

FORMAS E USOS DAS CALÇADAS NAS RUAS CENTRAIS DE MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

Alessandro Filla Rosaneli, Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutor pela FAUUSP, Professor Adjunto no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPR. alefilla@yahoo.com.

Nisiane Madalozzo. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo – UFPR. Pesquisadora de iniciação científica. nmadalozzo@gmail.com.

Caroline Sampaio de Oliveira. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo – UFPR. Pesquisadora de iniciação científica. carolinesampaio.arq@gmail.com.

Pâmela Cristina Bettega. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo – UFPR. Pesquisadora de iniciação científica. pamelabettega@yahoo.com.br.

Márcia Maíra Machado. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo – UFPR. Pesquisadora de iniciação científica. gabyru87@hotmail.com.

Gabriela Ruales Orbes. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo – UFPR. Pesquisadora de iniciação científica. gabyru87@hotmail.com.

Denilza Queiroz. Graduanda em Geografia – UFPR. Pesquisadora de iniciação científica. denilzaq@hotmail.com.

RESUMO

Como produto parcial da pesquisa “Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil – o caso da Região Metropolitana de Curitiba (SEL-RMC)”, apresenta-se uma análise física das calçadas pertencentes às ruas centrais dos principais municípios do Aglomerado Metropolitano de Curitiba, com o objetivo de investigar as condições das ruas e seus elementos constituintes para o desenvolvimento da esfera pública. Para esta investigação, foram considerados os municípios de Araucária, Almirante Tamandaré, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais. As visitas de campo foram estruturadas a partir de cinco critérios: dimensões físicas, acessibilidade, mobiliário urbano, sinalização viária e infraestrutura, que permitiram verificar os conflitos, os usos e as apropriações da sociedade em ruas recentemente reurbanizadas e historicamente consolidadas.

PALAVRAS-CHAVE

Espaços livres. Espaço público. Ruas. Calçadas. Região Metropolitana de Curitiba.

FORMS AND USES IN CENTRAL STREETS SIDEWALKS OF MUNICIPALITIES OF CURITIBA METROPOLITAN AREA

ABSTRACT

As part of the research product the "Open Space Systems and the Constitution of the Public Sphere in Contemporary Brazil - the case of Curitiba Metropolitan Area (RMC-SEL)," presents a physical analysis of the sidewalks belong to the central streets of major cities in the Aglomerado Metropolitano de Curitiba, in order to investigate the role of streets and its constituent elements for the development of the public sphere. For this investigation, we considered Araucária, Almirante Tamandaré, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais. Field visits were structured based on five criteria: physical dimensions, accessibility, street furniture, signage, and infrastructure that allowed us to verify the conflicts, uses and appropriations in streets recently re-urbanized and historically consolidated.

KEYWORDS

Open spaces. Public space. Streets. Sidewalks. Curitiba Metropolitan Area.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo é produto do projeto de pesquisa denominado "Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil: o caso da Região Metropolitana de Curitiba [SEL-RMC]", cujo principal objetivo é "investigar a constituição estrutural, formal, funcional e simbólica e a apropriação cotidiana da sociedade dos sistemas de espaços livres urbanos, de âmbito público e privado, projetados ou informais, na Região Metropolitana de Curitiba (RMC)" (ROSANELI, 2010, p.2). As conclusões aqui apresentadas dizem respeito à Meta 03 proposta no Projeto de Pesquisa, fazendo, portanto, parte da etapa de análise formal,

funcional e simbólica dos espaços livres na escala mais aproximada a tratar nessa pesquisa: a Escala do Lugar (ROSANELI, 2010, p.11).

Para cumprir com os objetivos propostos para a análise desta escala, o primeiro espaço livre a ser abordado foram as ruas centrais dos municípios pesquisados, nas quais a presença de pedestres é tão ou mais significativa do que a de automóveis, em geral denominada "Avenida Principal". A escolha das ruas como ponto de partida da pesquisa foi devido a dois principais motivos: i) a importância das ruas como elementos conectores dos espaços edificados, como palco de grande parte das ações para o desenvolvimento da esfera pública no cotidiano e pela sua marcante significância quantitativa dentro da estrutura urbana (WHYTE, 1988, 2001; MOUDON, 1991; KOSTOF, 1991; JACOBS, 1995; YÁZIGI, 2000; JACOBS, 2000; GEHL, 2009); e ii) a escassez de material produzido e investigações conduzidas acerca das ruas da Região Metropolitana de Curitiba, quando se comparado com os estudos existentes para os outros tipos de espaços livres públicos, como parques e praças.

