

Apresentação

Esse projeto propõe suma intervenção na área sul do bairro Centro na cidade de Curitiba. A formação do tecido urbano dessa área teve início na segunda metade do século 19, quando após o fim do período colonial e da economia tropeira, o avanço da economia da erva-mate e o período da modernidade levam os habitantes a vencerem a principal barreira ao sul do núcleo urbano original, o Rio Ivo. Com a construção da estrada de ferro a fundação da estação de trem se torna um dos pontos do novo eixo que vem a se formar na Rua da Imperatriz (atual Rua Barão do Rio Branco). O novo eixo passa a ter tanta importância quanto a Rua XV de Novembro (os republicanos de novo). Na ligação entre o Centro Baixo, ou Centro Novo, e o Centro Antigo, instalam-se os edifícios governamentais, como a Assembleia Legislativa do Estado (atual Câmara dos Vereadores) e o Palácio do Governo (atual Museu da Imagem e do Som). A região era parte de todas as “obras de melhoramentos” que tiveram início na cidade no início do século 20. Além da eletricidade ou do bonde, que seguia pela Rua Barão do Rio Branco rumo à Catedral, destacam-se as obras de drenagem que tiveram início no começo do século. Como dito antes o Rio Ivo era uma barreira que segurou o avanço da cidade durante mais de um século. Porém, mesmo depois de ultrapassado, ele ainda foi uma constante para os moradores do Centro Baixo durante bastante tempo, já que as cheias eram frequentes e como a região é bastante plana os moradores frequentemente sofriam com esse problema.

As obras de canalização definitivas só viriam a ocorrer no final da década de 1980, quando as novas galerias de drenagem finalmente passaram a dar vazão à água da chuva. Acontece que nesse período a área pouco se desenvolveu para além da riqueza ostentada pela Rua Barão do Rio Branco. O governo do estado se mudou para o atual Centro Cívico na década de 1960. A única obra moderna de maior porte da região foi o terminal rodoviário (atual terminal do Guadalupe), que na década de 1970, junto com a estação de trem, se mudou para a atual estação Rodoferroviária. O eixo da Rua Barão do Rio branco deixa de ser um eixo, já que não tem mais com o que ligar, várias edificações são simplesmente abandonadas.

A isso somou-se um lento processo de degradação pelo qual os centros das cidades passam devido aos vários fatores que levaram a população a viver cada vez mais longe, sejam as melhorias do sistema de transporte ou o pelo incentivo do governo federal à moradia em loteamentos afastados. Esse processo histórico fez que desde a sua formação o Centro Baixo de Curitiba fosse uma área de menor desenvolvimento econômico e cada vez mais sujeita a degradação.

