

# PROPOSTA DE UM TERMINAL URBANO EM MOGI MIRIM: INTEGRAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA COM O PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA CIDADE\*

**SCHMIDT, Eduardo Manfrin**

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – Campus Poços de Caldas  
eduardo\_schmidt\_@hotmail.com

**RIBEIRO, Marialva Mota**

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – Campus Poços de Caldas  
marialva@pucpcaldas.br

## RESUMO

*Considerando o fator histórico da Praça Floriano Peixoto, na qual está localizada a Igreja centenária Nossa Senhora do Carmo e toda a problemática que a implantação de um terminal de integração de ônibus traria ao seu redor, o presente artigo tem como propósito apresentar um estudo para implantação de um terminal urbano em uma área degradada da cidade, que apesar de ter recebido inúmeros investimentos do poder público, não perdeu essa característica. Para tal, realizou-se pesquisas bibliográficas da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, além de projetos já implantados no local. O resultado obtido foi a possibilidade de qualificação do espaço para a implantação do terminal proposto e a requalificação do entorno, oferecendo melhorias para o lugar de convívio da população.*

**PALAVRAS-CHAVE:** Mobilidade Urbana; Terminal Urbano; Qualificação do Espaço; Histórico.

---

\*Este artigo foi apresentado como trabalho final da disciplina de Sistema de Gestão Integrada na Construção Civil, do curso de Especialização em Gestão de Edificações e de Espaços Urbanos, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Poços de Caldas, em maio de 2019, e foi desenvolvido sob orientação de professora MSc. Marialva Mota Ribeiro.

## INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo apresentar uma proposta de implantação de um terminal urbano na cidade de Mogi Mirim – SP, que propicie a melhoria da mobilidade urbana, a requalificação do espaço central e o equilíbrio das necessidades de transporte público, com a preservação dos espaços históricos e culturais da cidade. Tal proposta visa atender a demanda popular local, que anseia pela implantação de um sistema de integração de ônibus na praça conhecida por “Jardim Velho” - espaço histórico, bastante vulnerável aos impactos negativos de um sistema de transporte coletivo - substituindo-o por um terminal urbano no chamado Espaço Cidadão, local de grande movimentação de usuários em uma importante área de convivência, agregando serviços públicos, espaço de eventos populares e articulação viária.

Planejar o ambiente urbano é fundamental para que haja harmonia e equilíbrio entre os diversos interesses que se impõem na cidade. A fim de nortear os municípios a promover o desenvolvimento urbano de forma mais democrática e ambientalmente saudável, tem-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujas diretrizes são instituídas pela Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012). De acordo com o seu Artigo 5º, a política de mobilidade urbana deve ter por base os princípios de:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, s.p.)

Em Mogi Mirim, cidade com mais de 92 mil habitantes, localizada a 50 km de Campinas - SP, o desenvolvimento urbano não foi norteador por tais princípios. Em 2015 houve uma revisão do Plano Diretor que aumentou o perímetro urbano em 36%, favorecendo interesses imobiliários, que, ao mesmo tempo, propiciou o seu crescimento desordenado. Diversos empreendimentos imobiliários foram aprovados, acarretando a geração de

vazios urbanos e espraiamento da cidade, suplantando diretrizes viárias e prejudicando o desenvolvimento do tráfego de transporte coletivo.

O município em que localiza o objeto de estudo deste artigo está inserido no Aglomerado Urbano Mogi Mirim – Mogi Guaçu, formado pelos municípios Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Estiva Gerbi e Itapira, que juntos abrigam uma população de mais de 300 mil habitantes. As maiores concentrações estão em Mogi Mirim e Mogi Guaçu. Estas duas cidades são conurbadas, e o tráfego de pessoas e mercadorias entre ambas é intenso, gerando deslocamentos contínuos e forçando a malha viária, o que exige muitas intervenções para equilibrar as condições de mobilidade na cidade (PREFEITURA DE MOGI MIRIM, BRAZ-HUMAN CORP ENGENHARIA E CONSULTORIA, 2015).

