

TRANSFORMAÇÕES DO SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA DOS ANOS DE 1960 ATÉ OS DIAS ATUAIS

MARIOT, Amanda¹
HAAG, Eder²
DAMACENO, Gabriela³
ZOTTIS, Gabriela⁴
BERTUZZI, Wesley⁵
DIAS, Solange Irene Smolarek⁶

RESUMO

O artigo discorre por método histórico o assunto Legislação Urbana e tema Sistema Viário de Curitiba. Justifica-se em aspecto profissional a logística urbana; na perspectiva acadêmico-científica, analisar e entender o sistema viário de Curitiba e no aspecto socioeconômico, servirá como um atrativo para os setores secundários e terciários da economia. Traz como problema as transformações do sistema viário dos anos de 1960 até os dias atuais. Depois de incentivos econômicos feitos pelo prefeito de Curitiba, Ney Braga, em 1960, houve um grande fluxo de pessoas na cidade. E para organização, um plano de urbanização: Plano Agache, que se utiliza de sistema radial para circulação. Com o passar dos anos, Lerner utiliza dos princípios funcionais da Carta de Atenas, habitar, circular, trabalhar e recriar, para o desenvolvimento urbano da cidade. Sua preocupação foi com o futuro, ampliando avenidas, criando viadutos e passagens subterrâneas. Assim, proporcionando mobilidade e vazão dos fluxos de trânsito para várias regiões da cidade, a partir do centro, pois é mais adensado. Para tanto, em 1974, foi criado o sistema trinário, sendo uma área exclusiva, chamada de canaletas, localizadas no centro das vias, e flanqueada por duas vias de tráfego lento, em sentidos opostos, e paralelamente existem duas ruas de tráfego rápido. Estas ruas dão mobilidade e rapidez aos veículos, proporcionando maior acessibilidade da população a seu destino.

PALAVRAS-CHAVES: Sistema viário, Planejamento urbano, Curitiba, sistema trinário.

TRANSFORMATION CURITIBA ROAD SYSTEM OF 1960 UNTIL TODAY

ABSTRACT

The present article talks through the historic method about the urban legislation and the road system of Curitiba. Justified in urban logistics professional looking, in academic-scientific perspective, analyse and understand the road system of Curitiba and the socioeconomic aspect, it will attend as a draw for the secondary and tertiary sectors of the economy. Brings the problem transformations of the road system of the 1960s to the present day. After economic incentives made by the mayor of Curitiba, Ney Braga, in 1960, there was a large influx of people in the city. And for organization, astate level of urbanization plan: Agache Plan, which uses radial system for circulation. Over the years, Lerner uses the functional principles of the Charter of Athens, live, move, work and recreate, to the city's urban development. His concern was for the future, expanding avenues, creating overpasses and underpasses. So, providing mobility and output of traffic flows to many regions of the city from the centre, because it is denser. Therefore, in 1974, was created the trinary system, being an exclusive area, called canaleta, leased in the centre of the track, and flanked by two-way traffic slow, in opposite directions, there are two parallel streets of fast traffic. These streets provide mobility and speed to the vehicles, delivering greater accessibility of the population to their destiny.

KEYWORDS: Road system, urban planning, Curitiba, trinary system.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como assunto: Legislação Urbana, e tema: Sistema Viário de Curitiba. A logística urbana serve para reorganizar o crescimento do sistema viário da cidade, para evitar grandes intervenções urbanas e problemas socioeconômicos, assim auxiliando na vazão do fluxo de veículos; com isso, justifica-se o aspecto profissional dessa logística. Na perspectiva acadêmico-científica: analisar e entender o sistema viário de Curitiba é necessário e urgente, pois se houver uma boa organização deste sistema, o mesmo servirá como um atrativo para os setores secundários e terciários da economia, justificando assim também o desenvolvimento socioeconômico desta cidade.

Apresenta-se um problema: Como foram as transformações do sistema viário dos anos de 1960 até os dias atuais?

Segundo dados da Prefeitura (Curitiba, 2008), a intenção na época dos anos de 1960 foi prover alternativas de tráfego para que se evitasse um fluxo de veículos à área central. Com isto, buscou-se manter a qualidade da principal região da cidade que tem as atividades como: serviços públicos, privados, indústrias e empresas e, conseqüentemente, significativo fluxo de pedestres. A partir disto, surge a hipótese de se houve melhorias no fluxo e na organização sistema viário.

¹ Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAG. E-mail: amandahelloisa@hotmail.com

² Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAG. E-mail: ederhaag_@hotmail.com

³ Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAG. E-mail: gaaaabi_@hotmail.com

⁴ Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAG. E-mail: gabi_zottis@hotmail.com

⁵ Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAG. E-mail: wmbertuzzi@hotmail.com

⁶ Orientadora: Coordenadora da pesquisa, docente do CAUFAG, Doutora.

