
 Edição: Mariana Soares, 2022.

Relação com o Tema

Estar a par do conhecimento para o desenvolvimento de um terminal é fundamental para prestação de serviço a população. No Terminal Rodoviário de Patos de Minas podemos observar algumas características citadas a cima, onde o terminal abrange a cidade de forma a levar passageiros de um ponto a outro fazendo conexões de tais exigências. Porém dados levantados dentro do terminal, podemos observar que o mesmo se encontra esquecido pela população onde não possui serviços prestados com uma infraestrutura adequada além de vendas de passagens e embarque e desembarque de passageiros.

Partidas da Rodoviária de Patos de Minas - 2010

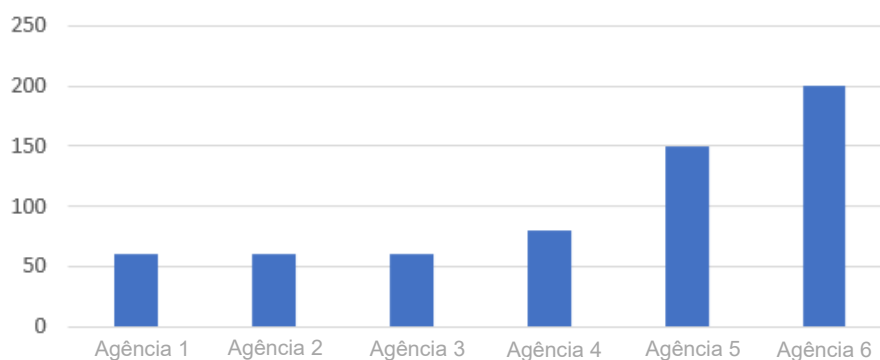
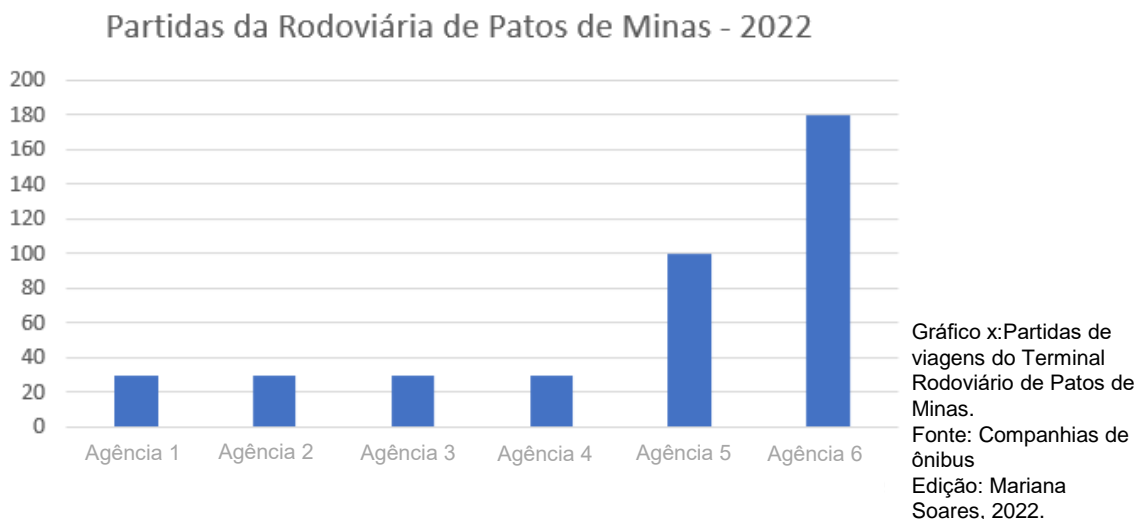


Gráfico x: Partidas de viagens do Terminal Rodoviário de Patos de Minas.
 Fonte: Companhias de ônibus
 Edição: Mariana Soares, 2022.



Nos gráficos a cima informa um comparativo feito entre os anos de 2010 a 2022 as saídas de viagens por mês de cada companhia da rodoviária. Com essas informações podemos observar que o número de viagens e de passageiros teve uma queda de 34% mais ou menos ao todo.

A rodoviária contém 20 box de paradas, sendo que em 2010 justificava essa quantidade pois tinha 610 viagens por mês de ônibus chegando e saindo e já nos dias atuais essa quantidade passou para 400 viagens por mês. As Companhias Gontijo e União tem 3 saídas por dia divididas entre madrugada, dia e noite. Já o restante das companhias possuem 1 ou 2 saídas por dia, ou seja, para poucas chegadas e saídas de viagens não é necessário continuar com as mesmas quantidades de box de paradas de ônibus.

Sendo assim, o grande desafio da intervenção é a unificação desse espaço com um lazer para a população, fazendo com que esse mesmo espaço atenda tanto os viajantes quanto a população local, levando um novo uso de forma a qualificar a ambiência daquele lugar e trazendo uma melhoria na vida social das pessoas e também oferecer uma nova função ativa ao bairro.

Feira livre no Brasil

A feira livre é uma manifestação da cultura urbana brasileira que se mantém em crescente avanço do desenvolvimento do comércio, pois a cada dia o cliente tem acessos mais facilitados a esses produtos através de supermercados, sacolões e nos dias atuais, depois da pandemia mundial (COVID-19 – 2019/2022) o surgimento de vendas e consumos online aumentou 27% no último ano registrado. Contudo, foi se perdendo a tradição das famílias de fazerem suas compras em locais físicos, migrando assim para a facilidade de uma tela de celular.

As feiras livres possuem um caráter bem diversificado, onde seu público abrange todas as idades, sejam eles vendedores, compradores ou um simples transeunte, e não apenas levando produtos alimentícios mas também produtos de artesanatos e prestação de serviços onde visa a atender a maior demanda possível da região. Famosa por ter seus espaços bem pequenos facilita a comunicação entre a comunidade e a quantidade de opções de mercadorias em um só lugar. Elas tem um papel fundamental na cidade que é abastecer a comunidade de baixa e alta renda, pois acontecem em vários pontos estratégicos ressaltando ainda mais a importância econômica da feira.

Algumas feiras livres se tornam pontos turísticos da cidade, como por exemplo a Feira de São Cristovão – RJ, Feira de Caruaru – PE e dentre muitas outras pelo Brasil.

Modernidade

Mirian C.S Dolzani (2008) afirma que a feira representa uma experiência peculiar de sociabilidade e de uso da rua, que a décadas vem sendo defasada devido ao modernismo, o aumento número de automóveis nas ruas e novas formas de varejo, e como consequência a feira sofreu mudanças e um certo declínio. Elas se destoam da paisagem moderna da cidade, mesmo assim resistem a esse efeito por dois motivos: os que precisam vender para

sobreviver e aqueles que ainda zelam pela sobrevivência socio – cultural.

Mudança comportamental

De acordo com Bauman (1998) a modernidade é definida como época ou estilo de vida, e que a ordem depende do desmantelamento da ordem tradicional. Embora essa palavra seja definida por disposição correta das coisas em um ambiente organizado onde podem prever os acontecimentos, mas o que acontece é exatamente o contrário, pois na tentativa de prever uma nova ordem as pessoas ficam em constantes mudanças criando – se um sistema de incertezas e desordem.

Com essa nova ordem a sociedade entra em uma tentativa de se organizar tendo mudanças constantes em um curto período de tempo, onde que, tudo se torna imediato se importando com a velocidade das coisas e não a durabilidade. Isso reflete na sociedade nos tempos atuais, onde que as pessoas buscam sempre acompanhar essas mudanças para se satisfazer seguindo regras impostas dessa nova ordem, tendo uma delas com relação ao consumismo, pois lhe foi determinado que para ser feliz é preciso ter.

Relação com o tema

Associando os termos apresentados acima com o projeto de revitalização da Feira do Produtor Rural, é buscar encaixar nos objetivos alavancar a economia da cidade.

É bastante comum as feiras ao ar livre de uma cidade ter comunicação com a história, porém grande parte delas não funcionam e não tem uma organização adequada para o local que se encontram, assim, prejudicando os moradores, transeuntes, motoristas e até os feirantes.

As diretrizes apresentadas serão para melhoria do espaço já existente, fazendo ligação com a rodoviária, para que esses dois equipamentos se conectam e conversem com o outro e assim levando para a sociedade uma

forma de gerar renda, lazer e entretenimento de um local que estava totalmente obsoleto com o tempo.

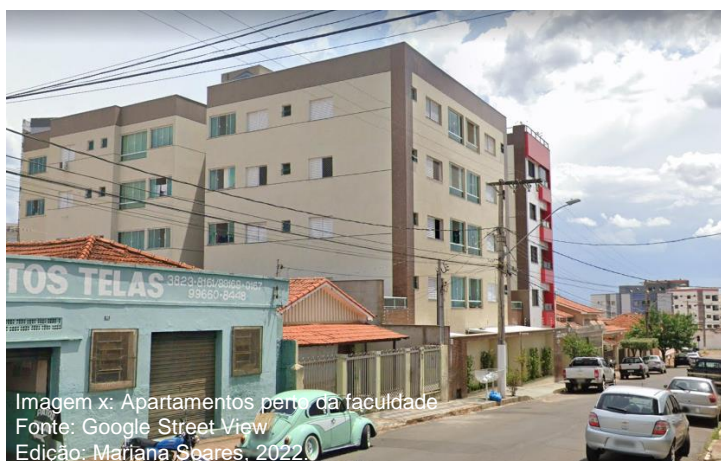
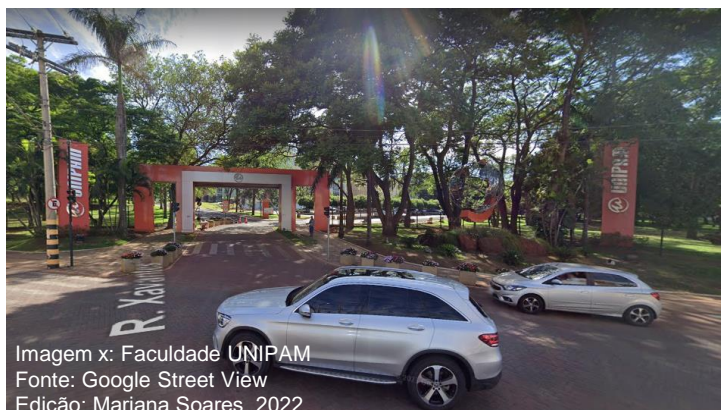
2.2 - JUSTIFICATIVA

As mudanças constantes no decorrer dos tempos são motivadas por perguntas e indagações, que buscam compreender o melhor conceito e a melhor forma de aplicar instrumentos necessários para os problemas em questão. Na Arquitetura e Urbanismo sabemos que não é diferente.

Quando se trata de requalificar e revitalizar os equipamentos em pauta é necessário um conhecimento prévio do cenário atual da cidade e do local para entender o efeito que aquela mudança poderá causar na história e na sociedade, onde que trás a tona os problemas e as necessidades dos moradores, contribuindo para o sucesso da realização do projeto.

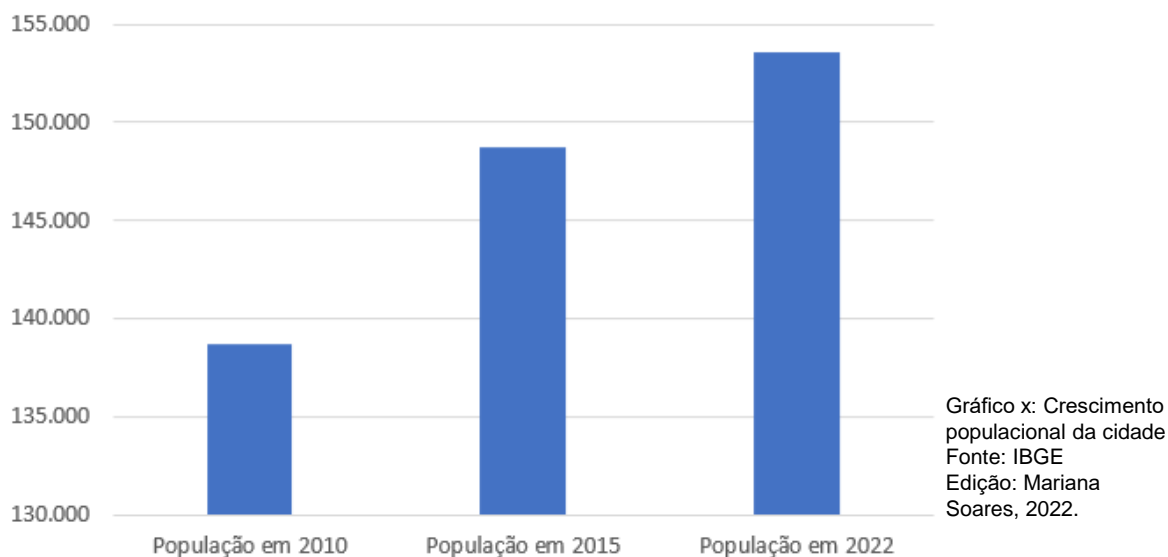
A seguir, serão apresentados dados que contribuem para a justificativa dessas intervenções tanto no Terminal Rodoviário quanto na Feira Livre do Produtor Rural de Patos de Minas.

2.2.1 – Cenário atual da cidade



A cidade de Patos de Minas apresenta um grande índice de crescimento populacional, principalmente pessoas mais jovens, pois na cidade se encontra uma das faculdades particulares mais renomadas do Estado de Minas Gerais, a UNIPAM e existe mais faculdade está sendo construída na cidade a UFU. Por causa desses equipamentos educacionais a cidade tem investido em moradias para os estudantes,

principalmente moradias verticais, sendo apartamentos e flats (ver na imagem x).



Além do seu crescimento, Patos de Minas não se encontra em um histórico grande de criminalidade, sendo uma cidade que ocupa a primeira posição entre as melhores cidades para se morar em Minas Gerais.

Este evento indica que a população tem uma certa paz para se viver e usufruir dos pontos mais movimentados da cidade. Portanto com esse crescimento de público jovem a cidade não oferece um entretenimento de qualidade, fazendo com que a maioria desse público se desloquem para cidades vizinhas para eventos, ou lazer, então observa –se que é uma cidade que está necessitando de novas atividades para movimentar seu mercado econômico e a vida social dos moradores.

2.2.2 – Cenário atual da rodoviária e da feira

Na década de 90, houve a inauguração do Terminal Rodoviário de Patos de Minas e da Feira Livre do Produtor Rural, o local possuía características positivas de crescimento entre a população e os equipamentos.

A população procurava morar e abrir um comércio perto da rodoviária e da feira, pois a movimentação de pessoas naquele lugar era grande e assim o local se tornou um ponto atrativo da cidade e ponto de referência também.

