
**Faculdade de Tecnologia de Americana "Ministro Ralph Biasi"
Curso Superior de Tecnologia em Logística**

NOVO TERMINAL URBANO DE SANTA BÁRBARA D'OESTE: UMA ANÁLISE DE MOBILIDADE URBANA

LUCAS DIAS OLIVEIRA (Faculdade de Tecnologia de Americana Ministro
Ralph Biasi)
lucas.oliveira356@fatec.sp.gov.br

CINTIA DE SOUZA FERNANDES BOCARDI (Faculdade de Tecnologia de
Americana Ministro Ralph Biasi)
cintia.bocardi@fatec.sp.gov.br

LEANDRO ORTOLANI CYPRIANO (Faculdade de Tecnologia de Americana Ministro
Ralph Biasi)
leandro.cypriano@fatec.sp.gov.br

Orientador

RESUMO

Este artigo trata-se de uma pesquisa com intuito de analisar a sustentabilidade do investimento público em uma obra de melhoria do transporte público da cidade de Santa Bárbara d'Oeste denominado "Terminal Leste", cuja obra decorrente de um aproveitamento de uma infraestrutura pública de uma antiga rodoviária subutilizada (desativada) e, portanto, foi adaptada para o novo terminal. Mas para analisar esta obra que ainda não está em funcionamento pois, está em fase final de acabamento, foram realizadas pesquisas bibliográficas para embasamento e contextualização que levaram a realização do projeto, bem como uma pesquisa de campo para uma maior veracidade e acurácia da análise realizada sobre o empreendimento e sua sustentabilidade, na qual apesar de não conseguir obter uma definição concreta, por não estar em operação, foi possível observar que trata-se de um projeto promissor, que atende parte dos requisitos de uma obra sustentável, que contém falhas porém, que são passíveis de concertos e melhorias durante o tempo.

PALAVRAS-CHAVE: Terminal Leste; Sustentabilidade; Transporte Público; Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

This article presents a research study aimed at analyzing the sustainability of public investment in a public transportation improvement project in the city of Santa Bárbara d'Oeste, called the "Terminal Leste." The project involves repurposing underutilized public infrastructure—specifically, a deactivated former bus station—which has been adapted to serve as the new terminal. Since the terminal is not yet operational and is in its final stages of completion, bibliographic research was conducted to provide theoretical background and context that led to the development of the project. Additionally, field research was carried out to enhance the accuracy and credibility of the analysis regarding the project and its sustainability. Although it was not possible to reach a definitive conclusion due to the terminal not being in operation, the research indicates that it is a promising project. It meets several criteria for a sustainable development, despite presenting some flaws that could be corrected and improved over time.

KEYWORDS: Terminal Leste; Sustainability; Public Transport; Urban Mobility.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana sustentável tem se consolidado como um dos principais desafios das cidades brasileiras, principalmente em grandes cidades, mas as pequenas cidades também precisam de grande atenção para que tenham um bom desenvolvimento.

Contudo, a mobilidade urbana é movida por vários meios, seja por coletivos, como, ônibus, metrô, trem, VLT, como também os individuais, sendo carro, moto, e até transporte por aplicativos. Com isso, possui os não motorizados sendo a pé (caminhada), bicicleta, skate.

Neste artigo será abordado uma análise sobre a mobilidade urbana, dentro de um terminal que está sendo construído na cidade de Santa Barbara d'Oeste, denominado como "Terminal Leste", tendo o sistema rodoviário, onde interligará a população para atendimento médico no centro "Cidade Saúde" e a zona leste do município.

Santa Barbara d'Oeste é uma cidade que vem de um crescimento populacional e urbano acelerado, com isso, a necessidade de oferecer um transporte público de qualidade, acessível e ambientalmente responsável é crucial para o desenvolvimento da cidade, porém, ainda há muitos problemas relacionados quanto a qualidade dos serviços ofertados, desde o custo das tarifas e à limitação de oferta de ônibus para a população.

A obra que será entregue em breve do Terminal Leste, é um empreendimento que reutiliza uma antiga rodoviária desativada e que também já foi um quartel de bombeiros, sendo uma iniciativa que busca ajudar na melhoria da mobilidade urbana do município.

