

**Trabalho de  
Conclusão de  
Curso**

# Arquitetura da Chegada

Projeto de Rodoviária  
para Marataízes com Foco  
na Identidade Turística  
e Experiência do Usuário

**Caio Mesquita Moura**  
**Faculdade América**  
**Professor: Igor Soares**





Rodoviária de  
**Marataízes**



# Resumo

O presente Trabalho de Conclusão de Curso investiga as dinâmicas sociais, urbanas e turísticas de Marataízes, município cuja economia é fortemente impulsionada pela sazonalidade e pelo expressivo aumento populacional em períodos como verão, réveillon e carnaval. A pesquisa evidencia a ausência de um terminal rodoviário estruturado como uma problemática central, resultando em embarques e desembarques improvisados que afetam negativamente a percepção dos visitantes, comprometem a mobilidade urbana e geram situações de insegurança. A análise aborda aspectos de mobilidade, identidade urbana e experiência do usuário, articulando referenciais teóricos que reforçam o papel simbólico dos equipamentos de chegada em cidades turísticas, onde a primeira impressão influencia diretamente a imagem construída sobre o território.

Diante desse cenário, o trabalho apresenta o projeto arquitetônico de uma nova rodoviária para Marataízes, concebida como um equipamento público acolhedor, inclusivo e alinhado ao conceito de Arquitetura da Chegada. O projeto busca integrar funcionalidade, conforto ambiental, acessibilidade universal, identidade litorânea e diretrizes de wayfinding, criando um espaço capaz de qualificar a experiência do usuário e transmitir a essência da cidade logo no primeiro contato. A proposta resulta em um terminal que não apenas organiza e melhora os fluxos de mobilidade, mas também se consolida como marco urbano e porta de entrada representativa, fortalecendo a imagem turística de Marataízes e oferecendo aos moradores e visitantes uma experiência de chegada acolhedora e marcante.

## **Palavras-chave:**

Turismo, chegada, arquitetura, identidade, experiência do usuário, acolhimento, desenvolvimento urbano.



# Abstract

This Final Graduation Project investigates the social, urban, and tourism dynamics of Marataízes, a municipality whose economy is strongly driven by seasonality and by the significant population increase during periods such as summer, New Year's Eve, and Carnival. The study identifies the absence of a structured bus terminal as a central issue, resulting in improvised boarding and disembarking areas that negatively affect visitors' perceptions, compromise urban mobility, and generate unsafe conditions. The analysis addresses aspects of mobility, urban identity, and user experience, articulating theoretical references that highlight the symbolic role of arrival infrastructures in tourist cities, where first impressions directly influence the image constructed of the place.

In response to this scenario, the project presents the architectural proposal for a new bus terminal in Marataízes, conceived as a welcoming and inclusive public facility aligned with the concept of Architecture of Arrival. The design seeks to integrate functionality, environmental comfort, universal accessibility, coastal identity, and wayfinding strategies, creating a space capable of enhancing user experience and conveying the essence of the city at first contact. The result is a terminal that not only organizes and improves mobility flows, but also consolidates itself as an urban landmark and a representative gateway, strengthening Marataízes' tourist image and providing residents and visitors with a safe, intuitive, and memorable arrival experience.

**Palavras-chave:**

Tourism, arrival, architecture, identity, user experience, welcoming, urban development.

# Sumário

- 1** Introdução
- 2** Referencial Teórico
  - 2.1** Mobilidade Urbana, Circulação e o Papel dos Terminais Rodoviários
  - 2.2** Experiência do Usuário e Arquitetura Pública contemporânea
  - 2.3** Arquitetura, Identidade Local e Paisagem Litorânea
- 3** Metodologia
  - 3.1** Levantamento Bibliográfico
  - 3.2** Análise Urbana e Diagnóstico Local
  - 3.3** Procedimentos de Desenvolvimento Projetual
- 4** Resultado e Discussão
- 5** Proposta
  - 5.1** Análise de Condicionantes
    - 5.1.1** Contexto Urbano
    - 5.1.2** Zoneamento
    - 5.1.3** Marcos
    - 5.1.4** Estudo do Terreno
    - 5.1.5** Programa
    - 5.1.6** Orgonograma
    - 5.1.7** Conceito
  - 5.2** Projeto Arquitetônico
- 6** Conclusão
- 7** Referência



# Introdução

A cidade de Marataízes, situada no litoral sul do Espírito Santo, caracteriza-se por possuir um território marcado por uma extensa faixa litorânea e diversidade de praias, o que contribui para atrair um volume expressivo de visitantes, sobretudo durante o período de alta temporada. O turismo, portanto, representa um setor de significativa relevância para o desenvolvimento econômico e social do município, gerando impactos diretos em sua dinâmica urbana e na demanda por infraestrutura adequada.

Apesar da relevância do turismo na economia local, o município não possui uma rodoviária estruturada capaz de atender adequadamente às demandas de deslocamentos intermunicipais e interestaduais, fundamentais tanto para a mobilidade dos moradores quanto para o acolhimento dos visitantes. Atualmente, o transporte de passageiros ocorre de maneira fragmentada e improvisada, o que compromete a experiência dos usuários e enfraquece a imagem turística da cidade.

Nesse contexto, a proposta deste Trabalho de Conclusão de Curso consiste no desenvolvimento de um projeto arquitetônico de uma rodoviária para Marataízes, fundamentado no conceito de Arquitetura da Chegada. O objetivo é conceber um equipamento público que vá além da funcionalidade técnica, procurando expressar a identidade litorânea da cidade e proporcionar aos usuários uma experiência qualificada, humanizada e acolhedora. Assim, a rodoviária é compreendida não apenas como um nó de mobilidade, mas como uma porta de entrada, um espaço simbólico que influencia a percepção do visitante e contribui para a construção da identidade urbana.

A realização deste estudo justifica-se pela necessidade de qualificação da infraestrutura de acesso à cidade, especialmente em um município cuja dinâmica econômica é fortemente influenciada pelo turismo. A inexistência de um terminal rodoviário formal compromete a organização do transporte coletivo, dificulta o acolhimento dos visitantes e apresenta riscos, inclusive de segurança, para os passageiros que embarcam e desembarcam na região. Além disso, a implantação de um equipamento urbano desse porte oferece a oportunidade de integrar mobilidade, paisagem e identidade local, contribuindo para o fortalecimento da imagem de Marataízes enquanto destino turístico.

Desta forma, este trabalho tem como objetivo desenvolver o projeto arquitetônico de um terminal rodoviário para Marataízes que una eficiência em atender a demanda necessária, qualidade espacial e valorização da identidade e paisagem local. Para isso, estabelecem-se como objetivos específicos: compreender o papel dos terminais rodoviários em cidades de porte similar; analisar as demandas de mobilidade e fluxo de visitantes no município; identificar diretrizes projetuais relacionadas à experiência do usuário e à leitura da paisagem; e elaborar uma proposta arquitetônica que responda a essas necessidades de forma integrada.

A metodologia adotada envolve pesquisa bibliográfica, análise urbana, levantamento em campo e desenvolvimento de estudos técnicos voltados à setorização, fluxos, implantação e conformação arquitetônica. O trabalho organiza-se em quatro capítulos: (1) Introdução, que apresenta o tema, sua justificativa e objetivos; (2) Fundamentação teórica, discutindo mobilidade, experiência do usuário e identidade arquitetônica em contextos turísticos; (3) Análise do município e do terreno; e (4) Desenvolvimento do projeto arquitetônico.

# Referencial Teórico

## 2.1 Mobilidade Urbana, Circulação e o Papel dos Terminais Rodoviários

A mobilidade urbana constitui um dos elementos estruturadores do território e da dinâmica das cidades, influenciando diretamente aspectos como acessibilidade, integração espacial e qualidade de vida. Segundo Vasconcellos (2001), a mobilidade pode ser compreendida como um fenômeno social que expressa “as condições e as possibilidades de deslocamento das pessoas no espaço urbano” (VASCONCELLOS, 2001). Nesse sentido, os terminais de transporte desempenham papel fundamental como pontos de articulação entre diferentes escalas de deslocamento, contribuindo para a organização e eficiência dos fluxos urbanos.

Dentro desse sistema, os terminais rodoviários configuram-se como equipamentos estratégicos. Além de facilitarem o embarque e desembarque de passageiros, eles operam como interfaces urbanas que conectam o transporte coletivo intermunicipal e interestadual ao tecido da cidade. Para Gehl (2013), a infraestrutura de mobilidade deve ser pensada como parte integrante da vida urbana, contribuindo para criar espaços funcionais, acessíveis e acolhedores. Em cidades turísticas, essa função assume relevância ainda maior, uma vez que a chegada do visitante constitui sua primeira experiência física com o destino.

Lynch (1960) destaca que os pontos de entrada de uma cidade — sejam eles portos, rodoviárias ou estações — têm valor simbólico e orientador, atuando como marcos que

influenciam a legibilidade e a percepção do espaço urbano. Assim, a inexistência de um terminal organizado pode acarretar desorientação, desconforto e falta de identidade no processo de chegada, fatores que impactam negativamente a imagem que o visitante constrói sobre o lugar. No caso de Marataízes, a ausência de uma rodoviária formal reforça essa problemática, fragmentando o fluxo de passageiros e comprometendo a eficiência da mobilidade intermunicipal e interestadual.