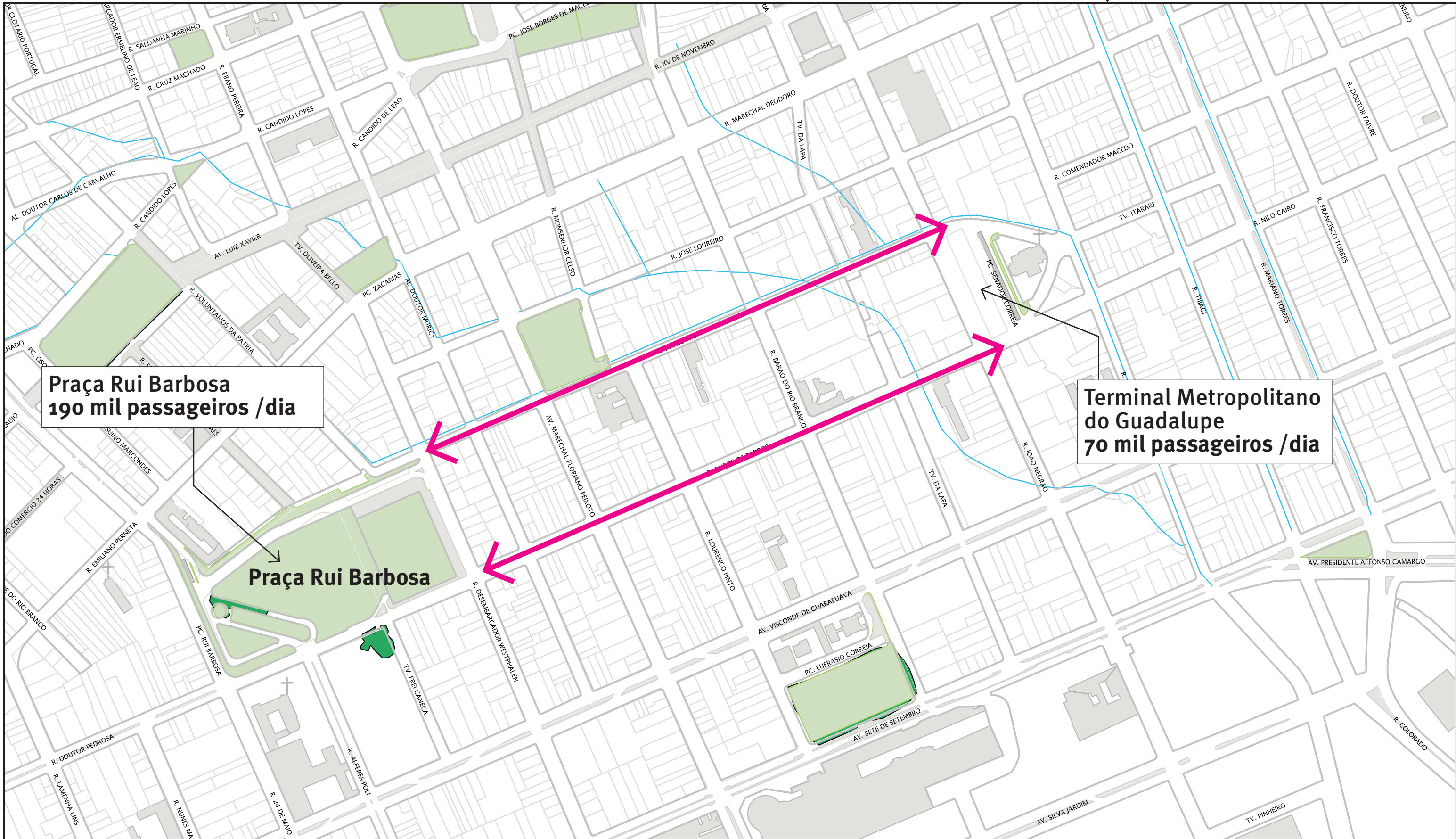
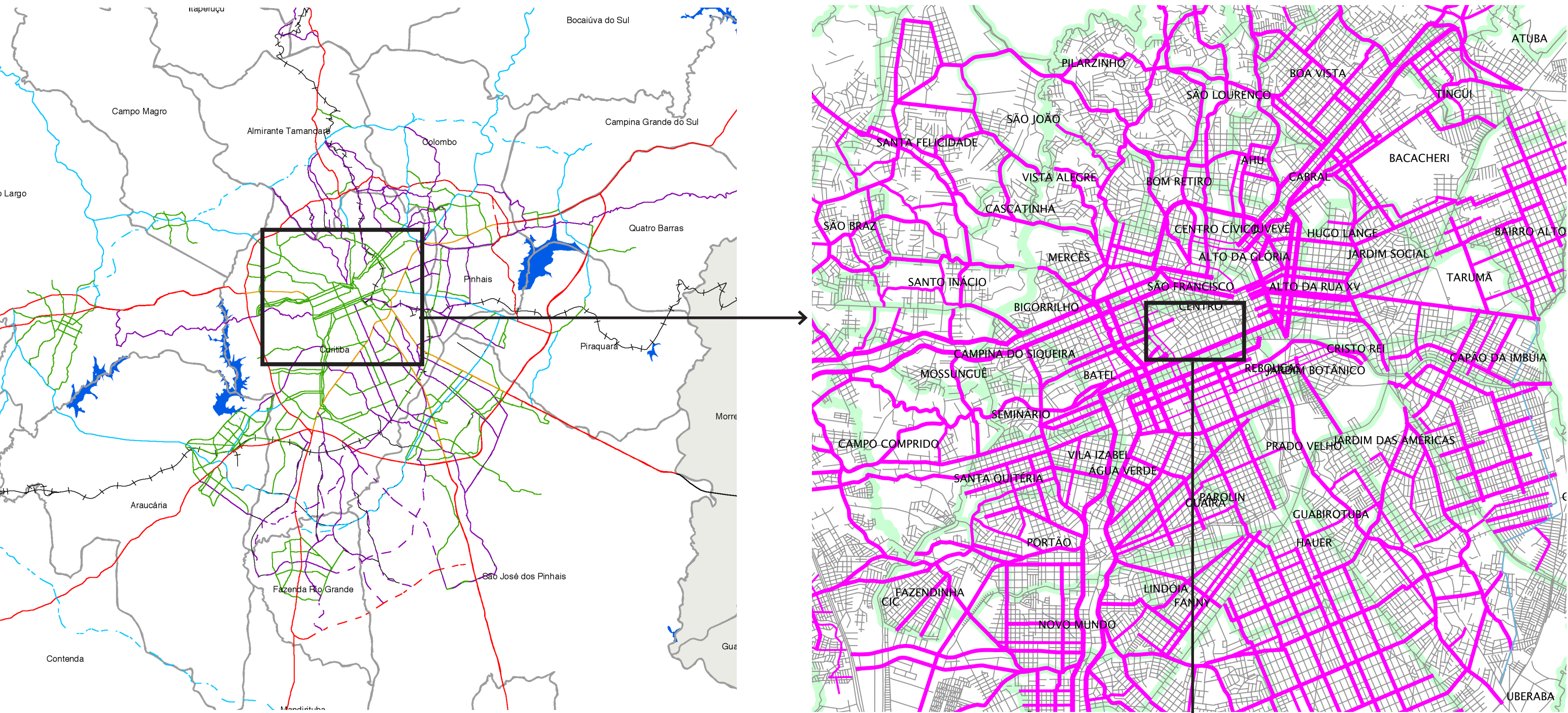
RMC