Entretanto, o terminal e a feira se encontram em estados nada atrativos para o cartão postal da cidade que é a Lagoa Grande que fica em frente aos equipamentos, assim possuindo vários aspectos que implicam uma necessidade de intervenção. Dentre os fatores conhecidos, destacam – se:



- Muitas lojas dentro da rodoviária se encontram fechadas e abandonadas;
- O banheiro masculino da rodoviária se encontra desativado por falta de manutenção na encanação;
- Os bancos não trás nenhum conforto aos passageiros aguardando embarque;



- A única lanchonete que se encontra no local não possui variedade de escolhas, e o local se encontra bastante sujo;
- A rodoviária vira abrigo para moradores de rua;
- Local muito grande para pouca demanda de viagens;



- No galpão do produtor rural os moradores de rua estão praticamente morando lá;
- O galpão virou um ponto de drogas e prostituição;
- O galpão do produtor rural não tem mais nenhuma atividade durante a semana a não ser a feira que acontece aos sábados;



- Nem a rodoviária e nem o galpão possuem uma vista privilegiada do lago a frente pois no projeto afastaram bastante a população observadora.

Vale ressaltar o impacto negativo que esses equipamentos geram em seu entorno. O site de informações da cidade Clube Notícia levantou problemas que esses equipamentos estão causando para a população moradora da região.

De acordo com Luís César repórter da notícia, o galpão do produtor rural tem se transformado em um local para uso de drogas ilícitas, prostituição e bebidas alcoólicas e isso tem ameaçado a população. O mesmo acontece dentro da rodoviária por ser um local sem nenhuma segurança.

Dessa forma, entende –se que o terminal rodoviário e o galpão do produtor rural necessitam de uma intervenção nos moldes de requalificação e revitalização, visto que o cenário de degradação é inexorável através das imagens e as necessidades apontadas no levantamento do local juntamente com entrevistas realizadas com os moradores.

2.3 – OBJETIVOS

Os objetivos a cerca do projeto de requalificação e revitalização do Terminal Rodoviário e da Feira Livre do Produtor Rural de Patos de Minas revelam os resultados esperados a serem alcançados.

Pode – se dividir em dois objetivos, onde a primeira se diz respeito a escala macro da cidade, onde resgataria a história do lugar, memórias e potencialidades por meio da relação com seu entorno e também na escala micro onde o objetivo é atingir a população moradora e transitória, levando uma qualidade melhor de vida, criando espaços confortáveis, projetados e atividades que a cidade se pede.

Essa intervenção busca não só atender a população viajante mas também a população da cidade de modo geral, onde que esse projeto poderá impactar de forma significativa e positiva a realidade do município, assim contribuindo para o desenvolvimento da cidade.

3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

3.1 - Terminal Rodoviário Slavonski Brod

Ficha Técnica:

Objetivo da Análise:

Estudar o aspecto da função e de que maneira essas se aplicam no Terminal rodoviário de Patos de Minas.

Localização: Slavonski, Croácia

Arquitetos: SANGRAD+AVP architects

Ano: 2021; **Área:** 377m²

O **Terminal Rodoviário Slavonski Brod** fica em uma localização lógica na cidade situado em uma avenida principal onde funciona a ferroviária com um viaduto que liga os lados norte e sul.

A composição parte do pensamento fundamentado dos elementos plataformas, pavilhões, paredes, bancos, cobertura e árvores e suas finalidades.

Desse modo geral, a ideia em trazer essa funcionalidade para a Rodoviária de Patos de Minas é fazer com que o espaço seja mais viabilizado para a população, atendendo sua função principal mas também outras fontes de agregação de serviços.



Imagem x: Planta Térreo e Fachada Frontal
Fonte: ArchDaily
Edição: Mariana Soares, 2022.



Imagem x: Fachada Lateral
Fonte: ArchDaily

Junção das plataformas com bancos onde compõe o espaço para as pessoas

Integração com a natureza local

Arquitetura e forma pacífica trás uma sensação de leveza



Imagem x: Foto: Erick Velasco Farrera
Fonte: ArchDaily
Edição: Mariana Soares, 2022.

3.2 - Complexo Multi-uso SIA Brasília

Ficha Técnica:

Localização: Brasília, Brasil

Arquitetos: FGMF - Forte, Gimenes e Marcondes Ferraz Arquitetos

Ano: 2011; **Área:** 85.000m²

Objetivo da Análise:

Estudar o aspecto dos fundamentos e de que maneira essas se aplicam na Feira Livre do Produtor Rural e do Terminal Rodoviário de Patos de Minas.

O complexo multiuso proposto pretende criar um novo destino na cidade, agregando três diferentes usos, sendo: varejo, lajes corporativas e escritórios modulares.

O pilotis proposto separa a área de lazer do edifício com as demais de serviços, e esse espaço trás uma sensação de liberdade do espaço e não deixa o ambiente sufocado.

A ideia de levar esses fundamentos para a requalificação da Rodoviária de Patos de Minas é fazer com que esse espaço se torne funcional para a cidade e não apenas um espaço de passagem inativa.



Imagem x: Planta Térreo

Fonte: ArchDaily

Edição: Mariana Soares, 2022.

- Escritórios
- Lajes Âncoras
- Recepção Acesso Restrito
- Lojas
- Praça de Alimentação



Imagem x

Fonte: ArchDaily

Edição: Mariana Soares, 2022.

3.3 - Mercado Estação Báltica

Ficha Técnica:

Localização: Tallinn, Estônia

Arquitetos: KOKO architects

Ano: 2017;

Área: 25.000m²

Objetivo da Análise:

Estudar o aspecto da função e forma e de que maneira essas se aplicam na Feira Livre do Produtor Rural em Patos de Minas.

O **Mercado Estação Báltica** fica na estação principal da cidade ferroviária no bairro popular residencial de Kalamaja.

O mercado possui três níveis, subsolo sendo serviços pesados do mercado e garagem, térreo onde possui bancas alimentícias e primeiro andar onde fica as bancas de produtos de artesanatos. Essa separação de níveis foi essencial para a organização do mercado e para melhor atender a população tanto local quanto transeuntes por questão da estação ferroviária.



Imagem x: Planta Térrea
Fonte: ArchDaily

Edição: Mariana Soares, 2022.

- Bancas orgânicas
- Bancas de frios e produtos lácteos
- Bancas de comidas de rua
- Banheiros



Imagem x: Planta 1º andar
Fonte: ArchDaily
Edição: Mariana Soares, 2022.

- Bancas de artesanatos e antiguidades
- Bancas de comidas de rua
- Banheiros

Para aplicação desses conceitos na Feira Livre do Produtor Rural em Patos de Minas, propõe reorganizar e evidenciar a feira, de forma que ela possa conversar com o entorno, servir a população, ter uma função atrativa para o local e ao mesmo tempo ter um local específico para pessoas em situação de rua, assim fazendo com que essas tenham um incentivo em suas vidas como forma de inseri-las em um local de trabalho ativo.



A forma triangular foge do conceito caixote e pavilhão

Vãos de passagem largos

Bancas externas que chamam atenção do público

Arquitetura funcional

Imagem x: Foto: Tõnu Tunnel
Fonte: ArchDaily
Edição: Mariana Soares, 2022.

3.4 - Praça da Saudade

Ficha Técnica:

Localização: São Luís, Brasil

Arquitetos: Natureza Urbana

Ano: 2020;

Área: 6693m²

Objetivo da Análise:

Estudar o aspecto da função e de que maneira essas se aplicam na Lagoa Grande em Patos de Minas.

O projeto Praça da Saudade faz parte de uma revitalização do Centro histórico de São Luís - Maranhão onde a comunidade participou do processo por meio de oficinas interativas.

O novo espaço contemplou em suas atividades a interação dos comerciantes com o entorno colocando quiosques ou pequenas bancas e bike foods. A natureza urbana propôs uma organização e melhor utilização da área livre já

existente, além de melhorar a integração dos equipamentos locais como bancas de alimentos, publicações, ponto de taxi e espaço para floristas.

A forma das coberturas de madeira laminada fluidas lembram e faz referência aos Lençóis Maranhenses.

Essa ideia trás referências e diretrizes para serem usadas na Lagoa Grande de Patos de Minas, fazendo com que aquele espaço em um futuro próximo possa ter mais visibilidade, mais funcionalidade e mais lazer com contemplação para a população.



4 ESTUDO DO LUGAR

Todos os tipos de projetos precisam de uma base de conhecimento e estudos para fim de realiza-los com excelência e assim atender as necessidades da população para aquele físico criado. Com isso, conhecer os aspectos relativos a intervenções são fundamentais para o desenvolvimento de um espaço já existente e como aquilo irá impactar com o entorno e o comportamento das pessoas.

Existem duas escalas de projetos, sendo elas a macro e a micro. A macro é composta por uma vasta linha de análises e estudos da cidade ou bairro, onde possuem informações a respeito daquele lugar, características e sua população moradora. Já a micro, tem por objetivos resolver situações em pequena escala sendo mais próximo ao morador do local da intervenção, onde são analisados esquemas de entorno como anéis viários, usos do solo, aspectos naturais e etc. Com essas informações o arquiteto possui um conhecimento de como aquele equipamento vai influenciar no dia a dia da vida daquelas pessoas.

Dessa forma, o objetivo das análises a seguir é ter a compreensão total do lugar a ser revitalizado, buscando resultados para melhoria e impacto, gerando assim o uso melhor de cada espaço e ambiente naquele local.

4.1 – Contexto da Cidade

Localizada no interior de Minas Gerais, na região sudoeste do Brasil está a cidade de **Patos de Minas**, que faz parte do triangulo mineiro do estado. A cidade tem uma população estimada de 153.585 habitantes no ano de 2020 segundo o Censo (IBGE,2020). A cidade possui 3.190,456km² de extensão e fica a 415km de distância da Capital de Belo Horizonte. Foi fundada em 24 de maio de 1892 tendo hoje seus 129 anos de história

Seu nome se deu origem por causa da grande quantidade de patos existentes nas lagoas da região no século XIX, porém antes do nome Patos de Minas varias denominações foram dadas de acordo com o crescimento da cidade até chegar ao nome que é nos dias atuais, sendo eles:

- Os Patos (Fazenda) – 1826
- Santo Antônio da Beira do Rio Paranaíba (Povoado) – 1828
- Santo Antônio dos Patos da Beira do Rio Paranaíba (Distrito) – 1842
- Santo Antônio dos Patos (Vila) – 1866
- Patos (Cidade) – 1892
- Guaratinga (Cidade) – 1944
- Patos de Minas (Cidade) 1945

Patos de Minas tem como municípios limítrofes as cidades de Carmo do Paranaíba, Coromandel, Cruzeiro da Fortaleza, Guimarães, Lagamar, Lagoa Formosa, Presidente Olegário, Serra do Salitre, Tiros e Varjão de Minas.

A agricultura é a mais tradicional atividade econômica do município onde que na década de 1930 em meados a Segunda Guerra Mundial a cidade de Patos de Minas ficou conhecida como terra do Trigo e do Diamante por ter tido a dificuldade na época de obter produtos internacionais por conta do conflito armado. Hoje Patos de Minas é conhecida como a “Cidade do Milho”, por ter uma grande agricultura voltada a plantação de milho e também por ser sede de uma das maiores festas do produtor rural da região conhecida como Fenamilho (Festa do milho).

Patos de Minas - MG

3.190,456 KM²



Minas Gerais



Município de Patos de Minas



Patos de Minas

Imagem x: Área de Patos de Minas.
Fonte: Google Earth, 2021.
Edição: Mariana Soares, 2022.
Sem Escala

4.2 – Local de Intervenção

4.2.1- Histórico do Bairro

Terminal Rodoviário

Em 1970 foi construída pelo concessionário Sebastião Alves de Oliveira a primeira estação rodoviária da cidade inaugurada em 14 de agosto de 1954 na Praça desembargador Frederico no centro da cidade.



Imagem x: Foto do arquivo de Donaldo Amaro Teixeira.
Fonte: Efecadepatos

No andar superior funcionava uma churrascaria chamada Churrascaria Brasileira, onde que em fevereiro de 1959 Ordália Vieira uma professora de francês e Lia Brochado que era dona de uma das boutiques mais conceituadas da época se

juntaram ao Paulo Portilho proprietário da churrascaria e assim surgiu a ideia da Festa do Milho.

Foi desativada em janeiro de 1983 onde que no mesmo ano inaugurou o novo terminal rodoviário da cidade na Avenida Piauí (atualmente) e demolida em 1990.



Imagem x
Fonte: G1 notícias, 2018

A mudança de local do terminal rodoviário se deu por motivos da expansão e o crescimento populacional da cidade. A ideia era crescer e se desenvolver ainda mais na economia da agricultura com o

surgimento da Festa do milho, assim a cada ano o sul da cidade se desenvolvia mais.

Um dos elementos mais importantes dessa expansão se deu pelo eixo da Avenida Major Gote, onde corta a cidade de norte a sul sendo a principal avenida de entrada da cidade e de grande aglomeração de comércios hoje em dia.

Feira Livre do Produtor Rural

A agricultura tem uma considerável importância familiar desde os primórdios tempos em especial quando se tratava de abastecimento de produtos de um município. Em Patos na década de 90 quem de fato usufruía do mercado eram os agricultores formalmente estabelecidos e os pequenos produtores e suas famílias não encontravam espaço para comercializarem seus produtos nesse local. Então em 1993 começaram os projetos para a abertura e inauguração de uma Feira do Produtor Rural em Patos de Minas para que esses pequenos produtores pudessem então vender seus produtos.

O intuito inicial era oferecer uma comercialização na cidade, não somente para proveito dos produtos mas que houvesse uma possibilidade de crescimento e melhoria de renda e qualidade de vida para as pessoas.



Imagem x
Fonte: Patos Hoje, 2015

A partir daí a feira começou a funcionar todos os sábados levando o melhor do campo para a população. Porém com o passar dos anos as pessoas assim como em qualquer outro lugar começaram a

buscar soluções mais fáceis de comercialização desse tipo de produto, como por exemplo a venda do mesmo em supermercados, assim facilitando a vida da população sem precisar se deslocar tanto para adquirir tais produtos.

Em 2013 Patos de Minas se viu diante de um problema fazendo com que a comissão da feira livre visse a impossibilidade de funcionamento da mesma, pois a região não possuía condições de reabastecer esse mercado, porém

depois de muitas discussões entre políticos e os pequenos agricultores finalmente permaneceram com o funcionamento, visto que, se houvesse uma interrupção a cidade retrocederia no tempo.

4.2.2 – Justificativa do Lugar

A estação rodoviária e a feira estão localizadas em uma zona de uso e ocupação comunitária e institucional estabelecida para fins de apoio a população, para usos como escolas, hospitais, rodoviárias, etc., desde que não entre em conflito com a lei já aplicada de acordo com Plano Diretor e Uso e Ocupação do Solo de Patos de Minas.

