

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LÍVIA LIE SATO

ESPAÇOS COMPARTILHADOS:

UMA PROPOSTA PARA A DEMOCRATIZAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES DE
CIRCULAÇÃO NO ENTORNO DA PRAÇA OSÓRIO, CURITIBA, PR.

CURITIBA

2012

LÍVIA LIE SATO

ESPAÇOS COMPARTILHADOS:

UMA PROPOSTA PARA A DEMOCRATIZAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES DE
CIRCULAÇÃO NO ENTORNO DA PRAÇA OSÓRIO, CURITIBA, PR.

Artigo apresentado como requisito parcial à conclusão do
Curso de Especialização Projeto e Paisagem Urbana, do
Setor de Tecnologia, Departamento de Arquitetura e
Urbanismo, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Chiesa

CURITIBA
2012

TERMO DE APROVAÇÃO

LÍVIA LIE SATO

**ESPAÇOS COMPARTILHADOS:
UMA PROPOSTA PARA A DEMOCRATIZAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES DE
CIRCULAÇÃO NO ENTORNO DA PRAÇA OSÓRIO, CURITIBA, PR.**

Artigo aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Especialista no Curso de Especialização em Projeto e Paisagem Urbana, Setor de Tecnologia, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Paulo Chiesa
Orientador – Setor de Tecnologia,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFPR

Curitiba, 16 de abril 2012.

RESUMO

O objetivo do presente artigo é avaliar a qualidade da Paisagem Urbana dos Espaços Públicos no âmbito da mobilidade e qualidade ambiental. A presença de pessoas a pé e espaços públicos em um espaço compartilhado criam uma maior sensação de comunidade e interação social. Para desenvolver esse assunto tornou-se como objeto de estudo uma praça no centro de Curitiba, a Praça Osório e seu entorno. A escolha do local é devido à sua importância histórica e a sua localização, pois ela é um elemento articulador do tecido urbano, onde conecta parte do centro antigo (Calçadão da XV de Novembro) com o novo centro (Bairro Batel), proximidade com a Praça Rui Barbosa (terminal de ônibus) e à Rua 24 horas. Além disso, ela é historicamente “palco” de manifestações populares e políticas na área conhecida como “Boca Maldita”. Este trabalho aborda ainda estudos de caso sobre os *woonerfs* na Holanda e nos Estados Unidos e emprega a Avaliação Pós-Ocupação como diretriz de projeto. Dessa forma, através de uma investigação projetual, pretende-se incentivar novos processos de desenho do espaço público no sentido de oferecer a cidade a todos.

Palavras-chave: Espaço Público, mobilidade, Praça Osório, entorno.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to evaluate the quality of the urban landscape of public spaces in the mobile space and environmental quality. The presence of people who walk the streets and public spaces in a shared space creates a greater sense of community and social interaction. To develop this subject became an object of study a square in downtown Curitiba, Osorio Square and its surroundings. The choice of venue is due to its historical importance and its location, because it is an articulating element of the urban fabric, where it connects part of the old town (the Boardwalk XV of November) with the new center (Batel district), close to the Rui Barbosa Square (bus terminal) and the street 24 hours. Moreover, it is historically "stage" of popular demonstrations and policies in the area known as "Boca Maldita". This paper also discusses case studies on *woonerfs* in the Netherlands and the United States and employs the Post-Occupancy Evaluation as a guideline for design. Thus, through an investigation projectual, we want to encourage new methods of design of public space in order to provide the city at all.

Key-words: Public Space, mobility, Osorio Square, around

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	07
2 CORRELATOS: INVESTIGANDO POSSIBILIDADES.....	10
2.1 WALL STREET, ASHEVILLE.....	10
2.2 PORTLAND, OREGON, FESTIVAL STREET.....	11
3 CONTEXTO / TECIDO URBANO / RECORTE.....	13
4 SITUAÇÃO ATUAL / USO / NÃO CONFORMIDADES.....	14
5 ALTERNATIVAS – USO, ACESSO E INTEGRAÇÃO COM O ENTORNO.....	17
6 METODOLOGIA PARA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS.....	19
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	20
REFERÊNCIAS.....	22
APÊNDICES.....	25

1 INTRODUÇÃO

“A separação entre peões e veículos só é possível contando-se com a redução estrondosa do número de veículos nas cidades. De contrário os estacionamentos, as garagens e as vias de acesso à volta das zonas pedonais ...seriam medidas de desintegração e não de recuperação urbana” (JACOBS, 2000, p.383).

Pretende-se discutir através do Projeto da Paisagem, intervenções que visam revitalizar as características ambientais das vias, através da redução do domínio do automóvel.

Algumas cidades holandesas têm implantado os *woonerfs* (FIGURA 03). De acordo com McCLUSKEY (1990), é uma forma de melhorar o tráfego completamente. Isto é conseguido por um projeto ambiental que torna óbvio que a prioridade recai sobre o pedestre, e que o carro e bicicletas são permitidos na rua como “convidados”. As medidas para redesenhar o espaço viário e integração de todos os usuários de rua em um espaço comum são diversas e adaptados às necessidades locais através da sensibilização do público. Possuem características comuns como a falta de separação entre os pavimentos, uso de árvores, mobiliário, iluminação pública e estacionamentos para definir o espaço.

