



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160
Fone: 3350-9022
80.510.140
São Francisco
Curitiba - PR
www.curitiba.pr.gov.br

ANEXO III

DIRETRIZES BÁSICAS DO PROJETO

VOLUME IV - PROJETO DE ENGENHARIA E MATERIAL RODANTE

PROJETOS ARQUITETÔNICOS E DEMAIS PROJETOS TÉCNICOS PREDIAIS

PROJETO URBANÍSTICO



3.2.6.11. Projeto Urbanístico

Com base no plano preliminar de urbanismo de Curitiba, elaborado por Serete/Wilhelm, em 1965, o Plano Diretor de Curitiba determina a criação de eixos estruturais submetidos a diretrizes de ocupação e uso do solo fundamentadas no crescimento, adensamento linear e expansão da cidade, nos sentidos norte-sul, leste-oeste e eixo Boqueirão, priorizando o transporte público e a circulação peatonal.

Como descrito no site do IPPUC a respeito da história do planejamento de Curitiba: “Desenhadas sobre os mapas de arruamento, a partir de 1970, as linhas contínuas ligaram trechos, antes isolados na malha viária, transformando-os em linhas contínuas. Um Sistema Trinário foi a solução. Composto por uma via exclusiva destinada ao transporte coletivo, duas vias de tráfego lento que permitem o acesso ao comércio e às residências, e duas vias externas, em sentido contrário - centro-bairro, bairro-centro, chamadas de vias de tráfego rápido, que permitem o tráfego de passagem”.

O sistema de transporte do metrô reforça a história do planejamento urbano de Curitiba, com traçado subterrâneo que faz uso do centro do eixo estrutural para ligar o norte ao sul da cidade.

A área da canaleta exclusiva ao transporte coletivo mantém funções consagradas e abre espaço a novos usos: ciclovia, via de escape para veículos de emergência (como viaturas do Corpo de Bombeiros), áreas verdes com arborização, espaços de lazer e centros de atração com calçadas que delimitam o espaço ocupado pelas estações.

No sistema trinário representado pelo eixo estrutural ficam evidentes os instrumentos base utilizados pelo IPPUC, para o planejamento da cidade: transporte público, sistema viário e uso do solo, tipificado pelo Plano Massa.



O Plano Massa consiste em uma configuração arquitetônica e urbanística, que atende às orientações específicas de ocupação previstas em legislação: os edifícios com testada para a via central dos eixos configuram-se em torres de habitação e/ou escritórios com embasamento para uso comercial ou de prestação de serviços recuado do alinhamento, constituindo uma galeria coberta ao longo do eixo viário.

A continuidade espacial urbana ao longo de galerias e calçadas amplas privilegia os pedestres, que têm acesso facilitado ao transporte público. As vias locais permitem o acesso de veículos aos edifícios e comércios, através de remansos de estacionamento.

A importância da multifuncionalidade e diversificação dos espaços e usos, como ocorre ao longo dos eixos estruturais, é descrita por Jane Jacobs, em *Morte e Vida das Grandes Cidades* (2003). A diversidade de usos, segundo a autora, é uma das quatro condições para que o planejamento possa estimular a vitalidade urbana. Ela descreve a necessidade de atrair pessoas em horários diferentes, por motivos diferentes, em determinados locais, de modo a fomentar espaços urbanos vivos.

“Morar, trabalhar, comprar, divertir-se são atividades dinâmicas e cada vez mais entrelaçadas. Para sua relação, fatores como mobilidade, acessibilidade e maximização do tempo são predominantes”, Dziura (2009).

Baseada nesses aspectos, a requalificação urbana como consequência da implantação do metrô visa reforçar as características do Plano Massa, importantes à diversificação da vida urbana da cidade.

