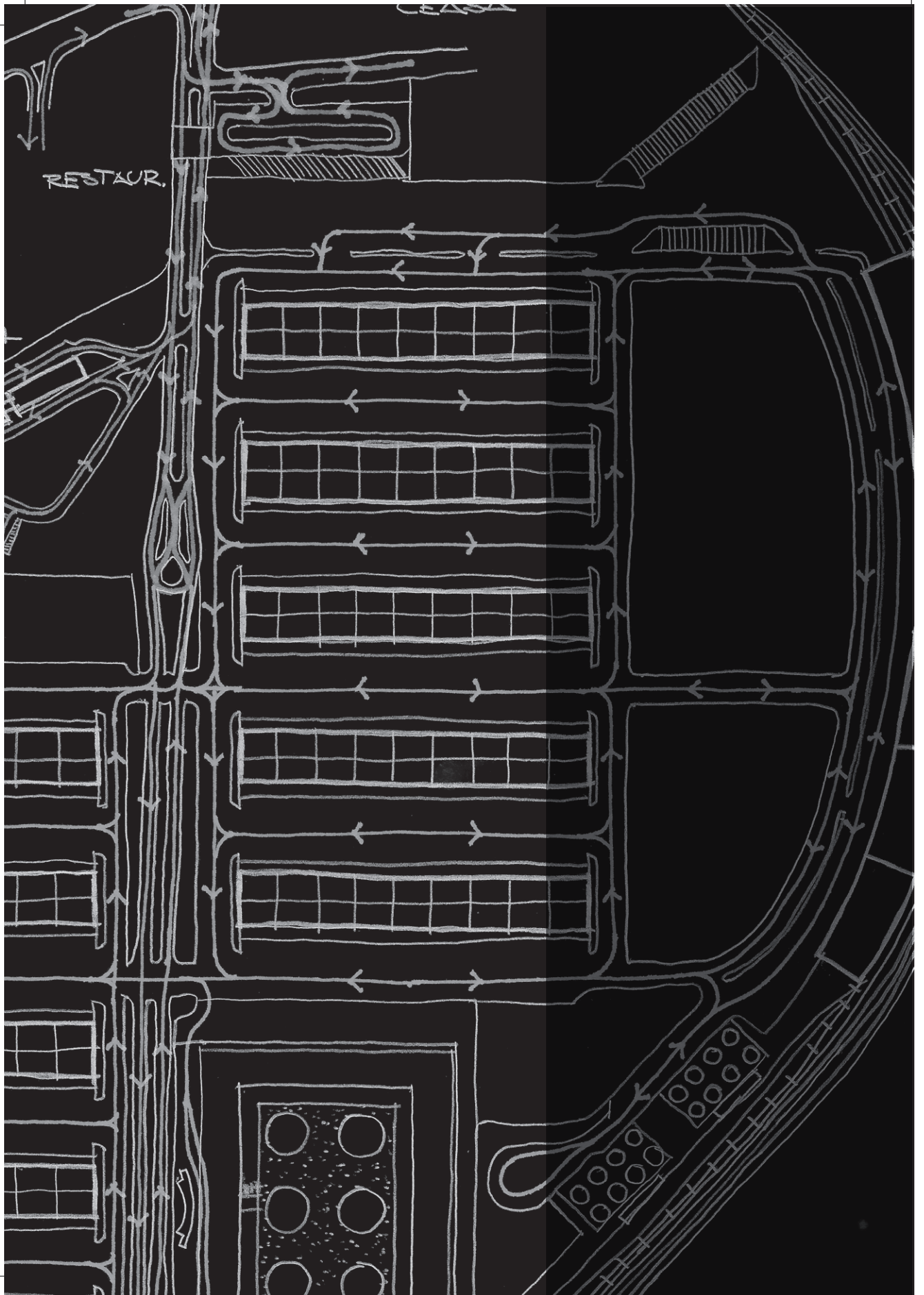




TERMINAL INTERMODAL DE UBERLÂNDIA, MG

Menção Honrosa no 13o. Concurso Paviflex, 2001.

