



**Ministério da Educação
Universidade Federal do Paraná
Setor de Tecnologia
Curso de Arquitetura e Urbanismo**



ANDRESSA AMORIM OLIVIERI

DESENHO URBANO COMO ESTRUTURADOR DA ÁREA CALMA NA REGIÃO CENTRAL DE CURITIBA

CURITIBA

2019

ANDRESSA AMORIM OLIVIERI

DESENHO URBANO COMO ESTRUTURADOR DA ÁREA CALMA NA REGIÃO CENTRAL DE CURITIBA

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA204) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

ORIENTADOR:

Prof. Dr. Marcelo Caetano Andreoli

CURITIBA

2019

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 20__.

Dedico este trabalho aos meus pais.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos professores do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, que contribuíram de diversas formas para a minha formação.

Aos amigos do curso, que compartilharam não só salas e pranchetas, mas também momentos, dificuldades e alegrias durante esses anos.

Aos meus pais, pelo apoio, carinho e atenção em todas as situações, mesmo quando essas eram novas, diferentes e desafiadoras.

E ao meu orientador, Professor Marcelo Andreoli, pelas críticas e pela motivação que possibilitaram a realização deste trabalho.

Quando o mundo inteiro está em silêncio, até mesmo uma só voz se torna poderosa.

Malala Yousafzai

RESUMO

O presente trabalho se propõe a estudar o Desenho Urbano de forma a gerar melhorias para a Área Calma, localizada na região central do Município de Curitiba. Tem como objetivo principal entender como o Desenho Urbano pode estar relacionado a um possível avanço na estruturação da área a ser estudada, aliando essa proposta à medida já existente de limite de velocidade. Esta pesquisa irá fundamentar o desenvolvimento de um futuro projeto de intervenção na Área Calma, estando dividida em cinco partes. No primeiro momento, o tema é apresentado, discorrendo sobre o contexto e o problema existentes, os objetivos estabelecidos e a metodologia a ser utilizada. Na segunda etapa, é elaborado um panorama do Desenho Urbano e são analisadas teorias desse campo disciplinar, capazes de auxiliar na compreensão da questão. Em seguida, são identificados alguns projetos com soluções de Desenho Urbano interessantes, entendidos como estudos de referência para permitir uma aproximação da realidade. Depois, é desenvolvida uma análise da realidade da área, envolvendo tanto o estudo realizado para a implantação como a configuração atual. Por último, são estabelecidas as diretrizes que formarão a base para a elaboração da proposta de Desenho Urbano para a área.

Palavras-chave: Desenho Urbano. Intervenção urbana. Área Calma. Curitiba.

ABSTRACT

This work proposes the study of the Urban Design in order to create improvements to the *Área Calma*, located in the central region of the city of Curitiba. The main objective is to understand how the Urban Design can be related to a possible progress in the structuring of the studied area, allying this proposal to the already existing speed limit. This research will ground the development of a future intervention project in the *Área Calma*, being divided in five parts. In the first moment, the theme is presented, discussing about the context and the existing problems, the established objectives and the methodology that will be used. In the second stage, a panorama of Urban Design is elaborated and theories about this disciplinary field, capable of helping in understanding the matter, are analyzed. Then, some projects with interesting Urban Design solutions are identified, understood as reference studies to allow an approximation of the reality. After that, a reality review of the area is developed, involving the study for the implantation as well as the current configuration. Lastly, the guidelines are established to form the basis for the elaboration of the Urban Design proposal to the area.

Keywords: Urban Design. Urban intervention. *Área Calma*. Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DO NORDHAVN EM COPENHAGUE	36
FIGURA 2 - ÁREA INDUSTRIAL ANTERIOR AO PROJETO	36
FIGURA 3 – PROJETO PARA NORDHAVN E DISTRITOS DE COPENHAGUE	37
FIGURA 4 - CONEXÃO COM A REDE DE METRÔ	38
FIGURA 5 - CONEXÃO COM A REDE CICLOVIÁRIA	38
FIGURA 6 - ÁREAS VERDES AO REDOR DO GREEN LOOP	39
FIGURA 7 - PERSPECTIVA DO GREEN LOOP	39
FIGURA 8 - PERSPECTIVA DE UM CANAL	40
FIGURA 9 - ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO	41
FIGURA 10 - FESTIVAL ARGILE NIGHT MARKET	41
FIGURA 11 - RUA COMPARTILHADA ENTRE OS MODAIS	42
FIGURA 12 - VIA E CALÇADAS NO MESMO NÍVEL	43
FIGURA 13 - CANTEIRO DE PLANTAS NA RUA	44
FIGURA 14 - DIFERENTES TIPOS DE MODAIS NA RUA	44
FIGURA 15 - RECORTE DA ÁREA 40 EM SÃO MIGUEL PAULISTA	46
FIGURA 16 - LOCALIZAÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO RECORTE	46
FIGURA 17 - PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO NA ÁREA	47
FIGURA 18 - PRAÇA JOSÉ CALDINI ANTES DA PROPOSTA	48
FIGURA 19 - PROPOSTA PARA A PRAÇA JOSÉ CALDINI	48
FIGURA 20 - PRAÇA GETÚLIO VARGAS ANTES DA PROPOSTA	49
FIGURA 21 - PROPOSTA PARA A PRAÇA GETÚLIO VARGAS	49
FIGURA 22 - INTERVENÇÃO TEMPORÁRIA NA PRAÇA GETÚLIO VARGAS	50
FIGURA 23 - INSTRUMENTOS E SOLUÇÕES DE PROJETO DOS ESTUDOS DE REFERÊNCIA	51
FIGURA 24 - ESTRUTURA DO CAPÍTULO	53
FIGURA 25 - MAPA DE CURITIBA EM 1850	54
FIGURA 26 - LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO CENTRO EM CURITIBA	55
FIGURA 27 – ÁREA DELIMITADA PELO PLANO DE REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL	57
FIGURA 28 - PROPOSTAS DO PLANO DE REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL	57

FIGURA 29 - BAIRROS DA REGIONAL MATRIZ.....	59
FIGURA 30 - POPULAÇÃO DA REGIONAL MATRIZ.....	59
FIGURA 31 - ESTABELECIMENTOS NA REGIONAL MATRIZ.....	60
FIGURA 32 - ÁREAS VERDES PÚBLICAS NA REGIONAL MATRIZ	60
FIGURA 33 - VIAS ASFALTADAS NA REGIONAL MATRIZ.....	61
FIGURA 34 - MAPA DA ÁREA CALMA	62
FIGURA 35 - MÓDULO DE CAMINHAMENTO DEFININDO A ÁREA CALMA.....	64
FIGURA 36 - VIAS QUE CRUZAM E TANGENCIAM A ÁREA	65
FIGURA 37 - VIAS QUE CHEGAM E SAEM DA ÁREA.....	65
FIGURA 38 - PLATAFORMAS DE TRANSPORTE COLETIVO NA ÁREA.....	66
FIGURA 39 - DELIMITAÇÃO E DIVISÃO PROPOSTAS PARA A ÁREA CALMA	67
FIGURA 40 - PROPOSTAS PARA A ÁREA CALMA	68
FIGURA 41 - RUAS QUE CRUZAM, CHEGAM OU SAEM DA ÁREA CALMA.....	71
FIGURA 42 – MAPA DE USOS DO TÉRREO NAS RUAS ANALISADAS.....	72
FIGURA 43 - MAPA DE FLUXOS DE MODAIS NAS RUAS ANALISADAS.....	73
FIGURA 44 - RUA XV DE NOVEMBRO NA PRAÇA SANTOS ANDRADE	74
FIGURA 45 - CALÇADÃO DA RUA XV DE NOVEMBRO.....	74
FIGURA 46 - RUA MARECHAL DEODORO.....	75
FIGURA 47 - RUA MARECHAL DEODORO NA PRAÇA ZACARIAS.....	76
FIGURA 48 - RUA EMILIANO PERNETA	76
FIGURA 49 - RUA MARTIM AFONSO.....	77
FIGURA 50 - RUA TREZE DE MAIO	77
FIGURA 51 - AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO COM CANTEIRO	79
FIGURA 52 - AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO	79
FIGURA 53 - RUA DO ROSÁRIO	80
FIGURA 54 - RUA DUQUE DE CAXIAS	80
FIGURA 55 - RUA BARÃO DO SERRO AZUL	81
FIGURA 56 - RUA BARÃO DO RIO BRANCO.....	82
FIGURA 57 - RUA RIACHUELO	82
FIGURA 58 - RESULTADO DA PERGUNTA 1	83
FIGURA 59 - RESULTADO DA PERGUNTA 2	84
FIGURA 60 - RESULTADO DA PERGUNTA 3	84
FIGURA 61 - RESULTADO DA PERGUNTA 4	85
FIGURA 62 - RESULTADO DA PERGUNTA 5	85

FIGURA 63 - RESULTADO DA PERGUNTA 6	85
FIGURA 64 - RESULTADO DA PERGUNTA 7	86
FIGURA 65 - RESULTADO DA PERGUNTA 8	86
FIGURA 66 - RESULTADO DA PERGUNTA 9	87
FIGURA 67 - RESULTADO DA PERGUNTA 10	87
FIGURA 68 - RESULTADO DA PERGUNTA 11	88
FIGURA 69 - RESULTADO DA PERGUNTA 12	88
FIGURA 70 - CALÇADAS AMPLAS NA RUA MARECHAL DEODORO	90
FIGURA 71 - CALÇADA AMPLA NA PRAÇA DEZENOVE DE DEZEMBRO.....	90
FIGURA 72 - ESTAÇÕES TUBO NA PRAÇA CARLOS GOMES	91
FIGURA 73 - RUA RIACHUELO ATRAVESSANDO O CALÇADÃO DA RUA XV DE NOVEMBRO	92
FIGURA 74 - CALÇADÃO DA TRAVESSA OLIVEIRA BELLO	93
FIGURA 75 - PESSOAS EM PONTOS DE ÔNIBUS NA PRAÇA TIRADENTES.....	94
FIGURA 76 - FUNÇÃO DE PASSAGEM NA PRAÇA SANTOS ANDRADE	94
FIGURA 77 - ESTAÇÕES TUBO NA CALÇADA DA RUA PRESIDENTE FARIA.....	95
FIGURA 78 - RUA PRESIDENTE FARIA NÃO ATRATIVA PARA PEDESTRES	96
FIGURA 79 - SENSAÇÃO DE DISTÂNCIA NA RUA PRESIDENTE CARLOS CAVALCANTI.....	96
FIGURA 80 - PRÉDIOS ALTOS E CALÇADAS ESTREITAS NA RUA CÂNDIDO LOPES	97
FIGURA 81 - AMPLITUDE NA RUA BARÃO DO SERRO AZUL	98
FIGURA 82 - PROBLEMÁTICAS DA ÁREA DE ESTUDO	101
FIGURA 83 - CONTRIBUIÇÕES DOS CAPÍTULOS ANTERIORES.....	102
FIGURA 84 - ESTRATÉGIAS.....	103
FIGURA 85 - DIRETRIZES DE PROJETO.....	105
FIGURA 86 - ETAPAS DE PROJETO.....	106
FIGURA 87 - PRAZOS DO PROJETO.....	107

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA	15
2.1 PANORAMA DO DESENHO URBANO.....	15
2.2 TEORIAS DE DESENHO URBANO.....	23
2.3 CONTEXTO DO DESENHO URBANO NO BRASIL	26
2.4 CONTEXTO DO DESENHO URBANO EM CURITIBA	29
2.5 REVISÃO CRÍTICA DO CAPÍTULO.....	33
3 ESTUDOS DE REFERÊNCIA	35
3.1 NORDHAVN – COPENHAGUE	35
3.2 RUA ARGYLE – CHICAGO.....	40
3.3 SÃO MIGUEL MAIS HUMANA – SÃO PAULO	45
3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTUDOS DE REFERÊNCIA.....	50
4 ANÁLISE DA REALIDADE	53
4.1 A ÁREA CENTRAL DE CURITIBA.....	53
4.2 A ÁREA CALMA DE CURITIBA	61
4.3 PESQUISA DE CAMPO	69
4.3.1 Percepção através de mapas.....	70
4.3.2 Percepção das pessoas através de questionário	83
4.3.3 Percepção espacial em campo	89
4.4 REVISÃO CRÍTICA DO CAPÍTULO.....	98
5 DIRETRIZES DE PROJETO	102
5.1 ESTRATÉGIAS	102
5.2 DIRETRIZES	103
5.3 ETAPAS DE PROJETO	106
REFERÊNCIAS	108
FONTES DE ILUSTRAÇÕES	111

1 INTRODUÇÃO

A região central do Município de Curitiba apresenta, desde 2015, uma área delimitada, com sinalização diferenciada e um limite de velocidade de 40km/h, conhecida como Área Calma. A origem desse projeto se relaciona com a grande quantidade de mortes causadas por acidentes de trânsito, principalmente em regiões de muito tráfego como o bairro Centro, mas também com as tendências internacionais de reduzir a velocidade nas áreas centrais, com o intuito de diminuir o incentivo ao uso do carro e priorizar o pedestre.

A primeira questão, ligada à preocupação com os acidentes de trânsito, manifesta-se principalmente pela propaganda promovida pela Prefeitura de Curitiba¹ sobre a Área Calma, ao manifestar uma necessidade de maior segurança viária² e humanização do espaço para quem circula pela região. Já o outro ponto, a respeito da redução do limite de velocidade como tendência, está relacionado a experiências internacionais de países, principalmente europeus, que aplicaram essa medida nos centros urbanos como forma de melhorar a segurança e a qualidade do espaço, além de incentivar os deslocamentos a pé e de bicicleta, como foi feito em projetos das áreas centrais de Londres e de Paris³.

A ideia de Área Calma pode levar ao entendimento de um espaço em que se reconhece uma identidade própria, com uma espacialidade diferente, onde as relações humanas e a configuração física ocorrem de outra forma se comparada a outros locais da cidade. Porém, o que se tem observado na prática nessa área é simplesmente uma redução do limite de velocidade, por meio de sinalização e dispositivos de radares, sem uma atenção específica para o espaço urbano em que se encontra. Assim, questiona-se se essa estratégia para a diminuição de velocidade é suficiente para definir a área e fazer com que ela funcione de maneira a reforçar o convívio social e promover o uso de diferentes modais, sendo entendida e respeitada por todos os usuários.

¹ Ver notícia: CURITIBA. Conheça melhor a região da Área Calma. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/conheca-melhor-a-regiao-da-area-calma/37604>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

² Ver notícia: TRIBUNA DO PARANÁ. Área Calma é campeã de multas por radares em Curitiba. Disponível em: <<https://www.tribunapr.com.br/cacadores-de-noticias/curitiba/area-calma-e-campea-de-multas-por-radares-em-curitiba/>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

³ Ver notícia: GLOBO. Londres e Paris reduzem limite de velocidade em várias vias da cidade. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2015/08/londres-e-paris-reduzem-limite-de-velocidade-em-varias-vias-da-cidade.html>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

Essa concepção de um espaço de qualidade se expressaria, segundo Bentley et al. (2005), pela disponibilidade de uma grande quantidade de escolhas para o usuário – definindo os chamados lugares responsivos –, o que demonstra um ambiente democrático e com ideias de *design* apropriados, influenciando positivamente a vida das pessoas. Também é necessário perceber a importância da dimensão humana dentro desse objetivo espacial, já que ela está ligada a diversas questões que formam a essência das cidades, levando à compreensão do que as pessoas precisam e esperam do meio urbano, para que possam se deslocar, conversar, realizar atividades ou simplesmente descansar de forma agradável e utilizando o espaço público. (GEHL, 2015). Outro fator a ser considerado é a identidade local, como aspectos e relações que fazem com que as pessoas tenham uma noção de pertencimento a determinado espaço, o que resulta no cuidado dedicado a ele, gerando ambientes mais humanos e inclusive mais seguros. (NEWMAN, 1996).

Portanto, a motivação para a presente pesquisa se manifestou a partir da percepção de que a Área Calma em Curitiba atualmente é definida somente por um limite de velocidade, o que se considera como insuficiente para o objetivo da região. Então, essa situação poderia ser modificada de forma a contribuir e melhor estruturar a área já existente, por meio de diferentes estratégias envolvendo o Desenho Urbano. Desse modo, propõe-se a investigação sobre o campo disciplinar e a possível contribuição que pode gerar na alteração da realidade atual, no sentido de melhorar o funcionamento e promover uma vivência mais agradável e segura. Essa compreensão será necessária para identificar as variáveis existentes no local, as deficiências e potencialidades, as relações entre as pessoas e o espaço, a presença de características espaciais importantes, os conflitos entre diferentes modais, os agentes predominantes na vivência da área, entre outros aspectos. A partir do estudo dessas e de outras questões, busca-se verificar se o que se pretende realizar é possível e coerente, para então poder alcançar estratégias pré-projetuais, definindo o sentido e o objetivo do projeto.

Para isso, a metodologia desta pesquisa será baseada no estudo de teorias de Desenho Urbano que possam auxiliar na compreensão do assunto, além de se buscar estabelecer uma relação entre esse estudo teórico e a atual configuração da área. Também envolverá a investigação sobre a morfologia urbana, por meio dos pensamentos de autores como Kevin Lynch, José Lamas, Philippe Panerai e Ian

Bentley, e o reconhecimento da evolução do Desenho Urbano ao longo do tempo, através do entendimento da história desse campo disciplinar e da contextualização local. A observação de tais questões busca compreender as diferentes formas que o Desenho Urbano pode ser realizado e interpretado, percebendo de que modo esses conhecimentos podem colaborar para a elaboração de um projeto de urbanismo.

Depois disso, será necessário incorporar exemplos de outros locais que tiveram experiências próximas ao que está sendo estudado e ao que se pretende realizar. Também será feita uma análise da realidade da área central e do recorte, envolvendo aspectos variados, como densidade, tipologias, uso e ocupação, equipamentos públicos, sistema viário, sistema de transporte público, sistema cicloviário e pontos de conflito em ruas que entram e saem do perímetro. Por fim, serão determinadas diretrizes, formando a base para o desenvolvimento do projeto de urbanismo. Envolvendo a consolidação de todos esses conhecimentos descritos, a pesquisa utilizará fontes bibliográficas, *webgráficas*, fontes primárias e realização de questionários de caráter qualitativo com pessoas que utilizam a área.

A estrutura do trabalho é composta por cinco capítulos, sendo a presente introdução o primeiro deles. No segundo, é desenvolvida uma conceituação temática a partir de diferentes teorias de Desenho Urbano, que fundamentarão as próximas etapas, discutindo a história do campo disciplinar e como ele ocorre tanto no contexto nacional como no municipal. Em seguida, no terceiro capítulo, são investigados alguns estudos de referência de modo a permitir uma aproximação da pesquisa ao que pode ser realizado na prática. O quarto capítulo trata da realidade do recorte estudado, ao analisar a região central e a Área Calma, verificando tanto as propostas já realizadas quanto a configuração atual do local, além de uma pesquisa de campo envolvendo percepções a partir de mapas, de questionários e da vivência no espaço. E, por último, o quinto capítulo estabelece as estratégias e as diretrizes que nortearão o projeto de intervenção a ser realizado.

2 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

Este capítulo trata de algumas teorias de Desenho Urbano, com o objetivo de entender as origens desse campo do conhecimento e a conceituação dada a respeito desse assunto por diferentes autores. Para isso, será abordada a história desse campo disciplinar, como surgiu, consolidou-se e de que forma está inserido no Urbanismo. Também serão apresentados os contextos de como o Desenho Urbano se desenvolveu de forma específica no Brasil e em Curitiba, buscando chegar até a realidade atual. Ao final, procura-se compreender o estudo de uma maneira geral para que seja possível apontar a definição, o campo de atuação e a importância do Desenho Urbano para a estruturação das cidades, o que fundamentará a continuação da pesquisa.

2.1 PANORAMA DO DESENHO URBANO

As cidades ao longo da história apresentam formas urbanas, que resultaram de diferentes processos de ocupação e foram criadas com variados objetivos, mesmo quando o Desenho Urbano ainda não existia como campo disciplinar. (LAMAS, 1993). Iniciando na Antiguidade, Benevolo (2007) explica que a cidade-Estado na Grécia se originou em uma colina e se espalhou por uma planície, o que definiu a cidade alta, chamada *acrópole*, e a cidade baixa, conhecida como *astu*, constituindo um único organismo protegido por muralhas. Assim, aponta que o espaço urbano era compreendido como um todo, mas dividido em três áreas: as privadas, voltadas para a habitação; as sagradas, onde ficavam os templos; e as públicas, com objetivos políticos, comerciais, culturais e esportivos.

A respeito da morfologia urbana da cidade grega, Lamas (1993) salienta que o centro era reconhecido como espaço principal, onde eram situados os edifícios mais representativos dispostos de forma orgânica e assimétrica no espaço público, que era muito valorizado e relacionado à religião e à democracia. Sobre as áreas residenciais, relata que eram mais simples, condicionadas por uma regulamentação rígida e com traçado uniforme, contrastando com o maior dinamismo da área central.

Já Roma foi formada a partir da ocupação do curso do rio Tibre, onde foram implantados um mercado e uma feira, e do surgimento de aldeias fortificadas em colinas próximas. Porém, em função de uma invasão que incendiou a cidade, foi

reconstruída, levando à criação de novos muros, mas sem mudanças no traçado irregular anterior. Isso se manteve até o início do império, quando ocorreram grandes intervenções no sentido de destruir o já existente, produzindo novas organizações. (BENEVOLO, 2007). Com isso, passaram a existir dois eixos principais, o vertical e o horizontal, encontrando-se no centro e formando um traçado em quadrícula, que tinha ligação com um ritual religioso. Também contava com grandes monumentos, infraestruturas e espaços públicos para multidões, como reflexo do sistema político-social, que também determinava o zoneamento. Outro ponto significativo era a grande concentração da cidade, originando uma forma urbana maciça. (LAMAS, 1993).

No período Medieval, do século V ao XV, a forma urbana era caracterizada pela espontaneidade e variação, em função da necessidade de proteção, mas também influenciada por uma vontade de liberdade. (BENEVOLO, 2007). Houve dois tipos de formação, sendo que uma era orgânica e se sobrepunha ao antigo traçado romano e outra era organizada em quadrículas por meio da constituição de cidades novas. A morfologia era mais intimista, afastando-se da escala monumental, e houve o início da configuração de um sistema social, causando a urgência de novos espaços. As muralhas continuaram existindo e gerando concentração, mas quando essa chegava ao máximo os limites eram aumentados, resultando em sucessivos anéis. As ruas eram estreitas, os quarteirões possuíam áreas livres no interior e os mercados e as praças, irregulares por serem consequência de um vazio entre construções, eram os principais espaços públicos, ligados a edifícios importantes que se destacavam na estrutura urbana. (LAMAS, 1993).

Entre o início do século XV e o final do século XVIII, consolidou-se o Período Clássico, abrangendo o Renascimento e o Barroco, em que as formas das cidades eram baseadas na racionalidade e seguiam uma disciplina geométrica, como foi desenvolvido por exemplo nas cidades ideais. Existiam sistemas defensivos de fortificações, a rua incorporou o caráter estético por meio da perspectiva, além de ter a função de circulação, e o traçado era em quadrícula com o objetivo de uniformizar o espaço. A praça era o principal lugar público, onde estavam os monumentos e os edifícios mais importantes, que passaram a manifestar uma individualidade e, em conjunto com as fachadas, tornaram-se parte da composição urbana. Os quarteirões, que podiam ser regulares ou irregulares, eram ocupados

periféricamente e apresentavam espaços livres no interior, além de se incluir as áreas verdes como elemento a ser pensado dentro da cidade. (LAMAS, 1993).

Já no século XIX, as cidades sofreram modificações em relação a crescimento demográfico, novos meios de transporte e de produção e novas funções, levando a um distanciamento das antigas realidades urbanas e à criação de uma forma urbana própria. (CHOAY, 1979). Para isso, os tradicionais elementos morfológicos – rua, quadra, praça, fachada, edifício, monumento – continuaram a ser utilizados, mas ocorreu um rompimento em relação a dimensão, escala e forma, com ocupações mais dispersas e menos definição dos limites urbanos, o que resultou na destruição das muralhas pela necessidade de maiores áreas para construção. Assim, foram criados bairros mais afastados, conhecidos como subúrbios, com habitações localizadas em jardins e parques, tentando promover um equilíbrio entre campo e cidade. (LAMAS, 1993). De forma parecida, surgiu o conceito de cidade-jardim, proposto por Ebenezer Howard em 1880, buscando resolver o problema de concentração populacional urbana ao levar as pessoas para novas cidades que seriam construídas em meio à natureza. (HALL, 2005).

Porém, com a extensão das áreas construídas gerada pelos subúrbios, as características espaciais se modificaram, o que enfraqueceu as funções e qualidades antes presentes nas ruas e praças, demonstrando que a baixa densidade não tinha a capacidade de proporcionar o desenvolvimento do espaço urbano. Isso levou à preferência por ambientes privados, individualização do edifício e falta de conexão com a rua. Esses problemas identificados na cidade industrial e burguesa motivaram a criação de teorias utópicas sociais, que pensavam em comunidades novas, e da experimentação urbanística, com propostas de organização em função das novas tecnologias e modos de vida. (LAMAS, 1993).

A partir dessas teorias a respeito da cidade, Choay (1979) apresenta duas formas de estudo desenvolvidas ao longo do século XIX, considerando a primeira como descritiva, em que dados específicos eram observados e organizados de modo quantitativo para compreender a urbanização, demonstrando um caráter científico e normativo. Já a segunda é exposta pela autora como humanitária, com uma abordagem política por criticar a deterioração presente na vida urbana, principalmente do proletariado, gerando pesquisas sobre higiene que fundamentaram a elaboração de legislações, como a do trabalho e a da habitação. Nesse momento, houve planos também preocupados com questões higienistas,

porém associados ao embelezamento e com caráter monumental, como o de Georges-Eugène Haussmann em Paris e o de Ildefonso Cerdá em Barcelona, que posteriormente influenciaram a realização de outras intervenções desse tipo em vários países, sempre com características simbólicas e de expressão de poder, rejeitando a consideração de aspectos sociais. (HALL, 2005).

No período entre o final do século XIX e a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), as cidades alcançaram formas mais complexas em função de transformações urbanísticas ocorridas na época. Nesse contexto, o urbanismo se estabeleceu como uma disciplina independente, pela necessidade que se apresentava de um campo que tratasse do estudo e da intervenção na cidade, capaz de sintetizar aspectos técnicos e artísticos a respeito dela. Assim, o urbanismo buscou desenvolver respostas estruturadas para os problemas urbanos e socioeconômicos então existentes. Um exemplo disso foi de Camillo Sitte, que questionava a rigidez e a repetição presentes nas propostas do período, apoiando-se em princípios medievais de composição e se preocupando com aspectos morfológicos e ambientais. Já o início do século XX foi marcado por muita atividade, em relação tanto à teoria quanto à realidade, como as reconstruções decorrentes da Primeira Guerra e as mudanças econômicas e sociais. (LAMAS, 1993).

Entre algumas das ações desse momento, estava o surgimento do Planejamento Regional, baseado primeiramente no pensamento de Patrick Geddes, que defendia o método de levantamento, anterior ao plano, de determinada região para entender as complexidades da paisagem, também ligando o planejamento à questão de reconstrução social. Outro movimento importante foi o *City Beautiful*, que, influenciado por intervenções como a de Haussmann em Paris, desenvolveu-se no século XX em grandes cidades. Inicialmente, ocorreu em centros comerciais dos Estados Unidos com o objetivo de promover os negócios, como o Plano de Chicago, feito em 1909 por Daniel Burnham. Depois, houve o Plano para Nova Delhi, na Índia, como forma de expressar a soberania britânica sobre a colônia. Finalmente, voltou à Europa quando alguns países estavam passando por ditaduras, o que levou à utilização desse tipo de planejamento para demonstrar o poder dos governos totalitários, como em Roma, Berlim e Moscou. (HALL, 2005).

