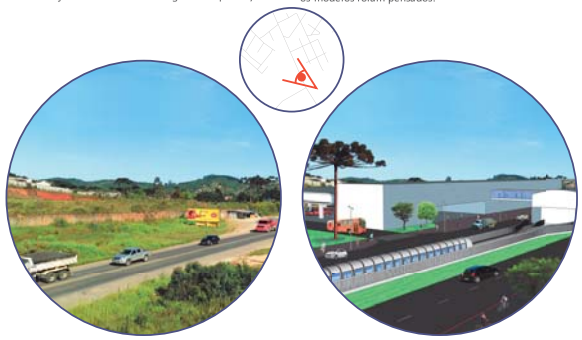
IMPLANTAÇÃO DO MAGLEV

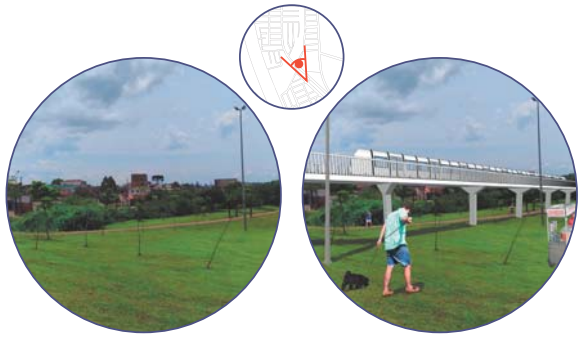
A partir do sistema estrutural montado e das definições gerais de uso e ocupação do solo, faz-se necessário o entendimento prático da **inserção do MagLev** na Metrópole de Curitiba. Alguns exemplos de implantação do trem foram modelados para mostrar a modificação da paisagem atual para o visual com as linhas e estações do novo modal.

O objetivo dessas fotomontagens é a apreciação visual do espaço no "antes e depois" da construção do MagLev. Os sete exemplos foram propostos pensando em variados contextos e implantações, a fim de ser compreendida a capacidade de adequação entre as diferentes faces do espaço urbano e a estrutura do modal. O **Mapa de localização dos exemplos de implantação** (figura 25) localiza onde os modelos foram pensados.



1 - Terminal Tamandaré - Estrutura superficial

O novo terminal central do município Almirante Tamandaré seria implantado às margens da Rodovia dos Minérios (PR 092), esta recebendo a Linha 3 - Azul do MagLev no seu canteiro central, superficialmente. A partir desse novo terminal, ficariam distribuídas as linhas da porção norte da cidade e dos municípios de Itaperuçu e Rio Branco do Sul.



2 - Parque Mané Garrincha - Estrutura elevada

Um exemplo de implantação do tipo elevada, independente de sistema viário, este trecho da Linha 9 - Bronze margeia o Rio Barigui evitando as ruas mais estreitas dos conjuntos habitacionais do bairro CIC (Cidade Industrial de Curitiba). Por estar acima do plano superficial, a estrutura libera a paisagem e a passagem dos pedestres para circular e aproveitar o Parque Mané Garrincha e o eixo linear do Rio Barigui.

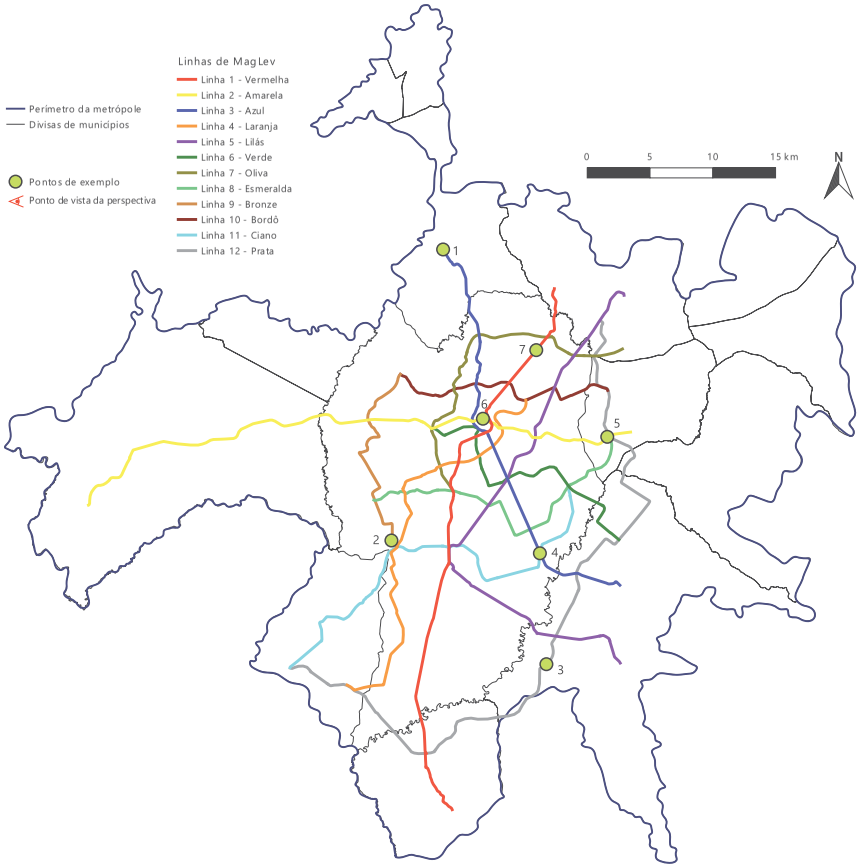
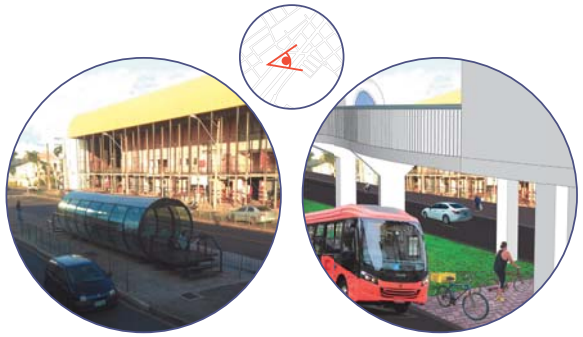


