



Largo da Ordem, R. Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.



Prça Generoso Marques, esquina com R XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



R. do Rosário. FONTE: A autora, 2012.



R. Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.



Prça Generoso Marques. FONTE: A autora, 2012.



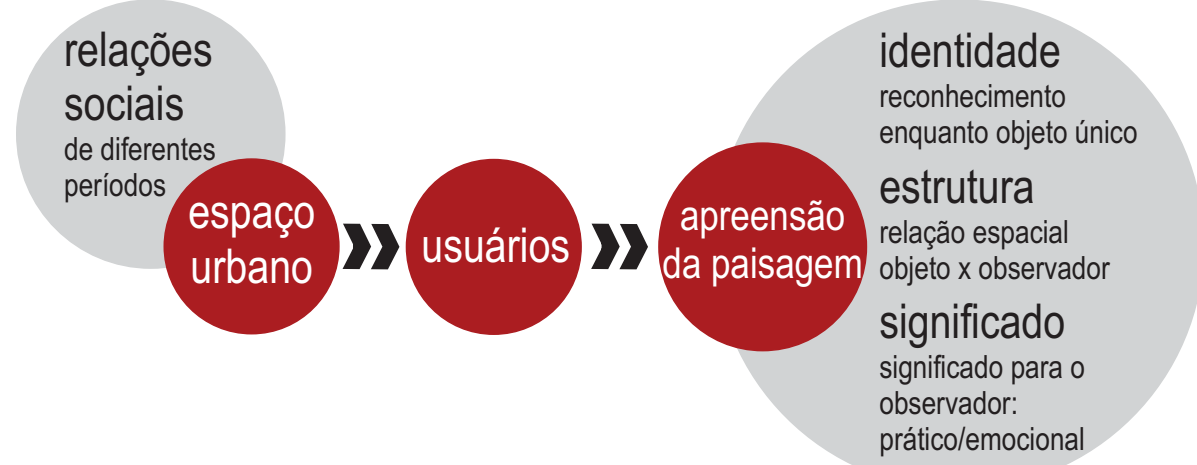
Museu de Arte Contemporânea, R. Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.



Palacete dos Leões, Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.

## MORFOLOGIA URBANA E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

A cidade, como produto das relações sociais que se desenvolvem ao longo do tempo, está sujeita às pressões de inúmeros agentes. Neste contexto, observa-se a inversão de valores quanto à real finalidade do meio urbano, que passa a ser caracterizado, exclusivamente, como gerador de lucro, sem preocupação com questões ambientais e socioculturais. No entanto, é no espaço urbano que se desenvolvem as inúmeras atividades cotidianas que possibilitam a percepção e a apreensão da paisagem por seus usuários. Ressalta-se a importância de qualificar os espaços públicos através da manutenção ou inserção de fatores físicos e sensoriais, diretamente relacionados à decodificação dos espaços. Processo que pode ser aclarado e instigado por atributos do ambiente externo que auxiliam na construção de uma imagem mental, na qual se somam: a identidade do lugar; a relação que o usuário estabelece com a estrutura espacial; e o significado desta para o observador. (LYNCH, 2006).



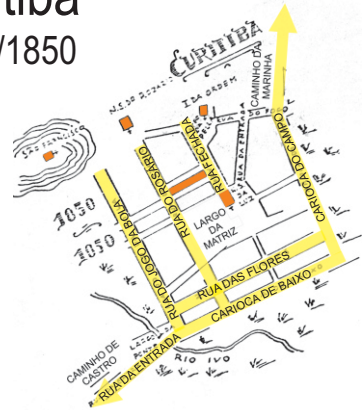
FONTE: A autora, 2013, a partir de LYNCH, 2006.

## CAMINHOS ANTIGOS DE CURITIBA: DEFINIÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Visando estabelecer um recorte de Curitiba, que possibilitasse uma análise morfológica aprofundada, optou-se, pelo estudo do vínculo entre o processo de urbanização e a rede viária, por ser esta que estrutura o tecido urbano e que permite a conformação de uma unidade a um organismo tão diversificado.

As ruas estruturadoras do núcleo tradicional de Curitiba foram elencadas através da leitura dos mapas de 1830/1850, 1857 e 1894 e sua relação com as dinâmicas sociais do período retratado. Assim, a representação do núcleo urbano em 1857 foi definida como base para a sequência dos estudos, por ser o primeiro, dos mapas identificados, a retratar a forma urbana da cidade posteriormente à sua nomeação como capital da província do Paraná, no ano de 1854.

curitiba  
1830/1850



curitiba  
1894



curitiba  
1857



A vitalidade do espaço urbano está diretamente relacionada à qualidade ambiental que o mesmo apresenta; à medida que os cidadãos sentem-se atraídos, seguros e confortáveis nos espaços públicos, viver a cidade torna-se uma atividade prazerosa que se mostra interessante para novos usuários. Cabe aos arquitetos e urbanistas reconhecerem nos espaços construídos as dinâmicas sociais que ali se desenvolvem, buscando incentivá-las ou coibi-las. Visando uma ocupação democrática, integrada às atividades cotidianas e proporcionando qualidade à vida urbana.

Ressalta-se que a manutenção e identificação do processo de formação histórica e cultural, é capaz de transmitir significado aos usuários, inspirar a vida em comunidade e fomentar a identidade dos cidadãos. (LAMAS, 2009). Assim, vê-se a necessidade de políticas de planejamento convergentes e integradas às ações e estudos relacionados à morfologia urbana e à preservação do patrimônio cultural. Promovendo a manutenção e harmonização dos espaços consolidados integrados à cidade, física e socialmente, sendo capaz de contribuir para o desenvolvimento urbano, sem recorrer à espetacularização ou ao congelamento de áreas antigas. São estas ações que, aliadas à participação popular, possibilitarão uma maior aderência à realidade local e reforçarão a identidade e a coesão social de seus cidadãos. (DIAS, 2005).



FONTE: A autora, 2013.

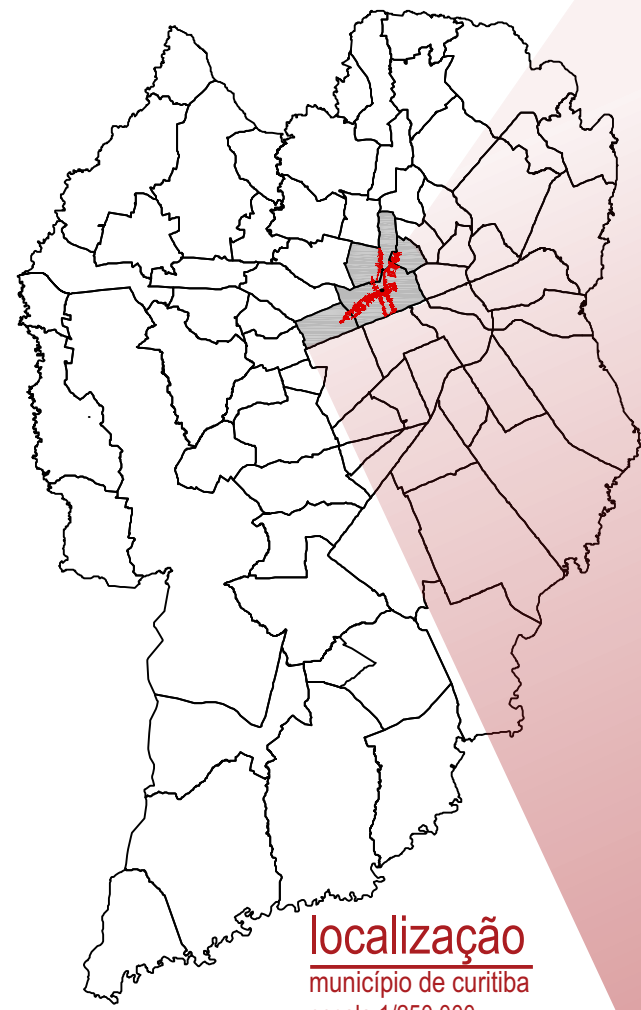
Os reflexos espaciais deste processo de crescimento podem ser observados se comparados os mapas de 1857 e de 1894:

curitiba  
1857

Retrata Curitiba como um núcleo urbano bastante reduzido, contido entre os rios Ivo e Belém, com a indicação, apenas, das edificações religiosas.

curitiba  
1894

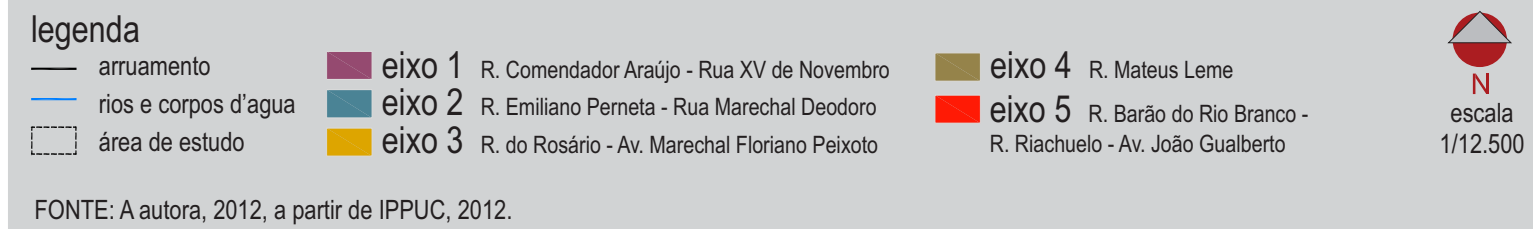
Nota-se a extensão das vias que estruturaram o núcleo tradicional, abrigando novas instituições administrativas, religiosas, militares e culturais. A expansão da malha urbana se deu através do prolongamento das vias existentes, atingindo regiões que se desenvolviam como colônias de imigrantes e, principalmente, o entorno da Estação Ferroviária, inaugurada em 1885.



localização  
município de curitiba  
escala 1/250.000

A partir da síntese apresentada foi delimitada a área de estudo, com base nas vias consolidadas no mapa de 1857 e suas extensões, identificadas no mapa de 1894. Assim, foram definidos 5 eixos viários.

