

MEMORIAL DESCRITIVO

Questões como mobilidade, acessibilidade e planejamento urbano sempre têm sido preocupações permanentes em todas as cidades. Curitiba, apesar de ser internacionalmente reconhecida pelo seu sistema de transporte público, tem sido palco de constantes debates em torno dessa temática. Atualmente apresenta um sistema de transporte público seguro, com problemas de infraestrutura e incapacidade de suprir a crescente demanda.

Seus desafios passam pela necessidade de aumentar a capacidade dos eixos de transporte, principalmente nas canalizações exclusivas, aumentar a velocidade operacional das linhas de transporte, especialmente de maneira mais confortável e segura as demandas existentes, ampliar e modernizar os terminais de integração, com o objetivo de atender de maneira mais confortável e segura as demandas existentes e ainda atrair novos usuários ao sistema, aumentando assim a participação dos deslocamentos por transporte coletivo na cidade.

A escolha da alternativa de um novo modal é uma das decisões mais importantes do planejamento urbano atualmente. Mesmo com a adoção de um sistema sobre trilhos, os ônibus não desaparecimento do sistema, sendo apenas substituídos em algumas linhas pelo novo modal, o Metrô Curitibaano.

Com a organização de diversos modos de transporte em uma única estação, as questões de tempo, de custo e de espaço no deslocamento das pessoas já seriam superadas. E com o desenvolvimento de projetos de terminais que não apenas respeitem a escala humana, mas também valorizem o usuário do transporte coletivo, incentivam-se ainda mais o uso do transporte público sobre o privado.

O TERRENO

O Terminal do Portão foi escolhido após análise dos estudos de demanda dos Eixos Estruturais, por onde passará o novo modal. O Eixo Norte-Sul é o mais carregado, e dentro dele, o Eixo Sul é o de maior carregamento diário.

Localizado próximo a dois grandes centros de lazer, entre vias de intenso movimento, o terminal conta ainda com o Museu Metropolitano de Arte (MUMA), reinaugurado recentemente. O terreno mais significativo tem potencial para contribuir como organizador e distribuidor do fluxo de pessoas do entorno e também do fluxo de automóveis e ônibus, bem como oferecer um espaço público de qualidade e ser assim, uma referência na região.

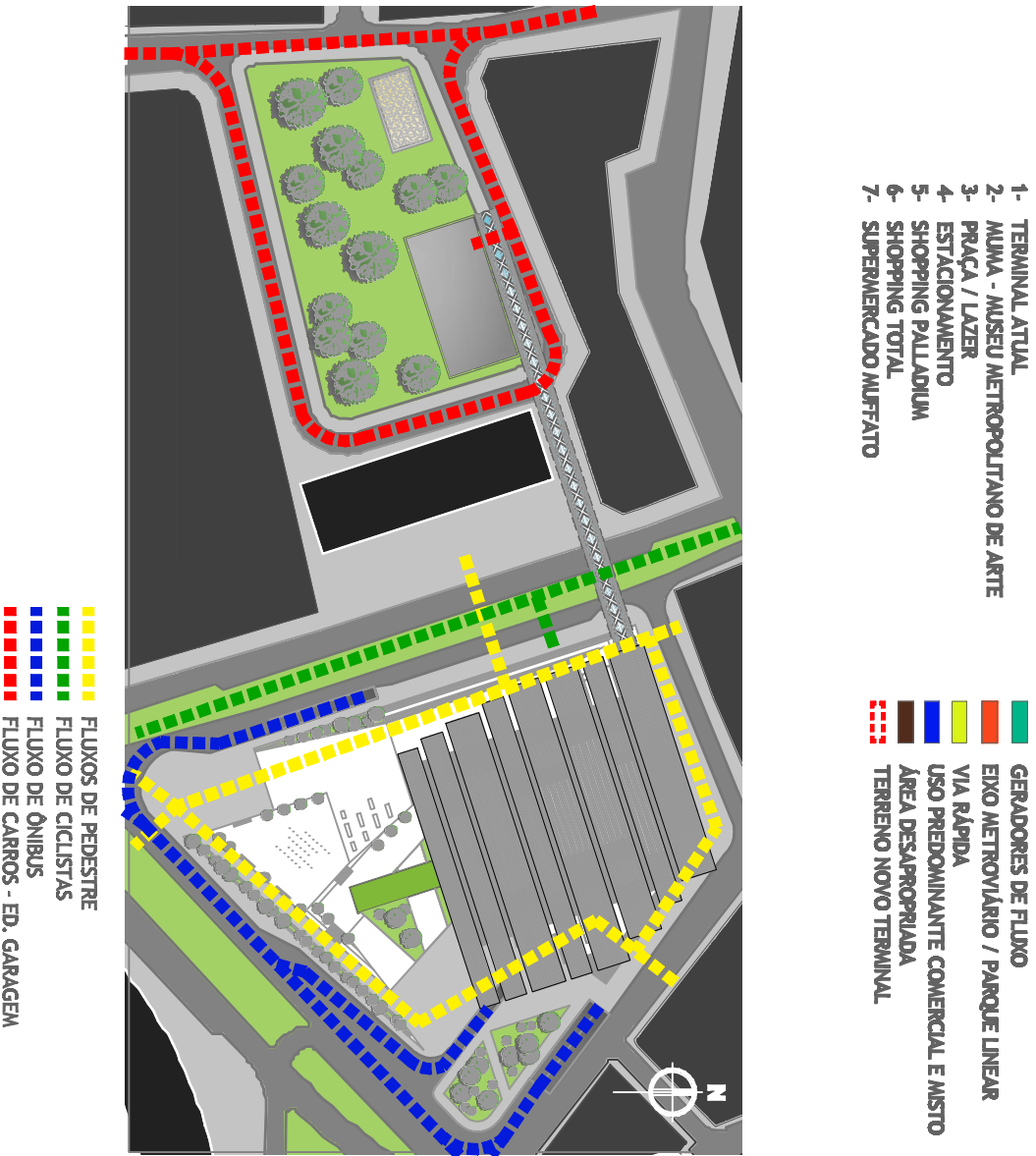


Mapa síntese do entorno

IMPLANTAÇÃO

- Reestruturação do traçado urbano:
 - Vias laterais ao Parque Linear reafirmadas;
 - Ruas Prof. Euro Brando, Leão Schier e último trecho da rua Caetano Marchesini são extintas;
 - Quadra adjacente à Av. Pres. Kennedy;
 - Incorporada à quadra do Terminal Intermodal;
 - Entradas e saídas em rampas para os ônibus.

- Afastamento do edifício da Av. República Argentina;
- Edifício Garagem servindo ao museu, ao terminal e à região;
- Edifício Garagem conectado ao Terminal;
- Praça (Espaço de permanência / Área para eventos de rua, feiras);
- Pedestre direcionado por meio de rampas e platôs;
- Diminuição do conflito entre pedestres, automóveis e ônibus.



Fluxo de pedestres
Fluxo de veículos
Fluxo de ônibus
Fluxo de carros - ED. GARAGEM

O PROJETO

O Terminal é organizado a partir de setores basicamente distribuídos em níveis. No térreo há a distribuição dos fluxos e acesso ao setor administrativo; no mezanino há a conexão com o Edifício Garagem por meio da passarela; no primeiro subsolo se encontram as plataformas de ônibus; no segundo subsolo, um piso de distribuição do fluxo do metrô e no terceiro subsolo, as plataformas do metrô. Todos os níveis/pisos são interligados por meio de escadas, escadas rolantes e elevadores.

