

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM CONSTRUÇÕES SUSTENTÁVEIS

ALVARO MASSAHARU KOMIYA

**ANÁLISE CRÍTICA DOS ESTACIONAMENTOS COMERCIAIS NO
CENTRO DE CURITIBA**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

CURITIBA

2014

ALVARO MASSAHARU KOMIYA

**ANÁLISE CRÍTICA DOS ESTACIONAMENTOS COMERCIAIS NO
CENTRO DE CURITIBA**

Monografia apresentada à Diretoria de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Construções Sustentáveis

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Tatiana Gadda

CURITIBA

2014

AGRADECIMENTOS

Todo o esforço não seria concretizado sem a colaboração de pessoas que diretamente ou indiretamente acompanharam o desenvolvimento do trabalho e muitos que conheci durante a elaboração da pesquisa que foram norteadores para a concretização da mesma. A todos eles, presto meus sinceros agradecimentos.

Reverencio a Professora Doutora Tatiana Gadda pela maestria na orientação. Sem a sua dedicação e paciência, não teria conseguido materializar muitas idéias presentes neste trabalho.

Agradeço aos pesquisadores e professores da banca examinadora pela atenção e dedicação a esta pesquisa.

Em especial, agradeço aos meus pais e minha irmã que mesmo distantes, nunca mediram esforços para estarem próximos nos momentos de dificuldade.

RESUMO

Atualmente, Curitiba tem sido questionada pela relativa baixa qualidade na mobilidade urbana, cujo protagonista é a dependência do automóvel como transporte individual. Nesse contexto, podemos destacar o elevado número dos estacionamentos comerciais no centro urbano. O argumento que embasa este trabalho é que os espaços exclusivos aos veículos deveriam somar qualidade urbana e diversificação econômica no local, como forma de atenuar seus impactos sociais negativos. Este trabalho busca elucidar a quantidade, bem como a distribuição dos estacionamentos e qualificá-los através de levantamentos *in loco* e conceitos existentes do urbanismo, com o objetivo de descobrir a relação dos estacionamentos com o entorno urbano e alimentar discussões sobre a legitimidade do aproveitamento espacial pelos mesmos.

Palavras-chave: Estacionamentos de veículos, Espaços democráticos, Requalificação urbana, Cidades sustentáveis.

ABSTRACT

Nowadays, Curitiba has been claimed for a better urban mobility, whose protagonist is the car as individual transport. In this subject, the high rates of commercial parking lots in the town need to be highlighted. The argument of this work is that spaces destined to vehicles should add urban quality and economic diversification, in order to mitigate its negative social impacts. This research looks for find out the amount and distribution of parking in the city and qualifies them by existing concepts of urbanism, with the aim to discover the parking lots relations to environment and promote discussions about urban spaces consumed by car.

Key-words: Parking lots; Democratic spaces; Urban requalification; Sustainable cities.

ÍNDICE DE IMAGENS

Imagem 1. Vista inferior da via expressa, Elevado Presidente Costa e Silva em São Paulo.	10
Imagem 2. Vista da via urbana, Avenida Visconde de Guarapuava em Curitiba.	10
Imagem 3. Exemplo de estacionamento comercial da iniciativa privada.....	12
Imagem 4. Vaga pública rotativa regulamentada pelo município - EstaR.	12
Imagem 5. Estacionamento térreo descoberto e com estrutura mínima para funcionamento.	20
Imagem 6. Estacionamento térreo coberto e com estrutura mínima para funcionamento.	20
Imagem 7. Estacionamento com 2 pavimentos, coberto e fechamentos em alvenaria.	20
Imagem 8. Estacionamento com 2 pavimentos, coberto e estrutura adaptada do estabelecimento anterior.....	20
Imagem 9. Estacionamento térreo com comércio simples no alinhamento predial.....	21
Imagem 10. Estacionamento de 2 pavimentos com comércio simples no alinhamento predial.....	21
Imagem 11. Estacionamento térreo aos fundos com comércio de 2 pavimentos de alto padrão construtivo.	21
Imagem 12. Estacionamento térreo aos fundos com comércio térreo de alto padrão construtivo.	21
Imagem 13. Estacionamento subterrâneo localizado sob torre habitacional.....	22
Imagem 14. Estacionamento na sobreloja localizado sob torre comercial.....	22
Imagem 15. Estacionamento com sete pavimentos localizado sob torre comercial.....	22
Imagem 16. Mistura de elementos de fechamentos (tapumes de madeira e metálicos com alvenaria) com característica de improvisação.	26
Imagem 17. Fechamento das divisas com muro cego.	26
Imagem 18. Fechamento cego com chapa metálica e portão em aço.	26
Imagem 19. Fechamento com gradil.....	26
Imagem 20. Esquina da Travessa Frei Caneca com Rua André de Barros, registrada as 9h00.....	27
Imagem 21. Esquina da Travessa Frei Caneca com Rua André de Barros, registrada as 19h00.....	27
Imagem 22. Esquina da Travessa Frei Caneca com Avenida Visconde de Guarapuava, registrada as 9h00.....	28

Imagem 23. Esquina da Travessa Frei Caneca com Avenida Visconde de Guarapuava, registrada as 19h00.	28
Imagem 24. Trecho inicial da Rua Saldanha Marinho, registrada as 9h00.	28
Imagem 25. Trecho inicial da Rua Saldanha Marinho, registrada as 19h00.	28
Imagem 26. Estacionamento na Rua Desembargador Westphalen, registrado na segunda as 8h00.	29
Imagem 27. Estacionamento na Rua Desembargador Westphalen, registrado no domingo as 14h00.	29
Imagem 28. Estacionamento em funcionamento em meio a lojas fechadas, registrado as 20h00.	30
Imagem 29. Estacionamento com funcionamento 24h.	30
Imagem 30. Estacionamento (ao centro) com gradis, registrado as 21h00.	30
Imagem 31. Estacionamento com muros cegos de alvenaria.	30
Imagem 32. Exemplo de estacionamento com cobertura simples sem fechamento.	31
Imagem 33. Exemplo de estacionamento com pouca área construída.	31
Figura 34. Estacionamento (edificação amarela) com comércio de pequeno porte e simples.	32
Figura 35. Estacionamento com comércio de pequeno porte sem integração entre as ambas.	32
Imagem 36. Projeção do potencial construtivo desperdiçado	32
Figura 37. Estacionamento aberto e sem área impermeável.	34
Figura 38. Estacionamento parcialmente coberto e sem área permeável	34
Imagem 39 e 40. <i>Parklets</i> instalados pelo Instituto Mobilidade Verde, São Paulo.	35
Imagem 41 e 42. A população ocupa a vaga de veículo inspirada nos <i>parklets</i> , na Rua Cândido de Abreu, Curitiba.	36
Imagem 43. Comunicação visual do sistema EstaR	36
Imagem 44. Bicicleta ocupando um espaço público “exclusivo” para automóveis.	36
Imagem 45. Comércio ambulante com estrutura de “carrinhos” no centro de Curitiba.	37
Imagem 46. Comércio ambulante de doces realizado diretamente com veículo adaptado no centro de Curitiba.	37
Imagem 47. Estacionamento comercial com grande área útil.	38
Imagem 48. Estacionamento comercial com seu uso compartilhado.	38
Imagem 49. Cruzamento entre a Rua André de Barros e Rua Barão do Rio Branco.	39
Imagem 50. Cruzamento entre a Rua Lamenha Lins e Avenida Visconde de Guarapuava.	

.....	39
Imagem 51. Estacionamento existente com espaço de convivência e área verde.	41
Imagem 52. Estacionamento existente próximo ao Terminal Guadalupe.	42
Imagem 53. Estacionamento próximo ao Terminal Guadalupe com bicicletários.	42

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Distribuição dos estacionamentos comerciais no centro de Curitiba. Sem escala.	18
Mapa 2. Distribuição dos estacionamentos comerciais no centro de Curitiba, classificados por tipos. Sem escala.	19
Mapa 3. Espaços (demarcadas em branco) com uso favorável ao veículo no Centro de Curitiba.	25

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Valores praticados por estacionamentos em Curitiba	14
Tabela 2 – Quantidade e ocupação superficial dos estacionamentos comerciais no Centro de Curitiba.....	23
Tabela 3 – Ocupação superficial dos estacionamentos e praças no Centro.....	24
Tabela 4 – Lotes de estacionamentos no Centro com diferentes taxas de permeabilidade	40

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. JUSTIFICATIVA.....	12
3. OBJETIVO	15
4. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	16
5. METODOLOGIA.....	16
6. RESULTADOS	18
7. ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	23
7.1. Análise da Quantidade	23
7.2. Análise da Qualidade	25
7.3. Análise complementar da Legislação.....	31
8. CONCLUSÃO DA PESQUISA.....	34
8.1. A diversificação sócio-econômica do espaço.....	35
8.2. O respeito ao entorno.....	39
8.3. O aumento dos espaços verdes.....	39
8.4. As intervenções pontuais no âmbito da sustentabilidade urbana.....	40
9. CONCLUSÃO GERAL.....	43

1. INTRODUÇÃO

A cidade encontra-se em constante transformação. Influências econômicas, históricas, culturais e diversas outras forças moldam a vivência em sociedade. Concomitantemente, não podemos ignorar a papel do automóvel no desenho das cidades.

A partir do momento que o automóvel passou a integrar o sistema de transporte urbano, as transações econômicas e os hábitos sofreram mudanças de tal forma que é inegável a influência do automóvel no cotidiano da cidade, seja ela negativa ou positiva.

Conseqüentemente, a concepção das metrópoles rapidamente respondeu ao crescimento de uso dos automóveis através da ampliação das vias destinadas ao veículo (Imagem 1 e 2), em alguns casos nas metrópoles brasileiras, chegando a ignorar o pedestre e o transporte público. (DUARTE, 2007, p.12)



Imagem 1. Vista inferior da via expressa, Elevado Presidente Costa e Silva em São Paulo.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 2. Vista da via urbana, Avenida Visconde de Guarapuava em Curitiba.
Fonte: Acervo do autor.

A cidade de Curitiba é de uma metrópole bastante motorizada. Embora seja somente a sexta cidade brasileira mais populosa, em número de automóveis em circulação, a capital paranaense encontra-se em terceiro lugar, com pouco mais de 6 milhões de veículos, sucedido apenas por São Paulo, com mais de 23,6 milhões, e Minas Gerais, com mais de 8,5 milhões (VOITCH, 2014).

Em seu desenvolvimento, Curitiba acompanhou as principais correntes da reformulação urbana do século XX partindo para a setorização dos espaços através do zoneamento e reorganização das vias de circulação. O zoneamento em Curitiba funcionaria como um organismo vivo pelo qual os setores deveriam obter o máximo desempenho das funções a ela atribuídas. Por outro lado, o sistema radial e diferenciação

das vias de circulação (locais, arteriais, expressas e outras) possuíam o intuito de levar vida social e econômica do centro urbano aos bairros. (MENEZES, 2001, P. 61-66)

Em suma, com o crescimento do uso do automóvel e a implementação do zoneamento urbano criou-se uma idéia inconsciente que o espaço necessita ser segregado e específico a um determinado fim. Como exemplo: as vias tornam-se exclusivas para veículos, atividades recreativas têm de ser desenvolvidas em parques e assim por diante.

Cabe lembrar que quando o espaço urbano privilegia o automóvel, exclui grande parte da população que não possui carro ou prefere outros modais de transporte (coletivo, bicicleta ou a pé). A priorização do transporte individual motorizado faz com que o espaço público seja disputado entre as diferentes modais. (DUARTE, 2007, P.19)

Como condicionante e resultado dos fatos expostos, há demanda por um grande número de estacionamentos na cidade, bem como a necessidade delas como um suporte para atividades laborais, comerciais, educacionais e outros.

Os estacionamentos comerciais particulares (Imagem 3), principal tema de pesquisa do presente trabalho, estão presentes em todos os bairros de Curitiba e distribuídos de forma a atender pontos de maior demanda. Segundo informações fornecidas pelo Sindepark-PR (Sindicato das Empresas de Garagens, Estacionamentos e de Limpeza e Conservação de Veículos do Estado do Paraná) estima-se que existam mais de 800 estacionamentos comerciais em Curitiba, sendo que os valores reais podem ser ainda maiores devido à dificuldade em mensurar os estacionamentos clandestinos ou não cadastradas nos órgãos municipais e no respectivo sindicato¹.

Além dos estacionamentos particulares, a cidade de Curitiba possui vagas públicas regulamentadas nas vias de circulação sobre o sistema criado em 1980, conhecido como EstaR (Imagem 4). As vagas públicas são sistematizadas visando maior controle e rotatividade através da concessão de uso por tempo determinado (1 hora) com apresentação de um cartão, um comprovante expedido e comercializado pela Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba (SECRETARIA...,2014). Enquanto que aparentemente é positivo ter estacionamento público disponibilizado (tanto gratuitamente como através das vagas rotativas do EstaR) , esta disponibilização colabora na formação de uma idéia equivocada na qual a compra do automóvel significa estar adquirindo junto 10m² de

¹ Informação gentilmente cedida por contato telefônico pelo representante do Sindicato das Empresas de Garagens, Estacionamentos e de Limpeza e Conservação de Veículos do Estado do Paraná, em 27 de fevereiro de 2014, sem registro oficial.

espaço público sempre disponível para o veículo, em qualquer lugar e horário (DUARTE, 2007, P. 88).



Imagem 3. Exemplo de estacionamento comercial da iniciativa privada.
Fonte: Acervo do autor



Imagem 4. Vaga pública rotativa regulamentada pelo município - EstaR.
Fonte: Acervo do autor

2. JUSTIFICATIVA

Nos dias atuais, está muito em voga falar da sustentabilidade em diversos setores, incluindo o planejamento urbano. Neste campo de estudo, as equações para atingir melhores práticas sustentáveis são muito complexas devido a diversidade de atores envolvidos.

Não basta a cidade ser ambientalmente sadia. Não basta somente desenvolver os arranjos produtivos locais. As inter-relações das esferas tangíveis (produção econômica, recursos naturais) com as intangíveis (culturais, sociais) precisam ser coesas e alinhadas para atendimento do desenvolvimento urbano sustentável.