As práticas realizadas nesse momento constituíram, segundo Lamas (1993), a chamada Urbanística Formal, produzida entre a primeira metade do século XX e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que continuou a utilizar as morfologias

urbanas tradicionais e incorporou a elas contribuições de outras disciplinas. Aponta que a metodologia utilizada por essa corrente urbanística passou a entender o desenho como reação aos problemas urbanos e representação de uma imagem da cidade, considerada não só a partir da estética mas também em função da estrutura. O autor também discorre sobre o surgimento de trabalhos teóricos, associados à disciplina de urbanismo, que envolviam o desenho urbano, como os de Joseph Stübben, Camillo Sitte e Raymond Unwin. Esses apresentavam ideias semelhantes a respeito da preocupação com a complexidade do desenho da cidade, envolvendo a morfologia espacial e a composição urbana.

No mesmo período, o Movimento Moderno foi desenvolvido, gerando reflexos nas cidades por meio do Urbanismo Progressista. Entre os defensores desse movimento, estava Walter Gropius, fundador e professor da *Bauhaus*, promovendo a partir da escola princípios de urbanismo ligados à padronização e à uniformidade urbana, resultando em uma cidade entendida como um organismo planejado, com repetição de elementos e baseada no conceito de industrialização. (CHOAY, 1979).

Outro teórico importante foi Charles-Édouard Jeanneret, conhecido como Le Corbusier, que identificou problemas urbanos existentes nas cidades e considerou que poderiam ser solucionados por meio da esquematização de padrões de pessoas-tipo, com as mesmas funções e necessidades, compreendidas como máquinas. A partir desse pensamento funcional, definiu que as cidades deveriam seguir a pureza geométrica, com aspectos de ordem, unidade e eficácia, além da alta densidade no centro, edifícios altos ocupando pequenas superfícies, grande quantidade de áreas verdes e diferentes tipos de circulação, incluindo passagens subterrâneas e passarelas. (CHOAY, 1979).

Os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs), grupos de arquitetos que se reuniram ao longo de décadas para a discussão de questões arquitetônicas e urbanísticas, também foram relevantes para o desenvolvimento do pensamento do período. Destaca-se, entre eles, o CIAM 4, ocorrido em 1933 em Atenas, que abordou a questão urbana e resultou na Carta de Atenas. Essa estabeleceu um conceito de cidade funcional baseada nas atividades de trabalhar, habitar, circular e recrear, por meio da utilização de um zoneamento rígido e uma estrutura homogênea, o que fundamentou a urbanística moderna. (PECLY, 2012).

Além desse momento inicial de elaboração teórica do Urbanismo Moderno, ou Progressista, em que foram abandonados os elementos morfológicos tradicionais

com o objetivo de gerar uma nova estrutura urbana, também houve um momento de maior desenvolvimento prático. Esse ocorreu com o fim da Segunda Guerra, quando existiu uma grande demanda habitacional e de reconstrução das cidades, o que fez com que a urbanística moderna se tornasse uma resposta para os problemas então enfrentados, construindo novos conjuntos, bairros e cidades. De forma resumida, a morfologia urbana moderna foi um produto das reflexões ocorridas no início do século XX, com origem nas vivências do momento e nos debates do século anterior, rompendo com a cidade tradicional do passado e buscando a criação de um novo modelo de organização urbana. (LAMAS, 1993). Posteriormente, no CIAM 10, em 1956 em Dubrovnik, essas teorias modernistas foram criticadas pelo *Team X*, que recusava o caráter funcionalista, passando a incluir no discurso questões culturais, de identidade e de escalas de associação humana. (PECLY, 2012).

Na década de 60, começaram a surgir críticas e protestos, inicialmente em países desenvolvidos, a respeito da qualidade do ambiente urbano existente na época. Também havia reclamações sobre os empreendimentos realizados, que causavam impacto tanto no meio ambiente quanto na vida das comunidades. Além das pessoas diretamente afetadas, os acadêmicos e a imprensa contribuíram no papel de criticar tais questões. A partir disso, percebeu-se a necessidade de renovar o modo de promover o desenvolvimento urbano, envolvendo novos valores, formas de análise e instrumentos que levassem a esse objetivo, o que iniciou o processo de rejeição do Movimento Moderno. (DEL RIO, 1990). Esse demonstrava uma falta de atenção com as características específicas de cada contexto, apresentando uma visão simplória de interpretação da cidade, ao representá-la como uma estrutura em árvore, que é a maneira mais fácil de conviver com a complexidade, não considerando as sobreposições de sistemas que a estruturam (ALEXANDER, 1966).

Esse momento da história foi importante para a consolidação do Desenho Urbano como campo de conhecimento acadêmico e como profissão. Nesse sentido, Vicente Del Rio (1990) aponta os possíveis motivos para que esse processo tenha ocorrido. São destacadas as intervenções públicas e a renovação urbana, principalmente em áreas centrais consideradas deterioradas, que geraram protestos, por ignorarem a complexidade da vida urbana, o que levou inclusive à alteração de programas urbanísticos com caráter funcionalista.

Em relação a esse assunto, Jacobs (2011) reflete sobre a necessidade de integrar esse tipo de projeto à cidade, não os considerando de forma isolada, e

sugere que se identifique quais condições estão faltando para que seja possível gerar diversidade, para então fornecê-las com o objetivo de revitalização. A autora também defende que essas áreas devem contar com personagens públicas informais, vitalidade e segurança nos espaços públicos com usos constantes e utilização por pessoas externas à região do projeto, proporcionando qualidades que façam com que os habitantes escolham permanecer no local. Tais análises e estratégias de projeto não eram praticadas pelos programas urbanísticos desenvolvidos na época, o que levou ao fracasso e às críticas direcionadas a esse tipo de proposta.

Outra questão ressaltada por Del Rio (1990) foi o início da valorização do patrimônio histórico, da produção vernacular e do simbolismo, o que resultou em trabalhos sobre a morfologia urbana e tornou o Urbanismo mais consciente em relação ao passado. Também foi significativa a evolução da participação comunitária, criando uma gestão urbana mais democrática e influenciando no desenvolvimento do Desenho Urbano. Por último, o autor destaca as dificuldades do Planejamento Urbano, ligadas a um distanciamento entre as propostas técnicas dos planos políticos e as reais necessidades das comunidades, que acabam não sendo atendidas. Além disso, Cauli⁴ (1982, citado por DEL RIO, 1990) compara as características do Planejamento Urbano, como formalismo, modelos estáticos, tecnocracia, rigidez e amplitude, com as do Desenho Urbano, mais voltadas para informalidade, modelos dinâmicos, participação comunitária, flexibilidade e especificidade. Essa diferenciação, portanto, demonstra qualidades dessa última área do conhecimento que eram necessárias especialmente naquele momento.

Considerando esse cenário, reconheceu-se uma lacuna entre as preocupações do Planejamento Urbano e da Arquitetura, que refletia na falta de tratamento do espaço urbano público, afetando diretamente o cotidiano da população. Para responder a essa demanda, o Desenho Urbano, com novas formas de analisar e atuar sobre a cidade, ganhou força e se consolidou como campo disciplinar. Começaram a surgir, então, cursos de graduação em Desenho Urbano nas décadas de 60 e 70, com destaque para a Grã-Bretanha e os Estados Unidos. Nesse período inicial, definiu-se que o curso deveria incluir praticamente todas as áreas de conhecimento, relacionadas ao ambiente urbano e à vida dos habitantes, envolvendo diversas temáticas. (DEL RIO, 1990).

⁴ CAULI, Mihai. Reflexões sobre Planejamento e Desenho Urbano. In: DEL RIO, Vicente, 1982.

Pelo ponto de vista do Planejamento Urbano, reconhecendo os problemas urbanos apontados a partir dos anos 60, chegou-se à conclusão que o planejamento desenvolvido na época muitas vezes não colaborou com a qualidade de vida na cidade, inclusive prejudicando-a. Com isso, os planejadores foram levados a praticar a profissão como orientadores comunitários, invertendo a lógica do processo até então realizado. Isso resultou em um entendimento da prática do planejamento como menos relevante do que se considerava antes, diminuindo os poderes do planejador. (HALL, 2005). Dessa forma, o momento se mostrou propício para o progresso do Desenho Urbano, tanto na academia quanto como profissão, procurando contribuir para a solução dos problemas enfrentados e demonstrar um novo meio de pensar e produzir a cidade.

Buscando uma definição de Desenho Urbano, Del Rio (1990) indica como características principais a interdisciplinaridade de análise e o caráter físico-ambiental, considerando-o como área específica do Urbanismo. Também reflete sobre o termo em inglês “*design*”, que possui significados mais amplos que “desenho” e abrange outras questões além de somente projeto, sendo o *Designer* Urbano um profissional com formação baseada na dimensão físico-espacial.

Nesse sentido, Goodey⁵ (1979, citado por DEL RIO, 1990) colabora para a compreensão de Desenho Urbano estabelecendo seis características básicas desse campo de atuação, que são: a) a escala espacial; b) a escala temporal; c) as interações entre o homem e o meio ambiente; d) o cliente múltiplo; e) o multiprofissional; f) a monitoração ou orientação. Já Lynch⁶ (1979, citado por DEL RIO, 1990) inclui na definição de *City Design*, como prefere chamar o Desenho Urbano, a preocupação com as dimensões físico-espacial e temporal, com a ideia de Habitat afetando a vida e as experiências cotidianas de cada indivíduo. Como forma de resumir esses pensamentos apresentados, Del Rio (1990, p. 54) propõe definir Desenho Urbano como “campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas.”

⁵ GOODEY, Brian. **Five Papers on Urban Design**. Joint Centre for Urban Design, Oxford Polytechnic, Oxford, 1979.

⁶ LYNCH, Kevin. **Teaching City Design**. In: GOODEY, Brian, 1979.

De forma geral, é perceptível que o Desenho Urbano surgiu em um contexto de necessidade de mudanças, como um meio de melhorar a qualidade da cidade e resolver problemas urbanos, propondo iniciativas que antes não eram contempladas pela Arquitetura nem pelo Planejamento Urbano. Para que isso fosse possível, foram desenvolvidas teorias com a finalidade de estudar e compreender o espaço urbano, o que foi realizado por meio de diferentes abordagens. Essas incluem a análise da percepção individual, da forma urbana, das características físicas, dos aspectos visuais e do comportamento humano, que serão explicadas a seguir.

2.2 TEORIAS DE DESENHO URBANO

A exposição de diferentes teorias do Desenho Urbano é considerada de grande importância para a continuação do raciocínio, por ajudar a compreender o campo disciplinar de forma mais completa, especificando questões variadas. Então, existe a necessidade de apresentar os pensamentos de alguns autores, o que irá demonstrar aspectos relevantes para o entendimento do assunto estudado.

Assim, uma das teorias importantes para a compreensão do ambiente urbano é a de Lynch (1999), que foi pioneiro na utilização da percepção do indivíduo sobre a cidade como base para a investigação urbana. Isso gera uma imagem parcial, composta por fragmentos e resultado de todos os sentidos envolvidos nesse processo. Também defende os aspectos de legibilidade, imaginabilidade, estrutura e identidade como qualidades da paisagem urbana, além de limitar a análise aos elementos físicos perceptíveis, com o objetivo de descobrir a importância da forma.

Para isso, são definidos os cinco tipos de elementos da imagem urbana, sendo eles as vias, os limites, os bairros, os cruzamentos e os pontos marcantes, que nunca existem isoladamente e são sobrepostos e interligados, relação de onde resulta a imagem. Essa é atribuição do *design* e está sujeita a modificações de acordo com o observador e as circunstâncias existentes, podendo ser geradas imagens diferentes em função de questões como escala, ponto de vista, horário e estação do ano. Ainda, são ressaltadas as formas da cidade, sendo as responsáveis por fazer com que os habitantes reconheçam determinado ambiente, atribuindo a ele significados e relações que o tornam um lugar notável. (LYNCH, 1999).

Complementando esses pensamentos, Lynch (2007) constrói uma teoria que trata da forma e do processo urbanos, envolvendo o comportamento humano, os

sentimentos e as imagens, tendo como base a chamada teoria normativa, que consiste no estudo das relações entre os valores humanos e a forma das cidades. Assim, essa teoria, que busca entender o que é e como reconhecer a boa forma da cidade, deve analisar as conexões entre a forma e o objetivo, considerar as instituições sociais e as atitudes mentais e estabelecer as dimensões de execução da forma espacial, sem, no entanto, definir padrões para isso.

Tais dimensões devem incluir todas as características que as pessoas valorizam no espaço físico, apontando como as cinco dimensões básicas a vitalidade, o sentido, a adequação, o acesso e o controle, além da eficiência e da justiça como dois meta-critérios. O uso dessas dimensões deve ser no sentido de medir valores e aspectos, para que posteriormente possa ser feita uma avaliação do que é bom para cada local. Aliado a essa teoria, está o conceito de *design* da cidade definido como uma prática que possibilita a correta utilização, gestão e forma dos conjuntos urbanos, lidando com várias escalas e preocupando-se com todas as características que afetam a vida das pessoas na cidade. (LYNCH, 2007).

As diferentes questões abordadas pelas teorias representam uma evolução no pensamento do autor, que, partindo da percepção visual, conseguiu compreender a forma urbana e indicar as dimensões que devem estruturá-la, abrangendo valores físicos, visuais e humanos. Com isso, apresenta-se o pensamento de Lamas (1993), também ligado à investigação da forma, que se preocupa com a morfologia urbana, entendida por ele como disciplina que estuda a forma urbana em relação às características exteriores e à evolução temporal, explicando a paisagem e a estrutura urbanas através da convergência de dados de diversos campos do conhecimento. Para permitir esse estudo, são estabelecidas três dimensões da forma urbana, sendo elas a setorial, a urbana e a territorial, que abrangem, respectivamente, as escalas da rua, do bairro e da cidade. Esse estabelecimento de diferentes escalas para entender a cidade é uma retomada do que já havia sido proposto por Alison e Peter Smithson (1967⁷, citado por Feliciano, 2009), como parte da produção do *Team X*, investigando os diversos aspectos físicos do que era considerado por eles o organismo urbano.

Além disso, são identificados como elementos morfológicos do espaço urbano o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado das ruas,

⁷ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter. **Urban Structuring – Studies of Alison & Peter Smithson**. Studio Vista Ltd: London, 1967.

a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano, considerados determinantes para a forma urbana. Esses apresentam relações de coerência e dependência entre si e, mesmo com uma certa hierarquia, não resultam em um sistema tradicional ou limitado, devendo ser articulados para que se alcance uma melhor experiência ambiental. A respeito do Desenho Urbano mais especificamente, considera-se que atua no sentido de organizar os elementos morfológicos citados para produzir a composição urbana. (LAMAS, 1993).

Outro ponto de vista é o de Bentley et al. (2005), que defende que os ideais por trás do projeto, seja ele de edifícios ou de espaços livres, devem estar ligados ao ambiente construído por meio de ideias de *design* apropriadas. Também apresenta o conceito de lugares responsivos, onde a configuração do espaço é democrática, oferecendo uma grande quantidade de escolhas para o usuário. Considerando que o desenho dos espaços afeta essas escolhas, são apontadas algumas qualidades que devem ser pensadas para concretizar esses lugares responsivos. São elas a permeabilidade, a variedade, a legibilidade, a robustez, a adequação visual, a riqueza e a personalização, devendo ser entendidas como etapas e utilizadas na ordem descrita, por serem apropriadas para as diferentes fases do desenvolvimento do desenho. O autor ainda ressalta que essa estrutura proposta não deve ser rígida, porque é necessário que modificações sejam feitas durante o processo de projeto, adaptando os pontos identificados de acordo com cada caso específico.

Já Panerai (2006), concentrado em analisar o meio urbano por meio de imagens, demonstra que o olhar sobre a cidade mudou ao longo do tempo, influenciado especialmente pelos novos meios de transporte, que trouxeram a ideia de velocidade. Isso foi incorporado à imagem que o observador tem da paisagem urbana, que não é mais percebida por um ponto fixo, mas sim por uma sequência de quadros promovida pelo deslocamento. A partir desse pensamento, apresenta a análise visual, baseada em elementos da paisagem urbana indicados por Kevin Lynch – percursos, limites, setores, pontos nodais e marcos. Além disso, propõe a análise sequencial, desenvolvida por Cullen⁸, por meio de observação direta no próprio local, que considera os elementos da paisagem e a sequência visual que eles formam, adicionando outros meios de compreensão da realidade, como croquis, fotos, vídeos e esquemas. Assim, a leitura defendida pelo autor se fundamenta em vários pontos de vista e leva em conta o movimento do observador ao realizar um

⁸ CULLEN, Gordon. **Townscape**. London: Architectural Press, 1963.

percurso, que é fragmentado em campos visuais com o objetivo de estudar as diferentes características do espaço.

Também considerando o observador, Gehl (2015) direciona o estudo do espaço urbano a partir das pessoas, voltando-se para a dimensão humana como necessidade para um melhor desenvolvimento do ambiente da cidade. Essa dimensão busca reforçar os quatro objetivos-chave, que são a vitalidade, a segurança, a sustentabilidade e a saúde, considerados fatores essenciais para o planejamento das cidades. Também envolve questões como a escala, os sentidos, a comunicação e outros aspectos humanos que devem ser levados em conta para produzir espaços públicos mais atrativos e de melhor qualidade. A configuração de ambientes urbanos com esse caráter mais humano, segundo o autor, deve incluir a análise e a compreensão de elementos como as fachadas, os lugares para sentar, as áreas de permanência e os espaços de transição, assim como outros fatores não físicos, como a diversidade de usos, a caminhabilidade, a ciclomobilidade, o transporte público, os exercícios físicos, a densidade, a segurança e o clima.

Nota-se que as teorias apresentadas, apesar de demonstrarem diferenças, são complementares, uma vez que a reunião das investigações mais específicas proporciona uma visão do todo, e têm em comum o objetivo de entender a cidade e propor metodologias de Desenho Urbano que contribuam de forma positiva com o ambiente urbano. Torna-se perceptível que, de forma geral, os pensamentos posicionam o ser humano no centro da discussão e da produção da cidade, o que não era contemplado por outros campos disciplinares. Assim, o Desenho Urbano se desenvolveu no sentido de gerar uma aproximação de escala e promover um diálogo direto com as pessoas.

2.3 CONTEXTO DO DESENHO URBANO NO BRASIL

O Planejamento Urbano no Brasil se iniciou a partir dos Planos de Embelezamento, em 1875, por influência da França – que já ocorria desde a chegada da Missão Artística Francesa⁹ no Brasil em 1816 –, com ênfase na beleza monumental. Eles foram desenvolvidos principalmente no Rio de Janeiro, onde foi

⁹ Ver HISTÓRIA DAS ARTES. **Missão Francesa**. Disponível em: <<https://www.historiadasartes.com/nobrasil/arte-no-seculo-19/missao-francesa/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

criada uma Comissão de Melhoramentos, em 1874, com o objetivo de produzir um plano para promover projetos de remodelação e urbanização, mas poucos foram concretizados. Em 1903, Francisco Pereira Passos assumiu o cargo de prefeito da cidade do Rio de Janeiro e buscou colocar em prática os pensamentos a respeito do embelezamento, realizando intervenções significativas e pontuais, como a abertura da Avenida Central de 1904 a 1906. Porém, com o tempo, esses projetos começaram a perder espaço em função do crescimento de obras de infraestrutura. Isso fez com que a preocupação com a eficiência recebesse maior importância do que a beleza, além da necessidade de um planejamento a longo prazo, o que levou à elaboração de novos planos com esse caráter. (VILLAÇA, 2004).

Na década de 30, a produção cultural e urbana brasileira recebeu muita influência de países europeus e o modernismo passou a se consolidar no território nacional, com a forte ideia de progresso. Houve uma rápida aceitação desse movimento por causa do período em que o Brasil se encontrava, que era de um Estado Nacionalista buscando uma imagem de país avançado, o que foi possibilitado pela associação entre o modernismo e a cultura brasileira, criando uma identidade nacional. Ao mesmo tempo em que isso ocorreu, o urbanismo iniciou o processo de se consolidar como campo de atuação, período em que foram realizados os Planos Agache para o Rio de Janeiro, São Paulo e Goiânia. Apesar de não terem sido concretizados, as ideias presentes neles influenciaram os futuros planos, que passaram a compreender a cidade como um todo, além de pretenderem gerar desenvolvimento, disciplina social e ordem através do desenho urbano. (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018).

Um dos projetos representativos do desenho urbano moderno no Brasil foi o da Esplanada de Santo Antônio, que consistiu na destruição de um morro com construções antigas em uma área histórica, que deu lugar a edifícios de diferentes usos, equipamentos sociais e grandes vias, demonstrando características modernistas de desrespeito às preexistências e falta de integração com o entorno (ANDRADE¹⁰, 2010 citado por DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018). No período militar, com a necessidade de representação do poder, a arquitetura modernista foi facilmente adaptada, por meio dos espaços monumentais e vazios, e a urbanização das

¹⁰ ANDRADE, Carlos Fernando de Souza Leão. Os projetos para a Esplanada de Santo Antônio, em três décadas. Revista Municipal de Engenharia. In: SEGRE, R. et al. **Arquitetura + Arte + Cidade: Um Debate Internacional**. Rio de Janeiro: Docomomo/Programa de Pós-graduação em Urbanismo/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

idades tinha um caráter econômico e de desenvolvimento. Esse reflexo da política nos espaços urbanos é explicado por Santos e Vogel (1985, p. 7), apontando que as cidades “são concretizações de modelos culturais, materializam momentos históricos e se desempenham como podem, tendo de comportar conflitos e conjugações que se armam e desarmam sem parar e em muitos níveis.”

Entre o início do regime militar e o fim da década de 1970, o planejamento urbano nacional começou a se desenvolver, com uma abordagem conservadora e marcado por grandes projetos, como de renovação urbana, remoção de populações de favelas, construção de habitação social, vias expressas, viadutos, aeroportos, estações de trem e rodoviárias. De forma resumida, o pensamento da época era favorecer o desenvolvimento imobiliário, tendo em vista a economia, e utilizar o modernismo para elaborar a imagem de cidade ideal. (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018). Porém, muitas vezes, para a realização desses planos e projetos urbanísticos eram gastos muitos recursos e não havia preocupação com os resultados práticos, sem verificar se as propostas foram realmente eficazes para a população. Enquanto isso, também ocorria uma produção informal e não planejada por populações de baixa renda, expressando um dilema entre a tradição e a modernidade no desenvolvimento dos centros urbanos brasileiros. (SANTOS; VOGEL, 1985).

Como reflexo da evolução das práticas urbanísticas dessa época, os cursos de arquitetura passaram a incluir disciplinas de planejamento urbano e regional e o profissional formado começou a receber o título de arquiteto-urbanista. Com o fim da ditadura e a volta da democracia, na década de 1980, o planejamento urbano nacional foi prejudicado pela crise econômica, o que resultou no aumento da fragmentação espacial e da segregação social. Porém, essas mudanças políticas também direcionaram o desenho urbano para um novo caminho, mais ligado à participação comunitária e ao pensamento sobre a cidade como forma de enfrentar as demandas e os problemas urbanos, considerando contextos preexistentes e valorizando a preservação arquitetônica e cultural (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018).

Um projeto que marcou o início desse momento do urbanismo brasileiro foi o Corredor Cultural, no Rio de Janeiro, que aplicou políticas com o objetivo de preservar, renovar e revitalizar uma parte do centro histórico da cidade. (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018). Outra questão importante era a identidade social, que possibilitou a organização de comunidades para que lutassem contra planos de renovação urbana, defendendo os interesses dos grupos afetados por projetos que

insistiam em ignorar os cenários físicos e sociais já existentes. Um exemplo de local que se encontrava nessa situação foi o bairro do Catumbi, no Rio de Janeiro, repudiado como modelo urbano e tendo sido alvo, a partir de 1979, de propostas de renovação urbana. Formado por uma ocupação espontânea, com casas e ruas tradicionais, grande diversidade de usos, relações pessoais entre os moradores e segurança promovida pelos olhos sempre presentes nas ruas, a população do bairro se organizou em uma Associação e lutou para tentar manter os valores que identificavam a comunidade. (SANTOS; VOGEL, 1985).

Dessa forma, o resultado espacial das desigualdades sociais demonstrou a necessidade de reconhecer que o desenho urbano também pode gerar problemas, como a exclusão social, o controle de usuários do espaço e o impedimento de certas relações culturais. Tendo em vista essa questão, o Desenho Urbano brasileiro do período contemporâneo busca atender as demandas sociais, incorporar especificidades culturais e defender a função social e a qualidade da cidade. (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2018). Percebe-se também que os movimentos sociais, ocorridos no país a partir das décadas de 60 e 70, por exigirem maior aproximação com a realidade, contribuíram para a mudança de lógica dos planos para os projetos urbanos. Assim, as práticas de Desenho Urbano no Brasil evoluíram ao longo do tempo, desde quando foram influenciadas por países do exterior até o momento atual, em que, apesar de ainda ocorrerem projetos que desconsideram o contexto e o diálogo, direciona-se no sentido da aplicação de processos mais participativos.

2.4 CONTEXTO DO DESENHO URBANO EM CURITIBA

O Município de Curitiba começou a ser pensado de modo mais formal a partir do Plano de Urbanização de Curitiba – também conhecido como Plano Agache –, realizado em 1943, acompanhando a consolidação do urbanismo que estava ocorrendo no país, por meio da elaboração de planos em algumas capitais do Brasil. O plano foi desenvolvido pelo urbanista Alfred Agache em conjunto com a empresa Coimbra Bueno & Cia. Ltda., com o objetivo de estabelecer diretrizes para o desenvolvimento da cidade, evitando o crescimento desordenado no futuro e conquistando características de uma capital. (CURITIBA, 1943).

Para isso, foram identificados como principais problemas urbanos da época:

- a) o saneamento, relacionado com enchentes, canalizações dos rios, abastecimento

de água e propagação de doenças em função do despejo de esgoto na rede pluvial; b) o congestionamento do tráfego urbano, com problemas de conexões viárias por meio de rodovias e ferrovias, cuja solução foi proposta pelo Plano das Avenidas, aprovado em 1942 e contemplado pelo Plano de Urbanização, pretendendo orientar as ligações internas para melhorar a circulação entre bairros e evitar muita concentração na região central; c) a necessidade de órgãos funcionais, com a clara separação entre diferentes atividades, foram considerados essenciais para o desenvolvimento da cidade no sentido de valorizar aspectos higiênicos e estéticos. Também foram compreendidos pelo plano um código de Obras e Zoneamento, a distribuição de espaços livres e a previsão da extensão urbana. (CURITIBA, 1943).

Os conteúdos que mais se aproximam do desenho urbano são os que estão descritos no Plano das Avenidas, como a proposta de construção de galerias na Rua XV de Novembro, que passou por um alargamento em 1942, e a exigência de condições técnicas nas ruas para uma boa circulação de veículos. Foram previstas para as vias separações entre tráfego rápido e lento e proporções capazes de receber um movimento intenso. A distribuição de espaços livres, além de contar com praças e parques com a finalidade de recreação, também incluía ruas, avenidas e estacionamentos. (CURITIBA, 1943). Nota-se, então, que o Plano de Urbanização de Curitiba de 1943 se baseou em problemas gerais, tratados em grande escala, mas também existiu o desenho de propostas, especialmente no caso do Plano de Avenidas. Apesar disso, quando se alcançou de fato essa etapa de projeto, a abordagem demonstrou um caráter simplificado e funcionalista, como por exemplo priorizando a circulação mas com uma preocupação somente voltada para veículos.

