

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

KÁTIA PIMENTEL KOTI

ANDAR A PÉ PELOS CAMINHOS QUE FORMARAM CURITIBA

CURITIBA

2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

KÁTIA PIMENTEL KOTI

ANDAR A PÉ PELOS CAMINHOS QUE FORMARAM CURITIBA

Artigo apresentado como requisito à obtenção de título de especialista no Curso de Especialização em Projeto e Paisagem Urbana, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Barnabé

CURITIBA

2012

## **TERMO DE APROVAÇÃO**

**KÁTIA PIMENTEL KOTI**

**ANDAR A PÉ PELOS CAMINHOS QUE FORMARAM CURITIBA**

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

---

**Prof. Dr. Paulo Barnabé**  
Orientador – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFPR

Curitiba, 16 de abril de 2012.

Dedico este trabalho a Pedro, meu Filho, cujas  
conquistas me inspiram todos os dias.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao professor e orientador Paulo Barnabé, pelo acompanhamento, orientação e incentivo.

Aos amigos e colegas do Curso de Especialização de Projeto e Paisagem Urbana, em especial Gláucia, Fernanda, Noélia e Samuel pelo apoio, incentivo e troca de experiências e conhecimento.

## RESUMO

O presente artigo tem por objetivo discorrer sobre o andar a pé na cidade amparado na temática dos caminhos utilizados pelos colonizadores que participaram da história de Curitiba propondo alternativas para valorização deste sistema de circulação. Em tempos onde o uso irrestrito de veículos automotores este artigo busca direcionar o olhar a mais antiga de todas as formas de deslocamento – o caminhar – que, de tão repetido e natural, acaba sendo esquecido pelas políticas públicas. Além do deslocamento em si, o caminhar envolve um universo de relações – comerciais, culturais, sociais e afetivas – que integram a vida pública e utilizam a rua como cenário. A partir da análise dos principais caminhos que formaram a capital, buscou-se relacionar a história e a paisagem urbana existente, identificando trajetos que, trazidos a uma interpretação contemporânea pudessem constituir a base para a realização de um ensaio de projeto. O caminho histórico selecionado – a Estrada do Mato Grosso – cujo traçado coincide com as Ruas Comendador Araújo, Benjamin Lins, Avenida Batel e Eduardo Sprada, interligava Curitiba ao Oeste do estado e seu casario histórico, que remonta ao ciclo econômico da erva-mate possui papel significativo na paisagem urbana. O ensaio de projeto busca solucionar algumas questões apontadas pelo levantamento realizado na disciplina de Análise do Espaço Urbano e propõe uma organização dos elementos que compõe a circulação de pedestres e a valorização do espaço público.

Palavras-chave: andar a pé, caminho histórico, Estrada do Mato Grosso, sistema de pedestres, espaço público.

## **ABSTRACT**

This article aims to discuss the walking in the city supported the theme of the roads used by settlers who participated in the history of Curitiba proposing alternatives for recovery of the circulation system. In times where the unrestricted use of motor vehicles this article seeks to guide the eye the most ancient of all forms of travel - walking - that is so natural and repeated, ends up being forgotten by public policies. Besides the shift itself, the walk involves a universe of relations - trade, cultural, social and emotional - that make up the public life and use the street as a backdrop. From the analysis of the main roads that formed the capital, sought to relate the history and existing urban landscape, identifying paths that brought to a contemporary interpretation could be the basis for conducting a project. The path selected history - the Road of Mato Grosso - whose route coincides with the Streets Commander Ali, Benjamin Lins, Eduardo Sprada and Batel Avenue, Curitiba crisscrossed the west of the state and its historic houses, dating back to the cycle of yerba mate has significant role in the urban landscape. The test project seeks to address some issues raised by the survey conducted in the discipline of analysis of urban space and proposes an organization of the elements that make up the movement of pedestrians and enhancement of public space.

**Key words:** walking, historical path, Estrada do Mato Grosso, system of pedestrian public space.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- CAMINHOS HISTÓRICOS, EIXOS CONSOLIDADOS E ÁREA DE ESTUDO	15
FIGURA 2- RUA COMENDADOR ARAÚJO: EXCESSO DE INFORMAÇÕES INTERFERINDO NO CAMPO VISUAL	16
FIGURA 3- RUA COMENDADOR ARAÚJO: ARBORIZAÇÃO INADEQUADA	17
FIGURA 4- RUA COMENDADOR ARAÚJO: PATRIMÔNIO HISTÓRICO	18
FIGURA 5- ENSAIO DE PROJETO	20
FIGURA 6- ENSAIO DE PROJETO: MOBILIÁRIO URBANO	21
FIGURA 7- ENSAIO DE PROJETO: MOBILIÁRIO URBANO	22
FIGURA 8- ENSAIO DE PROJETO: ESTAR INÍCIO RUA COMENDADOR ARAÚJO	22

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>2 OS CAMINHOS QUE FORMARAM CURITIBA.....</b>	<b>12</b>
<b>3 CAMINHANDO PELOS EIXOS QUE FORMARAM CURITIBA – VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO.....</b>	<b>17</b>
3.1 ENSAIO DE PROJETO – ESTRADA DO MATO GROSSO.....	19
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>23</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Pelo Centro de Curitiba, a exemplo de outras áreas centrais de grandes cidades brasileiras, circulam milhares de pessoas todos os dias que, a trabalho, passeio ou por necessidade de acesso, utilizam-se de diversas formas para realizar este deslocamento: veículos automotores, através do transporte público e individual, de mercadorias e pessoas, bicicletas ou através da forma mais simples e antiga de todas: caminhando.

