



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



MARCEL WILLIAN PIRAS

**RENOVAÇÃO URBANA**  
RUA RAUL POMPÉIA – CURITIBA/ PR

CURITIBA  
2013

MARCEL WILLIAN PIRAS

RENOVAÇÃO URBANA:  
RUA RAUL POMPÉIA – CURITIBA/ PR

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA040) como requisito parcial à conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Gislene Pereira

CURITIBA, 2013

## TERMO DE APROVAÇÃO

MARCEL WILLIAN PIRAS

RENOVAÇÃO URBANA  
RUA RAUL POMPÉIA – CURITIBA/ PR

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Arquiteto e Urbanista no curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, pela seguinte banca examinadora:

Orientador: Profa. Dra. Gislene Pereira  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFPR.

Profa. Dra. Cristina da Araújo Lima  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFPR.

Prof. Dra. Madianita Nunes Silva  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFPR.

Curitiba, 30 de julho de 2013

“Temos a oportunidade de transformar o nosso novo mundo urbano numa paisagem passível de imaginabilidade: visível, coerente e clara. Isso vai exigir uma nova atitude de parte do morador das cidades e uma reformulação do meio em que ele vive. As novas formas, por sua vez, deverão ser agradáveis ao olhar, organizar-se nos diferentes níveis no tempo e no espaço e funcionar como símbolos da vida urbana”.

Kevin Lynch

## RESUMO

As ruas periféricas de Curitiba/PR, que possuem características de subcentro, estão sofrendo um gradativo processo de deterioração, devido ao aumento populacional nestas regiões, o abandono por parte do poder público e à crescente frota de veículos que atrapalham o desenvolvimento de determinadas funções. O objetivo deste trabalho consiste na elaboração de uma metodologia de análise e intervenção que pudesse ser aplicada em qualquer outra rua, levando em consideração os aspectos físicos, econômicos-sociais e sensoriais, para compreender quais são os problemas e potencialidades do local. Esta metodologia foi aplicada na rua Raul Pompéia, no bairro da Cidade Industrial de Curitiba. Depois de consulta à bibliografia especializada, levantamentos fotográficos e pesquisa com usuários, concluiu-se que a via possui muitos conflitos envolvendo, principalmente, pedestres, veículos e comerciantes. Também chegou-se à conclusão que há muita poluição visual, as calçadas estão em péssimo estado de conservação, e que a rua, em alguns pontos, possui um aspecto muito árido, com poucas áreas de permeabilidade e vegetação. Foram identificadas os pontos de maior movimentação de veículos e de interação dos pedestres. O trabalho finaliza com a proposta de diretrizes de renovação urbana, conceito adotado para este caso, por se tratar de uma área que necessita de modernização da infraestrutura, e de novas edificações que comportem melhor as funções comerciais que a rua possui.

Palavras-chave: Renovação Urbana. Subcentro. Cidade Industrial de Curitiba. Rua Raul Pompéia.

## **ABSTRACT**

The peripheral streets of Curitiba / PR, which have characteristics of sub-center are undergoing a gradual process of deterioration, due to population growth in these regions, the abandonment by the government and the growing fleet of vehicles that hinder the development of certain functions. The objective of this work is the development of a methodology for analysis and intervention that could be applied to any other street, taking into consideration the physical, economic, social and sensory, to understand what are the problems and potential of the site. This methodology was applied in Rua Raul Pompeia, in the neighborhood of the Industrial City of Curitiba. After consulting the relevant literature, photographic surveys and user research, it was concluded that the route has many conflicts involving mainly pedestrians, vehicles and traders. Also came to the conclusion that there is a lot of visual pollution, the sidewalks are in disrepair, and the street, in places, has a very arid areas with little permeability and vegetation. We identified the points of greater movement of vehicles and pedestrians interact. The work concludes with a proposal of guidelines for urban renewal, a concept adopted for this case, because it is an area that needs infrastructure modernization, and new buildings that behave better business functions that the street has.

Key words: Urban Renewal. Sub-center. Industrial City of Curitiba. Raul Pompeia Street.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DA RUA RIACHUELO, EM DESTAQUE, NO MAPA DE CURITIBA.....	20
FIGURA 2 - IMAGEM SATÉLITE DA RIACHUELO E DO SEU ENTORNO.....	21
FIGURA 3 - A RUA RIACHUELO EM 1906. OS BONDES, INAUGURADOS EM 1887, E A LOCALIZAÇÃO DA RUA FIZERAM DO LOCAL UM EXCELENTE PONTO COMERCIAL NA ÉPOCA.....	21
FIGURA 4 - A RUA RIACHUELO ESQUINA COM RUA SÃO FRANCISCO NA DÉCADA 1920. ....	22
FIGURA 5 - A RUA RIACHUELO ANTES DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO. ....	23
FIGURA 6 - A RUA RIACHUELO ANTES DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO. ....	23
FIGURA 7 - PROJETO DE REPAGINAÇÃO DA RUA RIACHUELO. ....	24
FIGURA 8 - PROJETO DE REPAGINAÇÃO DA RUA RIACHUELO, UMAS DAS PROPOSTAS SERIA DE FECHAR A RUA AOS SÁBADOS PARA QUE UMA FEIRA DE PRODUTOS FOSSE ABERTA.....	24
FIGURA 9 - DETALHE DAS FLOREIRAS, DO PISO E DA TRAVESSIA ELEVADA IMPLANTADOS NA RIACHUELO.....	25
FIGURA 10 - DETALHE DOS NOVOS POSTES E DA NOVA ILUMINAÇÃO DA RUA. O CABEAMENTO AÉREO AINDA CONTINUA PRESENTE E SERÁ SUBSTITUÍDO AOS POUÇOS. ....	26
FIGURA 11 - ESTUDO DE CORES DAS FACHADAS DA RUA RIACHUELO. ....	26
FIGURA 12 - FACHADAS DA RUA RIACHUELO PINTADAS COM CORES BERRANTES. ....	27
FIGURA 13 - FACHADA REVITALIZADA NA RUA RIACHUELO FOI PINTADA COM CORES QUE RESPEITAM A HISTÓRIA DO EDIFÍCIO. ....	27
FIGURA 14 - AV. BRASIL NA DÉCADA DE 40. NO ALTO APARECE A CASA PAROQUIAL E A 1ª IGREJA DE FOZ DO IGUAÇU. ....	29
FIGURA 15 - AV. BRASIL EM FOZ DO IGUAÇU NO ANO DE 1969. ....	30
FIGURA 16 - VISTA AÉREA ANTIGA DA AV. BRASIL.....	30
FIGURA 17 - AV. BRASIL, 1970. ....	31
FIGURA 18 - AV. BRASIL NO ANO DE 1988. ....	31
FIGURA 19 - ACIDENTE DE CARRO NA AV. BRASIL NO ANO DE 1960. A DIREITA PODEMOS OBSERVAR O PRIMEIRO POSTO ESSO DE COMBUSTÍVEL DE FOZ DO IGUAÇU. AS BOMBAS FICAVAM NA RUA.....	32
FIGURA 20 - AV. BRASIL EM SEU ESTADO ATUAL. ....	33
FIGURA 21 - DETALHE DA PARTE DA CALÇADA EM CONCRETO.....	34
FIGURA 22 - DETALHE DE PARTE DA CALÇADA COM DESENHOS GEOMÉTRICOS EM PEDRA PORTUGUESA.....	34
FIGURA 23 - DETALHE DE UM CRUZAMENTO DA AV. BRASIL. ....	34
FIGURA 24 - PERSPECTIVA DA AV. BRASIL. ....	35
FIGURA 25 - MOBILIÁRIO DA AVENIDA REMETE À CULTURA INDÍGENA.....	35
FIGURA 26 - QUIOSQUE DE INFORMAÇÕES TURÍSTICAS EM VIDRO.....	36
FIGURA 27 - DETALHE DA TREPadeira NO PONTO DE TÁXI. ....	36

FIGURA 28 - UM DOS MONUMENTOS QUE DEMARCAM A CHEGADA NA AVENIDA.....	36
FIGURA 29 - IMAGEM SATÉLITE DA CIDADE DE BALTIMORE, EM DESTAQUE O BAIRRO DE FELLS POINT.....	38
FIGURA 30 - ÁREA DO INNER HARBOR COMO UM CENÁRIO DO DESENVOLVIMENTO PREVISTO AOS FIM DOS ANOS 70. ....	39
FIGURA 31 - A LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO DE FELLS POINT EM RELAÇÃO AO CENTRO A AO INNER HARBOR. ....	39
FIGURA 32 - FOTO AÉREA DA ÁREA DOS PIERS E EDIFICAÇÕES A SEREM PRESERVADAS. ....	41
FIGURA 33(A,B) – VISTA PARA A ÁREA DE INTERVENÇÃO DESDE A ESQUINA COM A BROADWAY (A), PROJETO DO CENÁRIO DE DESENVOLVIMENTO COM A INSERÇÃO DAS NOVAS EDIFICAÇÕES (B). ....	42
FIGURA 34 - ESTUDO VOLUMÉTRICO DO CONJUNTO RESULTANTE.....	43
FIGURA 35 - SITUAÇÃO ATUAL DO BAIRRO FELLS POINT.....	43
FIGURA 36 - ESQUEMA DO ZONEAMENTO E USO DO SOLO DE CURITIBA. RAUL POMPÉIA EM DESTAQUE. ....	47
FIGURA 37 - SISTEMA VIÁRIO ATUAL DA CIDADE DE CURITIBA. A CONECTORA 3, ONDE FICA LOCALIZADA A RAUL POMPÉIA ESTÁ EM AMARELO.....	48
FIGURA 38 - INSERÇÃO DA RAUL POMPÉIA EM DESTAQUE COMO UMA DAS ÁREAS COMERCIAIS DO BAIRRO.....	50
FIGURA 39 - DIVISÃO DE TRECHOS DA RUA RAUL POMPÉIA. ....	51
FIGURA 40 - TRECHO 04, EM DESTAQUE A RAUL POMPÉIA E O TERMINAL DO CAIUÁ, PRÓXIMO AO CONTORNO SUL.....	51
FIGURA 41 - RUA RAUL POMPÉIA, À ESQUERDA O TERMINAL DO CAIUÁ E OS CONJUNTOS HABITACIONAIS DA COHAB, AO FUNDO O VIADUTO DO CONTORNO SUL E A CONTINUAÇÃO DA RUA, SENTIDO PORTÃO/CENTRO...52	52
FIGURA 42 - TRECHO 03, EM DESTAQUE A RAUL POMPÉIA E A AVENIDA JUSCELINO KUBITSCHKEK, MARGINAL DO CONTORNO SUL.....	54
FIGURA 43 - CRUZAMENTO DA RUA RAUL POMPÉIA COM A AV. JUSCELINO KUBITSCHKEK. ....	54
FIGURA 44 - TRECHO 3- NOTA-SE QUE O GABARITO DAS EDIFICAÇÕES DIMINUIU CONSIDERAVELMENTE SE COMPARADO AO TRECHO 4. A QUANTIDADE DE COMÉRCIOS AUMENTA CONSIDERAVELMENTE, ASSIM COMO A QUANTIDADE DE CARROS ESTACIONADOS, INCLUSIVE NAS CALÇADAS. AO FUNDO ESTÁ O CONTORNO .....	55
FIGURA 45 - TRECHO 02. EM DESTAQUE A SUBESTAÇÃO DA COPEL, A SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL E AS LINHAS DE ALTA TENSÃO.....	55
FIGURA 46 - TRECHO 02, DESTAQUE PARA A SUBESTAÇÃO DA COPEL À DIREITA, E A SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL À ESQUERDA. ....	56
FIGURA 47 - RAUL POMPÉIA EM PRIMEIRO PLANO, LOGO DEPOIS VEM O ESTACIONAMENTO E MAIS AO FUNDO EDIFÍCIOS RESIDENCIAIS.....	56
FIGURA 48 - TRECHO 1. EM DESTAQUE AS RUAS JOÃO DEMBINSKI E CARLOS KLEMTZ SENDO CORTADAS PELO RIO BARIGUI, NA DIVISA ENTRE OS BAIRROS CIC E FAZENDINHA.....	57

FIGURA 49 - TRECHO 1. ESCALA MAIS APROXIMADA.....	57
FIGURA 50 - CURVAS DE NÍVEL E PERFIL DO TERRENO ENTRE O RIO BARIGUI E A RUA ANTONIO REINALDO ZANON. SEM ESCALA.....	59
FIGURA 51 - CURVAS DE NÍVEL E PERFIL DO TERRENO ENTRE AS RUAS ANTONIO REINALDO ZANON E JOÃO DEMBINSKI. SEM ESCALA.....	60
FIGURA 52 - MAIOR ACLIVE DO TRECHO ESTUDADO NÃO OFERECE GRANDES DIFICULDADES AOS PEDESTRES. ....	60
FIGURA 53 - MAIOR PONTO DE CONGESTIONAMENTO. CRUZAMENTO DAS RUAS RAUL POMPÉIA E JOÃO DEMBINSKI.....	61
FIGURA 54 - CALÇAMENTO PRECÁRIO NUM TRECHO DA RUA.....	62
FIGURA 55 - CALÇADAS EM PARALELEPÍEDOS. PEDESTRES CONVIVEM COM PISOS IRREGULARES E GRANDES BURACOS.....	62
FIGURA 56 - BURACOS NA CALÇADA. PEDESTRES LUTAM POR ESPAÇOS COM VEÍCULOS.....	62
FIGURA 57 - CARRO MANOBRANDO NA CALÇADA BLOQUEANDO TOTALMENTE A PASSAGEM DE PEDESTRES. ....	63
FIGURA 58 - PEDRAS DE CONCRETO DETERIORADAS. AO FUNDO A CALÇADA É DE PARALELEPÍEDO.....	63
FIGURA 59 - A CALÇADA EM MELHOR ESTADO DE CONSERVAÇÃO FICA EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR E O POSTO DA GUARDA MUNICIPAL. ....	63
FIGURA 60 - LOJA EXPÕE PRODUTOS NO PASSEIO OBRIGANDO PEDESTRES A DESVIAREM.....	64
FIGURA 61 - BANCA DE REVISTAS E JORNAIS ATRAPALHA OS PEDESTRES. ORELHÃO AO FUNDO POSSUI PICHACÕES E ESTÁ MAL CONSERVADO.....	64
FIGURA 62 - ÚNICA LIXEIRA PRESENTE NESTE TRECHO DA RUA, EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR. ....	65
FIGURA 63 - PESSOAS ESPERANDO O ÔNIBUS.....	65
FIGURA 64 - BICICLETA PRESA A UM POSTE.....	66
FIGURA 65 - PARA-CICLO DE UM PADRÃO ANTIGO QUE NÃO TRAZ SEGURANÇA AOS CICLISTAS.....	66
FIGURA 66 - ILUMINAÇÃO DOS POSTES É APENAS REGULAR, MAS AS PLACAS PUBLICITÁRIAS AJUDAM A COMPLEMENTÁ-LAS.....	66
FIGURA 67 - MURETAS NA ESQUINA SÃO IMPROVISADOS COMO BANCO. ....	67
FIGURA 68 - VOLUMETRIA DAS EDIFICAÇÕES DO TRECHO ELABORADA NO PROGRAMA SKETCHUP.....	67
FIGURA 69 - MOSAICO COM ELEVÇÃO DAS FACHADAS.....	68
FIGURA 70 - PLACAS PUBLICITÁRIAS.....	69
FIGURA 71 - EDIFICAÇÃO RECENTEMENTE REFORMADA É DESTACADA NA RUA PELA POUCA QUANTIDADE DE INFORMAÇÕES.....	69
FIGURA 72 - QUANTIDADE DE FIOS NOS POSTES INCOMODAM.....	69
FIGURA 73 - RUA RAUL POMPÉIA ESQUINA COM A RUA JOÃO DEMBINSKI. DETALHE PARA A GRANDE QUANTIDADE DE COMÉRCIOS NA REGIÃO. NESTE TRECHO DA RUA HÁ UMA GRANDE CONCENTRAÇÃO DE REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA.....	72
FIGURA 74 - RUA JOÃO DEMBINSKI, PRÓXIMO A RAUL POMPÉIA. BANCOS SE INSTALARAM NA REGIÃO E IMPULSIONARAM O COMÉRCIO LOCAL.....	72

FIGURA 75 - FACHADA DA FARMÁCIA FECHADA. NO LADO ESQUERDO UMA EDIFICAÇÃO FOI DEMOLIDA. ....	73
FIGURA 76 - NOVO LOCAL DA FARMÁCIA É MAIOR E POSSUI MELHOR INFRAESTRUTURA. ....	73
FIGURA 77 - IMAGEM DO GOOGLE STREET VIEW EM 2011. A LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO QUE ALI HAVIA SE MUDOU. ATUALMENTE A FARMÁCIA ESTÁ OCUPANDO ESTE ESPAÇO. ....	74
FIGURA 78 - NOVAS LOJAS QUE FORAM INAUGURADAS NO FINAL DE 2012. ....	74
FIGURA 79 - FOTO DO GOOGLE STREET VIEW EM 2011. AS LOJAS DA FOTO ANTERIOR AINDA NÃO ESTAVAM EM CONSTRUÇÃO. ....	74
FIGURA 80 - ABAIXO DA LOJA DE CALÇADOS, NO SUBSOLO, HÁ UMA ACADEMIA QUE NÃO POSSUI VENTILAÇÃO E ILUMINAÇÃO ADEQUADOS PARA O SEU FUNCIONAMENTO. ....	75
FIGURA 81 - TERRENO DA “PEDRA” NO ANO DE 2004. ....	76
FIGURA 82 - RESTAURANTE POPULAR EM FASE DE CONSTRUÇÃO NO TERRENO DA “PEDRA”. ....	76
FIGURA 83 - RESTAURANTE POPULAR LOCALIZADO NO TERRENO DA ANTIGA “PEDRA” ....	76
FIGURA 84 - POSTO DA GUARDA-MUNICIPAL NO TERRENO DA ANTIGA “PEDRA” ....	77
FIGURA 85 - PARQUE CAMBUÍ, NA RUA CARLOS KLEMTZ, PRÓXIMO AO RIO BARIGUI. ....	77
FIGURA 86 - MOVIMENTAÇÃO DE PEDESTRES. ....	78
FIGURA 87 - BANCA DE LANCHES E SUPERMERCADO MOVIMENTAM A REGIÃO À NOITE. ....	78
FIGURA 88 - A BANCA DE LANCHES FICA FECHADA DURANTE O DIA. ....	79
FIGURA 89 - PEDESTRES AO FUNDO DÃO A NOÇÃO DE COMO É MOVIMENTADO O CRUZAMENTO ENTRE A RAUL POMPEIA E A JOÃO DEMBINSKI. ....	79
FIGURA 90 - FILA EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR. ....	79
FIGURA 91 - VENDEDOR AMBULANTE DE SORVETES. ....	80
FIGURA 92 - CRIANÇA CUIDANDO DE UMA BARRACA DE MAÇÃS-DO-AMOR. ....	80
FIGURA 93 - VENDEDOR DE CALDO-DE-CANA TEM PONTO FIXO EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR. ....	80
FIGURA 94 - COMERCIANTES EXPÕEM SEUS PRODUTOS NO RECULO OBRIGATÓRIO, E ALGUMAS VEZES NA CALÇADA, NA TENTATIVA DE CHAMAR A ATENÇÃO DOS CLIENTES. ....	81
FIGURA 95 - PESSOAS CONFERINDO PRODUTOS NA VITRINE. ....	81
FIGURA 96 - IMAGEM MOSTRA A FALTA DE ÁRVORE E ÁREAS PERMEÁVEIS NA RUA. ....	83
FIGURA 97 - LOCAL COM MAIS ÁRVORES E ÁREAS PERMEÁVEIS DO TRECHO ESTUDADO, EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR. ....	83
FIGURA 98 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – INVERNO 9AM. ....	84
FIGURA 99 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – INVERNO 12PM. ....	84
FIGURA 100 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – INVERNO 4PM. ....	84
FIGURA 101 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – VERÃO 9AM. ....	85