Este estudo tem como objetivo geral de analisar o sistema viário de Curitiba. E como objetivo específico, analisar as transformações deste sistema, do seu histórico datado no trabalho a partir da década de 1960 até os dias atuais. Também como, dar retorno para a sociedade, através do conhecimento da urbanização e valorização da cidade.

Um sistema viário planejado serve como atrativo para iniciativa privada, empresarial e industrial investirem na região. Pois acredita-se que diante da organização da malha viária facilitará a logística urbana. Bem como, para sua população em geral, porque auxiliará na mobilidade e acessibilidade de todos.

O trabalho é apresentado com método histórico, pois trouxe datas passadas até a atualidade, fazendo análise da história da cidade de Curitiba.

2 DESENVOLVIMENTO

Dados do IPPUC⁷ mostram a preocupação de não apenas ampliar obras que resolvessem as problemáticas do momento ou posteriores, com novas ruas, avenidas, viadutos ou passagens subterrâneas, porém, mormente, que reorganizassem o crescimento da cidade de Curitiba para evitar grandes intervenções urbanas e os problemas sociais e econômicos.

2.1 SISTEMA VIÁRIO

No décimo e último CIAM's, em Dubrovnik, Croácia, os urbanistas dilataram os princípios funcionais de habitar, trabalhar, recriar e circular, da Carta de Atenas, com propostas mais elaboradas, analisando a inter-relação dos diversos sistemas de infraestrutura, como transporte coletivo e rede de áreas verdes. Com este mesmo grupo de urbanistas, chamado Team X, Jaime Lerner⁸ estagiou. Assim, colocou em prática esta bagagem de conhecimentos, para o desenvolvimento urbano da capital do Paraná (GNOATO, 2006).

Segundo o Art. 2º do Código de Trânsito Brasileiro sistema viário se dispõe em:

[...] vias terrestres urbanas e rurais, as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais." (BRASIL, Lei 9.503/97, p. 9).

Para a COMEC⁹, as vias formam um sistema hierarquizado, dando vazão aos fluxos de trânsito para várias regiões dentro da cidade, proporcionando a mobilidade. E ainda, possibilita o acesso à diversas atividades e pontos do espaço urbano.

No Art. 60 do Código de Trânsito Brasileiro, ostenta que as vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em: vias urbanas (via de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local) e vias rurais (estradas e rodovias).

Ainda, de acordo com a COMEC, para entender o funcionamento da rede de vias da região metropolitana, é necessário uma classificação funcional das mesmas. Notadas pelo nível de mobilidade semelhante, as vias podem se apresentar com maiores percursos e velocidades, menor número de paradas e capacidade, ou o contrário disso. Estabeleceram-se assim em Curitiba, quatro grupos funcionais de vias: expressa, de integração, estruturante e de ligação, porém é necessário acrescentar um quinto grupo, de conexão, responsável pela articulação entre o sistema de vias metropolitanas e os sistemas de vias locais municipais. Sendo conceituadas na sequência:

- As vias expressas proporcionam continuidade às principais rodovias que atravessam ou contornam a Região Metropolitana de Curitiba, no entanto elas não fazem conexões diretas com os centros das cidades.
- As vias de integração abrigam prioritariamente o tráfego que entra e sai da metrópole. Apresentando continuidade com o sistema de vias expressas.
- As vias estruturantes caracterizam-se pelo tráfego de longa distância, especialmente o intra-metrópole, atendendo ao tráfego direto. Elas permitem um maior grau de acesso do centro aos bairros.
- As vias de ligação são vias internas, da área de urbanização contínua que envolve Curitiba e os municípios limítrofes. Aquelas podem ser denominadas segundo sua função local; perimetral, estrutural (externa, de transição), radial, de ligação, de tráfego de passagem, prioritária (de tráfego, de comércio e serviços, de indústria), interbairros, de ligação entre áreas, de acesso, avenida-parque, etc.

⁷ IPPUC. (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba)

⁸ LERNER, Jaime. Arquiteto e Urbanista. Prefeito de Curitiba em 1971-1975, 1979-1984, 1989-1992. Governador do Paraná 1995-2003.

⁹ Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba

- As vias de conexão caracterizam-se por terem início e fim dentro de uma mesma área urbana em um mesmo município. São vias que funcionam integradas ao sistema de vias expressas, de integração, estruturantes e de ligação. Exercendo o papel de via alimentadora e distribuidora de tráfego do Sistema Viário Metropolitano, fazendo ligação entre bairros e centros.

2.2 HISTÓRICO DE CURITIBA NOS ANOS 1960

A economia do Estado do Paraná, por um longo período visava interesses na cafeicultura, voltada para o estado de São Paulo, sendo assim tinha a maioria da população residindo nos meio rurais e nas periferias. Porém, na década de 1960, com planos de incentivos econômicos do governador Ney Braga¹⁰, o estado passou por um largo processo de industrialização. Desta forma houve um intenso fluxo de pessoas em busca de melhor qualidade de vida na cidade. Mostrando dificuldades no até então plano de desenvolvimento urbano, o Plano Agache (BONINI 2006).

