



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

REINTEGRANDO DESCONTINUIDADES URBANAS

Autores:

GILDA AMARAL CASSILHA - arqgilda@uol.com.br

BRENDA BRANDÃO PONTES - brendabrandaopontes@gmail.com

Resumo:

Atualmente grandes metrópoles enfrentam consequências deixadas pela desindustrialização de espaços urbanos centrais, gerando espaços obsoletos em áreas de grande oferta de infraestrutura, mas também dando espaço para novos projetos articuladores. São chamados no presente artigo de descontinuidades urbanas, e mais do que debater sobre suas causas e consequências, que apresenta um ensaio acerca de possíveis caminhos para enfrentar tal problemática. Dessa forma, foi selecionado em Curitiba/PR o eixo da linha férrea próximo ao Parque Jardim Botânico, onde grandes espaços adjacentes aos trilhos encontram-se subutilizados em uma região com grande potencial de conexão urbana, mas que se apresenta como um hiato no tecido urbano. A intenção do ensaio não é buscar a panaceia para problemáticas que cercam as descontinuidades urbanas, mas contribuir para o exercício de materializar soluções, demonstrando caminhos que possam ser percorridos para possíveis respostas a estas situações.



REINTEGRANDO DESCONTINUIDADES URBANAS

Ensaio sobre caminhos para reconectar territórios

“Bonde da Trilhos Urbanos,
vão passando os anos e eu não te perdi.
Meu trabalho é te traduzir”.
Trilhos Urbanos, Caetano Veloso, 1979.

No trecho da música composta por Caetano Veloso em 1979, o cantor expõe sua relação com Salvador/BA através de suas experiências cotidianas, mencionando sua apreensão da cidade a partir de seu ponto de vista como usuário da rede de transporte “Trilhos Urbanos”, que operava na época.

Ele combina três sentidos temporais: o tempo que se refere às mudanças do espaço que o cerca ao longo dos anos, o tempo sentimental que toca suas memórias relacionadas àquele espaço, e o tempo de percurso daquele transporte, pois afinal, ele não perdeu o Bonde. A música demonstra uma sensação em comum cultivada por nós, cidadãos: a memória afetiva relacionada com as vivências urbanas. A cidade, comportando-se como um organismo vivo, interagindo com os nossos sentimentos e ações, além de estabelecer contato com o tempo e suas diversas expressões.

Além disso, estar na cena cotidiana da cidade traz em si, uma importante bagagem para o entendimento de cada um de seus compartimentos e suas relações temporais. Os estilos, as formas de vida, as expectativas em cada lugar, as relações interpessoais, os conflitos individuais e coletivos, o aconchego, as leituras ambientais e outros, são elementos de análise para a percepção da dualidade ator x ambiente urbano. Estes protagonistas criam e recriam os seus “mundos”, para que a vida cotidiana seja percebida a partir dos elementos que lhes são prediletos e estimados.

As cidades sempre tiveram grandes debates acerca do seu desenvolvimento. Estes “mundos” urbanos de tempos em tempos sofrem metamorfoses, em alguns casos se reinventam e em outros sofrem abandono. Assim, os erros, enganos ou descuidos de planejamento no passado demandam cada vez mais urgência em soluções inovadoras, juntamente com uma percepção sensibilizada por parte dos planejadores para detectar e evitar tais equívocos. Pioneira em certos questionamentos ao planejamento modernista, a autora Jane Jacobs comenta em sua obra “Morte e Vida das Grandes Cidades” (1961), sobre a falta de sensibilidade por parte dos planejadores da época ao tratarem a cidade como uma grande área a ser setorizada funcionalmente e ignorando a vivência cotidiana.

Essa setorização inflexível passa a ser insuficiente ao longo do desenvolvimento das cidades, e conseqüentemente muitas de suas funções urbanas centrais são deslocadas para

áreas que lhes ofereçam melhores oportunidades e menores limitações, deixando áreas obsoletas e disponíveis, hiatos no tecido urbano. Nasce assim as descontinuidades urbanas.

Segundo o autor Carlos Leite (2012), a desindustrialização das cidades é apontada como um fator gerador de grandes áreas ociosas em regiões centrais. Pelo fato de anteriormente contarem com usos específicos relevantes para o funcionamento da cidade, essas áreas subutilizadas estão localizadas em territórios dotados de infraestrutura e fácil acesso. O fenômeno apresentado contribui para o crescimento difuso das cidades - onde moradores tendem a ocupar áreas mais distantes. Criam também barreiras físicas e psicológicas em áreas com grande potencial estratégico de adensamento, desenvolvimento de novos usos e conexões, segregando compartimentos urbanos desde a apreensão do pedestre até numa escala municipal.

DESCONTINUIDADES COMO ESPAÇO PARA SOLUÇÕES

Algumas áreas oferecem condições para a reinvenção nas cidades, podendo reconectar tecidos e também funcionar como molas propulsoras da regeneração urbana, assim mencionado:

“Concomitantemente, está presente no vazio urbano a expectativa do novo. As descontinuidades urbanas oferecem uma nova possibilidade de projeto articulador.”. (LEITE, Carlos, 2009 p. 201)

Ao discorrer sobre a integração do uso do solo e do sistema de transporte, o conceito de cidade compacta, dispõe sobre como a conexão através uma rede de mobilidade eficiente (principalmente adequadas aos pedestres), se alinha a uma cidade sustentável e inovadora. Para o autor, os cidadãos de uma cidade buscam habitar, trabalhar e mover-se com qualidade. (LEITE, 2012).

As cidades podem oferecer equilíbrio a partir da reconfiguração de áreas que perderam suas funções originais. Ou seja, um processo de substituição das formas urbanas existentes por outras mais atuais, e que atendam às expectativas da inovação para as demandas locais.

Assim como o tempo, as cidades também não param, e a reinvenção de novas formas para apropriação destes hiatos urbanos vai surgindo das atuais necessidades dos protagonistas, observando-se que os estilos de vida atuais ainda misturam-se aos mais tradicionais. Elementos importantes para as cidades como a rua, a praça, o bairro vão se adaptando a outras questões do cotidiano.

Por isso, Jacobs pontua a importância da observação do sucesso (ou não) das cidades através das relações estabelecidas nos seus espaços públicos, onde acontecem os contatos interessantes, proveitosos e significativos. (JACOBS, 2011, p.59). Trás também a diversidade como elemento essencial para a vida urbana, gerando uma capacidade natural de compreender, comunicar, planejar e inventar o que for necessário para enfrentar as

dificuldades. Segundo a autora, uma densidade suficientemente alta de pessoas além do uso combinado do solo urbano, são duas das quatro condições indispensáveis para gerar uma diversidade exuberante nas ruas e nos distritos. “As cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração” (JACOBS, 2011, p.498-9).

Segundo Jeff Speck, em sua obra “Cidade Caminhável” (2012), a vitalidade dos centros urbanos está diretamente ligada ao acolhimento do pedestre como o protagonista essencial da reativação, requalificação, animação e integração dessas áreas, partindo da constatação que a rua é o elo entre os indivíduos que nela habitam. Estes relacionamentos podem tornar as cidades seguras ou inseguras, passando pela importância da mobilidade e das adaptações às mudanças que os indivíduos possam absorver em cada parte dela.

Áreas que perderam suas funções ou que não se tornaram atrativas para o mercado imobiliário, talvez pela presença ou vizinhança de alguma atividade incômoda, de alguma forma podem criar uma fragmentação nestes espaços e lamentavelmente o elo entre indivíduos e espaços se perdem ao longo do tempo.

Alguns casos de sucesso nos revelam que é possível realizar intervenções, a partir da compreensão de que os protagonistas – indivíduos que realizam buscas e leituras de compartimentos que possuem discontinuidades urbanas - serão os principais atores deste processo e que com o redensenvolvimento estes espaços podem se tornarem de outra maneira, atrativos, e com previsão de atividades condizentes com o sentido atual da cidade. Esta transmissão de novas ideias para um mesmo lugar pode trazer um resgate para o contraponto entre discontinuidade e continuidade na ocupação do território.