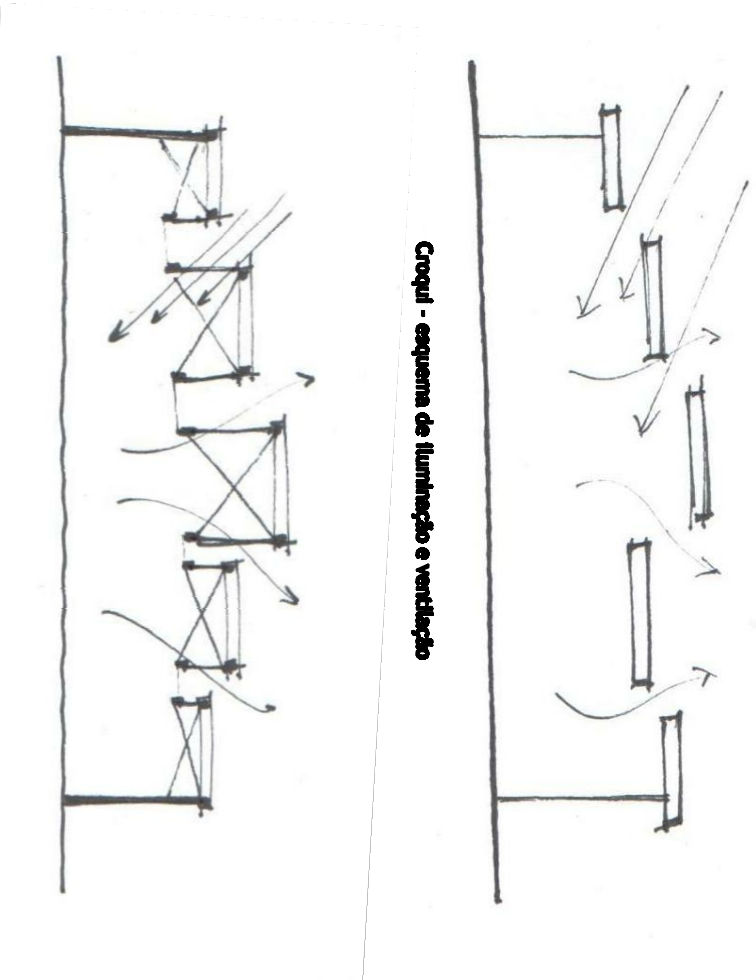
As entradas e saídas da área pérga são distintas, no entanto há a possibilidade de modificar o sentido da circulação seguindo as necessidades. Os percursos tanto de pedestre como de ônibus são definidos de forma a evitar a criação de áreas de conflito, permitindo a continuidade dos fluxos sem muitas interrupções.

São dispostos sistemas de informação ao usuário ao longo de todo o terminal, na forma de painéis eletrônicos, placas de sinalização, terminais de auto-atendimento (e recarga de cartão), painéis informativos (avisos de aproximação de ônibus e metrô), e painéis publicitários.

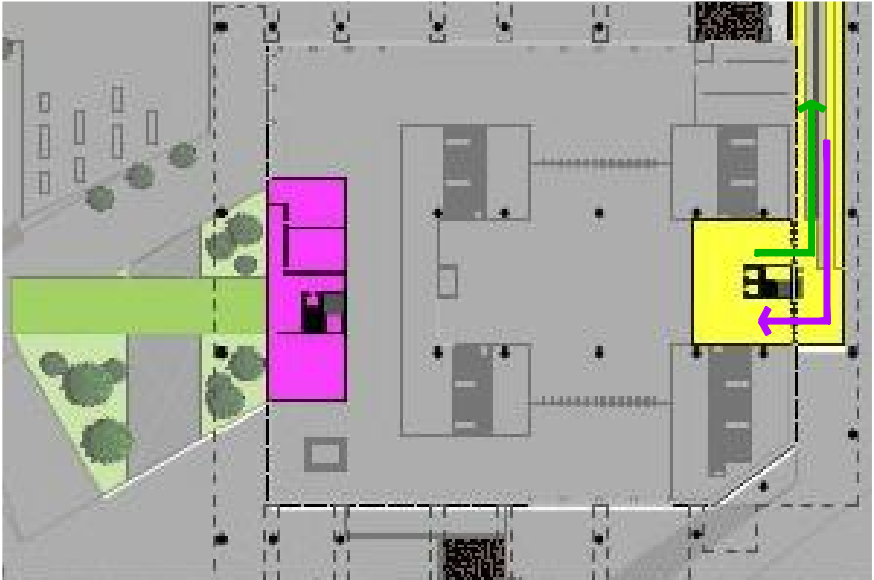
A COBERTURA

A estrutura da cobertura consiste em grandes treliças metálicas, cobertas por telhas metálicas trapézoidais, que formam faixas de largura e alturas variáveis. Os vários níveis que resultam dela tem por objetivo criar passagens de luz natural e permitir uma ventilação natural e permanente, eliminando os gases dos ônibus com maior facilidade.

Para evitar a entrada de chuva, estas passagens são cobertas por brises metálicos que contam com um sistema de automação, possibilitando menores ou maiores aberturas de acordo com a necessidade.



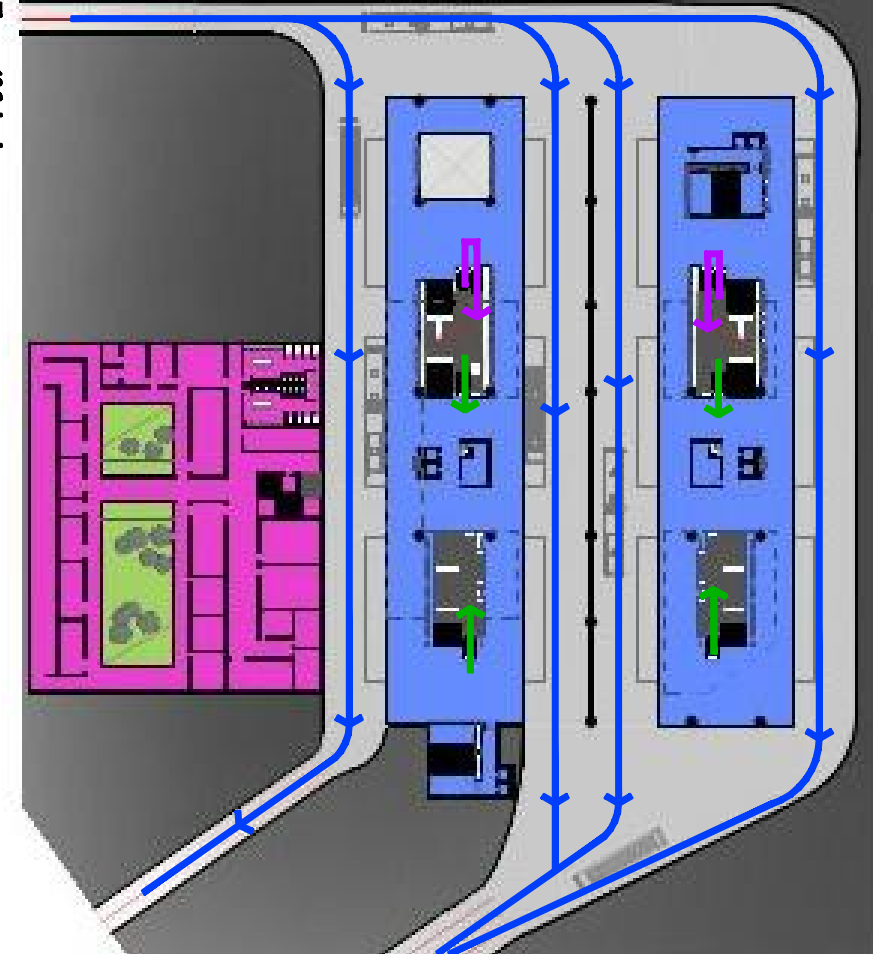
Corte - seção de estrutura metálica, elementos laterais com brises



