

LEGENDA

- Estrada da Graciosa
- Hidrografia
- Estrada de Ferro

MAPA 1

- Estrada da Graciosa
- Estrada do Assungui
- Caminho Ambrósios
- Caminho de Arraial
- Caminho do Itupava
- Caminho de Castro
- Estrada do Mato Grosso

- Curitiba
- RMC
- Litoral Paranaense
- Hidrografia

MAPA 2

- Bairros de Curitiba
- Bairros - Graciosa

MAPA 3

- 1 Rua da Entrada
- 2 Rua do Fogo
- 3 Estrada da Marinha

MAPA 4

- 1 Rua da Nogueira
- 2 Estrada da Marinha

MAPA 5

- 1 Rua da Graciosa
- 2 Estrada da Graciosa

MAPA 6

- 1 Rua Barão do Serro Azul
- 2 Avenida Cândido de Abreu
- 3 Avenida João Gualberto
- 4 Estrada da Graciosa

MAPA 7 e 8

- 1 Rua Barão do Serro Azul
- 2 Avenida Cândido de Abreu
- 3 Rua Com. Fontana
- 4 Avenida João Gualberto
- 5 Rua Bom Jesus
- 6 Rua Munhoz da Rocha
- 7 Avenida Erasto Gaertner
- 8 Rua Monteiro Tourinho
- 9 Estrada da Graciosa

BIBLIOGRAFIA:

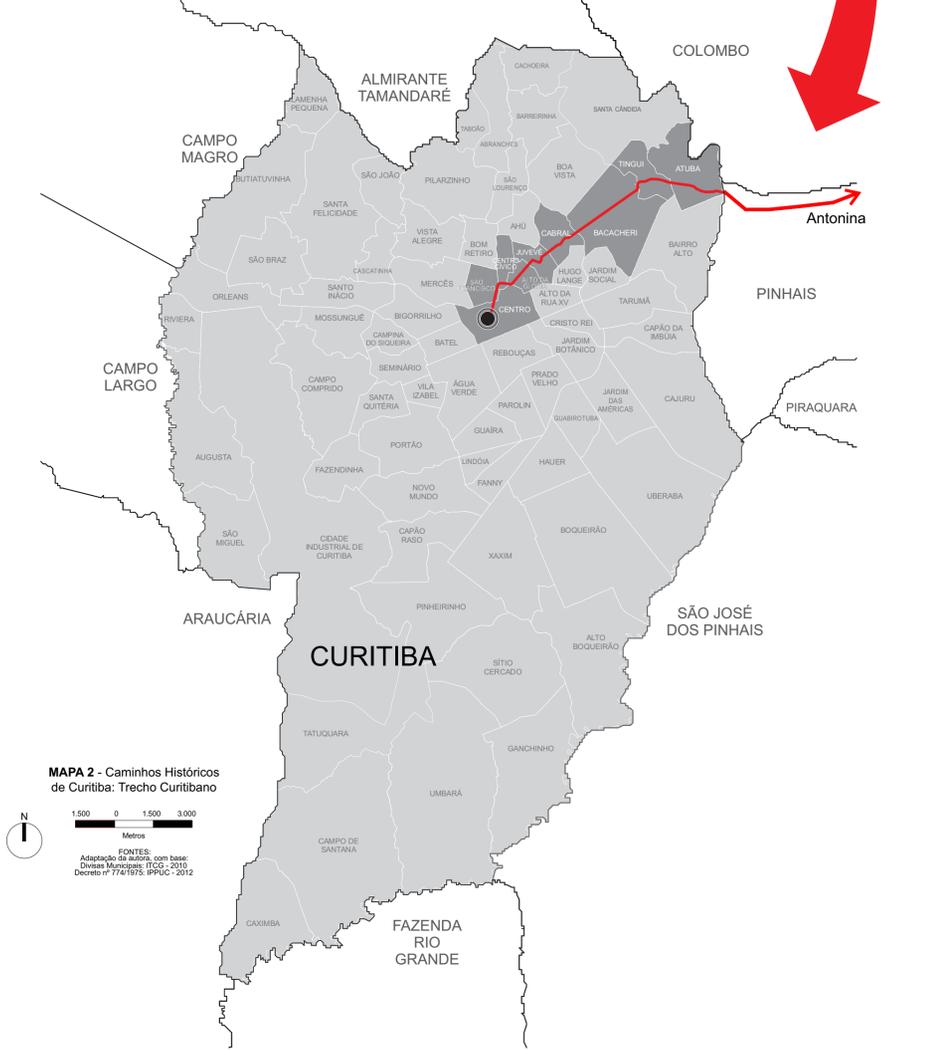
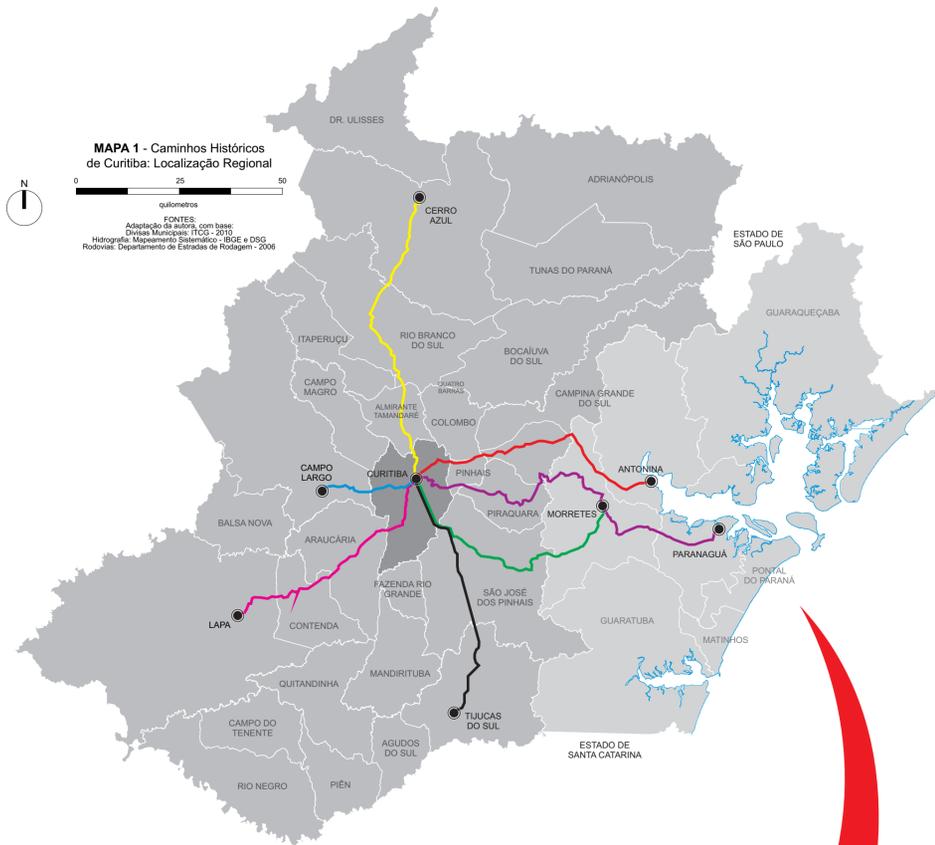
D'ANGELIS, T. S. R. *Morfologia Urbana e Patrimônio: os Caminhos Antigos de Curitiba - PR*. 126 f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

DUDEQUE, I. T. *Nem um dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba*. 1 ed. São Paulo: Editora Studio Nobel, 2011.

MOREIRA, Julio Estrela. *Título Segundo: Caminho da Graciosa. In: Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá: até a emancipação da Província do Paraná*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975. p.260-358.

BARBOSA, José Assim *caminha o Paraná*. Revista Panorama, ano XIX, n. 205, p. 39-41, 1969.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Reflexões sobre a chancela da Paisagem Cultural Brasileira*. Brasília: IPHAN, 2011. Disponível em <http://pib.socioambiental.org/anejos/19930_20110518_093241.pdf> Acesso em 15/02/2015.



CAMINHOS HISTÓRICOS DE CURITIBA

A ocupação dos campos de Curitiba guardou características em sua malha urbana da implantação entre os rios, de sua topografia ímpar, e dos caminhos existentes, que serviam de trilhas para os índios, desde cerca do ano de 1200 (DUDEQUE, 2010). Entre os caminhos que levavam ao núcleo de ocupação destacam-se: Estrada do Assungui, que levava à colônia portuguesa no norte do Estado; o Caminho do Arraial, e levava até a cidade hoje conhecida como Morretes, e passava pelo povoado de Arraial Grande; o Caminho dos Ambrósios, que levava até o Estado de Santa Catarina; o caminho do Itupava, corredor de escoamento da produção econômica do planalto até o litoral, nas cidades de Morretes e Paranaguá, essa última com atividade portuária. E, finalmente, a Estrada da Graciosa, que posteriormente foi considerada a principal via de escoamento da economia ervejiteira até o litoral, desta vez na cidade de Antonina.

ESTRADA DA GRACIOSA

A Ilha da Graciosa, atualmente conhecida como Ilha do Corisco, espalhou seu nome pelos arredores, subiu a serra para o planalto com uma trilha de nome "Estrada da Graciosa", e ao chegar a Curitiba, batizou também a rua por onde passou, até ser substituída pelos nomes de Cândido de Abreu, João Gualberto, Caetano Munhoz da Rocha e Erasto Gaertner (MOREIRA, 1975).

Durante cerca de um século, a estrada passou por inúmeras aberturas e posteriores fechamentos, e sobreviveu a disputas políticas e jurídicas entre as Câmaras de Curitiba e a Vila de Antonina, que insistiam que o caminho fosse aberto, e Morretes e Paranaguá, que tentavam impedir a todo custo que a comunicação fosse feita pelo caminho da Graciosa, pois até a sua abertura, o caminho do Itupava - apesar de íngreme, perigoso e mal conservado - foi a principal via de comunicação entre o litoral e o planalto curitibano.

Apenas em 1854, com a emancipação da Província do Paraná, os trabalhos se iniciaram no caminho, permitindo a passagem de carros e tropas que levassem as cargas para os portos. Em 1873, estava concluída a Estrada da Graciosa - a primeira estrada construída no Paraná (BARBOSA, 1969).

RECONHECIMENTO DO TRAÇADO

Para estabelecer uma análise morfológica do traçado da Estrada da Graciosa dentro da cidade de Curitiba, optou-se pela comparação e sobreposição de mapas coletados ao longo da pesquisa, tomando como ponto de partida a malha urbana. A partir do que foi coletado sobre a origem da estrada e sobre a evolução urbana de Curitiba, pôde-se definir as ruas que estruturam esse percurso dentro do perímetro urbano atual.

PAISAGEM CULTURAL

A classificação de bens de interesse de preservação é feita de inúmeras maneiras. A UNESCO instituiu a Lista do Patrimônio da Humanidade, para inscrição de bens de valor excepcional ao redor do mundo, com critérios culturais ou naturais. Esses critérios, no entanto, não foram suficientes para abarcar a diversidade do patrimônio mundial, e foi criada a classificação de Sítio Misto, ou seja, "patrimônio misto cultural e natural". Recentemente, o conceito de patrimônio cultural tem se ampliado, deixando de se restringir apenas a monumentos e cidades históricas, sendo compreendido a partir de uma noção mais ampla, iniciando-se abordagens de proteção a partir de novos conceitos, tais como a paisagem cultural, itinerários e territórios culturais.

No Brasil, os conceitos de território cultural e itinerário cultural ainda não constituem formas institucionalizadas de preservação ou gestão do patrimônio, mas a partir de 2009, com a Portaria do IPHAN nº 127, Chancela da Paisagem Cultural, esse conceito foi regulamentado e oficialmente introduzido como "nova categoria do patrimônio cultural" (IPHAN, 2011).

"Uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores" (IPHAN, 2011, p.2)

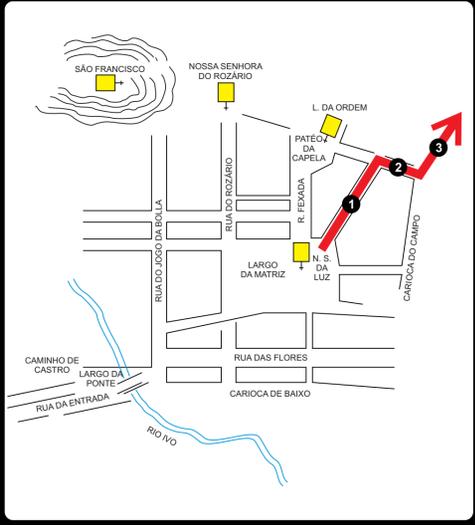
O que motivou a implementação do instrumento da chancela foi a corroboração de que "os fenômenos de expansão urbana, globalização e massificação das paisagens urbanas e rurais colocam em risco contextos de vida e tradições locais em todo o planeta", justificando a aplicação do conceito de Paisagem Cultural quando a:

"[...] preservação da diversidade e riqueza dos cenários, urbanos e rurais, tendo em vista que os processos de massificação da vida e das paisagens têm colocado em risco e mesmo provocado o desaparecimento de contextos de vida e tradições culturais..." (IPHAN, 2011).

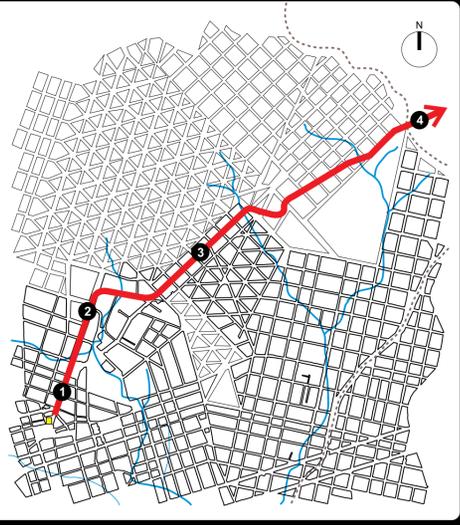
OBJETIVO

Este trabalho objetiva identificar o trecho da antiga Estrada da Graciosa no traçado urbano curitibano, a partir do conceito de paisagem cultural. Busca favorecer a consolidação, preservação e desenvolvimento de áreas influenciadas diretamente pela estrada e a proposição de diretrizes de preservação gerais e específicas em diferentes escalas de leitura da realidade.