Posteriormente, em 1966, foi elaborado o Plano Diretor de Curitiba, como resultado do Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, realizado em 1965 pela Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e a equipe do arquiteto Jorge Wilhelm. Nesse contexto foi criado, em 1965, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), inicialmente como Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), responsável por estudos e análises que levaram à formulação do Plano Diretor. (IPPUC, 1966). Esse processo levou ao estabelecimento de diretrizes básicas do planejamento integrado do município:

- estrutura do planejamento integrado;
- desenvolvimento preferencial da cidade no eixo nordeste-sudoeste;
- hierarquia de vias;
- crescimento linear do centro principal servido por vias tangenciais de circulação rápida;
- caracterização das áreas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres;
- extensão e adequação das áreas verdes;
- criação de uma paisagem urbana própria;
- renovação urbana;
- preservação histórico-tradicional. (CURITIBA, 1966, p. 7).

O planejamento urbano se mostrava necessário em função de problemas apresentados pela cidade, como o crescimento populacional, a grande quantidade de construções clandestinas, os prédios antigos, o tráfego pesado, o aumento do número de veículos, a poluição sonora, atmosférica e dos rios, as inundações e as ruas estreitas no centro urbano. (IPPUC, 1966). Por esses motivos, foi proposta uma renovação urbana, indicando por meio de legislação os objetivos e instrumentos que poderiam ser utilizados para esse propósito, devendo também considerar o fator social da comunidade. Neste plano, as vias estruturais foram planejadas para orientar a expansão a partir do bairro Centro, facilitando o deslocamento das pessoas até essa região. Também foram definidas áreas preferenciais ou exclusivas para pedestres e áreas verdes, além da intenção de criar uma paisagem urbana específica, que deveria estar marcada por edifícios altos e ao mesmo tempo respeitar os hábitos locais para a determinação do zoneamento. (CURITIBA, 1966).

Assim, a partir do Plano Diretor de Curitiba de 1966, percebe-se uma transformação quando comparado ao plano anterior, de 1943. Enquanto esse considerava aspectos mais técnicos e de grande escala, aquele manifestava uma preocupação em incorporar novas questões que não tinham sido abordadas anteriormente. Entre essas estão a criação de áreas exclusivas para pedestres, a cidade como ponto de encontro, a conceituação de áreas verdes e a preservação histórica. Por meio dessa abordagem mais aberta, o plano gerou ideias e propostas que, apesar de não terem sido detalhadas diretamente em relação ao Desenho Urbano, foram as responsáveis pela determinação da configuração espacial da cidade de Curitiba atualmente.

Pouco tempo depois do Plano Diretor, Jaime Lerner foi nomeado, em 1971, como prefeito de Curitiba – além de ter assumido o cargo outras duas vezes – e influenciou no modo como a cidade passou a ser entendida e produzida. Nesse momento, houve um destaque para as transformações urbanas, com projetos

urbanísticos condicionados pelo regime militar vigente no país, com caráter racional, econômico e de desenvolvimento, conforme explicado anteriormente de acordo com Del Rio e Siembieda (2018). Esse governo também se apoiava na propaganda como forma de enaltecer as ações do governo, o que ocorreu em Curitiba, por exemplo, na implantação do Calçadão da Rua XV de Novembro, em 1972. A obra, que criou uma das primeiras ruas de uso exclusivo de pedestres da cidade, é apontada por Lerner (2011) como um bom exemplo de acupuntura urbana¹¹, executada rapidamente e que, apesar dos protestos iniciais por parte dos comerciantes e usuários, resultou em uma boa aceitação, tornando-se um dos símbolos de Curitiba.

O pensamento defendido pelo então prefeito, além de se basear na acupuntura urbana, percebe o problema da separação do espaço urbano entre setores com atividades distintas, conforme foi proposto pelo Plano de Urbanização de Curitiba de 1943, acreditando que a integração de funções proporciona uma cidade mais humana. Da mesma forma, o transporte coletivo, o uso do solo e o sistema viário deveriam estar integrados para possibilitar uma definição da estrutura de crescimento urbano. Além disso, as ruas são caracterizadas por apresentarem funções múltiplas e a cidade, apesar de incorporar o automóvel, não deveria ser pensada em função dele. (LERNER, 2011).

Atualmente, Curitiba é reflexo de todos esses processos, que moldaram a forma como a cidade se apresenta hoje. É perceptível que a produção é muito marcada pelo Planejamento Urbano, compreendendo o espaço urbano em grande escala, o que pode acabar desconsiderando algumas questões mais específicas, de menor escala. Além disso, o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), principal órgão responsável pela elaboração desse tipo de proposta, trabalha de forma isolada e não atende completamente a demanda do que seria necessário, o que leva ao enfraquecimento da prática de Desenho Urbano na cidade. Assim, esse campo do conhecimento, que abrange aspectos que não estão presentes nos planos da cidade, é menos desenvolvido e muitas vezes esquecido.

¹¹ Pensamento que se sustenta na metáfora de que as cidades apresentam doenças que precisam ser tratadas, a partir da revitalização de certos pontos específicos, com obras de diferentes escalas que possibilitem impactos imediatos a partir da implantação.

2.5 REVISÃO CRÍTICA DO CAPÍTULO

A partir do que foi apresentado no capítulo, é possível reconhecer um panorama da evolução do Desenho Urbano ao longo do tempo e de acordo com o local, incluindo as escalas internacional, nacional e local. A história desse campo do conhecimento demonstra a abrangência que possui e as relações existentes com outras áreas e temas, sendo reflexo de determinada época e lugar. As diferentes formas de conceituação do Desenho Urbano manifestam a variedade de aspectos que o estruturam, como físicos, visuais, sociais, comportamentais e outros.

As teorias discutidas contemplam diferentes períodos históricos, buscando chegar na contemporaneidade, o que revelou uma maior dificuldade de encontrar pensamentos atuais que tratem de Desenho Urbano. Além disso, proporcionam um maior entendimento do assunto, por se complementarem e apresentarem tanto pontos comuns quanto divergentes. Entre esses, pode-se destacar a ideia da forma urbana, presente em vários autores, que buscam compreendê-la e constatar de que modo pode ser modificada e melhorada. Mais um ponto é o reconhecimento do indivíduo e da percepção do observador como parte fundamental desse cenário, capaz de interferir e gerar maior complexidade no estudo. Outra questão é a consideração do caráter social e humano dentro do processo de projeto, procurando entender os comportamentos e as necessidades da comunidade.

Por meio das análises específicas do contexto no Brasil e em Curitiba, observou-se de que forma os acontecimentos mais gerais relacionados ao Desenho Urbano influenciaram a produção nas escalas nacional e local. Essas demonstram que as intervenções nacionais foram, muitas vezes, inspiradas em exemplos renomados ocorridos em outros países. Em função disso, os eventos acabam sendo atrasados e refletem um momento anterior de outro local, além de se constituir uma prática baseada diretamente em outras, menos preocupada com o domínio teórico.

Algumas questões que determinam a produção do Desenho Urbano são a gestão política vigente, as transformações urbanas enfrentadas e a evolução do pensamento. Nota-se, por exemplo, a mudança da realização de grandes projetos de renovação para a posterior atenção a fatores como preexistências, comunidades, identidade cultural e patrimônio histórico. Porém, isso pode ser observado com mais clareza internacionalmente, sendo que no Brasil o processo não ocorreu da mesma forma, já que muitas das discussões ocorridas anteriormente em outros países estão

sendo ou ainda serão introduzidas no contexto nacional. Assim, os aspectos reconhecidos pelas teorias atuais estão presentes no Brasil de modo inicial, exigindo primeiramente estudos para que, no futuro, possam ser concretizados.

Ficou perceptível que a prática se baseou, desde o início, em planos gerais, com menos desenvolvimento de projetos urbanos. Mesmo assim, existiu um crescimento do Desenho Urbano, que deixou de ser apenas um instrumento para a execução de planos e se tornou relevante por si próprio, sendo reconhecido como uma nova área do conhecimento. Através desse processo, o Desenho Urbano se estruturou como campo disciplinar, o que resultou no surgimento de uma variedade de questões que passaram a ser consideradas. Começou a existir, então, uma grande quantidade de problemáticas, vindas da contribuição com diferentes áreas, o que gerou maiores complexidades e multiplicidades para a teoria e a prática do Desenho Urbano, levando a um cenário que se aproxima das circunstâncias atuais.

Essa área do conhecimento, portanto, revela as qualidades que a constituem e a capacidade que possui de poder contribuir para um melhor desenvolvimento das cidades. Por abordar diversos aspectos existentes no espaço urbano e conseguir compreendê-los como um todo para então gerar propostas, trata de uma escala e de questões específicas que geralmente não são contempladas de forma tão evidente em outros campos. Assim, a atividade de Desenho Urbano se mostra necessária em diferentes situações, sendo importante tanto para a resolução de problemas quanto para a construção de condições saudáveis do ambiente urbano.

Desse modo, a base teórico-conceitual construída por este capítulo, que estudou sobre os contextos do exterior, do Brasil e de Curitiba, apoiará a investigação a respeito de projetos de Desenho Urbano considerados como referência para a pesquisa. Esses, então, serão analisados por meio do reconhecimento da configuração de cada espaço urbano a partir da compreensão da história, dos conceitos e de teorias que envolvem o Desenho Urbano.

3 ESTUDOS DE REFERÊNCIA

Este capítulo apresenta algumas referências de projeto de Desenho Urbano, tendo como objetivo estabelecer uma aproximação com experiências já desenvolvidas e promover uma base para possibilitar a investigação da realidade posteriormente. Para isso, serão utilizados três estudos, sendo dois internacionais e um nacional, escolhidos por darem ênfase ao Desenho Urbano, considerarem os diferentes modais e possibilitarem a identificação de ferramentas e soluções que podem contribuir para o trabalho.

O primeiro, de *Nordhavn* em Copenhague, é relacionado com um caráter mais conceitual, de desenvolvimento de estratégias para reconhecer os problemas e formular soluções. O segundo, a Rua *Argyle* em Chicago, é o exemplo construído, que evidencia a relação entre modais e utiliza o Desenho Urbano na escala mais detalhada, em conjunto com a dimensão institucional do Departamento de Transportes da cidade. Já o terceiro, chamado São Miguel Mais Humana em São Paulo, apresenta a fase projetual e uma experiência temporária dentro da realidade brasileira, o que mostra a possibilidade de implantação de outros projetos com características e escalas semelhantes a esse. Também é o exemplo mais próximo do contexto da Área Calma de Curitiba, que será analisado no capítulo seguinte.

3.1 NORDHAVN – COPENHAGUE

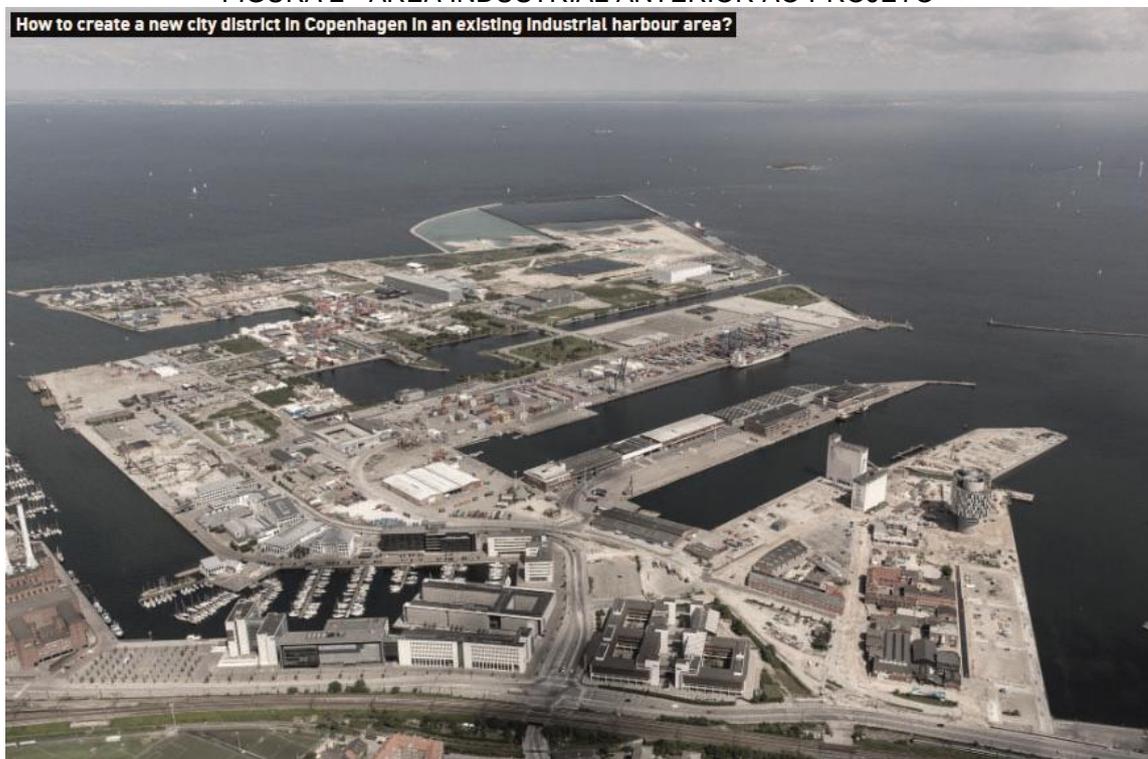
O *Nordhavn* (FIGURA 1) é uma área portuária no norte da cidade de Copenhague, na Dinamarca, localizada na costa *Oresund*, a 4km de distância do centro da cidade. Trata-se de uma antiga região industrial (FIGURA 2) que foi objeto de um concurso promovido pelo *CPH City & Port Development*, em 2008. O projeto para *Nordhavn* que será analisado foi elaborado pelo escritório *COBE Architects*, primeiro colocado nesse concurso, e atualmente se encontra na primeira fase de construção. A partir disso, o local será um distrito municipal (FIGURA 3) com uma área de mais de 4.000.000 m², que se desenvolverá ao longo dos próximos 40 e 50 anos. Tem como objetivo criar uma grande quantidade de áreas públicas de lazer e fornecer instalações públicas na água, aproveitando o acesso direto a ela, além de possibilitar a acomodação de 40 mil habitantes e gerar espaços de trabalho para outras 40 mil pessoas. (COBE Architects, [2008?]).

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DO NORDHAVN EM COPENHAGUE



FONTE: Modificada pela autora a partir de COBE Architects ([2008?]).

FIGURA 2 - ÁREA INDUSTRIAL ANTERIOR AO PROJETO



FONTE: COBE Architects ([2008?]).

FIGURA 3 – PROJETO PARA NORDHAVN E DISTRITOS DE COPENHAGUE



FONTE: Modificada pela autora a partir de COBE Architects ([2008?]).

A ideia do escritório *COBE Architects* foi utilizar a infraestrutura já existente na cidade de maneira favorável, conectando o distrito de *Nordhavn* a ela por meio da rede de metrô (FIGURA 4) e da rede cicloviária (FIGURA 5), buscando constituir um espaço urbano em que fosse mais fácil se deslocar a pé, de bicicleta ou de transporte público do que de carro. Também foi proposta uma divisão da área em pequenas ilhas a partir da criação de novos canais, formando partes com identidades específicas, o que facilita a realização do projeto em etapas. Outro elemento importante foi o chamado *green loop* – ou laço verde –, uma via expressa para bicicletas que conecta os distritos de Copenhague e contém o sistema de metrô, ajudando a ligar os diferentes modais. Além disso, o *green loop* gera, a partir dele, uma grande diversidade de espaços públicos com áreas verdes (FIGURA 6), que se distribuem por toda a região do projeto. (COBE Architects, [2008?]).

Assim, foram propostos espaços diversos ao ar livre (FIGURA 7, FIGURA 8), com vegetação, proximidade com a água e características para atrair as pessoas e gerarem usos, ao mesmo tempo em que estão conectados aos outros distritos. Essa ligação, que ocorre principalmente a partir das redes cicloviária e de transporte público, demonstra uma priorização desses tipos de modais e uma intenção de gerar deslocamentos mais curtos na cidade, contribuindo para a mobilidade urbana.

FIGURA 4 - CONEXÃO COM A REDE DE METRÔ



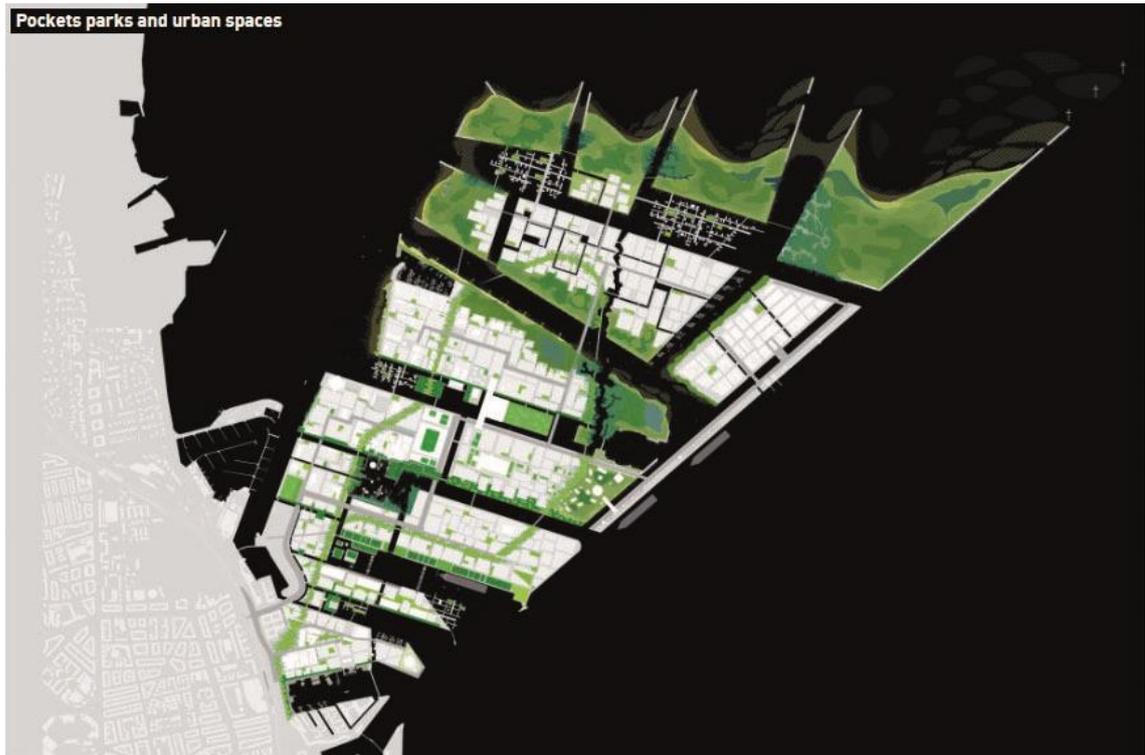
FONTE: COBE Architects ([2008?]).

FIGURA 5 - CONEXÃO COM A REDE CICLOVIÁRIA



FONTE: COBE Architects ([2008?]).

FIGURA 6 - ÁREAS VERDES AO REDOR DO GREEN LOOP



FONTE: COBE Architects ([2008?]).

FIGURA 7 - PERSPECTIVA DO GREEN LOOP



FONTE: COBE Architects ([2008?]).

FIGURA 8 - PERSPECTIVA DE UM CANAL



FONTE: COBE Architects ([2008?]).

O projeto também apresenta um caráter sustentável, já que contribui para o propósito de Copenhague de se tornar a primeira cidade a ser neutra em carbono até 2025. Dessa forma, a construção tanto do espaço urbano quanto dos edifícios segue leis que determinam medidas de sustentabilidade, como consumo energético, materiais utilizados e tipo de isolamento. (KATZ; NORING, [2017?]). Em função disso, o projeto recebeu o *Gold Certificate* do *German Sustainable Building Council* (DGNB), sendo reconhecido pelo trabalho desenvolvido. (COBE Architects, [2008?]).

3.2 RUA ARGYLE – CHICAGO

A Rua *Argyle* se localiza na região norte da cidade de Chicago, nos Estados Unidos, e apresenta uma comunidade asiática que determinou os usos e a ambiência do local. É um espaço convidativo e muito caracterizado pela cultura citada, com a presença de lojas, pequenos mercados, restaurantes e organizações comunitárias sem fins lucrativos. O projeto que será analisado foi finalizado em 2016 e desenvolvido pelo *Site Design Group*, que foi contratado pelo Departamento de Transportes de Chicago. A área abrange três quadras da rua (FIGURA 9) e foi escolhida para a intervenção por apresentar grande fluxo de pedestres, além de

estar próxima a uma das estações de metrô da cidade, o que colabora para essa movimentação. Outra questão era a vontade dos líderes comunitários de estimular uma maior vitalidade na rua, com atividades ao ar livre e eventos culturais, sendo que alguns já ocorriam tradicionalmente no local, como o festival de verão *Argyle Night Market* (FIGURA 10). (LANDSCAPE ARCHITECTURE MAGAZINE, 2016).

FIGURA 9 - ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO



FONTE: Site Design Group ([2016?]).

FIGURA 10 - FESTIVAL ARGILE NIGHT MARKET



FONTE: Site Design Group ([2016?]).

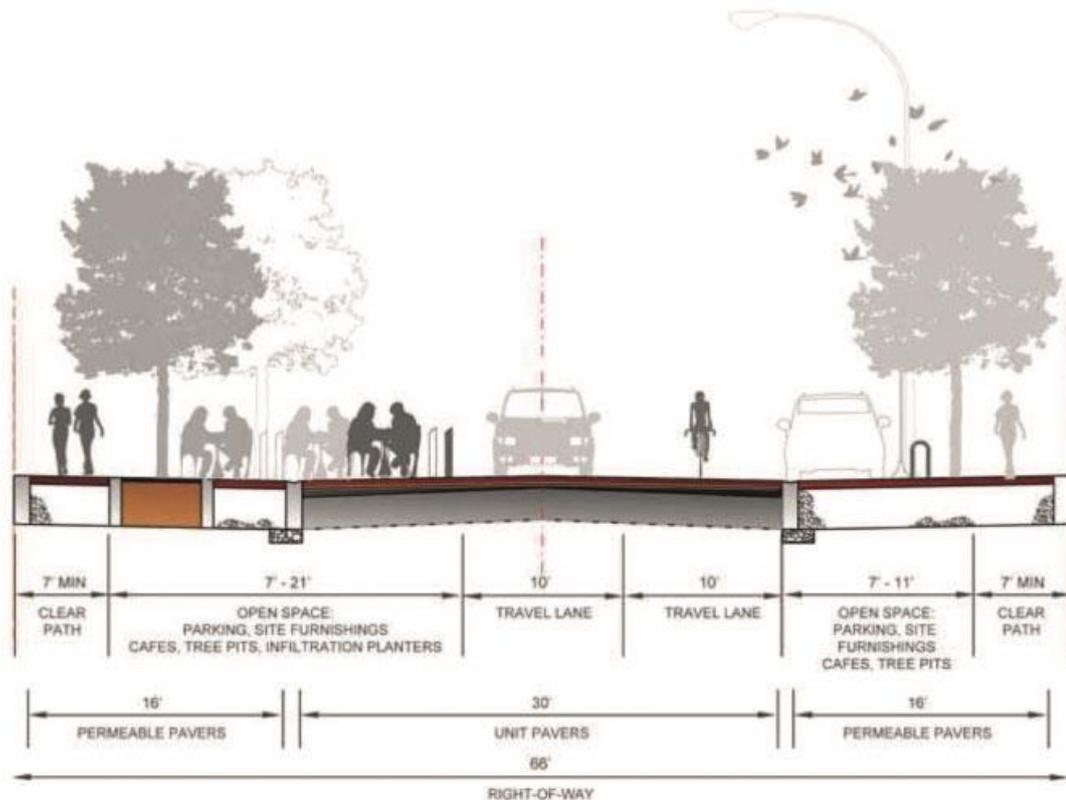
O Departamento de Transportes de Chicago reconheceu o projeto como uma oportunidade de transformar a vizinhança, tendo como objetivos melhorar a infraestrutura da rua, oferecer suporte aos comerciantes e consumidores locais, ajudar a criar um caráter de negócios para a região, beneficiar o deslocamento de pedestres, ciclistas e veículos de forma equilibrada e aumentar a segurança pública. Para isso, as propostas envolveram a implantação de novos elementos, como árvores, canteiros, balizadores, postes de iluminação, paraciclos e pavimentação. (CHICAGO ARCHITECTURE, 2015). Assim, o projeto para a Rua *Argyle* criou a primeira rua compartilhada (FIGURA 11) da cidade de Chicago, baseada em diretrizes de desenho que utilizam esse conceito, ao elevar o nível da via (FIGURA 12) e eliminar as calçadas, gerando um espaço comum a todos os usuários. Essa intervenção, acompanhada da introdução de novo mobiliário e da criação de novos estabelecimentos ao longo da rua, tornou o espaço mais acolhedor em função da maior possibilidade de interação entre pessoas. (SITE DESIGN GROUP, [2016?]).

FIGURA 11 - RUA COMPARTILHADA ENTRE OS MODAIS



FONTE: Site Design Group ([2016?]).

FIGURA 12 - VIA E CALÇADAS NO MESMO NÍVEL



FONTE: Chicago Architecture (2015).

A formação desse espaço único para os diferentes meios de transporte teve como propósito gerar um certo desconforto nos motoristas, ao aproximá-los dos usuários mais vulneráveis, fazendo com que diminuíssem a velocidade naturalmente. Outra estratégia que considerou isso foi a implantação de vários canteiros de plantas (FIGURA 13) com formatos irregulares e dispostos não linearmente, o que exigiu maior atenção por parte dos veículos e ajudou a delimitar a área da rua para as diferentes atividades. Esses canteiros também têm a função de infiltrar a água da chuva, o que foi pensado em conjunto com o Departamento de Gestão de Recursos Hídricos da cidade. Em função disso, foram escolhidas plantas que absorvem bem a umidade e utilizados pavimentos permeáveis. (LANDSCAPE ARCHITECTURE MAGAZINE, 2016).

Dessa forma, a rua oferece uma diversidade de deslocamentos possíveis para todos os modais (FIGURA 14), constituindo um espaço com maior liberdade e capaz de promover vitalidade. Apesar disso, nota-se que essa falta de definição clara dos espaços para determinadas funções pode causar confusão para os usuários, que geralmente estão acostumados a outro tipo de configuração espacial, demonstrando uma necessidade de divulgação de informações nesse sentido.

FIGURA 13 - CANTEIRO DE PLANTAS NA RUA



FONTE: Site Design Group ([2016?]).

FIGURA 14 - DIFERENTES TIPOS DE MODAIS NA RUA



FONTE: Site Design Group ([2016?]).

3.3 SÃO MIGUEL MAIS HUMANA – SÃO PAULO

São Miguel Paulista é um distrito localizado no extremo leste do Município de São Paulo, a uma distância de 30 km do centro e com uma população de aproximadamente 100 mil pessoas. Destaca-se por apresentar muitas atividades de comércio e serviços e por estar próximo de municípios da Região Metropolitana de São Paulo, o que o torna importante para esse tipo de deslocamento metropolitano, possibilitado principalmente pela Avenida Marechal Tito, que liga a zona leste a outros municípios e comporta grande fluxo. Com isso, surgiu um cenário conflituoso entre automóveis e pedestres, ambos em grande quantidade, resultando em altos índices de acidentes de trânsito. Isso levou a Prefeitura de São Paulo a determinar, em 2015, a inclusão de uma parte de São Miguel Paulista no programa Áreas 40, que define a velocidade máxima de 40 km/h com o objetivo de melhorar a convivência entre modais e diminuir os acidentes. (ARCHDAILY, 2016).

