

Lilian Stedile Ferri

**POR CIDADES MAIS HUMANAS:
UMA ANÁLISE ACERCA DA (IN)ARTICULAÇÃO ENTRE
PLANEJAMENTO E PROJETOS URBANOS REALIZADOS NA
ÁREA CENTRAL DE CURITIBA
APÓS A DÉCADA DE 1970**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira.

Florianópolis
2015

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Ferri, Lillian Stedile

Por cidades mais humanas : uma análise acerca da
(in)articulação entre planejamento e projetos urbanos
realizados na área central de Curitiba após a década de
1970 / Lillian Stedile Ferri ; orientador, Luiz Eduardo
Fontoura Teixeira - Florianópolis, SC, 2015.

306 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em
Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. Curitiba. 3. Áreas centrais. 4.
Planejamento urbano. 5. Projetos urbanos. I. Teixeira,
Luiz Eduardo Fontoura . II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e
Arquitetura da Cidade. III. Título.

Lilian Stedile Ferri

**POR CIDADES MAIS HUMANAS:
UMA ANÁLISE ACERCA DA (IN)ARTICULAÇÃO ENTRE
PLANEJAMENTO E PROJETOS URBANOS REALIZADOS NA
ÁREA CENTRAL DE CURITIBA
APÓS A DÉCADA DE 1970**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Florianópolis, 29 de junho de 2015.

Prof.^a Adriana Marques Rossetto, Dr.^a
Coordenadora do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a Soraya Nór, Dr.^a
Universidade Federal
de Santa Catarina

Prof. Gilberto Sarkis Yunes, Dr.
Universidade Federal
de Santa Catarina

Prof. Nelson Popini Vaz, Dr.
Universidade Federal
de Santa Catarina

Prof.^a Madianita Nunes da Silva, Dr.^a
Universidade Federal
do Paraná

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todas as pessoas que, de diferentes maneiras, auxiliaram-me ao longo desse percurso.

Assim, agradeço aos meus pais e irmã, pelo incentivo e essencial apoio em minhas incursões acadêmicas - ao meu pai, especialmente, por ser figura de inspiração na busca constante pelo conhecimento. Também ao restante de minha família e aos amigos de longa data, que, mesmo distantes, sempre se fizeram presentes.

Ao professor e orientador do mestrado, Luiz Eduardo F. Teixeira, pelas necessárias contribuições ao desenvolvimento da dissertação; e aos professores membros das bancas de qualificação e defesa, Soraya Nór, Gilberto Yunes e Nelson Popini Vaz - os apontamentos de todos vocês auxiliaram-me a vislumbrar outras possibilidades na pesquisa.

À professora convidada para também compor a banca de avaliação final desse trabalho, Madianita Nunes da Silva, fica a minha gratidão por gentilmente aceitar o convite de colaborar em mais uma etapa de minha formação acadêmica.

Aos professores do PGAU-Cidade, agradeço o conhecimento oportunizado durante as disciplinas do curso; e à secretária do Programa, Adriana Vieira, sou grata pela prestatividade e gentileza sempre presentes em seu atendimento.

Aos colegas de turma, pelo compartilhamento do aprendizado. Em especial, aos amigos Mariana Junqueira, Everton Rossete Jr., Cristiane Ramos e Diego Yerovi, pelos momentos de companheirismo e reciprocidade - devo muito da leveza dessa caminhada a vocês.

À Coordenação de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de bolsa de estudos ao longo do curso.

À Casa da Memória, da Fundação Cultural de Curitiba (FCC), pela oportunidade de acesso a seu acervo histórico.

À Biblioteca do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) - pelas publicações disponibilizadas - e ao seu Setor de Patrimônio Histórico, que, na figura da querida amiga e especial

incentivadora, Camila Celinski, forneceu preciosas contribuições a esse trabalho de pesquisa.

Por fim, mas não menos importante, a Deus, por permitir tudo ter sido possível.

Mas, saudosista, tudo é progresso. Derrubar os velhos casarões; alargar as estreitas ruelas; retirar a linha de bondes; acabar com os cafezinhos, docemente sentados. Tudo isso e mais um pouco, é o tributo de todos, ao progresso; tudo é olhar para o alto e dizer que lá, lá perto das nuvens, lá no vigésimo e tantos andares, mora o nosso amigo Chico, João, ou seja lá quem for, mas um amigo.

Tudo é viver agitadoamente, sem '*rock-and-roll*', mas agitadoamente, apressadamente, para poder viver. Não interessa ter que olhar para o alto, ter que ter compromissos num número tal, sabendo que não os poderá cumprir, os assume, pois é necessário, mesmo à custa do '*pervintin*', pois a vida deve continuar, o progresso deve ser sempre mais crescente, e a gente tem que viver.

Jamais poderão sentir os velhos, não os velhos que se julgam jovens, a sensação que essa mocidade despreziosa, descuidada, e por vezes apática, sente, naquele pequeno trecho, de hoje, na esquina da rua XV com a Dr. Murici, com os gritos dos atuais cantores e mantenedores de alegria.

Prossiga Curitiba, para o alto, para a frente, para o progresso, pois este tributo não é só teu, mas de todos os móveis e imóveis que te pertencem; que pertencem ao Brasil, que agora terá também Brasília; que pertencem à Terra; e que pertencerão dentro em breve, não só a Lua, mas ainda ao satélite artificial, e se tudo der certo, a Marte, a Vênus, e daí para frente até tudo acabar, se acabar.

(DIÁRIO DO PARANÁ, 29 de março de 1957, p. 09 apud BATISTA; ALVES, 2014, p. 55-56).

RESUMO

A presente pesquisa trata de problemáticas concernentes a intervenções realizadas em espaços urbanos da área central de Curitiba a partir dos anos 1970. A abordagem teórica adotada buscou, primeiramente, propiciar uma reflexão que contribua para o entendimento de como a modernização das cidades pode influenciar sua dinamicidade urbana. Além disso, foram descritos exemplos emblemáticos de modernização urbana ocorridos em Paris, Rio de Janeiro e Curitiba. Para se aproximar do objeto principal da pesquisa, também foram conceituadas as áreas relativas ao planejamento e desenho urbano - aqui, tratado como projeto urbano - além da descrição de um panorama acerca do planejamento urbano realizado em Curitiba. Os novos tipos de cidades e territorialidades, assim como as questões relativas aos centros urbanos nas últimas décadas, também receberam especial atenção e análise. Por fim, de modo a adentrar ao objeto principal de estudo, buscou-se analisar os diferentes modos de articulação entre o planejamento urbano para a área central de Curitiba e cada projeto escolhido. Os projetos urbanos foram definidos em virtude da sua importância para a conformação da área central da cidade na atualidade, além da historicidade inerente a cada iniciativa. Assim, foram apresentadas as distintas maneiras de articulação entre cada intervenção e o planejamento incidente, além da ausência dessa mesma articulação em alguns aspectos.

Palavras-chave: Cidades humanas. Planejamento urbano. Projetos urbanos. Curitiba. Áreas centrais.

ABSTRACT

This research deals with issues concerning interventions in urban spaces of central area of Curitiba from the years 1970. First, the adopted theoretical approach sought to provide a reflection that contribute to the understanding of how the modernization of cities can influence their urban dynamics. Besides of this, emblematic examples of urban modernization occurred in Paris, Rio de Janeiro and Curitiba were described. To approach the main object of the research, were also described the areas related to planning and urban design - here, treated as urban project - beyond the description of a panorama about the urban planning done in Curitiba. The new types of cities and territorialities, as well the issues of urban centers in recent decades, also received special attention and analysis. Finally, in order to come into the main object of study, we sought to analyze the different ways of articulation between the urban planning for the central area of Curitiba and each selected project. The urban projects were defined because of their importance to the conformation of the city's central area today, beyond the historicity inherent in each initiative. So, the different ways of articulation between each intervention and the incident planning were presented, besides the absence of that same articulation in some aspects.

Keywords: Human Cities. Urban planning. Urban projects. Curitiba. Central areas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Av. Central e edifícios em construção, 1905	57
Figura 02: Av. Rio Branco, 1915-1920	57
Figura 03: Av. Central, 1906.....	58
Figura 04: Companhia de Melhoramentos de Curitiba; no centro, Cândido de Abreu	64
Figura 05: Circulação de bondes na Rua XV de Novembro, início do séc. XX.....	65
Figura 06: Rua Barão do Rio Branco em obras, década de 1910	65
Figura 07: Praça Eufrásio Correia após a reforma, 1920	65
Figura 08: Paço Municipal	70
Figura 09: Palacete dos Leões.....	70
Figura 10: Etapas do povoamento do Estado do Paraná durante o século XIX (cidade de Curitiba em destaque).....	126
Figura 11: Caminhos das colônias de imigrantes - final séc. XIX e início XX.....	129
Figura 12: Evolução da ocupação de Curitiba - mapa ilustrativo, sem escala.....	132
Figura 13: Esquema radiocêntrico do Plano Agache	136
Figura 14: Esquema linear do Plano de 1966.....	142
Figura 15: Esquema viário definido no PPU.....	147
Figura 16: Zoneamento - Lei nº 9800/00 - mapa ilustrativo, sem escala	149
Figura 17: Proposta do Macrozoneamento do Plano Diretor 2015	153

Figura 18: Bairro Centro e bairros limítrofes - mapa ilustrativo, sem escala.....	164
Figura 19: Zoneamento incidente na área central - mapa ilustrativo, sem escala.....	170
Figura 20: Imóvel subutilizado em processo de deterioração	173
Figura 21: Imóvel subutilizado: a frente é utilizada como pensão e o fundo está vazio	173
Figura 22: Localização dos espaços urbanos selecionados - mapa ilustrativo, sem escala	178
Figura 23: Rua XV de Novembro, 1933	180
Figura 24: O movimento de um domingo qualquer do ano de 1939, esquina da Rua XV com a Rua Ébano Pereira	180
Figura 25: Obras de execução do calçadão da Rua XV de Novembro, 1972	184
Figura 26: Obras de execução do calçadão da Rua XV de Novembro, 1972	184
Figura 27: Calçadão da Rua XV de Novembro nos anos 1970.....	186
Figura 28: Levantamento de UIP's - mapa ilustrativo, sem escala	192
Figuras 29 a 31: Unidade de Interesse de Preservação, Rua XV de Novembro. Fachada e interior (pavimentos superiores)	193
Figuras 32 a 35: Unidade de Interesse de Preservação, Rua XV de Novembro. Fachada e interior (pátio interno).....	194
Figuras 36 a 39: Unidade de Interesse de Preservação, Rua XV de Novembro. Interior (pavimentos superiores)	195
Figura 40: Calçadão em um dia de semana, 2013.....	202
Figura 41: Calçadão em um domingo à tarde, 2013	202

Figura 42: Rua Barão do Rio Branco, 1915	204
Figura 43: Hotéis e Estação Ferroviária, 1908	204
Figura 44: Levantamento de UIP's - mapa ilustrativo, sem escala	206
Figura 45: Imóveis em arruinamento interno, Rua Barão do Rio Branco	207
Figura 46: Fachadas de imóveis em arruinamento interno	207
Figura 47: Interior em ruínas	208
Figura 48: Imóveis vazios	208
Figura 49: Imóvel vazio	209
Figura 50: Edifício escalonado atrás de UIP (edificação verde), Rua Barão do Rio Branco	212
Figura 51: UIP (edificação verde) e hotéis - ao fundo, a antiga Estação Ferroviária	212
Figura 52: Rua Riachuelo em um domingo à tarde, 2013	214
Figura 53: Rua São Francisco em um domingo à tarde, 2013	215
Figura 54: Local de futuro edifício	215
Figura 55: Placa de futuro edifício	216
Figura 56: Rua Riachuelo, década de 1910	217
Figura 57: Projeto de revitalização da Rua Riachuelo	219
Figura 58: Rua Riachuelo revitalizada, 2011	221
Figura 59: Edificação restaurada	222
Figura 60: Edificação pichada	222

Figura 61: Rua São Francisco após a última revitalização.....	225
Figura 62: Praça de Bolso do Ciclista em execução	227
Figura 63: Praça de Bolso do Ciclista em execução	227
Figura 64: Praça de Bolso do Ciclista finalizada	228
Figura 65: Agentes armados, viaturas e cães circulam no entorno da nova praça	229
Figura 66: Vista geral do Largo da Ordem, em primeiro plano	230
Figura 67: Revitalização do Largo da Ordem, 1980	232
Figura 68: Edificações ociosas e degradadas no Largo da Ordem.....	234
Figura 69: Edificação, Largo da Ordem.....	236
Figura 70: Edificações, Largo da Ordem	236
Figura 71: UIP's e edificações tombadas nas zonas urbanas - mapa ilustrativo, sem escala	243
Figura 72: Entrada da Rua 24 Horas, Rua Visconde de Nácar	245
Figura 73: Lojas da Rua 24 Horas	248
Figura 74: Pontos de ônibus, Praça Rui Barbosa	253
Figura 75: Praça Rui Barbosa; ao fundo, estações-tubo.....	254
Figura 76: Parque de diversões, Praça Rui Barbosa, 1948.....	257
Figura 77: Realização de Congresso Eucarístico na Praça Rui Barbosa, 1953	258
Figura 78: Praça Rui Barbosa, [entre os anos 1960 e 1970]	260
Figura 79: Quartel, em primeiro plano; ao fundo, a Praça Rui Barbosa após sua reurbanização, final dos anos 1950	261

Figura 80: Obras de remodelação da praça; ao fundo, prédio da Rua da Cidadania.....	263
Figura 81: Praça Rui Barbosa, s.d.	264
Figura 82: Pontos de ônibus - ao fundo, edificação da Rua da Cidadania Matriz.....	264
Figura 83: Sistema viário, sistema de transporte e zoneamento.....	268
Figura 84: Sistema viário proposto para o trinário do eixo estrutural nos anos 1970	270
Figura 85: Setores Estruturais Oeste (em primeiro plano) e Sul (em segundo plano)	271
Figura 86: Rede Integrada de Transporte (RIT).....	276
Figura 87: Proposta de execução do metrô em duas fases	280

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Dez bairros mais populosos de Curitiba: décadas de 1970 e 1980.....	250
Tabela 02: Dez bairros mais populosos de Curitiba: década de 1990	251
Tabela 03: Dez bairros mais populosos de Curitiba: décadas de 2000 e 2010.....	251

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP Associação Comercial do Paraná

APPUC Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

BRT *Bus Rapid Transit*

CAU-PR Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná

CIAM Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CIC Cidade Industrial de Curitiba

CMP Central de Movimentos Populares

CODEPAR Companhia de Desenvolvimento do Paraná

COMEC Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba

CREA-PR Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná

FCC Fundação Cultural de Curitiba

Fecomércio-PR Federação do Comércio do Paraná

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Inpespar Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial

INSS Instituto Nacional do Seguro Social

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPPUC Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

IPTU Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana

IS Internacional Situacionista

ISS Imposto Sobre Serviços

ITBI Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis por Atos Inter-vivos

MNLM Movimento Nacional de Luta pela Moradia

PDI's Planos Integrados de Desenvolvimento

PMDU Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano

PMDUS Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável

PPU Plano Preliminar de Urbanismo

RIT Rede Integrada de Transporte

RMC Região Metropolitana de Curitiba

SE Setor Especial Estrutural

SEBRAE Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

Secovi-PR Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná

SE-PE Setor Especial Preferencial de Pedestres

SH Setor Especial Histórico

UFPR Universidade Federal do Paraná

UIP's Unidades de Interesse de Preservação

UNESCO Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNMP União Nacional por Moradia Popular

URBS Urbanização de Curitiba S.A.

VLT Veículo Leve sobre Trilhos

ZC Zona Central

Z-R4 Zona Residencial 4

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	27
1.1	OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS	31
1.2	METODOLOGIA	32
2	A MODERNIDADE E O MEIO URBANO	33
2.1	A CIDADE E A VIDA PSÍQUICA	37
2.2	DAS GRANDES MULTIDÕES AO ISOLAMENTO DO INDIVÍDUO	40
2.3	REFORMAS URBANAS NA MODERNIDADE	46
2.3.1	A Reforma urbana de Haussmann, em Paris	47
2.3.2	Modernização das cidades brasileiras	50
2.3.2.1	A Reforma urbana de Pereira Passos, no Rio de Janeiro	53
2.3.2.2	Cândido de Abreu e os Melhoramentos da Capital, em Curitiba	62
3	POR CIDADES MAIS HUMANAS	73
3.1	CORPORALIDADES URBANAS	78
3.2	ESPAÇOS PÚBLICOS E USO DO SOLO: UMA RELAÇÃO EM CONFLITO	83
3.3	PLANEJAMENTO E PROJETO URBANO: UMA ARTICULAÇÃO NECESSÁRIA	91
3.4	DAS COMUNIDADES ÀS EXTRATERRITORIALIDADES: DISSOLUÇÃO DAS METRÓPOLES?	99
3.4.1	Metrópoles e regiões metropolitanas brasileiras	105
3.5	OS CENTROS URBANOS E A EVOLUÇÃO DAS CIDADES	108
3.5.1	Os processos de decadência e reabilitação de centros urbanos	112
3.5.2	A espetacularização contemporânea	117
4	CURITIBA: OCUPAÇÃO E EVOLUÇÃO URBANA	125
4.1	PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA: UM BREVE PANORAMA	131
4.1.1	O Plano Agache	134
4.1.2	O Plano Wilhelm-IPPUC e seus desdobramentos	138
4.1.2.1	O uso do solo como elemento disciplinador do crescimento urbano	

.....	146
4.2 O PLANEJAMENTO FUTURO DA CIDADE	150
4.3 DA CIDADE IMAGINADA À CIDADE IMAGINÁRIA	155
5 A ÁREA CENTRAL DE CURITIBA	163
5.1 USO DO SOLO NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA	167
5.2 INTERVENÇÕES URBANAS NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: UMA ANÁLISE DE CASOS ESPECÍFICOS	175
5.2.1 O calçadão da Rua XV de Novembro	179
5.2.1.1 Os pedestres e o <i>footing</i> na Rua XV	187
5.2.1.2 O patrimônio edificado, seus usos e desusos	190
5.2.2 O eixo Barão-Riachuelo e a Rua São Francisco	203
5.2.2.1 Ruas Riachuelo e São Francisco: revitalizações de fachada	214
5.2.3 O Largo da Ordem	229
5.2.3.1 Carnavalização no Largo	235
5.2.4 A Rua 24 Horas	244
5.2.4.1 De inovação a fracasso: a cronologia de uma rua	246
5.2.4.2 A população ainda moradora do Centro	249
5.2.5 A Praça Rui Barbosa	253
5.2.5.1 A praça que virou terminal	260
5.2.6 Os Eixos Estruturais e o Sistema Trinário	265
5.2.6.1 A relação entre o sistema viário e o uso e ocupação do solo	271
5.2.6.2 A relação entre o sistema viário e o sistema de transporte coletivo	275
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	283
REFERÊNCIAS	287

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo parte da constatação de que as grandes cidades estão, há diversas décadas, inseridas em processos de intensas transformações urbanas que têm interferido de modo significativo nas relações sociais que nelas se desenvolvem. Correlacionada a isso, está a problemática da existência de contínuos processos de degradação das áreas mais antigas de diversas dessas cidades, e que, geralmente, correspondem às suas áreas urbanas centrais. Assim, essas áreas têm vivenciado situações contraditórias, uma vez que, apesar de possuírem infraestrutura consolidada em relação a outras áreas urbanas, têm apresentado progressivo esvaziamento de população residente (MARICATO, 2001). Diante disso, diferentes autores têm trazido à discussão a necessidade de recuperação da anterior multifuncionalidade destes locais, de modo a promover a circulação e permanência de pessoas em todos os horários e dias da semana, ou seja, a propiciar a dinamicidade de seus espaços urbanos além do horário comercial.

Compreende-se que as funções de determinadas áreas de uma cidade, historicamente, apresentam modificações devido às próprias dinâmicas sociais que as conformam. Assim, tratando-se da recuperação de centros urbanos que passaram, ou estão passando, por processos de degradação e decadência, acredita-se que a redefinição funcional de seus espaços seja um dos itens de grande relevância nas iniciativas de reabilitação a eles concernentes. Além disso, pode ser, ainda, um dos meios de otimizar os investimentos públicos já consolidados nesses locais e conter a expansão do tecido urbano para áreas periféricas - carentes de infraestrutura - bem como para áreas ambientalmente frágeis. É por isso também que, por apresentarem essa infraestrutura consolidada, resultante de investimentos públicos e privados acumulados ao longo de sua história, essas áreas mais antigas estão, em geral, marcadas por cicatrizes profundas em seus territórios, visíveis mediante a existência de imóveis ociosos e/ou subutilizados, que, além de não cumprirem sua função social, contribuem para sua degradação urbana.

Posto isso, no presente trabalho, visa-se à reflexão e análise crítica acerca da relação existente, bem como de sua possível ausência, entre as diretrizes de planejamento urbano e projetos urbanos específicos realizados na área central de Curitiba-PR, após os anos 1970. A escolha do tema deve-se, ainda, à constatação de um visível processo de perda de dinamicidade urbana verificada no bairro Centro, ao longo

das últimas décadas, e que tem extrapolado para partes da área central da cidade.

No atual estágio de crescimento, há uma evidente desproporção entre o espaço construído do centro que não se altera, e a dinâmica do crescimento urbano e metropolitano, traduzidos pelo crescimento populacional e índice de motorização, que ocorre de maneira acelerada e ininterrupta, criando assimetrias e assinalando um futuro preocupante se não forem desenvolvidas políticas e diretrizes que desconcentrem a dinâmica das principais funções urbanas da área central, com ênfase aos aspectos de mobilidade e da renovação física e funcional de áreas degradadas, que apresentam perda histórica da população residente, bolsões de estagnação econômica e de violência urbana (IPPUC, 2008, p. 03).

Outrossim, a definição do recorte espacial - a área central de Curitiba - também está relacionada a estudos realizados em outro momento e que conduziram à constatação de que o limite geográfico do bairro Centro não abrange as dinâmicas presentes nas bordas dos bairros a ele contíguos, que também apresentam caráter de área urbana central; logo, na presente pesquisa, adotar-se-á esse mesmo recorte. Em relação à escolha do recorte temporal - da década de 1970 aos dias atuais - a mesma deve-se, sobretudo, ao fato de que foi a partir dos anos 1970, principalmente, que grandes intervenções urbanas começaram a se destacar e a contribuir com o modelamento de Curitiba tal como a cidade passou a ser vivenciada e, sobretudo, vista, nos anos subsequentes, contribuindo para a sua fama de cidade-modelo - a qual passou a ser questionada, recentemente. Entretanto, não será negligenciada a abordagem de um panorama geral acerca de algumas iniciativas levadas a cabo na capital a partir do início do século XX, bem como em décadas posteriores.

A partir disso, pode-se dizer que a presente dissertação encontra-se dividida em capítulos que buscam trazer à luz as discussões acima mencionadas, de modo a alcançar objetivos previamente definidos. Portanto, no capítulo subsequente a esse - segundo capítulo da

dissertação - optou-se pelo enfoque da modernidade, época considerada paradigmática em se tratando de intervenções realizadas em áreas urbanas consolidadas, apresentando influências diretas nas dinâmicas sociais advindas posteriormente. Aqui, é necessário dizer, a escolha recai para essa categoria específica de intervenção, visto que concerne à mesma estrutura urbana daquela referente ao principal objeto de estudo da pesquisa: uma área consolidada. Desse modo, são abordadas intervenções que se inserem nesse contexto e que foram realizadas com o advento da modernidade. Primeiramente, apresenta-se breve panorama da reforma de Haussmann em Paris, considerada emblemática quando se trata de tal viés dos estudos urbanos; de modo semelhante, retrata-se a reforma empreendida por Pereira Passos na cidade do Rio de Janeiro, considerada reflexo e espelho da iniciativa de Haussmann, e paradigma para inúmeras intervenções em outras cidades brasileiras - inclusive, para Curitiba. Por fim, é apresentado o contexto do plano de melhoramentos urbanos ocorrido nos primeiros anos do século XX em Curitiba, e liderado por Cândido de Abreu, então prefeito da época.