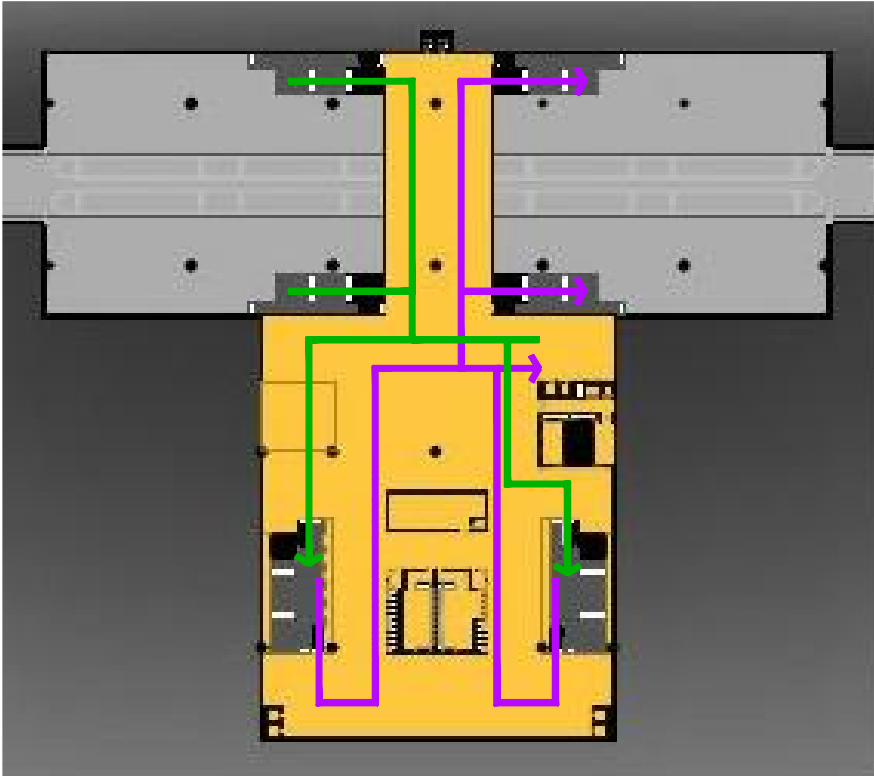
Fluxo Terminal Superior



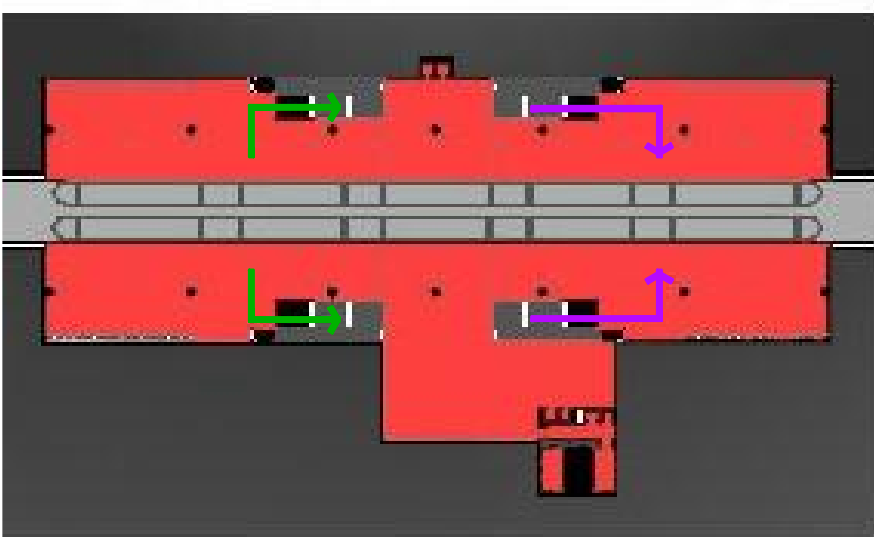
Fluxo Térreo



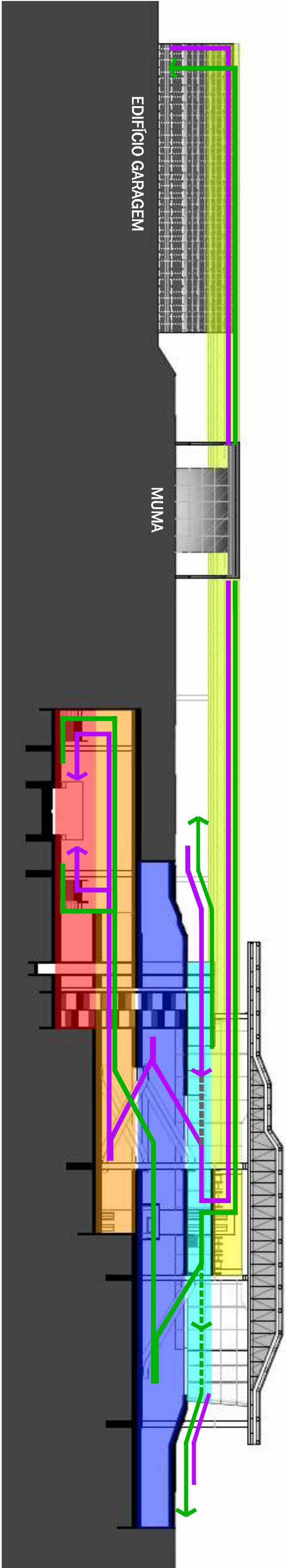
Fluxo 1º Subsolo



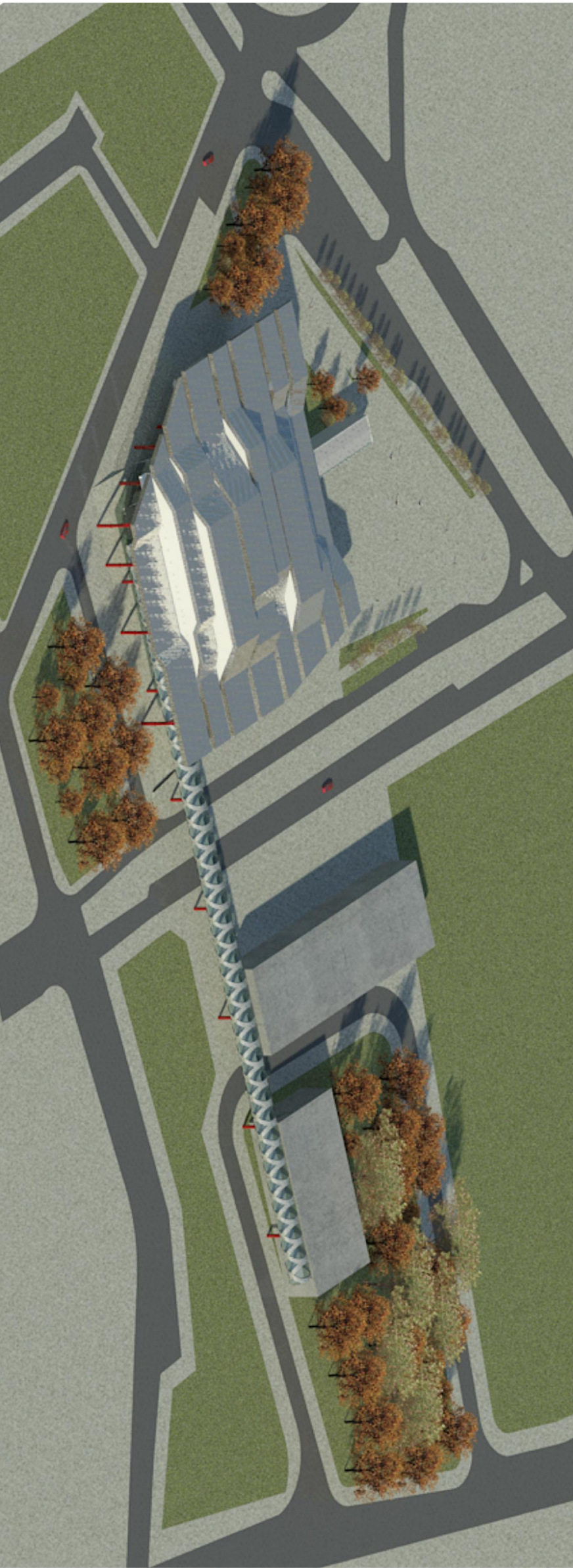
Fluxo 2º Subsolo



Fluxo 3º Subsolo



Corte - Esquema de Fluxos



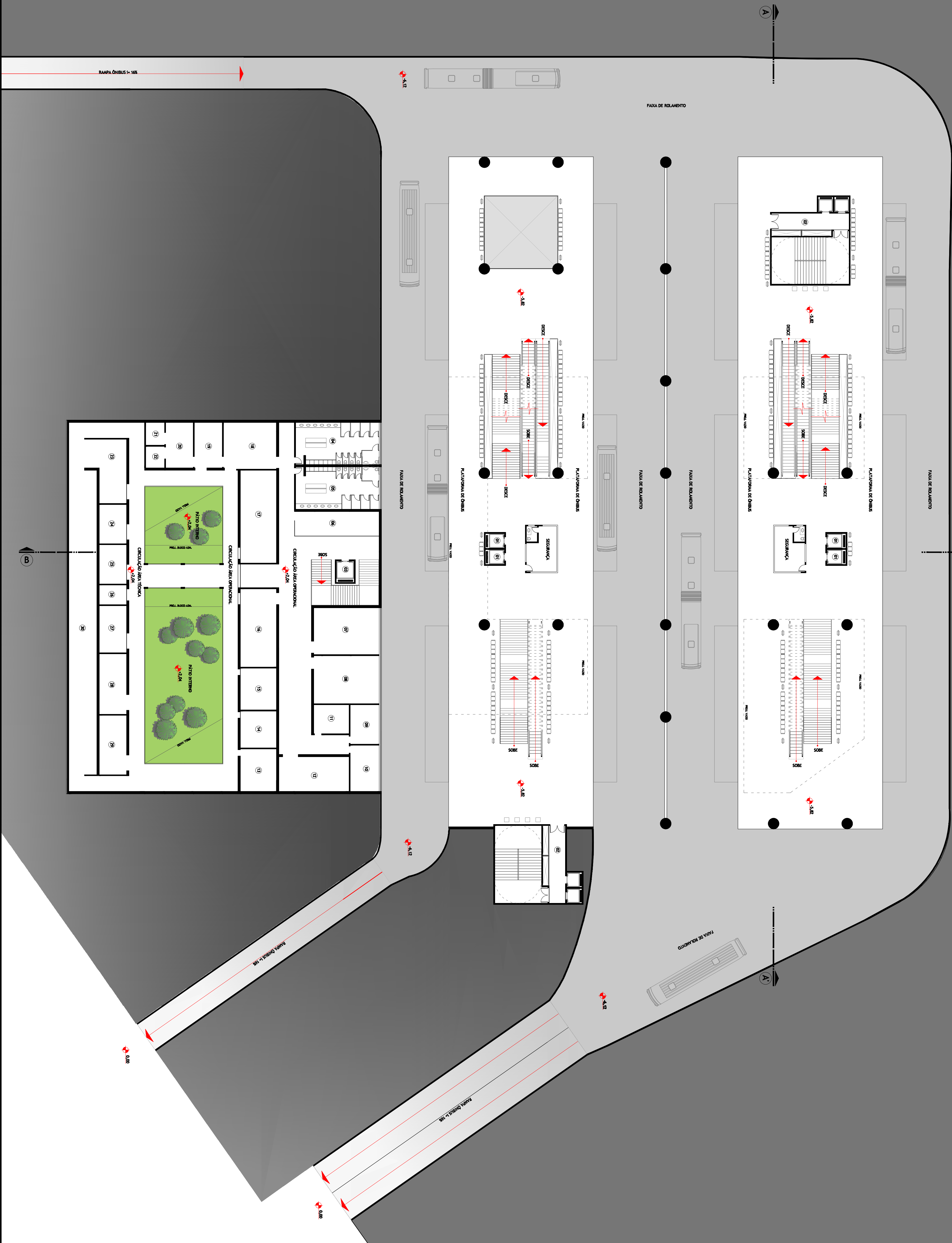
