

# PROPOSTA DE REAQUALIFICAÇÃO URBANA TERMINAL CAPÃO RASO - CURITIBA/PR



Sandra Rodrigues Montanari<sup>1</sup>

Orientadora: Me. Flávia Iankowski Claro Pereira

**Resumo:** Esse estudo tem como objetivo geral promover a requalificação do Terminal Capão Raso, visto que, atualmente, é um espaço negligenciado pelo poder público, onde encontra-se em situação de abandono, colocando os usuários do local em situações de pouco conforto, com plataformas de dimensões insuficientes, mobiliário pouco atrativo, iluminação precária, sensação de insegurança e congestionamentos nas vias de entorno. Com isso, a proposta visa requalificar o terminal, propondo sua expansão e criação de uma praça, com funcionamento de *Food Trucks*, trazendo maior atrativo a região.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana, Qualidade Urbana, Transporte Coletivo.

## Introdução:

O terminal do Capão Raso fica localizado no bairro Novo Mundo, no Município de Curitiba, tendo como uma de suas principais vias a República Argentina, que faz parte do sistema viário estrutural da capital e integra a região com várias outras, incluindo Mercado Municipal, que contribui consideravelmente para seu movimento. Atualmente, segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) (2023), o terminal atende 38 linhas, sendo elas expressas, integradas e alimentadoras, além de possuir ligações com a região Metropolitana da capital.

Por se tratar de um local com grande fluxo de pessoas diariamente, o terminal deveria receber maiores atenções dos órgãos públicos da cidade, dado que, muitas vezes, aparenta ser um local abandonado, com pouca acessibilidade e conforto para os usuários, que ficam sujeitos diretamente a chuvas, vento, goteiras e alagamentos, possuindo um sistema de drenagem aberto e pouco eficaz, além da falta de segurança, principalmente no período noturno, quando a iluminação também é insuficiente.

Portanto, a seguinte pesquisa busca desenvolver um projeto de requalificação no ambiente a fim de trazer maior conforto, segurança e atrativos, e com isso, gerar maior movimentação no local e incentivo ao uso do transporte coletivo. Para isso, será necessário atender os seguintes objetivos específicos: Estudar dimensionamentos e infraestrutura para um terminal urbano; Realizar estudos de como valorizar o espaço urbano através do urbanismo tático; Incentivar o uso do transporte coletivo; Analisar as vias de entorno; Realizar estudos de condicionantes, deficiências e potencialidades da região; Definir espaço para implantação de Ruas da Cidadania e/ou semelhantes; Propor um programa de necessidades; Criar diretrizes projetuais para o desenvolvimento do Trabalho de Curso II no próximo semestre.

É importante ressaltar que, no momento desta pesquisa, em abril de 2023, a tarifa atual cobrada em Curitiba é de R\$6,00. O reajuste passou a ser implementado em março de 2023, o que colocou o município entre as tarifas mais caras das capitais do país, juntamente com Belo Horizonte, Porto Velho e Florianópolis, que também cobram R\$6,00 (RIBEIRO, 2023).

**Sendo assim, como é possível incentivar o uso do transporte coletivo, que seja mais compatível com o valor cobrado pela passagem e que apresente mais qualidade do serviço ofertado?**