Como exemplo da idéia acima, podemos levantar os seguintes questionamentos sobre os estacionamentos. Substituir uma área de estacionamentos de veículos por um bosque soa uma ação magnífica, se levarmos em conta somente o ponto de vista ambiental. Entretanto se considerarmos as outras esferas da sustentabilidade urbana, que danos isso poderia causar nas transações econômicas do local? Ou se pensarmos o contrário: propor um estacionamento no lugar de uma praça. Poderia esta mudança responder realmente à demanda da população ou de uma parcela dela?

Um dos pilares para o desenvolvimento sustentável é ser socialmente justo. ROGERS (2012, p.152-153) afirma que uma cidade sustentável não pode ser excludente

para permitir integração e coesão social. Por conseguinte, a iniciativa privada deve ter responsabilidade pública e ser sempre questionada na implantação de empreendimentos e operações urbanas. Um exemplo interessante é a hipótese dada pelo autor de substituição de uma rua cívica por *shopping center*. Nesse caso, a incorporação deverá ter a legitimidade de atender as necessidades sociais de toda a comunidade para justificar o empreendimento.

Baseado nesse conceito, os subsídios tanto econômicos quanto de desenho urbano que atendem ao automóvel representam uma antítese ao desenvolvimento sustentável. Enquanto que o deslocamento pelo automóvel individual deve ser considerado no desenho da cidade, dedicar espaços que só pessoas portadoras de veículos motorizados possam utilizar, torna-se uma política excludente.

Partindo deste ponto de vista, a iniciativa particular, ao instalar estacionamentos, busca um retorno financeiro baseado no atendimento de um determinado segmento e classe de mercado, no caso, os portadores de veículos motorizados apenas, colaborando sem intenção, com o quadro de exclusão.

Em adição, a grande oferta de estacionamentos no centro comercial encoraja o uso do automóvel, que por sua vez é indutor do movimento centrífugo de pessoas para os bairros e cidades conurbadas, devido aos preços mais acessíveis dos imóveis. Por conseqüência, temos o aumento do fluxo de viagens pendulares e o surgimento das chamadas “cidades-dormitório”.

Concomitantemente, outro aspecto da sustentabilidade está na importância da cidade buscar a eficiência e a auto-suficiência. A forma sustentável da cidade deve mesclar zonas de trabalho, moradia e lazer, de forma a reduzir distâncias e a coibir o consumo de energia ocasionado pelo deslocamento e de forma que um município possa suprir as principais necessidades da população em sua delimitação política. (ASCERALD, p.45)

Se a cidade possui uma estrutura pensada para o transporte individual, cria-se uma ilusão de que possuir automóvel é imprescindível para a vivência na cidade. LERNER (2013, P. 85) faz uma interessante analogia do uso do automóvel a uma doença chamada “colesterol urbano”, no qual cada vez mais o desenho da cidade incentiva o uso do automóvel e conseqüentemente, tal dependência tende somente a aumentar o desperdício de energia com o distanciamento e segmentação do espaço para moradia, lazer e trabalho.

O estacionamento é suporte fundamental para fomentar o uso do automóvel no centro urbano de Curitiba. A existência de um grande mercado consumidor para estacionamento particular demonstra a necessidade por espaços que abriguem de forma segura o bem pessoal, mesmo que por tempo determinado ou por um custo elevado.

A análise econômica traz algumas revelações importantes. A entidade Abrapark (Associação Brasileira de Estacionamentos) realizou um levantamento nas principais cidades brasileiras, entre novembro e dezembro de 2012. Neste levantamento, Curitiba aparece tendo a tarifa mais alta aferida na primeira hora de uso do estacionamento particular equivalendo a R\$11. Para título de comparação com as outras capitais brasileiras, Curitiba detém a 4ª tarifa mais cara, sendo: São Paulo com R\$ 25, Rio de Janeiro com R\$ 20 e Porto Alegre com R\$ 17 (ASSOCIAÇÃO..., 2013).

Se confrontarmos com o levantamento realizado pelo PROCON-PR (Departamento Estadual de Proteção e Defesa ao Consumidor do Paraná), com critério semelhante a pesquisa da Abrapark, para o mês de abril de 2005 (DEPARTAMENTO..., 2005), chegamos ao quadro comparativo abaixo, Tabela 1.

Tabela 1 – Valores praticados por estacionamentos em Curitiba

	2005 (1)	2012 (2)	% de aumento
Valor mais alto da primeira hora	R\$ 4,80	R\$ 11,00	129,17%
Valor mais alto da diária	R\$ 20,00	R\$ 30,00	50,00%
Valor mais alto de mensalidade	R\$ 200,00	R\$ 250,00	25,00%

Fonte:

(1) Associação Brasileira de Estacionamentos.

(2) Departamento Estadual de Proteção e Defesa ao Consumidor do Paraná.

Adaptação do autor.

Como parâmetro comparativo, utilizamos o índice de inflação IGP-M/FGV acumulada no período de 2005 a 2012 que equivale a 50,77% (BANCO...,2014). Com base neste índice, observamos que os valores praticados para a locação diária da vaga de veículo não variaram significativamente e para os valores mensais, houve até um crescimento abaixo do índice da inflação. Entretanto, se considerarmos o valor da hora, o aumento real foi muito acima da inflação o que comprova a importância dessa modalidade de locação para os consumidores.

Ao mesmo tempo, o uso das vagas públicas do sistema EstaR, regulado pela permanência máxima de 1 hora, também entra em consonância com os valores acima. Segundo dados fornecidos pelo Departamento de Fiscalização do SETRAN, a arrecadação anual para o ano de 2012 e 2013, foram de R\$14.906.146,50 e

R\$15.904.445,00, respectivamente. Visto que não houve reajuste no período no valor praticado para o talão do estacionamento (SECRETARIA...,2014), o acréscimo real na receita foi de 6,70% o que permite comprovar o crescimento do uso das vagas públicas.

Em suma, os estacionamentos, públicos ou privados, atendem exclusivamente aos interesses dos proprietários do transporte motorizado individual no centro urbano. Entende-se que este público tem gerado uma crescente demanda pela vaga de estacionamento particular (evidenciado pelo aumento do preço praticado) e público (evidenciado pela aumentada arrecadação entre 2012 e 2013). Tendo em vista tal cenário, cabe analisar e avaliar se estes espaços de estacionamento estão trazendo benefícios ao entorno e à mobilidade urbana.

3. OBJETIVO

Conforme ROGERS (2012, P.17), a construção do habitat é dominada pelas forças do mercado e retornos de curto prazo. Como resultante, há apenas incertezas quanto a sua configuração final. É possível afirmar que os estacionamentos se inserem nesse contexto devido a sua grande demanda e conseqüente propagação desenfreada que visa lucro a curto prazo. Desta forma considera-se fundamental aprofundar o conhecimento sobre o tema e, principalmente, na relação deste fenômeno com o desenvolvimento e a sustentabilidade urbana.

É importante salientar que o objetivo da pesquisa não está em repudiar a existência dos estacionamentos, e sim, a partir da aceitação dos mesmos, analisar os impactos positivos e negativos da sua presença no cenário do centro urbano de Curitiba.

Para tal, torna-se intrínseco o estudo sobre a quantidade, a distribuição e a tipologia dos estacionamentos comerciais para embasamento e discernimento a fim de entender a relevância destes espaços para a dinâmica urbana da cidade.

Pelo mesmo motivo, faz-se a análise da configuração arquitetônica dos estacionamentos no que tange a qualidade sócio-urbana, comparando com os conceitos extraídos da literatura que versam sobre a sustentabilidade e o desenvolvimento urbano.

Em complemento, é necessário um esclarecimento das legislações incidentes sobre os estacionamentos comerciais para descobrir as diretrizes e medidas disciplinadoras existentes para tais espaços.

4. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

JACOBS em seu livro, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, apresenta princípios que norteiam as qualidades desejáveis dos espaços urbanos em sua escala humana para tornar a cidade mais segura, rica e próspera. A autora defende que o aumento da segurança pela concentração de pessoas no mesmo espaço com objetivo e usos distintos é fundamental para maior dinamismo e segurança na cidade. Em complemento, a importância dos “olhos da rua”, pelo qual os próprios usuários das edificações são vigilantes naturais e inconscientes de ação dos estranhos e a necessidades das atividades, conhecidos como “âncoras”, que atraíam e incentivem a permanência das pessoas (JACOBS, 2000, *passim*) são alguns conceitos com larga aceitação pelos urbanistas. Atualmente, a melhoria da vivência urbana pregada por JACOBS é reconhecida como elemento primordial na questão social da sustentabilidade urbana e percebeu-se que muitos deles podem ser aplicados para a situação dos estacionamentos comerciais.

Na questão do vazio urbano, LERNER (2013, P. 37) é enfático ao afirmar que um espaço vazio de pessoas ou inanimado cria descontinuação no espaço, tendendo a somar mais terrenos vazios e baldios. Um terreno vazio necessita ser preenchido com alguma atividade, de preferência que se torne um ponto de convergência de forma que haja continuidade nos espaços do entorno.

SIPINSKI (2011) aborda os impactos dos estacionamentos no Centro de Curitiba na crítica da subutilização e categoricamente afirma a importância de novas formas de aproveitamento para as mesmas. Partindo desse pressuposto, observou-se que seria um campo de pesquisa a ser explorado, principalmente na análise de novos usos, mas com um ponto de vista no âmbito da sustentabilidade urbana.

5. METODOLOGIA

Como forma de delimitação da pesquisa, utilizou-se o centro de Curitiba, onde se concentra a maior quantidade de estabelecimentos do setor terciário (9.126 alvarás comerciais expedidos para o ano de 2009), e a maior densidade demográfica (113,56 habitantes/ha para o ano de 2010). Por conseguinte, especulou-se que seria encontrado o maior número de estacionamentos comerciais e o bairro Centro concentraria uma maior demanda por tais estabelecimentos.

Com base na delimitação proposta, iniciou-se o levantamento para aferir dados referentes a quantidade de estacionamentos comerciais no centro de Curitiba. A primeira etapa deste levantamento foi conduzida com o auxílio do serviço online de mapeamento, *Google Maps*[®]. Este serviço disponibiliza uma ferramenta interativa de navegação chamada *Google Street View*[®] que consiste em simulação de passeios virtuais criados a partir de levantamento fotográfico realizado pela empresa. Através da análise preliminar pelo programa citado em todas as ruas do bairro Centro de Curitiba, extraiu-se um número aproximado de estacionamentos comerciais existentes. Porém, devido à imprecisão da data de registro do levantamento fornecido pelo sistema (variando de 2012-2014), tornou-se necessário confirmar em vistorias *in loco* a existência ou não dos estacionamentos de modo a obter dados fidedignos para o ano de 2014.

Com posse dos dados com maior margem de confiança, transferiu-se a localização dos estacionamentos para o mapa cartográfico de Curitiba do ano 2000, fornecido pela Prefeitura municipal de Curitiba, contendo a divisão administrativa e a situação cadastral com o loteamento dos terrenos urbanos.

Com a quantidade e mapeamento definidos, refinou-se o levantamento, classificando os estacionamentos em três tipos: de uso exclusivo, de uso misto e agregado a torre comercial ou habitacional.

A partir dos resultados, analisou-se a quantidade, principalmente levando em conta a representatividade dos lotes com estacionamentos comerciais frente ao total de lotes do centro de Curitiba e a distribuição espacial dos estacionamentos existentes no centro de Curitiba.

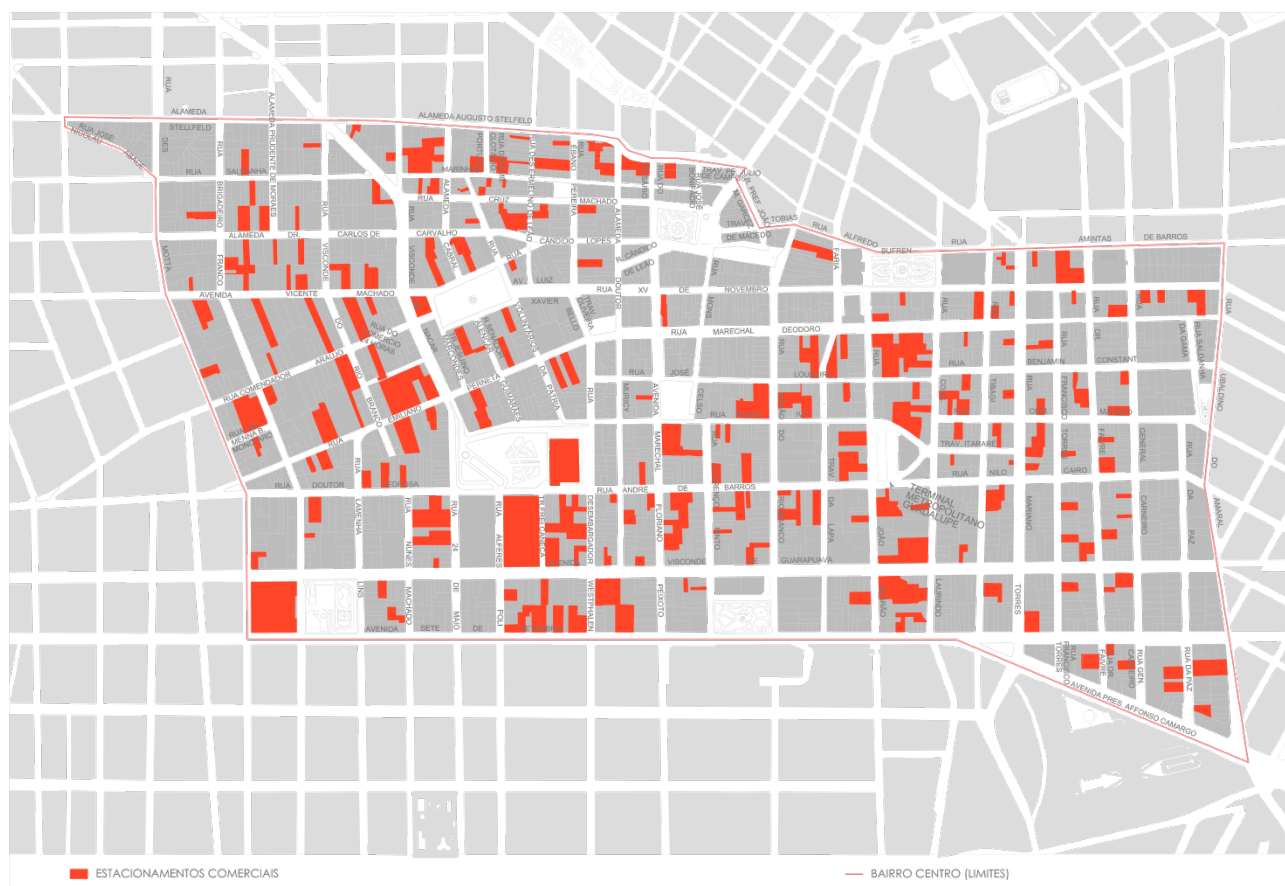
Em seguida, realizou-se uma análise qualitativa a partir da verificação visual *in loco* e da permanência nos estabelecimentos em diferentes horários, de forma a gerar conclusões a respeito dos aspectos qualitativos negativos ou positivos dos espaços com base nos conceitos descritos na revisão bibliográfica. Através desta análise foram selecionados alguns estabelecimentos que fossem representativos de casos que julgou-se pertinente para ilustrar os aspectos positivos e negativos encontrados e que permitissem conhecer melhor a relação dos estacionamentos com o seu entorno.