FIGURA 102 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – VERÃO 12PM. ....	85
FIGURA 103 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – VERÃO 4PM. ....	85
FIGURA 104 - COMERCIANTES QUE POSSUEM LOJAS COM FACHADAS VOLTADAS AO NORTE COLOCAM TOLDOS PARA A PROTEÇÃO SOLAR E APROVEITAM PARA AUMENTAR A ÁREA DA LOJA. ....	86
FIGURA 105 - LOJAS VOLTADAS À FACE NORTE. ....	86
FIGURA 106 - LOJA VOLTADAS À FACHADA SUL. O ESTABELECIMENTO À ESQUERDA POSSUI TOLDO E EXPÕE ROUPAS PARA FORA DA EDIFICAÇÃO. A LOJA DA DIREITA NÃO POSSUI TOLDO E NÃO HÁ INCIDÊNCIA SOLAR DIRETA QUE ATRAPALHE A ATIVIDADE COMERCIAL. ....	86
FIGURA 107 - PICHAÇÕES PRESENTES NO MURO. ....	87
FIGURA 108 - PICHAÇÕES PRESENTES NA PARTE SUPERIOR DA FACHADA. ....	87
FIGURA 109 - CAIXA DE SOM EM FRENTE A UMA LOJA DE ROUPAS. ....	88
FIGURA 110 - CAIXA DE SOM, À ESQUERDA, EM FRENTE A OUTRA LOJA DE ROUPAS. ....	88
FIGURA 111 - PAPÉIS PICADOS FORAM JOGADOS EM FRENTE À LOJA PARA CHAMAR A ATENÇÃO DOS CLIENTES. ....	88
FIGURA 112 - PONTE SOBRE O RIO BARIGUI. ....	89
FIGURA 113 - DEPÓSITO DA LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO. ....	89
FIGURA 114 - ESGOTO A CÉU ABERTO PASSANDO PELA RUA. ....	90
FIGURA 115 - ACADEMIA PRESENTE NO SUBSOLO. ....	90

## LISTA DE MAPAS:

MAPA 01 – ZONEAMENTO DA RUA RAUL POMPÉIA.....	53
MAPA 02 – ASPECTOS FÍSICOS.....	71
MAPA 03 – ASPECTOS ECONÔMICOS SOCIAIS.....	82
MAPA 04 – ASPECTOS SENSORIAIS.....	91
MAPA 05 – SÍNTESE INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE.....	93

**LISTA DE TABELAS:**

QUADRO 01 - RESUMO DA ANÁLISE DOS ESTUDOS DE CASOS.....45

## **LISTA DE SIGLAS**

COHAB - Companhia de Habitação Popular de Curitiba

CIC – Cidade Industrial de Curitiba

DGOTDU - Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

FCFI – Fundação Cultura de Foz do Iguaçu

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SGM – Secretaria do Governo Municipal de Curitiba

TFG – Trabalho Final de Graduação

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	14
2. CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA .....	15
2.1. OPERAÇÕES URBANAS .....	15
2.2. A PERIFERIA URBANA.....	17
2.3. OS PLANOS E INTERVENÇÕES.....	18
2.4. A RUA.....	18
2.5. METODOLOGIA DE RECONHECIMENTO DA REALIDADE .....	19
3. ESTUDOS DE CASOS CORRELATOS .....	20
3.1. RUA RIACHUELO – CURITIBA/PR.....	20
3.2. AVENIDA BRASIL – FOZ DO IGUAÇU/ PR .....	29
3.3. BAIRRO DE FELLS POINT – BALTIMORE/ EUA .....	37
3.4. CONCLUSÃO – ESTUDOS DE CASOS.....	44
4. INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE.....	46
4.1. ANÁLISE DA RUA RAUL POMPEIA .....	51
4.1.1. Trecho 1: análise dos aspectos físicos .....	58
4.1.1.1. Conclusão Aspectos Físicos: .....	70
4.1.2. Trecho 1 – análise dos aspectos econômicos-sociais: .....	72
4.1.2.1. Conclusão Aspectos Econômicos-Sociais.....	81
4.1.3. Trecho 1 – análise dos aspectos sensoriais .....	83
4.1.3.1. Conclusão - Aspectos sensoriais.....	90
4.2. CONCLUSÃO - INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE .....	92
5. DIRETRIZES GERAIS.....	94
5.1. PLANO DE ATIVIDADES.....	94
6. CONCLUSÃO.....	96
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	97

## 1. INTRODUÇÃO

No dia 5 de setembro de 2011, o então prefeito da cidade de Curitiba, Luciano Ducci, anunciou um projeto para a revitalização da rua Raul Pompéia.

Quase dois anos após o anúncio, nenhuma obra na rua foi iniciada. A associação comercial local e os moradores ainda esperam por uma intervenção que melhore as condições atuais da via.

Ao perceber as dificuldades das pessoas em usufruir os serviços que a rua oferece, o péssimo estado de conservação em que ela se encontra, e também como órgãos públicos utilizam de forma banalizada o conceito de revitalização, esta monografia e o Trabalho Final de Graduação terão como objetivos a elaboração de uma contraproposta, primeiro ao conceito de revitalização adotado pela prefeitura, e segundo ao próprio projeto que ainda não foi executado.

Como instrumento de auxílio projetual, este trabalho se propõe a elaborar uma metodologia de levantamento que possa ser replicado em outras ruas, e que não leve em consideração apenas os aspectos físicos, mas também que compreenda como a área estudada é constituída socialmente, economicamente e sensorialmente.

## 2. CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

Este capítulo abordará alguns conceitos que, de alguma forma, estão relacionados com o objeto central desta pesquisa, visando subsidiar a elaboração do Trabalho Final de Graduação.

### 2.1. OPERAÇÕES URBANAS

A definição do tipo de operação urbana será adotada é ponto chave para o desenvolvimento deste estudo. Reabilitação, revitalização, recuperação, renovação e requalificação urbana designam formas de intervenção em áreas urbanas que estão em processo de decadência ou degradação. Para adoção de um termo ou de outro é necessário avaliar o conceito e o foco de cada um.

O conceito de **reabilitação urbana**, segundo a Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano de Portugal (DGOTDU, 2011), designa todo o processo de transformação do espaço urbano, compreendendo a execução de obras de conservação, recuperação e readaptação de edifícios e de espaços urbanos, com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e habitabilidade, conservando porém seu caráter fundamental.

Para Moreira (2007, p.118) a reabilitação pressupõe o respeito pelo caráter arquitetônico dos edifícios, não devendo no entanto confundir-se com o conceito mais restrito de restauro, o qual implica a reconstituição do traçado primitivo de, pelo menos, fachadas e coberturas utilizando, eventualmente, as matérias originais.

O Largo de Ordem, em Curitiba, é um exemplo de reabilitação urbana. As fachadas dos edifícios históricos foram mantidas para preservação do patrimônio histórico, mas os usos se modificaram; residências e antigos comércios deram lugar a bares, restaurantes e ambientes voltados à produção cultural.

Já o termo **reanimação urbana** ou **revitalização** designa o conjunto de operações destinadas a articular as intervenções pontuais de recuperação dos edifícios existentes em áreas degradadas com as intervenções mais gerais de apoio à reabilitação das estruturas sociais, econômicas e culturais locais, visando a consequente melhoria da qualidade de vida nessas áreas ou conjuntos urbanos degradados (DGOTDU, 2011).

O termo, revitalização, é relativamente pouco empregado no universo dos especialistas ligados aos assuntos urbanos, uma vez que sua etimologia sugere uma visão preconceituosa e errônea da área de intervenção. Não é o caso de voltar a dar vida a uma área, já que a mesma estava morta, ainda que seja compreensível que não seja essa a perspectiva de muitos que empregam essa palavra ao se referirem a processos de recuperação de áreas urbanas degradadas (Goulart, 2005).

Por **recuperação urbana** entende-se o conjunto de operações tendentes à reconstituição de um edifício ou conjunto degradado, ou alterado por obras anteriores sem qualidade, sem que no entanto esse conjunto de operações assumam as características de um restauro. (MOREIRA, 2007, p.119).

De um modo geral, a recuperação impõe-se na sequência de situações de ruptura do tecido urbano ou de caos de intrusão visual resultantes de operações indiscriminadas de renovação urbana. (MOREIRA, 2007, p.119).

O conceito de **requalificação urbana**, para Moreira (2007, p.120), abrange as alterações, desenvolvidas de forma integrada, das características de uma área urbana que está em transição devido a um processo de declínio.

A requalificação urbana engloba processos de alteração em uma área urbana com o fim de conferir-lhe nova função (ou novas funções), diferente(s) daquela(s) pré-existente(s) (GOULART, 2005).

A **renovação urbana** denomina o processo de substituição das formas urbanas existentes por outras mais modernas. Ela pode ser pontual, geralmente fruto da iniciativa privada, ou difusa, comumente pela ação planejada do Estado, quando abrange uma área ampla e totalmente alterada, inclusive no tocante à sua malha urbana. (GOULART, 2005)

Segundo Moreira (2007, p.120), entende-se por renovação urbana o conjunto de operações urbanísticas que visam a reconstrução de áreas urbanas subocupadas ou degradadas, às quais não se reconhece valor como patrimônio arquitetônico ou conjunto a preservar, com deficientes condições de habitabilidade, de salubridade, de estética ou de segurança, implicando geralmente a substituição dos edifícios existentes.

Pelas características observadas em cada um destes termos, o processo que mais se enquadrava aos objetivos desta pesquisa, foi a renovação urbana, pois considera-se que a área a ser estudada está em processo de deterioração e precisa

ser modernizada. Sua função comercial já está consolidada e não há motivos para ser alterada, além disso não há nenhum patrimônio arquitetônico a ser preservado<sup>1</sup>.

## 2.2. A PERIFERIA URBANA

Nas últimas décadas do século XX, as grandes cidades brasileiras sofreram um inchaço e uma expansão desordenada dos seus territórios, reflexo do êxodo rural e dos processos de industrialização.

Esta expansão afetou, principalmente, as regiões periféricas dos centros urbanos. As crescentes ocupações sem um desenho regulador, desenvolveram uma progressiva desqualificação urbana, arquitetônica e ambiental, com negligência em relação a valores patrimoniais, estéticos e funcionais. Comprometeu-se, assim, a qualidade de vida da população, gerando a falta de identidade urbana e de enquadramento paisagístico (FERNANDES, 2008).

O poder público durante muitos anos traçou linhas de gestão voltadas, principalmente, aos centros e áreas mais valorizadas das cidades, mas há uma necessidade cada vez maior de se desenvolver estratégias para a cidade no seu todo, integrando o centro e a periferia.

Pelas características das relações entre o centro e a periferia urbana, e pela desarticulação espacial instalada, tornam-se necessários novos protagonismos no ordenamento e articulação destes territórios, com vista à promoção da qualificação urbana, ambiental e paisagística, gerando uma maior integração entre os espaços através da requalificação e revitalização da cidade periférica. (FERNANDES, 2008).

Conforme coloca Martínez(1996), são sobretudo as unidades espaciais periurbanas que, alcançando maior complexidade na estrutura e organização, e fazendo-se acompanhar de incontrolável expansão, podem propiciar conversões em novos espaços de qualidade, exigindo, portanto, atenção especial.

---

<sup>1</sup>Mais detalhes sobre o levantamento da rua Raul Pompéia, objeto desta pesquisa, estarão explicitados no capítulo 4: Interpretação da Realidade.

### 2.3. OS PLANOS E INTERVENÇÕES

Até os anos 80 e 90, os planos urbanísticos eram comumente utilizados como instrumentos de planejamento e gestão de território em grandes centros urbanos brasileiros. A cidade de Curitiba, por exemplo, passou por este processo com os planos, Agache (1943), o Plano Preliminar de Urbanismo (1965) e até mesmo a criação da Cidade Industrial de Curitiba - CIC (1973), onde está inserida a rua Raul Pompéia, objeto deste estudo.

Manfredini (2006) discorre que atualmente, por serem considerados planos muito gerais, longos, com uma grande dificuldade de gestão, e também pelos resultados obtidos, inferiores às expectativas, este tipo de plano teve sua influência reduzida.

A alternativa encontrada por Manfredini (2006), é a programação de pequenas parcelas do território, voltando-se para um âmbito mais limitado e operacional. Entretanto, um cuidado que tem de ser tomado ao trabalhar com pequenas parcelas do território é o de não perder de vista o desenho abrangente e complexo da cidade, ou seja, é importante, antes de intervir numa área restrita, entender bem o contexto que ela está inserida, evitando intervenções dispersas que possam revelar-se contraditórias (FERNANDES, 2008).

### 2.4. A RUA

A rua tem uma importância fundamental para o equilíbrio da vida social nas cidades, pois, ela se constitui no elemento físico de caráter público quantitativamente mais presente na forma urbana (ROSANELI, 2011). Além disso, forma o principal palco para o exercício da vida pública e a parte mais importante e visível do domínio público (ROSANELLI, 2012).

Lynch (1960) já ressaltava o papel dos percursos das ruas na formação das imagens pública e mental da cidade, associando a legibilidade espacial à formação de identidade do cidadão. Segundo ele: “O plano, exato ou não, deve permitir que se volte pra casa”

## 2.5 METODOLOGIA DE RECONHECIMENTO DA REALIDADE

Para fundamentar a elaboração do projeto de renovação urbana, a dinâmica da área em estudo precisa ser compreendida, de forma a garantir que ela não perca seu significado para a população usuária. Para tanto, este trabalho se propõe a utilizar uma metodologia de reconhecimento da realidade<sup>2</sup>, que não aborde apenas os aspectos físicos da Raul Pompéia, mas também leve em consideração as dinâmicas econômicas e sociais ali presentes (como os agentes produtores do espaço e os usuários que modificam e interagem com a rua) e características sensoriais: como a percepção do espaço é alterada pelos sentidos do corpo humano (tato, olfato, audição), deixando um pouco de lado a dominância imediatista da visão (HALL, 1999).

Vários autores de diversos campos disciplinares foram consultados, dentre eles Whyte (1980), Hall (1999), Lynch (1975), Alami (2010), e Ferrara (1988).

Esta estratégia de reconhecimento da realidade deverá conduzir a ações que permitam descobrir e qualificar a “alma da rua” (MOREIRA, 2007). Para Rosanelli (2012) esta também é uma forma de contrabalancear os desvios e/ou tendências da aplicação unitária de um método específico.

Serão também utilizados outros métodos e técnicas, quantitativos e qualitativos: levantamento de campo com observação participante, entrevistas estruturadas, coleta de dados físicos, sensoriais e comportamentais, por meio de fotos, filmagens, contagens de usuários e mapas comportamentais (ROSANELLI, 2012).

---

<sup>2</sup> A metodologia teve seu desenvolvimento baseado na matéria optativa TA-068, denominada Espaço Público Livre na Metrópole Contemporânea, do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, ministrada pelo professor Dr. Alessandro Filla Rosanelli, no ano de 2012.

### 3. ESTUDOS DE CASOS CORRELATOS

#### 3.1. RUA RIACHUELO – CURITIBA/PR

A Rua Riachuelo está localizada no centro da cidade de Curitiba/PR (FIGURA 1), próximo a pontos turísticos importantes da capital paranaense, como os antigos prédios do Paço Municipal e da Universidade Federal do Paraná, além do Calçadão da Rua XV, Passeio Público e o Teatro Guaíra (FIGURA 2).

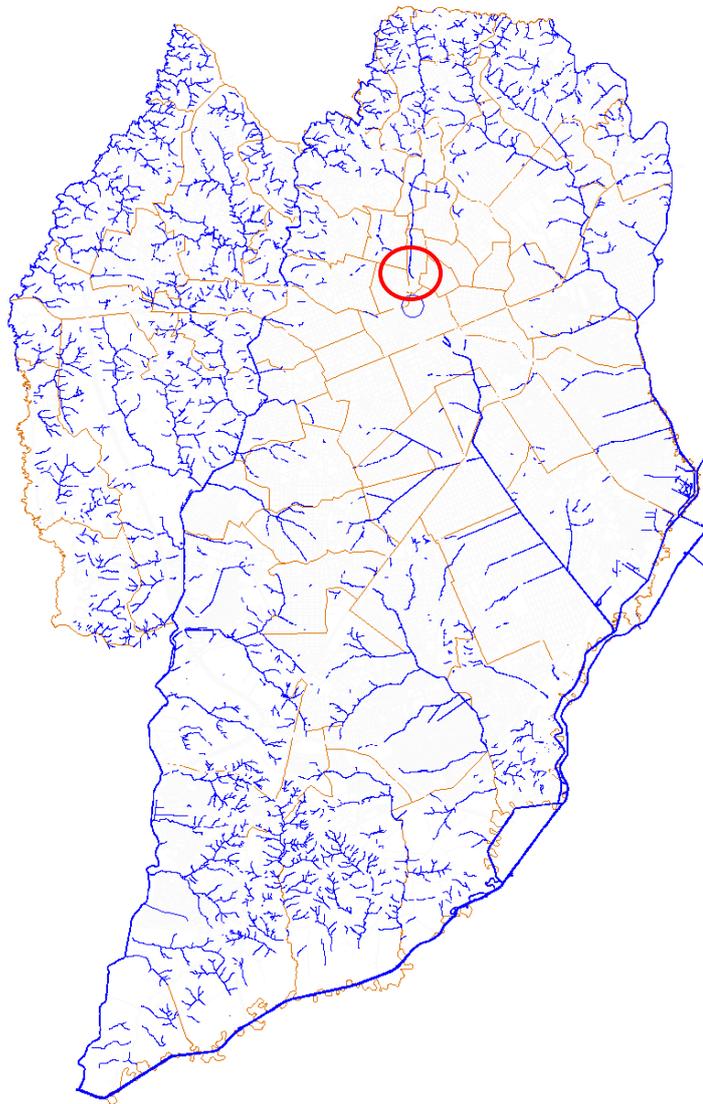


FIGURA 1 - LOCALIZAÇÃO DA RUA RIACHUELO, EM DESTAQUE, NO MAPA DE CURITIBA.

FONTE: O AUTOR (2013).

