

A PAISAGEM E A VIDA COTIDIANA NAS RUAS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA: ESTUDOS PARA A COMPREENSÃO DA RELAÇÃO ENTRE FORMA URBANA E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Alessandro Filla Rosaneli – Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutor pela FAUUSP, Professor Adjunto II do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, alefilla@yahoo.com

Camila Lombardi – discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, lombardi.camila@gmail.com

Felipe Santos Gomes - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisador IC, flpsgomes@gmail.com

Gabriela Ruales Orbes - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, gabyru87@hotmail.com

Letícia Winkert - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, leticia.winkert@gmail.com

Lígia Cristina Batschke - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, ligia93@gmail.com

Luza Basso Driessen - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, luza_bd@hotmail.com

Márcia Maira Melo Machado - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, marcia_mms@hotmail.com

Natalia Miyashiro Semahim - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, nsemahim@gmail.com

Noah Weishof - discente do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR, pesquisadora IC, nweishof@yahoo.com.br

RESUMO

As ruas urbanas podem ser consideradas como o principal componente do sistema de espaços livres públicos, em razão da sua expressão quantitativa na forma urbana e em virtude do abrigo vivaz ao cotidiano desenvolvimento da esfera pública. Este trabalho procura evidenciar alguns caminhos metodológicos utilizados para captar os atributos físicos, os aspectos sensoriais e os usos e apropriações que se estabelecem neste palco da vida diária nas ruas centrais dos núcleos urbanos de municípios componentes da Região Metropolitana de Curitiba. Expõe, assim, os conflitos e os desafios ainda presentes neste importante espaço livre da cidade brasileira.

PALAVRAS-CHAVES

Forma Urbana; Paisagem Urbana; Esfera Pública; Espaço Público; Ruas; Região Metropolitana de Curitiba.

ABSTRACT

The urban streets can be considered as the main component of the public open spaces system, because of their quantitative expression in urban form and vivacious haven under the public sphere daily development. This paper seeks to highlight some methodological approaches used to capture the physical attributes, the sensory aspects and the uses and appropriations that are established in this stage of daily life on the central streets of Curitiba Metropolitan Region municipalities. Thus it exposes the conflicts and the challenges still present in this important open space in the Brazilian city.

KEY WORDS

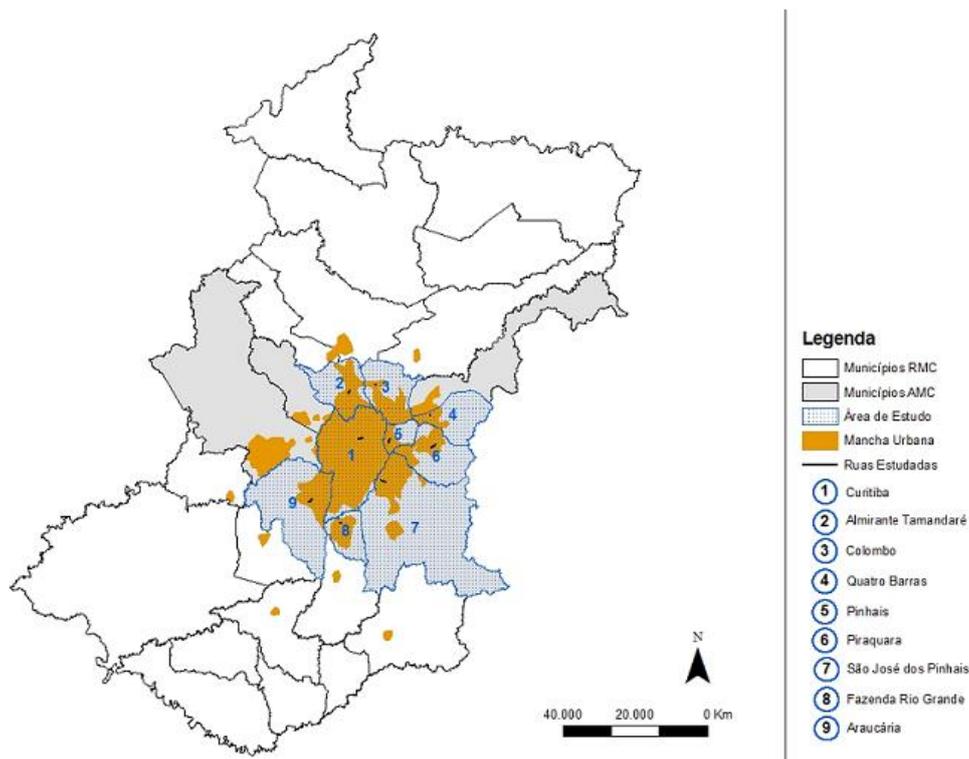
Urban Form; Streetscape; Public Sphere; Public Space; Urban Streets; Curitiba Metropolitan Region.