Em um primeiro momento, vale salientar conceitos de alguns autores, como ilustrados nas FIGURAS 01 e 02:

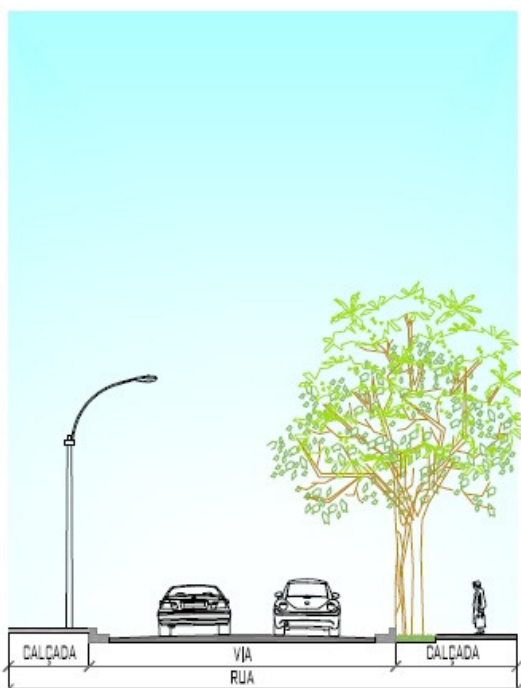
- Espaços Livres Públicos: O sistema de espaços livres de uso público de uma cidade compreende o conjunto de áreas livres, vegetadas ou não, existentes no ambiente urbano à disposição de sua população para seu uso-fruto. De maneira geral, o espaço público é aquele que pertence à sociedade. E, como nas sociedades capitalistas todo lugar tem dono, os espaços também são sensíveis a essa regra. (CHIESA; MENNA, 2008)

- Rua: Podem ser compostos por vias de circulação de veículos e pedestres (calçadas). “O esquema convencional de perfil de rua, privilegia o trânsito de veículos, tendo duas calçadas laterais para pedestres. A largura das ruas é determinada de acordo com sua função, com sua taxa de ocupação e do perfil escolhido. (MASCARÓ, 2005).



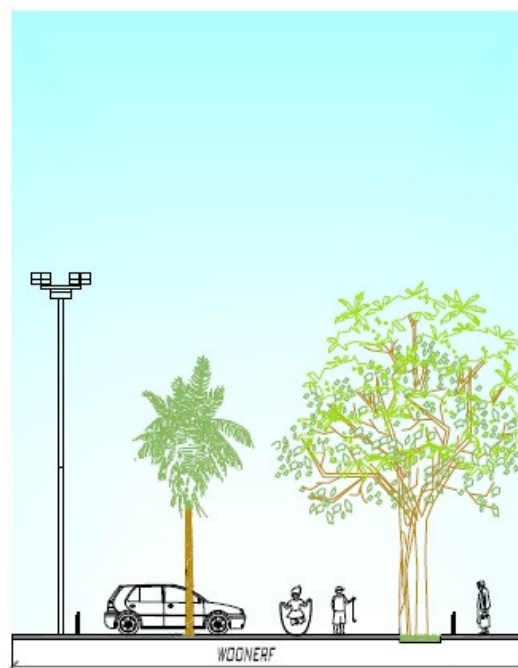
ESPAÇO LIVRE

FIGURA 01 – Conceito de Espaço Livre Público
FONTE: O autor (2011)



RUA

FIGURA 02 – Conceito de Rua
FONTE: O autor (2011)



WOONERF

FIGURA 03 – Conceito de *Woonerf*
FONTE: O autor, 2011

De acordo com WHITE (2001), “uma virtude de atos de rua é sua imprevisibilidade. Quando as pessoas formam uma multidão em torno de um artista – isso acontece muito rapidamente, em 40 ou 50 segundos...Esses momentos são de recreação certamente, embora raramente pensada como tal, não seguramente pelos varejistas que tentam proibí-los. Mas há algo de grande valor aqui, e deve ser fomentada.”

O ambiente urbano que se busca retratar está inserido nessa diversidade tipológica, contudo o enfoque principal da investigação do presente artigo é a mobilidade e a qualidade ambiental no entorno da Praça Osório, localizada no Centro de Curitiba-PR. Nesse sentido, destaca-se alguns fragmentos em especial: vias de circulação de pedestres e de veículos, estacionamentos de carros, motos e bicicletas, áreas verdes e densidade.

Arraigadas na formação de nossas cidades e em nossa cultura popular, as praças, urbanas por definição, são lugares públicos de encontro e convívio de grupos sociais diferentes, isto é, de construção da cidadania e da democracia. Os estudos mostraram que os espaços acessíveis e adaptáveis nas praças são frequentemente usados, e esse uso não apenas satisfaz aspirações individuais, como descanso ou esporte, mas também promove o contato entre estranhos, estimula atividades variadas no entorno e, especialmente, consolida a presença e a permanência do lugar. Em contrapartida, projetos deficientes, manutenção precária e negligência da gestão pública da praça e do espaço da cidade contribuem para a perda de referenciais comuns, a exemplo do significado público e da legibilidade da paisagem urbana. Essa deterioração em nada favorece a solução de conflitos sociais ou a preservação do patrimônio público. (ALEX, 2008)

2 CORRELATOS: INVESTIGANDO POSSIBILIDADES

Este capítulo apresenta estudos de caso dos *woonerfs* em duas cidades dos EUA: Asheville e Portland.