Foi o caso da cidade de Milão, que caracterizada como uma potência na economia italiana se destaca no cenário europeu pela sua criatividade e inovação. Mesmo sendo uma das cidades mais populosas do país e de essência cosmopolita, apresenta a vantagem de possuir um centro urbano compacto, onde lugares significativos podem ser facilmente alcançados caminhando. A área que até as primeiras décadas do século XX sediava a estação central de Milão, com o passar do tempo deixou um grande espaço entre a região de Varesine e Porta Nuova, localizada no coração da cidade, porém a dividindo em duas partes, caracterizando-se como uma ferida para o tecido urbano. Assim, a intervenção, aprovada em 2004, foi elaborada com a intenção de desfazer tal fragmentação e criar um novo e importante propósito para a cidade.

Porta Nuova é um dos projetos para solucionar áreas com hiatos urbanos na cidade, com o papel de valorizar as antigas áreas industriais da cidade, através de um projeto atento, focado na qualidade de vida dos cidadãos. O programa para a área abrange desde locais destinados a escritórios, residências, comércio, hotéis, e grande destaque para edifícios culturais. Para a realização dos novos empreendimentos imobiliários, 20 escritórios de arquitetura de 8 diferentes países se envolveram através de concursos, modificando o *skyline* desta porção da cidade. Porta Nuova oferece aos milaneses novos locais de encontro e socialização no centro da cidade. Conta com a presença de diversos projetos arquitetônicos de caráter cultural, contribuindo para fomentar a energia jovem e criativa que Milão atrai.



Figura 1 - Porta Nuova: Perspectiva aérea



Fonte: PORTA NUOVA, 2010

Outro exemplo para minimizar as discontinuidades urbanas foi o projeto que trata da Orla Ferroviária localizada na região metropolitana de São Paulo, ao longo da linha férrea, iniciando no bairro da Lapa, na Zona Oeste da cidade, passando pela região central (Moinha Central e Luz) e pela região Sudeste (Brás, Mooca e Ipiranga) até o ABC (ao longo do eixo do rio Tamanduateí). Tal eixo fora um dia o vetor principal da industrialização pesada no Brasil, predominantemente automotiva, em meados do século XX, que logo depois entrou em declínio devido as fortes transformações da economia pós-fordista, e resultando no esvaziamento dessas regiões.

Em um cenário onde uma cidade enfrenta o esvaziamento do centro urbano paralelamente ao crescimento das regiões periféricas - sem a infraestrutura apropriada - a Orla Ferroviária da Diagonal Sul é citada por Carlos Leite et. al. (2009) como a última oportunidade para a construção de um território urbano articulador. Os vazios urbanos existentes têm a chance de servir como contraponto para a expansão periférica, oferecendo adensamento populacional e atividades onde há infraestrutura: na região central, em prol de uma cidade mais compacta.

A operação Urbana Diagonal Sul se apresenta como uma proposta de intervenção de um eixo linear de 12,6km de extensão da orla ferroviária paulistana. A Operação assume o grande desafio das cidades contemporâneas, onde é necessário trabalhar com o material já existente, e não substituí-lo ou negá-lo. Para que isso seja possível, o projeto propõe ações como a criação de uma agência de desenvolvimento para o gerenciamento e operação das intervenções, o desenvolvimento de mecanismos específicos de incentivos fiscais para encorajar novos empreendimentos que incluam a combinação de uma vasta gama de utilização do solo, a atração de agentes imobiliários, tudo isto para o desenvolvimento de um novo compartimento sustentável.



Figura 2 - Masterplan Operação Urbana Diagonal Sul



Fonte: Vitruvius, 2009

Figura 3 - Diagonal Sul, situação atual



Fonte: Vitruvius, 2009

A dificuldade da gestão pública em administrar a rápida transformação e interesses difusos do território, de certa forma pode se opor ao desafio da idealização em se construir cidades sustentáveis e inovadoras, abertas de forma segura e convidativa, principalmente aos pedestres, com criação de espaços de convívio. As leis e os arranjos institucionais até podem garantir articulações entre a população, a esfera pública e os empresários, tendo como ponto de partida uma leitura das formas de soluções, e ajudando a gestão pública a compatibilizá-las.

Este artigo não busca trazer uma solução específica e rígida para o fenômeno citado, mas sim fomentar o debate sobre as possibilidades que uma descontinuidade urbana pode oferecer para sua regeneração, apoiando-se no bem-estar social e desenvolvimento da cidade, de forma sustentável e inovadora, contando com parcerias público-privadas em prol de uma cidade mais aberta às oportunidades, vivências e novas memórias.

Para materializar essa problemática, foi selecionado em Curitiba/PR o eixo da linha férrea próximo ao Jardim Botânico. A região vem sendo notavelmente valorizada pelo mercado imobiliário, devido a sua proximidade ao centro, abundância de infraestrutura e serviços locais, a presença do eixo estrutural e do icônico Jardim Botânico. Porém, grandes espaços na região encontram-se subutilizados, herança da implantação do elemento que um dia impulsionou o povoamento do bairro: a linha férrea (ferrovia de ligação entre Curitiba e Paranaguá).

O percurso da ferrovia, que carrega tantas lembranças, deixa marcas por onde passa, produzindo descontinuidades urbanas, secciona bairros e gera espaços abatidos, o que significa que o atual cenário se direciona cada vez mais para uma área sem sua função primária. O conhecimento de propostas para a remoção da linha férrea desta região introduz outro questionamento: o que viria depois? Como o entorno poderia se comportar? Como garantir que a transposição dos trilhos seja capaz de reverter suas próprias consequências para tornar a área um novo elemento reconfigurado? Uma primeira conclusão é certa: mais do que

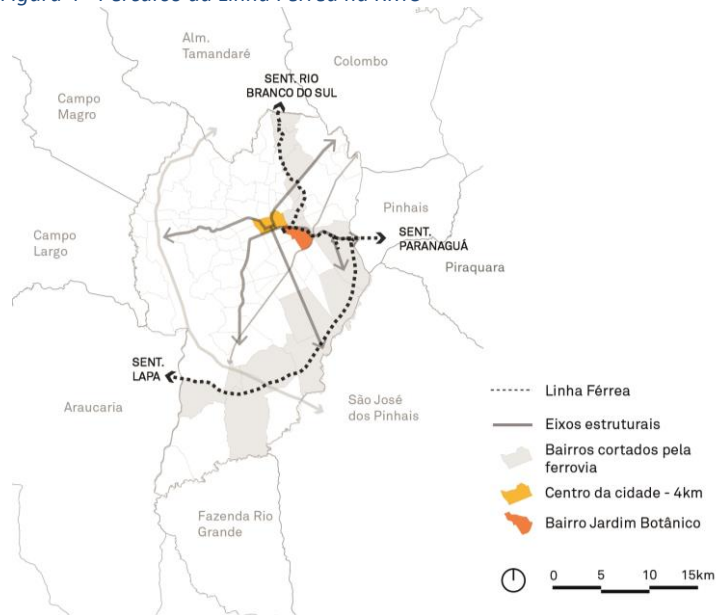
a retirada dos trilhos, a área pede urgência no planejamento para seu futuro desenvolvimento ordenado.

O ensaio está pautado no projeto do desvio dos trilhos, que parte desde a área central e atravessa alguns bairros a leste da cidade, para o Contorno Norte de Curitiba/PR (IPPUC 2009). Enxerga-se assim um potencial na futura área liberada do eixo ferroviário que cruza o bairro Jardim Botânico que pode se tornar um impulso para a reinvenção da região e da cidade, podendo reconectar tecidos e proporcionar a regeneração da vida urbana, apoiando-se no bem-estar social e desenvolvimento da cidade, com sustentabilidade e inovação.