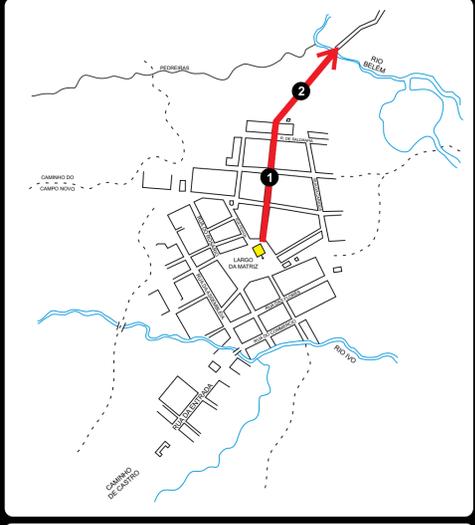
RECONHECIMENTO DO TRAÇADO



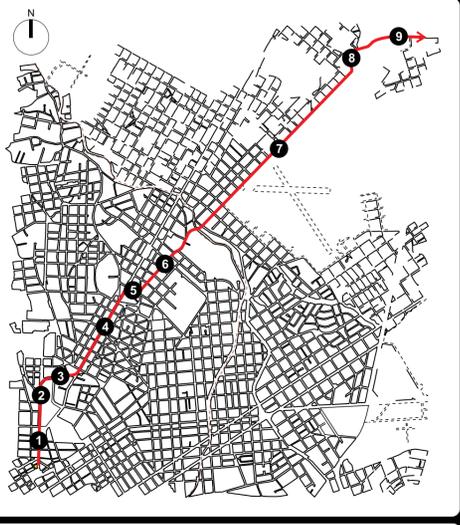
1850
MAPA 3 - Ocupação Urbana de Curitiba em 1850.
Fonte: A autora, 2015, a partir de Casa da Memória, 1996.



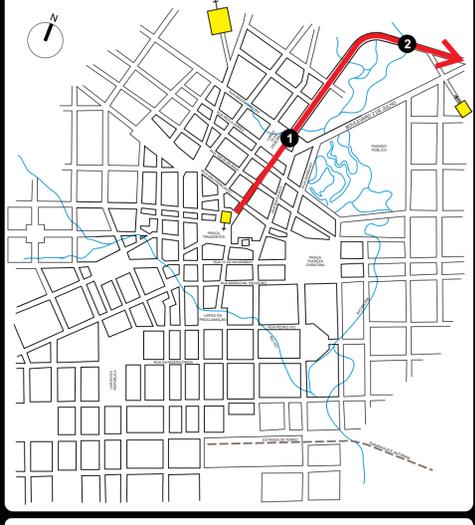
1915
MAPA 6 - Zona norte de Curitiba em 1915.
Fonte: A autora, 2015, a partir de Casa da Memória, 1997.



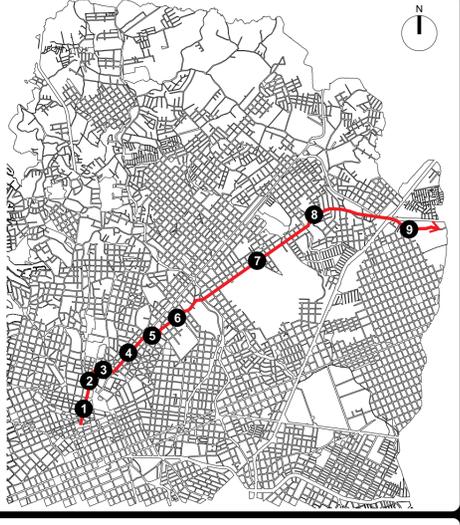
1857
MAPA 4 - Ocupação Urbana de Curitiba em 1857.
Fonte: A autora, 2015, a partir de Casa da Memória, 1996.



1962
MAPA 7 - Zona norte de Curitiba em 1962.
Fonte: A autora, 2015, a partir de DVD Mapas Antigos de Curitiba.



1894
MAPA 5 - Ocupação Urbana de Curitiba em 1894.
Fonte: A autora, 2015, a partir de Casa da Memória, 1996.



2013
MAPA 8 - Zona norte de Curitiba em 2013.
Fonte: A autora, 2015, a partir de IPPUC, 2013.

LEGENDA

MAPA 9

- Perímetro de Intervenção
- Divisa de Bairros
- Divisão de Regionais
- Arruamento
- Região Central
- Centro Cívico
- Setor Estrutural
- Cabral
- Bacacheri
- Tingui
- Atuba
- Parques e Bosques
- Praças e Jardinetes
- Reg. Matriz e Boa Vista
- Hidrografia

BIBLIOGRAFIA:

BRASIL. Ministério das Cidades. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Implementação de ações em áreas urbanas centrais e cidades históricas: manual de orientação** / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Ministério das Cidades – Brasília-DF: IPHAN: Ministério das Cidades, 2011.

BRASIL. Ministério das Cidades. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Planos de Ação para Cidades Históricas - Patrimônio Cultural e Desenvolvimento Social: Construindo o Sistema Nacional de Patrimônio Cultural** / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Ministério das Cidades – Brasília-DF: IPHAN: Ministério das Cidades, 2009.

LEE, María Gabriela Alardín. **Patrimônio Urbano: Morfologia, Memória e Percepção. El caso de tres antiguos pueblos en colonias populares del norte del Distrito Federal, México**. 295 f. Tese (Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo) – Universidad Nacional Autónoma de México, Distrito Federal, 2014.

SANTOS, Lillian Louise Fabre. **Diálogos entre preservação e urbanismo: o tombamento e a gestão do conjunto histórico e paisagístico de Antonina-PR**. 147 f. Dissertação (Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) – Superintendência do IPHAN no Paraná, Curitiba, 2014.

OLIVEIRA, Gabriel Ruiz. **Diretrizes para Preservação do Itinerário Cultural Ferroviário de Curitiba**. 109 f. Monografia (Gradação em Arquitetura e Urbanismo) – Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.

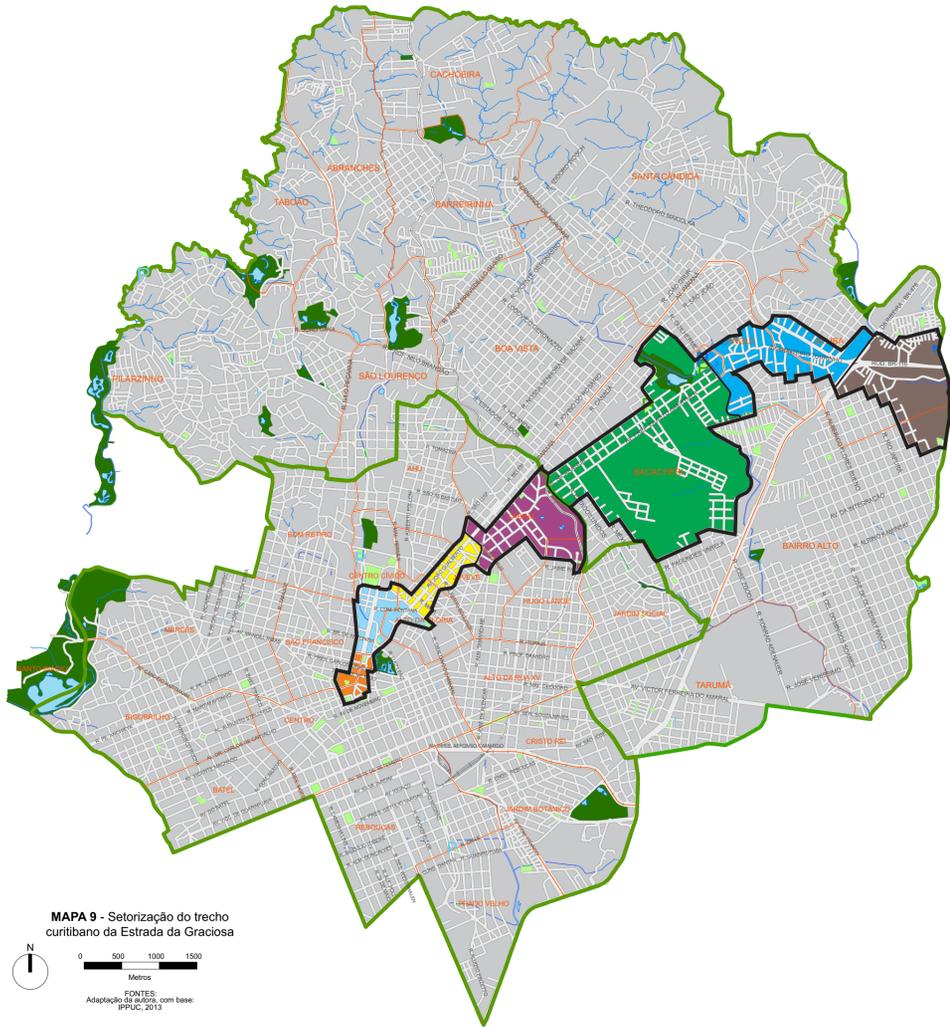
FORNECEDOR DAS IMAGENS:

- Cruzamento da Rua São Francisco com a Rua Barrão do Serro Azul, 2014 e 1905. (Fonte: Acervo da autora; e Gazeta do Povo, 2015)
- Av. João Gualberto em 2014 e 1974. (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014; Gazeta do Povo, 2015)
- Graciosa Country Club (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014; GRACIOSA, 2015)

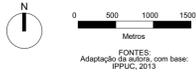
TEORIA E SETORIZAÇÃO

Os procedimentos metodológicos para a adoção do conceito de Paisagem Cultural passaram por uma fase de fundamentação teórica sobre a preservação do patrimônio cultural e as novas formas de preservação em discussão no Brasil e no mundo, desenvolvendo estudos de caso que fornecessem subsídios para o entendimento da metodologia de trabalho, a partir da compilação de soluções adotadas em diversas escalas e locais. Sendo assim, foi possível fazer uma análise das áreas do trecho da Estrada da Graciosa que passa por Curitiba, onde se constatou, entre outras observações, que a evolução da paisagem da estrada tem muito em comum com a evolução da urbana de Curitiba. As relações com o tecido urbano da cidade perduram até hoje. Sendo assim, foram identificados setores que compõem a paisagem cultural da Estrada da Graciosa em Curitiba, subdividindo-a em micro áreas.

Os parâmetros de identificação e análise utilizados foram: localização geográfica, interação com a malha urbana do entorno, histórico de ocupação e divisão política da cidade, com o objetivo de melhor organizar as informações do levantamento e da proposição das diretrizes. São eles: **Região Central, Centro Cívico, Setor Estrutural, Cabral, Bacacheri, Tingui e Atuba.** (Mapa 9)



MAPA 9 - Setorização do trecho curitibano da Estrada da Graciosa



LEVANTAMENTO

A partir dessas informações, somadas aos dados apresentados anteriormente, foi possível identificar unidades de paisagem em cada um dos setores, e fazer o levantamento de imóveis isolados e os conjuntos urbanos, nos quais incidem legislações patrimoniais ao longo do traçado da Estrada, especificamente no ramal curitibano, como as Unidades de Interesse de Preservação, que estão sob influência da legislação municipal; e alguns imóveis inscritos no Plano de Preservação do Acervo Cultural da Região Metropolitana de Curitiba, desenvolvido pela COMEC, que não oferece nenhum instrumento legal para a proteção dos bens, limitando-se ao inventário.

Posteriormente, foi possível fazer uma comparação de imagens antigas (quando disponíveis) e atuais, ampliando a percepção da mudança na paisagem da área de intervenção.

PROBLEMATIZAÇÃO

A questão central deste trabalho consiste em considerar o caminho da Graciosa como um "núcleo original", ou seja, um "centro histórico", uma vez que o trecho curitibano da estrada é uma porção do território "que passou por processos de transformação urbana: declínio e/ou mudanças econômicas; esvaziamento dos usos e funções; abandono e degradação dos imóveis; precariedade dos espaços, equipamentos e serviços" (BRASIL, 2011). Foi importante para a estruturação urbana no auge econômico da erva-mate, e agregou valor simbólico e identitário à sociedade curitibana.

A metodologia de trabalho indicada pelo IPHAN é um planejamento integrado, conhecido como Plano de Ação, que consiste em uma operação urbana consorciada associada à população local, isto é, um plano que busca o desenvolvimento local a partir das potencialidades do patrimônio cultural, unindo iniciativa pública e privada e a sociedade civil.

ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO

A monografia anteriormente desenvolvida constitui a primeira etapa de Diagnóstico Local do trecho curitibano da Estrada da Graciosa. Nesse primeiro produto, entregue em junho de 2015, denominado "Paisagem Cultural da Estrada da Graciosa: Diretrizes de Preservação do Trecho Urbano em Curitiba-PR", foi apresentado levantamento cartográfico onde as edificações com interesse de preservação foram indicadas, sendo possível avaliar o nível de preservação de cada trecho.

Segundo o manual do IPHAN, e analisando as questões e estratégias reconhecidas pela instituição para a preservação do patrimônio urbano, concluiu-se que a estratégia metodológica mais adequada para este trabalho seria enfrentar o problema da "precariedade de infraestrutura, espaços, equipamentos e serviços públicos urbanos", e propor melhorias nesses campos no Caminho da Graciosa.

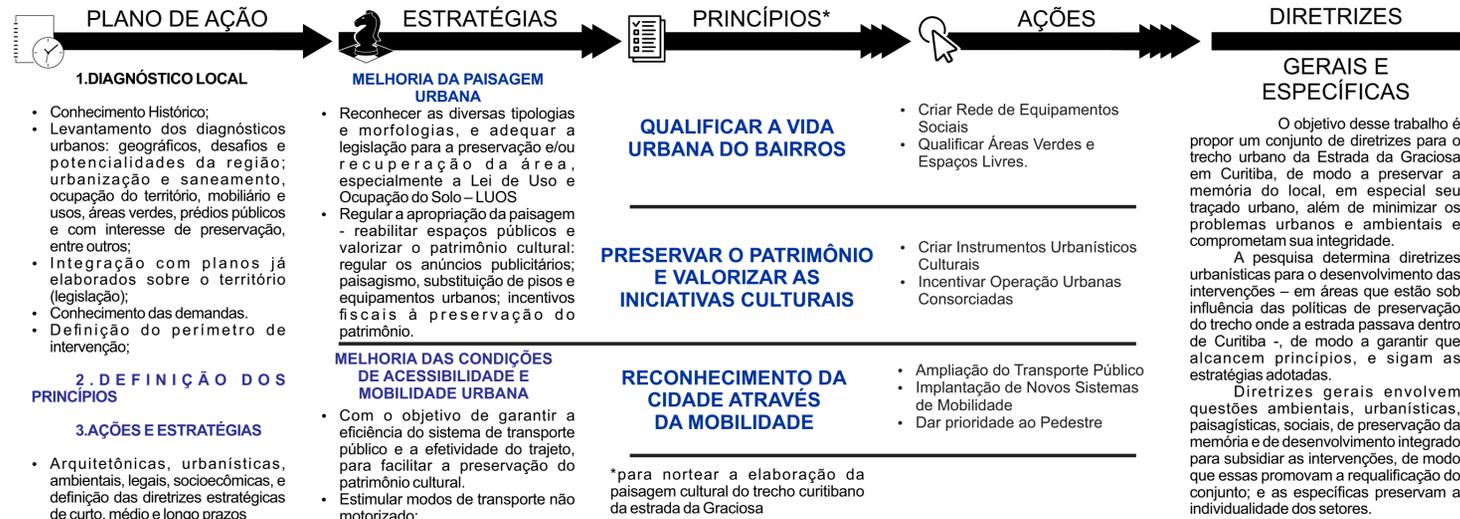
CARTOGRAFIA

"Para o patrimônio urbano, não existem critérios homogêneos para sua catalogação, e uma grande falta de clareza no registro de áreas, gerando conflitos e incompatibilidade dos objetivos dos programas e projetos de desenvolvimento urbano com os planos para a conservação de patrimônio das cidades" (Informação verbal)

Na busca pela ampliação do conceito de patrimônio urbano, uma série de valores foram atribuídos pela sociedade aos elementos de valor patrimonial, reconhecidos como formadores da história. São eles: **Histórico, Simbólico, Ambiental, Identitário e Cultural.**

Dentro desses valores atribuídos, foram selecionados temas que poderiam ajudar na definição de patrimônio urbano: **História, Referências, Natureza, Identidade, Tradições e Comunidade.** Baseados em estudos anteriores, adotaram-se igualmente planos cartográficos de planejamento urbana, distribuídos de acordo com esses temas, ou seja, adotaram-se os mais eficientes para ilustrar os temas e valores.

