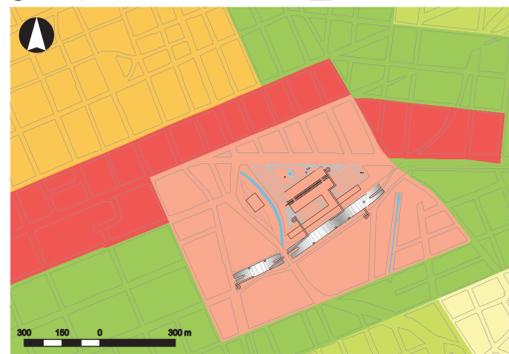


- 1 Estação Rodoferrviária
- 2 Estádio Vila Capanema
- 3 Mercado Municipal
- 4 Sec. Mun. Esp. e Lazer
- 5 Central CAVO
- 6 Campus UFPR
- 7 Shopping Estação
- 8 Campus UTFPR
- 9 Guadalupe
- 10 Campus UFPR
- 11 Teatro Guaíra
- 12 Reitoria UFPR



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

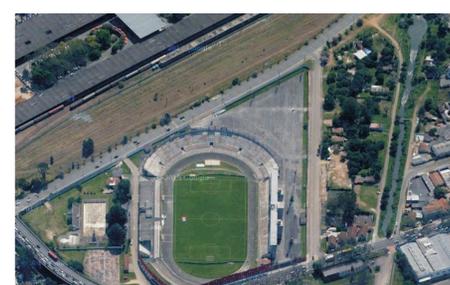


Fonte: GoogleEarth, 2012.

Tipologia de Ocupação Quadra (C)

Quadra aberta com espaços livres privados permeáveis com usos diversos

Fonte: GoogleEarth, 2012



RMC

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.

mobilidade

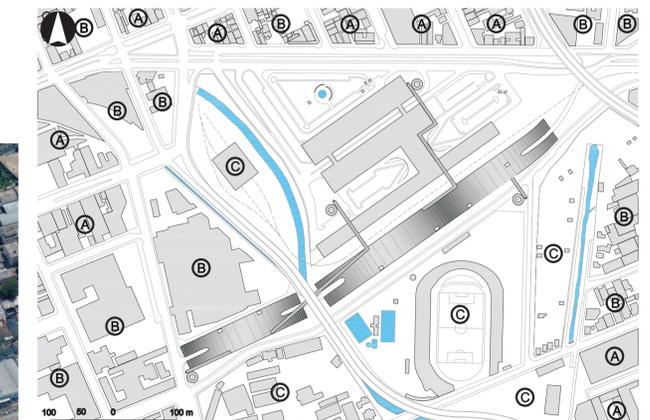
Assim como a grande maioria das cidades brasileiras, a cidade foi caracterizada pelo crescimento horizontal e, como consequência, a política de mobilidade vigente foi orientada pelo e para o transporte motorizado. Embora o transporte coletivo no município tenha sido alvo de grande incentivo, o uso do 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.

entorno

A proposta de inserção de Terminal de Integração junto a Estação Rodoferrviária 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.

propostas

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 Rodoferrviária, 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_ufrp
 trabalho final de graduação
 terminal urbano de transporte público: área central_curitiba
 ana cláudia stangarlin fróes
 orientadora_cristina de araujo lima