Então, o projeto que será analisado é o chamado São Miguel Mais Humana, que busca promover a requalificação urbana e a segurança viária para a Área 40 de São Miguel Paulista (FIGURA 15). Foi desenvolvido em 2016 e resultou de uma parceria entre a Prefeitura Municipal de São Paulo e a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito. Na área foram identificados, em um período de 5 anos, 372 acidentes de trânsito (FIGURA 16), sendo 129 envolvendo pedestres e 22 fatais. Também foi constatado que 11% dos atropelamentos ocorridos no distrito foram causados por ônibus, índice significativo quando comparado com o da cidade de São Paulo (6%), sendo que a Avenida Marechal Tito foi a que teve o maior número de atropelamentos (11) em 2014. (SÃO PAULO, 2016).

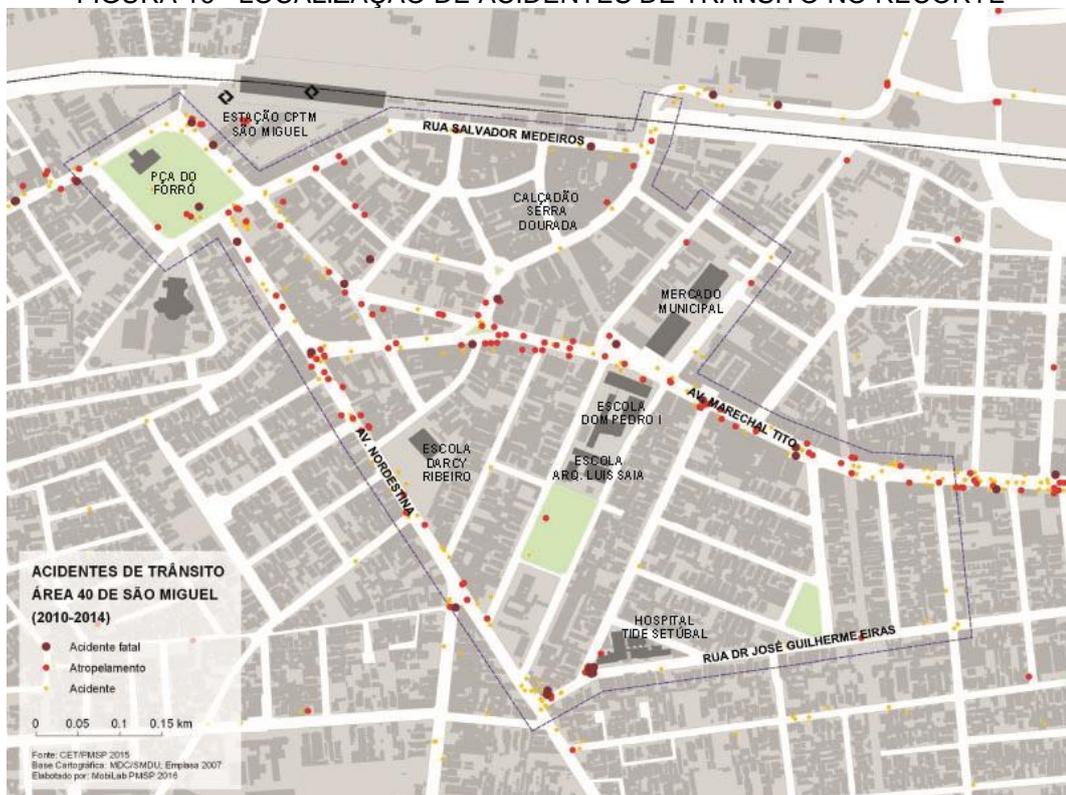
A existência desse projeto voltado para a aplicação do Desenho Urbano, após a inclusão da região nas chamadas Áreas 40 da cidade de São Paulo, demonstra, portanto, uma necessidade de intervir fisicamente no espaço para atingir o objetivo de redução de acidentes e melhora do ambiente urbano para o deslocamento dos diferentes modais. Dessa forma, a requalificação defendida pelo São Miguel Mais Humana progrediu em relação às ações de definição do limite de velocidade e de implantação de sinalização, não se restringindo somente a isso e incorporando estratégias para moderar o tráfego e aumentar a qualidade do espaço urbano.

FIGURA 15 - RECORTE DA ÁREA 40 EM SÃO MIGUEL PAULISTA



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

FIGURA 16 - LOCALIZAÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO RECORTE



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

As propostas de intervenção para o recorte do projeto (FIGURA 17) foram definidas a partir da identificação de alguns pontos específicos que precisavam de maior atenção, como cruzamentos, vias importantes e praças. As medidas utilizadas se caracterizaram por estratégias de moderação de tráfego, como a ampliação de calçadas, a implantação de travessias elevadas, lombadas, ilhas de refúgio e guias rebaixadas. (ARCHDAILY, 2016). A partir disso, foram elaboradas propostas para espaços como a Praça José Caldini (FIGURA 18, FIGURA 19) e a Praça Getúlio Vargas (FIGURA 20, FIGURA 21), assim como ocorreu em vias e cruzamentos também contemplados pelo projeto. Nesses locais, procurou-se desenvolver um Desenho Urbano que promovesse equilíbrio entre os diferentes modais e maior segurança para o deslocamento de todos, mas considerando a vulnerabilidade mais alta dos pedestres. Portanto, esse grupo, que está presente em grande quantidade na área mas anteriormente não recebia uma atenção correspondente à necessidade, foi favorecido pela aplicação das soluções apontadas pelo projeto, que buscam tornar o espaço urbano mais seguro e de maior qualidade para todos os usuários. Além dessas questões, foi prevista a implantação de uma ciclovia na região, que passa pela Praça Getúlio Vargas.



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

FIGURA 18 - PRAÇA JOSÉ CALDINI ANTES DA PROPOSTA



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

FIGURA 19 - PROPOSTA PARA A PRAÇA JOSÉ CALDINI



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

FIGURA 20 - PRAÇA GETÚLIO VARGAS ANTES DA PROPOSTA



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

FIGURA 21 - PROPOSTA PARA A PRAÇA GETÚLIO VARGAS



FONTE: Prefeitura Municipal de São Paulo (2016).

Além do projeto, foi feita uma intervenção temporária (FIGURA 22) com o objetivo de apresentar a proposta para os usuários no próprio espaço e de maneira simples, reconhecendo a adaptação das pessoas a essa situação nova. Isso ocorreu na Praça Getúlio Vargas, que recebeu pinturas no chão, cones, plantas, cadeiras e guarda-sóis, promovendo atividades de lazer e cultura ao ar livre e modificando a circulação e os espaços destinados a cada modal. Como resultado, percebeu-se uma redução natural da velocidade dos veículos e um grande fluxo de pedestres nos locais destinados a eles, que puderam se deslocar com segurança e receberam a ação promovida de forma positiva. (ARCHDAILY, 2016).

FIGURA 22 - INTERVENÇÃO TEMPORÁRIA NA PRAÇA GETÚLIO VARGAS



FONTE: Archdaily (2016).

Demonstrou-se, por meio disso, a possibilidade de realizar esse tipo de intervenção temporária e de gerar novas questões a serem pensadas a partir dela, contribuindo para identificar a aceitação do projeto pelo público, reconhecer o que pode ser modificado ou acrescentado e incluir a população na discussão a respeito do espaço urbano que será transformado.

3.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTUDOS DE REFERÊNCIA

A pesquisa sobre os três estudos de referência desenvolvida neste capítulo revelou uma diferença de contexto e de escala entre eles, além do caráter específico identificado em cada um. O primeiro estudo, do *Nordhavn* em Copenhague, tem um cenário europeu e se localiza em uma região portuária que estava sem uso, além de abranger uma grande área, que constitui um dos distritos da cidade. O segundo exemplo, da Rua *Argyle* em Chicago, é norte-americano e se encontra em um bairro que contrasta em proporções e ambiência com a metrópole em que está inserido, englobando apenas três quadras. Já a terceira referência, do projeto São Miguel Mais Humana em São Paulo, faz parte do contexto nacional e envolve um recorte

que estabelece uma área de moderação de tráfego, aproximando-se mais da Área Calma de Curitiba, tanto em contexto quanto em escala.

Esses projetos foram analisados, respectivamente, a partir dos pontos de vista conceitual, construído e projetual, ao mesmo tempo em que esse também contempla uma experiência prática. Todos apresentaram preocupações em relação à aplicação do Desenho Urbano de modo a melhorar o aspecto espacial, assim como ao uso de diferentes meios de transporte, incentivando os não motorizados e criando melhores condições para o convívio harmonioso entre os modais. Porém, dependendo da escala, houve propostas mais voltadas para o desenvolvimento da cidade como um todo e outras mais focadas na área de intervenção, chegando em estratégias de desenho e maior detalhamento das soluções. De modo geral, os três estudos de referência geraram contribuições para o trabalho, por meio da identificação de instrumentos e soluções (FIGURA 23) que poderão ser utilizadas no projeto futuro.

FIGURA 23 - INSTRUMENTOS E SOLUÇÕES DE PROJETO DOS ESTUDOS DE REFERÊNCIA

	INSTRUMENTOS E SOLUÇÕES DE PROJETO
NORDHAVN - COPENHAGUE	integração com as redes de metrô e cicloviária; criação de um caminho principal com concentração de modais; incorporação de áreas livres.
RUA ARGYLE - CHICAGO	implantação de rua compartilhada entre modais; infraestrutura para atividades ao ar livre e eventos culturais; canteiros para reduzir a velocidade e delimitar os espaços da rua.
SÃO MIGUEL MAIS HUMANA - SÃO PAULO	utilização de estratégias de moderação de tráfego; ampliação de calçadas e redução da largura de vias; criação de espaços para atividades ao ar livre; realização de experiência temporária no local.

FONTE: A autora (2019).

No caso de *Nordhavn*, destacou-se a relação que foi promovida com o restante da cidade, conectando ao projeto as redes de metrô e cicloviária já existentes e possibilitando diversas formas de locomoção para os usuários do novo distrito, com a priorização das distâncias curtas. Outro ponto foi a criação de configurações espaciais interessantes dentro da área, aproveitando a proximidade com a água e utilizando a vegetação para constituir os espaços públicos, que possibilitam várias atividades ao ar livre e ligam as funções presentes no local.

Já a Rua *Argyle* se concentrou em resolver a dinâmica interna da vizinhança, muito marcada pela cultura asiática, mas ainda assim considerando o entorno, como a estação de metrô que se encontra próxima. Por isso, apresentou uma variedade de estratégias de desenho relevantes, que foram aplicadas com o objetivo de diminuir a velocidade dos veículos e proporcionar maior segurança para pedestres e ciclistas. Também gerou ambientes mais convidativos para a interação entre pessoas e a realização de eventos comunitários.

Assim como o anterior, o projeto São Miguel Mais Humana buscou moderar o tráfego e melhorar a relação entre modais, mas dentro de uma região que define a velocidade máxima de 40 km/h e com o objetivo de reduzir os acidentes de trânsito. Em função disso, adotou medidas de Desenho Urbano para tornar o espaço mais seguro e adequado para todos os usuários, além de ter promovido uma intervenção temporária no local que ajudou a demonstrar a proposta para a população e a materializar as ideias pensadas de modo mais dinâmico.

Os estudos de referência, portanto, apresentaram contextos, escalas e características diferentes, mas relacionados pelo Desenho Urbano e por questões espaciais, de vitalidade e de mobilidade. Assim, as contribuições produzidas por cada um deles poderão ser utilizadas posteriormente na fase projetual.

4 ANÁLISE DA REALIDADE

Neste capítulo (FIGURA 24), será desenvolvida a análise da realidade da área central de Curitiba, mais especificamente a Área Calma existente na cidade. Com o objetivo de compreender os aspectos e as dinâmicas dessas áreas, será apresentada a região central, reconhecendo a história do bairro como origem da cidade e identificando nos planos e projetos municipais quais eram as propostas pensadas para o Centro. Também serão expostos dados e informações que caracterizam a configuração atual da região central.

Em seguida, a respeito da Área Calma, busca-se entender a intenção do projeto, o que foi proposto na elaboração e de que forma foi implantado. Isso levará à observação de como a área se encontra atualmente, considerando dados, características físicas e percepções do espaço. Além disso, uma pesquisa de campo será elaborada, procurando identificar novas formas de observar a área estudada, por meio da utilização de três escalas. Essas envolvem percepções geradas de diferentes modos, sendo a primeira através de mapas, a segunda por meio da resposta de questionários e a terceira a partir da experiência espacial em campo.



FONTE: A autora (2019).

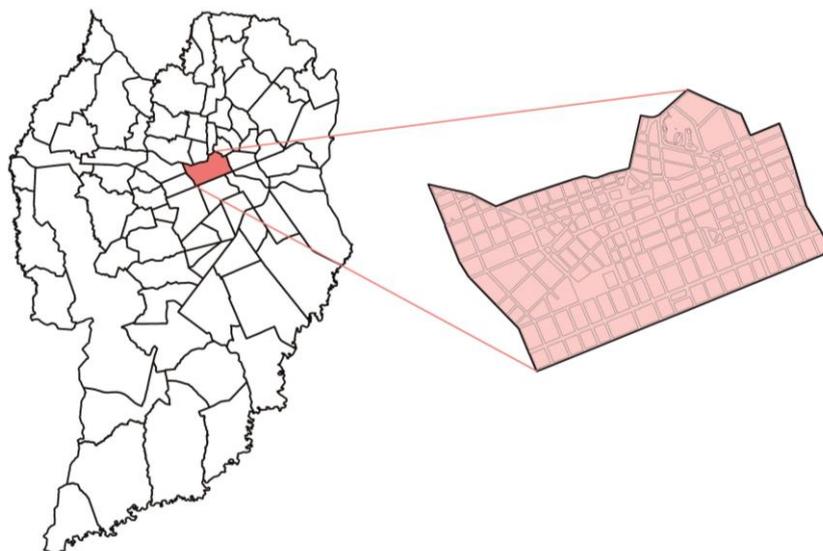
4.1 A ÁREA CENTRAL DE CURITIBA

Os centros das cidades, segundo Vargas e Castilho (2015), muitas vezes são reconhecidos pelo caráter dinâmico que apresentam, por concentrarem diferentes fluxos e atividades e possuírem aspecto simbólico dentro do espaço urbano. As autoras também caracterizam a área central como ponto onde se reúnem trajetos e ações que se relacionam a diferentes funções, como social, comercial, institucional,

problema dos rios no Centro, causando enchentes e proliferação de doenças, que foi considerado solucionado na época após a realização de canalizações, como ocorreu com o Rio Ivo e o Bigorriho. Outro destaque era a alta densidade demográfica e o tráfego intenso na região central, tanto interno quanto de conexão entre bairros, resultando em congestionamentos e demonstrando que o local não estava suportando a vida comercial existente. Essa situação foi levantada pelo Plano de Avenidas, incorporado pelo plano geral, que solucionaria a questão do tráfego e dos acessos externos da cidade, incluindo a ligação com rodovias e ferrovias. Além disso, com a determinação de centros funcionais de diferentes tipos, a área central foi denominada de Centro Comercial e Social. (CURITIBA, 1943).

Já o Plano Diretor de 1966 apresentou como uma das diretrizes básicas o crescimento linear do Centro, com uma hierarquia de vias que facilitaria o deslocamento até essa região, que passaria a contar com um anel de tráfego mais lento, transferindo a circulação rápida para outras vias que cruzariam a cidade. Também foram propostas para o local áreas de uso exclusivo de pedestres, melhorias das áreas verdes e utilização dos miolos de quadras, com diferentes funções coletivas e de acesso público. A respeito do zoneamento, foi identificada como Zona Comercial por ser considerada um ponto de atração de atividades como trabalho e comércio. (CURITIBA, 1966). Essa proposta de organizar a cidade a partir do bairro Centro (FIGURA 26) continua presente, sendo um local de importância para diferentes atividades e fluxos, e se reflete na estrutura urbana atual de Curitiba.

FIGURA 26 - LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO CENTRO EM CURITIBA



FONTE: A autora com base em IPPUC (2018).

Com estratégias específicas voltadas para a realização de melhorias no Centro, houve a elaboração do Plano de Requalificação da Área Central, também conhecido como Programa Marco Zero, em 2006, com prazo de duração de dez anos. Esse plano tinha como objetivo revitalizar o Centro através da democratização do uso dos espaços públicos e da promoção do caráter habitacional na área, com ações que envolviam aspectos funcionais, sociais, culturais e econômicos, fazendo com que a população já residente permanecesse e outros habitantes fossem atraídos. Estava dividido em seis Planos Setoriais, sendo que cada um era responsável por analisar as deficiências e potencialidades de um tema específico. Esses Planos Setoriais tratavam dos seguintes assuntos: 1) Meio ambiente urbano; 2) Mobilidade e transporte; 3) Patrimônio histórico; 4) Habitação; 5) Desenvolvimento econômico e social; 6) Segurança. (IPPUC, 2006).

Para o desenvolvimento desses pontos, o recorte utilizado foi o da Regional Matriz e, dentro dela, delimitou-se uma área próxima ao Marco Zero (FIGURA 267, que foi dividida em quatro quadrantes. Então, essa região foi investigada por meio do reconhecimento de eixos históricos e UIPs (Unidades de Interesse de Preservação), do mapeamento de áreas degradadas, da identificação de corredores de pedestres e praças e da compreensão das dinâmicas de mobilidade, considerando transporte coletivo, transporte individual, pedestres, calçadas e diferentes tipos de via. (IPPUC, 2006).

A partir disso, as diretrizes preliminares determinadas estavam relacionadas a questões de comércio, habitação, lazer e cultura, que levaram às propostas de intervenção (FIGURA 28). Entre essas, estavam a requalificação do Passeio Público e dos calçadões da Praça Tiradentes, a construção de edifícios garagem, prédios de escritórios e habitação estudantil e o estabelecimento de uma área de transição com verticalização controlada. Além disso, também foram indicadas algumas áreas que poderiam estar sujeitas à renovação urbana, como os entornos da Praça Tiradentes, do Passeio Público, do Terminal Guadalupe e da Praça Rui Barbosa. (IPPUC, 2006).

FIGURA 27 – ÁREA DELIMITADA PELO PLANO DE REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

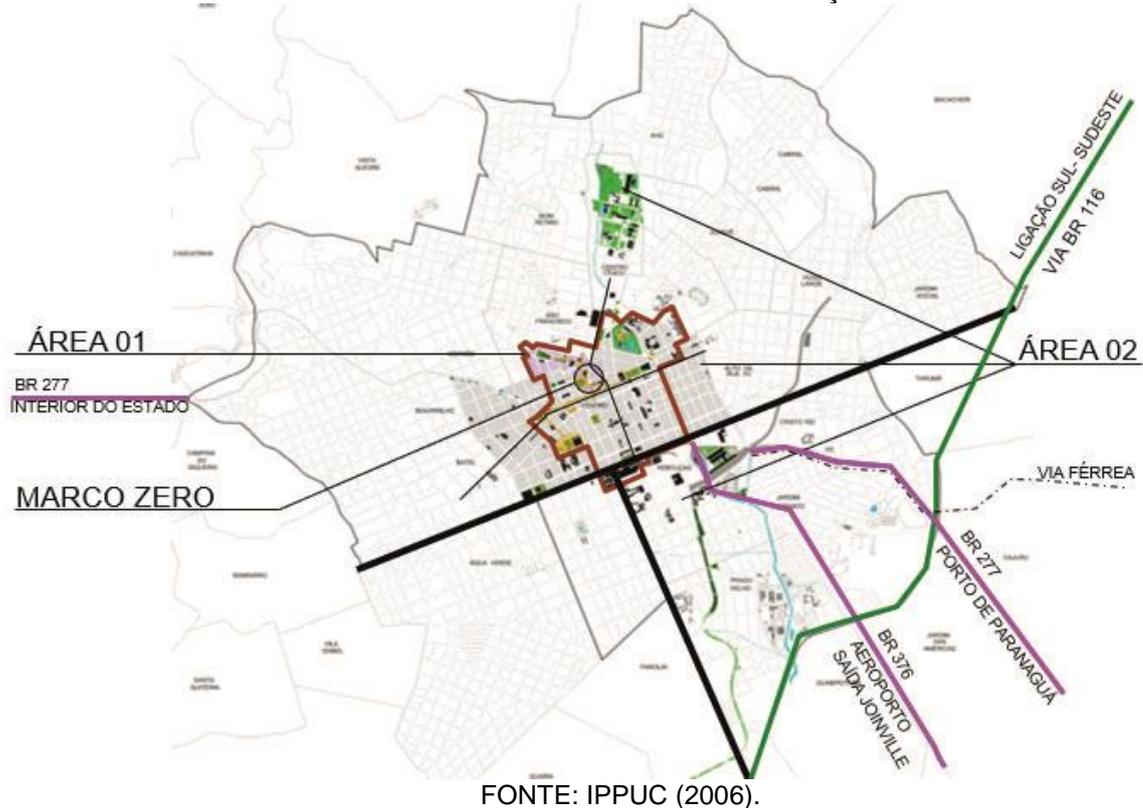
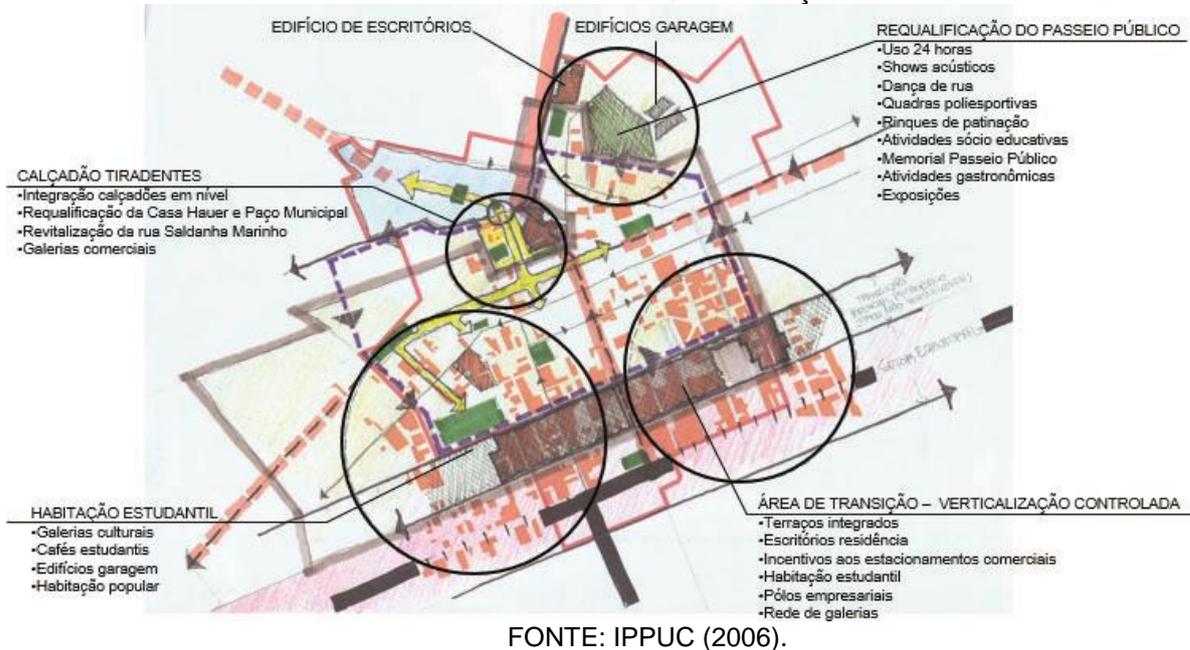


FIGURA 28 - PROPOSTAS DO PLANO DE REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL



Apesar das várias propostas feitas pelos diferentes planos ao longo do tempo, boa parte não foi colocada em prática, revelando que muitos problemas da área central continuam existindo e questões que poderiam ser melhoradas ainda não foram resolvidas. Porém, os cenários desenvolvidos pelos planos são interessantes

e contribuíram para direcionar o desenvolvimento do bairro Centro no sentido de promover melhores condições de vivência, circulação e usos, com um discurso que demonstra preocupação em incluir aspectos sociais, culturais, ambientais e de patrimônio. Porém, esses não necessariamente são aplicados na realidade, além de se reconhecer uma falta de utilização de elementos de desenho urbano.

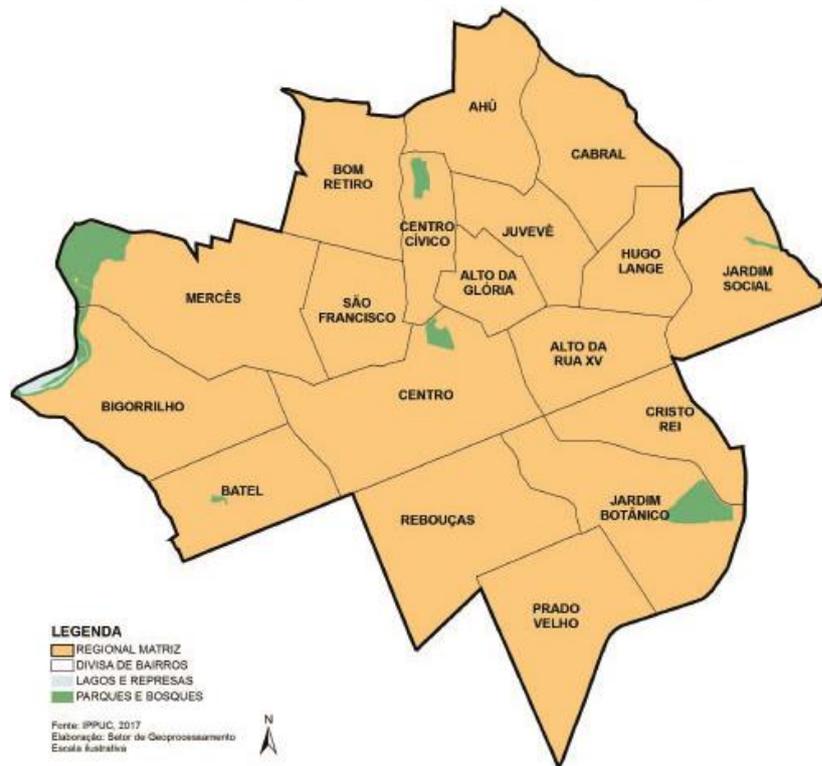
Além disso, a Revisão do Plano Diretor de Curitiba, realizada em 2015, contempla o bairro Centro e teve como objetivo orientar o desenvolvimento da cidade a partir da estruturação urbana, por meio de instrumentos que estabeleceriam a distribuição de atividades, o adensamento, a edificação e o parcelamento do solo. Para que isso ocorresse, foram propostas algumas diretrizes, sendo uma delas a requalificação da área central através de incentivos aos usos habitacional, econômico e de lazer. Outra questão apontada foi o estímulo à organização espacial de habitantes e atividades em locais com boa oferta de infraestrutura e equipamentos públicos, como a região central. Também se identificou no Centro a importância que apresenta para o transporte coletivo, por ser um ponto de passagem de eixos e comportar uma concentração de diversas linhas. Além disso, foi destacada a restrição ou até supressão de vagas de automóveis e estacionamentos, públicos ou privados, na área central, com o objetivo de reduzir a dependência do automóvel e estimular outros modais. (CURITIBA, 2015c).