Como núcleo fundador da cidade é natural que Curitiba esteja nos eixos de ligação com os demais municípios da região metropolitana. A presença do Terminal Metropolitano do Guadalupe no Centro de Curitiba cria uma forte ligação do centro não só com os moradores de Curitiba mas também com os demais municípios da Região Metropolitana. Como esses municípios tem hoje maior taxa de crescimento populacional e valor do imóvel mais acessível acabam se tornando uma alternativa de moradia mesmo para quem estuda ou trabalha em Curitiba. Curitiba tinha em 2010 1,75 milhões de habitantes. Acrescentada a população dos outros municípios da RMC chega-se a 3,2 milhões de habitantes, sendo a grande maioria dde municípios limdeiros com Curitiba, São José, Colombo e Araucária têm juntas mais600 mil habitantes. Mesmo com a integração do transporte público, o centro ainda desempenha papel fundamental no acesso dos moradores da RMC à cidade.

Centro

O centro de Curitiba passou por um processo de perda de população entre as décadas de 1980 a 1990, que parece ter se estabilizado na década seguinte. Porém em um ritmo muito mais lento que o dos bairros do entorno. Seus principais terminais de transporte são a praça Rui Barbosa, que se comunica com a região metropolitana pelo sistema integrado de transporte, no qual os passageiros vindos de outros municípios se conectam ao sistema por outros terminais, mais próximos à sua origem e o Terminal Metropolitano Guadalupe, que traz passageiros de localidades não integrados ao sistema de Curitiba ou que não precisem da integração para chegar diretamente ao centro da cidade.

Esses dois terminais criam um eixo de circulação com a origem da maior parte da população da cidade



Diretrizes

A partir dos conceitos estudados e das informações apresentadas sobre a área, foram estabelecidas as seguintes diretrizes, tendo como objetivo maior e anterior seguir o princípio de construir uma cidade mais justa, apoiado no direito de uso de todas as camadas da população:

- 1

Articular e melhorar o sistema de espaços livres da região, com ênfase na função peatonal, estimulando a permanência e o encontro, fundamentais para devolver ao Centro o sentimento de lugar, melhorando a paisagem urbana e a qualidade ambiental, revisando as funções das praças Rui Barbosa e Senador Correa e melhorias nas ruas José Loureiro, Pedro Ivo e Travessa da Lapa.
- 2

Promover a economia da região baseada no pequeno comércio e serviços, aproveitando sua diversidade e capacidade de desenvolvimento, estabelecendo padrões arquitetônicos que possam ser adotados pelos comerciantes para a formação de um conjunto arquitetônico mais coeso;
- 3

Promover o uso dos espaços vazios, abandonados e subutilizados, com atividades que possam atender os interesses e necessidades de seus usuários e moradores atuais e novos com melhor aproveitamento do uso dos terrenos públicos de grande porte existentes na região;
- 4

Proteger o patrimônio arquitetônico e torná-lo acessível à população. Agir no sentido de preservar o patrimônio banal;
- 5

Melhorar a mobilidade e acessibilidade, solucionando os conflitos de tráfego entre as ruas Barão do Rio Branco e Pedro Ivo;
- 6