INTRODUÇÃO

As ruas constituem-se no elemento físico de caráter público quantitativamente mais presente da forma urbana (ROSANELI, 2011). Além disso, formam o principal palco para o exercício da vida pública e a parte mais importante e visível do domínio público. Assim, expressam de modo claro, mas nem sempre perceptível ao olhar desatento, as conquistas e os reverses de uma sociedade e, por isso, têm sido objeto de grande interesse entre os vários campos de estudo do espaço urbano. Dentre tantos, trabalhos já clássicos, como os de Jacobs (2000 [1961]), Appleyard (1981), Gehl (2003 [1987]), Whyte (2009 [1988]), Moudon (1991), Lynch & Hack (1984), Jacobs (1995), Jacobs, MacDonald e Rofé (2002), demonstram, em vários campos disciplinares, o apelo que este elemento da forma urbana possui. Ademais, ultimamente, vários estudos ainda têm se concentrado no entendimento dos acontecimentos cotidianos que se sucedem nas ruas. As referências são vastas, mas o importante é sublinhar que se concentram na defesa na "mudança de paradigma", quando advogam uma abordagem "orientada para as pessoas", em oposição ao cenário mais centrado na função de circulação e no domínio do automóvel (ROSANELI, 2012). Contudo, mesmo que seja um empreendimento discursivo que se consolida há décadas, percebe-se que o desafio ainda é imenso, em razão das condições físicas e sociais existentes neste espaço público na cidade brasileira.

Este artigo expõe os achados de uma pesquisa em andamento, que procura averiguar a situação do sistema de espaços livres públicos nos municípios da Região Metropolitana de Curitiba. No caso aqui exposto, trabalha-se com as áreas urbanas conurbadas de municípios da Região Metropolitana de Curitiba, formando o que se denomina de Núcleo Urbano Central (COMEC, 2006), como exposto na FIGURA 01. Fazem parte deste recorte 09 municípios: Almirante Tamandaré, Araucária, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais.

FIGURA 01: REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA E O NÚCLEO URBANO CENTRAL. FONTE: AUTORES, 2012.



Serão descritos os resultados preliminares encontrados na primeira etapa da pesquisa, que investiga as ruas urbanas. Para tanto, partiu-se da premissa de se selecionar um tipo de rua que pudesse ser plenamente comparada entre os municípios e que concentrasse diversidade de funções. Assim, foram investigadas as “ruas principais”, porque são centrais para a economia urbana de seus municípios e estão localizadas nos centros urbanos, locais em que se concentram as atividades de comércio e serviços essenciais para toda a aglomeração urbana e, assim, as atividades de pedestres, ciclistas e motoristas se apresentam de modo mais expressivo. Assim, foram estudadas 11 ruas, descritas na TABELA 01.

TABELA 01: MUNICÍPIOS ESTUDADOS E CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DAS RUAS SELECIONADAS.

MUNICÍPIO	RUAS SELECIONADAS	TRECHO	LARGURA DA VIA	LARGURA DA CALÇADA
Almirante Tamandaré	Avenida Emílio Johnson	14 quarteirões - aprox. 750 m	7 m	2 X 3 m
Araucária	Avenida Dr. Victor do Amaral	12 quarteirões – aprox. 970 m	12 m	2 X 2 a 3 m
Colombo	Avenida XV de Novembro	04 quarteirões - aprox. 390 m	9 m	2 X 3 m
Curitiba	Rua Marechal Deodoro	16 quarteirões - aprox. 980 m	14 m	2 X 5 m
	Rua XV de Novembro	13 quarteirões - aprox. 780 m	X	22 m
Fazenda Rio Grande	Rua César Carelli	06 quarteirões – aprox. 283 m	8 m	2 X 4 m
Pinhais	Avenida Camilo di Lellis + Rua Jacob Macanhan	21 quarteirões - aprox. 1.370 m	9 ou 13 m	2 X 3 a 5 m
Piraquara	Avenida Getúlio Vargas	16 quarteirões - aprox. 1.340 m	12 m	2 X 3 a 6 m
Quatro Barras	Avenida Dom Pedro II	05 quarteirões - aprox. 400 m	12 m	2 X 4 m
São José dos Pinhais	Avenida XV de Novembro	16 quarteirões - aprox. 680 m	X	20 m