* Fornecida por Gabriela Lee Alardín no seminário "O Reconhecimento dos Bens Culturais", em São Paulo, em maio de 2015.



CARTOGRAFIA



LEGENDA

- Perímetro de Intervenção
- Divisão de Regionais
- Parques e Bosques
- Praças e Jardinetes
- Reg. Matriz e Boa Vista
- Hidrografia

MAPA 10

- Creches Conveniadas (CEI)
Raio de Abrangência: 300 m
- Ensino Infantil (CMEI)
Raio de Abrangência: 1500 m
- Ensino Médio
Raio de Abrangência: 3000 m

MAPA 11

- Esportes e Lazer
Raio de Abrangência: 2000 m
- Unidades de Saúde
Raio de Abrangência: 1000 m

MAPA 12

- Museu
- Farol do Saber
- Teatro
- Biblioteca

MAPA 13

- Terminal de transporte
- Estação Tubo - Expresso
- Estação Tubo - L. Direta
- Expresso
- Expresso Ligeirão
- Linha Direta
- Interbairros
- Alimentador
- Turismo
- Metropolitano
- Ferrovia

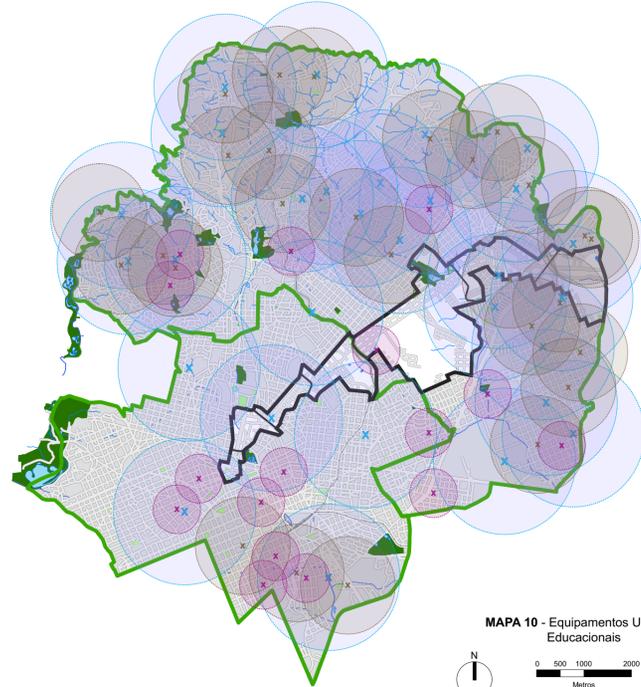
MAPA 14

- SH.Sector Histórico
- ZC.Zona Central
- SE-CC.Sector Especial Cândido de Abreu - Incen-tivo Centro Cívico
- SE.Sector Estrutural
- ZR4.Zona Residencial 4
- ZR3.Zona Residencial 3
- SE-LV.Sector Especial da Linha Verde 1- S. Norte
- ZE-M.Zona Esp. Militar
- ZS-1.Zona de Serviço 1
- Principais Vias

BIBLIOGRAFIA:

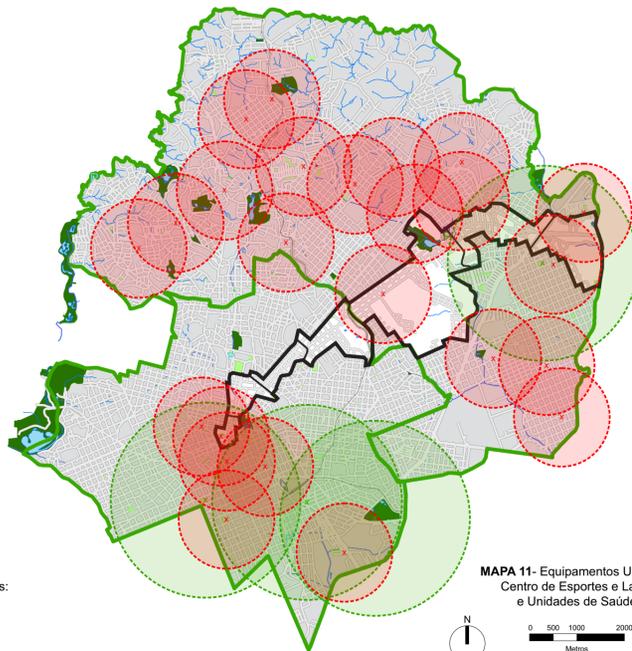
GOIÂNIA, Prefeitura Municipal, Plano Diretor - Lei Complementar nº171/2007 - Anexo VII: Índices Urbanísticos de Equipamentos Comunitários / Prefeitura Municipal de Goiânia - Goiânia-GO: Diário Oficial nº 4.147, 2007.

LEE, María Gabriela Alardín, Patrimônio Urbano: Morfologia, Memória y Percepción. El caso de tres antiguos pueblos en colonias populares del norte del Distrito Federal, México, 295 f. Tese (Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo) - Universidad Nacional Autónoma de México, Distrito Federal, 2014.



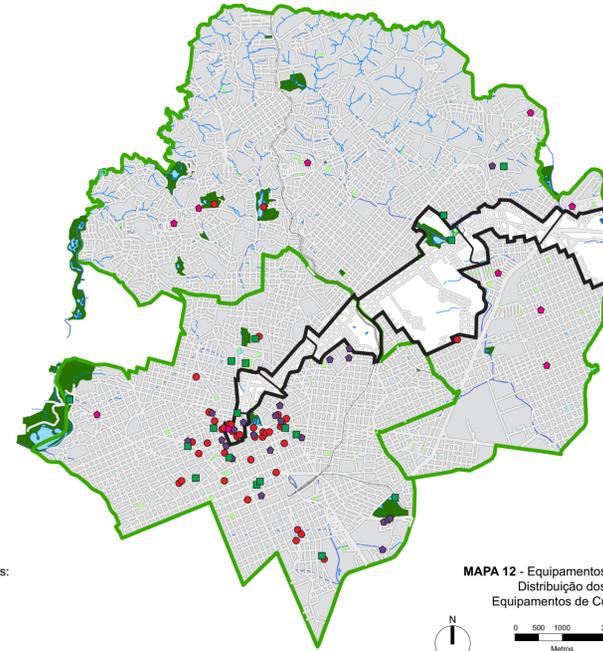
MAPA 10 - Equipamentos Urbanos: Educacionais

FONTES:
Adaptação do autor, com base:
Amenamento - IPPUC, 2013
Equipamentos - SEUC/IPPUC, 2013



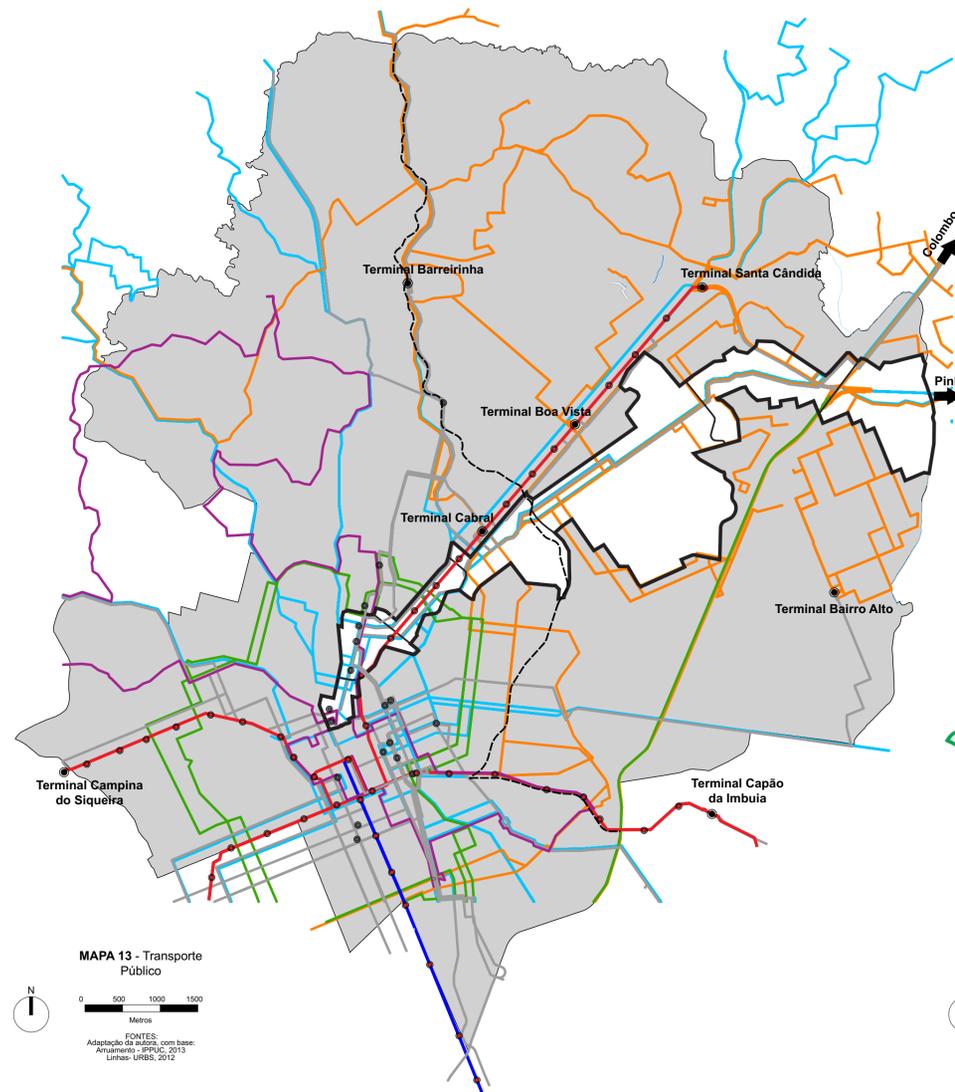
MAPA 11 - Equipamentos Urbanos: Centro de Esportes e Lazer e Unidades de Saúde

FONTES:
Adaptação do autor, com base:
Amenamento - IPPUC, 2013
Equipamentos - SEUC/IPPUC, 2013



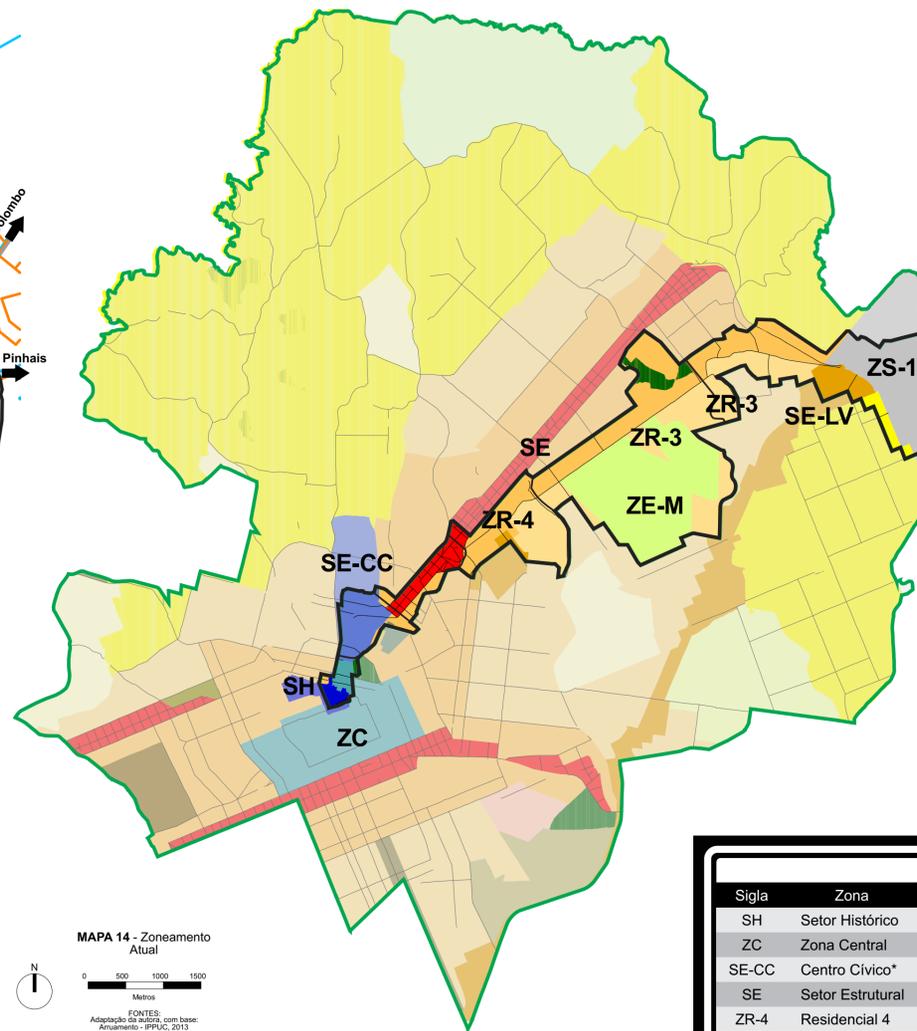
MAPA 12 - Equipamentos Urbanos: Distribuição dos Equipamentos de Cultura

FONTES:
Adaptação do autor, com base:
Amenamento - IPPUC, 2013
Equipamentos - SEUC/IPPUC, 2013



MAPA 13 - Transporte Público

FONTES:
Adaptação do autor, com base:
Amenamento - IPPUC, 2013
Linhas - URBS, 2012



MAPA 14 - Zoneamento Atual

FONTES:
Adaptação do autor, com base:
Amenamento - IPPUC, 2013
Zoneamento - SMOP/PMAC, 2012

EQUIPAMENTOS URBANOS

O novo urbanismo, que surgiu nos Estados Unidos na década de 1980, propõe que os problemas decorrentes de uma expansão urbana sem planejamento sejam resolvidos com a distribuição de equipamentos e serviços essenciais para cada bairro, e que esses se organizem em torno de sistemas de transporte público, promovendo o uso misto do solo.