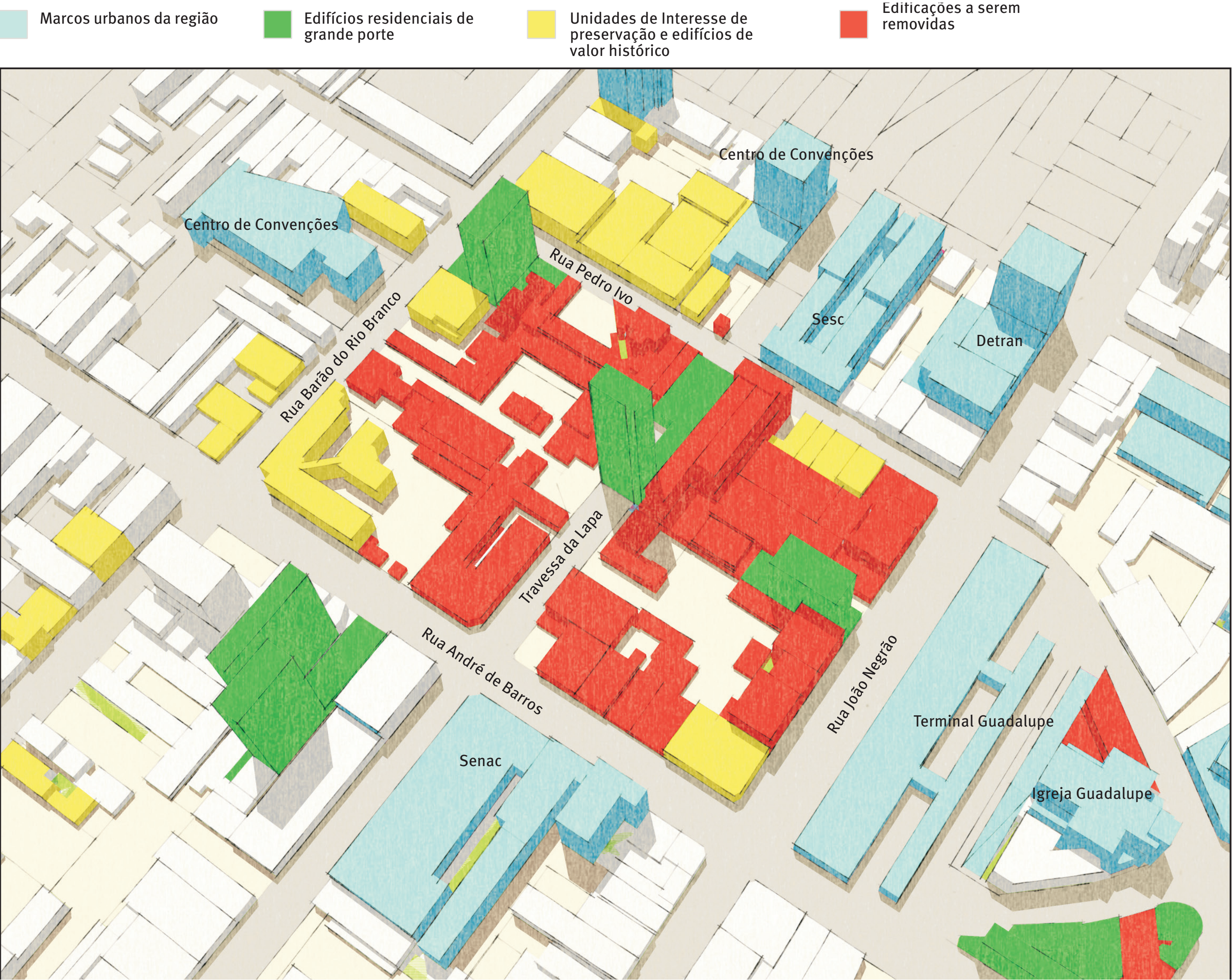
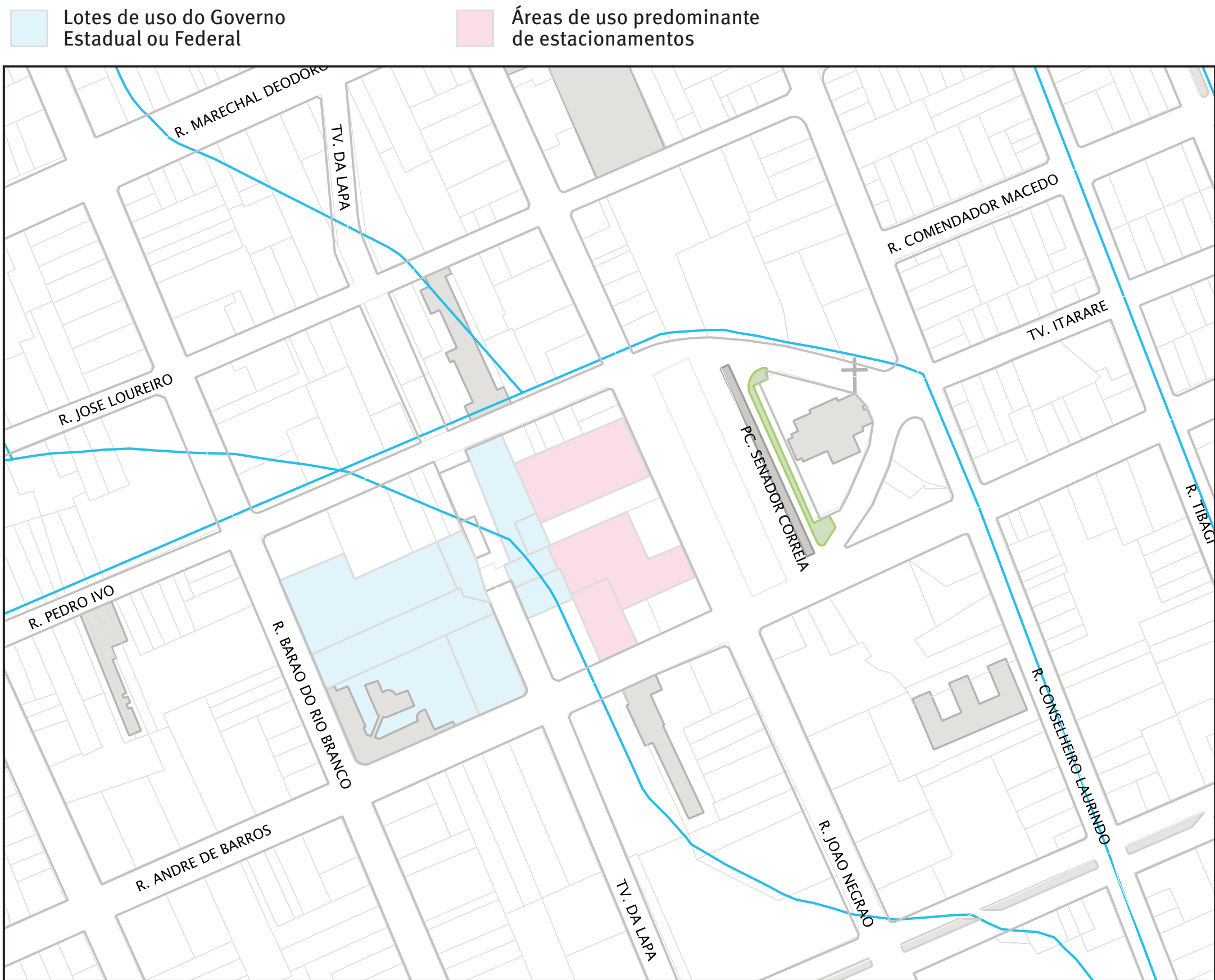
Manutenção do moradores e estímulo a novas habitações, acompanhados por fornecimento de espaços públicos adequados e a qualidade e diversidade dos serviços;
- 7