De acordo com o HOME ZONE CONCEPTS (2011), no final dos anos 1960, a Holanda se tornou o primeiro país a introduzir o *woonerf*. (2011, citado por Hamilton-Baillie¹, 2001) Desde então este país aplicou o conceito para mais de 7.000 ruas e áreas residenciais. Os dois mais famosos exemplos podem ser encontrados em Delf e Rijswijk, perto de Haia. Em ambos os casos, a estrada foi alterada consideravelmente para melhorar a habitabilidade e interação no espaço público.

2.1 WALL STREET, ASHEVILLE

Na cartilha HOME ZONE CONCEPTS (2011), descreve que um dos primeiros exemplos de incorporar os princípios do *woonerf* nos Estados Unidos, podem ser encontrados em Asheville (FIGURA 04). A requalificação e o redesenho de Wall Street em Asheville vem muito perto da idéia original do *woonerf* na Europa. Foi construído para permitir o tráfego de veículos lentos misturados com pedestres. Hoje a rua é um dos principais destinos para moradores e turistas e tem usos mistos, incluindo uma variedade de negócios, uma parede de escalada, restaurantes e uma igreja. O desenho da área incentiva o tráfego para mover-se lentamente, a estrada é estreita e foram utilizados *pavers* semelhantes ao paralelepípedo, todos esses fatores contribuem para reduzir a velocidade do veículo.

Destacou-se o fato de misturar pedestres e veículos e uma solução para acabar com algumas ruas que antes ficavam “desertas”. O projeto de Asheville demonstra

¹ Hamilton-Baillie, B. 2001. **Home Zones: Reconciling People, Places and Transport** — Study Tour of Denmark, Germany, Holland and Sweden, July to August 2000.

como pode ser bem sucedido um projeto de um *woonerf* e a revitalização da área central.



Figura 4 – Wall Street, Asheville

Disponível em: <<http://www.tphblog.com/laughing-seed-asheville/>> Acesso em: novembro 2011.

2.2 PORTLAND, OREGON, FESTIVAL STREET

Um bloco de Rua em Chinatown, Portland, foi convertido em uma “Rua Festival”, como é citado na cartilha HOME ZONE CONCEPTS (2011). Não há divisões de pistas ou calçadas. A idéia desta rua (FIGURAS 05 e 06) é que ela foi projetada como uma praça pública, mas é aberta ao tráfego. De acordo com o Departamento de Transportes de Portland, a intenção do projeto foi criar uma linguagem corporal da rua que diz às pessoas que algo diferente está acontecendo por lá. Os pedestres tendem a movimentar-se em todas as direções e os motoristas dirigem mais devagar e com atenção.



Photo provided courtesy of the Portland Development Commission.

Figura 5 – Portland, Oregon, Festival Street, projeto
Disponível em: <<http://www.streetfilms.org/portland-or-festival-streets/>> Acesso em: novembro 2011.



Figura 6 – Portland, Oregon, Festival Street
Disponível em: <<http://www.streetfilms.org/portland-or-festival-streets/>> Acesso em: novembro 2011.

3 CONTEXTO / TECIDO URBANO / RECORTE

Em seu primeiro momento, podemos definir a Praça Osório como uma região pantanosa formada pelo Rio Ivo, no qual aterrou o charco existente e no início da década de 1870, o governo provincial autorizou a abertura da Estrada do Mato Grosso, hoje Rua Comendador Araújo, como continuação da Rua das Flores. Essa estrada tinha como objetivo ligar o Sul do país ao Mato Grosso. Após o aterramento do charco, o largo foi demarcado e denominado como Largo Oceano Pacífico. Em 1879, o Município aprovou nova designação para esse espaço, a de Praça General Osório, em homenagem a Manuel Luís Osório, general gaúcho que se destacou na Guerra do Paraguai. Manobras militares e espetáculos circenses eram ali realizados, no grande largo descampado.

Durante o período de 1900 a 1907, quem comandou a cidade foi o prefeito Luis Antônio Xavier. Em 1903, o então prefeito mandou arborizar a avenida compreendida entre as ruas 15 de Novembro e Comendador Araújo, atravessando toda a Praça Osório. Essa nova configuração da praça, segundo Sabóia² (1978, citado por Bahls, 2006, p. 26), apresentava-a como um extenso retângulo cortado ao meio pela linha de bondes que vinha da rua Comendador Araújo para a atual Avenida Luís Xavier. O espaço restante era recoberto de seixos rolados, bem alvos, e inteiramente arborizado de álamos. A partir dessa época, a praça consolidou-se como local de lazer e de entretenimento. Um pitoresco ponto de diversões passou a ocupar parte da Praça Osório, em outubro de 1907, um cinematógrafo que atraía uma multidão ansiosa em apreciar as imagens que o aparelho exibia; ao redor do cinema, barraquinhas vendiam guloseimas e, em um coreto, bandas se apresentavam (BAHLS, 2006, p. 26)

Assim sendo, desde a sua criação, a praça cumpre a função de articulação do tecido urbano. Em 1900, já apresentava seis pontos de conexão com as atuais vias: Av. Vicente Machado, Rua Comendador Araújo, Travessa Jesuíno Marcondes, Rua Senador Alencar Guimarães, cruzamento da Rua Voluntários da Pátria com a Rua

² SABÓIA, A da C. **Curitiba de minha saudade**: 1904-1914. Curitiba: Lítero – Técnica, 1978. p.19

Cândido Lopes. Na década de 30 foi verificada a inclusão de mais um ponto de conexão, a atual Alameda Cabral.