Conforme histórico da Prefeitura (Curitiba, s.d), o Plano Agache, criado nos anos 1940 pelo arquiteto e urbanista francês Alfredo Agache, é um sistema radial de vias no entorno do centro. Como legado deixou as principais avenidas Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro e marechal Floriano Peixoto. Também, as galerias pluviais da Rua XV de Novembro; o recuo obrigatório de 5 metros para construções novas; a concentração de fábricas na Zona Industrial atrás da Estação Ferroviária; a previsão de áreas para o Centro Cívico e para o Centro Politécnico e o Mercado Municipal. Este Plano citado serviu de guia para os planejamentos até 1958, depois deste período iniciou-se o processo do Plano diretor de Curitiba.

2.3 MUDANÇAS NO SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA

Para Souza (2001) há grande influência de alguns princípios do urbanismo modernista no planejamento urbano de Curitiba. Tais como a divisão da cidade em zonas funcionais, a transformação de ruas em avenidas, a classificação do sistema viário, a construção da cidade como todo orgânico a ser equilibrado, proporcionando a população as necessidades identificadas pela razão técnica inspirada num conceito de homem universal, são, portanto, paradigmas do urbanismo modernista adotados pelos planejadores da cidade de Curitiba.

Com documentos da Prefeitura (Curitiba, 2008), fica evidente que nas vias estruturais e na implantação de ligações prioritárias, possibilita a ligação de uma a outra sem necessidade de se cruzar o centro. E também tem as vias coletoras, que atuam como corredores de serviços. Moldando assim cidade para o automóvel; mas, ao se perceber o rápido desenvolvimento da taxa de motorização da cidade, fez-se necessário fornecer alternativas de tráfego para que se evitasse uma concorrência de veículos à área central. Com isto buscou-se manter a qualidade da principal região da cidade em termos de comércio e serviços públicos e privados e, conseqüentemente, significativo fluxo de pedestres.

Perante o site Ônibus de Curitiba (s.d), a partir da década de 1974, Curitiba adotou o sistema de ônibus expresso. Um sistema moderno que tinha como interesse exibir uma solução para a ligação entre o centro e os bairros por vias exclusivas. Para tanto, é possível verificar que no princípio estrutural de vias, estabeleceu-se o sistema trinário, sendo uma área exclusiva, chamada de canaletas, localizadas no centro das vias, e flanqueada por duas vias de tráfego lento, em sentidos opostos, e também, paralelamente, existem duas ruas de tráfego rápido. Assim, permite o aumento da velocidade média dos ônibus, sem implicar com a segurança dos passageiros e pedestres.

Atualmente são 72 km de vias exclusivas, que cruzam a cidade nos sentidos Norte, Sul, Leste, Oeste e Sudoeste (Boqueirão). Os Grandes eixos são complementados por 270 km de linhas alimentadoras e 185 km de linhas interbairros. Com esse resultado o sistema de transporte urbano de Curitiba cobre toda a área do município.

A partir do Código de Trânsito Brasileiro, foi criada a Diretoria de Trânsito – DIRETRAN, órgão destinado a regulamentar, fiscalizar e monitorar o trânsito na cidade. Este órgão encontra-se incorporado ao organograma funcional da Urbanização de Curitiba S.A. - URBS, que administra o transporte coletivo.

¹⁰ BRAGA, Ney Amintas de Barros. Prefeito em Curitiba em 1954-1958. Governador do Paraná em 1961-1965.

3 ANÁLISE DE DADOS

A economia do Estado do Paraná, por um longo período se manteve focada na cafeicultura. Porém, na década de 1960, com planos de incentivos econômicos do governador da época, Ney Braga, o estado passou por um largo processo de industrialização. Desta forma, houve um intenso fluxo de pessoas em busca de melhor qualidade de vida na cidade. Mostrando dificuldades no até então plano de desenvolvimento urbano, o Plano Agache.

Tendo conhecimento e pretensões urbanistas, Jaime Lerner utilizou dos princípios da Carta de Atenas para o desenvolvimento urbano da cidade de Curitiba.

Ao longo do tempo, foi estabelecido em Curitiba cinco grupos funcionais de vias: expressa, de integração, estruturante, ligação e de conexão. Cada qual com sua função, dando um fluxo organizado no trânsito. Assim, criou-se uma hierarquia entre as vias.

Visto de acordo com documentos da Prefeitura, ficou evidente que nas vias estruturais e na implantação de ligações prioritárias, possibilitou a ligação de uma a outra sem necessidade de se cruzar o centro. Pois com a alta taxa de motorização buscou-se desviar o grande fluxo que tinha no centro, deixando-o com qualidade em termos de comércio e serviços públicos, e conseqüentemente um bom fluxo de pedestres.

