

## O SISTEMA VIÁRIO DA ÁREA CENTRAL

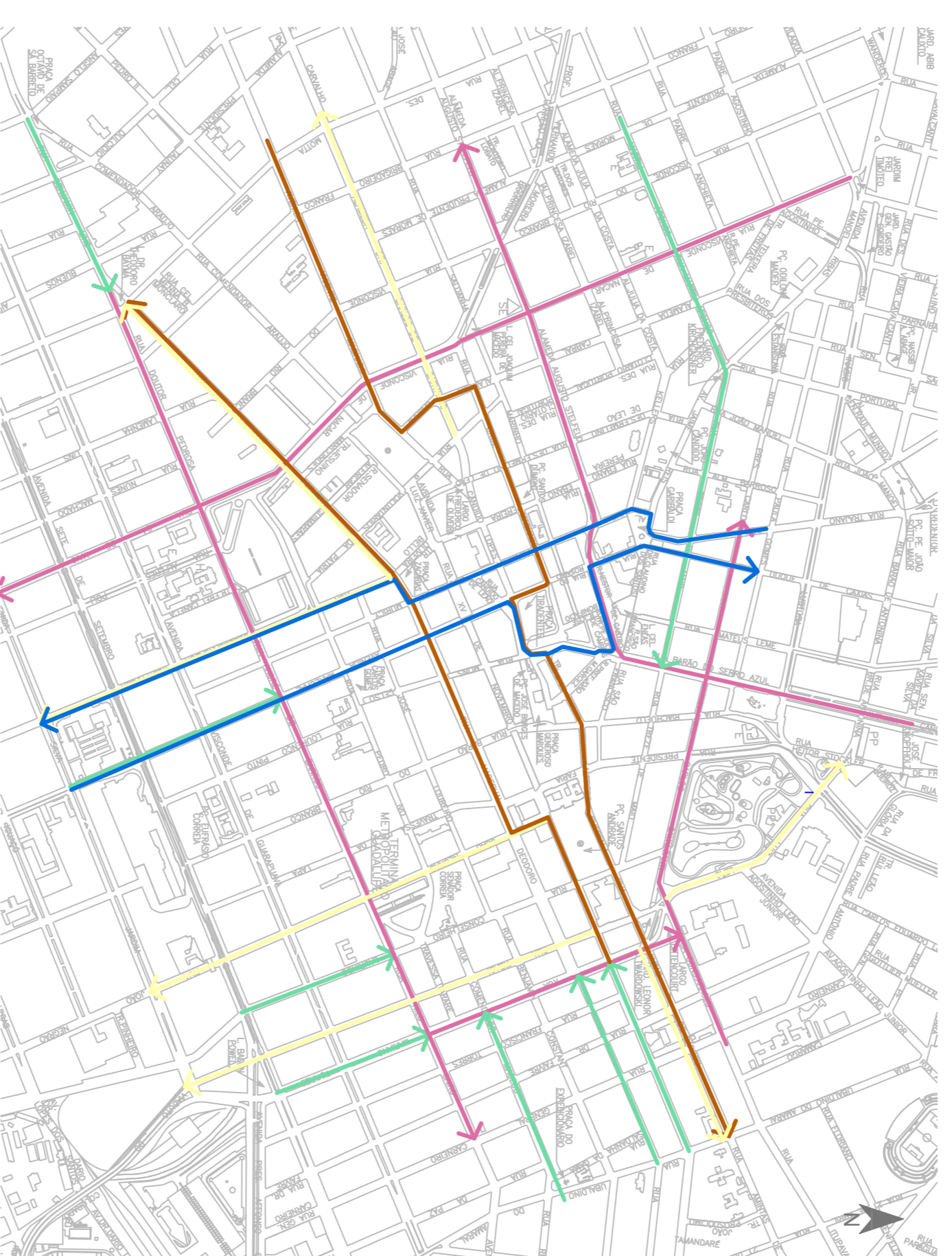
É possível afirmar que pode ser feito o deslocamento de um bairro a outro localizado no entorno da Área Central, sem ter que necessariamente atravessá-la (IPUC, 2009). Sendo assim, a proposta é a definição de uma área composta de vias tangenciais à Área Central destinada à utilização do automóvel, restringindo o acesso dos mesmos a esse perímetro.

Essas vias tangenciais são: Rua Visconde de Nacar, Rua Dr. Pedrossa, Rua André de Barros, Rua Nilo Cairo, Rua Mariano Torres, Rua Pres. Carlos Cavalcanti, Rua Baão do Sero Azul, Trav. Nestor de Castro e Alam, Augusto Steinfeld.

