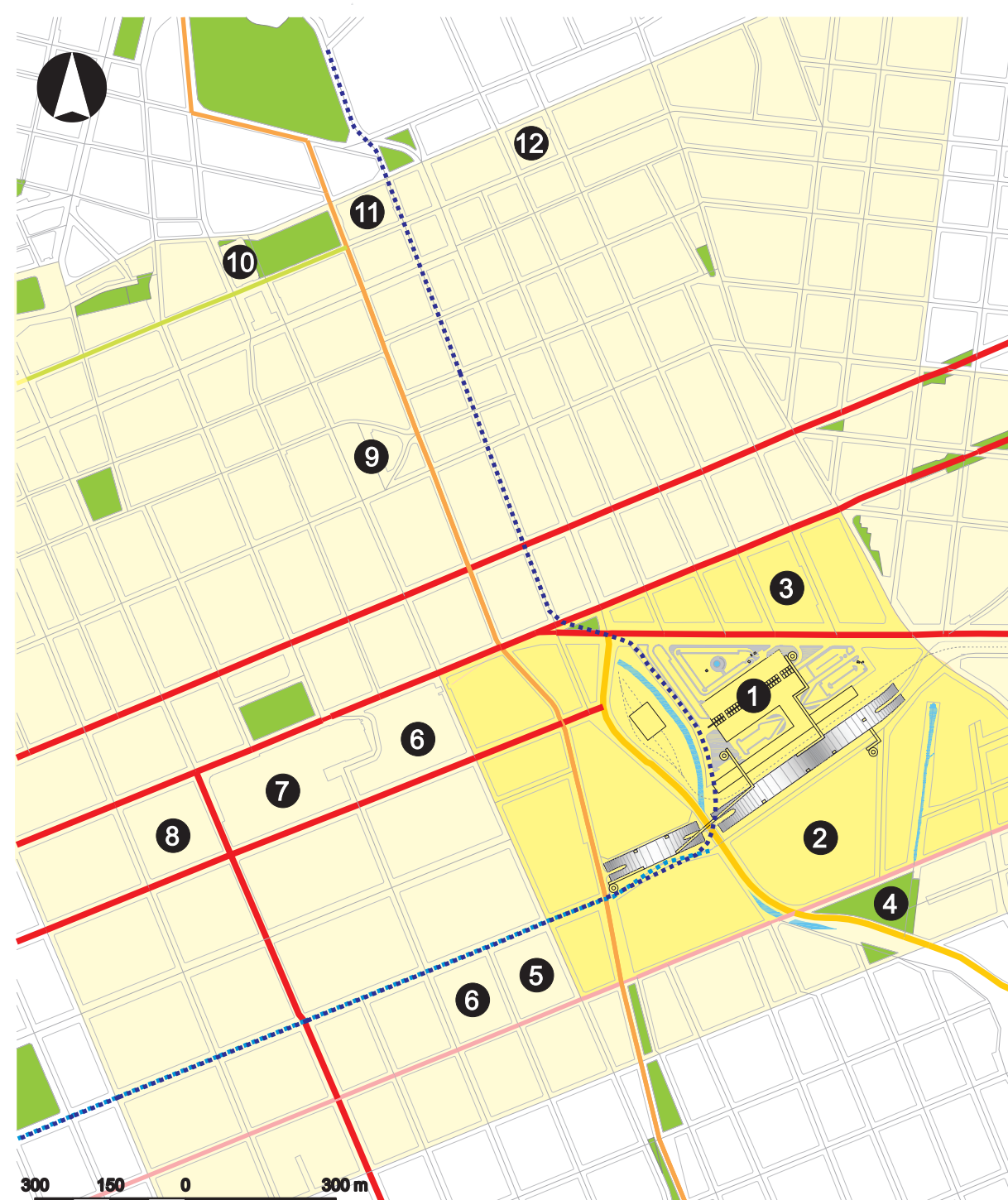
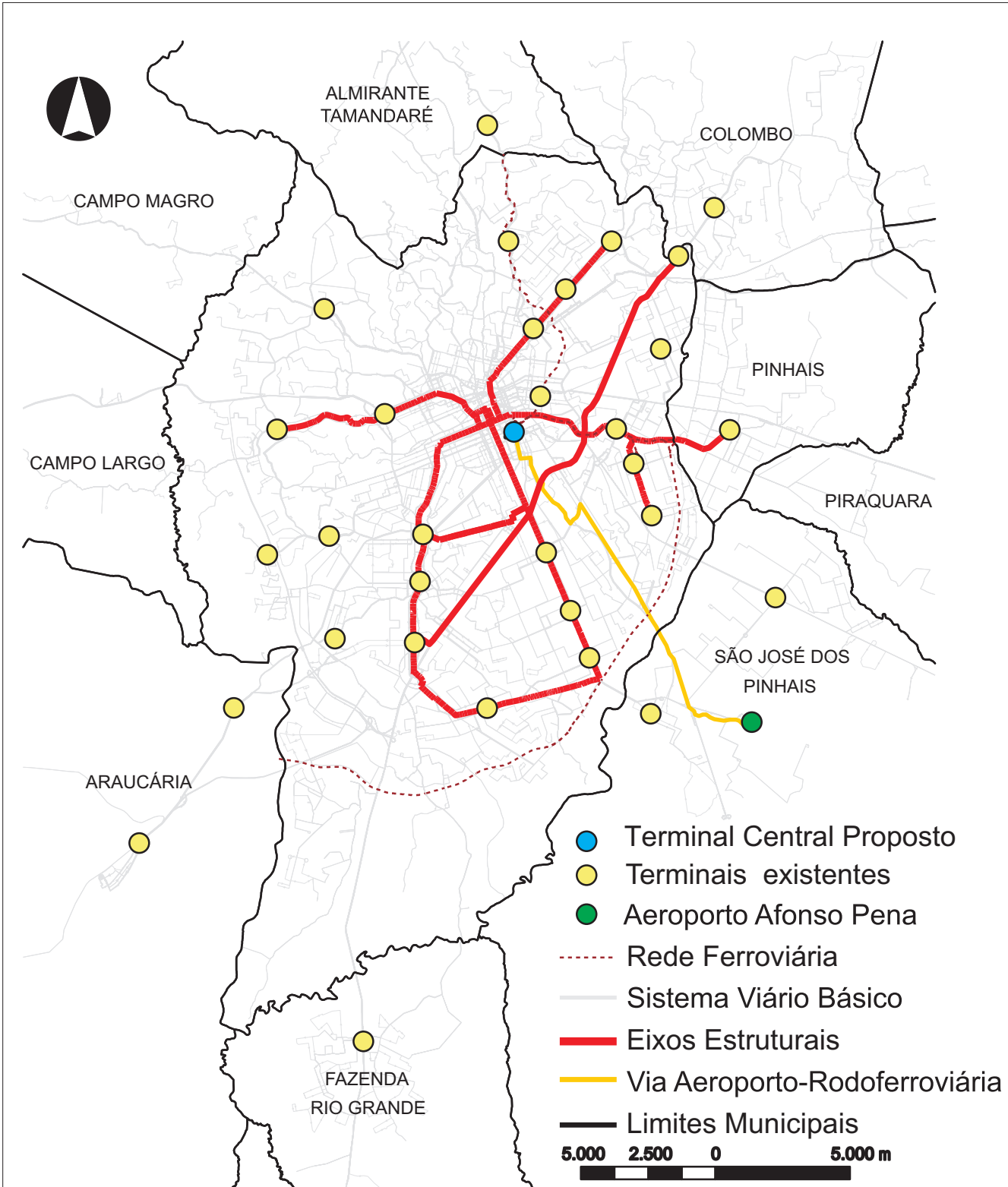
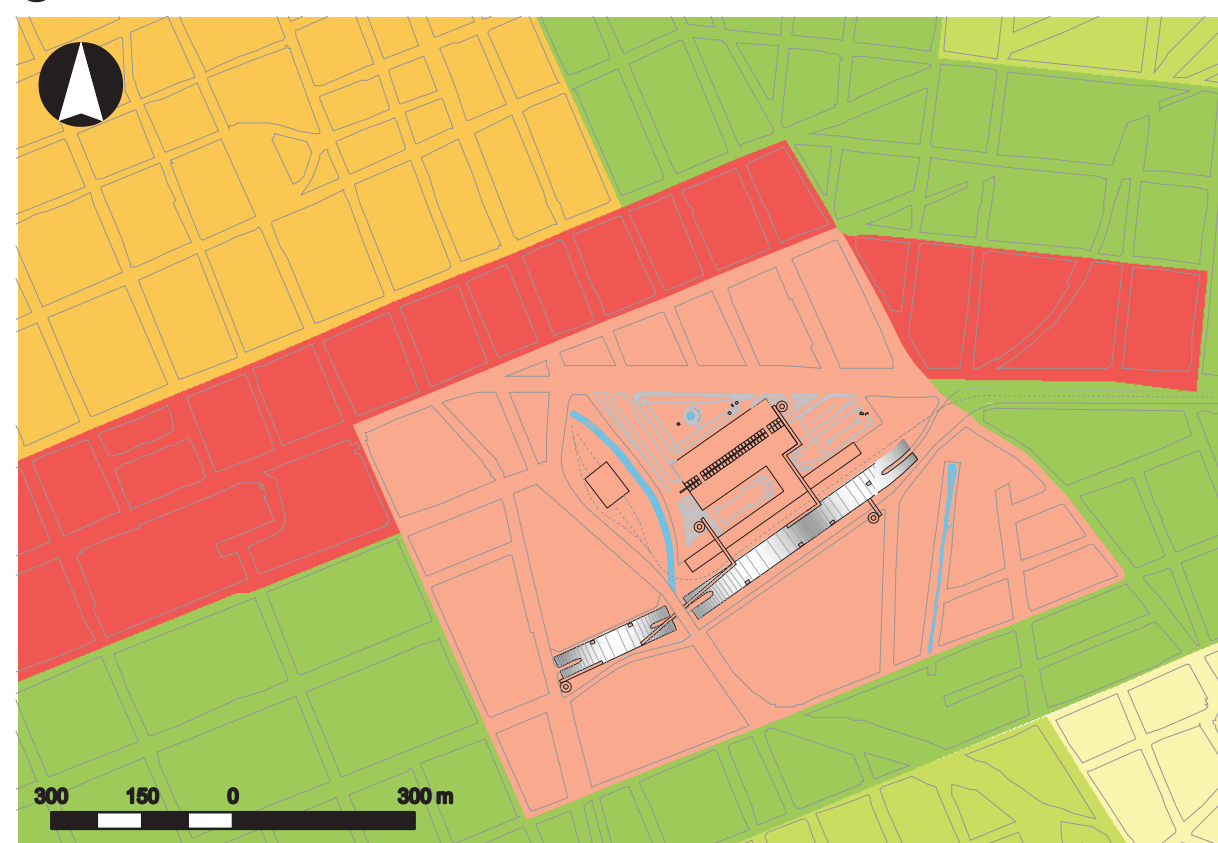




- | | | |
|---------------------------|------------------|----------------------------------|
| 1 Estação Rodoferroviária | 8 Campus UTFPR | — Estruturais |
| 2 Estádio Vila Capanema | 9 Guadalupe | — Via Aeroporto-Rodoferroviária |
| 3 Mercado Municipal | 10 Campus UFPR | — Via Terminal-Centro / Ciclovia |
| 4 Sec. Mun. Esp. e Lazer | 11 Teatro Guaíra | — Via Terminal-Estádio da Copa |
| 5 Central CAVO | 12 Reitoria UFPR | — Calçadão Rua XV |
| 6 Campus UFPR | | — Linha Azul Metrô |
| 7 Shopping Estação | | |
- | | | |
|--------------|---------------|-------------------------|
| Alto Impacto | Baixo Impacto | Espaços Livres Públicos |
|--------------|---------------|-------------------------|