Como já foi visto, a área é um local já bastante consolidado, onde a rodoviária e a feira tem um grande papel fundamental para o bairro e seu entorno, servindo muitas vezes como ponto de referência. Uma possível alteração do seu local ou do uso principal afetaria a cidade e sua população, ocasionando extinção de memórias afetivas e memórias históricas.

Então, sua locação permanecerá a mesma e seu uso principal também, apenas acrescentando novas atividades para melhoria da comunidade e do entorno, afim de evitar problemas futuros que afetariam negativamente a história da cidade. A área tem um potencial de crescimento positivo com base em levantamentos e pesquisas feitas em campo que consta no ANEXO.

Patos de Minas - MG

Altitude 800m



Primeira
rodoviária de
Patos de
Minas

Rodoviária
Atual e Galpão
da Feira Livre

Imagem x: Área ampliada de Patos de Minas.
Fonte: Google Earth, 2021.
Edição: Mariana Soares, 2022.
Sem Escala

4.2.3 – Bairros Vizinhos

A área de intervenção está localizada no bairro Cristo Redentor a 2,7km do **Centro** da cidade. O bairro é o segundo maior da cidade e faz limite com outros seguintes bairros:

Lagoa Grande • **Cônego Getúlio** • **Jardim Paulistano** • **Santa Terezinha**

Todos os bairros possuem fácil acesso a área de intervenção pelas avenidas que cortam eles e também pelas avenidas lindeiras, onde todas elas ligam em uma principal chamada Avenida Major Gote.

Avenida Getúlio Vargas • **Avenida Fátima Porto** • **Avenida Piauí** • **Avenida Paranaíba** • **Avenida Brasil**

Um fator importante é que essas avenidas fazem ligação com os equipamentos urbanos de grande relevância do entorno, onde que são pontos de interesse da população.

4.2.4 – Pontos de Interesse

Patos de Minas possui grandes pontos de interesse espalhados na cidade, como o Supermercado BIG, o Parque de Exposições, a Faculdade UNIPAM, etc, onde são centros de apoios para a população. Já no entorno da rodoviária, os pontos de interesses também são de suma importância para o bairro e seu desenvolvimento, sendo eles:



1 – CEMIG – Centro de Distribuição

 3min.


 10min.

Imagem x
Fonte: Google Street View, 2021.
Edição: Mariana Soares, 2022.



2 – Hospital Vera Cruz

 3min.


 10min.

Imagem x
Fonte: Google Street View, 2021.
Edição: Mariana Soares, 2022.



3 – Estádio Zama Maciel

 3min.


 14min.

Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



4 – Bretas Supermercados

 4min.


 18min.

Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



5 – H. Imaculada Conceição

 5min.


 20min.

Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



6 – Catedral Santo Antônio de Pádua

 5min.


 28min.

Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



7 – Pátio Central Shopping

 6min.


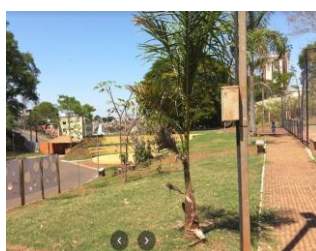
 35min.

Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



8 – Parque do Mocambo

 7min.

 40min.


Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



9 – Senai Patos de Minas

 7min.


 42min.

Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.



10 – UPA

 6min.

 29min.

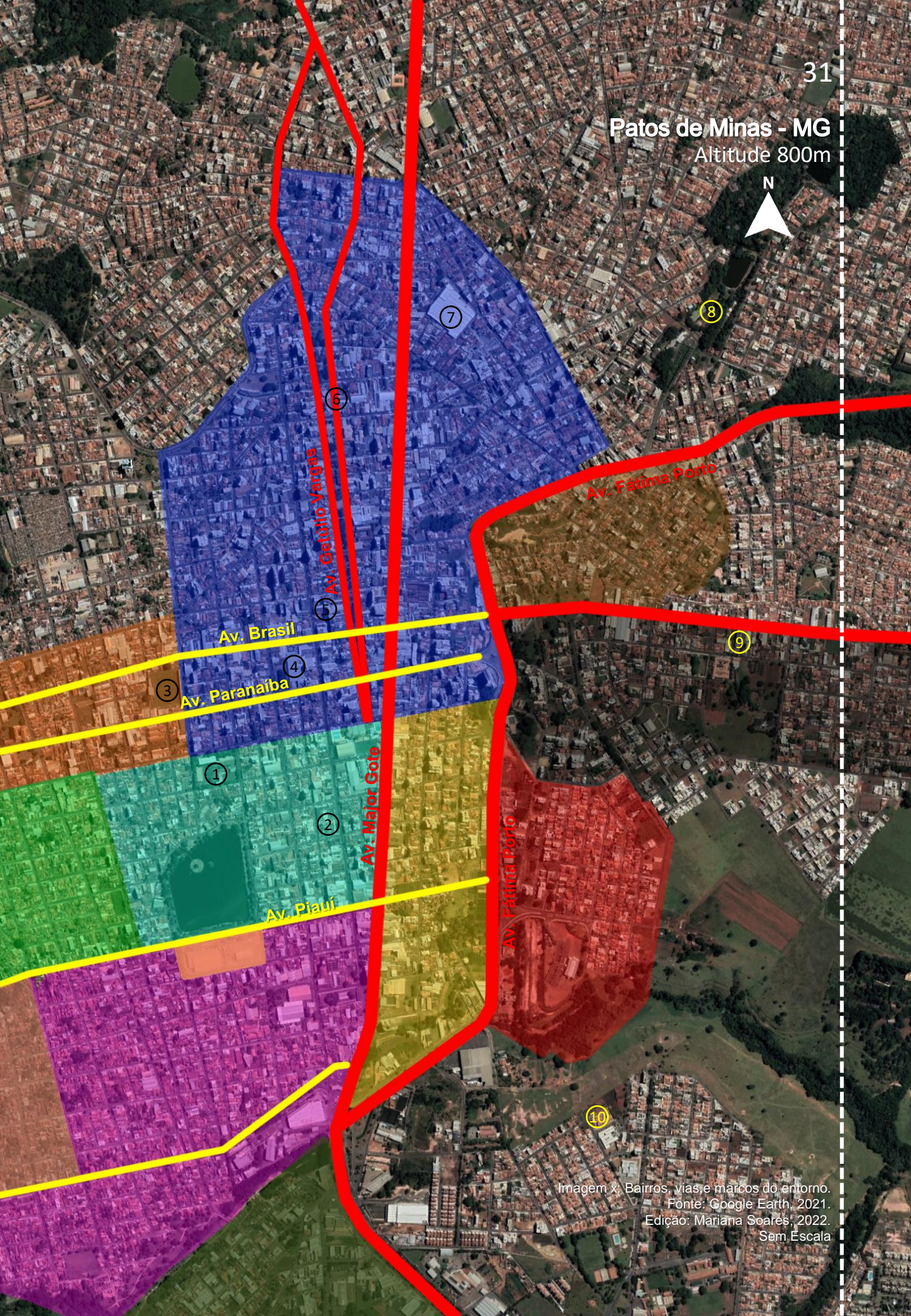
Imagem x

Fonte: Google Street View, 2021.

Edição: Mariana Soares, 2022.

Patos de Minas - MG

Altitude 800m



Av. Getúlio Vargas

Av. Brasil

Av. Paranaíba

Av. Piauí

Av. Major Góes

Av. Fátima Porto

Av. Fátima Porto

Imagem x Bairros, vias e marcos do entorno.
Fonte: Google Earth, 2021.
Edição: Mariana Soares, 2022.
Sem Escala

4.2.6 – Usos e Adensamentos

Os usos e ocupações ao redor da área contêm uma grande gama de variações de edificações existentes, sendo eles: **Institucionais**, **Mistos**, **Residências**, **Comerciais** e **Hotéis**.

Pode – se observar que a leste da área a demanda de comércio é bem ampla, e o lado oeste observa –se uma mistura desses usos sendo eles residenciais e comerciais. As edificações mais altas não passam de 10 andares e a maioria delas são de uso residencial ou hotelaria.

Patos de Minas - MG

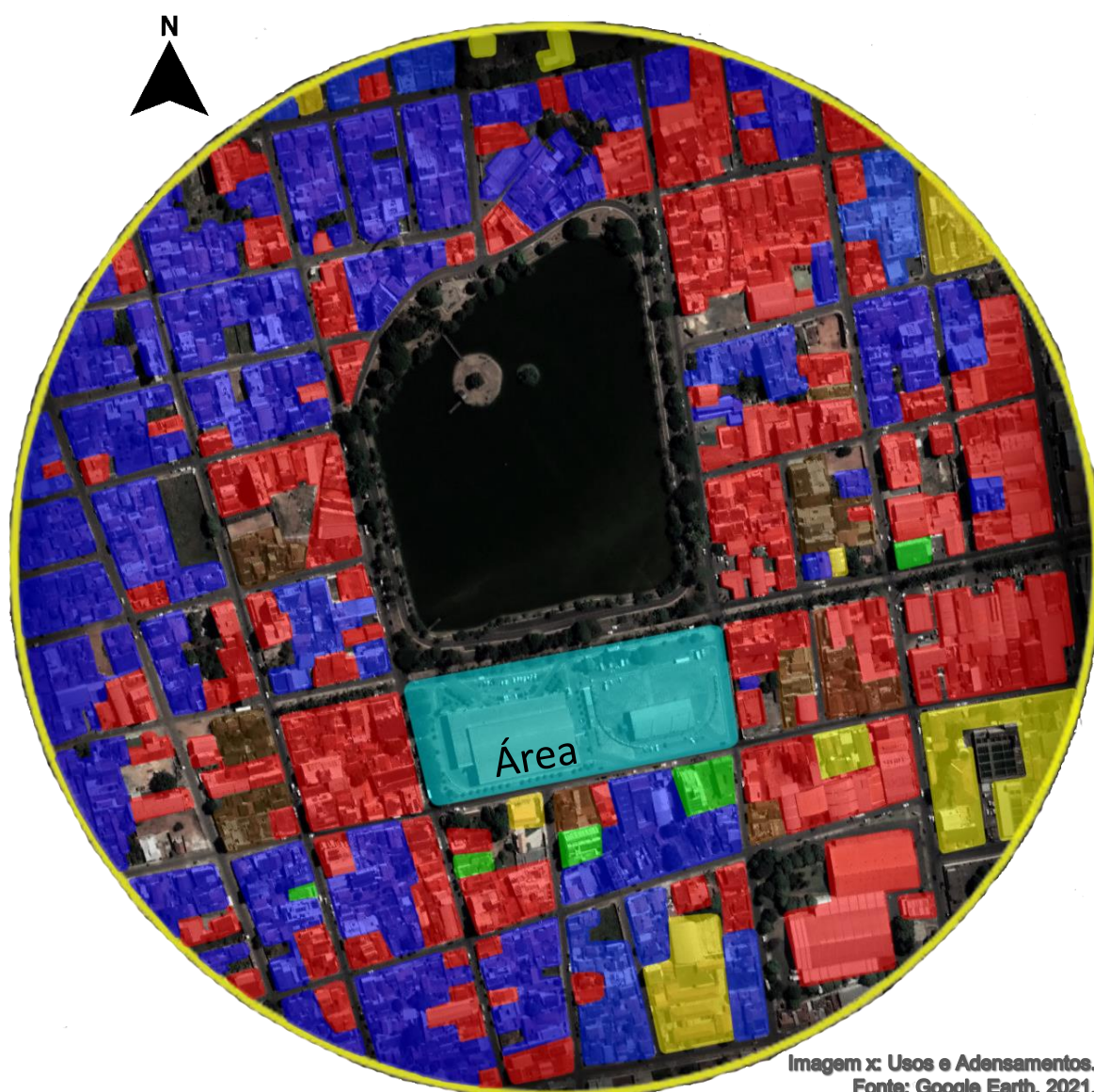


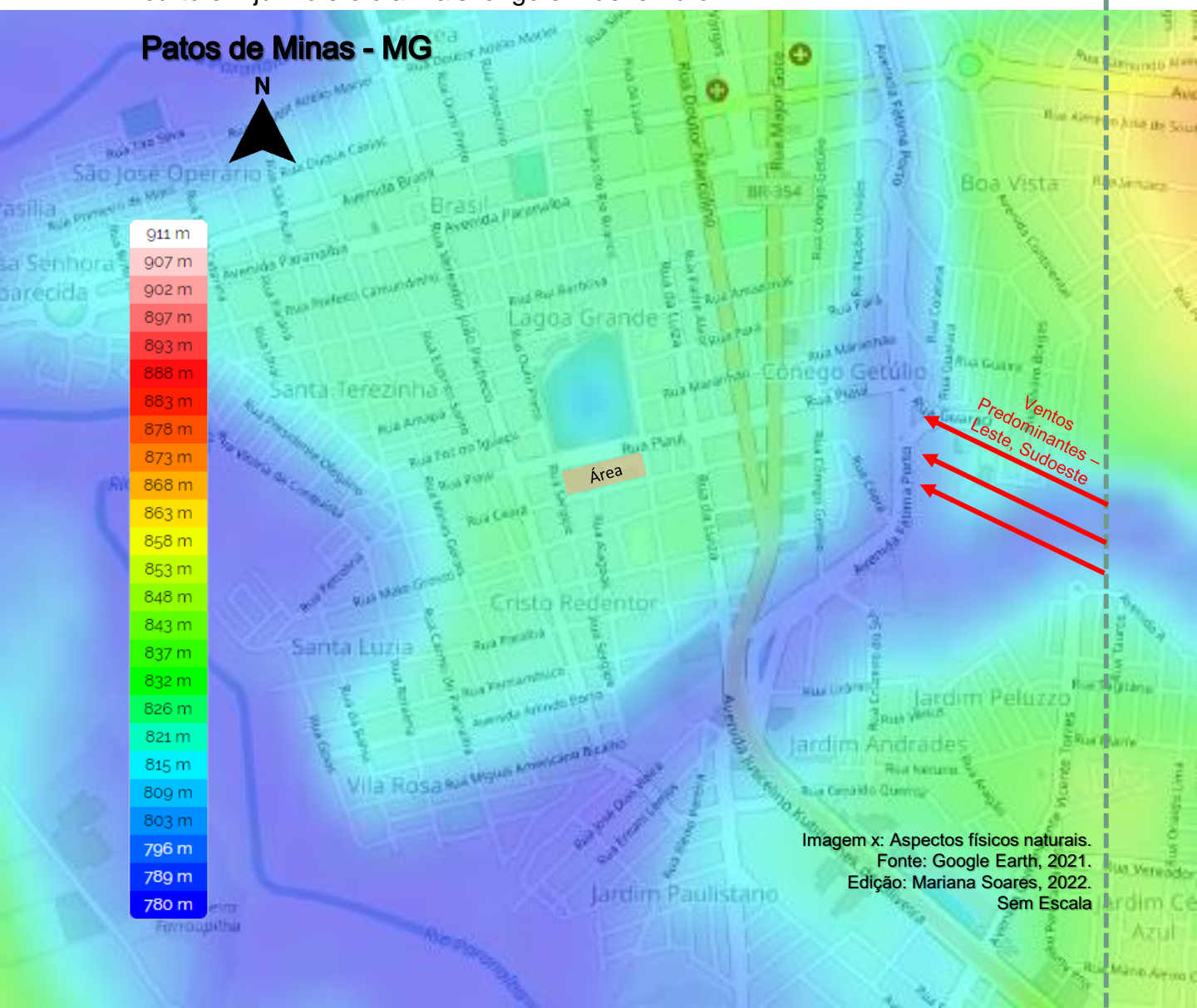
Imagem x: Usos e Adensamentos.
Fonte: Google Earth, 2021.
Edição: Mariana Soares, 2022.
Sem Escala

4.2.7 – Aspectos Físicos Naturais

A cidade de Patos de Minas é relativamente uma cidade em um ponto alto do estado, porém seu terreno é dividido em 5% de área plana, 90% de área ondulada e os outros 5% é de área montanhosa. Na área de intervenção observa – se que ela não tem uma movimentação topográfica acentuada, ficando tudo em um mesmo nível na cota de 800m.