Sendo assim, esse trabalho tem como objetivo geral analisar o Terminal Leste sob o ponto de vista da mobilidade urbana sustentável, considerando aspectos como a distribuição demográfica da cidade, a relação entre população, trajeto e transporte, capacidade e demanda do sistema, a infraestrutura disponível, acessibilidade, inclusão com outras regiões do município e os possíveis impactos sociais e ambientais decorrentes da obra.

Para a realização da análise a pesquisa é de campo e exploratória, tendo uma abordagem bibliográfica, onde busca compreender além dos dados atuais do município, mas também seu contexto histórico e os motivos que trouxeram a implantação de um novo terminal.

Presume-se, responder a seguinte questão: A entrega da obra do "Terminal Leste" irá promover a mobilidade urbana sustentável em Santa Barbara d'Oeste?

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a execução deste trabalho que trata se de uma pesquisa sobre uma obra pública ainda em andamento foi realizada diversas pesquisas bibliográficas, em vários meios como acervo de história oficial da cidade canais público de informação, jornais, portais de notícia entre outros.

No entanto para uma pesquisa mais criteriosa e que permitisse uma melhor capacidade analítica também foi realizada uma pesquisa de campo no qual os integrantes desse projeto foram até o local da construção o que permitiu não só uma melhor visualização de como será o funcionamento o futuro do terminal bem como toda a parte ao redor que pode afetar e também será afetada pela construção do Terminal Leste.

3 DADOS HISTÓRICOS E ECONÔMICOS DE SANTA BÁRBARA D'OESTE – SP.

3.1.1 – Histórico do Município

A cidade de Santa Bárbara d'Oeste foi fundada por Margarida da Graça Martins no ano de 1817 quando adquiriu uma sesmaria, ela se mudou para essa cidade com seus filhos parentes e escravos na época. Porém apenas um ano depois em 1818 que foi decidido a fundação da cidade pois foi quando dona Margarida doou terras para construir uma capela a Santa Bárbara

em 1817 e em 1818 foi concluída a construção desta capela. Tendo como aniversário da cidade 4 de dezembro deste mesmo ano em 1818 (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A., 2019).

Filha única do português Sargento-Mor Manuel José da Graça e de Anna Maria Cardoso, a ainda adolescente Margarida, morando com os pais na Capital paulista, foi obrigada por eles a se casar quando tinha apenas 13 anos de idade (em 1796) e foi com um idoso, José Paschoal de Lima (37 anos), que era um comerciante de São Paulo, com quem não teve filhos (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A.; PG 16, 2019)

A fundadora dona Margarida da Graça Martins teve uma grande atenção para sesmarias quando houve a abertura de uma estrada entre Campinas e Piracicaba, a partir daí Santa Barbara d'Oeste só crescia, houve grande avanço nas usinas açucareiras em 1914, com usinas de açúcar e álcool onde tínhamos grandes indústrias como Furlan, Cillos e Galvão. Atualmente tendo apenas a usina Furlan em atividade.(SANTA BARBARA D'OESTE, 2025)

Margarida da Graça Martins veio então se fixar no interior paulista, na chamada "Região dos Toledos", uma sesmaria de duas léguas quadradas, delimitada pelo "Rio Piracicaba" e pelo "Ribeirão Quilombo", área na qual instalou sua família, parentes, escravos e agregados e onde fundou uma fazenda com engenho de açúcar (seu engenho funcionou na região onde bem mais adiante seria construída em suas imediações a fábrica matriz das "Indústrias Romi"). E assim começou a se formar o povoado, um vilarejo. (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A.; PG 17, 2019)

3.1.2 Economia do município

Um grande Marco na cidade foi a construção do primeiro automóvel em 1956 conhecido como Romi-Isetta, pois com o crescimento urbano ao lado da cidade de Americana que também estava tendo um grande crescimento, esse automóvel foi de grande importância na época e lembrado até hoje. Este automóvel foi construído pelo importante empresa Fundação Romi, que começaram suas atividades de reparo de automóveis em 1930. Atualmente fornecem Máquinas-ferramenta, Máquinas para Processamento de Plásticos e Peças de ferro (ROMI. S.A., 2025).