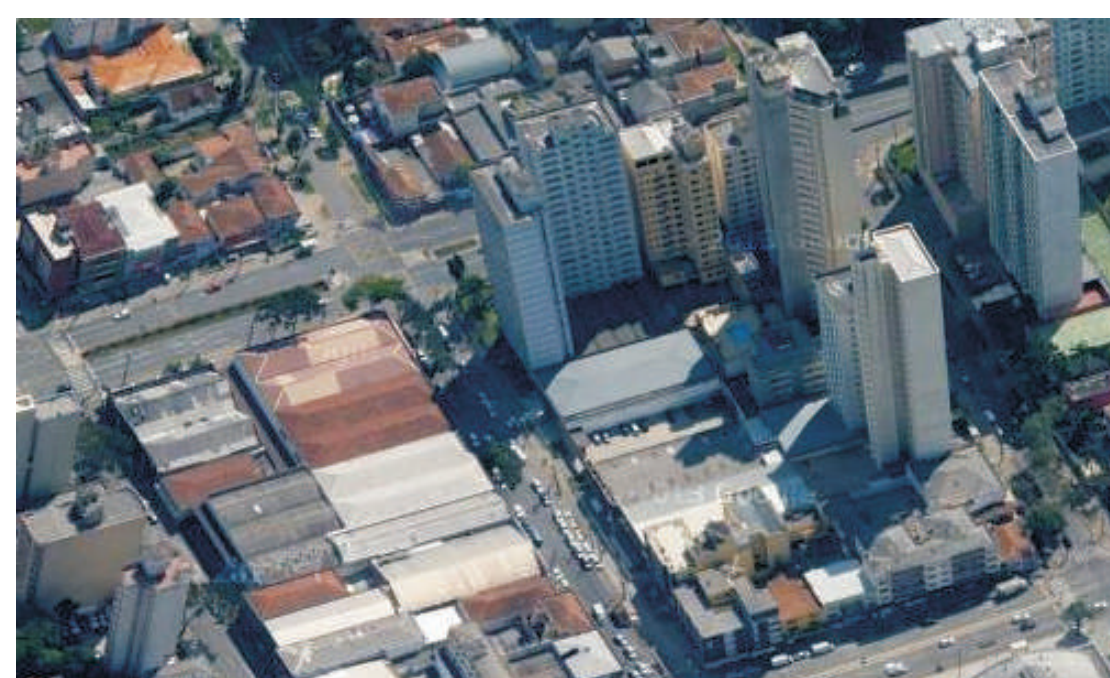
- Zoneamento Proposto**
- | | | |
|---------------------------|--------------------|--------------------|
| Setor Especial Estrutural | Zona Residencial 4 | Zona Residencial 1 |
| Setor Especial Terminal | Zona Residencial 3 | Zona Central |



Tipologia de Ocupação Quadra **A**

Quadra fechada com espaços livres remanescentes impermeabilizados

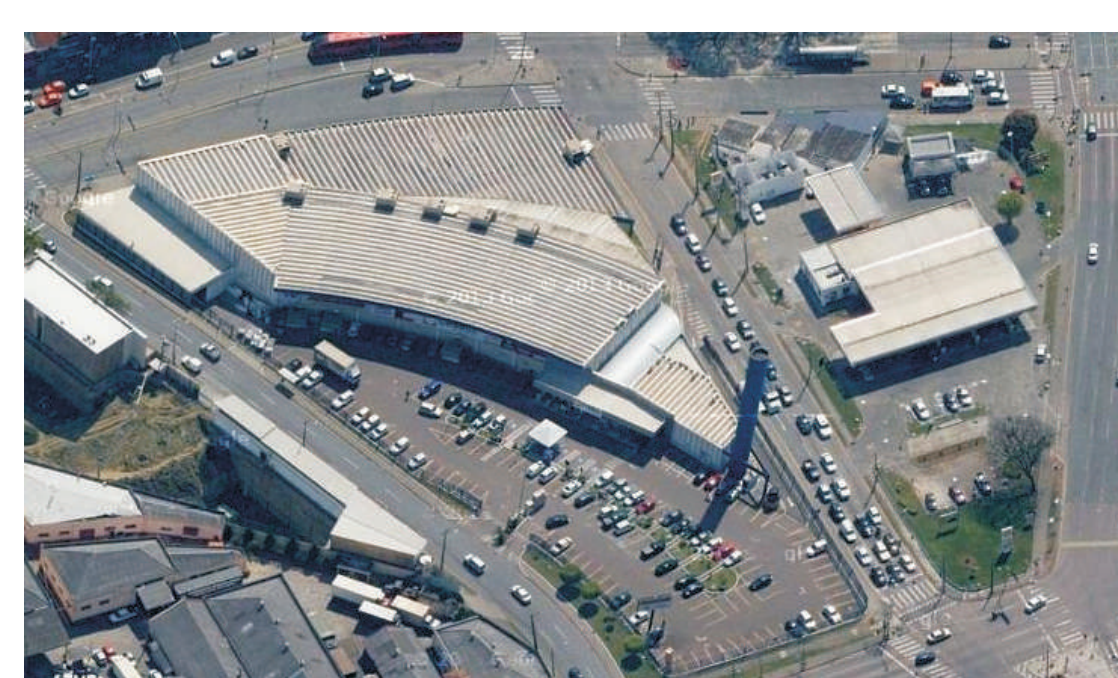
Fonte: GoogleEarth, 2012



Tipologia de Ocupação Quadra **B**

Quadra aberta com espaços livres impermeáveis geralmente ocupados por estacionamentos

Fonte: GoogleEarth, 2012



Fonte: IPPUC, 2007



Fonte: IPPUC, 2005



Fonte: GoogleEarth, 2012.

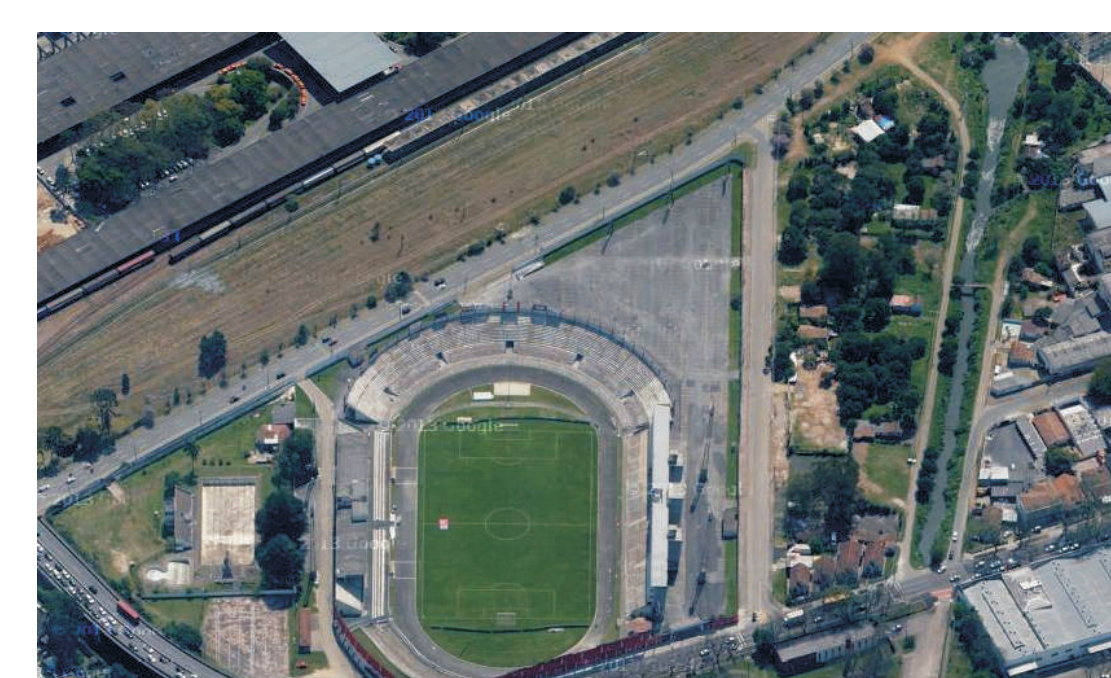


Fonte: GoogleEarth, 2012.

Tipologia de Ocupação Quadra **C**

Quadra aberta com espaços livres privados permeáveis com usos diversos

Fonte: GoogleEarth, 2012



pmc

mobilidade

entorno

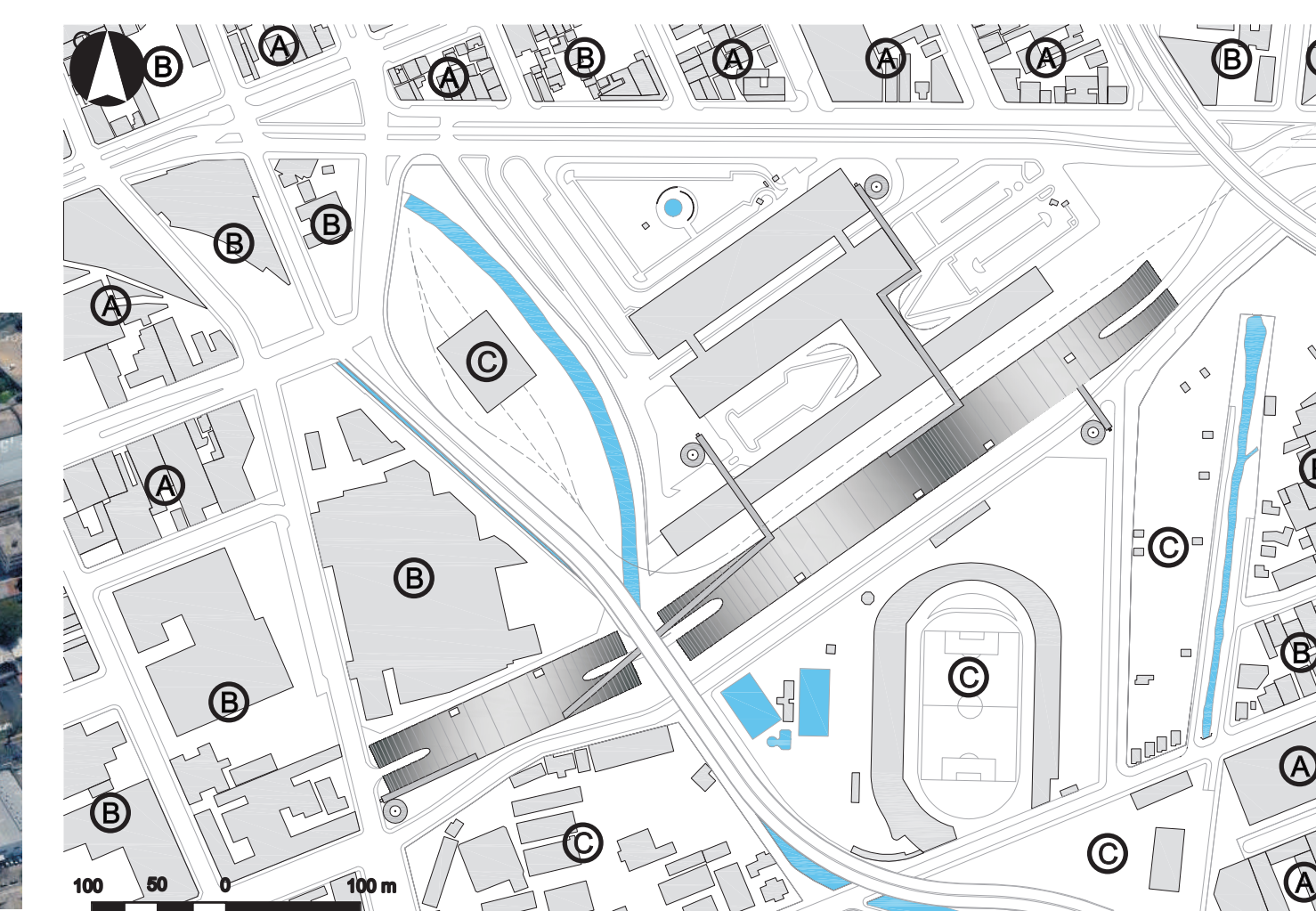
propostas

Curitiba é a principal cidade de uma região metropolitana composta por 29 municípios, com cerca de 3,2 milhões de habitantes (IBGE, 2010). A Região Metropolitana de Curitiba é caracterizada por altas taxas de crescimento populacional desde a década de 1970, sendo uma das regiões metropolitanas brasileiras que mais cresce atualmente.

Assim como a grande maioria das cidades brasileiras, a cidade foi caracterizada pelo crescimento horizontal e, como consequência, a política de mobilidade vigente foi orientada pelo e para o transporte motorizado. Embora o transporte coletivo no município tenha sido alvo de grande incentivo, o uso do transporte individual ganhou força no município, que hoje possui uma média de 1,66 habitantes por veículo, tornando-se, de acordo com o último censo do IBGE, a capital brasileira com a maior proporção de carros por habitante. Na região central de Curitiba, esse problema se faz mais perceptível, tendo em vista a presença simultânea e concentrada das atividades urbanas, tais como comércio, moradia, administração, serviços e produção, constituindo o destino final de grande parcela dos deslocamentos diários da população residente no município e região. Ainda, a estruturação do transporte público não integrado da região metropolitana e da grande maioria da Rede Integrada de Transporte Coletivo tem o centro como ponto de convergência.