Nesse sentido, para que projetos de desenvolvimento urbano sustentável (que nesse projeto está aliado à preservação do patrimônio, explorando as potencialidades da história e identidade) requerem um estudo detalhado dos bens e oportunidades que a área de intervenção apresenta, como por exemplo, a estrutura urbana e os equipamentos, pois esses se configuram como elementos positivos na vida cotidiana, e a sua ausência pode tornar um local menos adequado aos moradores (LEE, 2014).

A pesquisa realizada tem como objetivo elaborar um levantamento dos equipamentos existentes nas proximidades da área de intervenção, para que se possa criar uma rede, indicando aqueles que podem colaborar com a história a ser preservada, e desenvolver atividades que incluam a sociedade civil, para que essa se aproprie da preservação desse patrimônio. Além disso, indicar áreas propícias para receber novos equipamentos, descartando a possibilidade de cristalização do desenvolvimento da área, uma vez que essa é uma das preocupações associadas à preservação patrimonial de um conjunto urbano.

TRANSPORTE PÚBLICO

A área de intervenção passa por uma distribuição irregular de acesso ao transporte público: no Centro, Centro Cívico e Setor Estrutural existe abundância nessa categoria de transporte, especialmente dentro do anel abastecido pela linha Interbairros. Já nas regiões situadas ao nordeste da cidade, existe uma predominância dos ônibus alimentadores e troncais; a ausência de estações tubo, um dos sistemas de embarque-desembarque mais eficientes da cidade. Sendo assim, é possível concluir que o sistema de transporte ainda tem muito a evoluir, e pode ser usado para dar visibilidade a essa parte da cidade.

Outro ponto importante é o circuito que a Linha Turismo faz dentro da capital, concentrando-se na região centro-oeste, principalmente em parques e elementos patrimoniais isolados, excluindo os caminhos históricos de formação da cidade, prejudicando assim o reconhecimento de parte importante da formação urbana.

ZONEAMENTO

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) é um instrumento fundamental para as políticas de integração e ordenamento territorial, garantindo salubridade das áreas, assegurando que cada porção da cidade não abrigue mais habitantes do que suporta sua infraestrutura, com resultados benéficos para toda a cidade, em termos de qualificação espacial, melhorias sanitárias e ambientais.

Na área de estudo, com implantação de infraestrutura para receber mais habitantes levou à valorização do solo, e, conseqüentemente, à verticalização dessas áreas, especialmente no setor estrutural, com o sistema trinário, que concentra elementos essenciais a vida cotidiana, como o transporte coletivo mais eficiente. O resultado de tal operação urbana para o patrimônio cultural é pequena quantidade de resquícios históricos remanescentes, que necessitam de legislação específica de preservação, para além da municipal, como é o caso do Largo da Ordem, tombado em nível estadual.

O objetivo deste trabalho é propor uma legislação de uso e ocupação do solo adequada, com normas urbanísticas especiais, que reconheçam a diversidade de uso e ocupação e a realidade da paisagem cultural em estudo, funcionando como um mecanismo legal de proteção desse patrimônio a fim de facilitar a compreensão dos usuários do que um dia foi a Estrada da Graciosa, e ainda organizando o desenvolvimento da cidade, evitando que a especulação imobiliária e verticalização elimine as características remanescentes, e que uma legislação de preservação do patrimônio que extrapole o nível municipal se faça necessária.

ZONEAMENTO - ÁREA DE ESTUDO						
Sigla	Zona	Coef. Aproveit.	Coef. Potencial	Taxa Ocupação	Permeabilidade	h máx
SH	Setor Histórico	2,6	-	100%(T) 80%(+)	Ob.MCC	3
ZC	Zona Central	5	-	100%(T) 66%(+)	Ob.MCC	Livre
SE-CC	Centro Cívico*	-	-	-	-	-
SE	Setor Estrutural	4	-	100%(T) 50%(+)	Ob.MCC	Livre
ZR-4	Residencial 4	2	2,5	50%	25%	6 - 8
ZR-3	Residencial 3	1	1,8	50%	25%	3 - 6
SE-LV	Linha Verde	1	4	50%	50%	6 - Livre

Ob.MCC - Obrigatório o uso de mecanismos de contenção das chuvas. (T) Térreo
* Tombado pelo poder estadual (+) Demais pavimentos

LEGENDA

MAPA 15

-  Perímetro de Intervenção
-  Unidades de Interesse de Preservação (UIPs)
-  Tombamento Estadual
-  Plano de Preservação do Acervo Cultural da Região Metropolitana de Curitiba COMEC
-  Incidência de Legislação Patrimonial Municipal

Elementos Patrimoniais por Setor:

- 0. REGIÃO CENTRAL
- 1. Praça Tiradentes
- 2. Largo São Francisco
- 3. Av. Barão do Serro Azul
- 4. Praça 19 de Dezembro
- 5. Casa Voss
- 6. Catedral Basílica de Curitiba
- 7. Café Catedral
- 8. Selo Releitura
- 9. TIM
- 10. Localização da Antiga Casa Mila
- CENTRO CÍVICO
- 11. Shopping Mueller
- 12. Av. Cândido de Abreu
- 13. Hotel San Juan
- 14. Banco Central
- 15. Localiza - Locadora de Veículos
- 16. Rua Comendador Fontana
- SETOR ESTRUTURAL
- 17. Avenida João Gualberto
- 18. Demolido
- 19. Port-Said
- 20. Funerária São Pedro
- CABRAL
- 21. Igreja do Cabral
- 22. Av. Munhoz da Rocha
- 23. Graciosa Country Club
- 24. Corpo de Bombeiros
- BACACHERI
- 25. Av. Pref. Erasto Gaertner
- 26. 20º Batalhão de Infantaria Blindada
- CINDACTA II
- 27. 27º Batalhão Logístico
- 28. Imóvel denominado Burro Brabo
- 30. Di Berton
- 31. Moradia Urbana
- 32. Moradia Urbana
- 33. Demolido
- 34. Demolido
- TINGUI
- 35. Av. Monteiro Tourinho
- 36. Demolido
- ATUBA
- 37. Estrada da Graciosa

BIBLIOGRAFIA:

COMEC - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **PLANO DE PRESERVAÇÃO DO ACERVO CULTURAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA.** Curitiba: COMEC, 1977.

CURITIBA. **Conhecendo Curitiba.** Prefeitura Municipal de Curitiba. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba>> Acesso em 15/11/2015

FONTE DAS IMAGENS:

Skyline de Curitiba - Vista do Colégio Estadual do Paraná para o Passeio Público 1883 e 2015 (Fonte: CURITIBA, 2015; GOOGLE EARTH, 2015).

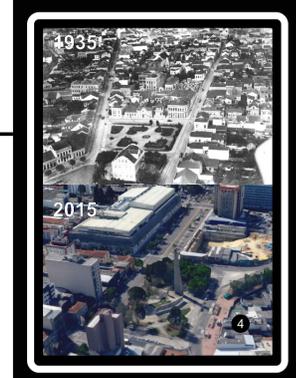
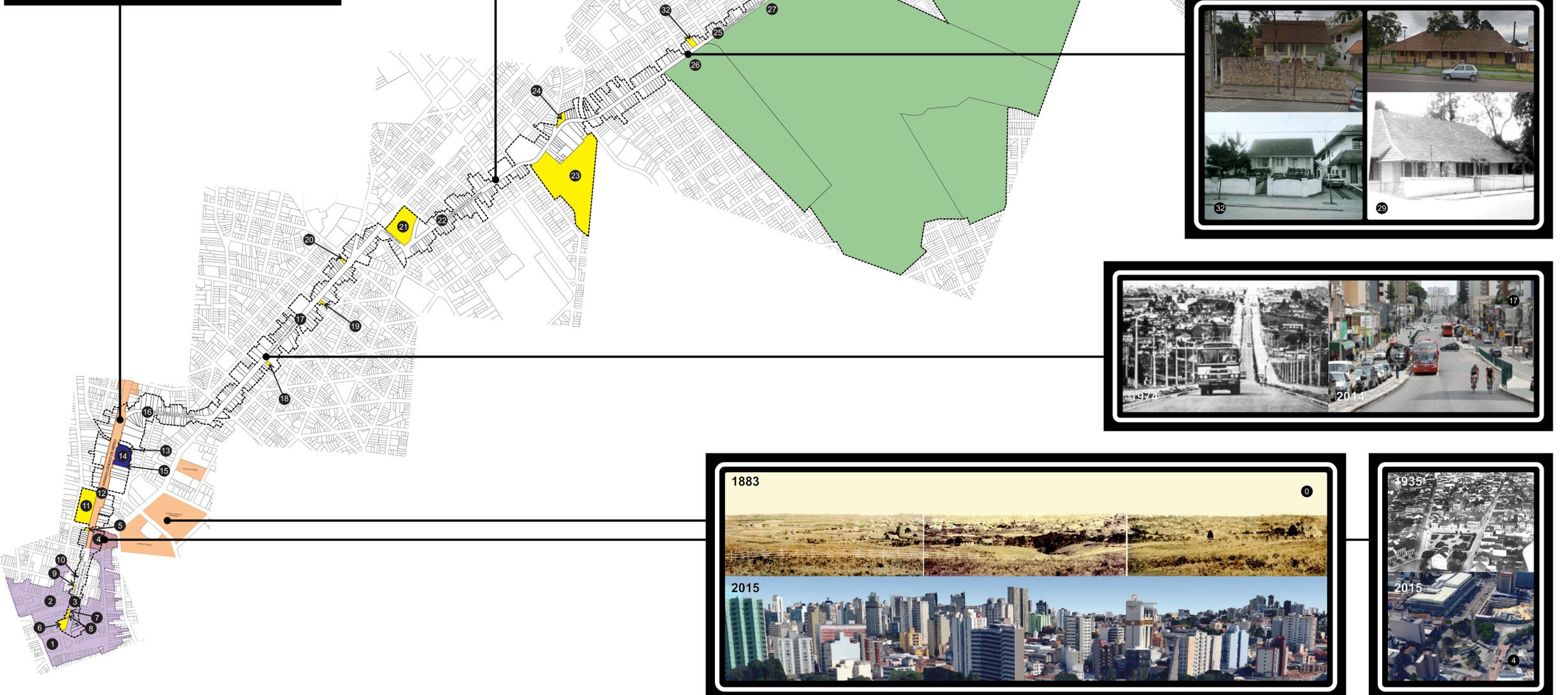
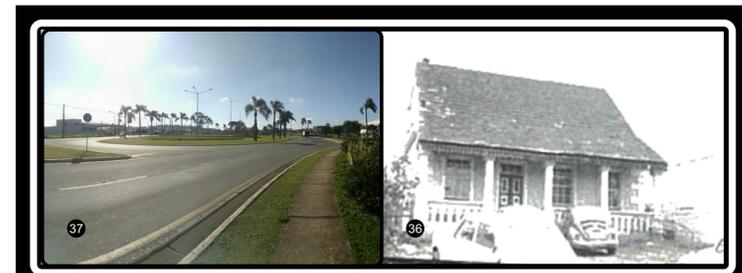
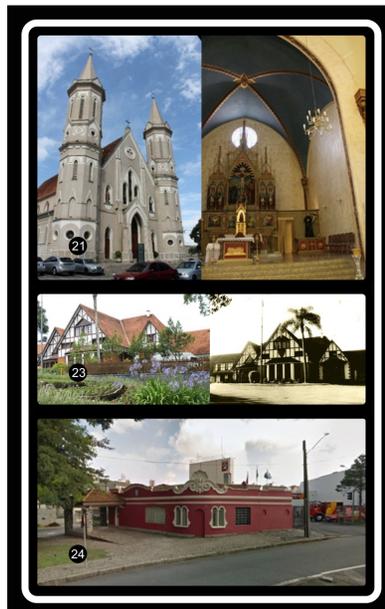
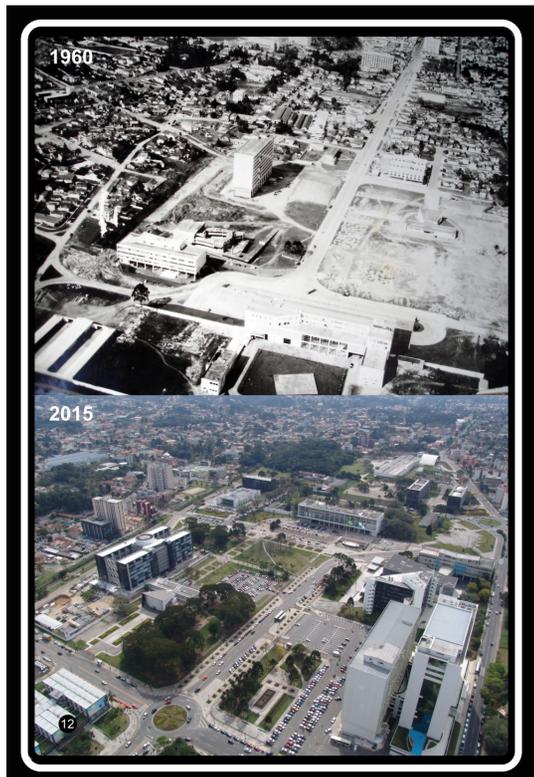
Praça 19 de Dezembro, rua Barão do Serro Azul à esquerda, e Boulevard 2 de Julho à direita, 1935 e 2015 (Fonte: CURITIBA, 2015).

Avenida Cândido de Abreu, Centro Cívico 1960 e 2014 (Fonte: CURITIBA, 2015).

Av. João Gualberto em 2014 e 1974 (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2104; Gazeta do Povo, 2015).