PERCEPÇÕES DAS DESCONTINUIDADES URBANAS DE CURITIBA ATRAVÉS DA LINHA FÉRREA

A primeira linha férrea do Estado do Paraná, implantada pelos Irmãos Rebouças em 1885 conectando a capital com o porto de Paranaguá, foi protagonista no desenvolvimento econômico do Estado, que prosperava devido ao cultivo da Erva-Mate e sua exportação através do porto. Junto da ferrovia e da instalação da estação ferroviária, houve um deslocamento comercial, administrativo e político da cidade, voltando também os olhos das indústrias para a região (Jornal GAZETA DO POVO, 2015).

Figura 4 - Percurso da Linha Férrea na RMC



Fonte: Elaborado com base em IPPUC 2017

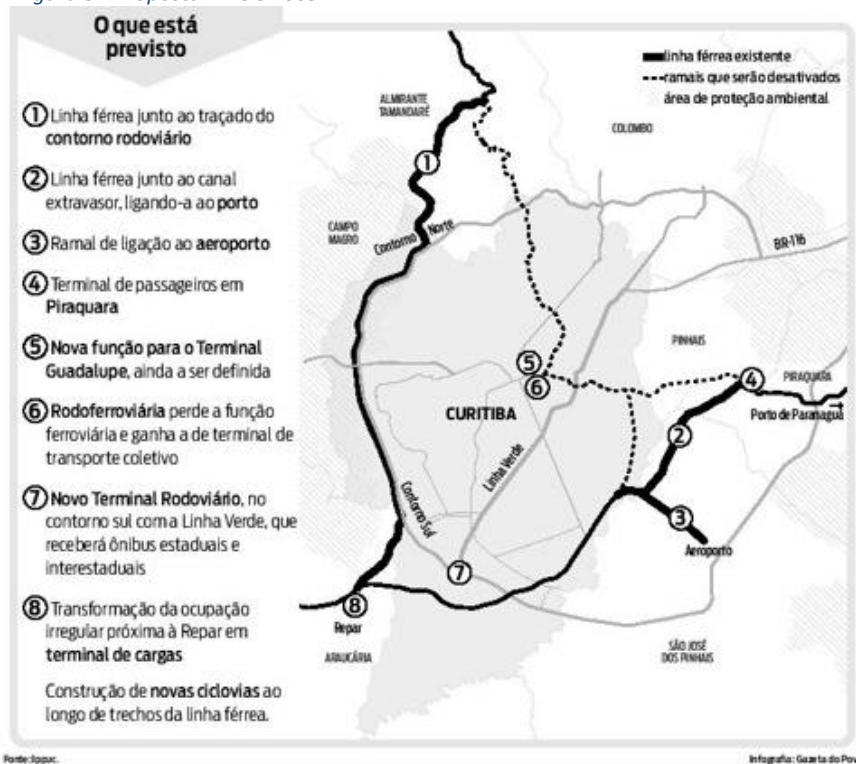
A linha férrea existente na capital, atualmente operacionalizada pela empresa Rumo Logística, possui seu trajeto em meio a grandes áreas urbanas em Curitiba/PR, seccionando 15 bairros, criando 41 cruzamentos entre ruas e ferrovias por toda sua extensão, gerando

complicações na mobilidade urbana. Além disso, a operação dos trens atualmente precisa enfrentar velocidades menores, limitações de horários e risco de acidentes constantes.

A ferrovia vem se encaminhando cada vez mais para o desuso, incluindo projeto para a retirada dos trilhos da região central, o que significa que o atual cenário se direciona cada vez mais para uma área sem sua função primária e pede urgência no planejamento para seu desenvolvimento ordenado.

A saída da linha férrea da região central da cidade, vem sendo discutida desde 2002, segundo a publicação “Será o fim do apito do trem?” (Jornal GAZETA DO POVO, 2009) e em menos de 10 anos foram elaboradas cinco propostas para solucionar o tráfego dos trens no centro da cidade. O mais recente projeto do IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), aprovado no início de 2009, propõe a desativação, seguida do desvio dos ramais Curitiba-Rio Branco do Sul, Curitiba-Paranaguá e parte do ramal Curitiba-Engenheiro Bley (na cidade da Lapa/PR), e a criação do Contorno Ferroviário acompanhando o Contorno Viário Norte.

Figura 5 - Proposta IPPUC 2009



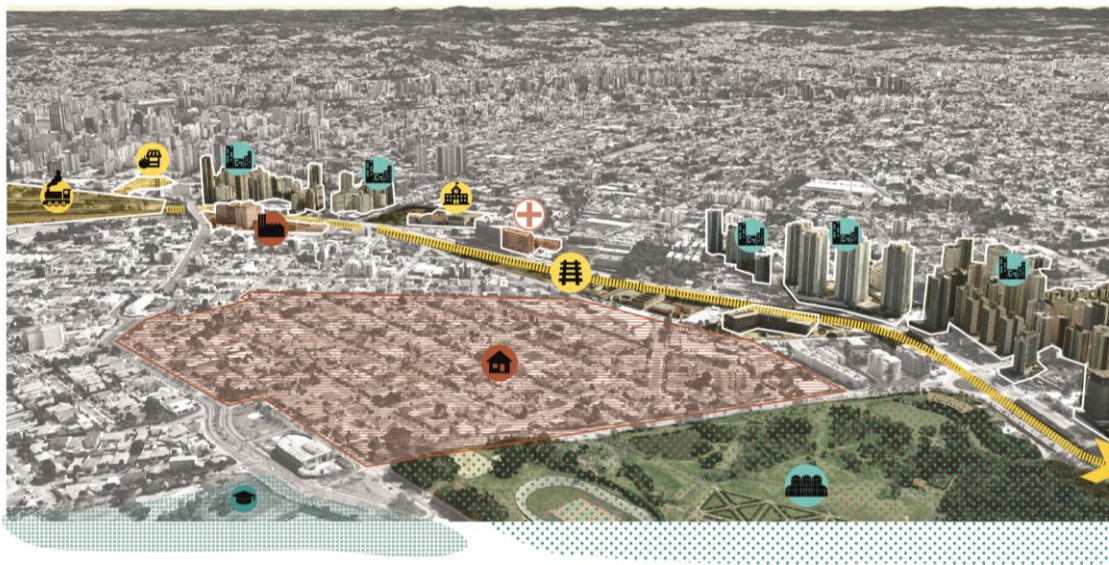
Fonte: Gazeta do Povo, 2009

O presente ensaio lança seu olhar no trecho existente na divisa entre os bairros Jardim Botânico e Cristo Rei, entre os viadutos da Linha Verde e o Viaduto Capanema, próximo à estação rodoferroviária da cidade.

A presença da ferrovia foi determinante para o início do povoamento da região, a partir dos ferroviários e familiares, na década de 20, segundo a publicação “Pelos Trilhos” (2011).

Mais tarde, o caráter industrial começa a aparecer principalmente com a instalação da Anaconda Industrial e Agrícola de Cereais S/A em 1957 - ainda hoje em operação - seguido de galpões industriais de apoio logístico ao longo da ferrovia. A abertura do Mercado Municipal previsto pelo Plano Agache na década de 40, a construção do Hospital Central da Rede Ferroviária - conhecido atualmente como Hospital Cajuru e Marcelino Champagnat - e mesmo um pouco mais distante do cenário da linha férrea, a construção do centro politécnico da UFPR em 1961 foram as inovações marcantes da época que caracterizam a região até os dias de hoje. Por fim, foi na década de 90 que o bairro (Capanema) passa a ficar conhecido pelo seu atual nome, após a inauguração do Jardim Botânico em 1991.