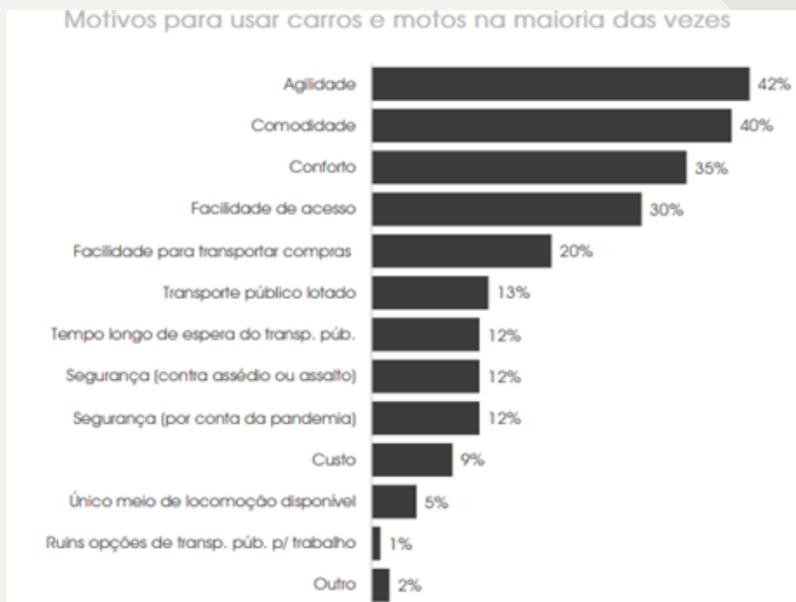
<sup>1</sup> Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Curitiba  
sandramoontanari@gmail.com

# O INCENTIVO AO USO DO TRANSPORTE COLETIVO E COMO OS USUÁRIOS SÃO AFETADOS PELO PLANEJAMENTO URBANO

Por que as pessoas utilizam carros?



Como incentivar o uso do transporte coletivo?



Fonte: Sebrae, 2022



Adensamento populacional adequado

O adensamento populacional interfere diretamente na rotina da população, quando positivo, diminui distâncias e contribui com a malha viária das cidades, priorizando a qualidade de vida dos cidadãos (BERNARD *et al*, 2016). As cidades continuam crescendo rapidamente, e em muitos casos sem planejamento em relação ao adensamento populacional, fator essencial para diminuir trajetos longos, congestionamentos e sobrecarga das estradas.

Frequentemente relacionamos ruas perigosas com a falta de iluminação, porém, não se pode atribuir a alta criminalidade apenas à falta desse fator. É inegável que uma rua bem iluminada traz reconforto para quem precisa transitar nela, porém, a luz não traz segurança sozinha, é preciso de pessoas, olhos, observando e cuidando do entorno (JACOBS, 2022).



Atratividade



Integração entre modais

O incentivo por modais alternativos, que não impactem na rede viária, pode contribuir com deslocamentos mais racionais, desestimulando o uso excessivo de automóveis (SILVEIRA, BALASSIANO, MAIA 2011). A ANTP (2016) destaca que, uma rede de transporte integrada traz reorganização aos sistemas de transporte público, proporcionando mais qualidade e redução de tempo na viagem.

A integração temporal é dada como uma estratégia que busca reduzir o custo do usuário com transporte, tornando o sistema mais atrativo e também diminui o deslocamento pelo menor percurso existente, pois com ela não é preciso percorrer até terminais para realizar qualquer tipo de conexão (CAVALCANTE, 2002 apud MASSUCHETO, 2019).



Integração temporal

# O DESENHO DAS RUAS

A fim de garantir melhor segurança viária e qualidade de vida, os desenhos das ruas são extremamente importantes para unir esses pontos. O uso de rotatórias, lombadas, ilhas de refúgio, travessias elevadas, aplicação de chicanas e sinalizações com tachões e zebrados são capazes de tornar as cidades mais seguras a partir do desenho urbano (TANSCHKEIT, 2017).

Com base em Welle, *et al.* (2015), as rotatórias e chicanas reduzem entre 70% a 90% e 54%, respectivamente, no número de feridos ao utilizar essas estratégias, sendo assim, são capazes de reduzir a velocidade dos veículos em pontos com alto índice de acidentes ou propensas a isso. Já as travessias elevadas, assim como as lombadas, funcionam como redutores de velocidade, porém, são projetadas no mesmo nível que as calçadas, como se fossem extensões, facilitando a travessia do pedestre e garantindo mais acessibilidade (MTRANS).