Como forma de enriquecer a pesquisa, realizou-se a verificação das legislações vigentes que versam sobre a implantação de estacionamentos comerciais e a sua aplicabilidade e benefícios gerados foram analisados *in loco*.

Por fim, experiências de intervenções urbanas foram pesquisadas de forma a auxiliar na conclusão a respeito do tema de pesquisa e alimentar com propostas e idéias compensatórias que refinem as características dos estacionamentos comerciais.

6. RESULTADOS

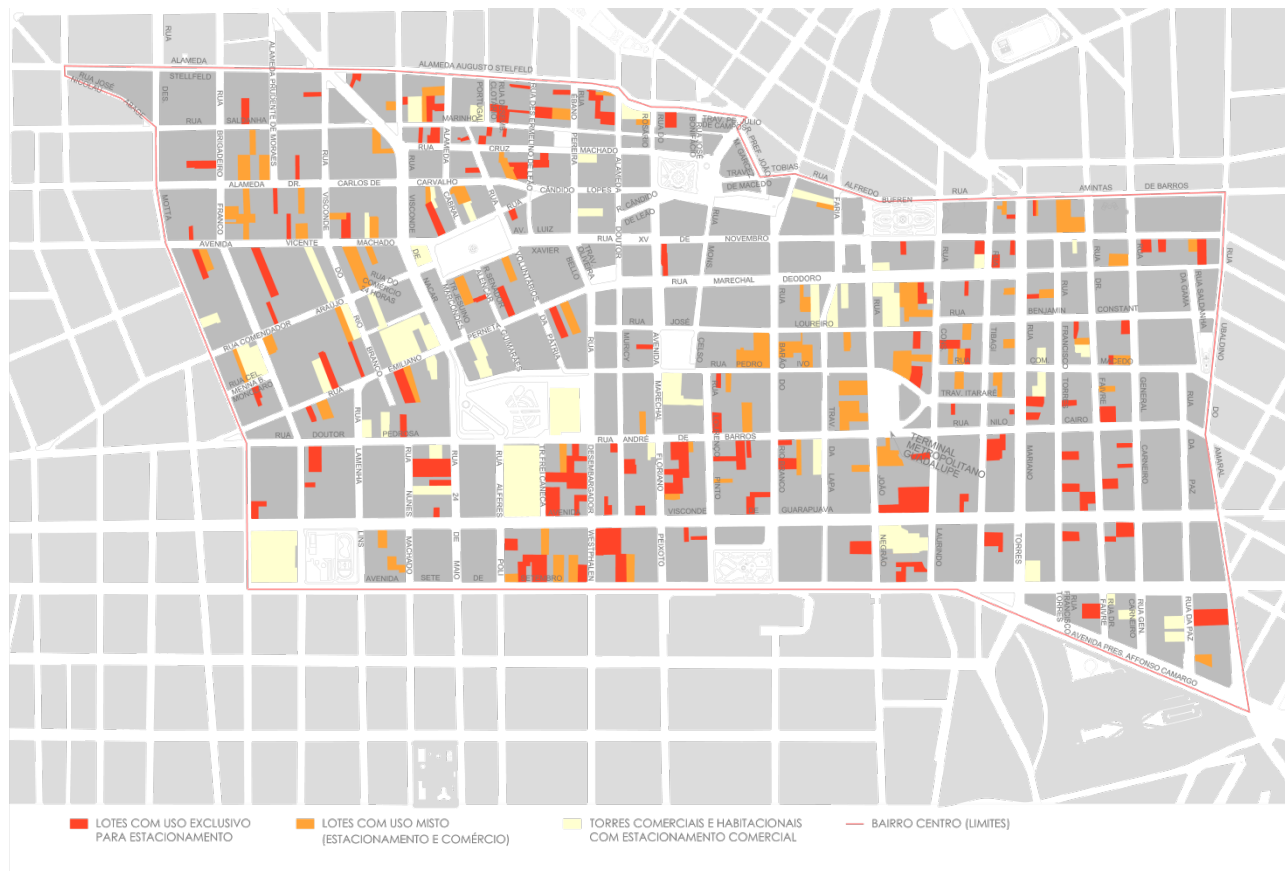
Ao fim do levantamento, aferiu-se a existência de 309 estacionamentos comerciais no centro de Curitiba, distribuídas conforme Mapa 1.



Mapa 1. Distribuição dos estacionamentos comerciais no centro de Curitiba. Sem escala.
Fonte: Pesquisa do autor sobreposta no mapa de situação cadastral, Prefeitura de Curitiba, 2000.

O mapeamento fornecido pela Prefeitura municipal com a situação cadastral do loteamento permite contabilizar 2.976 terrenos existentes, sem distinção de uso (incluem-se lotes comerciais, habitacionais, institucionais e áreas verdes), nas delimitações do centro de Curitiba. A partir dela, estima-se que a atividade de estacionamento comercial corresponde a cerca de 10% do uso dos lotes no centro urbano.

Quanto à tipologia, não há uma constância nos padrões para os estacionamentos urbanos, mas a partir da observação, adotamos a seguinte classificação como forma de agrupamentos dos diferentes tipos de estacionamentos.



Mapa 2. Distribuição dos estacionamentos comerciais no centro de Curitiba, classificados por tipos. Sem escala.

Fonte: Pesquisa do autor sobreposta no mapa de situação cadastral, Prefeitura de Curitiba, 2000.

Estacionamento comercial de uso exclusivo (Imagens 5 a 8): são os estacionamentos comerciais propriamente ditos, pelo qual não há outro uso, senão o comércio de vagas de veículos. A sua tipologia mais comum são de uso térreo, sendo que quando há pavimento superior, o mesmo é em estrutura metálica de caráter removível. Em sua maioria são sem cobertura ou com cobertura simples sem treliça com telhas industriais metálicas ou de fibrocimento. A característica mais marcante é a sua estrutura mínima, bem como o acabamento de baixo padrão com paredes de alvenaria sem reboco, somente com pintura, quando não aproveitada de estrutura pré-existente.



Imagem 5. Estacionamento térreo descoberto e com estrutura mínima para funcionamento.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 6. Estacionamento térreo coberto e com estrutura mínima para funcionamento.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 7. Estacionamento com 2 pavimentos, coberto e fechamentos em alvenaria.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 8. Estacionamento com 2 pavimentos, coberto e estrutura adaptada do estabelecimento anterior.
Fonte: Acervo do autor.

Estacionamento comercial de uso misto (Imagens 9 a 12): são estacionamentos que possuem o comércio para atendimento do Decreto nº 184/2000 que institui incentivo para estacionamentos com uso misto de comércio. A tipologia se assemelha com a de uso exclusivo, diferindo quanto ao comércio instalado, podendo ser desde loja comercial com infraestrutura completa e qualidade construtiva de médio a alto padrão, como também comércio simples disposto diretamente no alinhamento predial com estrutura apenas para atendimento da legislação vigente.



Imagem 9. Estacionamento térreo com comércio simples no alinhamento predial.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 10. Estacionamento de 2 pavimentos com comércio simples no alinhamento predial.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 11. Estacionamento térreo aos fundos com comércio de 2 pavimentos de alto padrão construtivo.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 12. Estacionamento térreo aos fundos com comércio térreo de alto padrão construtivo.
Fonte: Acervo do autor.

Torres comerciais e habitacionais com estacionamento comercial (Imagens 13 a 15): são edificações consolidadas que possuem seu uso principal para escritórios, estabelecimentos comerciais e habitação. Entretanto possuem garagem destinada ao aproveitamento comercial das vagas e nos casos aferidos, todas terceirizadas por empresas especializadas no setor. O principal objetivo é a diversificação da receita, pelo qual, desvincula-se o valor e a metragem quadrada do estacionamento da locação do imóvel. Pelo fato da garagem em si estar contemplada no projeto da edificação, denota-se uma integração ao edifício e a existência de uma maior organização, como controle informatizado de entrada e saída de veículos. Pelo critério de semelhança, foi incluído no

grupo, estacionamentos de *shopping centers* e hospitais, que são basicamente edificações com uso consolidado com estacionamentos agregados ao edifício.



Imagem 13. Estacionamento subterrâneo localizado sob torre habitacional.



Imagem 14. Estacionamento na sobreloja localizado sob torre comercial.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 15. Estacionamento com sete pavimentos localizado sob torre comercial.
Fonte: Acervo do autor.

Conforme classificação anterior, 46 estabelecimentos são estacionamento do tipo integrado ao edifício com mais de 3 andares. As torres comerciais e residenciais possuem o aproveitamento do estacionamento de forma secundária no empreendimento como um todo, somado ao fato de que a configuração encontrada nas torres são garagens multi-pavimentos ou subterrâneos que não permite aferir com precisão a área efetivamente destinada ao estacionamento. Portanto, preferiu-se desconsiderar as mesmas da análise, aliado que a qualidade construtiva e o seu aspecto visual de tais estacionamentos não diferem dos outros edifícios em forma de torre.

Portanto, chegou-se ao seguinte resultado:

Tabela 2 – Quantidade e ocupação superficial dos estacionamentos comerciais no Centro de Curitiba

	Quantidade	%	Área superficial	%
Estacionamento comercial com uso exclusivo	164	5%	127.829,30	6,20%
Estacionamento comercial com uso misto	99	3%	109.098,47	5,29%
Lotes totais no Centro	2.993	100%	2.061.831,63	100,00%

Fonte: Levantamento do autor, 2014.

7. ANÁLISE DOS RESULTADOS

7.1. Análise da Quantidade

Em uma análise geral, foi possível concluir que aproximadamente 7 a 8% da superfície útil do centro curitibano é destinada exclusivamente para atendimento do interesse do transporte individual (Tabela 2). Os valores não são exatos, pois os estacionamentos com uso misto possuem o comércio com participação pequena, mas variável na composição da área.

A quantidade dos estacionamentos comerciais existentes no centro demonstra que a atividade em si possui extrema relevância. Os valores percentuais aparentam ser de pequena contribuição, entretanto é alto se relevarmos que estamos considerando uma atividade bastante específica do setor terciário.

Quanto a sua distribuição, não é possível determinar uma regra clara, sendo que os estacionamentos de exploração comercial permeiam em toda a malha urbana do centro, o que leva a especular que o critério de implantação segue primordialmente a oferta de terrenos e não uma área com atividades específicas. Os dados levantados sobre o caráter construtivo da maioria dos estacionamentos de uso exclusivo e misto apontam

que não há preocupação na implantação de estacionamento visando sua durabilidade. Pelo contrário, os estacionamentos são projetados minimamente contemplando essencialmente seu funcionamento e adequação legal.

Através dos dados obtidos podemos afirmar que na direção nordeste do centro, onde há uma ocupação mais mista entre o uso habitacional e comercial, existe maior quantidade de estacionamentos de uso exclusivo em detrimento a outras tipologias. Nesta região do centro os estacionamentos encontram-se mais dispersos e em terrenos menores. É possível estimar que tal configuração é resultado da conformação de quadras com dimensões menores.

Os dados comparativos da Tabela 3 permitem perceber a relevância dos estacionamentos no centro da cidade em comparação às praças. Os estacionamentos respondem pelo dobro de área das praças. O dado é bastante preocupante, pois os estacionamentos particulares para veículos não deveriam ocupar mais espaço que as praças públicas que contemplam espaços de convivência e circulação para o pedestre e tem um impacto direto para a dinâmica da cidade e para a qualidade de vida.

Tabela 3 – Ocupação superficial dos estacionamentos e praças no Centro

	Área (m ²)	%
Lotes com uso para estacionamentos	236.927,80	11,49%
Praças	118.759,30	5,98%
Lotes totais	2.061.831,63	100%

Fonte: Levantamento do autor, 2014

Em uma outra análise, se considerarmos os lotes destinados aos estacionamentos (uso exclusivo e uso misto) e associando com as vias de circulação e vagas de estacionamento público, chegamos ao Mapa 3, caracterizando espaços com uso favorável ao veículo no centro urbano.



Mapa 3. Espaços (demarcadas em branco) com uso favorável ao veículo no Centro de Curitiba.
Fonte: Pesquisa do autor sobreposta no mapa de situação cadastral, Prefeitura de Curitiba, 2000.

No mapa acima é possível destacarmos algumas quadras com área bastante comprometida com os estacionamentos comerciais, ou seja, espaços que não são acessíveis e aproveitáveis pelos pedestres.

7.2. Análise da Qualidade

Em uma observação geral da sua tipologia, os estacionamentos entram em contradição com os conceitos preconizados por JACOBS (2000, P. 165) que argumenta que uma maior presença de pessoas nas ruas traduz em maior prosperidade econômica e melhoria da segurança. Os estacionamentos são espaços em que a densidade humana é baixa por ter seu uso restrito a veículos e grandes áreas tomadas pelos estacionamentos são literalmente inabitadas, possuindo apenas o número mínimo de funcionários para administração do local.

Partindo do princípio que o principal objetivo dos estacionamentos comerciais está na proteção do patrimônio individual, é evidente a falta de cuidado no seu aspecto externo em relação ao entorno, com baixa permeabilidade visual e falta de qualidade arquitetônica devido ao simples fechamento das divisas por muro de alvenaria ou painéis diversos com

característica de improvisação, salvo poucas exceções com uso do gradil (Imagens 16 a 19).



Imagem 16. Mistura de elementos de fechamentos (tapumes de madeira e metálicos com alvenaria) com característica de improvisação.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 17. Fechamento das divisas com muro cego.

Fonte: Acervo do autor.



Imagem 18. Fechamento cego com chapa metálica e portão em aço.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 19. Fechamento com gradil.