Figura 6 - Evolução local da ocupação ao longo da Linha Férrea



Fonte: Elaborado com base em Google Earth, 2017

A paisagem desse recorte urbano está descrita na publicação “Pelos Trilhos”, da Fundação Cultural de Curitiba (2011):

“A paisagem é bastante heterogênea e apenas o Hospital Cajuru guarda relação direta com a ferrovia. A especificidade da paisagem se dá pelas relações do trilho com a cidade: o desnível do trilho frente à Av. Pres. Affonso Camargo e a respectiva ciclovia, aramados que cercam o ramal e o isolam, a passagem pelo Jardim Botânico, os prédios altos no decorrer do trajeto, os cruzamentos de pedestres cada vez mais escassos. Como pontos de referência dos extremos da paisagem temos dois viadutos.” (PELOS TRILHOS, 2011: p.47)

O impacto do desnível do terreno que acompanha o trecho da linha férrea é inquestionável e secciona os bairros Cristo Rei e Jardim Botânico. Tal barreira física e visual transforma as avenidas Pres. Affonso Camargo (Cristo Rei) e Dario Lopes dos Santos (Jardim Botânico) em vias paralelas não pertencentes ao mesmo cenário urbano, provocando um uso unicamente linear da região, onde o conteúdo urbano é dificilmente acessado pelos pedestres

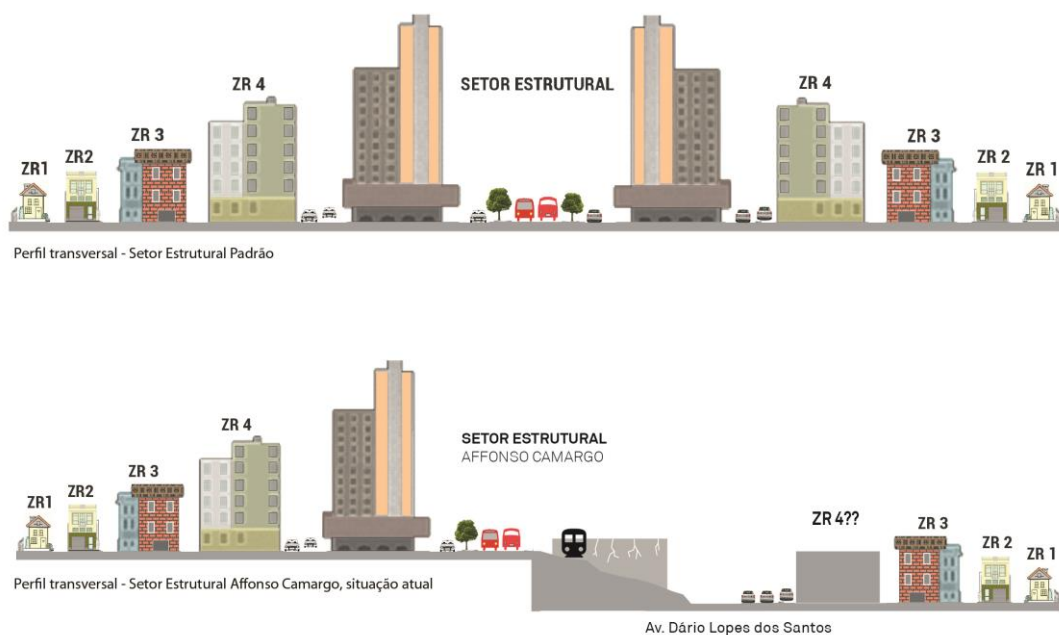
e os veículos são forçados a percorrerem distâncias maiores caso haja a necessidade de desvios ou travessias.

“Além disso, esse desnível marca fortemente a paisagem com o desaparecimento visual do trem para quem está em cima, na Avenida Presidente Affonso Camargo, e o contrário para quem está embaixo, ao longo da Rua Doutor Dário Lopes dos Santos, que tem a presença visual do trem e como fundo o muro de arrimo.” (HOERNER JÚNIOR, 1989: 109)

O cenário apresentado ao longo da Av. Pres. Affonso Camargo é caracterizado pela presença de edifícios compatíveis com o Setor Estrutural - fazendo parte do sistema de eixos estruturais de Curitiba, onde estão localizados os principais corredores da cidade de transporte que direcionam o crescimento da cidade, passíveis das maiores verticalizações.

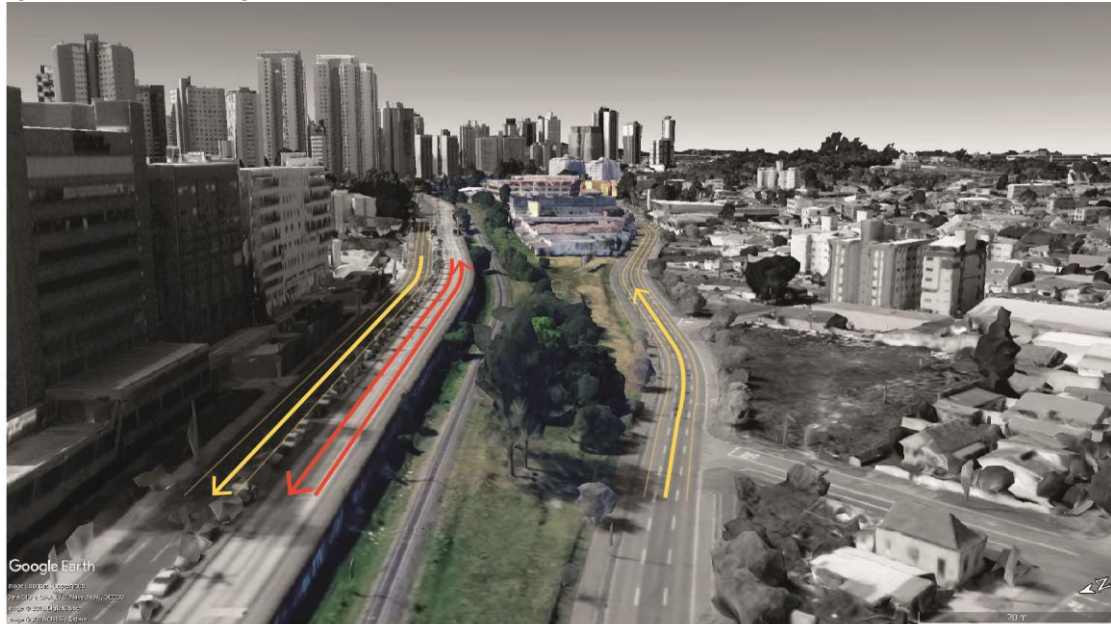
Já o cenário que acompanha a av. Dario Lopes dos Santos acessa visualmente um grande eixo de vazios urbanos. Apresenta o zoneamento ZR-4 desde 2000, porém é onde se encontram os antigos galpões de apoio e em desuso (remanescentes do processo ferroviário) e também áreas ociosas que acompanham os trilhos, dotadas de grandes lotes monofuncionais, como estacionamento de grandes empresas de viação, vidraçarias ou marmorarias, incompatíveis com os parâmetros do zoneamento atual.