ROGÉRIO DA FONSECA

Graduação: 2o. semestre de 2000

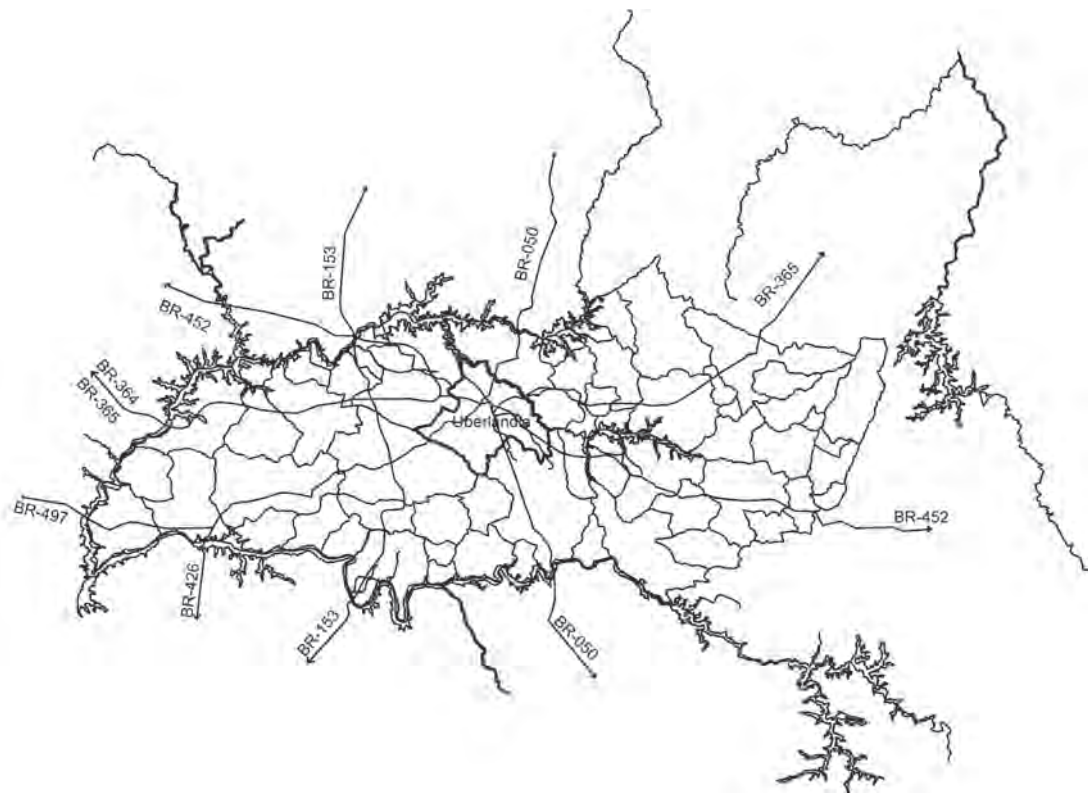
Orientador: Prof. Antônio Grillo

Endereço para correspondência

Rua Perdizes, 105/201 A - Padre Eustáquio

30720-610 - Belo Horizonte, MG

E-mail: rfarquitetura@terra.com



TANQUE COMBUSTIVEL



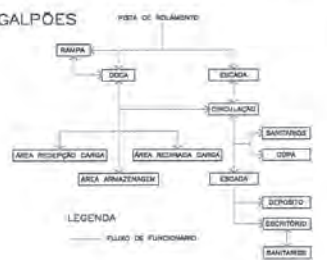
GALPÃO SACARIA



SILO



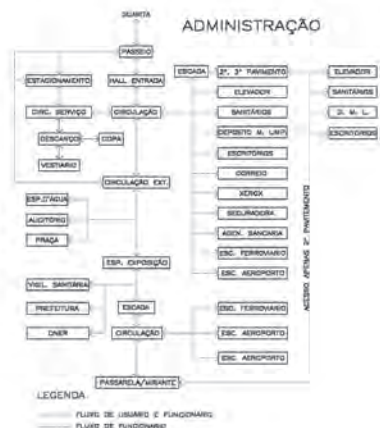
GALPÕES



IMPLANTAÇÃO GERAL



ADMINISTRAÇÃO



GUARITA



Memorial

Proposta

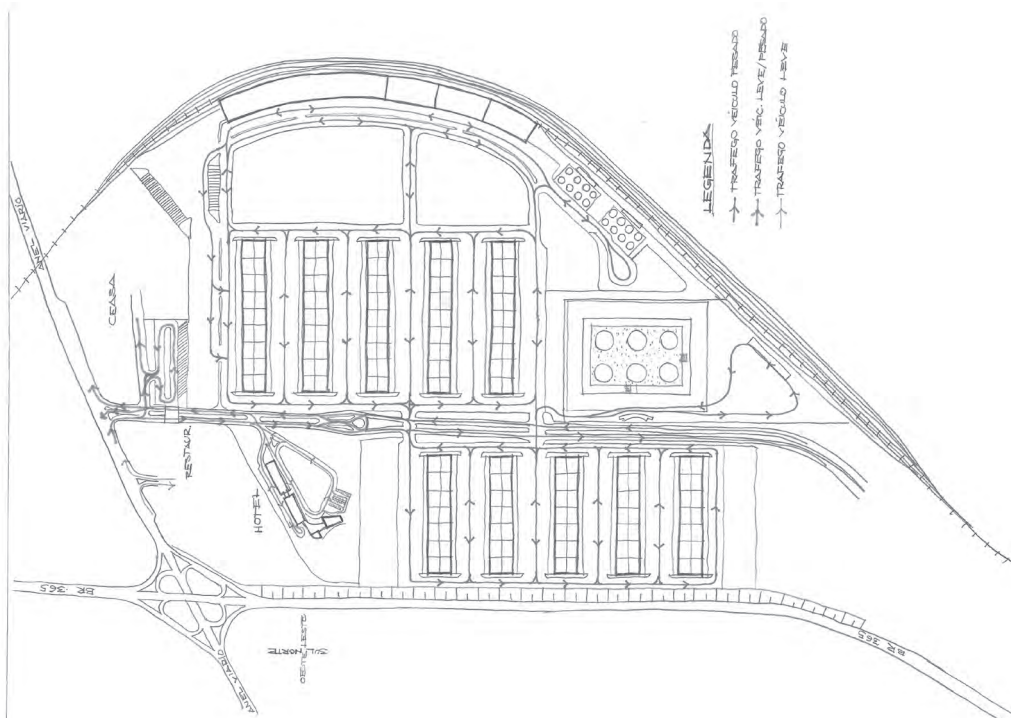
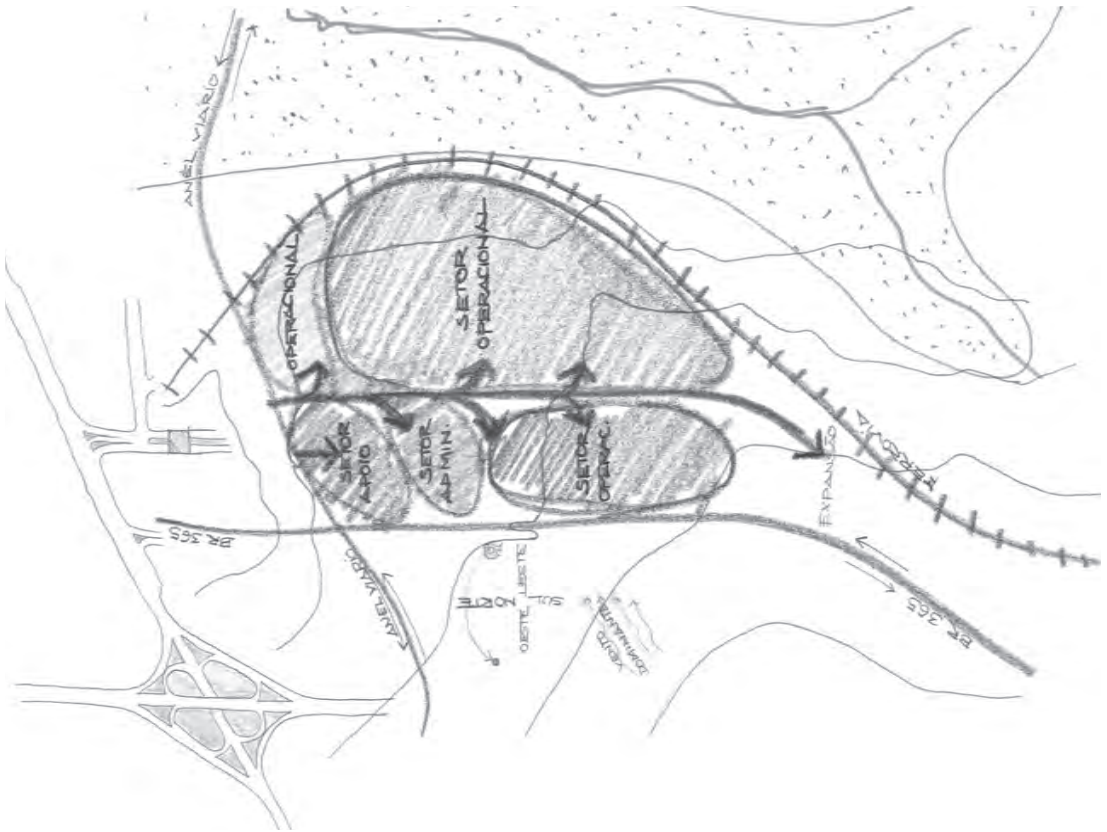
A proposta parte da constatação da pertinência da implantação de um terminal intermodal em Uberlândia, Minas Gerais. Uberlândia tem uma localização privilegiada no centro do Brasil e do continente sul-americano. Ponto estratégico para negócios, a cidade é o maior centro atacadista distribuidor da América Latina, e por vocação, um polo de agribusiness. A cidade é detentora de uma excepcional infraestrutura logística, apresentando uma das melhores estruturas de transportes e de armazenagem do país, e uma grande movimentação nas operações de exportação e importação. Ela possui um moderno aeroporto internacional de cargas e passageiros, e por ela passam oito rodovias e uma ferrovia. Não por acaso empresas como Souza Cruz, Cargill, Nestlé, Braspelco, Grupo Algar, Daiwa, Martins, Arcom, Monsanto, Novartis, Agrocere, Sadia, Makro, Coca-Cola, Carrefour e Antarctica escolheram Uberlândia para instalarem suas fábricas.

