

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LORENA FURUZAWA

A RUA E A ESCALA: UMA INTERVENÇÃO URBANA NA TRAVESSA  
NESTOR DE CASTRO

CURITIBA  
2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LORENA FURUZAWA

A RUA E A ESCALA: UMA INTERVENÇÃO URBANA NA TRAVESSA  
NESTOR DE CASTRO

Artigo apresentado para a conclusão do curso de especialização em Projeto e Paisagem Urbana, do curso Arquitetura e Urbanismo, Setor de Ciências Exatas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Professor MSc. Emerson José Vidigal

CURITIBA

2012

## TERMO DE APROVAÇÃO

LORENA FURUZAWA

A RUA E A ESCALA: UMA INTERVENÇÃO URBANA NA TRAVESSA  
NESTOR DE CASTRO

Artigo aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Especialista no curso de Especialização em Projeto e Paisagem Urbana, Setor de Ciências Exatas, Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

---

Professor MSc. Emerson José Vidigal  
Orientador – Departamento de Arquitetura e Urbanismo UFPR

---

Prof. Dr. Alessandro Filla Rosaneli  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo UFPR

Curitiba, 16 de abril de 2012.

## RESUMO

Na cidade de Curitiba durante a década de 1960 houve uma alteração no sistema viário que exigiu a remodelação de algumas quadras, sendo que algumas delas atingiram a atual Travessa Nestor de Castro, causando problemas e transformando a via em uma “cicatriz urbana”, a qual se encontra em processo de degradação. Esta questão envolve problemas de mobilidade urbana, conflito entre automóveis e pedestres; e desconformidades com o contexto histórico o qual está inserido. Buscando entender os motivos que causam a degradação da área estudada e como resolver estas problemáticas, o presente trabalho investiga as questões sobre a importância da rua e sua escala, as questões sobre a mobilidade urbana e a perda da vitalidade local, analisando também alguns pontos da psicologia do espaço. Outras experiências de renovação urbana tem utilizado a multifuncionalidade como ponto regenerador. Como a área de estudo perdeu sua vitalidade, o ensaio de projeto que será proposto também utiliza um programa multifuncional como instrumento de requalificação urbana, além de novas propostas para o sistema viário local.

Palavras-chave: Requalificação Urbana. Mobilidade Urbana. Importância da Rua. Percurso para pedestres. Multifuncionalidade. Psicologia do Espaço.

## ABSTRACT

The city of Curitiba in the 1960s had a change in the road system, which required the remodeling of some blocks, some of which reached the Nestor de Castro Street, causing problems and making it a “urban scar”, and it is in process of degradation. This issue involves problems of urban mobility, conflict between cars and pedestrians, and inconsistency with the historical context. In order to understand the reasons that cause the breakdown of the study area and how to solve these problems, this paper investigates the questions about the importance of the street and its scale, the issues of urban mobility and loss of local vitality, considering also some points of psychology of space. Other experiments have used multifunctionality in urban renewal, as a point of regeneration. As the area in question has lost its vitality, the proposal in project also uses a multifunction program as a tool for urban renewal, and new proposals for the local road system.

Keywords: Urban Renewal. Urban Mobility. Streets. Route for Pedestrians. Multifunctionality. Psychology of Space.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – EVOLUÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO NO LOCAL.....	26
FIGURA 2 – SITUAÇÃO ATUAL NA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO ..	26
FIGURA 3 - CATEDRAL BASÍLICA DE CURITIBA E PRAÇA TIRADENTES, LARGO DA ORDEM E TRAVESSA NESTOR DE CASTRO.....	26
FIGURA 4 – IDENTIFICAÇÃO DAS QUADRAS REMODELADAS DENTRO DO RECORTE .....	27
FIGURA 5 – PERSPECTIVA AÉREA DA PROPOSTA.....	27
FIGURA 6 – MAPA DE CALÇADÃO PARA PEDESTRES .....	28
FIGURA 7 – PERSPECTIVA DO VIADUTO ARBORIZADO.....	28
FIGURA 8 – IMPLANTAÇÃO E CORTE ESQUEMÁTICO DA PROPOSTA	<b>Erro!</b>
<b>Indicador não definido.</b>	
FIGURA 9 – PERSPECTIVA DO PERCURSO DE PEDESTRES .....	29
FIGURA 10 – NOVOS VOLUMES COM INSERÇÃO DA EDIFICAÇÃO MULTIFUNCIONAL .....	<b>Erro! Indicador não definido.</b>

## SUMÁRIO

1	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	8
2	<b>ANÁLISE PARA A REQUALIFICAÇÃO DA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO</b> .....	10
2.1	A IMPORTÂNCIA DA RUA, A MOBILIDADE URBANA E O PERCURSO DE PEDESTRES .....	10
2.2	RENOVAÇÃO URBANA: A MULTIFUNCIONALIDADE COMO PONTO REGENERADOR .....	<b>Erro! Indicador não definido.</b>
2.3	PESSOAS NAS RUAS: COMPARATIVOS COM A TRAVESSA NESTOR DE CASTRO .....	17
3	<b>ENSAIO DE PROJETO: INTERVENÇÃO URBANA NA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO</b> .....	21
3.1	MODIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO E O NOVO DESENHO URBANO .....	21
3.2	RECONSTRUÇÃO DO TECIDO URBANO: MULTIFUNCIONALIDADE E PATRIMÔNIO .....	23
4	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	25
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	30
	<b>BIBLIOGRAFIA CONSULTADA</b> .....	31

## 1. INTRODUÇÃO

Toda cidade apresenta problemas urbanos, como áreas degradadas que por motivos diversos perderam a sua vitalidade e se tornaram perigosas, trazendo insegurança à população; problemas com a mobilidade urbana, provocando congestionamentos e tráfego intenso de veículos, problemas com o transporte público, áreas inseguras para o pedestre e a falta de incentivos para outros modais como a bicicleta; descaso com o patrimônio histórico, a desvalorização das edificações antigas que contam a história da cidade e as leis do poder público que nem sempre conseguem proteger o patrimônio histórico.

Em Curitiba um dos pontos críticos é a Travessa Nestor de Castro, que está situada no centro histórico da cidade e se tornou uma "cicatriz urbana" proveniente da alteração do sistema viário na década de 1960. Ele envolve atualmente questões que envolvem a mobilidade urbana (dificuldades com as linhas de transporte público, assim como conflito entre automóveis e pedestres) e questões do patrimônio histórico. (FIGURA 1)

Antes desta mudança no sistema viário, este trecho de via encontrava-se dentro um contexto urbano com edificações antigas, algumas consideradas patrimônio histórico, inseridas em uma malha urbana com vias estreitas, de tráfego lento de automóveis e com trânsito intenso de pedestres.

Esta alteração "remodelou" diversas quadras no centro da cidade, dividindo algumas delas ao meio, desapropriando e demolindo edificações. A Nestor de Castro que era uma pequena travessa, foi estendida, alargada e integrada a uma rede de vias rápidas e eixos de conexão da cidade. Atualmente tem um tráfego pesado de veículos e diversas linhas do transporte público que passam pela via e aí tem seu ponto de parada. Desta forma, a travessa se tornou um local impessoal que inibe o pedestre e que por alguns motivos que serão investigados adiante, encontra-se em estado de degradação. (FIGURA 2)

O recorte destas quadras que originou a atual configuração da Travessa Nestor de Castro acabou por segregar um conjunto de edificações históricas em duas esferas, a do Largo Coronel Enéas, popularmente chamado de Largo da Ordem e a da Praça Tiradentes com a Catedral Basílica de Curitiba. Ambas as esferas funcionam bem em separado, mas perderam a sua ligação histórica e conexão física que existia

antigamente. (FIGURA 3)

Por estes motivos, fica evidente a necessidade de uma intervenção urbana na Travessa Nestor de Castro. Após analisar o contexto histórico e atual, será exposto adiante um ensaio de projeto que visa integrar melhor ambos os conjuntos históricos e dar mais conforto ao pedestre.