Seus ventos tem uma variação a cada época do ano, sendo que os mais fortes são de julho a novembro e os mais calmos de dezembro a junho, porém os ventos predominantes que chega na cidade vem dos litorais lestes e sudoestes.

O sol também varia de acordo com a época do ano, sendo o dia mais curto em junho e o dia mais longo em dezembro.



4.2.8 – Propriedades do Terreno

Como já citado a estação rodoviária e a feira livre estão localizadas em uma zona comunitária e institucional (AEUC) segundo a Lei Complementar N° 320, de 31 de dezembro de 2008 da Lei Federal n° 10.527, de 10 de julho de 2001.

Na seção V da lei complementar n° 320, fala sobre as áreas de implantação de equipamentos urbanos e comunitários onde que:

ART. 16° - Áreas para implantação de equipamentos urbanos e comunitários são porções do território destinadas à implantação de equipamentos de educação, cultura, saúde, segurança, esportes, lazer e convívio social, e para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura urbana.

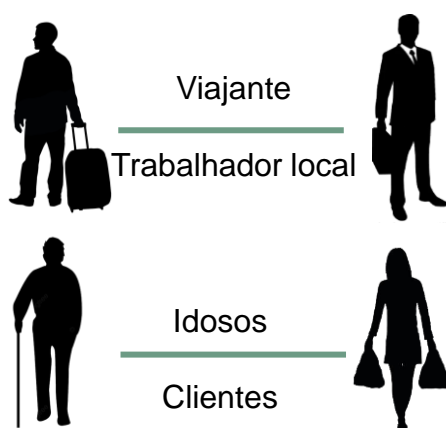
5 ASPECTOS RELATIVOS A PROPOSTA

5.1 – CARACTERIZAÇÃO DO PÚBLICO ALVO

Trazer para a realidade de Patos de Minas algo diferente que a população pede é algo imprescindível para a cidade e o crescimento dela. Dar um novo uso além dos que já tem aos equipamentos como a rodoviária e a feira livre é algo que vai fazer reavivar um lugar que já estava praticamente esquecido pela a população. E isso vemos através de entrevistas feitas no local que as pessoas daquele lugar pedem algo diferente, não só para o lazer mas também para a segurança.

Hoje o terminal rodoviário e a feira livre funcionam para um determinado público específico, e por serem locais já consolidados esse público não tende a crescer ou se desenvolver porque a própria arquitetura deles restringiu a isso.

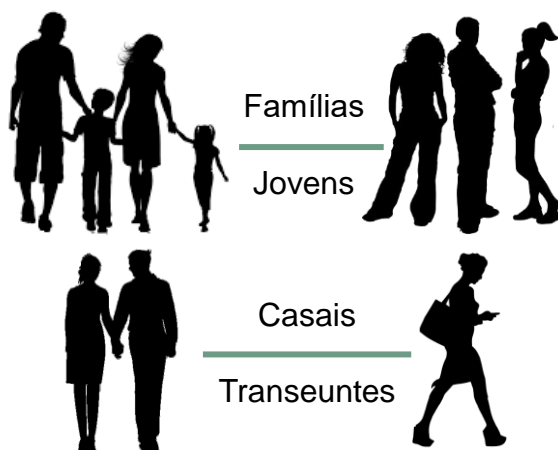
E os públicos atuais são:



Com essa requalificação a rodoviária e a feira vai começar a abranger outros públicos, fazendo a integração de todos eles.

“Trazer mais iluminação e segurança, para que o espaço possa ser usado pelas famílias durante a noite também e para quem não tenham medo de frequentar esse local. Faltam bares e restaurantes em volta também, é nosso ponto turístico mais bonito, porém abandonado e sem uso pela população durante a noite. (Gessane, 29 anos, 2022)”

Os públicos a serem acrescentados no novo uso são:



5.2 – Quadro Síntese

Terminal Rodoviário de Patos de Minas

Setor Uso Público				
Ambiente	Usuários	Quantidade	Área Total (m²)	Mobiliário
Embarque/Desembarque	1 a 200	1	100m²	Bancos, bebedouros, plantas
San. Masculino e PCD	1 a 10	1	28m²	Bancadas com lavatórios, bacias sanitárias, miquitórios, divisórias.
San. Feminino e PCD	1 a 10	1	28m²	Bancadas com lavatórios, bacias sanitárias, divisórias.
San. Família e PCD	1 a 2	1	5m²	Bancada com lavatório, bacia sanitária, trocador.
Memorial	1 a 200	1	28m²	Exposição da cultura da cidade
Estacionamento particular	1 a 50	1	500m²	vagas demarcadas, postes de iluminação, árvores
Estac. Carga e Descarga	1 a 3	1	35m²	vagas demarcadas, poste de iluminação
Estacionamento táxi/Uber	1 a 5	1	50m²	Vagas demarcadas
Alojamento de Táxi/Uber	1 a 5	1	30m²	ponto de espera, bebedouro, bancos
Total: 804m²				

Setor Serviços Públicos				
Ambiente	Usuários	Quantidade	Área Total (m²)	Mobiliário
Informações	1 a 2	1	3m²	Balcão, cadeira, computador
Achados e Perdidos	1	1	4m²	armários
guarda volume	1	1	6m²	armários
posto polícia	1 a 3	1	8m²	cadeiras, mesas, armários
posto ANTT	1 a 3	1	8m²	cadeiras, mesas, armários
agências de viagem	1 a 2 cada	6	13m² (78m²)	mesas, cadeiras, balcão, computadores, ar condicionado
lanchonetes	1 a 10	5	25m² (125m²)	determinado pelas características das lojas
praça de alimentação	1 a 200	1	100m²	mesas, cadeiras
área de espera	1 a 200	1	70m²	cadeiras
salas comerciais	1 a 5	5	45m² (225m²)	balcões, armários, expositores, ar condicionado, cadeira
Total: 627m²				

Setor Administrativo				
Ambiente	Usuários	Quantidade	Área Total (m²)	Mobiliário
sala de administração	1 a 8	1	22m²	mesas, cadeiras, armários
copa/refeitório	1 a 5 cada	1	25m²	mesa, cadeiras, sofá, microondas, fogão, geladeira
dml	1 a 2	1	9m²	pia, armários
sanitário feminino	1 a 3	1	4m²	bancada com lavatórios, vaso sanitário, chuveiro, divisórias
sanitário masculino	1 a 3	1	4m²	bancada com lavatórios, vaso sanitário, chuveiro, divisórias
sala de monitoramento	1 a 2	1	12m²	mesa, cadeira, computador, ar condicionado
contabilidade	1 a 3	1	18m²	mesas, cadeiras, armários, prateleiras
Total: 94m²				

Setor de Operação				
Ambiente	Usuários	Quantidade	Área Total (m²)	Mobiliário
Á. para embar. (ônibus)		8	400m² (3.200m²)	
Á. para manobra (ônibus)		1	400m²	
Á. embar. Pedestre		16	200m² (3.200m²)	
Á. Espera de ônibus		4	40m² (160m²)	
Acesso de ônibus	1 a 3	1	9m²	
Total: 6.969m²				

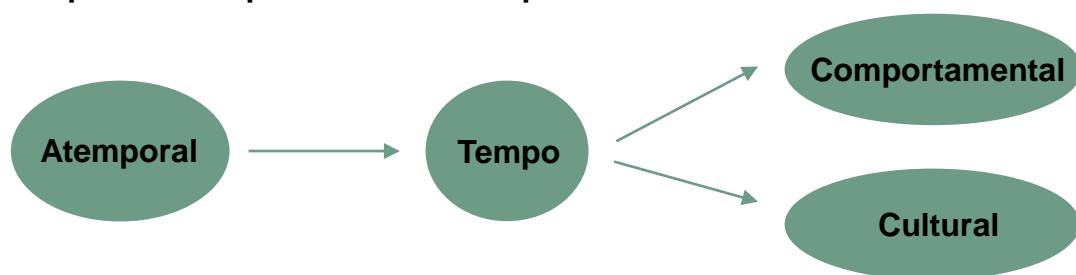
Total	
Á. Total do Terreno	13374,20m²
Á. Total do Edifício	8.494m²
Á. Total Permeável	4.880,20m²

5.3 – Conceituação e Partido Arquitetônico

Após alguns estudos e análises tanto no entorno da rodoviária e da feira quanto na cidade, concluiu-se que existe uma grande carência de lazer, e comércio para a população. Infelizmente com o passar dos anos a rodoviária e a feira se tornaram lugares esquecidos pelas pessoas, fazendo com que o entorno e os próprios

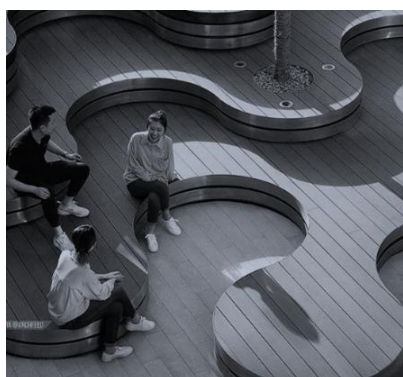
Conceito:

Atemporal – Tempo: cultural e comportamental



A definição do conceito do projeto vem para reafirmar a identidade da cidade, buscando ser um objeto atemporal onde que com o passar dos anos a população busque se envolver mais com o espaço mudando seus comportamentos sob o olhar cultural já existente da cidade.

Partido



Comportamental

Espaço dedicado ao encontro de pessoas para lazer e cultura, onde acontecerá trocas de afetos acolhendo toda a população.

Cultural

Trabalhar e trazer mais visibilidade a cultura agrícola local para despertar a economia da cidade.



5.3.1 Interpretações e apropriações iniciais na área de intervenção

Inicialmente foi feito um levantamento e identificação dos edifícios já existentes para iniciar –se o processo de alteração no local (Ver figura X).



- 1 – Terminal Rodoviário de Patos de Minas que será modificado;
- 2 – Feira Livre do Produtor Rural que será modificada;
- 3 – Caixa de rua que terá acesso seguro e fácil para o lago;

Imagem x
 Fonte: Google Street View, 2021
 Edição: Mariana Soares, 2022.
 Sem Escala

A intenção é requalificar o terminal rodoviário (1). Justifica – se a requalificação do terminal pois o mesmo não possui sua função efetiva total, fazendo com que o próprio espaço se torne algo pejorativo.

A feira livre do produtor rural (2) é apenas um galpão, onde que visualmente, esteticamente e a questão funcional não estão conectando com o entorno.

Na Avenida Piauí (3) passam muitos automóveis sendo eles carros, motos, ônibus, caminhões, etc. e com isso a avenida se torna um tanto perigosa para a travessia das pessoas que querem fazer a ligação entre o lago com a rodoviária ou a feira.

Com toda a análise e a nova implantação, surgiu a necessidade e implantar edifícios que pudesse atrair a população para aquele local, unificando rodoviária + espaço cultural + feira livre, onde que qualquer pessoa que estiver passando de carro ou a pé possa ser atraído por aquele espaço.

Novos Fluxos

Através de estudos de possíveis acessos para a área de intervenção foi modificado os fluxos das ruas Sergipe e Barão do Rio Branco, continuando mão única só que ao contrário para facilitar a entrada e saída para ambos os edifícios. Já a Rua Ceará será alargada para receber fluxos de mão dupla. A Avenida Piauí permanece o mesmo fluxo, porém acrescentando três passarelas de desaceleração dos veículos e segurança dos transeuntes.