### área de estudo



FONTE: A autora, 2012, a partir de IPPUC, 2012.

## REQUALIFICAÇÃO DOS CAMINHOS ANTIGOS DE CURITIBA



FONTE: A autora, 2013.

### problemática

Como intervir na área central de Curitiba para que os aspectos de formação histórica e cultural da paisagem, representados por seus "Caminhos Antigos", possam ser valorizados?

### objetivo

Promover intervenções na área central de Curitiba visando à requalificação da paisagem dos espaços públicos, sobretudo relacionados aos "Caminhos Antigos". Garantindo que as dinâmicas existentes na área central e as que possam vir a ocorrer, se deem em ambientes propícios às atividades sociais e à apreensão dos processos urbanos de formação deste meio.

### diretrizes

a. Incentivar o processo de retomada das estruturas urbanas consolidadas através da recuperação dos espaços públicos.  
b. Integrar os "Caminhos Antigos" às demais áreas centrais, tendo como base as dinâmicas existentes.  
c. Intervir nos modais e na infraestrutura viária no sentido de reduzir a utilização de veículos particulares na área central, qualificando-a para os pedestres.

### patrimônio urbano

Possibilitar a construção de uma imagem mais completa da paisagem urbana e do patrimônio, mediante a identificação do processo de consolidação dos "Caminhos Antigos" estudados.

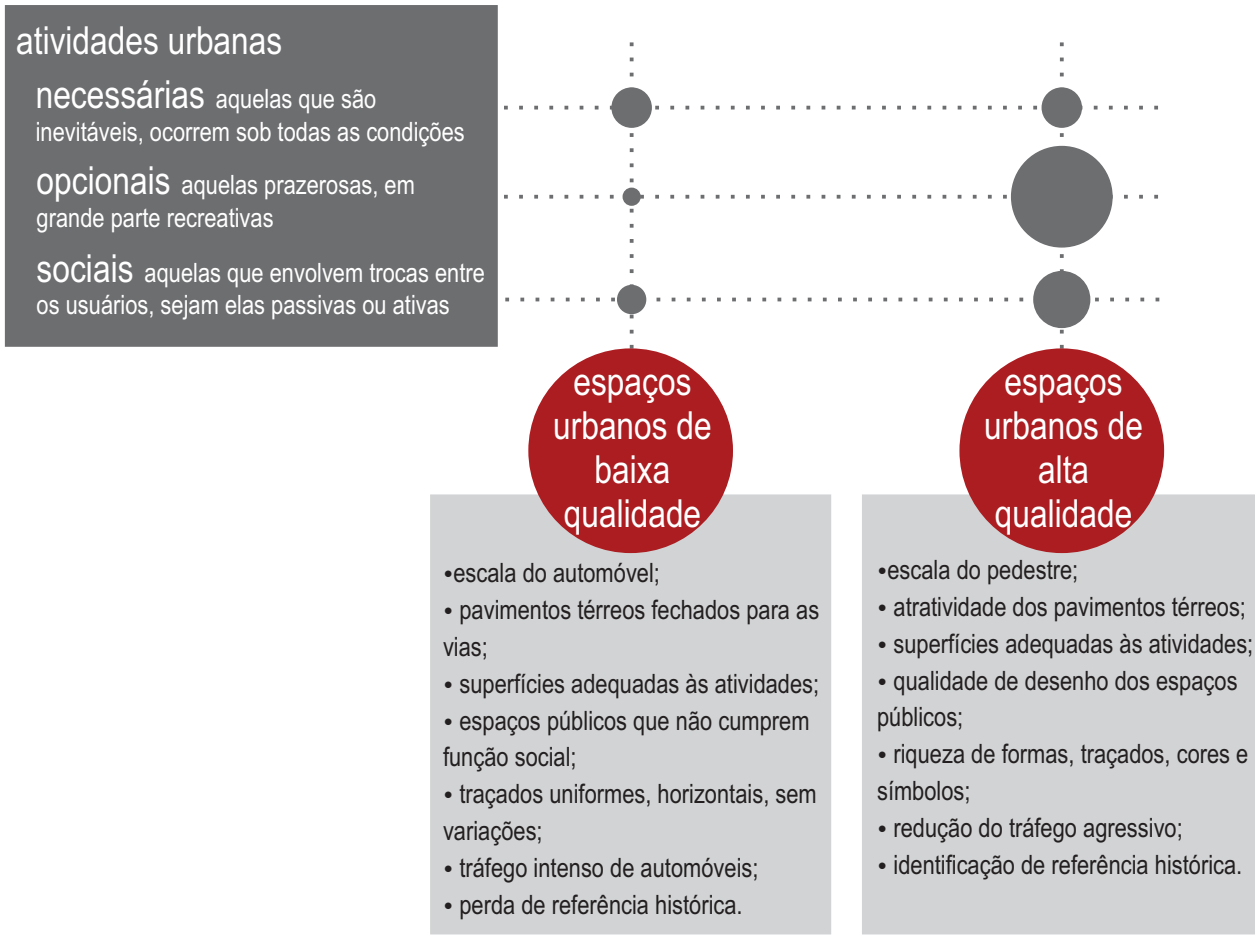
### ações

1. Reconhecer os pontos de maior atratividade de usuários na área;
2. Identificar os principais trajetos realizados pelos usuários da área central;
3. Reduzir os espaços destinados aos automóveis, qualificando a apreensão da paisagem urbana;
4. Verificar a viabilidade de um novo modal que, com infraestrutura adequada, possibilite a redução do tráfego de automóveis particulares;
5. Promover a recuperação do uso social e recreativo de praças e vias;
6. Qualificar passeios e mobiliários urbanos, incentivando os trajetos a pé;

1. Articular as instâncias responsáveis pelo patrimônio histórico, promovendo uma gestão integrada;
2. Garantir assistência técnica aos proprietários das edificações de interesse e às novas edificações;
3. Identificar instrumentos jurídicos e urbanísticos que contribuam para a preservação do patrimônio cultural;
4. Promover ações educacionais patrimoniais;
5. Implantar projeto gráfico de identificação dos "Caminhos Antigos de Curitiba".

FONTE: A autora, 2013.

Relação entre o desenvolvimento de atividades e a qualidade dos espaços urbanos:



FONTE: A autora, 2013, a partir de GEHL, 2010.





Largo da Ordem, R. Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques, esquina com R XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



R. do Rosário. FONTE: A autora, 2012.



R. Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques. FONTE: A autora, 2012.

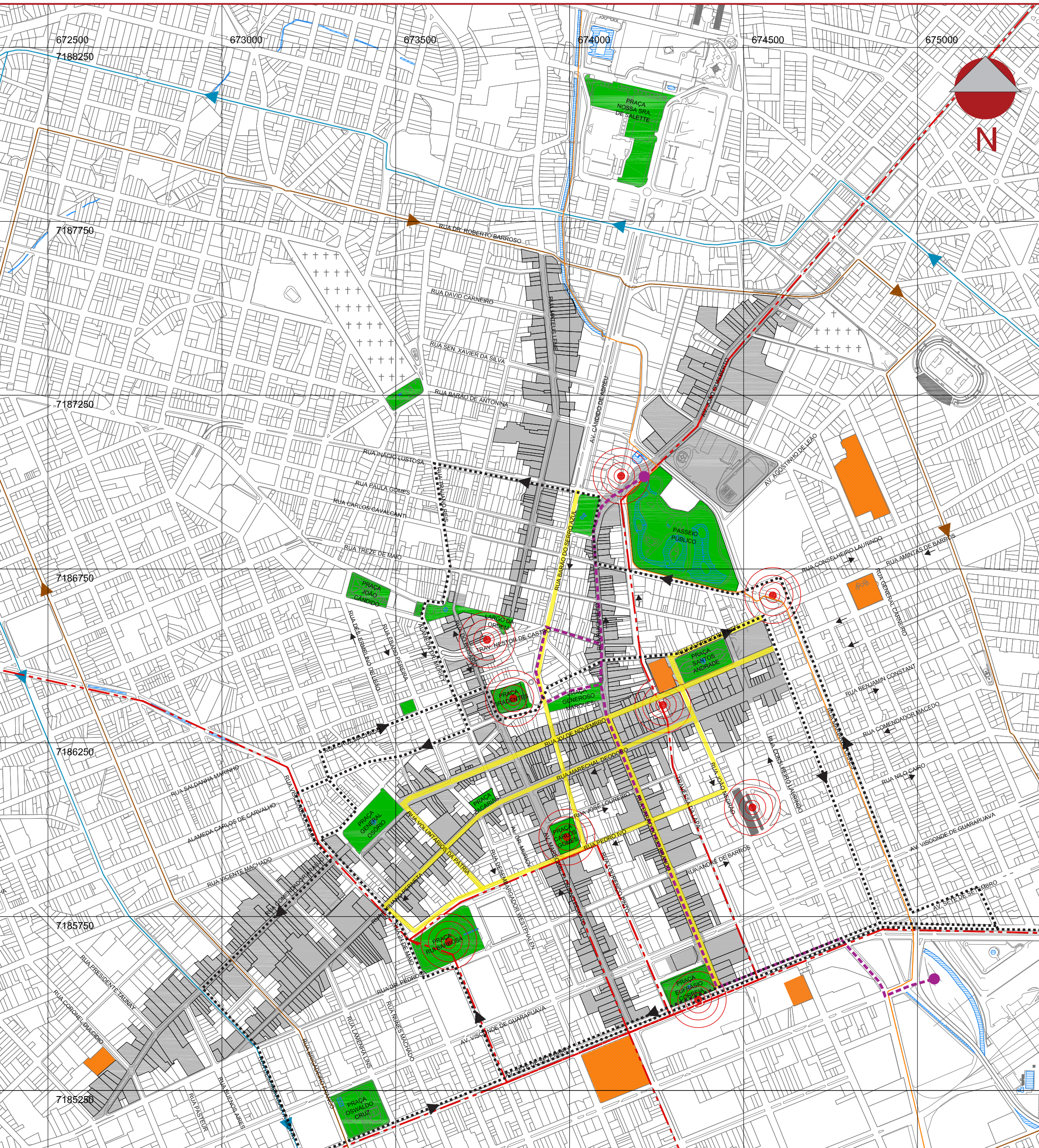
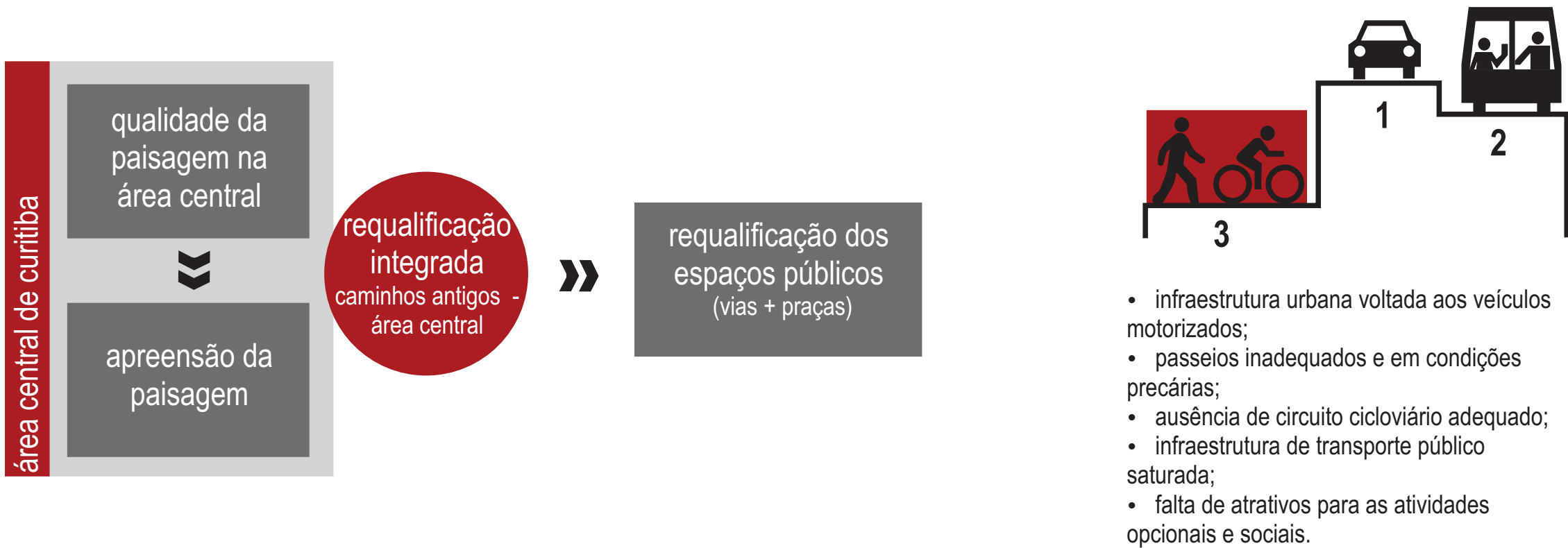