Como garantir  
segurança viária  
em vias  
exclusivas para  
ônibus

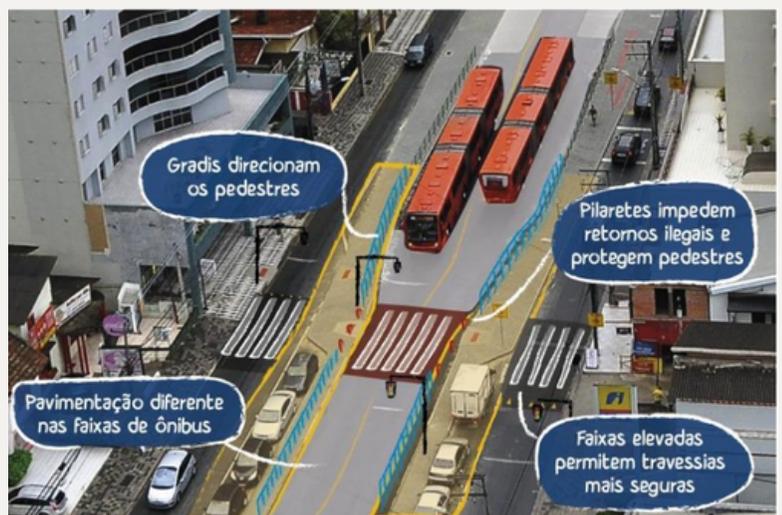


Foto e Arte: Mariana Gil/WRI Brasil Cidades Sustentáveis

Nas vias exclusivas para ônibus, por exemplo, pedestres e ciclistas possuem a falsa sensação de que o local é mais seguro do que as vias convencionais. Intervenções simples podem evitar que acidentes continuem ocorrendo, como a implantação de barreira para pedestres, gradis, faixas elevadas e ampliação da malha cicloviária, fazendo que ciclistas deixem de utilizar as vias exclusivas de ônibus para locomoção.

# INFRAESTRUTURA E DIMENSIONAMENTOS DE UM TERMINAL RODOVIÁRIO URBANO NO MUNICÍPIO DE CURITIBA

Ao se tratar de terminais urbanos, é importante ressaltar que cada município possui suas próprias particularidades. Conforme Dauén, (2020) existem, por exemplo, estações intermodais ou multimodais, que abrangem mais de uma tipologia de transporte, como trens, ônibus e metrô. Sendo assim, as necessidades, infraestrutura e dimensionamentos dependerão do contexto o qual o terminal está envolvido

Ônibus  
específicos



No Município de Curitiba, é essencial projetar espaços que comportem ônibus de até 28m de comprimento, visto que os ônibus biarticulados estão presentes na grande maioria das estações, com poucas exceções (URBS, 2023). No caso do terminal do Capão Raso, o local atende linhas variadas, que incluem alimentadoras, diretas, expressos (biarticulados), interbairros e madrugada. Cada uma das tipologias possui demandas específicas, devido ao modo de embarque de passageiros, variação de largura e comprimento.