Promover a diversidade de classes e cultural, com manutenção de valores e aspectos positivos já existentes na região, evitando o “enobrecimento” e consequente consequente expulsão da população mais pobre;
- 8

Estimular o uso em dias e horários que atualmente não são explorados, com a criação de espaços para eventos;
- 9

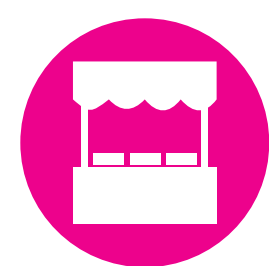
Aumentar a permeabilidade entre o Centro Baixo e a área mais desenvolvida economicamente do Centro, atraindo e estimulando o convívio entre os usuários das duas regiões;
- 10

Melhorar a segurança com base no princípio de uso e pertencimento.



Partido

Até o início da década de 1990 a Rua Barão do Rio branco era trajeto dos ônibus epressos da linha Norte -Sul, principal eixo de transporte da cidade. Para atender as necessidades da implementação do novo sistema de biarticulados com embarque no nível da plataforma o grajeto foi transferido para a Travessa da Lapa, onde uma quadra foi cortada ao meio para dar acesso à estação da Praça Santos Andrade. O rasgo criado teve um forte impacto na paisagem e criou caminhos de difícil acesso ao pedestre. Essa proposta preve que a transporte público seja transferido para o subsolo npo trecho entre a Rua Lourenço pinto e a Rua André de Barros. Com essa ação seria possível integrar o trânsito de pedestres entre o sentido Rua XV de Novembro e Rua André de Barros. No sentido Praça Rui Barbosa Terminal do Guadalupe a pedestrianização de uma quadra da Rua Pedro Ivo absorve e ajuda a distribuir o trânsito de pedestres entre seus diversos sentidos. O uso do miolo de quadra como espaço público gera um contraponto com a Praça Rui Barbosa, criando um espaço de permanência que se articula com o restante do sistema de praças da região. Retirada de edificios burocráticos e estacionamentos. Permanência de uso habitacional



Comércio

Para incentivar o comércio local e de pequeno porte são criados dois pontos principais: as galerias das torres residenciais **1** e um shopping popular em dois galpões na Rua Pedro Ivo **2**. A maior parcela dos pontos deve ser locada preferencialmente para comerciantes comprovadamente de pequeno porte, que poderiam ser determinados por serem optantes do modelo SIMPLES de tributação, por exemplo.

Para dar apoio ao comércio local foi planejada a instalação de um a sede do Sebrae **3** com atuação direta junto à comunidade e aos comerciantes locais, além da população como um todo, promovendo o empreendedorismo e complementando as atividades do sistema S oferecidas pelo Sesc e pelo Senac. Parte do espaço ao lado do museu também pode ser usado para feiras sazonais, como do livro ou gastronômicas.



Atendimento ao cidadão

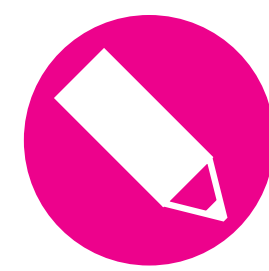
Construção de pequeno porte para atendimento ao cidadão, retirando parte do caráter de monumentalidade associada ao estado e associando-se a uma escala mais próxima das pessoas. Uma relacionada à saúde **4**, com atendimento de saúde preventiva e educação e outra de segurança **5**, que além da responsabilidade pela segurança continua funcionando como atendimento a serviços como certidoões e carteira de identidade.