Fonte: Acervo do autor.

Uma das premissas defendidas por JACOBS (2000, P. 35) está no conhecido conceito de “olho das ruas” pelo qual os próprios usuários das edificações são vigilantes naturais e inconscientes de ação dos estranhos. Para satisfazer a condição, a autora cita o exemplo que um edifício não pode possuir sua fachada cega ou seu fundo voltado para a rua. Ao analisarmos *in loco* a dinâmica das ruas após o fechamento dos estacionamentos comerciais no centro, percebemos claramente que eles representam a antítese dos “olhos das ruas”. Isto porque freqüentemente, a própria fachada é completamente cega em sua maioria e a única abertura disponível é a entrada e saída dos veículos.

Dados para cidade de Curitiba reafirmam a insegurança nestes locais, pois conforme levantamento realizado com criminosos detidos, 71% preferiam muros altos a gradis para a prática de delitos. Quanto ao local preferido para crime, 36% afirmaram ser onde há menor circulação de pessoas e 23% disseram preferir locais com obstáculos que dificultassem a visão. (BONDARUK, 2007, P. 300- 308.)

Em complemento, realizaram-se análises pontuais em determinadas ruas e quadras, principalmente em pontos com uma concentração grande de estacionamentos particulares.

O primeiro estudo de caso consiste na Travessa Frei Caneca composta basicamente pela divisas do Hospital Santa Casa, 2 condomínios residenciais e 3 estacionamentos comerciais (uma delas, integrada ao próprio hospital). No período matutino (Imagem 20), há um fluxo relativamente alto de pessoas na rua devido a proximidade com o hospital e a Rua da Cidadania. Porém, não existe a permanência dos pedestres no local devido a falta de atividades conhecidas como “âncoras” (JACOBS, P. 176) e conseqüentemente, os transeuntes diminuem gradativamente no horário noturno (Imagem 21).



Imagem 20. Esquina da Travessa Frei Caneca com Rua André de Barros, registrada as 9h00.
Fonte: Acervo do autor.

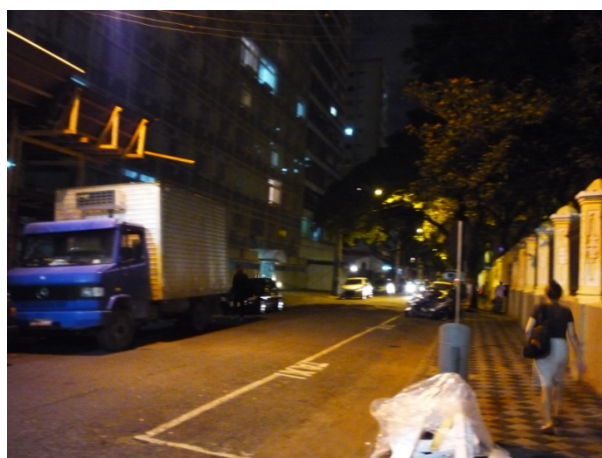


Imagem 21. Esquina da Travessa Frei Caneca com Rua André de Barros, registrada as 19h00.
Fonte: Acervo do autor.

Ainda na mesma rua, no trecho confluyente com a Avenida Visconde de Guarapuava (Imagem 22 e 23), notamos as esquinas da rua cercados pelos fechamentos opacos do estacionamento e do Hospital Santa Casa o que traduz em um local bastante restritivo para pedestres, principalmente no período noturno. Colaboram para a questão, o fato da rua em questão ser estreita, a iluminação deficiente e a arborização com sombreamento excessivo.



Imagem 22. Esquina da Travessa Frei Caneca com Avenida Visconde de Guarapuava, registrada as 9h00.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 23. Esquina da Travessa Frei Caneca com Avenida Visconde de Guarapuava, registrada as 19h00.
Fonte: Acervo do autor.

Situação bastante semelhante é encontrada no trecho inicial da Rua Saldanha Marinho, próximo ao cruzamento com a Rua Visconde de Nácar, que consiste basicamente em 3 estacionamentos comerciais, um bar de pequeno porte integrado ao lote do estacionamento, uma mercearia de pequeno porte, um edifício comercial de 2 andares e uma edificação sem uso. Às 9h (Imagem 24), apenas os estacionamentos se encontravam em funcionamento, entretanto, é visível que os mesmos não são relevantes na atratividade de pessoas, somado que todos possuem fechamento em alvenaria com poucas aberturas na sua configuração. Às 19h (Imagem 25), a mercearia encontrava-se em funcionamento e o estacionamento possuía sua entrada semi-aberta, o que indicava final do expediente. Foi notável que em ambos os horários, havia pouca circulação de pessoas e monotonia na paisagem.



Imagem 24. Trecho inicial da Rua Saldanha Marinho, registrada as 9h00.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 25. Trecho inicial da Rua Saldanha Marinho, registrada as 19h00.
Fonte: Acervo do autor.

A crítica recai principalmente a falta de atenção dos estacionamentos com o entorno. Os mesmos poderiam garantir melhor segurança do local, se possuíssem uma maior permeabilidade, atratividade visual e uma melhor estruturação que comportasse mais de um tipo de uso, por exemplo, uma galeria comercial.

Ainda na questão do falta de usos, destaca-se um extenso estacionamento na esquina da Rua Desembargador Westphalen e Avenida Visconde de Guarapuava localizado ao lado de uma área institucional, o Instituto Superior de Administração e Economia (ISAE/FGV). Por conseqüência, seu principal mercado consumidor é os docentes e discentes da instituição. Nos dias úteis, há movimentação intensa no estacionamento acompanhando o funcionamento da instituição (Imagem 26). Entretanto nos finais de semana no qual a instituição encontra-se fechada, torna-se um local inanimado pela falta de outra atividade de relevância ao porte do estacionamento, resultando em um grande vazio na paisagem (Imagem 27).



Imagem 26. Estacionamento na Rua Desembargador Westphalen, registrado na segunda as 8h00.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 27. Estacionamento na Rua Desembargador Westphalen, registrado no domingo as 14h00.
Fonte: Acervo do autor.

Entre muitos pontos negativos destacados, algumas características merecem ser ressaltadas como potencialidades dos estacionamentos. Uma delas é o horário diferenciado dos estacionamentos com relação a outras atividades comerciais. É o caso dos estacionamentos que funcionam além do horário comercial, sendo que muitos possuem expediente maior em relação às lojas comerciais vizinhas (Imagem 28) ou com funcionamento intermitente (Imagem 29). JACOBS (2000, P. 165) afirma que usos diversificados e combinados otimizam e flexibilizam a infraestrutura pela concentração de pessoas no mesmo espaço com objetivos e horários variados. Portanto uma maior interação entre os estacionamentos e os estabelecimentos do entorno poderiam

concretizar os preceitos citados pela autora para um maior dinamismo das atividades no meio urbano.



Imagem 28. Estacionamento em funcionamento em meio a lojas fechadas, registrado as 20h00.

Fonte: Acervo do autor.



Imagem 29. Estacionamento com funcionamento 24h.

Fonte: Acervo do autor.

A iluminação e permeabilidade visual são características que poderiam ser melhor exploradas pelos estacionamentos. Como podemos ver no exemplo de um estacionamento em meio à rua mal iluminada na Imagem 30. A opção pelo gradil permite uma maior visibilidade pelo passeio e permite a projeção da iluminação ao ambiente externo, traduzindo em maior vivacidade ao entorno. Por outro lado, as adoções de muros de alvenaria cegas simplesmente negam tal vantagem e simplesmente são barreiras físicas aos transeuntes (Imagem 31).



Imagem 30. Estacionamento (ao centro) com gradis, registrado as 21h00.

Fonte: Acervo do autor.



Imagem 31. Estacionamento com muros cegos de alvenaria.

Fonte: Acervo do autor.

7.3. Análise complementar da Legislação

Considerando o aspecto visual bastante precário e característica de subutilização do espaço encontrado na pesquisa, passou-se para análise da legislação para conhecer medidas disciplinadoras no uso do solo.

O Decreto municipal nº 184/2000 institui incentivos específicos para estacionamentos privativos e comerciais na Zona Central, demonstrando que existe uma atenção prévia ao tema por órgãos reguladores. A proposta está em conceder incentivo construtivo para implantação de galerias comerciais ou comércio vicinal nos lotes destinados aos estacionamentos. É possível afirmar que trata-se de um grande avanço para qualificação urbana do ponto de vista teórico. Entretanto, na prática, há a falta de interesse econômico na implantação de galerias comerciais, verticalização do empreendimento e construção de estacionamentos subterrâneos (Imagem 32 e 33).



Imagem 32. Exemplo de estacionamento com cobertura simples sem fechamento.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 33. Exemplo de estacionamento com pouca área construída.
Fonte: Acervo do autor.

Conforme atestado, nas tipologias dos estacionamentos com uso misto (Imagem 34 e 35), salvo os comércios com alto padrão construtivo, majoritariamente, notamos o esforço somente no atendimento de requisitos mínimos exigidos pelo decreto referido, com o comércio de pequeno porte desintegrado do estacionamento e qualidade construtiva baixa.



Figura 34. Estacionamento (edificação amarela) com comércio de pequeno porte e simples



Figura 35. Estacionamento com comércio de pequeno porte sem integração entre as ambas.

A legislação foca no aumento do potencial construtivo como contrapartida aos investidores. Entretanto, a falta de verticalizações dos estacionamentos (Imagem 36), demonstra que a relação entre o investimento e o retorno obtido com a construção de uma edificação não são compensadores na visão de muitos proprietários.



Imagem 36. Projeção do potencial construtivo desperdiçado

Fonte: Acervo e adaptação do autor.

Incentivo no parâmetro construtivo vigente, a partir da classificação dos estacionamentos subterrâneos como área não computável é outro mecanismo do nº 184/2000 que evidencia a verdadeira preocupação em livrar os estacionamentos do pavimento térreo. Entretanto a falta de adesão demonstra que o custo é um grande entrave. De acordo com a NBR 12721 (ABNT...,2006), a implantação do subsolo como garagem pode ser estimada utilizando se o coeficiente de equivalência de 50% a 75% do CUB (custo unitário básico). Para situação de Curitiba, o CUB para torre comercial (padrão normal - tabela de março/2014) equivale a R\$1.137,28/m², ou seja, o custo do

subsolo equivaleria a cerca de R\$568,64 ~ R\$852,96/m². O decreto trabalha com a contrapartida que o investimento inicial seria diluído com o tempo, somado a receita maior alcançada pelo aproveitamento do térreo para lojas comerciais. Porém, conclui-se que a intenção dos proprietários é alcançar o rápido retorno do investimento no valor de compra ou locação, assim como a consolidação de um subsolo obriga tirar o terreno do seu estado de mínima intervenção, com o intuito de aproveitamento para fins especulativos.

Com a aprovação da lei municipal Nº 11.266, em 16 de dezembro de 2004, o município regulamenta os instrumentos de política urbana vigente no Estatuto da cidade, Lei Federal Nº 10.257/2001, fixando os principais pontos para aplicação de alíquotas progressivas ao IPTU para imóveis inutilizados ou subutilizados, sendo:

“(...) § 1º Considera-se não edificado o lote ou gleba onde o coeficiente de aproveitamento é igual a zero.

§ 2º Considera-se subutilizado, o lote ou gleba edificados, nas seguintes condições:

a) situados em eixos estruturais e de adensamento, áreas com predominância de ocupação residencial e áreas de ocupação mista que contenham edificação cuja área construída represente um coeficiente de aproveitamento inferior a 5,0% (cinco por cento) do coeficiente de aproveitamento previsto na legislação de uso e ocupação do solo;

b) situados em áreas com destinação específica e que contenham edificação de uso não residencial, cuja área destinada ao desenvolvimento da atividade seja inferior a 1/3 (um terço) da área do terreno, aí compreendidas áreas edificadas e não edificadas necessárias à complementação da atividade;

c) imóveis com edificações paralisadas ou em ruínas situados em qualquer área.”

Um importante avanço está na definição de parâmetros para classificar um imóvel como subutilizado. A grande maioria dos estacionamentos conta com impermeabilização do piso e uma cobertura simples para sombreamento dos carros, fechamentos em alvenaria ou outro material no seu entorno. Para efeitos da lei, tais áreas contabilizam como área construída o que exclui tais empreendimentos da lei supracitada.

Entretanto, conforme afirmado sucessivamente, as construções não são efetivamente consolidadas em um padrão para abrigar estrutura de melhor qualidade técnica e arquitetura verticalizada, o que de fato muito se assemelha a um lote subutilizado.

No Decreto municipal 212/2007, consta o Anexo I – 26. Estacionamento Comerciais, no qual resume todos os aspectos de projeto para estacionamentos. Chama a atenção para a taxa de permeabilidade exigida, 25%, na implantação para aprovação do projeto.

No plano teórico, os estacionamentos comerciais por serem lotes pouco edificados e abertos possuem uma facilidade de prever área de infiltração da água pluvial, podendo ser exigida uma taxa ainda maior. Entretanto, em quase todos os estacionamentos comerciais analisadas, principalmente as de uso exclusivo, não há o respeito nem aos parâmetros mínimos exigidos pela legislação (Imagem 37 e 38), apontando provável falha na fiscalização.



Figura 37. Estacionamento aberto e sem área impermeável



Figura 38. Estacionamento parcialmente coberto e sem área permeável

Em resumo, medidas legislativas existem e demonstram a preocupação na capital paranaense em tentar efetivar a requalificação do centro através de reformulação legislativa. O que demonstra que ações mais pontuais, diretas e de conscientização são necessárias para despertar o interesse da iniciativa privada detentora dos estacionamentos comerciais. Conforme SHIRVANI (1985, P. 171 *apud* DEL RIO, P. 112):

“(...)Se os incentivos disponíveis não forem suficientemente atrativos para o empreendedor não há sentido nem mesmo em oferecê-los.”

8. CONCLUSÃO DA PESQUISA

Tendo em vista a configuração dos estacionamentos atuais, foi concluída que é importante intervir para que o mesmo apresente propostas para atenuar os aspectos negativos e participar ativamente no meio urbano, acomodando as premissas da sustentabilidade: espaços mais democráticos, com uma maior dinâmica econômica e ambientalmente mais correto (ROGERS, 2012, *passim*).

Com base nas condicionantes apresentadas na análise dos resultados, elaboraram-se pautas com idéias, pois uma das premissas da presente pesquisa está em alimentar a continuidade das discussões e reflexões sobre o tema.