Do ponto de vista funcional, os terminais devem atender a requisitos básicos de operação, como a segregação entre áreas de embarque e desembarque, acessos seguros para pedestres e veículos, espaços de espera adequados e fluxos internos claros. O Manual de Terminais Rodoviários da ANTT (2016) estabelece diretrizes que incluem dimensões mínimas, requisitos de acessibilidade, áreas técnicas e parâmetros de circulação, reforçando a necessidade de que esses equipamentos sejam planejados para garantir eficiência e segurança. A falta desses elementos tende a gerar sobrecarga, conflitos de circulação e riscos aos usuários.

Além das diretrizes técnicas, os terminais podem influenciar diretamente a dinâmica urbana e a vitalidade do entorno. Jacobs (2011) argumenta que equipamentos públicos com grande fluxo de pessoas têm potencial para ativar áreas urbanas, estimular usos complementares e contribuir para a diversidade e segurança natural dos espaços. A implantação de uma rodoviária bem localizada e integrada ao contexto urbano de Marataízes pode, portanto, impulsionar a organização do território, promover novas centralidades e melhorar o funcionamento geral da cidade.

Por fim, o papel dos terminais em cidades de porte pequeno e médio segue ganhando atenção na literatura, especialmente no contexto brasileiro, onde fluxos intermunicipais representam grande parte dos deslocamentos de longa distância. Para Ferraz e Torres (2004),

“os terminais são elementos essenciais para a eficiência do sistema de transporte coletivo, servindo como pontos de convergência, integração e reorganização dos fluxos” (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 67). Dessa forma, a concepção de um terminal rodoviário para Marataízes não se limita a suprir uma carência estrutural, mas representa uma oportunidade de estruturar a mobilidade urbana e qualificar a experiência de chegada, especialmente em um município cuja dinâmica é profundamente influenciada pelo turismo.

## 2.2 Experiência do Usuário e Arquitetura Pública Contemporânea

A qualidade da experiência do usuário em espaços públicos tem se consolidado como um tema central na arquitetura contemporânea, especialmente em equipamentos urbanos de grande circulação, como terminais de transporte. Para Gehl (2013), a arquitetura deve oferecer condições que favoreçam o bem-estar, a permanência e a convivência humana, considerando fatores sensoriais, ambientais e psicológicos. Em sua abordagem, a experiência do espaço não se limita à função técnica: ela envolve como os usuários percebem, se orientam e interagem com o ambiente.

Nos terminais de transporte, essa experiência é fortemente influenciada pela clareza dos fluxos, pela legibilidade espacial e pela organização eficiente dos percursos. Conforme Lynch (1960), a legibilidade — entendida como a facilidade com que os usuários compreendem e se orientam no espaço — é um aspecto essencial para reduzir a sensação de desorientação e ansiedade em ambientes complexos. Aplicado ao contexto de rodoviárias, isso implica a adoção de percursos intuitivos,

sinalização clara e uma hierarquia espacial que diferencie sem ambiguidades os diferentes setores e suas funções.

Outro elemento fundamental para a experiência positiva do usuário é o conforto ambiental. Para Amorim (2013), equipamentos públicos devem proporcionar condições adequadas de ventilação, iluminação, controle térmico e proteção solar, garantindo bem-estar em ambientes de permanência prolongada. Em regiões litorâneas como Marataízes, essas demandas tornam-se ainda mais relevantes devido às altas temperaturas, ventos constantes e elevada exposição solar, exigindo soluções arquitetônicas que aproveitem a ventilação natural, garantam sombreamento e reduzam cargas térmicas.

A acessibilidade universal também integra o conjunto de diretrizes contemporâneas que orientam o projeto de equipamentos públicos. De acordo com a ABNT NBR 9050 (2020), espaços públicos devem ser projetados para permitir que todas as pessoas, independentemente de limitações físicas, sensoriais ou cognitivas, utilizem seus ambientes com segurança e autonomia. Isso inclui rampas adequadas, plataformas niveladas, sanitários acessíveis, sinalização tátil e organização espacial que facilite a navegação. A ausência desses requisitos, além de comprometer o funcionamento adequado do edifício, implica a exclusão de parte da população.

A percepção de segurança também compõe a experiência do usuário, tanto no sentido físico quanto psicológico. Jacobs (2011) defende que a vitalidade urbana e a presença contínua de pessoas — os “olhos da rua” — são fatores essenciais para a sensação de segurança. Em rodoviárias, isso se traduz em ambientes bem iluminados, abertos visualmente, com usos complementares que promovam movimento constante e evitem zonas de isolamento.

Por fim, o conceito de wayfinding (CARPENTER; GARTNER, 2010) surge como ferramenta projetual

importante na organização de terminais. O termo refere-se ao conjunto de estratégias — arquitetônicas, gráficas e perceptivas — que auxiliam os usuários a compreenderem onde estão e para onde devem ir. Mais do que sinalização, o wayfinding envolve decisões formais do projeto, como eixos visuais, aberturas estratégicas, marcos internos e continuidade espacial. Em uma rodoviária que se propõe a qualificar a experiência de chegada, o wayfinding atua como elemento estruturador da experiência.

A aplicação desses princípios ao contexto de Marataízes reforça a necessidade de conceber um terminal rodoviário que vá além da simples funcionalidade. A experiência do usuário torna-se um componente essencial para a construção de uma chegada acolhedora, intuitiva e representativa da identidade local — aspectos indispensáveis em uma cidade turística, onde a primeira impressão influencia a percepção geral do visitante. Assim, a arquitetura do terminal deve articular eficiência operacional, conforto ambiental, legibilidade e segurança, construindo um espaço público que qualifique a mobilidade e fortaleça a imagem urbana do município.

## 2.3 Arquitetura, Identidade Local e Paisagem Litorânea

A arquitetura possui papel fundamental na construção e expressão da identidade urbana, atuando como mediadora entre a memória coletiva, a paisagem natural e o cotidiano dos habitantes. Segundo Norberg-Schulz (1980), a arquitetura deve ser capaz de revelar o “gênio do lugar” (*genius loci*), isto é, as características ambientais, culturais e simbólicas que singularizam um território. Em cidades

litorâneas, esse caráter está frequentemente associado à relação com o mar, à abertura da paisagem, à luz intensa e à informalidade própria de ambientes costeiros. Portanto, pensar a arquitetura pública nesse contexto implica compreender como esses elementos influenciam a forma, o uso e a atmosfera dos espaços.

A paisagem litorânea apresenta especificidades ambientais que exigem respostas projetuais adequadas. De acordo com Corbella e Yannas (2003), regiões costeiras caracterizam-se por alta salinidade, ventos predominantes, temperaturas elevadas e grande incidência solar, o que demanda estratégias de ventilação natural, sombreamento, proteção de materiais e controle térmico. Em equipamentos públicos como terminais rodoviários — que concentram grandes fluxos de pessoas e períodos prolongados de espera — essas condições tornam-se determinantes para a qualidade espacial e o conforto dos usuários.

Além dos aspectos ambientais, a relação simbólica com o litoral também influencia a arquitetura. Para Tuan (1977), a paisagem não é apenas um cenário físico, mas também um campo de significados que estrutura a experiência humana no mundo. Elementos como horizonte aberto, presença do vento, sons característicos e luz refletida pela água compõem uma atmosfera que comunica identidade e pertencimento. Incorporar esses atributos ao projeto contribui para criar um espaço de chegada que dialogue com o imaginário do visitante e reafirme o caráter marítimo da cidade.

Em cidades turísticas, essa relação entre arquitetura e identidade torna-se ainda mais significativa, pois a percepção do visitante é fortemente influenciada pelos primeiros espaços com os quais ele estabelece contato. Lynch (1960) destaca que a imagem mental de uma cidade é construída a partir de elementos que se tornam marcantes na experiência do usuário, especialmente em situações de

entrada ou transição. No mesmo sentido, Pearce (2001) afirma que equipamentos de acesso — como rodoviárias, aeroportos e portos — funcionam como “portais de chegada”, capazes de transmitir valores culturais e configurar expectativas sobre o destino visitado. Assim, os terminais de transporte assumem papel simbólico ao introduzir o visitante à paisagem urbana, articulando aspectos funcionais e identitários. O conceito de Arquitetura da Chegada, portanto, vincula-se diretamente à capacidade desses edifícios de representar o território e comunicar a singularidade do lugar logo no primeiro contato.

No caso de Marataízes, a ausência de um terminal rodoviário formal compromete justamente esse papel simbólico. A chegada atualmente fragmentada, improvisada e carente de identidade não apenas dificulta a mobilidade, mas também enfraquece a experiência inicial do visitante. A implantação de uma nova rodoviária cria a oportunidade de produzir um marco urbano que reforce a identidade litorânea, valorize a paisagem costeira e fortaleça a imagem turística do município.

Do ponto de vista projetual, diferentes autores apontam que a identidade local pode ser expressa por meio de elementos como materialidade, permeabilidade visual, integração com a paisagem e valorização do clima. Para Montaner (2009), a arquitetura contemporânea deve ser capaz de articular racionalidade técnica e sensibilidade contextual, criando edifícios que respondam às demandas funcionais sem perder sua conexão com o território e a cultura. Isso inclui o uso de estruturas sombreadas, pátios ventilados, transições espaciais fluidas e espaços abertos que enquadrem vistas e destaquem o ambiente natural.

Quando aplicada ao projeto de um terminal rodoviário, essa abordagem reforça a necessidade de conceber um espaço que integre forma, função e simbologia. A arquitetura pode criar um percurso de chegada marcado pela luz, pela

ventilação natural e pela abertura visual, evocando o ambiente costeiro de Marataízes. Além disso, o uso de materiais adequados ao clima, a incorporação de elementos paisagísticos e a criação de espaços de convivência podem transformar a rodoviária em um equipamento acolhedor, representativo e coerente com a identidade urbana.