Após o fechamento da Rua XV de Novembro (déc. 1970) e a redução do fluxo da Avenida Luiz Xavier, a Praça Osório ampliou suas dimensões com a interdição e o calçamento. A Rua XV se comunica com as praças Tiradentes, Santos Andrade, Zacarias, Generoso Marques e Osório; através desta última tem-se acesso à Rui Barbosa e, partindo da Tiradentes, ao lado da Catedral, chega-se ao Largo Coronel Eneas (conhecido como largo da Ordem) e à Praça Garibaldi.

O recorte territorial do tema é a Praça Osório e seu entorno (figura 07). A escolha do local é devido à sua importância histórica e a sua localização, pois ela é um elemento articulador do tecido urbano, onde conecta o centro antigo (Calçadão da XV de Novembro) com o bairro Batel (novo centro), proximidade com a Praça Rui Barbosa (terminal de ônibus) e à Rua 24 horas. Além disso, ela é uma das praças que possuem mais movimento e “palco” de manifestações populares e políticas na área conhecida como “Boca Maldita”.

4 SITUAÇÃO ATUAL / USO / NÃO CONFORMIDADES

As mudanças mais expressivas da Praça Osório ocorreram entre 1954 e 1958, com a construção de um Playground, e em 1962, com a restauração do repuxo incluindo novo desenho na bacia, revestida com pastilhas verdes.

A Rua XV de Novembro em Curitiba-PR, já no início do século XX, era um exemplo de diversidade de usos, pois mesclava residência, comércio, serviços e lazer. A transformação dessa rua, (Gestão Jaime Lerner, déc.70), a principal via comercial da cidade, para uso exclusivo de pedestres, foi experiência pioneira no Brasil, seguida depois de diversas cidades brasileiras.

Atualmente o Calçadão da XV é um marco no imaginário coletivo do curitibano: “A partir do momento em que os automóveis foram retirados da rua XV, estabeleceu-se um novo modo de ver a paisagem urbana. Andando a pé, o curitibano pode examinar

mais detalhadamente cada detalhe arquitetônico daquilo que constitui, indiscutivelmente, um valioso patrimônio cultural.” (arquiteto Sérgio Todeschini Alves em entrevista ao Diário Popular, 24/03/74).

Em 1971, a área de lazer foi ampliada e remodelada, melhorando os serviços do playground e a instalação dos sanitários (o primeiro em praça na cidade), a partir de projeto dos arquitetos-paisagistas Orlando e Dilva Busarello. O escorregador Robot, um dos brinquedos exclusivamente projetados para este espaço marcou toda uma geração.

Em 1998, com a Reforma da Rua Comendador Araújo, a Prefeitura deu início à elaboração e à implantação de projetos que integraram um programa de revitalização da área central da cidade, denominado Revivendo Curitiba. Com a justificativa de que o eixo formado pela Rua XV de Novembro e pela Praça Osório era o principal local de encontro dos Curitibanos, o objetivo do programa era tornar o espaço público mais atraente e seguro.

Sendo assim, em 2000, dando continuidade ao Programa Revivendo Curitiba, foi implantado o projeto de revitalização do calçadão da XV de Novembro, contemplando obras de redes subterrâneas de infra-estrutura, reconstrução total das calçadas, substituição do padrão arquitetônico das bancas e quiosques, bem como relocações para a implantação do ponto de encontro do chafariz, substituição e acréscimo de floreiras e bancos, arborização e, por fim, na questão de segurança pública, câmaras de vídeo ao longo do calçadão, cujas imagens seriam monitoradas pela Prefeitura e Polícia Militar do Paraná em central a ser instalada posteriormente na Praça Osório.

Nesse passo, o Projeto de Revitalização da Praça Osório, implantado em 2001, investiu no lazer esportivo e na recreação, com a remodelação da área ocupada pelo antigo playground. Os brinquedos de 1971 foram retirados, e no local, instalados aparelhos de ginástica, pista de Cooper, mesas de jogos de xadrez, um pequeno playground e recantos de estar. As duas quadras de esportes foram substituídas por uma única quadra polivalente com piso asfáltico e iluminação adequadas para a prática noturna. Atualmente este espaço é administrado pela Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SMEL.

Houve também a reforma dos sanitários de uso público, construídos em 1971, e que se encontravam fechados nos dois anos anteriores devido ao precário estado de conservação. Atualmente, a limpeza e conservação são realizadas pela URBS, mediante a cobrança de uso individual.

Por sua vez, foi instalado um sistema de monitoramento eletrônico da área central, defendida pela Associação Comercial do Paraná e pelos lojistas da Rua XV. A central de monitoramento foi construída ao lado dos sanitários, e recebe as imagens das câmeras de vídeo instaladas no calçadão e arredores por 24 horas. Em seguida, investiu-se na iluminação pública, com a duplicação da quantidade de luminárias, priorizadas nos locais de maior circulação de pedestres.

Por fim, a construção das Arcadas do Osório, agregando os engraxates, duas bancas de revistas e dois quiosques sobre o calçadão da Rua Voluntários da Pátria. Este equipamento trouxe um atrativo a mais para os freqüentadores dos quiosques e cafés, com uma área coberta com mesas e cadeiras.