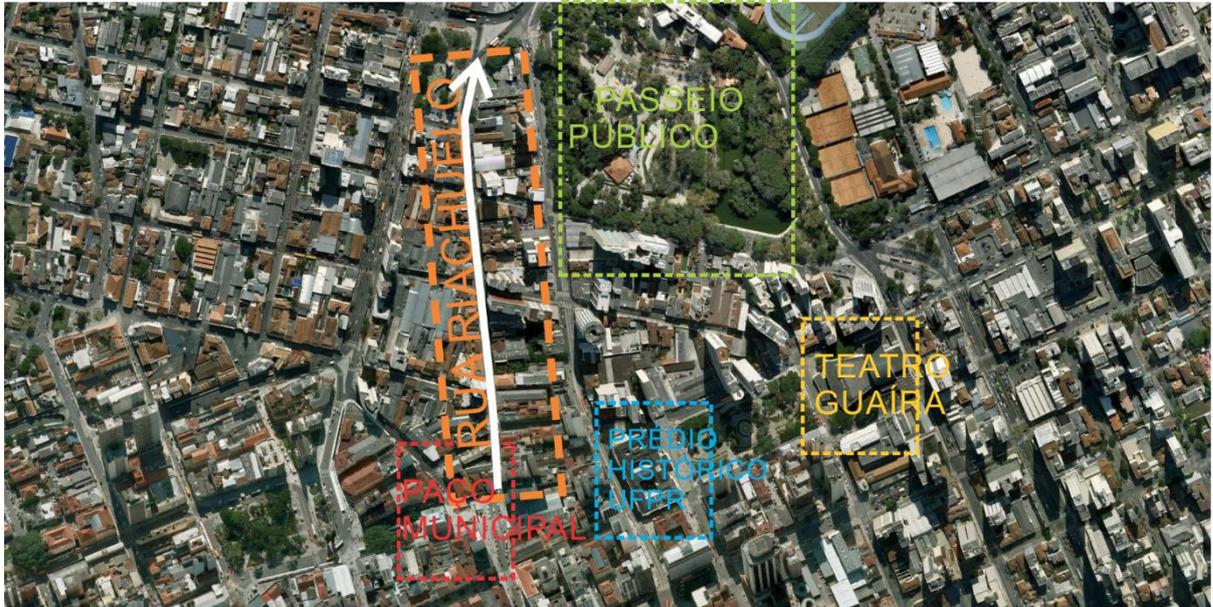


FIGURA 2 - IMAGEM SATÉLITE DA RIACHUELO E DO SEU ENTORNO.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).

Esta rua possui grande valor histórico, pois é caracterizada como o primeiro logradouro de Curitiba (FIGURA 3), além de ter sido um importante eixo de integração entre o norte e o sul da cidade. É também um dos pontos comerciais mais antigos da capital (FIGURA 4).



FIGURA 3 - A RUA RIACHUELO EM 1906. OS BONDES, INAUGURADOS EM 1887, E A LOCALIZAÇÃO DA RUA FIZERAM DO LOCAL UM EXCELENTE PONTO COMERCIAL NA ÉPOCA.

FONTE: [HTTP://VAMOSPRESERVARAGORA.BLOGSPOT.COM.BR/2012/06/RELATOS-DA-DA-HISTORIA-PRIMEIRA-RUA-DE.HTML](http://vamospreservaragora.blogspot.com.br/2012/06/relatos-da-da-historia-primeira-rua-de.html)

“A primeira rua de Curitiba, a Rua Riachuelo, era um dos caminhos que ligava a pequena e isolada vila de Curitiba do século XIX ao litoral. Junto com a rua Barão do Cerro Azul, levava ao Caminho da Marina ou do Oceano Atlântico, como era conhecida na época a atual rua João Gualberto.” (Boletim Informativo Casa Romário Martins. "Cores da cidade: Riachuelo e Generoso Marques." Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 23, n. 110, mar. 1996.)



FIGURA 4 - A RUA RIACHUELO ESQUINA COM RUA SÃO FRANCISCO NA DÉCADA 1920.

FONTE: [HTTP://VAMOSPRESERVARAGORA.BLOGSPOT.COM.BR/2012/06/RELATOS-DA-DA-HISTORIA-PRIMEIRA-RUA-DE.HTML](http://vamospreservaragora.blogspot.com.br/2012/06/relatos-da-da-historia-primeira-rua-de.html)

Nos últimos anos do século XX a Riachuelo foi sofrendo um processo de deterioração urbana e abandono, tanto por parte dos moradores como também do poder público (FIGURAS 5 e 6).



FIGURA 5 - A RUA RIACHUELO ANTES DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO.

FONTE: [HTTP://WWW.FLICKR.COM/PHOTOS/KOYOTHE/3627146362/LIGHTBOX/](http://www.flickr.com/photos/koyothe/3627146362/lightbox/)

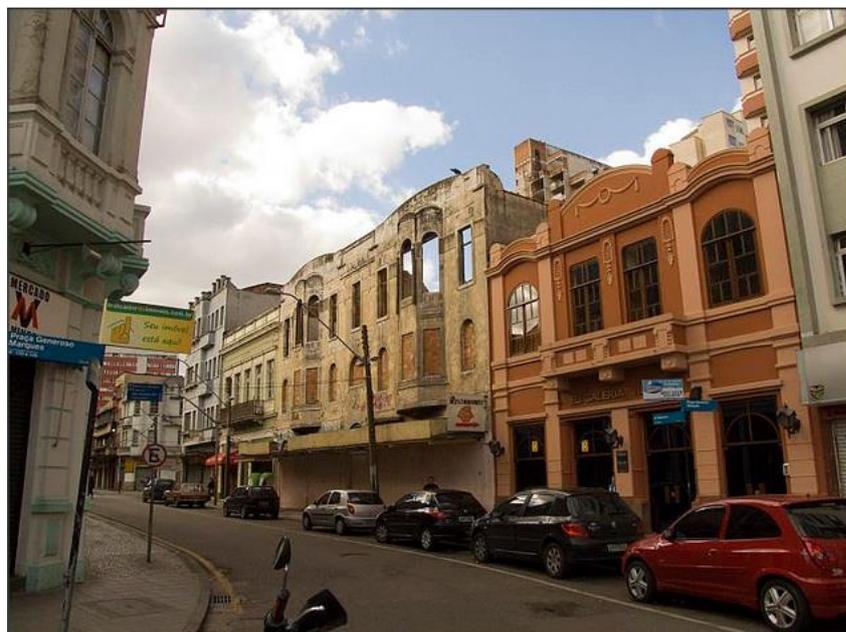


FIGURA 6 - A RUA RIACHUELO ANTES DAS OBRAS DE REVITALIZAÇÃO.

FONTE: [HTTP://WWW.INFRAESTRUTURAURBANA.COM.BR/SOLUCOES-TECNICAS/9/ARTIGO241084-1.ASP](http://www.infraestruturaurbana.com.br/solucoes-tecnicas/9/artigo241084-1.asp)

Para reverter este cenário, a Prefeitura de Curitiba em parceria com o sistema Fecomércio/PR lançou o “Programa Centro Vivo”. Este projeto teve como objetivos valorizar o centro da cidade, impedir a deterioração e evitar o abandono da área central.

Desde 2005 várias intervenções tem sido realizadas na região, dentre elas estão a revitalização do Paço Municipal, da Catedral Basílica, Praça Tiradentes, Praça São Francisco e a própria Rua Riachuelo.

O projeto de Revitalização da Riachuelo foi desenvolvido pelo arquiteto Mauro Magnabosco, do IPPUC. Segundo Magnabosco (2011), em entrevista ao site Infraestrutura Urbana, o objetivo do projeto foi de preservar a memória da cidade, valorizar as atividades comerciais e também ajudar na segurança de quem vive, trabalha e usufrui da região (FIGURAS 7 e 8).



FIGURA 7 - PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DA RUA RIACHUELO.

FONTE: [HTTP://WWW.IPPUC.ORG.BR/MOSTRARPAGINA.PHP?PAGINA=117&%20IDIOMA=1](http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=117&%20idioma=1).



FIGURA 8 - PROJETO DE REPAGINAÇÃO DA RUA RIACHUELO, UMAS DAS PROPOSTAS SERIA DE FECHAR A RUA AOS SÁBADOS PARA QUE UMA FEIRA DE PRODUTOS FOSSE ABERTA.

FONTE: [HTTP://WWW.IPPUC.ORG.BR/MOSTRARPAGINA.PHP?PAGINA=117&%20IDIOMA=1](http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=117&%20idioma=1).

As obras foram entregues no dia 2 de outubro de 2010. Dentre as modificações estão:

**Calçada:** O calçamento do lado esquerdo da rua (sentido Praça Generoso Marques – Praça 19 de dezembro) foi alargado, dando mais espaço ao pedestre. O piso, que era de pedra portuguesa foi substituído por placas de concretos prensados, que são mais resistentes e antiderrapantes, trazendo conforto e acessibilidade aos pedestres. Um pigmento avermelhado foi colocado no concreto para eliminar o tom acinzentado. Em alguns pontos do asfalto foram implantadas travessias elevadas, ficando a pista de rolamento no mesmo nível da calçada.

**Floreiras:** Novas floreiras foram instaladas, algumas nos locais em que a calçada se lança sobre as esquinas. Nestes pontos as calçadas foram alargadas, formando um desenho que foi apelidado de “orelha” (FIGURA 9). *"Tirar os estacionamentos das esquinas e criar essas floreiras acabaram por obrigar o pedestre a usar a faixa."* Magnabosco (2013) As flores são substituídas pela equipe da prefeitura conforme as estações do ano.

**Postes e Cabeamentos:** Novos postes foram instalados para melhorar a iluminação do local; estes ficam numa escala mais próxima do pedestre, gerando uma iluminação mais intimista e agradável aos pedestres. Também foi implantada infraestrutura para redes subterrâneas de cabeamento, embora muitos imóveis ainda se utilizam dos tradicionais cabos aéreos, que passam pelos antigos postes de concreto, ainda presentes, já que a substituição de sistemas será feita aos poucos (FIGURA 10).



FIGURA 9 - DETALHE DAS FLOREIRAS, DO PISO E DA TRAVESSIA ELEVADA IMPLANTADOS NA RIACHUELO.  
FONTE: [HTTP://WWW.INFRAESTRUTURAUROBANA.COM.BR/SOLUCOES-TECNICAS/9/ARTIGO241084-2.ASP](http://www.infraestruturaurbana.com.br/solucoes-tecnicas/9/artigo241084-2.asp).



FIGURA 10 - DETALHE DOS NOVOS POSTES E DA NOVA ILUMINAÇÃO DA RUA. O CABEAMENTO AÉREO AINDA CONTINUA PRESENTE E SERÁ SUBSTITUÍDO AOS POUCOS.

FONTE: [HTTP://WWW.INFRAESTRUTURAUROBANA.COM.BR/SOLUCOES-TECNICAS/9/ARTIGO241084-2.ASP](http://www.infraestruturaurbana.com.br/solucoes-tecnicas/9/artigo241084-2.asp).

Um estudo de cores das fachadas também foi elaborado pelo o IPPUC para ajudar no embelezamento do local (FIGURA 11). Uma empresa de tintas se dispôs a fornecer o material e os comerciantes foram responsáveis pela mão-de-obra.



FIGURA 11 - ESTUDO DE CORES DAS FACHADAS DA RUA RIACHUELO.

FONTE: [HTTP://WWW.IPPUC.ORG.BR/MOSTRARPAGINA.PHP?PAGINA=117&%20IDIOMA=1](http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=117&%20idioma=1).

Ainda segundo Magnabosco (2011), alguns comerciantes não aceitaram as sugestões de cores fornecidas, houveram então conversas para chegar a outras opções.

Algumas fachadas revitalizadas geraram controvérsias entre parte da população, algumas pessoas gostaram, enquanto outras reclamaram das cores de alguns edifícios, já que estas possuem tons fortes que acabam descaracterizando a arquitetura dos prédios históricos, pois, dificilmente estas cores foram utilizadas na época em que as edificações foram construídas (FIGURAS 12 e 13).



FIGURA 12 - FACHADAS DA RUA RIACHUELO PINTADAS COM CORES BERRANTES.

FONTE: [HTTP://DIARIOURBANO.COM.BR/2010/09/21/A-REVITALIZACAO-DA-RUA-RIACHUELO/](http://diariourbano.com.br/2010/09/21/a-revitalizacao-da-rua-riachuelo/)



FIGURA 13 - FACHADA REVITALIZADA NA RUA RIACHUELO FOI PINTADA COM CORES QUE RESPEITAM A HISTÓRIA DO EDIFÍCIO.

FONTE: [HTTP://DIARIOURBANO.COM.BR/2010/09/21/A-REVITALIZACAO-DA-RUA-RIACHUELO/](http://diariourbano.com.br/2010/09/21/a-revitalizacao-da-rua-riachuelo/)

A revitalização da rua não foi apenas física, um dos focos da intervenção envolveu os comerciantes, que tiveram assessoria do SEBRAE para ajudar a alavancar os seus negócios. O local possui muitos comércios de usados, principalmente brechós e lojas de móveis, caracterizando uma especialização econômica.

Incentivos fiscais também foram dados para apoiar o processo de revitalização, como a lei complementar municipal nº 74, de 16 de dezembro de 2009, que garante para até 31 de dezembro de 2019, isenção parcial ou total de Imposto Sobre Serviços (ISS), Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU), Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis por Atos Intervivos (ITBI), além de Taxas de Licença para a Execução de Obras e de Vistoria de Conclusão de Obras.

A redução de IPTU poderá também beneficiar aqueles que fizerem obras de restauro ou reformas - fachada, telhas, esquadrias e até arquitetura de interiores -, e que promovam a ocupação de acordo com o uso definido no projeto aprovado.

Apenas reformas não serão suficientes para garantir os incentivos fiscais, a manutenção predial tem que ter constante. Assim, para o benefício ser renovado por alguns anos, é necessário comprovar que os cuidados são devidamente tomados. Da mesma forma, toda e qualquer obra terá de ser previamente aprovada pela Prefeitura Municipal de Curitiba.

Se a edificação for de uso misto, com loja ou serviços no térreo, e uso residencial nos outros pavimentos, pelo menos 50% da área deverá ser reservada para residências, com o objetivo de incentivar o uso residencial, promovendo o cuidado pelo patrimônio e uma maior diversificação da vida urbana nos períodos fora do horário comercial, bem como diversificação a dos usos.

## 2. AVENIDA BRASIL – FOZ DO IGUAÇU/ PR

A Avenida Brasil, localizada em Foz do Iguaçu, no Paraná, é a primeira rua oficial do município e, assim como a rua Riachuelo, é uma via histórica da cidade, que foi fundada no dia 10 de junho de 1914 (FIGURAS 14 à 18).



FIGURA 14 - AV. BRASIL NA DÉCADA DE 40. NO ALTO APARECE A CASA PAROQUIAL E A 1ª IGREJA DE FOZ DO IGUAÇU.  
FONTE: ACERVO FCFI.

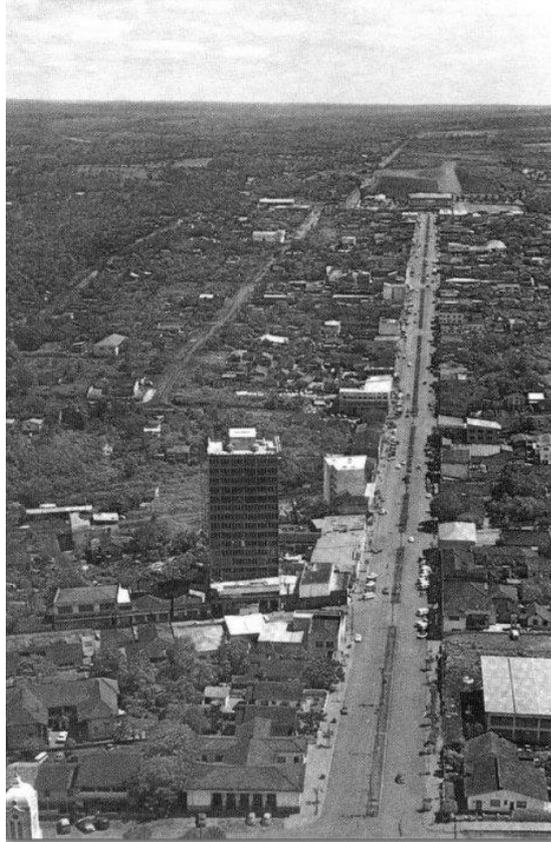


FIGURA 15 - Av. BRASIL EM FOZ DO IGUAÇU NO ANO DE 1969.  
FONTE: ACERVO FCFI.

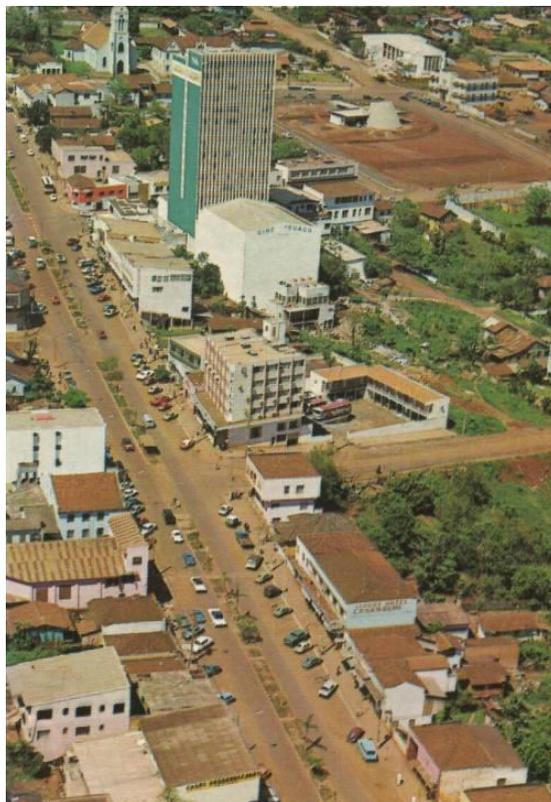


FIGURA 16 - VISTA AÉREA ANTIGA DA AV. BRASIL.  
FONTE: WALTER DYSARSZ.



FIGURA 17 - Av. BRASIL, 1970.

FONTE: ACERVO FCFI.



FIGURA 18 - Av. BRASIL NO ANO DE 1988.

FONTE: ACERVO FCFI.

Desde a sua abertura vários estabelecimentos comerciais se instalaram no local, e ela passou por inúmeras mudanças ao longo do tempo. Inicialmente, era uma via de mão única, passou a ser mão dupla e voltou a ter mão única novamente. Os anos passaram e as casas de madeira deram lugar a grandes prédios, o barro deu lugar ao asfalto, que foi implantado na década de 60, e os conflitos entre pedestres e veículos foram se acentuando (REVISTA CABEZA, edição nº 12, 2003) (FIGURA 19).



FIGURA 19 - ACIDENTE DE CARRO NA AV. BRASIL NO ANO DE 1960. A DIREITA PODEMOS OBSERVAR O PRIMEIRO POSTO ESSO DE COMBUSTÍVEL DE FOZ DO IGUAÇU. AS BOMBAS FICAVAM NA RUA.

FONTE: ACERVO FCFI.

No ano de 2003, a Prefeitura de Foz do Iguaçu anunciou um projeto de revitalização da rua, ao custo de R\$19,3 milhões, com investimentos dos governos estadual e municipal. Deste valor, R\$8 milhões foram direcionados para a instalação de infraestrutura de redes subterrâneas de cabeamentos (AEN,2006).

O projeto de autoria do arquiteto Orlando Busarello, teve como objetivo transformar a Avenida Brasil em um shopping horizontal, em que os cidadãos iguaçuenses e os turistas, principalmente os estrangeiros, usufríssem de um local agradável, com opções de compras, segurança e conforto (FIGURA 20).



FIGURA 20 - AV. BRASIL EM SEU ESTADO ATUAL.

FONTE: ACERVO FCFI

Para que todas estas premissas fossem concretizadas, 1,75 quilômetros de via foram revitalizadas. Dentre as modificações estão:

**Obras:** Foram realizadas obras de terraplanagem, dragagem e pavimentação asfáltica.

**Pisos:** No total foram construídos 29,6 mil metros quadrados de calçadas. Na parte de passeio, próximo às lojas, placas de concreto dão maior segurança ao pedestres, já que o piso é antiderrapante. Próximo à pista de rolamento, a calçada é composta por pedras portuguesas das cores branca, preta e vermelha, com um desenho de piso que formam composições com desenhos geométricos, que fazem alusão à cultura indígena da região (FIGURA 21). Esferas foram instaladas nas esquinas para a proteção dos pedestres (FIGURAS 22 e 23).