8.1. A diversificação sócio-econômica do espaço

Recentemente, os *parklets* (Imagem 39 e 40), demonstraram uma forma inovadora de fomentar espaços de convivência, bicicletários em detrimento do estacionamento de veículo e principalmente, levantaram um grande questionamento sobre o uso exclusivo do solo público por veículos.



Imagem 39 e 40. *Parklets* instalados pelo Instituto Mobilidade Verde, São Paulo.
Fonte: Disponível em http://mobilidadesustentavel.blog.uol.com.br/arch2013-11-01_2013-11-30.html.
Acesso em 15/02/2014.

A idéia encontra-se em franca expansão para a capital paranaense. A apropriação da vaga pública de veículo organizado por um ato popular (Imagem 41 e 42) demonstra que o assunto não pode ser mais ignorado pelas autoridades municipais e que necessitam de uma maior discussão dos espaços restritos aos veículos.



Imagem 41 e 42. A população ocupa a vaga de veículo inspirada nos *parklets*, na Rua Cândido de Abreu, Curitiba.
Fonte: AURELIANO (2014)

Nessa linha de pensamento, a própria comunicação visual das vagas públicas delimita que o espaço é exclusivo e específico para acomodação dos veículos automotores, táxis, motocicletas e outros (Imagem 43). É óbvio que o intuito é de sinalização e orientação dos usuários, porém, se formos ao fundo à interpretação, indiretamente, temos a impressão que o espaço público é priorizado ao uso do transporte individual não sendo admitida a ocupação dela senão o especificado pelo órgão municipal. A Imagem 44, uma situação hipotética em que uma bicicleta ocupa uma das vagas públicas destinada a veículo, busca realizar a sustentação na afirmação anterior de forma satírica. Em adição, a Imagem 44 citada critica a legalidade, pois a bicicleta não deixa de ser um “veículo” de até 1,8 toneladas.



Imagem 43. Comunicação visual do sistema EstaR
Fonte: Acervo do autor



Imagem 44. Bicicleta ocupando um espaço público “exclusivo” para automóveis.
Fonte: Acervo do autor

Outro ponto de discussão é quanto à temporalidade dos espaços. Os *parklets* citados quebram o paradigma de um ponto de encontro fixo como uma praça, devido a sua possibilidade de remoção ou relocação, provando que espaço pode ser mutável e não necessitam ser exatamente consolidado e findo com sua implementação.

Muito antes da concepção do *parklet*, as ocupações das vagas de veículos para outros finalidades são existentes. A instalação de ambulantes e outras estruturas semelhantes (Imagem 45 e 46), ação regulamentada pelo Decreto municipal nº 990/2004, é um tipo de comércio muito valorizado pela população e traz benefícios econômicos, pois permite a inserção direta da pessoa física no setor terciário, com menor capital financeiro.

Independente da sua estrutura, muitas vezes precárias, o ponto em questão é que o comércio ambulante nas vias emerge uma relevante reflexão a cerca das vagas públicas de veículos, pelo qual, o uso “exclusivo” pode ser compartilhado e diversificado, e principalmente, bem aceitos pela população.



Imagem 45. Comércio ambulante com estrutura de “carrinhos” no centro de Curitiba.
Fonte: Acervo do autor.

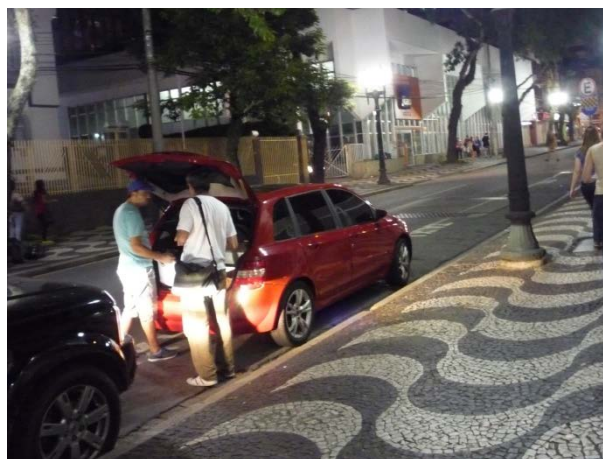


Imagem 46. Comércio ambulante de doces realizado diretamente com veículo adaptado no centro de Curitiba.
Fonte: Acervo do autor.

No que tange ao presente tema, o comércio e espaços de convivência é o principal motor para tornar os estacionamentos comerciais mais diversificados e integrados a malha urbana.

Baseado no levantamento da presente pesquisa, são cerca de 260 lotes destinados ao estacionamento no centro urbano e distribuídos de forma bastante irregular. Entretanto, se conseguíssemos através da conscientização e legislação, mudar a abordagem: o proprietário não iria ter mais uma vaga de veículo para “alugar” com dimensões de 2,40m x 5,00m ou 12,00 m², conforme legislação municipal para dimensionamento das vagas de

estacionamento. Mas sim uma área nobre de 12,00 m² disponível para aproveitamento em diversas outras finalidades econômicas.

Assim, a deficiência que é a distribuição irregular de estacionamentos poderia se tornar uma potencialidade pela introdução de uma gama variável de atividades comerciais em diversas localidades do centro urbano, podendo abrigar desde o pequeno produtor e comerciante até empresas de grande porte que teriam a possibilidade de locar um espaço temporário.

Como exemplo, o proprietário poderia instalar quiosques, bancas de loja, *stands* de empresas interessadas em promoção e outras diversas possibilidades, conforme a demanda do local e do próprio estacionamento.

A viabilização dependeria de uma maior flexibilização da concessão de uso e principalmente, abonos fiscais para os proprietários seriam algumas premissas para que a vaga de veículo tenha uso menos restritivo.

Em um exercício da idéia, as Imagens 47 e 48 demonstram a projeção da proposta, pelo qual o estacionamento poderia coexistir com quiosques ligados a alimentação.



Imagem 47. Estacionamento comercial com grande área útil.
Fonte: Google Street View©

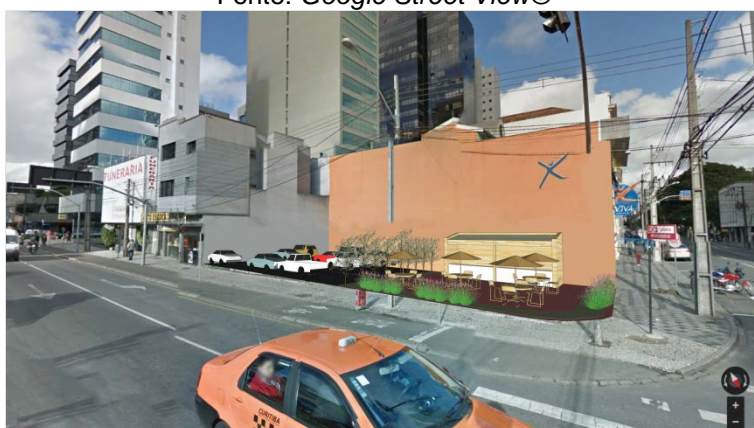


Imagem 48. Estacionamento comercial com seu uso compartilhado.
Fonte: Google Street View©. Adaptação do autor

8.2. O respeito ao entorno

É notável a falta de preocupação dos estacionamentos comerciais com o seu entorno ou quando simplesmente ignoram a mesma, visando exclusivamente seu funcionamento, pois do ponto de vista econômico, os estacionamentos não precisam ser necessariamente atrativos no meio externo. Portanto caberia uma obrigatoriedade na disciplina no seu projeto.

Um exemplo marcante das citadas na análise é o muro cego de alvenaria. Tal deficiência torna-se ainda mais prejudicial para a malha urbana quando localizadas em lotes de esquina, pois amplia os pontos cegos tanto para os pedestres e aos veículos (Imagem 49). Um tratamento de esquina positivo pode ser encontrado no cruzamento entre a Rua Lamenha Lins e Avenida Visconde de Guarapuava (Imagem 50) pelo qual o espaço foi transformado em um espaço de conveniência com área verde.



Imagem 49. Cruzamento entre a Rua André de Barros e Rua Barão do Rio Branco.
Fonte: Acervo do autor.



Imagem 50. Cruzamento entre a Rua Lamenha Lins e Avenida Visconde de Guarapuava.
Fonte: Acervo do autor.

O aumento de critério nas legislações e código de posturas específicas são peças-chaves para coibir a instalação de estacionamentos sem preocupação ao entorno. Entretanto, de nada adianta se não houver uma fiscalização e controle por parte dos órgãos municipais.

8.3. O aumento dos espaços verdes

A falta de atendimento pelos estacionamentos dos parâmetros de permeabilidade exigidos pela norma, conforme constatada na análise, é uma grande perda no âmbito ecológico e na infraestrutura urbana.

Por serem espaços de pouca ocupação, os estacionamentos poderiam acomodar espaços verdes que atenuaria a própria condicionante: um local de acondicionamento do automóvel e contribuidor indireto para a emissão de gases poluentes no meio urbano.

Se voltarmos ao levantamento realizado, foram contabilizadas 236.927,80 m² de ocupação superficial pelos estacionamentos comerciais, de uso exclusivo e misto. Se propormos uma situação hipotética, pelo qual o estacionamento deveria reservar 30% para áreas verde que contemplasse o plantio de arborização, teríamos o seguinte números (Tabela 4):

Tabela 4 – Lotes de estacionamentos no Centro com diferentes taxas de permeabilidade

	Área (m ²)
Lotes sem a taxa de permeabilidade - 0%	236.927,80
Lotes com a taxa de permeabilidade mínima exigida pela legislação - 25%	59.231,95
Lotes com reserva de espaço verde - 30%	71.078,34

Fonte: Levantamento do autor, 2014

É pertinente observar que caso a taxa de permeabilidade exigida pelo Decreto 212/2007, 25%, fosse cumprida, teríamos um ganho efetivo de quase 60.000 m² em escoamento das águas pluviais. Se tivéssemos uma legislação que direcione 30% do lote dos estacionamentos para área verde, teríamos uma área de aproximadamente 71.000 m², equivalente a área total do Passeio Público que possui 69.285 m². (IPPUC, 2010).

No que tange a medidas pontuais, sugere-se a instalação de telhado verde em troca das coberturas simples de fibrocimento. Por consistir uma tecnologia ainda de custo elevado e pouco divulgado, poderia ser viabilizado um abatimento pela empresa cedente do material em troca da divulgação da mesma. Pelo fato da maioria dos estacionamentos serem no térreo e desprovido de cobertura ou semi-coberto, o cliente do estacionamento teria uma fácil visualização da tecnologia.

Na questão dos espaços verdes, a conscientização ecológica e melhor apresentação das tecnologias disponíveis para construções sustentáveis são importantes para combinação dos interesses econômicos e ambientais.

8.4. As intervenções pontuais no âmbito da sustentabilidade urbana

A lei municipal nº 9.803, 3 de janeiro de 2000, ao regulamentar a modalidade da transferência do direito de construir prevista no Estatuto da Cidade, traz a materialização

de uma medida mitigadora que visa proteger o patrimônio histórico, social e ambiental com contrapartidas ao proprietário original. Embora sem relação com os estacionamentos, apresenta-se a lei como uma sugestão de reforma legislativa, pelo qual a deficiência do baixo aproveitamento do potencial construtivo nos estacionamentos poderia ser estudada para permitir uma apropriação para usos de interesse da comunidade através de parcerias ou incentivos fiscais aos proprietários.

De acordo com exposto anteriormente, é importante que os espaços de estacionamentos particulares contribuam na formação de espaços mais democráticos, ecologicamente corretos e economicamente ativos. É sugerido um exercício de idéia (Imagem 51), pelo qual a laje superior seria aproveitada com cobertura vegetal em uma forma de mitigação da impermeabilização do solo. Conseqüentemente, o proprietário poderia aproveitar esse novo espaço para instalar feiras e quiosques, trazendo benefício aos próprios clientes do estacionamento e captando novos usuários. Aqui o termo “novos clientes” é extremamente pertinente, pois significa novos usos e pessoas com interesses distintos ao estacionamento permanecendo no mesmo espaço, atendendo aos preceitos dos JACOBS (2000, loc. cit.).



Imagem 51. Estacionamento existente com espaço de convivência e área verde.
Fonte: Acervo e adaptação do autor.

Uma sugestão de igual importância seria uma comissão municipal que analise possibilidades pontuais de intervenção e definam melhores diretrizes para a especificidade do local e os respectivos incentivos. No campo das idéias, foi proposta uma intervenção específica para um estacionamento localizado defronte ao Terminal Guadalupe (Imagem 50 e 51). A concepção está em suprir a demanda por bicicletários para integração modal, mantendo o estacionamento no térreo.



Imagem 52. Estacionamento existente próximo ao Terminal Guadalupe.
Fonte: *Google Street View*©

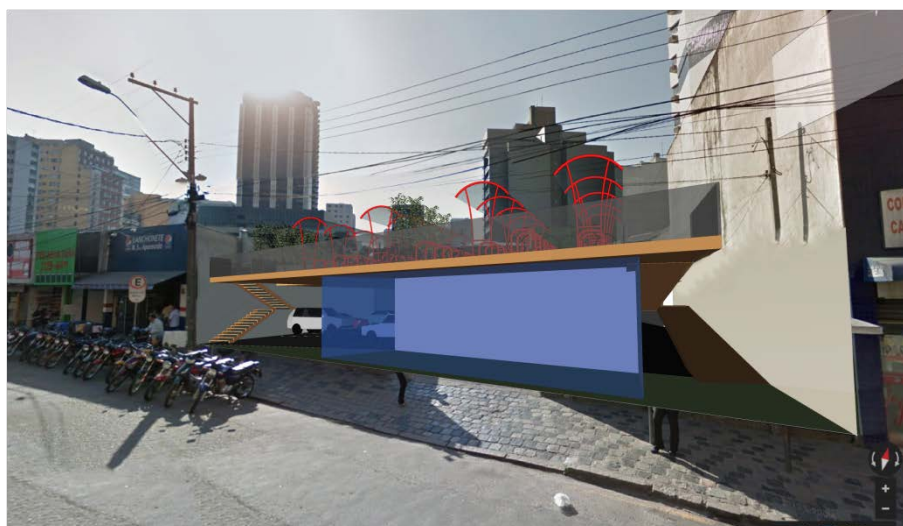


Imagem 53. Estacionamento próximo ao Terminal Guadalupe com bicicletários.
Fonte: *Google Street View*©. Adaptação do autor.