Segundo a análise detalhada de MIRANDA (2008) sobre a qualidade da Praça Osório, as intervenções efetivadas ou consentidas pelo Poder Público no seu espaço relacionavam-se às questões de programa sem ocasionar qualquer prejuízo na sua função de articulação do tecido urbano. Além disso, o resultado da pesquisa demonstrou que há um estreito vínculo entre os usos privativos para o exercício de atividades comerciais (comércio ambulante, feiras, bancas de revistas e quiosques) e os critérios do “bom” espaço público: acesso simbólico, participação ativa, participação passiva e mudança (2008, citado de SUN, 2008). A existência destes usos no espaço público beneficia o convívio social que permeia todos estes critérios, incorporando pessoas e grupos de níveis sócio-econômicos distintos.

Chama atenção a falta de integração da praça com seu entorno, como se pode ver, por exemplo, calçadas estreitas e circulação prejudicada pelo plantio de palmeiras desordenadas.

Nota-se em todo o entorno da praça Osório áreas destinadas a estacionamentos para veículos e taxis e que são uma indesejável perturbação, um grande impacto visual na paisagem urbana.

Em última análise, com relação à vegetação, foram realizadas poucas intervenções. Não houve corte ou plantio de árvores, apenas uma poda controlada para ampliar a eficácia da iluminação pública e a remoção esporádica de palmeiras em função de problemas fito-sanitários. Foram feitas algumas alterações nos canteiros, com ampliação das áreas plantadas (pequenos canteiros foram unificados em maiores) e a redução das áreas secas (alamedas). Porém a quantidade e o porte exagerado desta vegetação denotam um “verdismo” que retira a amplitude da praça, prejudicando também a visibilidade dos elementos da própria praça e a insolação. As palmeiras dos corredores centrais perdem o destaque na paisagem por causa das árvores dos canteiros.

Em síntese, todas as alterações ao longo dos anos reforçaram ainda mais o local como ponto de encontro, de lazer e contemplação da praça.

5 ALTERNATIVAS – USO, ACESSO E INTEGRAÇÃO COM O ENTORNO

A área inicial de implantação do *woonerf* (figura 07) são as ruas que margeiam a Praça Osório: de um lado da praça se inicia na Travessa Jesuíno Marcondes até o início da Rua Voluntários da Pátria. No outro lado da praça se inicia na Rua Cândido Lopes com a Alameda Cabral. Segue pela Cândido Lopes até o Largo Frederico de Oliveira e um trecho da Rua Voluntários da Pátria, entre a Rua Cândido Lopes e a Alameda Dr. Carlos de Carvalho. (ver mapa em anexo)

O principal objetivo da investigação projetual é criar possibilidades de conexão e articulação da Praça Osório com o tecido urbano através dos princípios do *woonerf* (figura 08 e 09). Opções de projeto para melhorar as condições de uso do entorno da praça. A principal finalidade é criar espaços compartilhados, onde na superfície criada, todos os usuários da via convivem sem separação e têm direitos iguais. A velocidade do veículo motor fica restrita ao passo humano.

Novas possibilidades de desenho e uso poderão desenvolver-se a partir da remoção e reposicionamento dos estacionamentos. No desenho, destaca-se a

integração da praça-rua-entorno, variedade de usos e muitos lugares confortáveis e convenientes para sentar.

Sob esta abordagem, pode ser caracterizado da seguinte forma:

- Antes de se criar um *woonerf* será necessário resolver as questões de estacionamento e prever um aumento da demanda;

- A área criada tem as funções de uma residência, um playground e uma área de reunião. Andar a pé e jogar são permitidos em todos os lugares;

- Tem as funções adicionais de tráfego e estacionamento de bicicletas e carros. A velocidade de carro e movimento são restritas por barreiras físicas, e por desvios, curvas e ondulações. Admite-se em sua área toda classe de veículos, e não está limitado nem ao pedestre, nem ao carro;

- Suas entradas são claramente definidas e sinalizadas;

- Não há trechos do pavimento com restrições levantadas, a calçada (meio de transporte) e calçada (passeio) não são rigidamente demarcadas;

- A qualidade impressionante das áreas criadas são as suas individualidades. Não há nenhum modelo comum, cada rua é tratada de forma diferente, projetados e adaptados de acordo com as preferências locais e circunstâncias, com os moradores e usuários envolvidos.

- A área tem um extenso tratamento paisagístico e mobiliário urbano. Os elementos verticais, tais como floreiras e jardins não devem impedir a visibilidade.

Uma das questões apontadas por WHITE (2001), sobre o projeto de mobiliários urbanos, “O mobiliário da rua pode fazer locais de trabalho melhores, porém, habitualmente, é mais por desacerto do que design. Recipientes de lixo são um exemplo. Nova York forneceu milhões de dólares em objetos de concretos pesados com topos planos. Como lixeiras, eles eram terríveis, mas eles foram excelentes para alguns outros fins. As pessoas usaram como mesas pequenas, às vezes se sentavam sobre eles, os usavam como bordas de re-classificação de pacotes. Os japoneses são mais criativos em tais assuntos. Nas calçadas nas entradas de algumas lojas de departamento, bordas são fornecidos para se sentarem, para colocar as coisas: há cinzeiros, bancos, cabines telefônicas. Não há muito espaço, mas é muito forte e bem usado.” (WHITE, 2001, tradução nossa)

De acordo com WHITE (2001), o espaço-chave para uma Praça não é sobre a Praça, é a Rua. As outras amenidades que foram discutidas em sua pesquisa: espaço de estar, sol, árvores, água, comida são realmente importantes, mas eles podem ser adicionados. A relação com a rua é integral, e é de longe o fator crítico do projeto.