FIGURA 21 - DETALHE DA PARTE DA CALÇADA EM CONCRETO

FONTE: [HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/](http://www.slompbusarello.com.br/)



FIGURA 22 - DETALHE DE PARTE DA CALÇADA COM DESENHOS GEOMÉTRICOS EM PEDRA PORTUGUESA.

FONTE: [HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/](http://www.slompbusarello.com.br/)



FIGURA 23 - DETALHE DE UM CRUZAMENTO DA AV. BRASIL.

FONTE: [HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/](http://www.slompbusarello.com.br/)

**Iluminação pública:** Foram instalados 230 novas luminárias. O Governo do Estado do Paraná bancou a instalação das redes subterrâneas de

cabeamento, através da Copel. O resultado foi uma rua com uma perspectiva mais limpa e agradável. Os postes tem dupla luminária, uma abrange a escala da rua como um todo e a outra garante a iluminação próxima aos pedestres (FIGURA 24).



FIGURA 24 - PERSPECTIVA DA AV. BRASIL.

FONTE: [HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/](http://www.slompbusarello.com.br/)

**Mobiliário Urbano:** Ao todo foram instalados cinco quiosques, três bancas de jornal, uma de flores, um de informações turísticas, nove pontos de táxi e novas placas de comunicação. O mobiliário, assim como o piso, também traz referências à cultura indígena, que evocam a história da região (FIGURAS 25 à 28).



FIGURA 25 - MOBILIÁRIO DA AVENIDA REMETE À CULTURA INDÍGENA.

FORTE: HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/



FIGURA 26 - QUIOSQUE DE INFORMAÇÕES TURÍSTICAS EM VIDRO.

FORTE: HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/



FIGURA 27 - DETALHE DA TREPadeira NO PONTO DE TÁXI.

FORTE: HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/



FIGURA 28 - UM DOS MONUMENTOS QUE DEMARCAM A CHEGADA NA AVENIDA.

FORTE: HTTP://WWW.SLOMPBUSARELLO.COM.BR/

### 3.3. BAIRRO DE FELLS POINT – BALTIMORE/ EUA

Baltimore é uma cidade independente dos Estados Unidos da América, possui aproximadamente 800 mil habitantes e, se considerada a área de influência metropolitana, este valor sobe para dois milhões de habitantes (FIGURA 29).

A proximidade com a capital, Washington, e a presença de um porto na cidade, garantiram a Baltimore uma situação econômica privilegiada até os anos 50. Com o surgimento do porto de Nova Iorque, as instalações portuárias da cidade ficaram ociosas e a economia entrou em declínio, gerando crescimento da marginalização e empobrecimento da população. As áreas centrais eram as que mais refletiam esta situação, inúmeros armazéns e edificações foram abandonados ou subutilizados.

Nos idos dos anos 50, do século XX, um grupo de empresários da região resolveu agir procurando uma consultoria para elaborar um plano diretor, que tivesse como premissa reverter esta situação. O Plano, batizado de Charles Center, começou a ser implantado nos anos 60, obtendo sucesso imediato graças ao engajamento dos setores público e privado e da qualidade dos projetos, que tinham como propostas promover a mistura de usos, implantar praças públicas centrais, criar novos quarteirões, promover a preservação e reciclagem de cinco prédios históricos. Todos estes projetos deveriam estar embasados em uma arquitetura de qualidade.

O bairro de Fells Point foi o caso mais emblemático deste plano. Historicamente o bairro foi uma importante área portuária, já que estava localizado próxima à baía da cidade, fazendo com que a região fosse ocupada por armazéns e estaleiros. Estas construções foram perdendo suas funções devido ao porto de Nova Iorque, e também por culpa do baixo calado da baía, que não permitia o atracamento de grandes embarcações.

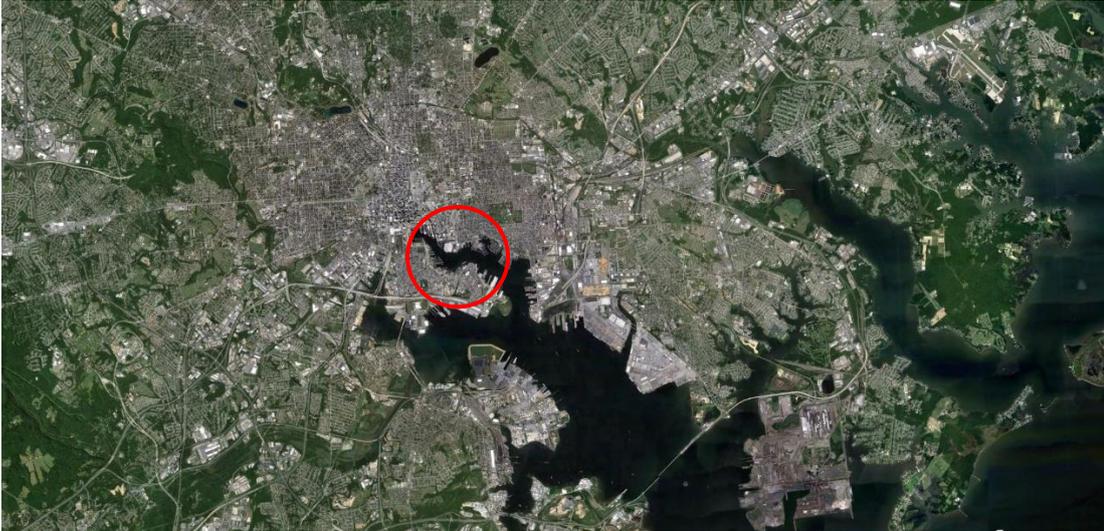


FIGURA 29 - IMAGEM SATÉLITE DA CIDADE DE BALTIMORE, EM DESTAQUE O BAIRRO DE FELLS POINT.

FONTE: GOOGLE EARTH (2010).

Alguns pequenos galpões industriais que ainda restaram na região, ainda mantiveram suas funções relacionados ao porto e tiveram seus usos misturados com novas residências e comércios, que começaram a se concentrar ao longo da avenida Broadway, importante via da cidade, garantindo o sucesso imobiliário da área. A procura por terrenos para novos empreendimentos aumentou consideravelmente, e o valor do solo também. Ações para maior controle urbanístico foram necessárias para que este efeito não destruísse o patrimônio arquitetônico e ambiental do bairro.

Em 1975, o poder legislativo local aprovou um Plano de Renovação Urbana para Fells Point, dando maior destaque ao poder executivo para o controle da área em questão. Este plano segundo Del Rio (1990), objetivava resultados a partir de uma colaboração efetiva entre o poder público, empresários e comunidade, para manutenção da identidade do bairro, fortalecendo o seu caráter histórico, dinamizando a economia local através da promoção de usos diversificados. A legislação então aprovada chegava a detalhes edilícios como a identificação dos quatro principais períodos arquitetônicos locais e a recomendação de tipos de fachada para cada edificação (FIGURAS 30 e 31).



FIGURA 30 - ÁREA DO INNER HARBOR COMO UM CENÁRIO DO DESENVOLVIMENTO PREVISTO AOS FIM DOS ANOS 70.  
 FONTE: DEL RIO, V. INTRODUÇÃO AO DESENHO URBANO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO, P. 146.

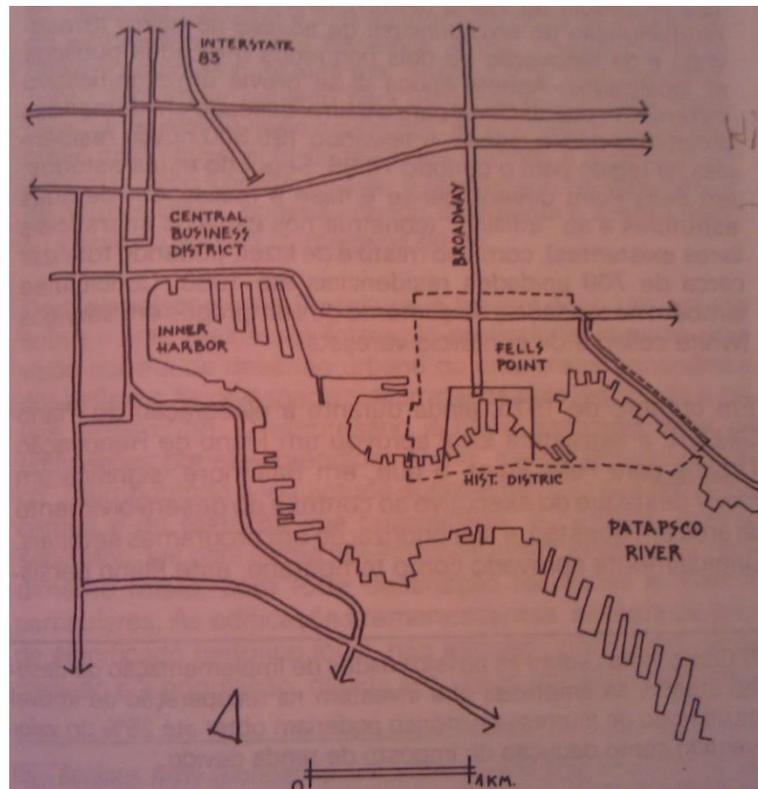


FIGURA 31 - A LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO DE FELLS POINT EM RELAÇÃO AO CENTRO A AO INNER HARBOR.  
 FONTE: DEL RIO, V. INTRODUÇÃO AO DESENHO URBANO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO, P. 147.

A falta de um maior detalhamento acabou deixando algumas falhas no plano. Uma delas seria o de não limitar o gabarito para usos não-residenciais na área ribeirinha, podendo a paisagem do rio ser alterada.

Em 1984 iniciou-se um novo trabalho, desta vez o objetivo era a elaboração de um estudo e uma proposta de desenho urbano para a área ribeirinha ameaçada, que pudesse gerar diretrizes a serem incorporadas à legislação vigente.

Para atender aos três grupos de interesses foram estabelecidos diretrizes para cada um deles:

**Para o Poder Público:**

- implantar ligações físicas com a área renovada do Inner Harbor;
- implementar acessos e usos públicos ao longo de toda a margem;
- maximizar as oportunidades econômicas e a arrecadação de impostos;
- manter as atividades marítimas existentes;
- incentivar os usos residencial, turístico e recreativo;
- proteger o caráter histórico do bairro;
- trabalhar em conjunto com os outros grupos interessados;

**Para a população local:**

- respeito aos moradores tradicionais;
- manutenção dos usos diversificados atuais sem conflito com o residencial;
- manutenção do caráter físico- ambiental, a escala e a tipologia;
- promoção de melhorias e novas áreas de uso público;
- evitar impactos indesejados pela escala do empreendimento.

**Para o empresário:**

- máximo aproveitamento da área em potencial;
- promover empreendimentos de liquidez rápida e segura;
- margens de lucro aceitáveis;
- manter uma boa imagem junto à clientela e comunidade local;
- não conflitar com o poder público.

Nem todas essas diretrizes foram aprovadas como leis, devido a questões jurídicas e legislativas, mas através de negociações entre os envolvidos e de outros mecanismo legais, elas acabaram por ser aplicadas. Algumas propostas de empreendimentos que previam grande uso do solo ou destruição de lugares históricos foram substituídos por outros, com maior respeito ao gabarito da região e às edificações históricas (FIGURA 32).



FIGURA 32 - FOTO AÉREA DA ÁREA DOS PIERS E EDIFICAÇÕES A SEREM PRESERVADAS.

FONTE: DEL RIO, V. INTRODUÇÃO AO DESENHO URBANO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO, P. 147.

Através de metodologias e estudos de morfologia e de paisagem como características locais, percursos e corredores visuais dos pedestres, foram obtidas simulações dos empreendimentos possíveis na área, com tipologia, usos, volumetrias e estudos de plantas-baixa (FIGURA 33).

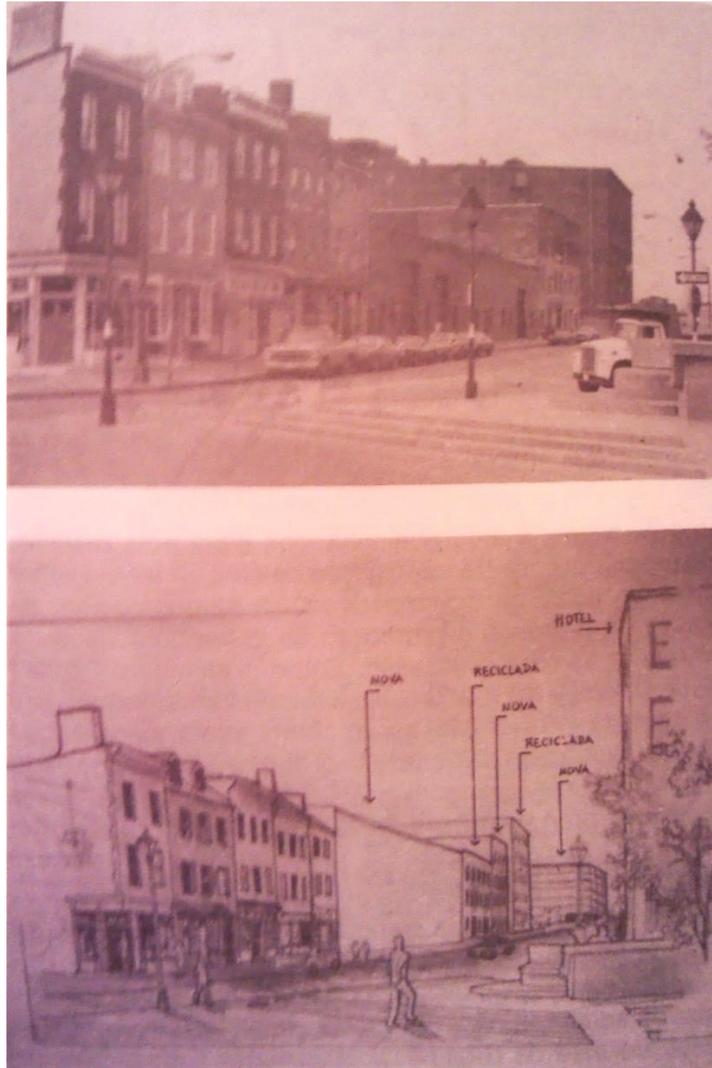


FIGURA 33(A,B) – VISTA PARA A ÁREA DE INTERVENÇÃO DESDE A ESQUINA COM A BROADWAY (A), PROJETO DO CENÁRIO DE DESENVOLVIMENTO COM A INSERÇÃO DAS NOVAS EDIFICAÇÕES (B).

FONTE: DEL RIO, V. INTRODUÇÃO AO DESENHO URBANO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO. P. 148

Através destes estudos chegou-se à conclusão que seria necessária a criação de novos acessos à área e a consolidação dos já existentes; definição de novos espaços livres e que a morfologia geradora da proposta seria a definidora destes espaços; a promoção de corredores visuais à água, podendo esta ser vista desde as ruas de acessos; e a criação de um edifício-garagem pequeno, que ficasse separado, porém próximo à área de intervenção, não sacrificando áreas livres com estacionamentos e diminuindo o desconforto causado por veículos aos pedestres (FIGURA 34).

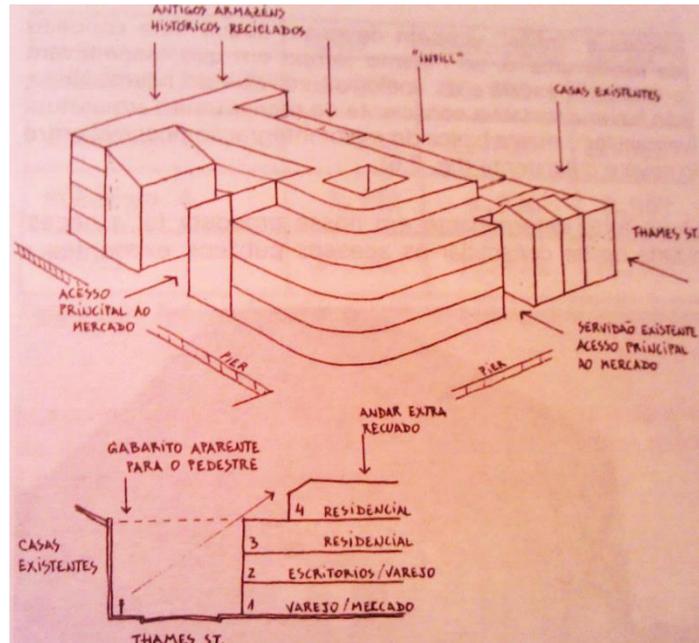


FIGURA 34 - ESTUDO VOLUMÉTRICO DO CONJUNTO RESULTANTE.

FONTE: DEL RIO, V. INTRODUÇÃO AO DESENHO URBANO NO PROCESSO DE PLANEJAMENTO, P. 151

Graças aos vários projetos, planos e outras intervenções, Baltimore conseguiu mudar a sua imagem, oferecendo uma boa qualidade físico-espacial, uma mistura de usos, tanto de moradia como comercial e recreativo, tornando-se um polo turístico regional e nacional (FIGURA 35).

“Esta qualidade de desenho, aliada a uma visão não-destrutiva quanto à recuperação econômica e social urbana foram importantes fatores no sucesso do programa de revitalização das áreas centrais de Baltimore” (Del Rio, 1990).



FIGURA 35 - SITUAÇÃO ATUAL DO BAIRRO FELLS POINT.

FONTE: [HTTP://TOM1834.WORDPRESS.COM/](http://tom1834.wordpress.com/)

### 3.4. CONCLUSÃO – ESTUDOS DE CASOS.

A requalificação do bairro de Fells Point, em Baltimore, mostrou como é importante a elaboração de planos e intervenções que sejam pensados e trabalhados em várias escalas distintas. Para garantir o sucesso das intervenções é necessário a compreensão e o envolvimento de todos os agentes interessados na produção do espaço.

Já na Avenida Brasil fica evidenciado a qualidade do desenho aplicado; a intervenção focou em aspectos históricos e lúdicos, promovendo uma identidade própria para o local.

Em Curitiba, a proposta da Riachuelo tem como destaque a engenharia financeira, incluindo a venda de potencial construtivo e diminuição de impostos, para que o projeto fosse concretizado. Diferentemente dos outros dois correlatos, quem teve a iniciativa de promover a revitalização foi o poder público, pois entendeu que esta área é importante para a revitalização, não só daquela região, mas do centro da cidade como um todo. A capacitação dos comerciantes através do SEBRAE e as alterações realizadas na rua também merecem destaque.