A expansão excessiva da cidade, associada à desigualdade no uso dos espaços causaram gargalos difíceis de serem superados. As zonas leste e norte concentram a população de classes média e baixa, e os problemas viários nestas 2 (duas) regiões exigem grandes intervenções públicas. Já o corredor Mogi Mirim – Mogi Guaçu, caracterizado pelas avenidas Nagib Chaib e Adib Chaib, concentra condomínios fechados de alto padrão e bairros de classe média. O sentido de deslocamento das zonas leste e norte da cidade para o vetor Mogi Mirim – Mogi Guaçu se intensificou fortemente nos últimos anos, visto que as zonas de emprego e serviços se localizam neste eixo. Outro vetor de deslocamento é da periferia para o centro da cidade, o que também apresenta problemas devido ao pequeno porte viário que não permite a adequada circulação de ônibus.

Essas características, associadas com outras questões pontuais marcantes na vida da cidade, e que serão descritas adiante, comprometem o espaço urbano, e exigem medidas racionais, com base nos princípios estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, que atendem a perspectiva de sustentabilidade ambiental urbana.

## 2. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento do projeto, foi adotado como método de trabalho a pesquisa bibliográfica sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) e o Plano de Mobilidade Urbana desenvolvido pela Prefeitura de Mogi Mirim (MOGI MIRIM, 2019), incluindo o diagnóstico e os resultados da consulta pública já comentada anteriormente (MOGI MIRIM, 2019; PREFEITURA DE MOGI MIRIM; BRAZ-HUMAN, 2015).

Durante os meses de maio e junho de 2019, também foram realizadas visitas ao local de projeto e seus arredores para percepção dos diversos usos pela população (CIS, Feira Noturna, Estação Educação, comércio popular

da Rua Conde de Parnaíba).

Também se utilizou como pesquisa bibliográfica e base do estudo preliminar, os projetos executivos já implantados do Espaço Cidadão, da Estação Educação, e o projeto da Central de Serviços Públicos, um prédio construído na década de 1990 e que hoje para abriga os serviços públicos já mencionados. Este prédio tem uma arquitetura bastante simples, baixa eficiência acústica e térmica e passou por várias reformas, mas nunca foi possível garantir boa qualidade e desempenho arquitetônicos. O projeto do terminal urbano foi pensado para ocupar parte deste prédio, e a necessidade de revitalização arquitetônica foi uma das premissas do estudo.

## 2.1. O sistema de transporte coletivo de Mogi Mirim

O Sistema de Transporte Público Coletivo atual é composto oficialmente por dezessete linhas, sendo quinze urbanas e 2 rurais. Das linhas urbanas, 4 são radiais e onze são diametrais. Todas as linhas funcionam operacionalmente como um sistema circular na área central, o que, no caso das diametrais, permite aos usuários os deslocamentos entre bairros localizados em distintas zonas pagando apenas uma tarifa.

No diagnóstico realizado em 2015, para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, alguns problemas com o sistema de transporte coletivo foram apontados, que dizem respeito a necessidade de rever a estratégia de circulação dos ônibus:

- intervalos longos, gerando efeito sanfona na operação;
- rede superposta e circular, deixando que os usuários permaneçam muito tempo dentro dos veículos;
- superposição de linhas;
- falta de acessibilidade para usuários com problemas de mobilidade, relacionada tanto com a entrada e descida dos ônibus como nas plataformas de acesso (pontos de ônibus)
- falta de prioridade no sistema viário, em especial na área central;
- falta de estrutura de pontos terminais em linhas ou retornos operacionais, resultando em uma operação desordenada e com paradas irregulares durante a execução do serviço para descanso dos motoristas;
- carência de informação aos usuários;
- necessidade de implantar o sistema de integração tarifária das linhas (tipo sistema bilhete único) para promover a ampla acessibilidade da população com um menor custo.

Em dezembro de 2017 a atual gestão municipal inaugurou a Unidade de Pronto Atendimento médico-hospitalar (UPA), localizada na zona leste do município. Este equipamento substituiria grande parte dos atendimentos

de urgência e emergência feitos até então pela Santa Casa de Misericórdia, localizada no centro da cidade.

Para garantir o pleno acesso da população usuária do Sistema Único de Saúde (SUS) era preciso modificar o sistema de transporte coletivo, permitindo que todas as demais zonas da cidade tivessem acesso à UPA, a um custo acessível. Assim, foi estabelecido o sistema de integração que aconteceria na Praça Floriano Peixoto, também conhecida por Jardim Velho (**Figura 1**). Esse sistema permitiria que os passageiros fizessem duas viagens por um valor unitário.