A proposta de inserção de Terminal de Integração junto a Estação Rodoferroviária leva em conta a alta demanda por transporte público e a necessidade de espaço para integração das linhas na área central, bem como considera a possibilidade de fácil migração entre os diversos modais, sejam eles para atendimento de deslocamentos municipais, estaduais ou interestaduais. O terreno dispõe da área necessária para o bom funcionamento do terminal, está localizado próximo a importantes equipamentos urbanos e de importantes vias que cruzam a área central. Constitui, também, espaço intersticial relevante, com potencial para suprir a demanda por áreas verdes e espaços de lazer na área, escassa de espaços livres de qualidade, tanto públicos, quanto privados.

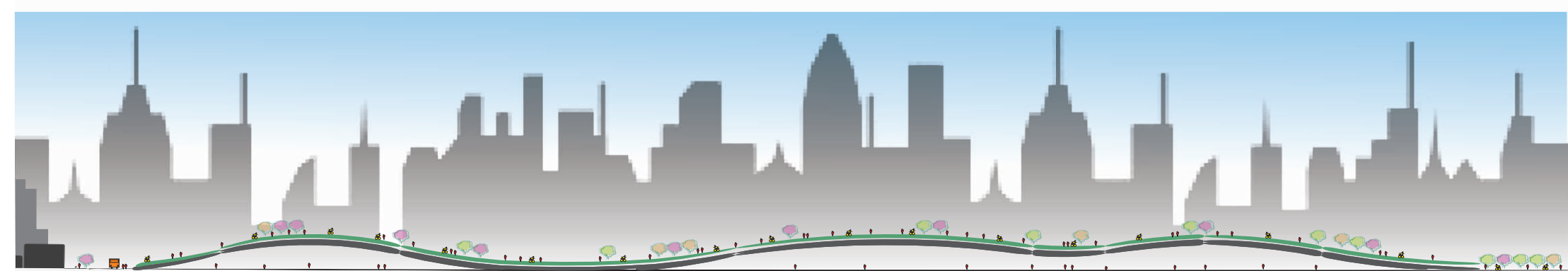
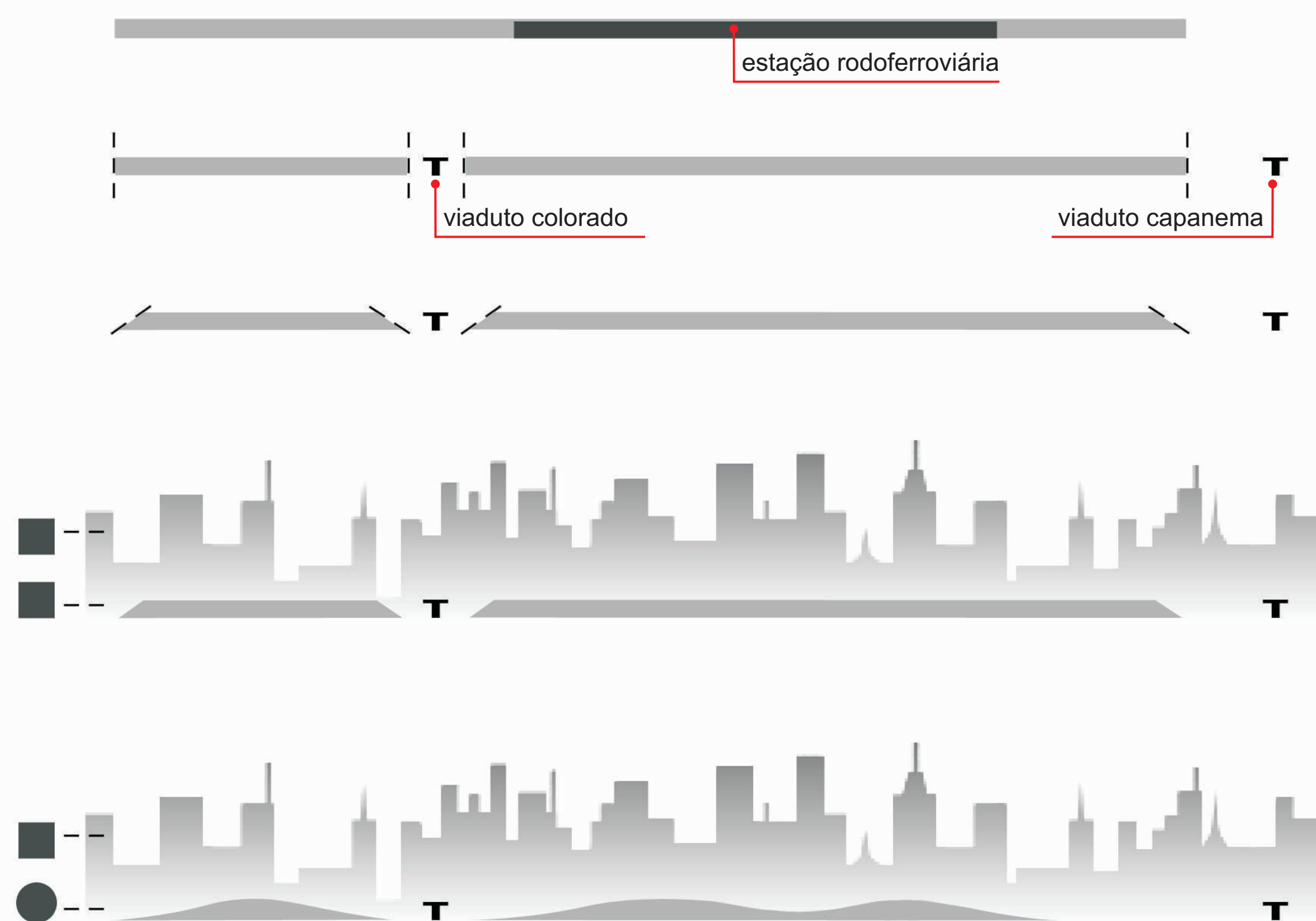
Devido ao impacto e consequentes transformações que a área tende a sofrer com a instalação do equipamento, são previstas diversas intervenções para melhor desenvolvimento das atividades do terminal. Primeiramente propõe-se a transformação do Terminal Guadalupe, atual ponto final das linhas de transporte público metropolitanas na área central, em um centro de atendimento ao turista, com a consequente relocação dos pontos de ônibus existentes no local para o interior do terminal proposto. Também, a relocação do terminal ferroviário, atualmente em funcionamento em um dos blocos da Estação Rodoferroviária, para a edificação da antiga Garagem de Litorinas, de modo a proporcionar a requalificação da área adjacente ao terminal mantendo a fácil conexão entre os usuários e os diversos modais. Propõe-se, também, a criação de uma zona específica para a área mais impactada pelas atividades do terminal, onde deve ser incentivada a instalação de serviços públicos e estabelecimentos comerciais de apoio ao usuário do terminal, tais como rua da cidadania, agências bancárias, comércios de cunho alimentício, etc.



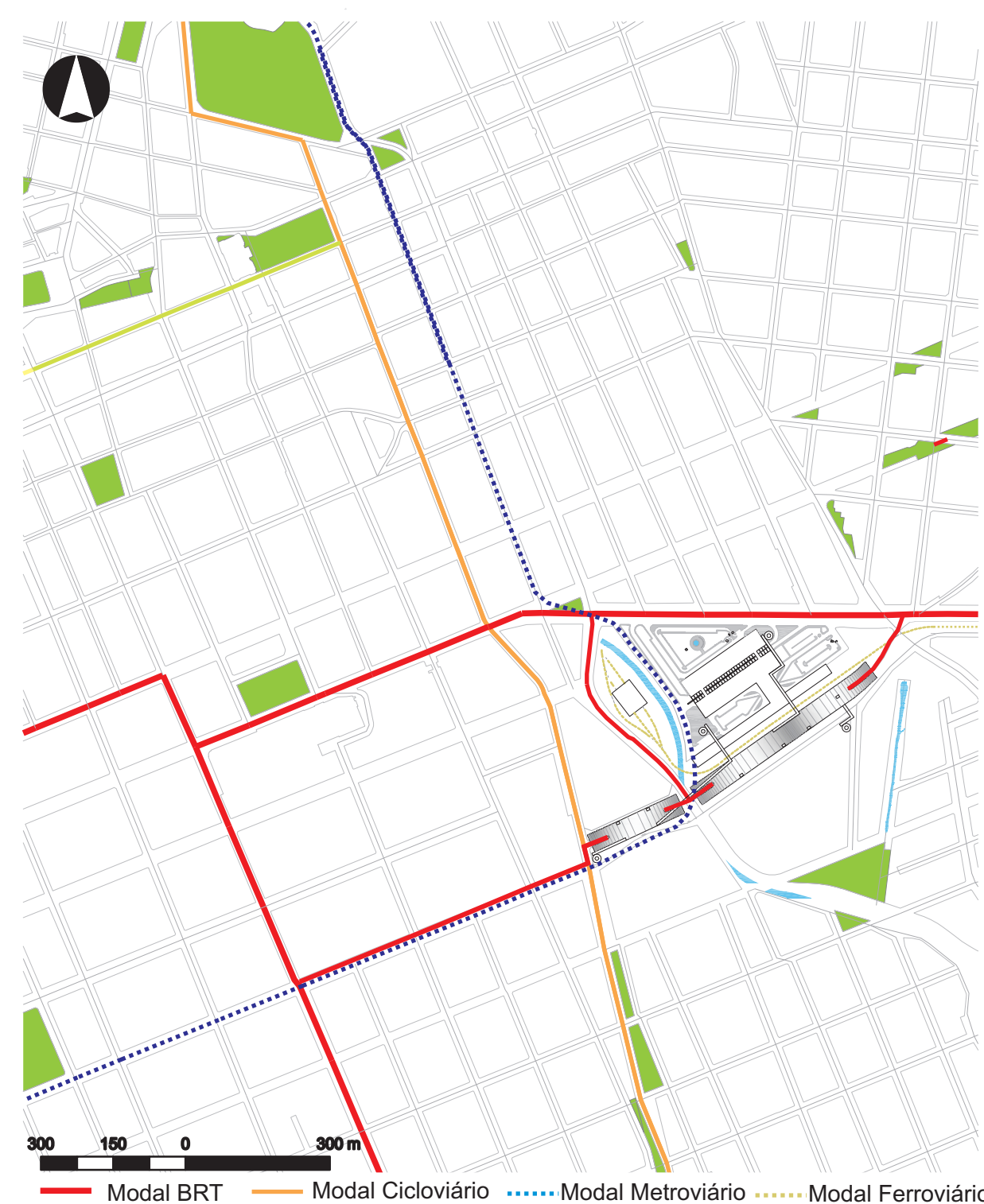
diagnóstico

universidade federal do paraná ufpr
trabalho final de graduação
terminal urbano de transporte público:  rea central_curitiba
ana cláudia stangarlin fróes
orientadora_cristina de araújo lima