ESTUDO DE CASO	OBJETIVO	DIRETRIZES GERAIS	ATORES ENVOLVIDOS	INTERVENÇÕES GERAIS	RESULTADOS OBTIDOS
<b>Rua Riachuelo – Curitiba/ PR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorizar o centro da cidade;</li> <li>- Impedir a deterioração;</li> <li>- Evitar o abandono da área central;</li> <li>-Preservar o patrimônio histórico da cidade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorizar as atividades comerciais;</li> <li>- Atrair moradores para a região;</li> <li>- Aumentar a segurança de quem vive, trabalha e usufrui da região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poder Público;</li> <li>- Comerciantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intervenções físicas;</li> <li>- Revitalização das fachadas históricas;</li> <li>- Alterações na legislação fiscal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maior conforto para os usuários da rua;</li> <li>- Maior embelezamento do local;</li> <li>- Nova dinâmica imobiliária;</li> <li>- Preservação do patrimônio arquitetônico.</li> </ul>
<b>Avenida Brasil – Foz do Iguaçu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transformar a rua em um shopping horizontal;</li> <li>- Transformar o local em um ponto turístico;</li> <li>- Trazer conforto para os usuários da rua.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorização dos comércios locais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poder Público;</li> <li>- Comerciantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intervenções no desenho urbano.</li> <li>-Obras de melhoria infraestrutura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Polo de atração de turistas;</li> <li>-Valorização do comércio.</li> </ul>
<b>Bairros de Fells Point - Baltimore</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover a mistura de usos;</li> <li>-Preservar o patrimônio portuário;</li> <li>- Criação de novos espaços livres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de planos em diferentes escalas e tempos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poder Público;</li> <li>- Comerciantes;</li> <li>- População.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maior controle do mercado por parte do poder público;</li> <li>- Manter as atividades relacionados ao porto, fazendo com que elas se misturassem com novos usos, no caso, residenciais e comerciais;</li> <li>-Preservação do caráter histórico do bairro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Novos empreendimentos imobiliários respeitavam os planos propostos;</li> <li>- Qualidade arquitetônica nos novos empreendimentos;</li> <li>- Consolidação de Baltimore como uma cidade turística;</li> <li>- Qualidade ambiental nos espaços livres.</li> <li>- Preservação da paisagem.</li> </ul>

QUADRO 01 – Resumo da análise dos estudos de casos.

FONTE: O AUTOR(2013).

#### 4. INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

A Rua Raul Pompéia, localizada na região sudoeste da cidade de Curitiba/PR, começa exatamente na divisa entre os bairros Fazendinha e CIC, local marcado pela passagem do rio Barigui. Com 2,84 km de extensão, ela corta o bairro da Cidade Industrial, passando pelas vilas Porto Belo, Itatiaia, cruzando o Contorno Sul e chegando ao Caiuá, onde termina próximo ao Parque dos Tropeiros.

Esta via tem uma importância muito grande para a região onde está inserida, pois é a via coletora responsável pela conexão dos bairros da região sudoeste com o centro da cidade. No Plano Habitacional de 1975, a Rua Raul Pompéia, junto com outras quatro vias, formavam as chamadas vias conectoras, que ligam o Contorno Sul às vias estruturais da cidade (FIGURA 36). De acordo com o plano, ao longo destas vias seriam concentradas áreas de serviços – bancos, escolas, centros de abastecimento e etc. Ali também ficariam as áreas habitacionais de média densidade, através da produção de habitações populares (FIGURA 37).



FIGURA 36 - ESQUEMA DO ZONEAMENTO E USO DO SOLO DE CURITIBA. RAUL POMPÉIA EM DESTAQUE.

FONTE: PLANO HABITACIONAL CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA, 1975B.

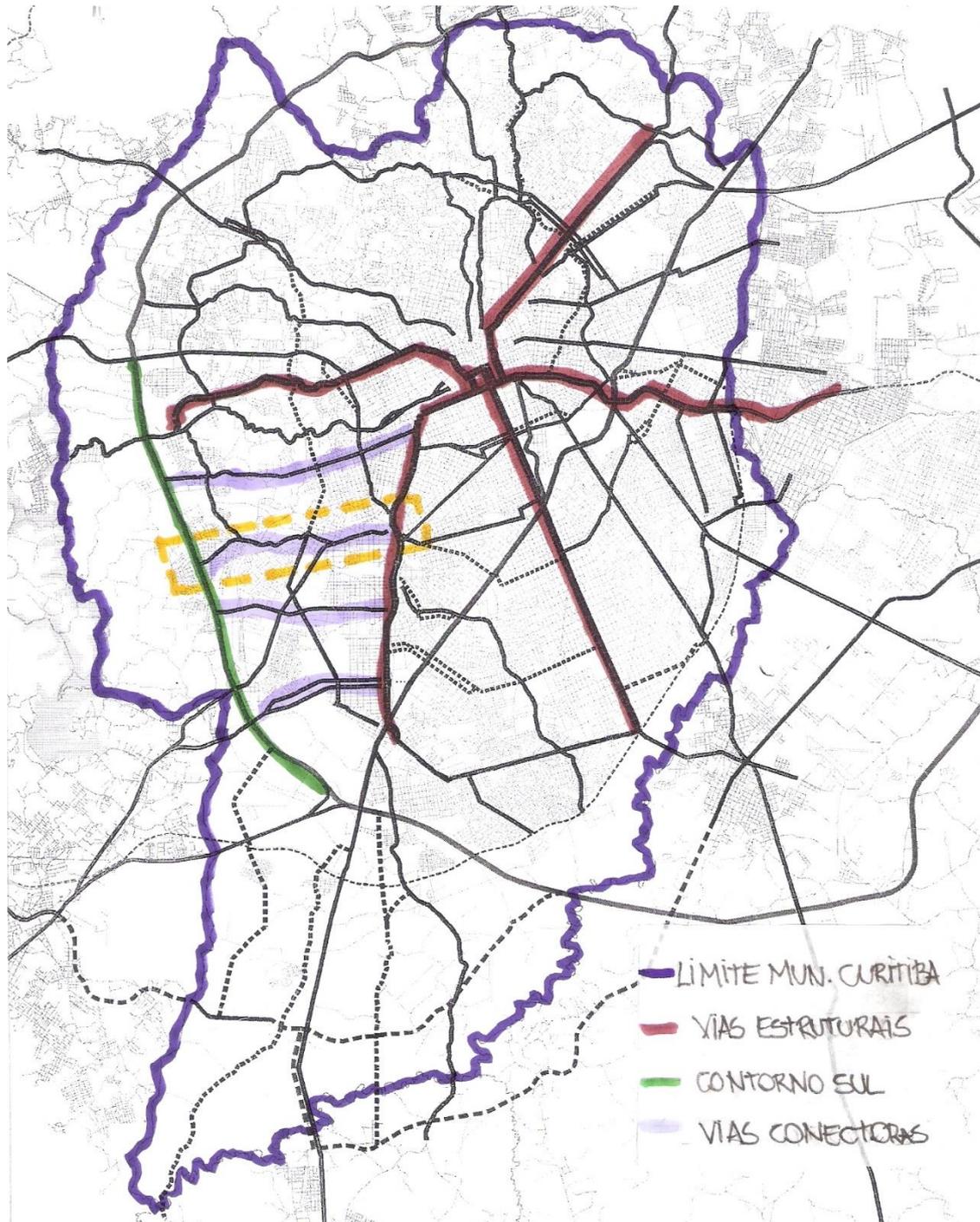


FIGURA 37 - SISTEMA VIÁRIO ATUAL DA CIDADE DE CURITIBA. A CONECTORA 3, ONDE FICA LOCALIZADA A RAUL POMPÉIA ESTÁ EM AMARELO.

FONTE: O AUTOR(2013).

Para entender a dinâmica da rua foi necessário identificar os dados de população e renda relacionados a CIC. Segundo dados publicados no jornal Gazeta do Povo (2011), o bairro possui aproximadamente 10% da população total de Curitiba, cerca de 157.461 habitantes, com uma área de 43 milhões km<sup>2</sup>, sendo o maior bairro da cidade, com uma densidade demográfica de 36,30 hab/km<sup>2</sup>. A média

de crescimento populacional é de 1,3% ao ano, com uma ascensão da classe C, majoritária na região.

O bairro ainda padece pela ausência de grandes redes de supermercados, farmácias e bancos – concentrados no entorno do equipamento da prefeitura, debaixo da vigilância de policiais e seguranças. Mas já se pode dizer que o bairro tem seus “centrinhos”, como as Ruas Pedro Gusso, Raul Pompéia, Cid Campelo, João Betttega, Antônio Pastre, Eduardo Sprada e Herecê Fernandes. O grau de informalidade é altíssimo em vilas como a Sabará. (GAZETA DO POVO, Vida e Cidadania – Paz sem voz é medo. 08/09/11. A CIC não é para iniciantes.p.6)

As áreas residenciais da CIC sofrem por não ter uma identidade definida ou a presença de alguns símbolos que a caracterizem, diferente do que corre em alguns bairros da capital, como em Santa Felicidade, por exemplo. A história recente do bairro, e o fato dele ter sido planejado para ser uma grande área industrial explica, em partes, a falta de personalidade do bairro, principalmente em área residenciais, que em sua maioria são invasões ou conjuntos residenciais da COHAB (FIGURA 38).

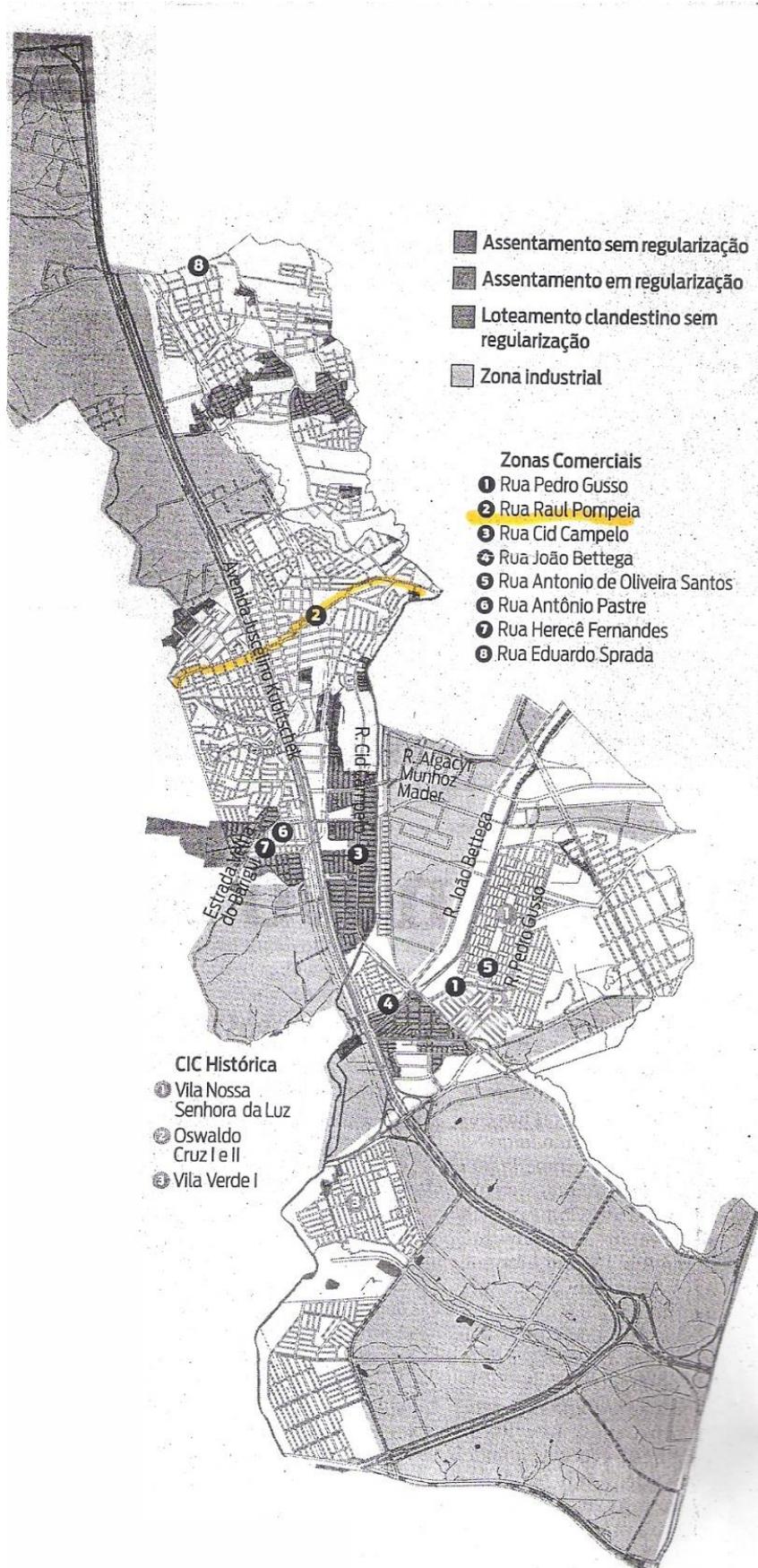


FIGURA 38 - INSERÇÃO DA RAUL POMPEIA EM DESTAQUE COMO UMA DAS ÁREAS COMERCIAIS DO BAIRRO.

FONTE: IPPUC. INFOGRÁFICO GAZETA DO POVO, NOVEMBRO DE 2011.

#### 4.1. ANÁLISE DA RUA RAUL POMPEIA

Devido à grande extensão da Raul Pompéia, e para identificação dos seus problemas e potencialidades, esta pesquisa dividiu a rua em quatro trechos, como mostra a FIGURA 39.



FIGURA 39 - DIVISÃO DE TRECHOS DA RUA RAUL POMPEIA.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).

O **trecho número 4** passa próximo ao Parque dos Tropeiros, pelo terminal do Caiuá até chegar no Contorno Sul (FIGURA 40).



FIGURA 40 - TRECHO 04, EM DESTAQUE A RAUL POMPEIA E O TERMINAL DO CAIUÁ, PRÓXIMO AO CONTORNO SUL.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).

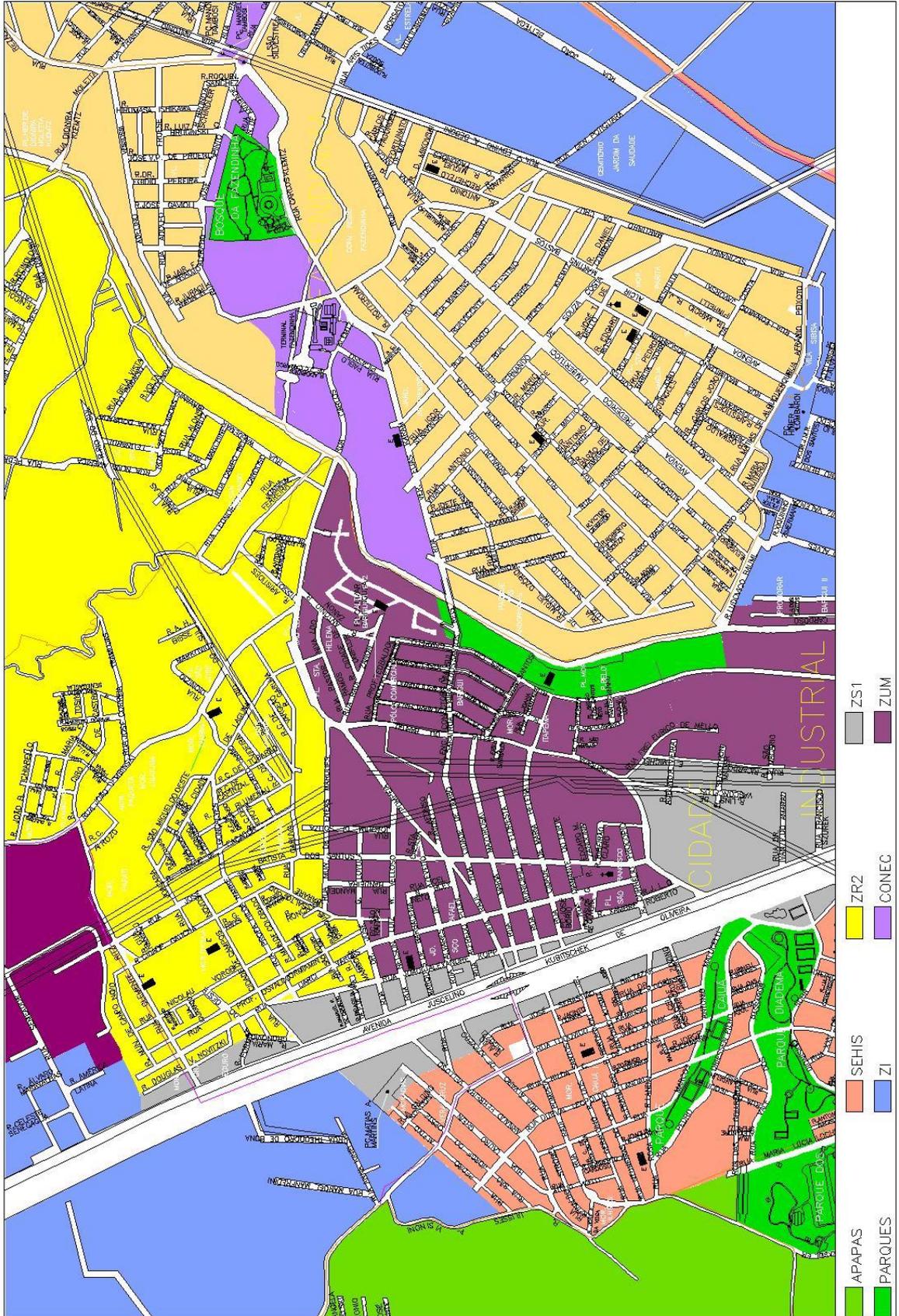
Nota-se que neste trecho rua apresenta uma grande quantidade de conjuntos habitacionais desenvolvidos pela Cohab, principalmente próximos ao terminal Caiuá e do Contorno Sul, isto se deve, principalmente ao zoneamento nesta área, que prevê o uso de habitações de interesse social (MAPA 01).

Estes conjuntos estão dispostos nas divisas da quadra com a rua, ficando vazio o miolo da quadra. Os prédios de 4 até 5 pavimentos tem uma escala que só pode ser encontrada neste trecho da Raul Pompéia. As árvores em abundância e a pouca quantidade de comércio também contrastam com o que é visto nos outros trechos. (FIGURA 41).



FIGURA 41 - RUA RAUL POMPÉIA, À ESQUERDA O TERMINAL DO CAIUÁ E OS CONJUNTOS HABITACIONAIS DA COHAB, AO FUNDO O VIADUTO DO CONTORNO SUL E A CONTINUAÇÃO DA RUA, SENTIDO PORTÃO/CENTRO.

FONTE: GOOGLE STREET VIEW(2011).



MAPA 01 – ZONEAMENTO DA RUA RAUL POMPÉIA  
FONTE: GOOGLE STREET VIEW(2011).

Já o **trecho número 3** tem atividades atreladas ao Contorno Sul; isto se deve ao tipo de zoneamento e à proximidade com a rodovia. Postos de combustível, oficinas e borracharias se misturam às residências e ao comércio local. O principal problema encontrado está no cruzamento entre a Raul Pompéia e o Contorno, apesar deste passar por cima de um viaduto, o cruzamento com a via marginal (Av. Juscelino Kubitschek), ocorre no mesmo nível. Esta avenida concentra um alto tráfego de veículos, incluindo grande quantidade de caminhões pesados, que geram congestionamentos e acidentes no local (FIGURAS 42 à 44).



FIGURA 42 - TRECHO 03, EM DESTAQUE A RUA RAUL POMPÉIA E A AVENIDA JUSCELINO KUBITSCHEK, MARGINAL DO CONTORNO SUL.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).



FIGURA 43 - CRUZAMENTO DA RUA RAUL POMPÉIA COM A AV. JUSCELINO KUBITSCHEK.

FONTE: GOOGLE STREET VIEW(2011).



FIGURA 44 - TRECHO 3- NOTA-SE QUE O GABARITO DAS EDIFICAÇÕES DIMINUIU CONSIDERAVELMENTE SE COMPARADO AO TRECHO 4. A QUANTIDADE DE COMÉRCIOS AUMENTA CONSIDERAVELMENTE, ASSIM COMO A QUANTIDADE DE CARROS ESTACIONADOS, INCLUSIVE NAS CALÇADAS. AO FUNDO ESTÁ O CONTORNO

FONTE: GOOGLE STREET VIEW(2011).