Essas características fazem da cidade um local ideal para implantação de um porto seco com um terminal intermodal. O porto seco consiste em uma completa infra-estrutura de transporte de carga, destinada a receber, sob controle fiscal, mercadoria importadas ou exportadas, podendo ser executados todos os serviços aduaneiros, incluindo-se os de processamento de despacho. O terminal intermodal agiliza o transbordo de carga, evita a retenção das mesmas por longos períodos, e reduz os custos operacionais do transporte. Nele, podem ser adotadas as carretas intermodais, capazes de rodar tanto em rodovias quanto ferrovias.

O terreno escolhido para implantação do projeto se encontra localizado no quilômetro 76 da BR-050, entre a rodovia e a ferrovia, numa área de relevo praticamente plano.

Conceito

A horizontalidade da paisagem age como elemento gerador do partido. Os grandes espaços que o empreendimento necessita possibilitam a combinação de tecnologia e arrojo estrutural, transformando a paisagem local. Pretende-se com a proposta alterar, de forma significativa, a monótona concepção que tradicionalmente caracteriza os terminais de carga.



Programa

O porto seco consiste em um projeto arquitetônico que une essencialidade, economia de recursos e universalidade do espaço. O complexo dispõe de um entreposto hortifrutigranjeiro, armazéns paletizados, armazéns rodoferroviários, pátio para containers, estacionamento para caminhões, estação ferroviária, silos para armazenagem de grãos, posto de abastecimento, dormitórios para caminhoneiros, restaurante, centro comercial e administrativo, estação de tratamento de esgoto, castelo d'água e portaria. Toda esta estrutura foi disposta segundo a racionalização dos fluxos internos e externos no porto.