Museu de Arte Contemporânea, R. Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.



Palácio dos Leões, Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.

## DIAGNÓSTICO: ESPAÇO PÚBLICO NA ÁREA CENTRAL



### diagnóstico aspectos relacionados ao tráfego na área central

#### legenda

- arruamento
  - rios e corpos d'água
  - área de estudo
  - caminhos antigos
  - praças
  - anel viário central
  - linhas de ônibus expressas
- composição o sistema de espaços públicos da área central. Encontram-se, em sua maioria, como parte integrante da rede de transportes públicos.
- obra finalizada em 2012, que visa conduzir e distribuir o tráfego pesado ao redor da área central, sem que seja necessário acessá-la para chegar a destinos próximos.
- Adquiriram significado simbólico para os curitibanos desde sua implantação de vanguarda durante a década de 1970. Estruturam a rede integrada de transportes (RIT), implantadas em vias segregadas, que promovem viagens em tempos reduzidos nos sentidos norte-sul e leste-oeste, além de boa capacidade de passageiros. No entanto, sua infraestrutura encontra-se saturada. Existe projeto para a substituição de trechos pelo sistema de metrô subterrâneo, sendo a primeira etapa no eixo norte-sul.

- linha circular centro (horário e anti-horário)
  - ciclovía
  - traçado bondinho turístico
  - instituições públicas de ensino superior
- linha independente, sem integração à RIT, realizada por veículos de baixa capacidade. Número de passageiros por dia útil (URBS, 2013): sentido HORÁRIO - 450 passag./dia útil; sentido ANTI-HORÁRIO - 1496 passag./dia útil.
- sistema cicloviário de lazer, promovendo a integração de alguns parques de Curitiba. Infraestrutura degradada e inadequada como sistema de transporte.
- proposta do IPPUC, de recuperação dos antigos bondes como atrativo turístico e cultural. O trajeto liga o Passeio Público à garagem da antiga RFFSA e possui 2,8 km.
- os estudantes compõem uma parcela importante dos usuários da área central, tanto pelos trajetos entre as instituições, como pelos deslocamentos entre as residências, que se estabelecem na área, e a universidade. Formam a maior parte da demanda por um sistema cicloviário adequado.

- pontos de embarque e desembarque de usuários
  - trajetos de maior fluxo de pedestres
- locais ligados à rede de transporte público que atendem à demanda que trabalha na área central ou vai em busca de comércio e serviços, reforçando o caráter de pólo atrativo da mesma. Ligam o centro da capital à grande parte das cidades da Região Metropolitana de Curitiba (RMC).
- ligam, em sua maioria, os pontos de embarque e desembarque de usuários e áreas atrativas do centro, como pontos comerciais importantes e prestadores de serviços.

FONTE: A autora, 2013, a partir de IPPUC, 2012.  
escala 1 / 10.000

## deficiências

### tráfego intenso de automóveis

- predominância de infraestrutura ao automóvel;
- tráfego intenso direcionado à área central;
- congestionamentos: vias de maior capacidade de tráfego e velocidade e vias mais estreitas;
- conformação de um ambiente poluído e agressivo ao pedestre.

### passéis inadequados

- passéis estreitos;
- obstruídos por mobiliários mal posicionados;
- piso liso e irregular;
- mal conservação dos passeis;
- dificuldade de deslocamento, essencialmente para pedestres com mobilidade reduzida;
- condições dos passeis inibem os trajetos a pé;
- atividades a pé se restringem à aquelas extremamente necessárias.

### espaços que não contribuem para atividades sociais

- mobiliários dispostos sem a verificação da realidade;
- mal distribuídos que não favorecem as atividades sociais como, reunião de pessoas, observação da via, comunicação com os demais usuários;
- elementos de bloqueio que, em função de outros meios de locomoção, privam o pedestre da via, conduzindo por trajetos alternativos.

## potencialidades

### escala do pedestre

- fator potencial da área central;
- a escala que tem como base as dimensões do corpo humano;
- aprendida à 5km/h;
- variedade de ritmos no nível térreo;
- a atratividade está nas vitrines voltadas para a via, nas portas, janelas e transparências;
- favorecem as atividades, o comportamento e a comunicação no ambiente urbano;
- forte relação com as áreas patrimoniais.

### vias exclusivas para pedestres

- década de 1970: ações em favor dos pedestres;
- fechamento da Rua XV de Novembro;
- ações integradas para a apropriação dos usuários;
- adquiriu caráter simbólico para os cidadãos;
- nos 40 anos que se seguiram as intervenções foram voltadas aos veículos automotores;
- necessidade de repensar prioridades.

## referência histórica

- recorrente na área central, por esta abrigar as mais antigas urbanizações de Curitiba;
- exemplares no setor histórico e dispersas pela região central;
- questões patrimoniais foram comumente trabalhadas com enfoque turístico;
- necessidade de integração entre a preservação do patrimônio e as atividades cotidianas dos usuários.



Rua Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.

Rua Barão do Rio Branco. FONTE: A autora, 2012.



Rua Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.

Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.



Av. Marechal Floriano. FONTE: A autora, 2012.

Passeio Público. FONTE: A autora, 2012.



Rua Riachuelo. FONTE: A autora, 2012.

Rua Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.



Rua Saldanha Marinho. FONTE: A autora, 2012.

Rua XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



Rua Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.

Rua XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.





Largo da Ordem, R. Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques, esquina com R. XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



R. do Rosário. FONTE: A autora, 2012.



R. Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques. FONTE: A autora, 2012.