O caminhar é um ato inerente ao ser humano. Permite que esse explore ambientes diversos, tornando mais rica a experiência de viver. Foi caminhando que os bandeirantes desbravaram o território brasileiro, recolhendo em seu percurso vivências que enriqueceram os relatos de suas aventuras e configuraram a história da colonização do país, além do gradual ordenamento do espaço humano pelos pousos estabelecidos por esses aventureiros e pelos caminhos que frequentemente eram utilizados para o transporte de mantimentos. Muitas cidades nasceram desses pousos e caminhos. Curitiba é uma delas. Marcas sutis dessa história estão gravadas pela cidade. Um olhar mais atento, principalmente na região central da cidade permite identificar casarios e caminhos que remontam à determinada época e que ajudam a compor a identidade da cidade.

Tendo como pano de fundo a mescla do antigo com o novo o caminhante, de forma inconsciente, recolhe experiências de sua interação com o meio: olhando as vitrines, conferindo as últimas manchetes na banca, protegendo-se da chuva sob a proteção das marquises, tomando um café em algum bar na esquina, sentindo a brisa da tarde no rosto ou simplesmente sentindo seu corpo se movimentar, caminhando apressadas ou tranquilas.

A caminhada dá ao ser humano uma medida mais natural do espaço de acordo com uma escala de tempo na qual esse pode ser vivenciado, desfrutado e sentido. O deslocamento em veículos velozes limita a visão do viajante, negando sua percepção do entorno e atribuindo a viagem o objetivo único de ligar dois pontos distintos. Segundo Eduardo José Daros, fundador da Associação Brasileira de Pedestres, ser pedestre é uma condição natural e utilizamos veículos a tração para vencer percursos mais longos “somos pedestres. Estamos passageiros e condutores” (DAROS, 2000).

O autor Frédéric Gros em seu livro “Caminhar, uma filosofia” reflete sobre a arte do caminhar como ato filosófico e experiência espiritual, e como a vivência proporcionada por esta prática refletiu na obra de importantes personagens da história. Rimbaud e a tentação da fuga, Gandhi e a política da resistência, Kant e suas caminhadas diárias, dentre outros. Segundo Gros (2011, p. 184) o corpo em pé tende ao deslocamento. “A dimensão do pé, a distância do afastamento das pernas não tem um lugar, não podem ficar em parte alguma. Mas medem todo o restante. Nossos pés formam esse compasso que não tem um lugar que ficar, tem unicamente de avaliar a amplitude”.

Gros filosofa sobre a relação que a caminhada possui com a reflexão e paisagem. “E depois, quando se anda a pé, só há um desempenho que de fato conta: a intensidade do céu, o viço das paisagens” (GROS, 2011, p.10).

Na França do século XIX Charles-Pierre Baudelaire foi um dos autores que personificou o sentimento do caminhante que anda pela cidade. Atormentado pelas grandes transformações no espaço promovidas pela reforma urbana sob o governo de Napoleão III, Baudelaire descreveu em versos a vivência de um caminhante – um flâneur – um ser que vive vagando pela cidade, assistindo ao espetáculo da urbanização imerso e oculto na multidão. A modernidade decorrente da reforma urbana na França promoveu a construção de grandes vias radiais interligadas por rotatórias para o escoamento eficaz de mercadorias e transporte de passageiros, a linearização das fachadas, padronização da iluminação e criação de espaços destinados ao lazer da população – os espaços públicos – ambientes onde o flâneur encontrava motivação para vagar e observar o meio urbano. O flâneur surgiu como uma reação a massificação gerada pela modernidade, que trocou sua individualidade para viver em meio a multidão, a procura da alma da cidade que se perdeu. “Paris, à época de Baudelaire, era a capital da utilidade fútil. Seus cafés, bulevares, salões e passagens foram frequentados por uma sociedade esquelética, desejosa em ver seu rosto refletido em tudo o que construía ou podia comprar” (MENEZES, 2009).

Atualmente, nas grandes cidades, onde a escassez do tempo e as grandes distâncias sugerem formas de deslocamento cada vez mais velozes o andar a pé é um sistema de circulação pouco valorizado. Maria Ermelina Malatesta em sua dissertação de mestrado “Andar a pé no centro: um modo de transporte para a cidade de São Paulo” chama a atenção para a importância da circulação de pedestres no contexto atual que, de “tão repetida e automatizada é pouco refletida como ato em si” (MALATESTA, 2007, p.15). Segundo ela a falta de uma política que valorize o espaço público tanto no sistema de circulação quanto no tratamento do espaço urbano reflete o quanto este modo de deslocamento é posto de lado em se tratando de políticas públicas (MALATESTA, 2007)

Além disso, as poucas iniciativas que visam melhorar esta situação, segundo Malatesta, priorizam a estética em detrimento da funcionalidade.

Esta situação nem sempre foi assim, passou a acontecer a partir do instante que o homem deixou de utilizar seus próprios meios de locomoção e passou a recorrer ao transporte sobre rodas, movido primeiramente à tração animal e posteriormente motora que, pela diferença de características intrínsecas, passou a exigir cada vez mais a separação do uso dos espaços da cidade, sendo imediata a prioridade dada ao transporte motorizado. (MALATESTA, 2007, p. 16).

O autor Eduardo Yázigi em seu livro “O Mundo das Calçadas” reflete sobre a falta de políticas públicas que priorizem o pedestre de forma contínua e constante. De certa forma o eterno canteiro de obras adequando a necessidade dos fornecedores de serviços ao espaço, as mudanças exageradas do mobiliário refletem a consciência da administração pública em relação ao pedestre. Ele chama a atenção para a situação de pessoas que se locomovem com maior dificuldade – idosos, gestantes, deficientes e crianças – que além de enfrentar a situação descrita acima sujeitam-se a se aventurar em um ambiente dominado pelo automóvel. Mesmo utilizando veículos para se locomover muitas pessoas complementam o trajeto a pé e a continuidade deste percurso é um item igualmente importante a ser considerado.