Figura 7 - Setor Estrutural Padrão x Setor Estrutural Affonso Camargo



Fonte: Elaborado com base em IPPUC, 2017

Figura 8 - Vista aérea: região retratada

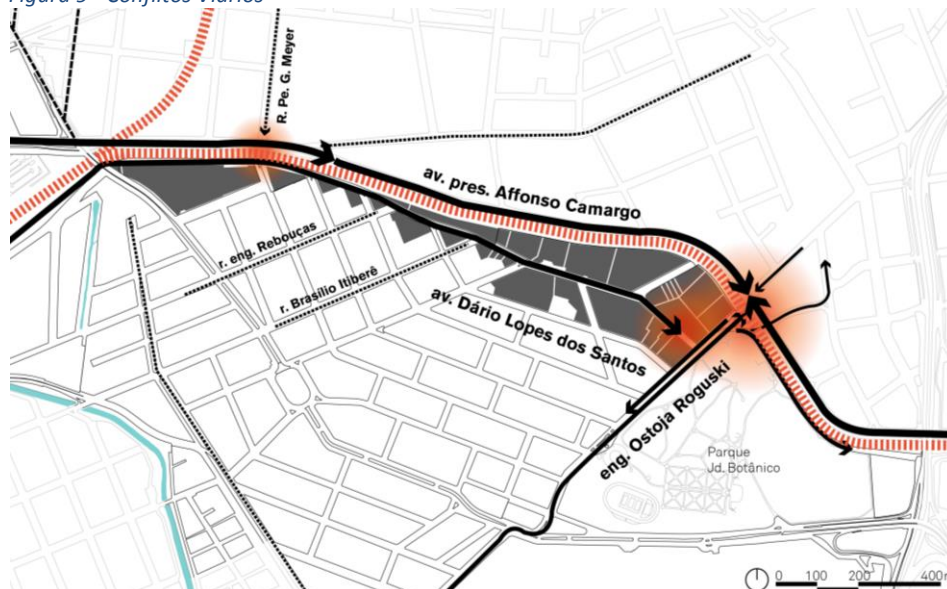


av. Affonso Camargo Linha Férrea av. Dário L. dos Santos r. Brasília Itiberê

Fonte: Elaborado com base em Google Earth, 2017

O eixo estrutural da av. Affonso Camargo, apesar de marcar fortemente o transporte no sentido Leste-Oeste, encontra dificuldades para atender o fluxo de passageiros da Av. Dário Lopes dos Santos, que possui o papel de via rápida, que poderia cumprir melhor o seu papel de apoio ao eixo estrutural mencionado. Porém existe uma quebra do fluxo ao encontrar a rua Eng. Ostoja Roguski (via transversal a ela) impedindo sua fluidez, gerando na região um desenho urbano confuso, excesso de semáforos e um grande congestionamento.

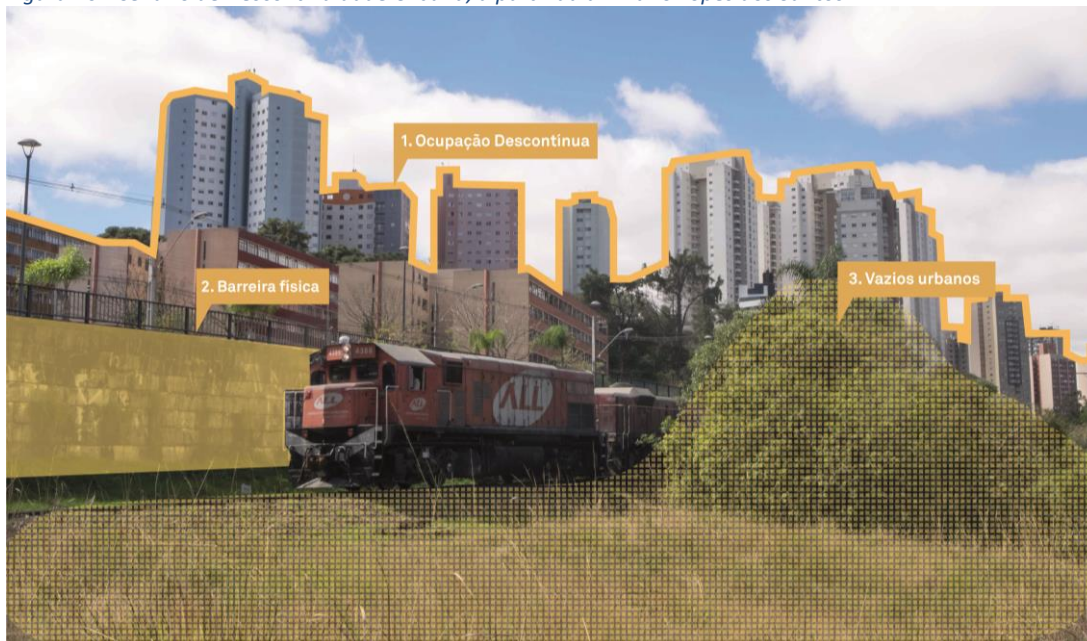
Figura 9 - Conflitos Viários



Fonte: Elaborado com base no mapa cadastral IPPUC, 2017

Assim, a proposta de regeneração urbana está debruçada no cenário da Av. Dário Lopes dos Santos. A região ao longo desta avenida apresenta três características para uma descontinuidade urbana, única na cidade: I) O zoneamento desconexo; II) A topografia acidentada e as barreiras físicas existentes, ambas devido a presença da linha férrea, dificultando o fluxo de pedestres e do transporte público entre as partes norte e sul do eixo; III) Vazios Urbanos, representados por edificações em desuso, lotes subutilizados e grandes áreas anexas a ferrovia, todas classificadas e quantificadas neste ensaio.

Figura 10 - Cenário de Descontinuidade Urbana, a partir da av. Dário Lopes dos Santos



Fonte: Foto autoral, 2017

CONCEPÇÃO DO ENSAIO

O ensaio prevê um novo eixo de ativação da vida pública que conecta a região central da cidade com o bairro Jardim Botânico, baseado nos princípios de uma cidade sustentável, aproveitando a infraestrutura local disponível, criando espaços públicos atrativos e inovadores, e reintegrando as malhas urbanas até então desconexas. Apoia-se na implementação de lotes com incentivos para centro comercial em pontos estratégicos, com a finalidade de gerar também fundos para o investimento público e mobilização do interesse privado.

Para viabilizar esse ensaio, que visa a ativação da vida pública no local, aliado ao desenvolvimento econômico e dinamização do território, optou-se pela estratégia do instrumento definido na Lei Federal 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), Operação Urbana

Consoiciada (OUC), ou seja, um instrumento de política urbana com o objetivo de transformação estrutural de um setor específico da cidade através de um projeto urbano.

A Operação Urbana não só cria um eixo de ativação da vivência urbana como pode equilibrar o cenário da ocupação do setor estrutural, com a costura dos bairros até então separados pela barreira física e psicológica da linha férrea. Para isso, foram desenvolvidas estratégias em três argumentos - CONECTAR, PREENCHER e ATIVAR, que permeiam todas as escalas do projeto.

Figura 11 - Conceito e Perímetro da Operação Urbana do Ensaio



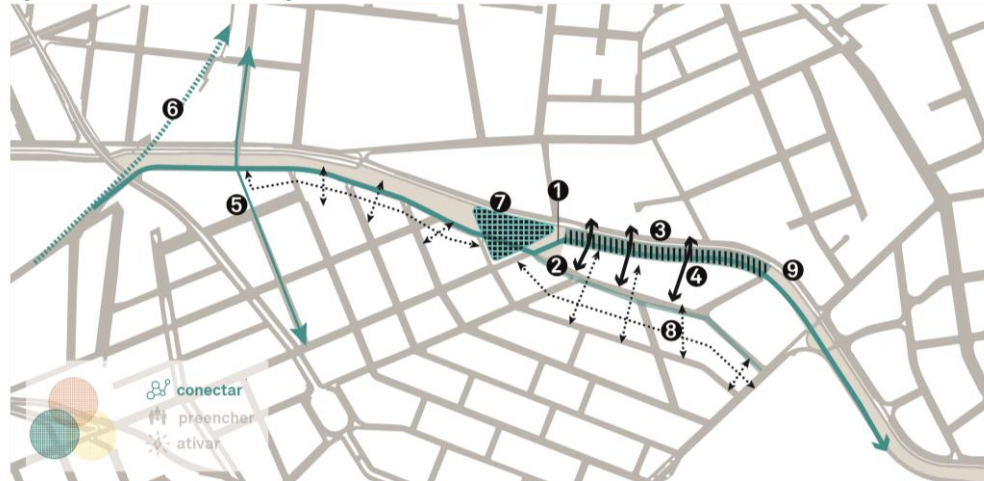
Fonte: Elaborado com base em Google Earth, 2017

O primeiro argumento, “CONECTAR”, dá início às estratégias da Operação Urbana. Foca em soluções que criam mais possibilidades de conexões sejam elas pedonais ou viárias.