As intervenções poderiam ser trabalhadas para juntar a necessidade do desenvolvimento urbano com os incentivos previamente ofertados, com um maior detalhamento do instrumento na legislação e maior clareza dos objetos e vantagens ao investidor para que projetos sustentáveis tenham a iniciativa do próprio proprietário do local.

9. CONCLUSÃO GERAL

O presente trabalho focou-se na análise crítica da situação atual dos estacionamentos no centro urbano no que tange a sua quantidade e a qualidade sócio-urbana, com intuito de extrair conclusões a respeito do panorama atual desses estabelecimentos.

A partir das correntes existentes da sustentabilidade urbana, torna-se mister fomentar espaços, seja ela pública ou privada que entrem em concordância com uma paisagem urbana mais viva e mais democrática. Por outro lado, atenta-se para o crescimento silencioso da dependência do automóvel em todos os segmentos, bem como gerar reflexão a respeito da apropriação espacial para interesses exclusivos do transporte individual, em tempos que são preconizados a requalificação do centro urbano e melhoria da mobilidade urbana.

A existência e a manutenção dos espaços destinados aos estacionamentos particulares são ecos do planejamento urbano conciliado com incentivo para uso do automóvel. Entretanto, o caminho a ser traçado não está em negar tal atividade econômica e sim, repensar no espaço ocupado por ela. Um dever que cabe não somente aos planejadores urbanos, mas de toda a comunidade. Pois o descaso sobre o tema, apenas aumentará em curto prazo, a demanda por mais espaços para veículos que corroboram para criação de mais estacionamentos com infraestrutura mínima e focada nos interesses especulativos dos imóveis.

Como ficou evidenciado, regulamentações e incentivos por melhores espaços de estacionamento particular são existentes por parte dos órgãos municipais. Entretanto, é necessário um refinamento dos mesmos com intuito de torná-los mais pragmáticos e específicos para as necessidades locais, bem como repensar nas contrapartidas dos investidores para aderirem aos incentivos. Por conseguinte, reforça-se uma diretriz válida para todas as questões legislativas analisadas: fiscalização e controle. De nada adianta o esforço em meios para direcionar corretamente o espaço, se não houver um maior respeito e o correto cumprimento pelos beneficiados.

Por conseguinte, a conscientização para os investidores e população, das intenções que as leis de incentivos pretendem atingir é determinante para efetividades das políticas pelas melhorias contínuas no desenho urbano.

Novas idéias e margem para intervenção nos estacionamentos visando o *benchmarking* de boas práticas no âmbito sustentável foram colocadas para discussão.

Portanto o presente trabalho não se encerra em si, possuindo o intuito de deixar novos rumos a serem desenvolvidos sobre o tema.

Atualmente, Curitiba vive de glórias de iniciativas passadas. Como comprovação, Curitiba é apontado internacionalmente como um modelo sustentável nas intervenções pontuais, como exemplo, a Rua das Flores como o centro urbano projetado para pedestres e a pedreira Paulo Leminski como uma paisagem degradada sendo convertido em centro cultural (ROGERS, 2012, P. 58-61). Porém, tais intervenções são datadas em meados de 1970 a 1990, resultando em grande expectativa no momento atual pelas boas práticas na capital paranaense. Uma grande chance da capital paranaense voltar novamente a ter destaque, assim como reafirmar sua condição de “cidade ecológica” seria atentar para as condicionantes existentes no meio urbano, como são os estacionamentos. Mas ao invés de negá-las, utilizar os mesmos para viabilizar intervenções pontuais que possam levar ao encontro da requalificação urbana.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. 254 p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTACIONAMENTOS. **Revista Parking Brasil, Número 10**. São Paulo. 2013. Disponível em <<http://www.abrapark.com.br/revista/10.pdf>>. Acesso em: 26 de março de 2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 12721: Avaliação de custos unitários de construção para incorporação imobiliária e outras disposições para condomínios edifícios — Procedimento**. Rio de Janeiro, 2006.

AURELIANO, Valquir. **Ciclistas fazem ato por mais espaço para bicicletas na cidade**. Disponível em <<http://www.xvcuritiba.com.br/2014/03/ciclistas-fazem-ato-por-mais-espaco.html>>. Acesso em 12/03/2014.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Calculadora do cidadão - Índice IGP-M/FGV**.

Disponível em

<<https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0/publico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores>>. Acesso em: 10 de abril de 2014.

BONDARUK, Roberson Luiz. **A prevenção do crime através do desenho urbano**. Curitiba: Ed. do Autor, 2007. 326 p.)

CURITIBA. **Decreto nº 184/2000**. Institui incentivos para galerias comerciais e edifício de uso habitacional na Zona Central, estabelece condições para implantação de estacionamentos privativos e coletivos e dá outras providências.

_____. **Decreto nº 1021/2013**. Estabelece normas para estacionamento ou garagem de veículos.

_____. **Decreto nº 212/2007**. Aprova o Regulamento de Edificações do Município de Curitiba e dá outras providências. Anexo I – Item 26. Estacionamentos Comerciais.

_____. **Lei Municipal nº 11.266/2004.** Dispõe sobre a adequação do plano diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade - Lei Federal Nº 10.257/01, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do município.

_____. **Lei Ordinária nº 9803/2000.** Dispõe sobre a Transferência do Potencial Construtivo.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: PINI, 1990. 198 p.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR. **Análise da pesquisa de preços de estacionamentos.** Curitiba, 2005. Disponível em <<http://www.procon.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=257>>. Acesso em: 10 de março de 2014.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana.** Curitiba: Juruá, 2007. 107 p.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Curitiba em dados.** 2010.

Disponível em <http://curitibaemdados.ippuc.org.br/Curitiba_em_dados_Pesquisa.htm>. Acesso em: 10 de abril de 2014

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona: G. Gili, 2012. 180 p.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE CURITIBA. EstaR. Disponível em <<http://setran.curitiba.pr.gov.br/estar>>. Acesso em: 10 de março de 2014.

_____. Requerimento de acesso à informação pública, Lei 12.527/2011, protocolado sobre o nº 74-000306/2014. Disponível em ANEXO B.

SIPINSKI, Carlos José Bechel. **Os terrenos usados como estacionamento de veículos e seu impacto na paisagem no centro de Curitiba**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-graduação em Cidade, Meio Ambiente e Políticas Públicas, 2005. 64 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Sao Paulo: Martins Fontes, 2000. 510 p.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 7. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013. 137 p.

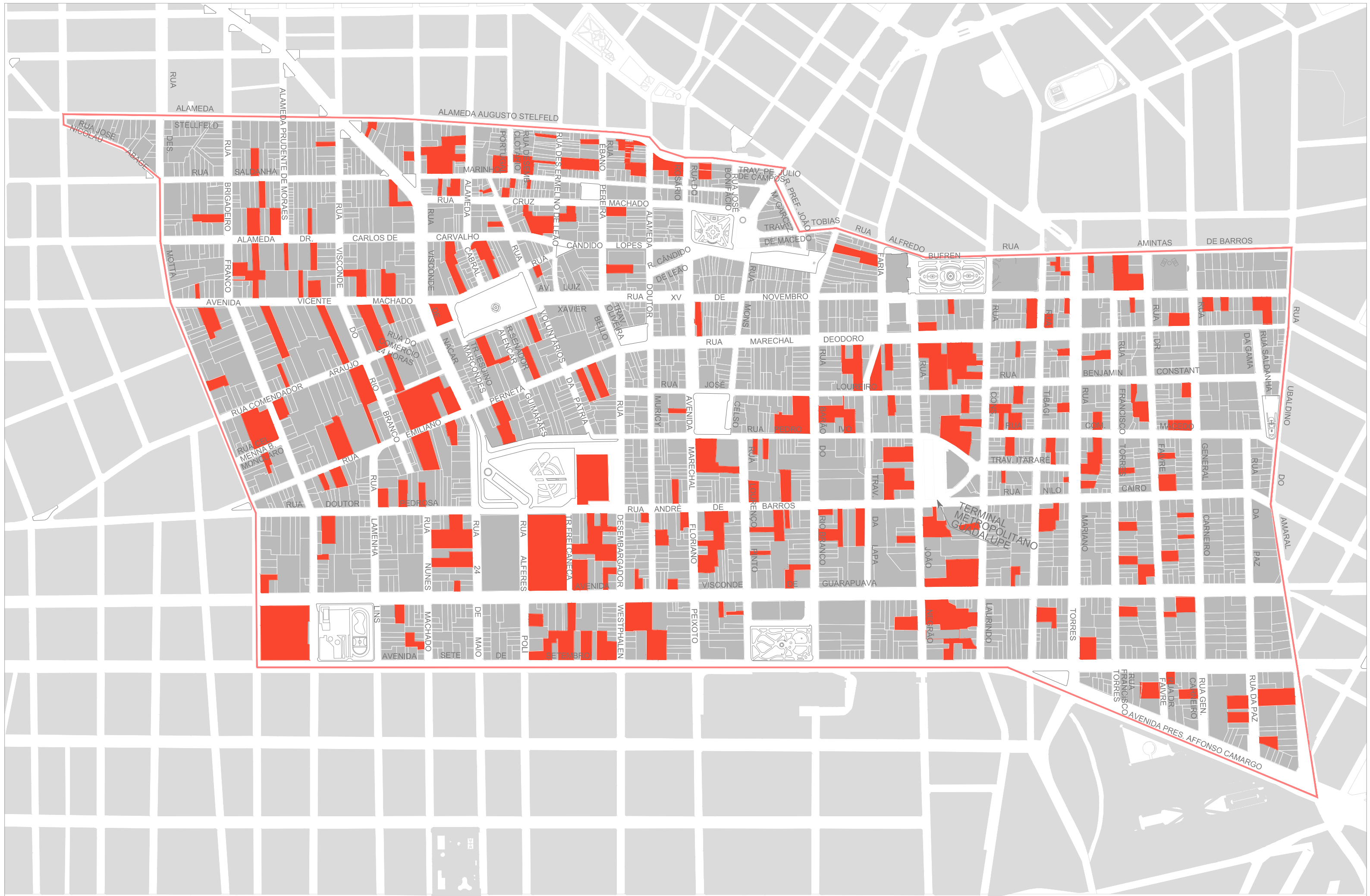
MENEZES, Claudino Luiz. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente: a experiência de Curitiba**. 2. ed. Campinas: Papirus, 2001. 198 p.

VOITCH, Talita Boros. **Transporte alternativo ainda é realidade distante**. Material veiculado no jornal Gazeta do Povo em 13 de fevereiro de 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1446893>>. Acesso em 17 de março de 2014.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Distribuição dos estacionamentos comerciais no centro de Curitiba – Mapa Ampliado, sem escala.

APÊNDICE B - Distribuição dos estacionamentos comerciais no centro de Curitiba, classificados por tipologia – Mapa Ampliado, sem escala.



ESTACIONAMENTOS COMERCIAIS

BAIRRO CENTRO (LIMITES)

ANEXOS

ANEXO A - Orientação para Elaboração de Projeto de Edificações – Estacionamento Comercial (Parte integrante do Decreto nº212/2007)

ANEXO B - Requerimento de acesso à informação pública, Lei 12.527/2011, protocolado sobre o nº 74-000306/2014



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA
PARTE INTEGRANTE DO DECRETO N.º 212/07
REGULAMENTO DE EDIFICAÇÕES
ANEXO I

APÓS CHECAGEM DE TODOS OS ITENS REFERENTES A CADA TÍTULO DEVERÁ SER ASSINALADO O CAMPO CORRESPONDENTE. NO CASO DE NÃO ATENDIMENTO DE DETERMINADO ÍTEM O PROJETO DEVERÁ SER READEQUADO ANTES DE SER PROTOCOLADO PARA A 1ª ANÁLISE

ORIENTAÇÃO PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO DE EDIFICAÇÕES

26 ESTACIONAMENTO COMERCIAL

ZONEAMENTO / SISTEMA VIÁRIO – ONDE O USO É PERMITIDO – LEI N.º 9.800 / 2000 E DEC. N.º 188 / 2000

- VERIFICAR CAMPO “USOS PERMITIDOS – COMERCIAL” NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO.
 OBSERVAÇÃO: O USO DE ESTACIONAMENTO COMERCIAL ENQUADRA-SE COMO “COMÉRCIO E SERVIÇO DE BAIRRO”.

Atende	Não Atende	Não se aplica

PARÂMETROS DO ZONEAMENTO – LEI N.º 8.681 / 1995 E D ECRETO N.º 971 / 1995

PORTE MÁXIMO	- VERIFICAR ITEM “ÁREA MÁXIMA DE CONSTRUÇÃO”, NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO. - NAS VIAS PRIORITÁRIAS E NAS VIAS EXTERNAS, DEVERÁ SER ADOTADO O PORTE MÁXIMO DA ZONA ONDE SE SITUA O LOTE.
COEFICIENTE	- VERIFICAR PARÂMETROS PARA CONSTRUÇÃO, NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO.
TAXA DE OCUPAÇÃO	- VERIFICAR PARÂMETROS PARA CONSTRUÇÃO, NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO. - NÃO SERÁ CONSIDERADO NO CÁLCULO DA TAXA DE OCUPAÇÃO: SUPERFÍCIE OCUPADA POR ESCADA ENCLAUSURADA, À PROVA DE FUMAÇA E OUTROS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA PREVISTOS PELAS NORMAS TÉCNICAS (ABNT).
ALTURA DA EDIFICAÇÃO	- VERIFICAR PARÂMETROS PARA CONSTRUÇÃO, NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO.
TX DE PERMEABILIDADE	- NO MÍNIMO, 25% DE ÁREA PERMEÁVEL, DEMOSNTRADA NA IMPLANTAÇÃO.
RECUO FRONTAL	- VERIFICAR PARÂMETROS PARA CONSTRUÇÃO, NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO.
OBSERVAÇÃO	- OS PARÂMETROS PARA CONSTRUÇÃO DEVERÃO SER CONSIDERADOS EM RELAÇÃO À ÁREA REMANESCENTE DO LOTE, QUANDO HOVER ATINGIMENTO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

PASSEIO NA VIA PÚBLICA – DECRETO N.º 1.066 / 2.006

- QUANDO O LOTE POSSUIR TESTADA PARA VIA DOTADA DE PAVIMENTAÇÃO, DEVERÁ SER IMPLANTADO PASSEIO CONFORME PARÂMETROS ESTABELECIDOS PELO DECRETO N.º 1.066 / 2.006, INDICANDO-SE NA IMPLANTAÇÃO O DETALHAMENTO DO MESMO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

MURO – LEI N.º 11.095 / 2004 E DECRETO N.º 526 / 1991

MURO FRONTAL - ALTURA MÁXIMA DE 2,20m, EXCETO PARA GRADIL, TELAS OU SIMILARES.

