



**ESTUDO PRELIMINAR DO ENTORNO DO  
TERMINAL URBANO DE PATO BRANCO**

Projeto arquitetônico, Urbanístico e paisagístico.

**Obra:** Entorno do terminal Urbano

**Área de intervenção:** 8.150,00 m<sup>2</sup>

**Terreno:** Imóvel Urbano Lote 01 e 02 da quadra 1227 - matriculadas:  
38.735 - 39.237

**Local:** Rua Pedro Ramires de Melo, Rua Caramuru e Rua Arariboia , Bairro  
Centro - Pato Branco - PR.



## Sumário

<b>1 GENERALIDADES.....</b>	<b>1</b>
<b>2 JUSTIFICATIVA.....</b>	<b>1</b>
<b>3 PROGRAMA E USOS.....</b>	<b>3</b>
<b>4 DIRETRIZES DE PROJETO.....</b>	<b>6</b>
<b>5 PAVIMENTAÇÕES.....</b>	<b>11</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>13</b>

## Lista de imagens

Imagem 1 : localização do empreendimento.....	1
Imagem 2 : Área de intervenção do projeto.....	2
Imagem 3 : Área de calçada antigo.....	3
Imagem 4 : Área de Implantação do terminal.....	3
Imagem 5 : Praça de Frente a Prefeitura Municipal.....	4
Imagem 6 : Ruas do entorno.....	4
Imagem 7 : Via exclusiva para ônibus.....	6
Imagem 8 : Rua Caramuru.....	7
Imagem 9 : Rua Pedro Ramires de Melo.....	7
Imagem 10 : Rua Arariboia.....	8
Imagem 11 : Calçada da Rua Arariboia.....	9
Imagem 12 : Praça de Frente a Prefeitura Municipal redimensionada.....	9
Imagem 13 : Esquema da paginação.....	11
Imagem 14 : esquema de assentamento.....	12



## 1 GENERALIDADES

Este memorial justificativo tem por objetivo elucidar as escolhas como: a necessidade de da intervenção do entorno do novo terminal urbano de Pato Branco, tendo em vista o apuramento do local, e suas intervenções .

Manifestar a concepção das necessidades e entendimentos dos variados setores e usos pretendidos para a obra.

Por fim, o esclarecimento das decisões de apropriação do entorno do novo terminal Urbano e diretrizes de projeto.

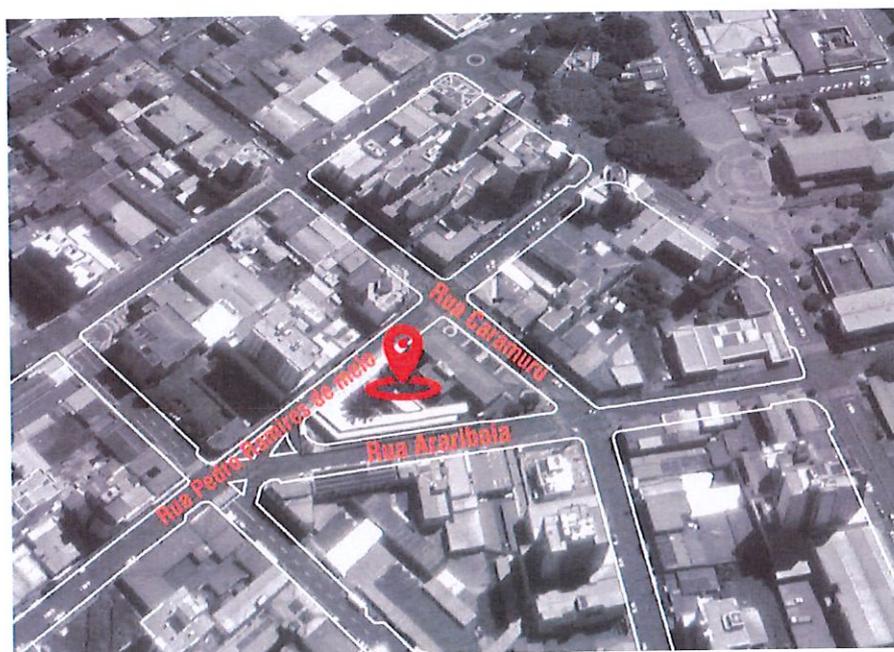
## 2 JUSTIFICATIVA

Com a evolução da demanda de transporte público, em Pato Branco a infraestrutura para atender se tornou inadequado. A partir deste entendimento foi construído um novo terminal urbano para Pato Branco, o local onde foi contratado a obra, é na quadra 1227 lote 02 ao lado da prefeitura municipal, sendo atendida pelas Ruas Caramuru, Rua Pedro Ramires de Melo, e Rua Arariboia.

Um ponto determinante é a localização do espaço atual, que por se situar em uma região predominantemente de uso misto (residencial e comercial), com vias ao seu redor de grande tráfego para a cidade, pelo fato que possuem hierarquia viária de ligações da cidade, nos sentidos norte, sul, leste e oeste.