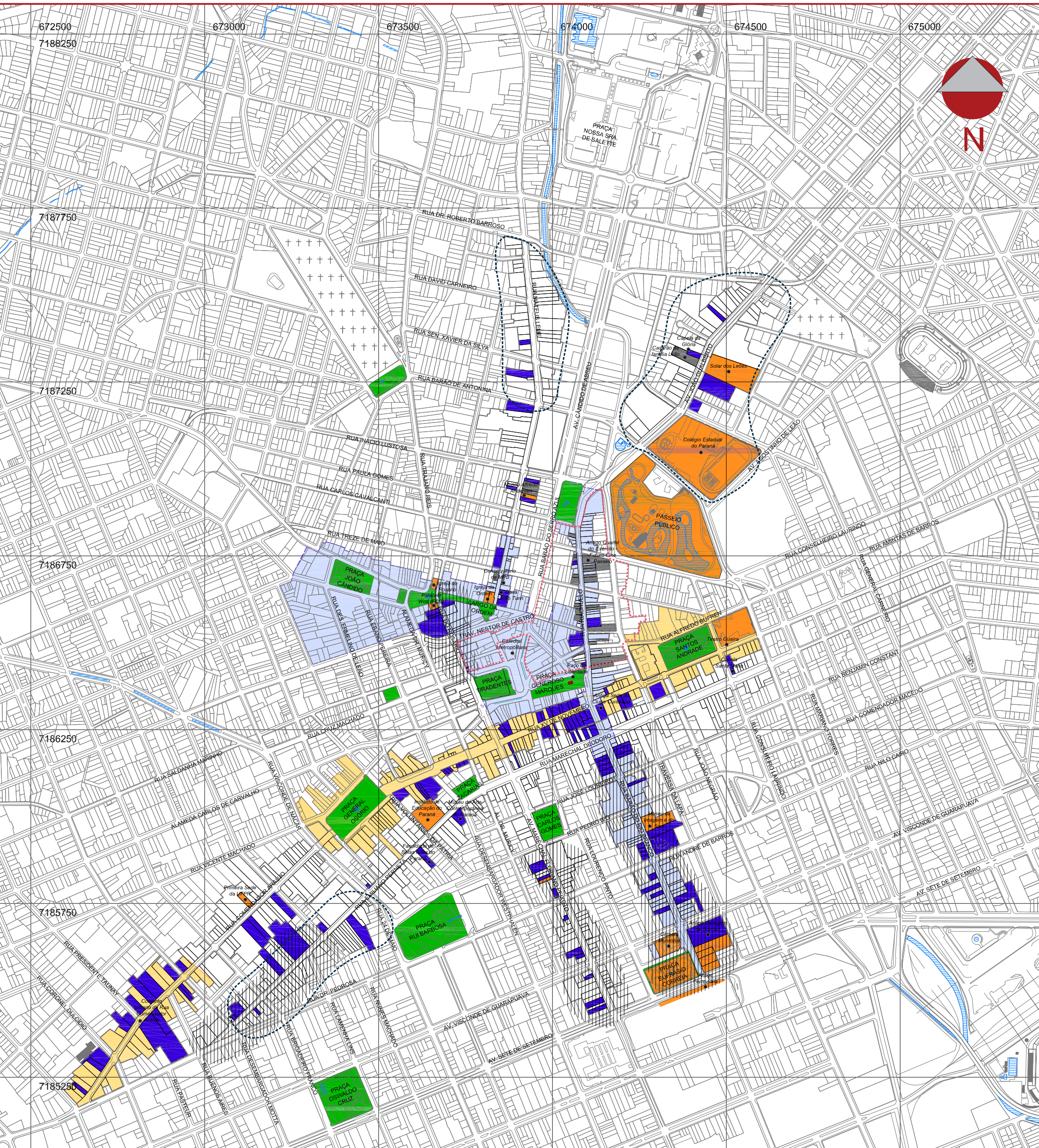


Museu de Arte Contemporânea, R. Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.



Palácio dos Leões, Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.

DIAGNÓSTICO: PATRIMÔNIO URBANO NOS CAMINHOS ANTIGOS DE CURITIBA



diagnóstico aspectos relacionados ao patrimônio urbano dos caminhos antigos

FONTE: A autora, 2012, a partir de IPPUC, 2012.  
escala 1 / 10.000

**legenda**

- arruamento
- rios e corpos d'água
- área de estudo caminhos antigos
- praças
- edificações relevantes sem proteção patrimonial
- área de uso residencial
- paisagem degradada

**legislação patrimonial municipal:**

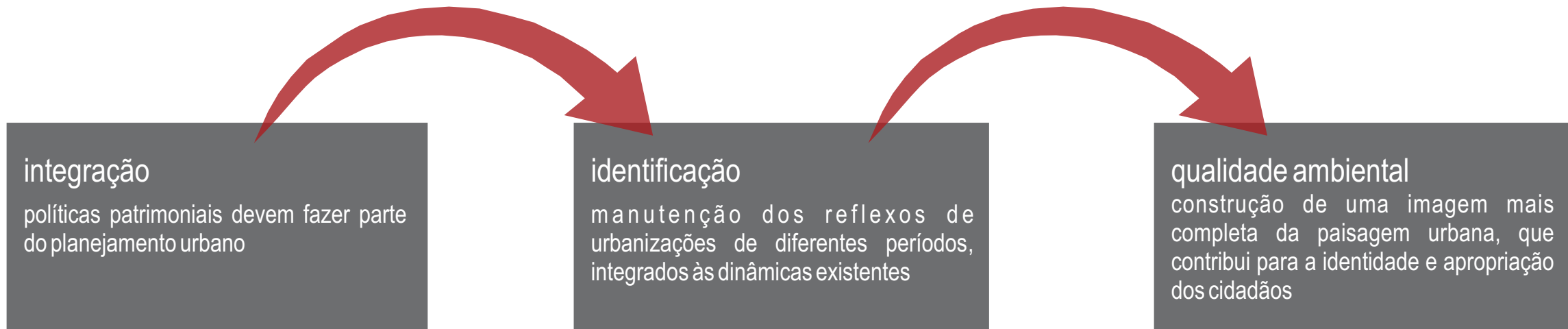
- uiip** (unidade de interesse de preservação) instrumento, sem o rigor do tombamento, atrelado ao mecanismo de transferência de potencial construtivo, no qual o proprietário pode utilizar o potencial excedente em seu terreno para outro imóvel ou ainda vendê-lo. Em contrapartida o proprietário fará a restauração da unidade de interesse de preservação. Este instrumento tem se mostrado frágil frente às novas posturas do mercado imobiliário, ocasionando a perda dos exemplares.
- setor especial histórico - subsetor 01** setor delimitado em 1971, cujo os parâmetros incidentes visam a manutenção da ambiência, através do número máximo de 3 pavimentos, embasamento 100% ocupado e construído no alinhamento predial - Decreto nº189/2000.
- setor especial eixo barão-riachuelo** incentivo ao uso habitacional e intenção de manutenção da escala do conjunto urbano através do embasamento 100% ocupado, construído no alinhamento predial e com altura máxima correspondente à 3 pavimentos. Sobre o embasamento é permitida a construção de blocos verticais de altura livre. Decreto nº186/2000.
- iptu progressivo no tempo** (lei complementar 74/09)

**legislação patrimonial estadual:**

- edificações/praças tombadas** normativa de preservação instituída pela Lei Estadual 1.211/1953, que declara que os bens tombados não poderão sofrer alterações, agressões ou mutilações sem a prévia autorização do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Paraná.
- conjuntos urbanos tombados** conjuntos relevantes por garantir a ambiência de determinada área. Sua proteção se dá através da definição de graus de proteção às edificações, assim como por parâmetros de ocupação e pelo controle de publicidade ao ar livre. São tombados os conjuntos da Rua Comendador Araújo, Rua XV de Novembro e Av. Luis Xavier.

**legislação patrimonial federal:**

- edificações tombadas** o antigo Paço Municipal é o único bem imóvel tombado pelo IPHAN, em Curitiba. Foi registrado, em 1984, no Livro do Tombo Belas Artes. Após abrigar o Museu Paranaense (entre 1969 a 1998) e passar por um período de abandono, o edifício foi restaurado e reinaugurado em 2009.



diagnóstico aspectos relacionados ao patrimônio urbano dos caminhos antigos

FONTE: A autora, 2013, a partir de GOOGLE 45°, 2012.  
sem escala

tipologias arquitetônicas nos caminhos antigos (PESSERLS, 2007):

- grupo 01 - arquitetura eclética**  
Áreas com exemplares significativos do final do século XIX e início do século XX. Possui característica tipológica eclética, com, em média, 2 pavimentos, pé-direito elevado e influências ligadas aos imigrantes e às normas municipais vigentes. Compõem, em grande parte, os setores especiais que visam a preservação, como o s.e. histórico e o s.e. eixo Barão-Riachuelo. Em geral, são ocupadas por comércio nos primeiros pavimentos e depósitos nos pavimentos superiores.
- grupo 02 - influências do art-déco e pré-modernismo**  
áreas em que é possível identificar influências do art-déco e do pré-modernismo, datando da primeira metade do século XX. Possuem, em geral, como característica térreo + 3 pavimentos, linhas retas e ornamentação reduzida. Recorrentemente, encontram-se ocupadas por comércio nos térreos e serviços nos pavimentos superiores.
- grupo 03 - padrões estéticos da arquitetura moderna e pós-moderna**  
verifica-se nas áreas em que predomina este grupo a tendência à verticalização, incorporada à arquitetura moderna. O adensamento, através de edifícios altos, marca as transformações urbanas a partir da segunda metade do século XX. Tem como marcos os edifícios do Colégio Estadual do Paraná e do 'Correio Velho'.

tipo de pisos nos caminhos antigos:

- petit pavé**  
este piso é o mais recorrente na área estudo, podendo-se levantar, pelo menos, 8 padrões diferenciados de desenhos. Apesar de seu forte caráter estético e simbólico, esta pavimentação vem sendo substituída por ser considerada lisa e irregular, além de requerer mão-de-obra especializada para sua manutenção.
- paralelepípedo**  
verifica-se em algumas áreas, principalmente nos trechos de caráter residencial, o piso de paralelepípedo. Da mesma forma que o piso de petit pavé, vem sendo substituído pelos blocos intertravados de concreto.
- placas de concreto**  
encontradas em áreas de intervenção recente, aonde o antigo petit pavé foi substituído.

padrões de petit pavé verificados nos caminhos antigos:







Largo da Ordem, R. Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques, esquina com R XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



R. do Rosário. FONTE: A autora, 2012.



R. Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques. FONTE: A autora, 2012.