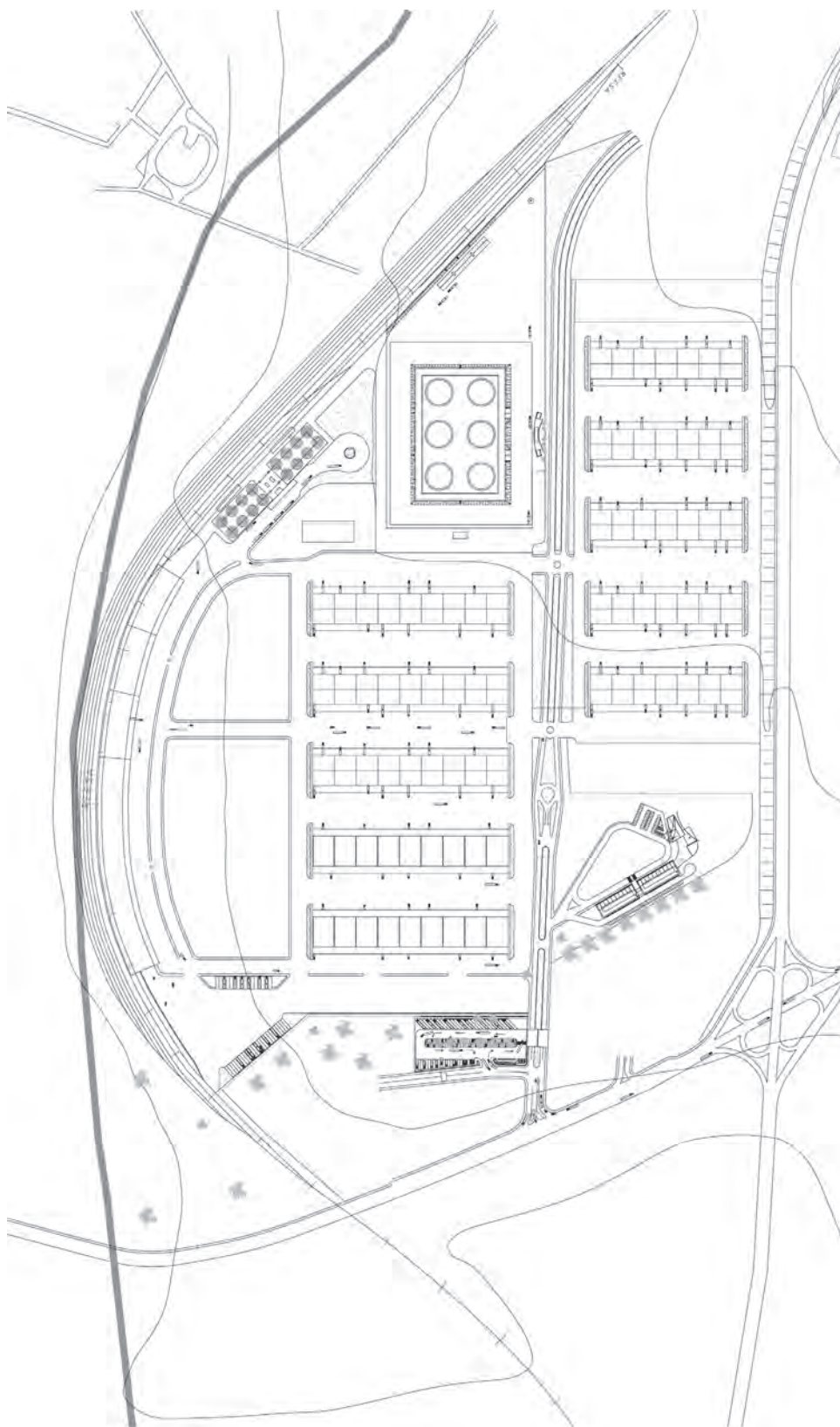
Para acesso ao empreendimento, foi projetada uma pista de desaceleração e um anel viário, que conduz o usuário as portarias do porto seco, e também ao complexo de apoio que o circundará: um posto de abastecimento, um restaurante e um hotel, destinado a caminhoneiros.

Na parte externa do porto, margeando a pista de desaceleração, encontra-se o posto de abastecimento para veículos pequenos e de grande porte, com suporte para troca de lubrificantes, ducha, loja de conveniência e borracharia. Um pouco mais a frente dispomos o restaurante, com capacidade para 200 pessoas. Ao seu lado, conectado por uma passarela, está o hotel, com dois pavimentos.