Levando em conta essas questões, a situação atual do Centro é a de um bairro com muita importância para a cidade, como sempre foi historicamente, com uma área de 3,28 km² e uma alta densidade demográfica, de 113,56 hab/ha, quando comparada à média de Curitiba. Existe uma grande quantidade de equipamentos públicos e as principais atividades são as de comércio e serviços, além da presença de habitação, com uma predominância de apartamentos e uma densidade domiciliar de 1,60 hab/domicílio. A população do bairro é predominantemente jovem, entre 15 e 24 anos, o número de habitantes por veículo é de 0,49, significativamente menor que o índice da cidade, e a quantidade de áreas verdes é de 5,24 m²/hab, sendo que 32 dessas são espaços públicos. (IPPUC, 2015).

O Centro também faz parte da Regional Matriz (FIGURA 29), que se localiza na região centro-norte de Curitiba e é composta por outros 17 bairros, abrangendo as bacias do Rio Belém, do Rio Barigui e do Rio Atuba. É a terceira regional mais populosa (FIGURA 30), sendo que dentro dela o bairro Centro é o que tem a maior densidade e o que apresentou o maior crescimento populacional entre 2000 e 2016,

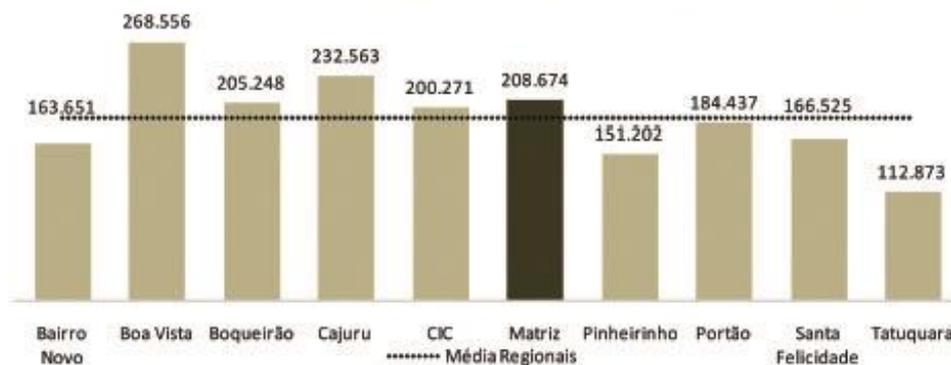
de 10,79%. Em relação à segurança, a regional apresentou 26 homicídios dolosos para 100 mil habitantes em 2015, representando 12% das ocorrências da cidade. Em 2014, teve as maiores taxas por 100 mil habitantes de crimes contra o patrimônio, de tráfico e uso de drogas e de crimes contra a dignidade sexual, sendo que o Centro foi o bairro com o maior número de ocorrências para essas categorias. (IPPUC, 2017).

FIGURA 29 - BAIRROS DA REGIONAL MATRIZ



FONTE: IPPUC (2017).

FIGURA 30 - POPULAÇÃO DA REGIONAL MATRIZ
ESTIMATIVA DA POPULAÇÃO POR REGIONAL (HABITANTES) - 2016

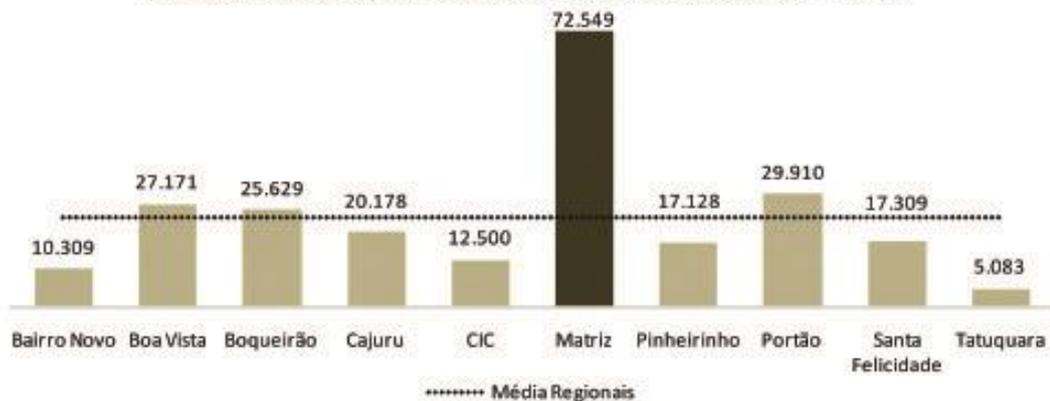


Fonte: IBGE - Estimativa populacional 2016, IPPUC - Gerência de Pesquisa. Elaboração: IPPUC - Gerência de Manutenção Socioeconômica

FONTE: IPPUC (2017).

A Regional Matriz também se destaca nas atividades econômicas, com a maior taxa de estabelecimentos econômicos (72.549) entre as regionais em 2017 (FIGURA 31), concentrados principalmente no Centro – 25.772 estabelecimentos. Sobre as áreas verdes, a regional tinha 25,98 m²/hab em 2010, a quarta menor taxa da cidade, e o Centro foi o bairro com a menor proporção. Porém, quando consideradas as áreas verdes públicas (FIGURA 32), a regional passa para a quarta melhor colocação, com 3,39 m²/hab, além da maior taxa (242) de equipamentos relacionados a lazer e meio ambiente. Também possui 11% da superfície viária de Curitiba, com a maior taxa (79%) de extensão das vias pavimentadas com asfalto (FIGURA 33). (IPPUC, 2017).

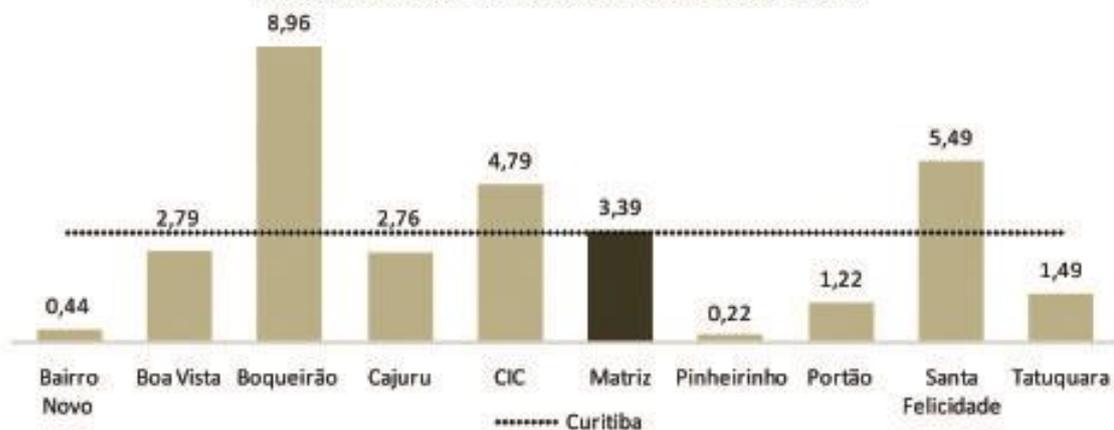
FIGURA 31 - ESTABELECIMENTOS NA REGIONAL MATRIZ
ESTABELECIMENTOS ECONÔMICOS POR REGIONAL - 2017



Fonte: SMF - Alvarás Comerciais, 2017. IPPUC - Gerência de Geoprocessamento. Elaboração: IPPUC - Gerência de Manutenção Socioeconômica.

FONTE: IPPUC (2017).

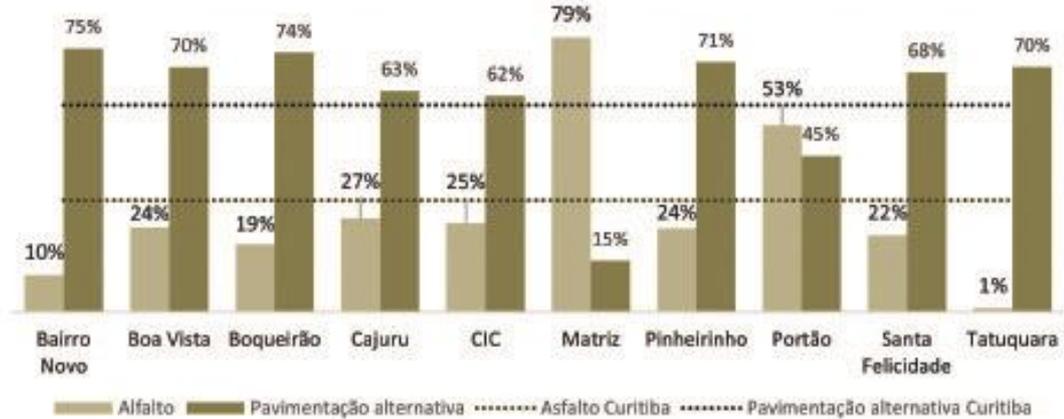
FIGURA 32 - ÁREAS VERDES PÚBLICAS NA REGIONAL MATRIZ
PROPORÇÃO DE ÁREA VERDE PÚBLICA POR HABITANTE
EM CURITIBA E REGIONAIS [M²/HAB] - 2010



FONTE: IPPUC (2017).

FIGURA 33 - VIAS ASFALTADAS NA REGIONAL MATRIZ

PERCENTUAL DA EXTENSÃO DAS VIAS PAVIMENTADAS COM PAVIMENTAÇÃO ALTERNATIVA E COM ASFALTO EM CURITIBA E REGIONAIS - 2014



Fonte: SIMOP e IPPUC - Gerência de Geoprocessamento, 2014. Elaboração: IPPUC - Gerência de Manutenção Socioeconômica

FONTE: IPPUC (2017).

A mobilidade urbana da regional, e principalmente da área central, foi apontada pela população como congestionada e sobrecarregada, o que envolve o aumento do número de automóveis e a falta de priorização de outros modais, expressando uma grande insegurança por parte de pedestres e ciclistas. Já o transporte coletivo foi visto de forma positiva, mas demonstrando a necessidade de políticas que incentivem esse uso. (IPPUC, 2017).

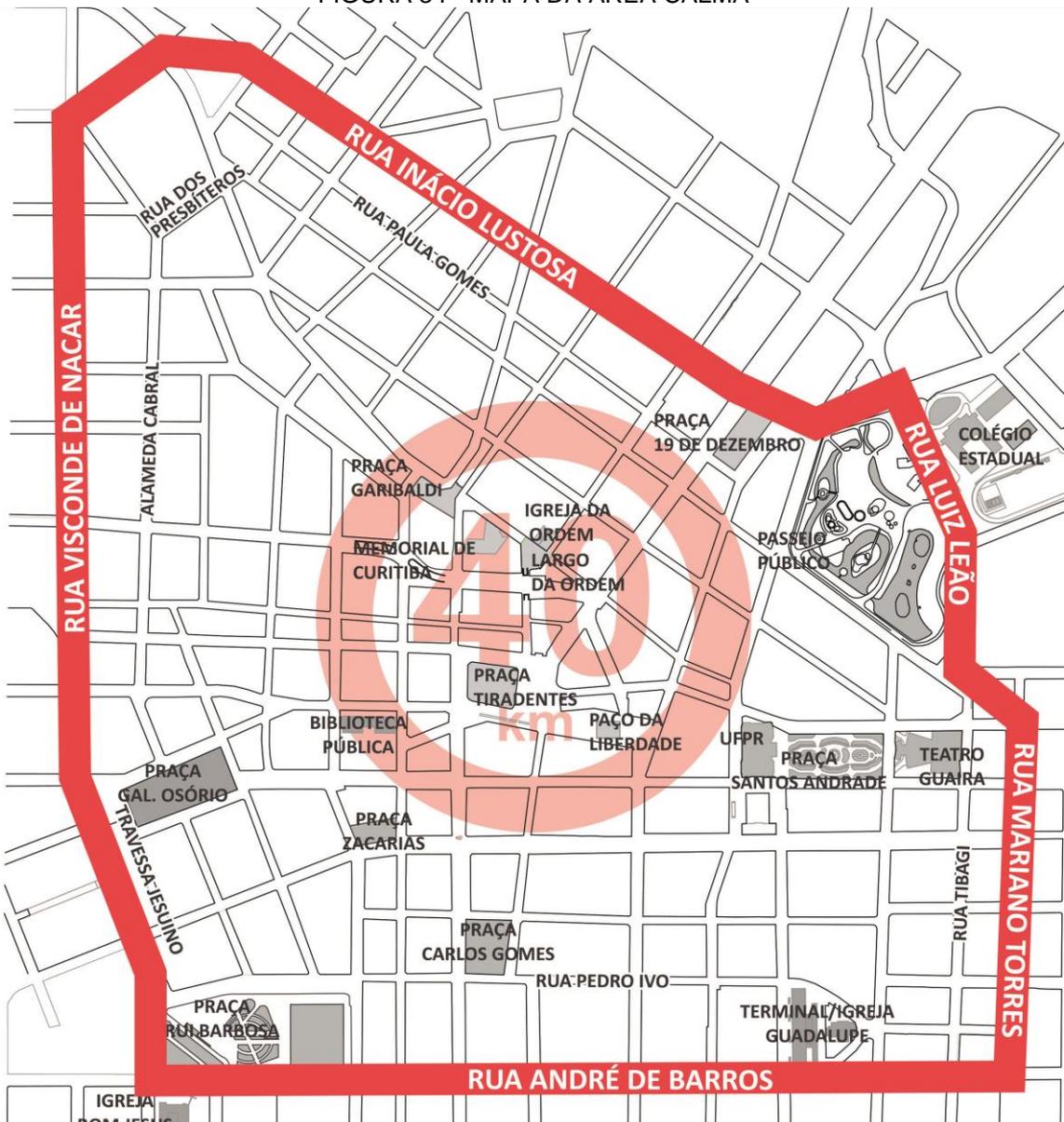
Tendo em vista os dados e as características da área central, é possível reconhecer as principais dinâmicas e questões presentes. Essas abrangem os usos, como comércio, serviços, habitação e equipamentos públicos, mas também aspectos sociais, como densidade populacional, moradores mais jovens e problemas de segurança. Além disso, existem os fatores físicos do espaço urbano, como áreas verdes e sistema viário, que levam a características de lazer, meio ambiente, transporte coletivo e mobilidade urbana. Esses foram considerados para a análise principalmente por se tratarem de assuntos pertinentes, tanto para o entendimento do local quanto por representarem uma escala mais próxima dos habitantes e usuários.

4.2 A ÁREA CALMA DE CURITIBA

A Área Calma de Curitiba (FIGURA 34) foi inaugurada em 16 de novembro de 2015, englobando aproximadamente 140 quarteirões e com um perímetro

demarcado pelas ruas Inácio Lustosa, Padre Agostinho, Visconde de Nácar, André de Barros, Nilo Cairo, Mariano Torres, Luiz Leão e um trecho da Avenida João Gualberto. A maior parte está localizada dentro do Centro, mas também possui trechos nos bairros São Francisco e Mercês, apresentando zoneamentos de Zona Central, Setor Histórico e Zona Residencial. Em relação aos usos, a área apresenta habitações, com aproximadamente 21 mil moradores, além da predominância de comércios e serviços. Também conta com uma grande quantidade de praças, sendo que muitas estão associadas à função do transporte coletivo, e de equipamentos públicos, incluindo os educacionais e culturais. (CURITIBA, 2016, 2015a).

FIGURA 34 - MAPA DA ÁREA CALMA



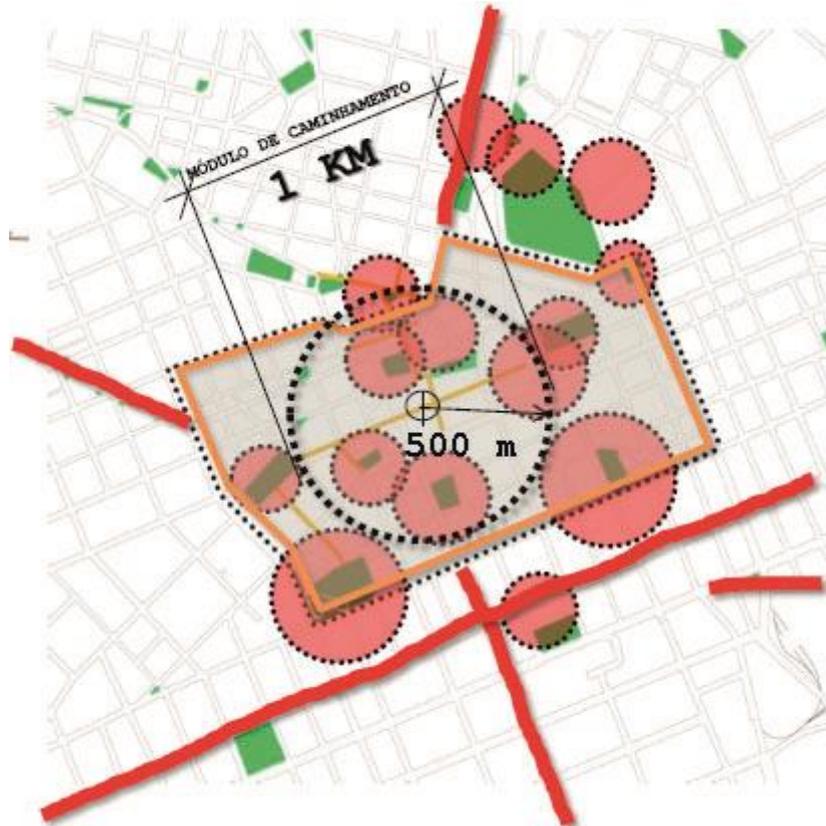
FONTE: Prefeitura Municipal de Curitiba (2015a).

A proposta foi apoiada por um discurso de humanização dos espaços públicos, com a intenção de diminuir os deslocamentos por transporte individual e priorizar os meios não motorizados. Isso está relacionado com a presença de várias ruas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres na área, com acesso de veículos reduzido ou suprimido, como o Calçadão da Rua XV de Novembro, a Travessa Oliveira Bello, a Rua Senador Alencar Guimarães, a Rua Dr. Claudino dos Santos – Largo da Ordem –, um trecho da Rua Mateus Leme e outro da Rua Saldanha Marinho. Também se buscou oferecer maior segurança para as pessoas que circulam pelo local, cerca de 700 mil por dia, visando a redução do número de acidentes. (CURITIBA, 2015a).

O Decreto nº 871/2015, que trata da implantação da Área Calma no município de Curitiba, explica as necessidades existentes na área central que levaram à ideia desse projeto. As intenções presentes, então, eram diminuir os índices de acidentes de trânsito, estimular um melhor convívio entre pedestres, ciclistas e motoristas, favorecer a qualidade de vida das pessoas que utilizam o local e aumentar a acessibilidade e a segurança viária, considerando que a região central apresenta grande concentração de pedestres e ciclistas. (CURITIBA, 2015b).

Para a elaboração do projeto da Área Calma, foi realizado um Estudo de Viabilidade pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em 2014, com o objetivo de analisar o local e determinar diretrizes e propostas para a qualificação do recorte. Inicialmente, foi identificada como escala ideal uma circunferência de 1km de diâmetro, correspondendo à extensão de 10 quadras da Rua XV de Novembro, a partir do centro da cidade. Essa medida proporcionaria um módulo de caminhada (FIGURA 35) apropriado para a região, que é constituída pela convergência de uma grande quantidade de linhas de transporte coletivo e, por isso, causa uma concentração significativa de pedestres. A partir de estudos para compreender o local, incluindo o Plano de Requalificação da Área Central já citado, foram definidas duas áreas. Uma delas é o Núcleo Central, onde ocorreria a redução do limite de velocidade e a implantação de estratégias de moderação de tráfego, priorizando pedestres e transportes não poluentes, mas também considerando o transporte coletivo. A outra é a Área de Transição, que colaboraria para a realização de trocas intermodais, por meio de plataformas de transporte público e estacionamentos coletivos. Além disso, o limite da Área Calma criaria um anel viário para a distribuição do tráfego na área central. (IPPUC, 2014).

FIGURA 35 - MÓDULO DE CAMINHAMENTO DEFININDO A ÁREA CALMA



FONTE: IPPUC (2014).

Dessa forma, o principal objetivo demonstrado pelo estudo foi a recuperação da escala humana, que envolveria aspectos de requalificação paisagística, estruturação física, mobilidade, desenvolvimento socioeconômico e segurança. Para que isso fosse possível, foi manifestada a necessidade de que os órgãos públicos se articulassem de maneira correta, cada um assumindo atribuições específicas e coordenando o desenvolvimento conceitual apresentado com o âmbito institucional. A partir dessa organização, foram observados dados técnicos, sociais, econômicos e físicos do bairro Centro, incluindo os equipamentos públicos e o sistema de transporte coletivo. (IPPUC, 2014)

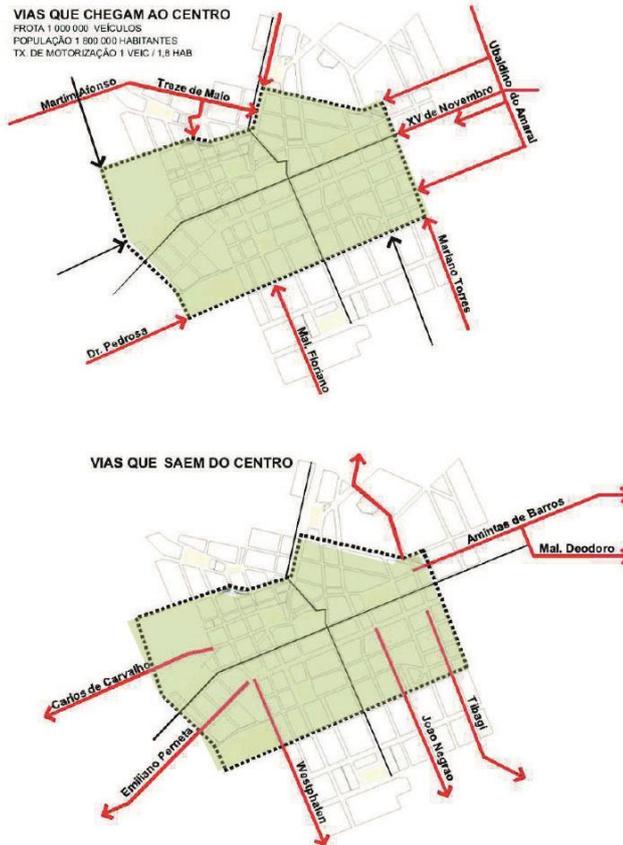
Depois disso, realizou-se a análise de algumas questões, como a circulação promovida pelo sistema viário, que gera uma convergência de fluxos para o Centro e cria muitas vias que atravessam a área. Assim, isso resulta na priorização do deslocamento de veículos e na formação de conflitos nos espaços designados para os pedestres. Com a investigação dos diferentes tipos de vias existentes (FIGURA 36, FIGURA 37) no recorte, foi proposta a recuperação de áreas públicas pouco utilizadas, estimulando a permanência e proporcionando acessibilidade.

FIGURA 36 - VIAS QUE CRUZAM E TANGENCIAM A ÁREA



FONTE: IPPUC (2014).

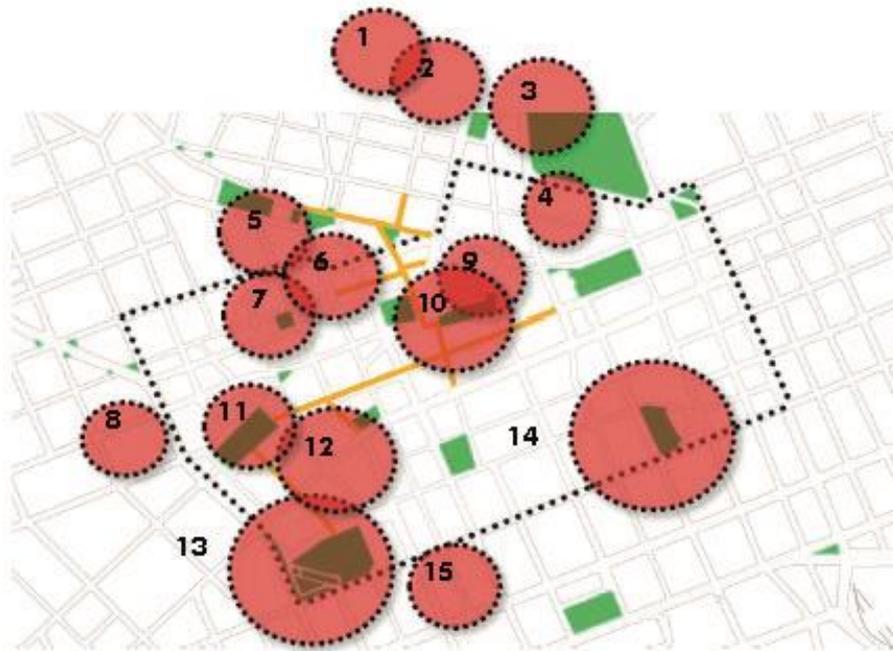
FIGURA 37 - VIAS QUE CHEGAM E SAEM DA ÁREA



FONTE: IPPUC (2014).

Outro ponto é a concentração de plataformas de transporte coletivo na região central (FIGURA 38), que, apesar de representarem uma característica positiva, muitas vezes acabam prejudicando as qualidades de lazer e estar das praças onde estão implantadas. Mais um tópico importante foi a identificação de áreas degradadas no recorte estudado, como locais que apresentam edifícios antigos, sem interesse arquitetônico, sem significado histórico ou cultural, com no máximo seis pavimentos, com usos especulativos ou em uma estrutura fundiária antiga. Por fim, foram apontados os exemplos de vias exclusivas de pedestres presentes na região, como o Largo da Ordem, a Rua XV de Novembro e a Rua 24 Horas. (IPPUC, 2014).

FIGURA 38 - PLATAFORMAS DE TRANSPORTE COLETIVO NA ÁREA



plataformas

- | | |
|-----------------------|-------------------|
| 1. Shopping Mueller | 8. Osório |
| 2. Passeio Publico | 9. Santos Andrade |
| 3. Agostinho Leão jr. | 10. Correios |
| 4. Circulo Militar | 11. Zacarias |
| 5. Nestor de Castro | 12. Carlos Gomes |
| 6. Moreira Garcez | 13. Rui Barbosa |
| 7. Tiradentes | 14. Guadalupe |
| | 15. Estação Plaza |

FONTE: IPPUC (2014).