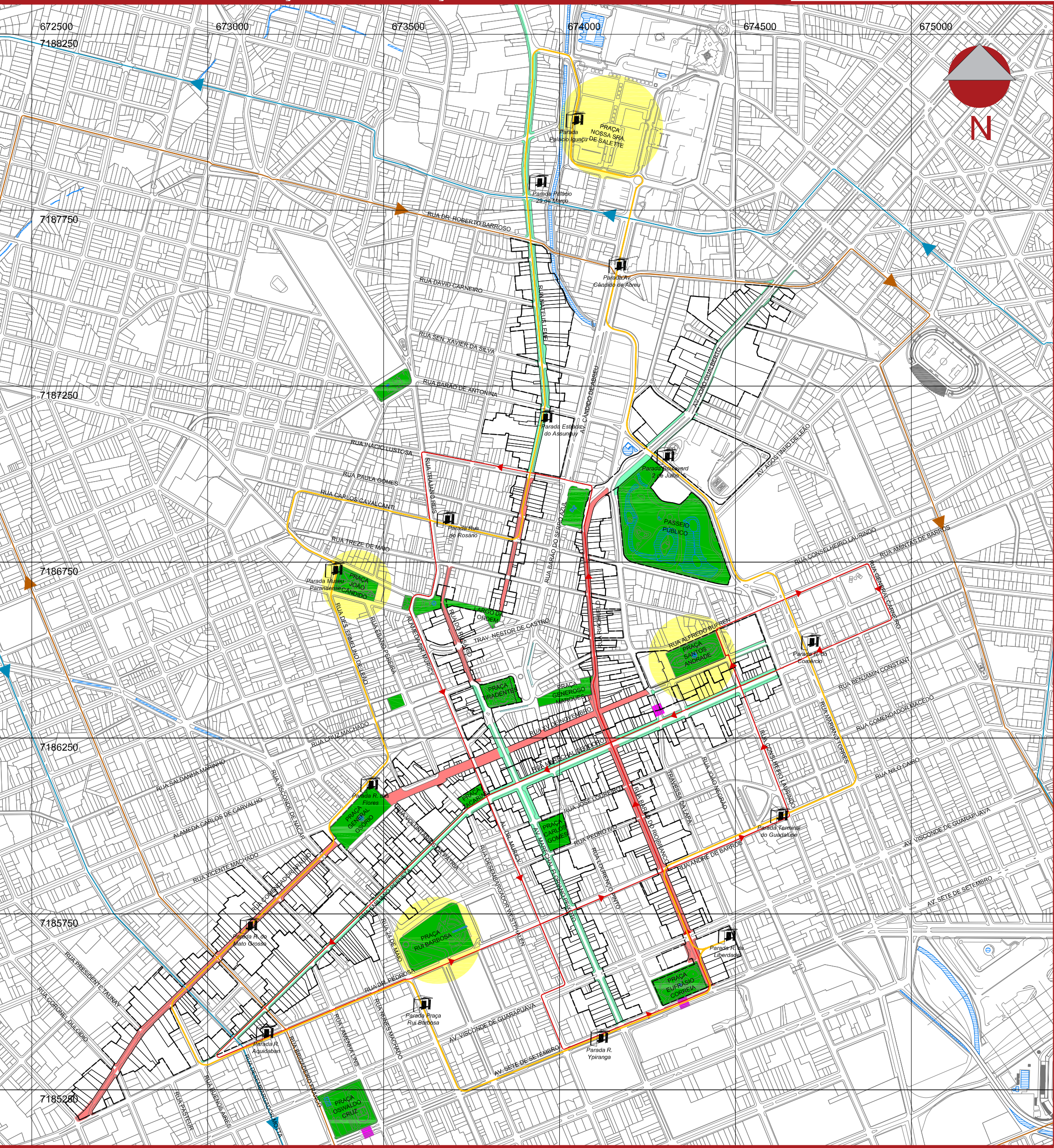


Museu de Arte Contemporânea, R. Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.



Palácio dos Leões, Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.

## PROPOSTAS: RECUPERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NA ÁREA CENTRAL



legenda

- arruamento
- rios e corpos d'água
- caminhos antigos
- área de estudo
- praças
- estações metrô
- garagens subterrâneas
- trajeto VLT com identificação das paradas
- ciclofaixas
- vias de permanência
- vias de tráfego reduzido

escala 1 / 10.000

FONTE: A autora, 2013, a partir de IPPUC, 2012.

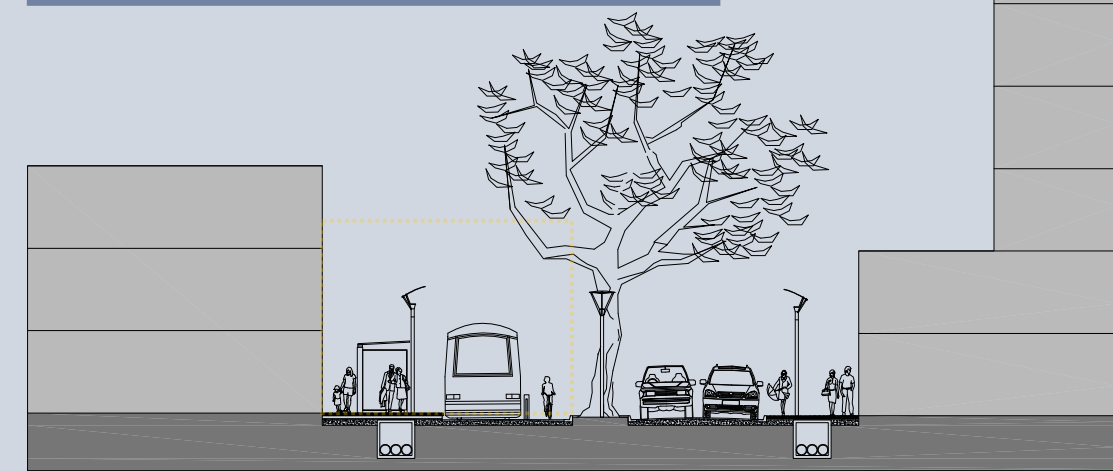
### implantação de veículo leve sobre trilhos (vlt)

Com a finalidade de interromper o processo crescente de tomada dos espaços públicos pelos automóveis particulares na área central, o VLT surge como instrumento principal na reestruturação combinada entre o espaço e o transporte público. Este novo modal, moderno e inovador, é capaz de atrair diferentes usuários que buscam um deslocamento rápido e confortável, através da área central.

- média capacidade de passageiros
- trajeto de 9,6 km;
- paradas a cada 600 m;
- acesso em nível;
- velocidade comercial média de 22 km/h;
- velocidade máx. em vias;
- pedestrianizadas de 35 km/h;
- tempo médio de viagem de 26';
- vida útil mínima de 30 anos.

- minimiza o tráfego agressivo;
- trajeto liga pontos de maior interesse da área central e sua integração com os Caminhos Antigos;
- integração ao sistema RIT (rede integrada de transporte): bilhetagem integrada
- integração aos automóveis: garagens subterrâneas integradas à algumas paradas do VLT.

#### implantação do VLT e ciclofaixa na rua dr. pedrosa sem escala



descrição técnica

- bidirecional (2 cabines);
- composição entre 2 e 4 carros;
- largura máx. 3,0 m;
- altura máx. 3,0 m;
- capacidade média de 170 passageiros/carro;
- raio mín. curva 30 m.

(CBTU, 2013)

trajeto VLT

Caminhos Antigos

localização de possíveis garagens subterrâneas

principais pontos de embarque e desembarque de usuários de ônibus

praças

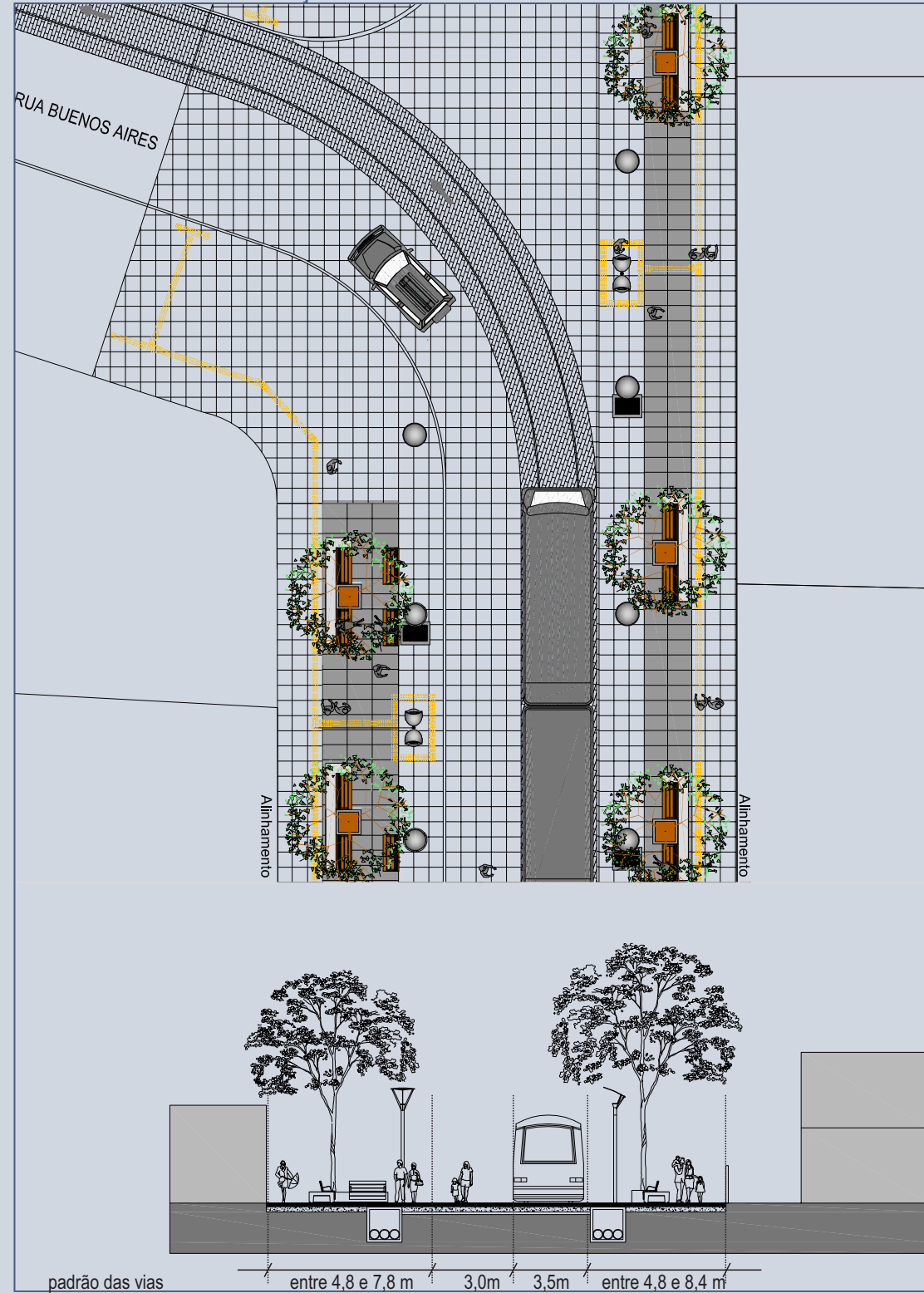
área de abrangência do VLT, atinge as áreas num raio de 1km do núcleo tradicional, com exceção do Centro Cívico