Para que a apreensão das ruas selecionadas pudesse ser a mais completa possível, foram utilizados vários métodos e técnicas, quantitativos e qualitativos: levantamentos de campo com observação participante, entrevistas estruturadas, coleta de dados físicos, sensoriais e comportamentais, por meio de fotos, filmagens, contagens de usuários e mapas comportamentais. Promove-se, desse modo, a devida "triangulação" (LAY e REIS, 2005), como forma de contrabalancear os desvios e/ou tendências da aplicação unitária de um método específico. Utilizando-se de cadernetas de campo, câmeras fotográficas e filmadoras, foram produzidas grandes séries de fotos e pequenos filmes de vários assuntos relevantes que foram posteriormente classificados e separados em distintas categorias. Os métodos abordados se mostraram eficazes tanto para a produção de material direto (como vídeos editados, montagens fotográficas) quanto de apoio para outros tipos de produto (como referências para mapas, anotações e áudios interessantes do sítio). Verificou-se também que a possibilidade de rever o conteúdo das imagens várias vezes revela detalhes que não foram notados durante as visitas permitindo, assim, um estudo mais detalhado do tema, englobando aspectos físicos, sensoriais e comportamentais. Por exemplo, com os vídeos tem-se uma análise mais detida sobre a dinâmica da rua; quanto às fotos, permite-se um exame das fachadas, propagandas, gabaritos, grupos de pessoas, etc.

Durante os anos de 2011 e 2012, em todas as estações do ano, de dia e à noite, com exceção dos períodos chuvosos, foram realizadas 46 visitas às ruas selecionadas. Atualmente, com uma equipe de 18 integrantes, foram percorridos mais de 2.300 quilômetros de carro e quase 900 quilômetros a pé. No total, foram analisadas aproximadamente 25.000 fotografias e 2.000 horas de vídeo. Com este caminho metodológico, tornou-se possível avaliar cada uma das 11 ruas de modo comparativo e, assim, inferir acerca de suas importâncias na constituição da esfera da vida pública contemporânea na cidade brasileira.

Dessa forma, alguns achados parciais deste levantamento foram condensados em 2 tópicos inter-relacionados: i) os atributos físicos e os ii) os aspectos sensoriais. Permeando estes dois aspectos, foi analisado o processo de uso e apropriação do espaço, questão decisiva para completar um quadro de compreensão do desenvolvimento da esfera pública. Ademais, entende-se que o processo de produção e apropriação do sistema de espaços públicos livres é um tema importante dentro do campo de estudos da forma urbana; talvez, pela sua expressão quantitativa e pelas implicações sociais, imprescindível nos dias de hoje.

OS ATRIBUTOS FÍSICOS DAS RUAS

Os elementos concretos presentes na paisagem das ruas, em geral, são aqueles mais facilmente mensuráveis. Ainda assim, ao serem apreendidos pelos sentidos, permitem um nível de subjetividade interpretativa de relativa abertura, dada a sua profusão quantitativa no espaço. Para que se pudesse captar da forma mais objetiva possível estes objetos, estabeleceu-se um roteiro de avaliação no intuito de captar os seguintes aspectos: i) as

condicionantes topográficas e a infraestrutura; ii) a questão da mobilidade e acessibilidade; iii) a relação entre o espaço privado dos lotes e o espaço público da rua.

Quanto ao primeiro tópico, foi evidenciado que a maioria destas ruas centrais se assenta sobre um terreno plano, potencialmente acolhedor para o deslocamento dos pedestres. Porém, quando as inclinações se fazem mais acentuadas, a maioria das soluções encontradas contribui para o aumento da insegurança no caminhar, como se observa na FIGURA 02. No que tange à infraestrutura, foram avaliados dois sistemas: o de coleta das águas pluviais e a de iluminação pública. Em todas as ruas analisadas foi observada a existência da rede de galerias pluviais funcionando para o escoamento das águas. Contudo, a desconexão entre o sistema público e o privado, (advindo do telhado das edificações), constitui-se como mais um item na lista de ameaças para a circulação dos pedestres, uma vez que a descarga pluvial provoca empoçamentos nas calçadas e incômodos nos dias de chuva (FIGURA 03).

No tocante à iluminação pública, poucos foram os arranjos voltados para o conforto dos pedestres: em geral, a iluminação das vias é mais forte e homogênea do que a das calçadas, que, muitas vezes, nem eram iluminadas; alguns trechos melhor iluminados se encontravam em frente a algumas edificações comerciais na maioria ocupadas por farmácias, como indica a FIGURA 04. Os mapas de iluminação artificial foram produzidos a partir de dados levantados em visitas noturnas (FIGURA 05). O aparelho utilizado nas medições (luxímetro digital) era colocado no chão no meio do lote, a cerca de 2 metros do alinhamento predial, para se efetivar a medição. Para os calçadões, como a Rua XV de Novembro de Curitiba e de São José dos Pinhais, desenhou-se uma malha que considerasse a instalação das luminárias. Como exemplo do levantamento efetuado, o caso da Rua Marechal Deodoro em Curitiba é relevante, já que o comércio fica aberto até mais tarde, o que possibilita um alto índice de iluminância. Porém, tal fato não significa que seja uma iluminação confortável para os pedestres: utilizam-se lâmpadas de aparência de cor fria e muito concentradas, sobretudo nas farmácias e lojas de departamento.