Com o terceiro capítulo, priorizam-se as abordagens relativas à eminente necessidade de que nossas cidades sejam mais humanas, visto que sua estrutura urbana pode interferir, diretamente, na vida psíquica de seus cidadãos. Nesse sentido, são apresentadas visões que permitam a compreensão dessa constatação, como a de Gehl (2013) que atenta que, no último meio século, principalmente, a dimensão humana nas cidades tem sido negligenciada, não se mostrando prioritária nos processos de desenvolvimento urbano. Conforme o autor, em cidades economicamente desenvolvidas, tal negligência deve-se, sobretudo, ao planejamento aplicado, bem como à motorização crescente da população. Também nas cidades de países emergentes, esses fatores, aliados ao aumento da população, contribuem para quadros semelhantes.

Os pontos centrais são respeito pelas pessoas, dignidade, entusiasmo pela vida e pela cidade como lugar de encontro. Nesses quesitos, não existem grandes diferenças entre os sonhos e desejos das pessoas nas várias partes do mundo. [...] Em mais larga medida do que conhecemos hoje, no futuro o planejamento urbano deve começar com as pessoas. É barato, simples, saudável e sustentável construir cidades para as pessoas - bem como é uma política óbvia para atender aos desafios do século XXI. Já está mais

do que na hora de redescobrimos a dimensão humana no planejamento urbano - no mundo todo (GEHL, 2013, p. 229).

Assim, nesse mesmo capítulo, buscou-se adentrar a discussão a respeito das esferas do planejamento urbano e do desenho urbano - que, nesse trabalho, é tratado como projeto urbano - visto que tais áreas do conhecimento serão, no final, analisadas em sua relação com a área Central de Curitiba; desse modo, optou-se por apreender os conceitos inerentes a essas atividades, bem como sua evolução ao longo do tempo. Continuando a discussão, são apresentadas diferentes tipologias de cidades - analisando-se desde o papel desempenhado por uma comunidade, até as atuais extraterritorialidades - e impondo-se o questionamento se a metrópole é um conceito ainda passível de dissolução. Também é apresentado breve histórico acerca da institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil, claramente inseridas na área de abrangência do planejamento urbano. O fechamento do capítulo dá-se com um panorama acerca dos centros urbanos e seu papel na evolução das cidades, além dos processos de decadência e reabilitação urbana, pelos quais muitos passam, culminando na problemática questão da espetacularização dessas áreas na contemporaneidade.

No capítulo subsequente da dissertação, capítulo 4, aproxima-se do foco principal da pesquisa: apresenta-se a cidade de Curitiba, sua evolução urbana, bem como as iniciativas de planejamento urbano levadas a cabo a partir dos anos 1940. Ademais, são priorizadas análises a respeito da afamada posição de cidade-modelo da capital paranaense, e do legado deixado por Jaime Lerner, que, por três vezes, esteve à frente da administração da cidade. Além disso, abre-se espaço a indagações a respeito do futuro do planejamento urbano local, visto que o presente ano refere-se ao momento de revisão do plano diretor vigente.

Por fim, o último capítulo de desenvolvimento compõe um panorama de algumas iniciativas realizadas na área central de Curitiba após os anos 1970 e suas reverberações ainda na contemporaneidade. Por meio de pesquisas bibliográficas e em campo, bem como de entrevistas e consultas a órgãos municipais que têm trabalhado diretamente com essas questões, objetivou-se a composição de um arcabouço teórico crítico relativo a esse tema - considerado de extrema relevância e pertinência ao desenvolvimento da cidade atual, e que,

portanto, não mereceria ser negligenciado ou, então, tratado com superficialidade.

Posto isso, além das questões acima apresentadas, todo o trabalho de pesquisa - empreendido em um período relativo aos anos de 2013 a 2015 - partiu do princípio, defendido por diferentes autores, da ideia de cidade como obra que contém os produtos diretos das distintas épocas nela vivenciadas.

A distinção entre passado e presente é um elemento essencial da concepção do tempo. É, pois, uma operação fundamental da consciência e da ciência históricas. Como o presente não se pode limitar a um instante, a um ponto, a definição da estrutura do presente, seja ou não consciente, é um problema primordial da operação histórica (LE GOFF, 2012, p. 201).

Portanto, foi, sobretudo, sob o viés historicista - e humanista - que se pretendeu abordar essa tão emblemática área de Curitiba, detentora, também, de um significativo e diversificado acervo patrimonial. Assim, percorrendo diferentes iniciativas nela realizadas durante diversas décadas, buscou-se apreender a dinamicidade urbana presente, e/ou ausente, em seus espaços de uso público.

1.1 OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

O objetivo principal da presente pesquisa é a reflexão, discussão e análise da maneira mediante a qual têm sido empreendidas diferentes intervenções urbanas na área central de Curitiba, desde os anos de 1970 à atualidade. Nesse sentido, o principal aspecto que se busca compreender é em que medida deu-se uma possível articulação entre os referidos projetos e o planejamento urbano incidente. Portanto, inserem-se, nesse contexto, os seguintes objetivos específicos:

1. Apresentar discussões a respeito de iniciativas de modernização de áreas urbanas e sua influência nos modos de vivenciar o meio urbano.

2. Trazer à luz problemáticas concernentes às áreas centrais das grandes cidades, que têm alternado processos de decadência e reabilitação de seus espaços públicos e de seu patrimônio edificado.

3. Empreender arrolamento e análise detalhada de relevantes projetos urbanos realizados na área central de Curitiba nas últimas décadas, que, por meio de diferentes abordagens, ocasionaram processos que têm influenciado, diretamente, a dinamicidade urbana contemporânea.

1.2 METODOLOGIA

Ao longo do desenvolvimento da dissertação, priorizou-se a formação de um necessário embasamento teórico que colaborasse com a análise crítica acerca do objeto principal da pesquisa, em seu final. Assim, para tanto, o método escolhido para esse desenvolvimento foi o de caráter exploratório e bibliográfico - inicialmente, buscou-se o suporte de pesquisa mediante consulta em materiais relacionados ao objeto de estudo, bem como naqueles pertinentes, e, concomitantemente, fez-se a seleção e definição de experiências em nível local.

Prezou-se, ainda, pela interdisciplinaridade dos referenciais teóricos em virtude da grande contribuição que esse fator poderia agregar às análises dos projetos urbanos escolhidos para descrição. O caráter da pesquisa foi moldado, principalmente, por pressupostos apresentados por pesquisadores que investigam as questões relacionadas tanto à modernização das grandes cidades, quanto à abordagem a respeito de intervenções urbanas que visam somente à estetização e espetacularização das cidades e/ou ao congelamento de seu patrimônio construído.

A exploração desses referenciais ocorreu por meio do acesso a livros, periódicos locais, artigos e pesquisas acadêmicas que tratam dos temas desenvolvidos ou de assuntos a eles correlatos. Ademais, priorizou-se a consulta à legislação urbanística pertinente e visitas a órgãos gestores de iniciativas em nível local, com destaque para o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) - responsável pelos projetos urbanos e o planejamento da cidade - e à Casa da Memória, da Fundação Cultural de Curitiba (FCC), detentora de importante acervo documental relativo à história urbana curitibana.

2 A MODERNIDADE E O MEIO URBANO

A modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável (BAUDELAIRE, 1988, p. 174).

A opção por iniciar o presente estudo nesse momento histórico - a modernidade - é fruto da constatação da importância do mesmo mediante seus desdobramentos ainda nos dias atuais, que se configuram como resquícios daquela época. Ademais, trata-se de um período em que importantes e revolucionárias intervenções ocorreram no meio urbano, repercutindo e criando modelos para diversas outras cidades desde então. Assim, partindo-se do princípio de que a modernização de uma cidade “simultaneamente inspira e força a modernização da alma dos seus cidadãos” (BERMAN, 2007, p. 177), entende-se que tal panorama faz-se necessário para compreender as diversas situações que ainda permeiam o universo no qual está imerso o homem citadino contemporâneo, e que, assim como outrora, ainda o instigam.

Apesar de diversos autores atribuírem datas distintas para o início da modernidade, há determinado consenso de que seus primeiros vestígios foram propulsionados por inúmeras e diferentes fontes, entre as quais: as grandes descobertas no campo científico, a revolução industrial, a intensa explosão demográfica e a conseqüente urbanização, a criação de sistemas de comunicação de massa e o fortalecimento de movimentos sociais. Em relação, especificamente, à intensa onda de migração das áreas rurais para as áreas urbanas, a mesma se configura como uma das mais impressionantes mudanças ocorridas na era moderna, uma vez que caracterizou o declínio do modo de produção e de vida do campesinato, realizado desde a era neolítica, em que as principais fontes de sustento vinham diretamente da natureza (HOBSBAWN, 1995).

Portanto, foi com o advento da industrialização, no século XIX, e a grande massa de desenraizados migrando para as áreas urbanas, que a paisagem das grandes cidades sofreu profundas modificações. Desse modo, a paisagem da cidade moderna tornou-se o cenário das multidões em movimento nas ruas; em virtude disso, o espaço urbano passou a ser alvo de intervenções que buscavam, em sua maioria, priorizar e aperfeiçoar o fluxo existente.

O espetáculo da multidão nas ruas, a concentração da população num mesmo espaço, a moradia precária e super-habitada, a faina obsessiva das fábricas e o movimento alucinante de pessoas e mercadorias preparam a civilização que está por vir. [...] A nova civilização, portadora dos ideais do progresso e da crença no poder das ciências, tirará das ruas das grandes cidades europeias sua energia constituidora (PECHMAN, 1994, p. 03).

Para Coelho Netto (2001), a era moderna configura-se, também, como o período em que o conhecimento tornou-se especializado, ou seja, em que a sociedade foi se tornando cada vez mais complexa e multifacetada. Outra característica intrínseca à modernidade é a distinção ou separação de campos outrora relacionados, como a fé, a política, a ciência e a arte - ação diretamente impulsionada pelo Iluminismo. Entretanto, há que se ressaltar que, também na contemporaneidade, ainda existem diversos locais em que tal faceta ainda não se concretizou inteiramente - como em países de culturas mais radicais do Oriente Médio, por exemplo, principalmente no tocante ao vínculo indissociável, nesses casos, entre religião e política.

A afirmação da existência de relações como essas é também apontada por estudiosos do tema, como Berman (2007), para quem a modernidade moveu-se por meio de contradições, uma vez que, à medida que proporcionou ao homem a possibilidade da vivência de aventuras, alegrias e transformações, também impôs a ameaça constante da destruição de tudo isso. De maneira semelhante, assim como a modernidade permitiu a anulação de fronteiras, crenças e ideologias - conferindo unidade entre os seres humanos - também promoveu a “desunidade” dessa própria unidade, exatamente por conformar um “turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia” (BERMAN, 2007, p. 24). De acordo com o autor, diversos foram os estudiosos da época que se preocuparam em analisar esse período da história humana, entre os quais, Goethe, Hegel, Marx, Dickens, Dostoiévski, Benjamin e Baudelaire. Contudo, é Charles Baudelaire que, por demonstrar profícua capacidade de revelar aos seus contemporâneos a sua própria condição como modernos, é apontado por diversos estudiosos do tema como um dos principais - senão o principal - pensador acerca da modernidade.

Nas palavras de Berman (2007, p. 170), entre as diversas e incontestáveis perspectivas que podemos apreender dessa época, é a de que a vida considerada moderna apresenta uma beleza peculiar, que, no entanto, “é inseparável de sua miséria e ansiedade intrínsecas, é inseparável das contas que o homem moderno tem de pagar”. É por isso que, em seus esforços para apreensão e compreensão da modernidade, Charles Baudelaire se mostrou contraditório, diversas vezes, a respeito do novo mundo que, então, se delineava. Adotava, desse modo, a seguinte postura intelectual diante da ideia de progresso advindo com a época moderna: apesar de acreditar que o progresso vivenciado era ilusório, também demonstrava grande ansiedade perante a possibilidade de esse mesmo progresso ser algo verdadeiro e real. Contudo, opiniões contraditórias, mas críticas, como essas, permaneceram após a morte do literato, impondo-nos questionamentos ainda na contemporaneidade.

Exemplo disso é que, para Baudelaire (1988a), a poesia e o progresso eram elementos opostos que, ao se defrontarem, um deveria se sujeitar ao outro. Tal faceta torna-se ainda mais clara quando se aponta outro exemplo, o da fotografia, técnica que, em sua época, se desenvolvia. Para ele, a fotografia era a via de escape para pintores fracassados, ou demasiado preguiçosos, para a conclusão de seus esboços; era, ainda na sua visão, a técnica que havia chegado para satisfazer a alma dos burgueses ansiosos pela reprodução exata da natureza - ou de sua natureza. Essa objeção revelada perante a fotografia deve-se, em grande parte, ao seu receio de que a mesma pudesse invadir e/ou substituir o campo do imaginário. Na opinião do autor, esse campo correspondia a “aquilo que vale somente porque o homem aí acrescenta algo da própria alma” (BAUDELAIRE, 1988a, p.72-73). Desse modo, a fotografia deveria limitar-se, tão somente, ao campo da representação do mundo físico, não podendo adentrar o universo das manifestações criativas ou ilusórias.

Contudo, é importante destacar, a técnica da fotografia, nascida justamente no período de expansão das grandes cidades, foi um dos principais meios de representação da metrópole moderna, de modo a compor, ainda na atualidade, as figurações componentes de nossa memória urbana (SOLÀ-MORALES, 2003). Por meio da captação de diferentes perspectivas, indo desde lugares ermos e abandonados a imponentes paisagens, a técnica contribuiu para a consolidação de indícios que conduzem à construção de um imaginário do lugar, principalmente quando este ainda não é conhecido fisicamente.

Posto isso, faz-se necessário contextualizar que Baudelaire viveu em Paris na época em que foi levada a cabo a grande reforma urbana do

século XIX, empreendida pelo barão Georges-Eugène Haussmann, então prefeito da cidade. Apesar da compreensão de que também em outras cidades europeias de porte semelhante ao de Paris estavam ocorrendo importantes transformações socioespaciais, considera-se a capital francesa como o grande paradigma da modernidade aplicada ao meio urbano. Isso se faz tanto em consideração ao seu papel simbólico, resultado das forças representativas sobre a mesma, bem como devido à notável projeção urbanística alcançada mediante as intervenções nela realizadas, cuja representação máxima encontra-se na reforma empreendida por Haussmann (PESAVENTO, 1999).

Devido a esse fato, Baudelaire teve sua vivência diretamente afetada pelas benesses, bem como pelos sinais de degradação, advindos da vida moderna, e que se refletiram notavelmente em seus escritos. Em sua obra, é possível perceber o clima de mudanças pelo qual passavam Paris e seus habitantes, e diante do qual pouco, ou nada, podia ser feito.

Le cygne

[...]

*Le vieux Paris n'est plus (la forme d'une ville
Change plus vite, hélas! Que le Coeur d'un
mortel)*

[...]

*Paris change! Mais rien dans ma mélancolie
N'a bougé! Palais neufs, échafaudages, blocs,
Vieux faubourgs, tout pour moi devient allégorie,
Et mes chers souvenirs sont plus lourds que des
rocs.*

O cisne

[...]

A velha Paris não existe mais (a forma de uma cidade

Muda mais depressa, ai! Do que o coração de um mortal)

[...]

Paris muda! Mas nada em minha melancolia
Mudou! Novos palácios, andaimes, blocos,
Velhos subúrbios, tudo para mim se torna alegoria,
E minhas caras lembranças são mais pesadas que rochas.

(BAUDELAIRE, 2006, p. 301-303).

Mediante essas análises, é possível visualizar, claramente, que, também nos dias contemporâneos, encontram-se resquícios de modernidade nas diferentes facetas das sociedades - ainda que, para alguns autores, a modernidade ainda não tenha acabado. Segundo Ascher (2010), vivenciamos, atualmente, uma terceira fase da modernidade, caracterizada por cinco grandes mudanças, a saber: a metropolização, em que a metropolização é alçada a níveis mais elevados - por exemplo, na escala metropolitana, os deslocamentos são mais numerosos e cada vez mais distantes; a transformação dos sistemas de mobilidade; a formação de espaços-tempos individuais; a redefinição das relações entre interesses individuais e coletivos; assim como a existência de novas relações de risco.

Aqui, cabe também salientar a interessante análise de Ascher (2010) a respeito do caráter individualizante característico de nossa época. É perceptível como objetos de uso cotidiano podem explicitar essa questão, como o telefone, por exemplo. O telefone foi, em épocas passadas - mas não tão remotas - de uso coletivo, depois, passou a equipamento particular e, por último, com a telefonia móvel, passou a ser considerado equipamento pessoal (ASCHER, 2010). Diante disso, pode-se questionar quais impactos teria essa banal constatação no desenho de nossas cidades e nas políticas públicas direcionadas aos seus habitantes. A resposta talvez não seja tão simplista, mas o que se reconhece é que exemplos como esse nos alertam que as políticas públicas urbanas não devem mais ser pautadas por soluções generalistas e homogêneas, há que se considerar os diferentes processos de individualização em curso nas sociedades contemporâneas.

Todavia, sabe-se da dificuldade em conceder respostas e soluções em nível individual. Contudo, conforme o autor, ao contrário de um urbanismo meramente funcionalista, há que se ter em conta a variedade e complexidade das práticas urbanas atuais para, desse modo, buscar soluções que possam responder, em igual medida, aos diferentes anseios de uma população heterogênea, mas flexível. Para isso, cabe, aqui, frisar a importância da participação dessa população no processo de desenvolvimento dos planos ou projetos urbanos, por exemplo, e não somente na apropriação de seus resultados.

2.1 A CIDADE E A VIDA PSÍQUICA

A partir do advento da modernidade, as grandes cidades passaram a agregar, ainda mais, pessoas advindas de diferentes lugares e meios

sociais. Portanto, devido ao caráter heterogêneo dessas formações humanas, é importante pontuar que o que se almeja, nesse estudo, não é apresentar um perfil psíquico único ao homem da grande cidade, mas o perfil que, por ter se solidificado com a modernidade, tornou-se mais evidente. Diante disso, é pertinente observar que não há como assumir uma postura única e generalizada em se tratando da psique do homem urbano - todavia, há que se admitir que os maiores problemas concernentes ao modo moderno de viver decorrem da vontade, inerente a cada indivíduo, de preservação da “autonomia e individualidade de sua existência em face das esmagadoras forças sociais, da herança histórica, da cultura externa e da técnica de vida” (SIMMEL, 1976 [1903], p. 11).

Nesse sentido, Sennett (1988) relembra o escritor Honoré de Balzac (1799-1850), para quem a vida na grande cidade permitia expor as diferentes possibilidades da psicologia humana, pois, nesse contexto, já não existem mais as amarras feudais e os laços tradicionais de outrora, bem como não há um senhor ou implacáveis divindades para quem prestar contas dos deslizes ou das pequenas crueldades praticadas. Para Ledrut (1971), existem tipos distintos de personalidades urbanas, que advêm de visões de mundo e sistemas de valores distintos. Entre esses sistemas de que trata o autor, está a psique coletiva, ou seja, aquilo que, para ele, pode ser tratado como a ação do homem sobre seu semelhante. Ademais, a cidade apresenta-se não somente como *locus*, mas, sobretudo, como mediadora: “feita pelos homens ela os educa”.

Assim, o autor pontua que a cidade insere-se na categoria das “instituições secundárias’ [...] que são produzidas pelo homem, segundo sua alma coletiva, e que, em função de sua ação educativa, reforçam ou enfraquecem os diversos valores da civilização” (LEDROUT, 1971, p. 169). Também atesta que o próprio traçado das cidades pode influenciar as vidas de seus habitantes, e, conseqüentemente, a psique coletiva. Seguindo esse raciocínio, cidades com desenhos distintos - como uma cidadela de traçado radiocêntrico e uma grande cidade com traçado tipo tabuleiro, por exemplo - exercem repercussões e pressões psicológicas também distintas sobre aqueles que nelas habitam.

Devido a constatações como essas, é possível afirmar que uma cidade, como objeto, pode ser vista sob enfoques distintos. Para autores como Meneses (2006), são três os principais modos de estudá-la, a saber: a cidade como artefato, como campo de forças e como palco de representações sociais. Em grande parte da história urbana, a cidade foi tratada, preponderantemente, como artefato, ou seja, como algo fabricado. Essa constatação deve-se ao fato de sua apreensão ocorrer por meio da história de suas configurações, traçados urbanos e formas

arquitetônicas, bem como de suas estruturas e equipamentos. Contudo, assinala Meneses (2006), a cidade como artefato não foi produzida em um campo abstrato, mas envolta pelas relações constituídas entre os homens, que, assim, configuram o segundo conceito: a cidade como um campo de forças. O terceiro conceito - a cidade como imagem e representação - deriva das práticas que conferem sentido e inteligibilidade à mesma; para o autor, a imagem que os habitantes têm de sua cidade é fundamental para a prática da mesma.

Para clarificar a explanação, pode-se recorrer, ainda, ao pensamento de Schulz (2008), para quem cada cidade revela-se como portadora de um presente composto não somente de futuros possíveis, mas, também, de passados. Nesse contexto, entende-se que os tempos urbanos estão continuamente alterando-se, e, portanto, propiciando sensações que intensificam a experiência estética no meio urbano como algo em constante mutação. Além disso, conforme a autora, “a experiência estética na cidade é um mergulho no caos para retirar o infinito material da inevitável finitude da matéria urbana” (SCHULZ, 2008, p. 241).

Em se tratando de experiência, acredita-se ser algo que ocorre, de modo contínuo, na vida de todo ser vivo, e, assim, é intrínseca às relações que o mesmo mantém com as condições do ambiente em que está imerso (DEWEY, 2010). É nessa espécie de jogo de interações que os aspectos do mundo e os da natureza do sujeito estão imbricados, influenciando a experiência adquirida de acordo com sentimentos, emoções e ideias; originando, dessa maneira, o que se chama de “intenção consciente”. Logo, uma vertente que entenda o espaço urbano de modo mais humano optará pela análise de dados, sobretudo, qualitativos - em detrimento daqueles meramente quantitativos. Isto porque os fatos que ocorrem no meio urbano não podem ser considerados de maneira isolada, visto que derivam das atividades sociais em sua totalidade. Portanto, é também pautada por esses princípios que a presente pesquisa pretende tecer o seu desenvolvimento e as suas contribuições.

As quantidades de um fenômeno não constituem o fenômeno em si, mas significam apenas sua intensidade; os acontecimentos urbanos - a realidade urbana - são, na verdade, um encadeamento ininterrupto de causas e efeitos, no qual se envolvem elementos de ordem material,

espiritual, mental e moral que ultrapassam os limites estreitos de sua avaliação numérica (FERRAZ, 1998, p. 82).

Para Costa e Digiovanni (1991, p. 40), “a forma de denotar o espaço e a familiaridade com o mesmo remetem a uma sociedade, a um tempo”, sendo que cada sociedade cria o seu tempo e os seus espaços como “categorias sociológicas”. Entendendo-se a cidade como “projeção de uma sociedade sobre um local”, Ferraz (1998, p. 78) afirma que, por ser, também, instrumento dessa sociedade, o espaço urbano é permeado por relações entre os indivíduos, ou seja, apresenta-se como uma espécie de organismo moral, que está vinculado a um organismo de natureza material - o conjunto dos meios. É por isso que, de acordo com diferentes autores, a personalidade de um indivíduo pode ser moldada, e influenciada, pelo ambiente no qual tece a trama de sua existência.

É atrelada a essa concepção que Ferraz (1998) aponta que, quando se intenta uma mudança na atitude dos moradores de uma cidade, além da opção de atuar diretamente sobre a formação de cada indivíduo - por meio de aparatos jurídicos e educacionais - há, também, a possibilidade de atuação sobre o ambiente em que o mesmo vive, ou seja, a cidade. Assim, o autor recorda que, além do atendimento às necessidades básicas de quem nela habita, tais como alimento e abrigo, toda cidade deve oferecer os meios para que cada um possua a plena capacidade de execução das tarefas a si confiadas, de modo a conquistar, com seu trabalho, aquelas necessidades. É por isso que os sujeitos responsáveis pelos meios e instrumentos de melhoramento da vida urbana devem estar cientes acerca de quais serão as consequências dos mesmos sobre a vivência e o comportamento humano daqueles que ali habitam. Uma vez que, nesse tipo de contexto, as ações incidentes no espaço urbano podem passar de soluções meramente empíricas sobre tais meios para uma reflexão mais aprofundada a respeito das relações do homem com o ambiente em que está inserido (FERRAZ, 1998).