### requalificação das vias: caminhos antigos

#### vias de permanência

visam ampliar a área destinada ao pedestre;  
reforçam ou recuperam o caráter das ruas como vias de pedestre;  
exercem função de áreas de permanência, como extensões das praças;  
**estrutura**  
faixa de rolamento elevada ao nível da calçada, como expressão do domínio do pedestre;  
tráfego de automóveis ocasional;  
oferta de mobiliários que incentivem os usos dos espaços para atividades sociais.

ex. rua comendador araujo

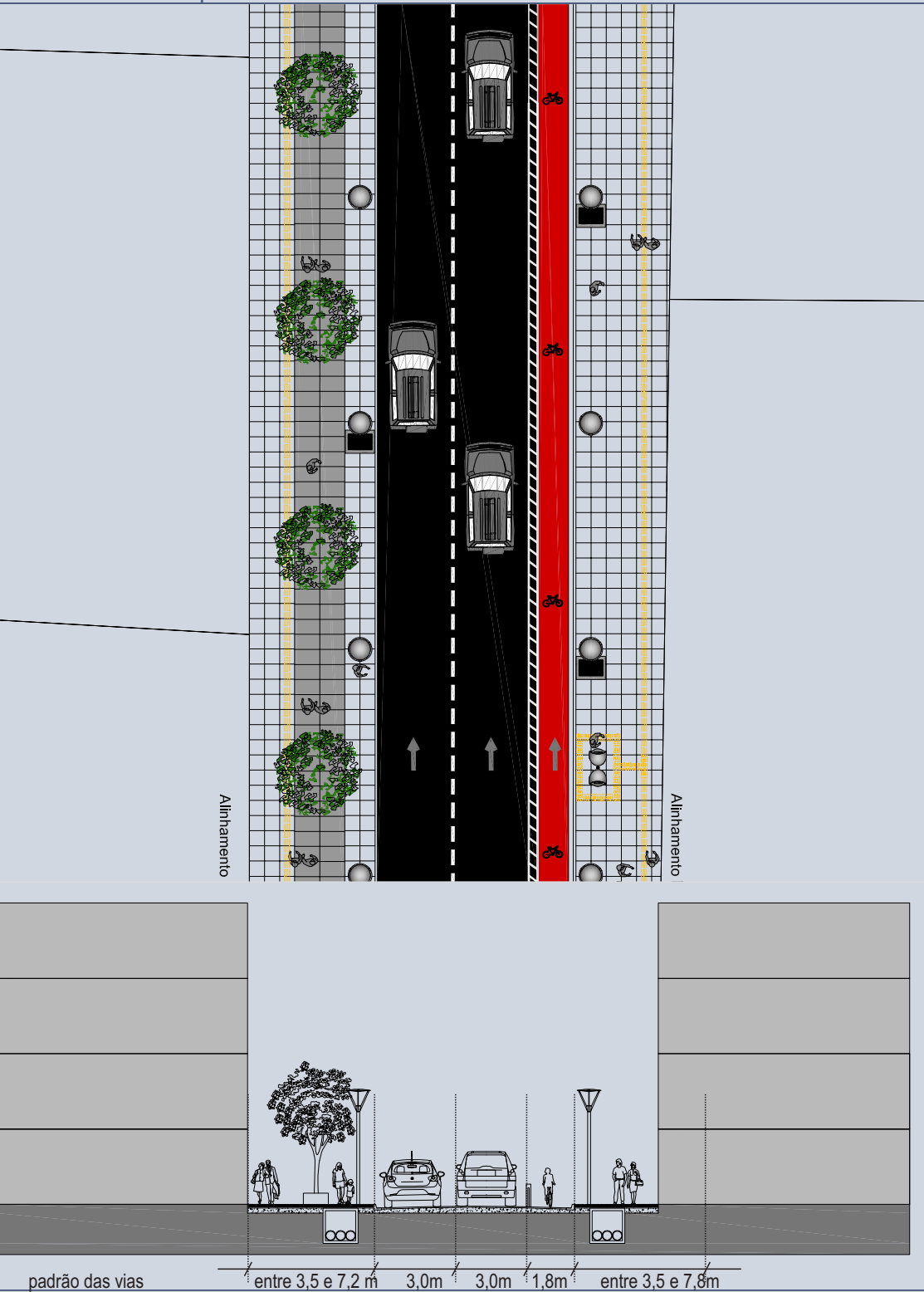


| vias de permanência     | trecho                                          | faixa VLT | ciclofaixa |
|-------------------------|-------------------------------------------------|-----------|------------|
| rua barão do rio branco | entre p. eufrásio correa e rua andré de barros  |           |            |
| rua barão do rio branco | entre rua andré de barros e p. generoso marques |           |            |
| rua riachuelo           | toda a via                                      |           |            |
| rua mateus leme         | entre r. início lustosa e largo da ordem        |           |            |
| rua comendador araujo   | toda a via                                      |           |            |

#### vias de tráfego reduzido

visam o equilíbrio entre o domínio do automóvel e do pedestre;  
mantém o livre acesso de veículos automotores, mas incentiva sua redução através do estrangulamento do espaço de domínio dos mesmos.  
**estrutura**  
redução das faixas de rolamento e estacionamentos para a ampliação de passeios;  
promoção de arborização e qualificação dos mobiliários urbanos;  
redução de poluição visual, sonora e ambiental.

ex. rua emiliano perneta



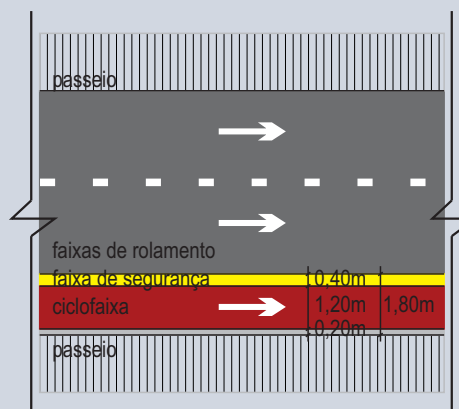
| vias com tráfego reduzido | trecho                                       | faixa VLT | ciclofaixa | faixas de rolamento | aumento de passeios |
|---------------------------|----------------------------------------------|-----------|------------|---------------------|---------------------|
| rua mal. deodoro          | toda a via                                   |           |            | 3 sent. único       | 3,6 m               |
| rua emiliano perneta      | toda a via                                   |           |            | 1 sent. único       | 6,0 m               |
| av. joão gualberto        | entre o passeio público e a rua com. araujo  |           |            | 2 um p. sentido     | 5,0 m               |
| rua mateus leme           | entre o bairro e a r. início lustosa         |           |            | 2 um p. sentido     | 6,0 m               |
| av. mal. florianópolis    | entre a r. 7 de setembro e a p. carlos gomes |           |            | canaleta + 1        | 3,0 m               |
| av. mal. florianópolis    | entre a p. carlos gomes e a p. tiradentes    |           |            | 3 sent. único       | 5,0 m               |
| rua XV de novembro        | entre a r. mariano torres e a r. pres. faria |           |            | 3 sent. único       | 2,5 m               |

### implantação de ciclofaixa

A implantação das ciclofaixas, na área central de Curitiba, atua como instrumento auxiliar na política de redução dos veículos, sendo um modal alternativo viável.

#### benefícios

redução da utilização dos automóveis,  
fácil integração ao pedestre,  
redução de emissão de poluentes atmosféricos,  
saúde do usuário.



implantação de ciclofaixa genérica.

#### implantação

- contíguas às faixas de rolamento;
- unidirecionais;
- no sentido da via;
- localizada na borda direita;
- sem estacionamento nos dois lados;
- demarcada com cor diferenciada;
- dimensão total de 1,80.

#### trajeto

- pré-disposição maior para a prática: público jovem;
- círculo interliga as principais instituições de ensino superior e culturais;
- interceptam oanel formado pelo VLT nos sentidos transversal e longitudinal;
- trecho transversal: 5,3 km;
- trecho longitudinal: 4,3 km.







Largo da Ordem, R. Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques, esquina com R XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



R. do Rosário. FONTE: A autora, 2012.



R. Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques. FONTE: A autora, 2012.

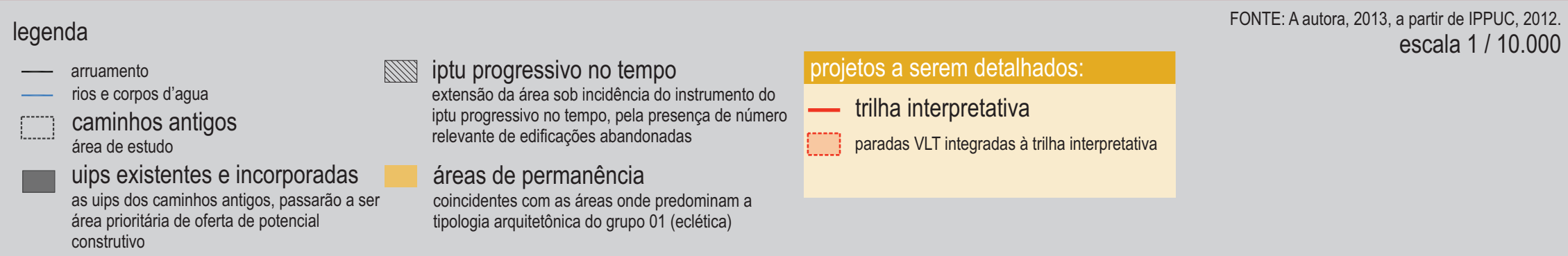


Museu de Arte Contemporânea, R. Emiliano Pernetta. FONTE: A autora, 2012.