A cidade teve muitos imigrantes entre os séculos XIX e XX que foram os europeus e italianos. Outros imigrantes que também vieram para a cidade de Santa Bárbara d'Oeste foram os americanos onde ocorreu um grande desenvolvimento tanto na economia, quanto social pois utilizavam técnicas na agricultura como arado e semeadeiras o que fez com que a agricultura fosse vista e trabalhada de uma outra forma, trazendo avanços. Também houve migrantes vindos de São Paulo e Paraná em busca de emprego no setor têxtil nos anos 70 (CAMARA DE SANTA BARBARA D'OESTE, 2025).

Esses migrantes se alocaram na zona leste onde também além do desenvolvimento e avanços de trabalho houve o crescimento urbano. Desde os anos 2000, graças a investimentos públicos, a cidade vem alcançando seu equilíbrio econômico e social, tornando-se um município cada vez mais competitivo perante a região metropolitana de Campinas. Leis de incentivos para empresas que se instalem na cidade foram criadas e a obra de ampliação da Rodovia dos Bandeirantes, cujo trajeto passa pelo município, trouxe novas possibilidades de desenvolvimento (SANTA BARBARA D'OESTE, 2025).

3.1.3 Regiões do município (Zona Leste)

A Zona Leste, foi o fator principal que ocasionou a separação definitiva entre as cidades de Santa Barbara d'Oeste e Americana. Essa separação ocorreu entre as décadas de 1960 e 1970, aonde muitas pessoas vinham em busca de emprego e se alocaram na divisa entre as cidades já que Americana não comportava o crescimento da população, contudo, foi definido a divisa entre as duas cidades com a Avenida da Amizade, porém essa condição trouxe problemas

financeiros a cidade de Santa Bárbara d'Oeste, já que a cidade havia recebido muitos moradores (SANTA BARBARA D'OESTE, 2025).

A Zona Leste é uma das áreas mais proeminentes da cidade de Santa Bárbara d'Oeste. Esta parte da cidade surgiu em resposta a uma necessidade, quando Americana estava tendo um crescimento acelerado e começou a se expandir em direção a Santa Bárbara d'Oeste (G1, 2018).

“A Zona Leste faz divisa com Americana e por muito tempo a região serviu apenas como “dormitório” para os migrantes que trabalhavam em tecelagens na cidade vizinha.” (G1, 2018).

A expansão urbana acelerada de Santa Bárbara d'Oeste, especialmente em sua zona leste, resultou em uma explosão demográfica que modificou a dinâmica do município, antes caracterizada como uma cidade tranquila, onde muitos se conheciam, Santa Bárbara d'Oeste passou a ser um local mais movimentado e diverso, com um fluxo maior de pessoas desconhecidas circulando por seu centro histórico aonde esse crescimento provocou uma divisão clara entre duas partes da cidade: a chamada “cidade velha” e a “nova cidade”. (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A.; PG 96, 2019)

Pronto, a formação da zona leste na prática dividiu Santa Bárbara d'Oeste – e por bom tempo - em duas cidades dentro de um mesmo município de grande extensão territorial. De um lado, a chamada “cidade velha”, com crescimento acentuado a partir da década de 1960, em razão da forte industrialização do município. Do outro lado, a chamada “nova cidade”, para onde muitos migraram, porém, pensando mais em serem de Americana que da terra que os acolhia (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A.; PG 96, 2019)

A “cidade velha” experimentou um crescimento significativo a partir da década de 1960, impulsionado pela forte industrialização do município onde o desenvolvimento atraiu muitos trabalhadores e suas famílias, consolidando a região como um dos polos industriais do interior paulista. Já na parte denominada “nova cidade” surgiu com a criação de novos bairros na zona leste, que atraíram moradores que, apesar de estarem oficialmente em Santa Bárbara d'Oeste, mantinham fortes vínculos com Americana, uma cidade vizinha, também em desenvolvimento. (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A.; PG 96, 2019).