2.2 DAS GRANDES MULTIDÕES AO ISOLAMENTO DO INDIVÍDUO

Assim como nas primeiras fases da modernidade, analisar as metrópoles, hoje, torna-se um desafio, visto que as mesmas apresentam, de modo ainda mais intenso, um caráter antropológico heterogêneo,

resultado da agregação de indivíduos que pertencem a realidades diversas e que trazem consigo toda a bagagem cultural dos universos pelos quais circulam. Por conseguinte, nessas diferentes relações e progressivo alargamento dos elos de vizinhança, faz-se presente uma maior diversidade, asseguradora de que os habitantes de uma metrópole transitem com maior facilidade pelos distintos universos conformadores de sua paisagem social, sem que, para tanto, perca-se o sentido de civilidade inerente a uma conformação urbana.

Nesse contexto, Sennett (1988, p. 323-324) expõe que a ideia de civilidade é de aquilo “que protege as pessoas uma das outras e ainda assim permite que elas tirem proveito da companhia umas das outras”. Com isso, a civilidade propicia a “proteção dos outros contra serem sobrecarregados por alguém”. Já “cidade” possui raiz etimológica comum com “civilidade” e pode ser considerada o local onde a civilidade se institucionaliza.

Em sua história, a cidade permitiu (ainda que por vezes escapando aos que a controlavam politicamente) que um número crescente de pessoas vivesse nela a experiência estimulante da multiplicidade dos encontros e do confronto da diversidade de valores, tornando-se, desde o Renascimento, cada vez mais decisivamente, a matriz das principais tendências da cultura moderna e contemporânea (KONDER, 1994, p. 79).

Entretanto, a cidade - e, em especial, a metrópole moderna e a contemporânea - também é o palco de contradições, uma vez que, apesar de garantir intensa multiplicidade de encontros e situações, também se tornou o local propício ao desenvolvimento do sentimento de solidão em meio à multidão em movimento. Foi desse modo que, entre os principais aspectos que passaram a ser sentidos com a criação de modos de vida modernos, está o isolamento do indivíduo, bem como o consequente enfraquecimento de sua individualidade - calcado na indiferença demonstrada por cada transeunte em relação ao outro que caminha ao seu lado nas ruas. De acordo com Engels (2010 [1845], p. 68), “em lugar nenhum ele [o isolamento do indivíduo] se manifesta de modo tão impudente e claro como na confusão da grande cidade”; para o autor, era nas grandes cidades que conviviam, lado a lado, a indiferença e o

egoísmo com a miséria humana. Essa afirmação corrobora o fato de que, também nos dias atuais, é nas grandes metrópoles que está a maior concentração das desigualdades sociais: são os lugares que apresentam grandes concentrações de riquezas, ao lado de situações de miséria extrema.

As cidades planejadas do século XIX pretendiam tanto facilitar a livre circulação das multidões quanto desencorajar os movimentos de grupos organizados. Corpos individuais que transitam pela cidade tornam-se cada vez mais desligados dos lugares em que se movem e das pessoas com quem convivem nesses espaços, desvalorizando-os por meio da locomoção e perdendo a noção de destino compartilhado (SENNETT, 2003, p. 326).

Uma das justificativas para a sensação de solidão vivenciada pelo indivíduo morador da metrópole embasa-se na tendência de diminuição dos contatos interpessoais mais restritos, contrariamente ao que ocorre em cidades de menor porte. Autores como Simmel (1976 [1903]), apostam na ideia de que, quanto maiores são esses círculos, mais maleável também é a unidade que os assegura, conferindo maior liberdade de movimento aos membros que neles estão inseridos. Nos escritos de Waizbort (2000) traz-se à luz exatamente o pensamento de Georg Simmel (1858-1918), intelectual alemão nascido no coração da Berlim do século XIX - cidade então em pleno desenvolvimento e expansão - e que teve sua vivência e ideias notavelmente influenciadas pelas agruras e benesses da metrópole moderna. Simmel, assim como Baudelaire, deixou-se impregnar pelo espírito da sua época e pelo modo moderno de viver, cujo local histórico, para ele, era a grande cidade.

Conforme Waizbort (2000), a oposição entre cidade pequena e cidade grande é, também, um jogo de contrários entre aquilo que é mais lento e o que é mais veloz. Esse tipo de oposição revela que o que diferencia essas categorias de cidades é, sobretudo, de natureza quantitativa, mas que, entretanto, torna-se qualitativa. O grande dilema que se percebe concernente ao modo de vida nas grandes cidades gira, portanto, em torno do conflito travado entre o indivíduo e a sociedade da qual faz parte, ou seja, é uma batalha constante entre o seu eu interior e a cultura exterior que o conforma. Todavia, essa relação do individual com o supra individual pode tomar as suas mais variadas formas.

Em sua obra, Waizbord (2000) demonstra que, calcado nas também distintas individualidades resultantes desse tipo de relação, Georg Simmel propunha-se a caracterizar um tipo social determinado, sujeito às experiências provenientes do fato de se viver em uma grande cidade. Para o autor, a vida nas grandes cidades estaria alicerçada em princípios relacionados a elementos como pontualidade, calculabilidade e exatidão, que decorrem da agregação de pessoas de múltiplos interesses e que necessitam promover a maior integração possível entre suas relações e atividades. Entretanto, são também esses fatores que conferem à vida dos habitantes desses locais uma impessoalidade comum, sendo a atitude *blasé* o fenômeno psíquico atribuído a essa condição.

Isso se deve ao fato de que as metrópoles, com sua concentração de homens e coisas, estimulam o sistema nervoso de seus habitantes até o seu máximo. É a partir de processos dessa natureza que o contrário pode ocorrer, surgindo, assim, a atitude *blasé*, resultado da opção, talvez involuntária, por reagir com a cabeça e o intelecto, e não com o coração. É a maneira encontrada pelo homem da grande metrópole para resistir aos constantes e infundáveis estímulos do caos, e não sucumbir a eles; ao contrário das situações vivenciadas em cidades pequenas, que operam com menos estímulos externos, sendo possível, portanto, responder a grande parte deles. Além disso, por fazer parte de um círculo social muito mais amplo, o habitante da grande cidade pode se sentir apenas um a mais em meio à grande massa, ligando-se a ela por meio de “fios muito mais tênues e longínquos” (WAIZBORT, 2000, p. 332).

Por outro lado, Pesavento (1999, p. 99), lembrando Charles Baudelaire, aponta que a experiência de ser tomado pela multidão pode ser vista, até mesmo, como uma espécie de arte, somente acessível, e aprazível, àquele que apresente o “gosto do disfarce e da máscara, a ojeriza do domicílio e a paixão da viagem [...]”. É desse modo que, em contraponto à atitude *blasé*, e para confirmar outra das contradições da era moderna, nasce outro tipo de sujeito na modernidade: o *flâneur*, que, presente na obra do poeta parisiense, era o indivíduo que deambulava pelas ruas da grande metrópole moderna e, diferentemente de seus contemporâneos em geral, mostrava-se atento aos pormenores e dinamicidades do meio urbano, apesar da experiência da invisibilidade constante em meio à multidão.

A rua se torna moradia para o *flâneur* que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no salão do burguês; muros são a escrivadinha onde apoia o bloco de apontamentos; bancas de jornais são suas bibliotecas, e os terraços dos cafés, as sacadas de onde, após o trabalho, observa o ambiente (BENJAMIN, 1994, p. 35).

Assim, o *flâneur* encarava a multidão das ruas como sendo seu próprio universo. Contudo, não era um sujeito que se contentava em somente ver o caos frenético da vida urbana ao seu redor; mas era, também, aquele que, ao chegar em sua moradia particular, lançava mão dos seus aparatos de escrita para anotar e, de alguma maneira, solidificar tudo aquilo que via e sentia ao longo do seu dia. No entanto, nos dias atuais, visto que nem todos possuem a personalidade afeita à *flanerie*, o fato de o homem contemporâneo confrontar-se, diariamente, com uma infinidade de imagens assim que se coloca para fora de sua casa pode não condizer com a maneira como ele recebe e/ou interage com tais estímulos, ou seja, a sua capacidade de atribuir-lhes um sentido concreto pode não ser realizada na mesma medida (WAIZBORT, 2000).

Nesse contexto, se, diversas vezes, o habitante da metrópole sente-se estrangeiro em sua própria pátria e cidade, deve-se, talvez, a essa fugaz relação que o mesmo mantém com seu universo, e que está vinculada à velocidade por meio da qual as mudanças ocorrem (SOLÀ-MORALES, 2003). Entretanto, contraditoriamente, também assim era o olhar do *flâneur*, que, como um estrangeiro, possuía um olhar acurado para melhor analisar a realidade em que vivia. Conforme Solà-Morales (2003), a estrangeiridade, assim como a infância, é uma forma de distanciamento da realidade; pode ser, portanto, um modo de melhor enxergá-la. É como diferentes perscrutadores da grande cidade gostariam de por elas se moverem; e assim era também para outro literato da modernidade, Walter Benjamin (1892-1940), que dedicou anos de sua existência à análise da Paris modernizada. Desse modo, o autor incorporava, ele mesmo, a figura do *flâneur*, deambulando pelas grandes cidades, guiado por olhos de estrangeiro, infantis e desnudos de qualquer julgamento preestabelecido. Há que se dizer, contudo, que a imagem meramente poética a respeito da figura do *flâneur* esconda,

talvez, outra faceta, que o aproxima do universo ambíguo da boemia - do mundo dos artistas e dos conspiradores. Para Mongin (2009), devido ao fato de, por vezes, ser considerado também um *dandy*, o *flâneur* carrega consigo resquícios antecipatórios de uma marginalidade social, tão presente na contemporaneidade sob diversas formas.

Posto isso, e em virtude do fascínio que as grandes cidades exerceram - e ainda exercem - sobre literatos de diferentes vertentes, Vianna (2006) nos traz uma valiosa comparação entre aquela atitude *blasé* verificada na obra de Simmel (1976 [1903]), anteriormente mencionada, e o sentimento de ternura visualizado pelo autor na obra do poeta português Fernando Pessoa, cujo heterônimo, Bernardo Soares, assume a figura do *flâneur* e deambula pelas ruas de Lisboa. Vianna (2006) reitera a visão de Simmel (1976 [1903]) em relação à atitude *blasé*, que resguardaria uma pessoa de sucumbir à grande intensidade de estímulos da metrópole.

Entretanto, o autor analisa que, por sua vez, Pessoa (1999), em seu Livro do Desassossego, revela-se um intenso perscrutador da alma humana que anda ao seu lado nas ruas, mas que não se deixa revelar, a não ser pela própria imaginação do poeta, que a respeito dela faz inúmeras divagações - a atitude *blasé*, nesse caso, não ganha espaço, visto que o sujeito interessa-se pela vida de outrem, mesmo que à distância. Nesse sentido, percebemos, também, a íntima relação entre a alma do poeta - ou, então, de seu heterônimo - e a “alma das ruas”: em determinado momento do texto, ambos os elementos fundem-se, como se fossem um só, ou, no mínimo, receptivos às interferências mútuas que cada um exerce sobre o outro. Desse modo, atesta-se o papel que o espaço urbano pode exercer sobre a vida interior de seus cidadãos, de acordo, sobretudo, com o grau de receptividade que os mesmos podem apresentar.

Não há diferença entre mim e as ruas para o lado da Alfândega, salvo elas serem ruas e eu ser alma, o que pode ser que nada valha, ante o que é a essência das coisas. Há um destino igual, porque é abstrato, para os homens e para as coisas - uma designação igualmente indiferente na álgebra do mistério (PESSOA, 1999, p. 48).

Diante disso, pode ser feita uma analogia com a vida do homem nascido na contemporaneidade e sua relação com os meios de comunicação, por exemplo, que permitem o acesso a múltiplas e

dísparas imagens e informações, mas, nem sempre, o mesmo possui o impulso ou o tempo necessário para lhes atribuir significado e a elas responder criticamente. Portanto, há que se ter certa objetividade perante esse mundo de coisas e de homens, em que a lógica predominante é aquela, igualmente objetiva e impessoal, lógica do dinheiro. O dinheiro possui a capacidade de nivelamento tanto das mercadorias a serem vendidas, quanto dos indivíduos imersos na massa impessoal e informe da grande cidade (WAIZBORT, 2000). Por conseguinte, talvez por isso, para Simmel (1976 [1903]), pode ser a intelectualidade a grande responsável pela salvaguarda da vida subjetiva do homem metropolitano, aquela que, a todo e qualquer custo, ele deve lutar para preservar. Pode, de algum modo, ser considerada um mecanismo de defesa perante a velocidade e intensificação dos estímulos que ocorrem de modo incessante nesse meio.

Assim, mediante as análises realizadas, afere-se que uma cidade não é feita somente de sua materialidade física, mas, também, dos sujeitos que nela conformam suas vivências - por ser, portanto, “um vetor e permutador de fluxos”, a cidade possibilita a ocorrência de interações (MONGIN, 2009, p. 120). Desse modo, a dinâmica de uma urbanização está estreitamente vinculada ao potencial de interações presentes nos espaços públicos, ou seja, à sua urbanidade. E é essa urbanidade, muitas vezes subtraída do cotidiano apressado das grandes cidades contemporâneas, que se pretende perscrutar no último capítulo da presente pesquisa, em que serão abordadas intervenções urbanas realizadas na área central de Curitiba e que possibilitaram, ou, então, acabaram prejudicando e desvalorizando esse tão importante elemento.

2.3 REFORMAS URBANAS NA MODERNIDADE

Dando continuidade à temática da modernidade no meio urbano, a partir do presente momento, serão apresentadas iniciativas de melhoramento empreendidas em diferentes cidades ao longo do século XIX e início do século XX. As intervenções escolhidas dizem respeito a intenções de readequação da infraestrutura existente nas cidades a elas concernentes: Paris, Rio de Janeiro e, obviamente, Curitiba. Apesar do entendimento de que a história urbana é processual e dá-se de modo coletivo, acredita-se que importantes iniciativas de melhoramentos urbanos - como as que serão analisadas - poderiam não ter sido empreendidas em sua completude se determinados personagens não as tivessem levado adiante, a despeito das diferentes motivações que os

conduziram. Além disso, ainda que as infraestruturas dessas metrópoles tenham sido, naquele momento, carentes de inúmeros elementos, há que se dizer que eram cidades já consolidadas, cada qual com suas especificidades; desse modo, as iniciativas partiram do princípio de modernização, melhoramentos e/ou ajustes pontuais no tecido urbano existente de cada uma - especialmente, de suas áreas centrais.

Posto isso, apesar de o universo temporal das intervenções ser distinto daquele pertencente ao objeto principal da pesquisa - a área central de Curitiba após a década de 1970 - acredita-se que não deva ser negligenciado, visto que se trata de um momento importante para a história dos estudos urbanos, e que alterou, significativamente, os modos de intervir nas cidades. Ademais, as operações empreendidas naquele período guardam, de certo modo, estreita relação com a análise que se pretende realizar ao longo do último capítulo do presente trabalho: acerca de intervenções ocorridas em uma área também consolidada de uma grande cidade, com vistas ao melhoramento de sua infraestrutura urbana.

2.3.1 A Reforma urbana de Haussmann, em Paris

A modernidade - expressão artística e intelectual de um projeto histórico chamado ‘modernização’ e produzido pela transformação capitalista do mundo - dá nascimento à experiência, também histórica, individual e coletiva, do ‘viver em metrópole’ (PESAVENTO, 1999, p. 31).

Esse período da história humana, anteriormente retratado, a modernidade, possui a cidade de Paris como metrópole específica que o simboliza e faz com que o mesmo atravesse as décadas e os séculos a ele posteriores, influenciando, até mesmo, a vida contemporânea. Portanto, símbolo da modernidade, Paris passou a ser considerada a cidade emblema do conceito de metrópole “a tal ponto que a enunciação mágica do seu nome faz com que se evoque todo o processo mais amplo que comporta e configura a ‘grande cidade’” (PESAVENTO, 1999, p. 24). Isso tudo devido às representações construídas sobre a cidade, mediante a vasta produção literária e artística, bem como devido à sua projeção urbanística alcançada, principalmente, pelo modelo de

Hausmann; é nesse sentido que, para Pesavento (1999), utiliza-se uma parte - nesse caso, Paris - para exemplificar a totalidade - a modernidade urbana. Assim, a reforma urbana de Hausmann em Paris pode ser considerada, assim, uma das mais significativas e emblemáticas intervenções realizadas no meio urbano no século XIX, servindo de exemplo para inúmeras cidades desde então.

A ideia primeira para o plano geral da reforma foi de Napoleão III, que, após isso, incumbiu o engenheiro de levar a cabo a empreitada durante seus 17 anos de gestão na prefeitura da cidade, entre as décadas de 1850 e 1870. Antes disso, a Paris pré-hausmanniana era uma cidade ainda marcada por seu traçado medieval e pelos resquícios da revolução francesa. Portanto, o conceito de “cidade fechada”, característico de cidadelas medievais, abria espaço, com a reforma, para uma cidade renovada no conceito de movimento, resultado “tanto de um processo de transformação capitalista do mundo quanto da renovação cultural trazida pelo Iluminismo” (PESAVENTO, 1999, p. 38). Nessa intervenção, grande parte do tecido medieval foi destruída, juntamente com as moradias e vielas estreitas existentes. Por meio de muitas demolições e desapropriações, o antigo casario foi colocado abaixo, dando lugar a amplos bulevares e a construções padronizadas, servidas por sistemas de esgoto, gás encanado e água tratada.

Além do embelezamento que se pretendia para a nova cidade - um dos principais motes da reforma foi a adoção do princípio da regularidade nas fachadas, de modo a garantir unidade e uniformidade paisagística, mediante a criação de pontos focais e a adoção de determinada proporção entre a altura das fachadas e a largura das ruas - um dos maiores objetivos do plano, todavia, era conter as ocorrências de insurreições e barricadas. Conforme Sennett (2003), o temor de futuros levantes revolucionários era constante no imaginário de quem havia atravessado as revoluções de 1830 e 1848, e que ainda carregava consigo a lembrança das batalhas ocorridas no tempo de seus avós. Assim, se, anteriormente, as vielas estreitas e sinuosas propiciavam a luta direta entre os civis e militares, com as amplas e retas avenidas tornou-se possível o uso de canhões. Do mesmo modo, a retificação do traçado também possibilitou a passagem de duas carroças militares lado a lado, contribuindo para possíveis repreensões dos revoltosos.

Outra preocupação era conter as epidemias de cólera que vitimavam milhares de franceses: o traçado urbano de Paris na época - com suas casas amontoadas, ruas estreitas e lúgubres, esgoto a céu aberto, pouca iluminação e ventilação - contribuía para que seu centro superpovoado estivesse sempre à mercê de surtos epidêmicos. Contudo,

a implantação das novas e amplas avenidas, que se irradiavam ligando o centro aos distritos, também acarretou a divisão das comunidades pobres existentes. De acordo com Fabris (2010), cerca de 120 mil habitações foram destruídas, dando lugar a 320 mil novas moradias, apoiadas por quilômetros de novas vias, construídas ao longo dos vinte anos seguintes. Tal fato, aliado ao aumento no preço dos aluguéis, contribuiu para a expulsão de antigos moradores da região central para a periferia parisiense. Dessa maneira, a velha Paris foi desaparecendo não somente em seu aspecto material, mas, também, no social.

Apesar disso, segundo Sennett (2003), além de configurar-se como palco de radicais intervenções na paisagem urbana, o século XIX também presenciou o impacto proporcionado pelas inovações tecnológicas que foram surgindo. Assim, também a Paris de Haussmann absorveu as consequências diretas advindas com o aumento da velocidade e do tráfego, resultados do novo modelo urbanístico que, então, se delineava. Os amplos bulevares que foram abertos, com trinta a cem metros de largura, configuravam-se como vias expressas que contribuíam para dar vazão ao tráfego mais intenso. Além disso, o pavimento utilizado para sua execução - o macadame - mostrava-se propício a uma tração mais adequada às patas dos cavalos, embora não tão cômodo e aprazível para quem optasse por andar a pé. Tais fatores geraram um tráfego ainda mais intenso do que previam o próprio Haussmann e sua equipe de engenheiros (BERMAN, 2007).

Foi desse modo que a velocidade gerada contribuiu para inserir também o pedestre parisiense no turbilhão da multidão em movimento cada vez mais frenético - fato que, nas metrópoles contemporâneas, torna-se ainda mais visível. Para Waizbort (2000, p. 317), o incremento da velocidade na vida moderna “anda de mãos dadas com a intensificação da vida nervosa”. É por isso que, para se tornar livre e dono dos seus próprios anseios, o homem moderno deve imergir no caos e, uma vez lá dentro, aprender a mover-se regido pelos princípios do mesmo, mas, conforme suas próprias aspirações - é preciso envolver-se no caos e dele retirar sua matéria de sobrevivência, sua liberdade.

O homem na rua moderna, lançado nesse turbilhão, se vê remetido aos seus próprios recursos - frequentemente recursos que ignorava possuir - e forçado a explorá-los de maneira desesperada, a fim de sobreviver. Para atravessar o caos, ele precisa estar em sintonia, precisa adaptar-se aos movimentos do caos, precisa

aprender não apenas a pôr-se a salvo dele, mas a estar sempre um passo adiante. Precisa desenvolver sua habilidade em matéria de sobressaltos e movimentos bruscos, em viradas e guinadas súbitas, abruptas e irregulares - e não apenas com as pernas e o corpo, mas também com a mente e a sensibilidade (BERMAN, 2007, p. 190-191).

Relacionadas a isso, as inovações tecnológicas concernentes ao campo dos meios de transporte, que propiciaram o aumento da velocidade dos veículos, bem como maior conforto aos passageiros, também suscitaram outras questões. Assim, apesar das novas comodidades, a evolução dos meios de transporte também conduziu a sociedade a graus cada vez mais elevados de individualismo: no transporte de massa, por exemplo, o corpo, apesar de estar em movimento, encontra-se ainda mais cômodo, mas realizando seu trajeto de maneira solitária e silenciosa.

Esse fato, sob o ponto de vista social, pode ser considerado, até mesmo, um retrocesso, visto que, ainda hoje, vivencia-se isso nos veículos lotados do transporte coletivo, em que os passageiros podem ler ou espiar pela janela, resguardados pela privacidade de seu silêncio e pela ausência de interação com o seu entorno próximo. Conforme Waizbort (2000), apesar de, nessas condições, o indivíduo moderno permanecer em uma posição de grande, e relativamente demorada, proximidade em relação aos outros passageiros, não significa que manterá contato com os mesmos. Isso se deve, em grande parte, à imensa quantidade e variedade de indivíduos com que se depara cotidianamente, tornando-se, portanto, praticamente impossível a interação com todos - é assim que “a cidade grande transforma o contato com o estranho na experiência mais corriqueira” (WAZIBORT, 2000, p. 323).

2.3.2 Modernização das cidades brasileiras

De modo semelhante ao ocorrido na Europa, também no contexto brasileiro, diversas cidades passaram por processos de modernização urbana - na virada do século XIX para o século XX - e foram contundentemente influenciadas pelo modelo parisiense. Apesar de essas intervenções propiciarem a aplicação de novas técnicas

construtivas e inovações no espaço urbano, as mesmas pautaram-se, sobretudo, pela busca por uma nova e “moderna” imagem urbana. Nesse sentido, é importante salientar que, no presente estudo, utiliza-se a acepção de modernização urbana como sendo o processo de mudança de uma cidade em seus aspectos tradicionais para a cidade moderna, cujo estado é alcançado mediante a implantação de infraestrutura e serviços de transporte, saneamento, iluminação pública, entre outros (VAZ, 1992).

Conforme Simões Junior (2007), em nosso país, as ressonâncias do processo de industrialização em outros países fizeram-se ouvir a partir das últimas décadas do século XIX, principalmente. Com a exportação de produtos de matéria-prima, e, portanto, o consequente fortalecimento da economia agroexportadora, novos quadros passaram a ser vislumbrados no Brasil quanto à questão cultural e social. Ademais, com o fim do Império e o início da República, foram criadas condições propícias ao delineamento de um novo projeto político. Junte-se a isso, o surgimento de novas elites econômicas desejosas de uma modernização aos moldes europeus - especialmente, franceses - contribuiu para a mudança do cenário urbano de grandes capitais do país.