A partir da década de 1974, Curitiba adotou o sistema de ônibus expresso. Um sistema moderno que tinha como interesse a ligação entre o centro e os bairros por vias exclusivas. Para tanto, é possível verificar que no princípio estrutural de vias, estabeleceu-se o sistema trinário, sendo uma área exclusiva, chamada de canaletas, localizadas no centro das vias e flanqueada por duas vias de tráfego lento, em sentidos opostos e outras duas como vias rápidas. Toda essa estruturação de vias deu maior mobilidade e rapidez aos veículos, proporcionando maior acessibilidade da população a seu destino.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo que foi redigido trata como assunto: Legislação Urbana e tema Sistema viário de Curitiba, apresentado com método histórico. Traz como reflexão o sistema viário planejado da cidade de Curitiba que foi uma condicionante essencial para a ocupação e definição do espaço urbano e possibilitou o acesso de todos os pontos do território ocupado na cidade.

Justifica-se em aspecto profissional a logística urbana que serve para reorganizar o crescimento do sistema viário da cidade. Também na perspectiva acadêmico-científica, analisar e entender o sistema viário de Curitiba para haver uma boa organização deste sistema. O mesmo servirá como um atrativo para os setores secundários e terciários da economia, justificando assim também o desenvolvimento socioeconômico.

Este sistema hierarquizado de vias induziu o crescimento linear da cidade e garantiu o espaço necessário ao transporte de massa, que opera em canaletas exclusivas. Os antigos caminhos foram preservados como vias de penetração, o que torna atualmente a cidade de Curitiba uma referência no quesito de mobilidade urbana.

Atendendo a problemática do trabalho, houve transformações no sistema viário de Curitiba de 1960 até os dias de hoje, justificado pelo aumento populacional e conseqüentemente o aumento de trânsito. Também, a hipótese foi aceita, pois se percebeu melhorias no fluxo de veículos e pedestres, bem como o aumento do transporte coletivo com vias apropriadas para tal.

Cumprir assinalar também, que este artigo marca a relevância de se dedicar maior atenção aos aspectos relacionados ao planejamento urbano, não somente em Curitiba, mas também em todas as cidades, a serem levados em consideração o planejamento e a concretização de estudos de caso. Por fim, que este trabalho sirva de incentivo para o desenvolvimento e continuação da análise, afim de auxiliar no crescimento da cidade e assim evitar grandes intervenções urbanas e problemas socioeconômicos.

REFERÊNCIAS

BONINI, Altair. **Industrialização, urbanização e trabalho nas décadas de 1960 e 1970: a construção do Paraná moderno**. Paranavaí. 2006.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. **Lei 9.503**, promulgada em 23 de setembro de 1997. Regulamentação da concessão de que trata no art. 2º sobre as disposições preliminares. 3ª ed. Brasília: DENATRAN, 2008.



_____. **Lei 9.503**, promulgada em 23 de setembro de 1997. Regulamentação da concessão de que trata no art. 60^o sobre as normas gerais de circulação e conduta.

COMEC. Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Diretrizes de Gestão para o sistema viário de Curitiba**. Disponível em: <http://www.comec.pr.gov.br/arquivos/File/DiretrizesSistemaViarioMetropolitano.pdf>. Acesso em outubro de 2013.

FAG, Faculdade Assis Gurgacz. **Normas para a elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos**. 2^a edição. Cascavel: FAG, 2006.

GNOATO, Luiz Salvador. **Curitiba, cidade do amanhã: 40 anos depois**. Curitiba, PUCPR. 2006.
IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba). **Sistema viário**. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=11&%20idioma=1>. Acesso em outubro de 2013.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2001.

Prefeitura de Curitiba. **Plano Agache**. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/planoagache>. Acesso em: outubro de 2013.

_____. **Plano de mobilidade de Curitiba**. Disponível em: http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CD8QFjAC&url=http%3A%2F%2Ffredepgv.coppe.ufrj.br%2Findex.php%3Foption%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D641%26Itemid%3D116%26lang%3Des&ei=h4VuUrS4Ncmf2QWcr4GACg&usq=AFQjCNFS0FRX1PfqE9iSgiUCTHaoxhgGw&sig2=eqjvhfYsa4inj1n-ig3hng&bvm=bv.55123115,d.b2I. Acesso em outubro de 2013.

Portal Ônibus de Curitiba. **História: Sistema Trinário**. Disponível em: <http://www.onibusdec Curitiba.com.br/historia/>. Acesso em: outubro de 2013.

SOUZA, Nelson Rosário. **Planejamento Urbano em Curitiba: Saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade**. S.l. 2001.