Assim, para a realização dos levantamentos de campo das ruas selecionadas, foi elaborado um roteiro abrangendo diferentes aspectos, que sustentassem uma análise quantitativa e qualitativa da realidade. Foram consideradas: i) as vias (dimensionamento, estacionamento, tipo de veículo e contagem de fluxo); ii) as calçadas (dimensionamento, setorização, mobiliário e infraestrutura disponível, contagem de fluxo de pedestres, conflitos); e iii) a relação da rua com os lotes (permeabilidade visual das fachadas, volumetria e uso das edificações).

Neste trabalho, serão examinadas especificamente as informações referentes às características das calçadas pertencentes a essas ruas. Além disso, a análise aqui apresentada é exclusivamente quantitativa – são desconsideradas, portanto, questões comportamentais ou perceptivas observadas pelos autores. Assim, a análise será organizada em cinco tópicos: dimensionamento; acessibilidade; mobiliário e sinalização viária; infraestrutura; e, por fim, os conflitos existentes.

Para cada um desses tópicos, o objetivo é comprovar a seguinte hipótese: "calçadas previamente existentes têm mais problemas de ordem física que calçadas recentemente redesenhadas". Essa questão foi proposta devido à existência, no recorte pesquisado, de ruas em diferentes situações: existem desde ruas com calçadas que não tiveram um projeto específico àquelas recentemente redesenhadas. Apesar disso, os problemas encontrados nos espaços livres são semelhantes. A

indagação aqui levantada é se os novos projetos de calçadas têm respondido às necessidades e combatido os problemas físicos preexistentes.

Uma segunda hipótese ainda poderia ser aventada: “as calçadas de Curitiba são eficientes e bem projetadas”, como pode ser apreendido em Yázigi (2000, p. 353 - 381), distinguindo-se de uma situação comumente encontrada na cidade brasileira. De fato, existe um senso comum de que nos projetos urbanos em Curitiba frequentemente é atingido um patamar de grande eficiência e qualidade da paisagem. As calçadas curitibanas, como outros elementos, são estigmatizadas como de boa qualidade. A questão levantada é se, num horizonte maior de análise, em que Curitiba não se limita às suas próprias fronteiras e/ou às áreas de grande visitação turística (de eminente cuidado propagandístico, como alerta García [1997]), mas faz parte de uma área conurbada, o Aglomerado Metropolitano de Curitiba (AMC), esse senso comum pode ser constatado efetivamente – considerando-se as grandes diferenças existentes entre a capital e os demais municípios pesquisados. Contudo, estas premissas não fazem parte do trabalho aqui apresentado, mas pertencem ao escopo geral da pesquisa em desenvolvimento.

2. A RUA PERCEBIDA FISICAMENTE

O recorte determinado para que fosse realizada esta etapa da pesquisa partiu da escala metropolitana, a Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Pela definição do IBGE, a RMC é formada por 25 (vinte e cinco) municípios, além de Curitiba. Reduzindo esse recorte, foi adotado o conceito de Aglomerado Metropolitano de Curitiba (FIRKOWSKI, 2009), que agrupa apenas os municípios que mantêm significativa relação socioeconômica com a capital do Estado; seriam, portanto, 12 (doze) municípios. Contudo, para a presente pesquisa, foi adotado um recorte de 8 (oito) municípios da RMC, excluindo aqueles com pequena população residente e/ou não visivelmente pertencentes à mancha urbana atual da Grande Curitiba. Assim, foram analisadas as ruas centrais de Almirante Tamandaré, Araucária, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais. A capital Curitiba não foi pesquisada nesse momento porque o objetivo específico dos levantamentos de campo era investigar a situação atual das ruas principais do centro dos municípios ao redor de Curitiba a fim de fundamentar um processo de levantamento na capital, cujas ruas centrais possuem maior complexidade de usos e apropriações. Na tabela abaixo se expõe as ruas pesquisadas, bem como a quantidade de habitantes de cada um dos municípios:

TABELA 1. MUNICÍPIOS E RUAS SELECIONADAS

| MUNICÍPIO | HABITANTES | RUA SELECIONADA |
|----------------------|------------|-------------------------|
| ALMIRANTE TAMANDARÉ | 103.204 | AV. EMÍLIO JOHNSON |
| ARAUCÁRIA | 119.123 | AV. DR. VITOR DO AMARAL |
| COLOMBO | 212.967 | R. XV DE NOVENBRO |
| FAZENDA RIO GRANDE | 81.675 | R. CÉSAR CARELLI |
| PINHAIS | 117.008 | AV. JACOB MACANHAN |
| PIRAQUARA | 93.207 | AV. GETÚLIO VARGAS |
| QUATRO BARRAS | 19.851 | R. DOM PEDRO II |
| SÃO JOSÉ DOS PINHAIS | 264.210 | R. XV DE NOVENBRO |

FORTE: CENSO IBGE (2010)

É importante ressaltar que as características de cada um dos municípios, e consequentemente das ruas visitadas, é bastante variado. Assim, ao contrário do que se poderia supor, não só a quantidade de habitantes do município determina as dimensões físicas e o desenvolvimento da esfera pública da rua pesquisada, porque existem casos em que o centro urbano do município atende apenas uma pequena parcela população desse município (Colombo, por exemplo). Isso ocorre porque há casos em que há mais habitantes residindo na fronteira com o município de Curitiba que no próprio centro urbano em si. Assim, apesar de todas as ruas analisadas na pesquisa serem a rua principal do centro das cidades do AMC, devido a inúmeras diferenças socioeconômicas entre essas cidades, as ruas demonstraram características físicas e sociais variadas.

Por fim, os critérios expostos neste trabalho fazem parte de um elenco maior de questões a serem observadas nos levantamentos de campo, agendados de acordo com as quatro estações do ano. Para além da dimensão física deste específico elemento da forma urbana, questões sensoriais e comportamentais também fazem parte do itinerário de campo, aspectos não abordados neste trabalho. A seguir, elencam-se as principais conclusões observadas.

2.1 A PORÇÃO DO ESPAÇO

O primeiro critério utilizado na análise foi a dimensão das calçadas. Pode-se afirmar que as funções que estas ruas absorvem, muito em razão da característica da zona em que a mesma se encontra, repercutem em uma grande variação nas dimensões das vias e das calçadas. Abaixo, estão representados os perfis de cada uma das ruas.