Para a implantação desse sistema, a Secretaria de Mobilidade Urbana propôs a construção de 2 (duas) plataformas de embarque, caracterizando-se um mini-terminal de ônibus. O local foi escolhido devido a facilidade de acesso dos usuários, o aspecto agradável do jardim, muito arborizado, mobiliário urbano confortável e comércio próximo. Além disso, por sua localização, seria possível que a maior parte das linhas de ônibus trafegassem por ali. Entretanto, tal proposta foi rechaçada pelos moradores do entorno da praça, que reclamaram que o intenso tráfego de ônibus geraria poluição do ar e sonora. A Prefeitura suspendeu a construção das plataformas e passou a estudar o sistema de transporte para implantar o terminal de integração em outro local. Esta medida demonstrou claramente que a Prefeitura não havia realizado estudos prévios de impacto de vizinhança para adotar tal solução, que inegavelmente causa impactos em qualquer local em que seja implantada.

**Figura 1**-Praça Floriano Peixoto, ou Jardim Velho



A Praça Floriano Peixoto possui um papel de relevância histórica para Mogi Mirim, pois, além de ser um grande jardim público, um dos primeiros a ser construído na cidade, ainda abriga a Igreja Nossa Senhora do Carmo (**Figura 2**), centenária e tombada como Patrimônio Histórico em 2009. Ao redor da Praça funcionam pequenos bares que propiciam uma vida noturna de intensidade moderada. Ao longo do dia a Praça convive com o trânsito de pedestres que cruzam o centro da cidade para os bairros mais antigos das imediações. Há um intenso comércio no entorno, e também o desemboque da Rua XV de Novembro, que recentemente passou por obras de revitalização, valorizando essa região do ponto de vista urbanístico.

**Figura 2**-Igreja Nossa Senhora do Carmo, no Jardim Velho.



Por outro lado, sabe-se da dificuldade de se planejar ações e políticas urbanas em um ambiente marcado pelas demandas imediatas da população, exausta de conviver com problemas sem solução. Dar como resposta ao cidadão de que não é possível implantar um terminal urbano de ônibus no Jardim Velho devido aos aspectos históricos e urbanísticos deixam a sensação de elitismo,

permitindo que o olhar pragmático sobre a cidade suplante a idéia de que a sustentabilidade ambiental só será obtida com racionalidade. Assim, e com a mudança de governo a partir de janeiro de 2017, temas polêmicos como a revisão da concessão do transporte coletivo, reajuste de tarifas, concessão dos estacionamentos públicos foram assuntos daquele momento e ocupavam a pauta do planejamento da mobilidade urbana.

## **2.2. O Plano de Mobilidade Urbana e a proposta para o transporte coletivo**

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), todos os municípios com população superior a 20.000 mil habitantes e aqueles obrigados a possuírem um plano diretor devem possuir um plano e uma política pública de mobilidade urbana. Este plano deve contemplar diretrizes, estratégias e ações para os serviços de transporte público coletivo; para a circulação viária; para a infraestrutura do sistema de mobilidade urbana; para a acessibilidade; para a integração dos modos de transporte, públicos e privados, motorizados ou não; sobre a operação e o disciplinamento do transporte de carga; sobre os pólos geradores de viagens; sobre as áreas de estacionamentos; e sobre os mecanismos e instrumentos de financiamento da mobilidade urbana.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana supõe a análise dos meios de deslocamentos que ocorrem dentro ou têm impactos na circulação dentro do município assim como a necessidade de infraestrutura associada aos diversos meios no intuito de identificar e planejar a implementação de ações de melhoria do Sistema de Mobilidade Urbana local. Para cumprir essa função, é essencial que sejam consideradas as características dos modos de transporte e a infraestrutura que permitem os deslocamentos de pessoas e cargas nos municípios, assim como os meios de gestão desses deslocamentos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p.34).

O crescimento e a expansão urbana estão diretamente ligados ao sistema de mobilidade, tendo em vista que a cidade se expande em conjunto com a malha viária, para que o acesso ao espaço urbano, como um todo, seja possível (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004).

