

CENTRO UNIVERSITÁRIO CURITIBA

ARIANE MACEDO

**REQUALIFICAÇÃO URBANA: A RUA E A PRAÇA.
UMA PROPOSTA PARA A CIDADE DE ARAUCÁRIA/PR.**

**CURITIBA
2018**

ARIANE MACEDO

**REQUALIFICAÇÃO URBANA: A RUA E A PRAÇA.
UMA PROPOSTA PARA A CIDADE DE ARAUCÁRIA/PR.**

**Monografia apresentada como requisito parcial à
obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo, do Centro Universitário Curitiba.**

Orientadora: Profª MSc Karen Nancy Ferreira

**CURITIBA
2018**

ARIANE MACEDO

**REQUALIFICAÇÃO URBANA: A RUA E A PRAÇA.
UMA PROPOSTA PARA A CIDADE DE ARAUCÁRIA/PR.**

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Curitiba, pela Banca Examinadora formada pelos professores:

Curitiba, 09 de abril de 2019.

Orientador: **Prof^a MSc Karen Nancy Ferreira**

Prof. Caroline Das Graças Roth

Prof. Antonio Claret Pereira De Miranda

Prof. Silvana Correia Laynes De Castro

Aos meus amados PAIS,
que por toda minha vida se dedicaram para que eu chegasse a este momento
vitorioso.

Aos meus queridos IRMÃOS,
que sempre estiveram presente nas etapas mais importantes da minha vida me
apoiando.

Ao meu ESPOSO, meu tesouro,
que em tempo nenhum me deixou desistir e me apoiou nessa fase longa e
dispendiosa.

AGRADECIMENTOS

Agradeço...

À Deus primeiramente, por ter me dado forças e condições de chegar até onde cheguei, e até mesmo pelos momentos de provações, pois estes mostraram que posso ser persistente o bastante para alcançar a vitória.

À querida professora Karen Nancy Ferreira, por sua orientação e paciência, essenciais para a produção e amadurecimento desta monografia, e por dividir comigo sua experiência e saber que me tem ensinado amar a arquitetura cada dia mais.

Aos meus pais, Darci e Magali, pelo seu amor, estímulo e generosidade, sempre me apoiando e incentivando ao estudo, fazendo o possível e impossível para me proporcionar uma formação acadêmica.

Aos meus irmãos, Alini e Leandro, pelo seu carinho e amizade, que me acompanharam por toda a vida sempre me inspirando, nos momentos de dificuldade e de bonança, e mais em específico à Alini, por me ajudar grandemente na produção deste trabalho com toda a sua experiência e sabedoria.

Ao meu esposo, Misael, pelo seu companheirismo e amor, que sempre compreendeu minha ausência nos momentos necessários, principalmente durante as madrugadas de projeto.

À essa família, pais, irmãos e esposo, que unida nunca me deixaram desistir, mesmo quando pensei não ter mais oportunidade.

Aos amigos, os que se foram, os que permanecem, e mesmo os que por último chegaram, que sempre se fizeram presentes nas várias fases, participando das derrotas, mas também das vitórias.

E por fim, mas não menos importante, a todos os mestres por quem passei e que muito me ensinaram, mesmo nas adversidades, e me fizeram viver a arquitetura.

“O sucesso nasce do querer, da determinação e persistência
em se chegar a um objetivo.
Mesmo não atingindo o alvo, quem busca e vence obstáculos,
no mínimo fará coisas admiráveis”

José de Alencar

RESUMO

O processo de esvaziamento das áreas centrais é um fenômeno que tem sido notado em médias e grandes cidades brasileiras, e acarretam grandes prejuízos às suas administrações e onera todo o sistema de infraestrutura. Para amenizar os efeitos desse processo e da falta de planejamento de alguns municípios, a requalificação urbana tem se mostrado uma solução bastante efetiva, e deve ser um esforço integrado entre gestões públicas e privadas, para recuperação, melhoria e reutilização de espaços, equipamentos e infraestruturas ociosas. Mediante essas constatações, e após a realização de análises sobre a cidade de Araucária e da Região Metropolitana de Curitiba, verificou-se a necessidade de uma intervenção no município. Assim, este estudo tem como objetivo geral promover a integração das rua Presidente Carlos Cavalcanti com a praça Doutor Vicente Machado, no centro do município de Araucária, através da implantação de um calçadão, bem como os objetivos específicos: implantar o calçadão na rua Presidente Carlos Cavalcanti; requalificar a praça Dr. Vicente Machado; criar elementos que estabeleçam a integração e unidade entre a rua e praça; realocar e resolver o fluxo de carros e transporte coletivo. Por meio dessa intervenção buscar-se-á melhorar o espaço urbano e a relação dos usuários com o centro. Esta requalificação além de promover a renovação e reestruturação dos espaços, afetará positivamente também esferas ambientais e sociais.

Palavras-chave: Requalificação Urbana, Rua, Praça, Calçadão

ABSTRACT

The process of emptying the central areas is a phenomenon that has been noticed in medium and large Brazilian cities, and causes great losses to its administrations and burden the entire infrastructure system. In order to mitigate the effects of this process and the lack of planning of some municipalities, urban regeneration has proved to be a very effective solution, and should be an integrated effort between public and private management, for the recovery, improvement and reuse of spaces, equipment and infrastructures idle. Based on these findings, and after the analysis of the city of Araucária and the Metropolitan Region of Curitiba, it was verified the need for an intervention in the municipality. The main objective of this study is to promote the integration of the Presidente Carlos Cavalcanti Street with the Doctor Square (Dr.) Vicente Machado, in the center of the municipality of Araucária, through the implementation of a boardwalk, as well as the specific objectives: street Presidente Carlos Cavalcanti; requalify the square Dr. Vicente Machado; create elements that establish the integration and unity enters the street and square; reallocate and solve the flow of cars and collective transportation. Through this intervention will seek the improvement of urban space and the relationship of users with the center. This requalification, besides promoting the renovation and restructuring of spaces, will also positively affect environmental and social spheres.

Keywords: Requalificación Urbana, Street, Square, Boardwalk

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01	- IMPLANTAÇÃO ILUSTRATIVA DA INTERVENÇÃO.....	35
FIGURA 02	- PLANTA DA INTERVENÇÃO NOS QUARTEIRÕES FECHADOS PARA IMPLANTAÇÃO DOS CALÇADÕES.....	35
FIGURA 03	- PLANTA DA INTERVENÇÃO REALIZADA NA ÁREA CENTRAL PRAÇA.....	36
FIGURA 04	- ESQUEMA INFORMATIVO DAS ALTERAÇÕES DE TRÂNSITO REALIZADAS DURANTE AS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO.....	37
FIGURA 05	- DETALHES DO MOBILIÁRIO, TALUDES E FONTE IMPLANTADOS.....	37
FIGURA 06	- EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DE RUAS DE PEDESTRE EM COPENHAGUE.....	43
FIGURA 07	- ESTRUTURAS ESPACIAIS DO INÍCIO DA OCUPAÇÃO E APÓS O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE ARAUCÁRIA.....	54

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 01	- USO DO SOLO E EDIFICAÇÕES IMPORTANTES NO ENTORNO DA RUA XV DE NOVEMBRO.....	28
IMAGEM 02	- RUA XV DE NOVEMBRO SECIONADA COMFORME O FLUXO E O SENTIDO DAS VIAS TRANSVERSAIS E PARALELAS.....	29
IMAGEM 03 E 04	- MOBILIÁRIO DO CALÇADÃO DA RUA VX DE NOVEMBRO.....	30
IMAGEM 05 E 06	- MOBILIÁRIO DA PRAÇA.....	31
IMAGEM 07 E 08	- MOBILIÁRIO E CAIXA D'ÁGUA NO LARGO.....	31
IMAGEM 09 E 10	- VEGETAÇÃO DA PRAÇA.....	32
IMAGEM 11	- LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DIOGO VASCONCELOS E DA LIBERDADE.....	33
IMAGEM 12	- A PRAÇA SAVASSI E AS RUAS DO ENTORNO..	34
IMAGEM 13	- LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS E DA RUA STROGET.....	40
IMAGEM 14	- LOCALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS IMPORTANTES NO CURSO DA RUA.....	41
IMAGEM 15 E 16	- GABARITO DAS EDIFICAÇÕES.....	41
IMAGEM 17	- ÁREAS VERDES.....	42
IMAGEM 18	- ÁREA DE INTERVENÇÃO, SENTIDO DAS VIAS E INTENSIDADE DOS FLUXOS.....	57
IMAGEM 19 E 20	- CRUZAMENTO DA RUA CARLOS CAVALCANTI COM RODOVIA DO XISTO.....	57
IMAGEM 21 E 22	- ESQUEMA DA PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO E PERSPECTIVA DE PROPOSTA PARA O VIADUTO.....	58
IMAGEM 23	- LOCALIZAÇÃO DA RUA E DA PRAÇA NO NÚCLEO ORIGINAL DO MUNICÍPIO.....	59
IMAGEM 24	- USO DO SOLO PRÓXIMO À AREA DE INTERVENÇÃO E INSOLAÇÃO.....	60
IMAGEM 25	- PRAÇA DOUTOR VICENTE MACHADO.....	62

LISTA DE MAPAS

MAPA 01	- MOVIMENTO PENDULAR: TAXA BRUTA DE ATRAÇÃO RMC	48
MAPA 02	- MOVIMENTO PENDULAR DE PESSOAS RESIDENTES EM MUNICÍPIOS DA RMC QUE SE DESLOCAM PARA CURITIBA.....	49
MAPA 03	- MOVIMENTO PENDULAR DE PESSOAS RESIDENTES EM CURITIBA QUE SE DESLOCAM PARA MUNICÍPIOS DA RMC.....	50
MAPA 04	- ÁREAS VERDES NA RMC.....	52
MAPA 05	- MUNICÍPIO DE ARAUCÁRIA NO AGLOMERADO METROPOLITANO.....	53
MAPA 06	- NOVA PROPOSTA DE HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO DE ARAUCÁRIA.....	61

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01	- RESUMO COMPARATIVO ENTRE OS ESTUDOS DE CASO.....	44
QUADRO 02	- QUADRO 02 - PONTOS FORTES E FRACOS DOS ESTUDOS DE CASO.....	45

LISTA DE TABELAS

TABELA 01	-	ÁREA, POPULAÇÃO TOTAL, DENSIDADE DEMOGRÁFICA, PIB E RECEITAS MUNICIPAIS.....	51
TABELA 02	-	COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DE ARAUCÁRIA EM 2000.....	55

LISTA DE SIGLAS

CIAR	Centro Industrial de Araucária
CIC	Cidade Industrial de Curitiba
COMEC	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
DR	Doutor
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MG	Minas Gerais
PIB	Produto Interno Bruto
PNE	Portadores de Necessidades Especiais
PR	Paraná
RMC	Região Metropolitana de Curitiba

SUMÁRIO

RESUMO.....	06
ABSTRACT.....	07
LISTA DE FIGURA.....	08
LISTA DE IMAGEM.....	09
LISTA DE MAPAS.....	10
LISTA DE QUADROS.....	11
LISTA DE TABELAS.....	12
LISTA DE SIGLAS.....	13
1 INTRODUÇÃO.....	15
2 O ESPAÇO PÚBLICO E A REQUALIFICAÇÃO NOS CENTROS URBANOS.....	18
2.1 ESPAÇO PÚBLICO DA RUA.....	20
2.2 ESPAÇO PÚBLICO DA PRAÇA.....	22
2.3 A REQUALIFICAÇÃO URBANA NA CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	25
3 ANÁLISES DE ESTUDO DE CASO E CORRELATOS.....	27
3.1 PROJETO 1 – O CALÇADÃO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – PR.....	27
3.2 PROJETO 2 - A REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DIOGO DE VASCONCELOS (SAVASSI) EM BELO HORIZONTE – MG.....	33
3.3 PROJETO 3 – A RUA DE PEDESTRES STROGET EM COPENHAGUE – DINAMARCA.....	38
3.4 ANÁLISES COMPARATIVAS.....	44
4 CONTEXTO URBANO: A RUA PRESIDENTE CARLOS CAVALCANTI E A PRAÇA DR. VICENTE MACHADO.....	46
4.1 CONTEXTO REGIONAL.....	47
4.2 CONTEXTO MUNICIPAL.....	53
4.3 CONTEXTO LOCAL.....	56
5 DIRETRIZES PROJETOVAIS.....	63
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	64
REFERÊNCIAS.....	65

1 INTRODUÇÃO

O afastamento da população das áreas centrais tem resultado na subutilização dessas regiões dotadas de infra-estrutura e de equipamentos urbanos, o que onera os cofres públicos e o orçamento da própria população. A partir disso, Rodrigues (2008, p.3) afirma que é possível observar a degradação do comércio de rua, que tem encontrado grande concorrência na criação de subcentros pela cidade, nos Shoppings e grandes lojas de departamento e até mesmo nos e-commerce¹ que fornecem grandes comodidades aos usuários, como maior proximidade ou menor deslocamento no caso das novas centralidades, e ainda segurança ou proteção a intempéries, itens que geralmente não são encontradas nas ruas de comércio e centros comerciais a céu aberto.

Amorim (2011, p. 39) afirma que o processo de esvaziamento e degradação física e comercial dos centros revela a necessidade de ações públicas integradas para a recuperação, resgate e reapropriação dessa região consolidada, dos seus espaços, edificações, infraestrutura e equipamentos abandonados ou subutilizados.

Acerca desse processo, Schroder (2008, p. 01) reconhece que o abandono sofrido nos centros nos últimos anos do século XIX, ocasionado pela ação das forças de mercado, resultaram na transferência das atividades de comércio, serviços, habitação e lazer para a periferia. Essa movimentação foi motivada pelo elevado valor da terra no centro, pelos problemas com os deslocamentos e aumento nas distâncias a serem percorridas e nos custos com transportes, aliado a oferta dos mesmo serviços e de terra mais barata nas periferias. Isso gerou a criação de novas centralidades regionais ou subcentros, e com isso o centro tradicional ficou

¹ Abreviação em inglês de electronic commerce, que significa comércio eletrônico. É um modelo de comércio que utiliza como base plataformas eletrônicas, como computadores, smartphones e tablets. Trata-se de todo tipo de comercialização de bens e serviços através de dispositivos eletrônicos. (SIGNIFICADOS. **Significado de E-commerce**. Disponível em: < <https://www.significados.com.br/e-commerce/> > Acesso em: 02 set. 2018.)

dependente de um consumidor local e mais pobre, ocasionando a diminuição na atividade comercial e conseqüente diminuição na atração de usuários do centro.

No âmbito nacional esse processo é bastante notado e sobre esse contexto Balbim (2008, p. 1) discorre que o modelo de desenvolvimento que orientou o crescimento das grandes cidades brasileiras, como por exemplo São Luís, Vitória, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Porto Alegre, e Recife, tem se baseado na expansão horizontal, gerando periferias pobres e subequipadas, e novos eixos de expansão para as classes mais abastadas em espaços mais adaptados ao padrão de consumo contemporâneo. Os resultados disso é o abandono e a degradação dos centros tradicionais pelo país.

Esse fenômeno não é uma particularidade das grandes cidades, e acometem também municípios menores, principalmente nas regiões metropolitanas, que tem um agravamento gerado pela falta de representatividade de seu centro comercial, direcionando o movimento rumo a capital onde segundo Rodrigues (2008, p.3) os equipamentos como *shoppings centers* tem se tornado grandes atrativos comerciais, além da grande oferta de atividades econômicas e de lazer na metrópole. Com isso pode-se observar que enquanto o centro local oferece serviços de uso básicos, a metrópole regional oferece uma ampla quantidade de bens e serviços consumidos pela população conforme sua renda e padrão cultural.

A partir dessa problemática alcançou-se a seguinte questão norteadora: Como a Requalificação Urbana poderá contribuir para a recentralização do município de Araucária - PR?

Com isso, este estudo possui grande importância urbanística por se tratar de uma proposta de requalificação na área central de um município da região metropolitana. Esta requalificação visa a integração de uma importante rua do município, que possui grande movimentação de usuários, à praça matriz, mediante a implantação de um calçadão e de equipamentos que promovam e viabilizem a integração e unidade entre elas.

No contexto da requalificação urbana, as ações que se pretende promover neste estudo são fundamentais no processo de urbanização para que haja interligação entre as diversas funções de uma cidade, pois sem elas uma intervenção e reordenação urbanística perde a razão.