Vista aérea do complexo - Terminal, Museu Metropolitano de Arte e Edifício Garagem.



Vista do Terminal.

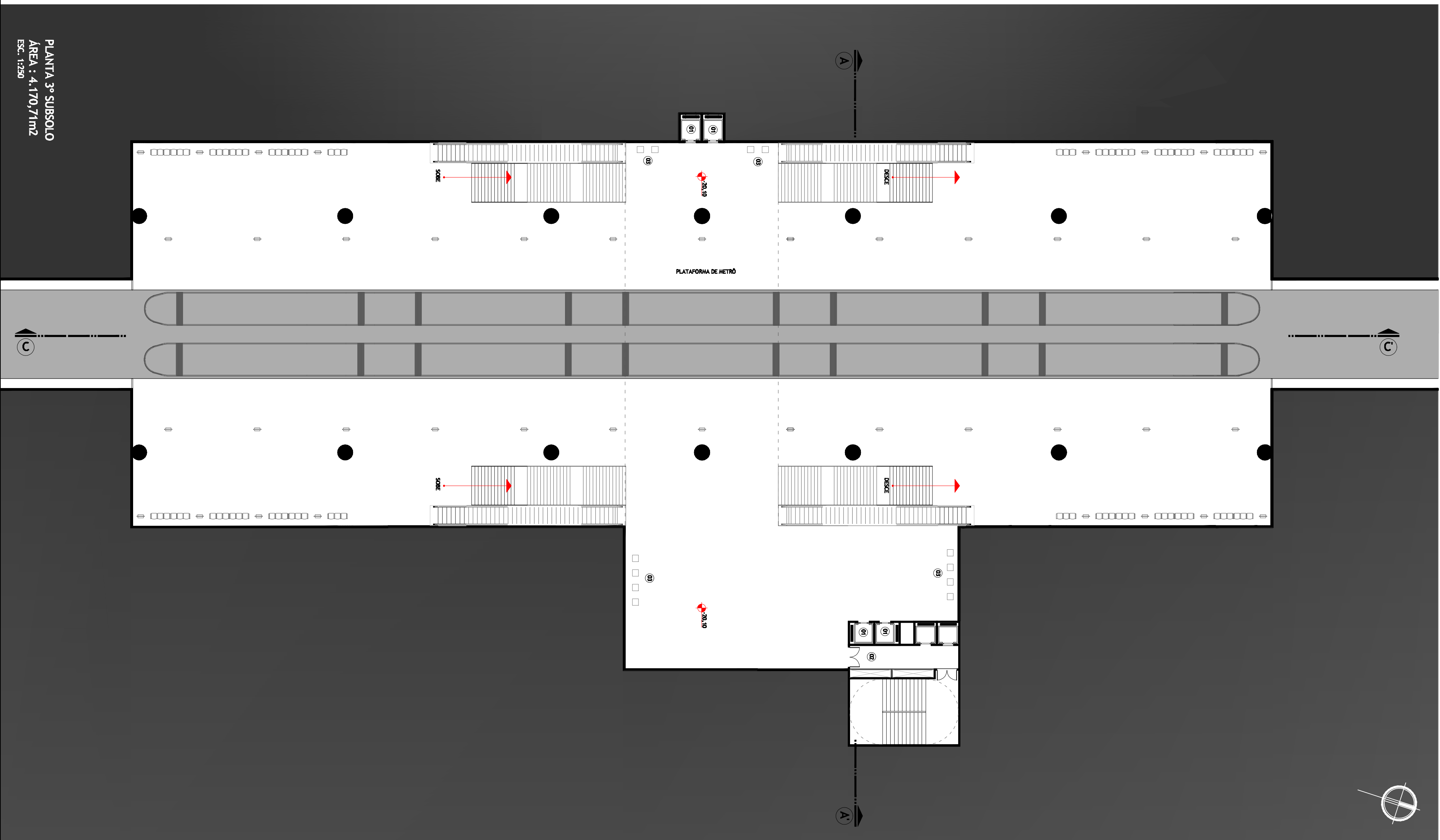
- LEGENDA
- SETORES
 - PASSELELA
 - MEZANINO
 - TÉRREO
 - PLATAFORMAS DE ÔNIBUS
 - ADMINISTRAÇÃO, TÉCNICO E OPERACIONAL
 - PLATAFORMAS DE METRÔ
 - FLUXO DE ENTRADA
 - FLUXO DE SAÍDA
 - FLUXO DE ÔNIBUS