Para cumprir a Lei nº 12.587/2012, a Prefeitura Municipal de Mogi Mirim contratou uma empresa para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Esta empresa produziu diversos relatórios, obtendo um produto final denominado “Produto 5: diretrizes, estratégias e ações” (PREFEITURA DE MOGI MIRIM, BRAZ-HUMAN, 2015), porém, o

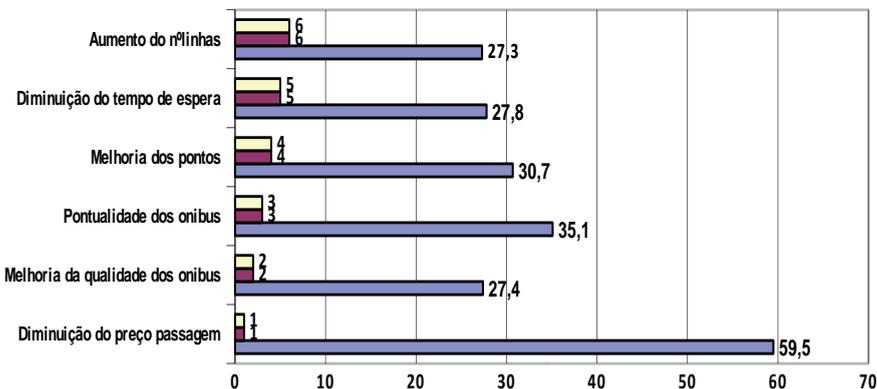
trabalho não teve continuidade. Com a mudança de governo, a continuidade do plano passou à responsabilidade da Secretaria de Planejamento Urbano, e somente dois anos depois foi possível enviar a minuta do projeto de lei para aprovação legislativa.

Como as estratégias adotadas no documento contratado não davam conta das inúmeras demandas da cidade, e tendo em vista problemas judiciais envolvendo o processo de participação popular na elaboração do Plano Diretor, os técnicos da Secretaria de Planejamento Urbano optaram por realizar nova consulta popular, visando submeter as várias propostas indicadas inicialmente, à opinião pública. Fez-se então uma revisão geral do texto do plano, buscando agregar as questões mais polêmicas à proposta final.

Assim, a Prefeitura realizou uma consulta pública pela internet através do *Google Forms*, através de um questionário de múltipla escolha disponibilizado no site oficial do Município, no período de outubro de 2018 a fevereiro de 2019, da qual participaram 232 pessoas. No questionário realizado foram colocadas as propostas relacionadas a transporte coletivo, deslocamentos a pé e de bicicleta, melhorias no sistema viário e transporte de cargas.

Segundo o relatório final do PlanMob (MOGI MIRIM, 2019), a consulta popular indicou que dos incentivos que poderiam aumentar a utilização deste meio de transporte, quase 60% dos participantes declararam que a diminuição do preço da tarifa é mais importante; 35% disseram que a pontualidade dos ônibus; a melhoria dos pontos de parada, diminuição no tempo de espera, aumento do número de linhas e a melhoria da qualidade dos veículos também foram opções bastante citadas, conforme se verifica na **Figura 3**.

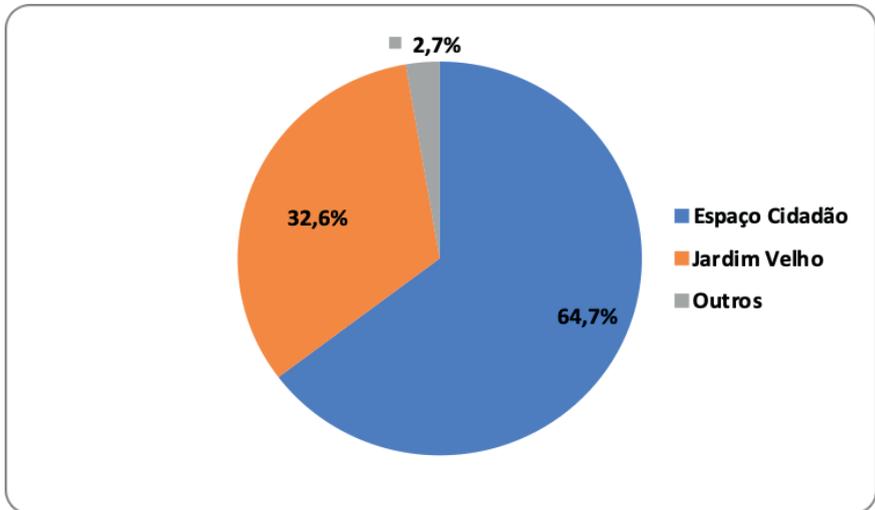
**Figura 3** - Melhorias no serviço de transporte coletivo na opinião dos participantes