O homem é pedestre por natureza, sendo desta categoria a maior parte da cidade de São Paulo, para não falar em Brasil. Na era da redescoberta do corpo e da necessidade imperiosa de andar, chegamos à contradição de ter de dirigir um auto até o parque para poder fazê-lo”. (YÁZIGI, 2000, p.340).

Discorrer sobre circulação não implica simplesmente no deslocamento de veículos e pedestres. Existem outros desdobramentos a partir disso - socialização, contemplação, acesso, segurança – que devem ser considerados na implantação de uma política pública. Em sua obra Yázigi considera estas inter-relações e chama a atenção para as calçadas, como “espaço legitimamente público” onde a democracia é amplamente exercida pela população.

A circulação de pedestres é aquela que permite um maior contato do caminante com o meio em que se insere. É no decorrer da caminhada que as trocas culturais e sociais são estabelecidas e, quanto mais diversificada mais animada. Esta rua tende a ser “uma rua viva sempre tem tanto usuários quanto meros espectadores” (JACOBS, 2011, p. 38).

A repórter Priscilla Santos, da revista Vida Simples, relatou sua experiência em realizar o percurso residência – trabalho – residência na cidade de São Paulo. Nos primeiros dias a repórter fez o percurso que fazia de ônibus a pé “é uma experiência curiosa. Mais que uma mudança no meio de transporte, é uma nova percepção da cidade. Nunca havia reparado na rara largura das calçadas da avenida Faria Lima e em seu comércio miúdo, de lojas de roupas e botecos que se espremem entre os prédios espelhados” (SANTOS, 2009). Em seu relato a repórter procura outras alternativas para alcançar os mesmos destinos, recolhendo experiências diferentes à medida que o conhecimento da cidade se amplia. “O trunfo das metrópoles é dar a oportunidade de encontrarmos a cidade que quisermos”, finaliza.

Além de contribuir para a socialização do indivíduo, o caminhar proporciona outros benefícios físicos e psicológicos para a saúde. Atualmente, com as facilidades de um mundo automatizado, gastam-se muito menos calorias do que antigamente, quando o andar a pé era a forma de deslocamento mais comum e as trocas sociais e culturais contidas neste ato eram fundamentais na vida pública da cidade.

Analisando os espaços públicos localizados na região central de Curitiba, pode-se constatar que, comparando-os a outras áreas da cidade, há nitidamente uma atenção maior do desenho urbano em relação ao pedestre, dado aos vários calçadões, galerias e praças existentes. Em 1971 a Rua XV de Novembro, eixo tradicional de comércio e serviços, foi transformada em calçadão em pelo governo municipal. Hoje a paisagem do calçadão é tombada pelo patrimônio estadual.

Felizmente o sucesso do calçadão pioneiro não exacerbou as mentes a ponto de se querer fazer de todo o centro um imenso calçadão. Como tradicionalmente os centros costumam oferecer ampla gama de comércios, serviços gerais e lazer, interditar o automóvel completamente, sem alternativas eficazes, significaria levar o *core* ao colapso. (YÁZIGI, 2000, p.322)

Nas décadas de 70 e 80 o centro era o principal ponto de encontro da cidade, concentrando grande parte do comércio e serviços e o conjunto da paisagem da Rua XV – pavimento em mosaico português com temas regionais, mobiliário urbano padronizado, floreiras, bancos, luminárias e fachadas históricas – incluindo o grande contingente de pessoas que circulavam, ajudaram a construir a imagem de cidade organizada e inovadora exportados para o mundo. Porém, é importante frisar que esta análise trata apenas da valorização do espaço público, Curitiba “não está isenta de tantas corrosões que minam o país” (YÁZIGI, 2000, p. 324) e sua região central, atualmente, sofre o mesmo processo de esvaziamento vivido por outras grandes cidades brasileiras. Degradação dos edifícios, desvalorização imobiliária, violência urbana, são alguns dos problemas enfrentados.

Hoje o centro da cidade, principalmente o conjunto dos espaços públicos, ainda está associado ao encontro da população e o calçadão da XV é cenário obrigatório para manifestações culturais e políticas da cidade.

## **2 OS CAMINHOS QUE FORMARAM CURITIBA**

Curitiba tem sua origem atrelada ao fluxo de pessoas desencadeado pelos ciclos econômicos, correntes migratórias e colonizadoras que ocorreram pelo território brasileiro, realizados a pé e/ou com o auxílio de animais. Historicamente, o crescimento das cidades está associada ao ir de vir de pessoas e é dentro desta perspectiva temporal que se pretende discorrer sobre o andar a pé; observar os caminhos que formaram a cidade e as heranças deixadas na paisagem urbana, contrapondo-os à realidade de hoje, na qual o caminhar como forma de percepção do espaço é posto de lado em detrimento de formas de deslocamento mais rápidas e eficientes.

O recorte de área sugerido para a realização dos trabalhos finais do Curso de Especialização abrangia parte do bairro Centro e Setor Histórico de Curitiba. Entretanto no decorrer das pesquisas e entrevistas sobre o tema escolhido e, principalmente, na interpretação de como era a circulação de pessoas no núcleo que formou a cidade nos séculos XVIII, XIX e XX, observou-se que este recorte necessariamente teria que extrapolar a área inicialmente selecionada.