FIGURA 1. PINHAIS

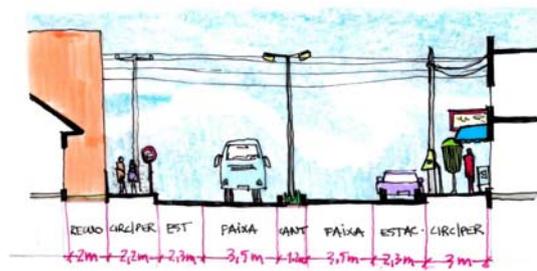


FIGURA 2. ALMIRANTE TAMANDARÉ



FIGURA 3. PIRAQUARA

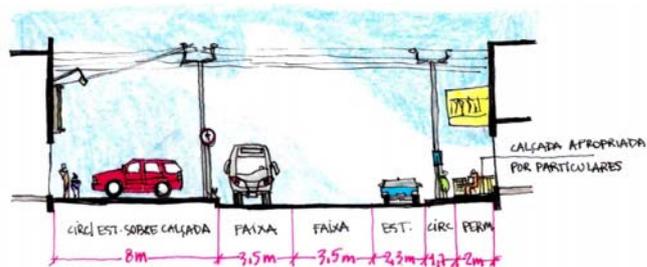


FIGURA 4. QUATRO BARRAS

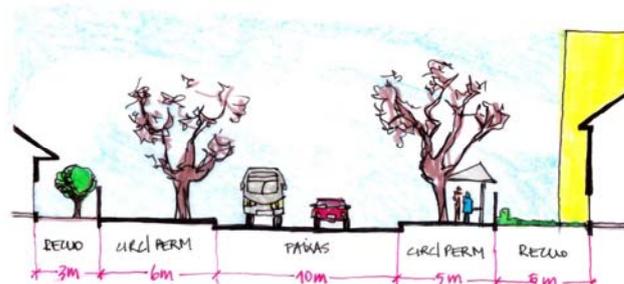


FIGURA 5. ARAUCÁRIA

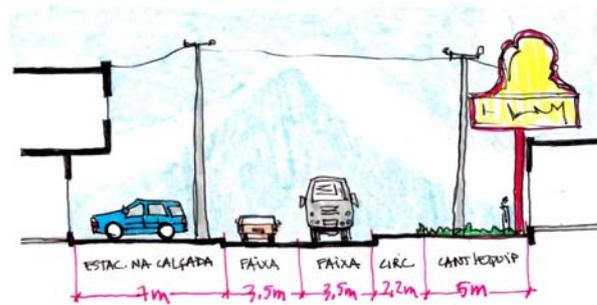


FIGURA 6. FAZENDA RIO GRANDE

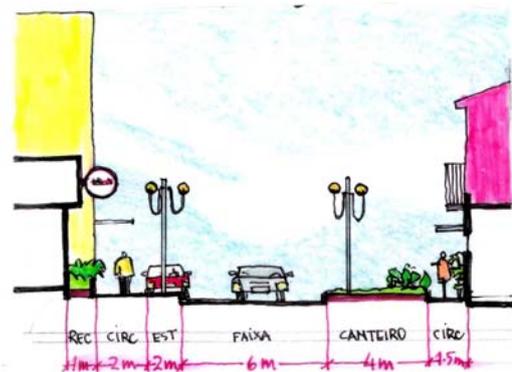


FIGURA 7. COLOMBO

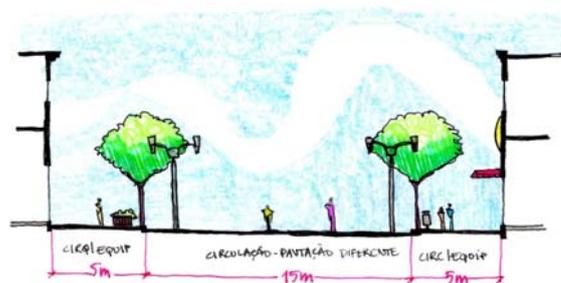


FIGURA 8. SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

Na TABELA 2 são expostos as principais características físicas das ruas estudadas e seus elementos constituintes. É visível que a porção dedicada ao passeio público sempre é menor que a dedicada ao tráfego de veículos, com exceção do calçadão de São José dos Pinhais. Ressalta-se que quando as calçadas possuem generosa dimensão, parte deste espaço é dedicado ao estacionamento de automóveis, fato que dá origem a um dos maiores conflitos observados entre os usuários.

TABELA 2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DAS RUAS

| CIDADE | RUA | DIMENSÃO TOTAL | CALÇADA | ESTACIONAMENTO | FAIXAS | CANTEIRO |
|---------------------|-------------------------|---------------------------------------|---|--|--|--|
| PINHAIS | AV. JACOB MACANHAN | 50,2M A 60,2M (RECUO OCASIONAL 5M) | IGUAIS: 5,3M. EXISTE SETORIZAÇÃO PARA CIRCULAÇÃO E MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA. | AMBOS OS LADOS. PARALELO À FAIXA. 2,5M. | 4. 2 FAIXAS 3,5M CADA SENTIDO. | 0,6M. VEGETAÇÃO RASTEIRA E INFRAESTRUTURA. |
| ALMIRANTE TAMANDARÉ | AVENIDA EMÍLIO JOHNSON | 18M A 22M (RECUO OCASIONAL 2M) | IGUAIS: 2M A 3M. CIRCULAÇÃO ENTRA EM CONFLITO COM MOBILIÁRIO E INFRAESTRUTURA. | AMBOS OS LADOS. PARALELO À FAIXA. 2,5M | 2 FAIXAS. 1 FAIXA DE 3,5M EM CADA SENTIDO. | 1,2M. VEGETAÇÃO RASTEIRA E INFRAESTRUTURA. |
| PIRAQUARA | AV. GETÚLIO VARGAS | 22M | DIFERENTES: 9M. EXISTE SETORIZAÇÃO PARA MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA E CIRCULAÇÃO. 3,5M. 1,5M PARA CIRCULAÇÃO E 2M PARA MOBILIÁRIO E INFRAESTRUTURA. | APENAS UM LADO. PARALELO À FAIXA. 2,5M | 2 FAIXAS. 1 FAIXA DE 3,5M CADA SENTIDO. | NÃO |
| QUATRO BARRAS | RUA DOM PEDRO II | 21M | DIFERENTES. 8M. ESTACIONAMENTO SOBRE A CALÇADA. CIRCULAÇÃO ENTRA EM CONFLITO COM MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA. 3,7M. 2M DE APROPRIAÇÃO DA CALÇADA POR ESTABELECIMENTO PRIVADO. 1,7M PARA CIRCULAÇÃO E MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA, QUE ENTRAM EM CONFLITO. | UM LADO SOBRE A CALÇADA. 5M. UM LADO PARALELO À FAIXA. 2,5M | 2 FAIXAS. 1 FAIXA DE 3,5M EM CADA SENTIDO. | NÃO |
| ARAUCÁRIA | AV. DR. VITOR DO AMARAL | 21M A 31M (RECUO OCASIONAL 5M). | IGUAIS. 5 A 6M. CIRCULAÇÃO ENTRA EM CONFLITO COM MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA E ARBORIZAÇÃO. | NÃO | 2 FAIXAS. 1 FAIXA DE 5M EM CADA SENTIDO. | NÃO |