Como objetivo geral para o desenvolvimento do estudo definiu-se promover a integração das rua Presidente Carlos Cavalcanti com a praça Doutor (Dr.) Vicente Machado, no centro do município de Araucária, através da implantação de um calçadão. Para alcançar o objetivo geral foram necessários definir os seguintes objetivos específicos: implantar o calçadão na rua Presidente Carlos Cavalcanti; requalificar a praça Dr. Vicente Machado; criar elementos que estabeleçam a integração e unidade entra a rua e praça; realocar e resolver o fluxo de carros e transporte coletivo.

2 O ESPAÇO PÚBLICO E A REQUALIFICAÇÃO NOS CENTROS URBANOS

O espaço público, no presente estudo, será tratado como o espaço não privado de acesso público, ou o espaço de todos na cidade. No âmbito urbano, o espaço público é considerado por Sens (2016, p. 7) como o conjunto de lugares de domínio do coletivo.

Para Indovina (2002, p. 119) o espaço público deve ser considerado fundador da cidade, e defende isso a partir de três pontos de vista. No primeiro, afirma que o espaço público representa uma condição básica à vida urbana, como uma espécie de condição fundamental para a existência e ao funcionamento da cidade. No segundo, coloca o espaço público como um fator de identificação e de identidade, onde o lugar representa um símbolo na cidade. No terceiro, apresenta como o “lugar da palavra”, ou seja um lugar para socialização, encontro e manifestações dos grupos sociais, culturais e políticos, e classifica esse como o mais evidente entre eles.

Carvalho, Francisco e Braga (2004, p. 12) ainda conceituam o espaço público como o lugar de reunião para formação da opinião pública, e o apresentam como um elemento de mediação entre a sociedade e o estado. Afirmam também que deve-se considerar a praça e a rua como o espaço público por excelência, onde o privado torna-se público e coletivo, e onde público tem o poder de formar opinião.

Segundo Santos (1992, appud SENS, 2016, p. 7), “espaço é um sistema de estruturas onde cada elemento estabelece volumes desiguais, gerando forças diferenciadas.” Desta forma são estabelecidas desigualdades no interior da estrutura, impregnada de relações de hierarquia e domínio. Da totalidade destas relações nasce o espaço social que encerra em si uma característica dinâmica: a evolução.

Nesse contexto, verifica-se que muitos dos espaços públicos das cidades cresceram e se desenvolveram sem planejamento urbano, e por isso as prefeituras acabam abandonado determinadas regiões, principalmente o centro, e direcionam atenção a outras em potencial crescimento, se equivocando na valorização ou desvalorização das áreas. Sens (2016, p. 5) expõe que nessas situações a revitalização pode ser apresentada como solução, e é de suma importância relacionar o processo de requalificação à evolução urbana, considerando a cultura local e a utilização socioeconômica dos espaços.

Segundo Perpetua (2010, p. 133), os homens sempre foram forçados a se deslocar, durante todos os modos de produção anteriores, porém em nenhum deles essa mobilidade assumiu tão ampla importância e tal centralidade como no capitalismo. Essa movimentação crescente a qual o autor se refere é denominada movimento pendular.

Conforme Moura, Branco e Firkowski (2005, p. 124), os deslocamentos pendulares conceituam-se pelo deslocamento com um desígnio específico, entre o município de residência e outros municípios. A finalidade desse fluxo pode ser tanto para trabalho, como para estudo e ocorre diariamente, onde o indivíduo sai de seu município, muitas vezes definido como “cidade dormitório”, e vai para municípios vizinhos e retorna ao seu de origem após ter cumprido seu expediente.

Pela falta de planejamento, as regiões centrais sofreram mudanças em sua configuração e diminuição em seu movimento, e referente a isso Januzzi e Rezende (2007, p. 148) apontam que um dos motivos para a reconfiguração destes grandes centros foi a diminuição das atividades de varejo, causadas pelas mudanças de hábitos da população.

O fenômeno do esvaziamento das áreas centrais na maioria das capitais e suas regiões metropolitanas, segundo o Ministério das Cidades (2008, p. 11), possui causas variadas, porém os problemas enfrentados são sempre semelhantes. Entre eles está a degradação do patrimônio histórico, precariedade ambiental, concentração de atividades informais, mudanças no perfil socioeconômico dos usuários, e concentração de grupos sociais vulneráveis, além da subutilização dos recursos disponíveis nas áreas centrais, como infraestrutura, sistema de transportes e estoque imobiliário. Contribui também para a expansão urbana e adensamento populacional em áreas sem infraestrutura, que além de não utilizar a existente, exige investimentos nas áreas antes desocupadas.

Assim, o caminho para reduzir os problemas ocasionados por esse processo é a requalificação urbana, e de acordo com Portas (1998) citado por Januzzi e Rezende (2007, p. 148), o objetivo de um projeto de requalificação é a renovação e/ou ampliação de espaços coletivos com infraestrutura e embelezamento, bem como, as transformações de conexões, redes e interfaces.

Para Couto e Martins (2013, p. 1) um projeto de requalificação é um desafio aos agentes envolvidos no processo, principalmente quando se trata de espaços públicos, pois ao mesmo tempo em que configura uma necessidade, deve-se

combinar os usos necessários aos interesses dos envolvidos: os gestores, agentes imobiliários e a sociedade. A requalificação urbana devem ter sobretudo compromisso com a população, já que se trata de um espaço ocioso ou subutilizadas das cidades, onde deve-se proporcionar apropriações adequadas.

Para Sens (2016, p. 6) a requalificação está diretamente relacionada ao planejamento estratégico e ao plano diretor da cidade. Dessa forma, emerge com projetos de modernização e embelezamento, atendendo também aos interesses imobiliários, e embora possam ser geralmente associadas às grandes metrópoles, são também um recurso utilizado por cidades de médio porte para solucionar seus problemas urbanos.

Desse modo, torna-se necessário e importante conceituar e tratar do espaço público da rua e da praça, uma vez que serão alvos da requalificação proposta ao final deste estudo.

2.1 ESPAÇO PÚBLICO DA RUA

Ao buscar a conceituação do termo rua, uma definição se aproximou copiosamente do que prega o urbanismo humanista: “por rua entenda-se um caminho ou uma via pública (...), permitindo a circulação de pessoas pela localidade em questão” (CONCEITO, 2018, p. 1). Essa é uma boa definição por utilizar o termo “pessoas” e não “pedestres” ou “veículos”, uma vez que seja como pedestre ou condutor não deixamos de ser pessoas circulando pelas vias.

Nesse sentido, Jacobs (2011, p. 295) considera as ruas e calçadas como os principais locais públicos, tais como órgãos vitais numa cidade. Concordando com isso, Rosaneli (2011, apud FERREIRA, 2018, P. 31) também afirma que a rua é o componente principal no sistema dos locais livres nas cidades.

Nesse contexto, para Brun (2010, p. 175) a rua deixou de ser um espaço apenas de convívio social entre as pessoas, e foi reestruturada com novas e diversas formas de acesso e consumo. Um fundamento do urbanismo humanista define que as cidades devem ser feitas e pensadas para as pessoas, e indica que o centro da cidade precisa ser o principal lugar de encontro, considerando-se a qualidade do espaço social e ambiental.

Porém faz-se necessário também, analisar a rua no sentido viário, e sobre isso Ferreira (2018, p. 32) discorre que as ruas urbanas podem ser consideradas como locais de circulação, para deslocamento entre dois pontos, e servem como referenciais delineadores. Além disso, as ruas urbanas podem ser analisadas sobre outras três dimensões. A primeira é referente a sua constituição física, e deve ser considerada o principal local de circulação de uma cidade. A segunda e terceira dimensões são inerentes às questões simbólicas e sociais exercidas pela rua.

O aspecto físico da rua leva em consideração o Código de Trânsito Brasileiro, que classifica as vias quanto a sua utilização: via de trânsito rápido, arterial, coletora ou local. Além disso, as define quanto ao tipo que pode ser ruas, avenidas, vielas, galerias ou caminhos; quanto ao local, sendo situados na área urbana ou rural; e ainda, as caracteriza por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

Nesse contexto, Melo (2004 apud FERREIRA, 2018) define o sistema viário como “o conjunto de vias de circulação de domínio e uso público, projetadas e constituídas com o objetivo de dar mobilidade a circulação de pedestres e veículos, bem como estacionamento”, e afirma que o sistema de viário é essencial no desenvolvimento urbano, pois proporciona o deslocamento dos usuários.

As funções principais de uma via urbana são a circulação de veículos, pedestres e bondes elétricos; estacionamento, parada de automóveis e locais para carga e descarga; local de convívio urbano; suporte para mobiliário urbano e publicidade, além de árvores e jardins, esplanadas e quiosques; suporte para infra-estruturas como eletricidade, gás, rede de água, rede de esgoto telefone, TV a cabo e redes de controle de tráfico (FERREIRA, 2018, p. 33).

A Prefeitura Municipal de Araucária (2017, p. 125) afirma que é necessário, nas vias urbanas, incentivar e favorecer a caminhabilidade, dando preferência aos deslocamentos pedonais, e seguinte a isso promover outros modais sustentáveis, como a bicicleta, e integra-los ao transporte público, além de incentivar os deslocamentos coletivos.

As formas sustentáveis de mobilidade e ocupação do espaço são de grande importância no contexto das cidades atuais, já que permitem a melhoria nos deslocamentos e o acesso da população a serviços, cultura e lazer. Segundo Kunz (2016, p. 1) a saturação das vias públicas pelo uso exacerbado do transporte individual resulta em graves problemas urbanos, levando ao equivocado alargamento de vias, que causa prejuízos ao espaços públicos que deveriam ser direcionados ao lazer e a

circulação pedonal. Assim, é fundamental a elaboração de medidas que proporcionem a recuperação e reocupação dos espaços públicos pelos pedestres e que impulsionem o caminhar nos deslocamentos urbanos, para promover a sustentabilidade.

Nesse sentido, Dittrich et. al. (2015, p. 175) atestam que os calçadões devem assegurar aos pedestres um espaço público de trânsito exclusivo, seja para utilização do comércio, serviços ou lazer local, visando seu bem estar, e incentivando a implantação de mobiliários e equipamentos públicos, além de garantir a segurança dos usuários, uma vez que não terão que compartilhar a rua com veículos e demais meios de locomoção.

Os calçadões são hoje uma solução pertinente para ruas de regiões onde se busca a reapropriação dos espaços públicos, uma vez que o uso pedonal desacelera os fluxos, permitindo uma observação mais profunda da paisagem e até mesmo a permanência nesses espaços, criando novas memórias e a sensação de pertencimento nos usuários.

E por fim, Jacobs (2011, p. 29) defende que sendo as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade também o será, porém o mesmo acontece se as ruas parecerem monótonas aos olhos do usuário. Sendo assim, pode-se afirmar também, que junto à rua e suas calçadas, a praça pode também ser considerada um elemento importante e de alto valor no contexto da cidade, e por isso ela será analisada no próximo capítulo.

2.2 ESPAÇO PÚBLICO DA PRAÇA

A praça pode ser definida como espaço de utilização coletiva com qualidade arquitetônica e paisagística, um lugar para atividades coletivas de centralidade e confluência de percursos. A praça é um elemento urbanístico com grande valor patrimonial no contexto da história urbana, e também um elemento centralizador de práticas sociais, onde se pode criar memória e identidade coletivas (BARBINI E RAMALHETE, 2012, p. 235).

Carvalho, Francisco e Braga (2004, p. 12) classificam que, acima de um lugar de lazer, a praça representa o lugar da cidadania, sendo assim, o declínio da praça representa também o declínio da esfera pública, da política e do cidadão.

Para os autores, as praças podem ser consideradas refúgios dentro da cidade, e afirmam que o rápido crescimento das cidades desestabilizou sua formação e fez com que os usos habituais de seus espaços passassem a ficar mais diversificados. Para eles a paisagem se modifica a todo momento, então preservar e valorizar os espaços e o material histórico não significa se manter no passado, mas sim dar possibilidade para a cidade se desenvolver de acordo com suas necessidades atuais, agregando as mudanças e concomitantemente, preservar suas particularidades.

Concordando os autores agora citados, Caldeira (2007, p. 3) afirma que a beleza de uma praça é formada por sua bagagem histórica, em seu desenho paisagístico e seu conjunto urbanístico. Ela ainda reconhece que a concepção da praça exige a integração entre estrutura, estética e apropriação, e que ela é o espaço que carrega toda a simbologia e as memórias da cidade.

No início as cidades eram formadas a partir dos espaços de convivência. Naquela época para se considerar cidadão, era necessário estar nos lugares e participar das reuniões, cultos, assembleias, e assistir às festas e procissões, enfim, vivenciar os espaços participando da vida pública. Na antiguidade a praça era o espaço com maior importância, por materializar o centro da cidade, e o seu conjunto arquitetônico exercia um papel de lugar público onde acontecia o conceito de civilidade e a vida social da cidade. Com diversos significados, seja funcional ou estrutural, a praça indicava o espaço de maior vitalidade. Eram espaços de referência, de marco visual, e ponto de organização da cidade (CALDEIRA, 2007, P. 3)

Esse status ainda se faz presente nos dias atuais, e embora tenham sofrido mudanças significativas, as praças ainda se caracterizam como locais de confluência social e espaços fundamentais das cidades. Na cultura ocidental é considerada um elemento urbano utilizado para a sociabilidade por facilitar o convívio. Esses espaços têm desenvolvido um papel essencial, pois sempre existe uma praça de destaque, que configura local de eventos históricos nas cidades. São espaços ligados aos processos de formação política, social e econômica, e assim marcam a estrutura das cidades (CALDEIRA, 2007, p. 3).

Em vários países as políticas urbanas buscam qualidade de vida por meio do resgate da coletividade nos espaços públicos, e por isso intervenções em conjuntos

urbanos e áreas de praças têm sido mais frequentes. A partir do século XIX as teorias urbanas passaram a ter uma nova visão sobre as estruturas da cidade, e desenvolveram uma série de teorias e propostas com diferentes abordagens sobre o espaço da praça. Essas propostas romperam com o conceito de espaço urbano tradicional e passaram a introduzir uma nova concepção de espaço livre. A praça aparece então como espaço voltado ao convívio, ao lazer e à prática de exercícios, inserido na visão de uma cidade ideal (CALDEIRA, 2007, p. 3).

A nova organização urbana possui duas abordagens para a apresentação da praça. Uma delas é voltada para a atualização da cidade tradicional e conservação da estrutura espacial, com vistas a recuperação do papel desempenhado pela praça, mantendo a nostalgia do mundo medieval, que a pensava como lugar de destaque na estrutura urbana, reunindo as edificações importantes para a cidade. A outra que defende o processo de *tábula rasa*², propondo uma ruptura completa com a estrutura existente, abordando o espaço urbano sob a ótica da técnica, ou seja, a cidade é parte de uma engrenagem, e seu funcionamento deve adequar-se às novas demandas da sociedade (o trabalho, o tempo, o deslocamento, entre outras) por meio de propostas de eficiência na circulação. (CALDEIRA, 2007, p. 7)

As praças configuram vazios na malha urbana, e quando relacionada ao conjunto arquitetônico da urbe, atua na descompressão, e representam um lugar privilegiado da cidade, pelo seu caráter multifuncional e por proporcionar qualidade de vida, pois confere uma ruptura com a densidade das edificações. No século XX, a consolidação urbanística moderna apresenta transformações gradativas no desenho da cidade (CALDEIRA, 2007, p. 8).

O conceito de espaço livre desenvolve-se como ordenamento espacial urbano em que grandes superfícies passam a integrar o espaço da cidade, e a praça passa a ser o vazio com dimensões monumentais. Propostas urbanísticas de Walter Gropius e Le Corbusier possuíam “como tema central a nova configuração dos espaços livres de uso coletivo e a desmaterialização da praça”, linhas de orientação teórica que se cruzavam com os princípios modernistas brasileiros, com destaque nas obras do próprio arquiteto Le Corbusier e de Lúcio Costa (CALDEIRA, 2007, p. 8)

Atualmente, as praças desfrutam de prestígio, pois a popular busca por qualidade de vida, evidente nos projetos de revitalização urbana são tema central nos

² Caldeira (2007, p. 256) define o processo de *tábula rasa* como “a supervalorização dos aspectos técnicos e funcionais pelos indivíduos envolvidos na gestão (...) imposta ao ambiente existente”.

debates urbanísticos contemporânea. A importância da revitalização é verificada nas políticas de intervenção, das quais a praça aparece como elemento fundamental. Com ela se busca o resgate de valores históricos, muitas vezes perdidos nas escalas arquitetônica e urbanas. (CALDEIRA, 2007, p. 4)

2.3 A REQUALIFICAÇÃO URBANA NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

A reocupação dos centros nas cidades brasileiras configura-se um grande desafio enfrentado pelas administrações municipais, esse fato é amplamente discutido por profissionais da área urbanística. Diante desses obstáculos, Brasil e Aeci (2008, p. 12) defendem que para reabilitar as áreas urbanas centrais, é importante reocupar.