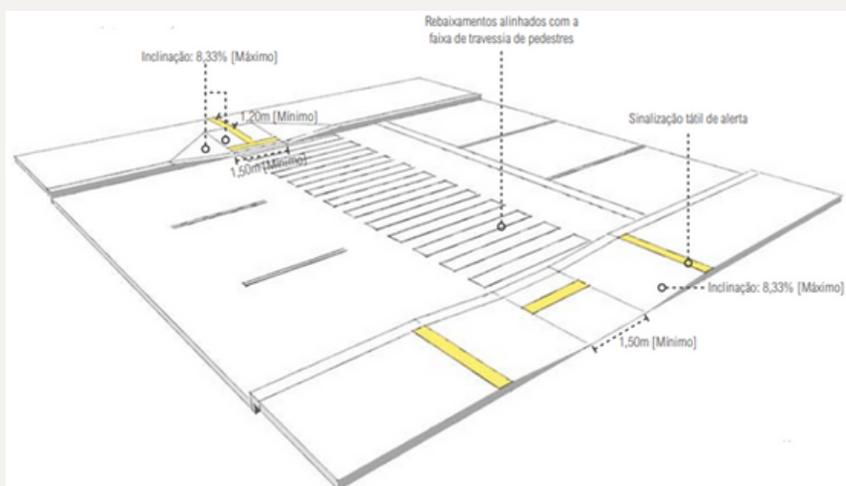
Plataformas



A tipologia de plataforma escolhida para um terminal depende do modo como o embarque e desembarque dos passageiros será realizado, que podem ocorrer no mesmo local, ou separadamente.

## Princípios para calçadas adequadas:

- Dimensionamento;
- Acessibilidade;
- Sinalização;
- Conexões;
- Segurança;
- Drenagem;



Fonte: SAMIOS, et al., 2017

## ESTUDO DE CASO - TERMINAL SANTA CÂNDIDA

---

Localizado em Curitiba, no Bairro Tingui, o terminal atende 20 linhas de ônibus, sendo elas linhas Alimentadoras, Interbairros e Expressos.

### Principais características

Mobiliário pouco atrativo;  
Cobertura que permite o embarque dos passageiros protegido da chuva;  
Estrutura metálica, pé direito alto;  
Acessível;  
Volumetria retangular, linear e robusta;



Fonte: Daniel Castellano, 2019

## ESTUDO DE CASO - TERMINAL DE ÔNIBUS DRA. EVANGELINA DE CARVALHO PASSIG

---

Projetado pelo escritório 23 SUL Arquitetura, o terminal fica localizado no Município de Ribeirão Preto – SP. Inaugurado em 2015 e atendendo cerca de 30 mil pessoas diariamente, foi um marco importante para a cidade, visto que estava a 15 anos sem terminal (VICTORIANO, s.d).

### Principais características

Mobiliário mais adequado;  
Cobertura que permite o embarque dos passageiros protegido da chuva;  
Estrutura de concreto, metal e vidro;  
Estética limpa, leve e linear;  
Construção atual;



Fonte: Pedro Kok



Fonte: Pedro Kok

# ESTUDO DE CASO - ESTAÇÃO DE NAPOLI AFRAGOLA

Projetada pelo renomado escritório Zaha Hadid Architects, a estação ferroviária, inaugurada em 2017, fica localizada na Comuna Casoria, Itália, a 3km da capital Nápoles. Devido a sua localização, é considerada uma nova porta de entrada para o sul do país, atendendo quatro linhas interurbanas de alta velocidade, três linhas inter-regionais e uma linha local de passageiros (ARCHDAILY, 2018).

## Principais características

Mobiliário confortável e atrativo;  
 Grande infraestrutura;  
 Atualidade e volumetria diferenciada;  
 Estética futurista e fluida;  
 Estrutura de concreto armado, vidro e aço;



Fonte: Hufton+Crow, 2017

## COMPARATIVO

ITEM ANALISADO	CASO 1	CASO 2	CASO 3
Mobiliário	Em bom estado, porém básico. Bancos insuficientes pela demanda	Simples e confortáveis. Bancos insuficientes para atender a demanda	Mobiliário sofisticado, confortável e atraente
Infraestrutura	Básica, com poucos comércios e atrativos. Atende parcialmente o público do local	Básica, sendo apenas o necessário para o uso do local. Sem grandes atrativos	Possui galerias, comércios diversos, além da infraestrutura básica para a tipologia da edificação
Volumetria	Simples e robusta. Atende as necessidades do local sem grandes inovações	Simples, porém sofisticada e leve, atendendo as necessidades do local	Possui uma volumetria extremamente inovadora e futurista. Foge dos padrões das estações convencionais
Abrangência	Abrange parte da região metropolitana de Curitiba, e parte norte da cidade. Conecta a parte norte com a sul do município	Abrange grande parte de Ribeirão Preto e possui localização estratégica, ao lado da estação rodoviária da cidade	Abrange países Europeus que querem entrar no país através parte sul da Itália, e cidades vizinhas
Plataformas	Abertas, porém cobertas, com acesso através do subsolo	Abertas, porém cobertas, com acesso diretamente através das vias	Em nível diferente das demais infraestruturas, possuindo um espaço exclusivo para essa finalidade