construção do partido



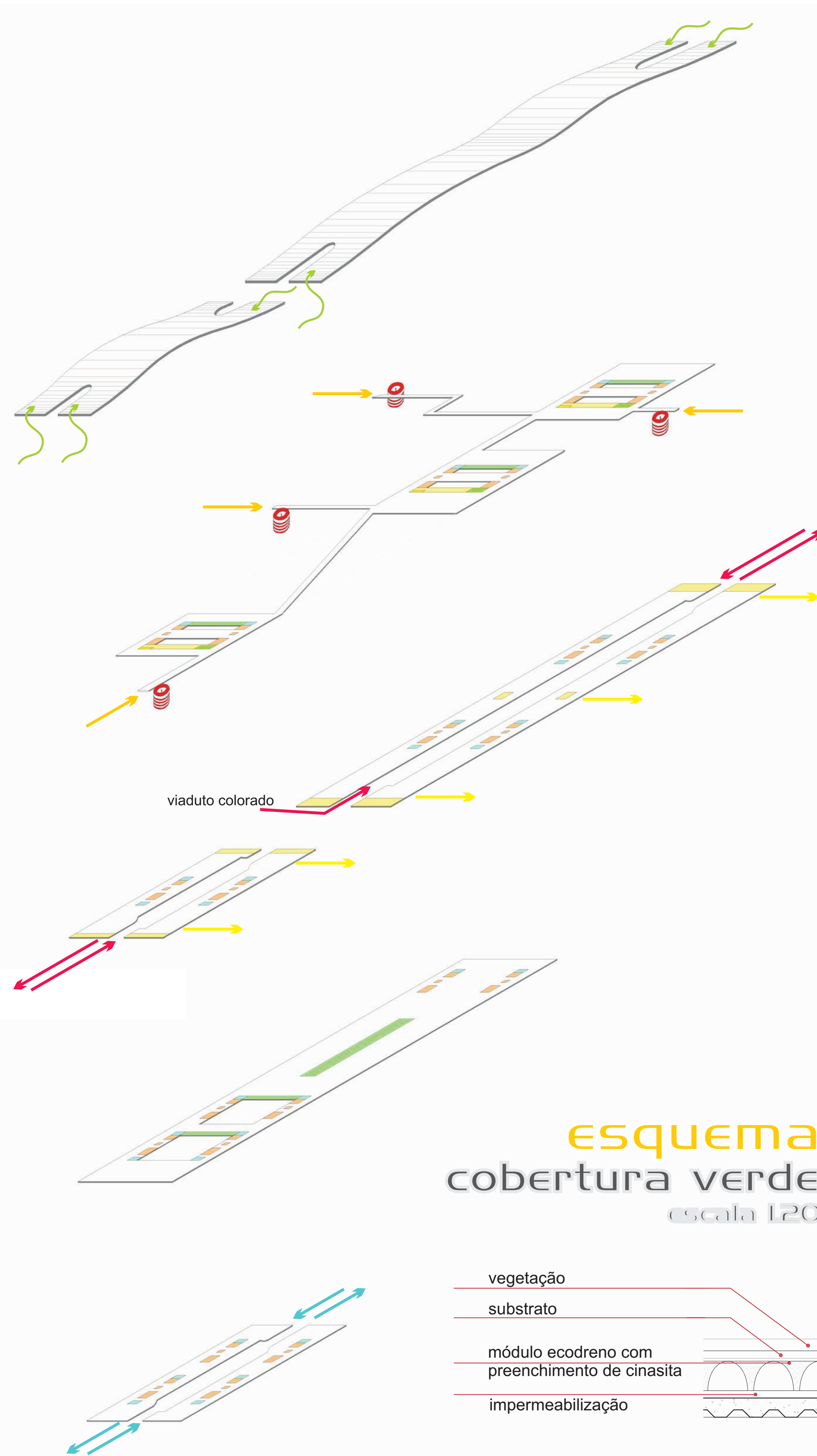
articulação dos modais



setorização
legenda

comércio e serviços	
circulação vertical	
instalação sanitária	
áreas administrativas	
acessos principais	
acessos parque	
acessos usuários	
saída usuários	
acesso/saída ônibus	
acesso/saída ônibus	

partido



o terminal central

Para a elaboração do partido projetual da edificação do terminal partiu-se do princípio de que este deve constituir-se como uma referência no meio urbano em que está inserido, de modo que sua implantação seja irradiadora de transformações que venham a revitalizar a área em que se insere. O Terminal Central se constituirá como a peça central da identidade da área central de Curitiba, um centro ativo que alimenta a vida urbana complexa, característica de uma sede metropolitana, como Curitiba. O novo terminal se localizará em terreno adjacente a Estação Rododiferroviária de Curitiba, respeitando sua escala e proporções. Externamente, a edificação é demarcada por uma cobertura ondulada, sustentada por colunas de aço em formas que remetem à estrutura de árvores, encimada por um parque urbano, flutuando acima da rua. Atuando como marco urbano, será visível à distância, criando uma imagem luminosa e acolhedora aos transeuntes.

O espaço interno do Terminal Central é caracterizado por três grandes módulos interconectados, cada um deles relativo a uma categoria de transporte coletivo: metropolitano, brt e linhas diretas e linhas troncais e convencionais. Possui alta incidência de iluminação natural devido à sua vedação em pele de vidro e a presença de diversos mezaninos.

A edificação é dividida em 5 pavimentos, sendo três subterrâneos, além da cobertura onde se desenvolve o parque urbano.

O acesso ao terminal pode se dar através de rampas monumentais interligadas ao primeiro pavimento da edificação por passarelas em estrutura metálica ou através do parque na cobertura, cujos caminhos possibilitam o acesso através de "rasgos" regulares existentes na cobertura.

O primeiro pavimento é de livre acesso e abriga os espaços administrativos do terminal, área de bilheteria, estabelecimentos comerciais, bicicletários e instalações sanitárias para atendimento dos usuários. A ligação com o pavimento térreo se dá através de um hall de circulação vertical, de acesso restrito apenas para aqueles que se utilizaram dos serviços de transporte coletivo.

O pavimento térreo abriga as plataformas de embarque e desembarque de ônibus e a área operacional dos veículos, tais como faixa de rolamento, baías de estacionamento, etc e as saídas dos usuários de transporte coletivo do interior do terminal.

O primeiro subsolo abriga estabelecimentos comerciais para atendimento dos usuários de transporte coletivo e realiza a distribuição de usuários por meio de escadas e elevadores, possibilitando a fácil transição de usuários entre os transportes metropolitano e municipais.

O segundo subsolo trata-se de pavimento intermediário de transição, necessário para que o usuário possa acessar o último subsolo, que abriga a plataforma de embarque e desembarque do metrô, bem como a área operacional do modal.

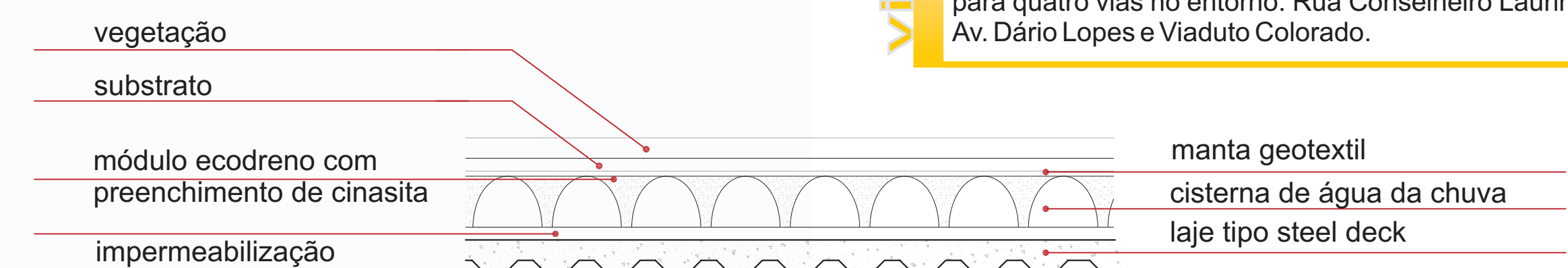
A proposta de implantação de parque na cobertura vem devido a baixa proporção de espaços livres por habitantes na área central de Curitiba quando comparada aos demais bairros da cidade.