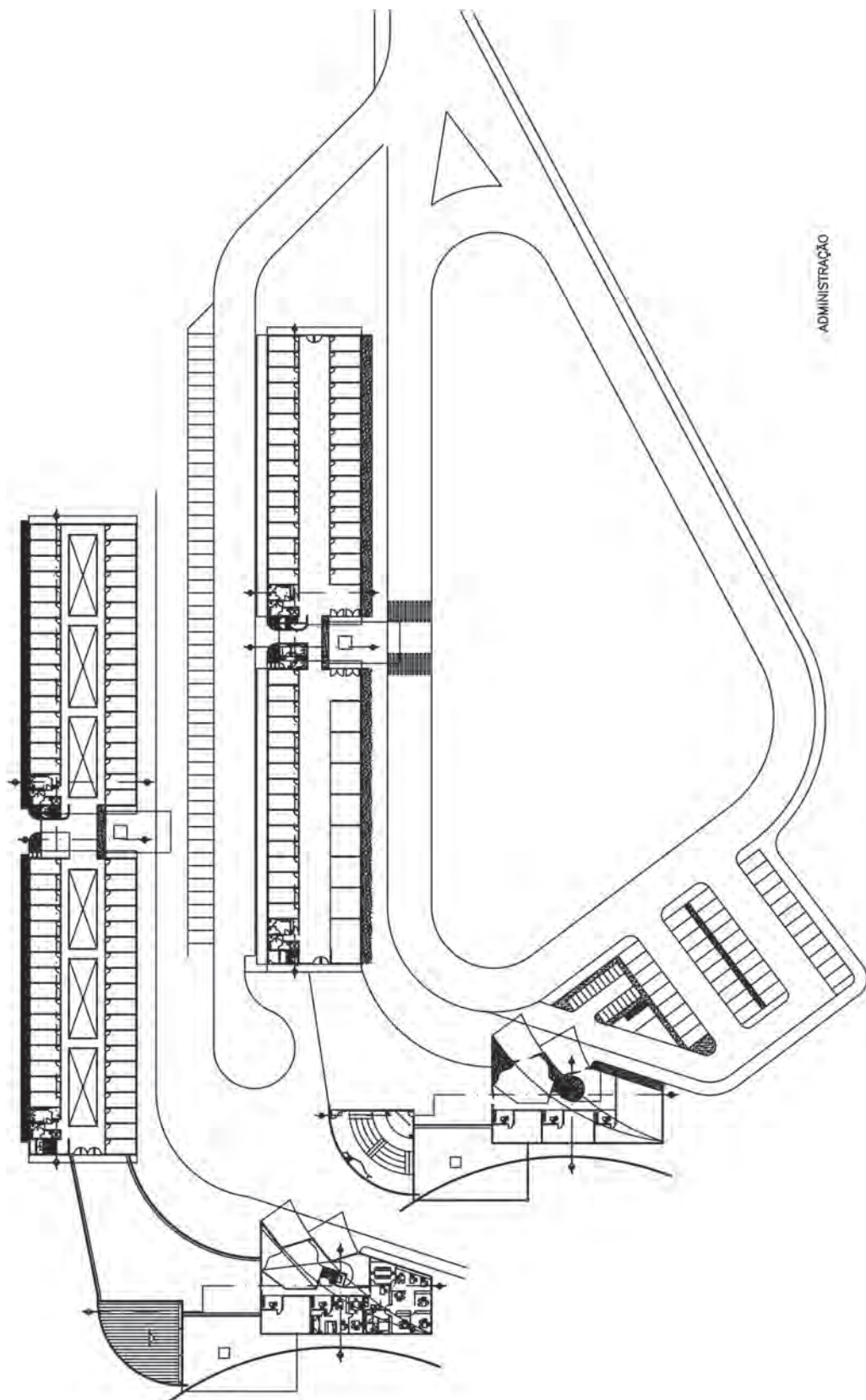
Na entrada do porto seco, à direita, fica a central de hortifrutigranjeiros, com um apoio administrativo, sanitários, lanchonete, carga e descarga, câmara fria, gás e cerca de 180 boxes, com área de 6.400,00 m² e mais 450 módulos com área de 1.500,00 m². Seguindo a frente chegamos ao prédio da administração, com agência bancária, correio, recepção, sala de espera, sanitários, auditório, sala de reunião, sala diretoria, sala financeira, sala DNER, sala despachante, sala fiscal federal, sala graneleiro, sala hortifrutigranjeiro, sala de descanso, xerox, copa, área de serviço, sanitários e ambulatório. Mais ao fundo ficam os silos, com capacidade de 30 mil tonelada de grãos, e ainda galpão para sacaria, docas, balança ferroviária e rodoviária, copa, cozinha e vestiários. À esquerda de quem entra no porto ficam os armazéns, pátio e estacionamento. Os armazéns dispõem de áreas para cargas paletizadas, cargas especiais, câmara frigorífica, sala operacional, sala transportadora, depósitos, sanitários e copa.

Parecer do júri do 13ª Premiação Paviflex, 2000

"Tema de grande envergadura, complexo no programa e exigente no detalhe. Com esse cenário a proposta conduziu com perfeição a análise do problema do transporte de cargas e sua pesada interferência na organização urbana. Utiliza recursos estruturais compatíveis com as diversas escalas de uso e introduz com conhecimento as novas tecnologias de transporte e armazenagem de produtos, além de não perder de vista a preocupação com a expressividade formal necessária à exibição adequada da identidade e caráter da obra."