Igreja do Cabral (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014); Graciosa Country Club (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014; GRACIOSA, 2015); Corpo de Bombeiros (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015); Residência na Av. Erasto Gaertner 2 (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Acervo IPPUC); Di Berton Móveis (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Acervo IPPUC); - Imóvel denominado "Burro Brabo". (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; PARANÁ, 2015); Moradias rurais de influência escocesa. (Fonte: COMEC, 1977); Moradias rurais de influência portuguesa. (Fonte: COMEC, 1977)

Casa de moradia rural na Av. Monteiro Tourinho. (Fonte: COMEC, 1977)



LEGENDA

MAPA 16

- ZR1.Zona Residencial 1
- ZR2.Zona Residencial 2
- ZR3.Zona Residencial 3
- ZC1.Zona Comercial 1
- ZC3.Zona Comercial 3
- ZI.Zona Industrial
- ZR.Zona Rural
- ZV.Zona Verde
- ZE.Zona Especial

MAPA 17

- ZR1.Zona Residencial 1
- ZR2.Zona Residencial 2
- ZR4.Zona Residencial 4
- ZC1.Zona Comercial 1
- ZC2.Zona Comercial 2
- Estrutural
- ZI1.Zona Industrial 1
- ZE.Zona Especial
- AV.Área Verde
- ZR.Zona Rural

MAPA 18

- ZC.Zona Central
- ZR1.Zona Residencial 1
- ZR2.Zona Residencial 2
- ZR3.Zona Residencial 3
- ZR4.Zona Residencial 4
- SE.Sector Esp. Estrutural
- SH.Sector Histórico
- CC.St. Esp. Centro Cívico
- ZE.Zona Especial
- ZS.Zona de Serviço
- SEI.St. Esp. Institucional

MAPA 19

- SH.Sector Histórico
- ZC.Zona Central
- SE-CC.Sector Especial Cívico de Abreu - Incentivo Centro Cívico
- SE.Sector Estrutural
- ZR4.Zona Residencial 4
- ZR3.Zona Residencial 3
- SE-LV.Sector Especial da Linha Verde 1 - S. Norte
- ZE-M.Zona Esp. Militar
- ZS-1.Zona de Serviço 1
- Principais Vias

MAPA 20

- 1654 - 1830
- 1831 - 1857
- 1858 - 1900
- 1901 - 1927
- 1928 - 1938
- 1939 - 1966
- 1967 - 1985
- 1986 - 2000
- 2001 - 2007
- 2008 - 2012

MAPA 21

- 9
- 5
- 4
- 3
- 2
- *lançamentos totais por cor

MAPA 22

- 134,72%
- 134,14%
- 106,60%
- 100,85%
- 89,60%
- *variação total de preço por cor

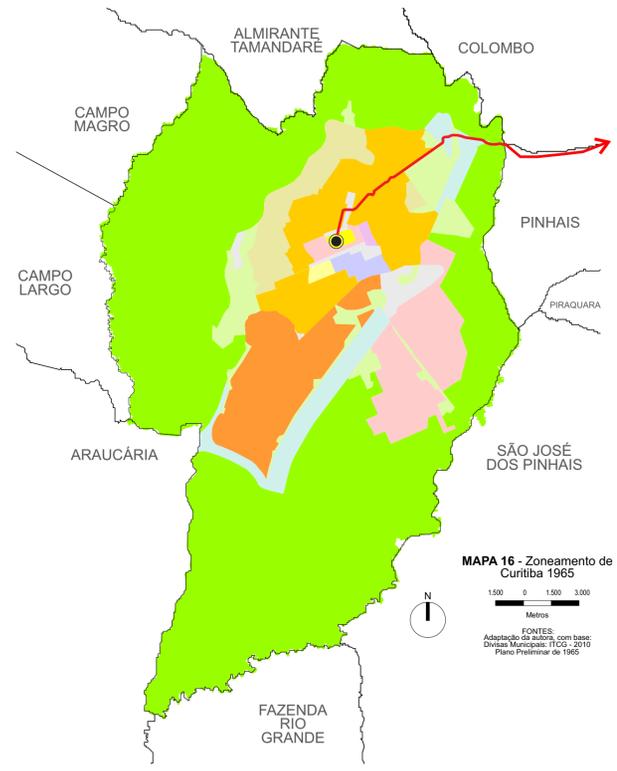
MAPA 23

- 1.061
- 741
- 564
- 479
- 335
- *total de terrenos vazios por cor

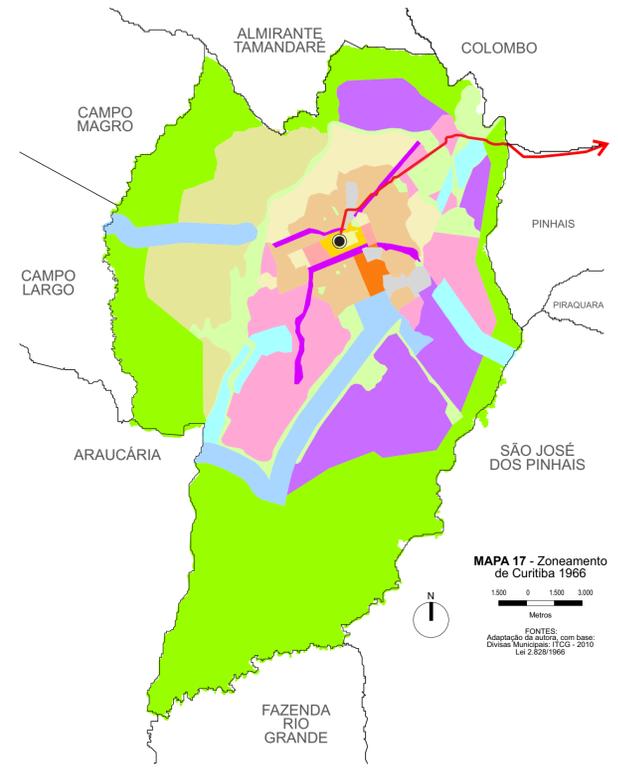
BIBLIOGRAFIA:

PEREIRA, G. F.; GREGORINI, B. C. Verticalização e Custo da Terra: tendências de expansão da cidade de Curitiba. Anais do VI Congresso Ibero-Americano de Estudos Territoriais y Ambientales, 2014.

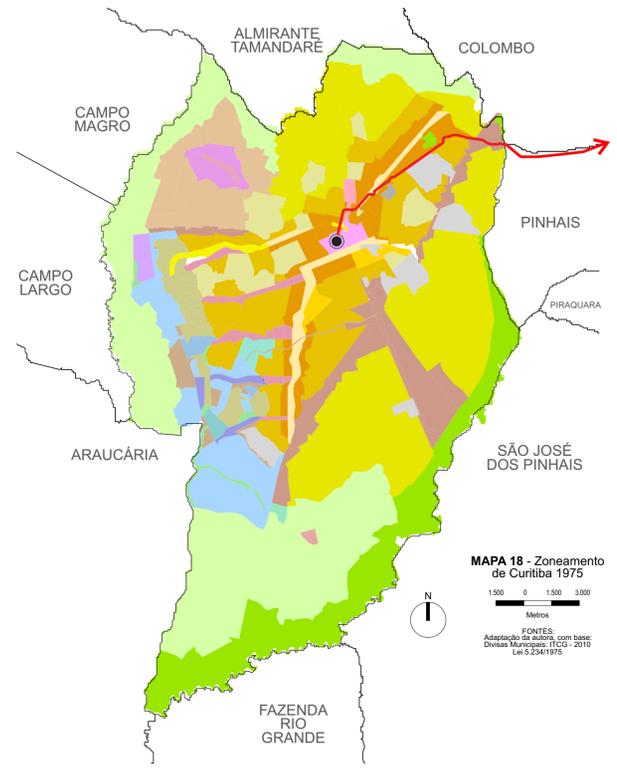
ZONEAMENTO E USO DO SOLO. Disponível em: <http://www.ipuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=13> Acesso em: 06/11/2015.



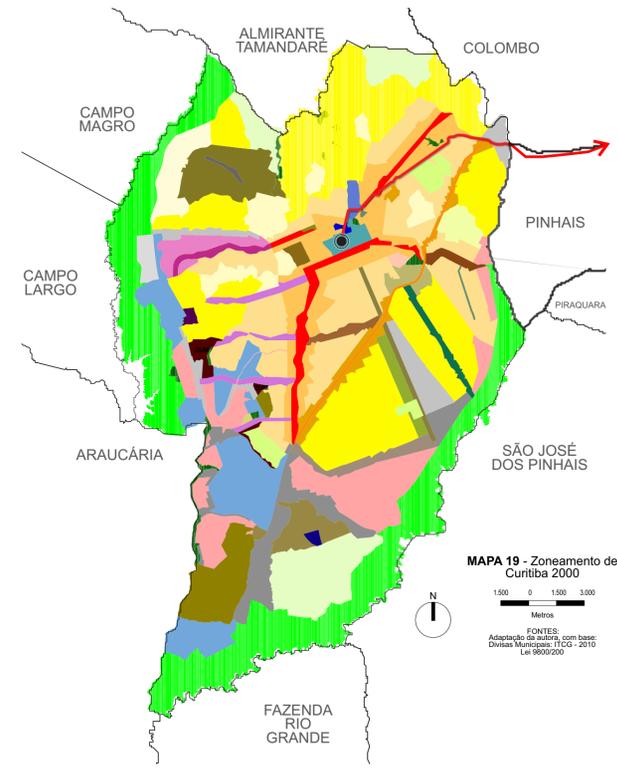
MAPA 16 - Zoneamento de Curitiba 1965
1:500 0 1.500 3.000
Metros
FONTES: Adaptação de autores, com base: Divisão Municipal: ITCC - 2010 Plano Preliminar de 1965



MAPA 17 - Zoneamento de Curitiba 1966
1:500 0 1.500 3.000
Metros
FONTES: Adaptação de autores, com base: Divisão Municipal: ITCC - 2010 Lei 5.234/1966



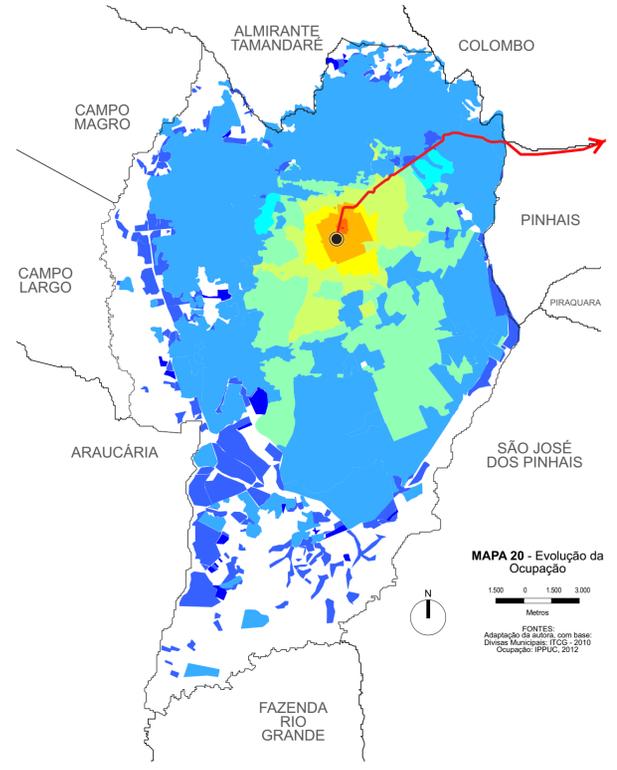
MAPA 18 - Zoneamento de Curitiba 1975
1:500 0 1.500 3.000
Metros
FONTES: Adaptação de autores, com base: Divisão Municipal: ITCC - 2010 Lei 5.234/1975



MAPA 19 - Zoneamento de Curitiba 2000
1:500 0 1.500 3.000
Metros
FONTES: Adaptação de autores, com base: Divisão Municipal: ITCC - 2010 Lei 9.800/2000

OCUPAÇÃO URBANA

Até meados de 1900, a ocupação do solo em Curitiba acontecia de modo extensivo e com baixa densidade, predominantemente na área central. A partir de 1950, o crescimento, antes radiocêntrico, passou a ser direcionado para o sentido nordeste-sudoeste, assim persistindo entre os anos 1960 e 70. Nas décadas seguintes (1980 a 1990), ocorreu grande expansão da malha urbana, com o crescimento populacional, concentrando-se nos bairros periféricos, e, nos últimos anos, verifica-se uma tendência de expansão em direção ao sul e sudoeste, uma vez que nas demais direções a mancha urbana ultrapassou os limites municipais, ou ainda cresceu verticalmente, aumentando sua densidade, caracterizando um processo de conurbação com outros municípios da Região Metropolitana. (Mapa 20)



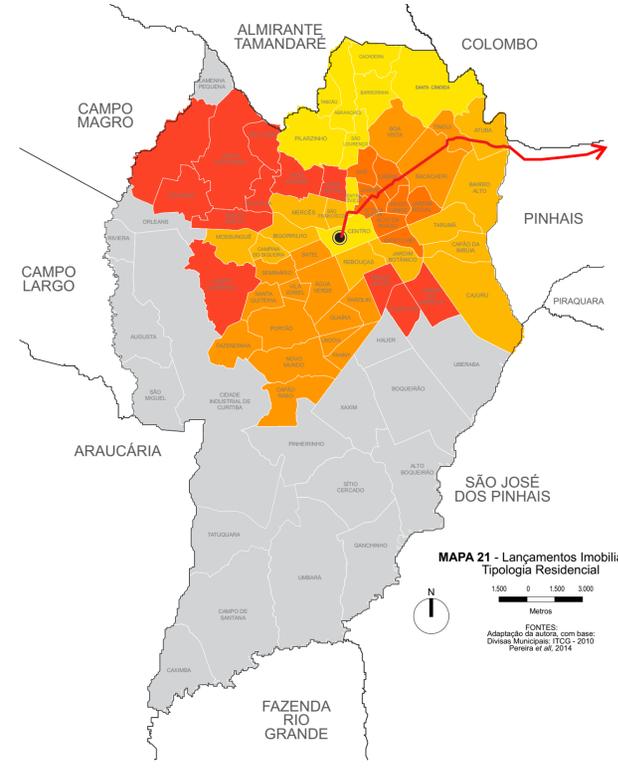
MAPA 20 - Evolução da Ocupação
1:500 0 1.500 3.000
Metros
FONTES: Adaptação de autores, com base: Divisão Municipal: ITCC - 2010 Ocupação: IPPUC, 2012

EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA

Em 1966, o Plano Diretor de Curitiba alterou a conformação radial de crescimento, propondo um modelo linear de expansão e desenvolvimento urbano. Utilizado como um mecanismo de planejamento, o Zoneamento e Uso do Solo definiram parâmetros de ocupação que orientaram os investimentos - públicos e privados - e disciplinaram as atividades da iniciativa privada. (Mapa 17)

Em 1975, a Lei nº 5.234 limitou a ocupação e adensamento das zonas residenciais periféricas e incentivou a ocupação das áreas próximas aos setores estruturais. (Mapa 18)

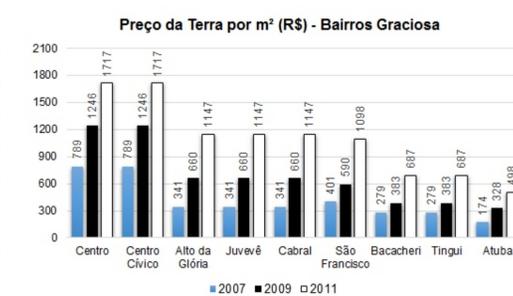
A Lei nº 9.800/2000 apresenta as principais modificações desde 1966, como a criação de um eixo de integração e desenvolvimento metropolitano - a BR-116; e de novos eixos de adensamento, com maior verticalização, pois tendo sido ocupadas com construções baixas ao longo do tempo, têm capacidade instalada subutilizada. (Mapa 19)



MAPA 21 - Lançamentos Imobiliários Tipologia Residencial
1:500 0 1.500 3.000
Metros
FONTES: Adaptação de autores, com base: Divisão Municipal: ITCC - 2010 Pereira et al, 2014

VERTICALIZAÇÃO E CUSTO DA TERRA

A pesquisa demonstrou que os novos empreendimentos verticais - lançamentos imobiliários por ano (2007, 2009 e 2011), nas tipologias residencial e comercial - tendem a concentrar-se nas áreas mais caras - Centro, Centro Cívico, Bacacheri, Boa Vista e Tingüi, onde também existe a menor oferta de terrenos vazios (Mapas 21, 22 e 23). Outra observação resultante da pesquisa é que os bairros que apresentam maior preço do metro quadrado dos lançamentos são o Centro e Centro Cívico, localizados na região central de Curitiba, que conta com equipamentos públicos e infraestrutura, além de maior acessibilidade viária. Essa situação certamente influencia o preço dos imóveis. Ou seja, bairros por onde passava a Estrada da Graciosa, em especial Centro, Centro Cívico e Bacacheri, são propensos a receber empreendimentos verticais, oferecendo risco à preservação do patrimônio.