Sobre a questão da mobilidade e acessibilidade de pedestres, bicicletas e veículos, a investigação se dividiu em duas partes: uma voltada para os aspectos físicos das vias e outra para as condições das calçadas. Para apreender as condições de uso por parte dos veículos, foram analisadas tanto as questões de trafegabilidade quanto de permanência nas vias. Cabe salientar que as ruas analisadas apresentam dimensões e composição diferentes. As vias possuem de 7 a 14 metros, com pouca variação ao longo de todos os trechos. Algumas apresentam sentido único (como é o caso de Araucária, Colombo, Fazenda, Rio Grande e a Rua Marechal Floriano, em Curitiba) e outras, sentido duplo (Almirante Tamandaré, Pinhais, Piraquara e Quatro Barras). A Rua XV de Novembro, em Colombo, tem sua via revestida de paralelepípedo, enquanto todas as outras são asfaltadas. Um aspecto formal que possui grande variação nas ruas estudadas é a disposição dos estacionamentos. De todos os tipos encontrados, a maneira que mais chama a atenção, pelos conflitos que gera, é quando se

FIGURA 02: CALÇADA COM OBSTÁCULOS ADVINDO DAS INCLINAÇÕES EM ALMIRANTE TAMANDARÉ. FONTE: OS AUTORES (2011).



FIGURA 03: DESCARGA PLUVIAL PREDIAL DIRETAMENTE NA CALÇADA EM ARAUCÁRIA. FONTE: OS AUTORES (2011).



estabelece na calçada, sem delimitação clara para os usuários, encontrada em Fazenda Rio Grande, Pinhais, Quatro Barras e Piraquara, como indica a FIGURA 06.

FIGURA 04: FARMÁCIA ILUMINANDO A CALÇADA EM COLOMBO. FONTE: OS AUTORES (2011).



FIGURA 05: MAPA DE ILUMINAÇÃO DA CALÇADA NA RUA MARECHAL DEODORO EM CURITIBA. FONTE: OS AUTORES (2012).

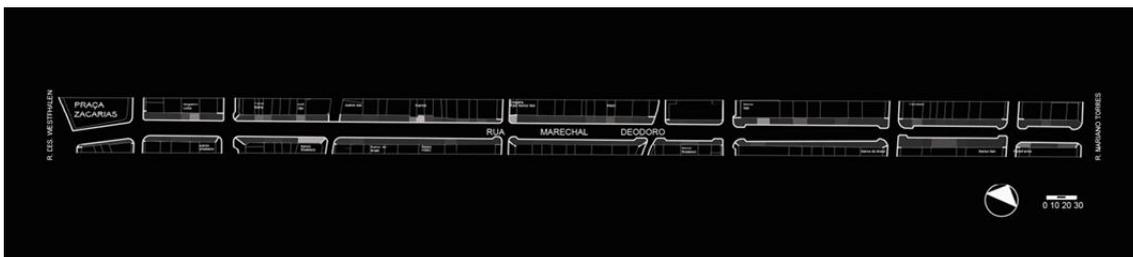
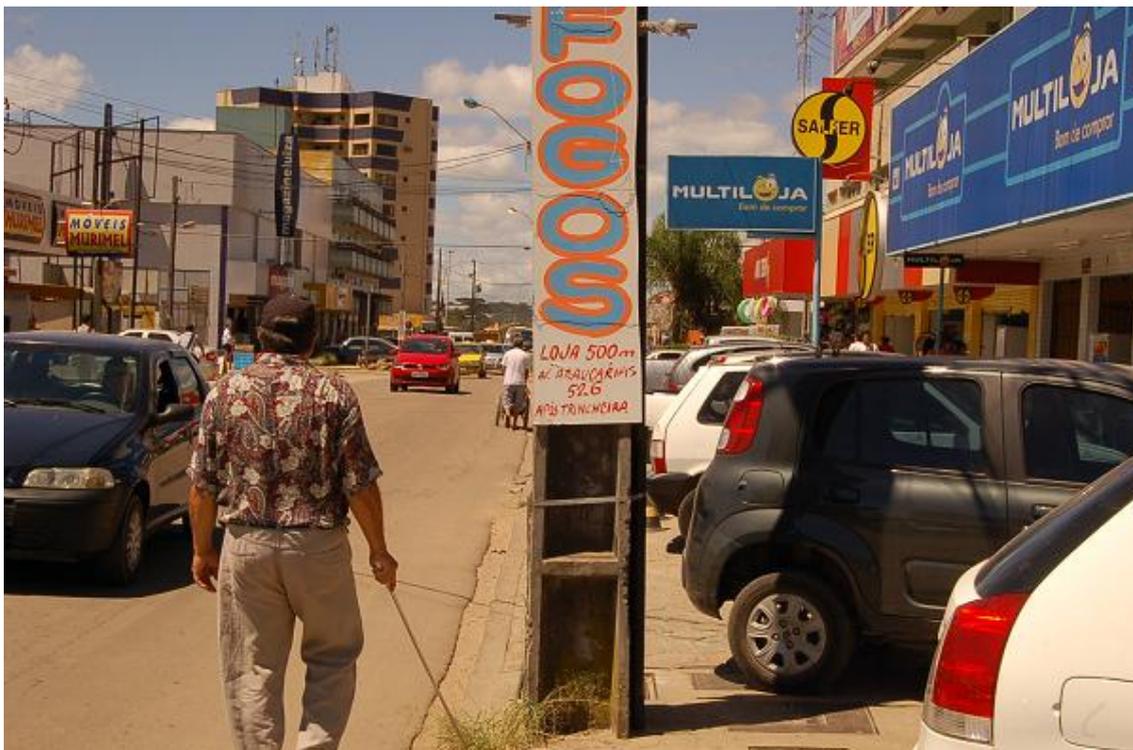