## 2. ANÁLISE PARA A REQUALIFICAÇÃO DA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO

Buscando subsídios para o ensaio de projeto, será feita uma análise para a requalificação da Travessa Nestor de Castro, investigando os problemas da mobilidade urbana nas cidades e o que resultou o sistema viário no local de análise; os processos que levam à degradação da rua e como resgatar sua vitalidade; a qualificação de áreas urbanas por meio de percursos para pedestres; e por último como as pessoas percebem o espaço e quais as sensações psicológicas a arquitetura pode trazer, qualificando o ambiente urbano.

### 2.1 A IMPORTÂNCIA DA RUA, A MOBILIDADE URBANA E O PERCURSO DE PEDESTRES

Segundo Moughin (2003) usualmente a rua é o que resta depois que o planejamento privado de propriedades individuais é considerado satisfatório. No entanto, de acordo com Gehl (2006) a rua também é um espaço comunitário e sua principal função é proporcionar um cenário para a vida entre os edifícios, para as atividades cotidianas imprevistas, para a circulação de pedestres, jogos, pequenas permanências e atividades sociais simples a partir das quais se pode desenvolver uma vida comunitária adicional as pessoas. Portanto, a rua não é apenas um meio de acesso, mas também é um local para as expressões sociais.

A forma de uma rua pode ser analisada como reta ou curva, longa ou curta, larga ou estreita, aberta ou enclausurada, formal ou informal. No entanto, ela também pode ser avaliada em termos de escala, proporção, contraste, ritmo ou conexões com outras ruas. Além de todas estas análises, a rua tem duas características principais, ela é simultaneamente caminho e lugar. É comum lembrar da rua como uma rota para os veículos, enquanto a sua função como lugar tem sido negligenciada. Por este motivo, as ruas das cidades modernas tem se tornado um local perigoso, fazendo com que as pessoas prefiram ficar em casa ou se desloquem dentro de automóveis privados. (MOUGHIN, 2003)

Para Christopher Alexander apud Moughin (2003) as ruas deveriam ser para as pessoas permanecerem nela e não somente destinadas para o deslocamento. No entanto, após a remodelação viária sofrida na década de 1960, a Travessa Nestor de Castro foi desconsiderada como “lugar”, enfatizando a sua característica de “caminho” ou via de passagem de veículos, o que acabou tornando a área degradada

e pouco convidativa aos pedestres.

Jane Jacobs é citada por Moughin (2003) como uma grande defensora das ruas e suas calçadas, as quais, segundo a autora, são como órgãos vitais e os principais espaços públicos de uma cidade. Reafirma ainda que se as ruas de uma cidade são interessantes, estas cidades parecerão interessantes, se as suas ruas forem monótonas as cidades também serão, e que as calçadas devem ser estar cheias de gente circulando para aumentar o número efetivo de “olhos da rua” e usufruir dos edifícios ao longo dela. As ruas ainda podem ser auto reguladas e o seu equilíbrio não é trazido somente pela presença da polícia, mas pelos “olhos da rua” de pessoas que pertencem ao lugar e que podem ser protetores naturais da cidade.

Outro problema enfrentado nas cidades, como em Curitiba, é o rápido aumento no volume do tráfego de veículos que demanda mais infra-estrutura, este foi um dos motivos que resultou na abertura das quadras para a extensão da Travessa Nestor de Castro. Portanto, de acordo com Moughin (2003) é necessário impor limites para o aumento deste tráfego e na sua liberdade de movimento, pois passam a degradar a qualidade ambiental nos quarteirões e nas ruas como espaços para a vida social.

Em entrevista cedida ao website Bem Simples, Jan Gehl fala sobre congestionamento no trânsito, e que para resolvê-lo é necessário entender que a demanda correta não é por mais transporte público, ciclovias ou calçadas. A chave estaria na liberdade e na variedade de opções e combinações. Para o autor “só ciclovias ou só transporte público não resolvem, mas uma combinação dos dois com boas calçadas e vias exclusivas de pedestres começa a deixar a cidade mais interessante e a dependência que se desenvolveu ao carro, começa a diminuir.” No entanto, muitos ainda irão continuar se locomovendo de carro pela sua comodidade. Portanto, juntamente com o aumento das opções de mobilidade, é preciso diminuir o uso do automóvel, dando menos lugar a ele, pois se a infraestrutura for oferecida a sociedade vai continuar a utilizá-lo.

Sobre os deslocamentos urbanos, de acordo com Moughtin (2003) uma das características de uma rodovia ou via rápida, é o intenso tráfego de veículos e a alta velocidade, conseqüentemente todos os requisitos e aparatos de engenharia necessários. Com isso, a elevação das necessidades funcionais do uso do automóvel impulsionou o planejamento do Movimento Moderno a negligenciar a rua e a sua arquitetura.

Buscando a origem dos estudos sobre a mobilidade urbana e o tráfego de veículos, de acordo com Hall (2005), em meados dos anos 50 surgiu uma nova geração de analistas de tráfego que dominou o planejamento urbano, primeiramente nos Estados Unidos e posteriormente exportaram seus conceitos para a Europa. Estes analistas mostravam a idéia intransponível de se construir vastas malhas urbanas de novas auto-estradas para acomodar o crescente volume do tráfego. Dentre eles estava Colin Buchanan que produziu um relatório sobre tráfego nas cidades, o qual julgava que enquanto o volume de tráfego fosse crescente, deveria haver uma reconstrução em massa, caso contrário só restaria uma opção: restringir o tráfego. Os habitantes ficaram confusos, mas a veiculação de imagens pela mídia convenceu a população que recebeu as reconstruções com entusiasmo.

Para Hall (2005) está claro que o problema do automóvel dentro da cidade histórica é aflitivo. Assim como o que ocorreu no sistema viário de Curitiba na década de 1960, Hall explica que as cidades norte-americanas enfrentaram este problema na década de 1920 em diante e resolveram a questão “afrouxando e esgarçando suas apertadas estruturas antigas.” As cidades européias também não se mostraram relutantes e houve uma massificação da construção para acomodar os automóveis na cidade. (Hall, 2005: 373)

Devido a esta preferência pelo carro, nas palavras do engenheiro-urbanista Colin Buchanan “o movimento motorizado eliminou a rua como elemento básico de projeto da malha urbana, e isto é um assunto sério para a cidade.” (Buchanan, apud Seixas, 2010: 147). Segundo Seixas, a rua passou a ser concebida como um canal de circulação de veículos automotores, que exigia sua completa remodelação e afastava outras funções que a rua exercia na cidade tradicional, como lugar de encontro e de pedestres. Para Buchanan e Frederick Gibberd apud Seixas (2010) deveria haver a eliminação do tráfego de passagem e que as ruas tem apenas esta função deveriam dar lugar aos pedestres, para novas construções ou para estacionamentos.

De acordo com Buchanan apud Seixas (2010) a motorização era considerada um destino inevitável, mas que deveria ser monitorado para controlar seus efeitos adversos. Para Buchanan, o automóvel nem sempre é um vilão, não defendendo a idéia de que o veículo motor individual deveria ser eliminado, pois o imenso número, variedade e complexidade de percursos na cidade justificam o seu uso juntamente com outros modelos de transporte.

Em seu relatório Tráfego nas Cidades, Colin Buchanan desenvolveu novos

conceitos e acrescentou na década de 1960, que deveriam ser asseguradas condições ambientais satisfatórias na escala local, contra a presença indiscriminada de veículos no meio urbano. Algumas definições sobre *environmental areas* iniciavam com uma análise da morfologia e da dinâmica das atividades urbanas, conciliados com os conceitos sobre capacidade de tráfego. (BUCHANAN, apud SEIXAS, 2010)

De acordo com os mesmos autores, a delimitação das *environmental areas* propostas por Buchanan podiam ser realizadas pela identificação de áreas degradadas, por regiões organizadas a partir de vias de conexão com o centro, pela configuração de áreas com patrimônio histórico relevantes, área configurada de vias estruturais, imposição de limites físicos como rios ou relevo, e delimitação de bairros.