Para Resende (2011, p. 15), o esvaziamento das áreas centrais é um fenômeno que tem se manifestado em diversas cidades brasileiras no decorrer dos anos, aumentando consideravelmente a quantidade de áreas desocupadas e degradadas. Concordando com isso, Contini (2014, p.22) acrescenta que esse fenômeno, notado principalmente a partir da década de 1970, foi resultado da alteração da função dos centros urbanos.

O Ministério das Cidades (2008, p. 11) afirmam que esse fenômeno resultou na subutilização de recursos de infraestrutura e transporte disponíveis, como também contribui para o adensamento populacional em áreas afastadas do centro, gerando a necessidade de novos investimentos nessas regiões. Concomitantemente, Resende (2011, p. 15) ainda argumenta que para a conservação das regiões centrais, são necessários reparos regulares, e em alguns casos intervenções completas. Essa premissa é válida para os espaços urbanos, que se desgastam quando não acontece manutenção ou apropriação. Quando estas ações não ocorrem em áreas ou espaços desocupados, o resultado final acaba sendo abandono e deterioração.

Para isso Lima, Hardt e Oba (2006, p. 10) sugerem que é fundamental a estruturação de estudos particulares para cada região, explorando as necessidades do usuário, e da atividade que a ser implantada, além da capacidade do local que se pretende utilizar.

Quanto ao projeto de requalificação, Januzzi e Rezende (2007, p. 148) apresentam a necessidade de delimitar um território, para então analisar as questões

ali envolvidas, além de criar uma lista dos objetivos e uma descrição dos problemas a serem enfrentados, é preciso considerar a malha urbana, as edificações a serem preservadas, e a serem inseridas como habitação, lazer, serviços ou cultura. Para estes autores, deve conter também o objetivo de forma bastante claro e explícito, considerando sempre as características do local e as conexões com o ambiente ao definir o tipo de intervenção a ser tomada. No processo de execução, os autores defendem que deve-se conservar ao máximo o que existe construído, gerando economia de materiais e energia.

Para Contini (2014, p.44), a requalificação de áreas centrais deve ser um esforço integrado entre gestões públicas e privadas, para recuperação, melhoria e reutilização de espaços, equipamentos e infraestruturas ociosas, vazias, abandonadas, subutilizadas e insalubres, nessas áreas já consolidadas, promovendo o repovoamento de forma multiclassicista.

O Ministério das Cidades (2008, p. 12) implementou o Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, que têm como objetivo a recuperação, e reapropriação das áreas já consolidadas nas cidades como as suas ruas e praças. O programa visa promover o uso e a reocupação democrática das áreas urbanas centrais, favorecendo a permanência de população residente e a atração da população não-residente, por meio da cultura de requalificação urbana em contraposição à cultura dominante da periferação e expansão horizontal das cidades. Com isso busca-se a revalorização das ruas e praças das regiões centrais, que como já visto anteriormente são elementos importantes e vitais para a cidade, e a criação de novos hábitos de lazer e consumo da população, na tentativa de reocupar o centro.

3 ANÁLISES DE ESTUDO DE CASO E CORRELATOS

Neste capítulo serão apresentados os resultados das análises de três estudos de caso. O capítulo será subdividido em três subitens, a saber: Projeto 1 – Rua XV de Novembro em São José dos Pinhais – PR, para cumprimento da análise do estudo de caso Regional; Projeto 2 - A Requalificação da Praça Diogo de Vasconcelos (Savassi) em Belo Horizonte – MG, para cumprimento da análise de correlato Nacional; e Projeto 3 – A Rua de pedestres Stroget em Copenhague – Dinamarca, para cumprimento da análise de correlato Internacional. Durante o processo serão verificados os seguintes itens: localização, informações e condições gerais do projeto, implantação, aspectos sociais, contexto de inserção, objetivos e resultados, entre outros.

A escolha dos três projetos deu-se principalmente por englobarem o conjunto dos elementos urbanos tratados anteriormente, a rua urbana e a praça, sob o ponto de vista do uso prioritário ao pedestre e a apropriação de pessoas. Nesse sentido, os estudos de caso apresentam ruas que foram convertidas para o uso exclusivo de pedestres tendo sido implantados calçadões que estabelecem uma relação direta com uma ou mais praças importantes no âmbito municipal em que estão inseridas, e ainda pela escala dos projetos serem próximas ou iguais a escala de intervenção proposta no presente trabalho e apresentada nas diretrizes projetuais do capítulo 5.

Ao final de cada subitem de análise, será apresentada a relevância do projeto selecionado para este estudo e a conclusão alcançada através das análises realizadas.

3.1 PROJETO 1 – O CALÇADÃO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – PR

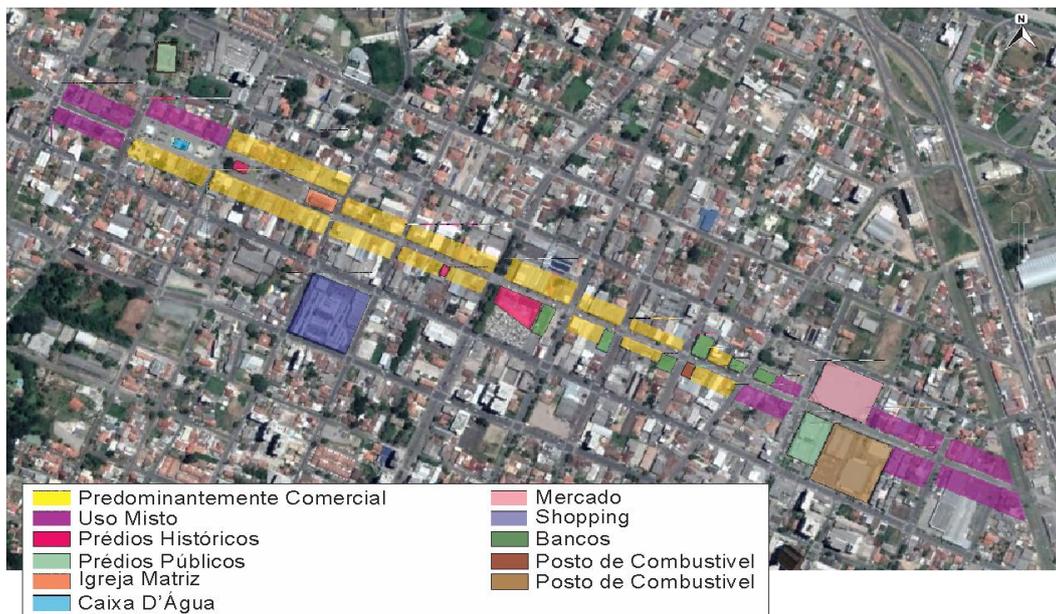
A rua XV de Novembro e a praça Oito de Janeiro são projetos da equipe de planejamento da prefeitura municipal e estão localizadas na região central de São José dos Pinhais, cidade da região metropolitana de Curitiba, capital do Paraná. Segundo Brun (2010, p. 181) no início do século XX a rua era chamada de ‘Rua da Entrada’, por se tratar da via principal de acesso ao município. Nessa época a cidade já recebia grandes investimentos, porém foi apenas nas décadas de 1970 e 1980 que

houveram obras intensificadas de urbanização devido o processo de industrialização que ocorreu no período.

O autor Brun (2010, p. 183) afirma ainda que não existem registros exatos de quando a rua passou a ser chamada pelo nome XV de Novembro, mas se aproxima de uma data ao referir que quase vinte anos após a Nova Constituição o principal e mais antigo logradouro São José dos Pinhais teve seu nome definitivo determinado.

O fechamento da rua para instalação do calçadão aconteceu no ano de 1979, e somente em 2004 ocorreu uma reforma que modificou seu aspecto, com novo mobiliário e calçamento.

IMAGEM 01 – USO DO SOLO E EDIFICAÇÕES IMPORTANTES NO ENTORNO DA RUA XV DE NOVEMBRO



FONTE: Google Earth (adaptações da autora)

Na região onde a rua está inserida encontra-se grande parte do comércio central, além de alguns serviços públicos, postos de combustível e bancos, e o principal Shopping Center do município está localizado a uma quadra da rua VX de Novembro. Ainda são encontrados nessa área alguns dos prédios históricos preservados do município.

A rua possui em sua maior extensão (seis quadras) o fluxo exclusivo para pedestres, como pode-se observar o trecho 02 da Imagem 02. Porém também são encontradas quadras onde o fluxo de carros é feito em apenas uma pista e sentido único e a calçada ocupa o restante da rua (trecho 03), e ainda outras quadras, no

início e final da rua, que possuem pista e sentido duplo para carros e calçadas estreitas próximas ao alinhamento predial dos terrenos (trechos 01 e 04). Por isso o trecho de interesse para esta análise será o 02, onde encontram-se o calçadão e a praça Oito de Janeiro que, por ser o setor que prioriza o uso pedonal, é onde existe o maior adensamento de pessoas.

Quando comparadas as Imagens 01 e 02, é possível perceber que em toda a extensão do calçadão o uso é predominantemente comercial, e isso ocorre até mesmo no entorno da praça, justificando a existência do maior número de usuários que os demais trechos da rua.

Em visita à rua XV de Novembro, foi possível verificar que das ruas que cruzam o calçadão, apenas uma é afunilada e tem o piso no mesmo nível da calçada para priorizar a travessia dos pedestres. As demais possuem semáforo para o pedestre, porém não existe nenhum tratamento especial para priorizar esse fluxo. Além disso, dois dos seis cruzamentos são com ruas importantes da cidade, a rua Joaquin Nabuco e a avenida Rui Barbosa, que tem a função de via arterial, e por onde passam os veículos que entram e saem da cidade, tendo um fluxo intenso de carros com velocidade elevada.

IMAGEM 02 – RUA XV DE NOVEMBRO SECIONADA CONFORME O FLUXO E O SENTIDO DAS VIAS TRANSVERSAIS E PARALELAS.



FONTE: Google Earth (adaptações da autora)

Isso é resultado da cultura e da forma e época de implantação das vias, que mesmo em ruas de pedestres acaba priorizando o veículo ao invés do uso pedonal. Essa cultura está em processo de modificação mediante a implantação de medidas que forcem os motoristas à redução de velocidade, seja por conscientização, imposição ou por penalização, seja pela forma como se pensa, planeja e produz as vias e as cidades.

O mobiliário da rua XV de Novembro, da praça Oito de Janeiro e do Largo vereador Segismundo Salata é constituído basicamente por bancos, floreiras, lixeiras, telefones públicos, postes de iluminação que respeitam a escala humana, painéis informativos junto as edificações históricas, um playground e um espelho d'água.

Na praça e no largo não existe o padrão na instalação do mobiliário que é mantido na rua, onde existe um ritmo em que de um lado são colocados poste, árvore e lixeira e do outro são intercalados poste e o modelo de banco com floreiras, conforme pode ser observado nas imagens 03 e 04, com exceção de algumas quadras

IMAGENS 03 E 04 – MOBILIÁRIO DO CALÇADÃO DA RUA VX DE NOVEMBRO



FONTE: A autora, 2018.

Apesar das árvores de pequeno porte e das floreiras, que não recebem manutenção frequente, o calçadão é bastante árido por possuir o piso todo recoberto por blocos de concreto do tipo *paver* ntertravados.

Na praça e no largo além dos mobiliários iguais aos do calçadão, existem bancos e lixeiras de modelos diferentes e ainda o espelho d'água, um playground e a caixa d'água. Projetada pelo arquiteto Leo Linzmeyer, a caixa d'água possui aproximadamente 30 metros de altura e capacidade de 100 m³.

IMAGENS 05 E 06 – MOBILIÁRIO DA PRAÇA



FONTE: A autora, 2018.

Mesmo não tendo mais funcionalidade, possui grande valor histórico por ter sido o primeiro reservatório a ser construído em concreto protendido no país, em 1966, e por isso foi tombado, em agosto de 2018, para o Patrimônio Histórico do Município, do qual fazem parte também a Igreja Matriz de São José, o Prédio da Biblioteca Municipal Scharffenberg, o Colégio Estadual Silveira da Motta e o Centro de Vivência Cultural João Senegaglia (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2018, p. 1), todos localizados dentro do trecho estudado nesta análise.

IMAGENS 07 E 08 – MOBILIÁRIO E CAIXA D'ÁGUA NO LARGO



FONTE: A autora, 2018.

Ao contrário do calçadão na praça a vegetação se faz mais presente, possui canteiros forrados de grama, algumas espécies de arbustos e arvores de médio e grande porte como araucárias, ipês, palmeiras entre outras, como pode ser verificado nas Imagens 09 e 10.

IMAGENS 09 E 10 – VEGETAÇÃO DA PRAÇA



FONTE: A autora, 2018.

Ao observar o fluxo de pedestres no calçadão e na praça, verificou-se que ele é mais intenso nas bordas, próximos às portas dos comércios, deixando um corredor livre no miolo da rua, onde está instalado o pouco mobiliário existente. Essa concentração acontece pela proteção das marquises e principalmente pela atração que as vitrines exercem sobre os usuários, constituído principalmente por consumidores e clientes do comércio local.

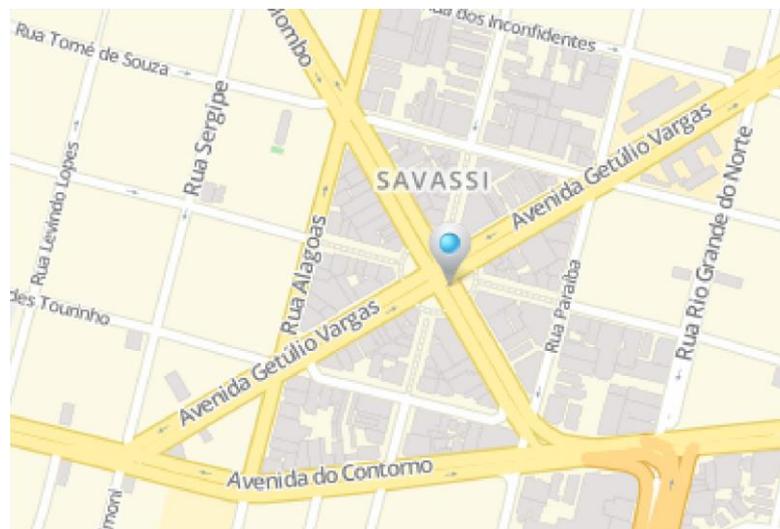
Durante o dia, em dias de semana, existe bastante movimento de pessoas que se apropriam dos espaços seja para compras, permanência ou apenas para passagem, porém nos finais de semana, feriados e a noite o trecho se torna ocioso tendo pouco movimento, o que causa a sensação de insegurança para quem por ali circula.

Com a análise do calçadão da rua XV de novembro foi possível verificar a importância do planejamento das vias e principalmente do cruzamento de calçadões com ruas para veículos, para que essa interação não seja conflituosa e prejudique o fluxo dos pedestres. Foi importante também para confirmar que a dinâmica de uma

Encontra-se próxima da Praça da Liberdade, como pode ser observado na Imagem 11, onde se localizam o Palácio da Liberdade, a sede do governo estadual, e as secretarias de estado. Sua localização privilegiada e o fácil acesso à área central fazem que os usos institucional, residencial, comercial e de serviços se misture no seu entorno.

Dividida pelos cruzamentos das Avenidas Getúlio Vargas e Cristovão Colombo (Imagem 12), e estabelecida numa área delimitada pela avenida do Contorno, teve sua ocupação originada por pessoas de classe média, funcionários públicos e profissionais liberais.