É evidente a disparidade em termos de tamanho e infraestrutura entre cada um dos estudos. No entanto, é importante ressaltar que todos desempenham um papel importante em suas respectivas regiões e áreas de influência. Cada terminal e estação possui sua relevância e contribui de maneira significativa para atender às necessidades de transporte da população local e das áreas em que estão localizados.

ITEM ANALISADO	CASO 1	CASO 2	CASO 3
Mobiliário	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ● ●
Infraestrutura	● ● ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ● ○
Volumetria	● ● ○ ○ ○	● ● ● ● ○	● ● ● ● ●
Plataformas	● ● ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ● ●

Legenda:

- ○ ○ ○ ○ Ruim
- ● ○ ○ ○ Razoável
- ● ● ○ ○ Bom
- ● ● ● ● Excelente

# DIRETRIZES PROJETUAIS

O terminal do Capão Raso localiza-se entre a Av. República Argentina x R. Catarina Scotti, no bairro Novo Mundo. Ao lado do terminal, também na R. Catarina Scotti, encontra-se um terreno livre, que atualmente funciona como um estacionamento, com grande potencial para trazer maior atratividade ao local e funcionar como uma expansão do terminal. Os dois terrenos estão localizados na zona do Eixo Estrutural, conforme o zoneamento da cidade de Curitiba

A proposta tem como objetivo a ampliação e requalificação do terminal, tendo em vista proporcionar maior conforto e tornar o local mais eficaz para seus usuários. Através de estudos de entorno e análises na regional Pinheirinho, verificou-se a necessidade de mais atrativos e áreas verdes na região, visto que, segundo o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) (2021), a regional apresentou a segunda menor cobertura por áreas verdes da cidade, proporcionalmente a seu território

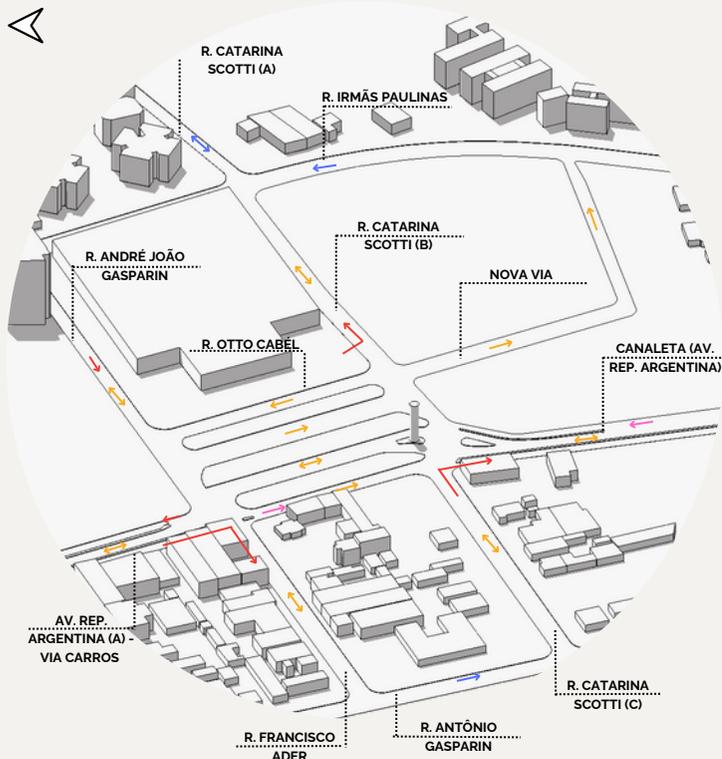


É possível observar a necessidade de mais vias exclusivas para o fluxo de ônibus, visto que, a maioria é de tipologia compartilhada, com exceção da canaleta exclusiva e vias do interior no terminal