Assim, para a área delimitada por essas vias tangenciais, deverão ser elaborados projetos de redesenho das vias readequando-as ao pedestre.

A Área Central caracteriza-se como um pólo receptor de usuários advindos dos diversos bairros de Curitiba e também dos outros municípios da região metropolitana, sendo sua malha viária resultado dos eixos de expansão e do desenvolvimento e ordenação urbana do município.

É por isso que se propõe uma readequação para o sistema viário embasada nesse modelo de centralidade de nível metropolitano que a área representa.



### LEGENDA

- Vias que tangenciam o Centro
- Vias que chegam ao Centro
- Vias que saem do Centro
- Vias que cruzam o Centro no sentido leste - oeste
- Vias que cruzam o Centro no sentido norte - sul

Fonte: IPUC, 2009  
Nota: editado pela autora  
Escala: 1 / 12500

O que se objetiva é uma cidade com prioridade para o pedestre, com um menor incentivo ao uso do automóvel e melhoria dos espaços livres públicos.

Para isso serão inseridas ideias de *Traffic Calming* na readequação das vias da Área Central.

### Traffic Calming

É uma técnica cujas ideias começaram a se desenvolver na década de 1960, na Holanda. Hoje, tem sido aceita principalmente em países europeus, mas também nos EUA, Austrália, e, mais recentemente, em algumas metrópoles brasileiras.

Suas medidas visam à melhoria das condições de segurança nas vias, com redução dos efeitos nocivos do tráfego de veículos, configurando uma nova cultura de trânsito, com ambientes mais atrativos ao pedestre, já que a função predominante não é mais servir essencialmente aos fluxos de veículos e correntes de tráfego (STEVES, 2003).



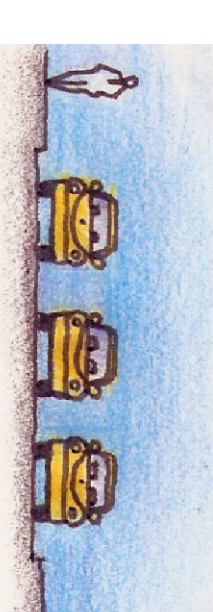
Vias com elementos de *traffic calming*  
(Fonte: PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2009)