Fonte: Mogi Mirim (2019, p. 23)

Dentre as prioridades para a Prefeitura Municipal melhorar o sistema nos próximos anos, 35,2% dos 232 participantes elegeram a uniformização dos abrigos e a implantação de informações sobre linhas e itinerários nos pontos de parada. Outros 31,3% elegeram a construção de um terminal de ônibus no Centro da Cidade; 22% dos participantes elegeram a implantação de pontos de integração de linhas urbanas em outras áreas da cidade, além do centro; 11% elegeram a ampliação de calçadas e manutenção dos pisos nos pontos de parada. Quando perguntado onde o participante achava importante implantar um terminal de ônibus na cidade (**Figura 4**), 64,7% elegeu o Espaço Cidadão, enquanto 32,8% elegeu o Jardim Velho.

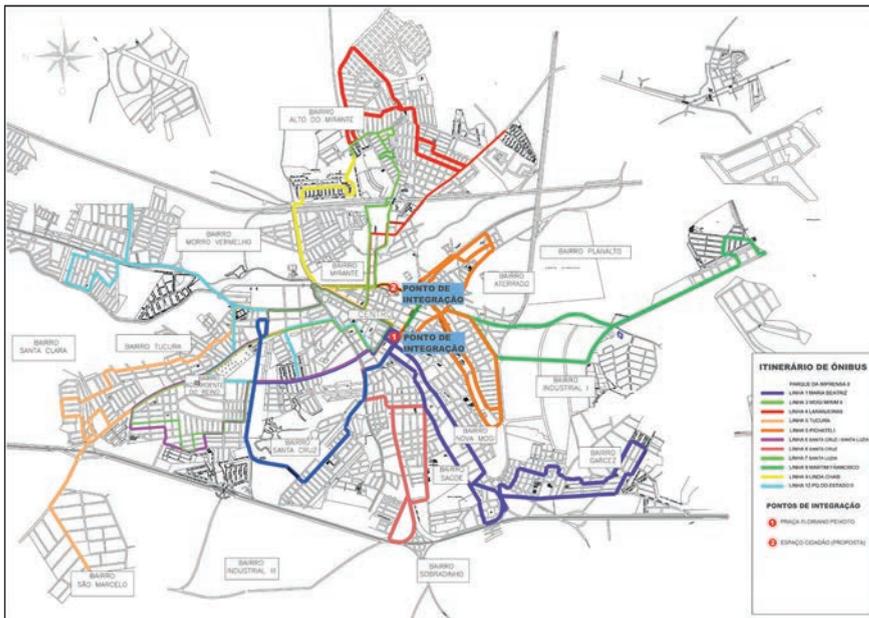
**Figura 4** - Local para implantação do terminal de ônibus na opinião dos participantes



**Fonte:** Mogi Mirim (2019, s.p)

A **Figura 5** apresenta um mapa geral do atual sistema de transporte coletivo de Mogi Mirim, incluído no Plano de Mobilidade Urbana. Como se observa, há duas possibilidades de integração das linhas de ônibus: a do Jardim Velho e o Espaço Cidadão, entretanto, não menciona sobre qual deles deverá ser consolidado como terminal de ônibus. Quanto a outros pontos de integração, o plano somente cita a necessidade de implantar terminal de integração nas zonas leste e norte da cidade, mas não aprofunda esta proposta.

**Figura 5** - Reprodução do mapa de itinerários de ônibus e pontos de integração segundo o Plano de Mobilidade Urbana de Mogi Mirim.