Neste caso, a Travessa Nestor de Castro se encaixa no conceito de Colin Buchanan para as *environmental areas*, pois ela é organizada a partir de eixos de conexão, ligação com o patrimônio histórico, é uma região degradada e sem grandes atrativos, mas movimentada durante o dia pela presença dos pontos de ônibus e pelo comércio local de lanchonetes. O entorno está cercado por edificações históricas, mas após a abertura da via ele perdeu seu contexto. Aparentemente só “as costas” das edificações ou construções monótonas e uniformes ficaram voltadas para a Nestor de Castro, tornando o local pouco atraente para os pedestres, pois a via priorizou a intensa movimentação de veículos.

Contrária ao movimento modernista com seu intenso processo de motorização e à priorização do automóvel nas cidades, Jane Jacobs olhava a cidade como pedestre e não apoiava a visão que priorizava a ampliação do papel do automóvel. Para Jacobs, os problemas de tráfego refletiam mais uma consequência do que a causa de um sistema de planejamento incompetente. (JACOBS apud SEIXAS, 2010)

Durante o modernismo, Le Corbusier afirmou que as ruas já não funcionavam mais e que estavam com um conceito obsoleto, que algo novo deveria ser criado para substituir este conceito. Ele também defendia a idéia de que o pedestre não deveria se deparar com veículos em alta velocidade e que o conceito de cidade como um produto das funções urbanas dominadas pelos veículos privava a rua de seu significado e a deixa sem razão para existir. (LE CORBUSIER, apud MOUGHIN; 2003)

Ainda na década de 1960, surgiu um novo elemento para a análise de tráfego: a escala da rua como dimensão do projeto arquitetônico. Buchanan explica que lidar

com o tráfego nas cidades envolve também uma questão de design das ruas, ou re-design delas, projetando um ambiente físico que lide melhor com o uso do veículo. Esta noção foi denominada de *traffic architecture* e envolve a incorporação do princípio de separação dos conflitos em planos urbanos. Para tanto, deve-se abandonar a idéia de que áreas urbanas têm que ser constituídas necessariamente de edifícios ao longo de ruas para a circulação de automóveis. Este tipo de desenho é apenas uma convenção e que o esquema de desenho dos edifícios e das ruas poderia ser repensado. (BUCHANAN, apud SEIXAS, 2010)

A interação entre pedestres e veículos é condicionada pela função que a rua exerce. Enquanto a separação total entre pedestres e veículos pode ser prejudicial para o desenvolvimento de uma rua viva, alguns exemplos de ruas de pedestres em centros urbanos são bem sucedidos, especialmente na Europa. O sucesso de uma rua exclusiva para pedestres depende da variedade de atrações que ela oferece, para que então haja um grande número de pessoas com motivos para permanecer ocupando o local. (MOUGHIN, 2003)

Segundo Moughin (2003) é necessário oferecer acessibilidade, tanto pública por meio de transporte coletivo; como privada, por meio do automóvel particular. Um dos problemas que uma rua para pedestres pode enfrentar é a integração de uma área de estacionamento ao tecido urbano ao seu redor. De acordo com Seixas (2010), Louis Kahn também associava circulação e estacionamento como elementos indissociáveis de um mesmo sistema.

Ainda de acordo com Moughin (2003) uma rua se torna agitada quando as atividades que ocorrem nela são convenientes para um grande número de pessoas, as quais a utilizarão de maneiras diversificadas. A atividade de uma rua aumenta quando sua densidade é alta o bastante para inibir o uso do automóvel e dá suporte a uma variedade de usos.

De acordo com Gibberd apud Moughin (2003) para uma rua funcionar como “sala de estar” da cidade ela deve ter características de um recinto, similares a de uma praça, quanto maior a sensação de confinamento dentro dela, mais confortável uma pessoa se sentirá, especialmente se o olhar não for perdido no infinito.

Para Gibberd apud Moughin (2003) quando uma rua é muito longa ou muito larga com casas ao longo de uma fachada comum, torna-se mais difícil de obter a sensação de fechamento. Moughin comenta que uma rua não deve parecer longa

demais e que os antigos colocavam arcos sobre as ruas para interromper a perspectiva e quebrar a sensação de que rua fosse longa.

De acordo com as considerações citadas por Moughin, uma rua não deve parecer longa demais e deve ter a sensação de fechamento, para tanto, a reconstituição da volumetria de algumas das quadras recortadas, dará esta sensação de fechamento.

## 2.2 REQUALIFICAÇÃO URBANA: A MULTIFUNCIONALIDADE COMO PONTO REGENERADOR

Esta análise busca conceituar as múltiplas funções do espaço dentro do contexto das transformações que ocorrem na cidade contemporânea, como elas podem refletir no processo de revitalização urbana e conseqüentemente na qualidade de vida dos habitantes. Investigam-se as problemáticas da cidade contemporânea, por que a região da Travessa Nestor de Castro está perdendo a sua vitalidade e se encontra em processo de degradação, e como ela pode ser recuperada.

O esquecimento das relações inter-pessoais e a auto-destruição das cidades estão diretamente ligados ao planejamento urbano e as diferentes tipologias que dele resultam no espaço. Segundo o cientista político Michael Walzer o espaço urbano é dividido em monofuncional e multifuncional. O primeiro abrange um conceito de espaço urbano que preenche uma única função e geralmente atende as necessidades de componentes individuais, fazendo com que a cidade perca sua vitalidade. Já o espaço multifuncional envolve diversos usos e funções, conseqüentemente uma variedade de usuários e participantes, atendendo às necessidades mais amplas da comunidade. (WALZER, apud ROGERS & GUMUCHDJIAN, 2001)

Atualmente essa discussão está sendo retomada como instrumento de revitalização e recuperação de áreas centrais degradadas. A cidade deve ser vista e planejada como um fenômeno multidimensional, como a sociedade em si, dando respostas criativas aos seus costumes e mudanças, assim como deve haver a reconquista dos espaços existentes. (FERNANDÉZ-ALBA apud HEREDIA; ALMARZA-MEÑICA, 1981)

Uma das peças-chave para a intervenção na travessa pode ser a multifuncionalidade, pois segundo Rogers & Gumuchdjian (2001) ela impulsiona a

revitalização, resgata a vitalidade do local, define um ambiente urbano com qualidade para os cidadãos, ressaltando também os aspectos da cidadania.

Segundo Jane Jacobs (2003) as zonas urbanas prósperas são locais dinâmicos, já as zonas mal sucedidas são as que não apresentam uma diversidade de usos mais complexa e densa. Para a autora, as cidades monótonas são autodestrutivas e contém as sementes de sua própria destruição; já as cidades vivas, diversificadas e intensas contém as sementes de sua própria regeneração, conseguindo contornar seus problemas e necessidades.

Jane Jacobs (2003) ainda cita o exemplo de uma rua totalmente residencial que precisa de outras atividades ocorrendo no mesmo local, no entanto, qualquer tipo de empreendimento que abrisse sozinho no local, não seria bem sucedido. Portanto, para que a vida urbana aconteça é necessário dar um impulso para as áreas da cidade que estão “apagadas”.

Para a autora, a diversidade é natural das cidades e o fenômeno fundamental são as combinações ou misturas de usos. Esta diversidade deve ser suficientemente complexa para prover a segurança urbana, o contato do público e a interação de usos, necessitando de uma grande variedade de componentes para se quebrar a monotonia e resgatar a vitalidade. Segundo Rogers & Gumuchdjian (2001) esta vitalidade informal do espaço público é a mistura de espaços de trabalho, de serviços e de moradia, o que torna os bairros vivos.