A introdução da Linha Azul ao eixo estrutural da cidade, não diz respeito apenas ao transporte do metrô. O novo modal e suas características de implantação funcionarão como um sistema completo que, através de suas características de implantação, integra os mais diversos modos de transporte como veículos, bicicletas, ônibus, táxis



e calçadas para pedestres. “Assim, considera-se intrínseca a relação entre o espaço público na escala do pedestre (praças, ruas e calçadas) e o espaço semipúblico, caracterizado, em muitos casos, pela presença do comércio no térreo dos edifícios ao longo do eixo”, Dziura (2009).

Avaliando as condições técnicas de implantação, foram definidas as estações no sistema construtivo elevado, NATM e cut and cover.

A metodologia construtiva em cut and cover representa o maior custo de implantação. Por esse motivo, suas diretrizes de ocupação levam em conta a geração de renda complementar através dos estacionamentos e vestiários.

Esses estacionamentos, porém, para que justifiquem sua execução, deverão atender ao máximo de vagas possíveis, pois não só suprirão a uma nova demanda de usuários do metrô (como é o caso de pessoas que moram afastadas do eixo e têm a opção de realizar parte do trajeto de carro e outra parte de metrô, evitando circular com o veículo em áreas congestionadas da cidade, como o Bairro Centro), como também às demandas geradas pela característica comercial da própria via estrutural.

A implantação de estacionamentos poderá ainda suprir à demanda de vagas de estacionamento dos prédios residenciais com vagas insuficientes de garagem, como é o caso de grande parte dos edifícios nas áreas centrais, nos três turnos (manhã, tarde e noite), gerando renda 24 horas por dia.

Junto aos estacionamentos, será possível acessar os vestiários, que serão mais um equipamento de incentivo à intermodalidade dos meios de transporte, uma vez que permitirão que as pessoas possam fazer exercício ao mesmo tempo em que se deslocam para o ambiente de trabalho, por exemplo.



É importante ressaltar que a presença de vestiários em edifícios comerciais, com o mesmo fim, é um dos itens de pontuação de alguns sistemas internacionais de certificação ambiental, como é o caso da Certificação Leed.

Atualmente, aponta-se a falta de direcionamento e identidade de zonas de comércio (como lojas âncora ou a conglomeração de um comércio específico), como um ponto crítico às atividades comerciais realizadas nas galerias do Plano Massa. A atividade varejista, para ofertar seus produtos, tende a agrupar-se, aglomerar-se, tendência que ajuda a gerar forças de atração para os consumidores (pela variedade de produtos, serviços e preços ofertados). Em outras palavras, a não ser que o usuário conheça o local, ele não se deslocará 22 km ao longo do eixo, até encontrar uma loja que atenda ao objetivo de sua compra no momento.

Outro aspecto a ser apontado no espaço onde será implantada a Linha Azul é a escassez de áreas verdes. Junto ao histórico do planejamento urbano de Curitiba está sua política de aumento de áreas verdes, através da implantação de parques e praças.

O estudo *Would You Be Happier Living in a Greener Urban Area? A Fixed Effects Analysis of Panel Data*, Mathew P. White, Ian Alcock, Benedict W. Wheeler and Michael H. Depledge, *Psychological Science*, publicado on-line em 23 de abril de 2013, DOI:10.1177/0956797612464659”, realizado na Universidade de Exeter, no Reino Unido, aponta que pessoas que vivem próximas às áreas verdes são mais felizes e apresentam dez vezes mais saúde mental e física.

É importante considerar que apesar da conformação única em relação ao sistema viário e ao uso do solo, a cidade apresenta características socioeconômicas com demandas muito variadas entre norte e sul. Portanto, a demanda por equipamentos públicos e oferta de comércios também varia muito ao longo do eixo.



A autora Dziura (2009) cita a teoria da Síntaxe Espacial, de Hillier e Hanson (1984): “A partir de algumas medidas como conectividade, acessibilidade e inteligibilidade do espaço, é possível delinear a configuração espacial, os processos e as relações sociais que se expressam no espaço e podem convergir para a integração ou a segregação no tocante ao encontro das pessoas.