Fonte: Mogi Mirim (2019, p. 24)

### 2.3. O Espaço Cidadão como alternativa de integração do transporte coletivo

Uma grande parte da história de Mogi Mirim está conectada à mobilidade regional, sendo de muita importância a inauguração de sua ferrovia em 27 de agosto de 1875, por Dom Pedro II. A Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (CMEF) foi criada para atender ao escoamento da produção regional, com sede na cidade de Campinas e estações que atendiam os municípios da região, entre eles Mogi Guaçu e Mogi Mirim, chegando até o sul de Minas Gerais. A referida estrada de ferro foi um importante marco na história e no desenvolvimento urbano de Mogi Mirim e cidades do entorno e, mesmo com as várias reformas ao longo dos anos, com importantes modificações de traçado e tecnologia dos trilhos, a ferrovia sempre teve um significado importante na estruturação urbana da cidade (PREFEITURA DE MOGI MIRIM, BRAZ-HUMAN, 2015).

Inaugurada em 1875, a estação de Mogi Mirim foi uma das primeiras da extinta Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Ela se localiza próxima

à área central da cidade e foi desativada em 1979, quando as companhias paulistas já haviam sido reunidas na Fepasa. A desativação se deu em consequência da remoção das linhas férreas do centro da cidade para ponto localizado na zona leste, no contexto da redefinição do trecho de Guedes a Mato Seco. Dessa estação, saía o ramal de Itapira, que chegava até Santa Rita do Sapucaí. (PREFEITURA DE MOGI MIRIM, BRAZ-HUMAN, 2015).

A antiga estação foi incorporada ao patrimônio da prefeitura na ocasião da construção do trecho inicial da Avenida Adib Chaib. Foi reformada e modernizada em 2007, sendo, atualmente, denominada Estação Educação, um lugar destinado a treinamento e aperfeiçoamento do magistério. Essa antiga Estação Ferroviária está localizada junto ao Espaço Cidadão, uma praça de eventos construída em 2008, como projeto de requalificação urbana, associado à reforma da estação ferroviária.

O Espaço Cidadão é um grande espaço livre que recebe inúmeros eventos de grande porte da cidade, contendo, inclusive um grande palco e sanitários públicos. Além de shows e eventos religiosos, a praça recebe semanalmente a Feira Noturna, que teve início em 2013 e reúne 41 feirantes, dentre os quais estão pequenos produtores rurais, artesãos, comércio popular e culinária local. Esta feira reúne cerca de 1000 consumidores por edição. O Espaço Cidadão contém ainda um grande prédio que abriga o Almoxarifado Central de Prefeitura, o Centro de Integração Social (CIS), que foi inaugurado com a finalidade de oferecer serviços à população alvo da Secretaria de Assistência Social; o Posto de Atendimento ao Trabalhador – (PAT), que oferece diversos serviços incluindo a emissão de carteira de trabalho, o Banco do Povo, que faz empréstimos a pequenos empreendedores e a Agência local do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Por outro lado, é preciso considerar que a impressão que as pessoas têm de sua cidade tem a ver com a qualidade dos seus espaços públicos. Quando estes não são conservados, consolida a sensação de insegurança. O Espaço Cidadão, apesar da intensa atividade popular, convive ainda com esse estigma, e mesmo após inúmeros investimentos realizados ao longo dos últimos anos, continua com o aspecto de espaço degradado.

É a partir deste contexto que foi pensada a requalificação deste espaço. No prédio onde hoje funcionam os serviços citados anteriormente, propõe-se a implantação de um terminal urbano, buscando construir novas funcionalidades na escala do espaço público, induzindo a sua requalificação e transformação de seu entorno. Além disso, e tratando da edificação em si, o espaço foi projetado para receber o usuário com o conforto adequado, contando com sanitários próprios, lanchonete, área de espera e plataforma de embarque coberta.

O local também é favorecido pelo fato de estar localizado em uma região com sistema viário articulador, que é a Avenida Adib Chaib, uma importante via arterial que faz ligação com o Município de Mogi Guaçu e com a estrada que liga a cidade ao Município de Itapira (SP-147).

Segundo Braga (2006), as estações de transporte público também são infraestruturas urbanas, pois servem para dar apoio à vida habitual que se origina na estruturação de um núcleo urbano coeso, seja um bairro, setor ou a cidade.