Outro ponto favorável é que o incentivo para os espaços de múltiplo uso encurtam as distâncias e diminuem a necessidade do uso do automóvel, já a separação entre os locais de moradia, compras e trabalho tornam o automóvel um meio de transporte indispensável, considerando que o transporte de massa ainda não supre totalmente as necessidades da população. Com o conceito de preencher as necessidades cotidianas em um único ambiente ou região, a multifuncionalidade se torna uma questão sustentável e de aproveitamento da infra-estrutura existente.

Segundo Rogers & Gumuchdjian (2001) a cidade multifuncional e compacta exige a rejeição do modelo de desenvolvimento monofuncional e da predominância do automóvel, portanto, deve-se pensar em aumentar a mobilidade, além de intensificar o uso de sistemas eficientes de transporte. A cidade compacta cresce em volta de pontos focais, centro de atividades sociais e comerciais localizados junto a pontos nodais de transporte público.

Os diversos usos compartilhados em uma mesma edificação representam um paradigma do viver na cidade trazido pela grande expansão urbana verificada na primeira metade do século XX. Na escala dos edifícios a questão da cidade compacta se traduz em edifícios multifuncionais, trocando os edifícios urbanos tradicionais e segregados por edifícios de uso misto que trazem vitalidade ao local e reduzem a necessidade do indivíduo de sair de carro para satisfazer suas necessidades cotidianas, considerando que o automóvel é um dos principais responsáveis pela deterioração da estrutura social da cidade e seu fluxo é inversamente proporcional as relações entre os cidadãos. (ROGERS & GUMUCHDJIAN; 2001)

Ainda na escala dos edifícios, Maki apud Koolhaas & Mau (1998) acredita que o fator mais importante em estruturas multifuncionais é a mediação que os espaços públicos formam com o âmbito do espaço privado, fazendo uma analogia com a acupuntura, ele afirma que estes espaços são fundamentais na reabilitação da esfera urbana, especialmente se colocados em pontos focais de tráfego de pedestres.

Para tanto, a questão atual deve planejar as cidades para a comunidade, onde seus habitantes prosperem e a mobilidade aumente, esquecendo o modelo voltado aos interesses pessoais. Entende-se que a busca da recuperação da Travessa Nestor de Castro por meio da inserção e do incentivo de diferentes usos, como serviço, comércio e o adensamento através da habitação, assim como a relação destes usos com ambiente construído seria crucial na intervenção urbana proposta.

### 2.3. PESSOAS NAS RUAS: COMPARATIVOS COM A TRAVESSA NESTOR DE CASTRO

Esta última análise investiga como os espaços públicos funcionam, características que melhoram ou degradam estes espaços, quais as sensações psicológicas os espaços podem causar e como o planejamento urbano e a arquitetura podem influenciar, para tanto, serão feitas algumas considerações quanto à psicologia no espaço proposto para o ensaio de projeto.

De acordo com Jan Gehl (2006) um espaço público é de boa qualidade quando nele ocorrem muitas atividades não indispensáveis e quando mesmo assim as pessoas vão a estes espaços públicos com a finalidade de usufruí-lo. Segundo o autor, em ruas e espaços públicos de pouca qualidade só existe lugar para o mínimo de

atividades e as pessoas voltam depressa para casa. Sendo que quando o espaço tem um bom entorno também possibilita uma grande variedade de atividades humanas completamente distintas.

O autor também destaca que pessoas atraem mais pessoas e que atividades humanas atraem pessoas, ou seja, as pessoas se sentem atraídas umas pelas outras, elas se juntam e novas atividades podem se iniciar. Se o transeunte puder eleger caminhar por uma rua cheia de pessoas ou por uma deserta, ele certamente irá se juntar com as outras pessoas. Se a escolha for entre um pátio de fundos privado e um pátio semi-público frontal, a escolha freqüentemente será pelo da frente, pois há mais movimento e coisas para ver. No caso da Nestor de Castro as pessoas preferem caminhar pelas ruas do entorno, enquanto a travessa fica com a sensação de rejeição e abandono.

Outro ponto que Gehl (2006) explica, é que a vida entre os edifícios está muito ligada ao caráter das atividades exteriores e pela configuração física. Algumas decisões de projeto podem influenciar nos tipos de atividades que se julgam melhor ocorrer em um lugar, piorando ou melhorando as condições de quem passa ou de quem irá usufruir do local, promovendo regiões mais animadas ou sem vida.

Cidades com edifícios altos, estacionamentos subterrâneos, alto tráfego de veículos e grandes distâncias entre edifícios e funções, instigam menos as pessoas a usarem as ruas, pois as condições das zonas públicas próximas aos edifícios são deficientes e estes espaços se tornam grandes e impessoais. Locais em que não há nada para se experimentar e com poucas atividades, se dispersam no tempo e no espaço, fazendo com que os moradores prefiram se reservar ao espaço privado das suas casas e as ruas se tornem vazias. Já em cidades com edifícios mais baixos e pouco separados entre si, com espaço para pedestres, ruas com “áreas de estar” e relação direta com as residências, edifícios públicos e locais de trabalho, é possível ver gente indo e vindo, usufruindo dos espaços exteriores que são mais convidativos e cheios de vida. (GEHL, 2006)

Outra questão que pode deteriorar a qualidade dos espaços urbanos é a presença dos automóveis ou como eles estão inseridos no meio urbano. Segundo Henrique Peñalosa apud Gehl (2006) os seres humanos não podem estar no mesmo espaço que os automóveis, nem nos espaços privados que não lhes pertencem. Reitera ainda que a quantidade e a qualidade dos espaços públicos reservados aos pedestres determinam a qualidade urbanística de uma cidade.

Gehl (2006) exemplifica um modelo de circulação recorrente, o qual ele chama de “ruas mistas”, em que a circulação de pedestres, bicicletas e automóveis é compartilhada pode produzir uma notável dispersão e separação de pessoas e atividades. Sendo que, a importância para a vida nas cidades é gerar integração de transporte priorizando o trajeto a pé, fazendo com que os automóveis sejam convidados na área de domínio dos pedestres. Já a idéia de integrar a circulação de veículos no âmbito dos pedestres também pode oferecer vantagens consideráveis sobre o método que segrega as circulações, mas as vias livres de veículos e destinadas totalmente aos pedestres lhes dão um maior grau de segurança, com um melhor desenho urbano e dimensões suficientes para permanência ao ar livre.

O pedestre percebe melhor o entorno, pois o movimento do ser humano está limitado ao deslocamento horizontal de 5 a 15 km/h em média e todo o aparato sensorial está adaptado a esta condição. Segundo Edward T. Hall apud Gehl (2006), se a velocidade de deslocamento aumenta, a possibilidade de distinguir detalhes e processar informações sociais diminuem bruscamente. A cidade para pedestres pode ser mais detalhada, já a cidade para os carros deve ter cartazes e sinais muito grandes para serem percebidos, os edifícios grandes e com poucos detalhes, já que não são percebidos detalhadamente, nem as pessoas e suas feições podem ser percebidas. (GEHL, 2006)

Como dito anteriormente, a Nestor de Castro passou de travessa a via rápida com alto tráfego de veículos, com a remodelação das quadras a rua e a distância entre os edifícios também aumentaram, deixando a rua com uma sensação impessoal, fugindo da escala do pedestre. A rua se tornou um local de passagem de veículos e quem está dentro dele não consegue apreciar a paisagem, nem os detalhes da rua e dos edifícios.