Assim, a arquitetura da chegada, no contexto deste trabalho, configura-se como a síntese entre funcionalidade, conforto ambiental e expressão cultural. Ela busca criar uma experiência significativa para moradores e visitantes, reforçando o vínculo entre o edifício, a paisagem litorânea e o caráter turístico da cidade. Dessa forma, o terminal rodoviário não deve ser visto apenas como um ponto de partida e chegada, mas como um marco capaz de comunicar a essência de Marataízes e fortalecer sua imagem enquanto destino turístico.



# Metodologia

Este trabalho adota uma abordagem qualitativa, estruturada a partir de três eixos principais: levantamento bibliográfico, análise urbana e desenvolvimento projetual. O objetivo da metodologia é fundamentar a compreensão das dinâmicas sociais e turísticas de Marataízes, identificar os problemas decorrentes da ausência de um terminal rodoviário formal e orientar a concepção de uma proposta arquitetônica alinhada ao conceito de Arquitetura da Chegada.

## 3.1 Levantamento Bibliográfico

O referencial teórico foi construído a partir da consulta a livros, artigos acadêmicos e documentos institucionais que tratam de mobilidade urbana, experiência do usuário, identidade local, arquitetura pública e terminais de transporte. Autores como Lynch, Gehl, Jacobs, Norberg-Schulz e diretrizes da ANTT (2016) orientaram a compreensão do papel simbólico e funcional dos espaços de chegada em cidades turísticas. Esse levantamento serviu de base para definir os critérios de análise e as diretrizes projetuais adotadas.

## 3.2 Análise Urbana e Diagnóstico Local

A análise urbana qualitativa concentrou-se na leitura do município de Marataízes, considerando aspectos como dinâmica turística, crescimento populacional sazonal, pontos de chegada existentes e impactos gerados pela inexistência de uma rodoviária estruturada. Foram observados os locais atualmente utilizados para embarque e desembarque, registrando-se suas condições físicas, acessibilidade, segurança e impacto na imagem da cidade. Essa etapa permitiu compreender como a falta de infraestrutura afeta

## 3.3 Procedimentos de Desenvolvimento Projetual

Com base no diagnóstico e no referencial teórico, foram estabelecidos critérios projetuais que orientam a concepção da nova rodoviária, incluindo legibilidade espacial, conforto ambiental, acessibilidade universal, integração paisagística e valorização da identidade litorânea. O processo projetual considerou condicionantes do terreno, fluxos de mobilidade, relações visuais com a paisagem e diretrizes funcionais de terminais de transporte. A proposta arquitetônica foi desenvolvida buscando não apenas resolver demandas técnicas, mas também qualificar a experiência de chegada à cidade.

# Resultados e Discussão

## 4.1 Diagnóstico Urbano e Social

A análise preliminar do município de Marataízes evidenciou fragilidades significativas relacionadas à infraestrutura de chegada e à organização do transporte intermunicipal. Atualmente, o embarque e desembarque de passageiros ocorre de forma improvisada, muitas vezes em trechos de rua sem qualquer tipo de identificação, abrigo, cobertura ou mobiliário urbano, especialmente em horários de menor movimento. Essa ausência de referência espacial e de condições adequadas de espera gera insegurança, desconforto e uma experiência inicial negativa tanto para visitantes quanto para moradores.

Esse cenário impacta diretamente a imagem turística da cidade, já que o primeiro contato do usuário com o território ocorre em um ambiente desestruturado, sem orientação visual, proteção climática ou acessibilidade universal. Além disso, a precariedade dos espaços destinados ao transporte coletivo dificulta a integração social, prejudica o fluxo de mobilidade e reforça desigualdades no acesso aos serviços urbanos.

**Figura 01.** Mapa da localização atual onde é feito o embarque e desembarque das principais linhas de ônibus.

IMAGEM:  
Google Earth

**Legenda**

Principais Vias  
Local onde os ônibus param



**Figura 02.** Local improvisado onde acontece o embarque e desembarque das principais linhas de ônibus.

## 4.2 Levantamento do Fluxo de Ônibus

A partir de consulta a plataformas de venda de passagens e empresas operadoras (ex.: Buser, Águia Branca, Kaissara, Planeta, entre outras), foi identificado que Marataízes recebe rotas regulares provenientes de cidades polos da região sul capixaba e do estado do Rio de Janeiro. Entre os destinos mais frequentes estão Cachoeiro de Itapemirim, Vitória, Guarapari, Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, e demais cidades do litoral sul capixaba (como Itapemirim, Piúma, Anchieta) compondo um fluxo significativo de passageiros, especialmente em períodos de alta temporada.

Esses dados demonstram a importância estratégica de um terminal adequado para organizar embarques e desembarques, facilitar o deslocamento turístico e melhorar o conforto dos usuários. Embora não seja o objetivo deste estudo realizar uma análise estatística aprofundada, o levantamento evidencia que o volume de viagens existentes já justifica um equipamento qualificável e estruturado.

TABELA 01. **Principais rotas de ônibus**

ORIGEM/DESTINO	FREQUÊNCIA	PLATAFORMA CONSULTADA
Cachoeiro de Itapemirim	Diária	Sudeste
Vitória	Diária	Planeta
Guarapari	Diária	Planeta
Litoral Sul	Diária	Planeta/Sudeste
Rio de Janeiro	Regular	Itapemirim
Belo Horizonte	Diária	Gontijo

## 4.3 – Potencialidades e Desafios do Terreno

O terreno escolhido apresenta características estratégicas para a implantação da nova rodoviária, localizado no centro da cidade, área de maior concentração turística no verão, na avenida principal que estrutura Marataízes e de frente para a praia. Essa condição gera alta visibilidade urbana, permitindo que o edifício funcione simultaneamente como marco de chegada e como elemento qualificador da paisagem litorânea.

Entre as potencialidades, destacam-se: a acessibilidade favorecida pela via estruturadora, a proximidade com serviços consolidados do centro, o intenso fluxo de pedestres e turistas e a possibilidade de integrar o projeto à experiência costeira da cidade, articulando mobilidade e paisagem.

Como desafios, estão necessidade de controlar o fluxo de veículos em períodos de alta temporada, o cuidado com a preservação visual da orla e o manejo de questões ambientais relacionadas à proximidade do mar. Ainda assim, o conjunto de atributos torna o terreno altamente favorável para um equipamento público de grande relevância urbana e simbólica.



Figura 04. Entorno da área proposta para implantação do projeto.

## 4.4 Síntese Interpretativa dos Resultados

A análise realizada evidencia que a ausência de uma rodoviária estruturada impacta diretamente a experiência de chegada dos visitantes e dificulta o uso cotidiano pelos moradores, especialmente nos horários noturnos, quando o embarque ocorre em uma rua sem abrigo, sinalização ou referência física clara. A interpretação dos dados reforça a necessidade de um equipamento capaz de organizar fluxos, oferecer segurança e transmitir uma imagem coerente com a vocação turística local.

A localização estratégica — no centro da cidade, na principal avenida e voltada para a praia — demonstra ser decisiva para que a nova rodoviária atue como um portal urbano. Inserido em um ponto de visibilidade privilegiada e intensa movimentação na alta temporada, o projeto tem potencial para qualificar a experiência de chegada, integrar mobilidade e paisagem e fortalecer a identidade turística de Marataízes. Assim, os resultados confirmam que a implantação da rodoviária nesse local não apenas atende demandas práticas, mas contribui para reposicionar a cidade de forma mais acolhedora e eficiente.

# Proposta

Diante do cenário identificado, marcado pela ausência de um terminal rodoviário estruturado e pela conseqüente fragmentação dos fluxos de chegada e partida em Marataízes, este trabalho propõe o desenvolvimento de um Terminal Rodoviário baseado no conceito de Arquitetura da Chegada. A proposta busca responder às demandas de mobilidade do município e, simultaneamente, qualificar a experiência do visitante, considerando a relevância do turismo para a economia local e para a construção da imagem urbana.

O projeto prevê a criação de um equipamento público funcional, acolhedor e representativo, capaz de organizar os deslocamentos intermunicipais e interestaduais e oferecer infraestrutura adequada aos usuários. O objetivo é transformar o ato de chegar à cidade em uma experiência positiva, intuitiva e condizente com o caráter litorâneo de Marataízes, indo além da mera função operacional.

Além de abrigar áreas de embarque, desembarque, bilheterias e salas de espera, o terminal contará com espaços voltados ao apoio ao viajante e ao convívio social, como áreas sombreadas, espaços abertos de permanência, serviços complementares e percursos que valorizem a ventilação natural, a paisagem e a identidade costeira. Busca-se articular fluidez, conforto ambiental e clareza espacial, aplicando princípios de legibilidade, wayfinding e acessibilidade universal.

Por meio de um projeto arquitetônico sensível às especificidades climáticas e simbólicas da cidade, pretende-se criar um edifício que dialogue com a luz, o vento e a paisagem, funcionando como um marco urbano de recepção. Assim, o terminal rodoviário se consolida não

apenas como infraestrutura de mobilidade, mas como um espaço capaz de fortalecer a identidade de Marataízes, qualificar sua porta de entrada e contribuir para uma experiência de chegada mais humana, organizada e integrada à realidade turística do município.

## 5.1 Análise de Condicionantes

### 5.1.1 CONTEXTO URBANO

O terreno selecionado está localizado entre o Centro e o bairro Lagoa Funda, em uma área conhecida como Nova Marataízes, próxima à orla da praia central. O lote possui aproximadamente 3.200 m<sup>2</sup> e encontra-se entre a Avenida Atlântica, parte integrante da ES-060, e a Avenida Domingos Martins, vias de destaque na circulação interna da cidade. O trecho da ES-060 que liga Marataízes ao município de Presidente Kennedy e a bairros do interior como Jacarandá, Lagoa do Siri e Marobá está a cerca de 1,5 km, garantindo boa conexão regional.