6 METODOLOGIA PARA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS

A pesquisa de uso e não-conformidade da Praça Osório seguiu a pesquisa feita por MIRANDA (2007) e o Levantamento das equipes do Atelier 01 (2011). A metodologia de avaliação pós-ocupação foi baseada nos estudos de WHITE (1980) e SUN (2008): observações de uso, relatório fotográfico e levantamento de dados.

Foram aplicadas no ensaio projetual os princípios do *woonerf*, no qual regem normas especiais de circulação, e suas principais características³ são:

“a) gerador de uma paisagem urbana acolhedora e atrativa para os transeuntes, abundância de arborização, variedade nos materiais de pavimentação, floreiras, mobiliário urbano e estacionamento para bicicletas e motos de pequena cilindrada;

b) autorização para estacionar exclusivamente onde se encontra na calçada sinalizada a letra E;

c) inclusão obrigatória das áreas de jogos onde o tráfego é proibido, além de imposições de limites para tornar as ruas onde a população infantil joga mais seguras;

d) não incorporar nada que sugira divisão de classes de tráfego, muito menos que favoreça o rolamento; exclusão de calçadas diferenciadas e de pista larga e reta;

e) conceituação da área como uma entidade totalmente acessível ao pedestre e menos ao carro.

f) introdução de curvas fechadas, estreitamento de ruas para dar diversidade de caracteres e moderar a velocidade de circulação, evitar seções de ruas retas, pois ao proporcionar maior profundidade visual, induz ao aumento da velocidade.”

³ Retirado do Manual de Diseño Ambiental (McCluskey, 1990), onde o autor extrai do livro *Woonerf* (editado por Royal Dutch Touring Club).

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo WHITE (2001), “temos dado uma quantidade desproporcional de nosso espaço de rua para os veículos, e chegou a hora de começarmos a dar alguns deles de volta para os pedestres, de quem foi tirado...O espaço deve ser dado de volta às calçadas. Se não tomarmos algumas medidas, não haverá espaço suficiente para muitos tipos de amenidades de pedestres, como pontos de ônibus, lugares sentados, cafés, etc.”

A investigação do presente artigo sugere que seja atenuada a valorização do espaço do veículo e dessa forma, resgatar a importância do espaço do pedestre, surgindo a possibilidade de ampliar a vida social no ambiente urbano.

Os *woonerfs* não irão resolver todos os problemas de trânsito. Nos estudos de caso, também tiveram dificuldades associadas à sua implementação. Essas áreas compartilhadas não devem ser implantadas como medidas isoladas, mas sim devem completar uma política mais ampla para gerenciar o tráfego de veículos. Quando aplicado isoladamente, elas criam deslocamentos de tráfego em zonas próximas. Tipicamente, os motoristas reagem à essas ruas de acesso reduzido e procuram rotas alternativas em áreas adjacentes. Deve-se refletir sobre o impacto que essas áreas tratadas irão causar nas áreas vizinhas.

Uma última questão importante e que deve ser considerado envolve os estacionamentos. Geralmente, há uma oferta limitada de estacionamento em um bairro. Se o estacionamento é reduzido através de um projeto de *woonerf*, uma das principais preocupações é onde encontrar vagas convenientes perto de suas casas ou estabelecimentos.

Complementando esse enfoque, cabe resgatar ainda a abordagem de SUN (2008), ao apontar que o projeto pode contribuir para ampliar o acesso público e o uso coletivo das praças, promover a integração com seu entorno e articulação do tecido urbano e, com isso, desenvolver um desenho de cidade que propicie um modo de vida mais democrático, diversificado e justo.

De um modo geral, pode-se dizer que, para satisfazer as pessoas que usam quotidianamente o espaço público, há que tentar relacionar este com o contexto urbano em que se inserem, de forma a analisar as mudanças culturais e da vida urbana que as pessoas promovem, individualmente e em grupo, já que são essas mesmas mudanças que produzem novas necessidades e novos espaços. Por isso, será desejável incentivar novos processos de desenho do espaço público no sentido de oferecer a cidade a todos.

REFERÊNCIAS

ALEX, S. **Projeto da Praça**: Convívio e Exclusão do Espaço Público. São Paulo: Editora SENAC, 2008.

CHIESA, Paulo. MENNA, Cláudio. **Sistemas de espaços livres em Curitiba**: tradição, posturas e práticas locais. Curitiba, 2008.

CHORNOBAY, Laressa. **A história e os usos das praças curitibanas**. Monografia do Curso de Especialização Cidade, Meio Ambiente e Políticas Públicas, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008.

DUDEQUE, I. T.. **Nenhum dia sem uma linha**: uma história do Urbanismo em Curitiba. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

JACOBS, J.. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LYNCH, K.. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

MASCARÓ, J. L. (org.). **Infra-estrutura da Paisagem**. Porto Alegre-RS: Editora Maquatro, 2008.

MASCARÓ, J. L.; YOSINAGA, M. **Infra-estrutura Urbana**. Porto Alegre-RS: Editora Maquatro, 2005.

MASCARÓ, J. L.. **Desenho Urbano e Custos de Urbanização**. Porto Alegre-RS: D. C. Luzzatto, 1989.

McCLUSKEY, J. **Parking**: Manual de diseño ambiental. Ed. Gustavo Gill, S.A., Barcelona, 1990.

MIRANDA, M.. **Qualidade e apropriação dos Espaços Públicos**: O papel dos usos comerciais na área central de Curitiba. Monografia do Curso de Especialização em

Cidade, Meio Ambiente e Políticas Públicas, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008.