Outro ponto integrador é o desenho das fachadas, o qual pode promover a concentração de atividades e aumentar a intensidade das experiências de quem passa pela rua. A concentração de atividades depende das zonas de interação ativas e pouco espaçadas entre a rua e as fachadas, encurtando as distâncias entre os acessos às edificações e outras funções. Sendo assim, as entradas são os locais onde quase sempre ocorre a maior parte das interações. (GEHL; 2006)

Segundo Edward Hall apud Gehl (2006) a relação entre a distância e a intensidade, a proximidade e o afeto, em diversas situações tem um paralelo importante na percepção habitual das dimensões arquitetônicas. Nas cidades e nos conjuntos de

dimensões modestas, com ruas estreitas e espaços pequenos, com os edifícios ricos em detalhes construtivos, as pessoas podem passear por este espaço e experimentar a curta distância com uma intensidade sensorial considerável. Nestas cidades os espaços são percebidos como calorosos, íntimos e pessoais, enquanto que em conjuntos com edifícios altos, espaços grandes e ruas largas, se tornam frios e impessoais.

Gehl (2006) cita que não há somente a distância física real, há também a distância experimentada. Um trecho de 500 metros visto como um caminho reto, desprotegido e sem atrativos, é experimentado como um caminho longo, no entanto, quem o experimenta pode percebê-lo como se ele fosse mais curto se for experimentado em etapas. Por exemplo, a rua pode curvar-se de maneira que o espaço se feche e a distância a percorrer não seja imediatamente vista. Assim, as distâncias aceitáveis que podem ser percorridas a pé são uma relação entre o comprimento da rua e a qualidade do percurso.

Uma das exigências mais importante para que um sistema de ruas voltadas ao pedestre funcione é organizar os deslocamentos para que eles sigam a menor distância possível. Há também a relutância dos pedestres em utilizar espaços com diferentes níveis, como por exemplo, as galerias subterrâneas, se elas não oferecerem um sistema confortável de deslocamento como as escadas rolantes. (GEHL, 2006)

Ainda de acordo com Gehl (2006) em ruas com alto tráfego de veículos a tendência é que as pessoas sempre sigam o caminho mais curto e não necessariamente o mais seguro, na Travessa Nestor de Castro também há este problema, pois os semáforos se encontram muito distantes um do outro e os pedestres se arriscam atravessando em outros locais. Além disso, também há uma galeria subterrânea que atualmente abriga um pequeno teatro e que pode ser utilizada como local de travessia para os pedestres, no entanto, este desnível se torna uma barreira e muitos pedestres se arriscam atravessando pela superfície.

O ensaio de projeto tentará integrar pontos feitos nesta análise, transpondo algumas observações feitas neste capítulo para a proposta final, reconsiderando a priorização do automóvel sobre o pedestre, a escala da rua e seu uso.

### **3. ENSAIO DE PROJETO: INTERVENÇÃO URBANA NA TRAVESSA NESTOR DE CASTRO**

A problemática da Travessa Nestor de Castro é complexa, pois o equívoco provocado pela abertura das quadras no sistema viário neste trecho foi percebido, mas nunca foi solucionado, tornando a área rejeitada, como se fosse um “quintal de fundos” abandonado pelo Largo da Ordem e pela Praça Tiradentes. No caso da travessa, deve haver a reconquista deste espaço pela população, mas para que isso aconteça é necessário haver incentivos para o seu uso e reapropriação.

O intuito da revitalização é retirar o caráter de monotonia na Travessa Nestor de Castro, em que o pedestre utiliza a via como trecho de passagem e não de permanência. Atualmente a via é dominada pela presença dos automóveis, o que a torna hostil aos pedestres, juntamente com a pouca atratividade dos usos existentes. No entanto, o Largo da Ordem e a Praça Tiradentes são locais movimentados e interessantes, sendo que o Largo ainda movimenta a região no período noturno, devido aos seus inúmeros bares e restaurantes.

O ensaio de projeto proposto para a intervenção urbana busca revitalizar a área degradada, e para tanto, também sugere a inserção de novos usos no local, com comércio, serviço e especialmente moradia, pois segundo Jane Jacobs (2003) o sentimento de pertencimento dos habitantes serve como protetores naturais da cidade, além de trazer mais movimento de pessoas em horários diferentes, incentivando até mesmo o comércio local.

#### **3.1 MODIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO E O NOVO DESENHO URBANO**

Para as primeiras análises dentro de um recorte geral delimitado, foram encontradas dezenove quadras que foram alteradas pelo sistema viário. Dentro do recorte de influência delimitado para a intervenção da Travessa Nestor de Castro, foram encontradas quatro quadras modificadas, sendo que três delas foram recortadas ao meio e abriram caminho para a extensão e alargamento da travessa, dando origem a sua atual configuração. Dentro do recorte de influência, o ensaio de projeto irá trabalhar propostas para um trecho da Travessa Nestor de Castro. (FIGURA 4)

Após as análises históricas e do contexto atual, com a solução que o sistema viário criou na década de 1960, desenvolveram-se alguns problemas que acabaram

degradando a via ao longo do tempo, diminuindo os usos no local, afastando potenciais usuários e pedestres. Portanto, o ensaio de projeto buscou reavaliar a malha viária existente, assim como sua importância na mobilidade urbana, utilizando o percurso para pedestres como eixo de ligação entre o Largo da Ordem e a Praça Tiradentes e como um recurso para qualificar o local.

Considerando que o recorte da quadra pelo sistema viário foi uma ação equivocada, a via foi analisada dentro da área estudada. Partindo do pressuposto que o ensaio comportaria as mudanças propostas no sistema viário, como por exemplo, a inserção do trecho subterrâneo e a mudança de direção de uma via do entorno. Contudo, isto exigiria um estudo mais aprofundado, já que a complexidade do sistema viário envolvido no recorte tem desdobramentos na escala macro-urbana.

Após a remodelação do sistema viário, a travessa se tornou uma via rápida, pois passou de rua estreita e com extensão de uma quadra, para via larga com extensão de três quadras, ligando-se a outros eixos de conexão da cidade. No entanto, as quadras foram abertas sem considerar a requalificação do espaço, as edificações que foram desapropriadas e demolidas foram substituídas por outras de qualidade inferior, ou foram “maquiadas” como na inserção de painéis decorativos do artista Poty Lazzarotto.

O ensaio de projeto busca remodelar o espaço conciliando os modais de transporte presentes na via, sem excluir ou segregar nenhum deles, mas dando prioridade ao pedestre que hoje prefere caminhar pelas ruas ao redor ou anda tímido e com pressa na Nestor de Castro. Uma vez que um trecho da rua foi transformado em subterrâneo, outro foi transformado em um percurso de pedestres, facilitando o deslocamento dos transeuntes e que por sua presença deixaria a travessa mais movimentada e interessante. Este percurso além de enriquecer a antiga ligação histórica entre o Largo da Ordem e a Praça Tiradentes, também reforçaria o eixo criado com a ligação entre o Largo Coronel Enéas e a Rua São Francisco. (FIGURA 5)

Outro ponto que reforça a idéia de um percurso para pedestres é a visualização da rede de calçadas para pedestres. Sendo que a interrupção mais brusca entre estes calçados é na Travessa Nestor de Castro. (FIGURA 6) Com isso, decide-se reduzir a prioridade do automóvel e aumentar a conforto para o pedestre, fazendo com que os carros se desloquem pelo percurso mais difícil, pois atualmente para atravessar a rua com segurança os pedestres tem que utilizar uma galeria subterrânea que abriga um teatro de posse municipal, mas que no ensaio de projeto será removida.

O trecho subterrâneo é curto e a via logo retorna a sua cota de nível original, dando lugar aos pontos de ônibus que foram readequados e deslocados para o final da travessa. Foi decidido mantê-los no local, pois além de ser um forte meio de acessibilidade, eles também movimentam a região. No entanto, atualmente quem espera pelo transporte público está inserido em uma paisagem monótona e pouco atrativa, uma vez que a vocação que os pontos de ônibus dão ao comércio não é bem trabalhada.