O entorno imediato é majoritariamente residencial, com predominância de casas de veraneio e alguns moradores fixos. Nas proximidades existem poucos comércios, como uma padaria e alguns bares, sendo que a oferta de serviços mais intensa começa a cerca de 250 a 300 metros do lote. A Secretaria de Educação está a aproximadamente 600 metros, enquanto a atual rodoviária situa-se a cerca de 20 metros, em rua adjacente.

A região apresenta consolidação urbana moderada, com alguns lotes vazios de pequenas dimensões e prédios de até dez pavimentos nas proximidades. O acesso ao terreno é favorável, e a circulação de transporte público é atendida por uma linha de ônibus municipal.

## 5.1 Análise de Condicionantes

### 5.1.2 ZONEAMENTO

O terreno está inserido na Zona de Ocupação Preferencial, classificada no Plano Diretor de Marataízes como ZOP 01. Essa zona admite usos comerciais, de serviços e institucionais de abrangência municipal e regional, o que contempla a implantação de uma rodoviária. De acordo com os índices urbanísticos estabelecidos para a ZOP 01, o coeficiente de aproveitamento máximo para esse tipo de uso é de 1,8 e a taxa de ocupação máxima é de 70%. A altura permitida pode chegar a 8 metros, correspondente a até três pavimentos, desde que atendidos os critérios de ventilação, iluminação e afastamentos mínimos.

As exigências de recuos incluem afastamento frontal de 5 metros e afastamentos laterais e de fundos variáveis conforme o número de pavimentos. Até o segundo pavimento, o lote pode ser isento de afastamento posterior e utilizar afastamento lateral reduzido, enquanto edificações com mais de dois pavimentos devem atender a afastamentos proporcionais à altura. A testada mínima prevista é de 12 metros, o que é compatível com o lote selecionado. Em conjunto, esses parâmetros demonstram que a área possui condições favoráveis para receber um equipamento público de circulação, garantindo viabilidade legal, flexibilidade de implantação e potencial para futura ampliação.

### 5.1.3 MARCOS

A área selecionada está inserida em um trecho urbano marcado por elementos que facilitam a orientação espacial e reforçam a identidade local. Como principal referência, destaca-se a proximidade imediata com a rodoviária atualmente em funcionamento, situada a cerca de vinte

metros do terreno. Esse equipamento concentra fluxos diários de embarque e desembarque e funciona como um ponto de reconhecimento para moradores e visitantes.

Outro marco relevante é a Secretaria Municipal de Educação, localizada aproximadamente a seiscentos metros. A presença desse equipamento institucional contribui para a leitura do entorno como uma área de serviços consolidados e apoia a compreensão de que o setor abriga funções públicas que atraem circulação contínua.

As vias estruturais também desempenham papel importante na definição dos marcos locais. A Avenida Atlântica configura o principal eixo litorâneo do município e funciona como referência visual e direcional, conectando diferentes bairros e áreas de lazer ao longo da orla. Já a Avenida Domingos Martins organiza o fluxo interno da região e facilita o acesso ao terreno, reforçando sua posição estratégica dentro da malha urbana.

Além desses elementos, o próprio litoral atua como marco paisagístico, uma vez que a proximidade com a faixa costeira e a vista para áreas da orla contribuem para a identidade visual da região. A combinação entre equipamentos públicos, vias estruturantes e referências naturais torna o entorno facilmente reconhecível e orienta a implantação de um novo terminal rodoviário integrado ao contexto urbano.

## 5.1 Análise de Condicionantes

### MAPA DO ENTORNO

● TERRENO

● RESIDÊNCIAS

● COMÉRCIOS

● SERVIÇOS

● LAZER

● ORLA PRAIA CENTRAL

■ RUAS

■ AV. ATLÂNTICA

■ AV. DOMINGOS MARTINS

■ RODOVIA ES-060



## 5.1 Análise de Condicionantes

### 5.1.4 ESTUDO DO TERRENO



NASCER DO SOL



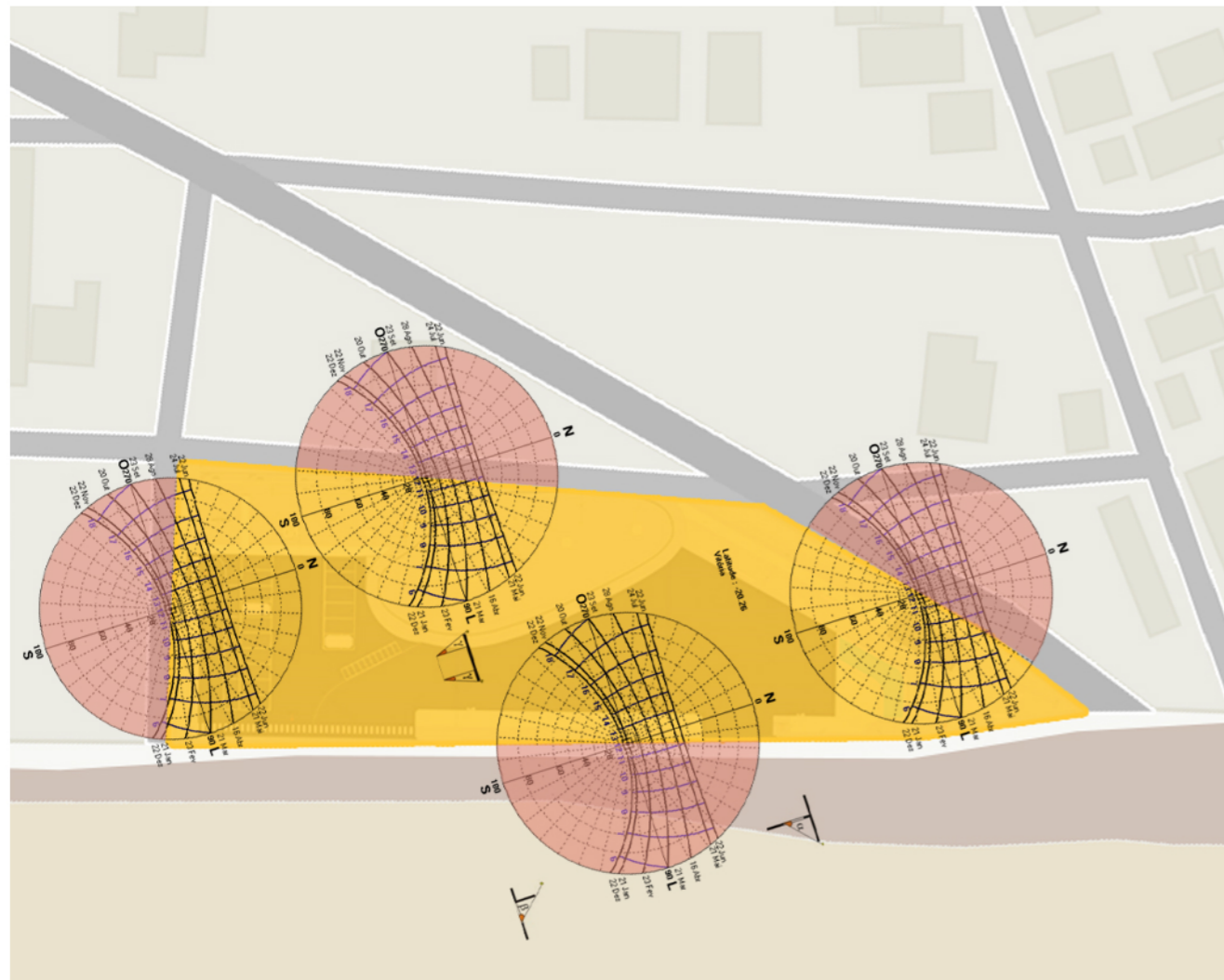
POR DO SOL



FONTES DE RUÍDOS



VENTO PREDOMINANTE



## 5.1 Análise de Condicionantes

### 5.1.5 PROGRAMA DE NECESSIDADES

#### ACESSO AO TERMINAL

1. Bicicletário: 1 vaga para cada 100m<sup>2</sup>
2. Ponto de embarque/desembarque para visitantes: 8 vagas
3. Ponto de embarque/desembarque para táxis: 4 vagas
4. Estacionamento para carros: 1 vaga para cada 100m<sup>2</sup>
5. Estacionamento para motos: 1 vaga para cada 150m<sup>2</sup>
6. Ponto de embarque/desembarque urbanos nas proximidades: 1 ponto de ônibus

#### ADMINISTRAÇÃO

1. Acesso de serviço ao terminal: 3m livres de obstáculos
2. Circulação de serviços: 3m livres de obstáculos
3. Sala de administração do terminal: 30m<sup>2</sup>
4. Banheiro de serviço feminino: 18m<sup>2</sup>
5. Banheiro de serviço masculino: 18m<sup>2</sup>
6. Refeitório para funcionários: 12m<sup>2</sup>
7. Sala de descanso para os funcionários
8. Sala de manutenção: 6m<sup>2</sup>
9. Depósito de materiais de limpeza: 6m<sup>2</sup>
10. Sala de apoio aos serviços de faxina: 6m<sup>2</sup>
11. Sala de quadro elétrico: 6m<sup>2</sup>
12. Depósito de lixo: 6m<sup>2</sup>
13. Estacionamento para carga e descarga: 1 vaga para caminhão pequeno
14. Estacionamento para viatura policial: 1 vaga
15. Estacionamento para ambulância: 1 vaga
16. Cabine de controle de acesso ao terminal; 4m<sup>2</sup>
17. Sala de fiscalização DER: 10m<sup>2</sup>
18. Sala de fiscalização ANTT: 10m<sup>2</sup>