- MURO LATERAL**
- ALTURA MÁXIMA NA FAIXA DO RECUO PREDIAL 2,20m. NO RESTANTE DO LOTE 10,00m.
 - ALTURA MÍNIMA, FORA DA FAIXA DO RECUO PREDIAL 1,80m.
 - EM SACADAS, JUNTO ÀS DIVISAS, É OBRIGATÓRIO A EXECUÇÃO DE PAREDE DE VEDAÇÃO OU MURO, COM ALTURA MÍNIMA DE 1,80m.
- CHANFRO DE ESQUINA**
- OBRIGATÓRIO PARA LOTES SITUADOS EM ESQUINA, COM EXTENSÃO MÍNIMA DE 2,50m.
 - A JUÍZO DO DEPARTAMENTO PODERÁ SER DISPENSADO CONFORME O DISPOSTO NO ART. 103 DA LEI 11.095/2.004

Atende	Não Atende	Não se aplica

RECUO FRONTAL

- CENTRAL DE GÁS**
- TOLERADA, DEVENDO A MESMA CONSTAR NA IMPLANTAÇÃO COMO "REMOVÍVEL SEM ÔNUS A PMC".
- GUARITA**
- TOLERADA COM ÁREA MÁXIMA DE 6,00m² (INCLUSO OS BEIRAIS), DEVENDO A MESMA CONSTAR APENAS NA IMPLANTAÇÃO COMO "REMOVÍVEL SEM ÔNUS A PMC".
- ESCADA**
- TOLERADA PARA ACESSO AO PAVIMENTO TÉRREO, DEVENDO A MESMA SER VEDADA LATERALMENTE E CONSTAR APENAS NA IMPLANTAÇÃO COMO "REMOVÍVEL SEM ÔNUS A PMC".
- AJARDINAMENTO**
- O RECUO FRONTAL DEVERÁ POSSUIR AJARDINAMENTO E APRESENTAR PERMEABILIDADE, SENDO TOLERADA PAVIMENTAÇÃO PARA OS ACESSOS.
- LIXEIRAS**
- DEVERÃO SER LOCADAS NO INTERIOR DO LOTE, EM LOCAL DE FÁCIL ACESSO À COLETA (LEI 11.095 / 2004). ALTURA MÁXIMA 2,20m.
- PLATAFORMA DE ELEVAÇÃO**
- TOLERADA PARA GARANTIR A ACESSIBILIDADE DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ACESSO DE PEDESTRES – LEI N.º11.095 / 2004 LEI N.º 10098/2000 E DECRETO N.º 5296/2004

- QUANDO A EDIFICAÇÃO POSSUIR USO MISTO, O ACESSO RESIDENCIAL NÃO PODERÁ SER EFETUADO ATRAVÉS DO INTERIOR DE UNIDADES COMERCIAIS OU DO HALL DE USO COMERCIAL.
- LARGURA MÍNIMA DO ACESSO 1,20m.
- LARGURA MÁXIMA DO ACESSO 1,80m.
- DEVERÁ OFERECER CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE AO TÉRREO PARA OS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS (INCLUSIVE QUANDO A VAGA ESPECIAL PARA ESTES ESTIVER SITUADA NO SUBSOLO).
- INCLINAÇÃO MÁXIMA DE RAMPA DESTINADA A PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS 8%. LARGURA MÍNIMA 1,20m. DEVERÁ SER IMPLANTADO CORRIMÃO EM AMBOS OS LADOS DA RAMPA.
- DEVERÁ SER IMPLANTADO PATAMAR SEMPRE QUE A EXTENSÃO DA RAMPA FOR IGUAL A 9,00m.
- QUANDO A INCLINAÇÃO VARIAR DE 6 A 8%, DEVERÁ SER PREVISTO "PISO ANTIDERRAPANTE".
- NA IMPOSSIBILIDADE DA IMPLANTAÇÃO DE RAMPA PARA PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS, PODERÁ SER IMPLANTADA PLATAFORME DE ELEVAÇÃO.
- O ACESSO DE PEDESTRES DEVERÁ SER INDEPENDENTE DO ACESSO DE VEÍCULOS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ACESSOS DE VEÍCULOS – DECRETO N.º 582 / 1990

- LARGURA DOS ACESSOS**
- ACESSO EM MÃO ÚNICA, MÍNIMO 3,00m.
 - ACESSO EM MÃO DUPLA, MÍNIMO 5,00m.
 - LARGURA MÁXIMA DO ACESSO 7,00m.
 - OBSERVAÇÃO: PARA ESTACIONAMENTO COM NÚMERO DE VAGAS SUPERIOR A 30, O ACESSO E A SAÍDA DEVERÃO SER INDEPENDENTES, OU EM MÃO DUPLA.
- GUIAS REBAIXADAS**
- EXTENSÃO MÁXIMA IGUAL A LARGURA DO ACESSO MAIS 25%, LIMITADA A 7,00m.
 - ESPAÇAMENTO MÍNIMO ENTRE GUIAS REBAIXADAS 5,00m. (26)

DISTÂNCIA DA ESQUINA	- PARA ESTACIONAMENTOS COM ÁREA ATÉ 2.000m ² , A DISTÂNCIA MÍNIMA EM RELAÇÃO AO ENCONTRO DOS ALINHAMENTOS PREDIAIS DEVERÁ SER DE 10,00m. - PARA ESTACIONAMENTOS COM ÁREA SUPERIOR A 2.000,00m ² , A DISTÂNCIA MÍNIMA EM RELAÇÃO AO ENCONTRO DOS ALINHAMENTOS PREDIAIS DEVERÁ SER DE 25,00m.
ÁREA DE ACUMULAÇÃO (26)	- ESTACION.COM ATÉ 1.000m ² – 1 CANALETA DE ESPERA C/ EXT. DE 10,00m - ESTACION.COM ATÉ 2.000m ² – 1 CANALETA DE ESPERA C/ EXT. DE 15,00m - ESTACION.COM ATÉ 5.000m ² – 2 CANALETAS DE ESPERA C/ EXT. DE 20,00m - ESTAC.SUPERIOR A 5.000m ² – 2 CANALETAS DE ESPERA C/ EXT. DE 25,00m - OBSERVAÇÃO: AO FINAL DA CANALETA DE ESPERA, DEVERÁ LOCALIZAR-SE A GUARITA DE CONTROLE.
RAMPAS	- LARGURA MÍNIMA 3,00m. INCLINAÇÃO MÁXIMA 25%. TRECHO EM NÍVEL DE 3,50m (EXTENSÃO). ALTURA LIVRE MÍNIMA 2,00m.
CIRCULAÇÃO NO RECUO	- O ACESSO DE VEÍCULOS, NO RECUO FRONTAL OBRIGATÓRIO, DEVERÁ OCUPAR UMA FAIXA DE NO MÁXIMO 7,20m.
SINALIZAÇÃO	- OS ACESSOS DE VEÍCULOS DEVERÃO TER SINALIZAÇÃO DE ADVERTÊNCIA PARA PEDESTRES.
ACESSOS INDEPENDENTES	- A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS E PEDESTRES DEVERÁ SER INDEPENDENTE.

Atende	Não Atende	Não se aplica

DIMENSIONAMENTO - DECRETO N° 582 / 1990

DIMENSÕES DAS VAGAS	- MÍNIMO 2,40m x 5,00m LIVRE DE QUALQUER OBSTÁCULO.
DIMENSÕES DA CIRCULAÇÃO	- 3,00m P/ VAGA PARALELA A CIRCULAÇÃO - 2,50m P/ VAGA DISPOSTA COM INCLINAÇÃO DE 30° - 3,50m P/ VAGA DISPOSTA COM INCLINAÇÃO ENTRE 31 E 45° - 5,00m P/ VAGA DISPOSTA COM INCLINAÇÃO ENTRE 46 E 90°
ARBORIZAÇÃO	- ESTACIONAMENTO DESCOBERTO DEVERÁ DISPOR DE 1 ÁRVORE PARA CADA 4 VAGAS.
OBSERVAÇÃO:	- NÃO É PERMITIDO ESTACIONAMENTO NA FAIXA DO RECUO FRONTAL, INCLUSIVE CIRCULAÇÃO E MANOBRA. - ADMITIDA VAGA PRESA, FACE MANOBRISTAS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ESTACIONAMENTO COMERCIAL NA ZONA CENTRAL – ZC – DECRETO N.º 184 / 2000

- OS ESTACIONAMENTOS COMERCIAIS SITUADOS ME ZONA CENTRAL DEVERÃO APRESENTAR LOJAS COMERCIAIS VOLTADAS PARA A VIA PÚBLICA, EM TODA A TESTADA DO LOTE, NO PAVIMENTO TÉRREO. COM EXCEÇÃO DAS VIAS EXTERNAS, ONDE É PROIBIDO COMÉRCIO.
- PARA IMPLANTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO COMERCIAL NA ZONA CENTRAL, DEVERÁ SER CONSULTADO O DECRETO N.º 184 / 2000, SE É PERMITIDO, EM FUNÇÃO DA(S) VIA(S) ONDE SITUA-SE O LOTE.

Atende	Não Atende	Não se aplica

COBERTURA – CALHAS, PLATIBANDAS E BEIRAIS – CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO.

PLATIBANDA	- OBRIGATÓRIA QUANDO A COBERTURA OU BEIRAL SITUAR-SE NA DIVISA DO LOTE, OU SUBLOTE, OU AINDA DISTAR MENOS DE 0,25m DA DIVISA.
CALHA	- OBRIGATÓRIA QUANDO A COBERTURA OU BEIRAL DISTAR MENOS DE 0,75m EM RELAÇÃO À DIVISA DO LOTE OU SUBLOTE.
BEIRAL	- DEVERÁ POSSUIR EXTENSÃO MÁXIMA DE 1,20m NA FAIXA DO RECUO FRONTAL.

- COM EXTENSÃO SUPERIOR A 1,20m DEVERÁ TER SUA ÁREA DE PROJEÇÃO EXCEDENTE COMPUTADA COMO ÁREA CONSTRUÍDA.
- SOBRE FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DE DRENAGEM DEVERÁ POSSUIR ALTURA MÍNIMA DE 4,50m.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ESTRUTURA EM BALANÇO

MARQUISE

- O EDIFÍCIO SITUADO NO ALINHAMENTO PREDIAL PODERÁ SER DOTADO DE MARQUISE SOBRE O PASSEIO, A QUAL DEVERÁ SER EM BALANÇO, POSSUIR EXTENSÃO MÁXIMA DE 2,00m, DISTAR NO MÍNIMO DE 0,50m EM RELAÇÃO AO MEIO FIO, POSSUIR ALTURA LIVRE DE NO MÍNIMO 2,80m, NÃO CAUSAR INTERFERÊNCIA NA ILUMINAÇÃO E ARBORIZAÇÃO DA VIA PÚBLICA E AS ÁGUAS PLUVIAIS DEVERÃO ESCOAR PARA O INTERIOR DO LOTE.

BALANÇO SOBRE PASSEIO

- O EDIFÍCIO SITUADO NO ALINHAMENTO PREDIAL PODERÁ CONTER BALANÇOS SOBRE O PASSEIO, DESDE QUE NÃO ULTRAPASSE 1,20 m E A DISTÂNCIA AO MEIO FIO NÃO SEJA INFERIOR A 0,50m, DEVENDO A ALTURA LIVRE DO PASSEIO AO LIMITE INFERIOR DO BALANÇO SER IGUAL OU SUPERIOR A 2,80m.

BALANÇO SOBRE RECUO

- O BALANÇO MÁXIMO DE PAVIMENTOS, SOBRE O RECUO FRONTAL DEVERÁ SER DE 1,20m, DESDE QUE O MESMO OBEDEÇA A DISTÂNCIA MÍNIMA DE 2,50m DO ALINHAMENTO PREDIAL.
- ALTURA LIVRE MÍNIMA DE 2,40m ENTRE O PAVIMENTO EM BALANÇO E O PISO.

DEMAIS BALANÇOS

- O PAVIMENTO EM BALANÇO COM EXTENSÃO SUPERIOR A 1,20m DEVERÁ TER SUA ÁREA DE PROJEÇÃO EXCEDENTE COMPUTADA COMO ÁREA CONSTRUÍDA.

Atende	Não Atende	Não se aplica

AFASTAMENTO DAS DIVISAS – LEI N.º 9.800 / 2000 E CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO

- VERIFICAR PARÂMETROS PARA CONSTRUÇÃO, “AFASTAMENTO DAS DIVISAS”, NA CONSULTA PARA FINS DE CONSTRUÇÃO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

AFASTAMENTO ENTRE BLOCOS

- O AFASTAMENTO ENTRE BLOCOS DEVERÁ SER IGUAL A UMA VEZ O AFASTAMENTO EM RELAÇÃO ÀS DIVISAS (FACULTADO PARA EDIFICAÇÕES COM ATÉ DOIS PAVIMENTOS E SEM ABERTURAS).

Atende	Não Atende	Não se aplica

CIRCULAÇÃO INTERNA (CORREDORES) / ESCADAS - ÁREAS COMUNS

CORREDOR PRINCIPAL

- LARGURA MÍNIMA 1,20m.

ESCADA PRINCIPAL

- LARGURA MÍNIMA 1,20m, SENDO PROIBIDOS DEGRAUS EM LEQUE.

ESCADA SECUNDÁRIA

- LARGURA MÍNIMA 0,90m. OBS: SOMENTE PARA ADMINISTRAÇÃO, SERVIÇOS INTERNOS E ACESSO AO MEZANINO DE USO ADMINISTRATIVO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ELEVADORES

- 1 ELEVADOR PARA EDIFICAÇÃO COM ALTURA SUPERIOR A 9,50m, DA SOLEIRA DE ENTRADA AO ÚLTIMO PISO, EXCETO QUANDO ESTE FOR DE USO EXCLUSIVO DO PENÚLTIMO.