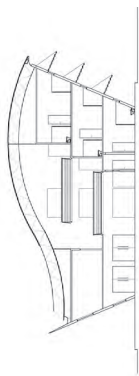


IMPLANTAÇÃO

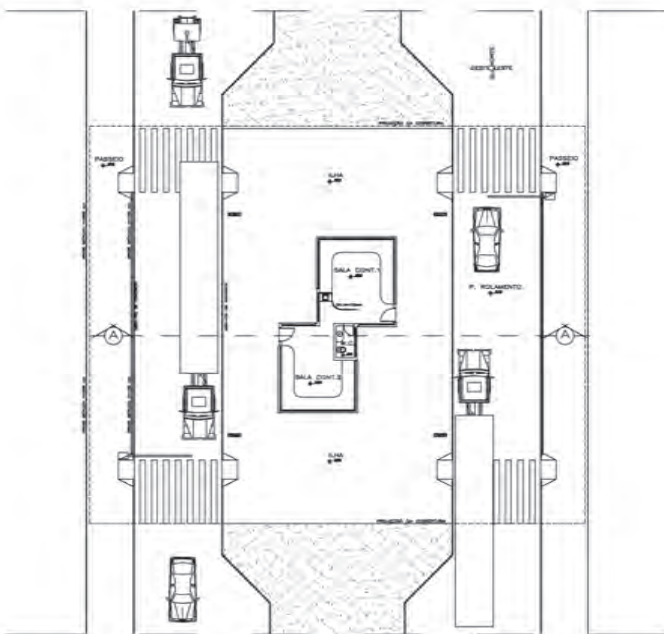




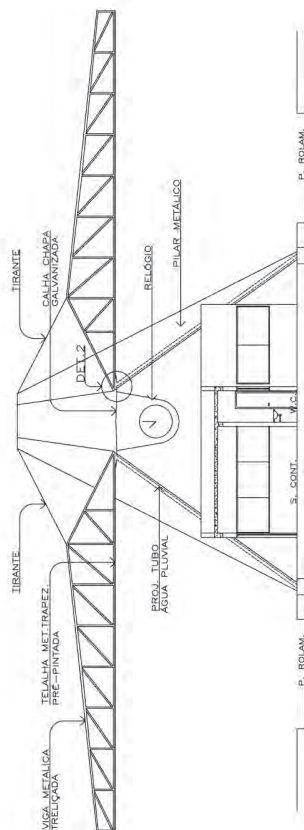
CORTE A



CORTE C

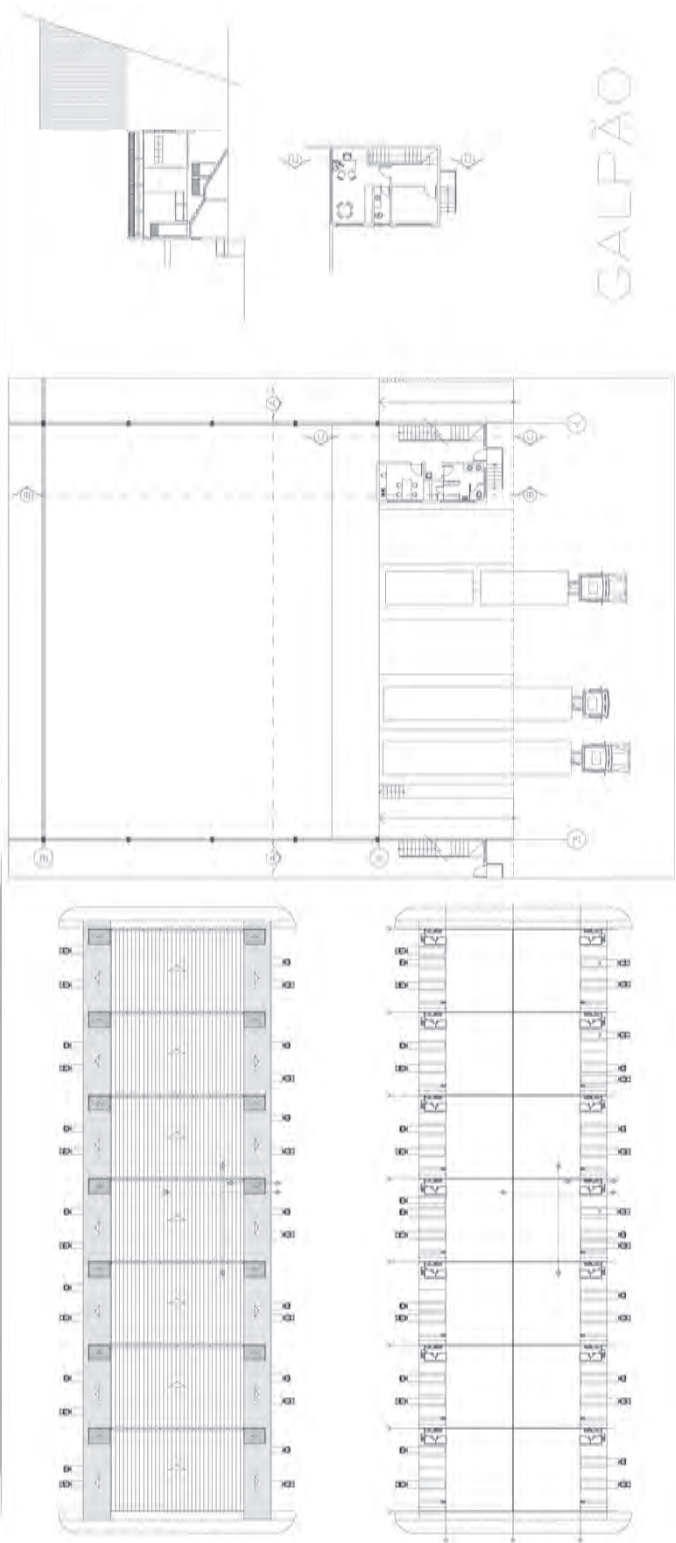