#### ALIMENTAÇÃO E COMÉRCIO

1. Espaço de alimentação 6m<sup>2</sup>
2. Espaço/ponto comercial 7m<sup>2</sup>

#### BILHETERIA

1. Agência de venda de passagens/bilheteria: 4m<sup>2</sup>
2. Espaço de equipamentos para venda, validação e emissão automática de bilhetes e comprovantes de bagagem: 5m<sup>2</sup>
3. Sala de apoio para empresas operadoras: 6m<sup>2</sup>

#### CENTRAL

1. Plataformas de embarque – área operacional estimada: 820 m<sup>2</sup>
2. Área de espera: 260m<sup>2</sup>
3. Acesso público ao terminal: mínimo 3m livres
4. Circulação principal: 3m livre de obstáculos
5. Sala VIP: 10m<sup>2</sup>

#### SANITÁRIOS E COMODIDADES

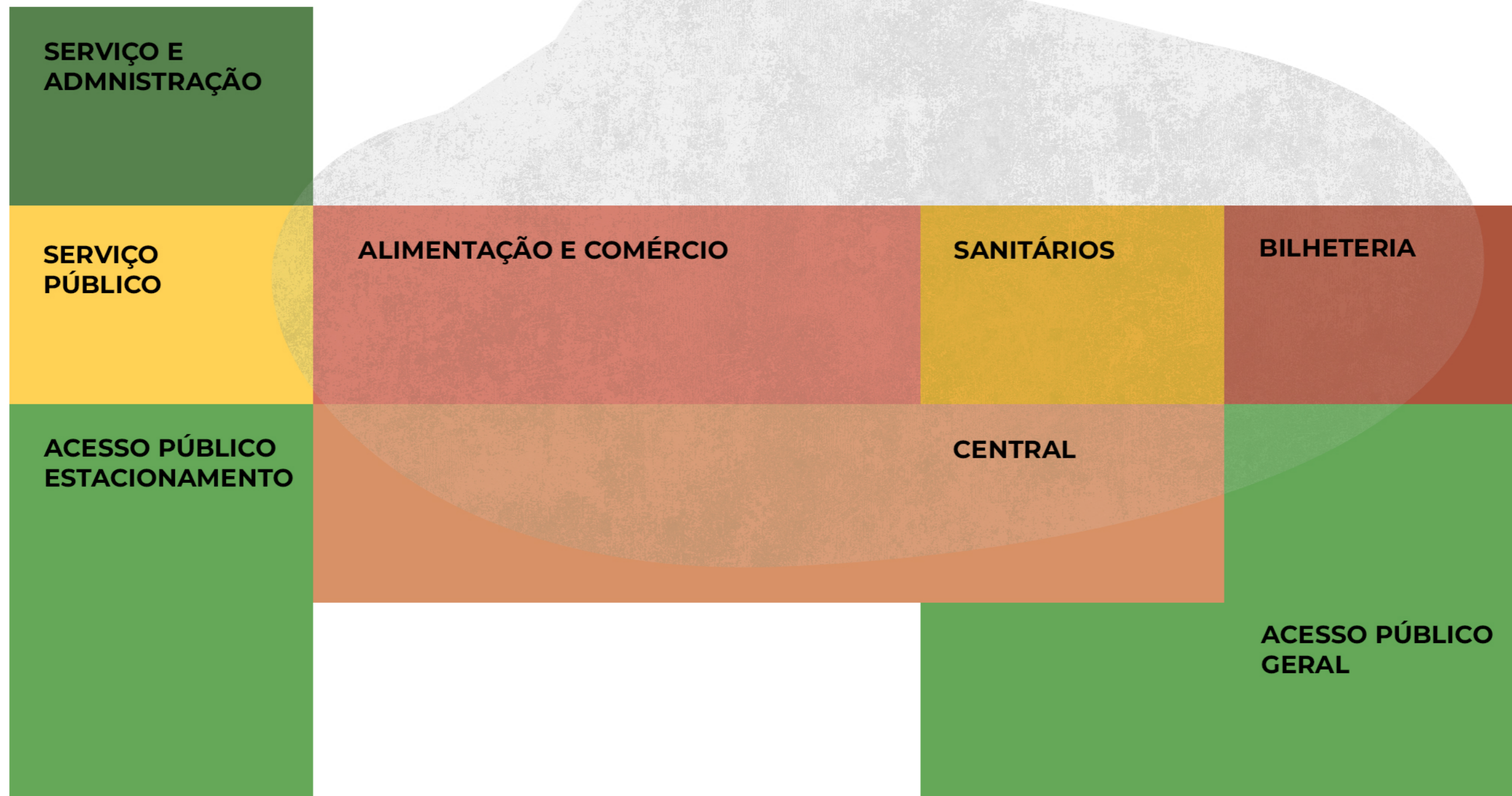
1. Sanitário feminino – 38 m<sup>2</sup>
2. Sanitário masculino – 38 m<sup>2</sup>
3. Chuveiro e espaço para banho

#### SERVIÇO PÚBLICO

1. Posto de informações
2. Sala de achados e perdidos
3. Posto de policiamento
4. Sala de guarda-volumes
5. Área de caixa eletrônico

## 5.1 Análise de Condicionantes

### 5.1.6 ORGONOGRAMA



## 5.1 Análise de Condicionantes

### 5.1.7 CONCEITO

O conceito do projeto baseia-se na ideia de “Arquitetura da Chegada”, buscando transformar o terminal rodoviário em um espaço de acolhimento que qualifique a primeira impressão do visitante e, simultaneamente, ofereça conforto e clareza aos moradores que utilizam o equipamento no dia a dia. A proposta organiza-se a partir de percursos intuitivos e legíveis, nos quais a orientação se dá pela hierarquia espacial e por eixos visuais que conduzem o usuário desde o acesso público até as plataformas de embarque. A arquitetura valoriza as características litorâneas de Marataízes, incorporando sombreamento, ventilação natural e permeabilidade visual como estratégias essenciais para enfrentar o clima quente e a salinidade costeira. A cobertura leve, os espaços sombreados e a integração entre interior e exterior reforçam o caráter de transição presente no ato de chegar. Ao mesmo tempo, o projeto prioriza a separação clara entre os fluxos de pedestres e veículos, a acessibilidade universal e a criação de espaços flexíveis capazes de responder às demandas sazonais típicas de uma cidade turística. Materialidade resistente, manutenção simplificada e integração com as vias estruturantes do entorno completam o conjunto de diretrizes que estruturam o edifício, conferindo ao terminal uma identidade contemporânea, funcional e alinhada à paisagem urbana de Marataízes.

### PARTIDO

O partido arquitetônico do projeto inspira-se na forma de uma concha, elemento associado ao litoral e ao acolhimento, que orienta a criação de uma grande cobertura curvilínea sustentada por pilares e responsável por articular todos os espaços do terminal. Esse gesto gera amplos vãos livres e estabelece uma transição contínua entre exterior e interior, permitindo que os fluxos de circulação aconteçam de maneira fluida e intuitiva. A cobertura organiza o percurso do usuário desde o acesso público até as plataformas de embarque, funcionando como elemento de orientação e símbolo da chegada à cidade. Além disso, sua forma orgânica enquadra vistas da paisagem natural e favorece a ventilação e o sombreamento, reforçando o vínculo com o clima litorâneo e qualificando a experiência de quem chega ou parte de Marataízes.