| CIDADE | RUA | DIMENSÃO TOTAL | CALÇADA | ESTACIONAMENTO | FAIXAS | CANTEIRO |
|----------------------|--------------------|--------------------------------|---|--|---|----------|
| FAZENDA RIO GRANDE | RUA CÉSAR CARELLI | 21M | DIFERENTES: 7M. ESTACIONAMENTO SOBRE A CALÇADA. CIRCULAÇÃO ENTRA EM CONFLITO COM MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA. 7M. 2M PARA CIRCULAÇÃO, 5M CANTEIRO/INFRAESTRUTURA. | APENAS UM LADO. SOBRE A CALÇADA. 5M | 2 FAIXAS. 1 FAIXA DE 3,5M EM CADA SENTIDO. | NÃO |
| COLOMBO | RUA XV DE NOVEMBRO | 15,5M (RECUO OCASIONAL ATÉ 2M) | DIFERENTES: 4M. EXISTE SETORIZAÇÃO PARA CIRCULAÇÃO E MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA. 5,5M. 1,5M PARA CIRCULAÇÃO, 4M CANTEIRO/INFRAESTRUTURA. | APENAS UM LADO. PARALELO À FAIXA. 2,5M | 1 FAIXA DE 6M, APENAS 1 SENTIDO. | NÃO |
| SÃO JOSÉ DOS PINHAIS | RUA XV DE NOVEMBRO | 25M | 25M. EXISTE SETORIZAÇÃO PARA CIRCULAÇÃO E MOBILIÁRIO/INFRAESTRUTURA. | NÃO | NÃO | NÃO |

2.2 ACESSIBILIDADE

Um espaço acessível, de maneira genérica, é aquele que permite possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para sua utilização com segurança e autonomia por vários tipos de usuários (NBR 9050, 2004). De acordo com os levantamentos de campo, nos municípios do AMC existem diversos tipos de barreiras físicas e visuais que coexistem com soluções acessíveis nos espaços de circulação de pedestres. Na tabela abaixo estão relacionadas 3 características mais recorrentes de acessibilidade que estão ou não presentes nos municípios:

TABELA 3. CARACTERÍSTICAS DE ACESSIBILIDADE NAS RUAS.

| MUNICÍPIO | REBAIXAMENTO DE CALÇADAS | PISO PODOTÁTIL | CICLOVIA |
|----------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| ARAUCÁRIA | SIM | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| ALMIRANTE TAMANDARÉ | NÃO HÁ. | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| COLOMBO | SIM, COM FAIXA DE PEDESTRE ELEVADA. | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| FAZENDA RIO GRANDE | SIM, MAS NÃO EM TODOS OS PONTOS. | APENAS EM FRENTE À AGÊNCIA BANCÁRIA. | NÃO HÁ |
| PINHAIS | SIM, MAS NÃO EM TODOS OS PONTOS. | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| PIRAQUARA | SIM | SIM | SIM |
| QUATRO BARRAS | SIM, MAS NÃO EM TODOS OS PONTOS. | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| SÃO JOSÉ DOS PINHAIS | SIM | NÃO HÁ | NÃO HÁ. É PROIBIDA A PASSAGEM DE CICLISTAS. |

Nas imagens abaixo é possível observar algumas situações que ilustram os critérios relacionados na tabela acima.



FOTO 1. PIRAQUARA – CICLOVIA. FONTE: AUTORES.