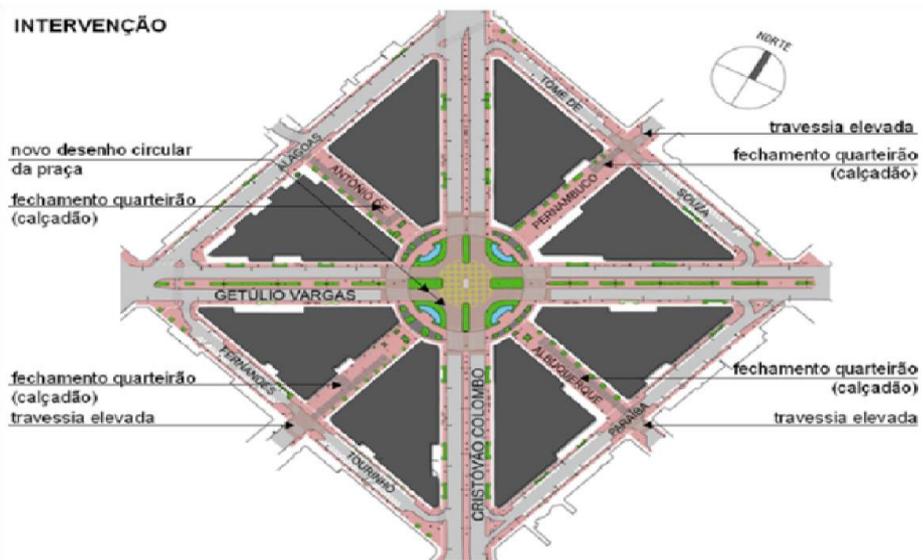
IMAGEM 12 - A PRAÇA SAVASSI E AS RUAS DO ENTORNO



FONTE: Brasília, 2018.

Segundo Bhering e Moraes (2016, p. 98), após um extenso período de discussões, diagnósticos e projeto, a intervenção foi realizada nos anos de 2011 e 2012. O projeto desenvolvido manteve o cruzamento principal (Figura 01), porém deu-lhe tratamento diferenciado com uso de piso intertravado em diversas cores com o intuito de reduzir a velocidade dos veículos. Os passeios foram ampliados para criação de calçadões ao redor da praça, os bolsões de estacionamento foram fechados e substituídos por bancos, e implantadas travessias elevadas através da mudança na inclinação do solo em 6% para que a praça e o cruzamento ficassem no mesmo nível. A execução foi dividida em duas etapas que minimizaram o impacto na dinâmica da população local.

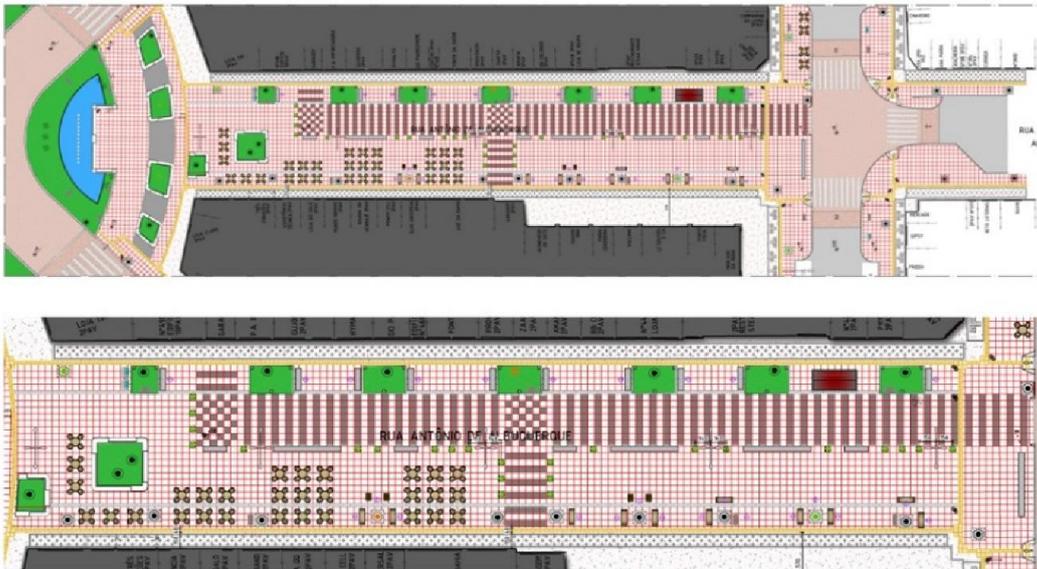
FIGURA 01 - IMPLANTAÇÃO ILUSTRATIVA DA INTERVENÇÃO.



FONTE: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2012, p. 8.

A primeira etapa incluiu a reforma dos quarteirões fechados (Figura 02), onde foram realizados serviços de drenagem, esgotamento, a preparação para o novo calçamento e a colocação do novo mobiliário, dos taludes e das fontes nas esquinas.

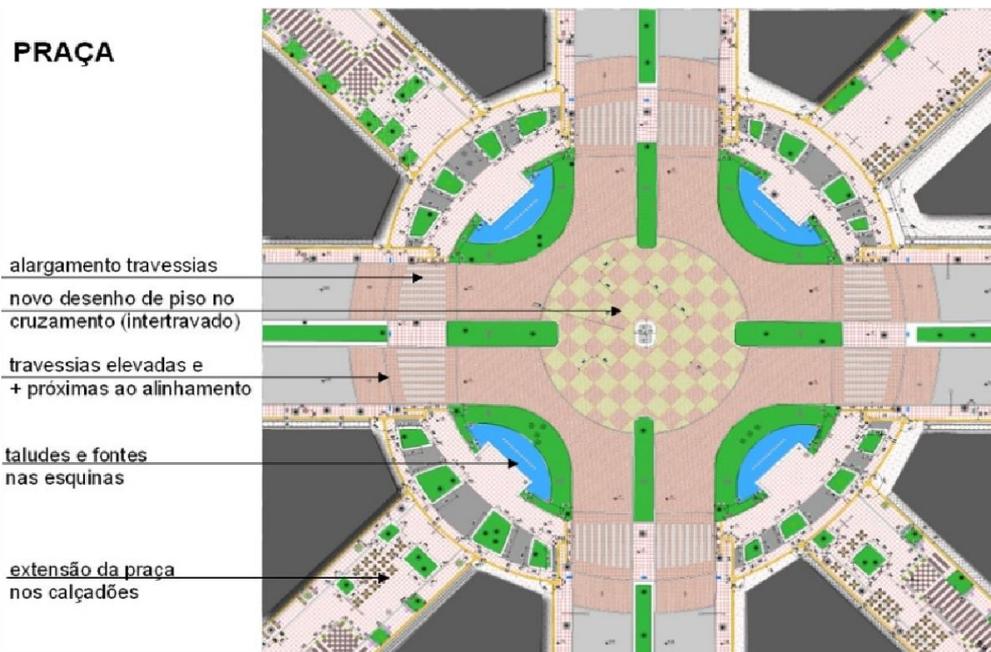
FIGURA 02 – PLANTA DA INTERVENÇÃO NOS QUARTEIRÕES FECHADOS PARA IMPLANTAÇÃO DOS CALÇADÕES



FONTE: Secretaria, 2011, p. 12.

A segunda etapa englobou a reforma da parte central (Figura 03), que provocou alterações no trânsito durante as obras (Figura 04).

FIGURA 03 – PLANTA DA INTERVENÇÃO REALIZADA NA ÁREA CENTRAL PRAÇA.



FONTE: Secretaria, 2011, p. 11.

De acordo com a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (2012, p. 7), nessa etapa foi necessário um planejamento para orientação aos motoristas, e alguns desvios na rota dos automóveis. O recurso utilizado pelo órgão foi a implantação de um sistema que informava os pontos afetados através de mapas publicados em seu site.

O escopo do projeto compreendeu os seguintes itens: implantação de calçadões para fechamento das Ruas Pernambuco e Antônio de Albuquerque; instalação de quatro fontes e taludes (Figura 05), alargamento e execução das calçadas com revestimento em placas de concreto e pedra portuguesa; elevação da pista do cruzamento das Avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo em blocos de concreto tipo *paver* intertravados; execução dos canteiros e jardineiras, instalação das rampas nas calçadas.

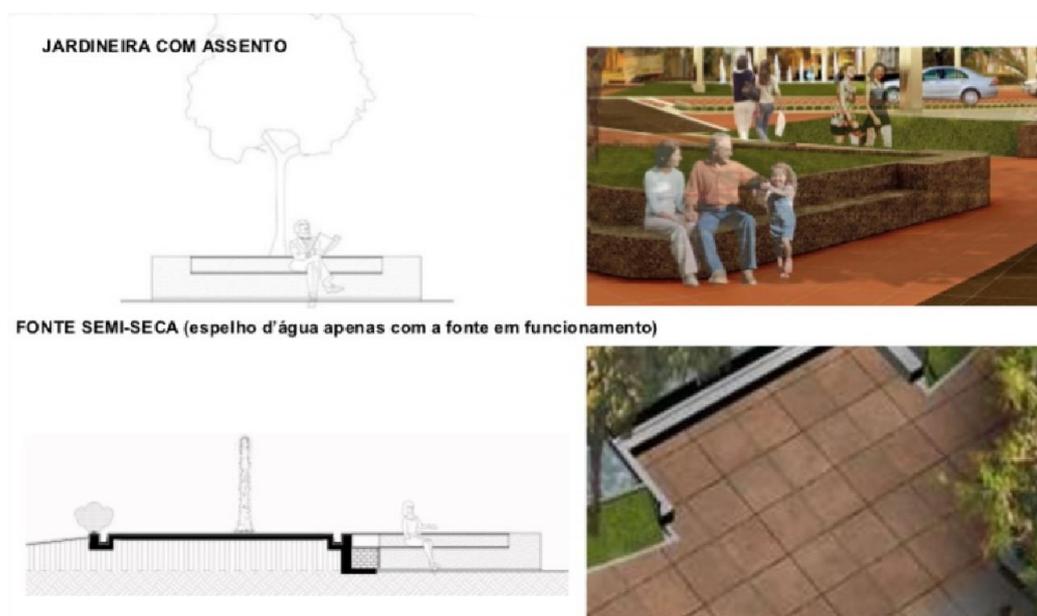
FIGURA 04 – ESQUEMA INFORMATIVO DAS ALTERAÇÕES DE TRÂNSITO REALIZADAS DURANTE AS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO



FONTE: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2012, p. 8.

Além disso houve a execução do sistema de drenagem e irrigação, a instalação do mobiliário: lixeiras, bancos, telefones públicos, arvoreiros, bicicletário, bases para bancas de revista, semáforos, totens e novos postes de iluminação; remoção de árvores e plantio da arborização complementar.

FIGURA 05 – DETALHAMENTO DOS TALUDES E FONTES IMPLANTADOS.



FONTE: Secretaria, 2011, p. 19.

A requalificação contribuiu para a melhoria do acesso e uso dos espaços pelos pedestres, e aumentou a segurança no trânsito através das mudanças realizadas para os veículos, que levaram à redução de velocidade, além das melhorias na sinalização, e contribuiu ainda para a valorização dos imóveis da região.

Segundo a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (2012, p. 10) durante as obras ocorreram reduções na procura pelo comércio, o que gerou diminuição nas vendas. Porém as projeções econômicas previram um grande retorno aos comerciantes após a conclusão das obras, o que de fato ocorreu, pois houve aquecimento no mercado de bares e restaurantes da região, principalmente à noite, com a instalação de novos serviços de alimentação e casas noturnas. Isso tudo levou a população a reocupar e se apropriar da área requalificada.

O projeto da praça Savassi possui grande valor para este estudo, uma vez que propõe um bom exemplo nacional em que a priorização do trânsito de veículos foi convertida para dar destaque e maior importância ao pedestre. O comércio local foi levado em conta para a valorização e envolvimento na apropriação da população como usuária da região em diferentes horários.

3.3 PROJETO 3 – A RUA DE PEDESTRES STROGET EM COPENHAGUE - DINAMARCA

A cidade de Copenhague é a capital da Dinamarca, e foi classificada por vários anos consecutivos como um dos lugares com o maior índice de qualidade de vida, segundo pesquisas de qualidade de vida das revistas *Monocle* e *Forbes*, e também tem um dos maiores Índices de Desenvolvimento Humano do mundo, seguindo o índice do país.

Além disso a cidade é referência na quantidade de áreas verdes, podendo ser encontradas a cada quadra. Segundo Gehl (2013, p. 13), isso se deve ao fato de que Copenhague foi uma das primeiras cidades europeias a encarar problemas de tráfego e buscar soluções, já no início da década de 1960. As medidas empregadas para combater o problema foram reduzir a quantidade de automóveis e estacionamentos no centro, incentivar o uso de bicicletas como meio de locomoção para trabalho e estudo, e a implantação de ruas de pedestres.

Um exemplo de rua de pedestre na cidade é a rua Stroget, localizada na região central, é uma das mais tradicionais e das primeiras a se tornar calçada, implantada em 1962 com um projeto da prefeitura do município. De acordo com Gehl (2013, p. 13), no início da implantação havia dúvidas de que o projeto teria sucesso, por se localizar tão ao norte da cidade. Após a implantação ficou claro que essa dúvida fora em vão, uma vez que o fluxo de pedestres aumentou em aproximadamente 35% só no primeiro ano.

Esse sucesso permitiu a reestruturação da malha viária e a conversão de outras ruas para uso de pedestres e áreas de estacionamento foram transformadas em praças. Isso levou a melhorias na segurança do tráfego de pessoas, e conseqüentemente na qualidade de vida.

A estratégia de diminuição do fluxo de carros e o aumento de bicicletas e pedestres na região central para Gehl (2013, p. 9) é classificada como um “convite” para caminhar e permanecer nos espaços públicos, e isso aumenta a vida urbana.

A Imagem 13 demonstra a localização das praças Gammeltoiv, Stork Fountain e Kongens Nytorv no percurso irregular da rua Stroget. As praças, criadas a partir de áreas de estacionamentos, possuem ainda em seu entorno ruas destinadas para o fluxo de veículos. Algumas delas por vezes cruzam o calçada, mas sem oferecer grandes riscos aos pedestres, pois os cruzamentos acontecem em nível com a calçada o que obriga a reduzir a velocidade dos veículos.

Além das praças, o trajeto de pouco mais de 1000 metros vai revelando elementos novos aos usuários, como pode ser observado na Imagem 14, pois nas praças são encontradas fontes históricas e um espaço verde e exuberante no caso da Kongens Nytorv, e ainda podem ser observados edifícios destaques como o que abriga a Câmara Municipal e o The Jens Olsen Astronomical Clock.

Em uma navegação virtual pelo Google Street View, foi possível identificar que o piso é quase que totalmente formado por placas de cimento em formatos diferente dependendo do trecho, em alguns até formando mosaicos ou desenhos geométricos.

IMAGEM 13 – LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS E DA RUA STROGET



FONTE: Google Earth (adaptações da autora)

Em relação ao mobiliário existem vários bancos, mas apenas nos trechos onde a rua se alarga e próximos às praças, porém espaços para permanência são encontrados ao longo de todo o trajeto, pois existem vários bares, cafés e restaurantes, e até mesmo lojas, que se utilizam do passeio como uma extensão do seu estabelecimento.

Apesar da grande presença de bicicletas, devido ao incentivo e facilidade no uso como forma de locomoção da população pelo preparo das vias para os ciclistas, relevo propício para esse uso já que é bastante plano, e da criação de um grande número de paraciclos para o estacionamento gratuito no município, no calçadão eles não foram notados, por isso postes, o gradil da entrada para a estação de metrô ou qualquer outro anteparo acaba se tornando local de parada para as bicicletas. Um mobiliário que também não foi encontrado em grande número no percurso da rua é a lixeira, e apesar disso não se notou a presença de lixo jogado no chão.

Além do grande uso de bicicletas, Gaspar (2017, p. 29) afirma que o transporte coletivo que conta com ônibus, trem e metrô é muito eficiente e bastante econômico, pois o usuário pode utilizar qualquer uma das três modalidades de forma integrada, através de um bilhete único.

IMAGEM 14 – LOCALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS IMPORTANTES NO PERCURSO DA RUA



FONTE: Gaspar, 2017, p. 29.

Ao analisar as edificações presentes em toda a rua, foi possível observar que o gabarito está sempre entre quatro e cinco pavimentos e em sua maioria são edifícios construídos no século passado, porém em excelente estado de conservação. A escala desses edifícios respeita a escala humana, e as fachadas são bastante harmônicas e elegantes, como pede ser constatado nas imagens 15 e 16. A ocupação dos térreos desses edifícios é quase totalmente de comércios formados por lojas, cafés, restaurantes e bares, sendo que a vitalidade durante a noite se deve aos estabelecimentos voltados à alimentação.