A criação do percurso para pedestres também traz alguns inconvenientes, como a inserção de um viaduto de entrada e saída do túnel, no entanto, este problema pode ser diminuído trabalhando o seu desenho e a ligação com a calçada e a rua. Outro ponto que pode ser trabalhado é a transição entre o percurso de pedestres, a via para automóveis e o local de parada para o transporte público. Em volta dos viadutos há um espaço de permanência e foi implantada vegetação para deixar o local mais agradável e menos árido. (FIGURA 7)

Outro ponto citado anteriormente, importante para o sucesso da intervenção, é a questão do estacionamento para veículos particulares, o qual será resolvido com a inclusão de um estacionamento subterrâneo sob a própria Travessa Nestor de Castro, aproveitando a declividade existente e os acessos da proposta. Desta forma, nem a viabilidade comercial nem a proposta para as residências fica prejudicada ou impõe barreiras para o funcionamento do trecho de percurso para pedestres.

### 3.2 RECONSTRUÇÃO DO TECIDO URBANO: MULTIFUNCIONALIDADE E PATRIMÔNIO

No recorte estudado, de um lado da rua há poucas aberturas de fachada e acesso às edificações, com imóveis abandonados, estacionamentos e muros cegos nada atrativos ao pedestre. Já no lado oposto há diversos pontos de ônibus com muitos bares e lanchonetes, mas a monofuncionalidade deste trecho deixa o local desinteressante e monótono, utilizado apenas por quem obrigatoriamente deve estar ou passar por ali.

As novas edificações propostas seriam preenchidas com um programa misto, uma vez que a multifuncionalidade e a diversidade urbana tem se mostrado um instrumento eficiente para a requalificação urbana. Portanto, tornam-se necessárias na proposta,

pois além de valorizar os percursos e seu entorno, também gerariam a presença de pessoas em horários diferentes nos diversos usos ativos. Havendo múltiplos interesses, haveria também o movimento de pessoas de diferentes faixas etárias, reunindo subsídios para uma melhor qualificação urbana, especialmente pela inserção do uso habitacional. (FIGURA 8)

A intenção é tornar a travessa um local movimentado, resgatando o fluxo de pedestres e incentivando a reapropriação da área a partir da inserção de mais usos: comércio, serviço e habitação. (FIGURA 9) O entorno é bem provido de lojas, bares, restaurantes, algumas escolas e equipamentos culturais, no entanto, o recorte estudado da Travessa Nestor de Castro tem poucos usos e alguns agrupados, como por exemplo, as lanchonetes ao longo dos pontos de ônibus que tornam aquele trecho monofuncional e desinteressante. Como explica Jacobs (2003), a introdução de um uso sozinho não surtiria efeito, portanto seria necessária a inserção de diversos usos reunidos.

Os novos volumes propostos buscam se integrar no contexto histórico, mantendo as edificações mais significativas e retirando as edificações mal conservadas. Sua inserção na paisagem respeita a escala e o gabarito do local, sem obstruir a passagem de pedestres e veículos (FIGURA 10). No entanto, a implantação da volumetria e sua forma não convencionais dão um caráter não conservacionista à proposta, destacando o novo do antigo através de uma arquitetura contemporânea, a qual também pode se tornar patrimônio futuramente.

Uma importante observação sobre o patrimônio histórico feita por Choay (2001) é quanto ao tecido urbano antigo e sua apropriação pela população que não o consome, mas o habita, supondo que é necessária uma tomada de consciência geral, seguida de uma ação que lhes seja adequada. Uma urbanização propaga-se segundo as linhas de força traçadas pelas redes dos grandes equipamentos, para Giovannoni, apud Choay (2001) os centros e os bairros antigos só poderão ser conservados e integrados à vida contemporânea se sua nova destinação for compatível com sua morfologia e com suas dimensões.

Sendo assim, na proposta as edificações degradadas são resgatadas, fazendo com que elas se insiram novamente no cotidiano nos habitantes, suprimindo as atuais necessidades e cumprindo sua função social, agregando as dinâmicas do presente e as lições do passado. Acima de tudo, ela também celebra a diversidade, reconhecendo o valor do passado e do novo.

Para o arquiteto David Chipperfield nós não devemos pensar somente no futuro escondido em uma colagem do passado, devemos habitar e preencher o presente envolvente, motivado pelas possibilidades de transformação, restringidas pela bagagem de memória e experiências que devem ser valorizadas. (CHIPPERFIELD, apud KENNETH, 1999)

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A Travessa Nestor de Castro tinha uma escala reduzida, com edifícios baixos e ruas estreitas, após a modificação pelo sistema viário a rua perdeu a conexão com a escala de seu entorno. A via ficou muito larga e priorizou o carro, apesar das calçadas terem uma boa dimensão, os pedestres se sentem acuados e não há muitos estímulos para caminhar ou estar ali. O ensaio de projeto proposto tentou buscar uma escala agradável ao pedestre, reconsiderando a largura da via e resgatando uma sensação intimista do espaço, inserindo os novos blocos de edificação, perdidos na abertura das quadras. Com isso, a via que poderia ficar com a sensação de uma esplanada vazia, passando de uma atmosfera impessoal a uma mais intimista, criando novas vistas e interesses para os transeuntes, e por fim transformando-se em um local atrativo.

A proposta também buscou o preenchimento do volume de algumas quadras recortadas pelo sistema viário como método de requalificação do espaço. O intuito não é a reconstituição exata da volumetria perdida, mas sim a reconstrução de parte dela com um novo volume, reintegrando uma lacuna perdida e dando a sensação de fechamento do espaço, sem que a rua pareça longa demais, dando a sensação de uma área de estar para o local.

Após analisar diversos fatores, entende-se que a integração entre as várias atividades e funções nos espaços públicos permite que as pessoas atuem juntas, se estimulem e se inspirem umas nas outras. Além disso, a mescla de funções e pessoas faz possível a interpretação de como atua e como está composta a sociedade que nos rodeia. É preciso propor espaços e promover atividades, o agrupamento de pessoas no tempo e no espaço é um requisito para que algo aconteça, contudo o mais importante é que as atividades possam se desenvolver. Não basta simplesmente criar espaços em que as pessoas possam ir e vir, é preciso haver condições favoráveis para entreter-se. (GEHL, 2006)

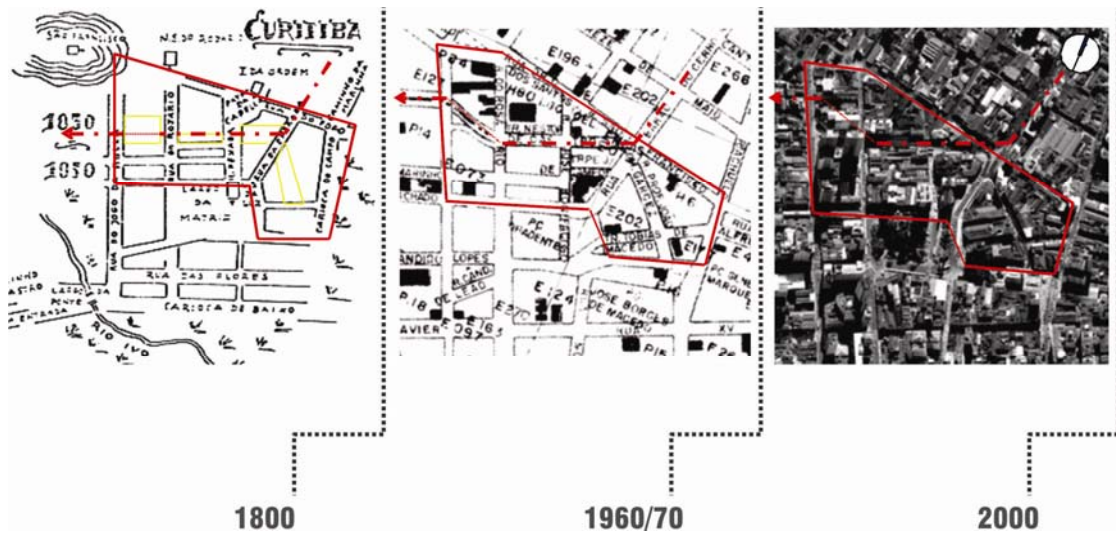


FIGURA 1: Evolução do sistema viário no local.  
 FONTE: Casa da Memória e Google Earth, modificado pela autora.