Com base nos mapas do Plano de Ação do Governo Municipal 1983-1985 delimitou-se o núcleo urbano de Curitiba no século XVIII centralizado na Praça Tiradentes (marco zero) e organizado em torno das igrejas da Ordem, Matriz e Rosário. A partir daí delimitou-se a sede no século XIX onde se notou claramente os eixos da Rua XV de Novembro e Barão do Rio Branco – Riachuelo, polarizado pela Estação Ferroviária, elemento que induziu o desenvolvimento sentido Sul. Conforme Sutil (2011) os principais caminhos que conectavam a vila a outras regiões do estado eram (informação verbal)<sup>1</sup>:

- Caminho do Itupava: ligação com o litoral (Leste);
- Caminho da Graciosa: ligação com o litoral sentido Nordeste – Leste;
- Estrada do Mato Grosso: ligação sentido Oeste conectando-se com o Caminho das Tropas;
- Estrada da Açungui: ligação sentido Norte (Colônia do Açungui);
- Estrada do Arraial: ligação sentido Sul (acompanhando o eixo República Argentina).

Não é objetivo desse artigo se discorrer historicamente sobre estes caminhos, mas é importante citar alguns fatos recolhidos em pesquisas e entrevistas que colaboraram para a delimitação do recorte, objeto deste trabalho.

Dentre os caminhos relatados, o Caminho do Itupava é o mais antigo, e talvez o mais enigmático. Foi construído por volta de 1625 interligando Curitiba até o litoral, transpondo a Serra do Mar. Vestígios originais deste caminho, em pedra irregular, encontram-se preservados na Serra do Mar nos municípios de Morretes e Piraquara. Esta ligação foi parcialmente abandonada quando a Estrada da Graciosa foi construída em 1873 e se consolidou como a principal conexão da Capital com o Litoral paranaense.

---

<sup>1</sup> SUTIL, M. Fundação Cultural. Casa da Memória. Curitiba, 2011. Informação verbal.

Segundo Taboada (2011), “não é errado pensar que os caminhos históricos seguiam os espigões da região, que eram regiões mais altas e seguras, pois permitiam a visão de dois lados” (informação verbal)<sup>2</sup>. Hoje, esta estrada corresponde ao eixo da Avenida João Gualberto, em Curitiba, e ao eixo da Estrada Velha da Graciosa, em Pinhais, conectando-se a Morretes.

A Estrada do Mato Grosso, que interligava a Capital ao Caminho do Viamão, também chamado Caminho das Tropas, situado a Oeste, era assim chamada por constituir uma ligação com o Estado do Mato Grosso. Hoje, esta estrada corresponde a Rua Comendador Araújo, Avenida Batel, seguindo pela Rua Eduardo Sprada até Campo Largo.

O início da Estrada do Mato Grosso deve-se à procura de ouro pelos catadores que, devido ao esgotamento dos veios dos rios da região de Curitiba se deslocaram para Oeste (MOREIRA, 1975). Posteriormente, na segunda metade do século XVII, o trabalho mineiro deu lugar à atividade agropecuária que motivou a abertura de trilhas por onde mineiros e criadores de gado transitavam no sentido leste-oeste.

Em 1871, foi posta a pedra fundamental da Estrada do Mato Grosso, junto ao Rio Ivo, na atual Avenida Luís Xavier, próximo ao número 16, onde atualmente encontra-se a Rua Comendador Araújo. Nas imediações do rio, onde atualmente é a Praça Osório existia um imenso banhado. Sobre o rio foi construída uma ponte e, ao sopé da mesma, realizaram uma festa para a abertura da estrada (CURITIBA, Fundação Cultural, 1981).

Na segunda metade do século XIX, mais especificamente a partir do ano da visita da família imperial em 1880 e início da construção da estrada de ferro até Paranaguá, a Estrada do Mato Grosso passa a consolidar-se como um eixo de desenvolvimento da cidade com a implantação de edificações elegantes e casas comerciais. Paralelamente a expansão das exportações de erva-mate para os países do Rio da Prata e Chile, grande contingente de engenheiros, arquitetos e agrimensores mudaram-se para Curitiba a fim de auxiliar na construção da estrada de ferro. A técnica destes profissionais aliada à criatividade da mão de obra local, boa parte proveniente da imigração alemã, presente no Paraná desde 1829, resultou em construções elegantes, representando bem o esplendor da capital na época.

---

<sup>2</sup> TABOADA, A. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba, 2011. Informação verbal.

A análise dos bens tombados pelo Patrimônio Estadual (Secretaria de Estado da Cultura, 2006) permite o entendimento de que a maioria dos edifícios tombados de Curitiba remonta ao final do século XIX e início do século XX, no auge do ciclo da erva-mate. A Estrada da Graciosa e a Estrada do Mato Grosso representaram, durante o ciclo da erva-mate, os principais eixos de entrada e saída de Curitiba, além do ramal ferroviário que acabara de se instalar.

Além da questão histórica, considerou-se para este recorte percursos comumente utilizados pelos pedestres. São eles: o calçadão da XV interligando as Praças Santos Andrade e Osório, o eixo das Ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo, além do Largo da Ordem, com o calçadão da Rua Dr. Claudino dos Santos, palco da Feira de Artesanato do Largo da Ordem que ocorre aos domingos (FIGURA 1).



FIGURA 1 – CAMINHOS HISTÓRICOS, EIXOS CONSOLIDADOS E ÁREA DE ESTUDO] FONTE:ELABORADO PELO AUTOR SOBRE IMAGEM GOOGLE EARTH (2011)

Cabe mencionar ainda a singularidade das calçadas curitibanas que “buscam manter alguns padrões não só de valor intrínseco, como também de valorização do ambiente” (YÁZIGI. 2000, p 323). Temas regionais como os pinhões e araucárias estilizadas da Rua XV, temáticos, como a lira musical na Praça Carlos Gomes ou históricos como os arabescos do art-nouveau da Praça Osório fortalecem a identidade da cidade e atribuem valor a paisagem. Lúcia Vasconcelos, sem seu livro “Calçadas de Curitiba: preservar é preciso” chama a atenção ao valor cultural da calçada “As calçadas não podem ser encaradas de maneira menos favorecida que o imóvel edificado de valor cultural, são também representativas no que se refere ao planejamento urbano, ao tratamento do espaço urbano” (VASCONCELOS, 2006, p. 15).