IMAGENS 15 E 16 – GABARITO DAS EDIFICAÇÕES



FONTE: Google Street View.

Comprovando a informação de que Copenhague possui uma grande riqueza em áreas verdes a Imagem 17 demonstra que num raio de aproximadamente 1200 metros, a partir da rua Stroget, foram encontrados 8 espaços verdes, sendo deles 2 deles de grande porte e outros 3 considerados de médio porte.

IMAGEM 17 – ÁREAS VERDES



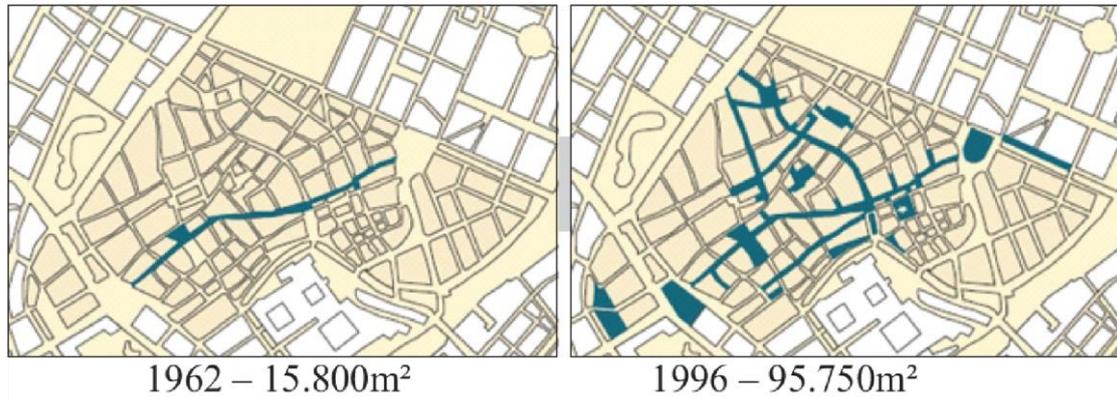
- 1- OrstedsParken 2- Kobenhavn K 3- Kastelskirken
 4- Kongens Nytorv 5- Storkespringvandet 6- Gammeltorv
 7- Dragespringvandet 8- Soren Kierkegaard

- Nyhavn
 Stroget
 praças secas
 áreas verdes

FONTE: Gaspar, 2017, p. 29.

Após a implantação da rua de pedestres muitos outros quilômetros foram convertidos em vias para uso exclusivo de pedestres em Copenhague. Ao comparar os mapas da Figura 06 é possível verificar essa evolução e aumento dessas áreas na região central da cidade. Desde a década de 1960 foram instalados mais de três quilômetros desse tipo de via, incentivando o transitar de pedestres e ciclistas.

FIGURA 06 – EVOLUÇÃO DA QUANTIDADE DE RUAS DE PEDESTRE EM COPENHAGUE



FONTE: Gaspar, 2017, p. 30.

Por fim, a escolha deste projeto se faz importante para o presente estudo pelo exemplo de referência mundial em reurbanização que ele representa. Considerando não apenas a rua Stroget, porém a cidade de Copenhague como um todo, pode-se observar a preocupação existente em manter uma escala que não inibe ou intimida os usuários, oferecendo espaços agradáveis e convidativos, aumentando a vitalidade e apropriação por parte da população e dos turistas. Além disso, a cidade possui um exemplar sistema de mobilidade, que a leva, todos os anos, estar entre as mais bem classificadas no quesito qualidade de vida.

3.4 ANÁLISES COMPARATIVAS

Os quadros a seguir apresenta em suma um comparativo de informações dos três casos analisados no presente estudo, e apresenta os pontos fortes e fracos dos projetos analisados.

QUADRO 01 - RESUMO COMPARATIVO ENTRE OS ESTUDOS DE CASO

Itens Analisados	Caso I: Calçadão da Rua XV de Novembro – SJP-PR	Caso II: Praça Diogo de Vasconcelos - MG	Caso III: Rua de Pedestres Stroget – Copenhague – Dinamarca
Implantação	Apesar de se tratar de um calçadão, o projeto possui conflitos de pedestres e carros nos cruzamentos.	Previu-se estratégias para priorizar o pedestre, porém o cruzamento principal é o de veículos.	Existiu o cuidado nas estratégias que minimizassem conflitos nos cruzamentos para a segurança do pedestre.
Planta	Bastante simples, constituída do calçadão em linha reta e da praça localizada no início.	Cruzamento central em círculo recebendo fluxo de avenidas largas e calçadas radiais mais estreitos.	Calçadão em linha única, porém sinuosa e praças no início e final da rua, além de um largo no meio.
Mobiliário	Bastante variado e bem completo, porém recebendo relativamente pouca manutenção.	Bem completo e bem executado, com bancos e fonte projetados junto dos taludes.	Vários ambiente com bancos para permanência, porem ausência de lixeiras e paraciclos.
Vegetação	Apesar da arborização em toda extensão do calçadão, a rua é bastante árida, e a praça possui poucos canteiros com grama.	Bastante arborizado e com gramado nos taludes, porém com pouca variedade de espécies vegetais.	Rua especialmente árida, sem presença de vegetação. Existem áreas verdes nas praça relacionadas ao projeto e em quadras próximas.
Detalhes	Projeto pobre em detalhes e bastante simétrico. Os detalhes estão presentes nas edificações históricas presentes no percurso e na caixa d'água.	Preocupação no projeto dos taludes, para aproveitar a diferença de níveis criando fontes e bancos, piso com cores e desenhos diferentes no cruzamento.	Priorização da escala humana nas edificações do entorno, e cruzamentos em nível com a calçada para redução da velocidade dos veículos.
Materiais	Piso em <i>paver</i> , mobiliário em ferro e madeira, azulejo nos painéis históricos.	Piso em <i>paver</i> e pedra portuguesa, mobiliário em ferro, concreto e madeira.	Piso em blocos de concreto, mobiliário em ferro e madeira.

QUADRO 02 - PONTOS FORTES E FRACOS DOS ESTUDOS DE CASO

Pontos	Caso I	Caso II	Caso III
Conceito do Projeto			
Implantação			
Insolação			
Setorização/Fluxos			
Mobiliário			
Estratégias de Conforto			

Solução Ruim	Solução Razoável	Boa Solução	Excelente Solução
			

4 CONTEXTO URBANO: A RUA PRESIDENTE CARLOS CAVALCANTI E A PRAÇA DR. VICENTE MACHADO

As configurações das regiões metropolitanas brasileiras tem se transformado nas últimas décadas, especialmente após 1980, conforme afirmam Colla e Ferreira (2017, p. 2). Essas transformações sofreram influência dos deslocamentos pendulares e migratórios desencadeadas por fatores econômicos, sociais, territoriais, e especialmente de trabalho. Os movimentos pendulares são características de grande importância para este capítulo.

A Região Metropolitana de Curitiba (RMC) também tem passado por essas modificações. A RMC foi criada em 1975 como decorrência das instruções da Lei Federal Complementar nº 14/1973, e inicialmente era composta por 14 municípios (COMEC, 2017, p. 29), atualmente reúne 29 municípios, onde sua metrópole é a cidade de Curitiba. Colla e Ferreira (2017, p. 2, 3) afirmam que a capital é a principal receptora dos movimentos pendulares da região, e também possui fluxos expressivos de saída para os municípios do entorno.

As autoras ainda declaram que a RMC apresenta uma estrutura industrial importante, e um dos municípios que possui um grande e representativo parque industrial é Araucária, município em que este estudo se desenvolverá.

Araucária, que foi inicialmente nomeada como Tindiquera, em 1958 passou a ser chamado de Freguesia do Iguassú, somente em 11 de fevereiro de 1.890 foi caracterizado na categoria de Município e então recebeu o nome de Araucária, sendo o primeiro administrador o Major Sezino Pereira de Souza. A primeira eleição municipal ocorreu dois anos após, em 1892 e o prefeito eleito foi Manoel Gonçalves Ferreira. Somente em 1919 o município foi elevado à categoria de comarca (PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAUCÁRIA, 2018, p. 1).

Sua origem territorial ocorreu no extremo oeste do atual perímetro urbano, e foi implantado próximo à Estrada Geral Curitiba – Lapa e às margens do Rio Iguaçu. Distante 29 km da capital, o município faz divisa com as cidades: Campo Largo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Mandirituba, Contenda e Balsa Nova. A fronteira com Curitiba atualmente só é perceptível pela presença do rio que separa as duas cidades, pois já se encontram conurbadas. As duas cidades possuem uma relação de

industrialização muito estável, além de possuir um movimento pendular bastante forte em ambos os sentidos.

A década de 1970 marcou o início do processo de industrialização, tornando Araucária num centro industrial secundário, e fortalecendo a relação com Curitiba através da criação do Centro Industrial de Araucária (CIAR) às margens da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), e isso se fortaleceu com a chegada de empresas multinacionais, principalmente ligadas ao complexo metal-mecânico. Até então um município era em sua maioria agrícola. (COMEC, 2017, p. 68)

O município foi classificado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) o décimo terceiro mais populoso do estado, com 141.410 habitantes.

4.1 CONTEXTO REGIONAL

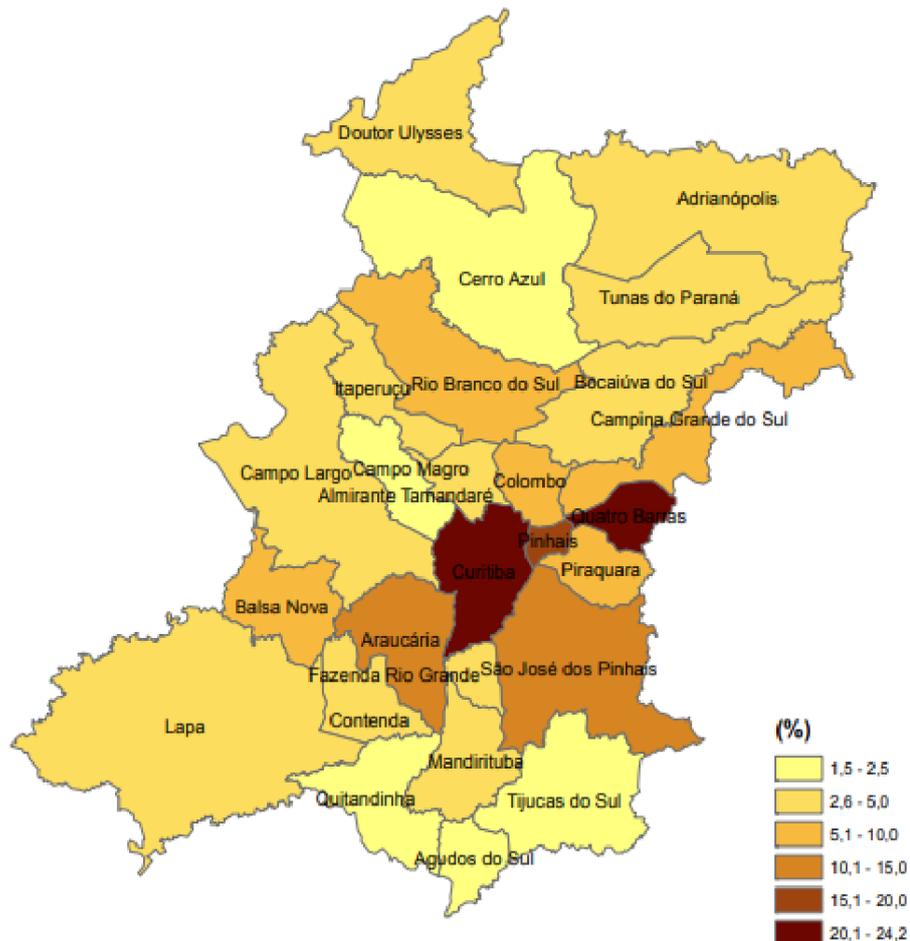
Tendo como base os apontamentos teóricos apresentados no decorrer desta pesquisa, entende-se a necessidade de orientar o olhar às cidades das regiões metropolitanas dos grandes centros urbanos. Sob este entendimento, a presente pesquisa buscou compreender, através de uma análise comparativa, quais os municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) apresentam considerável relação e, ou conexão com a cidade polo. Para tanto, utilizou-se o mapeamento do movimento pendular³ que, em um segundo momento da pesquisa, indicou Araucária como um dos principais municípios que estabelecem forte relação com Curitiba.

Em um primeiro momento ao analisar o Mapa 01 de movimento pendular na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), que considera o movimento para trabalho ou estudo, identificou-se que os municípios com maior taxa bruta de atração são: Curitiba, Quatro Barras, Pinhais, Araucária e São José dos Pinhais. Isso significa que estes cinco municípios tem forte poder de atração de pessoas que residem no restante da Região Metropolitana de Curitiba. É possível verificar que Curitiba e Quatro Barras tem a maior capacidade de atração de pessoas, superior a 20%. Já no caso de

³ Colla e Ferreira (2017, p. 8) definem “movimentos pendulares como sendo uma mobilidade predominantemente entre municípios próximos, geralmente dentro das próprias unidades de federação” e ainda complementam que “os movimentos pendulares são utilizados para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo”.

Pinhais, o nível de atração de pessoas se estabelece na faixa entre 15,1% e 20,0%, enquanto que os municípios de Araucária e São José dos Pinhais vêm logo em seguida, ficando entre 10,1% e 15,0%.

MAPA 01 - MOVIMENTO PENDULAR: TAXA BRUTA DE ATRAÇÃO – RMC



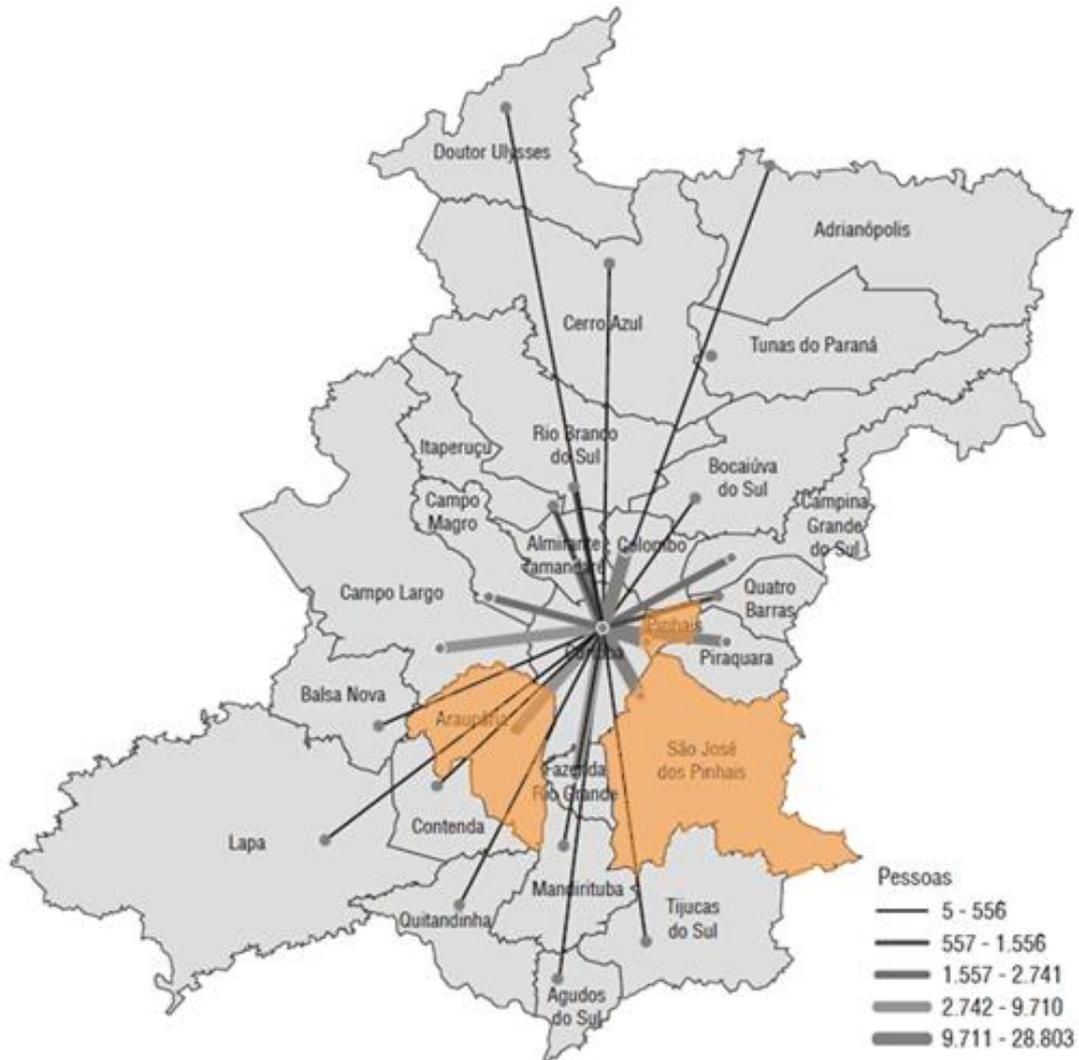
FONTE: IBGE – Censo Demográfico (elaboração do IPARDES).