LEGENDA

- Perímetro de Intervenção
- Divisa de Setores
- Área de Perímetro Expandido
- ZECPP.Zona Especial de Preservação Cultural Permanente
- Imóveis de Interesse Histórico
- Entorno
- Hidrografia
- Ciclovias pintadas em via compartilhada
- Ciclovias implantadas em via exclusiva
- Parques e Bosques
- Praças e Jardinetes
- Estação Tubo - L. Direta
- Estação Tubo - Expresso

MAPA 24

- Nova Linha Direta
- Melhoria de Logradouro Público
- Arruamento
- Terminal de transporte
- Museu
- Teatro
- Farol do Saber
- Biblioteca

MAPA 25

1. Praça Tiradentes
2. Largo São Francisco
3. Av. Barão do Serro Azul
4. Praça 19 de Dezembro
5. Casa Voss
6. Catedral Basílica de Curitiba
7. Café Catedral
8. Sebo Releituras
9. TIM
10. Localização da Antiga Casa Mila

MAPA 26

1. Shopping Mueller
2. Av. Cândido de Abreu
3. Hotel San Juan
4. Banco Central
5. Localiza - Locadora de Veículos
6. Rua Comendador Fontana

BIBLIOGRAFIA:

CURITIBA. *A cidade que queremos: Regional Boa Vista*. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba: Imprensa Oficial, 2015

CURITIBA. *A cidade que queremos: Regional Matriz*. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba: Imprensa Oficial, 2015

CURITIBA. *Conhecendo Curitiba*. Prefeitura Municipal de Curitiba. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba> Acesso em 15/11/2015

SANTOS, Lillian Louise Fabre. *Diálogos entre preservação e urbanismo: o tombamento e a gestão do conjunto histórico e paisagístico de Antonina-PR*. 147 f. Dissertação (Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) - Superintendência do IPHAN no Paraná, Curitiba, 2014.

SÃO PAULO. *Plano de Desenvolvimento Estratégico no Município de São Paulo*. Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014. Estratégias Ilustradas. São Paulo: Imprensa Oficial, 2014.

FONTE DAS IMAGENS:

Região Central:
Largo da Ordem, 2014 e 1920 (Fonte: Acervo da autora e Curitiba, 2015); Casa de Comércio Urbana, Café Catedral. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Acervo IPPUC); Casa de Comércio Urbana, TIM. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Acervo IPPUC);

Centro Cívico:
Shopping Mueller e antiga Fábrica Marumby (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Gazeta do Povo e Globo.com, 2015); Localiza Veículos. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; COMEC, 1977); Banco Central. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; COMEC, 1977); Hotel San Juan. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; COMEC, 1977)

LINHAS DE INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS (AÇÕES)

QUALIFICAR A VIDA URBANA DOS BAIRROS



CRIAR REDE DE EQUIPAMENTOS SOCIAIS

Articulação da rede de equipamentos culturais existentes e a implantação de outros, novos e qualificados, como museus, cinemas, escolas de arte, que tenham em suas atividades programas voltados para a educação patrimonial; a implantação e o desenvolvimento de atividades de lazer, turismo e educação patrimonial, que estimulem a apropriação dos valores paisagísticos e culturais pela comunidade, ampliando as chances das normativas serem instrumento efetivo de gestão compartilhada da preservação dos bens culturais por responsáveis e interessados pela sua salvaguarda;



QUALIFICAR ÁREAS VERDES E ESPAÇOS LIVRES

Qualificação dos espaços públicos de vivência, como praças, largos, orlas, etc., como, por exemplo, ampliar as áreas verdes e espaços livres da cidade;

RECONHECIMENTO DA CIDADE ATRAVÉS DA MOBILIDADE



AMPLIAR O TRANSPORTE PÚBLICO

Ampliação e qualificação do sistema de transporte público coletivo, como os corredores de ônibus e estações tubo, a fim de promover acessibilidade às diferentes regiões da cidade e diminuir o tempo de deslocamentos cotidianos (que devem ser planejados de forma a não impactarem as vias de maior concentração de edifícios de interesse de preservação), como, por exemplo, a criação de uma nova linha direta de ligação entre os terminais próximos e que percorra o trecho da estrada dentro de Curitiba.



IMPLANTAR NOVOS SISTEMAS DE MOBILIDADE

Reconhecimento de novos componentes do Sistema de Mobilidade, como transportes alternativos que compartilhem a infraestrutura com carros e pedestres, que percorram todo o traçado para estruturação de uma matriz de deslocamentos articulada e eficiente de reconhecimento histórico.



DAR PRIORIDADE AOS PEDESTRES

Previsão de calçadas largas nas proximidades dos eixos de transporte, com largura mínima de 5 metros nos corredores de ônibus e de 3 metros nas áreas de influência.

PRESERVAR O PATRIMÔNIO E VALORIZAR AS INICIATIVAS CULTURAIS



CRIAR INSTRUMENTOS CULTURAIS

Incentivo à compatibilização das políticas existentes de preservação do patrimônio - Plano Diretor, Lei de Usos e Ocupação do Solo, Código de Obras e Posturas -, com as futuras normas e critérios a serem propostos, como instrumentos de identificação, proteção e valorização do patrimônio cultural, da Chancela da Paisagem Cultural, Registro dos Bens Imateriais e Transferência do Direito de Construir, entre outros.



INCENTIVAR OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

Formulação de um plano que busque o desenvolvimento local a partir das potencialidades do patrimônio cultural, unindo iniciativa pública e privada e a sociedade civil, isto é, promover a participação popular na identificação, proteção e valorização do patrimônio cultural.

DIRETRIZES GERAIS



PRESERVAR AS ÁREAS DE INTERESSE CULTURAL

Na Zona Especial de Preservação Cultural Permanente (ZECPP) deverão ser preservados o traçado urbano e a situação atual quanto ao parcelamento do solo, e evitados desmembramentos e remembramentos de lotes, salvo quando essas medidas restaurarem a configuração original desses.

A Área de Perímetro Expandido é a segunda na prioridade de implantação de novos equipamentos culturais e para receber recursos voltados à preservação do patrimônio da região, sendo antecedida apenas pela Zona Especial de Preservação Cultural Permanente (ZECPP). Aquela não deve passar por obras que comprometam a integridade do traçado, ou prejudiquem as perspectivas visuais e outras áreas ou atributos que tenham um papel fundamental de apoio ao bem e à sua proteção, funcionando como uma área de amortecimento.



VALORIZAR O PATRIMÔNIO EDIFICADO

Valorização do patrimônio edificado e das manifestações culturais que acontecem na região, e recuperação dos imóveis. As intervenções propostas devem recuperar os imóveis existentes de valor cultural em estado de degradação, adaptando-os aos novos usos propostos, de forma que essas adaptações não prejudiquem sua leitura nem destruam seus elementos de valor.



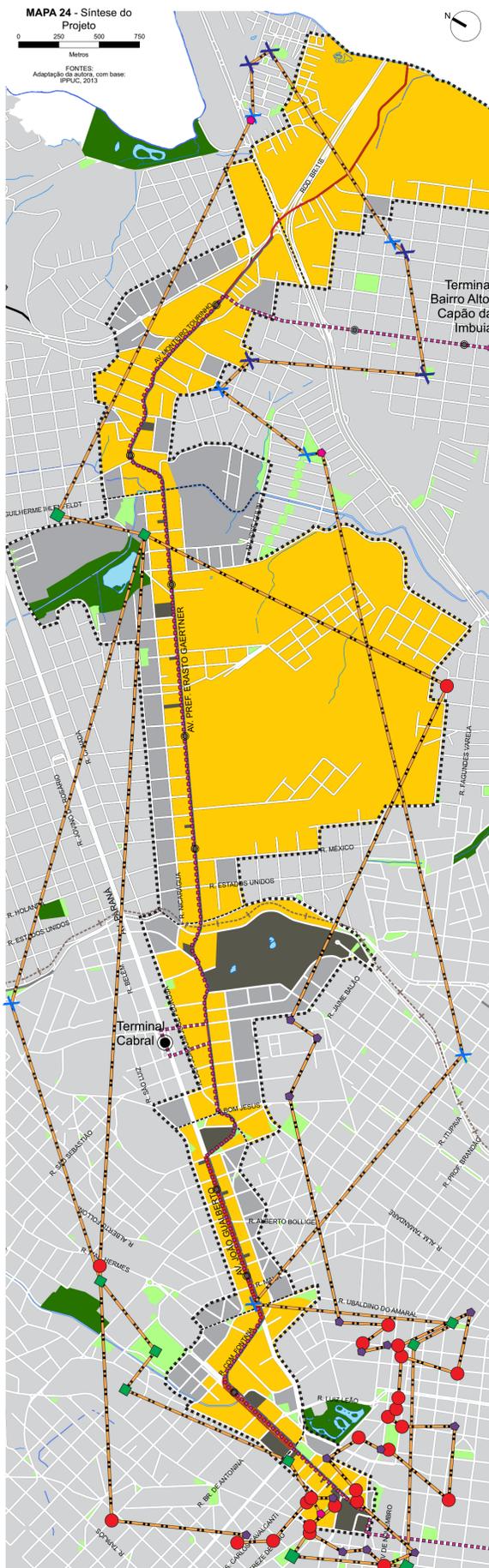
VALORIZAR A PAISAGEM

Novas inserções serão baseadas pelas "faces de quadra", ou seja, terão como condicionantes as edificações vizinhas (de interesse de preservação) ao lote para o qual está sendo proposta e que balizarão seu projeto. As novas edificações deverão ser implantadas no alinhamento predial, e deverão estar de acordo com o conjunto no qual está inserido, isto é, suas características volumétricas e de acabamento, devendo dialogar com os imóveis do entorno e não competir com eles.



INCORPORAR ÁREAS VERDES

As áreas verdes e demais espaços abertos já existentes (encostas, largos, parques e praças) deverão ser preservados e valorizados nos projetos arquitetônicos e urbanos, respeitando as espécies vegetais propostas para o percurso, conferindo-lhes identidade.



REGIÃO CENTRAL

Trata-se da área mais antiga da cidade e nela concentram-se o maior número de bens de interesse de preservação e que motivaram a proteção do conjunto. Os planos e projetos previstos para essa área estarão sujeitos a normas mais rígidas, que deverão ter um caráter mais restritivo visando proteger características marcantes como a horizontalidade e homogeneidade na leitura urbana:

- A Catedral Metropolitana de Curitiba, não poderá ter sua visibilidade obstruída por construções permanentes, assim como as praças Tiradentes e 19 de Dezembro e o Largo da Ordem, que também deverão ser preservadas como áreas públicas e espaços verdes. Além disso, deverão ser preservados a pavimentação de petit-pave, onde for encontrada, uma vez que, é característica do setor, conferindo-lhe identidade.
- O gabarito dos imóveis localizados no Setor Histórico definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 03 pavimentos; e devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 2,6.
- O gabarito dos imóveis localizados na Zona Central definida pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba poderá ser livre, mas devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 5.
- Para as novas inserções não haverá restrição quando a taxa ocupação dos lotes, mas caso a esta seja superior àquela indicada na guia amarela, será obrigatória a implantação de mecanismos de contenção de cheias conforme o Código de Obras, para atender assim à taxa de permeabilidade prevista no Plano Diretor para cada zoneamento;



Imóveis de produção e fruição cultural, espaços significativos para a manutenção da identidade e memória

Locais com características ambientais, naturais ou antrópicas significativas para a valorização da história e da paisagem

CENTRO CÍVICO

Trata-se de um setor de fundamental importância para o Conjunto, pois corresponde a uma das áreas atingidas pelo Plano Agache, na década de 1940, e por ser uma área de tombamento estadual. A porção do território localizada na área de intervenção compreende a Avenida Cândido de Abreu, do seu início no cruzamento com a Rua Inácio Lustosa até a Rua Comendador Fontana, que também faz parte do traçado da estrada. Por caracterizar-se como uma ambiência diversa do Centro Histórico, com edificações e paisagem de valor patrimonial reconhecidos pelo Estado, os planos e projetos previstos para essa área deverão ter um caráter mais geral, por já estarem sob a influência de legislação de preservação:

- Os Palácios Iguçu, localizado no fim da Avenida Cândido de Abreu, e o edifício que hoje abriga o Shopping Mueller, não poderão ter sua visibilidade obstruída por construções permanentes;
- O gabarito dos imóveis localizados no Setor Especial Cândido de Abreu - Incentivo Centro Cívico definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba poderá ser livre, mas devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná.
- O gabarito dos imóveis localizados na Zona Residencial 4 definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 06 pavimentos sem a compra de potencial construtivo, e de 08 pavimentos com a compra de potencial construtivo; e ainda devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 2, podendo subir para 2,5 com compra de potencial construtivo.
- Para as novas inserções não haverá restrição quando a taxa ocupação dos lotes, mas caso a esta seja superior àquela indicada na guia amarela, será obrigatória a implantação de mecanismos de contenção de cheias conforme o Código de Obras, para atender assim à taxa de permeabilidade prevista no Plano Diretor para cada zoneamento;

Área de urbanização especial com valor histórico, arquitetônico e paisagístico, ou seja, porções do território ou conjuntos urbanos com características singulares, significativas para a memória e identidade da cidade.