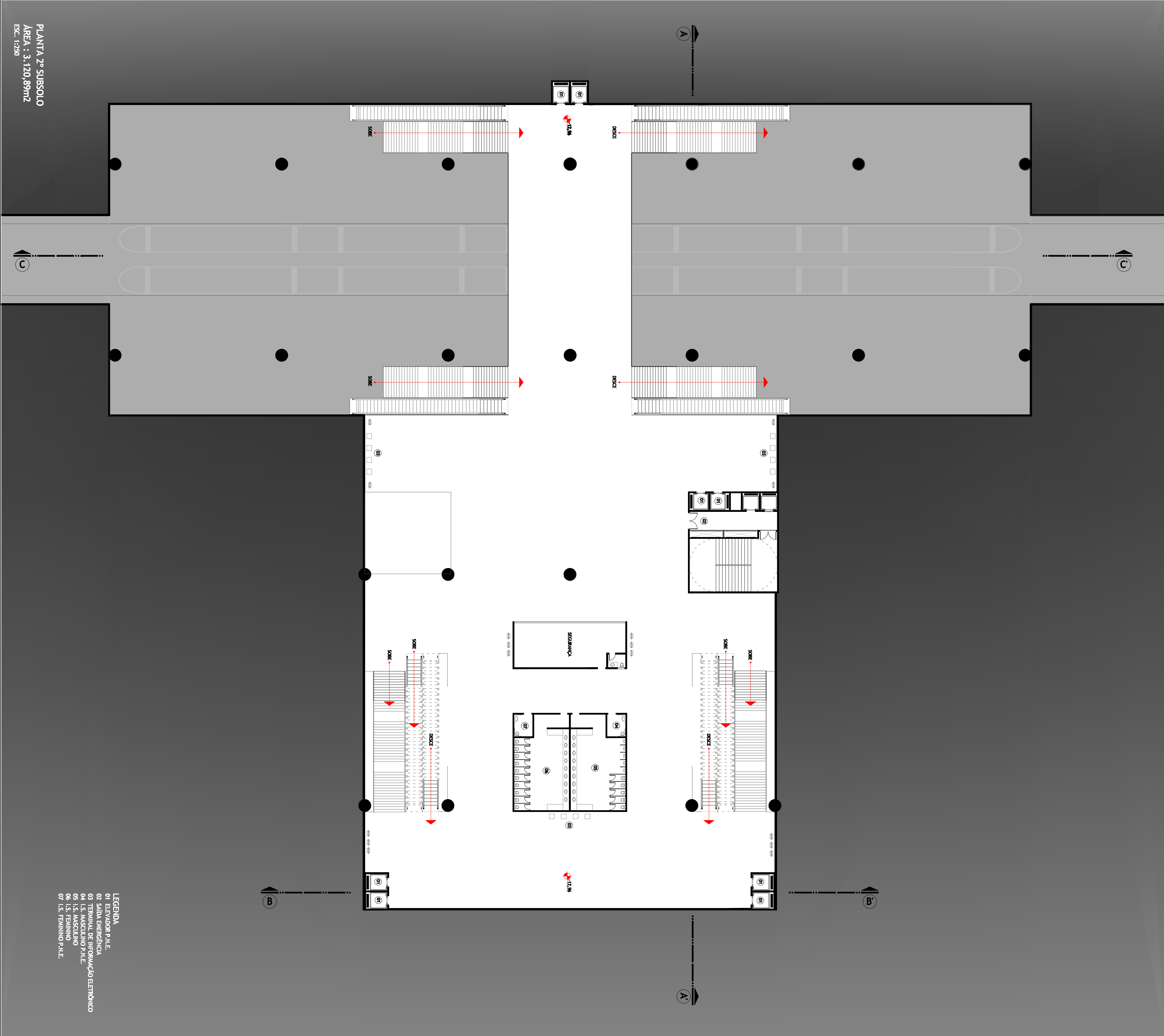


- LEGENDA
- 01. ELEVADOR P.A.E.
 - 02. SALA EMERGENCIA
 - 03. ELEVADOR SETOR ADMINISTRATIVO, TÉCNICO E OPERACIONAL
 - 04. SALA DE CONTROLE
 - 05. SALA DE VESTIÁRIO ASCENDENTE
 - 06. PRIMEIROS SOCORROS
 - 07. REFEITÓRIO
 - 08. REFEITÓRIO
 - 09. DEPOSITO DE LIXEIRA
 - 10. DEPOSITO DE LIXEIRA
 - 11. MANUTENÇÃO
 - 12. DEPOSITO
 - 13. SALA DE ELETROÔNICA E TELECOMUNICAÇÃO
 - 14. SALA OPERACIONAL, TÉCNICA
 - 15. APOIO LOGÍSTICO
 - 16. SALA DE COMANDO, CONTROLE E PROTEÇÃO
 - 17. SALA DE COMANDO, CONTROLE E PROTEÇÃO
 - 18. SALA DE COMANDO, CONTROLE E PROTEÇÃO
 - 19. SALA DOS CIRCUITOS DE ZON
 - 20. SALA DE BOMBA TENSÃO
 - 21. TRANSFORMADOR
 - 22. TRANSFORMADOR
 - 23. SALA DE BOMBA TENSÃO
 - 24. TRANSFORMADORES
 - 25. TRANSFORMADORES
 - 26. SALA DE BOMBA TENSÃO
 - 27. SALA DE BOMBA TENSÃO
 - 28. SALA DE BOMBA TENSÃO
 - 29. EQUIPAMENTOS DE VENTILAÇÃO
 - 30. SALA DE BOMBA TENSÃO E ADJUNTES

PLANTA 1º SUBSOLO
ÁREA : 10.203,94m²
ESC.: 1:250

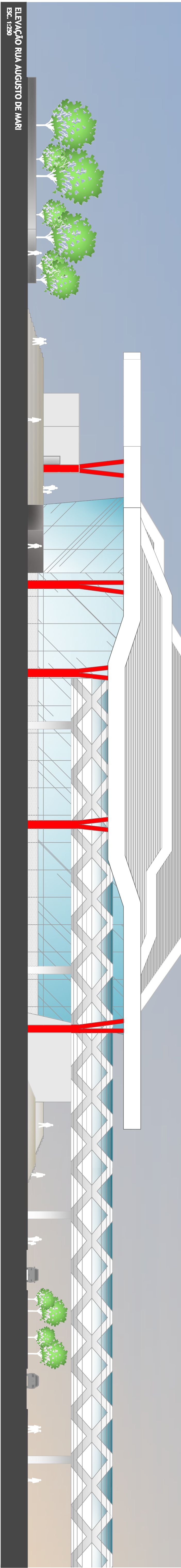
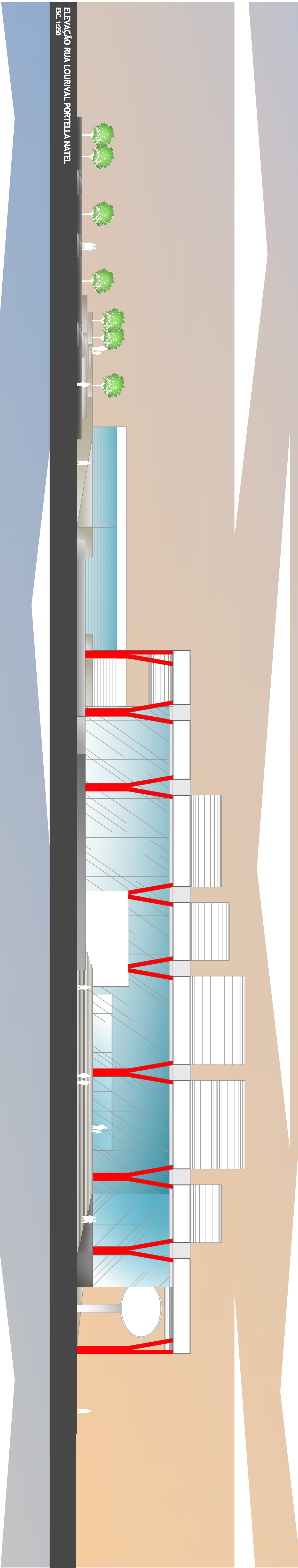
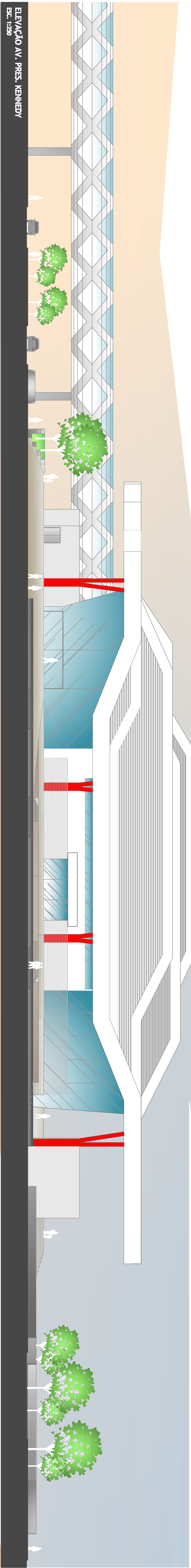
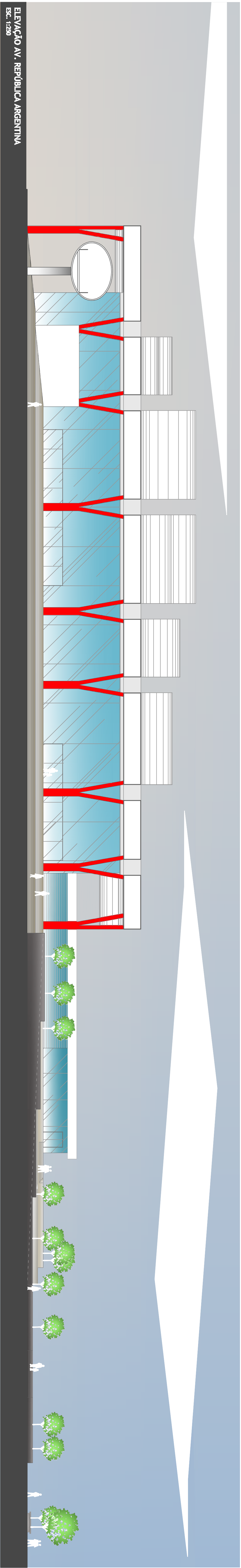