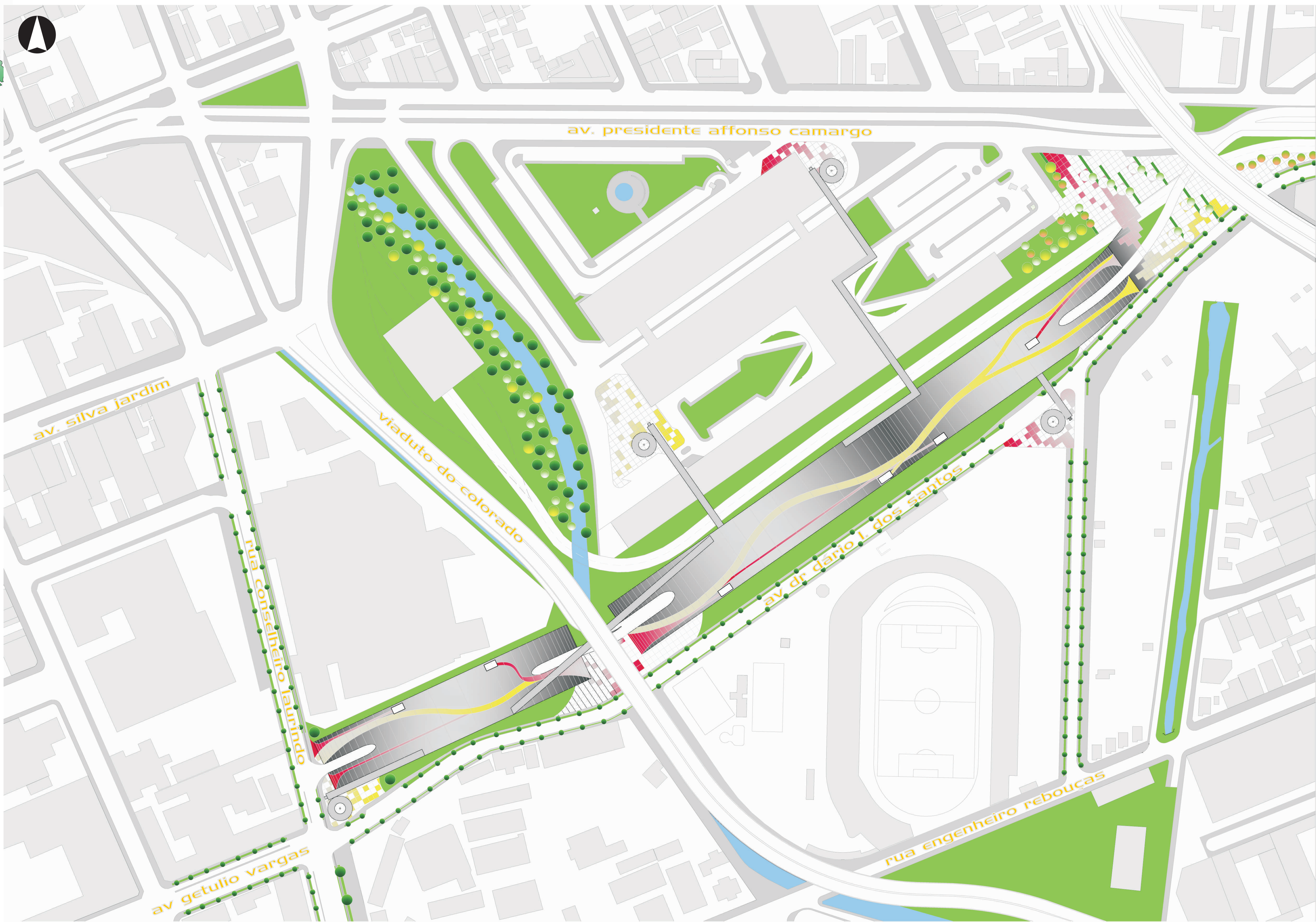
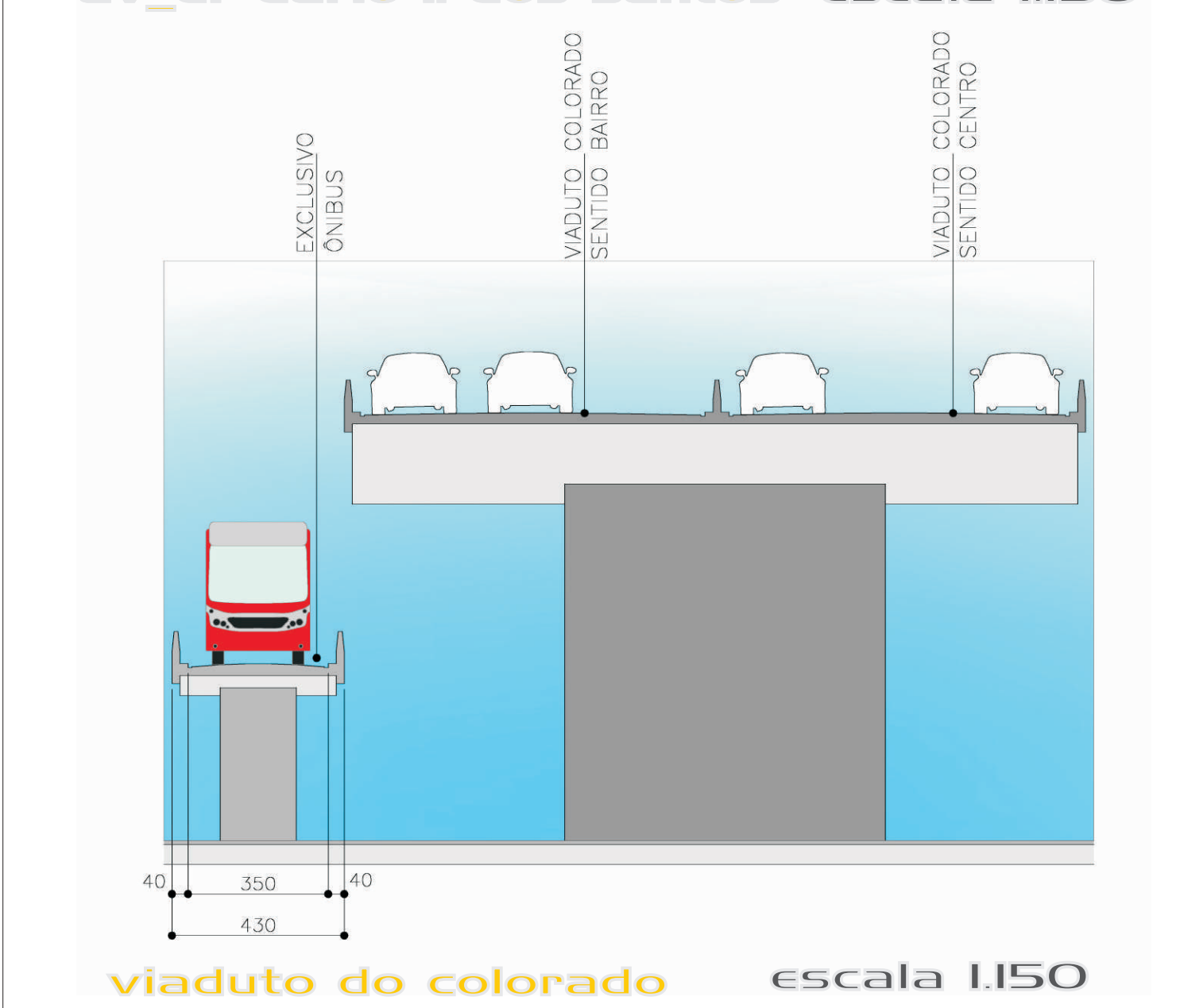
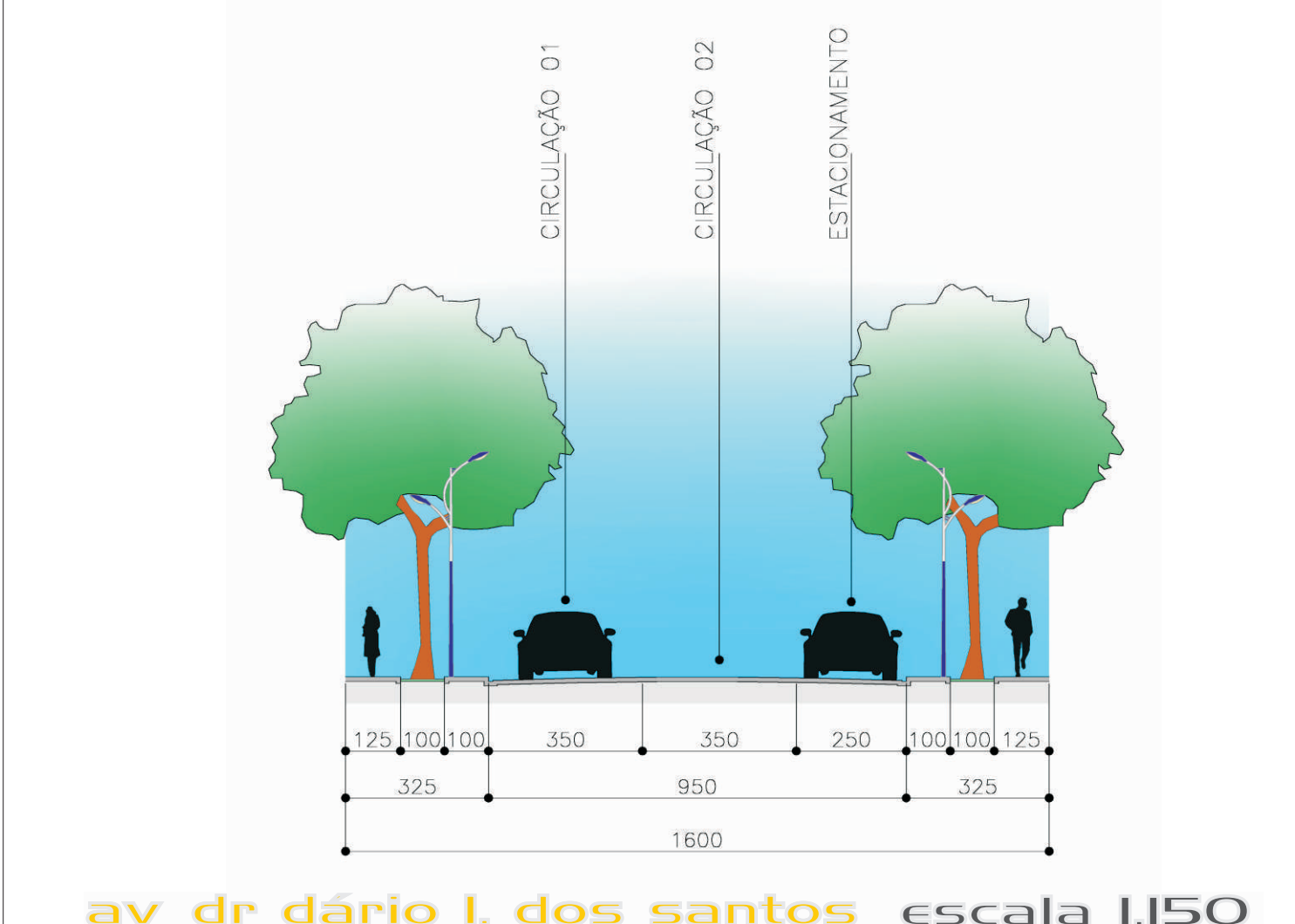
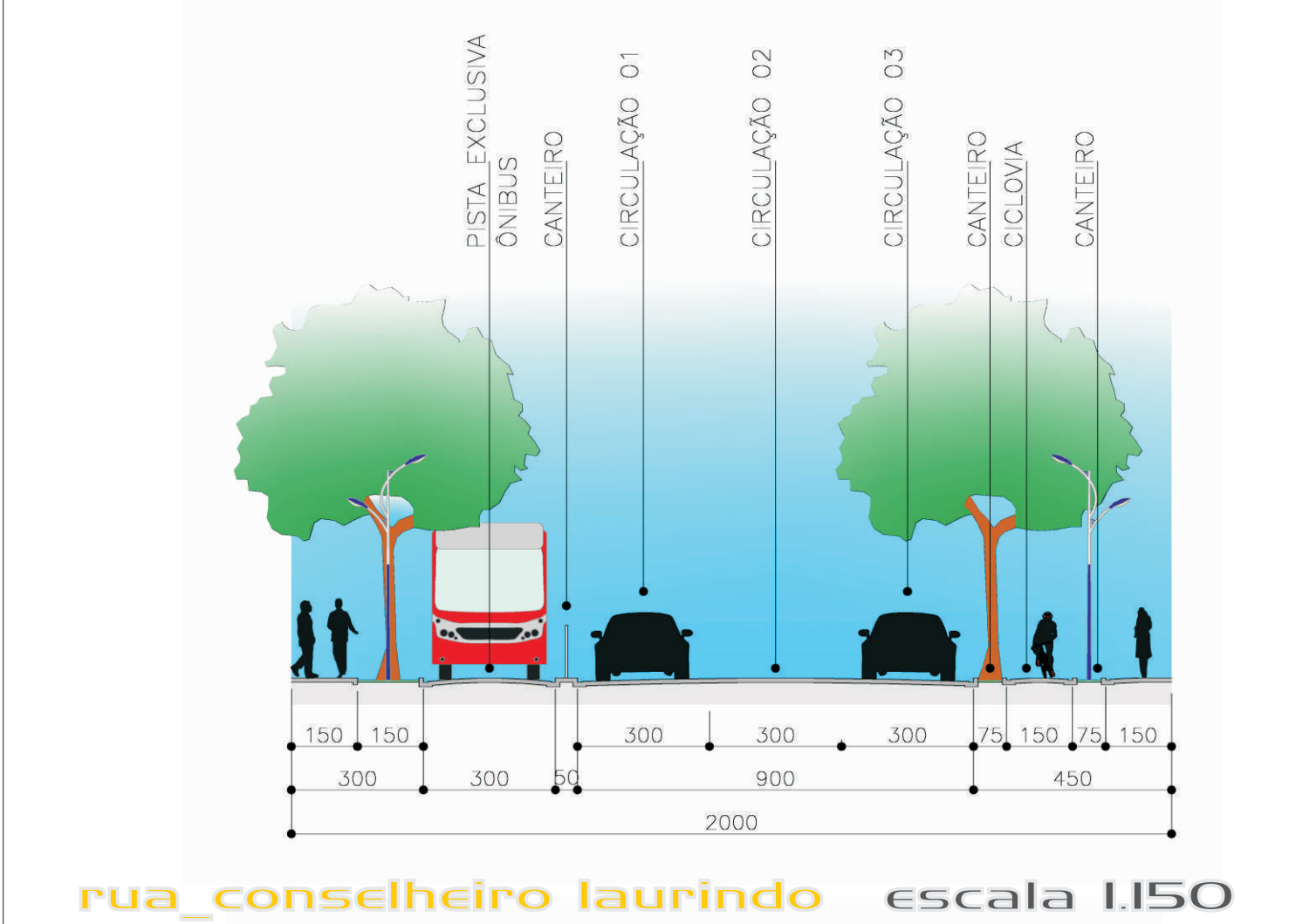
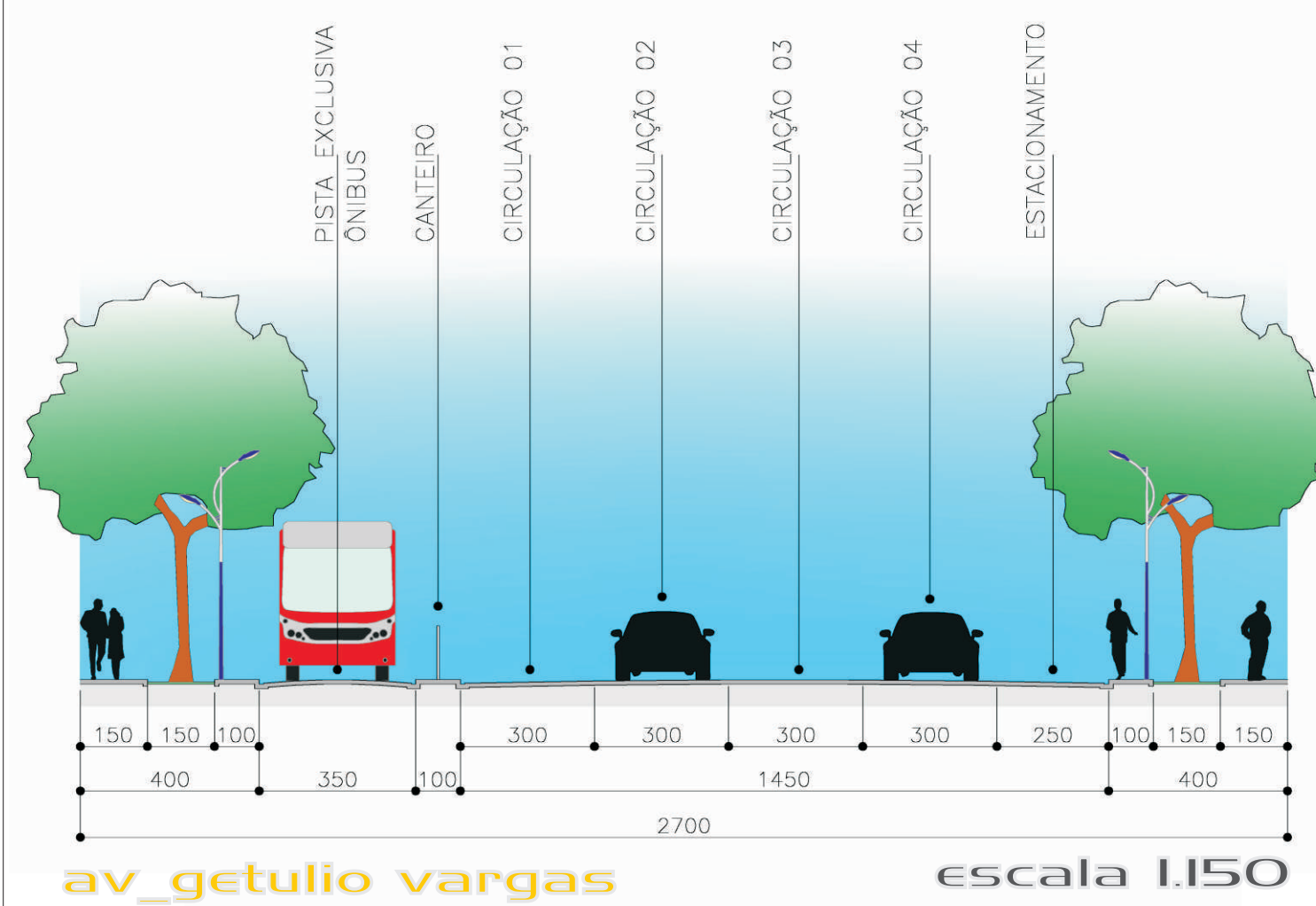
O parque na cobertura irá convidar as pessoas a visitar o terminal por períodos mais longos, transformando o centro de transporte coletivo de um mero espaço de passagem em um destino urbano, foco de concentração e permanência de pessoas.