- 2 ELEVADORES PARA EDIFICAÇÃO A PARTIR DE 8 PAVIMENTOS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ÁREAS NÃO COMPUTÁVEIS – DECRETO N°692 / 2001

- SUPERFÍCIE OCUPADA POR ESCADAS ENCLAUSURADAS, POR PAVIMENTO.
- POÇO DE ELEVADOR.
- CENTRAIS DE GÁS, ELÉTRICA E DE AR CONDICIONADO.
- ÁREAS OCUPADAS COM CASA DE MÁQUINAS, CAIXA D'ÁGUA E BARRILETE.
- ÁREA DOS PAVIMENTOS SITUADOS EM SUBSOLO, DESTINADA A ESTACIONAMENTO EXCLUSIVO DA EDIFICAÇÃO.
- ÁREA OCUPADA PELO PISO TÉCNICO.

OBSERVAÇÃO 1 – SÃO ÁREAS CONSTRUÍDAS NÃO CONSIDERADAS PARA O CÁLCULO DO COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO.

OBSERVAÇÃO 2 – PARA EFEITO DE TAXA DE OCUPAÇÃO, NÃO SERÃO CONSIDERADOS:

- SACADAS, BALCÕES OU VARANDAS, ATÉ O LIMITE DE 6,00m² POR UNIDADE IMOBILIÁRIA.
- SUPERFÍCIE OCUPADA POR ESCADAS ENCLAUSURADAS, A PROVA DE FUMAÇA E OS DEMAIS COMPARTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA ATENDER OS DISPOSITIVOS PREVISTOS NAS NORMAS TÉCNICAS DA ABNT, POR PAVIMENTO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

DETERMINAÇÃO DA COTA DE NÍVEL DO PAV.TÉRREO – QUANDO EXISTIR SUBSOLO – DECRETO N.º555 / 1988

- LOTE COM UMA TESTADA** - ADOTA-SE A COTA DO MEIO FIO, MEDIDA NO EIXO DO LOTE, MAIS 1,20m.
- LOTE DE ESQUINA** - ADOTA-SE A MÉDIA DAS COTAS DO MEIO FIO, MEDIDAS NO EIXO DO LOTE, DE AMBAS AS TESTADAS, MAIS 1,20m.
- TESTADA P/ RUAS OPOSTAS** - ADOTA-SE A COTA DO MEIO FIO, MEDIDA NO EIXO DO LOTE, MAIS 1,20m, EM RELAÇÃO A CADA UMA DAS VIAS, DIVIDINDO-SE O LOTE E CRIANDO-SE PLATÔS.
- LOTE COM ACLIVE ACENTUADO** - QUANDO O DESNÍVEL NA FAIXA DO RECUO FRONTAL FOR SUPERIOR A 2,00m PODERÁ SER ADOTADO O NÍVEL MEDIANO DO TERRENO, NA PROJEÇÃO DA FACHADA, MAIS 1,20m, NÃO PODENDO NESTE CASO, SER REMOVIDA A FAIXA DE TERRA CORRESPONDENTE AO PERFIL NATURAL DO TERRENO, COM EXCEÇÃO DO ACESSO DE VEÍCULOS, O QUAL PODERÁ POSSUIR UMA LARGURA MÁXIMA DE 3,00m.
- LOTE COM DECLIVE** - PARA LOTES COM DECLIVE PARA OS FUNDOS E DESNÍVEL MÍNIMO DE 2,00m NA FAIXA DO RECUO FRONTAL, DEVERÁ SER ADOTADO O NÍVEL MEDIANO DO TERRENO, NA PROJEÇÃO DA FACHADA MAIS 1,20m, QUANDO SE TRATAR DE EDIFICAÇÕES COM PROFUNDIDADE ATÉ 30,00m. PARA EDIFICAÇÕES COM PROFUNDIDADE SUPERIOR A 30,00m DEVERÁ SER ADOTADO O NÍVEL MEDIANO DO TERRENO, MEDIDO NO CENTRO DA EDIFICAÇÃO, MAIS 1,20m.
- OBSERVAÇÃO** - PARA LOTES COM TESTADA SUPERIOR A 30,00m, O CÁLCULO DOS NÍVEIS DEVERÁ SER EFETUADO ADOTANDO-SE TRECHOS ENTRE 15,00 E 30,00m.
- EM PROJETOS CONTENDO MAIS DE UMA UNIDADE, OU BLOCO, INDICAR RESPECTIVOS NÍVEIS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

SUBSOLO – DECRETO N.º555/1988

- OS COMPARTIMENTOS SITUADOS EM SUBSOLO, DESTINADOS AO USO DE GARAGEM OU ESTACIONAMENTO, PODERÃO OCUPAR A TOTALIDADE DA ÁREA DO TERRENO, EXCLUÍDAS AS ÁREAS DO(S) RECUO(S) FRONTAL(IS) E DE PERMEABILIDADE MÍNIMA.
- OS COMPARTIMENTOS SITUADOS EM SUBSOLO, DESTINADOS A OUTROS USOS – ÁREAS COMPUTÁVEIS (NÃO MENCIONADOS ACIMA), DEVERÃO OBEDECER A TAXA DE OCUPAÇÃO PREVISTA PARA A ZONA, ALÉM DO(S) RECUO(S) FRONTAL(IS) E DA PERMEABILIDADE MÍNIMA.

Atende	Não Atende	Não se aplica

MEZANINO – DECRETO N.º 761 / 1991

LOCALIZAÇÃO	- PISO INTERMEDIÁRIO (AVARANDADO) VINCULADO AO PAVIMENTO TÉRREO, COM ACESSO POR ESTE PAVIMENTO.
ÁREA	- MÍNIMO 1/3 E MÁXIMO ½ DA ÁREA ÚTIL DA UNIDADE COMERCIAL AO QUAL ESTÁ VINCULADO.
OBSERVAÇÕES	- CONSIDERADO COMO ÁREA COMPUTÁVEL. - ENTRA NO CÔMPUTO PARA CÁLCULO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO. - NÃO É CONSIDERADO UM PAVIMENTO. - OBEDECER A UM PÉ-DIREITO MÁXIMO DE 5,50m (VÃO LIVRE). - ACESSO EXCLUSIVAMENTE PELA UNIDADE COMERCIAL A QUAL ESTÁ VINCULADO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

PISO TÉCNICO

SERÁ TOLERADA A EXECUÇÃO DE UM PISO TÉCNICO DESTINADO A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E TUBULAÇÕES COM ALTURA MÁXIMA DE 2,00m.

Atende	Não Atende	Não se aplica

INSTALAÇÕES SANITÁRIAS – LEI ESTADUAL 13331/2001, DEC.5711/2002 E NBR 9050.

- DEVERÁ POSSUIR 1 SANITÁRIO POR UNIDADE COMERCIAL.
- DEVERÁ SER PREVISTA INSTALAÇÃO SANITÁRIA DIFERENCIADA, COM CÍRCULO INSCRITO LIVRE DE NO MÍNIMO 1,50m, PARA PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ALTURA DA EDIFICAÇÃO – RESOLUÇÃO N.º 04 / 2000 - CM U

- A ALTURA DA EDIFICAÇÃO DEVERÁ SER LIMITADA EM 4,20m ATÉ O PONTO MAIS ALTO DA COBERTURA. EXCETO EM ZC E SETOR ESTRUTURAL, ONDE NÃO HÁ LIMITAÇÃO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ALTURA DO PÉ-DIREITO – DECRETO N.º 761 / 1991

- | | | |
|---------------------------------|--------------|--------------|
| - ÁREA DE SERVIÇOS | MÍNIMO 2,40m | MÁXIMO 3,60m |
| - ÁREA DE ESTACIONAMENTO | MÍNIMO 2,20m | MÁXIMO 4,20m |
- ESCADAS / RAMPAS INTERNAS DEVERÃO POSSUIR ALTURA LIVRE MÍNIMA DE 2,00m, EM QUALQUER PONTO.

Atende	Não Atende	Não se aplica

ILUMINAÇÃO / VENTILAÇÃO

- OS AMBIENTES DEVERÃO POSSUIR ILUMINAÇÃO E VENTILAÇÃO DIRETA PARA O EXTERIOR, EXCETO BANHEIROS, DESPENSAS / DEPÓSITOS E CIRCULAÇÃO INTERNA, ONDE É TOLERADO ILUMINAÇÃO E VENTILAÇÃO ZENITAL, DUTOS DE VENTILAÇÃO E VENTILAÇÃO MECÂNICA.

DIMENSÕES DOS DUTOS	- VERTICAL: DIÂMETRO MÍNIMO DE 0,50m (VISITÁVEL NA BASE) - HORIZONTAL: LARGURA MÍNIMA IGUAL À LARGURA DO COMPARTIMENTO A VENTILAR. ALTURA MÍNIMA 0,20m E COMPRIMENTO MÁXIMO 6,00m. - DEVERÃO POSSUIR LIGAÇÃO DIRETA PARA O EXTERIOR E NÃO APRESENTAR MUDANÇA DE DIREÇÃO EM NENHUM PONTO. (FACULTADO PARA VENTILAÇÃO FORÇADA).
----------------------------	---

Atende	Não Atende	Não se aplica

USO E CONSERVAÇÃO RACIONAL DA ÁGUA – DECRETO Nº 293/2006.

- OBRIGATÓRIA IMPLANTAÇÃO DE MECANISMOS DE CAPTAÇÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS, NAS COBERTURAS DAS EDIFICAÇÕES, AS QUAIS DEVERÃO SER ARMAZENADAS PARA POSTERIOR UTILIZAÇÃO EM ATIVIDADES QUE NÃO EXIJAM O USO DE ÁGUA TRATADA.
- OBRIGATÓRIA UTILIZAÇÃO DE APARELHOS E DISPOSITIVOS REDUTORES DO CONSUMO DE ÁGUA, TAIS COMO BACIA SANITÁRIA DE VOLUME REDUZIDO DE DESCARGA E TORNEIRAS DOTADAS DE AREJADORES.
- CONSTRUÇÕES COM MAIS DE 5.000,00M² DEVERÃO PREVER SISTEMA DE COLETA E TRATAMENTO DE ÁGUAS SÉRVIDAS DE ACORDO COM AS NORMAS VIGENTES E POSTERIOR REUTILIZAÇÃO DA ÁGUA EM PONTOS ONDE NÃO SE FAZ NECESSÁRIO O USO DE ÁGUA POTÁVEL.

Atende	Não Atende	Não se aplica

VISTOS DE OUTROS ÓRGÃOS

- VISTAR O PROJETO NO CORPO DE BOMBEIROS QUANDO A ÁREA TOTAL DA EDIFICAÇÃO ULTRAPASSAR 750,00m² OU POSSUIR ALTURA SUPERIOR A 2 PAVIMENTOS.
- VISTAR NA SMOP/OPO QUANTO A PERMEABILIDADE DO LOTE E/OU IMPLANTAÇÃO DE MECANISMO DE CONTENÇÃO DE CHEIAS.

Atende	Não Atende	Não se aplica

CONSIDERAÇÃO FINAL

- OS ITENS RELACIONADOS NA PRESENTE ORIENTAÇÃO PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO SE REFEREM ESPECIFICAMENTE ÀS PARTICULARIDADES DE ESTACIONAMENTO COMERCIAL, DEVENDO OS MESMOS SER UTILIZADOS EM CONJUNTO COM O(S) FORMULÁRIO(S) CORRESPONDENTE(S) AO(S) OUTRO(S) USO(S), QUANDO HOVER.

Atende	Não Atende	Não se aplica

Curitiba, dede 20.....

Assinatura do Autor do Projeto



INFORMAÇÃO

Requerimento de Informação – 12.527/2011

(Lei de Acesso à Informação)

Protocolo nº 74-000306/2014

Curitiba, 25 de março de 2014.

Prezado Senhor:

Em resposta ao Protocolizado nº. 74-000306/2014 seguem informações prestadas pelo Departamento de Fiscalização desta SETRAN.

Atenciosamente.


Mônica Pimentel de Souza Lobo
Superintendente
Secretaria Municipal de Trânsito



Prefeitura Municipal de Curitiba
Descrição do Parecer do Trâmite

Folha °
RUBRICA:.....

PROCOLO Nº 74-000306/2014

DE : SMAD / ADAP2G - GERENCIA DE PROCOLO

PARA : SMAD / ADAP2G - GERENCIA DE PROCOLO

REQUERIMENTO PARA SOLICITAÇÃO DE ACESSO À INFORMAÇÃO

DADOS DO INTERESSADO

Nome Completo/ Razão Social: Alvaro Massaharu Komiya

CPF/CNPJ: 05916665962

Endereço : Avenida Visconde de Guarapuava Numero: 3698

Bairro: Centro CEP: 80250-220

Cidade: Curitiba UF: PR

E-mail: alvaro_mk@yahoo.com.br

Telefone: (41) 9918-7005

ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO:

Prezados,

Sou estudante da Universidade Tecnológica do Paraná (UTFPR) e realizo uma pesquisa para minha especialização a cerca do sistema "EstaR" no Centro de Curitiba.

Gostaria de solicitar informações administrativas a cerca de números que mostrem crescimento ou decréscimo dos serviços "EstaR" em Curitiba. Como exemplo, se pudesse fornecer valores da arrecadação anual dos talões dos EstaR dos últimos anos.

Aguardo retorno. Desde já, obrigado.

Atenciosamente,
Alvaro Komiya

Forma de recebimento da resposta: E-mail

Curitiba , 06 de março de 2014

Usuario WEB da Lei de Acesso a Informação - WEBLAI
SMAD / ADAP2G - GERENCIA DE PROCOLO



CURITIBA

Folha n.º
Rubrica:

INFORMAÇÃO

Protocolo: 74-000306/2014

À
SUPERINTENDÊNCIA-SETRAN

Em resposta a solicitação protocolizada na SETRAN sob n.º 74-000306/2014, informamos que a arrecadação do Estar a partir da criação da Setran, foi a seguinte:

Ano de 2012: R\$ 14.906.416,50

Ano de 2013: R\$ 15.904.445,00

Curitiba, 24 de Março de 2014.

Eder Carlos Rodrigues

Diretor do Departamento de Fiscalização



INFORMAÇÃO

Requerimento de Informação – 12.527/2011

(Lei de Acesso à Informação)

Protocolo nº 74-000306/2014

Curitiba, 10 de março de 2014.

À TRF:

Encaminha-se solicitação de informação, conforme Decreto 1.135/2012, que regula o acesso à informação pública, para resposta até 21 de março de 2014.

Atenciosamente.

Mônica Pimentel de Souza Lobo
Superintendente
Secretaria Municipal de Trânsito