Assim, a Área Calma foi delimitada por um polígono e dividida em sete partes (FIGURA 39), caracterizadas com necessidades específicas, o que facilitaria a identificação do local mais adequado para a implantação de cada projeto. Essa

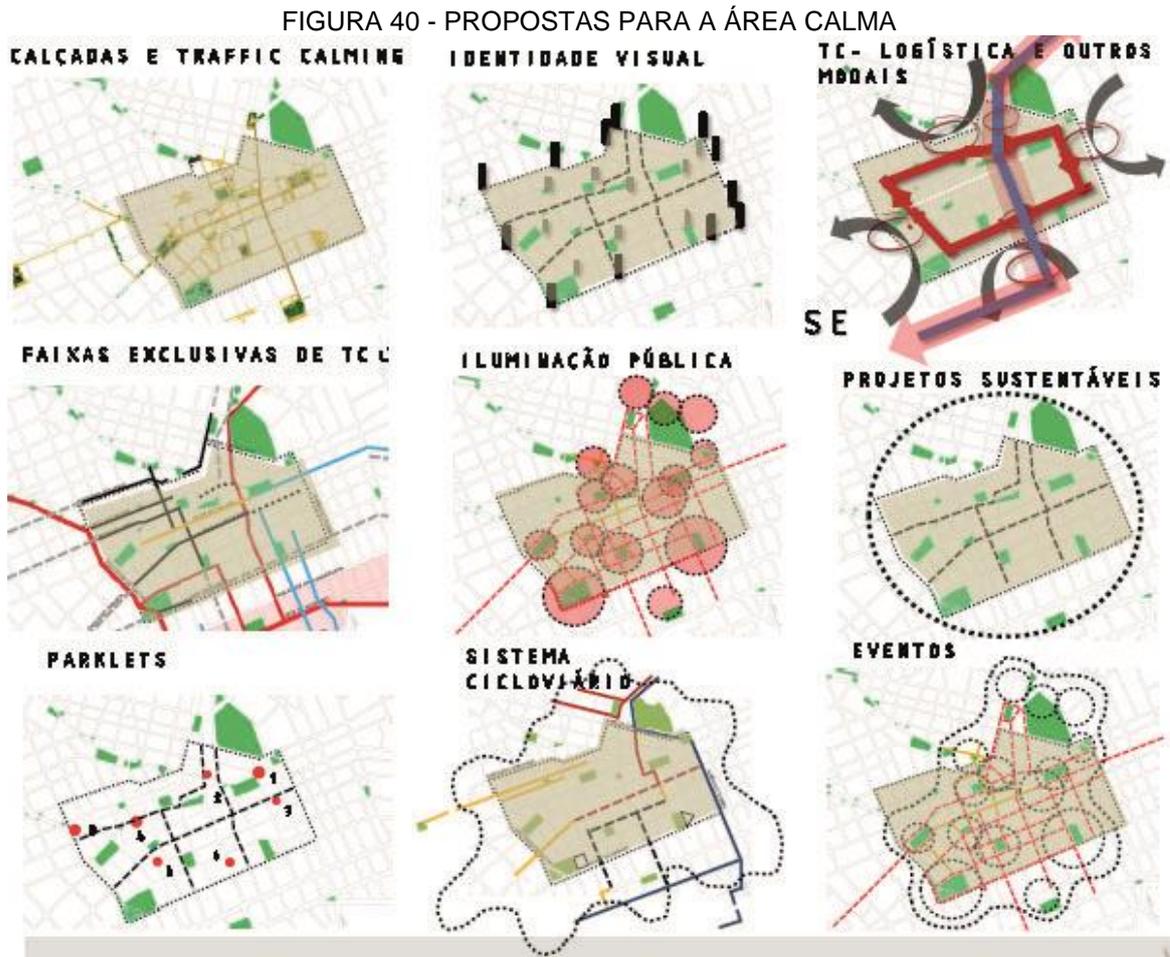
separação foi realizada por meio do critério de reconhecimento de vias capazes de receber faixas exclusivas de transporte, buscando diminuir os conflitos de circulação entre os diferentes modais e aumentar a segurança viária dos pedestres. (IPPUC, 2014). É importante notar que esse limite estabelecido pelo Estudo de Viabilidade é diferente do que existe atualmente, por ter sido modificado no momento da posterior implantação pela Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN), incorporando uma área que não estava presente na proposta inicial.

FIGURA 39 - DELIMITAÇÃO E DIVISÃO PROPOSTAS PARA A ÁREA CALMA



FONTE: IPPUC (2014).

A partir da definição dessas características que constituem a região, foram estabelecidas algumas diretrizes como base para as intervenções que deveriam ser executadas na Área Calma. Essas orientações, então, resultaram em propostas (FIGURA 40) como a expansão de espaços destinados a pedestres, com corredores de segurança, atenção para as calçadas e aplicação do *traffic calming*, para complementar a medida de redução do limite de velocidade. Outra foi a inserção de faixas exclusivas de transporte coletivo e de *parklets*, com o objetivo de diminuir a utilização de automóveis e a quantidade de vagas de estacionamento. Também se pretendeu elaborar projetos sustentáveis, por meio do estímulo à utilização de modais não poluentes e da constituição de um sistema ciclovário, organizando e aumentando do número de vias cicláveis. Além disso, considerou-se a implantação de uma nova iluminação pública, a criação de uma identidade visual própria por meio de totens e a destinação de alguns espaços públicos para a realização de atividades e eventos culturais. (IPPUC, 2014).



FONTE: IPPUC (2014).

Entre as propostas apontadas pelo Estudo de Viabilidade, algumas receberam um pouco mais de atenção, possibilitando um melhor entendimento, como no caso da identidade visual feita por meio de totens e do sistema cicloviário, em que foram apresentadas a implantação e as recomendações a respeito de cada assunto. Também houve um esforço sobre a infraestrutura a ser oferecida para o uso de bicicletas, como paraciclos, bicicletários em terminais de transporte coletivo e inserção de bicicletas públicas. Além disso, demonstrou-se uma certa preocupação com a sustentabilidade, ao sugerir o aumento da permeabilidade em pavimentos públicos, o uso de painéis fotovoltaicos em postes de iluminação e a implementação de biovaletas em calçadas, mas sem especificações. (IPPUC, 2014).

Porém, apesar da tentativa de expor as propostas que serviriam como forma de estruturação da Área Calma, observa-se que essas não foram muito explicadas e detalhadas, gerando dúvidas sobre como seriam aplicadas. Talvez em função disso, acabaram não sendo colocadas em prática, o que reduziu a ideia de implantação da área de tráfego lento a somente uma sinalização e uma diminuição do limite de

velocidade, possivelmente prejudicando a qualidade espacial que poderia existir no local se as outras ações tivessem sido empregadas.

Mesmo com essas dificuldades na realização do que foi proposto, os índices da Área Calma apresentaram uma queda significativa no período de 11 meses após a implantação – ou seja, até 16 de outubro de 2016 –, segundo dados do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran). De acordo com esses, houve uma redução de 32,54% no número de atendimentos em acidentes e de 24,21% no número de registros de acidentes. Mas a quantidade de vítimas fatais no período foi de duas, mantendo-se o mesmo número dos 11 meses anteriores ao projeto – de 15 de dezembro de 2014 a 15 de novembro de 2015. (CURITIBA, 2016).

Assim, em relação à diminuição de acidentes, a área demonstrou eficiência na melhora da segurança viária e importância para a evolução da cidade, considerando que os dados indicados foram constatados em um local com grande circulação e concentração de pedestres – cerca de 700 mil por dia. Esse grupo, juntamente com os ciclistas, são apontados como os mais vulneráveis na dinâmica do trânsito, e por isso recebem maior atenção na questão de segurança, já que é comprovado por estudos internacionais que a diminuição da velocidade limite reduz proporcionalmente o risco de lesão fatal em atropelamentos, por ser mais fácil de frear e evitar um acidente. O respeito a esse limite é monitorado por meio de fiscalizações eletrônicas, presentes em 12 dos 133 cruzamentos semaforizados da região, onde circulam em média mais de 330 mil veículos por dia. (CURITIBA, 2016).

4.3 PESQUISA DE CAMPO

Procurando complementar as análises anteriores, foi desenvolvida uma pesquisa de campo para investigar questões importantes em relação ao espaço urbano tratado por este trabalho, com o objetivo de gerar novos pontos de vista a respeito do que já foi estudado pelas pesquisas em fontes primárias. Desse modo, foram geradas três percepções que contribuíram para o entendimento da área: a percepção através de mapas, a percepção das pessoas por meio da aplicação de questionários e a percepção espacial a partir da vivência em campo.

4.3.1 Percepção através de mapas

Essa primeira escala está ligada à característica de acesso da área, procurando relacionar as dinâmicas entre o espaço interno do recorte e o restante da cidade, por meio da identificação e compreensão de algumas ruas que cruzam, chegam ou saem da região, definidas como zonas de controle do perímetro da Área Calma. Então, tornou-se necessário reconhecer pontos de conflito, especialmente entre os diferentes modais, o que levou a uma divisão do estudo em recortes específicos, com o objetivo de entender a configuração de cada um.

As ruas escolhidas (FIGURA 41) foram a Rua XV de Novembro e parte da Rua Luiz Xavier; a Rua Marechal Deodoro e parte da Rua Emiliano Pernetá; a Rua Martim Afonso, que continua como Rua Treze de Maio e depois começa a Rua Amintas de Barrios; a Avenida Marechal Floriano Peixoto, que se encontra na Praça Tiradentes com a Rua do Rosário, que é continuação da Rua Duque de Caxias; a Rua Barão do Serro Azul, que começa logo em seguida da Avenida Cândido de Abreu, no limite da Área Calma; e a Rua Barão do Rio Branco, que depois se torna Rua Riachuelo. Para essa análise, foram estabelecidos alguns critérios, como uso e ocupação dos lotes, caracterização das fachadas, relação entre vias e calçadas, fluxos de diferentes modais e morfologia das edificações e da paisagem.

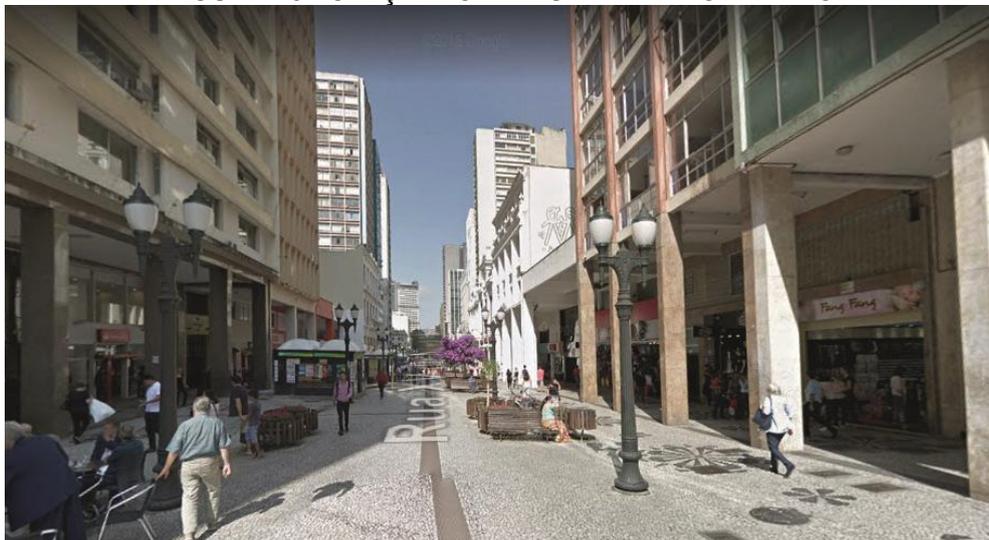
institucional, como universidades, hotéis, um teatro e edifícios públicos, além de alguns comércios e estacionamentos. As fachadas dessa parte são mais passivas e com menor movimentação, gerando um ambiente não muito convidativo e mais voltado para a circulação. Essa também é muito importante na parte do calçadão, mas a intensidade de fluxo e de atividades proporcionam um espaço mais agradável para ser utilizado de diferentes formas. Além disso, o trecho da Rua Luiz Xavier mantém as características presentes na porção do calçadão da Rua XV de Novembro, em relação aos usos, à ambientação e à circulação, mas com a presença de uma via para carros, que se mostra como secundária se comparada à grande calçada de pedestres.

FIGURA 44 - RUA XV DE NOVEMBRO NA PRAÇA SANTOS ANDRADE



FONTE: Google Street View (2018).

FIGURA 45 - CALÇADÃO DA RUA XV DE NOVEMBRO



FONTE: Google Street View (2018).

A Rua Marechal Deodoro (FIGURA 46), novamente começando na Rua Mariano Torres, é muito larga e comporta grande fluxo, apresentando faixas variáveis, sendo primeiramente cinco para circulação e uma para estacionamento, passando logo depois para quatro e duas, respectivamente, e se tornando quatro para circulação, uma dessas exclusiva de ônibus, e uma para estacionamento, aumentando a largura de um lado das calçadas. Essas são amplas e de boa qualidade, inclusive com piso tátil, recebendo uma grande circulação de pessoas e apresentando fachadas ativas e uma diversidade de usos principalmente no térreo, como comércios, serviços e instituições, que contrastam com os prédios corporativos ou residenciais acima. Mesmo com essas contribuições para o pedestre, as características da via valorizam os automóveis, que facilmente podem atingir altas velocidades.

FIGURA 46 - RUA MARECHAL DEODORO



FONTE: Google Street View (2018).

Nessa rua está localizada a Praça Zacarias (FIGURA 47), que, apesar de pequena, contribui para o aumento de espaços públicos e de áreas para permanência, conectando-se à Rua XV de Novembro através da Travessa Oliveira Bello, que é exclusiva de pedestres. Também se nota nessa parte um equilíbrio entre os deslocamentos de veículos e pedestres, sendo ambos intensos. Já na Rua Emiliano Pernetta (FIGURA 48), que é a continuação da anterior, o fluxo e as atividades no térreo são um pouco menos acentuados, sendo que as calçadas diminuem de largura e as vias se mantêm da mesma forma, demonstrando uma

maior valorização dos automóveis. Assim, fica perceptível uma mudança de sensação do espaço para quem caminha pelos diferentes trechos da rua, ao passar de um local espaçoso e ativo para outro que é menos convidativo para a circulação e a permanência.

FIGURA 47 - RUA MARECHAL DEODORO NA PRAÇA ZACARIAS



FONTE: Google Street View (2018).

FIGURA 48 - RUA EMILIANO PERNETA



FONTE: Google Street View (2018).

A Rua Martim Afonso (FIGURA 49), a partir do trecho da Rua Visconde de Nácar, apresenta um fluxo considerável de veículos, porém não muito expressivo de pedestres, com três faixas de circulação, uma de estacionamento e calçadas razoáveis. Possui gabaritos baixos, poucos usos e uma quantidade pequena de comércio no térreo, o que se reflete na baixa movimentação de pessoas, além das

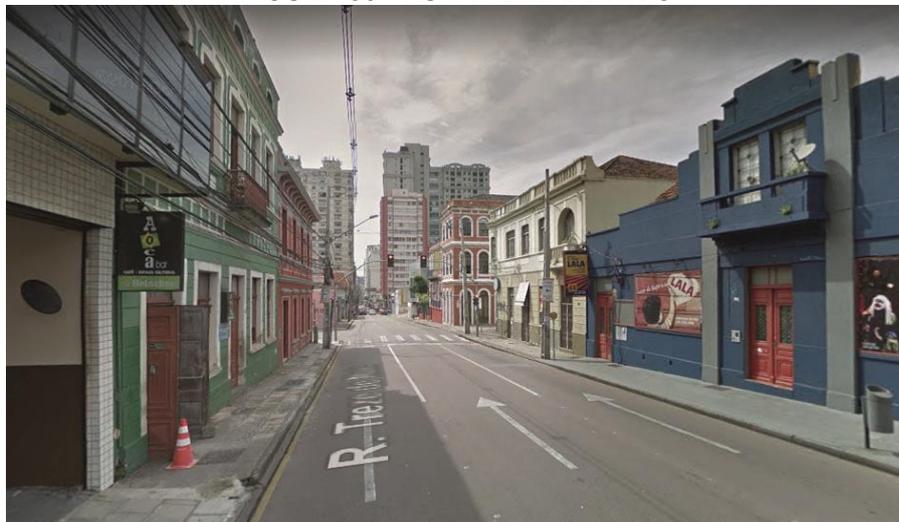
fachadas não ativas, com grandes extensões de muros ou grades e lotes vazios ou utilizados como estacionamento. Em uma parte, está localizado um viaduto que separa os fluxos de automóveis e pedestres, onde muda de nome para Rua Treze de Maio (FIGURA 50), que tem uma via com três faixas, que mudam para duas a partir da Rua Riachuelo. Também manifesta, principalmente no trecho inicial, aspectos semelhantes aos da rua anterior, em relação a calçadas, fluxos, fachadas e usos do solo. Porém, conforme segue em direção à área central, começam a surgir mais atividades no térreo, aumentando a circulação de pedestres, só que essa não é facilitada em função das calçadas estreitas.

FIGURA 49 - RUA MARTIM AFONSO



FONTE: Google Street View (2017).

FIGURA 50 - RUA TREZE DE MAIO



FONTE: Google Street View (2018).

Apesar da maior presença de comércio e serviços no térreo, continuam existindo fachadas que impedem a visão e a passagem, além de uma grande quantidade de estacionamentos, que não contribuem como forma de uso para a rua. Essa termina ao chegar em frente ao Teatro Guaíra, continuando como Rua Amintas de Barros, que tem um trecho de apenas duas quadras no interior da Área Calma. Essa última rua se diferencia das outras por apresentar maiores gabaritos e mais atividade no térreo, além do importante uso cultural do teatro, mas mantém a relação de largura entre via e calçadas presente nas anteriores. Dessa forma, notam-se mudanças de características espaciais ao longo dessas ruas, ligadas à morfologia e aos usos, que refletem na diferença de circulação de pessoas.

A Avenida Marechal Floriano Peixoto, considerada a partir da Rua André de Barros, é de grande fluxo, tanto de veículos como de pedestres, e inicialmente apresenta um canteiro central e quatro faixas na via (FIGURA 51), que depois se transformam em três faixas e duas para estacionamento e, em alguns trechos, essas últimas se tornam uma ou são suprimidas, aumentando a largura das calçadas (FIGURA 52). Essas variam entre condições razoáveis e outras mais adequadas, capazes de comportar uma grande quantidade de pessoas, o que é mais presente à medida em que há maior proximidade com a Praça Tiradentes. No térreo, ocorre o uso comercial, onde as fachadas são mais ativas, o de serviços e o institucional, que geralmente criam grandes fachadas com poucas aberturas, desestimulando a movimentação. Além disso, existe a Praça Carlos Gomes em uma das quadras, que é mais voltada para a circulação de linhas de transporte coletivo e o deslocamento de pedestres, sendo pouco utilizada para permanência. Dessa forma, o caráter do local depende da parte em que se está, mas a mistura dessas diferentes características e usos faz com que o espaço seja favorável para caminhar, apesar de também proporcionar um deslocamento significativo de veículos.

FIGURA 51 - AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO COM CANTEIRO



FONTE: Google Street View (2018).

FIGURA 52 - AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO



FONTE: Google Street View (2018).

Essa rua termina ao chegar na Praça Tiradentes, porém existe a Rua do Rosário, que está na mesma direção da Avenida Marechal Floriano Peixoto, mas com o sentido de tráfego contrário ao dela, ou seja, vindo da região mais ao norte e tendo como ponto final a mesma praça. A Rua do Rosário (FIGURA 53) muda de sentido em um trecho e se liga à Rua Duque de Caxias (FIGURA 54), que surge no Largo da Ordem e vai em direção ao exterior da Área Calma até chegar na Rua Inácio Lustosa. Ambas as ruas – do Rosário e Duque de Caxias – são mais estreitas, apresentando vias com uma faixa e uma para estacionamento ou, no máximo, duas faixas de circulação sem estacionamento, o que revela um menor fluxo de veículos e pedestres, sendo que esses últimos são um pouco mais

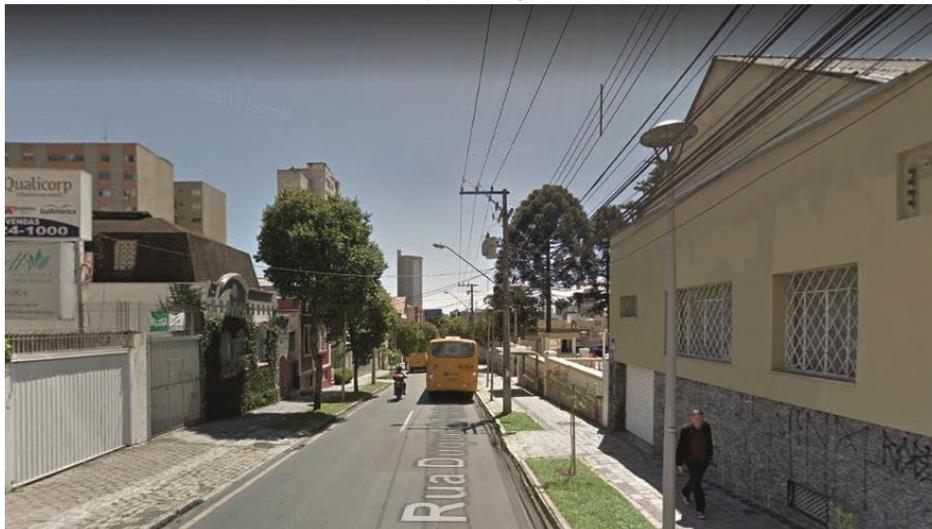
expressivos em locais com entornos mais movimentados. Na maior parte, os usos têm pouca variedade e não atraem tantas pessoas para circular, além de as fachadas serem passivas e apresentarem trechos sem uso ou com grandes muros fechados. Esses aspectos geram um ambiente pouco acolhedor e menos ativo, inibindo o uso pelas pessoas, sendo que a situação muda apenas no trecho mais próximo da Praça Tiradentes, a partir da Travessa Nestor de Castro, onde existe maior quantidade de usos e circulação de pessoas. Assim, apesar de receberem menor quantidade de veículos, o que facilitaria o limite de velocidade, são pouco utilizadas de modo geral, tornando-se vazias e inseguras.

FIGURA 53 - RUA DO ROSÁRIO



FONTE: Google Street View (2017).

FIGURA 54 - RUA DUQUE DE CAXIAS



FONTE: Google Street View (2017).

A Rua Barão do Serro Azul (FIGURA 55) é continuação da Avenida Cândido de Abreu, importante via de ligação entre o Centro e o Centro Cívico, e se inicia na Área Calma a partir da Rua Inácio Lustosa, onde se encontra a Praça Dezenove de Dezembro, e vai em direção à Praça Tiradentes. Segue um padrão de rua larga, parecido com o da anterior, tendo nesse trecho cinco faixas de circulação e duas de estacionamento, que vão diminuindo de quantidade até chegar na praça, sendo que um pouco antes dela o sentido da via é alterado. As calçadas apresentam uma largura boa em toda a extensão, mas, ao serem comparadas com as vias, a diferença é perceptível. Com isso, mesmo ocorrendo grande fluxo tanto de pedestres como de veículos, manifesta-se claramente uma superioridade do último grupo. Esse pode acabar alcançando velocidades mais altas, assim como acontece na Avenida Cândido de Abreu, que tem um desenho muito próximo ao da rua analisada. Apesar dessa questão, apresenta variedade de usos no térreo, com muitas unidades pequenas de comércio e fachadas ativas, o que resulta na circulação de pessoas e na sensação de se estar em um ambiente mais atrativo.

FIGURA 55 - RUA BARÃO DO SERRO AZUL

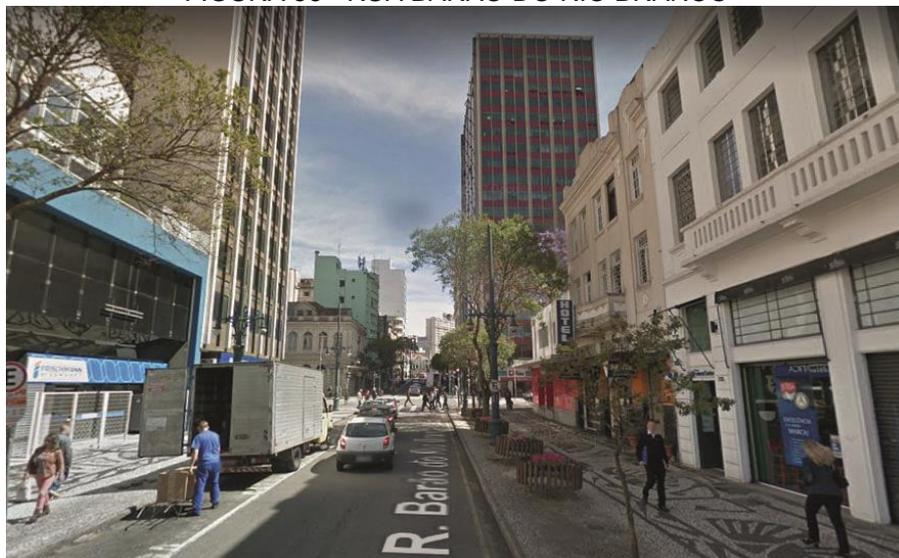


FONTE: Google Street View (2018).

A Rua Barão do Rio Branco (FIGURA 56) possui uma via um pouco mais estreita, com duas faixas de circulação, uma de estacionamento e calçadas largas, demonstrando um equilíbrio entre os espaços destinados aos veículos e aos pedestres, sendo que a presença dos dois tipos de modais é expressiva. Os usos dependem do trecho, sendo que em alguns locais são mais restritos e apresentam

muros extensos e em outros são mais variados, estando em maior quantidade e com fachadas ativas, como no trecho entre as ruas José Loureiro, Marechal Deodoro e XV de Novembro. A partir dessa última, passa a se chamar Rua Riachuelo (FIGURA 57), que passa pelo Paço da Liberdade e continua até chegar na Praça Dezenove de Dezembro, mantendo as características de usos no térreo, fachadas e tamanho da via, apenas diminuindo a largura das calçadas em relação à rua anterior. Porém, apresenta algumas partes que parecem abandonadas e sem uso, o que faz com que o fluxo de pessoas seja menor em função da insegurança, diferente da Rua Barão do Rio Branco, que é agradável, movimentada e espaçosa para o pedestre.

FIGURA 56 - RUA BARÃO DO RIO BRANCO



FONTE: Google Street View (2017).

FIGURA 57 - RUA RIACHUELO



FONTE: Google Street View (2018).

4.3.2 Percepção das pessoas através de questionário

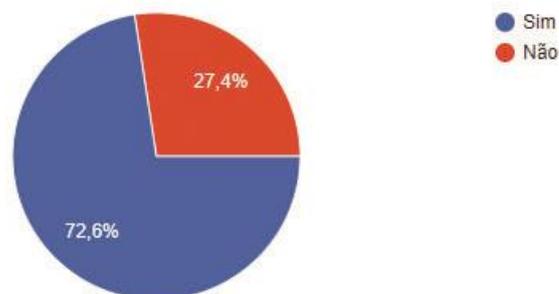
A segunda escala trata da impressão que as pessoas têm a respeito da Área Calma, o que foi alcançado por meio da aplicação de um questionário, desenvolvido e divulgado a partir da plataforma Google Forms. Esse consistiu em 12 perguntas objetivas, sendo duas de múltipla escolha, além da possibilidade de escrever um comentário sobre o assunto no final. As perguntas envolveram, inicialmente, a relação da pessoa com o Centro de Curitiba, para então se direcionarem para a compreensão do conceito e das características da Área Calma, procurando reconhecer percepções sobre a situação atual e como essa poderia ser modificada. Com isso, foram obtidas 113 respostas, que serão analisadas a seguir.

A primeira pergunta (FIGURA 58) diz respeito à frequência com a qual os entrevistados utilizam o Centro de Curitiba, o que teve como resposta 72,6% de pessoas que vão constantemente ao bairro. Em relação ao entendimento do Centro como diferente de outras regiões (FIGURA 59), a maioria (89,4%) reconhece essa característica. Ainda sobre a área central, 95,6% dos entrevistados conseguem identificar nesse local pontos de referência ou de importância para a cidade (FIGURA 60). Essas informações demonstram e confirmam a alta utilização e o caráter de relevância que a região central possui pelo ponto de vista dos habitantes.

FIGURA 58 - RESULTADO DA PERGUNTA 1

Você utiliza o Centro de Curitiba com frequência?

113 respostas

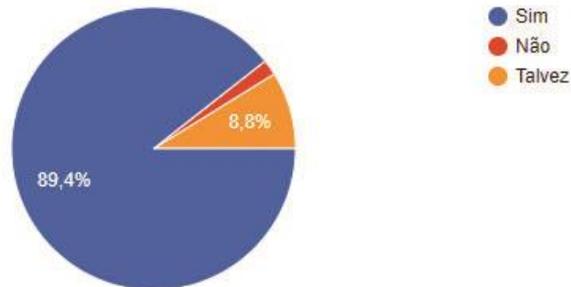


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 59 - RESULTADO DA PERGUNTA 2

Quando você está no Centro, reconhece ele como diferente das outras regiões da cidade?