O fluxo da Av. Dário Lopes dos Santos é desviado para onde está localizada atualmente a Linha Férrea - que neste cenário deixa de existir - a partir do cruzamento com a Rua Brasília Itiberê (1). O desnível apresentado entre as avenidas neste ponto (de aproximadamente 8 metros) permite que esse fluxo da av. Dário Lopes dos Santos seja coberto, formando um túnel que volta a se nivelar com a Av. Affonso Camargo próximo ao Parque Jardim Botânico. O trecho remanescente da avenida a partir do ponto do desvio passa a ser uma via calma para acesso local, com calçadas alargadas, e pista ciclável valorizada, com a intenção de gerar uma vida urbana ativa e confortável para o pedestre, próximo ao cartão postal da cidade (2). Assim, o eixo leste - oeste desse recorte urbano opera com maior fluidez a partir da criação de uma passagem subterrânea para veículos, garantindo que o fluxo desse eixo estrutural seja linear e fluido em ambos os sentidos.



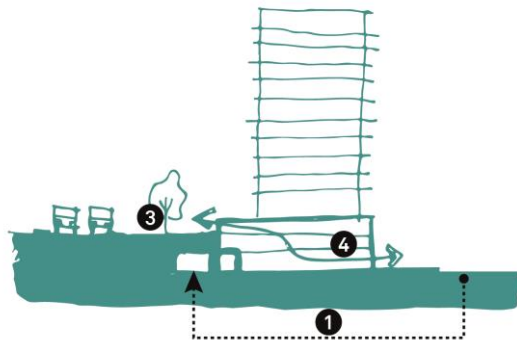
Figura 12 - Conectar: Estratégias



Fonte: Elaborado com base no mapa cadastral IPPUC, 2017

A travessia subterrânea possibilita a criação de um Boulevard (3) localizado na cobertura do túnel mencionado anteriormente, que será usufruída no nível da av. Affonso Camargo, dando acesso direto aos lotes com incentivos previstos na Operação Urbana. Os edifícios localizados entre as duas avenidas proporcionam a conexão em nível para os pedestres através dos acessos de seus embasamentos públicos (4).

Figura 13 - Corte esquemático das estratégias 1, 3 e 4

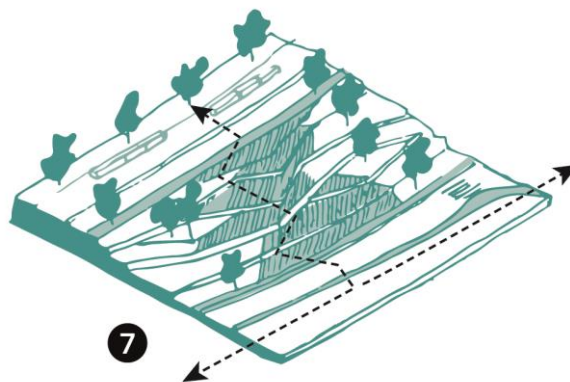


Fonte: Croquis autoral, 2017

A preocupação em conectar com o outro eixo estrutural da cidade, o norte-sul, é demonstrada na abertura do fluxo Rebouças-Cristo Rei (5), anteriormente impedido pela presença do grande lote da Indústria Anaconda, atualmente seccionado. O eixo ferroviário sentido bairro Cabral (pertencente ao eixo norte-sul) também é aproveitado para a criação de uma nova via (6).

Na área central da Operação Urbana, localiza-se uma praça com grande potencial visual, em frente ao hospital Cajuru, dividida em áreas de permanência e passagem para pedestres, conectando as duas avenidas através de platôs trabalhados em diferentes níveis (7).

Figura 14 - Perspectiva isométrica esquemática: Praça Conectora

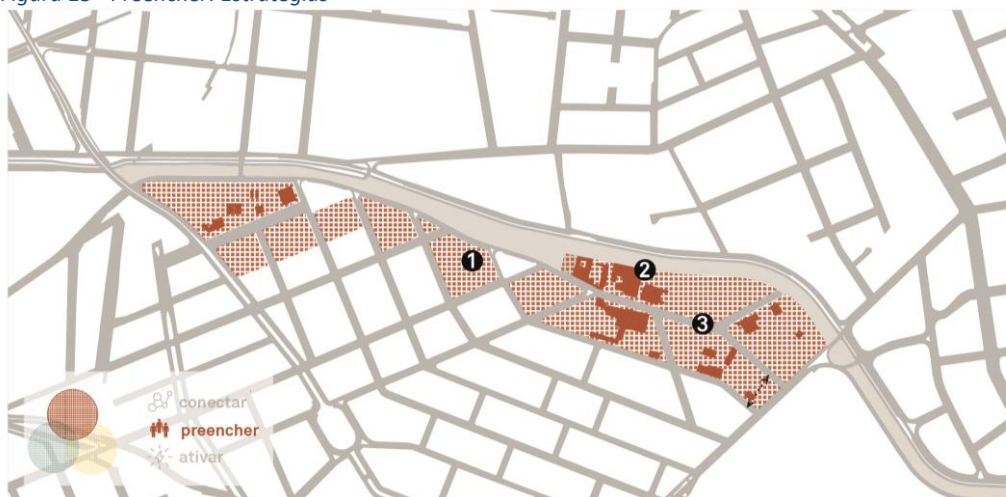


Fonte: Croquis autoral, 2017

O incentivo a fruição pública permite que a região se torne mais permeável visualmente e fisicamente, abandonando as grandes áreas muradas atualmente existentes. (8) O eixo liberado pela linha férrea possibilita novas formas de conexão a nível municipal, e a área da operação urbana também prevê espaço para a implantação de futuros planos de mobilidade (9).

O segundo argumento do ensaio, “PREENCHER”, está associado principalmente com os parâmetros construtivos dos lotes da região. A fim de reequilibrar o eixo estrutural da av. Affonso Camargo, a Operação Urbana Consorciada propõe uma Zona de Adensamento de caráter misto, aumentando o coeficiente de aproveitamento de 2 para 6 (1), garantindo também o cumprimento do Estatuto da Cidade nas áreas atualmente subutilizadas (2). O desenvolvimento das calçadas, com mobiliário e espaçamento mais adequado a escala humana também modificam e preenchem o cenário local (3).

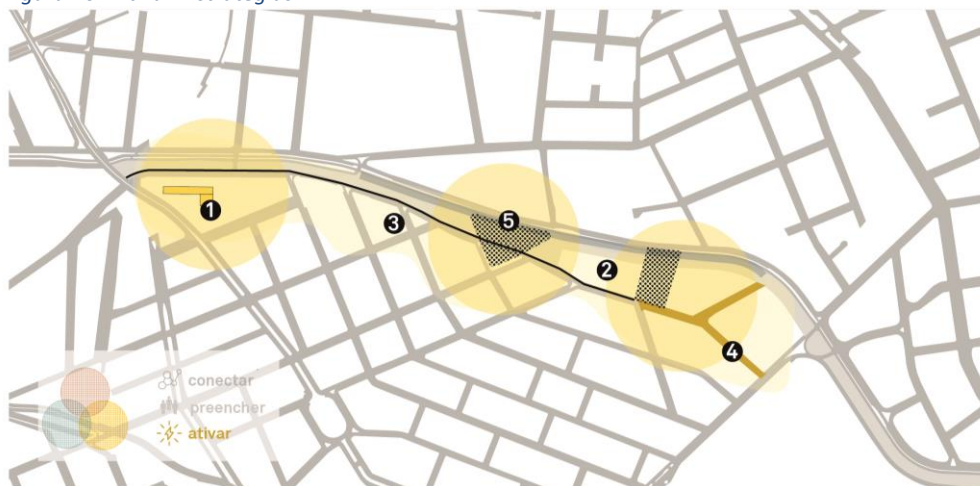
Figura 15 - Preencher: Estratégias



Fonte: Elaborado com base no mapa cadastral IPPUC, 2017

Sobre o terceiro argumento “ATIVAR”, os usos propostos pela Operação garantem maior vida para a região, devido ao público diversificado. O novo uso para o edifício da Indústria Anaconda (atualmente em desacordo com os parâmetros de zoneamento) interage como porta de entrada para a Operação que se estende até o Parque Jardim Botânico (1). O novo zoneamento da área incentiva o uso misto das edificações (2), contribuindo para a maior oferta de atrativos na região, como comércio, serviços e usos culturais. Utiliza-se assim a densidade e a diversidade a favor dos espaços vivos, incentivando as Parcerias Público-Privadas.