FIGURA 2: Situação atual na Travessa Nestor de Castro  
 FONTE: Google Earth, modificado pela autora.



FIGURA 3: Catedral Basílica de Curitiba e Praça Tiradentes, Largo da Ordem e Tv. Nestor de Castro.  
 FONTE: Catedral <[http://bocaabocativ.blogspot.com/2010/04/boca-boca-guia-turistico-de-curitiba\\_06.html](http://bocaabocativ.blogspot.com/2010/04/boca-boca-guia-turistico-de-curitiba_06.html)>  
 Largo da Ordem <[http://www.flickr.com/photos/jurandir\\_lima/5159206072/](http://www.flickr.com/photos/jurandir_lima/5159206072/)>  
 Travessa Nestor de Castro: a autora.

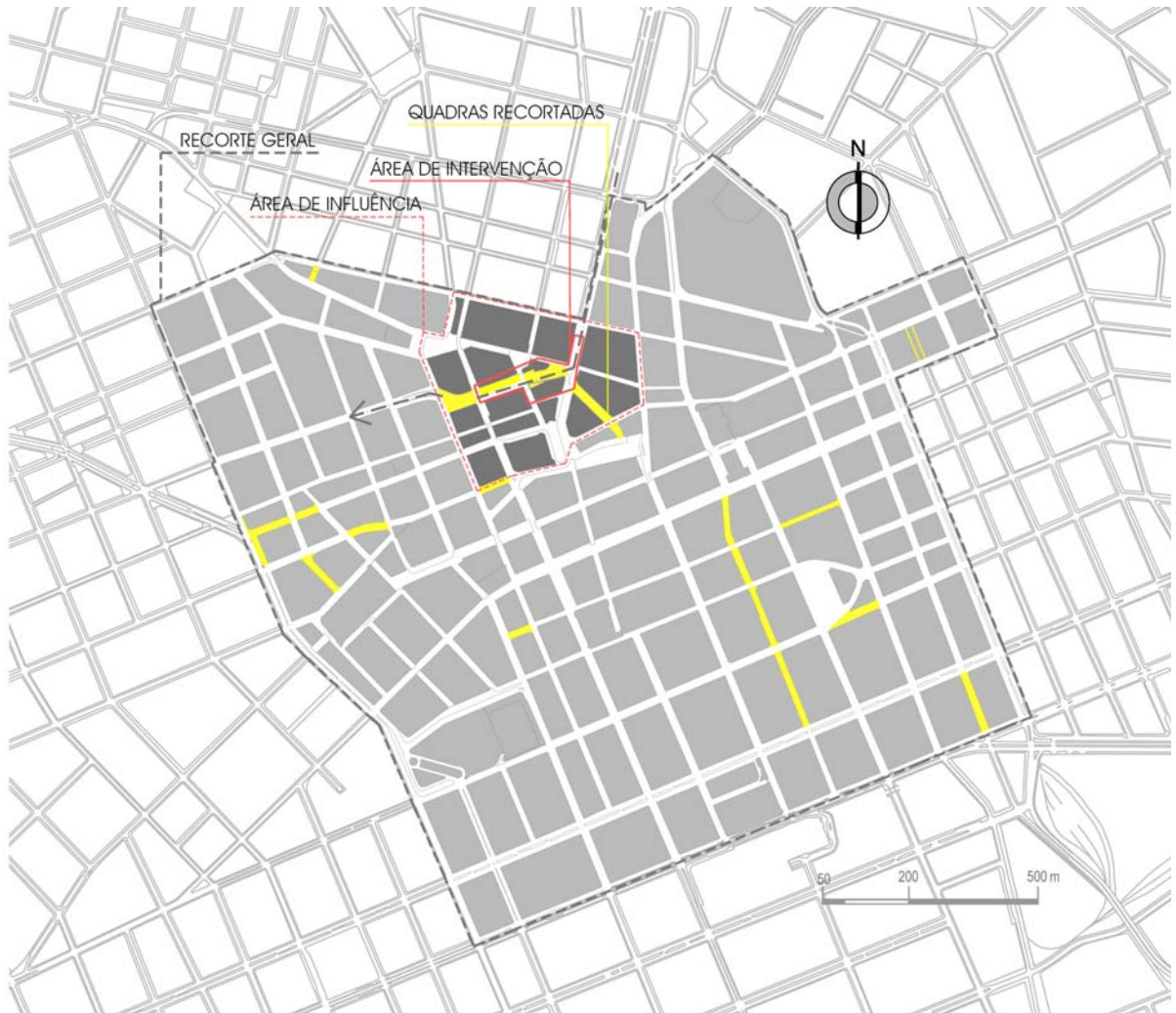


FIGURA 4: Identificação das quadras remodeladas dentro do recorte.  
FONTE: Ippuc com intervenção da autora.



FIGURA 5: Perspectiva aérea da proposta.  
FONTE: Imagem elaborada pela autora.