WHITE, W. H.. **The Social Life of Small Urban Spaces**. Project for Public Spaces. New York, NY, 2001.

Linha Vermelha, Pegadas da Memória. Edições 300 anos. Fundação Cultural de Curitiba. Fonte: Biblioteca do IPPUC.

O centro é bom. Opinião Gazeta do Povo. Publicado em 23/05/11 por Clóvis Ultramari. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/opiniaio/conteudo.phtml?id=112873>

Praças de Curitiba: Espaços Verdes na Paisagem Urbana. Boletim Casa Romário Martins. Fundação Cultural de Curitiba. Curitiba-PR, Set. 2006.

Traffic-Restricted Streets: Woonerfs and Transit Malls. Disponível em: http://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/woonerfs.pdf

Project for Public Spaces: Woonerfs Images. Disponível em: http://www.pps.org/imagedb/search-advanced-2?search_words=woonerf Acesso em: novembro 2011.

Asheville. Disponível em: <http://www.tphblog.com/laughing-seed-asheville/> Acesso em: novembro 2011.

Portland, Ore. – Festival Streets. Disponível em: <http://www.streetfilms.org/portland-or-festival-streets/> Acesso em: novembro 2011.

Home Zone Concepts and New Jersey. Produced by Alan M. Voorhees Transportation Center, New Jersey Bicycle and Pedestrian Resource Center and Edward J. Bloustein School of Planning and Public Policy. Novembro, 2004. Disponível em: <http://policy.rutgers.edu/vtc/bikeped/reports/HomeZonesFinal12-8-04.pdf> Acesso em: novembro 2011.

Levantamento das Equipes da disciplina Atelier 01 – curso de Especialização em Projeto e Paisagem Urbana, UFPR, 2011.

Levantamento Topográfico e Implantação da Praça Osório. Fonte: SMMA, Departamento de Praças e Parques.

APÊNDICES

APÊNDICE 01 – Mapa 01: Área Inicial de Implantação do <i>Woonerf</i>	26
APÊNDICE 02 – Ensaio Projetual: Implantação Geral	27
APÊNDICE 03 – Ensaio Projetual: Detalhe 01	28