A imagem a seguir demonstra a localização na cidade da nova obra do terminal:

Imagem 1: localização do empreendimento.



Fonte: Feito pelo autor

Tendo em vista a imagem 01, com base nas necessidades do edifício e seu uso, foi

determinado uma área de intervenção, visando a otimização das vias para atender os veículos de transporte para o novo terminal, a imagem a seguir demonstra as área de intervenção:

Imagem 2: Área de intervenção do projeto.



Fonte: Feito pelo autor

Á imagem 02, representa graficamente as áreas que sofrerão alteração, principalmente ruas, e calçadas e o surgimento de possíveis espaço de convivência.

### 3 PROGRAMA E USOS

Para definição do programa de necessidades, a análise das vias do entorno do projeto, o projeto arquitetônico, que indica a capacidades a locação dos ônibus, acessos pedestres e principais fluxos, foram concluídos os seguintes itens, conforme demonstra as imagens a seguir:

Imagem 3 : Área de calçada antigo.



Fonte: Feito pelo autor

A imagem 03 representa a dimensão da calçada anteriormente a construção do terminal, assim a imagem a seguir nos mostra o a obra implantada:

Imagem 4: Área de Implantação do terminal



Fonte: Feito pelo autor

Com base na imagem 03, fazendo o cruzamento entre a imagem 04, percebe-se que a redução drástica na área de calçadas para pedestres, a imagem a seguir representa a área remanescente de calçada:

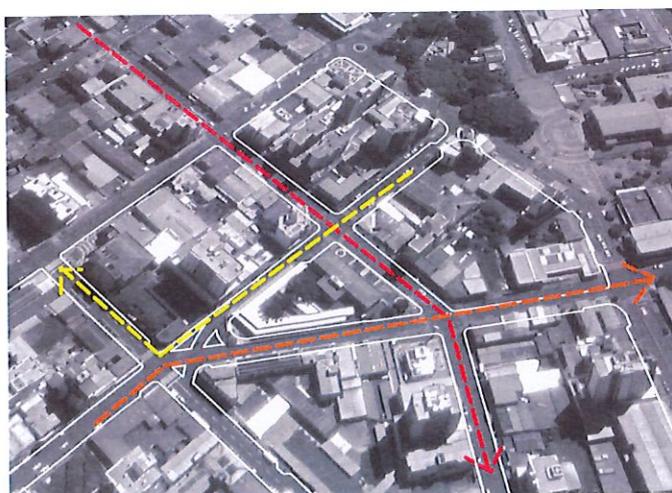
Imagem 5: Praça de Frente a Prefeitura Municipal



Fonte: Feito pelo autor

Tendo em vista, o fluxo de veículos e os sentidos das vias, desenvolveu-se a imagem a seguir:

Imagem 6: Ruas do entorno



Fonte: Feito pelo autor

Considerando as imagens 03, 05 e 06 percebe-se a necessidade de ampliações da caladas e a criação de uma via específica para ônibus em vista de favorecer o acesso ao terminal.

Outro item a ser considerado, na imagem 05, representa também, a praça de frente a prefeitura, sendo utilizada com apenas para passagem. Observando que irá aumentar consideravelmente o fluxo de pedestres, levando em conta a obra do terminal, conseqüentemente passagem e permanência de pedestres nessa quadra. Sendo viável a criação, implantação de mobiliário para possível, vegetação para sobra e iluminação.

#### 4 DIRETRIZES DE PROJETO

Com o entendimento do programa, indicando o a prioridade em redimensionar as vias, para favorecer os ônibus, aumentar para as calçadas, e criar uma praça de permanência e circulação para pedestres, assim, foram desenvolvidas as seguintes estratégias:

Imagem 7: Via exclusiva para ônibus



Fonte: Feito pelo autor

A imagem 07, demonstra o trecho que será aplicado as vias exclusiva para ônibus, sendo redimensionado as vias, visto que pela obra do terminal estar em seu ponto mais alto 90 cm de desnível entre o nível da rua e obra.

Imagem 8: Rua Caramuru



Fonte: Feito pelo autor

Na Rua Caramuru, representado na imagem 08, com intuito de privilegiar o acesso para o terminal com a via exclusiva, deve ser removido o estacionamento paralelo em ambos os lados da rua, redimensionado, para encaixar as 3 vias de circulação, sendo duas para veículos comuns e a terceira para ônibus, visando comportar o tráfego e a transposição dos ônibus da Rua Caramuru para Rua Arariboia.

Imagem 9: Rua Pedro Ramires de Melo



Fonte: Feito pelo autor

O trecho da Rua Pedro Ramires de Melo, demonstrado na imagem 09, também há necessidade de redimensionamento da via, contudo, por possuir caixa de rolamento menor e o terminal avançar sobre a rua, será mantido apenas uma via para veículos e as duas remanescente para ônibus, em razão que, esta face do terminal é embarque e desembarque.