Nos primeiros anos dessa expansão, os habitantes da zona leste recorriam em grande parte aos serviços oferecidos por Americana, como comércio, lazer e transporte, e juntamente com toda a facilidade de locomoção até o centro americanense, onde eles dependiam muito de Americana, pois as linhas de ônibus circulares operadas pelas empresas ofereciam intervalos curtos e eficiência no transporte e por outro lado, o serviço de ônibus que conectava a zona leste ao centro de Santa Bárbara d'Oeste era insuficiente e com longos tempos de espera, o que dificultava a adaptação dos moradores a nova área da cidade. Contudo, os moradores da zona leste se deslocavam demais para fazer compras ou até trabalhar, o que fez com que a zona leste tivesse um crescimento local de lojas. Esses moradores sentiram uma necessidade e fizeram disso um grande comércio que está de pé até hoje, com grandes nomes de empresas como: Cristiantex Magazine, Silvan Modas, Supermercado Pague menos, Supermercado Pavan, entre outros. (BELANNI. J.J; ANGOLINE. A.; PG 96, 2019)

Sobre a população da Zona Leste não há nenhum dado específico sobre isso, porém, segundo o último censo do IBGE realizado em 2022, a população total da cidade de Santa Bárbara d'Oeste é de 183.347 pessoas, e se for considerado que as linhas fixas da cidade estão igualmente divididas conforme a quantidade de habitantes por região, presume-se que a Zona Leste na qual possui 1/3 das linhas de ônibus da cidade, também tenha 1/3 da quantidade total de habitantes o que daria aproximadamente 61.115 moradores na região.

4 ANÁLISE DO NOVO TERMINAL URBANO DE SANTA BÁRBARA D'OESTE – SP

4.1.1 Oferta, capacidade e demanda

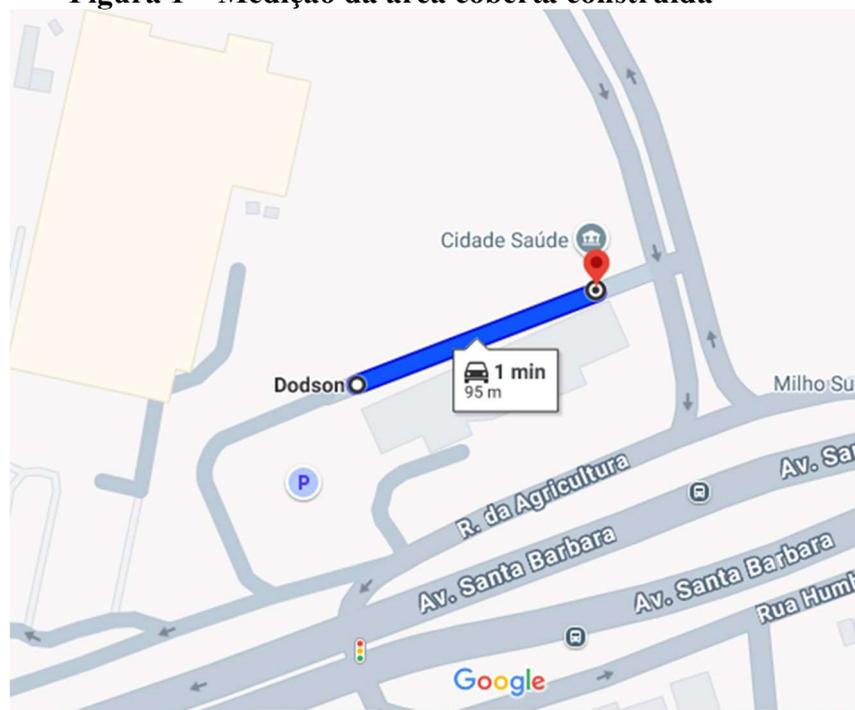
Atualmente o transporte público da cidade está sob concessão privada pela empresa Nova Via na qual atende à população de forma direta com 35 veículos e 80 colaboradores que são divididos em 21 linhas, rodam entorno de aproximadamente 160.000 km por mês.

Dessas 21 linhas 8 delas são destinadas ao atendimento da zona leste sendo uma delas adicional durante o período da manhã, o que reforça o atendimento ao público que diariamente se desloca dos bairros situados na zona leste até a zona industrial, demonstrando o tamanho da necessidade das pessoas que diariamente saem da zona leste em direção à zona industrial na qual se está sendo construído o Terminal Leste.

Para o novo terminal ainda não existe linhas pré-definidas, no entanto a promessa é que algumas linhas sejam adaptadas e outras sejam criadas para a viabilidade da construção, no entanto, não há um relatório oficial sobre a quantidade de ônibus que podem ser atendidos ao mesmo tempo no Terminal, e nem mesmo uma norma própria do município quanto ao espaçamento entre ônibus com mais de um ponto no terminal.