Essa afirmação está relacionada ao fato de certos valores espaciais contribuírem para a construção de valores sociais, de modo que a configuração espacial pode ou não possibilitar a ocupação e a promoção de encontros entre as pessoas. À semelhança da capacidade dos edifícios de atraírem a presença delas, a integração é considerada o fator mais importante em termos de movimento, quanto mais integrado o espaço, mais encontros são gerados”.

Com base nessas premissas, com a reurbanização que acompanha a implantação do metrô, o eixo central ocupado hoje pela canaleta do Sistema BRT passará a ser ocupado de dois modos: em eixos intermediários, conformados pelas quadras localizadas entre as estações, e centros de atração, delimitados pelo espaço das estações.

Pretende-se criar centros de atração ao longo do eixo estrutural, como forma de estimular áreas de direcionamento e pontos de encontro das pessoas, a exemplo do que acontece atualmente no calçadão da Rua XV de Novembro.

Normalmente, as estações de metrô apresentam um papel importante na estrutura urbana de uma cidade ou região. Elas têm um impacto relevante em seu entorno, econômica, comercial, social e culturalmente, e dupla função, pública e comercial, trazendo dinâmica e diversidade social para a área e seu raio imediato.

Os centros de atração atuam como praças e, inicialmente, são delimitados pelo espaço ocupado pela estação, tomando partido da já mencionada dinâmica social



gerada por elas. Porém, sua tipologia poderá ser expandida ao longo do eixo, acompanhando novos pontos de interesse ou aglomerados comerciais, caso venham a surgir. Dessa maneira, teremos a concepção do uso do eixo estrutural como um organismo mutável, que atenderá às demandas e mudanças da cidade.

À medida que a configuração urbana do entorno for alterada na conformação de uma grande praça, indicando a presença da estação, esse espaço criado será o protagonista.

Por esse motivo, o volume coberto que protegerá o acesso à estação será facilmente reconhecível, porém, não se sobressairá em relação ao Boulevard, às galerias do Plano Massa ou à estação, pois será representativo de apenas um dos diversos elementos de todo o sistema.

Devido à inserção ao longo do Plano Massa, toda forma de comércio necessária ao conforto do usuário dos espaços anteriormente citados estará locada ao longo das galerias comerciais, e surgirá de acordo com a demanda local, bem como as propostas dos usuários para o uso desses espaços.

Estão previstos pontos de comércio rápido, como bancas de jornal e cafés dentro das estações, aos usuários que já passaram pelo bloqueio e não podem dispor da oferta de comércio disponível na superfície.

No centro da cidade, onde o traçado do metrô não passará exatamente abaixo das canaletas do BRT, o traçado do parque será interrompido, porém, será retomado em forma de calçada exclusiva para pedestres no cruzamento entre as Ruas Barão do Rio Branco e Visconde de Guarapuava, seguindo em direção ao Centro Cívico e prolongando-se pela Rua Riachuelo, até chegar na Avenida João Gualberto, em frente ao Passeio Público, onde retoma o desenho com pistas lentas para veículos.



Prefeitura Municipal de Curitiba

Secretaria Municipal de
Planejamento e Administração

Rua Solimões, 160
Fone: 3350-9022
80.510.140
São Francisco
Curitiba – PR
www.curitiba.pr.gov.br

Como é possível notar, o projeto busca a máxima integração entre modais de transporte (pedestres, bicicletas, automóveis particulares, ônibus e táxis, além do próprio metrô). Quanto mais possibilidades uma cidade oferece aos seus cidadãos, melhor ela é.

Justamente por isso, o projeto não trata o metrô como a panaceia para os atuais problemas do transporte coletivo em Curitiba, mas sim como um novo elemento de um sistema já consagrado. O metrô deve ser entendido, então, como uma nova opção de escala na complexa rede de transportes da cidade, um complemento, e não uma substituição.