O **trecho 2** conta com uma subestação da Copel, que ocupa um terreno de grandes dimensões, com acesso pela Raul Pompéia, e linhas de alta tensão que atravessam perpendicularmente a rua. Estas linhas saem da subestação e passam por outro grande terreno que pertence à Secretaria do Governo Municipal (SGM) da Prefeitura de Curitiba (FIGURA 45).



FIGURA 45 - TRECHO 02. EM DESTAQUE A SUBESTAÇÃO DA COPEL, A SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL E AS LINHAS DE ALTA TENSÃO.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).

Tanto o terreno da SGM quanto o da Copel possuem muros altos na área limítrofe à Raul Pompéia. Um pedestre passando pelo local tem a percepção de uma descontinuidade das atividades da rua; não há comércios e a quantidade de pedestres diminui consideravelmente no local (FIGURA 46). Já no restante deste trecho há comércios e alguns edifícios residenciais, que são afastados da Raul Pompéia devido à presença de bolsões de estacionamentos (FIGURA 47).



FIGURA 46 - TRECHO 02, DESTAQUE PARA A SUBESTAÇÃO DA COPEL À DIREITA, E A SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL À ESQUERDA.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 47 - RAUL POMPÉIA EM PRIMEIRO PLANO, LOGO DEPOIS VEM O ESTACIONAMENTO E MAIS AO FUNDO EDIFÍCIOS RESIDENCIAIS.

FORTE: O AUTOR(2013).

A última subdivisão compreende o **trecho 1**, localizado entre a Rua João Dembinski, importante via de ligação com a região do Campo Comprido, e a divisa com o bairro Fazendinha, onde depois disso a rua Raul Pompéia passa a se chamar Carlos Klemtz. Nesta área há uma grande quantidade de pessoas que utilizam o local, devido à presença de serviços públicos, como o restaurante popular e o posto da guarda-municipal. No outro lado do Rio Barigui, já no bairro Fazendinha, há uma Rua da Cidadania, um terminal de ônibus e uma Unidade de Saúde 24 horas, além da grande quantidade de comércios (FIGURAS 48 e 49).



FIGURA 48 - TRECHO 1. EM DESTAQUE AS RUAS JOÃO DEMBINSKI E CARLOS KLEMTZ SENDO CORTADAS PELO RIO BARIGUI, NA DIVISA ENTRE OS BAIROS CIC E FAZENDINHA.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).



FIGURA 49 - TRECHO 1. ESCALA MAIS APROXIMADA.

FONTE: GOOGLE EARTH(2009).

Esta grande movimentação e a possibilidade de incorporação da paisagem do Rio Barigui ao projeto final, fez com que o trecho 1 fosse escolhido como estudo de caso para aplicação de uma metodologia de estudo, que procurará identificar quais os problemas e potencialidades do local. Ao final, serão definidas diretrizes, que servirão como princípios norteadores para o desenvolvimento do Trabalho Final de Graduação.

Pesquisa iconográfica, análise de documentos e reportagens, entrevista com usuários, além de levantamentos em vários dias da semana e horários, com situações climáticas distintas foram as ferramentas utilizadas para levantar dados sobre a rua.

Para melhor compreensão e análise do trecho da via, o estudo considerou três aspectos: físicos, econômicos-sociais e sensoriais.

#### 4.1.1. Trecho 1: análise dos aspectos físicos

O levantamento dos aspectos físicos do trecho 1 da rua teve como objetivo mostrar como ela é constituída construtivamente; quais suas dimensões; como são as volumetrias das edificações; os materiais ali presentes; as condicionantes do terreno e o mobiliário urbano empregado.

O terreno em que a rua está implantada não possui declividades elevadas (FIGURAS 50 e 51); em alguns momentos a sensação que o pedestre tem é de estar em um lugar plano. A inclinação mais acentuada não oferece grandes dificuldades para quem está a pé (FIGURA 52).

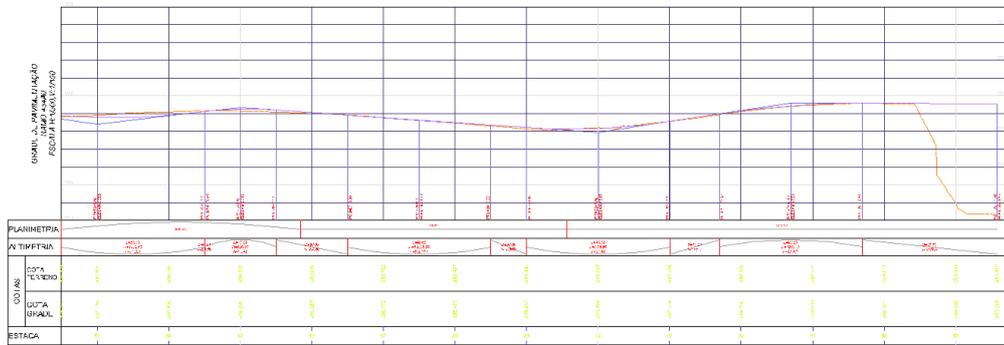


FIGURA 50 - CURVAS DE NÍVEL E PERFIL DA RUA NO TRECHO 1 ENTRE O RIO BARIGUI E A RUA ANTONIO REINALDO ZANON. SEM ESCALA.

FONTE: PARALLELA ENGENHARIA.

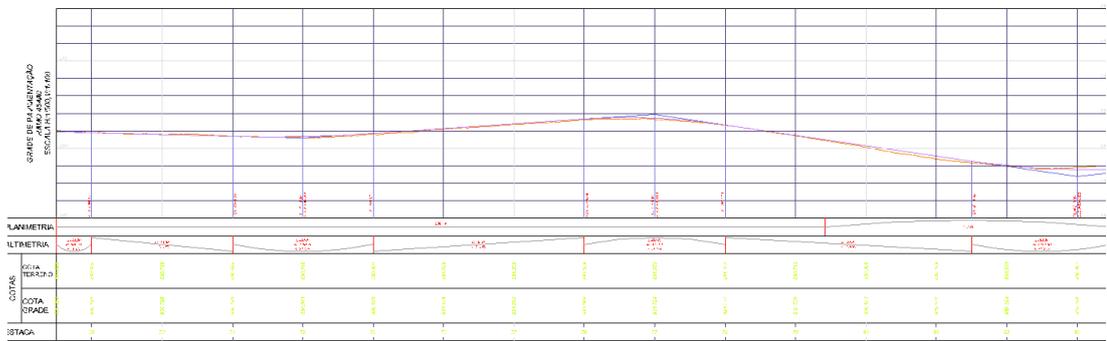


FIGURA 51 - CURVAS DE NÍVEL E PERFIL DA RUA NO TRECHO 1 ENTRE AS RUAS ANTONIO REINALDO ZANON E JOÃO DEMBINSKI. SEM ESCALA.

FONTE: PARALLELA ENGENHARIA.



FIGURA 52 - MAIOR ACLIVE DO TRECHO ESTUDADO NÃO OFERECE GRANDES DIFICULDADES AOS PEDESTRES.

FONTE: O AUTOR(2013).

A pista de rolamento tem, em média, 9,5 metros. Nos horários de pico, congestionamentos são frequentes na região, principalmente nos dois cruzamentos semaforizados. Segundo contagem de tráfego realizada na interseção das ruas Raul Pompéia e João Dembinski, local de maior movimento do trecho 1, realizado às 17 horas do dia 11 de maio de 2013, passaram pelo local uma média 25 carros por minuto; um número elevado para uma via de apenas duas faixas (FIGURA 53).



FIGURA 53 - MAIOR PONTO DE CONGESTIONAMENTO. CRUZAMENTO DAS RUAS RAUL POMPÉIA E JOÃO DEMBINSKI.

FONTES: O AUTOR(2013).

As calçadas da Raul Pompéia merecem atenção especial. A falta de padronização e a péssima conservação deixam uma impressão muito ruim e prejudica a acessibilidade de quem passa no local. Outro problema enfrentado pelos pedestres são os veículos que estacionam nas calçadas e fazem manobras no passeio (FIGURAS 54 à 58).

O local com a calçada em melhor estado de conservação fica em frente ao Restaurante Popular e à Guarda Municipal, estabelecimentos controlados pela Prefeitura de Curitiba, que realizou obras neste ponto recentemente (FIGURA 59).



FIGURA 54 - CALÇAMENTO PRECÁRIO NUM TRECHO DA RUA.

FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 55 - CALÇADAS EM PARALELEPÍPEDOS. PEDESTRES CONVIVEM COM PISOS IRREGULARES E GRANDES BURACOS.

FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 56 - BURACOS NA CALÇADA. PEDESTRES DIVIDEM POR ESPAÇOS COM VEÍCULOS.

FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 57 - CARRO MANOBRANDO NA CALÇADA BLOQUEANDO TOTALMENTE A PASSAGEM DE PEDESTRES.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 58 - PEDRAS DE CONCRETO DETERIORADAS. AO FUNDO A CALÇADA É DE PARALELEPÍPEDO.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 59 - A CALÇADA EM MELHOR ESTADO DE CONSERVAÇÃO FICA EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR E O POSTO DA GUARDA MUNICIPAL.

FORTE: O AUTOR(2013).

Além dos problemas de conservação das calçadas, alguns comerciantes expõem suas mercadorias no passeio, estreitando ainda mais o espaço dos pedestres (FIGURA 60).



FIGURA 60 - LOJA EXPÕE PRODUTOS NO PASSEIO OBRIGANDO PEDESTRES A DESVIAREM.

FORTE: O AUTOR(2013).

O mobiliário urbano do trecho em estudo resume-se a orelhões, que estão sem manutenção; lixeira, que só existe em frente ao Restaurante Popular; pontos de ônibus, que são sempre muito utilizados e seguem o mesmo padrão adotado pelo governo municipal; e a banca de revistas antiga que atrapalha quem passa pela calçada (FIGURA 61 à 63).



FIGURA 61 - BANCA DE REVISTAS E JORNALS ATRAPALHA OS PEDESTRES. ORELHÃO AO FUNDO POSSUI PICHAGÕES E ESTÁ MAL CONSERVADO.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 62 - ÚNICA LIXEIRA PRESENTE NESTE TRECHO DA RUA, EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR.  
FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 63 - PESSOAS ESPERANDO O ÔNIBUS.  
FONTE: O AUTOR(2013).

Algumas lojas possuem para-ciclos, mas estes são de um padrão antigo e frágeis, não passando segurança para os ciclistas. Por este motivo, eles acabam utilizando postes e outras estruturas para prender as bicicletas, enquanto os usuários estão nos comércios e serviços da rua (FIGURAS 64 e 65).



FIGURA 64 - BICICLETA PRESA A UM POSTE.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 65 - PARA-CICLO DE UM PADRÃO ANTIGO QUE NÃO TRAZ SEGURANÇA AOS CICLISTAS.

FORTE: O AUTOR(2013).

Postes padrão Copel são os responsáveis pela iluminação. Além disso, os letreiros das lojas também ajudam a garantir a claridade do local, que não é ruim, mas está longe do ideal (FIGURA 66).



FIGURA 66 - ILUMINAÇÃO DOS POSTES É APENAS REGULAR, MAS AS PLACAS PUBLICITÁRIAS AJUDAM A COMPLEMENTÁ-LAS.

FORTE: O AUTOR(2013).

Bancos e locais para descanso são praticamente inexistentes. Se as pessoas quiserem ou precisarem de um lugar para se sentar elas precisarão improvisar (FIGURA 67).



FIGURA 67 - MURETAS NA ESQUINA SÃO IMPROVISADOS COMO BANCO.

FONTE: O AUTOR(2013).

Com exceção de um condomínio residencial de 4 pavimentos, que possui um grande afastamento da rua, nenhuma outra edificação possui mais de 3 pavimentos (FIGURA 68). A maioria dos lotes possui 11 metros de largura por 30 de comprimento.

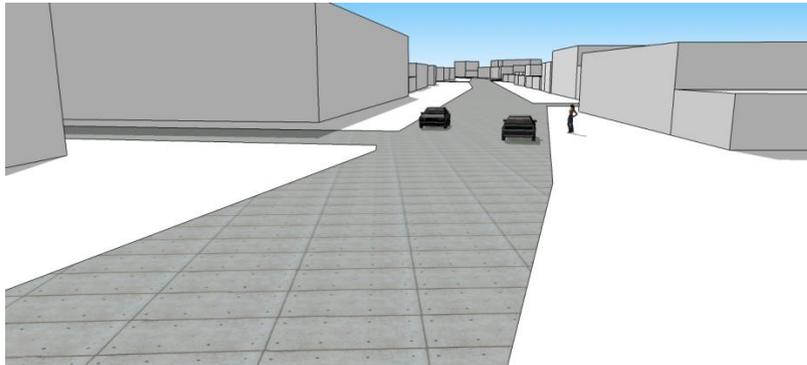


FIGURA 68 - VOLUMETRIA DAS EDIFICAÇÕES DO TRECHO ELABORADA NO PROGRAMA SKETCHUP.

FONTE: O AUTOR(2013).

A qualidade arquitetônica das fachadas deixa muito a desejar. Para tentar contornar esta situação e chamar a atenção dos clientes, os comerciantes acabaram exagerando no tamanho das placas publicitárias, deixando a rua com um aspecto desagradável (FIGURA 69 à 71).

ELEVAÇÃO 01



ELEVAÇÃO 02





FIGURA 70 - PLACAS PUBLICITÁRIAS.

FONTES: O AUTOR(2013).



FIGURA 71 - EDIFICAÇÃO RECENTEMENTE REFORMADA É DESTACADA NA RUA PELA POUCA QUANTIDADE DE INFORMAÇÕES.

FONTES: O AUTOR(2013).

A quantidade de fios passando pelos postes também incomoda. A poluição visual gerada é enorme e se soma ao problema das placas publicitárias, já citadas (FIGURA 72).



FIGURA 72 - QUANTIDADE DE FIOS NOS POSTES INCOMODAM.

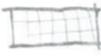
FONTES: O AUTOR(2013).

#### 4.1.1.1. Conclusão Aspectos Físicos:

A rua Raul Pompéia não traz condições adequadas de infraestrutura urbana. Moradores da região, comerciantes e trabalhadores sofrem com calçadas mal conservadas e com o fluxo intenso de veículos. Falta mobiliário urbano e o existente necessita de manutenção. A poluição visual é intensa; banners e a fiação aérea atrapalham o entendimento e a legibilidade do local (MAPA 02).

# MAPA ASPECTOS FÍSICOS

## TRECHO 01

-  PUBLICIDADES GRANDES
-  EDIFICAÇÕES
-  PARALELEPÍPIDOS
-  BLOCOS INTERTRAVADOS DE CONCRETO
-  PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA
-  CONCRETO
-  BUEIROS
-  PONTOS DE ÔNIBUS
-  BANCA DE REVISTAS
-  PISO INDEFINIDO
-  CURVAS DE NÍVEL



CORTE AA'  
ESC. 1:250

ESCALA 1:1250



#### 4.1.2. Trecho 1 – análise dos aspectos econômicos-sociais:

O levantamento dos aspectos econômicos-sociais teve como objetivo avaliar a realidade econômica em que a rua está inserida e como as relações sociais entre os usuários acontecem.

O trecho estudado é marcado por uma grande quantidade de comércios; alguns são independentes e outros estão associados a grandes redes varejistas.

No cruzamento entre as ruas Raul Pompéia e João Dembinski estão localizadas as principais lojas da região, além de agências bancárias, que se instalaram recentemente ali, configurando a área mais valorizada, não só do trecho estudado, mas da rua como um todo (FIGURAS 73 e 74).



FIGURA 73 - RUA RAUL POMPEIA ESQUINA COM A RUA JOÃO DEMBINSKI. DETALHE PARA A GRANDE QUANTIDADE DE COMÉRCIOS NA REGIÃO. NESTE TRECHO DA RUA HÁ UMA GRANDE CONCENTRAÇÃO DE REDES DE COMÉRCIO VAREJISTA

FORNTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 74 - RUA JOÃO DEMBINSKI, PRÓXIMO A RAUL POMPEIA. BANCOS SE INSTALARAM NA REGIÃO E IMPULSIONARAM O COMÉRCIO LOCAL.

FORNTE: O AUTOR(2013).

A rotatividade comercial é muito grande. Durante o levantamento para esta pesquisa, um senhor ficou confuso ao notar que a farmácia que ele frequentava não estava mais lá. Este estabelecimento em questão mudou-se para o cruzamento das ruas Raul Pompéia e João Dembinski, local que possui uma estrutura muito melhor que o local antigo. O local novo, por sua vez, era uma loja de materiais de construção, que deixou o bairro para se instalar numa área próxima aos Shoppings Palladium e Total, no Portão (FIGURAS 75 à 78).

Nos trechos 1 e 2, existem 5 demolições de edificações em andamento, que darão lugar a construções mais novas e com melhor infraestrutura (FIGURA 79).



FIGURA 75 - FACHADA DA FARMÁCIA FECHADA. NO LADO ESQUERDO UMA EDIFICAÇÃO FOI DEMOLIDA.  
FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 76 - NOVO LOCAL DA FARMÁCIA É MAIOR E POSSUI MELHOR INFRAESTRUTURA.  
FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 77 - IMAGEM DO GOOGLE STREET VIEW EM 2011. A LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO QUE ALI HAVIA SE MUDOU. ATUALMENTE A FARMÁCIA ESTÁ OCUPANDO ESTE ESPAÇO.

FONTE: GOOGLE STREET VIEW(2011).



FIGURA 78 - NOVAS LOJAS QUE FORAM INAUGURADAS NO FINAL DE 2012.

FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 79 - FOTO DO GOOGLE STREET VIEW EM 2011. AS LOJAS DA FOTO ANTERIOR AINDA NÃO ESTAVAM EM CONSTRUÇÃO.

FONTE: GOOGLE STREET VIEW(2011).

Mesmo com novas edificações surgindo, ainda é possível identificar vários estabelecimentos funcionando de maneiras inapropriada e/ou adaptada, sem infraestrutura adequada para o desempenho das suas funções (FIGURA 80).



FIGURA 80 - ABAIXO DA LOJA DE CALÇADOS, NO SUBSOLO, HÁ UMA ACADEMIA QUE NÃO POSSUI VENTILAÇÃO E ILUMINAÇÃO ADEQUADOS PARA O SEU FUNCIONAMENTO.

FORNTE: O AUTOR(2013).

Os dois edifícios públicos presentes no trecho, o Restaurante Popular e o Posto da Guarda-Municipal, foram implantados com a intenção de fornecer amparo social aos moradores da região – visto que a maioria dos que ali residem pertencem às classes C e D - e também para reforçar a presença do Estado, já que, até o ano de 2005 o terreno vazio servia como comércio informal de veículos e outros objetos. “A Pedra”, como era chamado o terreno, reunia diversas pessoas interessadas em comprar e vender objetos, principalmente carros. Até produtos roubados eram negociados, atraindo vários criminosos e traficantes de drogas. A reportagem do Bem Paraná, publicada no dia 09 de agosto de 2008, aborda como ocorreu a intervenção da Prefeitura no local (FIGURAS 81 à 84).