Mas para suprir essa falta de informação e analisar a capacidade do Terminal Leste foi realizada uma visita ao local onde foi possível constatar que toda área coberta pode ser considerado um ponto de embarque e desembarque, e partindo desse princípio com uma pesquisa no Google Maps, considerando toda a área coberta construída no qual o valor obtido da capacidade de embarque e desembarque foi de 95 m, dividindo esse valor por 15m, conforme define a regulamentação da CET, Companhia que cuida do tráfego mais movimentado do país, referência em todo o Estado no que se trata do assunto de mobilidade urbana (Companhia de Engenharia de Tráfego, 2001), o espaço necessário por cada ônibus em um ponto de parada resulta em um total de atendimento simultâneo de até 6 ônibus.

Figura 1 – Medição da área coberta construída



Fonte: <https://maps.app.goo.gl/yT6hZdcMHXF5XrXc9>(2025)

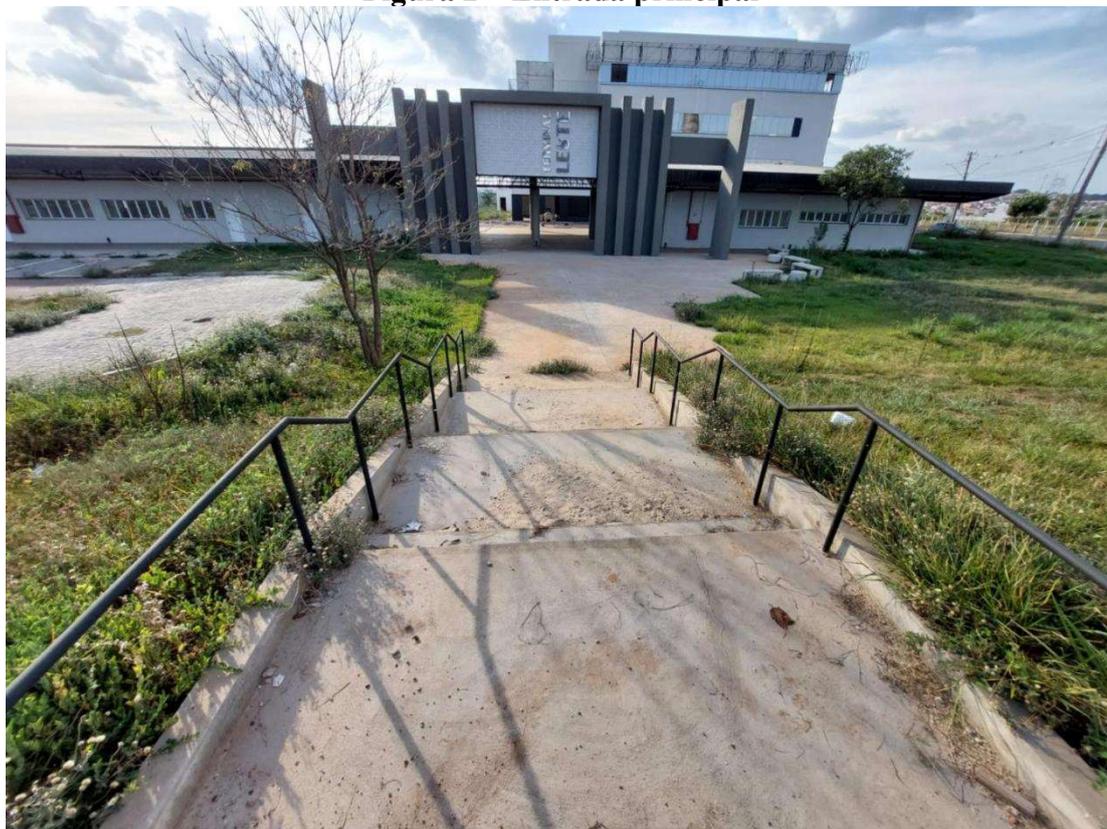
4.1.2 Infraestrutura

Tal como mencionado anteriormente o Terminal Leste trata -se de uma construção que adaptada de um antigo terminal rodoviário e graças a isso ele possui uma característica não muito comum de um Terminal Urbano que é possuir dezenas de vagas para carros de visitantes e espaço exclusivo para táxi.