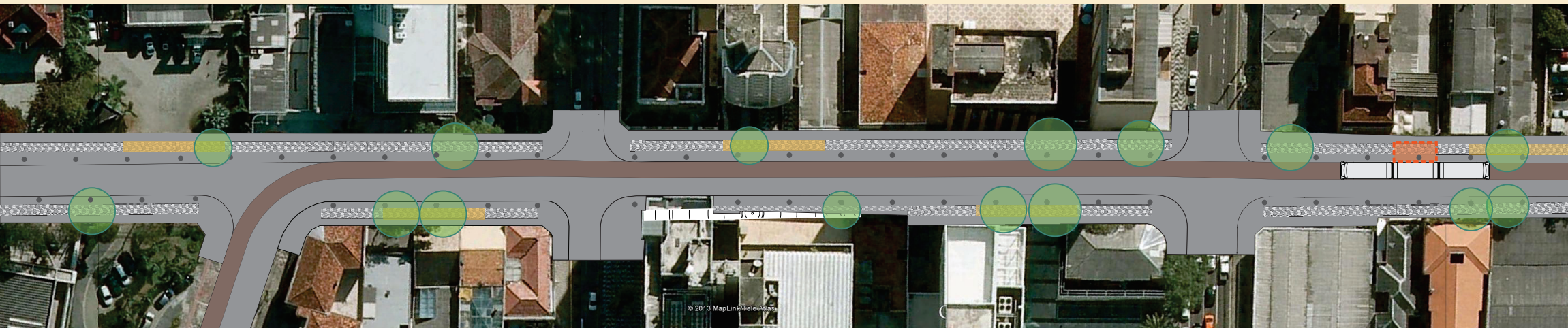


Palácio dos Leões, Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.

## PROPOSTAS: REVALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO URBANO DOS CAMINHOS ANTIGOS

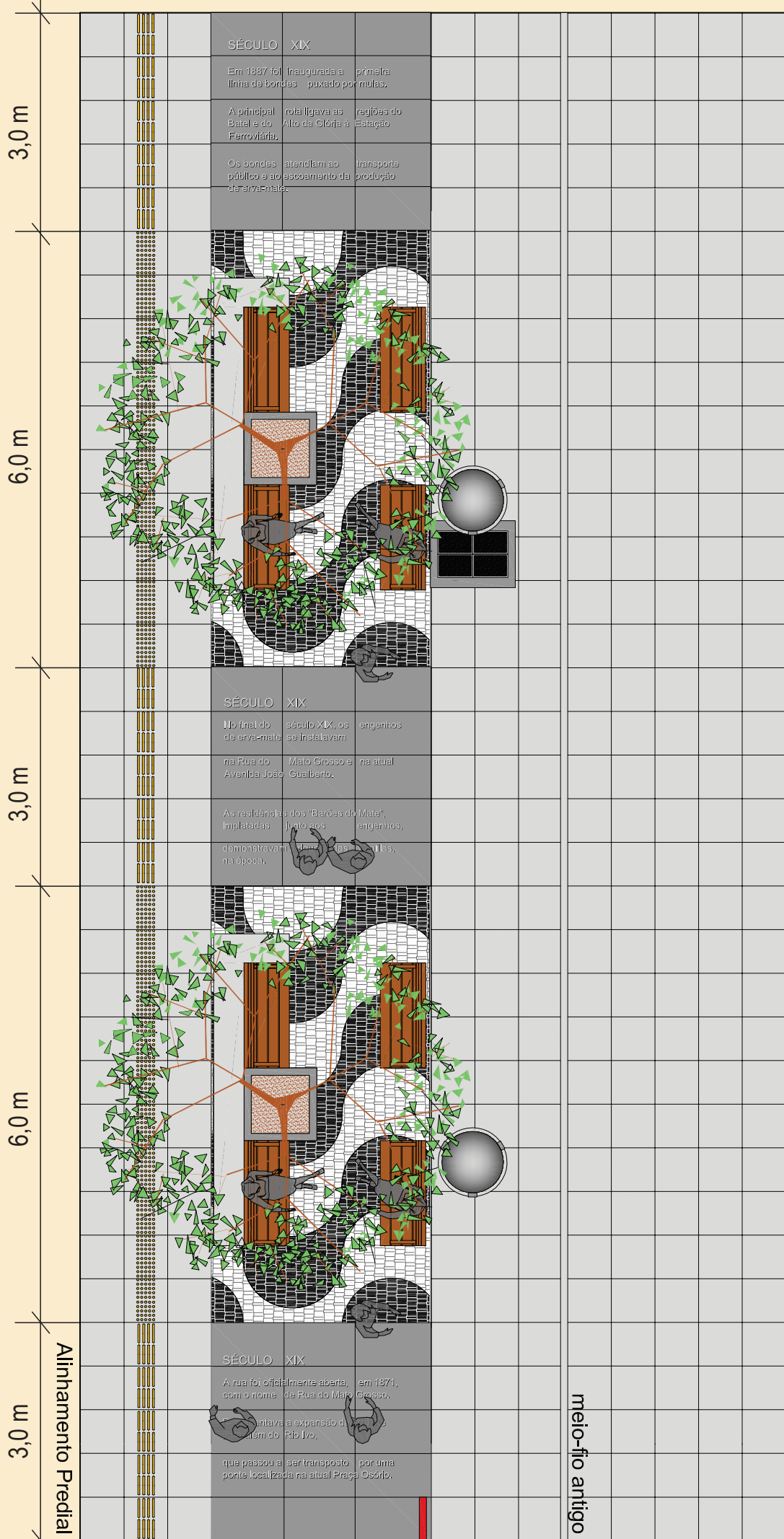


### trilha interpretativa



trilha interpretativa dos caminhos antigos - rua comendador araujo

- legenda
- trecho do pavimento antigo (comendador - petit pavé)
  - estações dos caminhos antigos
  - árvores existentes
  - estações dos caminhos antigos
  - faixa VLT
  - paradas VLT - caminhos antigos

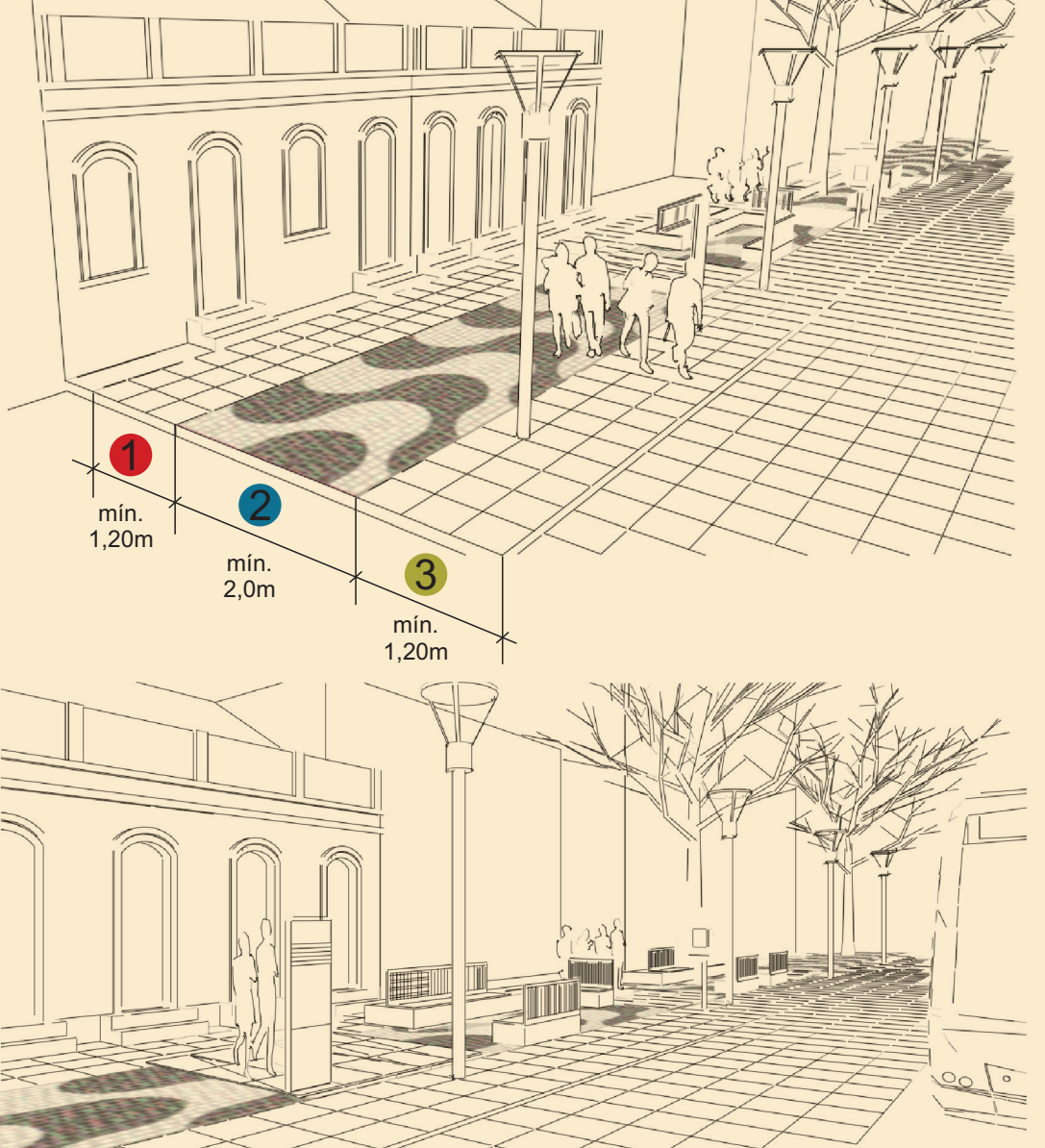


### estações dos caminhos antigos

- pavimento dá unidade à intervenção, conduz através da história das vias, qualifica o trajeto do pedestre;
- intervenção  
inserção de novos pisos, adequados ao caminhar, manutenção dos pisos antigos, na área central do passeio;
- estações dos caminhos antigos  
dispostas ao longo das vias, a cada 50 metros; em lados alternados da via;
- composição  
se alternam aos quadros históricos duas áreas com bancos e locais de observação, que tornam a estação dos caminhos antigos um ponto de parada e favorecem a leitura dos trechos históricos.
- história no piso - concreto moldado *in loco* e estampado com textos; três trechos com fatos da história das vias;
- vias de tráfego reduzido  
apenas no lado de maior dimensão do passeio; alternam-se quadros históricos e áreas de vegetação; manutenção do piso antigo na faixa central quando possível.