FIGURA 06: ESTACIONAMENTO NA CALÇADA EM FAZENDA RIO GRANDE. FONTE: OS AUTORES (2011).



Durante as visitas, foram realizadas contagens da circulação de veículos em cruzamentos estratégicos. Tais medições eram feitas ao longo de 5 minutos, em diferentes períodos do dia (início da manhã, final da manhã, início da tarde e final da tarde) para captar a presença de veículos leves (carros), veículos pesados (ônibus e caminhões), motos e bicicletas. A partir delas, chegou-se a uma estimativa do número de veículos que circulavam nas vias: o resultado foi uma média de aproximadamente 600 veículos/hora. Porém, percebeu-se que esse número é muito variável em função do porte e da estrutura física das vias – enquanto que em Pinhais se observou mais de 1.400 veículos/hora, em Colombo não passou de 200 veículos/hora. Percebe-se, neste cômputo, que os veículos leves aparecem como protagonistas, seguido das motos; bicicletas quase não foram notadas.

Com o levantamento, foram reconhecidos alguns problemas recorrentes nas vias estudadas. O mais visível é o de estacionamentos irregulares: diversos veículos, principalmente os carros individuais, se apropriam das calçadas. Percebe-se que esta questão é articulada com outros problemas encontrados: a falta de regulamentação para veículos pesados, que utilizam a via ou a calçada para carga e descarga de materiais em áreas não autorizadas; a obstrução que gera uma situação de risco para o pedestre, que acaba tendo que transitar na via, desviando dos veículos e também descumprindo a lei; e a destruição do piso das calçadas, dentre tantos. Outra situação conflituosa bastante presente dá-se quando os pedestres atravessam a via fora da faixa de pedestres ou mesmo não aguardam o momento correto dado pela sinalização semafórica. Por fim, para além da inexistência de sinalização de trânsito, da falta de sua constante manutenção e da sua localização por vezes em desacordo com a própria legislação, como indica a FIGURA 07, o descuido para com os ciclistas talvez seja a dificuldade mais visível. Um caso particular sobre o espaço do ciclista chama a atenção: em Piraquara, na revitalização da rua central, a ciclovia implantada na calçada não considerou o posteamto existente, inviabilizando sua utilização (FIGURA 08).

No universo do pedestre, dentre as questões analisadas, destacam-se: os tipos e a situação dos pisos, a presença e a disposição do mobiliário urbano e as facilidades (ou não) para a acessibilidade universal. A disposição formal destas calçadas se assemelha muito com o encontrado Brasil afora, seguindo paralelas ao alinhamento predial, separadas pela(s) via(s). A Rua XV de Novembro, nos municípios de Curitiba e São José dos Pinhais, são as únicas ruas estudadas que são exclusivas para a circulação de pedestres.

O levantamento da quantidade e tipo de mobiliário urbano foi feito através de visitas diurnas às ruas estudadas. Nessas visitas foram desenhados à mão mapas indicando, através da divisão dos lotes e registro do uso e nome do estabelecimento comercial, a localização e tipo de cada mobiliário encontrado (bancos, lixeiras, placas de indicação com nomes de rua, placas de indicação do trânsito de veículos, postes de iluminação, caixas de correio, etc.). Também nas visitas registraram-se as ruas através de fotos sequenciais das calçadas, em que o último elemento da foto anterior era o primeiro da foto seguinte, e assim

FIGURA 07: SINALIZAÇÃO EM LOCAL INAPROPRIADO EM PIRAQUARA. FONTE: OS AUTORES (2010).