ESTUDO

LEGENDA

 Área inicial de implantação do Woonerf

0 100 200
Escala Gráfica



01



03



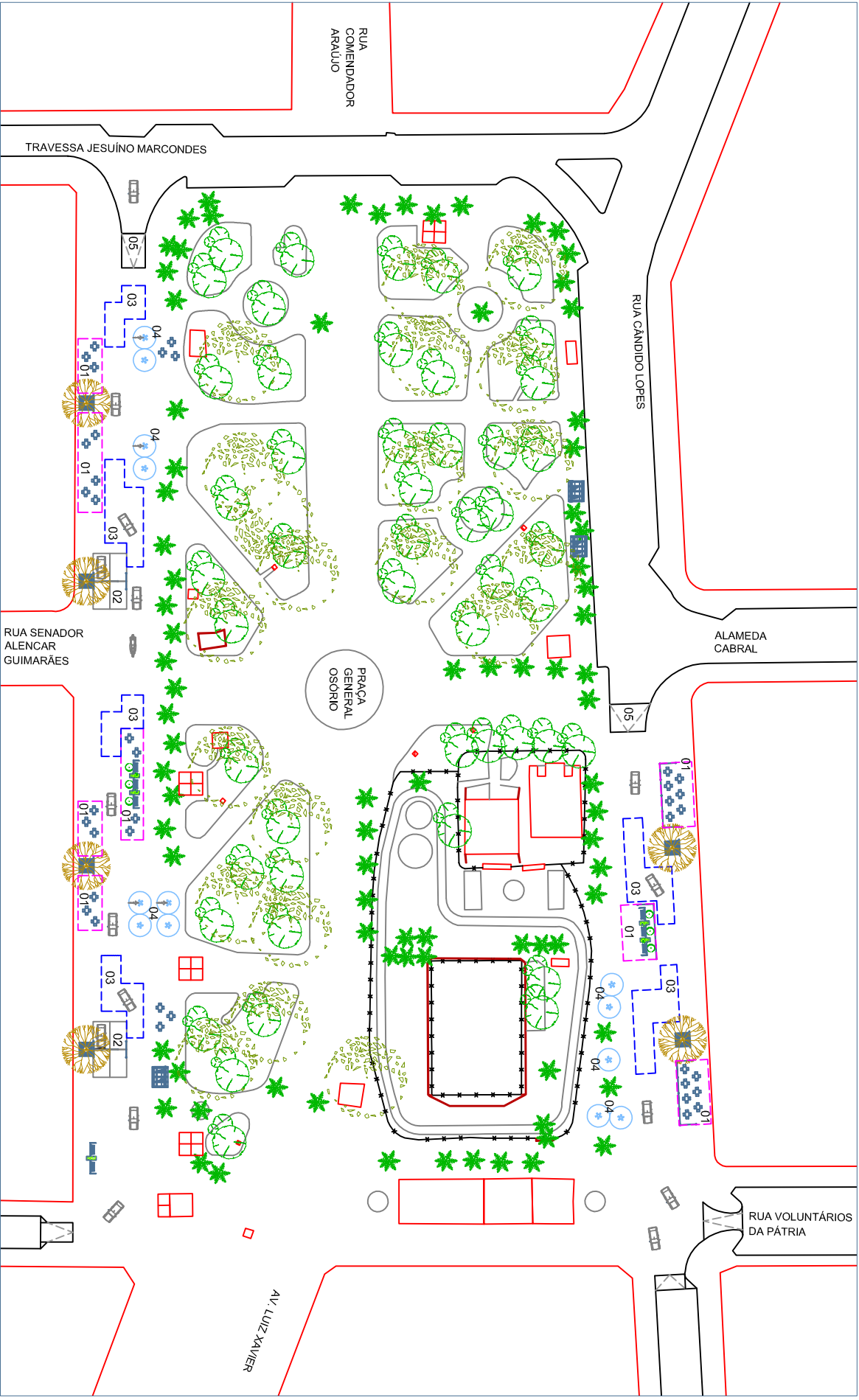
05



02



04

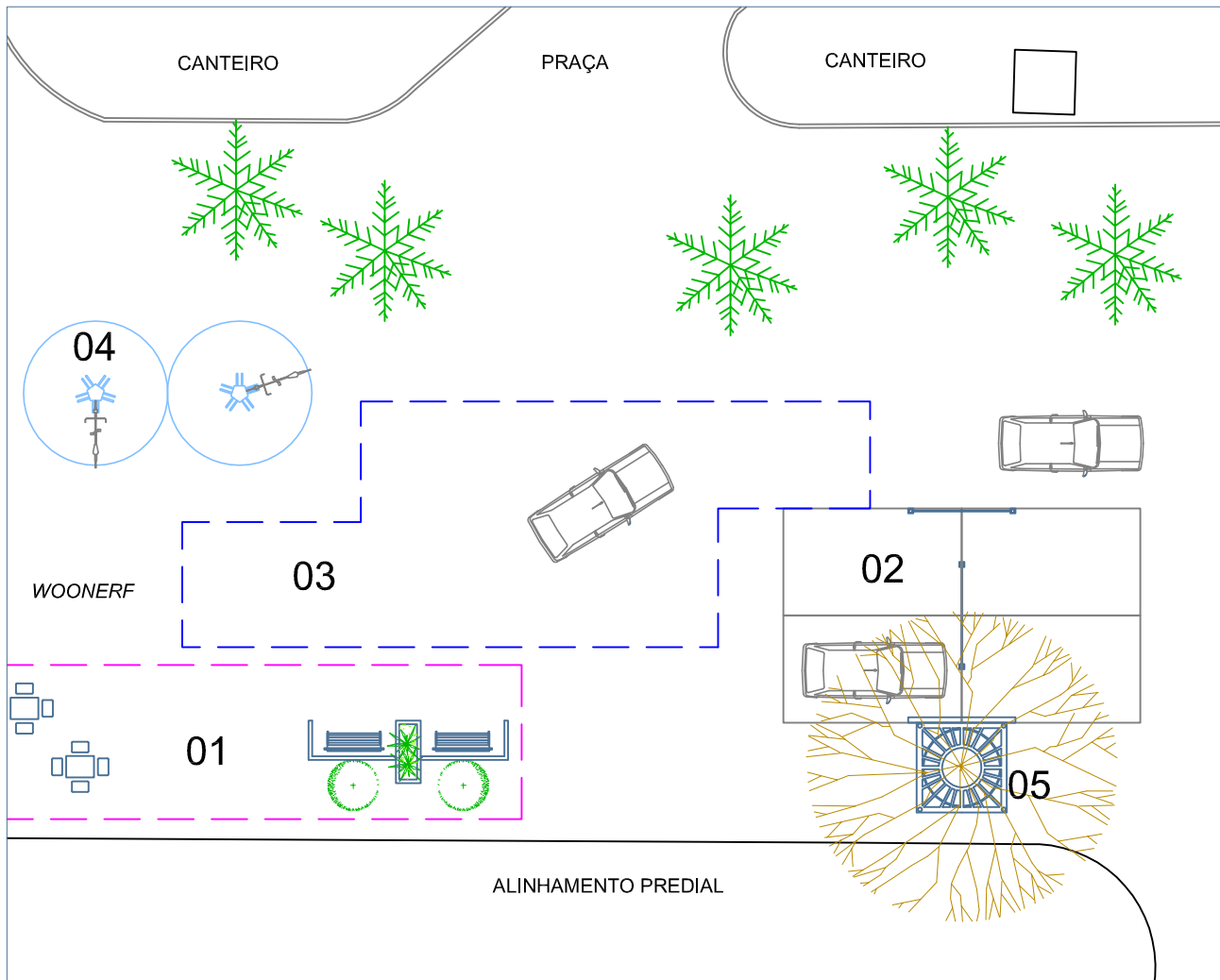


IMPLANTAÇÃO

ESCALA 1/1000

LEGENDA

- 01 - ESPAÇO PARA SENTAR-SE OU BRINCAR
- 02 - ÁREA DE ESTACIONAMENTO BEM DEFINIDA
- 03 - CURVA NO TRAÇADO DE CIRCULAÇÃO
- 04 - ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS
- 05 - ACESSOS



DETALHE 01

ESCALA 1/200

LEGENDA

- 01 - ESPAÇO PARA SENTAR-SE OU BRINCAR
- 02 - ÁREA DE ESTACIONAMENTO BEM DEFINIDA
- 03 - CURVA NO TRAÇADO DE CIRCULAÇÃO
- 04 - ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS
- 05 - ÁRVORE