No entanto, para análise mais profunda sobre a infraestrutura do Terminal Leste, além da pesquisa bibliográfica, também foi realizada uma visita ao local na qual foi possível constatar que se trata de uma construção de alvenaria simples realizada sobre um terreno com superfície nivelada, contando com apenas um nível de construção, distribuído de maneira retangular no centro de uma área dedicada ao terminal, com 1.800 m².

Devido a esta simplicidade de construção o fluxo de ônibus também é simplificado fazendo com que os ônibus tenham apenas um único sentido de fluxo para embarque e desembarque de passageiros e, aliado ao fato do terreno ser plano a circulação de pessoas se torna muito mais fácil além de dispensar grandes adaptações para pessoas com deficiência física, adaptações estas que estão por quase todo o Terminal e conta não apenas com adaptação para pessoas com deficiência física mas também para pessoas com deficiência visual, o único lugar que falta Acessibilidade é justamente a entrada principal que dá acesso a principal avenida da cidade bem como acesso a zona industrial, onde há um certo desnível que necessita de uma rampa de acesso que não foi construída no local, o que não impede o acesso ao Terminal mas certamente dificulta o acesso ainda mais para quem já possui dificuldades de mobilidade.

Figura 2 – Entrada principal



Fonte: Imagem do autor (2025)

4.1.3 Segurança

No aspecto criminal há pontos relevantes a serem levados em consideração. Por estar localizado frente a zona industrial e entre 2 avenidas importantes na cidade traz uma movimentação muito grande de carros e de pessoas, que podem ajudar na inibição de crimes e pequenos delitos, além disso, o atacado ao lado e o centro de saúde ajudam ainda mais a deixar o ambiente com movimento ainda maior de pessoas, entretanto, não há nenhuma delegacia próxima e não possui com um sistema de vigilância no local, que aliado é uma localização que embora muito movimentada durante o dia e nos horários de pico, também está em localizada em um bairro relativamente novo que não possui muitas casas ou comércio dando uma sensação de vazio e passando uma sensação de insegurança em horários durante a noite e durante dias sem grande movimentação.

Quanto ao aspecto de integridade física entende-se que por estar ainda em reforma pequenos detalhes ainda serão realizados como por exemplo a sinalização vertical e horizontal dentro do espaço designado tanto para o terminal quanto para a cidade de saúde, no entanto há de se ressaltar que medidas estruturais devem ser realizadas no entorno do terminal uma vez que não apenas a sinalização seja ela de pedestre, ciclovia ou mesmo de veículos automotores está debilitada por ações do tempo, mas também há ausências de calçadas e guias rebaixadas para acesso de cadeirantes.

4.1.4 Sustentabilidade

Sustentabilidade refere-se ao princípio da busca pelo equilíbrio entre a disponibilidade dos recursos naturais e a exploração deles por parte da sociedade, assim temos o desenvolvimento sustentável que se refere ao desenvolvimento socioeconômico, político e cultural atrelado à preservação do meio ambiente. Sendo assim, o consumo deve estar em equilíbrio com a sustentabilidade, visando sempre aos avanços no campo social e econômico sem prejudicar a natureza e ao mesmo tempo garantindo o suprimento das necessidades da geração futura por meio da conservação dos recursos naturais (SOUZA, 2025).

As ações sustentáveis não perpassam apenas por grandes projetos promovidos por países, órgãos e instituições, essas ações começam individualmente, do local para o global. São inúmeras as práticas sustentáveis que podem ser adotadas tanto individualmente quanto coletivamente, temos alguns exemplos como , economizar água e energia; reutilizar água para outras atividades; recolher água da chuva para atividades de limpeza; evitar uso de materiais que não são biodegradáveis; adotar o hábito de plantar árvores, especialmente as espécies que se encontram em risco de extinção; aproveitar a luz solar bem como adote em suas residências, se possível, fontes de energia alternativas; diminuir o consumo de produtos que utilizem plásticos, visto que esses demoram a se decompor na natureza; reciclar o lixo; optar por produtos com embalagens retornáveis; adotar meios de transportes alternativos, como a bicicleta ou coletivos; dar preferência ao uso de biocombustíveis (SOUZA, 2025).