Fluxos Atuais



Legenda

- Fluxos das vias
- Entrada e saída do estacionamento da rodoviária;
- Entrada e saída de carga e descarga da feira;
- Entrada e saída de ônibus;
- Área

Novos Fluxos



Legenda

- Fluxos da Av. Piauí modificado;
- Fluxos de pessoas com acesso ao lago;
- Fluxos das ruas modificados;
- Entrada e saída do estacionamento compartilhado;
- Entrada e saída do porte - cochère;
- Entrada e saída de ônibus;
- Entrada e saída de carga e descarga da rodoviária;
- Entrada e saída de carga e descarga da feira;

5.3.2 - Implantação e Setorização

Planta Atual da Rodoviária

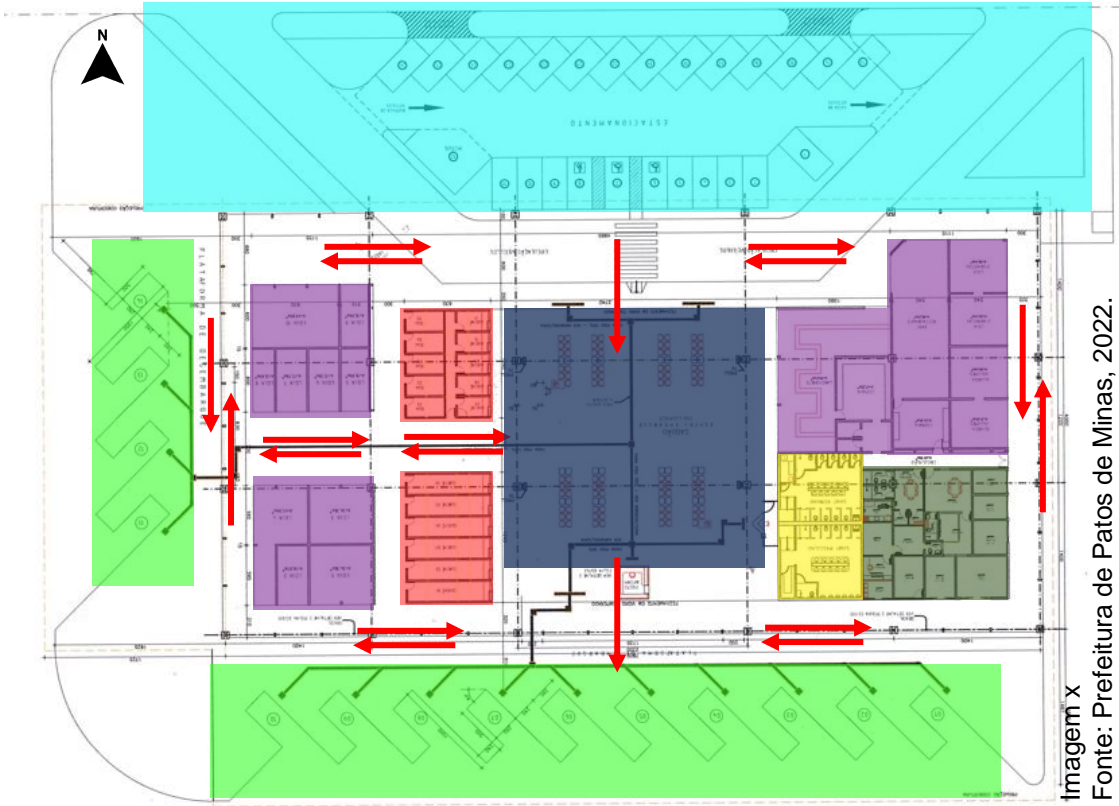
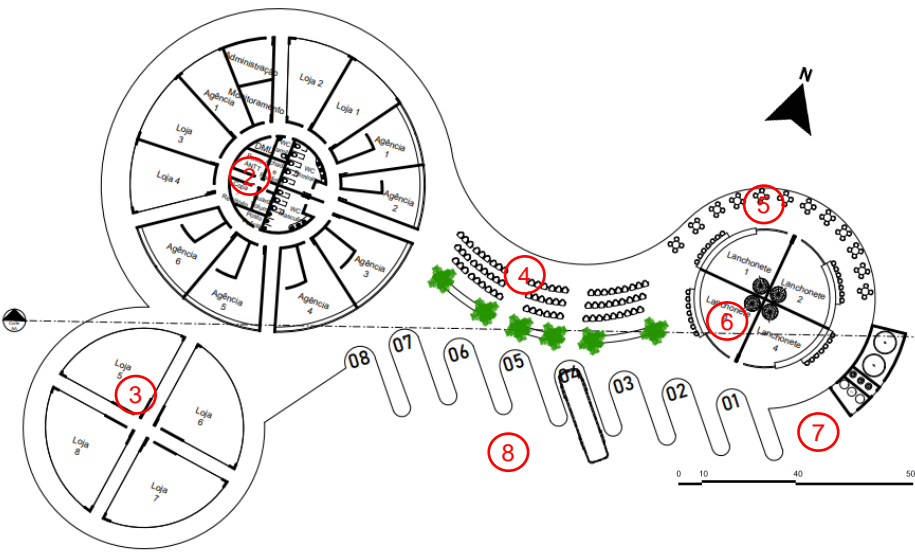


Imagem x
 Fonte: Prefeitura de Patos de Minas, 2022.
 Edição: Mariana Soares, 2022.
 Sem Escala

- Estacionamento
- Embarque e Desembarque de passageiros
- Banheiros
- Lojas comerciais
- Guichês
- Administrativo
- Saguão
- Fluxos internos

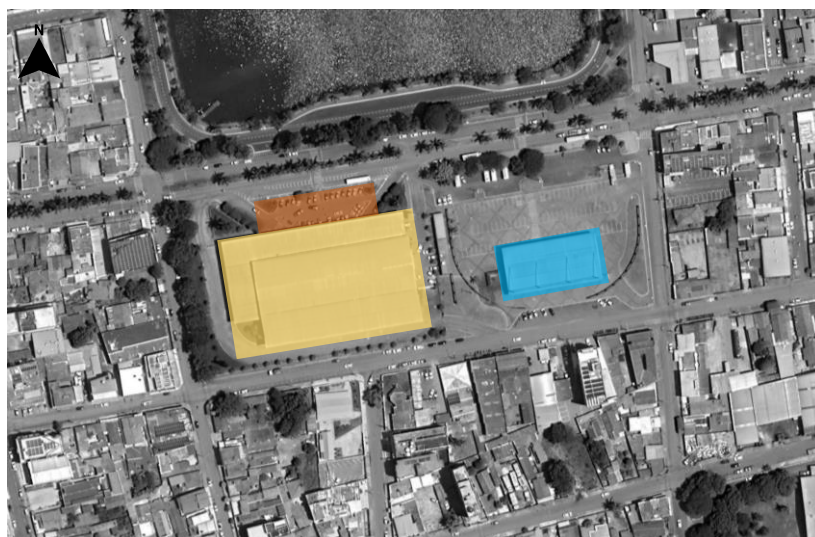
Planta Nova da Rodoviária



Legenda

- 1 – Estacionamento;
- 2 – Setor Administrativo;
- 3 – Setor de Lojas;
- 4 – Saguão de espera;
- 5 – Praça de Alimentação;
- 6 – Lanchonetes;
- 7 – Carga e Descarga;
- 8 – Embarque e Desembarque;

Setorização Atual

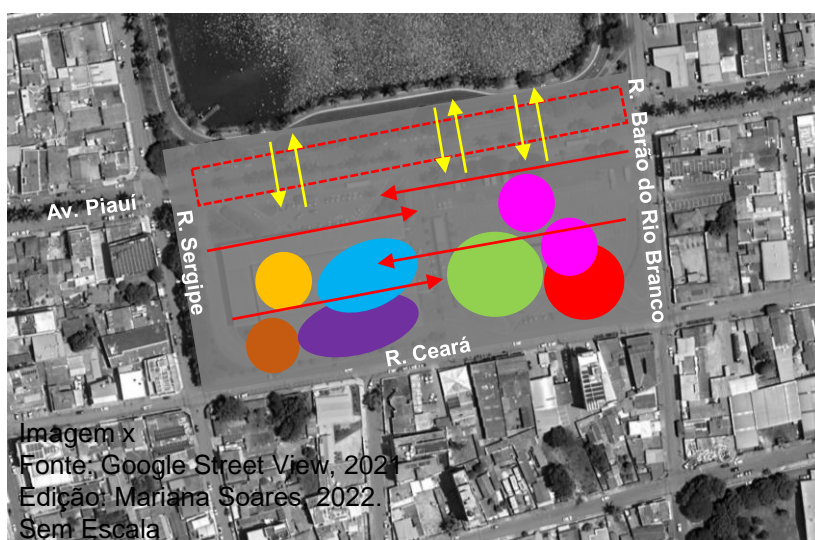


Legenda

- Terminal Rodoviário
- Estacionamento
- Galpão da Feira Livre

Imagem x
 Fonte: Google Street View, 2021
 Edição: Mariana Soares, 2022.
 Sem Escala

Nova Setorização



Legenda

- Administrativo
- Saguão, Guichês, lanchonetes
- Carga e Descarga Feira;
- Lojas Rodoviária;
- Feira Livre e Arcos;
- Embarque e Desembarque de passageiros
- Modificação de via

Imagem x
 Fonte: Google Street View, 2021
 Edição: Mariana Soares, 2022.
 Sem Escala

Após a leitura dos fluxos do edifício e a definição dos acessos, é possível definir a área destinada à edificação assim como áreas destinadas à circulação e áreas permeáveis.

A setorização dos edifícios tem a função de definir os acessos principais e a localização de cada setor. Na rodoviária e na feira os acessos de veículos ficaram concentrados nas Ruas Ceará, já os acessos de transeuntes ficou pela Avenida Piauí, onde que os edifícios em si chamaram atenção dessas pessoas que estiverem passando.

As pessoas que estiverem na rodoviária, tanto de passagem ou não terá acesso a toda a extensão da área, fazendo com que elas possam percorrer sendo atraídas pela movimentação do local, pois a área em si será um espaço de lazer, cultura e economia para a população.

A área terá um espaço de contemplação e o calçamento será liso porém permeável para que a população possa utilizar para exercícios físicos, lazer como patins, patinetes, bicicletas e etc.

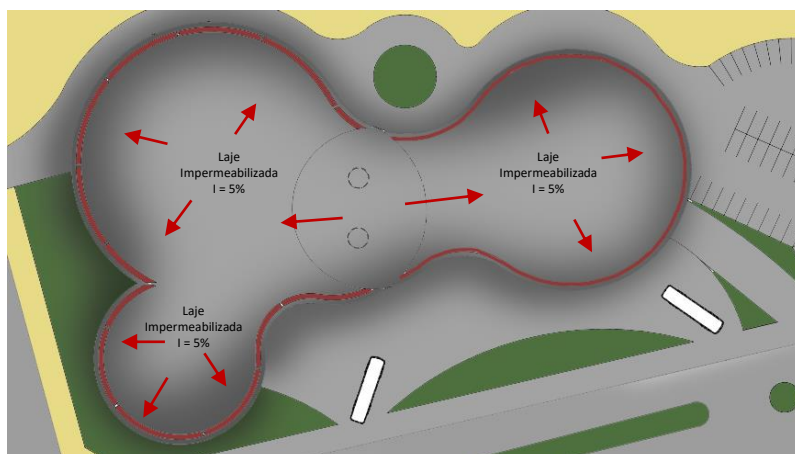
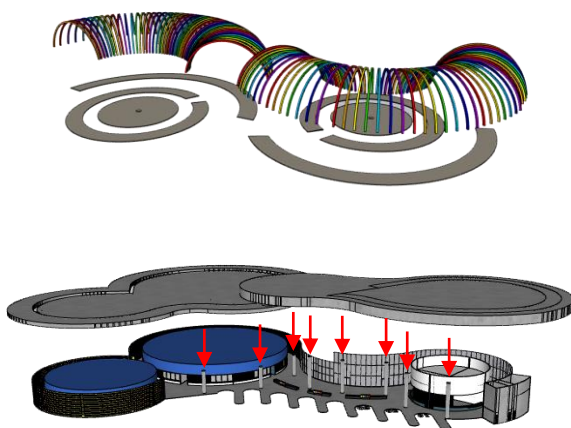
5.3.3 - Aspectos Formais

A forma surgiu a partir do conceito partido do projeto, onde que busca a beleza natural, atemporal e cultural, pois a Lagoa Grande é o cartão postal da cidade.

Foi pensado em usar formas mais orgânicas que simulavam a movimentação da água.



Levar a forma orgânica para as coberturas também para ter essa sensação de movimentação.



A cobertura da rodoviária foi pensada de forma que toda ela pudesse se conectar também ao entorno, com seu escoamento para as extremidades assim captando a água da chuva no deslocamento da mesma e levando essa água para o reservatório para reutilização em limpezas, descargas e manutenção de jardinagem.

5.3.4 – Sistemas Construtivos



Nas estruturas do edifício e dos arcos serão utilizados os sistemas de Steel Frame onde que esse processo construtivo é mais rápido e de fácil montagem. Os perfis são produzidos fora da obra e chegam só para montagem.

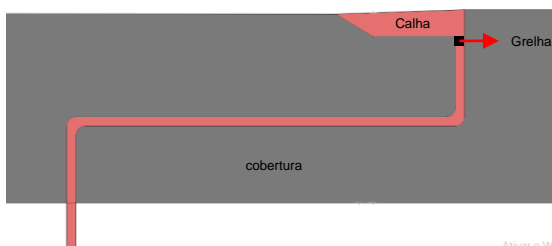


Já as paredes consistentes no projeto, vão ser apenas paredes de vedação com tijolos de barro normal.



Os pilares da rodoviária da serão produzidos de concreto armado e revestidos de alumínio fosco para dar uma sensação de monumento e robustez dos edifícios.

A cobertura será laje impermeabilizada com o caimento de 5% do centro as extremidades que contem um rasgo de fora a fora com grelhas que fazem a captação da água da chuva, assim direcionando essa água para o reservatório no subsolo e depois reutilizada em diversos pontos da rodoviária.



5.3.5 – Proposta Projetual

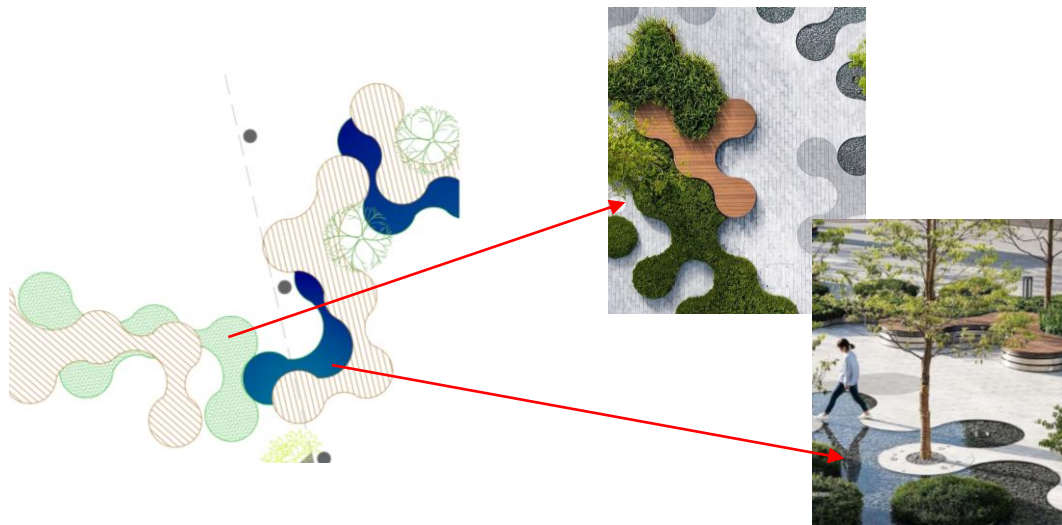
Como já foi abordado anteriormente, o projeto consiste na requalificação do Terminal Rodoviário de Patos de Minas e da Feira Livre do Produtor Rural, que visa a melhoria funcional e formal desses espaços e seu entorno, requalificando esses espaços que se encontravam em descaso. Com essa requalificação, esses espaços vão ganhar mais visibilidade, assim melhorando a qualidade de vida da população na cidade e a economia.

O objetivo é criar além de edifícios funcionais, espaços públicos de qualidade paisagística ambiental, com ambientes destinados a cultura, lazer e bem estar social, promovendo acessibilidade para todos assim incentivando o turismo local e aumentando a mobilidade urbana.