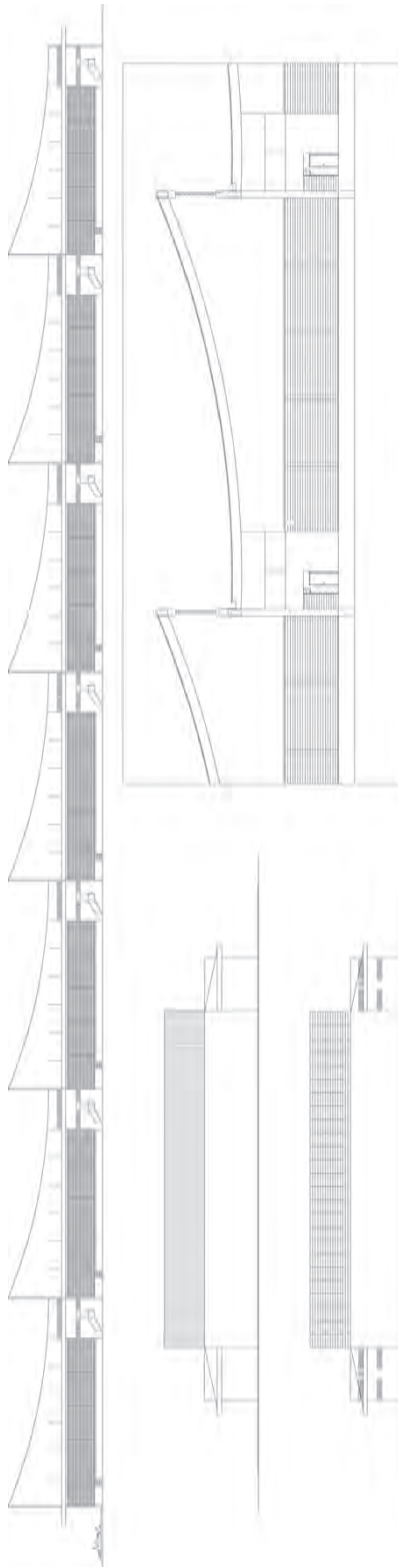


ADMINISTRAÇÃO



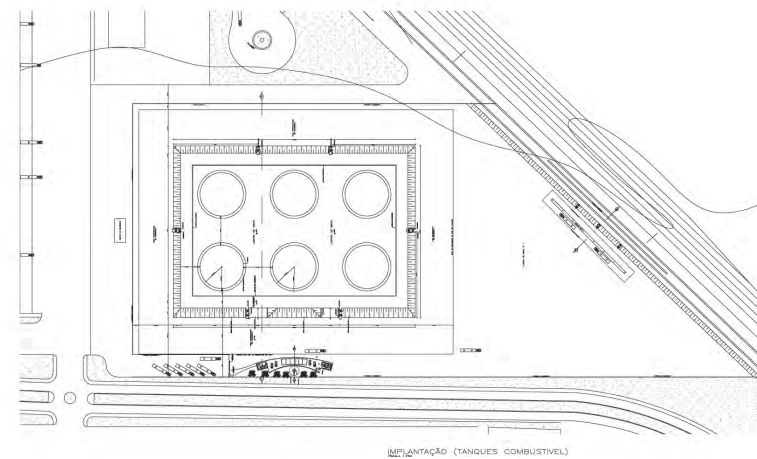
CORTE A

QUARITA



GALPÃO

COMBUSTIVEL



IMPLANTAO (TANQUES COMBUSTIVEL)