Além disso, a existência do telhado verde para a implantação do parque na cobertura e consequentemente o armazenamento de água junto a esta auxilia na inércia térmica da edificação. Também, a existência da vegetação massiva junto ao terminal auxilia no tratamento do ar contra as impurezas oriundas do tráfego intenso de veículos pesados.

Devido ao aumento significativo no tráfego de veículos pesados na área de implantação do terminal é necessária a reconfiguração de determinadas vias no entorno.

Considerando o percurso mais comumente adotado pelos ônibus na região e as necessidades de alteração de rotas das linhas para que os veículos possam estacionar no terminal proposto foram propostas reconfigurações para quatro vias no entorno: Rua Conselheiro Laurindo, Av. Getúlio Vargas, Av. Dário Lopes e Viaduto Colorado.





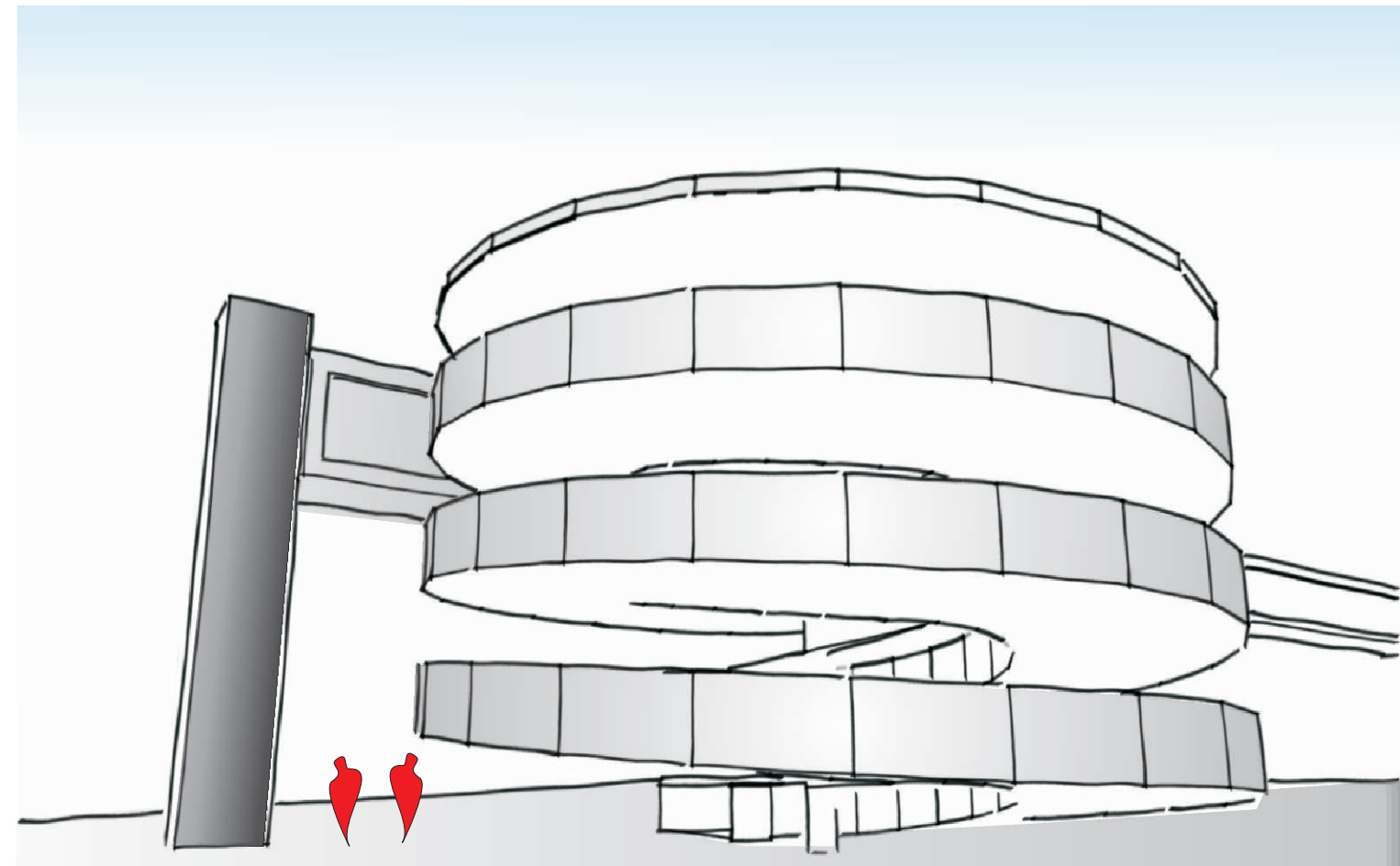
implantação
escala 1:1500

3

universidade federal do paraná ufpr
trabalho final de graduação
terminal urbano de transporte público:  rea central_curitiba
ana cláudia stangarlin fróes
orientadora_cristina de araújo lima

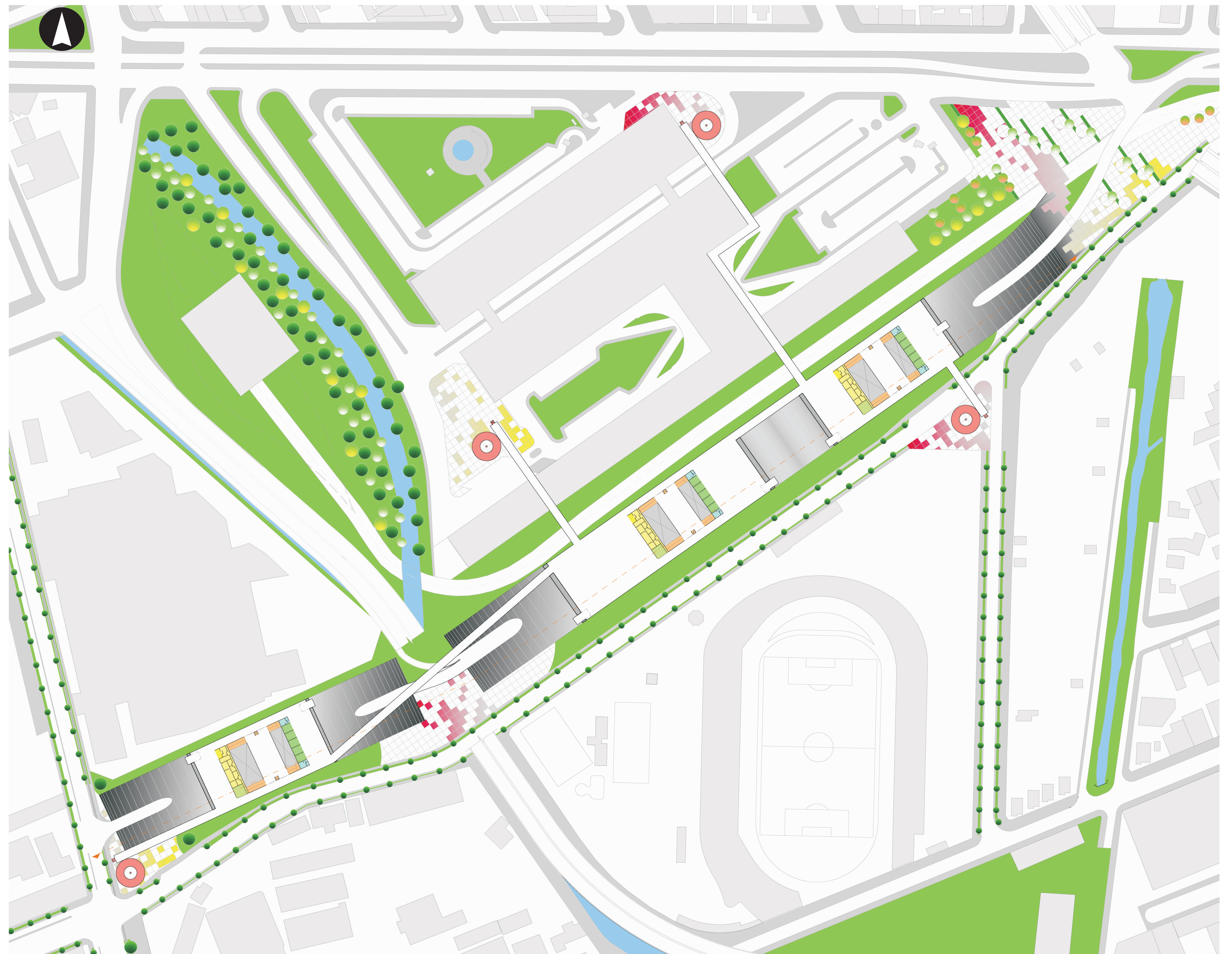
legenda primeiro pavimento

- comércio e serviços
- circulação vertical
- instalação sanitária
- áreas administrativas
- acessos principais



acessos partido e concepção

A concepção dos acessos ao terminal partiu do princípio de que estes devem ser facilmente identificáveis, de modo a facilitar sua apreensão pelos usuários. Considerou-se, ainda, a acessibilidade universal, o que levou a escolha pela inserção de uma rampa monumental, em espiral, acompanhada por um elevador, interligada ao terminal através de passarelas em estrutura metálica.