De modo complementar a análise prévia do movimento pendular na RMC, Deschamps e Cintra (2008, p. 5), apontam que é possível identificar três eixos de emprego na RMC partindo de Curitiba. Um no sentido Araucária, outro no sentido Pinhais e Quatro Barras, e um terceiro e mais recente no sentido São José dos Pinhais. As autoras ainda indicam que esses municípios, por terem elevadas taxas de atração e de repulsão, indicam alta rotatividade de população empregada.

Tendo em vista o apontamento de Deschamps e Cintra (2008), optou-se por aprofundar as análises verificando as taxas de entrada e saída dos municípios

limítrofes à cidade polo, tomando como base os cinco municípios com maior taxa de atração, conforme Mapa 01, sendo eles Araucária, Pinhais e São José dos Pinhais.

MAPA 02 – MOVIMENTO PENDULAR DE PESSOAS RESIDENTES EM MUNICÍPIOS DA RMC QUE SE DESLOCAM PARA CURITIBA

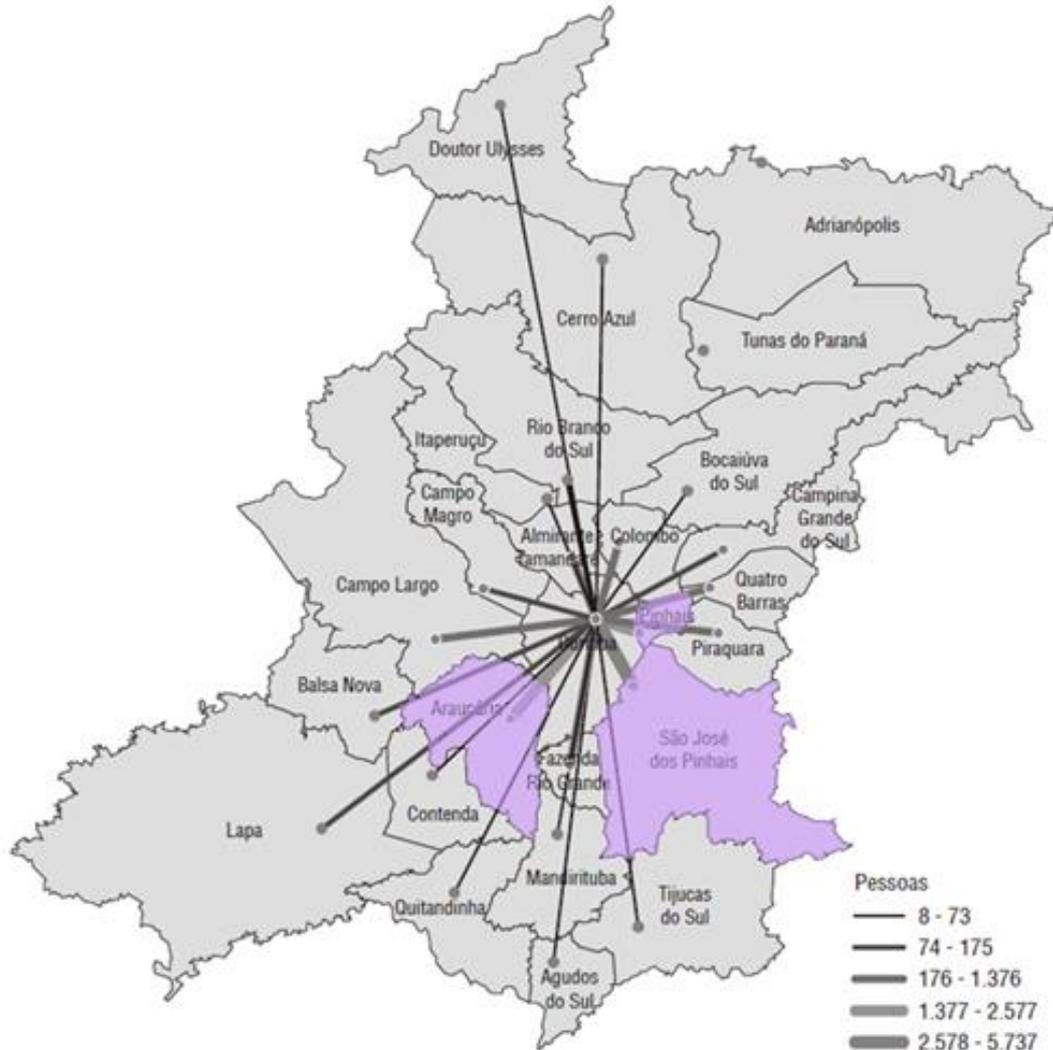


FONTE: IBGE – Censo Demográfico (elaboração do IPARDES).

Conforme pode ser verificado no Mapa 02, os municípios com os fluxos mais importantes sentido Curitiba, dentre os três selecionados, são Pinhais e São José dos Pinhais, integrando o intervalo entre 9.711 e 28.803 pessoas, enquanto Araucária possui quantidade menor de pessoas que saem para trabalhar ou estudar na capital, ficando no intervalo entre 2.742 e 9.710 pessoas, o que demonstra que o município de Araucária apresenta um número menor de pessoas que saem do município para a capital, em relação aos demais municípios estudados. Entende-se, portanto que

Araucária tende a concentrar o movimento de trabalho e estudo de seus moradores no próprio município.

MAPA 03 – MOVIMENTO PENDULAR DE PESSOAS RESIDENTES EM CURITIBA QUE SE DESLOCAM PARA MUNICÍPIOS DA RMC



FONTE: IBGE – Censo Demográfico (elaboração do IPARDES).

No sentido oposto, onde o deslocamento de pessoas tem como origem a cidade polo, observa-se no Mapa 03 que Araucária possui a mesma taxa de atração de Pinhais e São José dos Pinhais, ambos se encontram no intervalo de 2.578 e 5.737 pessoas. Isso aponta que a movimentação diária de pessoas no município de Araucária é alta, sejam elas residentes ou não, podendo ser considerado um polo comercial e empregatício atrativo, já que possui alta taxa de atração e baixa taxa de repulsão.

De modo complementar, a Tabela 01 que apresenta os dados econômicos e de população dos municípios estudados, demonstra que Araucária destaca-se apresentando o maior valor per capita de produto interno bruto, considerando também sua alta receita municipal. Dados que vão ao encontro dos resultados apontados anteriormente, onde o município apresenta-se como polo comercial e empregatício atrativo.

Nessa linha de pensamento, Negreli (2014, p. 2) aponta que Araucária possui uma peculiaridade quando comparada aos demais municípios na Região Metropolitana, trata-se da presença de indústrias de grande porte relacionadas à Refinaria da Petrobras, o que o torna um dos maiores arrecadadores de impostos do estado. O vertiginoso processo de ocupação do espaço metropolitano deu-se principalmente devido à presença de atividades produtivas e geradoras de emprego. Segundo Negreli (2004, p. 2), Araucária possui uma peculiaridade quando comparada aos demais municípios na Região Metropolitana, se trata da presença de indústrias de grande porte relacionadas à Refinaria da Petrobras, o que o torna um dos maiores arrecadadores de impostos do estado.

TABELA 01 – ÁREA, POPULAÇÃO TOTAL, DENSIDADE DEMOGRÁFICA, PIB E RECEITAS MUNICIPAIS.

Município	Área Territorial (km ²)	População Censitária – Total (2010)	Densidade Demográfica (hab/km ²)	Produto Interno Bruto per Capita (R\$ 1,00)	Receitas Municipais - Total (R\$ 1,00)
Araucária	471,337	119.123	283,08	104.568	829.051.588,79
Pinhais	61,137	117.008	2.078,04	40.070	314302894,43
São José dos Pinhais	944,28	264.210	315,47	76.461	935.359.088,49

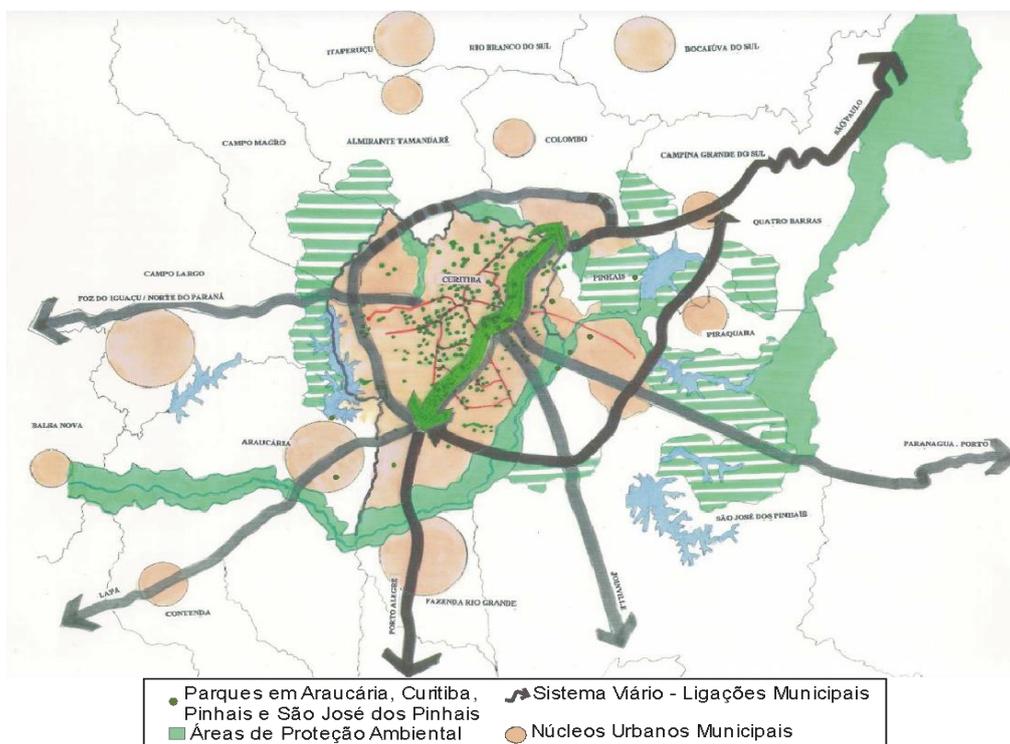
FONTE: Base de Dados do Estado do IPARDES (elaboração da autora).

Corroborando com os dados econômicos e populacionais, o Mapa XX mostra as áreas verdes na RMC, e aponta a presença de parques com áreas verdes nos três municípios selecionados e também em Curitiba. Ao analisar quantitativamente pode-se verificar que Araucária possui apenas duas áreas de parque (Parque Cachoeira e Parque Municipal do Passaúna), sendo que apenas um deles encontra-se ativo e aberto ao público. Enquanto isso São José possui três parques (Parque da Fonte, Parque Náutico e Parque São José), todos públicos, ativos e dentro do perímetro

urbano, e Pinhais possui duas áreas de grande importância (Autódromo Internacional e Parque das Águas), sendo uma delas privada.

Quando considerada a extensão territorial dos municípios e a quantidade de parques ativos tem-se que Araucária possui um déficit de áreas atrativas e de lazer para a população. Isso demonstra a necessidade de mais áreas de lazer e principalmente áreas destinadas à pedestres no município.

MAPA 04 – ÁREAS VERDES NA RMC



FONTE: Curitiba em Dados (adaptações da autora)

Desse modo, pode-se afirmar, após as análises realizadas, que o município de Araucária destaca-se na RMC e apresenta-se como potencial foco de estudo urbano. Nesse sentido, orienta-se a presente pesquisa a compreensão da escala municipal de Araucária, tendo como foco a região central da cidade, que concentra a economia e a circulação de pessoas. Neste contexto pretende-se, portanto avaliar as condições urbanas existentes, que favorecem ou não a sociabilidade de pessoas, bem como a circulação e a permanência de pedestres.

4.2 CONTEXTO MUNICIPAL

A origem do município de Araucária ocorreu no século XVII, e se deu a partir do extremo oeste do atual perímetro urbano. Foi implantado às margens da Estrada Geral Curitiba – Lapa, e encontrou o Rio Iguaçu como barreira natural para expansão. Desde então fez parte dos ciclos econômicos mais importantes da história do Paraná sendo eles: o Tropeirismo no século XVIII; o Ciclo do Mate e a política de imigração do Governador Lamenha Lins no século XIX; e a industrialização da Região Metropolitana de Curitiba ocorrida no século XX. Em cada momento da história teve diferentes estruturas urbanas que contribuíram para a formação da atual estrutura espacial. (SILVA, 2006, p. 46). Conforme Silva (2006, p. 62) destaca, no processo de produção do espaço urbano a indústria foi fundamental e tornou-se um dos principais vetores responsáveis pela reestruturação espacial de Araucária.

MAPA 05 – MUNICÍPIO DE ARAUCÁRIA NO AGLOMERADO METROPOLITANO

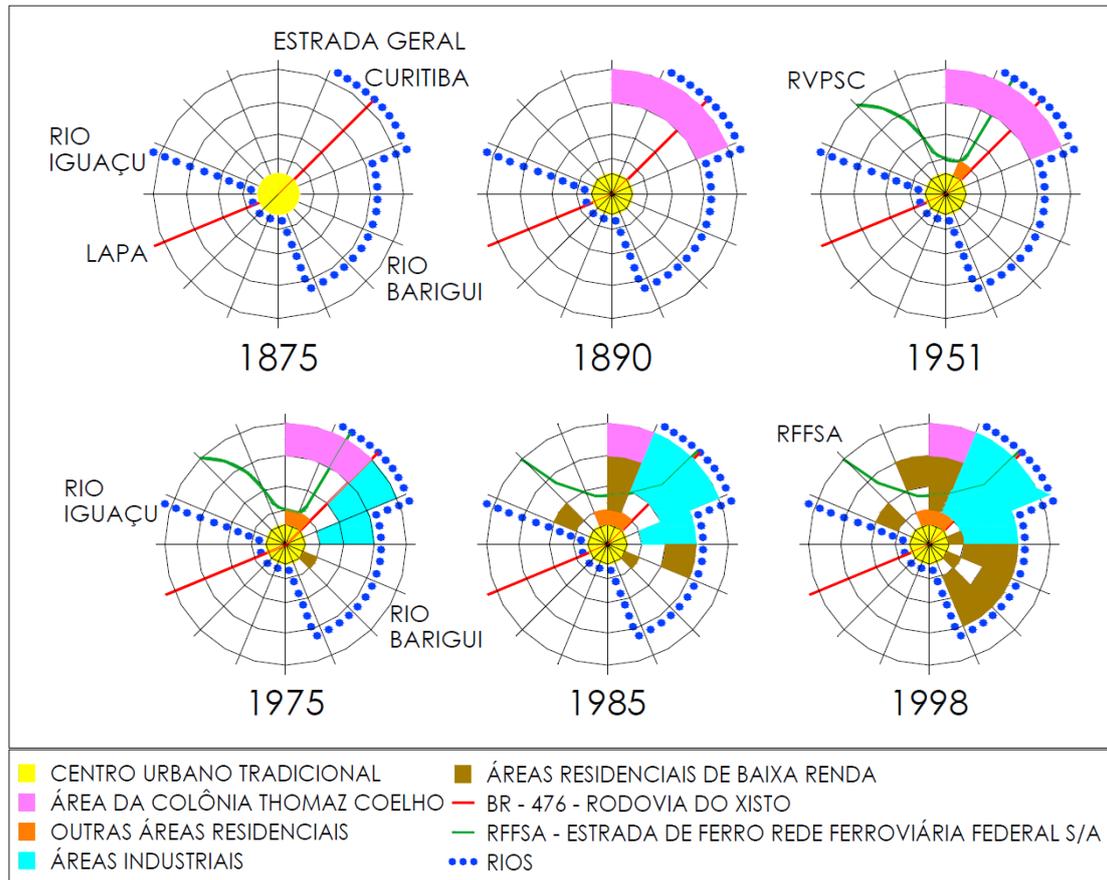


FONTE: Silva, 2006, p. 74 (adaptação da autora).