Outro exemplo bem sucedido de recuperação de um logradouro público degradado pelo tipo de ocupação ou abandono é o da antiga pedra da Fazendinha. A pedra — local utilizado para a comercialização informal de veículos — funcionava em um terreno da Prefeitura. “Aquele região da Raul Pompéia era uma área proibida depois das 22 horas”, lembra o secretário Municipal de Defesa Social, coronel Itamar dos Santos. “Agora está toda recuperada”. O terreno foi retomado pela Prefeitura em 2005, que de imediato construiu um Núcleo Regional da Defesa Social. Equipamentos da Fundação de Ação Social (FAS) também foram levados para o local. O próximo Restaurante Popular de Curitiba também será erguido ali. “Antes o local era gerador de delitos e problemas, agora, é uma ilha, um oásis de tranquilidade. Do outro lado da rua, foi implantado o Parque Cambuí. Ali, as pessoas passeiam até de noite sem problemas”, afirma Itamar.

(Disponível em: <http://www.bemparana.com.br/noticia/70744/pedra-da-fazendinha-sofreu-mudanca-radical>, Acesso em 4 de junho de 2013).



FIGURA 81 - TERRENO DA "PEDRA" NO ANO DE 2004.  
FONTE: GOOGLE EARTH (2004).



FIGURA 82 - RESTAURANTE POPULAR EM FASE DE CONSTRUÇÃO NO TERRENO DA "PEDRA".  
FONTE: GOOGLE EARTH (2009).



FIGURA 83 - RESTAURANTE POPULAR LOCALIZADO NO TERRENO DA ANTIGA "PEDRA".  
FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 84 - POSTO DA GUARDA-MUNICIPAL NO TERRENO DA ANTIGA "PEDRA".

FONTES: O AUTOR(2013).

A presença destes equipamentos públicos fez com que a violência diminuísse, mas apenas na região do trecho 1. O problema com tráfico de drogas continua, embora esteja mais presente na área do Parque Cambuí, logo após a ponte sobre o Rio Barigui, e na área do trecho 3 (FIGURA 85).



FIGURA 85 - PARQUE CAMBUÍ, NA RUA CARLOS KLEMTZ, PRÓXIMO AO RIO BARIGUI.

FONTES: O AUTOR(2013).

A quantidade de pedestres que passam por este trecho da rua é elevada (FIGURA 86). Até em horários noturnos o movimento não para, mesmo com as pessoas se sentindo acuadas<sup>3</sup> com a violência na região. Alguns pontos comerciais só funcionam em horários noturnos, como é o caso da banca de sanduíches, localizada em frente ao mercado, que funciona até às 23 horas, gerando uma boa movimentação na região até esta faixa horária (FIGURAS 87 e 88). As 5 linhas do

<sup>3</sup> Quando os usuários da rua foram questionados sobre qual eram os aspectos negativos da rua, a falta de segurança em horários noturnos e problemas com tráfico de drogas em algumas regiões, fora do trecho estudado, foram levantados por mais da metade dos entrevistados.

transporte coletivo, sendo uma linha Troncal, três Alimentadoras e um Ligeirinho, também garantem movimentação na Raul Pompéia, considerando que a maioria dos moradores depende deste modal de transporte e precisa usar a rua para acessá-lo.

O ponto de maior movimentação de pedestres é, novamente, o cruzamento entre as ruas Raul Pompéia e João Dembinski, menos nos horários de almoço, quando o movimento passa a ser no Restaurante Popular. Neste local, inclusive, ocorre uma grande interação entre as pessoas (FIGURAS 89 e 90).



FIGURA 86 - MOVIMENTAÇÃO DE PEDESTRES.

FUNTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 87 - BANCA DE LANCHES E SUPERMERCADO MOVIMENTAM A REGIÃO À NOITE.

FUNTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 88 - A BANCA DE LANCHES FICA FECHADA DURANTE O DIA.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 89 - PEDESTRES AO FUNDO DÃO A NOÇÃO DE COMO É MOVIMENTADO O CRUZAMENTO ENTRE A RAUL POMPÉIA E A JOÃO DEMBINSKI.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 90 - FILA EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR

FORTE: O AUTOR(2013)

Tanta movimentação na área atrai vários vendedores ambulantes. Alguns, inclusive, possuem ponto fixo (FIGURAS 91 à 93).

Segundo Whyte (2001), o principal atributo de trazer comida dentro do espaço público é o de atrair outro vendedor, que atrai mais comércio, que atrai público.



FIGURA 91 - VENDEDOR AMBULANTE DE SORVETES.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 92 - CRIANÇA CUIDANDO DE UMA BARRACA DE MAÇÃS-DO-AMOR.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 93 - VENDEDOR DE CALDO-DE-CANA TEM PONTO FIXO EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR.

FORTE: O AUTOR(2013).

Algo verificado neste trecho da rua, e já citado em outro tópico, mas com outro enfoque, são os lojistas que expõem seus produtos nas calçadas. Os pedestres passam pelos objetos e acabam não percebendo, ou não se interessando pelo que está exposto. Situação oposta ao que ocorre nas lojas que possuem vitrine, onde as pessoas saem do seu caminho e vão em direção aos produtos para analisar

o que está sendo vendido e os seus respectivos preços; se algo interessar, elas entram e negociam (FIGURAS 94 e 95).



FIGURA 94 - COMERCIANTES EXPÕEM SEUS PRODUTOS NO RECUO OBRIGATÓRIO, E ALGUMAS VEZES NA CALÇADA, NA TENTATIVA DE CHAMAR A ATENÇÃO DOS CLIENTES.

FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 95 - PESSOAS CONFERINDO PRODUTOS NA VITRINE.

FONTE: O AUTOR(2013).

#### 4.1.2.1. Conclusão Aspectos Econômicos-Sociais

A Raul Pompéia está em constante valorização comercial, várias lojas estão surgindo ou sendo reformadas. Ainda assim, vários pontos comerciais continuam com uma infraestrutura inadequada.

O cruzamento entre as ruas Raul Pompéia e João Dembinski é o ponto de maior movimentação e valorização da região, e merece atenção especial para que os conflitos ali gerados sejam minimizados (MAPA 03).



#### 4.1.3. Trecho 1 – análise dos aspectos sensoriais

A análise dos elementos sensoriais, perceptíveis ao nível das sensações - visão, tato, olfato, audição - é subjetiva, mas é um importante instrumento para auxílio do desenvolvimento do Trabalho Final de Graduação, já que podem alterar a noção de espaços dos indivíduos.

O trecho em estudo da rua Raul Pompéia é um pouco árido, existem poucas árvores e áreas permeáveis, com exceção da região próxima ao Restaurante Popular (FIGURAS 96 e 97).



FIGURA 96 - IMAGEM MOSTRA A FALTA DE ÁRVORE E ÁREAS PERMEÁVEIS NA RUA.

FONTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 97 - LOCAL COM MAIS ÁRVORES E ÁREAS PERMEÁVEIS DO TRECHO ESTUDADO, EM FRENTE AO RESTAURANTE POPULAR.

FONTE: O AUTOR(2013).

A orientação da rua, sentido leste/oeste, condiciona as fachadas voltadas ao norte a receberem luz intensamente durante o inverno, já as fachadas ao sul recebem pouca insolação durante o ano todo (FIGURA 98).

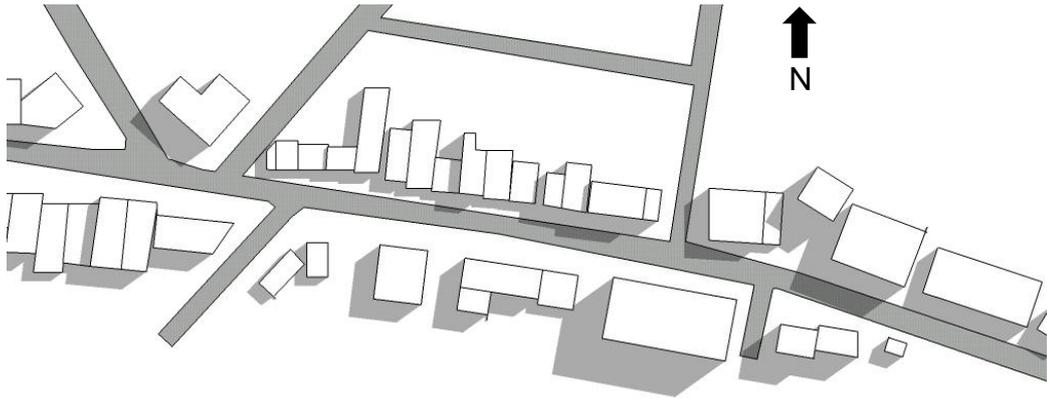


FIGURA 98 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – INVERNO 9AM.

FONTE: O AUTOR(2013).

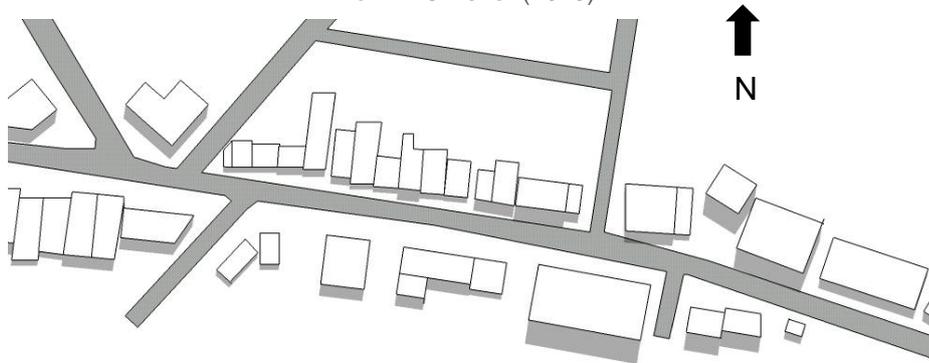


FIGURA 99 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – INVERNO 12PM.

FONTE: O AUTOR(2013).

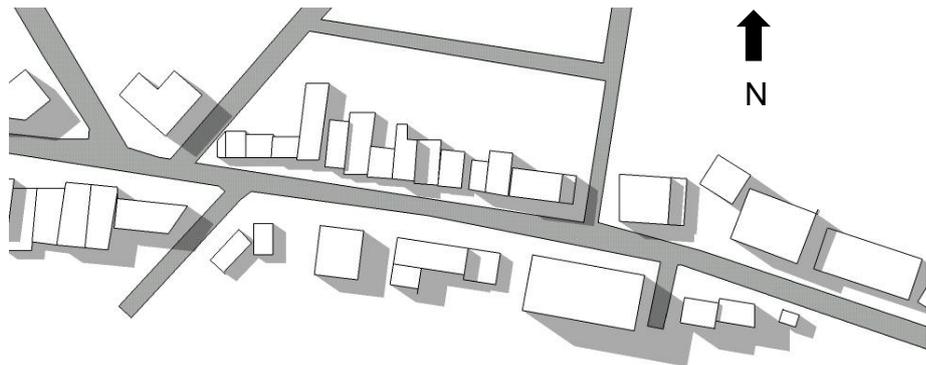


FIGURA 100 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – INVERNO 4PM.

FONTE: O AUTOR(2013).

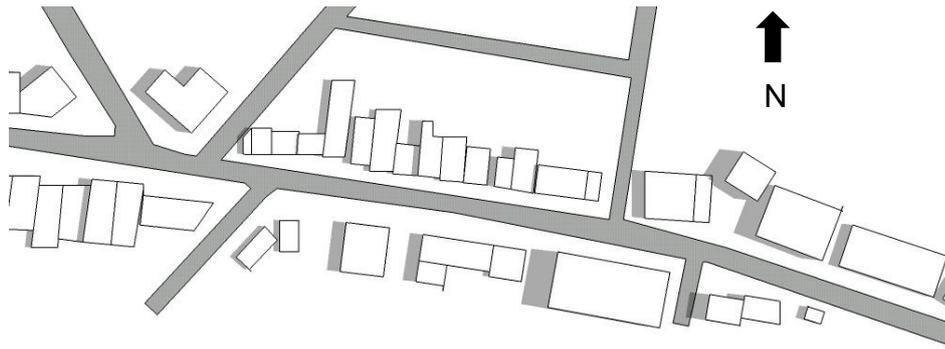


FIGURA 101 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – VERÃO 9AM.  
 FONTE: O AUTOR(2013).

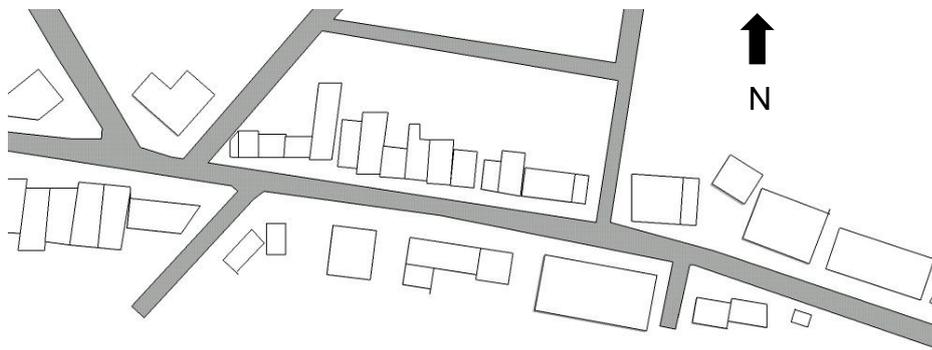


FIGURA 102 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – VERÃO 12PM.  
 FONTE: O AUTOR(2013).

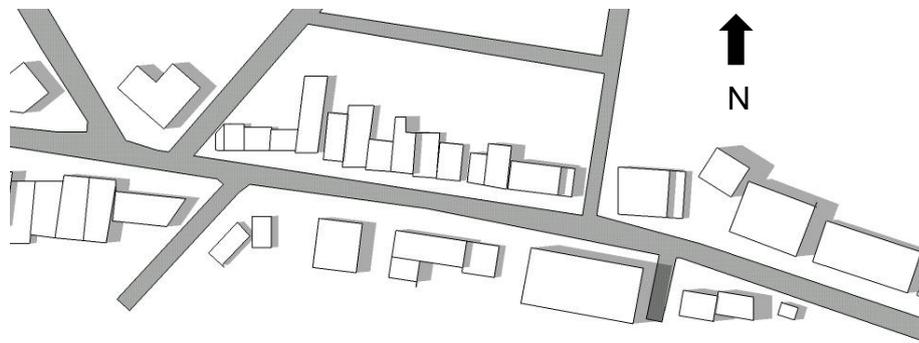


FIGURA 103 - SIMULAÇÃO DE INSOLAÇÃO – VERÃO 4PM.  
 FONTE: O AUTOR(2013).

A análise destes gráficos de insolação (FIGURAS 98 à 103) revelou um aspecto formal interessante nesta rua; muitos edifícios comerciais com fachadas voltadas para o norte possuem toldos para a proteção solar. Os comerciantes aproveitaram e estenderam o comprimento destas estruturas de proteção solar para exposição dos seus produtos fora das edificações. Alguns poucos edifícios com fachadas voltadas ao sul também usam toldos que, neste caso, servem apenas para prolongar a área da loja. Esta situação atende ao que coloca Zeisel (2006, p.173): as

pessoas mudam as configurações dos espaços a fim de facilitarem suas atividades, podendo remover ou acrescentar coisas (FIGURAS 104 à 106).



FIGURA 104 - COMERCIANTES QUE POSSUEM LOJAS COM FACHADAS VOLTADAS AO NORTE COLOCAM TOLDOS PARA A PROTEÇÃO SOLAR E APROVEITAM PARA AUMENTAR A ÁREA DA LOJA.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 105 - LOJAS VOLTADAS À FACE NORTE.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 106 - LOJA VOLTADAS À FACHADA SUL. O ESTABELECIMENTO À ESQUERDA POSSUI TOLDO E EXPÕE ROUPAS PARA FORA DA EDIFICAÇÃO. A LOJA DA DIREITA NÃO POSSUI TOLDO E NÃO HÁ INCIDÊNCIA SOLAR DIRETA QUE ATRAPALHE A ATIVIDADE COMERCIAL.

FORTE: O AUTOR(2013).

Além da poluição visual causada pela publicidade e pela fiação aérea, já citada, as pichações também incomodam. Elas estão presentes nas edificações e muros da rua. Na maioria das vezes são rabiscos e letras que não estão imbuídas de nenhum discurso ou reflexão para a população, servindo apenas para demarcação de território. Não existem grafites neste trecho da rua. (FIGURAS 107 e 108).



FIGURA 107 - PICHAGÕES PRESENTES NO MURO.

FORTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 108 - PICHAGÕES PRESENTES NA PARTE SUPERIOR DA FACHADA.

FORTE: O AUTOR(2013).

Uma situação comum no centro da cidade e em outras regiões periféricas, mas não por isso aceitável, acontece também na Raul Pompéia. Lojistas colocam caixas de som na porta das suas lojas e tocam músicas altas e anúncios para chamar a atenção da clientela. Durante o levantamento percebeu-se numa extensão de 50 metros, 5 lojas que possuíam equipamentos sonoros; os sons se confundiam e não era possível compreender o que estava sendo transmitido por nenhum dos equipamentos, e a situação se agrava em horários de pico, quando há aumento da quantidade de veículos que circulam próximos aos pedestres (FIGURAS 109 e 110).



FIGURA 109 - CAIXA DE SOM EM FRENTE A UMA LOJA DE ROUPAS.

FORNTE: O AUTOR(2013).



FIGURA 110 - CAIXA DE SOM, À ESQUERDA, EM FRENTE A OUTRA LOJA DE ROUPAS.

FORNTE: O AUTOR(2013).

Apesar de haver apenas uma lixeira no trecho, não há muita sujeira espalhada pela rua, com exceção de alguns pontos isolados onde os próprios comerciantes sujam as calçadas – jogando papéis picados, por exemplo - na tentativa de chamar a atenção dos pedestres. Muitas pessoas se sentem incomodadas com esta situação, e com razão (FIGURA 111).



FIGURA 111 - PAPÉIS PICADOS FORAM JOGADOS EM FRENTE À LOJA PARA CHAMAR A ATENÇÃO DOS CLIENTES.

FORNTE: O AUTOR(2013).

Alguns locais possuem odores bem característicos. Próximo ao Restaurante Popular, por exemplo, pode-se sentir o aroma da comida sendo preparada no período da manhã. Andando em direção ao Rio Barigui, o odor não é dos mais agradáveis, principalmente em dias quentes, embora não incomode tanto comparado a outros rios da cidade. Ainda, próximo ao restaurante, há um depósito da loja de materiais de construção; caso o vento não sopre a favor, a poeira da terra e de outros materiais invade a rua, atrapalhando, e muito, quem está passando pelo local (FIGURAS 112 e 113).



FIGURA 112 - PONTE SOBRE O RIO BARIGUI.

FORTE: O AUTOR(2013).

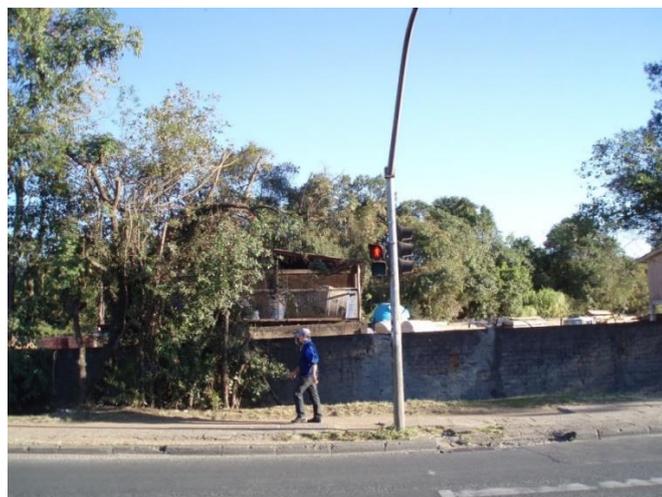


FIGURA 113 - DEPÓSITO DA LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO.