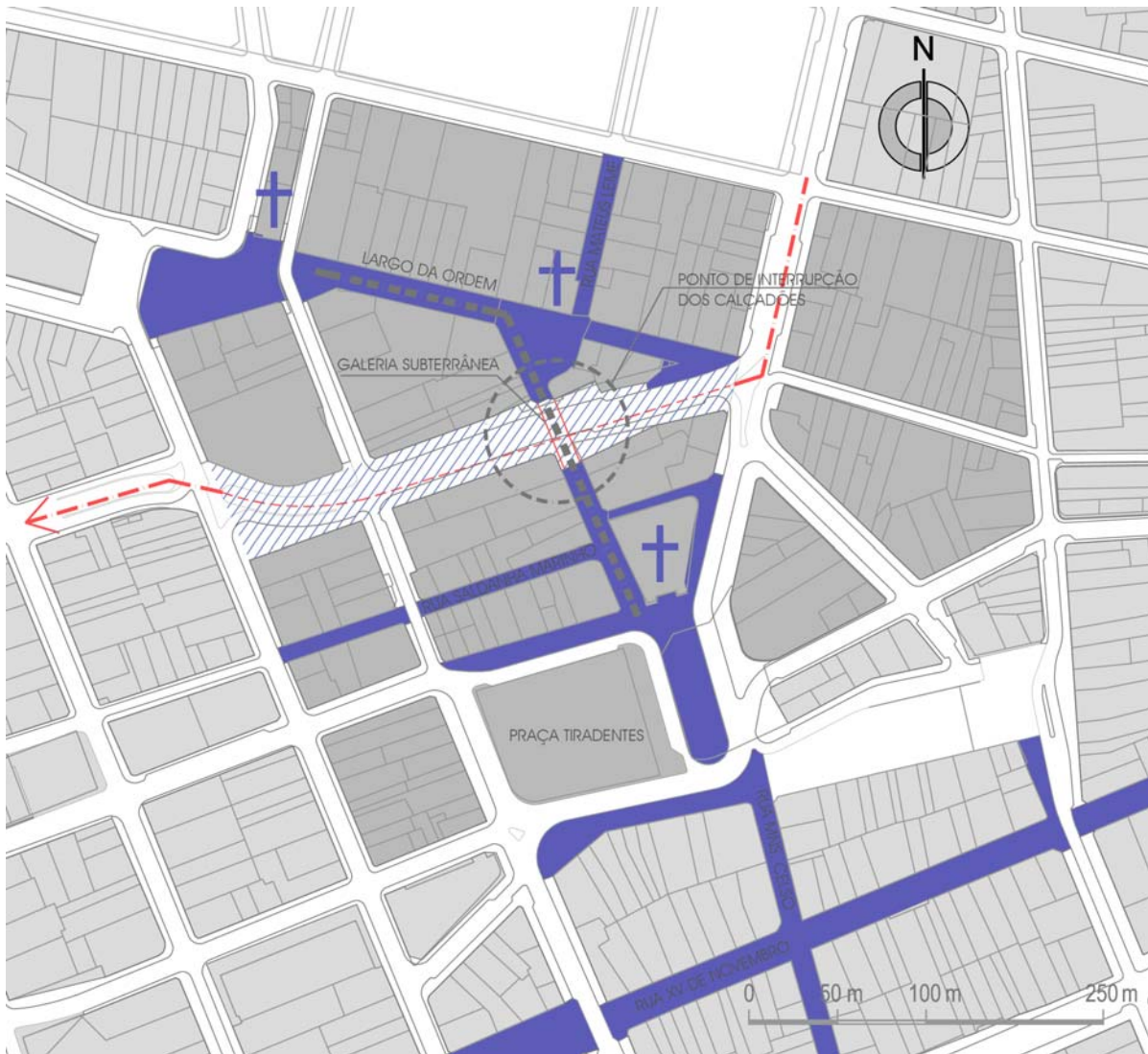


FIGURA 6: Mapa de calçada para pedestres.  
 FONTE: Ippuc , modificado pela autora.



FIGURA 7: Perspectiva do viaduto arborizado.  
 FONTE: Imagem elaborada pela autora.

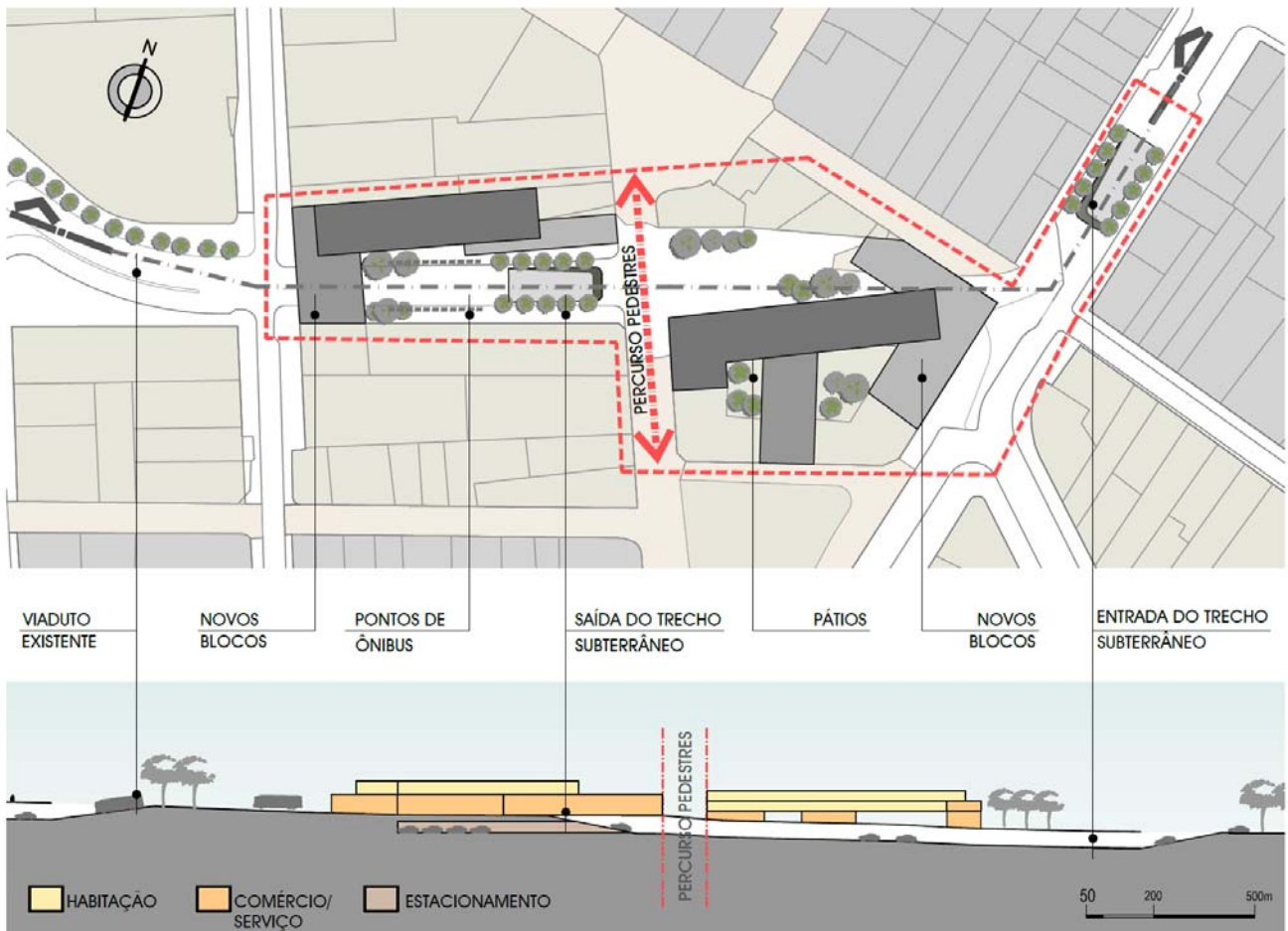


FIGURA 8: Implantação e corte esquemático da proposta.  
 FONTE: Imagem elaborada pela autora.



FIGURA 9: Perspectiva do percurso para pedestres.  
 FONTE: Imagem elaborada pela autora.



FIGURA 10: Novos volumes com inserção da multifuncionalidade.  
 FONTE: Imagem elaborada pela autora.

## REFERÊNCIAS

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.

GEHL, Jan. **La humanización del Espacio Urbano: la vida social entre los edificios**. Barcelona: Reverte, 2006.

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

HEREDIA, Fernando Soria; ALMARZA-MEÑICA, Juan Manuel. **Arte Contemporâneo y Sociedad**. Salamanca ESPAÑA: Fundación Friedrich Ebert: Imprenta Calatrava Líberos, 1981.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KENNETH, Powell. **Architecture reborn: converting old buildings for new uses**. New York: Archipress, 1999.

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **Small, Medium, large, extra-large: office for metropolitan architecture**. New York: Monacelli Press, 1998.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MOUGHIN, Cliff. **Urban design: street and square**. Oxford: Architectural Press, 2003.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

SEIXAS, Alexandre Rodrigues. **A cidade e a mobilidade na era do automóvel: a obra de Colin Buchanan (1958-1966)**. São Paulo, Tese da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2010. (orient. Renato Luiz Sobral Anelli)

VIDA SIMPLES. Especialista **em criar novas cidades: entrevista com Jan Gehl**. Disponível em: <<http://vidasimples.abril.com.br/edicoes/107/conversa/especialista-criar-cidades-melhores-632294.shtml>>. Acessado em: 29.nov.2011.

### **BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

PASQUOTTO, Geise B. **Renovação, Revitalização e Reabilitação: reflexos sobre as terminologias nas intervenções urbanas**. Revista Complexus – Instituto Superior de Engenharia, Arquitetura e Design – Ceunsp, Salto – SP, Ano. 1, N. 2, P. 143-149, Setembro 2010. Disponível em: <[www.engenho.info/revista/ed02/dartigos/11-Artigop143-149.pdf](http://www.engenho.info/revista/ed02/dartigos/11-Artigop143-149.pdf)> Acessado em: 10 abril 2012

SCHICCHI, Maria Cristina. **REstauração, RENovação, REvitalização, REqualificação, REabilitação**. Setembro, 2005. Disponível em: <[http://www.puccamp.br/centros/ceatec/fau\\_rev/artigo\\_002.asp](http://www.puccamp.br/centros/ceatec/fau_rev/artigo_002.asp)> Acessado em: 10 abril 2012