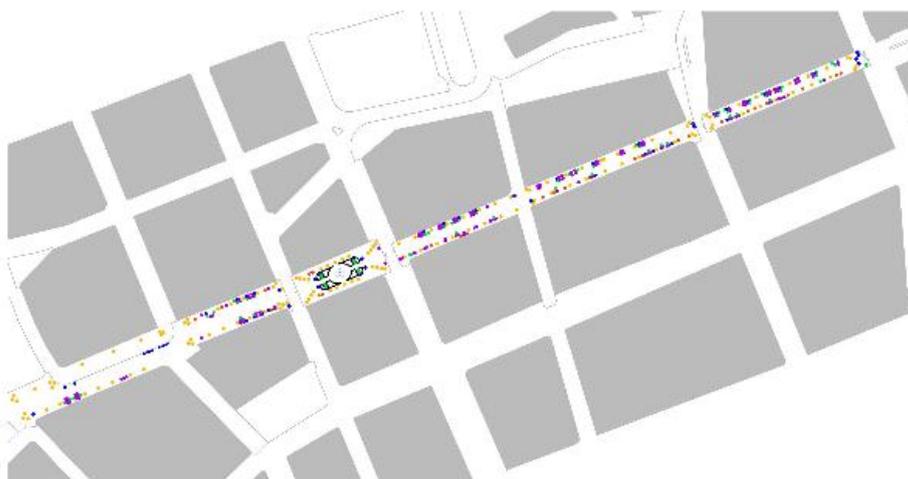


FIGURA 08: CICLOVIA IMPLANTADA DE MODO INCORRETO EM PIRAQUARA. FONTE: OS AUTORES (2010).



sucessivamente; estes dois tipos de registros auxiliaram na elaboração posterior dos mapas, como se observa na FIGURA 09.

FIGURA 09: MAPA DE IMPLANTAÇÃO DE MOBILIÁRIO EM CURITIBA. FONTE: OS AUTORES (2012).



A análise dos mapas produzidos indicou que existem ruas no qual o mobiliário foi planejado e pensado para subsidiar as atividades dos pedestres - como nas ruas analisadas em Curitiba e São José dos Pinhais - e ruas nas quais se tem a impressão de ter sido implantado a esmo, sem levar em conta os elementos já existentes e as necessidades dos transeuntes, como observado nas ruas de Quatro Barras e Fazenda Rio Grande, na FIGURA 10.

FIGURA 10: MOBILIÁRIO IMPLANTADO DE MODO INCORRETO EM QUATRO BARRAS. FONTE: OS AUTORES (2012).



A análise dos mapas de tipo de piso também aponta para a existência de dois tipos de situação: uma primeira na qual existe um planejamento geral e outra na qual não há uma sequência lógica quanto ao tipo de pavimentação da calçada. Um bom exemplo da primeira situação é a Rua Marechal Deodoro, em Curitiba: os dois tipos de piso existentes (pedra portuguesa e blocos de concreto) se alternam em função das necessidades - piso com textura lisa para áreas de maior circulação e piso de textura rugosa para as outras áreas; ressalta-se a existência do piso tátil, que aparece na faixa de circulação de pedestres, ao longo de todo o trecho da rua considerado na pesquisa. Já na grande maioria dos outros casos estudados, a

mesma lógica não é encontrada, pois cada proprietário do lote parece pavimentar o trecho de calçada correspondente de acordo com a sua vontade/gosto. Por exemplo, na Rua César Carelli, em Fazenda Rio Grande, no trecho correspondente a três quadras, são encontrados 5 tipos diferentes de piso, fato que prejudica a leitura do ambiente por portadores de deficiência visual.

Quanto ao estudo dos obstáculos, entende-se que qualquer elemento físico presente na calçada que se encontre na área de circulação do pedestre deva ser considerado como uma restrição permanente ou provisória, sendo que obstáculos permanentes são aqueles que estão fixados na calçada e obstáculos provisórios são aqueles móveis, como cavaletes de propaganda, vagas para o estacionamento de carros na calçada, produtos expostos na frente das lojas, para-ciclos que permitem estacionamento de bicicletas, etc. Defeitos no piso foram considerados também obstáculos provisórios, porque se entende que podem ser restaurados, como indica a FIGURA 11. Neste sentido, uma das ruas com maior de concentração de obstáculos foi a César Carelli, em Fazenda Rio Grande, na qual se encontrou todos os tipos de obstáculos supracitados, parcialmente demonstrado pela FIGURA 12.

FIGURA 11: MAPA COM INDICAÇÃO DE OBSTÁCULOS EM FAZENDA RIO GRANDE. FONTE: OS AUTORES (2012).

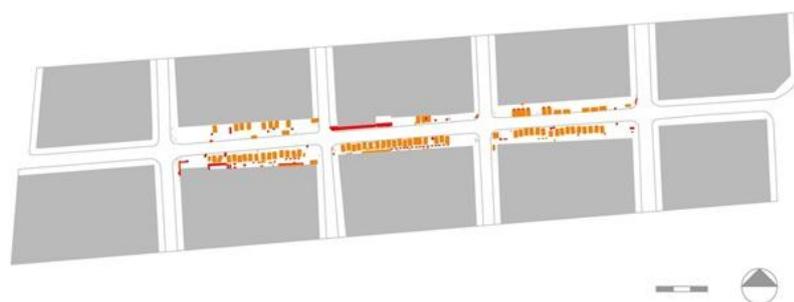


FIGURA 12: OBSTÁCULOS NAS CALÇADAS EM FAZENDA RIO GRANDE. FONTE: OS AUTORES (2011).