MIS

Para criar um novo marco urbano e oferecer à população a oportunidade de desenvolver seu senso crítico em relação à sociedade contemporânea propôs-se a Construção de um anexo ao Museu da Imagem e do Som (MIS) **8**, que promoveria exposições, debates e performances com o público no entorno, contribuindo para a percepção do espaço. Um edifício contemporâneo que carregue em si o espírito das novas linguagens de comunicação.

- Sala de Cinema em homenagem ao antigo Cine Vitória, primeiro dos cinemas de grande porte a ser extinto nas últimas décadas do século passado e que se localizava no outro lado da rua, na Barão do Rio Branco.
- Pilotis: Área livre que se integra à praça e dá acesso ao cinema e ao MIS.
- Área para exposições e cursos ligados à arte, imagem e linguagens digitais de comunicação.



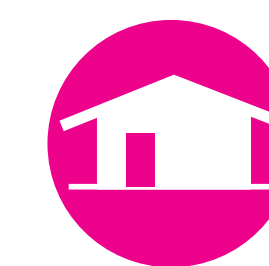
Educação

Crianças e mulheres costumam ser mais sensíveis a qualidade do espaço público e a sua presença costuma contribuir para o sucesso do lugar. A presença de uma escola **9** é um elemento importante para a diversidade do lugar. Alternativas para atraí-las são importantes para manutenção da qualidade do espaço. As instalações esportivas **10** podem ser compartilhadas com a comunidades nos períodos da noite ou fins de semana



Participação da comunidade

O uso e a preservação do espaço público depende do interesse da comunidade de se envolver com ele. Na área mais isolada **11** e frequentada principalmente por moradores e alunos da escola será implantado um jardim comunitário. O conjunto de sobrados Art Deco de frente para a Rua Pedro Ivo se abrem para os fundos criando uma ligação entre os dois espaços com serviços como biblioteca e uma padaria comunitária.



Habitação

Trazer habitantes para o centro da cidade é uma forma de gerar mais segurança para a região, ampliando os horários e dias de uso. A presença de um espaço público de qualidade torna-se um atrativo para que essa população se engaje como uma comunidade. Na frente da Rua André de Barros existem três lotes onde encontram-se atualmente quatro hotéis, que funcionam principalmente com a locação de vagas para estacionamento. Esses lotes seriam adquiridos pelo estado para a implantação de duas torres de habitação que seriam permitiriam a construção de duas torres de habitação coletiva.

6 Lote Norte

2.376m² x 5 (potencial construtivo)
= 11.880m²
+ 2 x 980 m² (acrécimo da área de galerias)
= 1.960 m²
Total = 13.840 m²
230 unidades de 60m²

7 Lote Sul

2.957m² x 5 (potencial construtivo) = 14.785m²
+ 2 x 1.400 m² (acrécimo da área de galerias)
= 2.800 m²
Total = 17.585
293 unidades de 60m²