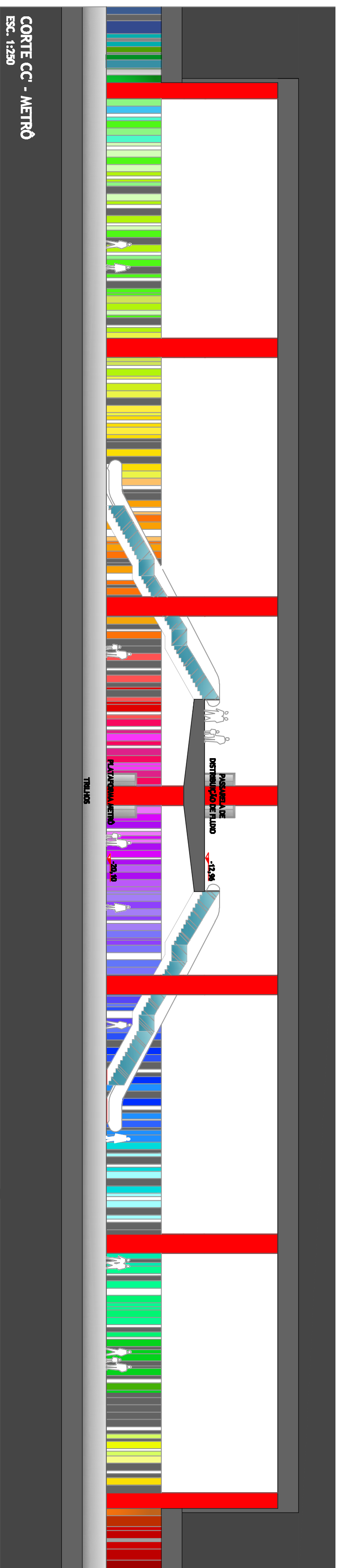
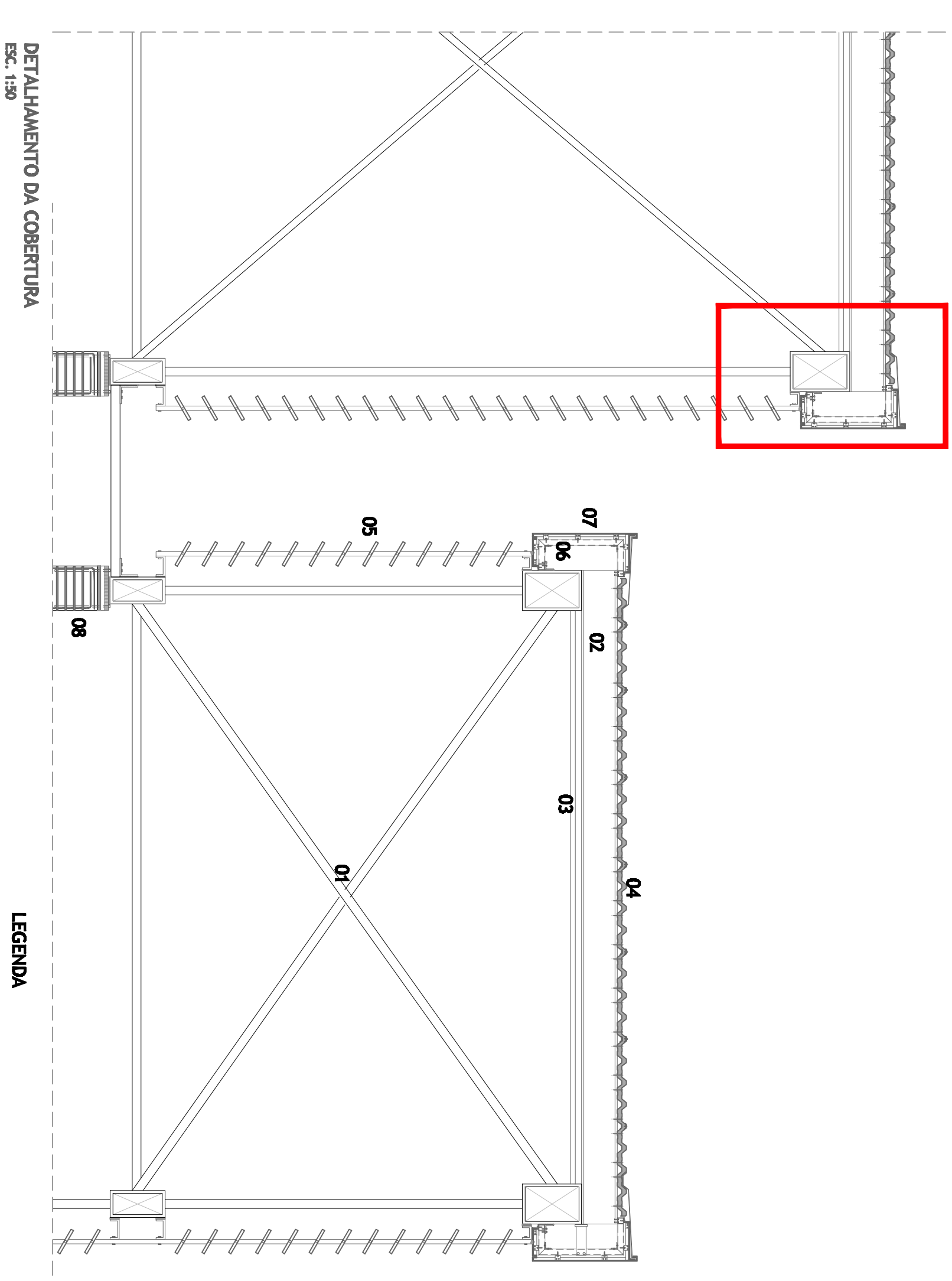
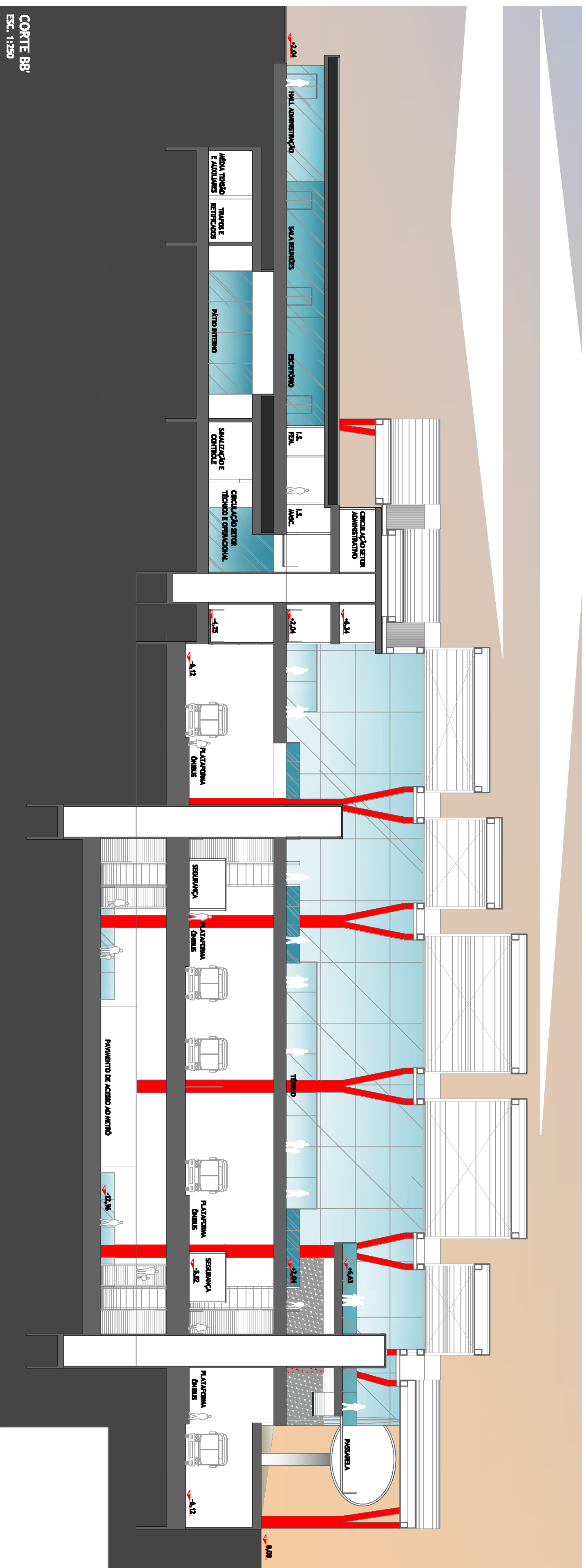