No tocante ao uso e ocupação dos lotes e a sua relação com o domínio público, ressalta-se que apesar de este âmbito não fazer parte do espaço público em si, tem grande importância na conformação da paisagem urbana, no sentido de proporcionar visuais e definir a dinâmica de uso da rua. O objetivo deste tópico foi identificar como isso acontece, reconhecendo cada lote a partir de diversos quesitos e, por fim, alcançar uma conclusão relacionando diversas situações e municípios.

Através de mapas de uso e ocupação dos lotes, demarcando usos residenciais e não-residenciais, foi comprovada a presença maciça de atividades comerciais e de serviço nestas ruas principais. No entanto, foi constatado que embora tais ruas sejam importantes para a economia destas cidades, poucas edificações abrigam atividades noturnas, contribuindo para que ao anoitecer, a dinâmica da rua se altere completamente. Na maioria dos casos estudados, as atividades que foram observadas abertas à noite pouco ajudam para agregar uso à rua, como as farmácias.

Por outro lado, durante o dia, certos estabelecimentos agregam muita atividade para a rua, a ponto de ocorrer congestionamento defronte alguns edifícios, em horários específicos. No entanto, na maioria das vezes, poder-se-ia classificar tal aglomeração de forma negativa, dada a inóspita invasão e a apropriação do espaço público, como demonstra a FIGURA 13. Um segundo item importante desta análise se concentrou sobre o "aspecto osmótico das fachadas" (CARMONA, HEATH e TIESDELL, 2005), que explicita a possibilidade de atividades neste marco limite de interconexão: foram consideradas "fachadas ativas" aquelas que agregam ambientes à rua, como no caso dos estabelecimentos com portas e vitrines generosas, em virtude da permeabilidade visual e física. Constatou-se que na maioria dos municípios há uma quantidade considerável de fachadas ativas, gerando uma dinâmica agradável à rua. Contudo, alguns estabelecimentos aproveitam essa relação espacial e acabam invadindo o espaço público com seus produtos, como aponta a FIGURA 14, sem maiores contribuições à dinâmica da rua.

OS ASPECTOS SENSORIAIS DA PAISAGEM DAS RUAS

De caráter mais qualitativo, os aspectos sensoriais estão vinculados diretamente com a percepção do espaço pelos sentidos, para além da dominância da visão. Neste tópico, foram analisadas as questões de conforto ambiental e os elementos da paisagem visual, especificamente definidos pela presença de vegetação e pelo estudo da comunicação urbana. Uma das características mais marcantes quanto à vegetação é a sua ausência na maioria das ruas estudadas. Por exemplo, a Avenida Emílio Johnson, em Almirante Tamandaré, é um claro exemplo da precariedade da situação das árvores: a arborização é escassa, com poucas unidades plantadas e não existem canteiros de proteção, gerando buracos e elevações nas calçadas. A maioria das árvores existentes não é adequada para o passeio, além de serem conduzidas como arbustos e, portanto, não gerarem sombra; e também puderam ser constatados que vários canteiros projetados para receber arborização foram fechados com

FIGURA 13: FILA DE CLIENTES DE ESTABELECIMENTO BANCÁRIO NA CALÇADA EM PINHAIS. FONTE: OS AUTORES (2011).



FIGURA 14: PRODUTOS DE ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS COMO OBSTÁCULOS NAS CALÇADAS EM ALMIRANTE TAMANDARÉ. FONTE: OS AUTORES (2011).



calçamento, o que reflete o descaso relação a estes elementos. Um exemplo marcante foi constatado em frente a um salão de beleza em Araucária, no qual os troncos das árvores foram utilizados como suporte para a publicidade, pintados da mesma cor do estabelecimento.

O estudo da comunicação empreendida através de análises quantitativa e qualitativa das propagandas nas fachadas dos estabelecimentos comerciais e nas calçadas mostrou-se um dos mais interessantes, pois dada a sua constante presença, na grande maioria dos casos estudados, tem impactos marcantes na paisagem, como mostra o mapa da FIGURA 15. Além disso, a arte urbana foi avaliada pela mensuração do número de fachadas que se encontravam pichadas/grafitadas e a porcentagem que ocupavam do total da área do pavimento térreo; poucas obras de arte foram encontradas nas ruas, para além de marcos que divulgavam a realização de certas obras no espaço público.