Imagem 10: Rua Arariboia



Fonte: Feito pelo autor

Na Rua Arariboia, representado na imagem 10, possui o maior tráfego de veículos, assim foi partilhado as vias, em quatro pistas, removendo estacionamentos de ambos os lados da via.

Imagem 11: Calçada da Rua Arariboia



Fonte: Feito pelo autor

Ainda se tratando da Rua Arariboia, visando conectividade, o aumento de tráfego de pedestres, deve ser incluído no projeto a ampliação calçada, como representado a imagem 11.

Imagem 12: Praça de Frente a Prefeitura Municipal redimensionada



Fonte: Feito pelo autor



A imagem 12, representa a intenção da revitalização da praça de frente a Prefeitura de Pato Branco, sendo necessário devido a implantação do terminal urbano, uma vez que será necessária o redimensionado e realocado calçadas para fazer conexão e promover acessibilidade ao empreendimento.

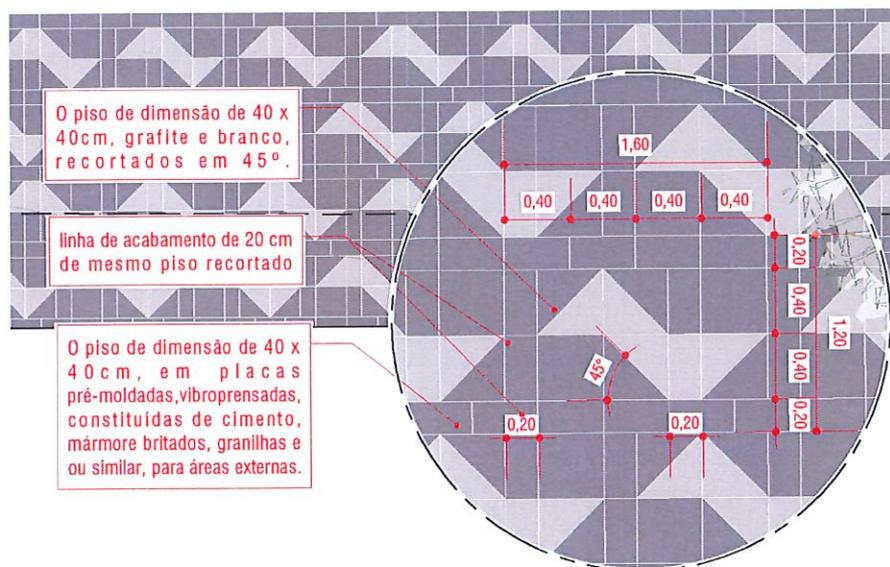
## 5 PAVIMENTAÇÕES

As pavimentações e revestimentos, foram determinadas conforme o seu uso e passividade da legislação, as vias exclusivas para ônibus serão de concreto<sup>1</sup> visando a durabilidade.

Para as calçadas que fazem o entorno imediato da quadra 1227, local onde se encontra o terminal, o pavimento indicado para a calçada na Rua Arariboia segue a legislação municipal lei 3037 de 2008, com dimensionamento e padrões indicados.

Para a praça de frente a Prefeitura Municipal e o entorno direto do terminal, ainda baseado na lei 3037 de 2008, foi desenvolvido uma paginação conforme a imagem a seguir:

Imagem 13 : Esquema da paginação



Fonte: Feito pelo autor

A tipologia de material que pode ser empregada, deve seguir os preceitos de durabilidade e de aplicação sobre contra piso, o piso aqui indicado é 40 x 40 cm, em placas pré-moldadas, vibroprensadas, constituídas de cimento, mármore britados, granilhas e ou similar. O

<sup>1</sup> Descrito e exemplificado no estudo preliminar do projeto de pavimentação, drenagem pluvial e muro de arrimo.

revestimento possui, placas de sinalização tátil e alerta, atendendo a norma 9050 de 2015 e 16573 de 2016.

Tendo em vista maior durabilidade, o conceito é a utilização de base, como demonstrado a seguir:

Imagem 14 : esquema de assentamento



Fonte: Feito pelo autor

O sub piso é a camada niveladora que serve de base para a colagem do piso, lastro de brita de 5cm, lastro de concreto magro 5cm e regularização de piso com argamassa de cimento + areia 1:4, espessura de 2cm, favorecendo a durabilidade e a resistência do revestimento.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As informações apresentadas indicam de forma textual e gráfica de maneira esclarecedora da necessidade favorável da intervenção no entorno do novo terminal, tendo em vista expor as tomadas de decisões de concepção, diretrizes projetuais e sua estrutura.

Pato Branco - PR, 10 de dezembro de 2021.



Eduardo Bruno Machiner

CAU: A 138893-2

Arquiteto e Urbanista

Responsável Técnico