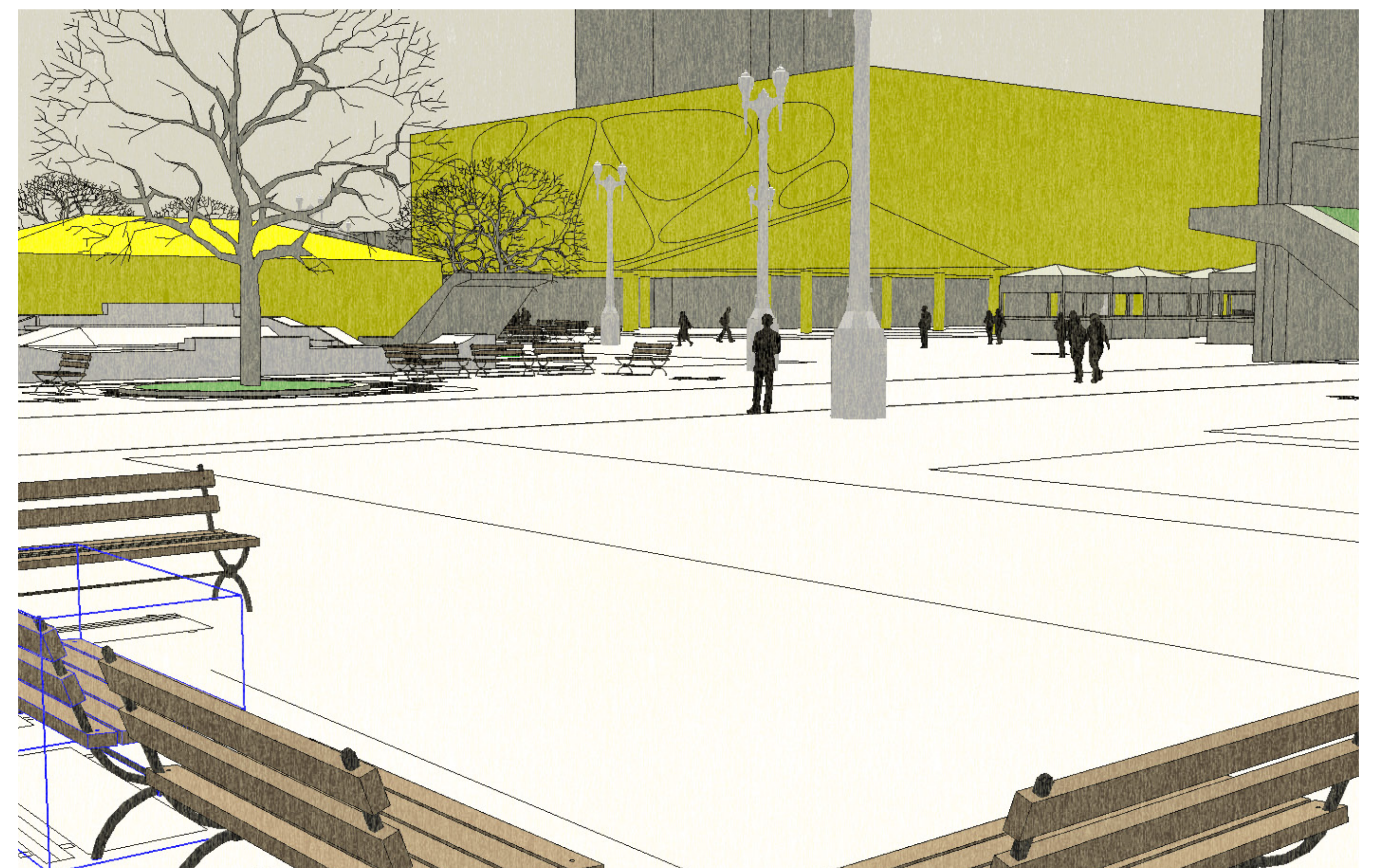
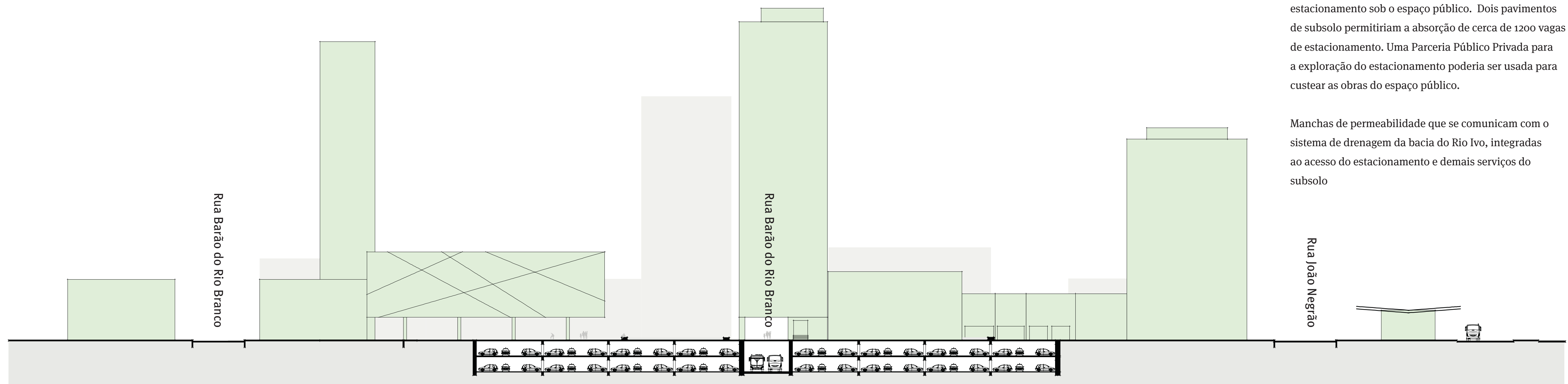
Turismo

A casa onde funcionou a primeira delegacia de polícia **12** deix de ser usada pela Polícia Civil e passa a funcionar como um posto de atendimento ao setor histórico da Rua Barão do Rio Branco. Dois outros edifícios da região tem uma vocação para serem transformados em hostels **13**