Imóveis de produção e fruição cultural, espaços significativos para a manutenção da identidade e memória



LEGENDA

- Perímetro de Intervenção
- Divisa de Setores
- Ciclovía pintada em via compartilhada
- Ciclovía implantada em via exclusiva
- Ferrovia
- Área de Perímetro Expandido
- ZECPP.Zona Especial de Preservação Cultural Permanente
- Imóveis de Interesse Histórico
- Entorno
- Hidrografia
- Parques e Bosques
- Praças e Jardinetes
- Estação Tubo - L. Direta
- Estação Tubo - Expresso

MAPA 27

1. Avenida João Gualberto
2. Demolido
3. Port-Said
4. Funerária São Pedro

MAPA 28

1. Igreja do Cabral
2. Av. Munhoz da Rocha
3. Graciosa Country Club
4. Corpo de Bombeiros

MAPA 29

1. Av. Prof. Erasto Gaertner
2. 20º Batalhão de Infantaria Blindada
3. CINDACTA II
4. 27º Batalhão Logístico
5. Imóvel denominado Burro Brabo
6. Di Berton
7. Moradia Urbana
8. Moradia Urbana
9. Demolido
10. Demolido

MAPA 30

1. Av. Monteiro Tourinho
2. Demolido
3. Estrada da Graciosa

BIBLIOGRAFIA:

CURITIBA. A cidade que queremos: Regional Boa Vista. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba: Imprensa Oficial, 2015

CURITIBA. A cidade que queremos: Regional Matriz. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba: Imprensa Oficial, 2015

CURITIBA. Conhecendo Curitiba. Prefeitura Municipal de Curitiba. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba> Acesso em 15/11/2015

SANTOS, Lilian Louise Fabre. Diálogos entre preservação e urbanismo: o tombamento e a gestão do conjunto histórico e paisagístico de Antonina-PR. 147 f. Dissertação (Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) Superintendência do IPHAN no Paraná, Curitiba, 2014.

SÃO PAULO. Plano de Desenvolvimento Estratégico do Município de São Paulo. Lei nº 16.050, de 31 de Julho de 2014. Estratégias Ilustradas. São Paulo: Imprensa Oficial, 2014.

FONTE DAS IMAGENS:

Setor Estrutural:
Av. João Gualberto em 2014, 1974 e 1979 (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014; Gazeta do Povo, 2015; Skyscrapercity, 2015).

Cabral:
Igreja do Cabral (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014); Graciosa Country Club (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2014; GRACIOSA, 2015).

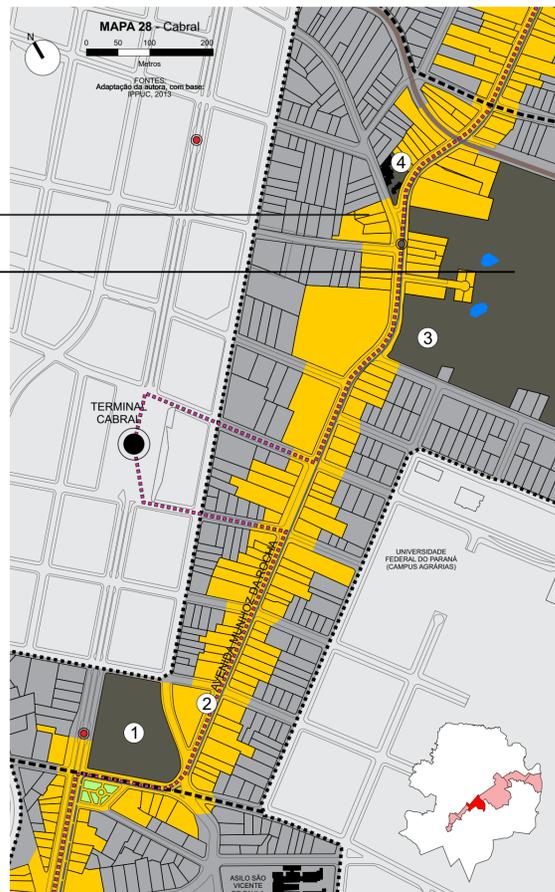
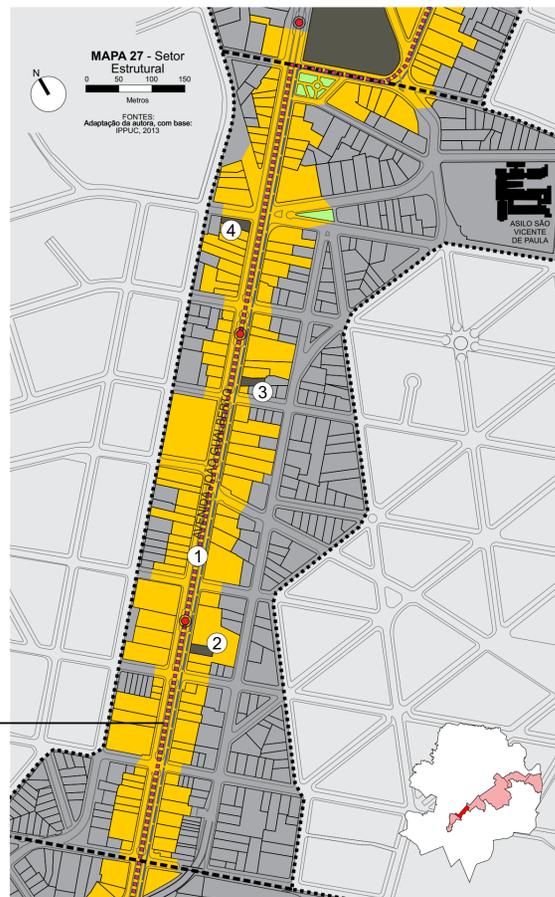
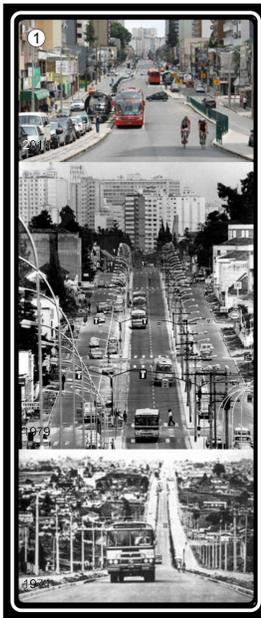
Bacacheri:
Residência na Av. Erasto Gaertner 1. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Acervo IPPUC); Di Berton Imóveis. (Fonte: GOOGLE MAPS, 2015; Acervo IPPUC).

Tingui e Atuba:
Casa de moradia rural na Av. Monteiro Tourinho. (Fonte: COMEC, 1977); Estrada da Graciosa (Fonte: Acervo pessoal da autora, 2015)

SETOR ESTRUTURAL

Neste setor encontra-se o um raro exemplar do urbanismo do século XX no Brasil, o sistema viário conhecido como Trinário - composto por uma via central de tráfego lento e vias exclusivas para ônibus, e duas vias periféricas de tráfego rápido -, é de um valor histórico inegável como documento de uma fase áurea da história curitibana. Trata-se de uma área que foi incluída no Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, de 1965, e por isso se caracteriza como uma área com alto nível de descaracterização e até mesmo de demolição total, em face dos possíveis projetos de diretrizes viárias que surgiram no local. Como pontos principais as normas deverão contemplar os seguintes aspectos:

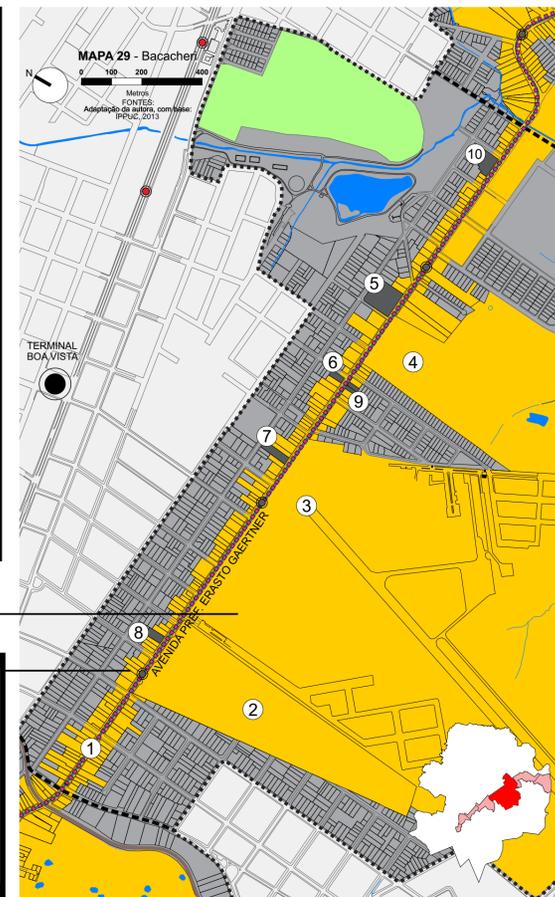
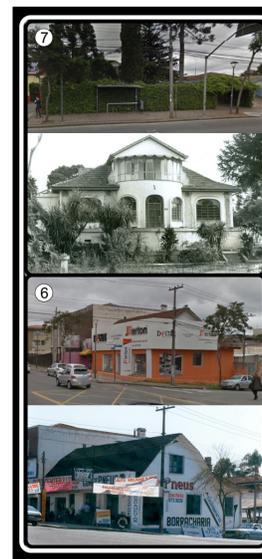
- O sistema, e especialmente, o desenho urbano de canaléticas do transporte coletivo, não poderá ser modificado, de modo a preservar sua impostância histórica no desenvolvimento da cidade, deverão ser preservadas como áreas públicas e espaços verdes, e apenas passar por obras de requalificação, para conservar a memória do sistema de transporte.
- As estações tubo, serão preservadas, e poderão passar por obras de manutenção e melhoramentos, para conservar a memória do sistema de transporte.
- O gabarito dos imóveis localizados no Setor Estrutural Norte definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba poderá ser livre desde que se obedeça às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 4.
- Para as novas inserções não haverá restrição quando a taxa ocupação dos lotes, mas caso a esta seja superior àquela indicada na guia amarela, será obrigatória a implantação de mecanismos de contenção de cheias conforme o Código de Obras, para atender assim à taxa de permeabilidade prevista no Plano Diretor para cada zoneamento;



BACACHERI

O conjunto tem poucos remanescentes arquitetônicos preservados e a configuração da implantação dos edifícios já se encontra muito alterada. A preocupação na preservação desse conjunto é basicamente na questão das alturas das edificações, e apesar de grande parte dos residuais históricos da Rua Prefeito Erasto Gaertner terem se perdido, ele é muito importante na preservação do conjunto, por ser a rua onde a ferrovia cruzava a Estrada da Graciosa, tornando-se um sub-centro comercial importante para a atividade econômica da capital paranaense. Além disso, nessa parada localizava-se a Colônia Argelina, uma vila ferroviária formada de imigrantes, e que possui um padrão de ocupação predominante de residências unifamiliares, com pouca densidade, que ainda se conserva em sua maioria. Como pontos principais, as normas deverão contemplar os seguintes aspectos:

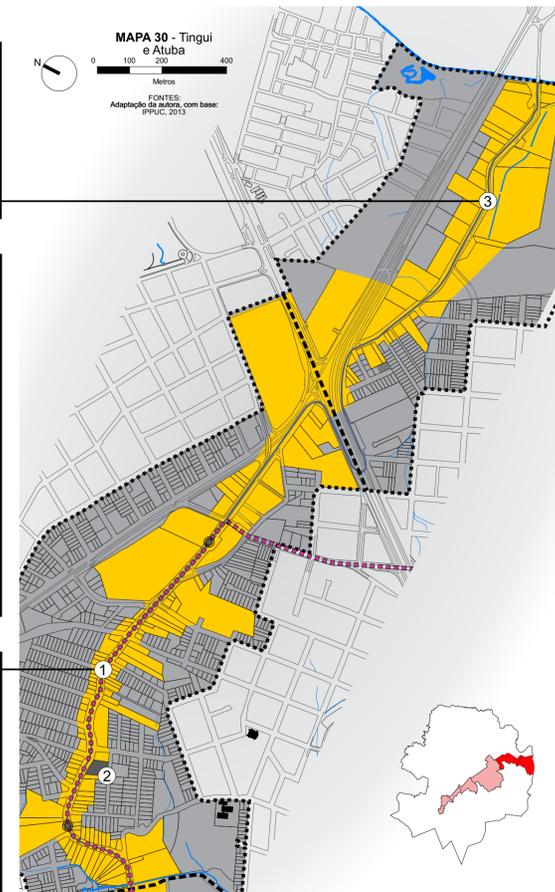
- O gabarito dos imóveis localizados na Zona Residencial 4 definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 06 pavimentos sem a compra de potencial construtivo, e de 08 pavimentos com a compra de potencial construtivo; e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 2, podendo subir para 2,5 com compra de potencial construtivo. Os imóveis localizados na Zona Residencial 3 definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 03 pavimentos sem a compra de potencial construtivo, e de 06 pavimentos com a compra de potencial construtivo; e ainda devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 1, podendo subir para 1,8 com compra de potencial construtivo.
- Para as novas inserções não haverá restrição quando a taxa ocupação dos lotes, mas caso a esta seja superior àquela indicada na guia amarela, de 25%, será obrigatória a implantação de mecanismos de contenção de cheias conforme o Código de Obras, para atender assim à taxa de permeabilidade prevista no Plano Diretor para cada zoneamento;



TINGUI E ATUBA

O conjunto tem poucos remanescentes arquitetônicos preservados e a configuração da implantação dos edifícios já se encontra muito alterada. A preocupação na preservação desse conjunto é basicamente na questão das alturas das edificações e ao traçado urbano, que preservou a memória da estrada. Por esse motivo deverá ser respeitada a seguinte característica:

- O gabarito dos imóveis localizados na Zona Residencial 4 definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 06 pavimentos sem a compra de potencial construtivo, e de 08 pavimentos com a compra de potencial construtivo; e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 2, podendo subir para 2,5 com compra de potencial construtivo. Os imóveis localizados na Zona Residencial 3 definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 03 pavimentos sem a compra de potencial construtivo, e de 06 pavimentos com a compra de potencial construtivo; e ainda devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e permanecerão com coeficiente de aproveitamento de 1, podendo subir para 1,8 com compra de potencial construtivo.
- O gabarito dos imóveis localizados no Setor Especial Linha Verde - Norte, definido pela lei de zoneamento da cidade de Curitiba deverá ser de no máximo 06 pavimentos, e livre com a compra de potencial construtivo; mas ainda devem obedecer às restrições do Ministério da Aeronáutica, referentes ao plano da zona de proteção dos aeródromos e as restrições da Agência Nacional de Telecomunicações - Anatel, referentes ao plano de canais de micro-ondas de telecomunicações do Paraná, e podem com coeficiente de aproveitamento de 1.
- Para as novas inserções não haverá restrição quando a taxa ocupação dos lotes, mas caso a esta seja superior àquela indicada na guia amarela, será obrigatória a implantação de mecanismos de contenção de cheias conforme o Código de Obras, para atender assim à taxa de permeabilidade prevista no Plano Diretor para cada zoneamento;



JUSTIFICATIVA

Micro áreas como o Centro, o Centro Cívico e o Setor Estrutural possuem características peculiares, que conferem identidade aos locais, ou algumas vezes estão sob incidência de legislação que extrapola o nível municipal, tornando inviável a proposição de mudanças significativas. Um exemplo dessa situação são os petit-pavés que pavimentam muitas calçadas da região central – a simples observação do tratamento do piso permite saber de que parte da cidade se trata, transformando-se em uma espécie de "assinatura local", uma marca registrada da capital paranaense.