FOTO 2. ARAUCÁRIA – REBAIXAMENTO DE CALÇADA. FONTE: AUTORES.



FOTO 3. COLOMBO – FAIXA DE PEDESTRES ELEVADA. FONTE: AUTORES.

2.3 MOBILIÁRIO

Em relação ao mobiliário, foi levada em consideração a existência de certos elementos, não importando seu estado de conservação. A arborização quando existente, ou segue um eixo de organização, ou está espalhada pela calçada, causando conflitos com a circulação. Não há espécies adotadas de forma padronizada, encontrando-se desde palmeiras à *Ficus benjamina*. Contudo, pode-se asseverar que em grande parte dos municípios não há arborização.

Em mais da metade dos municípios há a presença de bancos, muitas vezes locados próximos ao fluxo de veículos. Os materiais mais recorrentes são madeira, metal e pedra, como no município de Piraquara. Nas ruas que passaram por projeto recente de revitalização, como Pinhais, São José dos Pinhais e Piraquara, nota-se a preocupação com a permanência e a organização do mobiliário em relação à circulação. No entanto, apenas nos dois últimos que pode ser percebida a organização em setores.

TABELA 4. CARACTERÍSTICAS DO MOBILIÁRIO E ARBORIZAÇÃO.

| MUNICÍPIO | BANCOS | ARBORIZAÇÃO | LIXEIRA E FLOREIRA | PONTO DE ÔNIBUS | TELEFONE PÚBLICO |
|----------------------|--------|-------------|--------------------|-----------------|------------------|
| ARAUCÁRIA | SIM | SIM | SIM | SIM | SIM |
| ALMIRANTE TAMANDARÉ | NÃO HÁ | NÃO HÁ | APENAS LIXEIRA. | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| COLOMBO | SIM | NÃO HÁ | APENAS LIXEIRA. | NÃO HÁ | SIM |
| FAZENDA RIO GRANDE | NÃO HÁ | NÃO HÁ | APENAS LIXEIRA. | NÃO HÁ | SIM |
| PINHAIS | SIM | SIM | SIM | SIM | SIM |
| PIRAQUARA | SIM | NÃO HÁ | APENAS LIXEIRA. | SIM | NÃO HÁ |
| QUATRO BARRAS | NÃO HÁ | NÃO HÁ | APENAS LIXEIRA. | NÃO HÁ | NÃO HÁ |
| SÃO JOSÉ DOS PINHAIS | SIM | SIM | SIM | NÃO HÁ | SIM |



FOTO 4. SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – BANCO E FLOREIRA. FONTE: AUTORES.



FOTO 5. COLOMBO – MOBILIÁRIO. FONTE: AUTORES.



FOTO 6. ARAUCÁRIA – MOBILIÁRIO. FONTE: AUTORES.

2.4 INFRAESTRUTURA

Quanto à infraestrutura, foram analisados o tipo de cabeamentos existente nos postes e o tipo de piso utilizado nas calçadas. O piso mais comum é o piso de bloco de concreto intertravado, encontrado nas calçadas executadas mais recentemente, como São José dos Pinhais. O piso tipo *petit pavet* foi utilizado em Almirante Tamandaré e Colombo, sendo neste último, decorado com motivos locais.

Percebe-se que em vários municípios a fiação é subterrânea, considerado fator positivo para a paisagem urbana; porém, em geral, ocorre a substituição das árvores por luminárias. Além disso, há a presença de padronização do tipo de piso nas calçadas e a padronização das luminárias, provando que a rua em certos casos foi pensada como um todo.

TABELA 5. CARACTERÍSTICAS DA INFRAESTRUTURA.

| MUNICÍPIO | TIPO DE CABEAMENTO | TIPO DE PISO |
|----------------------|--------------------|--|
| ARAUCÁRIA | AÉREO | BLOCO DE CONCRETO INTERTRAVADO. |
| ALMIRANTE TAMANDARÉ | SUBTERRÂNEO | PETIT PAVET E BLOCOS DE PEDRA |
| COLOMBO | AÉREO | PETIT PAVET |
| FAZENDA RIO GRANDE | AÉREO | BLOCO DE GRANITO/CONCRETO – NÃO É PADRONIZADO |
| PINHAIS | SUBTERRÂNEO | BLOCO DE PEDRA E BLOCO DE CONCRETO INTERTRAVADO. |
| PIRAQUARA | AÉREO | BLOCO DE CONCRETO INTERTRAVADO. |
| QUATRO BARRAS | AÉREO | BLOCO DE GRANITO |
| SÃO JOSÉ DOS PINHAIS | SUBTERRÂNEO | BLOCO DE CONCRETO INTERTRAVADO. |



FOTO DE PINHAIS – TIPOS DE PISO. FONTE: AUTORES.