Portanto, naquele contexto, grandes centros urbanos brasileiros empreenderam esforços no sentido de modernizar seus quadros urbanos. Moura Filha (2000) confirma que foi a construção de um cenário para servir de suporte à vida cotidiana, associado à busca pelo progresso, que teve relevante destaque nessa época, de modo a suscitar preocupações de ordem estética para a concepção do espaço urbano. Concomitantemente a esses fatores, considera-se, aqui, outro acontecimento que serviu como marco ao desenvolvimento urbano de então, não somente para a capital, mas para outras regiões do país: a vinda da Coroa Portuguesa ao Brasil, ainda em 1808, que intensificou o impulso urbano, ainda que tardio, se comparado ao desenvolvimento de outras cidades da América Latina, como Buenos Aires.

A despeito das peculiaridades inerentes a cada iniciativa levada a cabo em nosso país - universos temporais distintos, bem como diferenças de escala entre as cidades-alvo das mesmas - podem ser citados importantes exemplos de modernização urbana, como as que ocorreram em São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza e Porto Alegre, por exemplo; além dessas, houve aquelas cidades cujas intervenções foram pontuais ou em menor escala, como em Curitiba, Teresina e Manaus. Todavia, entre as cidades citadas, a então capital federal, Rio de Janeiro, passou por uma profunda transformação urbana

que se configurou como modelo de modernização para outras cidades brasileiras.

Apesar de diversos melhoramentos urbanos terem sido feitos na cidade do Rio de Janeiro ao longo das décadas precedentes à grande reforma a seguir descrita, a mesma ainda não estava à altura das exigências de uma Corte que tinha como principal referência urbana a Lisboa reconstruída após o grande terremoto de 1755, sob a liderança do Marquês de Pombal. A vinda da Corte ao país propiciou, portanto, a execução de novas intervenções na cidade, como o aterramento de pântanos, pavimentação de vias, aperfeiçoamento da iluminação pública, entre outros. Apesar disso, as novas medidas ainda não se mostravam profícuas em construir uma imagem compatível à sede de uma Corte europeia; fazia-se necessária a construção de um cenário que emoldurasse o caráter de uma sociedade urbana cada vez mais moldada por valores europeus - franceses e ingleses, principalmente - e que seguia se afastando dos “padrões rurais, patriarcais e religiosos que caracterizavam a sociedade brasileira até então” (MOURA FILHA, 2000, p. 49).

Assim, o fato de a cidade do Rio de Janeiro ter sido sede da Corte portuguesa no país tornou-a a principal porta de entrada às novas ideias europeias advindas com os ventos da modernidade trazidos daquelas terras. Segundo Pesavento (1999, p. 165), foi a primeira das cidades brasileiras “a se defrontar no espelho, em crise de identidade”, em busca de uma imagem idealizada, diversa daquela que era vista - a imagem de uma cidade colonial, mas real.

Portanto, uma das soluções possíveis para isso era trazer para essa região do globo o saber científico e cultural que se encontrava em pleno desenvolvimento no continente europeu. É assim que se estruturou aquilo que assinala também como um importante “divisor de águas” acerca da maneira de se conceber o espaço urbano das cidades brasileiras: a chegada do grupo de artistas componentes da Missão Artística Francesa ao país, em 1816, que foi convidado a contribuir com a formação da Imperial Academia de Belas Artes e se tornou responsável pela introdução do neoclassicismo no país. Desse modo, ao passo que a cidade do Rio de Janeiro apresentava poucos elementos visuais atrativos, uma das primeiras incumbências feitas aos artistas, tal como em Paris, foi a criação de cenários profícuos aos desfiles e eventos protagonizados pela Família Real, bem como pela nova burguesia urbana. Configurava-se, portanto, o período oportuno à inserção de arcos imponentes, obeliscos, varandas e outros elementos compositivos que servissem de suporte às solenidades reais. Logo, nesse momento, já

se iniciava o jogo de oposições e contrastes verificado entre a arquitetura anteriormente aqui produzida - de caráter sólido e funcional, erigida pelos construtores de origem portuguesa e os arquitetos militares - e a trazida pelos artistas franceses, pautada pelos princípios da monumentalidade e de enaltecimento do poderio das cidades e dos impérios (MOURA FILHA, 2000).

Buscava-se, assim, a representação de um cenário grandioso, belo e imponente; com isso, o modelo parisiense “foi capaz de viajar no tempo e no espaço, participando das representações sociais construídas sobre a cidade moderna na América Latina” (PESAVENTO, 1999, p. 90). Tal constatação decorre, sobretudo, da estruturação desse novo projeto de cidade que foi sendo desenvolvido ao longo daqueles anos e que culminou na reforma urbana comandada por Pereira Passos no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX. Assim, ao longo do presente estudo, será apresentada essa reforma brasileira, bem como também os melhoramentos urbanos empreendidos no início do século XX, em Curitiba, cidade objeto dessa pesquisa.

2.3.2.1 A Reforma urbana de Pereira Passos, no Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro, devido à sua condição de principal centro administrativo, comercial e político do país, apresentou intenso crescimento populacional ao longo, principalmente, das últimas décadas século XIX - crescimento superior ao esperado, e que trouxe, como consequência, grandes problemas de ordem urbana e de saúde pública. Inserem-se nesse quesito a abolição da escravatura, em 1888, e a chegada de contingentes de imigrantes europeus no decorrer da segunda metade daquele século.

Conforme Kok (2005), com o fim da escravidão, inúmeros escravos se estabeleceram na cidade, e, assim como os imigrantes, buscavam postos de trabalho para garantir o seu sustento. Foi desse modo que, associada ao crescimento urbano desordenado, a mão-de-obra existente já se encontrava em caráter excedente, e, portanto, não era absorvida pelas principais atividades econômicas da época - comércio, indústria, serviços públicos e atividades portuárias. Assim, restava a essa força de trabalho excedente, a realização de serviços mal remunerados e mal definidos, que, mesmo se indesejados, também compunham o cotidiano das ruas da capital. Contudo, tais atividades, muitas vezes, não asseguravam os padrões mínimos para a sobrevivência dessas pessoas,

de modo que a vida precária, assolada por doenças, não era algo incomum a essas parcelas da população urbana da época.

Portanto, a população da cidade, que era de 130 mil habitantes nas primeiras décadas do século XIX, chegou a mais de 800 mil no início do século seguinte; foi, assim, um crescimento de grandes proporções em um espaço urbano limitado, sobre uma estrutura que era herança dos tempos coloniais, com ruas estreitas e escassez de moradias frente à população que crescia cada vez mais (PECHMAN, 1992). Com isso, foi se intensificando o discurso embasado no trinômio “sanear, circular e embelezar”, que serviu de diretriz básica para as propostas de melhoria e modernização, não somente do Rio de Janeiro, mas, também, das outras cidades brasileiras que passaram por processos semelhantes em fins do século XIX e início do seguinte (MOURA FILHA, 2000).

Para a autora, foi justamente o crescimento urbano acelerado da época que se mostrou positivo à conformação da cidade, mas que agravou, ainda mais, os problemas existentes, culminando no caos urbano da virada do século XIX/XX, no momento em que o desejo de “realizar o ‘reordenamento urbano, estético e simbólico’ do Rio, vai ser retomado, porém, já embasado, no discurso do higienismo e na estética do ecletismo” (MOURA FILHA, 2000, p. 64). Tal discurso passou a encontrar sua justificativa no legado da estética positivista, que defendia que aquilo que é considerado belo está subordinado à noção de verdade e encontra-se a serviço do bem. É por isso que, após a proclamação da República, ocorrida nos últimos anos do século XIX, tornava-se imprescindível a reorganização da cidade, de modo a atender e compactuar com os preceitos de ordem e progresso que, então, se pretendia vincular ao desenvolvimento da nação.

Entretanto, conforme já mencionado, apesar dos melhoramentos anteriormente efetuados, o Rio de Janeiro que adentrava o século XX ainda apresentava cenário semelhante àquele da Paris anterior à reforma de Haussmann, com suas ruas estreitas e pouco iluminadas, habitações precárias, insalubridade e graves problemas de saneamento básico. A partir disso, e apoiando-se, de modo ainda mais contundente, em todos os preceitos estéticos e higienistas em voga, configurou-se o momento ideal à realização daquela que se tornaria a intervenção urbana paradigmática para a modernização das cidades brasileiras: a reforma urbana de Pereira Passos, no Rio de Janeiro, ocorrida nos anos de 1902 a 1906.

Desse modo, o contexto em que a reforma foi executada - estreitamente vinculado ao da nação brasileira na época, sob a égide de um governo republicano pautado pelos ideais positivistas de progresso -

revelou-se propício à concretização de uma grandiosa iniciativa que contribuisse para a dinamização da economia do país e o enaltecimento da imagem de um sólido governo. Foi assim que, quando assumiu a presidência do Brasil, em 1902, o cafeicultor Rodrigues Alves nomeou diversos engenheiros para cargos-chave na administração pública, sendo que a Pereira Passos coube a prefeitura da cidade capital do país. Engenheiro civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos também estudou em Paris durante o auge da reforma de Haussmann, entre os anos de 1857 e 1860. Além disso, a reforma por ele liderada foi uma espécie de reformulação do anterior Plano de Melhoramentos elaborado pela Comissão de Melhoramentos, de 1875, na qual também trabalhou.

Assim, regendo-se pelos mesmos ideais que nortearam as intervenções urbanas do século anterior, a reforma urbana de Pereira Passos também objetivava, entre outras, as seguintes ações prioritárias: a estruturação portuária, de maneira a colaborar com as exportações e importações em crescente expansão; a execução de vias de comunicação compatíveis com o tráfego de pessoas e de cargas; o combate intensivo às epidemias que assolavam a população; e a construção de uma nova imagem urbana, compatível com os ideais de modernização e prosperidade almejados. O fato de a cidade ser a capital da República contribuiu, decisivamente, para que fossem empreendidas iniciativas conjuntas entre o Governo Federal e a Prefeitura; além disso, trouxe a possibilidade da intervenção direta do Estado, facilitando as desapropriações e demolições de inúmeros imóveis (MOURA FILHA, 2000).

Em se tratando do viés de embelezamento da cidade, que, muitas vezes, sobrepunha-se à urgência do sanitarismo, o mesmo alcançava ainda mais visibilidade mediante a implantação de largas avenidas e de cuidadosa composição arquitetônica das fachadas, aos moldes de seu principal referencial, a Paris de Haussmann. Foi, assim, formulado um projeto estético para a cidade, que, posteriormente, serviria de modelo para o restante do país, “uma vez que o Rio vai ser considerado como o grande paradigma nacional de cidade moderna e embelezada” (MOURA FILHA, 2000, p. 88).

Portanto, seguindo a linha compositiva empregada em Paris, elegeu-se o Eclétismo - componente de uma doutrina intrinsecamente historicista, que se apoia nos estilos passados para compor a sua própria identidade - como o estilo responsável pela paisagem da nova cidade, bem como pela consequente introdução do emprego de novas técnicas construtivas. Tratava-se, desse modo, de uma renovação da linguagem

plástica das fachadas, propiciando a realização de uma analogia entre a modernização urbana e o estilo eclético das construções. De acordo com Vaz (1992), a aceleração da construção civil na cidade introduziu novas técnicas e materiais, como o aço e o concreto armado; possibilitou o aperfeiçoamento dos sistemas hidráulicos, elétricos e de elevadores; proveu um aumento do mercado para engenheiros e arquitetos, bem como abriu espaço a uma nova legislação para as construções.

Em relação ao sistema viário, as novas grandes avenidas, largas e retificadas, pretensiosamente inspiradas nos bulevares de Haussmann - modelo composto pela valorização da perspectiva, com um eixo de simetria e um ponto focal, ao fundo, em um sistema fechado por construções contíguas - possibilitavam a melhoria da comunicação entre diferentes bairros da cidade, além de facilitar o traçado das linhas de canalização. Entre as avenidas executadas e remodeladas, merece destaque a Avenida Central, considerada uma das principais obras realizadas na cidade durante a intervenção.

Assim como a reforma em geral, a construção dessa nova avenida também propulsionou o emprego de novas técnicas construtivas no espaço urbano, como o asfalto na pavimentação das vias e os mosaicos de pedra portuguesa nas calçadas. Além disso, empreendeu-se a instalação de postes de iluminação elétrica, grandes bueiros para escoamento das águas, quarteirões chanfrados e arredondados, arborização com mudas de pau-brasil e jambeiros nos canteiros laterais e central. Projetada para ser um marco na modernização urbana na América do Sul, a Avenida Central, com 1800m de comprimento e 33m de largura, deveria superar, inclusive, a Avenida de Maio, em Buenos Aires, com seus 30m de largura. Sua execução ocasionou o fim de muitas ruas e a demolição de, aproximadamente, 600 edificações - a partir de 1912, a Avenida Central passou a se chamar Avenida Rio Branco (KOK, 2005). Tornou-se, desse modo, uma das principais intervenções ocorridas na reforma, e o novo cartão de visitas da capital (Figuras 01 e 02).

Figura 01: Av. Central e edifícios em construção, 1905.



Fonte: KOK (2005).

Figura 02: Av. Rio Branco, 1915-1920.



Fonte: KOK (2005).

Segundo Kok (2005), a Avenida Central tornou-se cenário da construção de edifícios pertencentes a tipos distintos, porém, equivalentes em sua monumentalidade e na constituição de referenciais específicos à cidade modernizada. Portanto, ao lado de casas de comércio, clubes e hotéis, foram edificadas imponentes prédios

institucionais, como a Escola de Belas Artes, o Teatro Municipal e a Biblioteca Nacional, entre outros. Contudo, para favorecer o alcance visual e perspectivo das novas construções, não foram poupados esforços no sentido de empreender as desapropriações; até mesmo um concurso de fachadas foi promovido pela Comissão Construtora da Av. Central, em janeiro de 1904, com prêmios em dinheiro. Um vasto registro documental dos novos prédios destinados a configurar o cenário da avenida foi realizado, entre os anos de 1905 e 1907, pelo fotógrafo Marc Ferrez.

Além do estilo arquitetônico das fachadas, uma das maiores mudanças importadas de Paris esteve vinculada aos novos hábitos e costumes da elite da cidade em relação ao uso dos espaços públicos (Figura 03), e que pode ser considerado o início da *Belle Époque* no Rio de Janeiro, estendendo-se até a Semana de Arte Moderna de 1922. Ademais, aliadas à iluminação pública implantada, as novas opções para o lazer propulsionaram a vida noturna na cidade, com passeios realizados a pé, em carruagens ou em automóveis, que começavam a aparecer nas ruas - a primeira circulação de um carro na cidade data do ano de 1897 (KOK, 2005).

Figura 03: Av. Central, 1906.



Fonte: KOK (2005).

Entretanto, aqui não se encerram as similaridades entre a reforma de Haussmann e a de Pereira Passos. Tal como sua musa francesa, a cidade do Rio de Janeiro também alcançou sua modernização à custa de demolições e desapropriações de construções populares, mediante a expulsão da população moradora para as áreas irregulares e menos favorecidas, visto que, nas últimas décadas do século XIX, as primeiras áreas favelizadas já haviam se formado. E, conforme dito, os imigrantes que chegavam à cidade em busca de meios para a sua sobrevivência, elegiam a área central - a princípio, concentradora de moradia e trabalho - para seu *habitat*. Era, portanto, nessa área da cidade, que se localizava a residência padrão para essa parcela da população: o cortiço - habitação coletiva caracterizada pela superlotação, infraestrutura e instalações sanitárias precárias, ventilação e iluminação insuficientes. Responsável pela proliferação de doenças e epidemias, tal precariedade suscitou a batalha, empreendida por médicos sanitaristas e construtores, para a destruição desse tipo de habitação, bem como de construções antigas ainda existentes.

Segundo Vaz (1992, p. 199), as edificações não afetadas, em um momento inicial, foram igualmente condenadas por meio dos projetos de alinhamento, que diziam respeito a “novo instrumento jurídico que instituiu a renovação progressiva das construções, dando continuidade à cirurgia urbana com doses homeopáticas de demolições”. Por outro lado, a indústria da construção civil recebeu notável impulso, uma vez que, além da construção de novos edifícios para a área central, fazia-se igualmente necessária a edificação de novas moradias nos bairros que se formavam - que passaram a ser mais acessíveis devido à implantação de linhas do transporte coletivo.

Contudo, vinculado às demolições empreendidas, o desaparecimento de antigas ruas trouxe como consequência direta a valorização imobiliária das áreas enobrecidas e o consequente aburguesamento do centro. Logo, à população retirada de suas casas, restou a busca por imóveis para alugar, cujos valores subiam consideravelmente - as habitações populares que foram construídas não se mostraram suficientes para abrigar esse contingente. De modo similar, a velha burguesia passou a se mudar para as novas freguesias das zonas sul e norte da cidade; à classe pobre e média assalariada emergente, conforme mencionado, restaram os subúrbios ao redor das estações de trem, os manguezais e as encostas de morros.

Apesar do luxo tosco, bárbaro e branco dos palácios e ‘perspectivas’ cenográficas, a vida das cidades era triste, de provocar lágrimas. A indolência dos ricos tinha abandonado as alturas delas, as suas colinas pitorescas, e os pobres, os mais pobres, de mistura em toda espécie de desgraçados, criminosos e vagabundos, ocupavam as eminências urbanas com casebres miseráveis, sujos, feios, feitos de tábuas de caixões de sabão e cobertas com folhas desdobradas de latas em que veio acondicionado o querosene (BARRETO, 1956 apud KOK, 2005, p. 25).

Portanto, há que ser salientado que a remodelação empreendida, não alinhada a uma economia de mercado que abrangesse todos em seu processo de expansão, resultou na exclusão de grande parte da população. Como observa Pechman (1992), buscou-se modernizar a fachada da casa, mas foram negligenciados os aposentos dos fundos - infelizmente, trata-se de uma remodelação urbana que não veio acompanhada da, igualmente necessária, reformulação social. Além disso, o Poder Público atuou sobre outras áreas da cidade mediante, principalmente, a aplicação de posturas de regulamentação e normatização em relação à saúde pública, bem como aos modos de utilização dos espaços públicos, interferindo em antigas práticas de lazer, costumes tradicionais e práticas econômicas, considerados retrógrados. Conforme Pechman (1992), desde os últimos anos do século XIX, encontrava-se alicerçada nessas questões a dualidade “atrasado *versus* moderno”, que persistia na sociedade da época e revelava-se de modo mais intenso em uma economia que transitava para o capitalismo e o fim do sistema escravista.

Assim, de modo simultâneo às intervenções urbanísticas empreendidas por Pereira Passos, também foi levada a cabo uma grandiosa política de saúde pública, com a obrigatoriedade de vacinação da população, a cargo do médico sanitarista Oswaldo Cruz. Desse modo, surgia um movimento que, a partir da observação e definição das doenças existentes, buscava-se aliar a remodelação do espaço físico com o tratamento de tais enfermidades. Entretanto, o momento também requeria cautela, já que significativa parcela da população da época demonstrava grande desconfiança em relação à eficácia das vacinas - inocular um vírus sob a pele era algo totalmente novo. Assim, apoiada pelos opositores ao governo, essa população rebelou-se contra a lei que

tornava obrigatória, em todo o território nacional, a aplicação da vacina contra a varíola - cujas penas iam de custosas multas à proibição de trabalhar - culminando na emblemática Revolta da Vacina. Nessa revolta, as novas ruas de Pereira Passos transformaram-se em palcos de guerra, com populares armando-se de pedras de calçamento, pedaços de madeira, vidros e postes para enfrentar as tropas policiais e viabilizar a construção de barricadas.

A rua, a casa e o próprio corpo do cidadão tornam-se objeto de intervenção e de criação de uma nova concepção de espaço público, de arquitetura, de hábitos e de comportamentos. A regulamentação e a normatização passariam a reger todas as instâncias da vida cotidiana, estariam na base da nova civilização que se queria criar (PECHMAN, 1992, p. 35).

Tornava-se necessário, assim, ‘depurar a cidade’, eliminando aquilo que causava a feiura e a sujeira nas ruas, que deveriam ser a expressão máxima de limpeza, ordem e beleza. Nesse sentido, foram empreendidos esforços, de maneira a congregar os atributos necessários à manutenção da saúde e da moralidade, bem como à organização do corpo físico e social.

Portanto, a partir desse breve panorama, entende-se que o sonho de um Brasil moderno “vinha sendo delineado, desde meados do século XIX, e que se concretizava com o projeto de melhoramento e embelezamento da capital federal, no início do século XX” (MOURA FILHA, 2000, p. 107). Posto isso, entende-se que a execução de projetos urbanos foi um dos pilares fundamentais para a construção de um novo conceito de cidade moderna e monumental, representativa do poderio e do progresso vindouro do país. Assim, novos conceitos de cidade foram solidificados, bem como de arquitetura, e “estiveram na origem da construção da cidade moderna, idealizada enquanto vitrine da civilização e cenário da prosperidade do país”.

Entretanto, entende-se que esse novo projeto estético para a capital brasileira não abrangia a cidade em sua totalidade, mas, sim, áreas específicas e direcionadas a públicos igualmente específicos. Os novos cenários urbanos, idealizados para servirem de espelho de uma realidade, eram, sobretudo, “negação da própria realidade, trabalhando para revelar ou ocultar aquilo que estava condizente ou não com a

imagem de cidade moderna, desejada pelo poder dominante” (MOURA FILHA, 2000, p. 105). Todavia, é inegável que, com a reforma de Pereira Passos, criou-se um ideário de modernização urbana que influenciou, de modo contundente, inúmeras intervenções em grandes cidades brasileiras, ao longo do século XX.

2.3.2.2 Cândido de Abreu e os Melhoramentos da Capital, em Curitiba

Após a explanação realizada - relativa à experiência no Rio de Janeiro - percebe-se que o Brasil, então, adentrou a modernidade; todavia, diferentemente da Europa, cujo “século das multidões” foi o século XIX, o país só apresentaria grandes multidões nas ruas de seus centros urbanos a partir, sobretudo, de meados do século seguinte. Apesar disso, pode-se dizer que Curitiba, cidade objeto do presente trabalho de pesquisa, conheceu os ares da modernidade ainda no início do século XX, com uma reforma que mudou seu cenário de, então, pacata cidade provinciana. Ainda que não exista uma data precisa, afirma-se que foi a partir da primeira década do século passado que Curitiba passou a despontar como importante cidade da região Sul do país (DESTEFANI, 2014a).

Desse modo, a escolha desta abordagem deve-se ao fato de a mesma estar inserida em um período semelhante àquele das reformas anteriormente apresentadas, ou seja, a modernidade. Assim, trata-se de uma reestruturação urbana empreendida durante a segunda gestão do engenheiro Cândido Ferreira de Abreu na Prefeitura de Curitiba, durante os anos de 1913 a 1916. Faz-se necessário salientar, contudo, que a iniciativa de uma reforma urbana para a cidade não foi algo trazido somente naquele momento, visto que outros programas de natureza semelhante já haviam sido levados a cabo, anteriormente. Nesse universo, destaca-se a primeira empreitada desse tipo, ainda no século XVIII, sob responsabilidade do ouvidor Rafael Pardiniho; assim como, já no final do século XIX, por exemplo, foi redigido importante Código de Posturas para a cidade, na gestão de Cyro de Almeida Velloso.

