



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160

Fone: 3350-9022

80.510.140

São Francisco

Curitiba - PR

www.curitiba.pr.gov.br

ANEXO III

DIRETRIZES BÁSICAS DO PROJETO

VOLUME IV - PROJETO DE ENGENHARIA E MATERIAL RODANTE



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160
Fone: 3350-9022
80.510.140
São Francisco
Curitiba – PR
www.curitiba.pr.gov.br

Sumário

| | |
|---|---|
| 3. Projeto de Engenharia e Material Rodante | 3 |
| 3.1. Caracterização Geral dos Projetos de Implantação e Operação da Linha | 4 |
| 3.2. Caracterização Detalhada dos Principais Projetos e Estudos de Engenharia para a Implantação e Operação da Linha | 6 |



3. Projeto de Engenharia e Material Rodante

Neste item, estão apresentados os dimensionamentos dos projetos de engenharia e do material rodante, que materializarão a Linha do Metrô de Curitiba, divididos em três subitens, quais sejam:

Caracterização geral dos projetos de engenharia para a implantação e operação da linha;

Caracterização detalhada dos principais projetos e estudos de engenharia para a implantação e operação da linha;



3.1. Caracterização Geral dos Projetos de Implantação e Operação da Linha

Está apresentado a seguir um histórico do desenvolvimento urbano do Município de Curitiba, notadamente, no Plano Diretor e nos transportes públicos do município.

a) Plano Agache - anos 40

A história formal do planejamento urbano inicia em 1943, com o Plano Agache. O Plano previa crescimento radial, definição de áreas para habitação, serviços e indústrias, reestruturação viária e medidas de saneamento. Em decorrência do Plano Agache, foi aprovada a primeira Lei de Zoneamento de Curitiba, em 1953.

b) Plano Preliminar de Urbanismo

Em 1964, a Prefeitura de Curitiba abriu um concurso de arquitetura e urbanismo para remodelar o planejamento urbanístico da cidade. O plano preliminar de urbanismo escolhido, que propunha melhoria da qualidade de vida da urbe, através de um modelo linear de expansão urbana, foi o da Sociedade Serete e Jorge Wilhelm Arquitetos.

Em 1965, foi criado o IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento da Cidade de Curitiba, para detalhar e acompanhar sua execução.

A partir da década de 70, com base no que foi enunciado no Plano Diretor de 1966, a cidade organizou sua estrutura viária, disciplinou a ocupação do solo, montou um sistema de transporte coletivo e implantou grandes programas de proteção ao meio ambiente e de promoção social. Como resultado, houve melhoria da qualidade de vida da população.



A mudança da conformação radial de crescimento da cidade para um modelo linear de expansão urbana foi o objetivo principal do Plano Diretor. A cidade optou pela integração entre as funções urbanas como estratégia de viabilização desse objetivo e como princípio indutor do crescimento urbano.

Os instrumentos do uso do solo, do sistema viário e do transporte público foram utilizados para organizar a cidade, valorizando o espaço urbano e o homem.

Como consequência, a Linha do Metrô de Curitiba apresenta uma especificidade própria por ter seu corredor já sido identificado como sendo o corredor dos BRTs atualmente em operação nesse segmento de transporte da cidade.

O crescimento da cidade, ao longo dos corredores planejados para moradias e comércio, apresentou o esgotamento do atual modelo de transporte, como previsto.

Assim, a implantação do metrô vem consolidar o planejamento iniciado na década de 60, coroando com êxito o trabalho de planejamento da cidade para médio e longo prazo, contribuindo para a manutenção da qualidade de vida dos seus habitantes.

Esse projeto mantém o sistema de integração dos modais respeitando os terminais rodoviários existentes de forma a preservar a RIT - Rede Integrada de Transportes.

A integração dos modais dentro do conceito de RIT fortalecerá o planejamento da cidade, como previsto, e garantirá a todos um acesso fácil, além de transporte de boa qualidade, a um baixo custo.



3.2. Caracterização Detalhada dos Principais Projetos e Estudos de Engenharia para a Implantação e Operação da Linha

Conforme já descrito, o corredor projetado da primeira Linha de Metrô de Curitiba está estabelecida sob a canaleta utilizada atualmente pelo sistema BRT, fazendo parte do sistema RIT - Rede Integrada de Transportes.

Pelo adensamento existente, a solução idealizada para a construção da linha do metrô será através do método shield. Esse método construtivo de túnel reduzirá ao máximo os impactos ambientais e sócio econômicos.

Sua construção se dará a uma profundidade média de 25 m e oferecerá um risco de recalque muito pequeno o que se traduzirá numa tranquilidade para a sociedade como um todo, tendo em vista que as probabilidades de ocorrências decorrentes da construção serão mínimas.

Por outro lado, os custos decorrentes dessa opção construtiva serão mínimos, o que garantirá a sua implantação no prazo e na qualidade exigidas.

Portanto, apresentamos, neste item, as características técnicas dos projetos que caracterizarão essa readequação da implantação do metrô, por um novo método construtivo, o método shield.

Conclusivamente, as estações, os poços de ventilação e todo o sistema de energia de baixa e de alta tensão, assim como os sistemas de comunicação e de controle, foram revistos e reprojatados, de forma a atender as novas condicionantes,



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160

Fone: 3350-9022

80.510.140

São Francisco

Curitiba - PR

www.curitiba.pr.gov.br

considerando-se os aspectos ambientais, de segurança operacional, de custos e socioeconômicos.

A reurbanização da superfície dá um enfoque especial privilegiando o bem-estar da sociedade, garantido maior integração social, liberando as áreas para o lazer, para a mobilidade urbana através de ciclovias e a possibilidade de contemplar eventos comemorativos e os característicos da comunidade local.