Negrelli (2004, p. 2) afirma que o município passou por um crescimento populacional acelerado, devido um processo de industrialização iniciado na década de 1970, quando ocorreu a instalação da Refinaria Presidente Vargas (REPAR) da

Petrobras e a criação do CIAR. Esses fatos impulsionaram a vinda de outras grandes empresas para a cidade.

FIGURA 07 – ESTRUTURAS ESPACIAIS DO INÍCIO DA OCUPAÇÃO E APÓS O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DE ARAUCÁRIA



Fonte: Silva, 2006, p. 51 e 54 (adaptação da autora).

O crescimento urbano acelerado intensificou as mudanças na estrutura do município, e de acordo com Negreli (2004, p. 30) o principal fator que contribuiu para isso foi o crescimento populacional no município, que não derivou do crescimento vegetativo, mas sim do processo migratório.

A Tabela 02 ratifica a afirmação da autora sobre a origem da população de Araucária. Nela é possível verificar que é do interior do estado que migraram mais de 33%, e de Curitiba e outras cidades da região metropolitana mais de 20%, somando assim mais de 50% da população. Somente 28% da população é de origem do próprio município.

TABELA 02 - COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DE ARAUCÁRIA EM 2000

LOCALIDADE DE ORIGEM	PARTICIPAÇÃO (%)
Araucária	28,0
Curitiba	17,5
Outros municípios da RMC	2,8
Outras cidades do Paraná	33,7
Minas Gerais	2,4
São Paulo	3,8
Santa Catarina	4,8
Rio Grande do Sul	1,7
Outros estados	4,7

FONTE: Negreli, 2004, p. 40

O processo de ocupação e produção do espaço urbano de Araucária, somado ao crescimento populacional descontrolado e advindo dos processos migratórios, aliado ao grande desenvolvimento industrial, e as limitações que o rio Iguaçu estabeleceu, ocasionaram uma evolução diferente do que geralmente se observa nas demais cidades. A presença do CIAR e a existência de um elevado número de lotes urbanos não edificadas na região, ocasionaram um processo de expansão horizontal do município orientado à divisa com Curitiba. Essa dinâmica acabou afastando a população da região central, criando um problema para o município que teve que criar infraestrutura nas regiões mais distantes e criando ociosidade dessa mesma infraestrutura já consolidada no centro.

Nesse sentido, fica evidente a necessidade de tornar o centro novamente atraente à população. Segundo Schroder (2008, p. 1) é de grande importância que no processo de desenvolvimento urbano encontre-se meios e tentativas de promoção e retorno da população ao centro das cidades. Este processo que tem sido chamado de 'recentralização', 'reurbanização' ou 'requalificação urbana' reflete a preocupação com a área central das cidades em função das mudanças observadas. (SCHRODER, 2008, P. 1).

O autor ainda fala sobre os três principais motivos do abandono dos centros tradicionais:

O primeiro deles reflete as mudanças no aspecto físico, onde se verifica a obsolescência dos edifícios e a diminuição dos fluxos que transforma o ambiente urbano em uma área de precariedades. Depois as alterações sociais, com a perda de interesse pelo centro tradicional em face da dificuldade de circulação e estacionamento, levando a um nítido abandono do centro e à procura por áreas centrais nas periferias. Finalmente, as

alterações econômicas induzem a uma dinâmica locacional em que os comerciantes disputam as áreas mais visíveis e investem em localizações mais acessíveis (SCHRODER, 2008, p. 1).

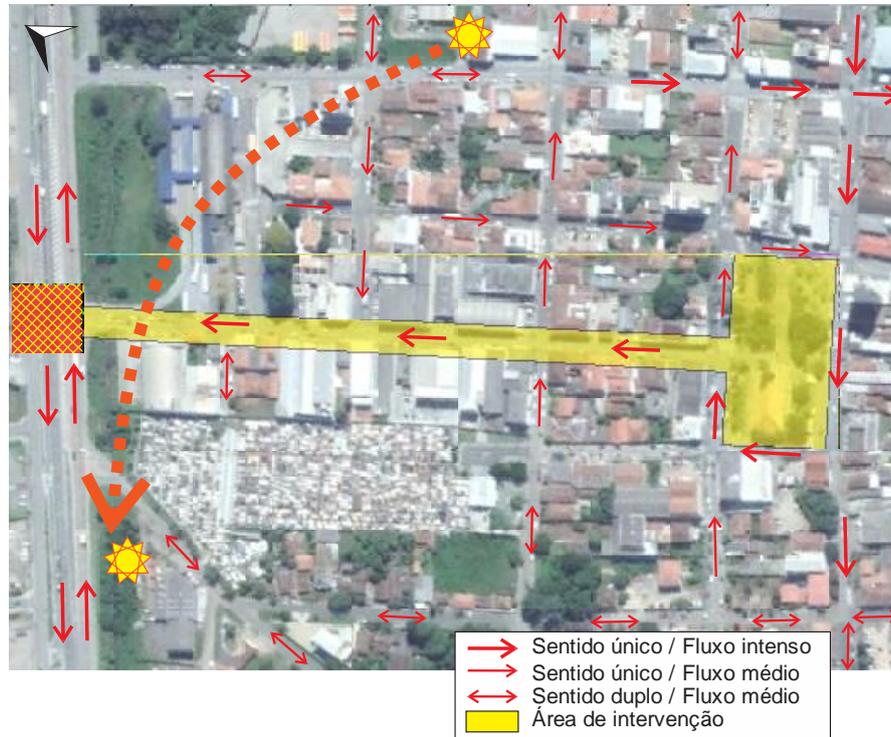
A retomada do centro urbano de Araucária vêm despertando a atenção dos urbanistas e planejadores do município que através do Plano de Mobilidade Municipal de Araucária, têm buscado compreender as deficiências e potencialidades da área central e propor soluções de requalificação urbana orientadas principalmente ao incentivo do comércio. Tendo como base este levantamento já realizado pela equipe técnica municipal, o presente trabalho busca apreender o contexto local do centro, apresentado na próxima seção.

4.3 CONTEXTO LOCAL

A área alvo da proposta de intervenção pretendida neste estudo é a rua Carlos Cavalcanti e a praça Doutor Vicente Machado, e está inserida no Centro da cidade de Araucária – Paraná. A rua se estabelece como uma das cinco formas possíveis de atravessar a BR 476 para ter acesso aos bairros a noroeste da Rodovia do Xisto.

Esse cruzamento é o mais conflituoso por ser o único que acontece em nível, e atualmente é realizado através de semáforos que possuem seis tempos. Os demais são resolvidos das seguintes formas: três deles são feitos por trincheira são eles a avenida Alfred Charvet, rua Manoel Ribas e PR 423; e um através de viaduto na rua Dr. Vital Brasil para a av. Dr. Victor do Amaral.

IMAGEM 18 – ÁREA DE INTERVENÇÃO, SENTIDO DAS VIAS E INTENSIDADE DOS FLUXOS



FONTE: Google Earth (adaptações da autora)

A rua possui um grande declive, que prolonga a sua extensão e deixa em evidência a praça, que por sua vez tem em destaque o edifício da igreja matriz, conforme pode ser observado nas Imagens 19 e 20.

IMAGEM 19 E 20 – CRUZAMENTO DA RUA CARLOS CAVALCANTI COM RODOVIA DO XISTO



Fonte: A autora 2018 e Google Street View.

A Prefeitura Municipal de Araucária (2017, p. 55) demonstra que existe um plano para instalação de um viaduto nesse trecho, onde a rodovia fluiria acima sem

nenhuma obstrução e conflito com o trânsito local (Imagens 21 e 22), enquanto a intercessão das ruas Benjamin Constant com Prof. Kazimiera Szymanski e da avenida Independência com a marginal da BR 476, a ser criada, e o acesso dos ônibus ao terminal central pela rua Carlos Cavalcanti serão realizados por baixo do viaduto.

IMAGEM 21 E 22 – ESQUEMA DA PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO E PERSPECTIVA DE PROPOSTA PARA O VIADUTO.

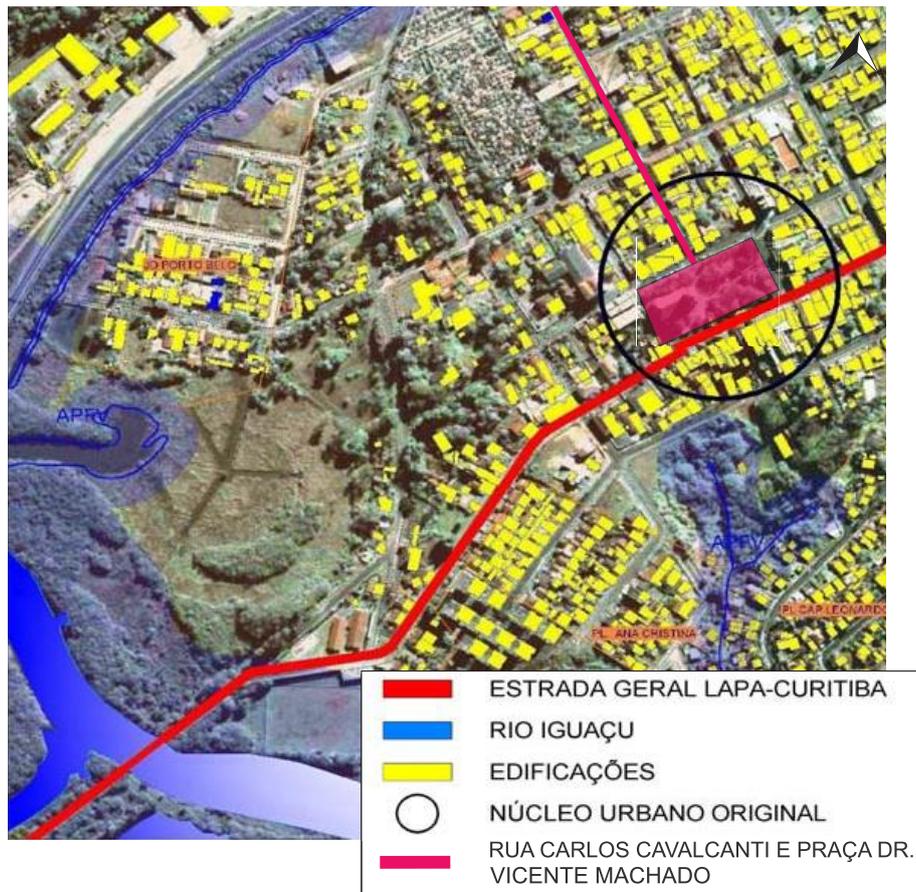


FONTE: Araucária, 2017, p. 56.

A praça, a igreja Matriz e a rua fazem parte da área onde, segundo Silva (2006, p. 49), o município se originou, num ponto alto da topografia, próximo à margem do rio Iguaçu e à estrada geral, usada na época da fundação pelos tropeiros que faziam o deslocamento Lapa – Curitiba para atividades ligadas à pecuária e ao troteiríssimo, desenvolvidas a partir da primeira metade do século XVIII.

Ao analisar o uso do solo (Imagem 24) nas quadras do entorno imediato à área de intervenção, observou-se o predomínio de áreas comerciais, principalmente nos terrenos alinhados à rua e à praça. Existe ainda a presença das agências bancárias, onde das cinco presentes na região, quatro estão ao redor da praça.

IMAGEM 23 – LOCALIZAÇÃO DA RUA E DA PRAÇA NO NÚCLEO ORIGINAL DO MUNICÍPIO



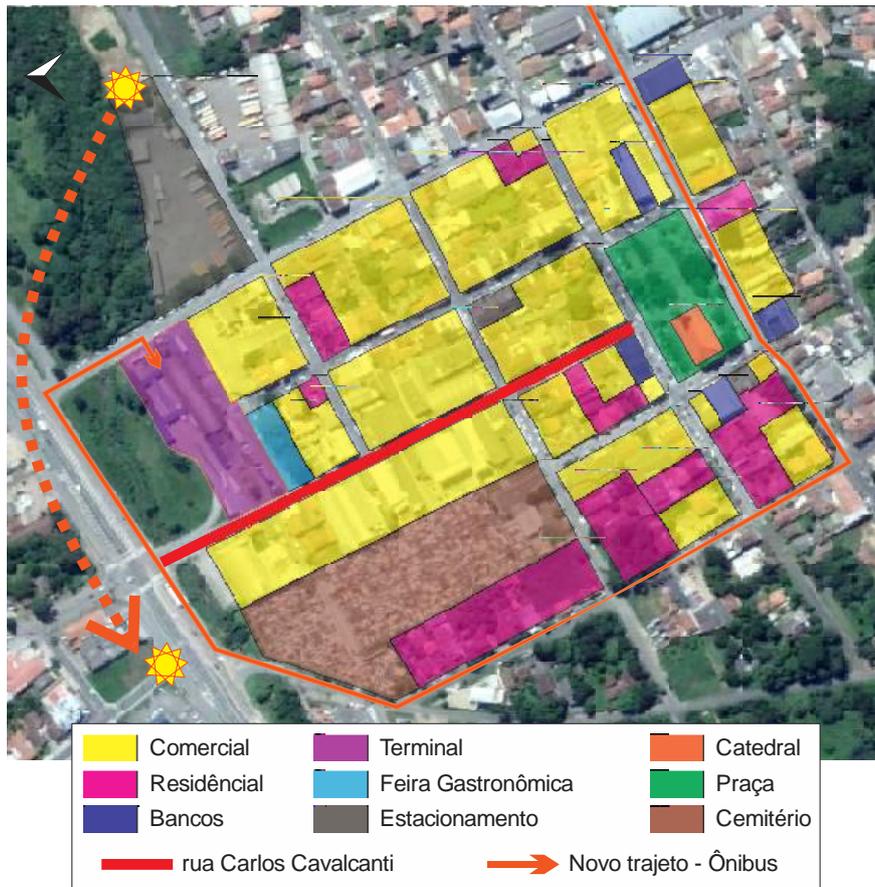
FONTE: Silva, 2006, p. 50 (adaptações da autora)

Próximo do cruzamento com a BR e à direita da rua Carlos Cavalcanti se localiza-se o Terminal Central de ônibus do município e a esquerda está o cemitério mais antigo da cidade. Junto do terminal de ônibus acontece a feira gastronômica e de artesanato todas as quartas, quintas e sextas de cada semana.

O Plano de Mobilidade Municipal de Araucária (2017, p. 24) prevê a reclassificação e compatibilização da hierarquia do plano vigente e a criação de medidas complementares, como a instalação de novas rotatórias, trincheiras e viadutos.

O plano apesar de ter boas diretrizes e estratégias não prioriza o pedestre e do uso pedonal no município, trata apenas da criação de uma área calma no centro que prevê certa preferência para a caminhabilidade, mas tem como premissa principal a integração e priorização do transporte público.