FOTO DE FAZENDA RIO GRANDE – TIPOS DE PISO. FONTE: AUTORES.



FOTO DE QUATRO BARRAS – TIPO DE PISO. FONTE: AUTORES.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de não terem sido abordadas questões de manutenção nesta análise, já que o objetivo não foi discutir gestão, mas sim soluções projetuais já aplicadas, percebe-se que o maior cuidado com o espaço livre dá-se pela limpeza, frequentemente diária. Quanto à substituição e/ou reparo dos elementos que constituem a rua, segundo as opiniões dos usuários, tais problemas podem persistir por anos.

Alguns aspectos positivos podem ser ressaltados, neste limitado universo urbano: i) a preocupação com acessibilidade é cada vez maior, ainda que soluções fora da norma brasileira ainda sejam a maioria; ii) em alguns municípios, a atenção com a paisagem urbana e o conforto visual é notável, dada a adoção de cabeamento subterrâneo e instalação de postes para a iluminação da calçada; iii) percebe-se que existe um esforço de padronização dos pisos e mobiliário, ainda que os materiais utilizados não sejam, muitas vezes, os mais indicados (como o ferro pintado para a estrutura dos bancos), revelando uma intenção de organizar o espaço livre.

Contudo, problemas comumente encontrados nas ruas brasileiras também foram observados: i) o dimensionamento das calçadas segue a lógica de privilégio do automóvel. Nos municípios de Fazenda Rio Grande e Quatro Barras, por exemplo, as calçadas eram superdimensionadas, porém não para o conforto do pedestre, mas para servirem de estacionamento aos veículos; ii) as bicicletas não se constituem como um modal de transporte privilegiado: uma única ciclovia foi executada neste municípios, em Piraquara, mas ainda não possui continuidade com o resto da malha urbana. No calçadão de São José dos Pinhais, proíbe-se a passagem de ciclistas montados, com uma caixa de via suficientemente larga para incluir tal usuário; iii) a arborização urbana apresenta-se como um item secundário na paisagem urbana: ora desprezada por cortes radicais, ora inexistente.

Por fim, ressalta-se que o percurso exposto neste trabalho ainda está em construção. Contudo, foi possível observar que o objeto de estudo eleito – ruas – é de suma importância para a compreensão do desenrolar da vida humana na cidade. Porção fundamental do espaço público tem sido foco de atenção de inúmeros estudos, sobretudo no exterior, mas que ainda reclama por procedimentos analíticos metodologicamente mais consistentes, escopo maior do esforço aqui empreendido.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT. NBR 9050. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2004.
- FIRKOWSKI, O. L. C. Localização industrial e extensão urbana em Curitiba. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. (orgs). **Dinâmicas Intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles: Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.
- GARCÍA, F. E. S. **Cidade espetáculo: política e planejamento e city marketing**. Curitiba: Palavra, 1997.
- GEHL, J. **La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2009.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em outubro de 2011.
- JACOBS, A. **Great Streets**. Cambridge: MIT Press, 1995.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades norte-americanas**. São Paulo, Martins Fontes, 2000 (1961).
- KOSTOF, S. **The City Shaped – Urban Patterns and Meanings Through History**. New York, Bulfinch Press, 1991.
- MOUDON, A. V. (ed.). **Public Streets for Public Use**. New York: Columbia University, 1987.
- ROSANELI, A. F. (Coord.) **Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil - O caso da Região Metropolitana de Curitiba**, Paraná [SEL-RMC]. Curitiba: UFPR - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 1. Mar. 2010. 13p. (CNPq - Edital Universal MCT/CNPq 014/2010). Projeto em andamento.
- WHITE, W. H. **The social life of small urban spaces**. New York: Project for Public Spaces, 2001.

_____. **Rediscovering the Center City.** Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1988.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas. Por uma política democrática de espaços públicos.** São Paulo: Humanitas/FFLCH-USP/Imprensa Oficial do Estado, 2000.