Com base neste conceito de sustentabilidade e mediante a pesquisas bibliográficas e uma visita a terminal foi possível analisar e realizar algumas constatações.

Sobre a construção trata-se de uma obra o que faz a reutilização de um prédio público, realizando apenas poucas adaptações em sua construção, trazendo não somente uma economia do lado financeiro, mas também um aspecto positivo da visão ambiental no qual a reutilização reduz a necessidade o uso de materiais assim como todo o lixo gerado na construção. Além disso a construção fica num ponto estratégico da cidade facilitando a integração do transporte público da cidade ao mesmo tempo em que atende duas importantes regiões da cidade no qual possui grande fluxo de pessoas.

No entanto, apesar dos pontos positivos em sua construção e sua localização, o projeto carece de itens importantes como; painéis solares, cisternas para captação de água da chuva, ônibus a biodiesel, híbridos ou elétricos além de uma definição sobre o funcionamento das

linhas de ônibus após a construção do terminal, deixando apenas no campo das incertezas sobre a implementação de demais linhas para suprir a demanda do transporte público bem como as alterações que podem ser realizadas para adequação da implementação do novo terminal.

4.1.5 Integração com a cidade

Apesar de ainda não estar em operação e não contar com linhas ativas, o terminal apresenta uma boa integração com a cidade no que diz respeito à sua posição geográfica, uma vez que ele fica geograficamente no centro da cidade em uma avenida que liga a região central a zona leste e sua estrutura fica em frente a zona industrial, com isso possibilita um atendimento melhor ao fluxo de trabalhadores enquanto interliga importantes regiões da cidade como a região central e a zona leste.

Além disso, conforme noticiado pelo jornal americanense “O Liberal”, o terminal promete ser um local que contará com importantes serviços públicos de atendimento à população como serviços da Coordenadoria de Transporte, espaço para a empresa responsável pela prestação do serviço de transporte coletivo do município, Junta Militar e serviços de saúde com os serviços disponibilizados pela Cidade Saúde que está sendo construído no mesmo terreno.

Figura 3 – Trecho ao lado do Terminal Leste onde há interligação entre as ciclovias da Av. Santa Bárbara com a Av. Norte-Sul Ver. Antônio Carlos de Sousa



Fonte: Imagem do autor (2025)

4.1.6 Sistemas de transportes

O sistema de transporte de Santa Bárbara d’Oeste, já contou com linha férrea, porém assim como boa parte do país teve sua linha desativada e atualmente possui apenas dois modais de transporte, o rodoviário e o cicloviário.

No que diz respeito às ciclovias, embora ainda esteja em desenvolvimento, a cidade já conta com trechos que ligam a zona leste ao centro. Alguns desses percursos passam pelas imediações do terminal, o que pode indicar uma possível integração entre os modais cicloviário e rodoviário, especialmente após a conclusão do terminal.

No modal rodoviário, a cidade apresenta um nível satisfatório de infraestrutura urbana, com ruas asfaltadas em toda sua extensão e três avenidas principais que garantem boa conectividade entre a zona leste e a região central. Além disso, todo o transporte público

municipal é operado por meio deste modal, com atendimento realizado exclusivamente por meio de linhas de ônibus.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Bem como mencionado no desenvolvimento deste artigo, trata-se de uma análise de uma obra pública ainda na fase de acabamento, portanto toda a pesquisa realizada busca analisar todos os pontos relativos ao terminal e que já foram executados para então entender o quanto deste projeto público de mobilidade urbana está de acordo com os princípios da sustentabilidade e, portanto, ser considerada uma obra sustentável.

De tudo que foi analisado não é possível chegar a uma definição exata, uma vez que, o terminal ainda não foi concluído, porém, de forma geral dos itens analisados até aqui, a constatação é de que o Terminal Leste é um projeto promissor, atendendo parte dos requisitos de uma obra sustentável contendo falhas que são passíveis de concertos e melhorias durante o tempo, o que gera uma expectativa positiva da construção sobre o olhar da sustentabilidade, principalmente no aspectos social, mas que só poderá ser realmente avaliada quando o Terminal Leste entrar em operação.

6 REFERÊNCIAS

ALONSO, Rodrigo. **Finalizado, Terminal Leste de Santa Bárbara começará a funcionar após conclusão do Cidade Saúde**. O Liberal, Santa Bárbara d'Oeste, 9 mar. 2025.