O projeto é algo renovador para a cidade, trazendo em seu conceito o reavivamento da identidade local e a beleza do cartão postal da cidade que é a lagoa. Com isso surgiu o conceito do projeto – atemporal: tempo + comportamental + cultural. Sua identidade e o ponto norteador para o projeto foi a Lagoa Grande que se encontra a frente desses edifícios, o intuito é trazer leveza e formas orgânicas simulando a movimentação que a água faz. Juntamente com esse aspecto formal, vem o intuito de fazer com que os edifícios se destaquem em meio ao entorno para que possam atrair cada vez mais a curiosidade e o interesse da população da cidade e os turistas, pensando nisso cria – se pilares redondos que trazem uma sensação monumental para os edifícios e liberdade de passagem para todos os pontos da área total.

Em conjunto com o contexto de lazer e cultura o espaço trás também formas orgânicas nos espaços de contemplação.



A identidade cultural é retratada na feira, no espaço de lazer e na rodoviária. Na rodoviária podemos perceber essa identidade nas cores como o amarelo que remete ao milho, que tem como referencia ao que a cidade tem de destaque todos os anos que é a Festa do Milho mais conhecida como Fenamilho e cor azul que trás a cor predominante da bandeira da cidade. A feira, onde que a cultura agrícola é muito forte na região e com isso faz com que a economia local cresça a cada dia com possibilidades de comércios de produtos naturais e artesanais. A comportamental é um conceito que terá partido através de sentidos, nos espaços destinados a contemplação que ocorrerá encontros e socialização das pessoas.

As primeiras soluções foram os estudos de implantação e a relação da rodoviária e da feira com o entorno para que pudesse entender os acessos e os fluxos locais. Como já citado anteriormente a alteração dos fluxos de acessos para os edifícios foram modificadas de forma que pudesse facilitar a entrada e saída de serviços e fazer com que a vista para o lago pudesse ser livre para a contemplação e atração dos turistas e população, bem como a reorganização do trânsito local.

A setorização do terminal e da praça, se deu a partir dos estudos de

fluxos e acessos, e também do estudo do lugar e dos estudos de casos. Pensando de forma a aproveitar todos lados da área, trazendo novos usos.

As salas comerciais da rodoviária permaneceram e foi acrescentada uma praça de alimentação para atender o público tanto da rodoviária quanto um público transeunte naquele local.

A área de embarque e desembarque continua ao fundo da Rua Ceará e o saguão de espera ficou na parte frontal do edifício fazendo com que a vista para a lagoa fosse permanente.

No espaço da feira foi pensado em setorizações e barracas removíveis para a utilização melhor daquele local. A feira acontecerá duas vezes por semana, sendo uma de frutas, verduras e objetos culturais e outra voltada para a gastronomia, fazendo com que isso tenha mais movimentação local. Ao retirar as barracas os arcos da feira continuam, fazendo um belíssimo túnel em cores do arco – íris remetendo a psicologia das cores no local, chamando atenção da população e fazendo com que aquele ponto se torne um ponto turístico na cidade.

O uso de alguns materiais da edificação foi inspirado nos estudos de casos.

Diretrizes de propostas de requalificação para o lago também são apontados, como um deck para passeio e contemplação do mesmo, passando dentro da água, e uma ilha central já existente, fazendo com que essa ilha seja um ponto de interesse do local.

5.3.5 – Implantação



→ Sentido do fluxo ruas → Entrada e Saída de ônibus → Carga e Descarga

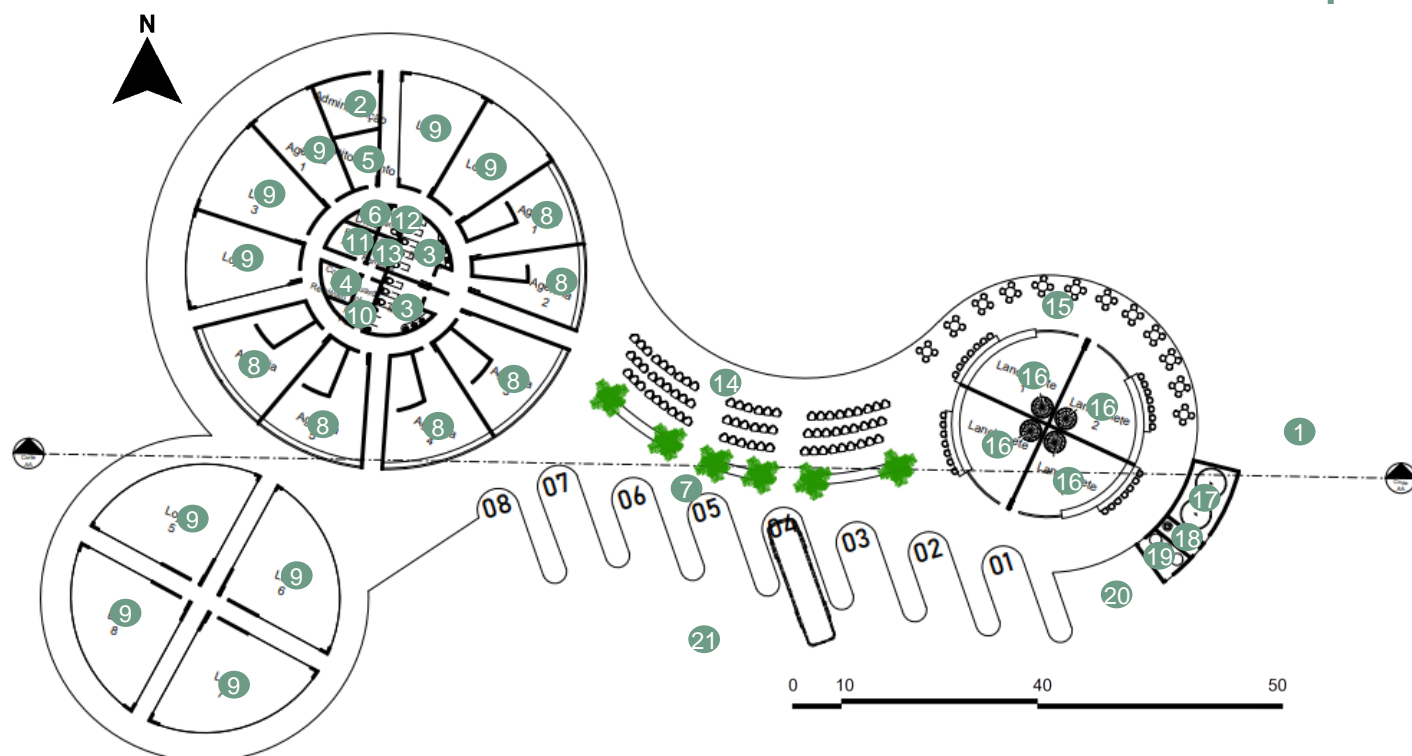
→ Entrada e Saída de estacionamento → Entrada de pedestres

1 – Modificação da Via para integração dos espaços 2 – Área destinada a quiosques 3 – Terminal Rodoviário 4 – Espaços de contemplação 5 – Espaço lazer 6 – Feira Livre

Todos acessos foram pensados de acordo com sua ligação com seu entorno e ao uso definido dentro do projeto.

5.3.5 – Plantas

Planta Terminal Rodoviário



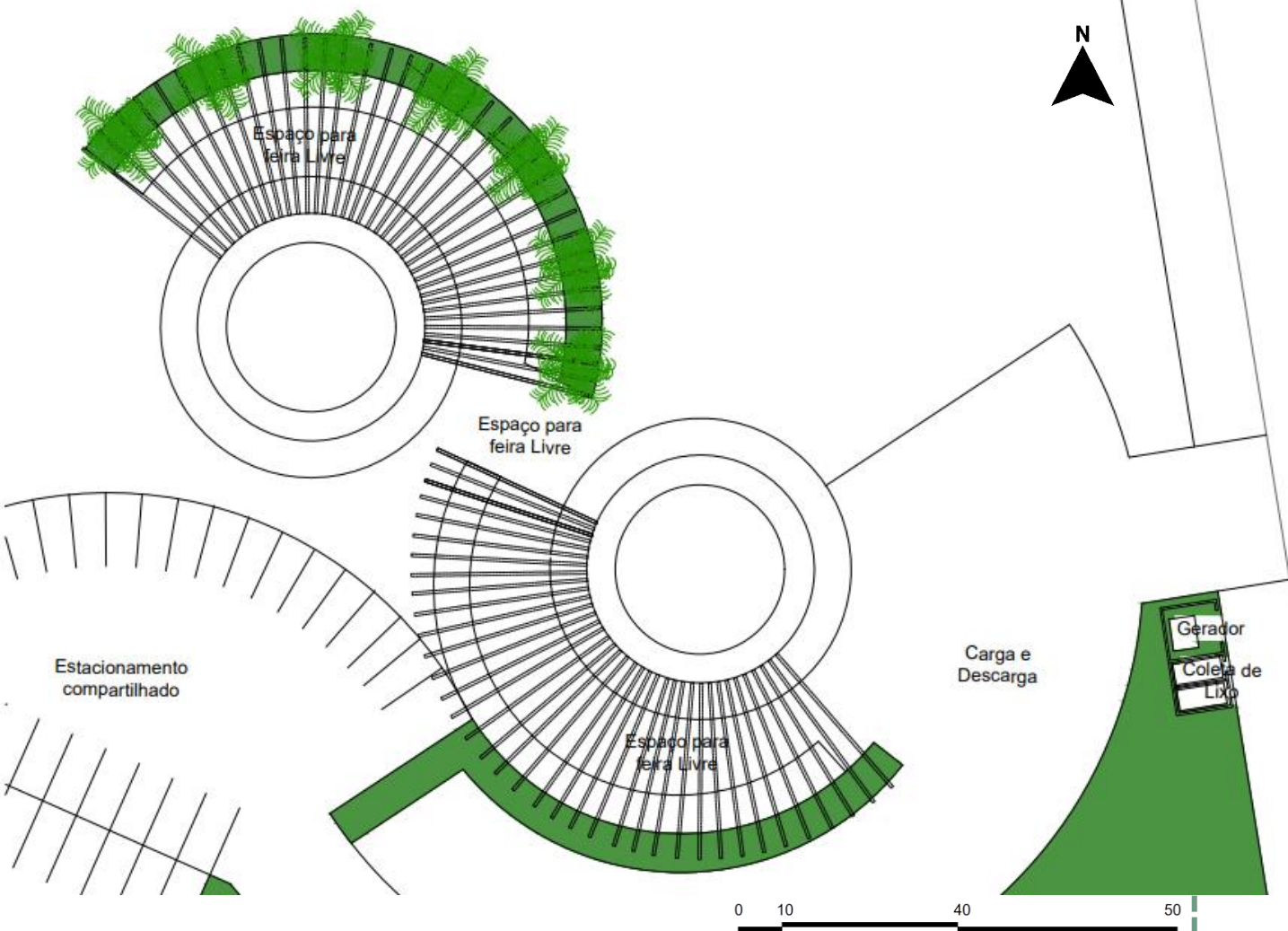
- 1 Estacionamento
- 2 Administração
- 3 WC Fem e Mas
- 4 Copa / Refeitório
- 5 Monitoramento
- 6 DML
- 7 Embarque e Desembarque
- 8 Agências de Viagem
- 9 Lojas Comerciais
- 10 Posto Polícia
- 11 Posto ANTT
- 12 WC família
- 13 Achados e Perdidos e Guarda Volume
- 14 Saguão de espera
- 15 Praça de Alimentação
- 16 Lanchonetes
- 17 Reservatório de água
- 18 Gás
- 19 Lixo
- 20 Carga e Descarga



Planta Chave

- 21 Área de manobra

Planta Pavimento Superior Feira Livre

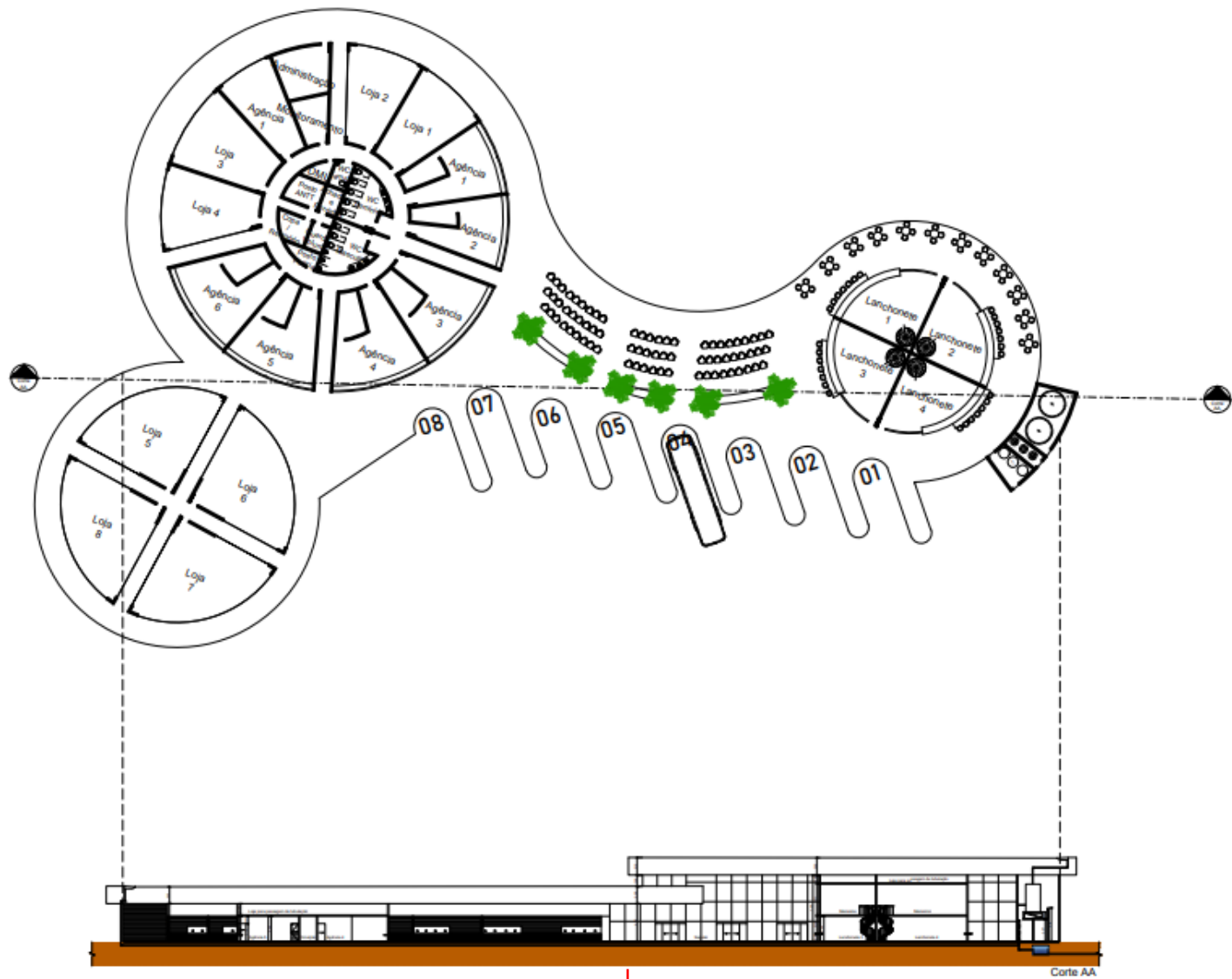


- 1 Gerador
- 2 Coleta de Lixo
- 3 Estacionamento
- 4 Arcos e local da feira
- 5 Carga e Descarga