FORTE: O AUTOR(2013).

Próximo ao posto de combustível havia uma tubulação de esgoto estourada, o cheiro incomodava e afasta os pedestres (FIGURA 114).



FIGURA 114 - ESGOTO A CÉU ABERTO PASSANDO PELA RUA.

FONTE: O AUTOR(2013).

O odor oriundo de uma academia, já citada, também chama a atenção de quem passa por ali (FIGURA 115).



FIGURA 115 - ACADEMIA PRESENTE NO SUBSOLO.

FONTE: O AUTOR(2013).

#### 4.1.3.1. Conclusão - Aspectos sensoriais

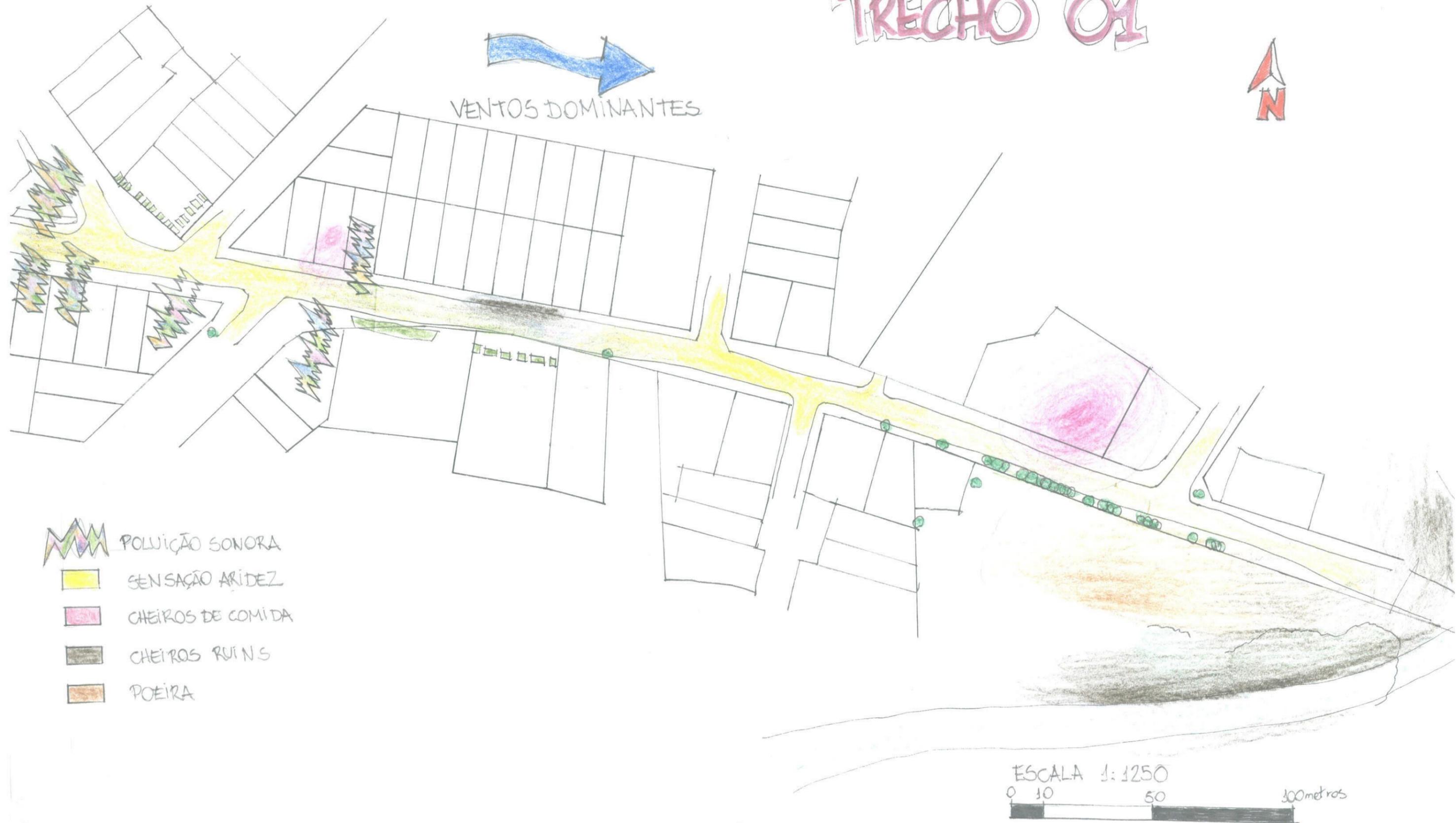
A ausência de árvores e áreas de permeabilidade marca negativamente a paisagem neste trecho da Raul Pompeia, fazendo com que a rua tenha um aspecto árido, com muitos tons de cinza que, em algumas horas é quebrado pelo colorido saturado de algumas fachadas e publicidades.

É possível perceber muitos odores ao caminhar pelo local, alguns são agradáveis, outros nem tanto, mas eles acabam de alguma forma influenciando o comportamento das pessoas.

Os inúmeros estabelecimentos comerciais que se utilizam de equipamentos sonoros atrapalham e causam desorientação espacial em quem passa pela região (MAPA 04).

# MAPA ASPECTOS SENSORIAIS

## TRECHO 01



## 4.2. CONCLUSÃO - INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

Mediante a análise realizada, notou-se que alguns locais da rua são repetidos constantemente nos tópicos do levantamento. Estes podem ser considerados locais chaves para a elaboração do Trabalho Final de Graduação. Como exemplos podem ser citadas: a esquina da Raul Pompéia com a João Dembinski e a região próxima ao Restaurante Popular.

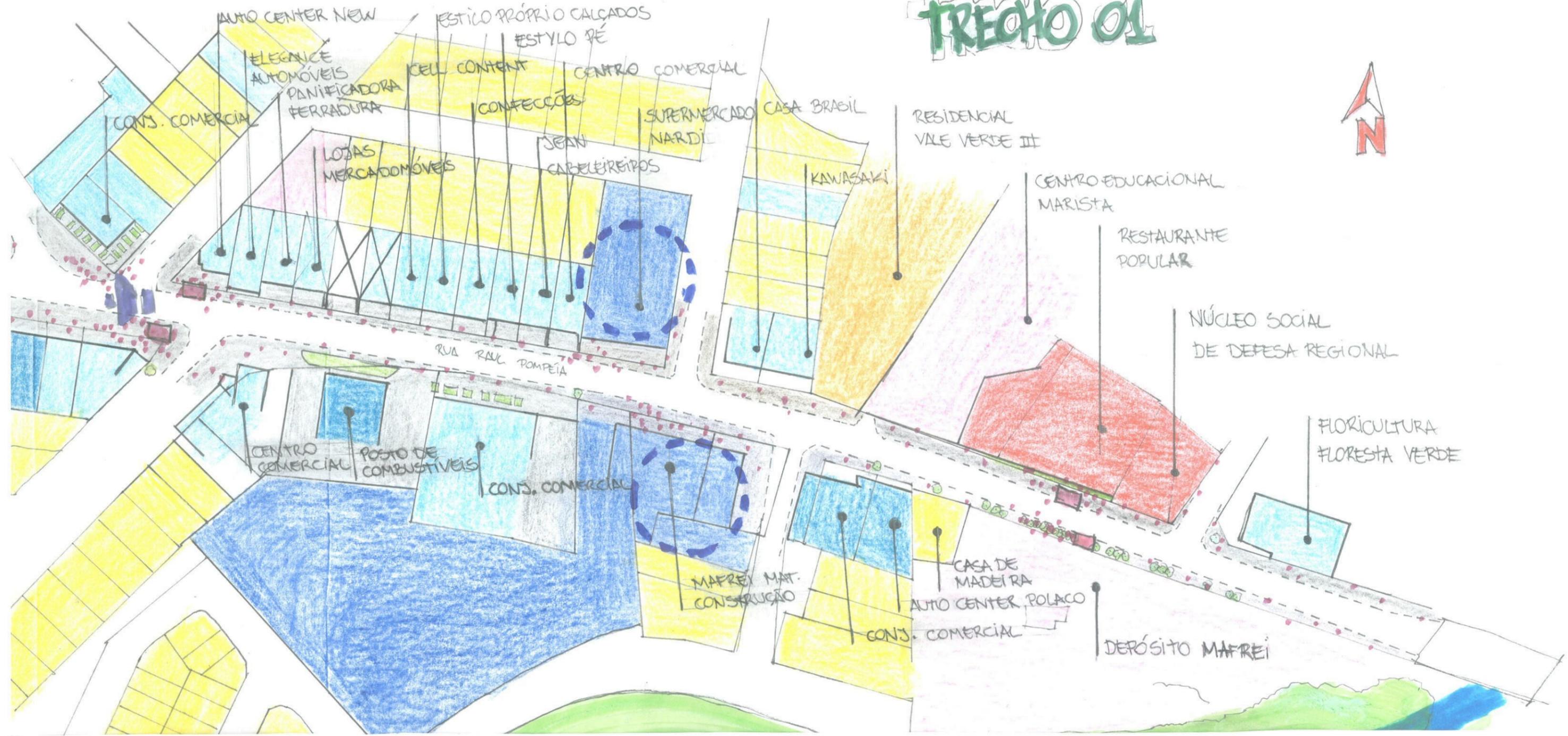
Os comerciantes também foram citados várias vezes no decorrer da análise. Estes são notadamente os principais agentes produtores do espaço da rua, mas os abusos que eles próprios cometem atrapalham a dinâmica do local, sendo que os pedestres são os mais prejudicados.

A alta rotatividade comercial mostra que os pequenos empresários não estão preparados para gerir seus negócios. Não há pesquisas de mercado ou o uso de outros instrumentos administrativos. A impressão que se tem é que os estabelecimentos surgem na base da tentativa e erro.

É necessário um maior preparo dos lojistas para lidar com a rua e com o seu próprio estabelecimento, para que a região ganhe força comercial e se consolide como um subcentro (MAPA 05).

# MAPA SÍNTESE

## TRECHO 01



- |                               |                                |                                       |
|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR        | EDIFICAÇÕES DO PODER PÚBLICO   | CIRCULAÇÃO DE PESSOAS                 |
| RESIDÊNCIA COLETIVA           | DEPÓSITOS / INDÚSTRIAS         | CALÇADAS                              |
| COMÉRCIOS E SERVIÇOS PEQUENOS | PRESENÇA DE PESSOAS            | PONTO DE ÔNIBUS                       |
| COMÉRCIOS E SERVIÇOS MÉDIOS   | ÁREAS VERDES / ÁRVORES / GRAMA | PRINCIPAIS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO |
| COMÉRCIO SETORIAL             | SOM ALTO                       |                                       |

ESCALA 1:1250  

 0 10 50 100 metros

## 5. DIRETRIZES GERAIS

Para que a rua Raul Pompéia desempenhe de forma adequada as suas funções, tanto comercial como de passagem, é necessário uma intervenção projetual que tenha como diretriz principal a melhora da qualidade de vida da população. Para alcançar este objetivo é necessário melhorar a infraestrutura da rua e minimizar os conflitos gerados entre os usuários.

A partir do estudo da realidade, pode-se estabelecer algumas diretrizes projetuais específicas. Dentre estas diretrizes destacam-se:

- Elaboração de um plano de massa dos edifícios lindeiros à rua e de vegetação;
- Definição de dimensões da via e das calçadas e dos estacionamentos de veículos para diminuição dos conflitos de fluxo;
- Criação de áreas de permanências de pessoas com o intuito de promover a socialização de quem utiliza o local;
- Implantação de novas calçadas, com desenho de piso, e mobiliário para criação de identidade visual na rua;
- Locação de áreas permeáveis;
- Propor nova iluminação para atrair mais atividades para a rua no período noturno;
- Estabelecer diretrizes para diminuição e controle das publicidade nas fachadas e na rua;
- Estabelecer normas de condutas para que comerciantes não cometam abusos como os encontrados no levantamento;
- Integrar a paisagem do Rio Barigui e do Parque Cambuí à Raul Pompéia.

### 5.1. PLANO DE ATIVIDADES

O plano de atividades referente ao Trabalho Final de Graduação a ser desenvolvido compreende as seguintes etapas:

Etapa 01: Identificação das condicionantes gerais envolvendo a rua Raul Pompéia.

A partir da análise da legislação urbana e do código de obras do Município, e da sua confrontação com os problemas relacionados à rua - que foram expostos neste trabalho - serão estabelecidas as condutas projetuais.

Etapa 02: Desenvolvimento de conceito/ partido.

Serão levantados e analisados diversos projetos de desenho urbano, além dos que já foram abordados neste trabalho, criando assim uma base de dados para consulta; a partir da identificação das condicionantes (etapa anterior) serão definidas as principais diretrizes, as quais nortearão as principais decisões projetuais.

Etapa 03: Elaboração de um plano de massas.

Nesta etapa serão estudados: a volumetria das futuras edificações, bem como da vegetação (estudo de massas); dimensionamento das vias, calçadas e estacionamentos; e será locado o mobiliário urbano. Todos estes estudos servirão com um primeiro esboço do projeto. Croquis, perspectivas e fluxogramas serão desenvolvidos como produto desta etapa.

Etapa 04: Estudo Preliminar.

Elaboração de um projeto ao nível de estudo preliminar, onde serão definidos os materiais e formas a serem empregados nos pisos, mobiliário urbano E outros objetos, com seus respectivos desenhos. Como produtos serão concebidos plantas, cortes, elevações, perspectivas e croquis.

Etapa 05: Anteprojeto

Por último, em um trecho selecionado, os produtos da etapa anterior serão detalhados, em uma escala maior.

## 6. CONCLUSÃO

Devido a importância da Raul Pompéia para Curitiba – ela é uma das 5 vias conectoras da cidade, fazendo a ligação dos bairros com o centro da cidade – e por concentrar as atividades comerciais de toda a região próxima a ela, se faz necessário uma intervenção urbanística que adeque a rua às funções que ela exerce atualmente, para que a Raul Pompéia se consolide como um subcentro. Assim, moradores da CIC e de bairros próximos não precisarão mais de grandes deslocamentos para utilizarem comércios e serviços, que hoje só são encontrados em outros locais da cidade.

As análises contidas neste trabalho servirão como base para nortear as intervenções que precisarão ser feitas. Dentre o que foi levantado, pode-se destacar: os conflitos gerados entre os comerciantes, veículos e pedestres; as calçadas em péssimo estado de conservação; e a poluição visual gerada, principalmente, por publicidades mal dimensionadas e a fiação aérea, que deixam a paisagem da rua praticamente ilegível. Estas e outras situações colocadas nesta monografia serão consideradas de suma importância para o desenvolvimento do projeto final.

Garantir qualidade de desenho, acessibilidade, diminuição dos conflitos ali presentes e uma personalidade para a região serão os objetivos principais na elaboração do TFG.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGENCIA DE NOTÍCIAS DO ESTADO DO PARANÁ. **Governo aplica R\$ 15 milhões na Avenida Brasil em Foz do Iguaçu**. Curitiba, PR. 30 Ago. 2006.

Disponível em:

<<http://www.historico.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=23155>>

Acesso em: 04/05/2013.

ALAMI, S.; DESJEUX, D.; GARABUAU-MOUSSAOUI, I. **Os métodos qualitativos**. Petrópolis, Vozes, 2010. Capítulos 1 e 4.

BARTH, M. E. **Requalificação urbana- entorno do terminal Capão da Imbuia**.

Tema final de Graduação, UFPR, Curitiba, 2009.

BRASIL, Ministério das cidades; AECI, Agência espanhola de cooperação internacional. **Manual de reabilitação de áreas urbanas centrais**. Brasília: Ministério das cidades; AECI, 2008.

CURITIBA, lei complementar nº 74. **Diário Oficial do Município de Curitiba**.

Curitiba, PR, 16 dez. 2009. Disponível em:

<<http://www.curitiba.pr.gov.br/multimidia/00083306.pdf>> Acesso em: 19/06/2013.

DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São

Paulo: Studio Nobel; São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 1996.

DIRECÇÃO-GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO, **Orientações Técnicas para a elaboração dos Planos de Pormenor de Reabilitação Urbana (PPRU)**. Portugal, 14 out. 2011.

Disponível em: < [http://www.dgotdu.pt/detail.aspx?channelID=CC32434A-4A2C-480E-9641-DD808C273B10&contentId=CE56F3E7-8497-4097-B935-](http://www.dgotdu.pt/detail.aspx?channelID=CC32434A-4A2C-480E-9641-DD808C273B10&contentId=CE56F3E7-8497-4097-B935-052C76806E6E)

052C76806E6E> Acesso em: 12/05/2013.

Entregue ontem a 1ª via conectora. **Diário do Paraná**. Curitiba, 06 fev. 1975.

FERNANDES, J.C.; PERES, A. A CIC não é para iniciantes. **Gazeta do povo**, Curitiba, 08 nov. 2011. 6 p.

FERNANDES, J. L. S. – **Requalificação da periferia urbana. Expansão urbana, forma urbana e sustentabilidade urbana na requalificação da periferia de Coimbra**. Lisboa: ISCTE, 2008. Tese de mestrado. Disponível em <<http://www:http://hdl.handle.net/10071/1304>> Acesso em: 15/05/2013.

FERRARA, L. A. **Ver a cidade: cidade, imagem, leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.

GOULART, R. **Processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas**. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (44). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-44.htm>> [ISSN: 1138-9788]

HALL, E. T. **A dimensão oculta**. São Paulo: Martins Fontes, 2006 (1966).

IPPUC – **Informações sobre a revitalização das ruas Riachuelo e São Francisco**. Curitiba, PR. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=117&%20idioma=1>> Acesso em: 02/07/2013.

LYNCH, K. **De qué tiempo es este lugar?** Barcelona: GG, 1975

MAGNABOSCO, M. **Curitiba repagina área central**. Infraestrutura urbana. 16 nov. 2011. Entrevista. Disponível em: <<http://www.infraestruturaurbana.com.br/solucoes-tecnicas/9/artigo241084-1.asp>>. Acesso em: 14/06/2013.

MANFREDINI, Alberto ; MANFREDINI, Giovanni. **La progettazione architettonica nella riqualificazione urbana**. Firenze : Alínea Editrice Srl., 2006.

MARTINEZ, José Maria Serrano (1996) – **Configuración Territorial del Área Metropolitana de Murcia a Finales del Siglo XX**. Murcia : Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, ed., 1996.

MOREIRA, M. G. S. A. **Requalificação urbana: alguns conceitos básicos**. Arttextos. ISBN 978-972-9346-03-3. Nº 5 (Dez. 2007), p.117-129. Disponível em: <<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802>>. Acesso em: 29/05/2013.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Rio cidade- o urbanismo volta às ruas**. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Reconstruir o centro: reconstruir a cidade e a cidadania**. São Paulo: Takano Editora Gráfica Ltda, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Plano Habitacional Cidade Industrial de Curitiba**, 1975b

ROSANELI, A. F. **A paisagem e a vida cotidiana nas ruas da região metropolitana e Curitiba: estudos para a compreensão da relação entre forma urbana e apropriação do espaço público**. In. VII COLÓQUIO QUAPÁ-SEL, Campo Grande, 2012.

ZEISEL, J. **Inquiry by Design**. Nova Iorque: W . W . Norton, 2006.

WHYTE, W . H. **The social life in small urban spaces**. Nova Iorque: Project for Public Spaces, 2001.