Figura 25 - Mapa de localização dos exemplos de implantação (Autor, 2018)

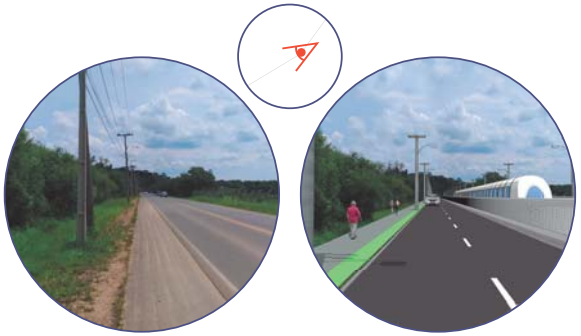


7 - Estação Fernando de Noronha - Estrutura elevada

Na maior parte das vias estruturais, o MagLev seria implantado de maneira elevada, para liberar o trânsito na superfície, aproveitando as atuais linhas de expressos. No exemplo, a Estação Fernando de Noronha da Linha 1 - Vermelha estaria localizada na Avenida Paraná também à frente da Rua da Cidadania (subprefeitura) do Boa Vista, como é a atual de mesmo nome. Ônibus fariam as paradas intermediárias entre grandes estações de MagLev nos trechos estruturais, parando nelas e se conectando com o novo modal. Os ciclistas também teriam seu espaço para parada das bicicletas, dentro e fora da estação.

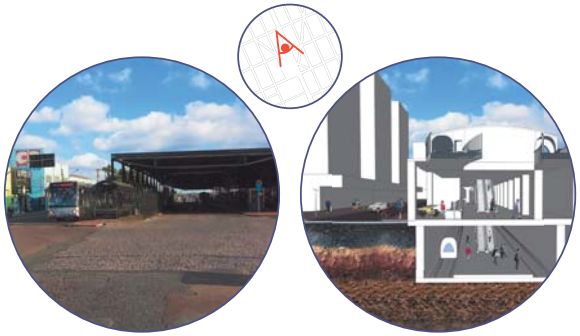
6 - Praça Tiradentes - Estrutura subterrânea

O Centro de Curitiba é também o polo central da metrópole, local mais denso, movimentado e de ocupação mais antiga. Muitas ruas são estreitas, com edifícios já consolidados e muito da paisagem preservada por interesse histórico e cultural. Por isso, nessa região, as linhas de MagLev seriam implantadas no subsolo, não afetando o visual na superfície e podendo ter trajetos mais fluidos. A imagem mostra o eixo da Linha 2 - Amarela perpassando a Praça Tiradentes, onde, mais à frente, tem uma parada na Estação Tiradentes. É um local do zoneamento AOL - Área de Ocupação Limitada, pela questão da preservação histórica.



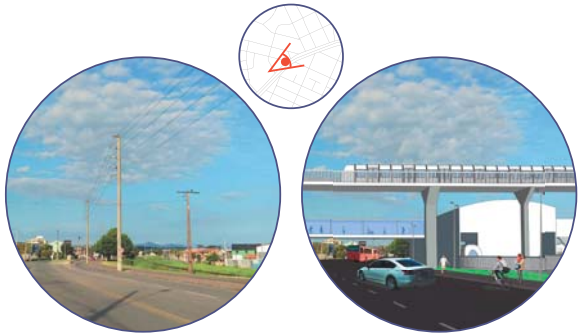
3 - Corredor Metropolitano - Estrutura superficial

O Corredor Metropolitano faz parte de um projeto da COMEC de um grande corredor viário conectando Colombo, Pinhais, Piraquara, São José dos Pinhais, Fazenda Rio Grande e Araucária (COMEC, 2011). O exemplo da imagem trata-se de um trecho no bairro Zacarias, em São José dos Pinhais, onde a Linha 12 - Prata, que margearia o grande corredor, segue no canteiro central, superficialmente.



4 - Terminal Boqueirão - Estaçoes elevada e subterrânea

O Terminal Boqueirão hoje é a ponta do eixo estrutural da Avenida Marechal Floriano Peixoto, abrigando duas linhas expressas e alguns ligeirinhos. No novo cenário, a Linha 3 - Azul seguiria de maneira elevada no eixo da Marechal Floriano e a Linha 11 - Ciano cruzaria o terminal no subsolo. A atual área de parada dos expressos e ligeirinhos seria transformada em ponto de paraciclos e de circulação entre as duas linhas de maglev e as linhas alimentadoras.



5 - Terminal Pinhais - Estações superficial e elevada

Um exemplo de cruzamento entre uma linha elevada e uma superficial. A Linha 2 - Amarela tem parada na superfície sobre o eixo ferroviário, a ser desativado nesse local. A partir daí, os passageiros seguem pela passarela até a estrutura do terminal, onde é possibilitada a conexão com a Linha 12 - Prata, que segue acima do sistema viário, como se vê na imagem. O terminal também é ponto para a Linha 8 - Esmeralda, implantada no subsolo, e para diversas linhas de ônibus alimentadores.

Universidade Federal do Paraná
Arquitetura e Urbanismo
Trabalho Final de Graduação - 2018

Hermes Eduardo Nichele
Orientadora: Profª Drª Cristina de Araújo Lima

PLANO DE SISTEMA ESTRUTURAL DE MOBILIDADE NA METRÓPOLE DE CURITIBA – PR

MagLev Curitiba