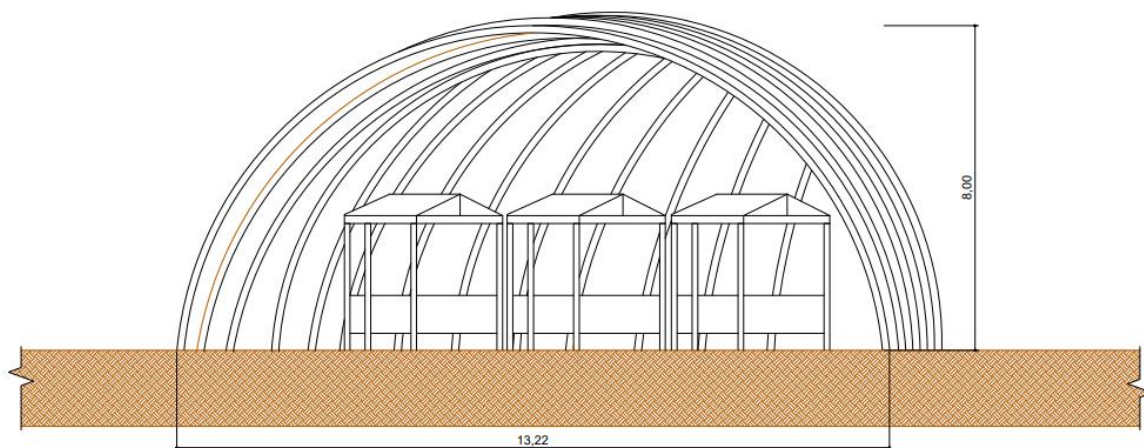
5.3.7 – Corte Esquemático

Terminal Rodoviário



5.3.7 – Corte Esquemático

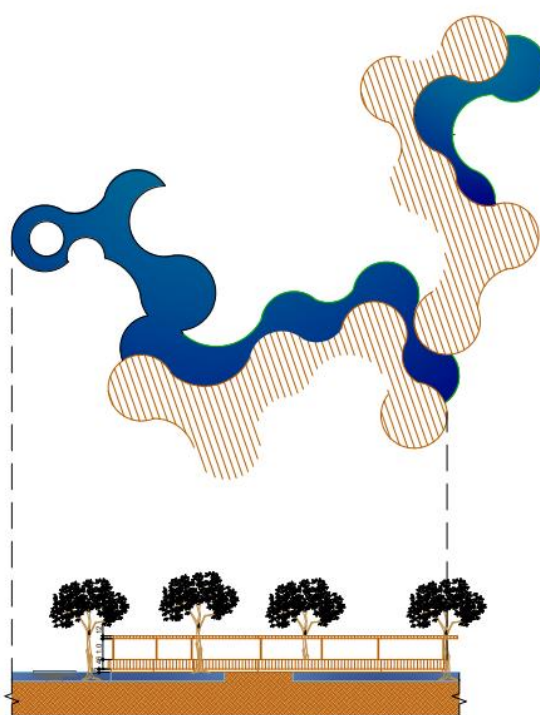
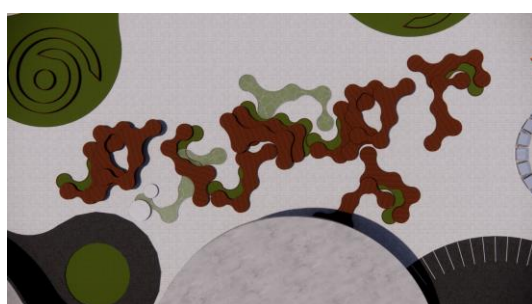
Feira Livre



Corte Arco da Feira



Detalhe Banco



Corte Banco

5.3.8 – Volumetria



6 REFERÊNCIAS

- DANNEMANN, Etíel T.. Antiga Rodoviária. **Antiga Rodoviária no final de 1970**, 2014. Disponível em: <https://efecadepatos.com.br/?p=8578>. Acesso em: 03 fev. 2022.
- ROCHA, Farley. Patenses compartilham fotos antigas e relembram parte da história de Patos de Minas. **como era a Avenida Getúlio Vargas**, 2017. Disponível em: <https://patoshoje.com.br/noticias/patenses-compartilham-fotos-antigas-e-relembra-parte-da-historia-de-patos-de-minas-51216.html>. Acesso em: 25 fev. 2022.
- PATOS DE MINAS, Indo Viajar. A História de Patos de Minas. **como era a Avenida Getúlio Vargas**, 2011. Disponível em: <https://patoshoje.com.br/noticias/patenses-compartilham-fotos-antigas-e-relembra-parte-da-historia-de-patos-de-minas-51216.html>. Acesso em: 25 fev. 2022.
- ARCHITECTS, Koko. Mercado Estação Báltica. **Mercado Estação Báltica**, 2017. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/884786/mercado-estacao-baltica-koko-architects?ad_source=search&ad_medium=projects_tab. Acesso em: 16 mar. 2022.
- PINTOS, Paula Pintos. Antiga Rodoviária. **Terminal Rodoviário Slavonski Brod**, 2021. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/973180/terminal-rodoviario-slavonski-brod-sangrad-plus-avp-architects?ad_source=search&ad_medium=projects_tab. Acesso em: 22 abr. 2022.
- LEVISKY, Adriana. ADRIANA LEVISKY DESTACA A IMPORTÂNCIA DE REQUALIFICAR ESPAÇOS URBANOS. **UIA2020RIO**, 2019. Disponível em: <https://caubr.gov.br/adriana-levisky-destaca-a-importancia-de-requalificar-espacos-urbanos/>. Acesso em: 20 mar. 2022.

- FABIANI, PANDOLFO E LOCATELLI KALIL, Denize, Adalberto e Rosa Maria. Requalificação urbana: análise da atratividade dos elementos físicos construídos e naturais em espaços públicos de lazer na cidade de Passo Fundo/RS. **Cadernos Proarq** 31, 2018. Disponível em: <https://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/Proarq31%20ART%2008.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.
- *Autor*. Clima e condições meteorológicas médias em Patos de Minas. **Cadernos Proarq** 31, 2016. Disponível em: <https://pt.weatherspark.com/y/30363/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Patos-de-Minas-Brasil-durante-o-ano>. Acesso em: 23 mar. 2022.
- SOUSA, Rainer. Fenícia. **Historias do mundo**, 2015. Disponível em: <https://www.historiadomundo.com.br/fenicia>. Acesso em: 23 mar. 2022.
- REDAÇÃO, Da. Comércio dos Fenícios. **Super interessante**, 2016. Disponível em: <https://super.abril.com.br/historia/comercio-dos-fenicios/>. Acesso em: 23 mar. 2022.
- MELLO, Antônio De Oliveira. Patos de Minas: meu bem querer. **Wikipédia**, 2008. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Patos_de_Minis. Acesso em: 29 mar. 2022.
- DANNEMANN, Eitel T.. Antiga Rodoviária. Antiga Rodoviária no final de 1970, 2014. Disponível em: <https://efecadepatos.com.br/?p=8578>. Acesso em: 03 fev. 2022.
- MINAS GERAIS, Município De Patos De Minas. Patos de Minas. **leis municipais**, 2008. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-patos-de-minas-mg>. Acesso em: 29 mar. 2022.
- ÍTALA SOARES SILVA, Ludmila. PLANO DIRETOR URBANO DE PATOS DE MINAS – MG:: UMA AVALIAÇÃO GEOGRÁFICA - CARTOGRÁFICA. **AVALIAÇÃO GEOGRÁFICA**, 2015. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11460/1/2015_LudmilaItalaSoaresSilva.pdf. Acesso em: 30 mar. 2022.

- CÉSAR, Luís. Moradores de rua transformam Galpão do Produtor Rural de Patos de Minas em local para uso de drogas e bebidas alcoólicas, população se sente ameaçada. **Clube noticia**, 2022. Disponível em: <https://clubenoticia.com.br/moradores-de-rua-transformam-galpao-do-produtor-rural-de-patos-de-minas-em-local-para-uso-de-drogas-e-bebidas-alcoolicas-populacao-se-sente-ameacada/>. Acesso em: 14 abr. 2022.

LIVROS

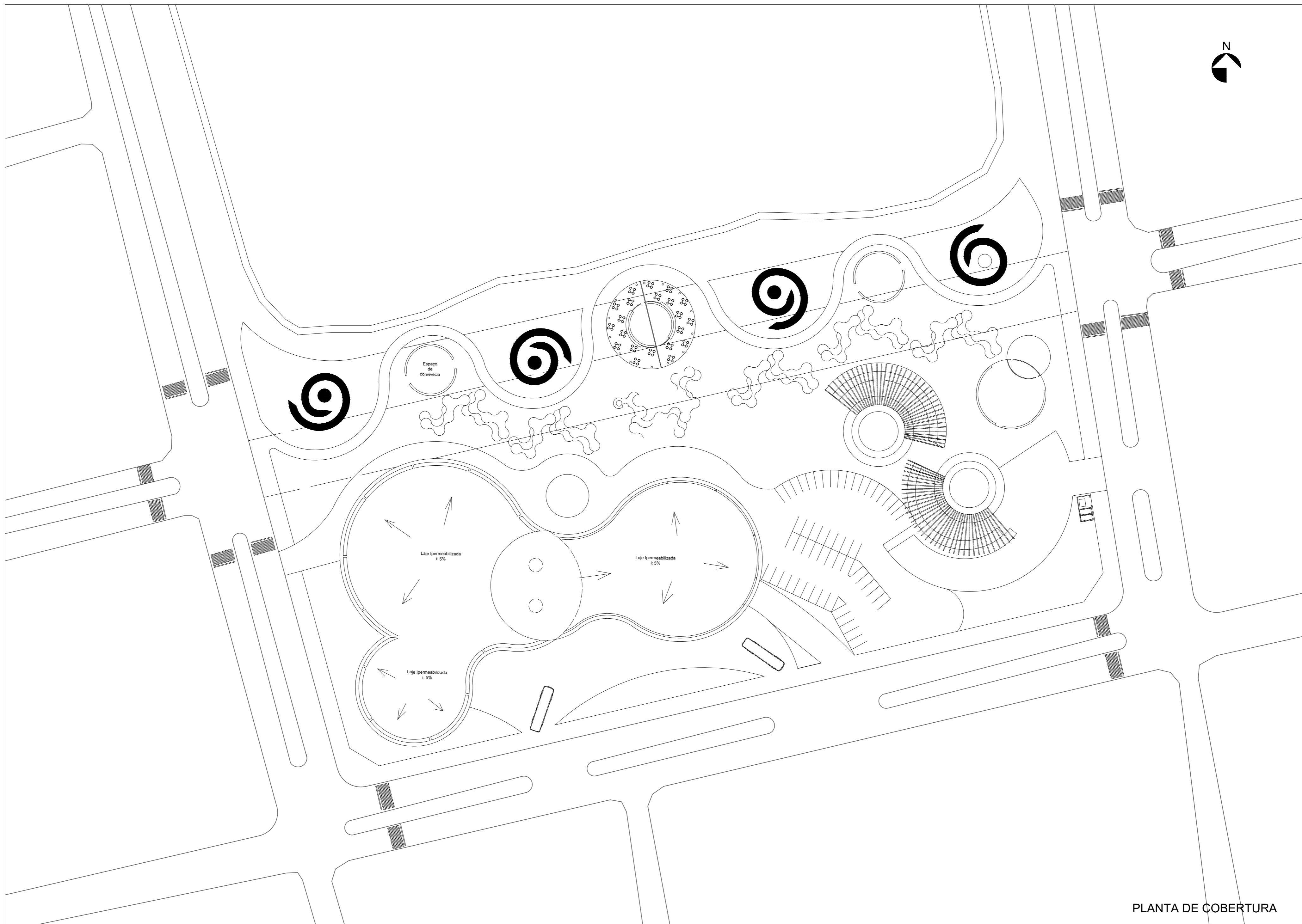
- VILLAÇA , Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. 1. ed. *Local*: ESTUDIO nOBEL, 2000.
- COMIN VARGAS, HOWARD DE CASTILHO, Heliana, Ana Luisa. **Intervenções em centros urbanos**: Objetivos, estratégias e resultados. Rio de Janeiro: Editora Manole, 2006.