Estacionamento

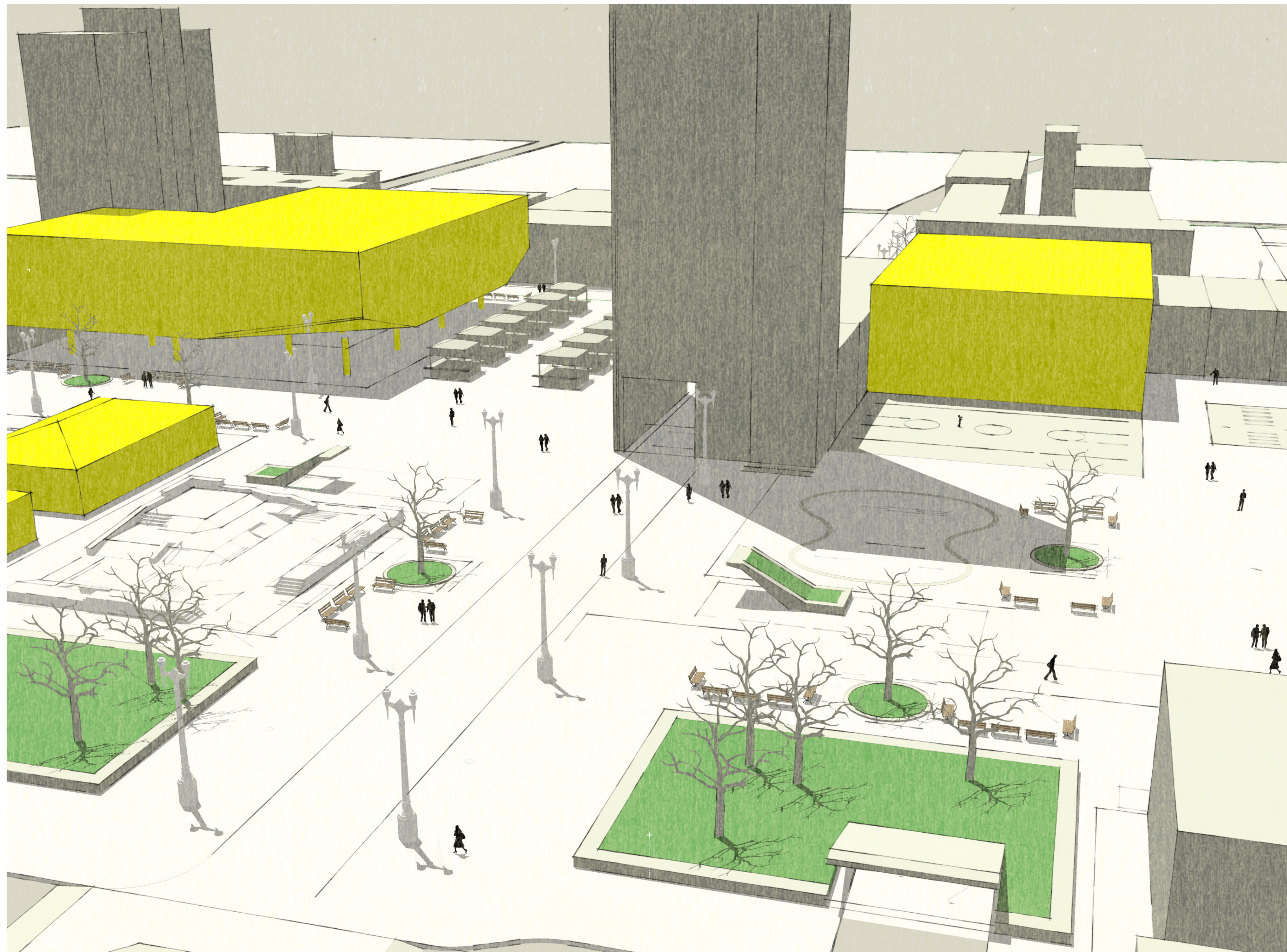
Com a transposição do transporte público para o subsolo surge a oportunidade de criar também um estacionamento sob o espaço público. Dois pavimentos de subsolo permitiriam a absorção de cerca de 1200 vagas de estacionamento. Uma Parceria Público Privada para a exploração do estacionamento poderia ser usada para custear as obras do espaço público.

Manchas de permeabilidade que se comunicam com o sistema de drenagem da bacia do Rio Ivo, integradas ao acesso do estacionamento e demais serviços do subsolo



Forma

No sentido Norte Sul os elementos são distribuídos ao longo da travessa da Lapa. Atividades esportivas, comércio, sombra e lugares para sentar ficam disponíveis para estimular o tempo de permanência no local. O uso do miolo de quadra cria uma praça de características únicas no centro da cidade. Ao mesmo tempo privilegia-se a visibilidade do entorno, como forma de garantir a segurança no local. O uso de mobiliário e calçamento semelhante ao da Rua Barão do Rio Branco faz com que a área torne-se um prolongamento natural desta. As saídas do estacionamento trazem as pessoas para o centro da praça, valorizando para os olhos do motorista o espaço público dedicado ao pedestre.



Forma

A implantação usa e estimula o uso dos espaços intersticiais criados pelas edificações como uma forma de envolver o cidadão com o espaço público. O modelo cria também possibilidades de expansão para o entorno, incentivando as áreas próximas a se conectarem a esse ponto do sistema de espaços livre do Centro de Curitiba.