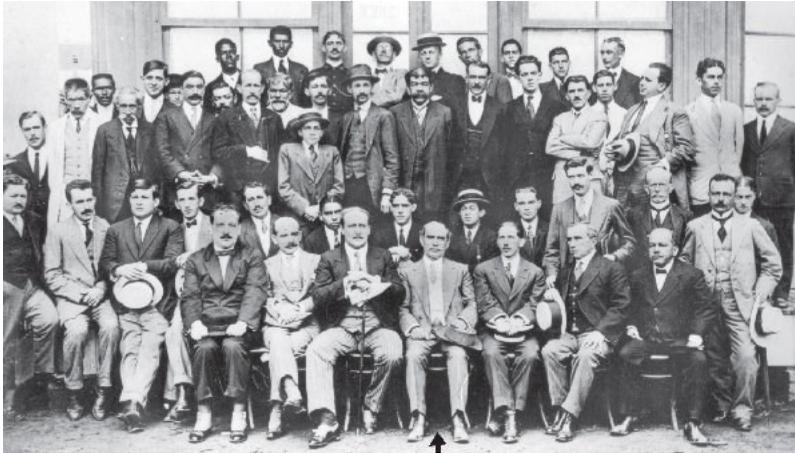
Portanto, ainda que outras administrações municipais também tenham sido marcadas pelo desejo de readequação do quadro urbano existente, aquela gestão de Cândido de Abreu foi marcada por ações e princípios diretamente vinculados a um forte desejo de modernização urbana, que se perpetuou ao longo das décadas seguintes e permanece ainda na atualidade. Ademais, pode-se dizer que o período entre,

especificamente, 1910 a 1914, foi de grande desenvolvimento para a cidade, visto que, a partir de 1915 - e, principalmente em 1918 - tal desenvolvimento estagnou-se devido à grande guerra mundial então em curso (IPPUC, 2009).

Posto isso, segundo Sêga (1996), o contexto da reforma iniciou-se em 1913, ano em que Cândido de Abreu foi nomeado pelo então presidente do Estado, Carlos Cavalcanti, para assumir a prefeitura da cidade, quando a mesma contava com uma população de, aproximadamente, 65 mil habitantes. Contudo, essa população ainda não era abrangida, em sua maior parte, pelos serviços básicos de infraestrutura urbana - que já se encontrava obsoleta - como os de saneamento básico. Logo, para modificar tal quadro, o Poder Público Municipal passou a contar com a cooperação do Poder Executivo Estadual, concluindo, então, que já se mostrava inadiável a execução de um plano de melhoramentos para a cidade, que, naquele início de século, precisava moldar-se à economia urbano-industrial que se consolidava, bem como se adaptar a uma tradicional burguesia urbana ervateira que começava a diversificar os seus negócios. Além disso, também havia a busca pela mudança de sua imagem urbana: de vila, a cidade almejava tornar-se um grande centro.

Assim, instituiu-se uma Comissão de Melhoramentos da Capital (Figura 04), dispondo à figura do prefeito livres poderes para encaminhamento das futuras obras, dispensando-se a necessidade de interferência de outros poderes. É importante pontuar que, a respeito do termo “melhoramento”, Leme (1999) atesta que o mesmo designa questões distintas, ou seja, refere-se tanto a obras de infraestrutura, projetos de parques e praças, quanto à elaboração de uma legislação urbanística. Naquela época, no entanto, o termo foi utilizado no sentido de reestruturação do quadro urbano existente.

Figura 04: Companhia de Melhoramentos de Curitiba;
no centro, Cândido de Abreu.



Fonte: DESTEFANI (2014b).

De acordo com Sêga (1996), os anos em que Cândido de Abreu assumiu a Prefeitura também vieram acompanhados de um grande crescimento demográfico. Assim, várias iniciativas foram empreendidas para fazer frente a essa situação, tais como a reestruturação e macadamização de vias, a transferências de terrenos, a readequação da iluminação pública existente e a instalação de bondes. Posteriormente, ao longo da reforma, foram realizadas outras modificações urbanas, como trocas de revestimentos de pisos, terraplanagens, canalização de rios e arborização de ruas e logradouros; datam também desse período a execução de novas praças e a remodelação de outras já existentes. Entretanto, os melhoramentos ocorreram não sem problemas relacionados à própria infraestrutura urbana existente, como falta de água e vazamentos em canos de esgoto. A seguir, imagens de alguns melhoramentos empreendidos naqueles anos e que concernem a emblemáticos espaços urbanos da área central da cidade (Figuras 05 a 07).

Figura 05: Circulação de bondes na Rua XV de Novembro, início do séc. XX.



Fonte: DESTEFANI (2014c).

Figura 06: Rua Barão do Rio Branco em obras, década de 1910.



Fonte: CIFFONI, SUTIL & BARACHO (2006).

Figura 07: Praça Eufrásio Correia após a reforma, 1920.



Fonte: BAHLS (2006).

Além disso, de modo geral, a cidade foi hierarquizada em diferentes regiões: a zona central recebeu uma fiscalização mais rigorosa, com a obrigatoriedade de novas edificações serem construídas de alvenaria, por exemplo; a segunda zona destinava-se às indústrias; enquanto que, a terceira, às moradias operárias e sitiantes. Conforme Destefani (2014b), além das iniciativas mencionadas, foram feitas aberturas de importantes vias da área central, como a Av. Sete de Setembro, a Av. Iguazu, a Av. Silva Jardim e a Av. Visconde de Guarapuava. Houve, ainda, a preocupação com a ornamentação dos espaços públicos: fez-se a instalação de coretos e ornamentos de ferro fundido, como as sereias do repuxo existente na Praça Osório; e das cercas de concreto armado, imitando troncos de madeira, do Passeio Público, que também recebeu um portal, projetado por arquiteto francês, em alusão ao portal de entrada do Cemitério de Cães de Paris.

Contudo, um dos grandes objetivos da empreitada era tornar a cidade saneada, mesmo que, para isso, tivesse que ser realizado o afastamento das populações de rendas mais baixas, que habitavam casebres e cortiços de madeira no centro da cidade. Portanto, assim como em Paris e no Rio de Janeiro, também em Curitiba havia a preocupação com a propagação de doenças e epidemias, bem como com os problemas relacionados à moradia e ao transporte. Todavia, algo que diferencia essa reforma das empreendidas naquelas cidades, é o fato de que, em Curitiba, havia muito mais a construir do que a destruir. As desapropriações que ocorreram restringiram-se, sobretudo, a terrenos destinados a construções de edificações públicas e a alguns alargamentos e prolongamentos de ruas.

Assim, houve, também, o viés higienista, responsável pela criação de laboratórios de análises químicas e institutos dedicados à assistência à infância, bem como de instituições destinadas à fiscalização e análise dos gêneros alimentícios. O aspecto cultural também não foi esquecido, uma vez que se tratava de uma época moldada por influências iluministas e positivistas, o que propiciou a construção de espaços culturais, como bibliotecas, teatros e escolas, além da atual Universidade Federal do Paraná (UFPR) - em agosto de 1913, foi lançada a pedra fundamental para construção do prédio da, então, Universidade do Paraná (BAHLS, 2006).

Além disso, é interessante perceber que as mudanças urbanas em curso na cidade também afetavam a alma de sensíveis cidadãos, atônitos com a nova paisagem. É o que nos relata o romancista Nestor Vitor, em seu texto, escrito no período da reforma:

Aquelas pitorescas chácaras que outrora já perderam o seu caráter vivamente campestre, enfileiradas agora em ruas regulares com outros prédios, que lhes empobreceram a atmosfera e em muitos casos tiraram-lhes grande parte do terreno. Estão desaparecendo os leves chalés de madeira, e rarejam ainda mais as pobres casinhas encardidas, de telhas de tábuas, cujo aspecto, às vezes, era miserando. Os pobres e os sapos vão indo cada vez para mais longe, dizia-me Emiliano Pernetta com a perversidade de quem não quer perder uma boa frase, tanto mais quando, realmente, ela bem resumia a situação. Está aí o motivo principal, acrescentou, porque não achas mais na cidade esse cheiro campesino de que me falas, e de que eu me recordo: com os pobres vão-se distanciando também as culturas (VITOR, 1913 apud SÊGA, 1996, p.75-76).

De modo a manter uma relação mais amigável quanto fosse possível com a população, e com a própria imprensa local, o Poder Público também teve o cuidado de divulgar, periodicamente, relatórios pormenorizados de cada quadra urbana que era modificada. Assim, jornais como o “Diário da Tarde”, “O Estado do Paraná”, “O Dia” e “A República” divulgavam os melhoramentos realizados na capital, ao passo que jornalistas eram atendidos pessoalmente pelo prefeito. Pode-se dizer que se tratava de uma estratégia de planejamento aliada a uma de *marketing* político, de maneira a acalmar a população perante a modernização então em curso, assegurando o apoio da opinião pública e da imprensa (RIZZI, 2003). Segue abaixo, como exemplo, trecho publicado no “Diário da Tarde”, de 21 de outubro de 1914, em que são exaltadas as melhorias promovidas na remodelação da Praça Carlos Gomes, que passou a contar com um lago, queda d’água e um abrigo para cisnes, em formato de torre de castelo em miniatura.

Inaugurou-se hoje, às 8 horas da manhã, com a presença do Dr. Prefeito municipal, o lago construído na praça Carlos Gomes, um dos embelezamentos que estão sendo feitos em Curitiba. O efeito da queda da água da cascata causou magnífica impressão as pessoas, que, em

grande número, assistiram a inauguração (DIÁRIO DA TARDE, Curitiba, v. 17, n. 4923, 21 out. 1914, p. 2 apud BAHLS, 2006, p. 51).

Conforme Rizzi (2003), a respeito da arquitetura produzida na época, o estilo que marcou, de modo significativo, a paisagem curitibana, também foi o Ecletismo, que, conforme visto, pode ser considerado elemento crucial para o melhor entendimento e assimilação das reformulações urbanísticas ocorridas na modernidade brasileira, uma vez que o estilo resultou da troca de ideias com o continente europeu, bem como da inserção de produtos industrializados e de novos processos construtivos - o fomento industrial auxiliou, assim, nesse sentido, propiciando a intensificação do uso de novos materiais. Para Sêga (1996), de modo semelhante ao que aconteceu no Rio de Janeiro do início do século XX, também a burguesia curitibana passou a buscar um estilo arquitetônico mais requintado, diferente do estilo colonial português, que passou a ser negado. Desse modo, apropriou-se, sobremaneira, do estilo eclético, o qual ainda é visível em inúmeras edificações da área central da cidade.

Há que se considerar, no entanto, que a ocorrência da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) impactaria Curitiba naquele período - a crise econômica, em nível mundial, desacelerou o crescimento, reverberando diretamente no mercado da construção civil, tanto na elevação dos preços, como dificultando a importação dos materiais, já que inúmeros elementos utilizados na remodelação empreendida na cidade dependiam de sua importação da Europa.

Dito isso, faz-se necessário pontuar que, nos últimos anos do século XIX, Cândido de Abreu participou da comissão construtora da cidade de Belo Horizonte, em Minas Gerais, a nova capital que substituiria Ouro Preto, e considerada uma das primeiras cidades planejadas do país. Naquela ocasião, o engenheiro teve oportunidade de contato com a equipe de criação arquitetônica, cujas influências advinham, especialmente, do Ecletismo monumentalista, divulgado pelas grandes exposições internacionais de Paris - a exposição de 1889, por exemplo, é considerada o ápice na utilização e difusão da arquitetura de ferro e vidro presente nos grandes pavilhões, e ficou notavelmente conhecida devido à construção da Torre Eiffel (RIZZI, 2003).

No entanto, a remodelação empreendida em Curitiba não concerne ao processo realizado em Belo Horizonte - de construção de uma nova cidade - mas se apropriou dos conhecimentos técnicos em

arquitetura e, também, em urbanismo, que possibilitaram um direcionamento na escolha das vias e espaços a serem reformulados. Assim, em seu retorno a Curitiba, após os trabalhos em Belo Horizonte, Cândido de Abreu dedicou-se à sua profissão de formação, realizando projetos de construções, paralelamente ao envolvimento na política. Na cidade, o engenheiro é autor de diversos palacetes projetados para as famílias burguesas da época, assim como dos projetos do *Belvedere* da Praça João Cândido e do Paço da Liberdade - o conhecido Paço Municipal (Figura 08), ambos localizados na área central da cidade. O Paço da Liberdade foi a primeira sede própria da Prefeitura de Curitiba, e, em seu projeto, Cândido de Abreu contou com a colaboração do escultor francês Roberto Lacombe; além disso, é, atualmente, o único imóvel tombado de Curitiba em nível federal, e passou por importante processo de restauro, transformando-se em espaço cultural, cuja obra foi financiada pela Federação do Comércio do Paraná (Fecomércio-PR), por meio de parceria com a Prefeitura (CORRÊA, 2010).

Além dessas edificações, Cândido de Abreu também é o autor do Palacete dos Leões, antiga residência da família Leão (Figura 09), e, hoje, centro cultural da cidade. Aqui, é importante mencionar, a cultura da erva-mate foi a grande responsável pelo surgimento de uma sociedade burguesa na capital paranaense, que, para sua moradia e deleite, construiu suntuosos palacetes, entre os quais, diversos ainda compõem a arquitetura urbana da área central da cidade. Assim, em Curitiba, de modo semelhante ao que ocorreu com o café em São Paulo, com a cana-de-açúcar no Nordeste e com o cacau na Bahia, foi a erva-mate que criou sua pequena aristocracia. Construídas em um período em que sequer havia calçamento nas ruas da cidade, as residências da elite ervateira localizavam-se em amplas áreas verdes, onde, inclusive, nasceram importantes bairros da cidade, como o Alto da Glória e o Batel.

Figura 08: Paço Municipal.



Fonte: a autora (2014).

Figura 09: Palacete dos Leões.



Fonte: SKYSCRAPERCITY (2014).

É devido a esses diversos fatos, que a figura de Cândido de Abreu pode ser considerada propulsora, e inspiradora, de uma nova visão e ideal de modernidade para a capital paranaense do início do século XX, e que, para tanto, contava com o apoio da burguesia local. Uma vez que, conforme Sêga (1996), a sociedade curitibana da época também queria deixar para trás seu passado colonial e embriagar-se pelos ares da *Belle*

Époque, tanto por meio da adequação aos padrões europeus de etiqueta e de costumes, quanto pela utilização dos novos artefatos mecânicos advindos com a modernidade. Portanto, pode-se dizer que Curitiba, naquele momento, também esteve vinculada a um projeto civilizatório de preparação à modernidade almejada.

De modo oficial, os melhoramentos da gestão de Cândido de Abreu foram finalizados em 1915; no entanto, o marco de seu encerramento deu-se em fevereiro de 1916¹, com a inauguração do prédio do Paço da Liberdade. Contudo, é preciso salientar, todas essas modificações ocorridas, tanto no meio urbano, quanto na arquitetura das edificações, transformaram radicalmente a paisagem da cidade. E hoje, é ainda visível, e vivenciada, a maioria das iniciativas daquela época, que, conforme já mencionado, deixou relevantes resquícios de modernidade na contemporaneidade curitibana.

¹ Após Cândido de Abreu, é necessário mencionar que outros gestores destacaram-se à frente da Prefeitura: por exemplo, logo depois, nos anos 1920, João Moreira Garcez foi o responsável por um novo impulso de urbanização, mediante o asfaltamento e abertura de ruas, remodelação de praças, bem como ordenamento do tráfego motorizado.

3 POR CIDADES MAIS HUMANAS

É óbvio que, não obstante o que se programe, planeje ou projete, o objeto é sempre a existência humana como existência social e que não se planejaria ou projetaria se não se pensasse que a existência social será, deverá ou deveria ser diferente e melhor com relação ao que é (ARGAN, 2005, p. 212).

Cidades feitas pelos homens para os homens; assim, certa vez, foi, e assim deveria ter continuado a ser. Hoje, contraditoriamente, cidades feitas pelos homens para as máquinas. Nesse universo, desloca-se e vive-se dentro de máquinas - sejam aquelas sobre rodas ou a famigerada “máquina de morar”, como propunha Le Corbusier. Na cotidianidade da vida social dessas cidades, de acordo com Frúgoli Junior (2007), há um caráter de ambiguidade presente nas relações que dela fazem parte e que é manifestado na relação entre proximidade corporal e distância espiritual; apesar disso, sabe-se que o homem, em seu âmago, é um ser sociável. Para o autor, que adota uma postura simmeliana, qualquer indivíduo pode ser considerado “um ponto privilegiado de cruzamento de vários círculos sociais, portanto, um polo de relações e tensões” (FRÚGOLI JUNIOR, 2007, p. 54).

Assim, a partir do presente momento, de modo a destacar a importância de se atentar para o fator humano na concepção de projetos urbanos realizados em áreas consolidadas de cidades, abre-se espaço a discussões acerca desse importante elemento no desenvolvimento das cidades contemporâneas. Com isso, para complementar a análise, mostra-se pertinente recordar o conceito cunhado por Augé (1994) de “lugar antropológico”, quando se refere a todo espaço submetido a uma construção simbólica de si mesmo - trata-se de um lugar identitário, relacional e histórico. Contudo, o que tem sido visto, com frequência, nas cidades contemporâneas, é o conceito oposto a esse tipo de lugar: nelas, deparamo-nos com os não-lugares, que fazem oposição a todos os conceitos anteriormente relacionados aos lugares antropológicos. Os não-lugares, emblemas da pós-modernidade - ou da chamada “supermodernidade” por Augé (1994) - possuem a premissa de configurarem-se como espaços de passagem, moradia da individualidade

solitária e da efemeridade, isto é, locais em que se prescinde da confrontação direta com o outro.

Poder-se-ia dizer, portanto, que são espaços caracterizados pela ausência de uma salutar alteridade - nesse tipo de contexto, o autor encaixa categorias corriqueiras, como as rodovias, os meios de transporte, os aeroportos e estações, as grandes cadeias hoteleiras e os parques temáticos. Nesses espaços, a cada vez mais intensa informatização dos processos de atendimento direto ao público propicia o autoatendimento do usuário, por exemplo. É por isso que, tanto os equipamentos e modais destinados à circulação de bens e pessoas, quanto os próprios meios de comunicação atuais, como a *web*, permitem aferir que “assim como os lugares antropológicos criam um social orgânico, os não-lugares criam tensão solitária” (AUGÉ, 1994, p. 87). É o mundo das máquinas.

As máquinas, aqui expressas, ainda não são aquelas que dominam mundos moldados por pura inteligência artificial, e que abrangem todas as funções que, outrora, eram somente realizáveis por mãos e mentes humanas - ainda que cenários assim já existam, em grande número, em diversos segmentos econômicos. Porém, de modo geral, como se sabe, não vivemos mais em um mundo analógico e mecânico, mas em um universo em que, todos os dias, circulamos por esferas cada vez mais informatizadas, em que nos vemos presos a aparelhos e *smart* objetos para dar prosseguimento à cotidianidade da vida, ainda humana.

Portanto, é em direção à valorização da dimensão humana das nossas cidades, que diversos estudiosos do meio urbano têm empreendido esforços. Nesse sentido, é importante mencionar um dos grandes nomes - senão o maior e mais recorrente - desse tipo de visão acerca das cidades: a jornalista e ativista americana Jane Jacobs, que, ainda no início da década de 1960, lutava contra o abusivo aumento do tráfego de automóveis individuais, bem como contra a cultura modernista que proliferava no meio urbanístico, ao separar as cidades de acordo com funções específicas e a privilegiar a autonomia e o isolamento de edifícios, em detrimento da diversidade e multiplicidade de usos no meio urbano. Há que se dizer que, após o pontapé inicial empreendido pela jornalista, diversos pesquisadores contribuíram para as discussões relativas a essa área do conhecimento. Apesar disso, para aqueles que se interessam na defesa de cidades que priorizem o elemento humano como fator primordial de seu desenvolvimento, a realidade urbana nas grandes cidades ainda se revela desafiadora.

Entre os diversos defensores dessa linha de pensamento e ação na atualidade, está o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl,

responsável por importantes iniciativas de reestruturação urbana na cidade de Copenhague², e declarado seguidor das ideias e preceitos postulados por Jane Jacobs. Desse modo, é permeando as ideias trazidas à luz, principalmente, por Gehl (2013), que se pretende embasar as indagações no presente texto. Para o autor, por décadas, a dimensão humana tem sido negligenciada no exercício do planejamento urbano em comparação com a importância relativa às questões automobilísticas, por exemplo. Assim, foi se reduzindo, gradativamente, a importância e os espaços físicos destinados aos pedestres; além disso, na sua visão, os rumos dos acontecimentos deixaram sitiadas as esferas cultural e social nas cidades. Nesse sentido, a circulação de pedestres, quando tratada, foi sempre pensada como meio de transporte inserido nas diretrizes de planejamento de tráfego; logo, os termos mais utilizados passaram a ser “fluxo e/ou tráfego de pedestres”, bem como “capacidade das calçadas”.

Dito isso, é importante explicitar a importância da priorização do pedestre nos projetos urbanos contemporâneos, que reside na contribuição ao desenvolvimento de cidades mais seguras, saudáveis e sustentáveis. Ademais, sabe-se que o ato de caminhar não se refere somente à ação em si, mas, também, às interações possibilitadas pela mesma quando empreendida em espaços públicos urbanos - englobando-se desde as possibilidades de interação com outros transeuntes até o simples ato de sentar-se em um banco de praça para assistir ao movimento de pessoas, ou seja, ao desenrolar da vida urbana em ação.

Segundo Gehl (2013), quando há diversidade de atividades e ações no meio urbano, podem ser identificadas diferentes escalas de categoria, que variam de acordo com graus de necessidade. De um lado, estão aquelas atividades necessárias, como ir à escola ou ao trabalho - são ações que ocorrem sob qualquer condição, pois se referem a obrigações a cumprir; na outra ponta, figuram as atividades opcionais, geralmente recreativas, como caminhar tranquilamente em um calçadão ou sentar-se para apreciar uma paisagem - essa categoria depende, em grande grau, de fatores como a condição climática, por exemplo, uma vez que se sabe que dias chuvosos ou de frio extremo inibem e prejudicam a realização de atividades ao ar livre. Entre as atividades sociais passíveis de acontecerem nos espaços públicos, o ato de observar as pessoas e o que está acontecendo ao redor figura como a mais despreziosa forma de contato que pode ocorrer nesses locais.

² Copenhague foi uma das primeiras cidades europeias que, ainda nos anos 1960, buscou reduzir o tráfego e o estacionamento de automóveis em seu centro, de modo a priorizar os pedestres com áreas a eles exclusivas (GEHL, 2013).

Todavia, há, também, contatos mais ativos, como os encontros casuais entre amigos e conhecidos, assim como os pedidos de informação ou localização a desconhecidos. De todo modo, ainda que, como nesse último caso, sejam mantidos contatos fortuitos, os mesmos podem, muitas vezes, contribuir para o surgimento de novas relações entre essas pessoas. Na visão do autor, ao observarmos, ouvirmos e vivenciarmos essas situações, podemos agregar informações acerca das pessoas e da sociedade da qual fazemos parte (GEHL, 2013).

Logo, quando há mais “convites” para caminhadas e mais espaços destinados prioritariamente às mesmas, o número de pedestres aumenta visivelmente; de modo similar, quando menos vias são implantadas para o tráfego de veículos, sua quantidade circulando no meio urbano tende, forçosamente, a diminuir. De acordo com Gehl (2013), estudos apontam que as pessoas procuram se reunir em locais em que situações ocorrem espontaneamente, assim como onde outras pessoas já estão reunidas, visto que é inerente à natureza humana a busca e o interesse pelos outros. Ademais, a existência de um significativo número de pessoas em um espaço público demonstra a quem chega que aquele é um local interessante, em que vale a pena permanecer.

A cidade viva emite sinais amistosos e acolhedores com a promessa de interação social. Por si só, a simples presença de outras pessoas sinaliza quais lugares valem a pena. Um teatro lotado e um teatro quase vazio enviam duas mensagens completamente diferentes. Um assinala a expectativa de uma agradável experiência comum. O outro, que algo está errado (GEHL, 2013, p. 63).

Contudo, a adoção de diretrizes vinculadas a um planejamento modernista, embasado em uma rejeição às ruas de menor escala das cidades tradicionais - nas décadas de 1920 e 1930, principalmente - resultou em cidades construídas entre vias expressas. Gehl (2013) é contundente ao afirmar que ações como caminhar, pedalar e encontrar outras pessoas nos espaços públicos não estavam na ordem do dia dos planejadores que adotaram essa vertente, mas que, contudo, tiveram grande influência no desenvolvimento urbano em todo o mundo - o autor recorre à ironia para exemplificar tal constatação:

Se tivesse sido pedido a esses planejadores que projetassem cidades que dificultassem a vida e desencorajassem as pessoas de ficar ao ar livre, dificilmente teríamos casos mais exemplares do que o de todas as cidades criadas no século XX sobre essa base ideológica (GEHL, 2013, p. 56).