O Espaço Cidadão foi escolhido para a proposta de implantação do primeiro terminal de ônibus de Mogi Mirim por ser um espaço de fácil acesso, estar bem localizado na malha urbana e possuir estrutura física capaz de receber diariamente grande volume pessoas, beneficiando aos usuários da integração. A infraestrutura física do local e o disciplinamento do uso do espaço ainda permitirão facilidade aos usuários, principalmente aqueles mais vulneráveis à circulação em locais de alta densidade de pessoas, como idosos, deficientes físicos e crianças. É um local capaz de concentrar atividades de movimento, caracterizando-se pela animação e relacionando-se com densidade, acessibilidade, diversidade, disponibilidade de infraestrutura e serviços.

Sua direta ligação com a Rua Conde de Parnaíba, principal rua de comércio popular da cidade, com grande movimento diário de pessoas, ainda faz integração com diversos espaços urbanos, propiciando que as pessoas se desloquem para seus locais de trabalho, lazer, entre outras atividades.

A centralidade do terminal no Espaço Cidadão ainda faz o transporte coletivo exercer seu papel na atual configuração dos deslocamentos urbanos, propiciando a interligação das diferentes regiões da cidade.

O presente artigo apresenta o estudo preliminar deste projeto, demonstrando a metodologia de trabalho adotada para sua concepção, os resultados do projeto proposto e os aspectos que envolvem sua implantação, em função do sistema viário, da integração dos espaços urbanos e a própria evolução do transporte coletivo.

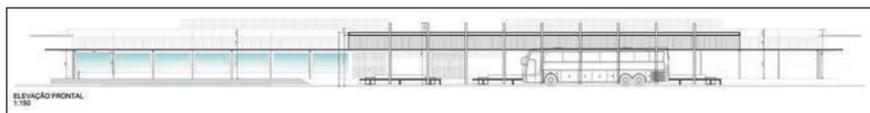
### **3. PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE TERMINAL URBANO**

Visando suprir uma necessidade do município em atender a população com um equipamento que permita a integração do sistema de transporte coletivo e que não interfira nos aspectos históricos e urbanísticos do Jardim Velho e, de acordo com os resultados obtidos na consulta pública do PlanMob, foi proposto um projeto de terminal urbano de integração para a área atualmente ocupada pela agência do INSS conforme demonstrado nas **Figuras 6 a 11**.

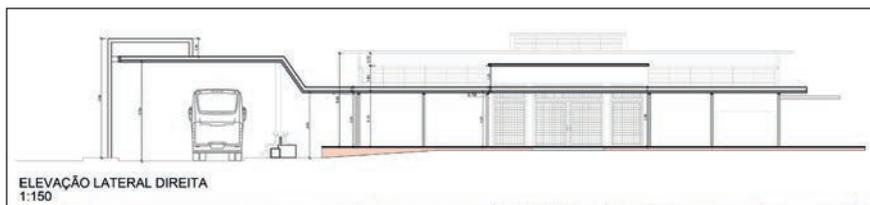
**Figura 6** - Planta de arquitetura com a proposta do terminal urbano dentro da edificação existente



**Figura 7** - Elevação Frontal



**Figura 8** – Elevação Lateral



O projeto foi pensado para que haja intervenção mínima na edificação, visando a economia financeira da obra, sem desprezar a necessidade de se garantir conforto aos usuários e a revitalização arquitetônica. Como neste prédio existem outras atividades que deverão continuar ocorrendo (Centro de Integração Social (CIS), o almoxarifado central e o almoxarifado da Secretaria de Saúde), foi preciso segregar as atividades daquela prevista para o terminal. Assim, para que o espaço não resultasse um aspecto compartimentado, com muitos fechamentos e pouca iluminação natural, a fachada principal onde ficará o terminal será feita com grandes aberturas em vidro, aproveitando a face leste que propicia bastante luminosidade natural e sol da manhã. Além disso, os vidros propiciam maior

visibilidade para os usuários na direção da plataforma.

Internamente, está localizada a área de espera, a praça de alimentação com espaço para lanchonetes e salas comerciais, garantindo assim o atendimento aos usuários do transporte coletivo, mas também opção de compras, viabilizando uma fonte de renda para a operação do próprio prédio. Além disso, e apesar do Espaço Cidadão já contar com boas instalações de sanitários públicos, o terminal concentra seus próprios serviços de higiene, devidamente acessíveis às pessoas com necessidades especiais.