Rua Presidente Carlos Cavalcanti



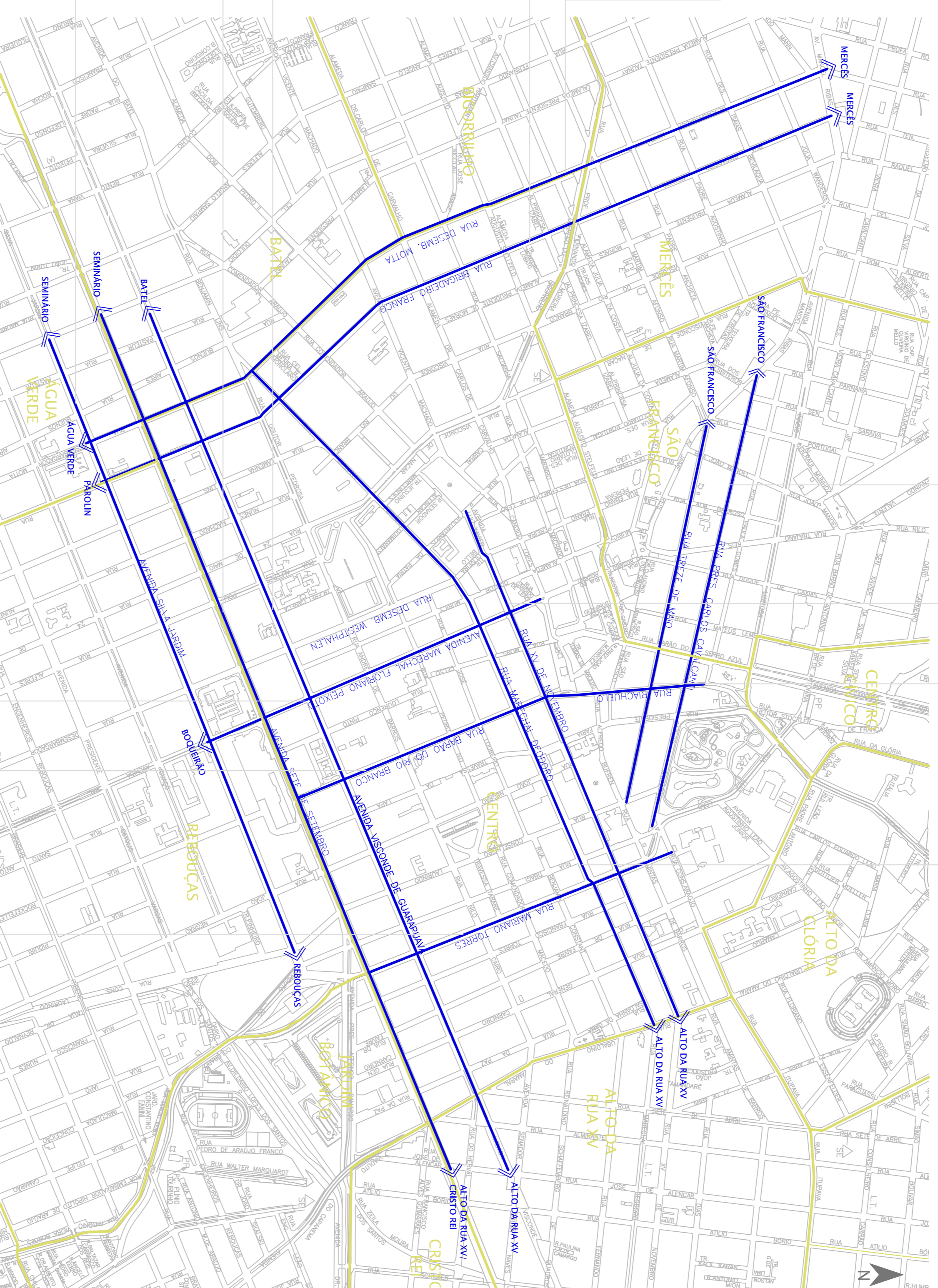
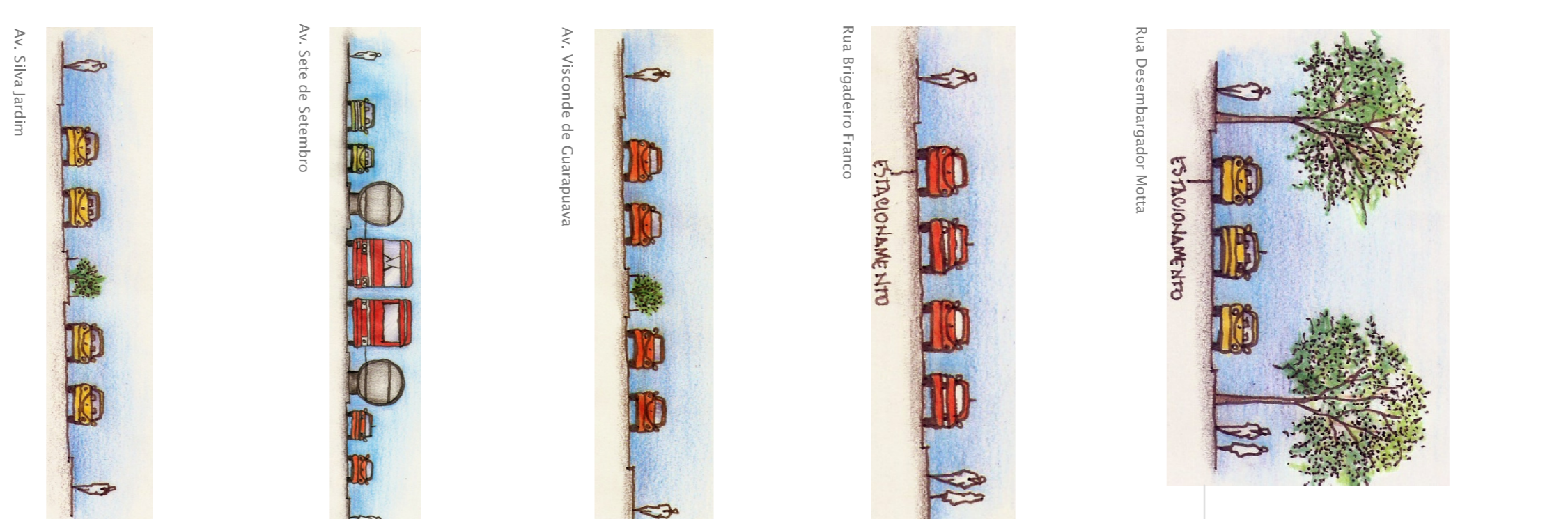
Rua XV de Novembro



Rua Treze de Maio



Rua Marechal Deodoro



### LEGENDA

- DMSA de bairro
- Vias

Fonte: IPUC - Setor de Geoprocessamento  
Nota: editado pela autora  
Escala: 1 / 12500



Av. Marechal Floriano Peavoto



Rua Baão do Sero Branco



Rua Mariano Torres