IMAGEM 24 – USO DO SOLO PRÓXIMO À ÁREA DE INTERVENÇÃO E INSOLAÇÃO

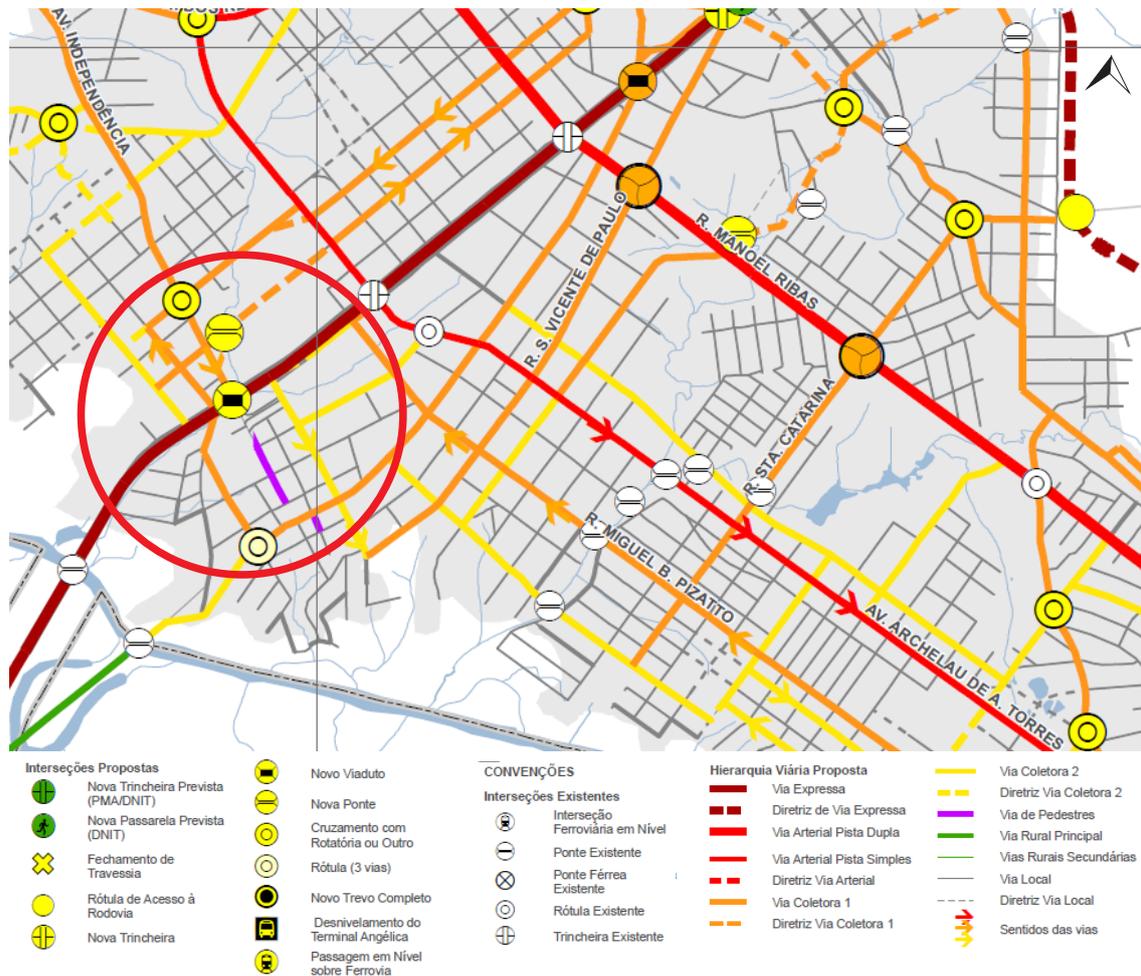


FONTE: Google Earth (adaptações da autora)

Isso pode ser confirmado em uma análise do Mapa 06, pois de todas as vias demonstradas existem apenas dois pequenos trechos previstos como rua de pedestre, o da rua Maria Karas que já é uma via de pedestre, porém bastante precária, e um projeto de calçadão na rua Carlos Cavalcanti, ainda sem detalhamento e sem previsão de instalação.

Por esse motivo o presente estudo tem como foco uma proposta de requalificação urbana que considere o pedestre e a vida urbana derivada da sociabilidade entre pessoas, bem como a criação de unidade, conexão, interligação entre a rua Carlos Cavalcanti e a praça Dr. Vicente Machado.

MAPA 06 – NOVA PROPOSTA DE HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO DE ARAUCÁRIA



FONTE: Araucária, 2017, p. 26, (adaptações da autora).

A praça passou recentemente por uma reforma onde foram instalados um pergolado com vegetação trepadeira, à frente da igreja, que abriga um memorial do expedicionário, um *playground* e uma academia ao ar livre, além de novos bancos, luminárias, floreiras e lixeiras espalhados por toda a praça (Imagem 25). O piso de pedras também foi substituído por blocos de concreto e *paver* intertravados e os canteiros foram remodelados para criar um novo desenho. A praça ainda conta com uma banca de jornais, um módulo da guarda de trânsito do município, banheiros públicos e um espaço para feiras e para os vendedores ambulantes na lateral esquerda da igreja. Em todo o entorno imediato da praça existem remanços para estacionamento com vagas especiais regulamentadas para idosos, Portadores de Necessidades Especiais (PNE) e Taxi, além das vaga comuns. Existe também acessibilidade através de rampas de acesso para cadeirantes, pisos podotáteis para direcionamento de cegos e travessias elevadas para pedestres.

IMAGEM 25 – PRAÇA DOUTOR VICENTE MACHADO



FONTE: FÉRIAS, 2018.

Porém toda a acessibilidade e as benfeitorias se limitaram apenas à quadra da praça e não se acontecem nas calçadas e ruas ao redor. Por esse motivo esta proposta se justifica, uma vez que existem medidas a serem implantadas para se alcançar a apropriação da população e obter mais melhorias para a área, e é necessário que tudo o que foi realizado e o que se pretende realizar seja feito de forma integrada à região e principalmente a rua Carlos Cavalcanti, onde deverá ser inserido o calçadão para pedestres.

5 DIRETRIZES PROJETUAIS

Buscando a melhoria dos espaços da rua Carlos Cavalcanti e da praça Dr. Vicente Machado, a intervenção do projeto pretende criar um espaço multifuncional, dinâmico e democrático, com novas opções de lazer, entretenimento e atrativos noturno, valorizando o comércio local e as visuais privilegiadas pela topografia do local.

A praça Dr. Vicente Machado, que se encontra bastante preservada e relativamente requalificada no traçado, pavimentação, vegetação e iluminação, receberá intervenção para criar unidade com o projeto do calçadão buscando ainda melhorias nas condições gerais da praça através das seguintes ações pontuais: complementar a vegetação rasteira que possa estar deteriorada, através de replantio nos canteiros, e promover a manutenção e poda periódicas; recuperar os espaços que possam vir a encontrar-se danificados pela ação de vandalismo e melhorar as condições gerais da praça; verificar a necessidade de reforma e melhorias no banheiro público da praça.

Na rua Carlos Cavalcanti o principal problema a ser resolvido é o conflito de fluxos e usos que geram uma desconfiguração do espaço, e a priorização dos veículos ao invés dos pedestres. A intervenção tem como ponto de partida a inversão dessa priorização, criando um espaço central através da implantação de um calçadão de uso exclusivo para pedestres; a reorganizando os fluxos dos veículos que antes utilizavam a rua e que passarão a seguir o que determina o Plano de Mobilidade do município.

Esta intervenção visa a criação de um novo espaço multiuso, de extensão da praça, que possa ser usado tanto para o fluxo e/ou permanência dos usuários, quanto para a realização de manifestações e eventos entre outras coisas. Busca-se ainda criar continuidade e unidade com a praça, e integração dos espaço do calçadão à feira gastronômica e ao terminal de ônibus existentes no final da referida da rua.

Outras preocupações dessa intervenção dizem respeito a escala humana, a garantia da segurança do pedestre, a continuidade do paisagismo existente na praça. O resultado final esperado é um projeto rico em vegetação, com mobiliário efetivo, completo e suficiente às atividades e demanda a qual se pretende.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os espaços livres da rua e da praça possuem um papel de suma importância na configuração e organização das cidades, como elementos proporcionadores de qualidade de vida e coletividade dos indivíduos, e a importância da requalificação urbana para manutenção e reformulação desses espaços.

Uma das preocupações fundamentais da requalificação deve ser a manutenção ou promoção da diversidade nas áreas de intervenção, mediante mecanismos efetivos, fundamentados no estatuto da cidade, em planos de mobilidade e no Código de Trânsito Brasileiro.

Analisando os processos de esvaziamento e as alternativas para reocupação, percebe-se que a intervenção mediante a requalificação é a opção ideal para o desenvolvimento da região central. A escolha por essa forma de intervenção além de dar uso às áreas ociosas, promove a inclusão e a diversidade por meios da disponibilização desses espaços à população.

Em cima disso, este estudo se propõe a realizar uma requalificação na rua Carlos Cavalcanti e na praça Dr. Vicente Machado, na região central do município de Araucária, por meio da criação de um calçadão que integre os dois ambientes da cidade e dando-lhes unidade entre ele, e crie um espaço dinâmico e multifuncional para a população.

A intervenção se justifica ao considerar o déficit de áreas atrativas e de lazer para a população e a quantidade de parques ativos, comparado a extensão territorial do Município. Isso demonstra a necessidade de mais áreas de lazer e principalmente de áreas destinadas aos pedestres.

Conclui-se então que há a necessidade desta requalificação, que além de promover a renovação e reestruturação dos espaços, afetará positivamente também esferas ambientais e sociais. Considera-se ainda importante enfatizar que apesar das instruções existentes, não existem regras gerais ou máximas na requalificação já que para cada situação é necessário um estudo apropriado.

REFERÊNCIAS

- AMORIM, Ivana Costa de. **GESTÃO DE PROJETOS EM ÁREA URBANA: A Experiência de Belo Horizonte na Preservação e Revitalização da Praça Rui Barbosa.** Dissertação (Pós-graduação em Engenharia Civil) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.
- BALBIM, Renato. Reabilitação de áreas urbanas centrais. **Revista Desafios do Desenvolvimento.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Brasília, Ano 5 . Edição 46, out. 2008.
- BHERING, Iracema Generoso de Abreu; MORAES , Fernanda Borges de. **A cidade não é uma folha em branco: O projeto de requalificação da praça Diogo de Vasconcelos.** In: Simpósio de Ciências Sociais Meio Ambiente e Direito à Vida: premências, sentidos e práticas, 5., 2016, Belo Horizonte. Anais, Belo Horizonte, Ed. PUC Minas, 2016, p. 96-107.
- BRASILÃO. **Localização de Praça Diogo de Vasconcelos.** Disponível em: <<https://www.brasilao.com/belo-horizonte/praca-diogo-de-vasconcelos/>> Acesso em: 11 out. 2018
- BRUN, Fabrizio Carlo. **Uma Cidade, uma Rua: rua XV de Novembro São José dos Pinhais.** Monografia - Universidade Tuiuti do Paraná, Curitiba, 2010.
- CALDEIRA, Júnia Marques. **A Praça Brasileira. Trajetória de um espaço Urbano: Origem e Modernidade.** Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- CARVALHO, Pompeu Figueiredo de; FRANCISCO, José; BRAGA, Roberto. **Revitalização de Praças e Jardins nas Áreas Centrais de Cidades Médias Paulistas.** Anais di II Encontro da ANPPAS. São Paulo, mai. 2004
- COLLA, Crislaine; FERREIRA, Vanessa Cardoso. **A migração e a pendularidade em Curitiba e Região Metropolitana entre 2000 e 2010 e sua relação com as transformações no mercado de trabalho.** In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, XX, Anais, 2017.
- COMEC, Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Revista COMEC: Revista da Região Metropolitana de Curitiba.** Curitiba, fev. 2017.
- CONCEITO, .de. **Conceito de Rua.** Disponível em: < <https://conceito.de/rua>>. Acesso em: 16 out. 2018.
- CONTINI, Alana. **Reabilitação Urbana no Centro De Curitiba.** Monografia (Graduação) – curso de Arquitetura e Urbanismo, Departamento Acadêmico de Construção Civil - DACOC, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2014.
- COUTO, Perla do; MARTINS, Solismar Fraga. **REVITALIZAÇÃO URBANA COMO PRODUTO D APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO.** In: SEURB – II Simpósio de

Estudos Urbanos: A dinâmica das cidades e a produção do espaço, 2013, Campo Mourão. Universidade Estadual do Paraná, Campo Mourão, 2013, 15 p.

DESCHAMPS, Marley Vanice; CINTRA, Anael. **Movimento pendular para trabalho na região metropolitana de Curitiba**: uma análise das características de quem sai e quem fica. Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 16., 2008, Caxambu - Anais. Belo Horizonte: ABEP, 2008.

DITTRICH, Maria Glória; REVORÊDO, José Cláudio dos Santos; OLIVEIRA, Micheline Ramos de; RAMOS, Flávio; GOLEMBIEWSKI, Carlos. O calçadão de Curitiba: sua história como espaço público social da cidade. **Revista Brasileira de Tecnologias Sociais**, Itajaí, v.2, n.2, p173-184, 2015.

FÉRIAS, Portal. **As Mais Lindas Fotos de Araucária PR**. Disponível em: < <https://www.ferias.tur.br/fotos/5789/araucaria-pr.html>>. Acesso em: 02 nov. 2018

FERREIRA, Karen Nancy. **O caminhar no espaço público do Plano Massa de Curitiba**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018.

GASPAR, Caroline Rosá. **Requalificação urbana da Rua Lauro Muller em Tubarão | SC**. Monografia (Graduação) – curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, 2017.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

INDOVINA, Francesco. O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança. **Cidades : comunidades e territórios**. Lisboa, Nº 5, p. 119-123. Dez, 2002.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3 ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto; RAZENTE, Nestor. **Intervenções urbanas em áreas deterioradas**. Seminário: Ciências Sociais e Humanas, Londrina, v. 28, n. 2, p. 147-154, jul./dez. 2007.

KUNZ, Maurício; CAS, Martina Estácia da; BERTOLDI, Tauana; NECKEL, Alcindo. **Análise de Viabilidade de Requalificação Urbana**: Implantação de Calçadão na rua Moron, em Passo Fundo/Rs – Brasil. Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental, VII. 2016, Campina Grande, Anais, Campina Grande, nov. 2016.

LIMA, Camila Martinez; HARDT, Letícia Peret Antunes; OBA, Leonardo Tossiaki. **Áreas vagas em Curitiba**: contraposição entre a cidade idealizada e a cidade realizada. Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná –Brasília: III Encontro da ANPPAS, mai. 2006.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Manual de Reabilitação das Áres Urbanas Centrais**. Coordenação Geral de Renato Balbim – Brasília: Ministério das Cidades, 2008. 198p.

MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. De Freitas. **Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em Aglomerados Urbanos**. São Paulo em Perspectiva, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.

NEGRELLI, Marcia Joana. **O Papel do Estado e das Indústrias na Produção do Espaço e da Qualidade de Vida no Município de Araucária/PR**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

PERPETUA, Guilherme Marini. Movimentos Pendulares e Acumulação do Capital. **Revista Pegada: Mundo do Trabalho** – vol. 11 n.2, dezembro, 2010.

PRATES, Marcelo. **Revitalização da praça da Savassi, em BH**. Site Mobilize – Mobilidade Urbana Sustentável. Publicado em: 28 fev 2013. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/galeria-fotos/155/revitalizacao-da-praca-da-savassi-em-belo-horizonte.html>>. Acesso em: 13 out. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAUCÁRIA. **História**. Disponível em: <<http://www.araucaria.pr.gov.br/portal/pagina.php?pagid=18>>. Acesso em: 04 nov. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAUCÁRIA. **Plano de Mobilidade Municipal de Araucária: Ações Estratégicas e Propostas**. Vertrag Planejamento Urbano, Produto 07 (Parte I). Curitiba, out. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Requalificação da Praça Savassi: Belo Horizonte – MG. **Revista Prisma**. Editora Mandarim. Ano 11. Nº45. Dezembro 2012

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Caixa d'Água de São José dos Pinhais é tombada como Patrimônio Histórico**. Publicado em: 20 ago 2018. Disponível em: <<http://www.sjp.pr.gov.br/caixa-dagua-de-sao-jose-dos-pinhais-e-tombada-como-patrimonio-historico/>>. Acesso em: 01 nov. 2018.

RESENDE, Elaine Cristina De Souza Pereira de. **A e correabilitação e a avaliação do ciclo de vida das edificações**. 173 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

RODRIGUES, Eloísa R. R. **O “SHOPPING A CÉU ABERTO”**: Tendências recentes de requalificação em ruas comerciais no Brasil. II Colóquio Internacional Sobre Comércio E Cidade: Uma Relação De Origem. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, mar de 2008.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 3ª ed. São Paulo:Nobel,1992

SCHRODER, Victor Faria. **O Urbanismo Comercial Como Forma de Requalificação Urbana: O Caso do Centro de Pelotas, RS**. In: Colóquio Internacional Sobre Comércio E Cidade: Uma Relação De Origem, 2. 2008, São Paulo, Anais. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, mar. 2008, p 1-6.

SECRETARIA Municipal de Obras e infraestrutura. **Requalificação da Praça Diogo de Vasconcelos e entorno**. SlideShare, publicado em: 24 de mar de 2011. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/prefeituradebh/praa-da-savassi>>. Acesso em: 13 out. 2018.

SENS, Roberta Linhares Meyer. **Revitalização da Rua XV de Novembro**: Município de São José dos Pinhais – PR. Monografia (Pós graduação em Arquitetura da Paisagem, Planejamento e Projeto de Paisagismo) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná PUC-PR, Curitiba, 2016.

SILVA, Madianita Nunes da. **INDÚSTRIA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM ARAUCÁRIA**. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.