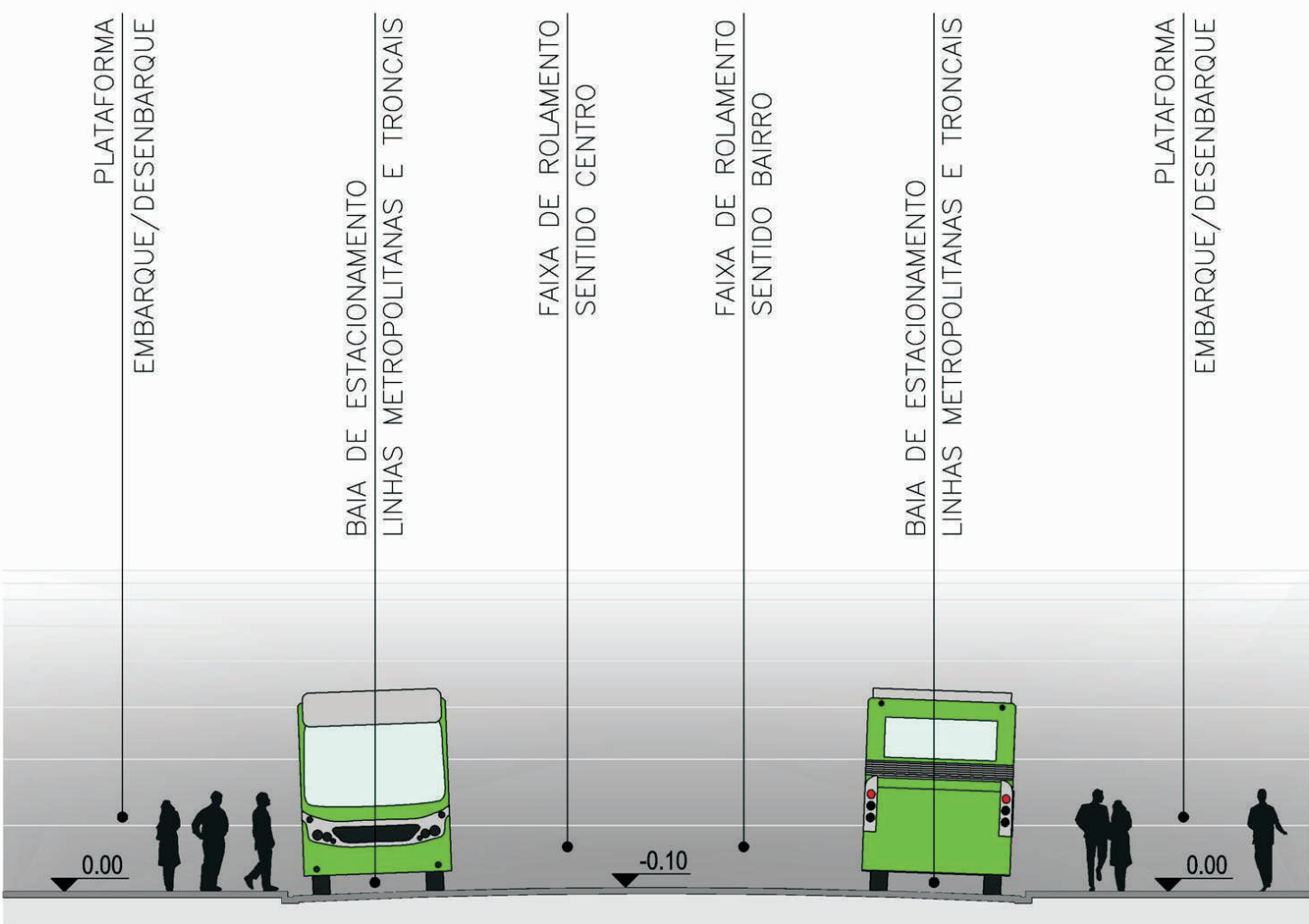
primeiro pavimento
escala 1:1250

4

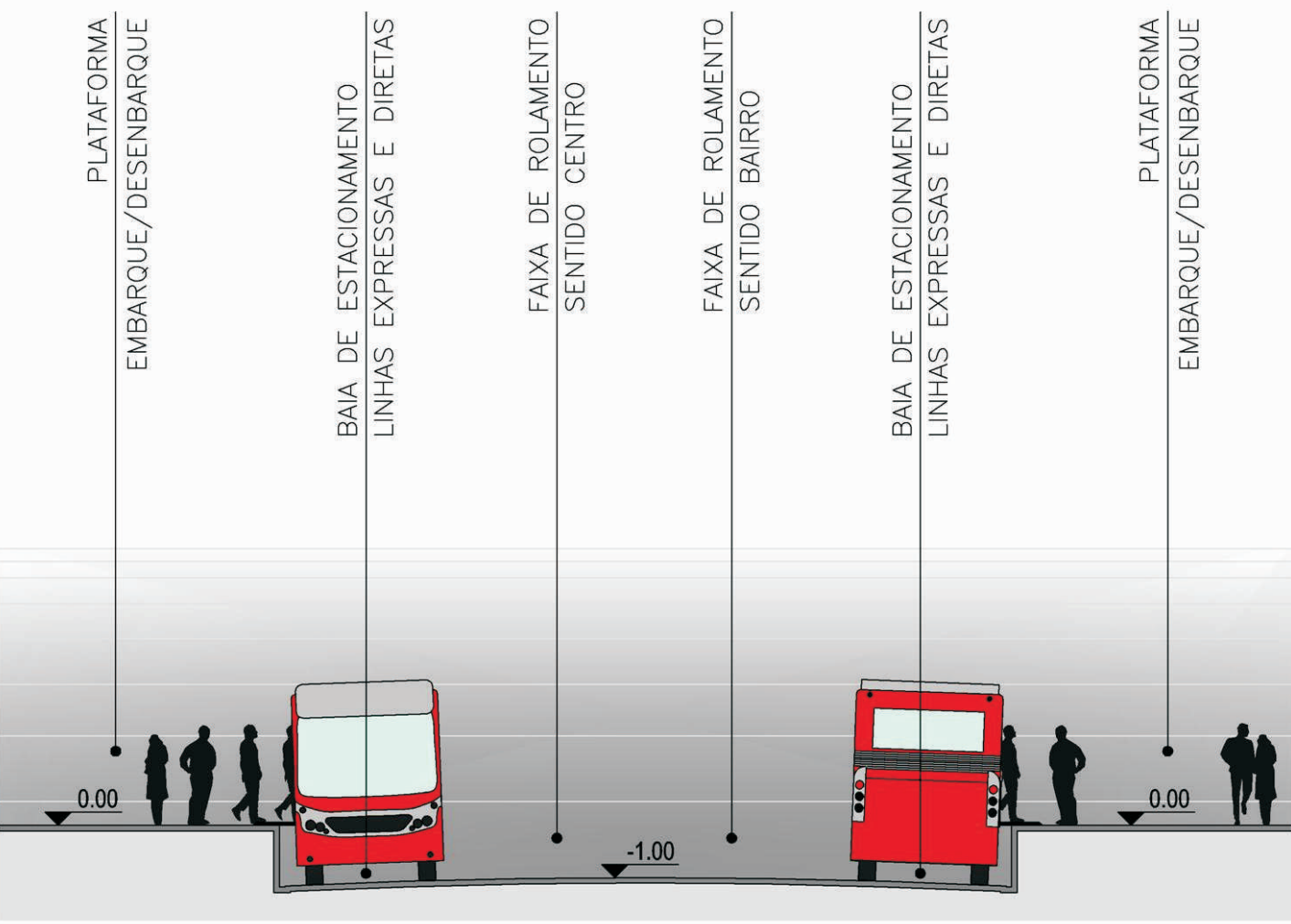
universidade federal do paraná ufpr
trabalho final de graduação
terminal urbano de transporte público:  rea central_curitiba
ana cláudia stangarlin fróes
orientadora_cristina de araújo lima

legenda
pavimento térreo

- comércio e serviços
- circulação vertical
- instalação sanitária
- áreas administrativas
- acessos principais
- baías metropolitanas
- baías expressos
- baías linhas diretas
- baías troncais e convencionais