As plataformas externas de embarque e desembarque são adequadas para promover a acessibilidade universal, inclusive com relação ao acesso aos ônibus. Essas plataformas receberam uma grande cobertura (**Figura 9**) em estrutura metálica e telhas termoacústicas, que além de promoverem maior conforto acústico, ainda propiciaram uma verdadeira transformação da arquitetura da edificação, tornando-se o principal elemento estético do conjunto. Na área de circulação veicular, existem duas faixas de rolamento, sendo uma destinada às paradas dos ônibus, e a outra ao deslocamento, aceleração e desaceleração, para não acarretar conflitos nos pontos de parada.

**Figura 9** - Visão geral do prédio e grande cobertura nas plataformas de embarque



Para agregar todo o prédio no mesmo conjunto arquitetônico, o telhado foi estendido em beirais sobre as demais fachadas (**Figura 10**), propiciando sombreamento e redução das temperaturas internas. Assim, o projeto resulta uma linguagem contemporânea, com a utilização de vidros, aço e brises na modernização do espaço. Pela requalificação da edificação entende-se possível a transformação do conjunto urbano do Espaço Cidadão, potencializando ainda mais o seu valor de uso.

**Figura 10** - Beirais no entorno do prédio



Finalmente, cabe destacar que o Espaço Cidadão tem um projeto de paginação de piso desenvolvido pelo arquiteto Eduardo Lima, que também foi levado em conta na linguagem arquitetônica do terminal (**Figura 11**). Assim, com pouco recursos estéticos para não ferir a arquitetura já proposta do Espaço Cidadão, a solução encontrada permitiu atender a esses condicionantes de projeto.

**Figura 11** - Paginação de piso proposta pelo Arquiteto Eduardo Lima



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implantação do terminal no corredor norte-sul de Mogi Mirim, que também tem a função de interligação com a cidade de Mogi-Guaçu (Rodovia Nagib Chaib) e da estrada que leva ao Sul de Minas Gerais (SP-147), traz vantagens pela facilidade de escoamento do fluxo, pela localização privilegiada, por estar fora do centro histórico, assim como, pelo grande fluxo das pessoas usuárias dos serviços públicos oferecidos no espaço. Apesar de possuir um enorme número de vantagens, a desvantagem da implantação do terminal no Espaço Cidadão em relação à Praça Floriano Peixoto, é que demandará um deslocamento maior dos usuários com relação ao centro da cidade, que por sua vez, concentra os principais serviços de bancos, cartórios e serviços públicos.

Considerando a qualificação do espaço e a requalificação de todo o Espaço Cidadão com a implantação do piso que trará acessibilidade e mais segurança ao local, todo o entorno será beneficiado pelo fato de devolver à população um lugar para convívio e não apenas de passagem, além de cumprir sua função social e urbanística.

Outro fator que contribui para a implantação do terminal no local, é o fato de a proposta já estar inserida no Plano de Mobilidade do Município, assim como, pelo fluxo de pedestres que aumentará na Rua Conde de Parnaíba, principal via de comércio da cidade, e que também conta com uma proposta de revitalização por meio da implantação de um calçadão de pedestres, que será uma importante conexão com o terminal urbano.

## REFERÊNCIAS

BRAGA, M.. **Infraestrutura e projeto urbano**. 2006. 202 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BRASIL. Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm) . Acesso em maio 2019.

MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C.. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de**

**mobilidade urbana:** mobilidade urbana é desenvolvimento urbano. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

MOGI MIRIM. **PlanMob 2019-2034:** Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana de Mogi Mirim. Mogi Mirim, SP: Secretaria de Mobilidade Urbana/Secretaria de Planejamento Urbano, 2019.

PREFEITURA DE MOGI MIRIM, BRAZ-HUMAN CORP ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA. **Plano de Mobilidade Urbana.** Produto P5: Diretrizes, Estratégias e Ações. Mogi Mirim, SP, setembro de 2015.

### **AGRADECIMENTOS**

O autor agradece o apoio dos técnicos e servidores públicos da Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Promoção Social, Secretaria de Segurança Pública e Secretaria de Agricultura da Prefeitura de Mogi Mirim pelas informações, dados e documentos gentilmente disponibilizados.