No Brasil, também tivemos o exemplo máximo de aplicação de preceitos modernistas na concepção da cidade de Brasília-DF, fundada em 1960, e cujo modelo, já exaustivamente debatido, é o de uma cidade projetada, prioritariamente, para a livre circulação de automóveis - o pedestre passa a atuar como mero figurante em uma maquete feita para a escala real. Todavia, os estudos urbanos em nosso país também contaram com estudiosos que buscaram retomar a apropriação dos espaços urbanos pelos pedestres, de modo a configurar paisagens marcadas pela prevalência da escala humana. Nesse contexto, é importante mencionar a figura do pesquisador Carlos Nelson Ferreira dos Santos, que, apesar de uma curta trajetória profissional de pouco mais de vinte anos, o arquiteto, por meio de estudos etnográficos na cidade do Rio de Janeiro - nas favelas cariocas, no bairro do Catumbi e no conjunto habitacional Selva de Pedra - colaborou com ideias bastante interessantes que permitiam vislumbrar as ruas como importantes elementos para a vida pública de quem delas se apropriasse. Apesar de não se adentrar, no presente trabalho, ao desenvolvimento de suas pesquisas, o mesmo não poderia deixar de ser citado como um profissional que nos deixa uma importante lição ao ter se valido das questões antropológicas intrínsecas à vida urbana. Nas palavras de Abrahão (2008, p. 111), o arquiteto fluminense não foi um mero “observador dos padrões e arranjos dos espaços públicos e privados”, mas um perscrutador das “inter-relações e das redes de significados” desses espaços.

Todavia, atualmente, estudos que atentem para a menor escala no espaço urbano, de modo a torná-lo mais humano, mostram-se cada vez mais necessários. Ainda que tecnologias sejam criadas - e recriadas - todos os dias, a escala corporal humana é, e sempre será, a medida de todas as coisas. Sabe-se que os pedestres urbanos do século XXI são o resultado de anos de evolução que os levaram a mover-se lentamente e a pé; o corpo humano, portanto, apresenta orientação linear. Além disso, recorda Gehl (2013), um dos momentos mais significativos na vida de uma criança é o momento em que a mesma fica em pé e, então, começa

a andar. O sistema locomotor humano, assim como os sistemas de interpretação de impressões sensoriais, é adaptado para caminhar. A velocidade usual, quando caminhamos, é de 4 a 5 km/h; essa velocidade permite que consigamos ver, a tempo, aquilo que ocorre adiante, bem onde devemos colocar os próprios pés (GEHL, 2013). Logicamente, ao utilizar-se uma cadeira de rodas, andar de bicicleta ou correr, essa velocidade pode se modificar consideravelmente.

A adoção de diferentes velocidades no meio urbano guarda relação, ainda, com a arquitetura da cidade, uma vez que velocidades menores permitem o estabelecimento de uma experiência sensorial mais rica e variada, pois é possível distinguir e melhor visualizar os diferentes detalhes dos edifícios - do mesmo modo, nesse tipo de velocidade, é possível manter contatos mais estreitos com as pessoas ao redor. Ainda de acordo com Gehl (2013), a escala relativa a velocidades maiores, como a de 60 km/h - possível mediante o uso de automóveis - necessita de espaços mais amplos e vias mais largas; ademais, os prédios passam a ser vistos à distância e apenas é possível distinguir traços mais gerais da paisagem. Porém, infelizmente, é visível que grande parte das cidades atuais tem sido moldada para a escala do automóvel: priorizam-se a implantação de vias largas, prédios monumentais e grandes áreas de estacionamento, em detrimento de espaços menores e mais afeitos à escala corporal humana - a escala que, invariavelmente, é inerente a todas as pessoas.

3.1 CORPORALIDADES URBANAS

A experiência urbana é primeiramente corporal. [...] Contra a desrealização ligada às novas tecnologias do virtual, o corpo precisa reconquistar uma relação mínima com um ambiente, com o real, com seu real, com seu sítio (MONGIN, 2009, p. 242-243).

A representação de uma cidade configura-se como um dos meios de reflexão acerca da mesma; mapas e planos permitem-nos uma aproximação com a cidade real por meio de projeções. Contudo, ler a cidade somente mediante o estudo da legislação incidente ou de mapas e dados demográficos, por exemplo, pode dificultar a percepção da

dinâmica urbana que não está manifesta nas formas legíveis da cidade - a lógica urbana revela-se na vivência corpórea. Para Duarte (2007), o sucesso de intervenções urbanas está vinculado à constituição de lugares, que, por sua vez, apresenta relação com a “apropriação afetiva” dos espaços.

Afinal, a corporalidade é base de nossa condição humana. Além disso, não sendo os significados derivados de nossa constituição genética, nem tendo natureza estável, mas sendo produto de escolha e, portanto, historicamente instituídos, mutáveis e diversificáveis, não são nas coisas selecionadas elas próprias que devemos buscar critérios conclusivos para identificar o que compõe esse sistema de referências e guias. [...] Sem as práticas sociais, não há significados sociais. Mas também não há significados sociais sem vetores materiais (MENESES, 2006, p. 37).

Portanto, além de ouvir “a voz das pedras”, isto é, considerar a cidade contemporânea como sobreposição das cidades que estiveram antes de ela ser o que é, deve-se considerar, ainda, a sobreposição - e justaposição - das vivências de quem dela se apropria. Conforme Duarte (2007, p. 177), a alma de uma cidade está na sobreposição das vivências que a constituem todos os dias; além disso, “a multiplicidade de singularidades mutáveis e interdependentes é que forma uma cultura, e na cidade, esta é uma definição sucinta das vivências urbanas”. Segundo o pesquisador, ainda que qualquer tipo de representação seja uma substituição do objeto, e, apesar do entendimento da impossibilidade do contato direto e constante do sujeito com a realidade urbana, as relações do corpo - ou a tatilidade como meio de conhecimento e apreensão do espaço urbano - têm se mostrado como alternativa viável e proveitosa também quando trabalhada em conjunto com elementos que não são visualizáveis, como o imaginário.

Para Argan (2005, p. 232), cada um de nós traz dentro de si uma espécie de mapa do espaço-cidade e um ritmo próprio do tempo urbano, que constituem o “sedimento inconsciente das nossas noções de espaço e tempo”. O autor sugere que se, porventura, pudéssemos traçar todos os caminhos e trajetos feitos pelos habitantes de uma cidade em um único dia, obteríamos, provavelmente, uma imagem semelhante a um dos

quadros do pintor norte-americano Jackson Pollock. Tal qual as abstratas obras do artista, teríamos em mãos algo semelhante a um imenso mapa feito de um emaranhado de linhas coloridas, pontos e traçados tortuosos, que se encontram e se embaraçam, interrompem-se e voltam a se encontrar - nesse mapa, estaria representada aquela parada voluntária em um café ou em frente a uma vitrine, bem como aquele inexplicável desejo de ver determinada perspectiva de uma rua que não faria parte do trajeto.

Por isso, o autor vai além em suas conclusões: se fosse possível comparar o percurso realizado por um habitante com outro percurso hipotético - mas que deveria ser o mais lógico a ser percorrido por tal indivíduo - teríamos a surpresa de, possivelmente, serem bem distintos entre si. Podemos dizer, ainda, que, se esse indivíduo possuísse um espírito *flâneur*, o resultado seria ainda mais instigante. Ademais, esse tipo de mapa não seria mera obra do acaso, nele também estariam implícitos os motivos que levaram aquela pessoa a escolher os diferentes caminhos - a memória individual, nesse caso, pode também ser ativada: é a escolha consciente de caminhar por uma rua da infância que foi alargada, ou, então, passar em frente a um imponente edifício que tomou o lugar de um antigo casebre abandonado.

Desse modo, em suas práticas cotidianas, cada caminhante permite-se realizar atualizações dos elementos urbanos que encontra, aumentando o número de possibilidades existentes; por exemplo, ao criar atalhos e desvios, ou, também, ao proibir-se de trilhar caminhos então considerados obrigatórios - trata-se, assim, de um processo de seleção e escolhas de possibilidades. De modo geral, é possível dizer, ainda, que caminhadas pela cidade também possibilitam uma infinidade de variantes delas mesmas: todas as modalidades podem entrar em cena, por meio de diferentes proporções, sucessões e intensidades que se modificam de acordo com os percursos realizados, os momentos vivenciados, bem como com os próprios caminhantes (CERTEAU, 2008). Ao caminhar pelas ruas de uma cidade, um pedestre faz uso dos seus próprios passos, que, nas palavras do autor, são dotados da capacidade de moldar espaços e tecer lugares. Com isso, os passos, responsáveis pela motricidade de quem os realiza, não se localizam, mas espacializam; são eles que compõem um dos sistemas que fazem, efetivamente, a cidade.

No entanto, para Certeau (2008), e de modo diverso às considerações de Argan (2005), a representação dessa arte de moldar percursos não poderia ser simplesmente reduzida ao seu traçado gráfico em um mapa. Conforme o autor, aquilo que, em determinado momento,

foi uma ação e um processo, logo depois desaparece de cena - “a atividade dos passantes é transposta em pontos que compõem sobre o plano uma linha totalizante e reversível. [...] Visível, tem como efeito tornar invisível a operação que a tornou possível” (CERTEAU, 2008, p. 176). Mediante esse tipo de afirmação, podemos perceber a fragilidade da natureza passageira e contraditória do caminhar, que somente se realiza por meio de uma presença física, mas que também carrega uma ausência - a ausência de lugar.

Caminhar é ter falta de lugar, é o processo indefinido de estar ausente e à procura de um próprio. A errância, multiplicada e reunida pela cidade, faz dela uma imensa experiência social da privação de lugar - uma experiência, é verdade, esfarelada em deportações inumeráveis e ínfimas (deslocamentos e caminhadas), compensada pelas relações e os cruzamentos desses êxodos que se entrelaçam, criando um tecido urbano, e posta sob o signo do que deveria ser, enfim, o lugar, mas é apenas um nome, a Cidade (CERTEAU, 2008, p. 183).

Certeau (2008) faz, ainda, uma instigante analogia entre o ato de caminhar e o de falar - relação por ele chamada de “retórica da caminhada”. Para o autor, o primeiro está em uma ordem de subordinação ao sistema urbano, assim como o segundo está para a língua. Ao caminhar, o indivíduo apropria-se do sistema topográfico e faz uma “realização espacial do lugar”, do mesmo modo que, ao falar, produz uma “realização sonora da língua”. Segundo o autor, “a arte de ‘moldar’ frases tem como equivalente uma arte de moldar percursos. Tal como a linguagem ordinária, esta arte implica e combina estilos e usos” (CERTEAU, 2008, p. 179).

Mongin (2009, p. 46), assim como Certeau (2008), mas sob outra perspectiva, também aborda a relação entre a cidade e a linguagem - especificamente, a linguagem escrita. O autor esboça determinada analogia entre o caminhar dos corpos humanos que pela cidade transitam e as palavras que se deixam transcrever em folhas de papel: “a escrita corporal percorre cidades que se apresentam, elas próprias, como livros. O livro e a cidade se parecem”. O autor recorda Charles Baudelaire: para o poeta da modernidade, Paris apresentava-se como

uma gramática, e a rua, um tecido feito de palavras. Logo, como “gramática gerativa das pernas”, a cidade revela-se por meio dos passos que a percorrem; para Mongin (2009, p. 33), “não há melhor caminho de entrada que aquele dos escritores que perscrutam a cidade com seus corpos e suas penas”.

Nesse sentido, é relevante mencionar importantes iniciativas levadas a cabo, ao longo das últimas décadas, por indivíduos que, por meio das corporalidades a eles inerentes, visavam à realização de uma crítica à sociedade de sua época. Assim, um dos maiores movimentos, por assim dizer, que, na década de 1960, sobretudo, empreendeu esforços nesse sentido e deixou importante legado escrito foi a Internacional Situacionista (IS).

Composta por artistas e pensadores, seus membros lutavam contra a espetacularização e o consumismo alienante então em curso na sociedade europeia. Para eles, a principal arma contra a cultura espetacular que se instaurava era a participação popular e ativa nos diversos campos da vida social - especialmente, da cultura. Em relação à ideia de espaço urbano como construção coletiva, percebe-se que a crítica situacionista ainda permanece pertinente nos dias contemporâneos, visto que suas reivindicações poderiam ser aplicadas na problemática de iniciativas homogeneizadoras e espetaculares no meio urbano. Apesar de possuírem ideias que, diversas vezes, mostravam-se radicais acerca da prática do planejamento, o interesse dos situacionistas pelas questões de cunho urbano residia, segundo Jacques (2003, p. 13), na sua visão do espaço público como “terreno de ação, de produção de novas formas de intervenção e de luta contra a monotonia, ou ausência de paixão, da vida cotidiana moderna”.

Assim, Debord (2003, p. 87), um dos grandes nomes da IS, defendia a prática da deriva, que correspondia a uma “técnica de passagem rápida por ambiências variadas” dos espaços urbanos. Para o ativista, ao aderir à prática da deriva, o indivíduo pode rejeitar, por um período, os modos costumeiros de se deslocar e entregar-se ao que, porventura, venha a encontrar em seu caminho, seja devido às variantes do terreno ou às pessoas presentes no trajeto. Contudo, há que se dizer que a questão aleatória não determina, por si só, a prática da deriva; deve haver também determinado domínio das variações psicogeográficas existentes. Ademais, para Debord (2003), a experiência da deriva torna-se mais enriquecedora quando praticada em pequenos grupos de duas ou três pessoas, de modo a possibilitar um maior número de variâncias da prática, bem como um saudável confronto de observações.

As questões colocadas em discussão pelos situacionistas, décadas atrás, podem, portanto, ser transpostas aos nossos dias e ao fazer do urbanista contemporâneo: há que se dizer que o mesmo deve deixar de lado o olhar somente “de fora” propiciado por seus mapas e maquetes, mas buscar adentrar a alma das ruas, e, assim, tornar possível uma experiência prática do espaço urbano. Nesse sentido, Mongin (2009, p. 35-36) nos acena uma resposta:

O lugar desenhado pelo urbanista poderia dar corpo a uma experiência urbana que se enuncia em diversos níveis, aqueles de uma poética, de um cenário e de uma política? Sair em busca de um tipo-ideal é uma exigência, uma prioridade, não para reinventar a boa cidade, a cidade-modelo, mas para respeitar as características da experiência urbana. A começar por seu aspecto cênico, que passa pela instauração de uma vida pública.

De todo modo, o que nos interessa, aqui, é que a prática da deriva permite estabelecer aquilo que pode ser experimentado por qualquer transeunte que se proponha a percorrer um trajeto - pré-definido ou não - pela cidade: a possibilidade, a ele concedida, de sentir em seus próprios pés, músculos e articulações, as reais distâncias e limites impostos pelo espaço urbano. Emprestando-se as palavras de Debord (2003, p. 91), o caminhante permite-se confrontar com aquilo que é impossível de ser visualizado e apreendido mediante somente a “visão aproximativa que um mapa pode oferecer”.

3.2 ESPAÇOS PÚBLICOS E USO DO SOLO: UMA RELAÇÃO EM CONFLITO

Após as discussões trazidas à luz, entende-se que o fato de vivermos em sociedades cada vez mais tecnológicas tem afetado, diretamente, a economia e a forma das cidades. Desse modo, atualmente, já se revela menos necessária a tradicional divisão entre trabalho e moradia, visto que muitas pessoas sobrepõem tais funções em um mesmo local, libertadas pelos aparatos das novas tecnologias, que permitem tal flexibilização. Assim, essa antevisão do universo urbano,

já propalada por diferentes estudiosos, pode ser atestada por o que temos vivenciado de modo cada vez mais intenso, todos os dias. Logo, de modo geral, diz-se que:

A cidade industrial do século XIX evoluiu ao redor da ferrovia ou do abastecimento de carvão e aço. A cidade do final do século XX foi planejada e desenvolveu-se ao redor de zonas com uma única atividade. Na cidade do século XXI, a confiança da economia nos empregos de pequena escala e na troca criativa criará necessidades pessoais muito diferentes (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001, p. 162-163).

Nesse contexto, a progressiva supressão de limites entre o trabalho e o restante da vida cotidiana pode sugerir a real necessidade de núcleos mais compactos, indo ao encontro dos princípios de sustentabilidade urbana. Além disso, o fortalecimento do modelo de economia criativa pressupõe a flexibilidade e mutabilidade das empresas, de modo que as mesmas possam expandir seus domínios físicos com mais facilidade, impactando diretamente a materialidade arquitetônica existente - atualmente, não raro, assistimos a edifícios sendo reciclados para usos distintos daqueles inicialmente propostos no momento de sua construção. Para Rogers e Gumuchdjian (2001), portanto, as cidades devem ser pensadas com flexibilidade e honestidade, ou seja, considerando-se a inevitabilidade de seu processo de transformação.

Pode-se dizer que esse processo impacta diretamente a estrutura urbana, que é representada, sobremaneira, pelos seus espaços de uso público. Assim, de modo a demonstrar como o uso do solo está estreitamente vinculado à vitalidade - ou à carência da mesma - nos espaços urbanos, torna-se relevante recordar os preceitos, cada vez mais atuais, postulados, há mais de meio século, por Jacobs (2000), para quem uma rua considerada segura é aquela vigiada por olhos voltados para si - os chamados “olhos da rua”, ou seja, daqueles que são considerados seus proprietários naturais e que habitam a área ou dela fazem uso, de alguma maneira.

Logo, conforme a autora, para que tal seguridade seja promovida, faz-se necessária a observância de alguns quesitos. Um deles diz

respeito às aberturas das edificações, as quais devem, preferencialmente, ser voltadas para a rua, de modo que a mesma seja visualizada por quem estiver nos recintos particulares. Além disso, enfatiza-se que existam pessoas transitando pelas calçadas, tanto quanto maior o tempo possível, uma vez que, conforme dito, além de proporcionar a dinamização desejada, também faz com que os moradores dos edifícios do entorno sintam-se atraídos a olhar o movimento existente. De acordo com Rogers e Gumuchdjian (2001), há que se pensar, ainda, que edifícios podem permitir a ampliação da esfera pública de diferentes maneiras, seja conformando sua própria silhueta edificada, de modo a conduzir o olhar, ou, também, por meio da relação de seus detalhes construtivos com a escala humana. Jacobs (2000), porém, não desconsiderava a importância de existir um número suficiente de estabelecimentos comerciais, de maneira a contribuir com a atração de pedestres para os trechos das ruas que não possuem espaços de uso público, por exemplo. Para a autora, propiciar que a vida aconteça nos espaços urbanos decorre, portanto, da possibilidade de estabelecimento do maior número possível de contatos triviais entre as pessoas moradoras e usuárias da área, fortalecendo uma rede de confiança e de respeito mútuos.

É assim que, devido às suas origens e desenvolvimento ao longo da história, a cidade pode ser considerada a *locus* da coesão social e das trocas culturais, assim como o abrigo das diferenças, aptidões e atividades; nesse contexto, portanto, os espaços públicos apresentam-se como os locais que tornam visíveis essas expressões. Desse modo, por estarem, em sua essência, vinculados a práticas discursivas, manifestações e festividades, mostram-se como elementos estruturadores da coesão social humana. Então, quando se discorre a respeito dos espaços públicos urbanos, torna-se apropriada, ainda, a compreensão de que tais espaços estão imbuídos de uma ampla complexidade.

Todavia, apesar dessa complexidade, há que se buscar conceitos e modos de melhor compreendê-los e estudá-los. Para tanto, apoia-se, nesse momento, na visão de Leite (2007); segundo o autor, o espaço público que não contempla as distintas práticas de interação entre os agentes da sua construção social, configura-se, somente, como espaço urbano; de modo semelhante, quando há apenas interações sociais, ausentes de referência espacial, tem-se unicamente a esfera pública. Assim, mediante tais afirmações, conclui-se que o conceito de espaço público somente está embasado nas interfaces entre os conceitos de esfera pública (relacionada com a ação social) e espaço urbano (remetido à configuração espacial) quando abrange as “relações de

reciprocidade causal entre a construção social do espaço e a espacialização das ações” (LEITE, 2007, p. 198).

Ademais, conforme Rogers e Gumuchdjan (2001), as formas de expressão da democracia, por exemplo, encontram sua expressão física na multifuncionalidade e vitalidade dos espaços públicos. Desse modo, a insegurança gerada nas ruas devido a uma possível monofuncionalidade do uso do solo na área pode propiciar, até mesmo, o enfraquecimento da cidadania. Segundo os autores, cidadania pressupõe “a responsabilidade compartilhada por um ambiente”, e, sem ela, a vida urbana passa a ser marcada por esses espaços segregados. Além disso, esse tipo de tratamento do espaço urbano que tem sido verificado, exaustivamente, nas últimas décadas, tem colaborado para que, cada vez mais, mantenhamo-nos afastados uns dos outros (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001, p. 11).

Infelizmente, a sociedade urbana atual, de modo geral, vem se mostrando contrária a preceitos como o de responsabilidade compartilhada, por meio da incorporação de um espírito privatizante e segregador, o qual se mostra indutor da criação de centros fechados, que contribuem, sobremaneira, para a desvalorização dos espaços públicos urbanos. Assim, também afetam diretamente as áreas centrais, passando a compor uma rede desarticulada de áreas privadas que apresentam pouco ou nenhum sentido de coletividade - aqui, entende-se coletividade como conceito relacionado à sensação de pertencimento ao lugar, bem como vinculado ao conjunto de representações pessoais que cada um realiza a respeito dos espaços de que se apropria.

A metrópole contemporânea, portanto, tem apresentado a tendência da reclusão de atividades outrora realizadas em espaços de uso público para espaços privados, fazendo com que padeça de significativa carga negativa sobre sua própria estrutura urbana e social. Assim, torna-se oportuno recordar, novamente, as palavras de Jacobs (2000, p. 59), que defendia que:

Ninguém pode manter a casa aberta a todos numa cidade grande. Nem ninguém deseja isso. Mesmo assim, se os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia.

Para outros estudiosos do tema, como Bauman (2009), a sensação de insegurança nas sociedades está vinculada, ainda, ao individualismo nelas presente - suprimindo as comunidades fortemente unidas e as corporações. É interessante perceber que, quanto mais as pessoas afastam-se de suas vizinhanças, mais apostam na vigilância e seguridade do ambiente em que vivem. É nesse contexto que aparecem, cada vez mais, espaços destinados à proteção de seus habitantes, mas com fraca ou inexistente integração à comunidade a que poderiam pertencer.

A segurança individual pode estar, portanto, associada à noção de segurança da própria existência, visto que, ao lado das incertezas acerca do futuro e da fragilidade da posição social, a mesma se configura como um dos grandes elementos que acompanham a vida humana (BAUMAN, 2009). O autor também aponta importantes conceitos presentes no espaço urbano das grandes cidades contemporâneas, um deles é a ideia de mixofobia - ou medo de misturar-se - que tomou conta de nossas cidades. A globalização, além dos inúmeros aspectos conhecidos, propiciou a convivência com outras culturas e modos de vida, sendo que a existência da mixofobia revela-se como um “impulso em direção a ilhas de identidade e de semelhança espalhadas no grande mar da variedade e da diferença” (BAUMAN, 2009, p. 44). O sociólogo sugere que esse sentimento pode estar vinculado ao conforto propiciado pela semelhança com o outro, visto que, nesse caso, não há necessidade daquele entendimento exigido quando se é confrontado com as diferenças. Portanto, quando se adentra a uma comunidade formada por semelhantes, dá-se, também, adeus à alteridade presente do lado de fora.

Entretanto, em meio a esse universo de tensões em relação àquele que é considerado “diferente”, há, também, a mixofilia, ou seja, a atração pela diversidade. Esse preceito aponta para possibilidades de uma convivência satisfatória e profícua com o estrangeiro ao lugar, entendendo que a própria alteridade pode tornar enriquecedora a experiência da diversidade. Deste modo, como bem conclui o autor, a vida urbana pode ser “irremediavelmente ambivalente”, visto que as cidades induzem, de modo simultâneo, à mixofilia e à mixofobia (BAUMAN, 2009). Logo, resta a cada indivíduo responsabilizar-se pelas maneiras por meio das quais receberá tais estímulos, que moldarão a sua existência enquanto habitante de uma grande cidade.