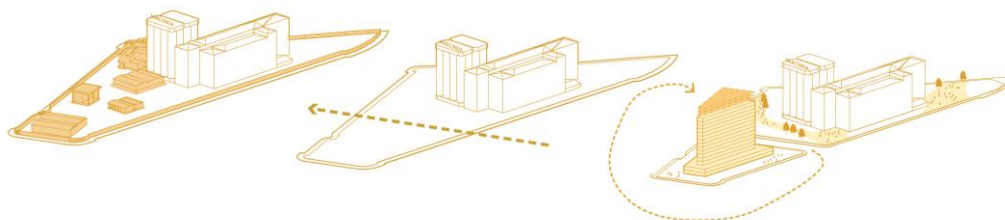
Figura 16 - Ativar: Estratégias



Fonte: Elaborado com base no mapa cadastral IPPUC, 2017

Figura 17 - Etapas da Implantação: Centro Multifuncional

1 Indústria Anaconda: novo centro multifuncional



Fonte: Desenho autoral, 2017

O embasamento público (3) incentivado na Zona de Adensamento, juntamente ao forte eixo pedonal (4) ao longo de todo o percurso será possível devido a liberação da área ocupada hoje pela linha férrea, garantindo um cenário mais vivo e atrativo. Além disso, deverá existir o incentivo às fachadas ativas, com acesso direto as calçadas, além da proibição de muro contínuo.

A praça, mencionada em “conectar”, contribuirá para a região como um local de encontro (5), um núcleo ativo da vida pública com a presença constante de pedestres transitando entre as duas novas áreas conectadas da cidade, principalmente buscando acesso ao transporte público localizado na Av. Affonso Camargo.



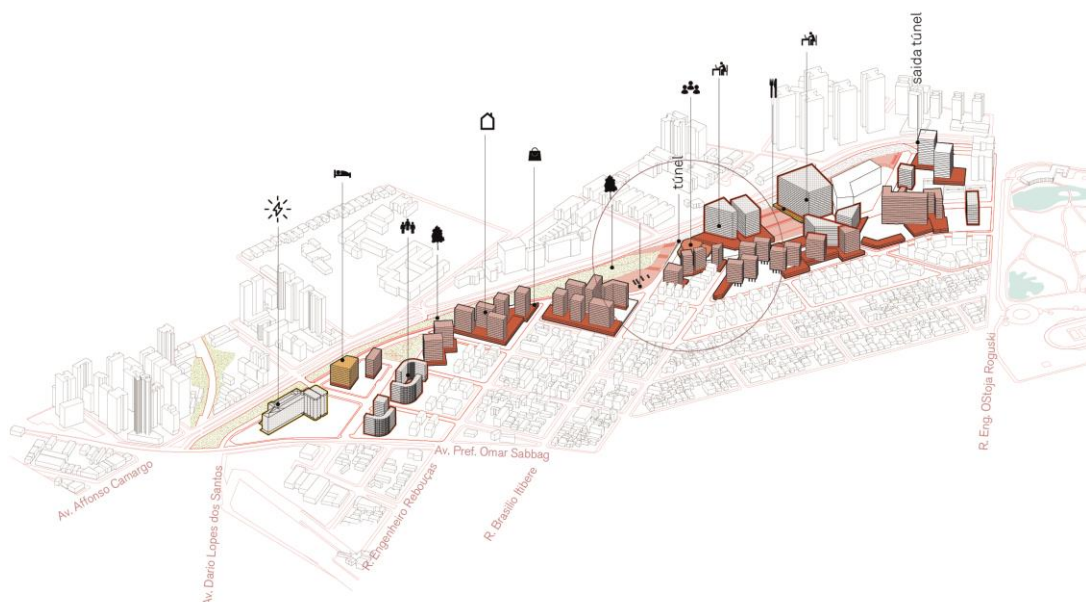
Figura 18 - Implantação Geral do Ensaio da OUC - Jardim Botânico



Fonte: Elaborado com base no mapa cadastral IPPUC, 2017

Com este ensaio, imagina-se que o cenário proposto apresente um percurso vivo, composto por diversos usos e espaços públicos convidativos e caminhos conectados. Partindo da região mais próxima ao centro da cidade, um Centro Multifuncional localizado no edifício da Indústria Anaconda, inicia a trajetória da área projetada, pela av. Dário Lopes dos Santos, sendo que possa se tornar um importante marco arquitetônico para a região, seguido de hotel, habitações de interesse social, parque linear, áreas residenciais e comerciais, edifícios corporativos, praça conectora - área para desenvolvimento de feiras livres - vias pedonais e então segue ao encontro do Parque Jardim Botânico.