Foi evidenciado que as propagandas, tanto nas fachadas como nas calçadas, ocupam grande quantidade de espaço, em geral, de maneira desorganizada como conjunto. Em todos os municípios de estudo (com exceção da Rua XV de Novembro em Curitiba, em razão do tombamento da paisagem urbana), perceberam-se muitos exemplos nos quais a área destinada à propaganda nas superfícies das edificações é maior que a área sem qualquer ocupação; em alguns casos, as construções até indicam que esta preocupação se consolida desde o projeto arquitetônico, como se fossem "galpões decorados" (VENTURI, BROWN e IZENOUR, 2003), como demonstra a FIGURA 16. Por meio de uma avaliação qualitativa, pode-se afirmar que a linguagem destas propagandas, na sua maioria, configura-se de modo confuso, pois se utiliza de várias técnicas de exposição e de diagramação.

No caso das propagandas nas calçadas, foi observado que ocupam uma grande quantidade de espaço dedicado ao pedestre: as plaquetas, *banners*, bonecos e totens, inexistindo uma ordem geral, a não ser a proximidade com o estabelecimento comercial, como pode ser observado na FIGURA 17. Poder-se-ia afirmar que neste universo comunicativo, muitas propagandas estão implantadas de forma a captar a atenção dos motoristas, na medida em que devido a sua implantação e proporção, não oferecem facilidade de apreensão para o pedestre. Na análise realizada sobre as pichações, os municípios que apresentaram maior quantidade foram os de Curitiba e de Pinhais, com várias portas comerciais totalmente cobertas por estas intervenções. Tal fato tem levado a alguns lojistas a contratarem grafites para impedir a ação dos pichadores.

CONCLUSÃO

Este trabalho expõe, parcialmente, os caminhos metodológicos e os achados de uma pesquisa em andamento que procura compreender o espaço público com base em diversas óticas disciplinares. De fato, no decorrer desse processo de coleta e tratamento de dados, tem sido constatada a importância do estudo da configuração formal, funcional e simbólica deste privilegiado componente do sistema de espaços livres públicos da cidade brasileira; por sua vez, o esforço de conectar as questões do ambiente (físicas e sensoriais) com as reações comportamentais dos usuários tem possibilitado avançar para além do simples registro espacial, comumente empregado nos campos da Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo.

Promovem-se, assim, leituras complementares de um objeto complexo e de corte multidisciplinar, que é a paisagem urbana.

Neste esforço de registro, outro fato também deve ser destacado: embora as questões enumeradas estejam cada vez mais presentes no cotidiano da mídia brasileira, assim como nos textos acadêmicos, poucos avanços reais podem ser assinalados. Infelizmente, o espaço livre público ainda não entrou em definitivo nas agendas políticas municipais. Contudo, a riqueza das situações encontradas, apesar dos conflitos apontados, indica que este âmbito continua vital para o desenvolvimento da esfera pública nas cidades brasileiras, persistindo como um desafio para os profissionais que lidam com a questão urbana. E se conhecer o problema é o primeiro passo para enfrentá-lo, estas linhas procuram contribuir para tão necessário avanço.

FIGURA 15: MAPAS DA COMUNICAÇÃO VERBAL – PROPAGANDAS NAS FACHADAS. FONTE: OS AUTORES (2012).



FIGURA 16: EDIFÍCIO COBERTO POR PROPAGANDAS EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. FONTE: OS AUTORES (2011).



FIGURA 17: PROPAGANDAS NAS CALÇADAS EM PIRAQUARA. FONTE: OS AUTORES (2011).



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

APPLEYARD, D. *Livable streets*. Berkeley, CA: University of California Press, 1981.

CARMONA, M.; HEATH, T.; OC, T; TIESDELL, S. *Public Places - Urban Spaces: the dimensions of urban design*. Oxford: Architecture Press, 2003.

- COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA (COMEC). *Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba*, 2006.
- GEHL, J. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2003 (1987).
- JACOBS, A. *Great Streets*. Cambridge: MIT Press, 1995.
- _____.; MACDONALD, E.; ROFÉ, Y. *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*. Cambridge: MIT Press, 2002.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades norte-americanas*. São Paulo, Martins Fontes, 2000 (1961).
- LAY, M. C. D.; REIS, A. T. L. Análise quantitativa na área de estudos ambiente-comportamento. In: *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 5, n. 2, abr./jun., 2005, p. 21-36.
- LYNCH, K. & HACK, G. *Site Planning*. Cambridge: MIT Press, 1984.
- MOUDON, A. V. (ed.). *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University, 1987.
- ROSANELI, A. F. *A morfologia urbana como abordagem metodológica para o estudo da forma e da paisagem de assentamentos urbanos*. In: Anais do VI Colóquio QUAPÁ-SEL, São Paulo, 2011.
- _____. Conflicts, Disagreements and Generosity on Brazilian Streets. In: Anais do 49º IFLA World Congress, Cape Town, South Africa, 2012.
- VENTURI, R.; BROWN, D. S.; IZENOUR, S. *Aprendendo com Las Vegas. O simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica*. São Paulo: Cosac & Naif, 2003.
- WHYTE, W. H. *The social life of small urban spaces*. New York: Project for Public Spaces, 2009 (1988).