esquema
plataforma em nível

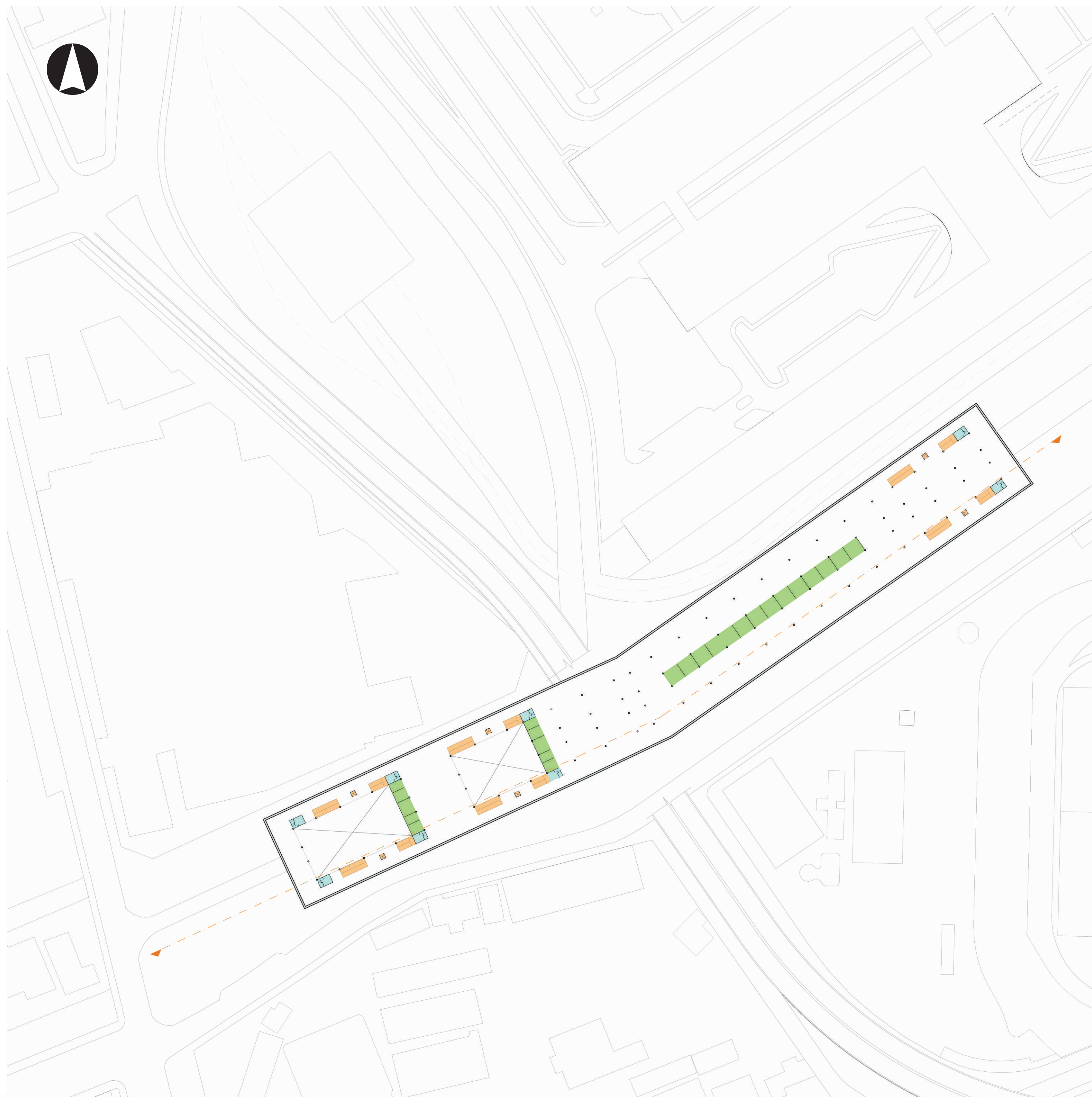


esquema
plataforma elevada

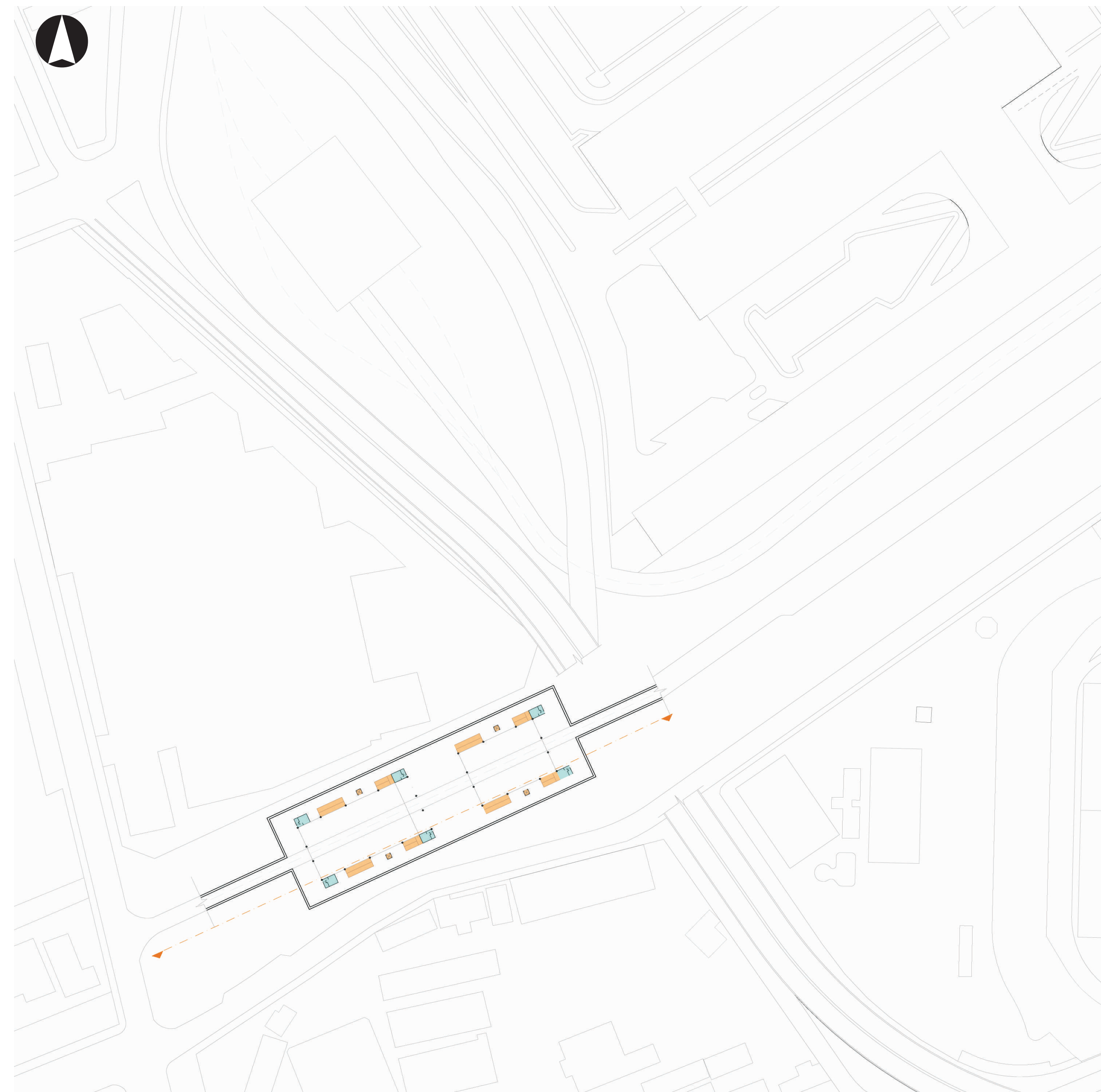


térreo
escala 1:1250

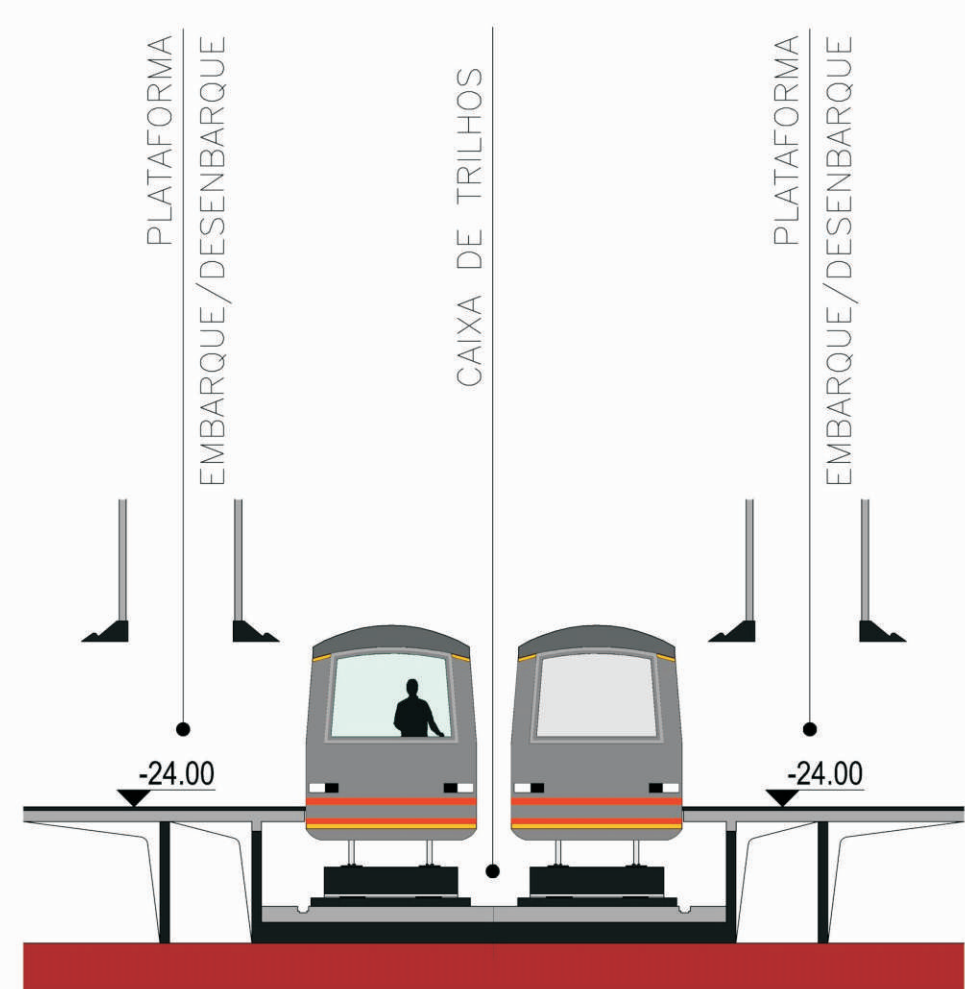
5



subsolo 1
intermediário



subsolo 2
plataforma metrô

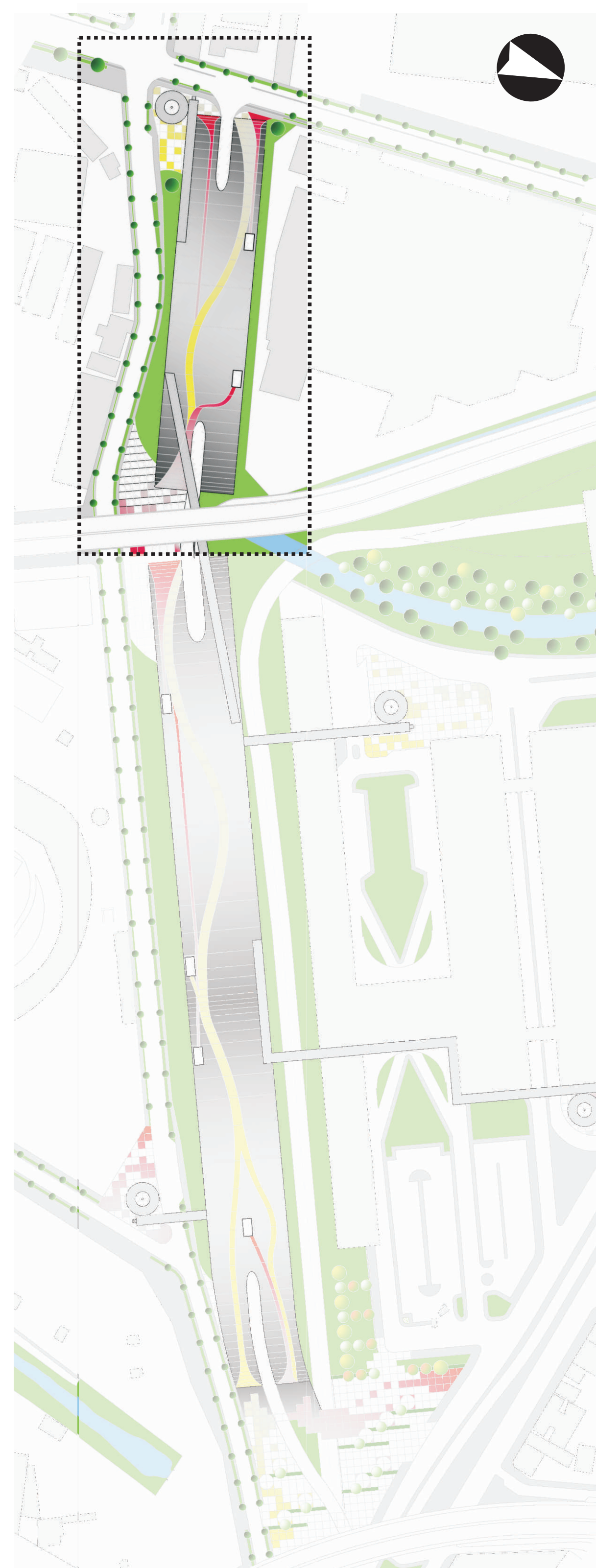


esquema
plataforma metrô

subsolo
escala 1:1250

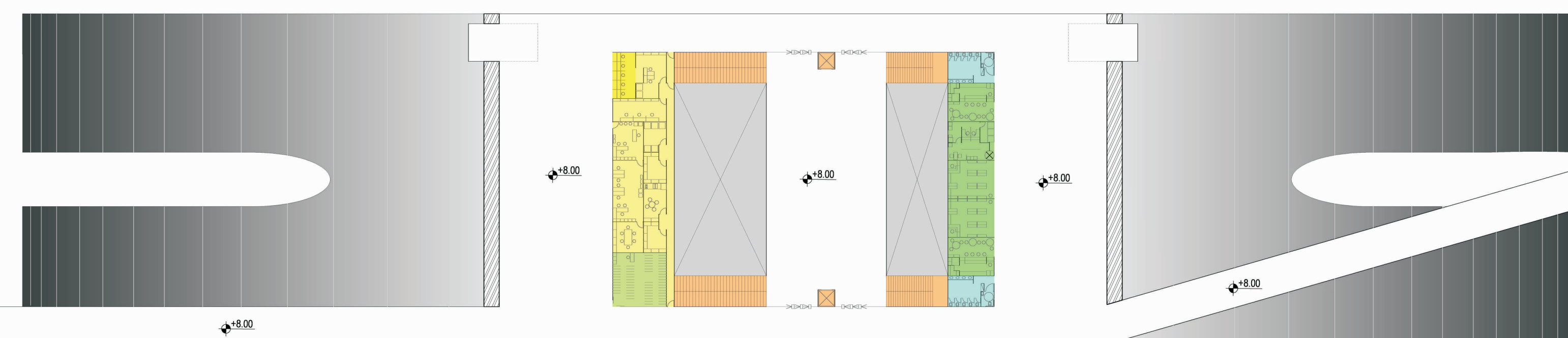
6

universidade federal do paraná ufpr
trabalho final de graduação
terminal urbano de transporte público:  rea central_curit ba
ana cláudia stangarlin fróes
orientadora_cristina de araújo lima



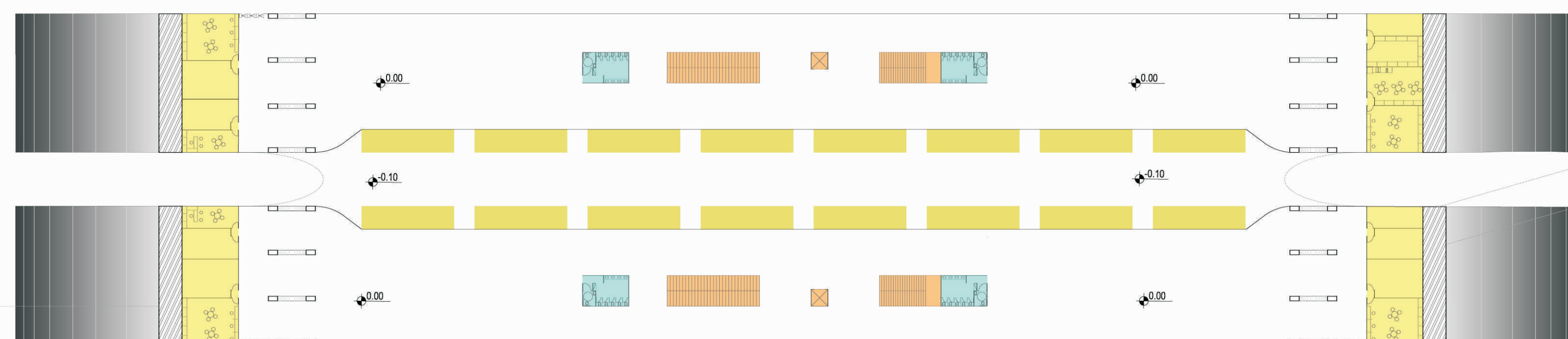
▼ +15.00 COBERTURA / PARQUE
▼ +8.00 PRIMEIRO PAVIMENTO
▼ 0.00 PAVIMENTO TÉRREO
▼ -8.00 PRIMEIRO SUBSOLO
▼ -16.00 SEGUNDO SUBSOLO
▼ -24.00 TERCEIRO SUBSOLO

detalhe primeiro pavimento
escala 1.500



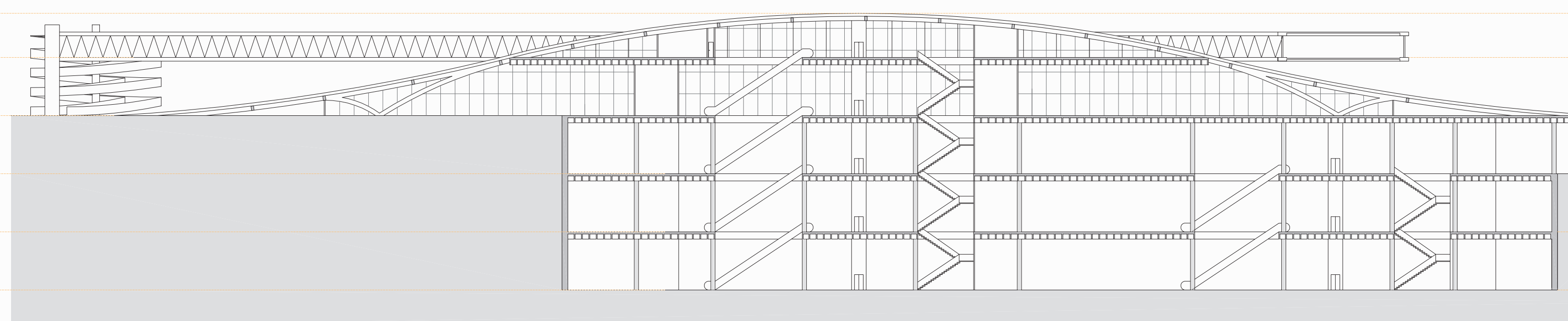
corte
escala 1.1000

detalhe térreo
escala 1.500



corte
escala 1.500

▼ +15.00 COBERTURA / PARQUE
▼ +8.00 PRIMEIRO PAVIMENTO
▼ 0.00 PAVIMENTO TÉRREO
▼ -8.00 PRIMEIRO SUBSOLO
▼ -16.00 SEGUNDO SUBSOLO
▼ -24.00 TERCEIRO SUBSOLO



plantas(detalhes)/cortes

7

universidade federal do paraná ufpr
trabalho final de graduação
terminal urbano de transporte público:  rea central_curitiba
ana cláudia stangarlin fróes
orientadora_cristina de araújo lima