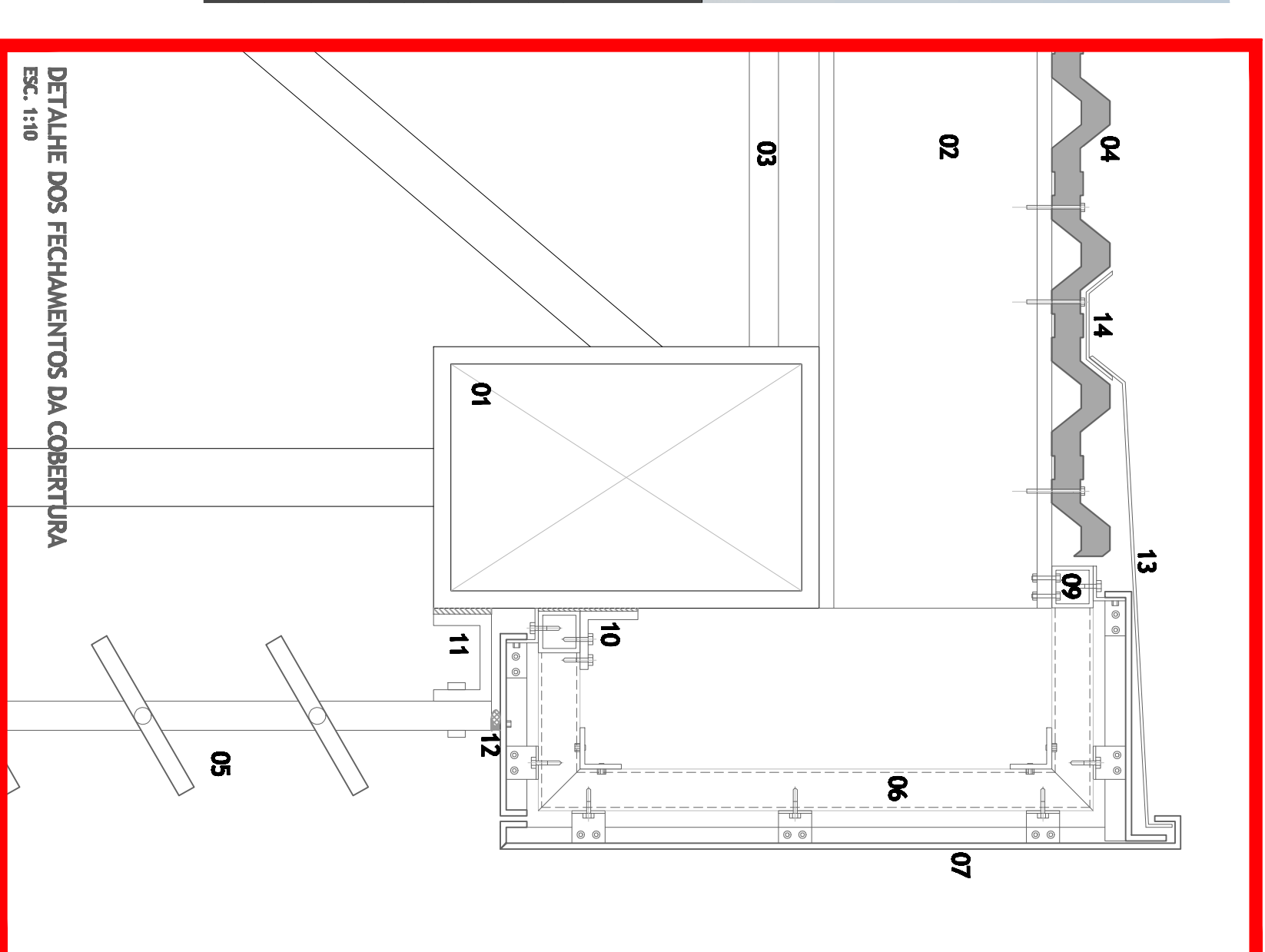
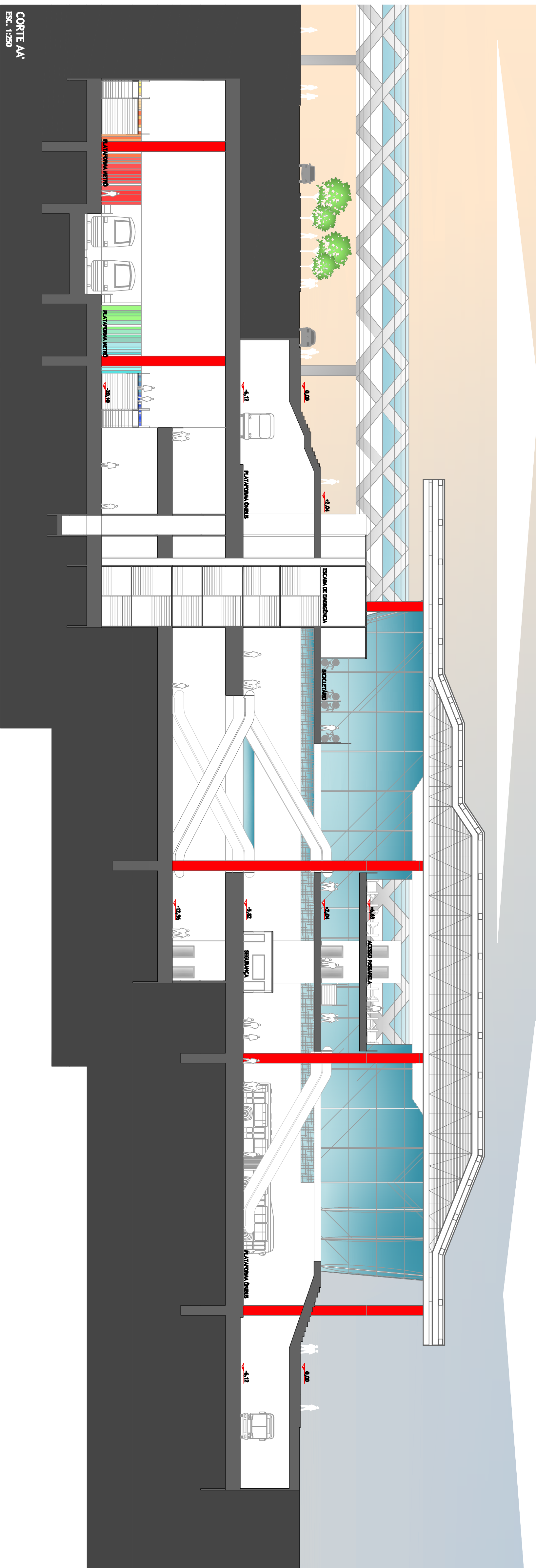
PLANTA 3º SUBSOLO
ÁREA : 4.170,71m²
ESC.: 1:250