# PROPOSTA

Para tornar o terminal mais atrativo tanto para os usuários, quanto para os moradores do entorno, a proposta busca utilizar o terreno ao lado, que atualmente é utilizado como estacionamento. Sendo assim, uma parte do lote será destinada à expansão do terminal, enquanto a outra será destinada à criação de uma praça, proporcionando a área verde faltante para a comunidade.

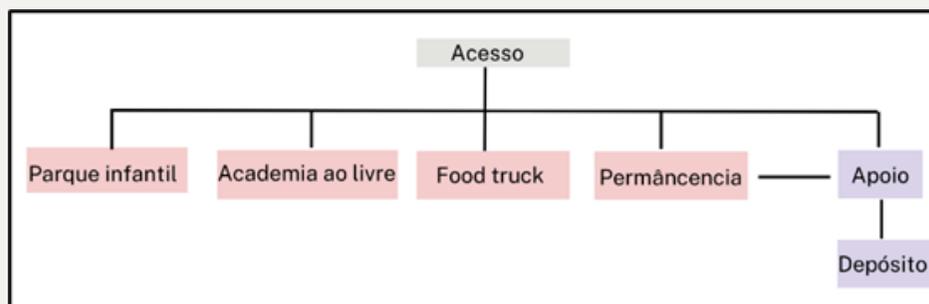
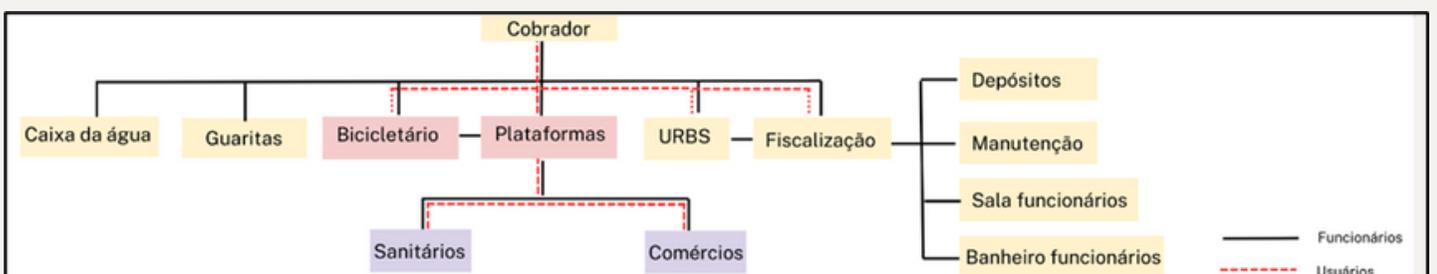


## PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DE FLUXO DAS VIAS

Para assegurar que as linhas de ônibus consigam atender a parte de expansão do terminal, foi prevista a abertura de uma nova via, seguindo a já existente R. Otto Cabél. Também foi previsto a alteração de sentido de fluxos para automóveis, buscando solucionar o problema de tráfego nas vias de entorno do local, priorizando o movimento dos ônibus. Além disso, o objetivo da praça também é possuir um espaço destinado ao funcionamento de uma praça de alimentação móvel, através do sistema conhecido como *Food Truck*, proporcionando mais atrativos à região.