Disponível em: <<https://liberal.com.br/cidades/s-barbara/finalizado-terminal-leste-de-santa-barbara-comecara-a-funcionar-apos-conclusao-do-cidade-saude-2353523/>>. Acesso em: 1 jun. 2025.

BELANNI. J.J; ANGOLINE. A. C; **ISTO É SANTA BARBARA D'OESTE**, 2019, disponível em:

<https://camarasantabarbara.sp.gov.br/Arquivos/Downloads/2019123_Bicenten%C3%A1rio%20de%20Santa%20B%C3%A1rbara%20-%201.pdf> acessado em: 31/05/2025dez. 2024.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Manual de Sinalização Urbana – Regulamentação de Estacionamento e Parada**. Volume 10: Parte 1 – Parada de Ônibus – Critérios de Projeto. Revisão 01. Maio 2001. São Paulo: CET, 2001. Disponível em:

<https://www.cetsp.com.br/media/392046/msuvol10_parte1_pontodeonibusrev01.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2025.

G1. **'RIXA' ENTRE CIDADES E MIGRANTES EM BUSCA DE OPORTUNIDADE FORMARAM ZONA LESTE DE SANTA BÁRBARA**, Acessado

em:<<https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/santa-barbara-doeste-200-anos/noticia/2018/12/21/rixa-entre-cidades-e-migrantes-em-busca-de-oportunidade-formaram-zona-leste-de-santa-barbara.ghtml>>; Data de Acesso:31/05/2025

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Santa Bárbara d'Oeste**. IBGE, 2025. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/santa-barbara-doeste.html>>. Acesso em: 24 jun. 2025.

NOVA VIA. [S. l.]: **Nova Via**, c2023. Disponível em: <<https://nvnovavia.com.br/>>. Acesso em: 24 maio 2025.

PORTAL DE AMERICANA. **Transporte coletivo de Santa Bárbara tem nova frota, com ônibus Zero KM, ar condicionado e dispositivos modernos.** Portal de Americana, Americana, 18 fev. 2022. Disponível em: <<https://portaldeamericana.com/transporte-coletivo-de-santa-barbara-tem-nova-frota-com-onibus-zero-km-ar-condicionado-e-dispositivos-modernos/>>. Acesso em: 06 jun. 2025.

CAMÂMARA MUNICIPAL DE SANTA BARBARA D'OESTE; 2025, acessado em:<https://www.camarasantabarbara.sp.gov.br/pagina/listar/358?utm_source=>; Data de Acesso: 31/05/2025

MUNICÍPIO DE SANTA BARBARA D'OESTE; 2025; acessado em: <<https://www.santabarbara.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/13645/santa-barbara-doeste---188-anos>>; Data de Acesso:31/05/2025.

MUNICÍPIO DE SANTA BARBARA D'OESTE; 2025; acessado em: <<https://www.santabarbara.sp.gov.br/portal/servicos/1001/historia/>>; Data de Acesso:31/05/2025.

ROMI S.A. 2025. acessado em: <<https://www.romi.com/institucional/#:~:text=Iniciamos%20nossas%20atividades%20em%201930,exportados%20para%20todos%20os%20continentes.>>>; Data de Acesso: 31/05/2025

SOUSA, Rafaela. "**Sustentabilidade**"; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/educacao/sustentabilidade.htm>. Acesso em 09 de junho de 2025.

Cintia de Souza Fernandes Bocardi

Lucas Dias Oliveira

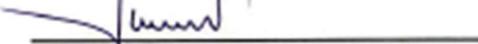
**NOVO TERMINAL URBANO DE SANTA BÁRBARA D'OESTE:
UMA ANÁLISE DE MOBILIDADE URBANA.**

Trabalho de graduação apresentado
como exigência parcial para obtenção do
título de Tecnólogo em Logística pelo
CEETEPS/Faculdade de Tecnologia –
FATEC/ Americana.
Área de concentração: Mobilidade urbana.

Americana, 23 de Junho de 2025.

Banca Examinadora:


Prof. Leandro Ortolani Cypriano (Presidente)
Especialista
Fatec Americana


Prof. João Favoretto (Membro)
Mestre
Fatec Americana


Profa. Daniela Marchini (Membro)
Doutora
Fatec Americana