As cidades são o berço da civilização, os condensadores e motores de nosso desenvolvimento cultural. [...] embora elas sejam

lugares onde a vida pode ser bem precária, as cidades também podem nos inspirar. Esta é a dicotomia da cidade: seu potencial para embrutecer e para refinar (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001, p. 17).

Afora as problemáticas mencionadas, outro fator prejudicial à valoração e apropriação dos espaços públicos urbanos contemporâneos é a sua adaptação ao sistema viário local, que contribui para a configuração da circulação e passagem rápida de pessoas. Esse fator é visivelmente presente nas praças centrais de Curitiba, as quais, em sua grande maioria, possuem como principal função a de servir de suporte a pontos de embarque e desembarque dos ônibus do transporte coletivo, desvinculando-as de seu propósito inicial, de encontro e lazer da população. Assim, com a transformação dos espaços públicos urbanos em meros locais de passagem, propicia-se o não vínculo com o lugar, de modo a não compor aquela rede de confiança já mencionada.

Todavia, ainda que esperemos melhorias e acréscimos positivos em relação aos espaços públicos na gestão das cidades contemporâneas, o que tem sido visto é, de modo geral, uma redução desse âmbito, devido à diminuição da oferta de equipamentos públicos, bem como ao domínio do automóvel individual. Também considerado, por diversos autores, um dos grandes responsáveis pelo enfraquecimento da estrutura social das cidades, o automóvel possibilitou aos habitantes viver longe dos centros urbanos. Segundo Rogers e Gumuchdjian (2001), até meados do século XX, havia 2,6 bilhões de pessoas no mundo todo e 50 milhões de automóveis; já nos últimos 50 anos desse mesmo século, constatou-se que, enquanto a população total do planeta dobrou, o número de automóveis aumentou dez vezes. A praticidade atribuída ao uso do automóvel individual decorre, sobretudo, do fato de que a imensa maioria das cidades não teve o seu planejamento alicerçado em um sistema de transporte público de massa, mas no individual.

Permeando essa linha de pensamento, estão os adeptos do modelo de cidades compactas - que agregam núcleos compactos multifuncionais, que favorecem os deslocamentos a curtas distâncias, e que rejeitam, portanto, o modelo monofuncional de desenvolvimento, com predominância do automóvel sobre os demais modais. Para os autores, deve-se impedir que seja destruída a vida comunitária, de modo que exista equilíbrio entre os usos definidos para as áreas urbanas pautadas por uma rede de vizinhanças em prol do pedestre. Nesse

sentido, as cidades compactas sustentáveis reposicionam a cidade como o *habitat* ideal a uma sociedade alicerçada na comunidade e devem “estar próximas de seus habitantes, propiciando o contato olho no olho, dispostas a agirem como o fermento da atividade humana, da geração e da expressão de uma cultura local” (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001, p. 40).

Além disso, compondo a questão da não utilização dos espaços públicos urbanos, está a cultura do centro comercial, a qual é originária do desenvolvimento suburbano das cidades norte-americanas, e esteve diretamente aliado à extensão das rodovias. Também desse tipo de edifício, resultam configurações urbanas produtoras de uma cidade fragmentadora e segregadora das suas diversas partes. Outro tipo de edificação, mais recorrente na contemporaneidade, e que, portanto, tem apresentado grande proliferação nas últimas décadas, é o *shopping center*. Em nosso país, foi a partir da década de 1980, principalmente, que os *shoppings* passaram a conhecer sua expansão em ritmos mais acelerados. Na cidade de Curitiba, especificamente, não foi diferente: também data desse período o primeiro da cidade, o *Shopping Mueller*, inaugurado em 1983, e cuja implantação deu-se em edificação em que funcionava uma antiga e tradicional metalúrgica. Hoje, existem diversos *shoppings* espalhados por sua área central, oferecendo todos os tipos de serviços e comodidades, outrora encontrados somente nas ruas da cidade.

Vinculados à cultura do consumo e do lazer instantâneos, trata-se de locais projetados para que a noção de tempo a que estamos habituados cotidianamente torne-se irrelevante, pois, por se encerrarem em si mesmos, são espaços que promovem a total ausência de possível contato com o mundo externo. Dito isso, os *shoppings* podem, até mesmo, conferir uma carga negativa à própria atividade intelectual do indivíduo, uma vez que, conforme Featherstone (2000), os usuários desses espaços, geralmente, acabam se transformando em “ociosos conformistas”. Ademais, por apresentarem a especificidade de configurar novas centralidades urbanas, por meio da construção de um único grande espaço, podem ser vivenciados como pequenas cidades dentro da grande cidade. Todavia, é equivocado considerá-los públicos, já que demonstram elevados graus de vigilância e controle, em que nem todos possuem a permissão necessária para entrar ou lá permanecer. Ou seja, são geridos por regimentos próprios, que controlam as práticas permitidas ou proibidas conforme suas respectivas administrações, atestando o controle privado ao qual se subordinam (FRÚGOLI JÚNIOR, 1995).

Contudo, as principais críticas que recaem sobre esses espaços correspondem ao fato de sua existência afetar diretamente a morfologia urbana, de modo a transferir para si aquelas experiências e vivências que, anteriormente, ocorriam nas ruas e praças da cidade. É por isso que se afirma que a criação dos diferentes tipos de centros fechados, voltados para o comércio e o divertimento, contribui, de modo direto, para a desvalorização dos antigos centros urbanos. De modo semelhante, também está a figura do condomínio fechado, que, para autores como Bauman (2009), é nada mais que um “gueto voluntário”; “trata-se de um lugar isolado que fisicamente se situa dentro da cidade, mas, social e idealmente, está fora dela” (BAUMAN, 2009, p. 39). Ademais, a localização desses condomínios nas cidades brasileiras está, de modo geral, situada nas bordas de suas áreas urbanas, ou seja, afastados, tanto quanto possível, de suas áreas centrais.

Apesar disso, não pode ser negligenciado o fato de que, atualmente, a esfera pública, que sempre foi tão fortemente demarcada em relação à privada, pode estar passando por um processo de diluição de suas próprias fronteiras, em que pese que a vigilância existente nos mais variados âmbitos das sociedades contemporâneas - seja no abrigo da própria casa ou em uma rua monitorada - tem apresentado a tendência da configuração de cidades envoltas por uma estrutura “construída de vidro transparente” (CORTÉS, 2008). Desse modo, os “olhos das ruas” têm sido substituídos pelos olhos das novas tecnologias, que asseguram monitoramento e controle constantes por meio de aparatos de vigilância e conectividade. Caberia aqui, portanto, a indagação se tais olhos realmente são capazes de substituir, por completo, aqueles olhos humanos, recomendados por Jacobs (2000) para a seguridade dos espaços de uso público.

Posto isso, segundo Cortés (2008), a construção de modos de vida privatizantes contribuem, ainda, com a construção de um novo modelo de *apartheid* urbano, que possibilita o enfraquecimento e declínio daqueles espaços que são acessíveis a todos, os espaços públicos. Além disso, é importante recordar que, apesar da diluição de fronteiras ou do avanço de um ao domínio do outro, os espaços de uso público e os de uso privado continuam estreitamente vinculados, sendo que qualquer modificação realizada em um dos dois acarretará, invariavelmente, transformações também na estrutura do outro. Assim, não podem ser considerados como elementos antagônicos, mas como espaços que, por se encontrarem inseridos em uma ordem de subordinação entre si, são complementares (CORTÉS, 2008).

3.3 PLANEJAMENTO E PROJETO URBANO: UMA ARTICULAÇÃO NECESSÁRIA

No presente tópico, visa-se a uma breve conceituação, e diferenciação, entre as iniciativas pertencentes ao campo de atuação do planejamento urbano e aquelas relativas à esfera projetual do espaço urbano - campos considerados estreitamente relacionados com as dinâmicas e evolução das cidades ao longo do tempo, mas que, nem sempre, mostraram-se articulados entre si. Acredita-se que tal abordagem é de extrema necessidade e importância para o desenvolvimento desse trabalho de pesquisa, uma vez que o mesmo abrangerá, em seu último capítulo, os dois campos aplicados na área central de Curitiba. É assim que, portanto, para compreender em que medida a articulação de tais esferas do conhecimento foi utilizada nos diversos momentos do recorte temporal escolhido, necessita-se, anteriormente, especificar a área de atuação de cada uma, bem como o seu desenvolvimento e aprimoramento ao longo dos anos.

Posto isso, sabe-se que a urbanização crescente ao redor do mundo trouxe consigo a necessidade de disciplinas que tratassem das problemáticas a ela inerentes, bem como de seu desenvolvimento; conseqüentemente, no Brasil, não foi diferente. Para autores como Villaça (2004, p. 193), “foi sob a égide dos planos de embelezamento que nasceu o planejamento urbano (*lato sensu*) brasileiro”; ou seja, foi quando a preocupação com a cidade alcançou proporções dignas da execução de planos de melhoramento e embelezamento, empreendidos em uma época conhecida como a *Belle Époque* brasileira, anteriormente apresentada. Esses planos tiveram seu auge entre os anos de 1875 e 1906, e passaram a conhecer o seu declínio, sobretudo nos anos subsequentes, cuja situação prolongou-se até, praticamente, a década de 1930.

Todavia, o planejamento urbano como instrumento específico de atuação nas cidades é algo que nenhuma sociedade pode negligenciar, a despeito do grau de desenvolvimento em que a mesma se encontra. As palavras de Matus (1996 apud Souza, 2006) nos auxiliam a compreender aquela que pode ser considerada sua essência: para o autor, a ausência de planejamento torna o indivíduo [ou a sociedade] escravo das circunstâncias, uma vez que a possibilidade de escolha do futuro é abdicada, restando, assim, aceitá-lo como for. De acordo com Ribeiro e Cardoso (1996), o universo do planejamento urbano, no Brasil, deriva de uma importação de modelos advindos dos países centrais; assim, apesar das adequações necessárias ao contexto local, é

possível perceber a adoção desses padrões desde a época das iniciativas higienistas em grandes cidades até chegar ao macroplanejamento da urbanização brasileira na década de 1970.

Porém, nas intervenções ocorridas durante a Primeira República, do final do século XIX às primeiras décadas do século XX, não predominou o modelo exato do plano urbanístico, visto que as mesmas não contemplavam a cidade em sua totalidade - tratava-se de uma modernização caracterizada pela não universalidade de suas intenções, sobretudo, no quesito social. Segundo Ribeiro e Cardoso (1996), foi a partir da década de 1920 que se iniciaram os verdadeiros debates acerca da necessidade de introdução do urbanismo no país, que culminaria com o convite ao francês Alfred Agache para elaboração do plano do Rio de Janeiro. Logo, também nas décadas posteriores, correspondentes ao período Vargas na história brasileira, pode-se dizer que a priorização da modernização esteve expressa nos planos elaborados, que, de modo geral, abrangiam a totalidade das cidades e buscavam promover mecanismos de regulação que influenciariam as condições de vida das camadas populares. Contudo, para os autores, a efetiva regulação pública das diretrizes apresentadas não se efetivou, verdadeiramente: produziam-se planos criadores de espaços normatizados, mas que, entretanto, aceitavam “uma convivência com espaços exteriores ao seu âmbito de regulação” (RIBEIRO; CARDOSO, 1996, p. 65).

Após isso, o planejamento urbano vivenciou novo momento de auge a partir de meados do século passado, de modo concomitante aos planos de reconstrução do pós-guerra na Europa. Também data dessa época a elaboração dos Planos Integrados de Desenvolvimento (PDI's), que abarcavam aspectos vinculados à infraestrutura das cidades e ao ordenamento do uso do solo. Contudo, segundo Villaça (2004), apesar de esses planos terem se revelado promissores no momento de sua concepção, acabaram desapontando no que tangia à sua implementação, tornando-se, assim, planos de prateleira. Nesse sentido, Ribeiro e Cardoso (1994) utilizam o conceito de tecnoburocratismo desenvolvimentista para o contexto em que os problemas de ordem urbana passaram a ser analisados mediante uma escala regional ou, mesmo, nacional, lançando mão de conceitos como redes urbanas, hierarquias urbanas e sistemas de cidades. Entretanto, cabia às políticas urbanas a própria estruturação do poder político, enquanto que, ao planejamento urbano, restava-lhe o papel de ordenador das ações públicas sobre as cidades, denotando, ainda mais, o vínculo indissociável entre as atividades de planejamento urbano e o Estado.

Ademais, a questão urbana também passou a ser vista como um problema de desenvolvimento econômico, de modo a tornar-se objeto de um tratamento racionalizador e administrativo. O objetivo principal, naquele período, não era mais a criação de cidades ideais, mas a gestão eficiente de cidades existentes. O planejamento urbano, assim, assumiu o papel de ordenador da ação pública sobre as cidades; “a política urbana é centralizada e constrói-se a ideia de um sistema nacional de planejamento” (RIBEIRO; CARDOSO, 1996, p. 69). Além disso, o quadro mostrou-se propício a uma conjuntura política mais autoritária - como a que se desenvolveu após o golpe militar de 1964 - e cujo padrão responsabilizou-se, nas palavras dos autores, por uma “tecnificação” dos problemas urbanos, bem como em sua “despolitização”.

De modo geral, pode-se dizer que as décadas seguintes também foram marcadas por discussões em torno da Constituinte, já em meados dos anos 1980, de modo a resgatar o caráter redistributivo presente em épocas anteriores. Naquele momento, adotou-se como eixo principal a produção de novos direitos sociais, o que culminaria na elaboração da Constituição Federal de 1988. Assim, em linhas gerais, há que se dizer que as décadas finais do século XX assistiram a novos paradigmas urbanos, em que a cidade deixou de ser tratada mediante somente seu caráter social e passou a vincular-se, diretamente, à problemática ambiental. A série de encontros realizados ao redor do mundo, bem como os seus desdobramentos - como a Agenda 21, cuja aprovação deu-se na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Rio 92, realizada no Brasil - intensificaram os debates acerca da vinculação da problemática dos assentamentos humanos às de ordem ambiental.

Tratando-se dessa mesma esfera de intervenção nas cidades, outro momento que se configurou como marco para as ações de planejamento para as cidades brasileiras, estabelecendo diretrizes e instrumentos para suas políticas, foi a aprovação da Lei Federal nº 10.257, o Estatuto da Cidade, no ano 2001. Com o novo estatuto, a função social da propriedade vinculou-se, de modo mais próximo, ao planejamento urbano, sob a figura do plano diretor, que se tornou, então, obrigatório para municípios com população acima de 20 mil habitantes, para aqueles integrantes de regiões metropolitanas, aos de interesse turístico, bem como àqueles que apresentam impacto ambiental em nível regional ou nacional devido à implantação de empreendimentos públicos ou privados (RODRIGUES, 2008). Contudo, em relação às discussões necessárias à elaboração dos planos diretores brasileiros, a questão participativa deveria ser crucial; mas, ainda na atualidade, a mesma não

está a salvo de duras críticas quanto à sua formalidade e a seus insignificantes resultados (ULTRAMARI; DUARTE, 2009). Ademais, há sempre a questão política que, invariavelmente, está atrelada ao planejamento urbano, em algum momento; nesse contexto, a visão pessimista de Del Rio (1990) a respeito do engavetamento de ideias nos lembra da faceta dessa relação que pode se mostrar negativa, em muitos casos:

Quando o destino dos planos não é a gaveta dos políticos responsáveis por sua aprovação e implantação, suas partes aproveitadas são apenas aquelas que os interessam pessoalmente ou para fins político-partidários (DEL RIO, 1990, p. 44).

Visto isso, e apesar da indiscutível importância que os trabalhos de planejamento apresentam para as cidades, o seu horizonte temporal - mais longo - acaba não demonstrando ao público leigo em geral, a sua real eficácia. Nesse sentido, as práticas relativas ao desenho urbano dessas cidades suprem, à sua maneira, essa lacuna, uma vez que as mesmas atendem com mais prontidão a necessidades urbanas específicas. Assim, as atividades de desenho urbano - consideradas, na presente pesquisa, como relativas ao campo projetual - mantêm sua área de atuação na escala das inter-relações com a população e responsabilizam-se pela aplicação direta das diretrizes definidas na esfera do planejamento.

O processo de planejamento, ao ser permeado sempre pela dimensão do desenho [aqui, entendido como projeto], embute um processo constante de idas e vindas do conteúdo para o continente, do produto para o fato criador. Não existe um momento exato para 'começar a pensar em Desenho Urbano', esta preocupação deve estar sempre presente na administração das cidades, gerando uma inter-relação dinâmica e constante entre planos e projetos (entre o geral e o particular), entre conteúdo e continente (entre dentro e fora), entre a formulação e a implantação (entre início e fim) (DEL RIO, 1990, p. 57).

Segundo Del Rio (1990), foi a partir dos anos 1960, sobretudo, que as atividades de desenho urbano ganharam grande destaque ao redor do mundo, em virtude da ocorrência de protestos e questionamentos acerca de iniciativas de renovação urbana em grandes cidades. Tais iniciativas ganharam força com a necessidade de recomposição das estruturas urbanas deterioradas ou arrasadas pela Segunda Guerra Mundial, principalmente das áreas relativas aos antigos centros dessas cidades. Todavia, o que se percebia, era a grande influência exercida pelos conceitos advindos da Carta de Atenas e dos Congressos de Arquitetura Moderna em inúmeros planos e projetos.

É interessante perceber que, em países mais desenvolvidos, como os Estados Unidos da América, o esvaziamento populacional das áreas centrais - que já começava a ser sentido - mantinha relação estreita com as novas condições de moradias e de consumo oferecidas nos subúrbios. Assim, as edificações localizadas nas áreas centrais dessas cidades passaram a apresentar aspectos de deterioração e abandono, com habitações sendo relegadas aos grupos menos favorecidos das sociedades (DEL RIO, 1990). Em nosso país, o quadro não foi diverso e as políticas do tipo “arrasa-quarteirão” também passaram por aqui. Ainda que muitas cidades brasileiras não apresentassem quadros de suburbanização tão intensos quanto os dos casos norte-americanos, a criação de novas centralidades urbanas contribuiu, significativamente, para a desvalorização dos centros urbanos mais antigos. Assim, de acordo com o autor, foi após as décadas de 1960 e 1970 que as práticas de planejamento urbano começaram a dar mostras de suas limitações. Daquele contexto, é importante mencionar algumas variáveis que, ainda hoje, permeiam os processos de planejamento em nossas cidades. Uma delas é o distanciamento político das reais necessidades das populações e seus interesses imediatos; outra questão está no excessivo viés tecnocrático presente nos processos de planejamento, uma vez que a realidade urbana não se moldou “aos modelos rígidos idealizados pelos planejadores, nem era tão simplista quanto as suas visões profissionais idealistas faziam crer” (DEL RIO, 1990, p. 44).

O contexto acima explicitado pelo autor trata, portanto, da típica visão vista de cima, em desacordo com sociedades que, ao rés do chão, vivenciam seus problemas cotidianos nas ruas das cidades; além, obviamente, da enfraquecida participação da população durante as tomadas de decisões inerentes aos processos de planejamento. Assim, o que se pode apreender dessas questões é que, de modo geral, o exercício do planejamento urbano deveria ser trabalhado em três níveis de escalas, a saber: a grande escala - a maior de todas - que é a responsável por um

“tratamento holístico” da cidade e abrange bairros e suas diferentes funções; a escala média, que preconiza como bairros ou partes da cidade devem ser projetados, bem como devem ser organizados os edifícios e os espaços públicos; e, por fim, a pequena escala, ou escala humana, que trata da “cidade experimentada pelas pessoas que a utilizam ao nível dos olhos”, aqui, as grandes linhas já não interessam tanto, mas, sim, a qualidade da paisagem percebida pelos pedestres (GEHL, 2013, p. 195). Segundo o autor, seria ideal que os três níveis fossem trabalhados juntos para um tratamento total da cidade, de modo a revelar toda a sua completude: “a linha do horizonte, a implantação dos edifícios e as proporções do espaço urbano”. Nesse sentido, resta dizer que intervenções urbanas deveriam sempre ser assim pensadas, sob a luz da articulação entre os diferentes níveis de escala, desde o planejamento urbano, norteador de preceitos e diretrizes, ao projeto urbano, responsável pela execução dos mesmos e pela cotidianidade das cidades.

Em relação, especificamente, a essa última escala, sabe-se que é o campo do desenho urbano - do qual decorrem os projetos urbanos - que está estreitamente vinculado à “escala vivencial do cotidiano dos cidadãos” (DEL RIO, 1990, p. 46). Assim, para melhor esclarecer o tom da abordagem da presente pesquisa em relação ao conceito de desenho urbano, empresta-se a explanação, elaborada pelo Grupo de Trabalho do Conselho de Pesquisas em Ciências Sociais da Grã-Bretanha, no início dos anos 1980, e trazida por Del Rio (1990, p. 47), que expõe:

Como Planejamento, o termo Desenho Urbano está aberto a uma série de interpretações. Nós o entendemos, de uma maneira geral, como significando o projeto e gerenciamento do meio ambiente tridimensional, maior que a edificação individual. Consideramos que seu campo de interesse localizou-se na interface entre a arquitetura paisagística e o planejamento urbano, inspirando-se na tradição de projeto da arquitetura e da arquitetura paisagística, e na tradição de gerenciamento ambiental e de ciências sociais do Planejamento contemporâneo (GOODEY, 1982, p. 13 apud DEL RIO, 1990, p. 47).

Conforme Del Rio (1990), são diversas as temáticas abrangidas por atividades de desenho urbano, que vão desde aquelas vinculadas às

técnicas para controle e desenvolvimento do ambiente construído e urbano à análise das qualidades e variantes físico-espaciais existentes, bem como o desenvolvimento de métodos específicos para implementação das propostas. Assim, pode-se expor que a disciplina do desenho urbano possibilita a incorporação da dimensão espacial à visão de cidade como local de coexistência de variáveis sociais, culturais, econômicas e políticas, ou seja, que clama por uma arquitetura da cidade, em que se vivencia, se apropria e a transforma. Portanto, para autores como Abascal e Abascal (2014), o projeto urbano diz respeito a uma intervenção em processo, assim, sua valorização como instrumento para o desenvolvimento local depende da articulação de questões territoriais a urgências sociais. Os autores também são objetivos ao dizer que o sucesso de uma intervenção pode se esgotar se o mesmo não estiver relacionado ao planejamento da cidade alvo; portanto, “é mito que uma intervenção em perímetro delimitado seja suficiente para desencadear resultados transformadores”.

Mediante essas análises, entende-se a importância de se considerar os horizontes temporais diversos inerentes às atividades de planejamento e de projeto urbano. Conforme Argan (2005), a elaboração de um plano embasa-se no pressuposto de que o mesmo é orientador e não executivo, o que exige, posteriormente, a elaboração de um projeto. Assim, devido ao fato de ambos os campos de trabalho não estarem alinhados em um mesmo horizonte temporal, podem ocorrer, ainda, situações em que o período de execução de uma obra seja tão extenso que as premissas sociológicas, econômicas e tecnológicas que serviram de embasamento à formulação das diretrizes de planejamento acabem se tornando obsoletas. Ademais, o ato de redigir um plano diretor procura prever o futuro a partir do presente; desse modo, trata-se de uma previsão que, para Argan (2005), é nada mais que uma projeção da atual situação, bem como uma avaliação de suas alternativas de duração ou mudança.

A partir disso, revela-se necessário atentar-se, também, para as diferenças entre planejamento e outra etapa relativa à intervenção no meio urbano: a gestão urbana. Planejamento e gestão são termos que, diversas vezes, são confundidos - contudo, não são intercambiáveis, visto que seus desenvolvimentos também ocorrem em “referenciais temporais distintos”. De acordo com Souza (2006, p. 46), a tarefa de planejar ocorre de maneira a simular os desdobramentos de qualquer processo “com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios”, isto é, trata-se de uma disciplina que remete,

especificamente, ao futuro. Por outro lado, a gestão urbana está enraizada no tempo presente e, assim, é, ou deveria ser, o resultado e efetivação daquilo que foi construído, anteriormente, pelo planejamento.