113 respostas

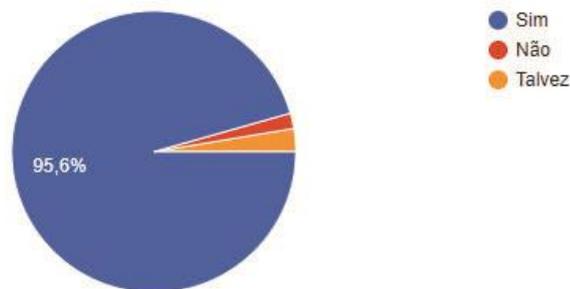


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 60 - RESULTADO DA PERGUNTA 3

No Centro, você consegue identificar alguns pontos de referência ou de importância para a cidade?

113 respostas



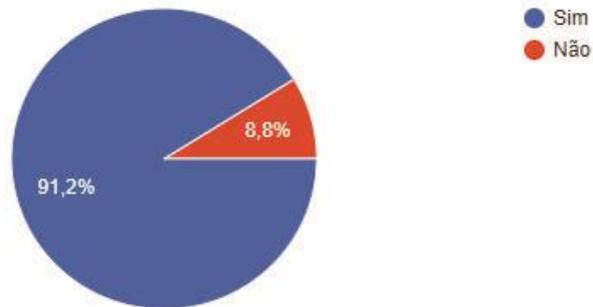
FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

Mais especificamente sobre a Área Calma, 91,2% das pessoas conhecem o projeto implantado (FIGURA 61) e 45,1% dizem saber reconhecer quando estão dentro do perímetro da área, mas 33,6% não têm certeza e 21,2% não possuem essa percepção (FIGURA 62). A maioria (86,7%) também acredita saber o objetivo da região (FIGURA 63), porém, 45,1% têm dúvidas se o funcionamento é adequado e 31,9% consideram que esse não está em boas condições (FIGURA 64).

FIGURA 61 - RESULTADO DA PERGUNTA 4

Você conhece o projeto da Área Calma implantado no Centro?

113 respostas

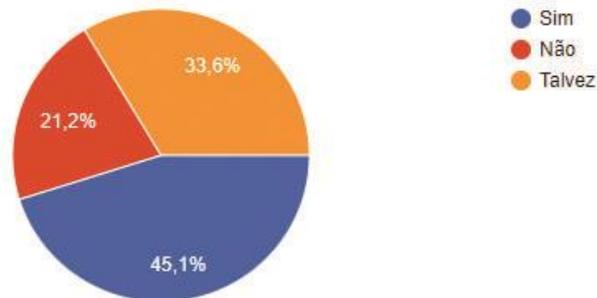


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 62 - RESULTADO DA PERGUNTA 5

Você sabe reconhecer quando está dentro do perímetro da Área Calma?

113 respostas

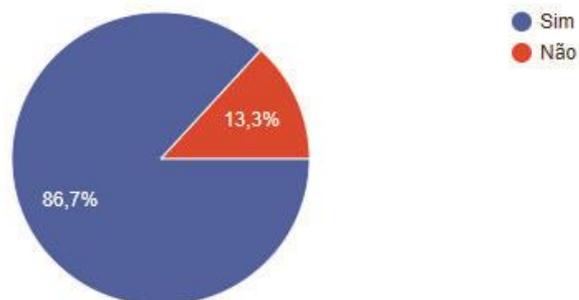


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 63 - RESULTADO DA PERGUNTA 6

Você sabe qual é o objetivo dela?

113 respostas

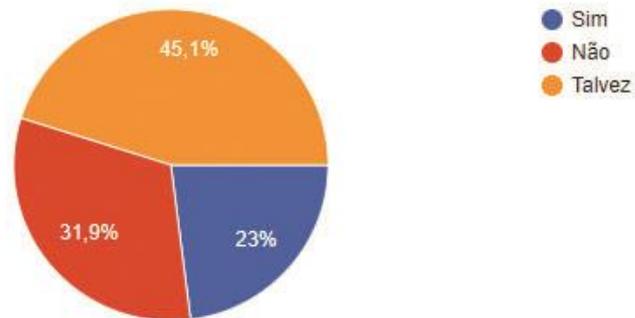


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 64 - RESULTADO DA PERGUNTA 7

Você acha que ela funciona bem?

113 respostas



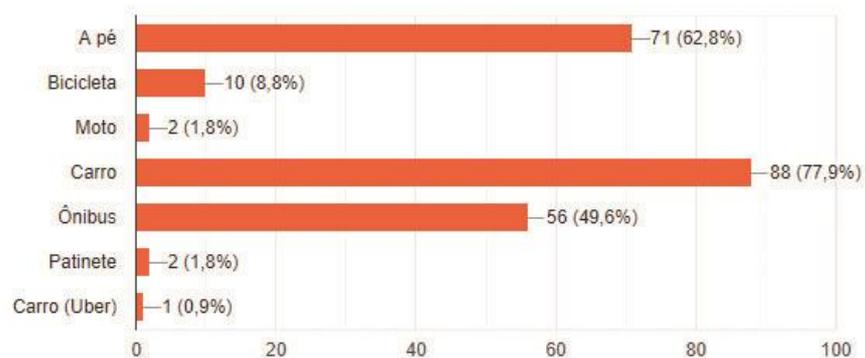
FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

A respeito dos meios de transporte mais utilizados para deslocamento na área (FIGURA 65), com a possibilidade de escolher mais de uma opção, foram apontados o carro em primeiro lugar, com 77,9%, a locomoção a pé em segundo, com 62,8%, e o ônibus em terceiro, com 49,6%, além de outros modais menos citados, como bicicleta, moto e patinete. A sensação de segurança em relação ao trânsito dentro da área, quando comparada com outros pontos da cidade (FIGURA 66), não é percebida como maior por 40,7% dos entrevistados, sendo que 31% apresenta incerteza sobre essa questão. Já em relação à sinalização do local (FIGURA 67), a maioria (76,1%) concorda que essa não é satisfatória.

FIGURA 65 - RESULTADO DA PERGUNTA 8

Quais meios de transporte você utiliza para se deslocar dentro dela?

113 respostas

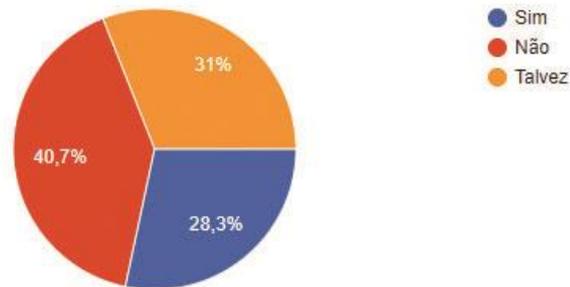


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 66 - RESULTADO DA PERGUNTA 9

Você se sente mais seguro em relação ao trânsito para se deslocar dentro da área do que em outros pontos da cidade?

113 respostas

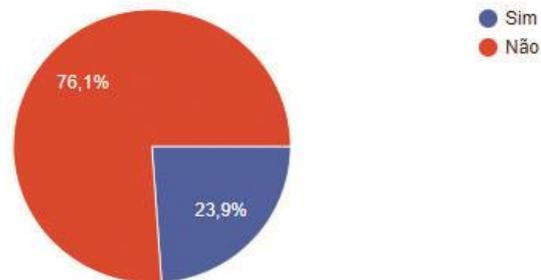


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 67 - RESULTADO DA PERGUNTA 10

Você acha que a sinalização da área é satisfatória?

113 respostas



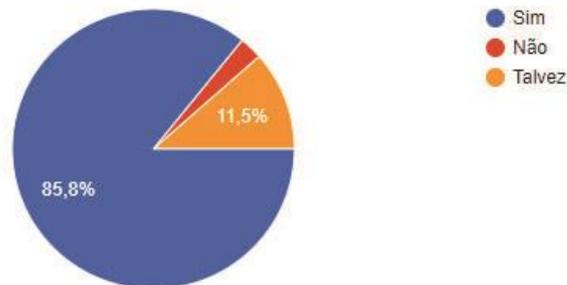
FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

Para finalizar o questionário, foi perguntado se os entrevistados acreditam que a Área Calma poderia ser melhorada (FIGURA 68), o que teve 85,8% das respostas favoráveis e 11,5% que talvez considerem essa possibilidade. Ligado a isso, os pontos indicados como necessários para receber essas melhorias (FIGURA 69), sendo a pergunta de múltipla escolha, foram, principalmente, a qualidade e acessibilidade das vias e calçadas (76,8%), a sinalização (72,3%), a infraestrutura e o mobiliário urbano (59,8%) e as áreas verdes e os espaços públicos (55,4%). Também houve a identificação de outras questões, como meios de transporte disponíveis, segurança no trânsito, fiscalização, ciclovias e vias compartilhadas, mas que foram mencionadas por menos pessoas.

FIGURA 68 - RESULTADO DA PERGUNTA 11

Você acha que a Área Calma poderia ser melhorada?

113 respostas

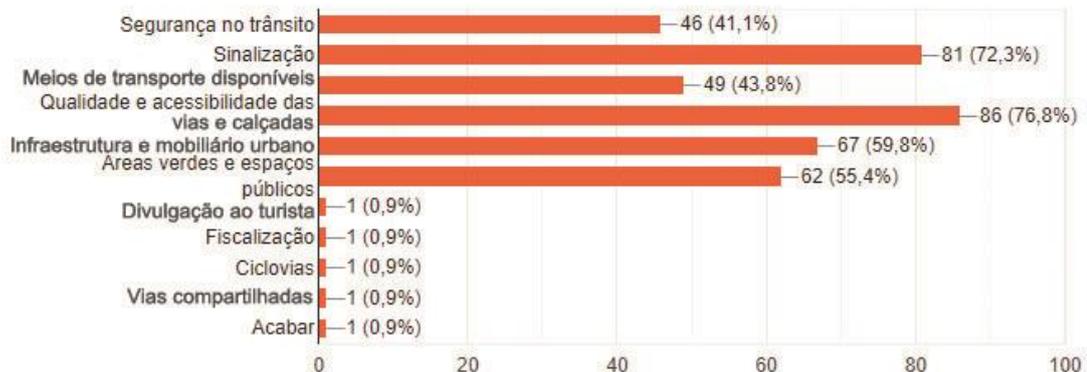


FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 69 - RESULTADO DA PERGUNTA 12

Quais pontos poderiam receber melhorias?

112 respostas



FONTE: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

A partir dessas perguntas, então, foi possível constatar algumas opiniões e impressões que as pessoas têm, sendo usuárias frequentes ou não, a respeito da Área Calma. Essas se relacionaram com diferentes questões apontadas pelas perguntas, como reconhecimento, funcionamento, sensação de segurança e aspectos ligados ao que existe atualmente e ao que pode ser melhorado. Assim, isso poderá contribuir posteriormente para a elaboração de diretrizes para o projeto de desenho urbano, considerando as percepções demonstradas pelos entrevistados.

4.3.3 Percepção espacial em campo

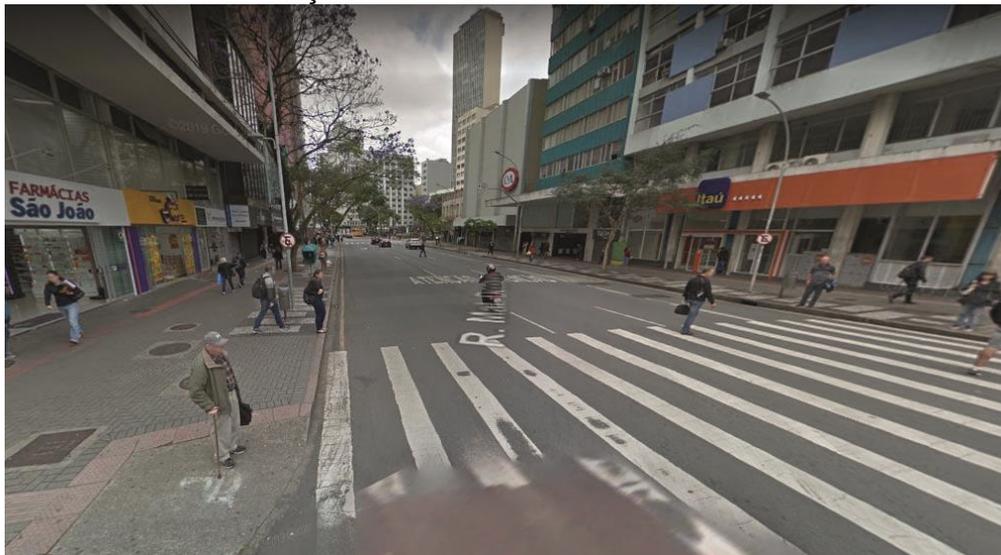
A terceira e última escala tem relação com o espaço interno da Área Calma e de que forma ele foi percebido em uma ida a campo, com o objetivo de estudar os diversos aspectos presentes no local. Para isso, foi estabelecido um percurso a ser efetuado a pé, por ser considerado o mais apropriado para a observação, compreendido principalmente por praças e espaços públicos, escolhidos por apresentarem muita circulação de pessoas, grande quantidade de atividades e maior complexidade. As praças, especialmente, demonstram importância para a área central por funcionarem como terminais de transporte coletivo, o que as caracteriza como pontos de convergência de fluxos.

O caminho se iniciou na Praça Rui Barbosa e passou por locais como a Praça Carlos Gomes, a Praça Zacarias, a Praça General Osório, a Praça Tiradentes, o Paço da Liberdade, a Praça Santos Andrade, o Passeio Público e foi finalizado na Praça 19 de Dezembro. Assim, foram percorridas ruas de diferentes tipos, em relação ao tráfego, às dimensões e aos usos, como a Rua Pedro Ivo, a Avenida Marechal Floriano Peixoto, a Rua Marechal Deodoro, a Travessa Oliveira Bello, a Rua Cândido Lopes, a Rua XV de Novembro, a Rua Presidente Carlos Cavalcanti e a Rua Barão do Serro Azul. Não se pretendeu cobrir, com essa investigação em campo, toda a região da Área Calma, dedicando-se a uma parte mais central e de maior movimentação, conforme exposto anteriormente. Além disso, foram definidas algumas questões principais para serem analisadas, como a qualidade e acessibilidade das vias e calçadas, o estado da infraestrutura e do mobiliário urbano, os diferentes modais utilizados e a segurança em relação a eles e, por último, as áreas livres e os espaços públicos.

Assim, a respeito do primeiro aspecto reconhecido, a qualidade das vias e das calçadas foi identificada de modo geral como maior nas ruas mais principais (FIGURA 70) e nas praças (FIGURA 71), em relação à pavimentação, à altura do meio-fio, à presença de faixa de pedestres, entre outros elementos. Isso se reflete na acessibilidade, variando dependendo do local, que inclui características como rampas para cadeirantes e piso tátil para deficientes visuais, que estão presentes na maioria dos casos, mas nem sempre em boas condições ou executados de forma correta. Dentro desse assunto, foi observada a ocorrência de algumas obras de manutenção de calçadas e de vias, nas ruas Pedro Ivo e Cândido Lopes,

importantes para a melhoria da qualidade e acessibilidade. Também se reconheceu na infraestrutura um bom estado aparentemente, abrangendo o sistema viário, a iluminação pública e o transporte coletivo. Da mesma forma, o mobiliário urbano, o que envolve bancos, lixeiras, pontos de ônibus, estações tubo e outros, foi considerado como estando em condições adequadas e com a necessidade de se rever a quantidade e a distribuição dos elementos que o compõem.

FIGURA 70 - CALÇADAS AMPLAS NA RUA MARECHAL DEODORO



FONTE: Google Street View (2018).

FIGURA 71 - CALÇADA AMPLA NA PRAÇA DEZENOVE DE DEZEMBRO



FONTE: A autora (2019).

Em relação à mobilidade, a região apresenta, como já foi dito, praças que funcionam como terminais de transporte coletivo (FIGURA 72) e uma grande confluência de linhas de ônibus, que caracterizam o trânsito do local e determinam boa parte da circulação. Outra forma de transporte muito presente são os deslocamentos a pé, favorecidos pela grande quantidade de calçadas largas e de ruas com uso exclusivo para pedestres. Porém, muitas vezes a relação entre os pedestres e os outros modais é preocupante e complexa, em função da vulnerabilidade e menor segurança do primeiro grupo. Em relação a isso, existe a demora dos sinais de pedestres, que esperam por muito tempo e acabam atravessando as ruas mesmo com o sinal fechado. Também há pontos de conflito em ruas próximas ou que cruzam calçadões (FIGURA 73), gerando, em alguns casos, dificuldade para a continuidade dos deslocamentos a pé, que acabam não sendo a prioridade justamente nas áreas consideradas de uso preferencial de pedestres.

FIGURA 72 - ESTAÇÕES TUBO NA PRAÇA CARLOS GOMES



FONTE: Google Street View (2016).

FIGURA 73 - RUA RIACHUELO ATRAVESSANDO O CALÇADÃO DA RUA XV DE NOVEMBRO



FONTE: Google Street View (2017).

A utilização de bicicletas como meio de transporte também é significativa na área, já que a velocidade mais baixa dos veículos facilita o deslocamento e aumenta a segurança dos ciclistas. Apesar disso, pela falta de infraestrutura ligada ao sistema cicloviário, muitos transitam em calçadas e ruas de uso exclusivo de pedestres, prejudicando esse grupo, ou em ruas sem ciclovias, o que é menos seguro para os ciclistas, principalmente quando os veículos desrespeitam o limite de velocidade.

Existe uma boa quantidade de áreas livres na região, como as praças e os calçadões, onde há maior ocorrência de vegetação, que se concentra nesses locais e está menos presente nas ruas em geral. Entre esses, destacam-se as ruas voltadas para o uso de pedestres (FIGURA 74), que, além de colaborarem para essa forma de deslocamento, constituem bons espaços públicos. Por apresentarem diversidade de usos e ambientes convidativos, muitas vezes são mais utilizados do que as praças, que, mesmo recebendo grande fluxo de passagem, apresentam pouca atividade e permanência ao longo do dia. Tais usos diversos também são uma característica marcante do recorte, que possui muita oferta de comércio e serviços, além de instituições e equipamentos públicos importantes, com caráter social, educacional, cultural, de saúde e de lazer. Alguns desses são o Restaurante Popular na Praça Rui Barbosa, o Museu de Arte Contemporânea do Paraná (MAC-

PR) em frente à Praça Zacarias, a Universidade Positivo na Praça General Osório, a Biblioteca Pública do Paraná na Rua Cândido Lopes, a Catedral Basílica de Curitiba na Praça Tiradentes e o Prédio Histórico da Universidade Federal do Paraná e o Teatro Guaíra na Praça Santos Andrade.

FIGURA 74 - CALÇADÃO DA TRAVESSA OLIVEIRA BELLO



FONTE: A autora (2019).

Além dessas características, também foram analisadas questões de acordo com o que alguns autores expõem em teorias sobre o Desenho Urbano, desenvolvidas no capítulo anterior. Assim, foram considerados aspectos de vitalidade, presente nos discursos de Jan Gehl e Ian Bentley, de morfologia, explicada por José Lamas e Kevin Lynch, e de legibilidade urbana, apresentada por Kevin Lynch, novamente, e Philippe Panerai.

A vitalidade dos espaços foi reconhecida por meio da concentração de pessoas e atividades em determinados pontos das ruas (FIGURA 75), onde estão presentes elementos como bancas de jornal, floriculturas, comércios ambulantes, barracas de feira, pontos de ônibus e estações tubo. Também ficou perceptível que existe uma preferência das pessoas em permanecer em alguns locais quando comparados a outros, por serem considerados mais convidativos e agradáveis. Isso pode estar associado a diversos motivos, como a presença de mobiliário, fatores climáticos – se está na sombra ou no sol e protegido ou não da chuva –, variedade

de detalhes para observar no ambiente e sensação de segurança ou de falta dela. A respeito dessa última característica, é fácil notar que na maioria das praças existe pouco uso interno e de permanência, predominando a função de passagem (FIGURA 76), o que pode ser reflexo da insegurança em utilizar esses espaços, por apresentarem áreas vazias.

FIGURA 75 - PESSOAS EM PONTOS DE ÔNIBUS NA PRAÇA TIRADENTES



FONTE: A autora (2019).

FIGURA 76 - FUNÇÃO DE PASSAGEM NA PRAÇA SANTOS ANDRADE



FONTE: A autora (2019).

A morfologia urbana do local está relacionada com elementos e formas espaciais que o constituem, como os prédios, que definem as ruas e praças próximas a eles, criando uma ambientação e servindo como pano de fundo para esses espaços públicos. Outra questão são as estações tubo (FIGURA 77), muito presentes em praças, delimitando as áreas ao redor e afetando as funções delas, podendo, por exemplo, dificultar a passagem ou desestimular usos, dependendo da localização. Além disso, notou-se a diferença entre determinadas ruas de acordo com os elementos presentes nelas, identificando uma qualidade maior nas que possuem uma boa variedade de espaços, gerando mais atividades e circulação. Enquanto que as que não possuem essas características são vistas como menos interessantes (FIGURA 78), com pouca quantidade de pessoas e de aspectos para serem observados, tornando-as monótonas e gerando sensações de grandes distâncias a serem percorridas e maior insegurança (FIGURA 79).

FIGURA 77 - ESTAÇÕES TUBO NA CALÇADA DA RUA PRESIDENTE FARIA



FONTE: Google Street View (2017).

FIGURA 78 - RUA PRESIDENTE FARIA NÃO ATRATIVA PARA PEDESTRES



FONTE: A autora (2019).

FIGURA 79 - SENSAÇÃO DE DISTÂNCIA NA RUA PRESIDENTE CARLOS CAVALCANTI



FONTE: Google Street View (2018).

O último fator considerado nessa parte da análise foi a legibilidade urbana, decorrente de percepções formadas pelo ponto de vista do observador ao caminhar pela cidade, como o impacto que os prédios produzem, muitas vezes limitando a visão dos pedestres e a noção de espaço que se tem, principalmente quando são muito altos e as calçadas mais estreitas (FIGURA 80). Já outros espaços podem apresentar menos edifícios e mais áreas verdes, facilitando a visão e proporcionando uma amplitude (FIGURA 81). Porém, muitas vezes, esses locais também geram ruas mais largas, que são mais difíceis de atravessar e valorizam os veículos motorizados, mesmo em áreas com grande quantidade de pedestres. De modo geral, considera-se que é possível identificar quando se está na área central, por meio dos elementos espaciais, das atividades de comércio e da intensa circulação. Porém, o mesmo não ocorre em relação à Área Calma, que se acredita ser mais difícil de reconhecer, por não possuir características representativas que a determinem visualmente.

FIGURA 80 - PRÉDIOS ALTOS E CALÇADAS ESTREITAS NA RUA CÂNDIDO LOPES



FONTE: Google Street View (2018).

FIGURA 81 - AMPLITUDE NA RUA BARÃO DO SERRO AZUL



FONTE: A autora (2019).

4.4 REVISÃO CRÍTICA DO CAPÍTULO

A análise da realidade realizada neste capítulo possibilitou a identificação de diversas questões que envolvem o recorte de estudo, o que ocorreu por meio do desenvolvimento das etapas de investigação sobre a área central e a Área Calma de Curitiba e de elaboração de uma pesquisa de campo na região. O entendimento da área central demonstrou a grande complexidade existente, que envolve a história do local, o que já foi pensado para ele ao longo do tempo por planos e projetos urbanos e a situação atual do bairro Centro e da Regional Matriz, por aspectos populacionais, sociais, econômicos, ambientais e outros. Isso permitiu uma localização do estudo em uma escala um pouco mais abrangente, mas ainda ligada à área em questão.

Em seguida, a partir da observação da Área Calma, houve uma maior aproximação com o recorte de interesse, ao pesquisar sobre como foi pensado o projeto do local, quais foram os motivos para que ele se originasse e se desenvolvesse e qual foi o impacto da implantação. Com isso, percebeu-se que o Estudo de Viabilidade e o Decreto que trata da implantação da Área Calma,

representando as intenções da criação da área, apresentavam questões e proposições interessantes e relevantes para melhorar a região. Porém, ficou perceptível a diferença entre o que havia sido pretendido e o que realmente se concretizou, já que muito não foi colocado em prática. Também se acredita que, apesar de a proposta para a área ter sido mais completa do que a situação atual, poderia ter contemplado outras questões mais específicas, desenvolvido o Desenho Urbano com maior intensidade e detalhado a forma de execução com mais clareza. Inclusive, a falta dessa última pode ter sido um dos motivos que prejudicaram a realização do projeto como havia sido imaginado pelo Estudo de Viabilidade.

Além disso, a comparação entre os cenários anterior e posterior à criação da Área Calma foi feita pelo reconhecimento de índices de acidentes na região, que sofreram uma redução, melhorando nesse sentido. Ainda assim, essa evolução não representa um sucesso total da área, já que esses dados não abrangem outras questões, como as espaciais, também importantes para o desenvolvimento local e que não sofreram grandes mudanças com a implantação do projeto.

Por fim, a pesquisa de campo apresentou especificidades a partir da análise já ocorrida no tópico sobre a Área Calma, buscando promover recortes considerados mais relevantes para direcionar o estudo. Foi desenvolvida por meio do estabelecimento de três escalas de percepção: a investigação por meio de mapas de ruas que cruzam o local; o entendimento das pessoas sobre a área através da aplicação de questionários; e a observação espacial em visita a campo.

A primeira revelou a intensa relação com o contexto da cidade, refletindo o entorno no interior da área, o que, em alguns casos, afeta negativamente a dinâmica que se deseja para o local e demonstra uma falta de distinção entre trechos internos e externos ao recorte. A segunda, ao apresentar o ponto de vista dos usuários, buscou promover uma aproximação com a vivência da área e confirmou muitas suposições que se tinha sobre ela, como problemas de delimitação, objetivo, funcionamento e sinalização. E a terceira, como experiência individual no local, complementou a investigação por meio da identificação de aspectos físicos do espaço e comportamentais das pessoas que o utilizam, o que resultou na compreensão da configuração e da qualidade do ambiente urbano existente.