## 5.2 Projeto Arquitetônico

ACESSO AO TERMINAL

ADMNISTRAÇÃO

ALIMENTAÇÃO E COMÉRCIO

BILHETERIA

CENTRAL

SANITÁRIOS

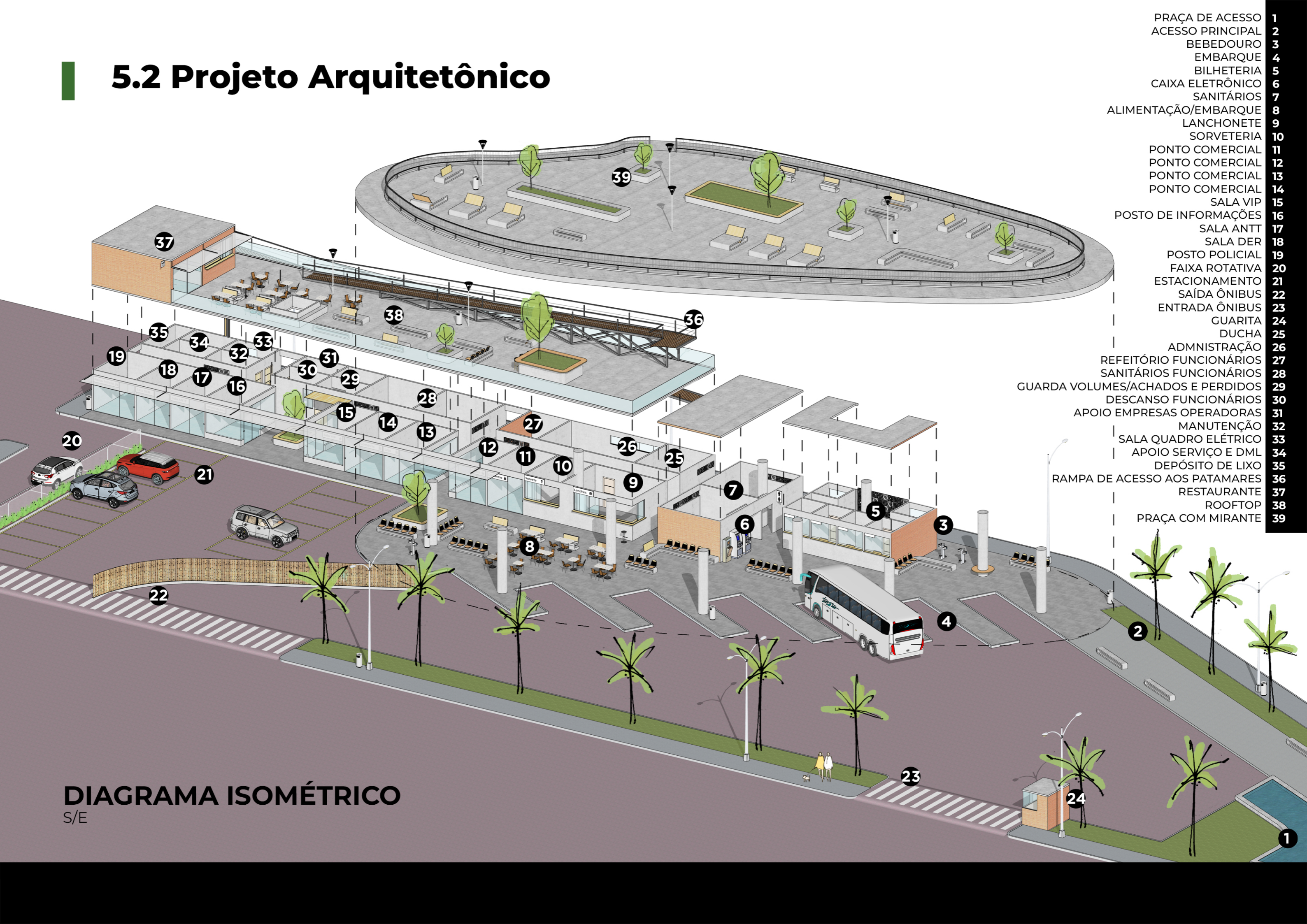
SERVIÇO PÚBLICO



### PLANTA DE SETORIZAÇÃO S/E



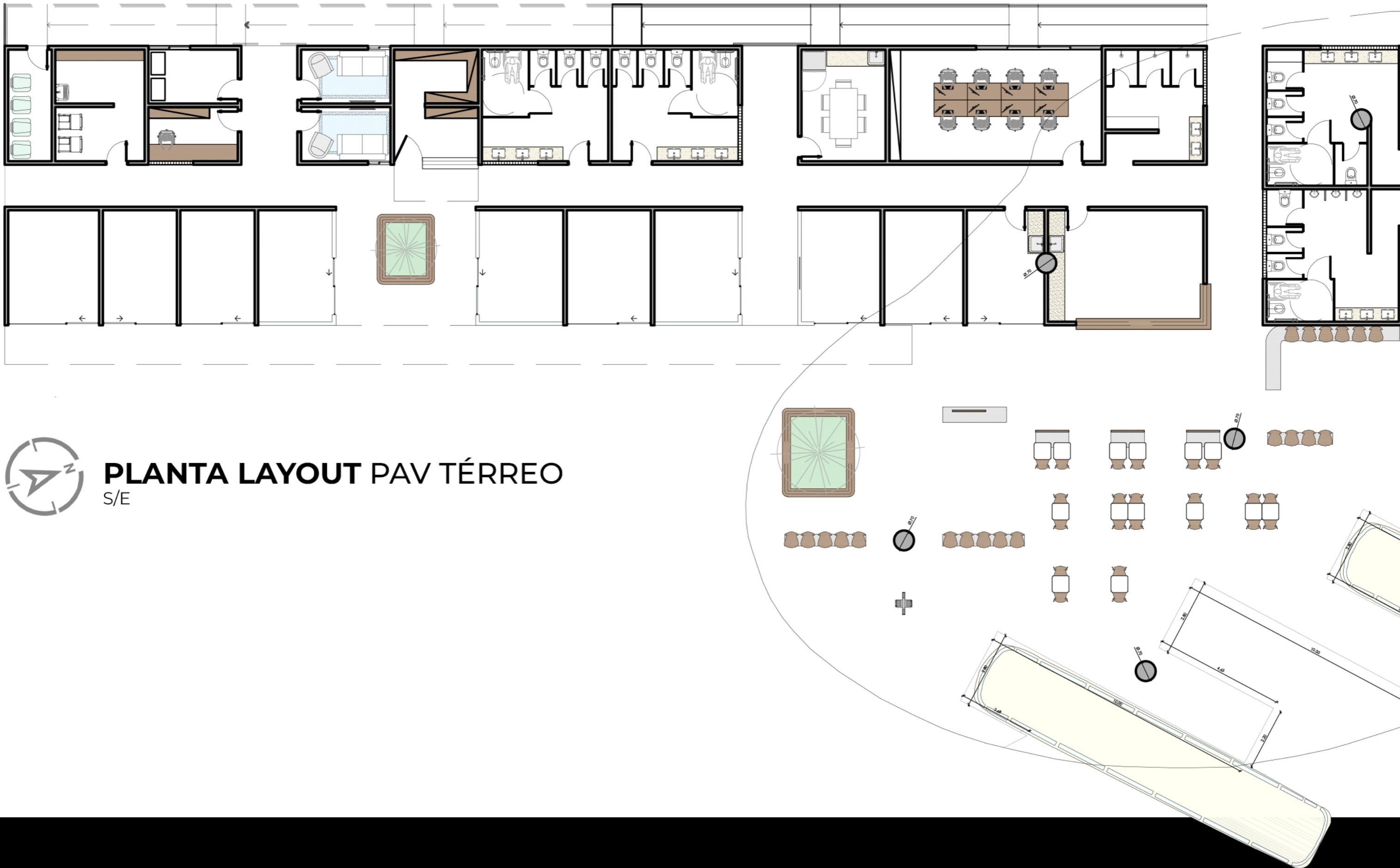
# 5.2 Projeto Arquitetônico



- 1 PRAÇA DE ACESSO
- 2 ACESSO PRINCIPAL
- 3 BEBEDOURO
- 4 EMBARQUE
- 5 BILHETERIA
- 6 CAIXA ELETRÔNICO
- 7 SANITÁRIOS
- 8 ALIMENTAÇÃO/EMBARQUE
- 9 LANCHONETE
- 10 SORVETERIA
- 11 PONTO COMERCIAL
- 12 PONTO COMERCIAL
- 13 PONTO COMERCIAL
- 14 PONTO COMERCIAL
- 15 SALA VIP
- 16 POSTO DE INFORMAÇÕES
- 17 SALA ANTT
- 18 SALA DER
- 19 POSTO POLICIAL
- 20 FAIXA ROTATIVA
- 21 ESTACIONAMENTO
- 22 SAÍDA ÔNIBUS
- 23 ENTRADA ÔNIBUS
- 24 GUARITA
- 25 DUCHA
- 26 ADMINISTRAÇÃO
- 27 REFEITÓRIO FUNCIONÁRIOS
- 28 SANITÁRIOS FUNCIONÁRIOS
- 29 GUARDA VOLUMES/ACHADOS E PERDIDOS
- 30 DESCANSO FUNCIONÁRIOS
- 31 APOIO EMPRESAS OPERADORAS
- 32 MANUTENÇÃO
- 33 SALA QUADRO ELÉTRICO
- 34 APOIO SERVIÇO E DML
- 35 DEPÓSITO DE LIXO
- 36 RAMPA DE ACESSO AOS PATAMARES
- 37 RESTAURANTE
- 38 ROOFTOP
- 39 PRAÇA COM MIRANTE