A fim de enriquecer esta discussão cabe aqui elencar alguns pontos apontados na análise sobre o levantamento da circulação de pedestres, mobiliário urbano e arborização realizado pela turma de especialização para a disciplina Atelier I que, de forma geral, enalteceu o fato do centro de Curitiba possuir algumas iniciativas que privilegiam o pedestre – como os calçadões – mas que trazem esta questão a uma reflexão mais contemporânea. Os principais pontos encontram-se a seguir descritos:

- é evidente o excesso de informações que poluem o campo visual (FIGURA 2) de quem transita pelo centro e a descontinuidade em relação à acessibilidade;



FIGURA 2 – RUA COMENDADOR ARAÚJO – EXCESSO DE INFORMAÇÕES INTERFERINDO NO CAMPO VISUAL. FONTE: FOTO AUTOR (2011)

- são vários os padrões de mobiliário urbano presentes na paisagem, decorrentes de diferentes iniciativas públicas de revitalização, e que muitas vezes estes se mesclam na paisagem, em um mesmo local, de forma desarmônica;

- a forma de concessão de serviços à iniciativa privada – como a telefonia pública e os pontos de ônibus – que utiliza os equipamentos como espaço para propaganda, em troca da responsabilidade de assumir sua manutenção proporcionam uma interferência significativa no conjunto da paisagem urbana;
- algumas vezes a urgência em suprir o centro da cidade com pontos de ônibus que garantam a mobilidade urbana acabam por privilegiar o a circulação de veículos e não a de pedestres pois obstruem a mesma causando conflitos na circulação pois a largura das mesmas não são adequadas a instalação deste equipamento;
- a inadequabilidade de algumas espécies de árvores ao passeio público, que não respondem a um alinhamento, que possuem porte não compatível com a fiação elétrica (fig. 3) ou que possuem raízes cujo crescimento rompe o pavimento da calçada causando conflitos na circulação ;



FIGURA 3 – RUA COMENDADOR ARAÚJO – ARBORIZAÇÃO INADEQUADA  
FONTE: FOTO AUTOR (2011)

### **3 CAMINHANDO PELOS EIXOS QUE FORMARAM CURITIBA – VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO**

O ensaio de projeto realizado como etapa final do curso de especialização e objeto deste artigo propõe a valorização do andar a pé no centro de Curitiba utilizando como referência os caminhos utilizados pelos pioneiros que partiam e chegavam à cidade.

A partir do entendimento da expressão representativa desses caminhos na história através de entrevistas e consultas a livros e periódicos, buscou-se identificá-los na paisagem atual. Alguns eixos relatados na bibliografia como a Rua XV de Novembro e as ruas Barão do Rio Branco – Riachuelo são imediatamente identificados na paisagem por apresentarem elementos essenciais para que o cidadão explore o seu caminhar. O tratamento paisagístico diferenciado destes eixos em relação ao conjunto do centro - calçadas largas, mobiliários e equipamentos adequados e padronizados – revelam um cuidado com o pedestrianismo permitindo que o conjunto arquitetônico histórico seja mais valorizado.

Constatou-se que a Estrada do Mato Grosso que hoje corresponde a Rua Comendador Araújo, seguindo pela Rua Benjamim Lins e o eixo da Avenida Batel até o Município de Campo Largo nas imediações do reservatório do Passaúna a Oeste, possui elementos representativos do período áureo do ciclo da erva-mate como os casarões (Galeria Cocaco, Palacete Ascânio Miró, Vila Margareth) e a primeira sede da Universidade Federal do Paraná (FIGURA 4), edificação tombada pelo patrimônio estadual que abriga um shopping.



FIGURA 4 – RUA COMENDADOR ARAÚJO – PATRIMÔNIO HISTÓRICO  
 FONTE: ELABORADO PELO AUTOR (2011)

Soma-se a isso a escala urbana em que está inserida a rua, que possui muitos imóveis no alinhamento da mesma, alguns prédios residenciais e casas históricas com jardins frontais, a largura generosa das calçadas, o fato de representar uma conexão importante do bairro com o centro e ser cenário de uma circulação intensa de pedestres dada a presença abundante de comércio e serviços.

Nesta rua constatou-se que os principais elementos que contribuem para o excesso de informações no campo visual são a fiação elétrica e as placas de estacionamento rotativo. E em relação à fluidez na circulação de pedestres conclui-se que o mesmo problema relatado anteriormente de forma generalizada para o centro apresenta-se aqui: não há continuidade em relação ao acesso de cadeirantes embora haja piso tátil para deficientes visuais em toda a extensão da Rua Comendador Araújo. Embora seja arborizada, observa-se que não há padrão na localização das árvores e muitas conflitam com a fiação elétrica e circulação. O revestimento de piso é o mosaico português, motivo “ondas do mar” com pedras brancas e pretas. Vasconcelos cita que este motivo “não teve origem no Brasil, pois na capital lusitana, no Castelo de São Jorge, no Rossio, já havia desenhos com a mesma técnica em preto e branco. Esses desenhos foram feitos em meados do século XIX em uma explícita alusão ao mar” (VASCONCELOS, 2006, p. 23).

### 3.1 ENSAIO DE PROJETO – ESTRADA DO MATO GROSSO

O ensaio de projeto, objeto deste artigo traz como premissa básica a valorização do patrimônio da Rua Comendador Araújo relacionando a história a pontos específicos deste trajeto, edificados ou não. Considerando que muitos equipamentos são obrigatórios e fundamentais no estabelecimento da ordem no espaço urbano como as placas de sinalização de trânsito e guias de sinalização tátil em cor contrastante, sugere-se mudanças sutis na paisagem.