Sendo assim, a proposta de "Melhoramento de Logradouro Público" não poderá ser aplicada em sua totalidade para todos os setores. Em alguns trechos, a ciclovia proposta foi a pintura em via compartilhada com veículos e com horários de funcionamento. A demarcação e preservação do traçado da Estrada da Graciosa nesses locais ficam a cargo da legislação, do mobiliário e da vegetação indicada no detalhe.

Sendo assim, a área representada no detalhamento é a do Bacacheri, escolhida por ser uma área que poderá receber a proposta total, com nova pavimentação, ciclovia exclusiva e em tempo integral, novas estações tubo, e proposta paisagística. Essa área possui caixa de rua larga que permite intervenções, e não possui legislação relativa à preservação do patrimônio urbano até o presente trabalho.

SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

Esta pesquisa não se propõe a esgotar a discussão sobre a proteção dos caminhos históricos de Curitiba, mas procura contribuir para uma maior reflexão sobre a necessidade de preservação do patrimônio urbano na cidade. De fato, muitos dos questionamentos levantados ao longo da pesquisa não puderam ser completamente respondidos e, por conta disso, algumas sugestões de possíveis continuidades para a pesquisa são apresentadas.

• Projetos de requalificação:

Diversos conjuntos e espaços livres que compõem a paisagem cultural da Estrada da Graciosa encontram-se cristalizados, sem passar por projetos de requalificação por um longo tempo, o que pode comprometer significativamente sua permanência e preservação. Projetos específicos de requalificação detalhados para cada uma destas áreas consistiriam excelentes propostas de trabalho que complementaríamos esta pesquisa.

• Paisagem cultural dos outros caminhos históricos em Curitiba:

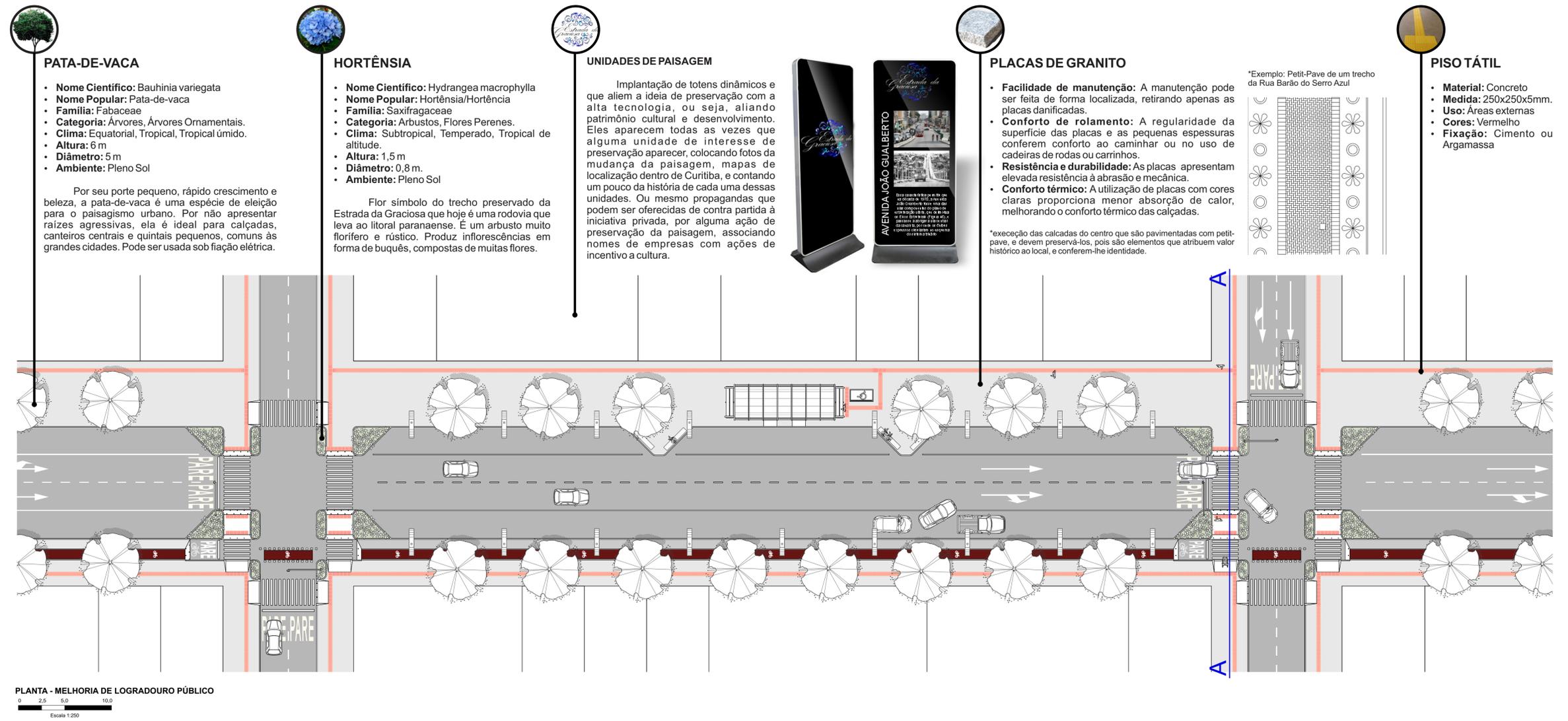
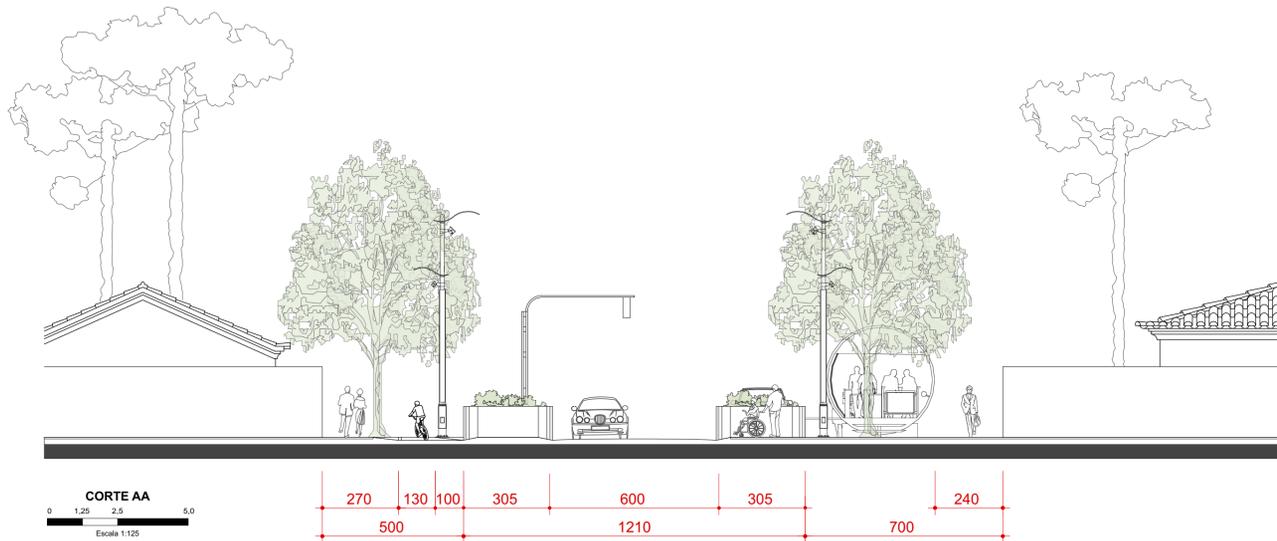
Durante o desenvolvimento deste trabalho foram identificados outros caminhos históricos que representaram grande importância para o desenvolvimento da cidade. Os rastros históricos da presença desses caminhos nas ruas de Curitiba estão bastante comprometidos, carecendo de minucioso levantamento e inventário, identificando e propondo ações de preservação das diferentes etapas de desenvolvimento urbano ao longo destas avenidas.

• Caminhos históricos em outras cidades:

Assim como a Estrada da Graciosa, os outros caminhos históricos levam para além dos limites da capital. Um estudo como o realizado dentro de Curitiba que recuperasse os caminhos em outros recortes do território, como as cidade da Região Metropolitana e do litoral, pode contribuir para a apropriação do patrimônio em sua totalidade, para a preservação do papel dos caminhos para o desenvolvimento paranaense.

• Multidisciplinaridade:

O trabalho procurou contribuir com uma discussão sobre a preservação do patrimônio urbano de Curitiba. Durante o seu desenvolvimento, muitas questões em âmbitos diversos como o Urbanismo e o Paisagismo surgiram, mas não puderam ser completamente respondidos. A apropriação do tema com foco em outras vertentes da formação do arquiteto podem contribuir para complementar essa pesquisa.



BIBLIOGRAFIA:

Bauhinia purpurea. Disponível em: <<http://www.paisagismodigital.com/item.aspx?id=100757>> -Bauhinia-purpurea> Acesso: 16/11/2015

Hydrangea macrophylla. Disponível em: <<http://www.paisagismodigital.com/item.aspx?id=100138>> -Hydrangea-macrophylla> Acesso: 16/11/2015

PATRO, Raquel. **Pata-de-vaca – Bauhinia variegata.** Disponível em: <<http://www.jardineiro.net/plantas/pata-de-vaca-bauhinia-variegata.html>> Acesso: 16/11/2015

PATRO, Raquel. **Hortênsia – Hydrangea macrophylla.** Disponível em: <<http://www.jardineiro.net/plantas/hortensia-hydrangea-macrophylla.html>> Acesso: 16/11/2015

Piso Tátil Concreto. Disponível em: <<http://www.pisotatil.com/concreto.html>> Acesso: 16/11/2015

PORTLAND, Associação Brasileira de Cimento. **Manual de placas de concreto: Passeio público.** São Paulo: Associação Brasileira de Cimento Portland – ABCP, 2009. 32 p. Disponível em <<http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2012/08/ManualPlacasDeConcreto1.pdf>> Acesso: 16/11/2015.

PATA-DE-VACA

- **Nome Científico:** Bauhinia variegata
- **Nome Popular:** Pata-de-vaca
- **Família:** Fabaceae
- **Categoria:** Árvores, Árvores Ornamentais.
- **Clima:** Equatorial, Tropical, Tropical úmido.
- **Altura:** 6 m
- **Diâmetro:** 5 m
- **Ambiente:** Pleno Sol

Por seu porte pequeno, rápido crescimento e beleza, a pata-de-vaca é uma espécie de eleição para o paisagismo urbano. Por não apresentar raízes agressivas, ela é ideal para calçadas, canteiros centrais e quintais pequenos, comuns às grandes cidades. Pode ser usada sob fiação elétrica.

HORTÊNSIA

- **Nome Científico:** Hydrangea macrophylla
- **Nome Popular:** Hortênsia/Hortência
- **Família:** Saxifragaceae
- **Categoria:** Arbustos, Flores Perenes.
- **Clima:** Subtropical, Temperado, Tropical de altitude.
- **Altura:** 1,5 m
- **Diâmetro:** 0,8 m.
- **Ambiente:** Pleno Sol

Flor símbolo do trecho preservado da Estrada da Graciosa que hoje é uma rodovia que leva ao litoral paranaense. É um arbusto muito florífero e rústico. Produz inflorescências em forma de buquês, compostas de muitas flores.

UNIDADES DE PAISAGEM

Implantação de totens dinâmicos e que aliam a ideia de preservação com a alta tecnologia, ou seja, aliando patrimônio cultural e desenvolvimento. Eles aparecem todas as vezes que alguma unidade de interesse de preservação aparecer, colocando fotos da mudança da paisagem, mapas de localização dentro de Curitiba, e contando um pouco da história de cada uma dessas unidades. Ou mesmo propagandas que podem ser oferecidas de contra partida à iniciativa privada, por alguma ação de preservação da paisagem, associando nomes de empresas com ações de incentivo a cultura.

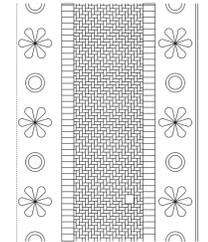


PLACAS DE GRANITO

- **Facilidade de manutenção:** A manutenção pode ser feita de forma localizada, retirando apenas as placas danificadas.
- **Conforto de rolamento:** A regularidade da superfície das placas e as pequenas espessuras conferem conforto ao caminhar ou no uso de cadeiras de rodas ou carrinhos.
- **Resistência e durabilidade:** As placas apresentam elevada resistência à abrasão e mecânica.
- **Conforto térmico:** A utilização de placas com cores claras proporciona menor absorção de calor, melhorando o conforto térmico das calçadas.

*execução das calçadas do centro que são pavimentadas com petit-pavé, e devem preservá-los, pois são elementos que atribuem valor histórico ao local, e conferem-lhe identidade.

*Exemplo: Petit-Pavé de um trecho da Rua Barão do Sero Azul



PISO TÁTIL

- **Material:** Concreto
- **Medida:** 250x250x5mm.
- **Uso:** Áreas externas
- **Cores:** Vermelho
- **Fixação:** Cimento ou Argamassa