### padrão dos passeios



- qualifica a atividade de caminhar, seja ela necessária ou ocasional;
  - em média, o pedestre se dispõe a caminhar 500 m,
  - se o espaço físico instiga atividades sociais e lúdicas, tende-se a estender o trajeto;
  - passeios das vias de permanência estruturam-se em faixas de usos:
- faixa livre**  
destinada à circulação de pedestres;  
conecta as edificações à via;  
livre de obstáculos;  
com piso regular e antiderrapante.
  - faixa de permanência**  
destinada à interação com o processo histórico das vias;  
estruturada através de pontos de atividades sociais;  
áreas que incentivam ações como observar, conversar, descansar.
  - faixa de serviço**  
destinada à instalação de mobiliários essenciais;  
postes, luminárias, lixeiras, telefones públicos.





Largo da Ordem, R. Mateus Leme. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques, esquina com R XV de Novembro. FONTE: A autora, 2012.



R. do Rosário. FONTE: A autora, 2012.



R. Marechal Deodoro. FONTE: A autora, 2012.



Praça Generoso Marques. FONTE: A autora, 2012.



Museu de Arte Contemporânea, R. Emiliano Perneta. FONTE: A autora, 2012.



Palacete dos Leões, Av. João Gualberto. FONTE: A autora, 2012.

## SIMULAÇÃO 3D DAS PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO



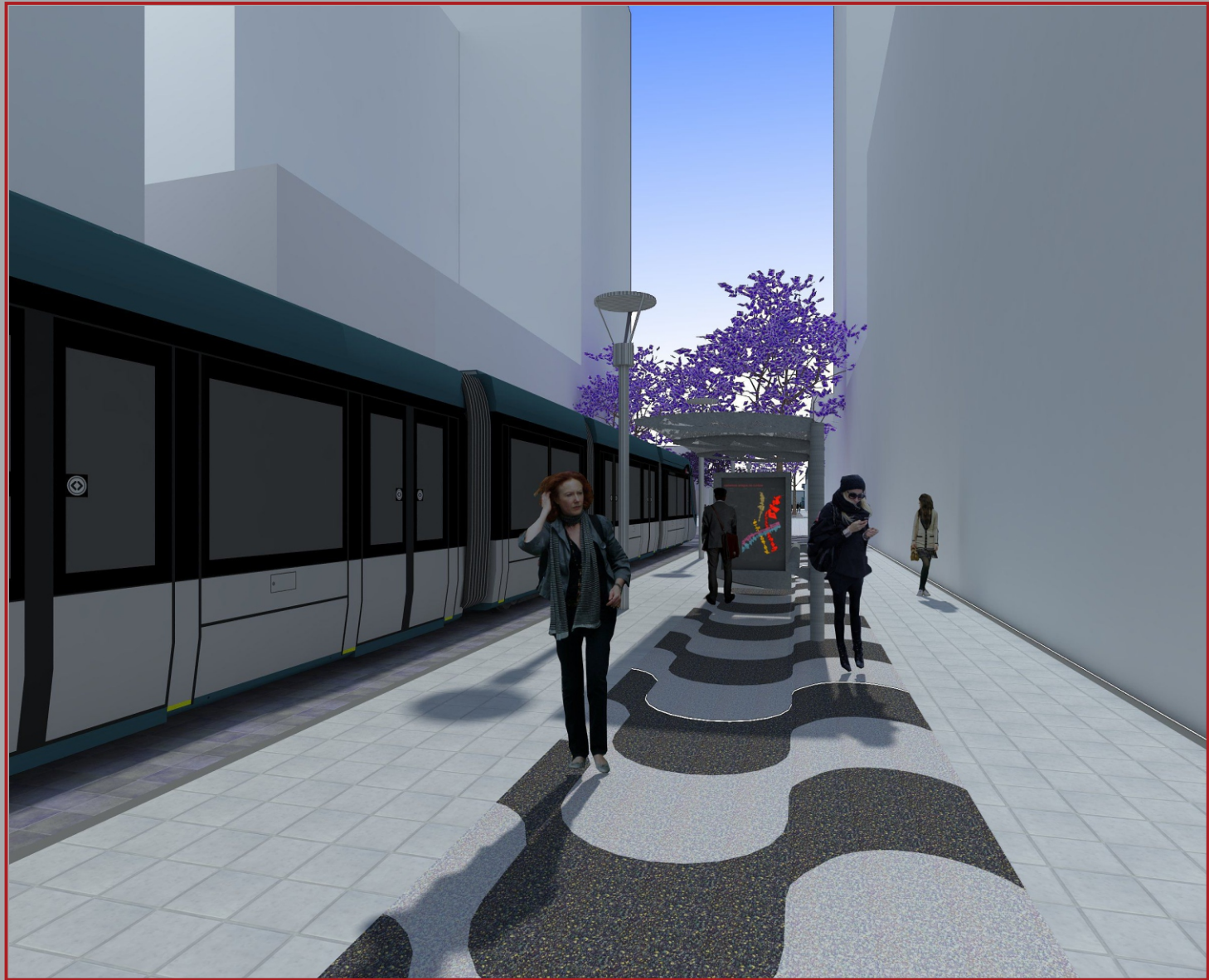
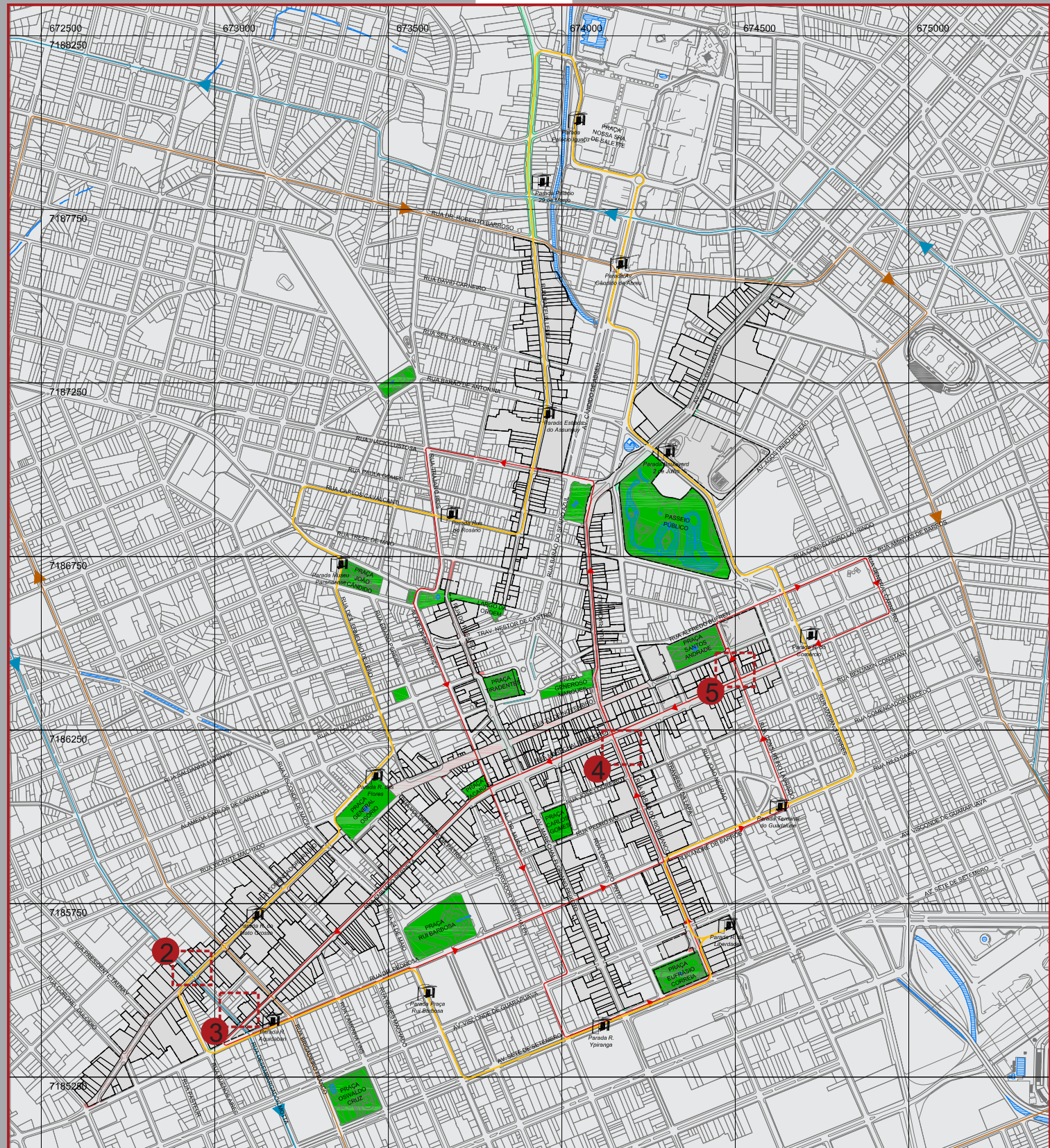
1 estações do patrimônio



2 rua comendador araujo



3 rua emiliano perneta



4 integração VLT e caminhos antigos



5 rua marechal deodoro



3 rua barão do rio branco