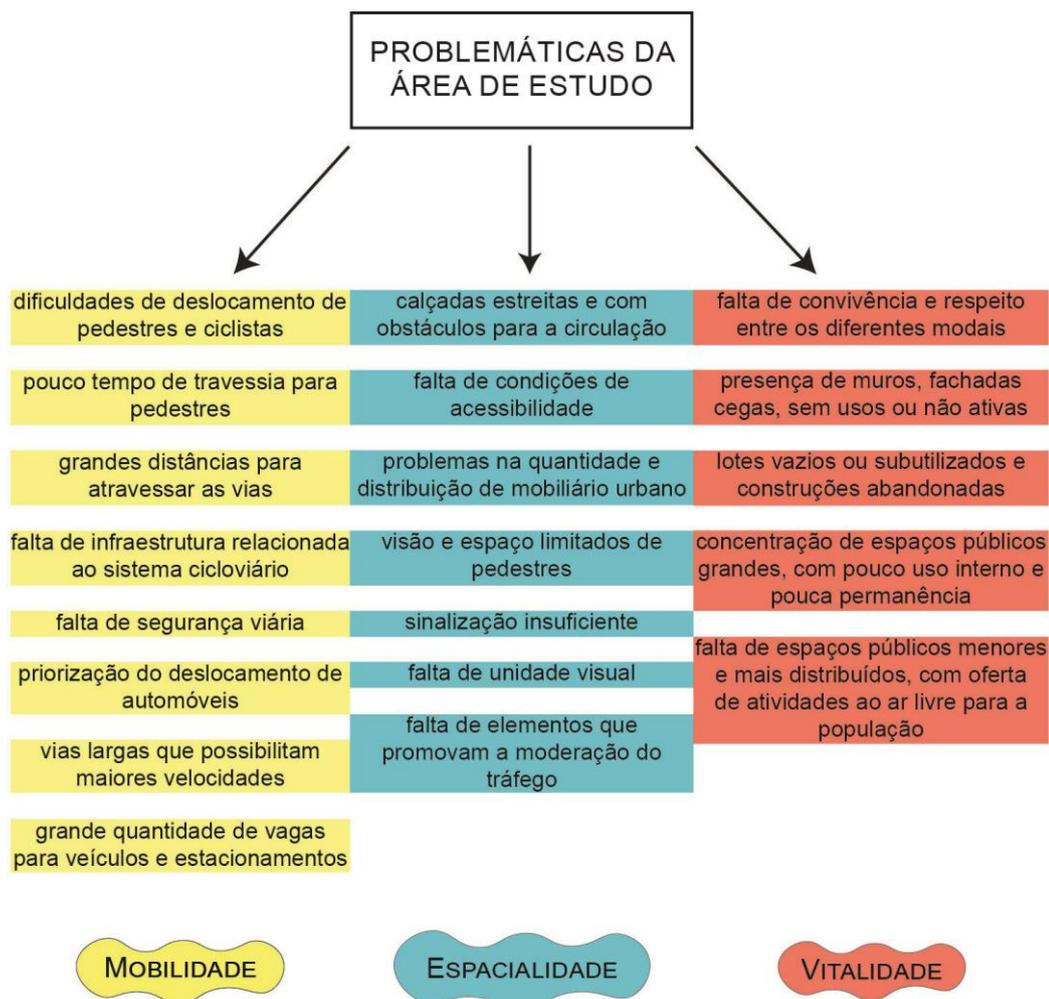
A partir das diferentes análises realizadas, foi possível reconhecer as principais problemáticas (FIGURA 82) da Área Calma. Entre elas estão as dificuldades de deslocamento de pedestres e ciclistas, como o pouco tempo e as

grandes distâncias para atravessar as vias e a falta de infraestrutura relacionada ao sistema cicloviário. Ligado a isso, existe uma falta de segurança viária de modo geral, mas principalmente em relação aos modais mais vulneráveis. Há também a priorização do deslocamento de automóveis, como é possível perceber pelas vias largas, que possibilitam altas velocidades, e pela grande quantidade de vagas nas ruas e de estacionamentos. Outra questão são as calçadas estreitas e com obstáculos, restringindo o espaço de circulação e resultando em condições ruins de acessibilidade. O mobiliário urbano apresenta problemas de quantidade e distribuição, além de o ambiente muitas vezes limitar a visão e o espaço dos pedestres. A sinalização se mostra como insuficiente e há a necessidade de criar elementos que promovam unidade visual e moderação do tráfego.

Mais um ponto é a falta de convivência e de respeito entre os diferentes modais, que estão frequentemente em conflito. O espaço também dificulta a interação entre as pessoas, em função da presença de muros, fachadas cegas, térreos sem usos ou não ativos, lotes vazios ou subutilizados e construções abandonadas, o que gera uma sensação de monotonia e de insegurança. Também ocorre a concentração de grandes espaços públicos, que têm pouco uso e permanência internamente, demonstrando uma falta de locais menores e melhor distribuídos, que poderiam ofertar atividades ao ar livre para a população.

Todas essas problemáticas descritas foram divididas em três categorias, sendo elas a mobilidade, a espacialidade e a vitalidade, que foram consideradas as características que mais apresentam deficiências na área. Portanto, essas deverão receber maior atenção, especialmente no estabelecimento das diretrizes de projeto, e fundamentarão o desenvolvimento do trabalho.

FIGURA 82 - PROBLEMÁTICAS DA ÁREA DE ESTUDO



FONTE: A autora (2019).

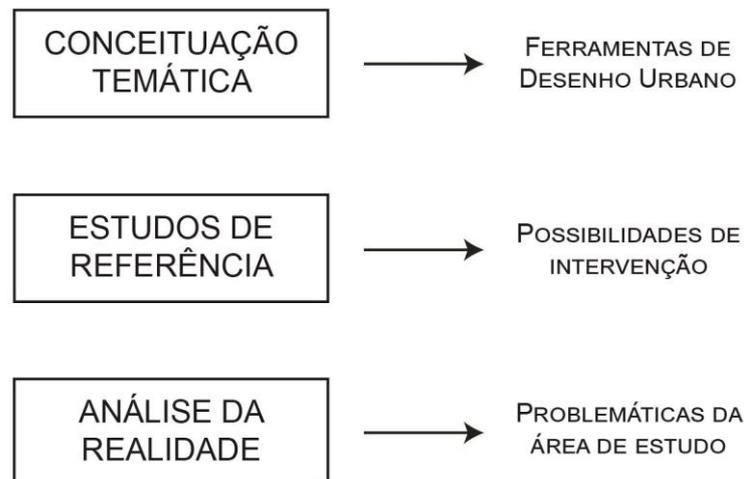
Assim, o capítulo foi essencial para estabelecer um domínio a respeito da área de estudo, conhecendo as características que a constituem, as potencialidades, as deficiências, os pontos de conflito, as problemáticas e as questões que devem ser priorizadas. Por meio disso, será possível dar continuidade ao trabalho e estabelecer diretrizes para a etapa de projeto.

5 DIRETRIZES DE PROJETO

A partir do trabalho desenvolvido, este capítulo irá determinar as diretrizes que fundamentarão o futuro projeto de Desenho Urbano na Área Calma de Curitiba. O objetivo geral desse será contribuir para a estruturação do local e gerar melhorias para a área, proporcionando mais do que somente um limite de velocidade, através de estratégias e diretrizes que serão apresentadas posteriormente.

Considera-se que a pesquisa produzida nos capítulos anteriores promoveu diversas contribuições (FIGURA 83) para a etapa atual. Primeiramente, o estudo realizado na conceituação temática gerou ferramentas que permitem o entendimento do Desenho Urbano, assim como dos diferentes aspectos que esse pode abranger. Já os estudos de referência investigados demonstraram as possibilidades existentes de intervenção, por meio de soluções aplicadas no espaço urbano. Por fim, a análise da realidade da área estudada identificou características e problemáticas do recorte, o que irá ajudar na elaboração de estratégias para o projeto.

FIGURA 83 - CONTRIBUIÇÕES DOS CAPÍTULOS ANTERIORES

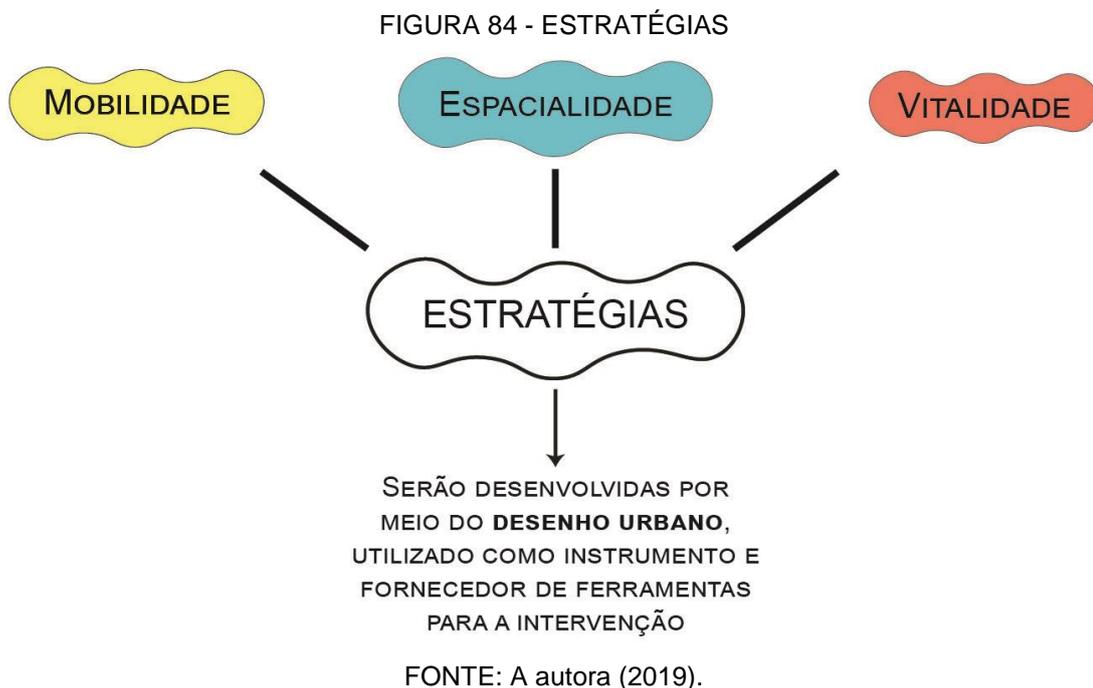


FONTE: A autora (2019).

5.1 ESTRATÉGIAS

As problemáticas da área de estudo apresentadas no capítulo anterior, na Figura 82, envolvem as questões de mobilidade, espacialidade e vitalidade, que serão as estratégias (FIGURA 84) consideradas para gerar as diretrizes de projeto, utilizando o Desenho Urbano como fornecedor de ferramentas para a intervenção. A

mobilidade é parte essencial da dinâmica do local, que se caracteriza por uma diferença de velocidade quando comparada ao restante da cidade, mas, ao mesmo tempo, mantém os conflitos entre os diferentes modais. Também foi percebida uma deficiência em questões de espacialidade da região, em função de problemas apresentados pela dimensão física, como a escala adotada, as áreas destinadas a cada meio de transporte, a utilização do espaço pelas pessoas, a sinalização e a identidade visual do local. Já a vitalidade foi identificada, a partir da análise da realidade, como significativa na região central, em função da diversidade de usos e dos espaços públicos presentes. Porém, na Área Calma, a vitalidade também é prejudicada pela grande quantidade de lotes vazios ou subutilizados, muros, fachadas cegas e térreos com poucos usos e não convidativos para as pessoas. Atualmente, o desenho dessa área prioriza o deslocamento de automóveis, o que resulta na insegurança dos pedestres, e desconsidera o sentido humano, de vivência e de permanência que poderia ser explorado.



5.2 DIRETRIZES

As três estratégias, de mobilidade, espacialidade e vitalidade, são dimensões combinadas e que existem de forma conjunta, porém, por questões de metodologia, serão analisadas separadamente. Com isso, direcionarão as diretrizes a serem

contempladas pelo projeto. Para estabelecer essa ligação, serão considerados os diferentes perfis de usuários da área, entendendo a importância de se pensar nas pessoas dentro do processo de projeto de Desenho Urbano. Esses perfis de usuários foram definidos a partir das experiências desenvolvidas na análise da realidade, que apresentou três dimensões diferentes de percepção da área – por meio de mapas, de questionários e da vivência no espaço –, gerando respostas tanto sobre o local físico quanto a respeito de quem o utiliza. Portanto, os perfis incluem os moradores do local, as pessoas que vão para trabalho ou estudo e as que vão por causa de comércio ou serviços. Também existem as pessoas que estão de passagem, as que permanecem e as que usam a região com muita ou pouca frequência. Além disso, a variação de modais caracteriza diferentes usuários, como os que utilizam ônibus, carro, moto, bicicleta, patinete e os que se deslocam a pé.

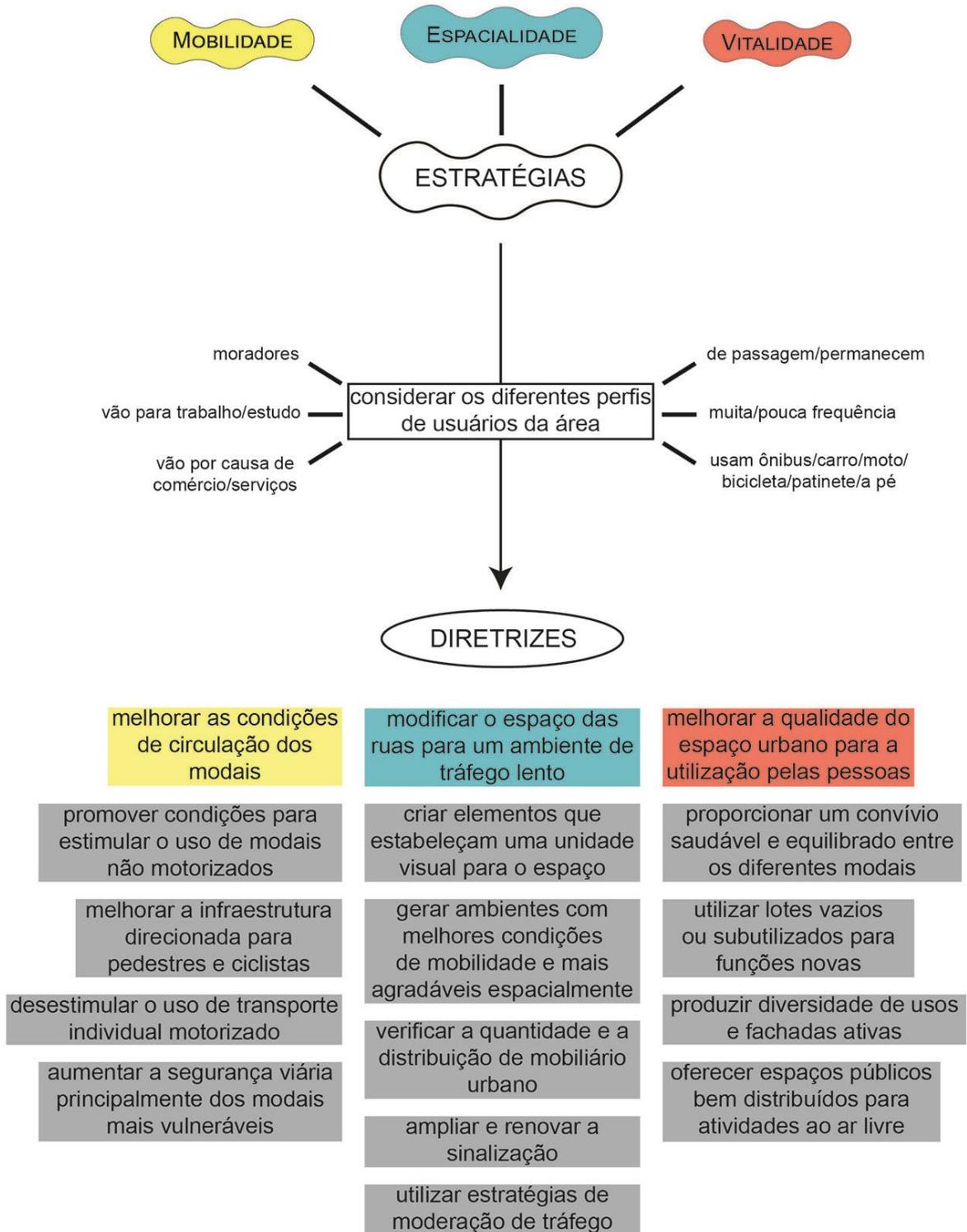
Dessa forma, incorporando tanto as estratégias quanto a identificação de perfis de usuários da área, são determinadas as diretrizes (FIGURA 85). Entre elas, foram definidas três diretrizes mais amplas, que consideram as problemáticas como um todo mas cada uma se direciona para uma estratégia. A partir dessas, foram desenvolvidas diretrizes que envolvem ações mais diretas e específicas.

Em relação à mobilidade, busca-se melhorar as condições de circulação dos modais e, para isso, as diretrizes são: 1) promover condições para estimular o uso de modais não motorizados; 2) melhorar a infraestrutura direcionada para pedestres e ciclistas; 3) desestimular o uso de transporte individual motorizado; 4) aumentar a segurança viária principalmente dos modais mais vulneráveis.

Já as diretrizes voltadas para a espacialidade da área, que objetivam modificar o espaço das ruas para um ambiente de tráfego lento, são: 1) criar elementos que estabeleçam uma unidade visual para o espaço; 2) gerar ambientes com melhores condições de mobilidade e mais agradáveis espacialmente; 3) verificar a quantidade e a distribuição de mobiliário urbano; 4) ampliar e renovar a sinalização; 5) utilizar estratégias de moderação de tráfego.

Por último, a respeito da vitalidade, pretende-se melhorar a qualidade do espaço urbano para a utilização pelas pessoas, por meio das seguintes diretrizes: 1) proporcionar um convívio saudável e equilibrado entre os diferentes modais; 2) utilizar lotes vazios ou subutilizados para funções novas; 3) produzir diversidade de usos e fachadas ativas; 4) oferecer espaços públicos bem distribuídos para atividades ao ar livre.

FIGURA 85 - DIRETRIZES DE PROJETO



FONTE: A autora (2019).

5.3 ETAPAS DE PROJETO

Além das diretrizes expostas, também é necessário definir como o projeto será desenvolvido, quais serão as atividades compreendidas e qual será o tempo dedicado a cada uma delas. Assim, são apresentadas as etapas de projeto (FIGURA 86) e os prazos correspondentes (FIGURA 87).

A primeira etapa será a seleção de critérios analíticos do local. Depois, será realizado o levantamento da área e o entendimento dos perfis de usuários, o que resultará na elaboração de um mapa. Na terceira etapa, será gerado um mapa síntese contendo estratégias de intervenção. Em seguida, serão estabelecidos o conceito e o partido para orientar o projeto. Já a quinta etapa consiste na produção de uma macroestratégia de intervenção, para a área de modo geral. Posteriormente, será feita uma reavaliação da leitura realizada até o momento, possibilitando mudanças em relação ao que for necessário. A seguir, serão consolidadas as estratégias propostas nas etapas anteriores. Na oitava e última etapa, será desenvolvido o detalhamento de recortes específicos da Área Calma, finalizando o trabalho. Os prazos estabelecidos para cada etapa variam de duas a quatro semanas, dependendo da complexidade das atividades, e esses períodos podem se sobrepor em função da conexão existente entre as diferentes fases que constituirão o projeto.

FIGURA 86 - ETAPAS DE PROJETO

ETAPAS DE PROJETO:



FONTE: A autora (2019).

FIGURA 87 - PRAZOS DO PROJETO

PRAZOS:

ETAPAS	SEMANAS														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. seleção de critérios analíticos	■	■													
2. mapa de levantamento e perfis de usuários			■	■											
3. mapa síntese de estratégias de intervenção				■	■	■									
4. conceito e partido						■	■								
5. macroestratégia de intervenção								■	■	■					
6. reavaliação da leitura										■	■				
7. consolidação das estratégias											■	■			
8. detalhamento de recortes específicos												■	■	■	■

FONTE: A autora (2019).

REFERÊNCIAS

- ARCHDAILY. **São Miguel mais humana, rua para todos: intervenção urbana temporária na Área 40 de São Miguel Paulista**. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista>>. Acesso em: 15 maio 2019.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- BENTLEY, Ian et al. **Responsive Environments: a manual for designers**. Oxford: Architectural Press, 2005.
- CHICAGO ARCHITECTURE. **Transformation of Argyle Street begins today**. 2015. Disponível em: <<https://www.chicagoarchitecture.org/2015/07/06/transformation-of-argyle-street-begins-today/>>. Acesso em: 19 maio 2019.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- CHRISTOPHER ALEXANDER. A city is not a tree. In: **Design**, London: Council of Industrial Design, n. 206, 1966.
- COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.
- CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Área Calma completa um ano com redução de acidentes e multas**. Curitiba, 2016. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/area-calma-completa-um-ano-com-reducao-de-acidentes-e-multas/40574>>. Acesso em: 16 abr. 2019.
- _____. **Boletim PMC**. Ano II, n. 12. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense Ltda., nov./dez. 1943.
- _____. **Conheça melhor a região da Área Calma**. Curitiba, 2015a. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/conheca-melhor-a-regiao-da-area-calma/37604>>. Acesso em: 16 abr. 2019.
- _____. Decreto nº 871/2015, de 17 de setembro de 2015. Dispõe sobre a implantação da Área Calma, no âmbito do Município de Curitiba. **Diário Oficial do Município de Curitiba**, Curitiba, PR, 17 set. 2015b.
- _____. Lei nº 14771, de 17 de dezembro de 2015. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de Curitiba. **Diário Oficial do Município de Curitiba**, Curitiba, PR, n. 236, ano IV, 17 dez. 2015c.
- _____. **Proposta das diretrizes básicas do Plano Diretor**. Curitiba: IPPUC, 1966.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente; SIEMBIEDA, William (Orgs.). **Desenho urbano contemporâneo no Brasil**. 1. ed. [Reimpr.]. Rio de Janeiro: LTC, 2018.

FELICIANO, Ana Marta das Neves Santos. **A redescoberta cultural da “Cidade Organísmica” proposta pelo “Team X”**. 2009.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2005.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

_____. **Diagnóstico Regional 2017: Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2017.

_____. **Nosso Bairro: Centro**. Curitiba: IPPUC, 2015.

_____. **Plano de Requalificação da Área Central – Programa Marco Zero**. Curitiba: IPPUC, 2006.

_____. **Plano Diretor de Curitiba 1966**. Processo nº 91/1966, Projeto de Lei nº 72/1966. Curitiba: IPPUC, 1966.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KATZ, Bruce; NORING, Luise. **The Copenhagen City and Port Development Corporation: A Model for Regenerating Cities**. Centennial Scholar Initiative at Brookings. [2017?].

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LANDSCAPE ARCHITECTURE MAGAZINE. **Argyle Street gives back**. 2016. Disponível em: <<https://landscapearchitecturemagazine.org/2016/11/29/argyle-street-gives-back/>>. Acesso em: 18 maio 2019.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1999.

_____. **A boa forma da cidade**. Edições 70, 2007.

NEWMAN, Oscar. **Creating Defensible Space**. U.S. Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research, 1996.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PECLY, Maria Lucia Vianna. **Desenho urbano vital: escalas de associação no projeto da habitação social**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2012.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos (Coord.); VOGEL, Arno. **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro**. 3. ed. São Paulo: Projeto, 1985.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel**. São Paulo, 2016.

SITE DESIGN GROUP. **Argyle Streetscape**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.site-design.com/argyle-streetscape/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Editora Manole, 2015.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. 1. ed. 1. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2004. p. 169-243.

FONTES DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1: Modificada pela autora a partir de COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 2: COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 3: Modificada pela autora a partir de COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 4: COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 5: COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 6: COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 7: COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 8: COBE Architects. **Nordhavn**. [2008?]. Disponível em: <<http://www.cobe.dk/project/nordhavn#0>>. Acesso em: 14 maio 2019.

FIGURA 9: SITE DESIGN GROUP. **Argyle Streetscape**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.site-design.com/argyle-streetscape/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

FIGURA 10: SITE DESIGN GROUP. **Argyle Streetscape**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.site-design.com/argyle-streetscape/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

FIGURA 11: SITE DESIGN GROUP. **Argyle Streetscape**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.site-design.com/argyle-streetscape/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

FIGURA 12: CHICAGO ARCHITECTURE. **Transformation of Argyle Street begins today**. 2015. Disponível em: <<https://www.chicagoarchitecture.org/2015/07/06/transformation-of-argyle-street-begins-today/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

FIGURA 13: SITE DESIGN GROUP. **Argyle Streetscape**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.site-design.com/argyle-streetscape/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

FIGURA 14: SITE DESIGN GROUP. **Argyle Streetscape**. [2016?]. Disponível em: <<https://www.site-design.com/argyle-streetscape/>>. Acesso em: 19 maio 2019.

FIGURA 15: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel**. São Paulo, 2016.

FIGURA 16: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel.** São Paulo, 2016.

FIGURA 17: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel.** São Paulo, 2016.

FIGURA 18: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel.** São Paulo, 2016.

FIGURA 19: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel.** São Paulo, 2016.

FIGURA 20: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel.** São Paulo, 2016.

FIGURA 21: SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **São Miguel Mais Humana: projeto de requalificação urbana e segurança viária para a Área 40 de São Miguel.** São Paulo, 2016.

FIGURA 22: ARCHDAILY. **São Miguel mais humana, rua para todos: intervenção urbana temporária na Área 40 de São Miguel Paulista.** 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista>>. Acesso em: 15 maio 2019.

FIGURA 23: A autora (2019).

FIGURA 24: A autora (2019).

FIGURA 25: BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS. **Centro Histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar. 2006. p. 3.

FIGURA 26: A autora com base em IPPUC (2018).

FIGURA 27: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Plano de Requalificação da Área Central – Programa Marco Zero.** Curitiba: IPPUC, 2006.

FIGURA 28: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Plano de Requalificação da Área Central – Programa Marco Zero.** Curitiba: IPPUC, 2006.

FIGURA 29: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Diagnóstico Regional 2017: Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2017.

FIGURA 30: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Diagnóstico Regional 2017: Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2017.

FIGURA 31: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Diagnóstico Regional 2017: Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2017.

FIGURA 32: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Diagnóstico Regional 2017: Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2017.

FIGURA 33: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Diagnóstico Regional 2017: Regional Matriz**. Curitiba: IPPUC, 2017.

FIGURA 34: CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Conheça melhor a região da Área Calma**. Curitiba, 2015a. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-cria-area-calma-no-centro-com-velocidade-reduzida-mais-arvores-e-melhorias-na-acessibilidade/37602>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

FIGURA 35: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

FIGURA 36: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

FIGURA 37: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

FIGURA 38: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

FIGURA 39: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

FIGURA 40: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Área Calma – Estudo de Viabilidade**. Curitiba: IPPUC, 2014.

FIGURA 41: Modificada pela autora a partir de CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Conheça melhor a região da Área Calma**. Curitiba, 2015a. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-cria-area-calma-no-centro-com-velocidade-reduzida-mais-arvores-e-melhorias-na-acessibilidade/37602>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

FIGURA 42: Modificada pela autora a partir de CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Conheça melhor a região da Área Calma**. Curitiba, 2015a. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-cria-area-calma-no-centro-com-velocidade-reduzida-mais-arvores-e-melhorias-na-acessibilidade/37602>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

FIGURA 43: Modificada pela autora a partir de CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Conheça melhor a região da Área Calma**. Curitiba, 2015a. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-cria-area-calma-no-centro-com-velocidade-reduzida-mais-arvores-e-melhorias-na-acessibilidade/37602>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

FIGURA 44: Google Street View (2018).

FIGURA 45: Google Street View (2018).

FIGURA 46: Google Street View (2018).

FIGURA 47: Google Street View (2018).

FIGURA 48: Google Street View (2018).

FIGURA 49: Google Street View (2017).

FIGURA 50: Google Street View (2018).

FIGURA 51: Google Street View (2018).

FIGURA 52: Google Street View (2018).

FIGURA 53: Google Street View (2017).

FIGURA 54: Google Street View (2017).

FIGURA 55: Google Street View (2018).

FIGURA 56: Google Street View (2017).

FIGURA 57: Google Street View (2018).

FIGURA 58: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 59: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 60: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 61: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 62: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 63: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 64: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 65: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 66: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 67: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 68: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 69: Gerada pelo Google Forms a partir de questionário elaborado pela autora (2019).

FIGURA 70: Google Street View (2018).

FIGURA 71: A autora (2019).

FIGURA 72: Google Street View (2016).

FIGURA 73: Google Street View (2017).

FIGURA 74: A autora (2019).

FIGURA 75: A autora (2019).

FIGURA 76: A autora (2019).

FIGURA 77: Google Street View (2017).

FIGURA 78: A autora (2019).

FIGURA 79: Google Street View (2018).

FIGURA 80: Google Street View (2018).

FIGURA 81: A autora (2019).

FIGURA 82: A autora (2019).

FIGURA 83: A autora (2019).

FIGURA 84: A autora (2019).

FIGURA 85: A autora (2019).

FIGURA 86: A autora (2019).

FIGURA 87: A autora (2019).