Propõe-se a preservação do piso mosaico português pelo entendimento de que o material e o motivo, juntamente com outros motivos presentes no setor histórico e área central da cidade fazem parte da identidade da cidade. Parte da calçada referente à faixa de serviço, onde a largura é maior, seria substituída por pavimento em cor contrastante. Estares com bancos seriam instalados na faixa colorida com painéis com informações verticais em frente a edificações e locais de importância histórica (FIGURA 5).

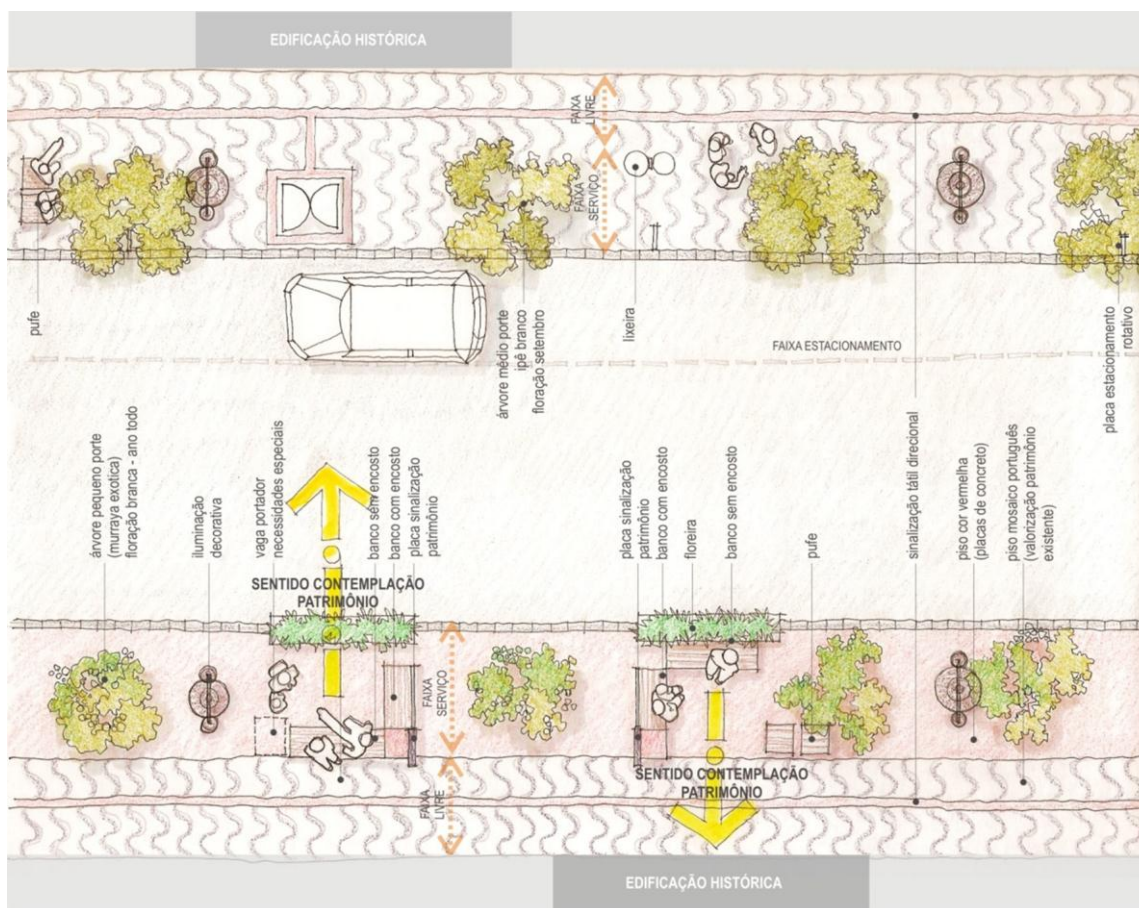


FIGURA 5 – ENSAIO DE PROJETO. FONTE: ELABORADO PELO AUTOR (2011)

A proposta para estes estares é que sejam dispostos em frente a locais de interesse. Os bancos seriam locados em forma de “L” permitindo que as pessoas sentem-se no campo de visão uma das outras criando ambiente para uma conversa. Conforme Yázigi “o que mais atrai as pessoas são as outras pessoas; as pessoas tendem a sentar onde há lugar para sentar” (YÁZIGI, 2000, p. 312). Um painel de informações seria o apoio estrutural dos bancos, edificados em concreto armado ou estrutura metálica, tornando livre a parte de baixo. Propõe-se a instalação de bancos com encosto perpendicularmente à via a fim de propiciar mais conforto ao usuário e bancos sem encosto junto a faixa livre dada a versatilidade que este tipo de mobiliário proporciona já que permite sentar dos dois lados e ao mesmo tempo. Floreiras minimizariam a visão da circulação de veículos, impediriam a travessia de pedestres fora da faixa de pedestres além de contribuir para a criação do ambiente de troca social. Propõe-se a instalação de bancos menores sem encosto em pontos específicos (FIGURAS 6 E 7). Neste artigo citou-se a inexistência de um padrão no mobiliário urbano, e, embora este ensaio proponha a implantação de um padrão a fim de uniformizar a paisagem, este não responde a um padrão de locação que varia conforme a relação que este se deve estabelecer com a leitura do patrimônio que pretende induzir.

Yázigi destaca as funções principais da arborização urbana: "qualidade, conforto ambiental e resgate da unidade" (YÁZIGI, 2000, p. 371). Como grande parte das árvores da rua são inadequadas à fiação elétrica devido a sua altura propõe-se a substituição gradual das espécies existentes observando suas condições fito-sanitárias. Espécies de pequeno porte seriam locadas no lado da rua onde a fiação elétrica é mais presente – propõe o plantio da *Murraya Exótica* de floração branca e durante todo o ano – e espécies de médio porte, como o *Tabebuia roseoalba*, popularmente conhecido como ipê branco, seriam locadas no outro lado da rua. Possui floração uma vez por ano, no mês de setembro e, devido à beleza de suas flores destaca-se consideravelmente na paisagem.