- ➔ Sentido de fluxo - Carros      ➔ Sentido de fluxo - Moradores
- ➔ Sentido de fluxo - Ônibus      ➔ Sentido de fluxo - Sem restrição

## FLUXOGRAMA/ORGANOGRAMA TERMINAL E PRAÇA



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

Após a elaboração deste estudo, que se fundamentou em pesquisa teórica, estudos de casos e análises *in loco*, constatou-se a necessidade de realizar a requalificação e inclusão de áreas verdes no entorno do Terminal do Capão Raso, que possui grande importância na região que está localizado. Além disso, a localidade ao qual se encontra tem passado por um grande crescimento ao longo dos anos.

A pesquisa teórica foi embasada em estratégias que visam incentivar o uso do transporte coletivo, com o objetivo de compreender os motivos pelos quais as pessoas optam ou não por utilizar esse meio de transporte. Além disso, o estudo proporcionou um maior entendimento acerca da organização das cidades e de como a sua estrutura afeta diretamente a qualidade de vida da população.

Com as diretrizes de projeto, percebeu-se mais a fundo a real necessidade para requalificação do espaço, surgindo assim, a ideia de destinar parte da praça para o funcionamento de Food Trucks, similar ao funcionamento das Feirinhas de Rua, onde moradores da cidade já possuem grande familiaridade.

Sendo assim, a autora dessa pesquisa sai com um novo olhar sobre a relação entre cidades e pessoas. Durante atividades cotidianas, com base em Jan Gehl e Jane Jacobs, é possível identificar diversas deficiências na cidade, desde uma calçada irregular a grandes problemas sociais.

É esperado que o trabalho em questão possa contribuir para o meio acadêmico, e servir de auxílio para futuras pesquisas com foco nas áreas de urbanismo e transporte coletivo. Além disso, espera-se que contribua na mudança de perspectiva em relação às cidades e seu planejamento.

"Culturas e climas diferem em todo o mundo, mas as pessoas são as mesmas. Elas vão se reunir em público se você der um bom lugar para fazê-lo."

- Jan Gehl

# REFERÊNCIAS

---

ARCHDAILY. **Estação de Napoli Afragola / Zaha Hadid Architects**. 30 ago. 2018. Curadoria: Fernanda Castro. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/873388/estacao-de-napoli-afraqola-fase-1-zaha-hadid-architects>. Acesso em 20 mai. 2023.

BERNARD, Thuan et al. **O adensamento Urbano e Suas Consequências: análise da cidade de Santos Dumont/MG**. In: IV Congresso Nacional de Educação Conedu. 2016. Disponível em: [https://editorarealize.com.br/editora/anais/conedu/2017/TRABALHO\\_EV073\\_MD4\\_SA17\\_ID118\\_21042017205740.pdf](https://editorarealize.com.br/editora/anais/conedu/2017/TRABALHO_EV073_MD4_SA17_ID118_21042017205740.pdf). Acesso em: 06 abr. 2023.

CASTELLANO, Daniel. **Recarga nos terminais Santa Cândida e Pinheirinho começa nesta segunda**. Curitiba. 29 set. 2019. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/recarga-nos-terminais-santa-candida-e-pinheirinho-comeca-nesta-segunda/52847>. Acesso em: 30 abr. 2023.

DA SILVEIRA, Mariana Oliveira; BALASSIANO, Ronaldo; MAIA, Maria Leonor Alves. **A bicicleta como um modal de transporte integrado ao sistema de metrô da cidade do Recife**. XXV ANPET - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes - Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2011-1/556-a-bicicleta-como-um-modal-de-transporte-integrado-ao-sistema-de-metro-da-cidade-do-recife/file>. Acesso em: 01 jun. 2023.

DAUÉN, Julia. 17 **Estações intermodais que mesclam projeto de transporte e infraestrutura urbana**. 09 mar. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/934543/17-estacoes-intermodais-que-mesclam-projeto-de-transporte-e-infraestrutura-urbana>. Acesso em 30 abr. 2023.