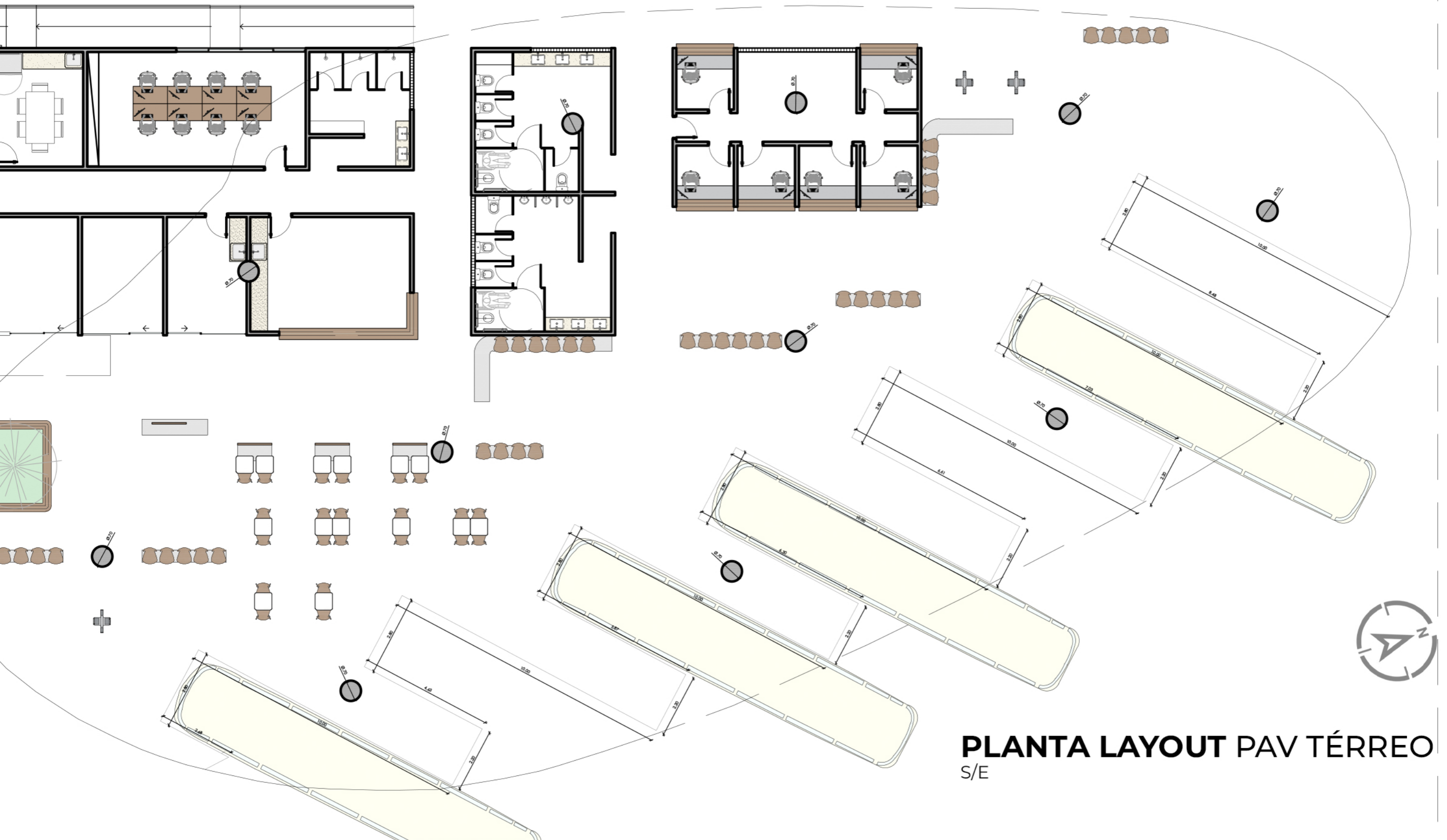
**DIAGRAMA ISOMÉTRICO**  
S/E

## 5.2 Projeto Arquitetônico

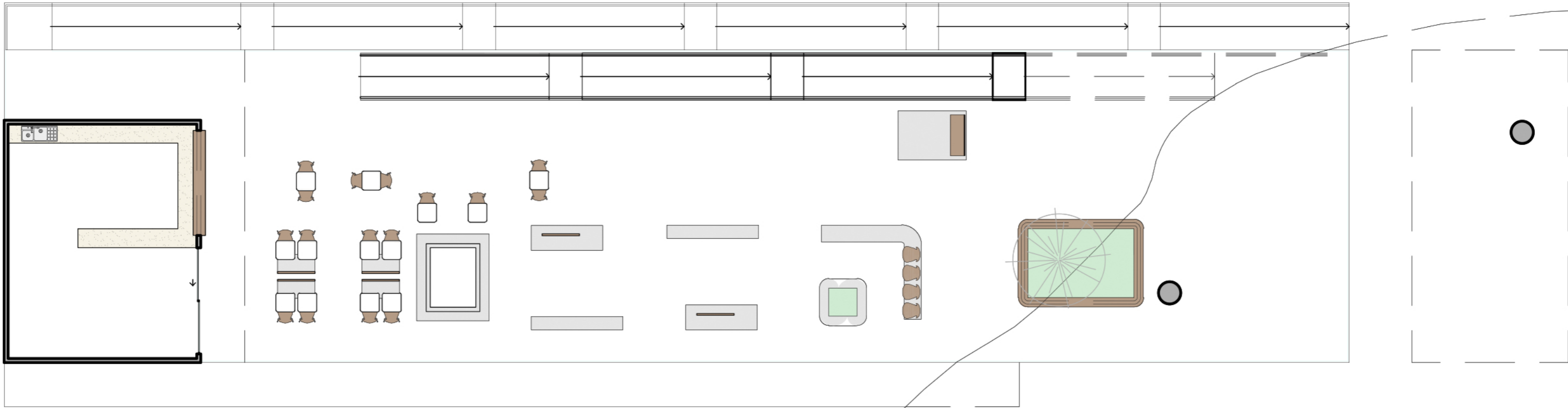


**PLANTA LAYOUT PAV TÉRREO**  
S/E

## 5.2 Projeto Arquitetônico

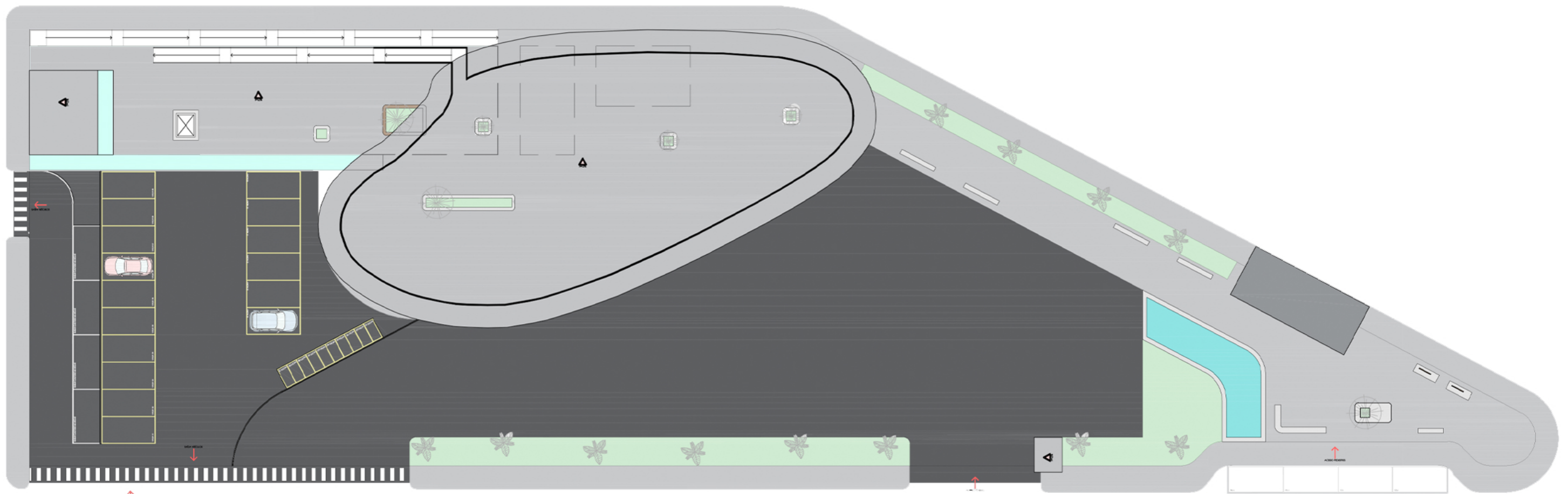
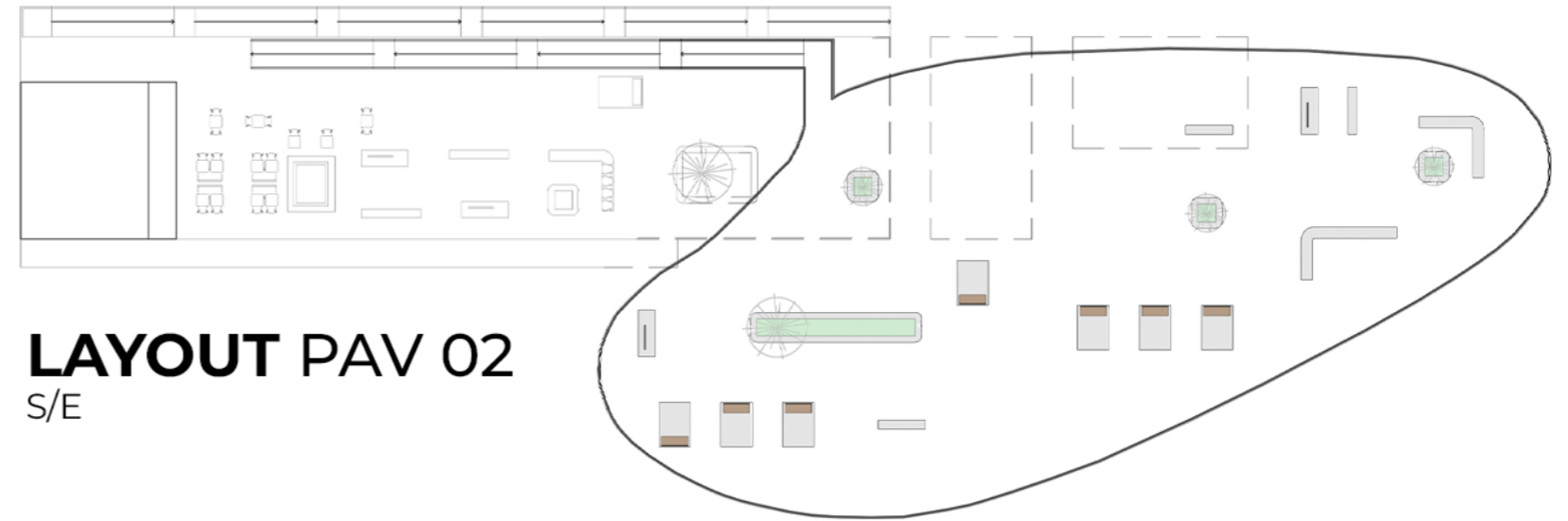