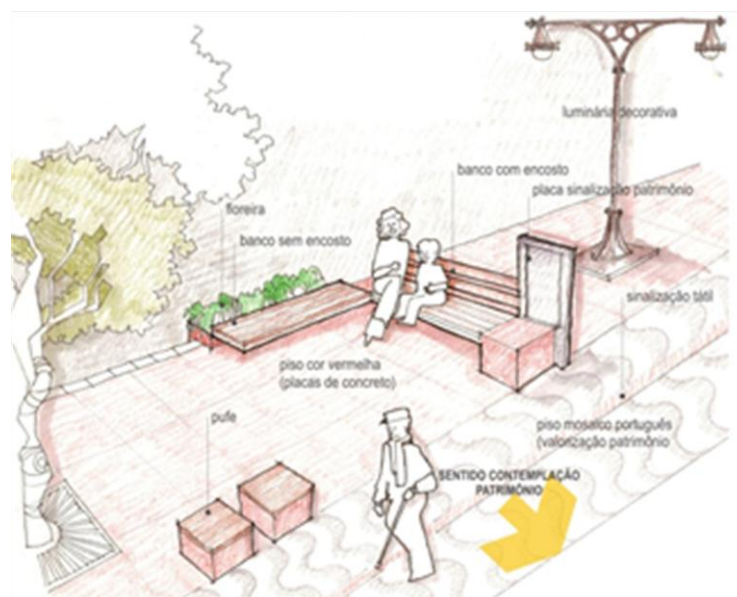


FIGURA 6 – ENSAIO DE PROJETO: MOBILIÁRIO URBANO  
 FONTE: ELABORADO PELO AUTOR (2011)

O ensaio propõe a utilização do espaço existente entre a Travessa Jesuíno Marcondes e Rua Visconde de Nácar junto a Praça Osório, simbolicamente representando o início da Estrada do Mato Grosso (FIGURA 8) com a instalação de área de estar com bancos, floreiras e painel informativo que permita que as pessoas relacionem a perspectiva da rua com a história da estrada, conectando Curitiba ao Oeste do estado. Bancos e luminárias adequadas convidam ao estar e a valorização do motivo de araucárias no mosaico português conjugado ao uso de pavimento em cor contrastante.

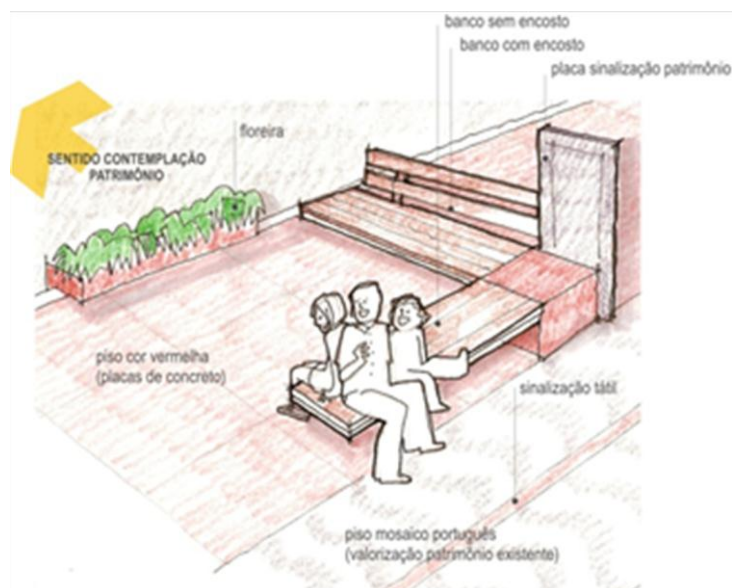


FIGURA 7 – ENSAIO DE PROJETO: MOBILIÁRIO URBANO  
 FONTE: ELABORADO PELO AUTOR (2011)

O ensaio propõe a utilização do espaço existente entre a Travessa Jesuíno Marcondes e Rua Visconde de Nácar junto a Praça Osório, simbolicamente representando o início da Estrada do Mato Grosso (fig. 8) com a instalação de área de estar com bancos, floreiras e painel informativo que permita que as pessoas relacionem a perspectiva da rua com a história da estrada, conectando Curitiba ao Oeste do estado. Bancos e luminárias adequadas convidam ao estar e a valorização do motivo de araucárias no mosaico português conjugado ao uso de pavimento em cor contrastante.

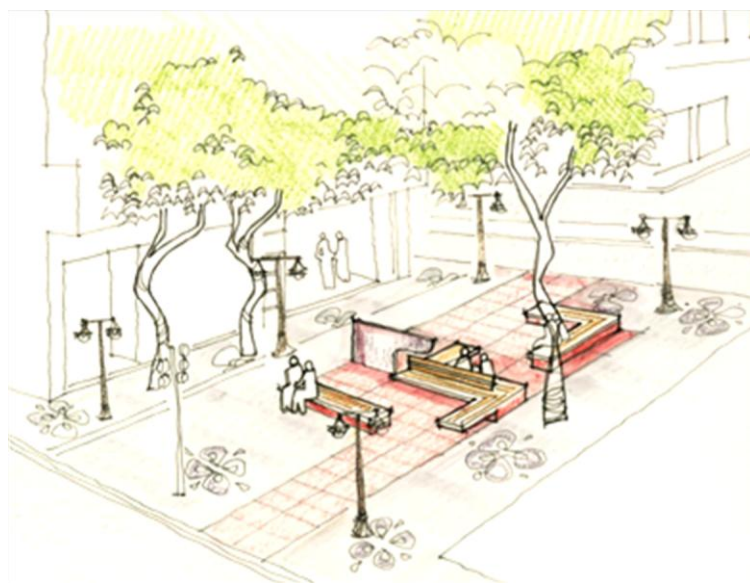


FIGURA 8 – ENSAIO DE PROJETO: ESTAR INÍCIO RUA COMENDADOR ARAÚJO  
 FONTE: ELABORADO PELO AUTOR (2011)