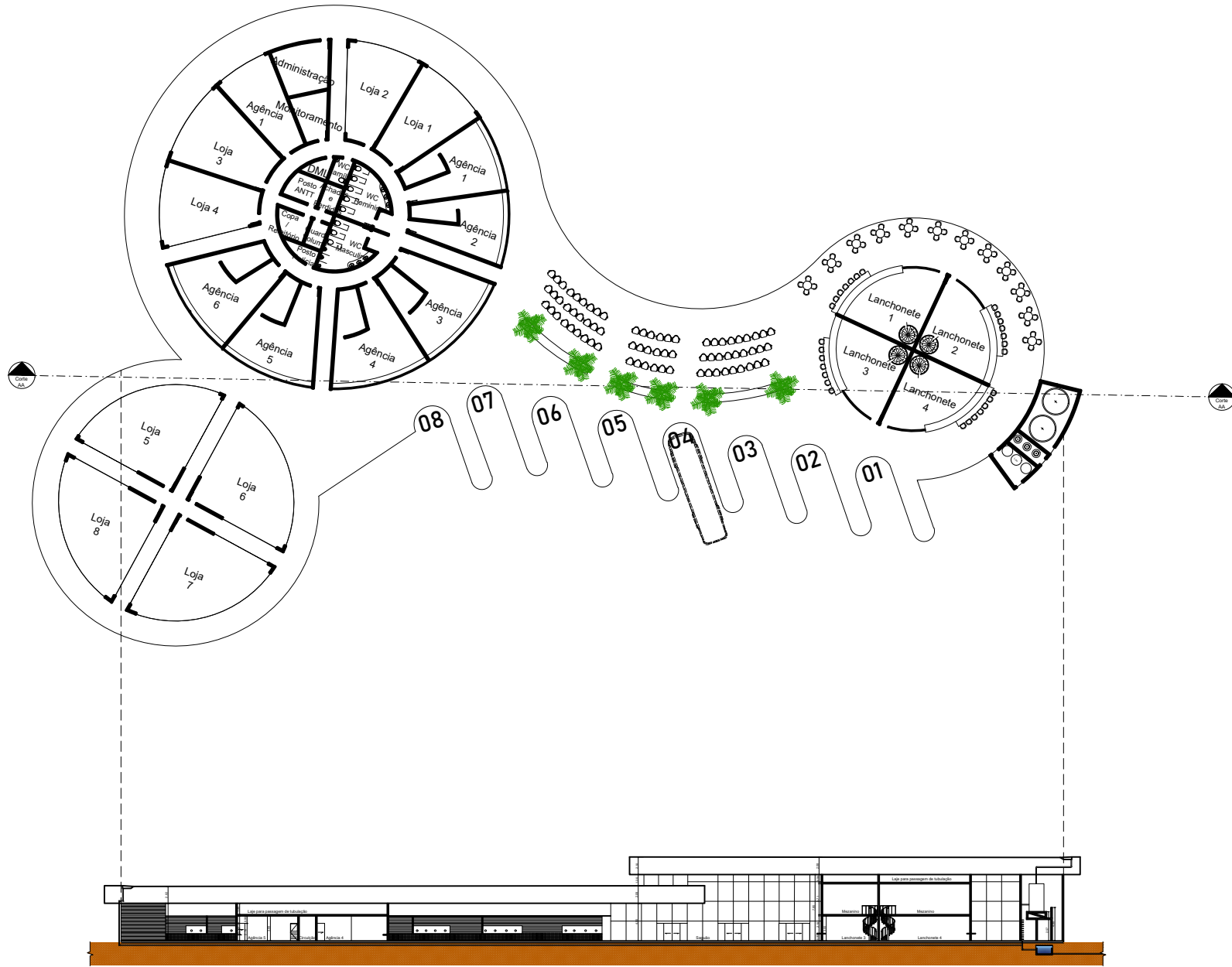
Anexos



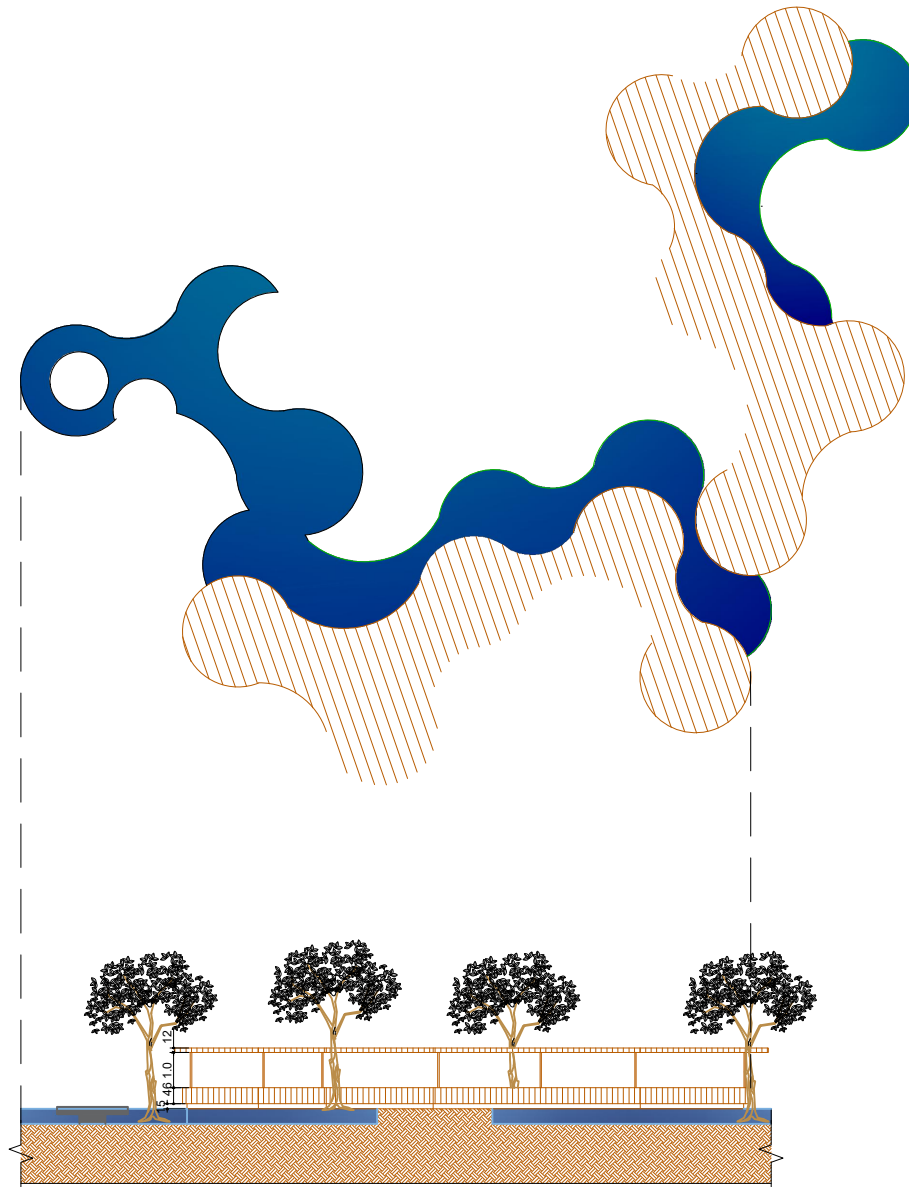
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO



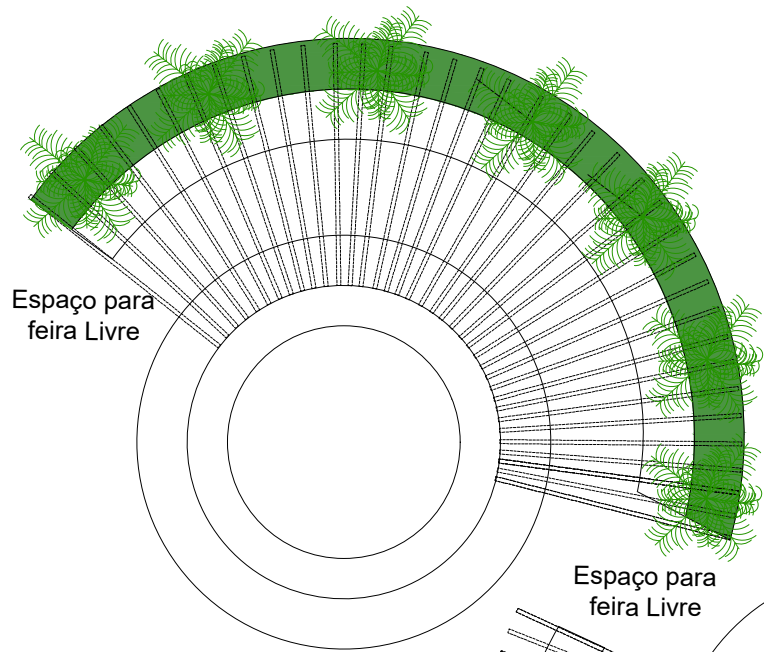
PLANTA DE COBERTURA



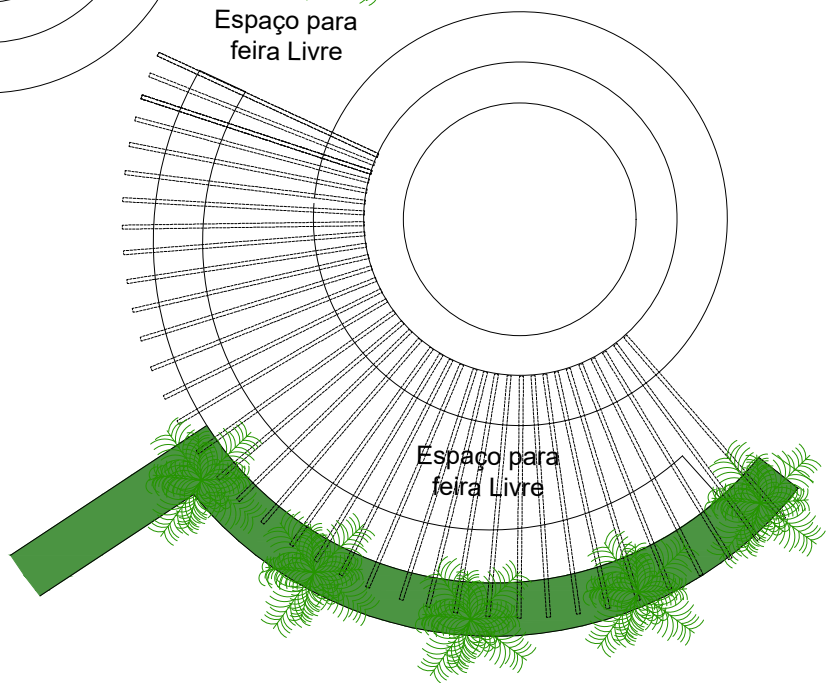
Corte AA



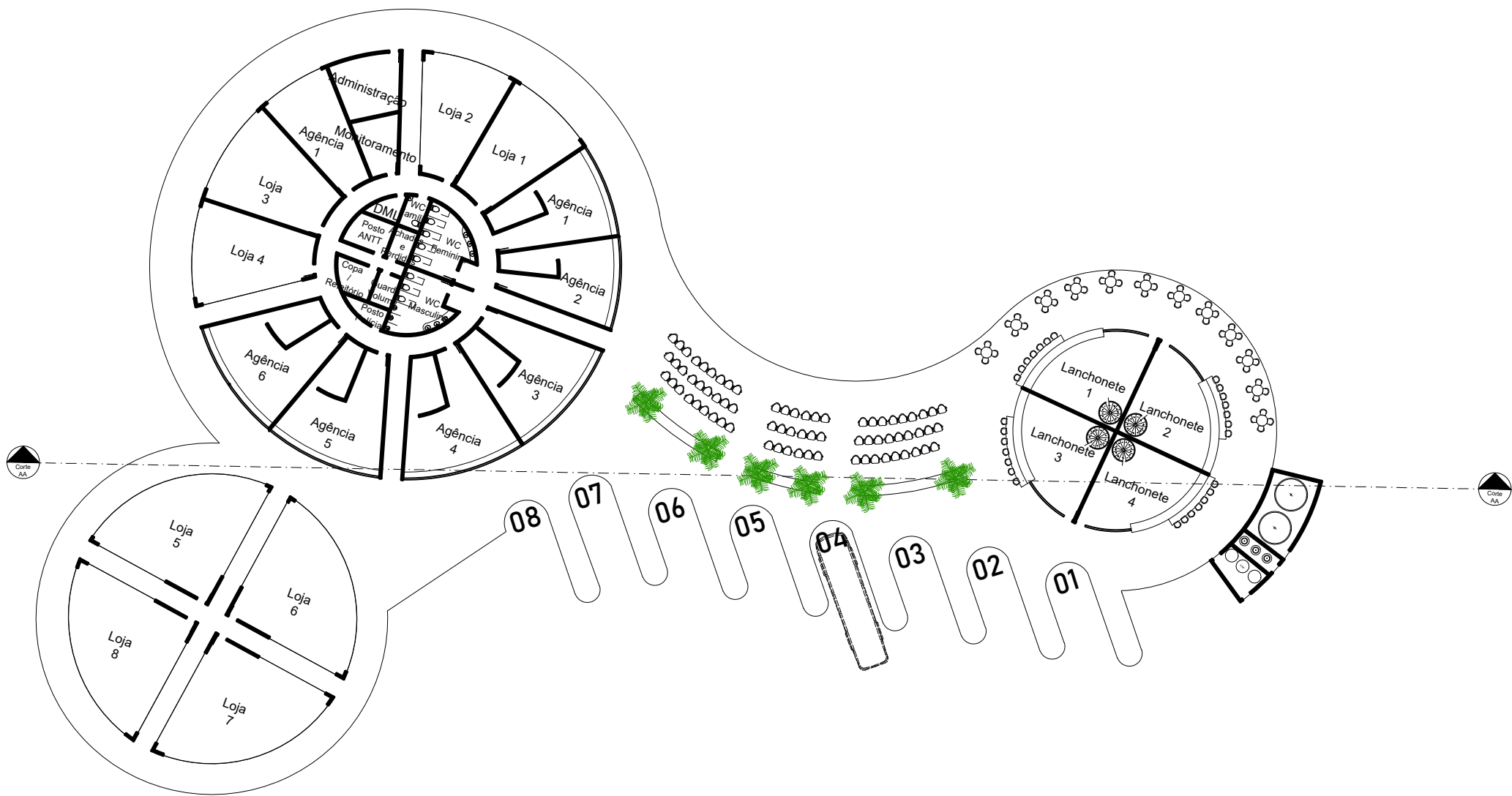
Corte Banco



Espaço para feira Livre



Espaço para feira Livre



**TERMO DE CIÊNCIA E AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO
PRODUTO ACADÊMICO-CIENTÍFICO EM VERSÃO IMPRESSA E/OU
ELETRÔNICA PELO CENTRO UNIVERSITÁRIO DE GOIÁS - UNIGOIÁS**

Pelo presente instrumento, Eu, MARIANA SOARES DE OLIVEIRA, enquanto autor(a), autorizo o Centro Universitário de Goiás – UNIGOIÁS a disponibilizar integralmente, gratuitamente e sem ressarcimentos, o texto REQUALIFICAÇÃO DOS USOS DO TERMINAL RODOVIÁRIO E DA FEIRA LIVRE DO PRODUTOR RURAL DE PATOS DE MINAS, tanto em suas bibliotecas e repositórios institucionais, quanto em demais publicações impressas ou eletrônicas da IES, como periódicos acadêmicos ou capítulos de livros e, ainda, estou ciente que a publicação poderá ocorrer em coautoria com o/a orientador/orientadora do trabalho.

De acordo com a Lei nº 9.610 de 19 de fevereiro de 1998, tomo ciência de que a obra disponibilizada é para fins de estudos, leituras, impressões e/ou *downloads*, bem como a título de divulgação e de promoção da produção científica brasileira.

Declaro, ainda, que tenho conhecimento da Legislação de Direito Autoral e também da obrigatoriedade da autenticidade desta produção científica, sujeitando-me ao ônus advindo de inverdades ou plágio, e uso inadequado ou impróprio de trabalhos de outros autores.

Goiânia, 23 de junho de 2023.

Mariana Soares de Oliveira

Nome do/da discente
Discente

Ronan Rodrigues Machado Reges

Nome do/da orientador(a)
Orientador (a)