## 5.2 Projeto Arquitetônico

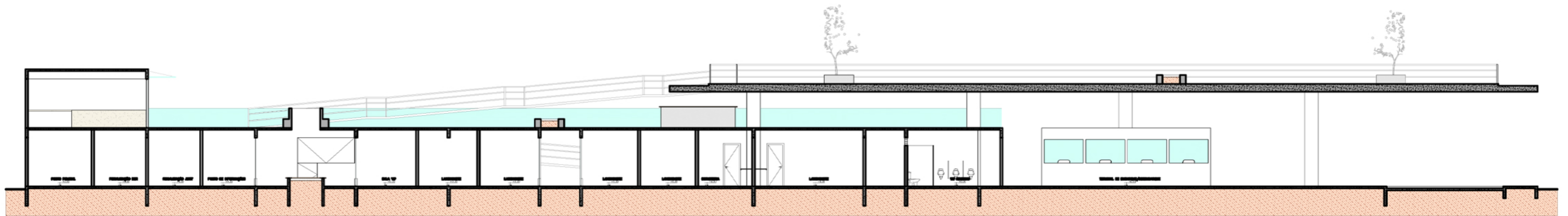
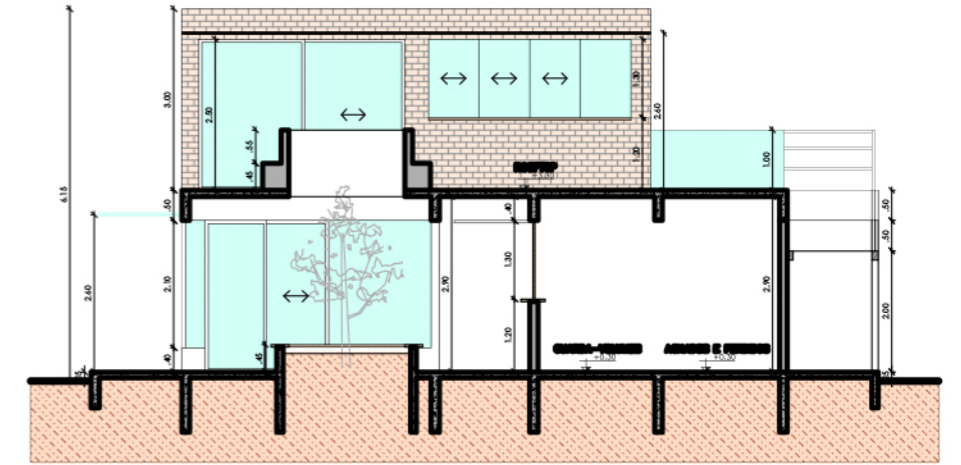
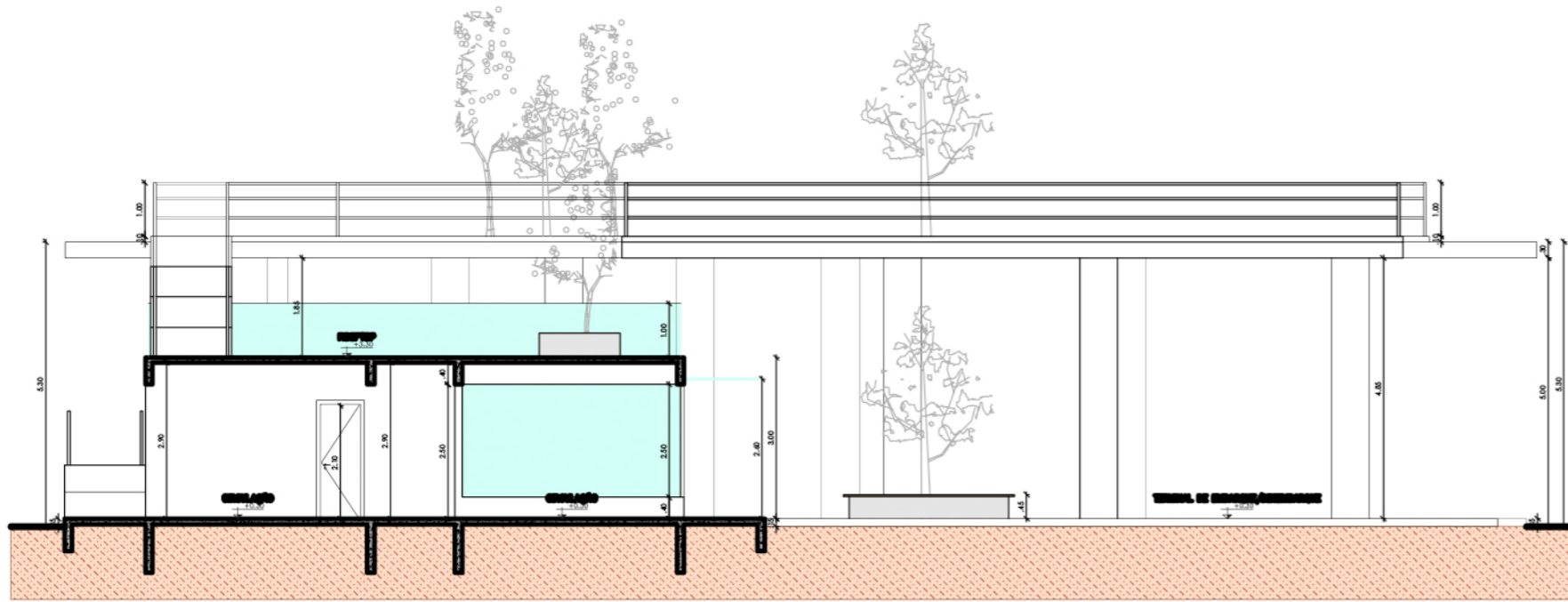


**PLANTA LAYOUT 01 PAV**  
S/E

## 5.2 Projeto Arquitetônico



## 5.2 Projeto Arquitetônico



### PLANTAS DE CORTE

S/E

## 5.2 Projeto Arquitetônico



Representação da praça elevada com mirante



Praça



## 5.2 Projeto Arquitetônico



*Fachada vista da praça de acesso*



Fachada vista da avenida



*Embarque/desembarque e alimentação*



Vista do terminal



*Fachada vista da avenida*



Terminal visto do estacionamento



Embarque/desembarque e alimentação



*Fachada vista da avenida*



Fachada vista da avenida



Fachada vista da avenida



Terminal de embarque, vista do estacionamento



Terminal de embarque



Fachada dos fundos



Fachada dos fundos



Fachada lateral/estacionamento



Vista do estacionamento



Vista do estacionamento



*Pontos comerciais e embarque, vista do estacionamento*



Cena noturna embarque e comércio



Fachada vista do estacionamento



*Vista do rooftop*



*Vista do rooftop*



*Vista do rooftop*



*Vista do rooftop*



*Vista do rooftop*



*Detalhe da cobertura*



*Embarque e alimentação ao amanhecer*



*Plataforma de embarque ao amanhecer, vista do estacionamento*



*Terminal de embarque ao amanhecer, vista do estacionamento*




# Conclusão

O desenvolvimento deste Trabalho de Conclusão de Curso permitiu consolidar uma proposta arquitetônica para um terminal rodoviário em Marataízes fundamentada em critérios funcionais, ambientais e simbólicos, alinhados às necessidades reais do município e às diretrizes contemporâneas de mobilidade. A análise do contexto urbano e territorial evidenciou a carência de um equipamento estruturado capaz de organizar os fluxos intermunicipais e qualificar a experiência de chegada à cidade, especialmente em um cenário marcado pela forte vocação turística e pela mobilidade sazonal. A fundamentação teórica reforçou a importância dos terminais como interfaces urbanas e espaços de acolhimento, destacando princípios de legibilidade, conforto ambiental, segurança perceptiva e identidade arquitetônica como elementos essenciais para o bom desempenho desse tipo de equipamento.

A partir dos levantamentos técnicos, ambientais e normativos, foi elaborado um programa de necessidades compatível com a classificação do terminal como categoria B, contemplando áreas operacionais, zonas públicas, serviços, apoio administrativo e espaços especializados previstos no manual da ANTT. Esse programa orientou a configuração de fluxos segregados, relações funcionais claras e dimensionamentos adequados ao porte da cidade. O partido arquitetônico, inspirado na forma de uma concha, traduz a intenção de criar um espaço de proteção e acolhimento que ao mesmo tempo dialoga com a paisagem litorânea e valoriza a experiência do usuário. A cobertura plana de contorno orgânico, sustentada por pilares e marcada por grandes vãos livres, permite transições fluidas entre interior e exterior, garantindo ventilação, sombra e uma dinâmica espacial coerente com o clima e a identidade de Marataízes.



Assim, o projeto proposto busca ir além da resposta técnica à demanda de transporte, constituindo-se como um marco urbano capaz de qualificar a porta de entrada da cidade, reforçar sua identidade costeira e contribuir para a organização da mobilidade local. Conclui-se que o terminal rodoviário aqui apresentado não apenas atende às normas e recomendações específicas para esse tipo de equipamento, mas também incorpora soluções arquitetônicas que valorizam a experiência, o conforto e a conexão com o território. Dessa forma, o trabalho cumpre seu objetivo de oferecer uma proposta integrada, funcional e sensível ao contexto, contribuindo para o debate acerca da infraestrutura urbana em cidades turísticas e para o aprimoramento da prática projetual no campo da Arquitetura e Urbanismo.



# Referências Bibliográficas

FRÚGOLI JR., Heitor. Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Manual de planejamento de terminais rodoviários de passageiros. Brasília: Ministério das Cidades, 2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

CULLEN, Gordon. Paisagem urbana. Lisboa: Edições 70, 2009.