Figura 19 - Cenário Geral do Ensaio para a OUC - Jardim Botânico



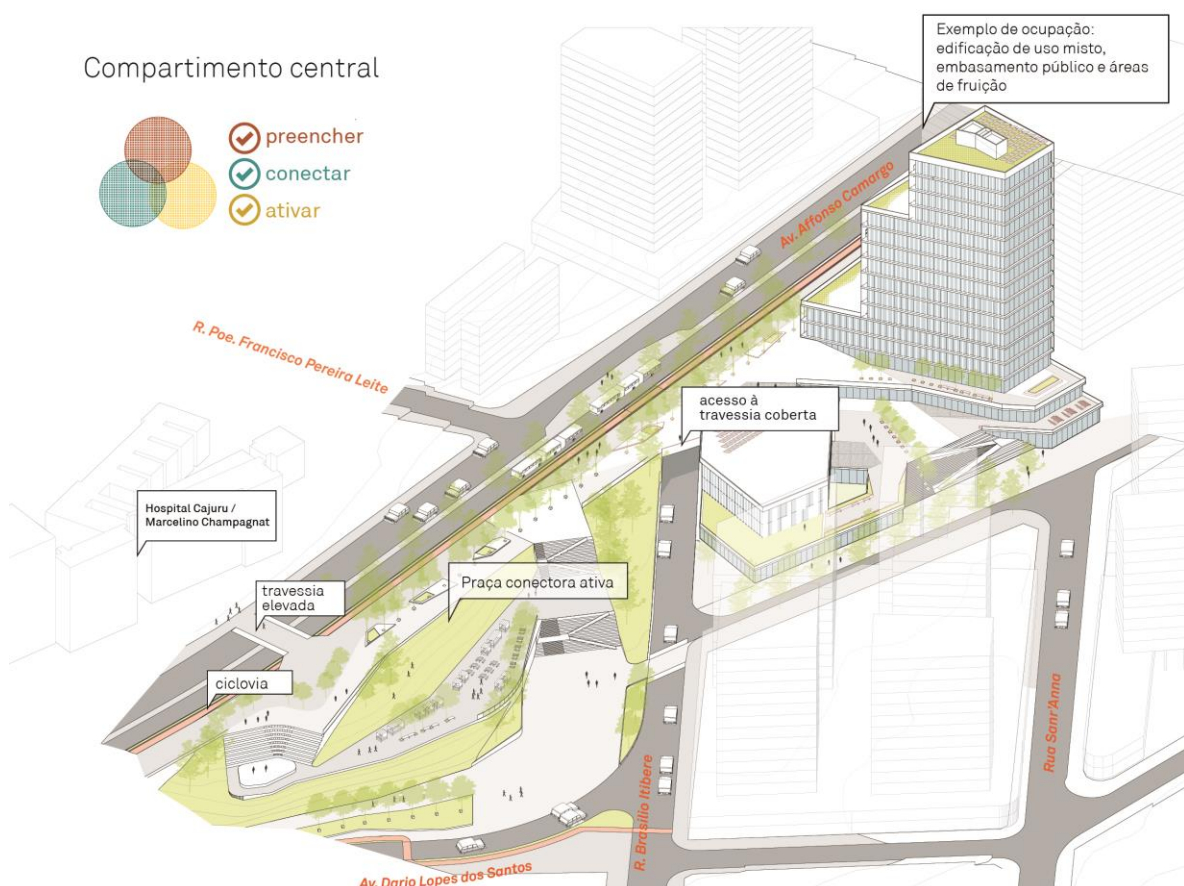
Fonte: Desenho autoral, 2017

Para garantir a manutenção de um espaço público de qualidade, a Operação Urbana aposta em medidas como a proibição de muro contínuo para área de lote superiores a 5000m², cumprimento de 20% da área do lote destinado à fruição pública quando o mesmo for superior a 5000m², e incentivos fiscais para fachadas ativas e usos mistos.

A região central da OUC está localizada no ponto de maior incômodo segundo as pesquisas e análises realizadas, onde atualmente possui grandes áreas ociosas e um desnível entre as vias (Afonso Camargo e Dario Lopes dos Santos) de 8m. Por isso, a proposição deste ensaio demonstra a espacialização das medidas propostas pela “Operação Urbana Consorciada Jardim Botânico” (assim denominada neste artigo), onde aplicando seu conceito de forma pontual, se aproxima do objetivo de um cenário urbano vivo, criativo e atrativo para o usuário, com diversificadas oportunidades, criatividade, inovação e acessibilidade a todos.

Aparecem assim os elementos chave para o desenvolvimento das estratégias: a entrada para o túnel do fluxo da av. Dário Lopes dos Santos, áreas públicas diversificadas que estimulam tanto a permanência quanto as conexões pedonais, lotes com edificações mistas e embasamento com galerias conectoras, dotados de áreas de fruição pública, e calçadas alargadas e convidativas. Um cenário preparado para a vida cotidiana da cidade.

Figura 20 - Elementos do Compartimento Central do Ensaio da OUC - Jardim Botânico



Fonte: Desenho autoral, 2017

O lote ocupado conforme os parâmetros estabelecidos, mostra a capacidade da arquitetura de se comportar como instrumento conector do espaço urbano, seguindo princípios de sustentabilidade para promover a região como um novo eixo de inovação da cidade.

Desta maneira, CONECTAR, PREENCHER E ATIVAR percorre não só toda a extensão da Operação Urbana, mas também as decisões projetuais dentro de cada propriedade, refletindo no espaço urbano a abertura de caminhos e oportunidades para seus usuários.

OS CAMINHOS DA DESCONTINUIDADE

Ao final, como mencionado anteriormente, o ensaio não busca trazer a panaceia para problemáticas que cercam as discontinuidades que provocam vazios urbanos, mas contribuir para o exercício da imaginação em materializar soluções, demonstrando caminhos que possam ser percorridos para possíveis respostas a estas situações.

Nos mundos ocultos dos pensamentos e desejos diários de quem circula próximo aos “trilhos urbanos” desta linha férrea, podemos contribuir com ideias, utópicas ou nem tanto, para que a cidade renasça, pelo menos nestes compartimentos, desafiadora e responsável, utilizando-se de artifícios e criatividade até mesmo previstos pela legislação urbanística.

Estes espaços carecem de humanização, criatividade e maior utilização, visto estarem muito próximos da região central da cidade de Curitiba. Como pudemos exemplificar nas cidades de Milão e São Paulo, estas Operações Urbanas suscitam empreendimentos fantásticos, até mesmo para empreendedores que estejam preocupados somente com lugares que lhes proporcionem resultados imediatos.

Se pudéssemos cuidar de cada canto da cidade como se fossem únicos e cuja observação por muitas vezes nos passa despercebida, poderíamos minimizar algumas das discontinuidades existentes e amparar uma “fabrica” de soluções criativas e sustentáveis para torna-la mais humana. Este ensaio observa justamente isto: respostas para a circulação viária, fluxos seguros para pedestres e ciclistas, espaços para a convivência e culturais, de moradia para diversos grupos sociais, conexão entre bairros, e flexibilização dos parâmetros de ocupação para atrair investidores.

A percepção da discontinuidade urbana resultante das mutações de uso que o tempo a transformou num hiato urbano, nos permite acessar memórias e provocar lamentos, mas também nos permite desejar o novo, talvez uma *utopia*... Questionamentos vindos do tempo, e soluções percebidas com o tempo fazem o passado e o presente trabalharem para que “no novo tempo, apesar dos perigos... a gente se encontre na praça fazendo pirraça” (Ivan Lins).



REFERÊNCIAS

- ALVAREZ, R. Os “vazios urbanos” e o processo de produção da cidade. 1994. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- ANTONELLI, Diego; SANTOS, Leandro Luiz. Ferrovia 130 anos: Paranaguá – Curitiba. Gazeta do Povo, 2015. <www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/especiais/ferrovia-130-anos/index.jpp> acessado em 14/08/2017
- BENVENUTTI, Alexandre Fabiano. Planejamento Urbano em Curitiba: interpretações sobre a produção da cidade. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo arquitetura, São Paulo, 2014
- BRASIL. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. — 2. ed., atual. — Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.
- BRISSAC, N. Espaços estruturadores e informes: São Paulo diante da globalização. São Paulo em Perspectiva. São Paulo, vol.14, n.4, p.99-104. out. / dez. 2000. <<http://www.scielo.br/scielo.php?>>. Acesso em: 16 de agosto de 2017.
- CABRAL, Themys. Será o fim do apito do trem?. Gazeta do Povo, 2009. <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/sera-o-fim-do-apito-do-trem-bgxzc3mk4tj69efpq3d62d1la>> acessado em 14/08/2017
- CAMPOLINA, J. Espaços públicos residuais atípicos em Belo Horizonte / MG: reabilitação via pré-arquitetura (fator de otimização). 1992. 171 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1992.
- CHAGAS, Fernanda de Araujo. 2013. A PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO: Reflexões a partir da política urbana brasileira e das Operações Urbanas Consorciadas em Belo Horizonte, UFMG, Belo Horizonte.
- CORDOVA, Dayana Zdebsky de , coord. Pelos trilhos: paisagens ferroviárias de Curitiba / coordenação por Dayana Zdebsky de Cordova. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010
- DITTMAR, Adriana Cristina Corsico. Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba - Paraná, 2006.
- IRAZÁBAL, Clara. Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo. Qual seu significado para a América Latina?. Arquitectos, São Paulo, ano 02, n. 019.03, Vitruvius, dez. 2001

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/821>>. Acesso em 15/08/2017

LEITE, Carlos; RIEGER, Bernd ; DELLA MANNA, Eduardo . Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul – Urban Age South America Conference. Projetos, São Paulo, ano 09, n. 102.01, Vitruvius, jun. 2009

PORTA NUOVA S.R.L., 2010. <<http://www.porta-nuova.com/>> Acesso em 19 de agosto de 2017.

SPECK, Jeff. Cidade Caminhável. Nova Iorque: Farrar, Straus and Giroux: 2012.