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As grandes capitais brasileiras convivem com o esvaziamento do centro e expansão urbana que acarretam problemas como a degradação das áreas centrais, um crescimento desenfreado do número de veículos individuais e ocupação de áreas ambientalmente frágeis. Degradados esses centros perdem a oportunidade de valorizar marcos urbanos históricos, e os urbanistas se esquecem de enfatizar aquilo que mais caracterizou a razão de ser do surgimento das cidades: o encontro, a soma de esforços humanos através da vivência coletiva para trocar ideias e se relacionar uns com os outros. Esse é o caminho contrário do que sugeriu a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CNUMAD), realizada em junho de 1992, na cidade do Rio de Janeiro, que sugeriu o adensamento ao invés da expansão das cidades, o convívio, a valorização dos pedestres em detrimento dos veículos automotivos.

Portanto, enquanto arquitetos devem-se resgatar valores esquecidos, histórias e vestígios submergidos nessa grande massa de gente. Criar meios para que as pessoas voltem a interagir valorizando suas paisagens urbanas adormecidas. E induzir o “flanar”, o caminhar lento reflexivo prenehe do vírus da observação descompromissada. Incentivar grupos de pedestres a descobrir as almas da cidade, encobertas pela agressão da pressa desmedida, pelo consumismo assoberbado, pelo individualismo agressivo. Com a valorização do sistema de circulação de pedestres e do espaço público em si melhora-se a relação do cidadão com seu meio, fortalecem-se as conexões sociais e culturais e isso repercute positivamente em quem visita a cidade. Uma cidade boa para seus cidadãos é uma cidade boa para os turistas, é o que dizem os especialistas em turismo.

Mas além da valorização do caminhar, à luz de uma época onde a complexidade das trocas sociais, afetivas, culturais e políticas estabelecidas com o andar a pé eram evidentes, a proposta deste artigo é atentar quanto à necessidade de políticas públicas direcionadas ao pedestre, observando a rua, mais especificamente a calçada enquanto espaço democrático, onde o cidadão pode exercer livremente seu direito à cidade.

O ensaio de projeto na Rua Comendador Araújo é uma tentativa de valorização desta relação do usuário com seu meio e a replicação desta iniciativa, utilizando como temática os outros caminhos históricos pode ser um início de uma nova forma de abordagem sobre o sistema de pedestres em Curitiba. O sucesso deste sistema está atrelado à necessidade de continuidade das ações, à soma de esforços das iniciativas pública e privada em tornar a vida pública mais acessível e democrática e a tomada de consciência em vista de uma vida mais viável nas cidades. Buscou-se neste ensaio evidenciar a informação do contexto histórico do ciclo da erva-mate, fato histórico importante para a cidade, e, através de mobiliário, equipamentos e arborização adequados incentivar o caminhar, o viver a cidade e a socialização comum.

## REFERÊNCIAS

DAROS, E. J. **O pedestre**. São Paulo, 2009. Disponível em : <<http://www.pedestre.org.br/downloads/opedestre.pdf>>. Acesso em: 15/11/2011.

DUDEQUE, I. **Nenhum dia sem uma linha**. Curitiba. São Paulo, 2010.

FUNDAÇÃO CULTURAL DE CURITIBA. **Boletim Informativo da Casa Romário Martins: Estrada do Mato Grosso**. Curitiba: Casa da Memória, 1981.

FUNDAÇÃO CULTURAL DE CURITIBA. **Linha Vermelha – Pegadas da Memória**. Curitiba: Casa da Memória, 1993.

GOLD, P. A. **Melhorando as condições de caminhada em calçadas**. In: I Seminário Paranaense de Calçadas. Curitiba, 2003.

GROS, F. **Caminhar, uma filosofia**. São Paulo: É Realizações, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPPUC). **Preservação do Patrimônio Cultural – plano de ação 1983-1985**. Curitiba: Setor de Planejamento, Curitiba, 1993.

JACOBS, J. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2011.

MALATESTA, M. E. **Andar a pé no centro um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2008, Universidade de São Paulo.

MELCHIADES, D. **Trilhando diálogos com Baudelaire**. Juiz de Fora, 2007. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/trilhando-dialogos-com-baudelaire/1285>>. Acesso em: 01/12/2011.

MENEZES, M. A. **O poeta Baudelaire e suas máscaras: boêmio, dândi e flâner**. Disponível em: <<http://200.233.146.122:81/revistadigital/index.php/fatoeversoes/article/viewFile/76/69>>. Acesso em: 01/12/2011.

MOREIRA, J. E. **Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá**. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.

MURTA, S. M; ALBANO, C. **Interpretar o Patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: editora UFMG, 2005.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA (SEEC). **Espirais do tempo – Bens Tombados do Paraná**. Curitiba: Coordenadoria de Patrimônio Cultural, 2006.

SANTOS, P. **Veículo próprio**. Revista Vida Simples, n. 84, p.44-47, out. 2009.

VASCONCELLOS, L. **Calçadas de Curitiba preservar é preciso**. Curitiba: IPPUC, 2004.

YÁZIGI, E. **A alma do Lugar**. São Paulo. Editora Contexto, 2001.

YÁZIGI, E. **O mundo das Calçadas**. São Paulo: Editora Contexto, 2000.