GIL, Mariana; WRI Brasil. **6 princípios para tornar as cidades mais seguras a partir do desenho urbano**. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/6-principios-para-tornar-cidades-mais-seguras-partir-do-desenho-urbano>. 06 mar. 2023.

HUFTON+CROW. **Estação de Napoli Afragola / Zaha Hadid Architects**. Curadoria: Fernanda Castro. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/873388/estacao-de-napoli-afraqola-fase-1-zaha-hadid-architects>. Acesso em 20 mai. 2023. IPPUC. Diagnóstico da regional Pinheirinho. Curitiba. 2021. v. 7. Disponível em: [https://ippuc.org.br/storage/uploads/612e8929-b438-4d7c-828a-a61d8d6d8dbof/pn\\_-\\_diagnostico\\_2021\\_-\\_dig.pdf](https://ippuc.org.br/storage/uploads/612e8929-b438-4d7c-828a-a61d8d6d8dbof/pn_-_diagnostico_2021_-_dig.pdf). Acesso em: 20 mai. 2023.

JACOBS, Jacobs. **Morte e vida de grandes cidades**. 8. ed. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2022.

KOK, Pedro. Terminal de ônibus Dra. Evangelina de Carvalho Passig / 23 SUL. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/792674/terminal-de-onibus-dra-evangelina-de-carvalho-passig-23-sul-arquitetura>. Acesso em: 19 mai. 2023.

MASSUCHETTO, Jaqueline. **OS CAMINHOS DA (I)MOBILIDADE: O CASO DA INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA TEMPORAL EM CURITIBA, 2019**. Dissertação (Mestrado) - Gestão Urbana. Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2019. Disponível em: <https://arquivum.grupomarista.org.br/pergamumweb/vinculos/000087/0000878c.pdf>. Acesso em 07 abr. 2023.

MTRANS. **Entenda as Faixas Elevadas**. Disponível em: <https://www.mtrans.com.br/noticia/entenda-as-faixas-elevadas/>. Acesso em 21 abr. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Terminal Capão Raso**. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/locais/terminal-capao-raso/637>. Acesso em: 15 mar. 2023.

RIBEIRO, Célio. **BH lidera ranking das capitais com passagens de ônibus mais caras do Brasil**. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/editorias/cidades/2023/04/20/bh-lidera-ranking-das-capitais-com-passagens-de-onibus-mais-caras-do-brasil>. Acesso em 21 abr. 2023.

SAMIOS et al. **8 princípios da calçada**. 1. ed. 2017. São Paulo. WRI Brasil. Disponível em: [https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/8-Principios-Calçada\\_2019.pdf](https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/8-Principios-Calçada_2019.pdf). Acesso em 10 mai. 2023.

SEBRAE, et al. Mobilidade urbana 2022. 2022. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2022/06/An-lise-Mobilidade-Urbana.pdf>. Acesso em 24 mar. 2023.

TANSCHIT, Paula. **Seis princípios para tornar as cidades mais seguras a partir do desenho urbano**. 07 ago. 2017. <https://www.archdaily.com.br/br/877012/seis-principios-para-tornar-as-cidades-mais-seguras-a-partir-do-desenho-urbano>. Acesso em 06 mar. 2023.

URBS. Dimensionamento da frota. Curitiba. 2023. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/33>. Acesso em 30 abr. 2023.

VICTORIANO, Gabrielle. **Terminal de ônibus Dra. Evangelina de Carvalho Passig**. Disponível em: [https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/23-sul\\_/terminal-de-onibus-dra-evangelina-de-carvalho-passig/2399](https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/23-sul_/terminal-de-onibus-dra-evangelina-de-carvalho-passig/2399). Acesso em: 19 mai. 2023.

WELLE, Ben et al. **O desenho de cidades seguras**. 1 ed. Porto Alegre. 2015. ISBN 978-1-56973-872-6. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/O-Desenho-de-Cidades-Seguras.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2023.