PLANTA 2º SUBSOLO
ÁREA : 3.120,89m²
ESC.: 1:250

- LEGENDA
- 01. ELEVADOR P.N.E.
 - 02. SALA DE EMERGÊNCIA
 - 03. TERMINAL DE INFORMAÇÃO ELETRÔNICO
 - 04. L.S. MASCULINO P.N.E.
 - 05. L.S. FEMININO P.N.E.
 - 06. L.S. FEMININO P.N.E.
 - 07. L.S. FEMININO P.N.E.





TERMINAL URBANO DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTES COLETIVOS EM CURITIBA/PR
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO 2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ALUNA: LUCIANA EMY TAKI
ORIENTADORA: ENEIDA KUOPIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

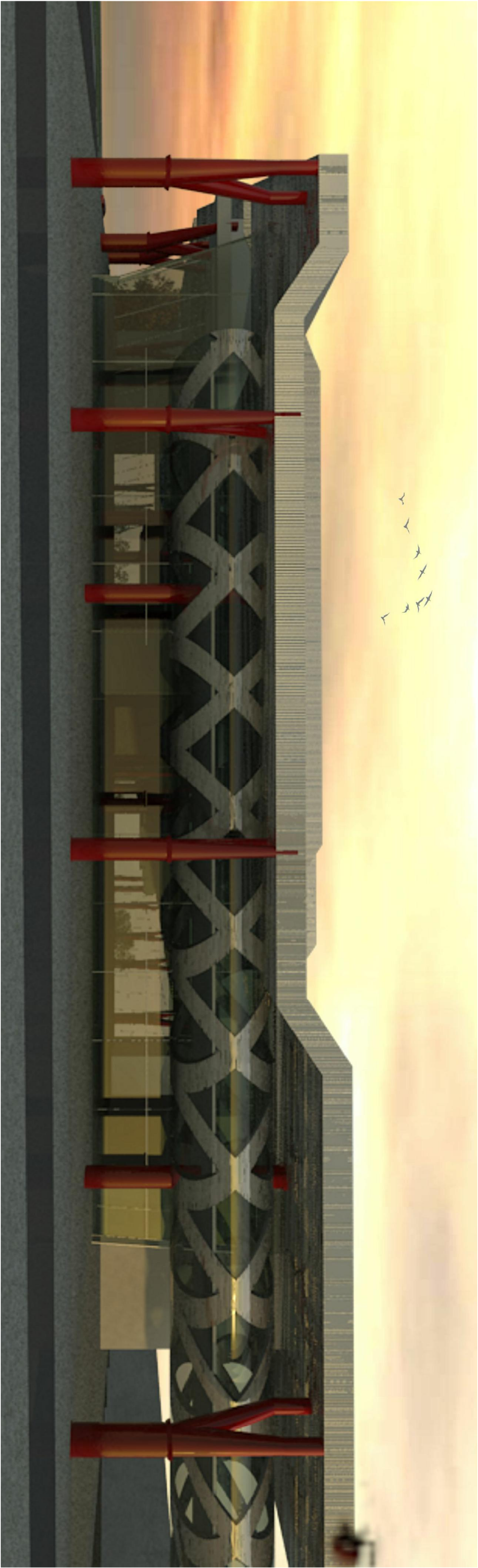
ALUNA: LUCIANA EMY TAKI
ORIENTADORA: ENEIDA KUCHPIL

**ANTEPROJETO / CORTES E DETALHE
CONSTRUTIVO**

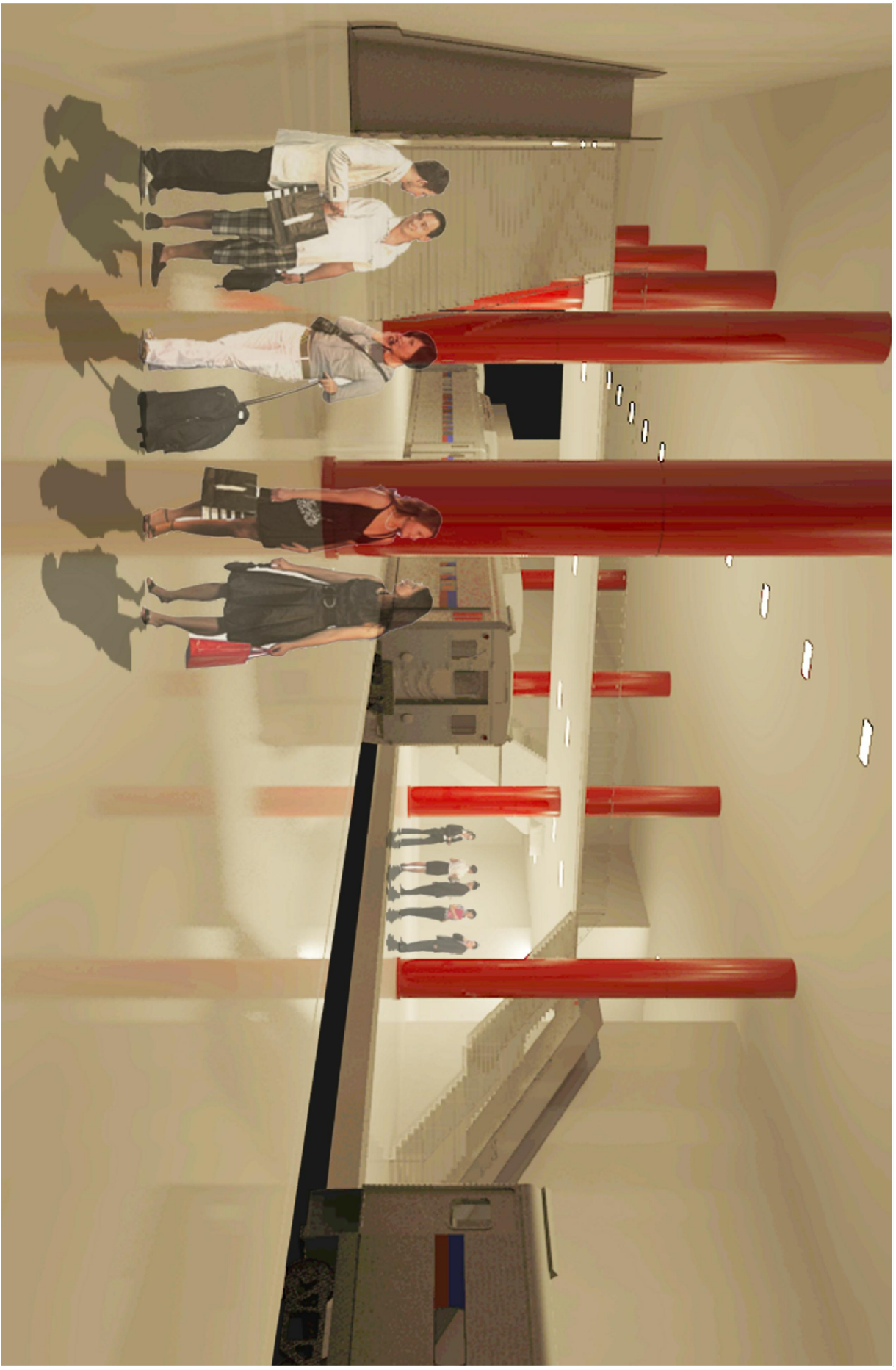
0708



Vista do saguão térreo.



Vista da passarela e lateral esquerda do Terminal.



Vista da plataforma do metrô.