Para Lima (2007), é preciso rever os conceitos e estratégias de planejamento e gestão urbana. A autora alerta, ainda, para o fato de que o inchamento descontrolado das cidades não criou condições adequadas a intervenções urbanas; assim, devido a isso, necessitou-se a ampliação das redes de infraestrutura para os territórios periféricos, ao mesmo tempo em que as áreas centrais foram tomadas por atividades predominantemente diurnas - porém, apresentando vazios urbanos e um parque edificado em desuso. Desse modo, uma das principais preocupações daqueles que trabalham com as questões relativas ao meio urbano, hoje, é a de propor projetos urbanos sustentáveis - tanto em áreas em processo de urbanização, como naquelas já consolidadas.

A grande tarefa cultural dos arquitetos, hoje, é a recuperação da cidade, e não importa que a cura da cidade doente seja, como programa, menos brilhante do que a invenção de novas cidades. Apenas através de uma rigorosa metodologia de terapia urbanística ainda se pode salvar a cidade como instituição histórica, sem comprometer sua atualidade de sistema de informação (ARGAN, 2005, p. 250).

Assim, acredita-se que a verdadeira tarefa daquele que se ocupa com as cidades contemporâneas é possibilitar a formação de um conjunto de pessoas que possuam um real sentimento da cidade, que, mesmo incerto e fragmentado entre milhares ou milhões de indivíduos, possibilite que cada um possa reconhecer a si mesmo e suas próprias experiências de vida (ARGAN, 2005). Há que se dizer que não é uma tarefa fácil e imediata, mas, não por isso, menos instigante e desafiadora.

3.4 DAS COMUNIDADES ÀS EXTRATERRITORIALIDADES: DISSOLUÇÃO DAS METRÓPOLES?

A partir do presente momento, abre-se espaço a maiores análises a respeito das diferentes categorias de cidade existentes no universo urbano contemporâneo. Portanto, de modo a compor uma introdução a esse pensamento, é imprescindível a revisão de tais categorias e conceitos. Pontua-se que são diversas as categorias em que uma cidade pode ser encaixada, todavia, serão explicitadas algumas específicas, consideradas recorrentes na contemporaneidade e concernentes ao tema trabalhado.

Para dar início a essa análise, é possível recorrer, uma vez mais, à figura do *flâneur*, sujeito solitário por natureza ou opção, e que se torna contraponto a uma das principais crenças predominantes, atualmente, em relação à sociabilidade: conforme Waizbort (2000), de modo geral, acredita-se que o ato de aproximação entre as pessoas seja uma espécie de bem moral. Assim, os males da sociedade seriam relacionados à impessoalidade e frieza - é o que Sennett (1988) chama de “a ideologia da intimidade”, ou seja, a busca por relacionamentos que, mesmo quando não fortalecidos, devem parecer críveis e autênticos perante os demais. É também o que ocorre na tentativa de expulsão daqueles que não pertencem ao perfil de determinada comunidade, e que advém como consequência do “desejo supostamente humanitário de apagar a impessoalidade nas relações sociais. [...] A procura pelos interesses comuns é destruída pela busca de uma identidade comum” (SENNETT, 1988, p. 319).

Seguindo esse raciocínio, acredita-se, também, no mito de que viver em comunidade é estar a salvo dos males do mundo exterior, o que está embasado, entre outros aspectos, nas terríveis imagens atribuídas à multidão e que povoam o imaginário do homem citadino desde a modernidade. De acordo com Bauman (2003), a palavra “comunidade” remete-nos à sensação de segurança, uma vez que a mesma corresponde a um círculo em que, a princípio, não existem pessoas estranhas entre si. Entretanto, sugere o autor, não se trata de algo real e palpável, mas de um paraíso perdido, passível de ser encontrado somente no passado; ou, talvez, no futuro - configurando-se, também, como um paraíso ainda inexplorado.

Para Sennett (1988), tal imaginário tornou-se extensão daquele tipo de medo pertencente ao século XIX, e que atravessou as épocas posteriores: o medo do confronto com o estranho, dos tumultos e da violência espontânea das multidões. Assim, em ambientes menores que

as multidões e compostos por menos indivíduos, como as comunidades, há certo conhecimento entre os mesmos, bem como manifestações de vigilância mútua. E, aqui, cabe aquela contradição, ainda atual, entre liberdade e segurança, entre o abrir-se emocionalmente ao outro e ser constantemente vigiado, e/ou julgado, pelo mesmo.

A tensão entre a segurança e a liberdade e, portanto, entre a comunidade e a individualidade, provavelmente nunca será resolvida e assim continuará por muito tempo; não achar a solução correta e ficar frustrado com a solução adotada não nos levará a abandonar a busca - mas a continuar tentando. Sendo humanos, não podemos realizar a esperança, nem deixar de tê-la (BAUMAN, 2003, p. 10-11).

Assim, para o autor, segurança e liberdade são valores que podem ser equilibrados na vida de um indivíduo, mas nunca ajustados; desse modo, quanto maior a liberdade, menor a segurança; e vice-versa. Cabe destacar que, para Bauman (2003), o ideal seria se uma grande cidade pudesse se destituir daquela diversidade a ela inerente, a qual é demasiado rica e abrangente, e tornar-se envolta por uma variedade menor, mas suficiente para manter sua atratividade e oportunidades de vivências de aventuras. Contudo, faz-se necessário acrescentar que a categoria da comunidade talvez também não seja o ideal, uma vez que requer uma simplificação extrema desses quesitos, e que, estimulada ao seu limite máximo, pode conduzir àquilo que se considera o contrário da diversidade: a mesmice. E é nesse fator que habita o perigo, pois, uma comunidade conformada por iguais, sem diferenças, pode, ela mesma, configurar-se como um elemento de segregação, um gueto.

Entretanto, é importante diferir tais aspectos - negativos - de uma formação comunitária daqueles que poderiam ser apaziguadores de tantos males com os quais nos confrontamos nos dias atuais. Esses elementos seriam aqueles capazes de assegurar a necessária igualdade de recursos, bem como a garantia de uma espécie de “seguro coletivo contra incapacidades e infortúnios individuais” (BAUMAN, 2003, p. 133). Logo, torna-se possível aferir que o sentido de comunidade pode estar vinculado ao papel da segurança pública na vida dos cidadãos. Isso se deve ao fato de que a presença do outro, do ser estranho, sugere,

quase sempre, o que é desconhecido e sobre o qual não se tem controle, ou, pior, não há controle sobre as interferências do outro em suas próprias vidas. Assim, estar em comunidade, significa abrir mão da convivência com aquele que é considerado diferente e que, portanto, carrega consigo a capacidade inerente de conferir surpresas, agradáveis ou não - na visão de quem opta por ter sua vida individual atrelada à vida comunitária, é no território do desconhecido que habita o perigo.

Porém, a unidade que garantiria a homogeneidade perfeita de uma comunidade pode ser algo impossível de ser atingido, todavia, poder-se-ia aproximar-se dela mediante o bloqueio de qualquer forma de comunicação com o exterior. Do contrário, se as trocas e a comunicação entre os que estão dentro da comunidade e o que estão do lado externo forem maiores que a comunicação entre os de dentro, é possível vislumbrar o seu esfacelamento. Contudo, vale lembrar, novamente, as palavras de Bauman (2003), quando o autor se refere ao grau de interdependência entre os diversos elementos componentes de uma comunidade, seja ela em seu sentido mais estrito, ou a grande aldeia global, da qual, voluntariamente ou não, todos fazemos parte:

Somos todos interdependentes neste nosso mundo que rapidamente se globaliza, e devido a essa interdependência nenhum de nós pode ser senhor de seu destino por si mesmo. Há tarefas que cada indivíduo enfrenta, mas com as quais não se pode lidar individualmente. O que quer que nos separe e nos leve a manter distância dos outros, a estabelecer limites e construir barricadas, torna a administração destas tarefas ainda mais difícil (BAUMAN, 2003, p. 133-134).

Assim, segundo Davidovich (2005), também entra em cena, no contexto urbano, outra categoria que extrapola aquela da cidade tradicional: trata-se das chamadas cidades globais. Objeto de estudo de diversos autores contemporâneos, as cidades globais configuram contínuas e extensas áreas urbanizadas, desenvolvendo-se a partir da formação de grandes metrópoles; além disso, estão posicionadas de modo favorável e privilegiado à abertura para a economia global. Essas cidades devem seu desenvolvimento, sobretudo, à disponibilidade específica de recursos humanos especializados e de infraestrutura existentes; configuram-se como exemplos dessa categoria: Nova Iorque,

Tóquio, Londres, entre outras. Desse modo, também se apropriam, de modo contundente, das redes de comunicação e fluxos de informação, uma vez que se mostram aptas a colaborar com os imperativos de “instantaneidade para a incorporação de padrões de produtividade e de distribuição, de fixação de preços e de lucros, acertados em nível internacional” (DAVIDOVICH, 2005, p. 58).

É importante entender, contudo, que esse é um tipo de situação resultado de diferentes variáveis, moldadas e aperfeiçoadas ao longo das décadas anteriores à contemporaneidade. Como exemplo, tem-se a comunicação de massa: já a partir dos anos 1950, com a televisão, um novo universo foi desvelado: substituindo a palavra e o som, a imagem emergiria como hábil elemento capaz de produzir a interação de comportamentos e ações. Para Ferrara (2007a), a comunicação de massa permitiu - e ainda permite - a sedimentação das cidades, as quais, assim, são realizadoras de uma comunicação em escala global, bem como pela divulgação delas mesmas. Ademais, destaca a autora, foi a partir das últimas décadas do século passado - após a queda do muro de Berlim e do fim da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, principalmente - que se revelou urgente a associação das cidades globalizadas [ou cidades globais], visto que, então, tornou-se ainda mais concreta a necessidade de uma mútua vinculação nas esferas econômica e cultural.

Nos dias atuais, encontramos-nos em um limiar de uma “nova interação entre pessoas, conhecimento e meio ambiente, e a cidade global está no centro desta nova ordem econômica e espacial” (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001, p. 148). Assim, nessa nova ordem estão vidas humanas menos definidas pelo ofício ou profissão, bem como menos alicerçadas na comunidade próxima; trata-se de um universo permeado por redes de relações facilitadas, que, desse modo, permitem a flexibilidade de ações e responsabilidades individuais. Entretanto, o fato de estarmos, como nunca antes, tão “eletronicamente ligados” caminha, lado a lado, do fato de nunca também termos estado tão “socialmente separados”. Para os autores, “a liberdade individual reduziu nossa interdependência e, como consequência, nosso senso de interesse comum” (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001, p. 150).

Nesse sentido, conforme Davidovich (2005), abre-se espaço para posicionamentos e argumentações, opostos entre si, a respeito desse novo quadro. De um lado, figuram aqueles que argumentam favoravelmente acerca da possibilidade de dissolução da forma urbana, acreditando ser algo inevitável, uma vez que vivemos em um mundo, cada vez mais, mediado por fluxos e redes. De outro lado, estão aqueles que se posicionam, e mobilizam-se, contrariamente ao espraiamento das

grandes manchas urbanas, em nome, sobretudo, da sustentabilidade do meio urbano. Em um posicionamento similar, outros grupos defendem a preservação das cidades, como meio de intensificar seu caráter histórico, político e simbólico (DAVIDOVICH, 2005).

Diante disso, percebe-se que, atualmente, devido à facilidade da transição e do fluxo de informações existentes, que se emancipou da necessidade do contato de corpos, assegurar o fortalecimento de um sentido de comunidade torna-se ainda mais difícil. No universo fluido e solúvel em que vivemos, em que tudo aparenta desmanchar-se rápida e facilmente, aqueles tradicionais laços de comunidade - antigos e duradouros - parecem, de modo semelhante, esfalçar-se com o passar do tempo. E, ao que parece, isso se torna ainda mais recorrente quanto maiores são as cidades, ou seja, quanto mais flexíveis e maleáveis são os círculos sociais. Contudo, como consequência disso, os sucessivos enfraquecimentos de laços - de família, de vizinhança, regionais, nacionais ou, mesmo, internacionais - levam a enfraquecer, também, as lealdades pessoais, podendo contribuir para o aniquilamento “dos laços que nos ligam a uma imagem coerente de nós mesmos” (BAUMAN, 2003, p. 48).

A afirmação do enfraquecimento de laços comunitários pela diluição das fronteiras dá-se, especialmente, pela globalização cultural, propiciando que não haja mais a necessidade de manutenção de vínculos com um contexto sócio espacial específico. É o fenômeno reconhecido por Bauman (2003) como o de extraterritorialidade, e que está vinculado àquele universo composto por pessoas que, por motivos profissionais ou pessoais, moldam suas vidas, cotidianamente, em diferentes cidades e/ou nações e não mais necessitam de um determinado endereço residencial fixo e tradicional (em seu sentido espacial) - o território do *habitat* físico já não faz mais sentido. O autor considera que tais indivíduos são “refugiados por escolha”; assim, nas suas palavras, “a faixa de fronteira para a qual a fuga para a extraterritorialidade transportou os refugiados por escolha nunca foi mapeada; e não tem características permanentes em condições de serem projetadas no mapa” (BAUMAN, 2003, p. 58). Todavia, em relação a essas pessoas que possuem suas vidas mediadas pelo princípio da extraterritorialidade, e as quais Bauman (2009) classifica como pertencentes a uma “elite global”, o autor, em outro momento, também afirma:

Como todos os outros homens e mulheres, ela [a elite global] também faz parte da paisagem urbana

na qual - queiram ou não - se inscrevem suas aspirações. Como operadores globais, podem girar pelo ciberespaço. Mas, como seres humanos, estão confinados de manhã à noite no espaço físico em que atuam, num ambiente já predisposto e continuamente regenerado no decorrer da luta em busca de sentido e identidade. É nos *lugares* que se forma a experiência humana, que ela se acumula, é compartilhada, e que seu sentido é elaborado, assimilado e negociado (BAUMAN, 2009, p. 34-35).

Entretanto, é importante acrescentar que, apesar de esses cosmopolitas globais percorrerem lugares diversos em grande parte do seu tempo, não significa que os mesmos mantenham laços ou um maior estreitamento de contatos com as tradições culturais locais: o que ocorre é que essas pessoas, na maioria das vezes, relacionam-se com seus iguais; ou seja, é um público homogêneo, cujas posturas de conduta são condicionadas por regras próprias. Nesse universo, a busca e manutenção de uma identidade própria do indivíduo aparentam ser mais flexíveis, uma vez que as estruturas ou origens de classe podem ser facilmente deixadas para trás, e seu *habitat* torna-se informe e facilmente moldável, assim como suas fronteiras e limites.

Em relação a essas constatações, Ascher (2010) adota postura semelhante à de Bauman (2009): para ele, o tecido social contemporâneo tem mudado de textura, uma vez que passou a ser composto por fios muitos mais tênues e de todos os tipos; contudo, ainda que sejam menos sólidos, apresentam maior elasticidade. Desse modo, sabe-se que a sociedade contemporânea tem se estruturado em um sistema de redes interconectadas entre si e que garantem maior mobilidade entre seus membros, bem como entre o intercâmbio de bens e informações. O autor também faz uma interessante comparação das relações sociais atuais com aquelas tipicamente comunitárias, em que os vínculos sociais eram em menor número e mais estáveis; na contemporaneidade, são encontrados vínculos mais numerosos, variados e especializados, porém, mais frágeis. A respeito dos territórios sociais, aqueles pertencentes a círculos comunitários mostravam-se mais fechados e centralizados, ao passo que, os vivenciados nos dias atuais, são mais abertos e compostos por múltiplas escalas - locais a globais - que podem ser, ainda, reais ou virtuais.

Na visão de Ascher (2010), as cidades, desde sua formação, continuam a necessitar de uma divisão técnica, espacial e social da produção, e, para tanto, lançam mão de intercâmbios dos bens produzidos - manufaturados, simbólicos ou, até mesmo, de poder e proteção. Para o autor, a dinamicidade inerente a uma urbanização está estreitamente vinculada a essas interações, bem como ao potencial que emana das mesmas, de modo a reagrupar e manter grandes populações em um mesmo local. Nesse contexto, as formas das cidades contemporâneas continuam sendo o resultado dessas diferentes dinâmicas, uma vez que refletem as lógicas de suas sociedades. Desse modo, pode-se visualizar quão necessário é entender os processos que permeiam cada sociedade para que, assim, as intervenções urbanas possam gerar resultados em consonância com as reais necessidades de sua população.

3.4.1 Metrôpoles e regiões metropolitanas brasileiras

De modo geral, sob a ótica da produção do espaço urbano, as grandes cidades e metrôpoles - tal qual as conhecemos - ainda podem ser consideradas os maiores redutos de concentração da população humana, e, também, do seu tempo social; portanto, continuam ainda impassíveis de esfacelamento ou dissolução. Logo, há que se valorizar, por exemplo, iniciativas atreladas ao engajamento dos indivíduos em diferentes atividades que permitam a prática de sua já enfraquecida cidadania. Contudo, ao contrário do que se poderia pensar, não correspondem a esse universo somente os movimentos sociais ou reivindicativos, mas, também, aquelas atividades que, outrora, eram comuns e propulsoras de sociabilidades nas metrôpoles. Nesse diversificado quesito, deparamo-nos com situações distintas, das mais banais e cotidianas às acaloradas discussões em mesas de bar; no entanto, são essas atividades que coloreem o caráter de uma cidade e conferem identidade à sua sociedade, pois estão imbrincadas na essência de um povo, e, conseqüentemente, na sua união (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001). Visto isso, revela-se pertinente recordarmos as palavras de Santos (2005, p. 101):

Mas, ao contrário do que muitos foram levados a imaginar e a escrever, na sociedade informatizada atual nem o espaço se dissolve, abrindo lugar

apenas para o tempo, nem este se apaga [...] A simultaneidade entre os lugares não é mais apenas a do tempo físico, do tempo do relógio, mas do tempo social, dos momentos da vida social. Mas o tempo que está em todos os lugares é o tempo da metrópole, que transmite a todo o território o tempo do Estado e o tempo das multinacionais e das grandes empresas.

Assim, apesar da existência de novos conceitos relativos às cidades contemporâneas, retoma-se, aqui, a explanação acerca da categoria da metrópole, que, para diversos autores, como Meyer (2001), continua sendo nossa mais significativa referência urbana. Em nosso país, especificamente, foi somente a partir da segunda metade do século XX que se percebeu uma intensificação da tendência à aglomeração da população, bem como à consequente urbanização. Em um contexto maior, é relevante destacar que a média da população das cem maiores cidades do mundo do início do século XIX era de, aproximadamente, duzentos mil habitantes. Um século depois, já na primeira década do século XX, tal número alcançou a marca de setecentos mil, sendo que, em 1950, já se atingia os 2,1 milhões de habitantes.

No Brasil, comendo regiões metropolitanas específicas, as metrópoles passaram por um processo que teve fundamental importância no desenvolvimento do país, devido a inúmeros fatores: por serem concentradoras da população urbana e das atividades relacionais modernas, bem como devido à coexistência de atividades pertencentes a diferentes níveis de capital e a novas tecnologias aplicadas ao trabalho. Assim, tratando-se do aspecto qualitativo das metrópoles brasileiras contemporâneas, pode-se dizer que as mesmas continuam sendo o grande palco e cenário das contradições existentes no meio urbano, uma vez que são os locais que agregam significativa parcela das riquezas produzidas e do poder econômico do país, bem como das atividades estratégicas e dos mais qualificados postos de trabalho; porém, são também os locais onde são encontrados os maiores exemplos de pobreza e de miséria extremas. Para Firkowski e Moura (2001), as metrópoles contemporâneas carregam consigo o melhor e o pior da sociedade.

De acordo com Davidovich (2005), a instituição das regiões metropolitanas brasileiras deu-se em dois níveis: primeiramente, as de iniciativa federal, criadas na época do regime militar, mediante a Lei Complementar Federal nº 14 de 1973, como as regiões metropolitanas

de São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre, Belo Horizonte e Curitiba. Nesse caso, a institucionalização dessas regiões, inicialmente, esteve vinculada a uma política nacional de desenvolvimento urbano a partir da década de 1970 e que, de modo análogo ao que ocorreu em outros países, foi consequência direta da expansão da industrialização e da consolidação dessas metrópoles (FIRKOWSKI; MOURA, 2001). Todavia, quando se constata a institucionalização de regiões metropolitanas como a de Belém e a de Curitiba, por exemplo, percebe-se que, na época de sua criação, as mesmas apresentavam sinais menos intensos de uma dinâmica metropolitana em comparação às outras. É por isso que, ainda conforme as autoras, torna-se visível o não alinhamento entre a espacialidade urbana e a institucionalidade presente nesses processos, o que apresenta como consequência direta a gestão dificultada dessas áreas, uma vez que se delineou outra realidade, que não a existente. Portanto, a institucionalização das regiões metropolitanas em nosso país, nesse primeiro momento, esteve vinculada a um projeto geopolítico de integração do território e do desenvolvimento econômico devido à crença de que uma rede interdependente de cidades poderia garantir a definição de metas e objetivos comuns, bem como o equilíbrio do todo (DAVIDOVICH, 2005).

Em resumo, constata-se, segundo Santos (2005), que as metrópoles brasileiras tiveram quatro significativos momentos: o primeiro corresponde ao seu estado de dispersão inicial no território e à significativa dificuldade de comunicação entre elas, com cada qual atuando somente em sua zona de influência; após isso, iniciaram-se os esforços para uma maior integração territorial, mas que ficaram mais limitados nas regiões sul e sudeste; o terceiro momento ocorre quando foi constituído um mercado único nacional; e, por fim, deu-se a expansão e posterior crise desse mercado, que se tornou segmentado e hierarquizado. Entretanto, é necessário acrescentar, a definição das regiões metropolitanas brasileiras também esteve pautada por interesses, sobretudo, políticos, e não somente por aqueles vinculados aos aspectos inerentes da metropolização, que, portanto, deve ser “entendida como processo e não como forma que se pré-define a partir da legislação” (FIRKOWSKI; MOURA, 2001, p. 35).

Em relação, especificamente, à Região Metropolitana de Curitiba (RMC), a mesma se constituiu, inicialmente, por catorze municípios - conforme a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), tal condição foi mantida até a década de 1990, quando começaram a ocorrer os primeiros desmembramentos de municípios

metropolitanos. Atualmente, a RMC constitui-se a oitava região metropolitana mais populosa do país e a segunda maior em extensão, e é composta por vinte e nove municípios - os últimos foram incorporados em 2011 (COMEC, 2014). A importância da Região Metropolitana de Curitiba revela-se, também, mediante a porcentagem de sua população quando comparada à população total do Estado: conforme dados do último censo realizado, de 2010, a RMC apresenta o total de 3.223.836 habitantes, concentrando 30.86% da população total do Estado (COMEC, 2014). Ademais, sua localização estratégica a insere em um contexto estadual e nacional de mercados produtores e consumidores, atraindo novas e potentes indústrias em vários de seus municípios.

Diante disso, admite-se que a metropolização, em nosso país, é um processo que vai além dos limites territoriais das metrópoles, mas decorre, também, dos modos de vida e de produção intrínsecos a cada município. Conforme Santos (1990), são as subestruturas de ordem territorial, econômica e sociocultural, componentes do sistema metropolitano, que interagem entre si visando a níveis de equilíbrio. Ainda de acordo com o autor, é por meio da existência das metrópoles que todas as localizações geográficas podem se tornar funcionalmente centrais. Entretanto, apesar de, ao longo do tempo, os espaços tornarem-se cada vez mais unificados, são as condições de instantaneidade advindas com as inovações contemporâneas que contribuem para a simultaneidade do tempo social das cidades.

Posto isso, e com o objetivo de vincular-se a esse tipo de visão - à imbricação entre as sociedades e a conformação urbana do meio em que as mesmas se encontram - é que se pretende dar seguimento à pesquisa, e, em seu último capítulo, possibilitar que tal debate possa permear as análises a respeito, especificamente, da área central de Curitiba.

3.5 OS CENTROS URBANOS E A EVOLUÇÃO DAS CIDADES

De modo a adentrar, gradualmente, à temática principal de análise da pesquisa, serão priorizadas, a partir desse tópico, discussões acerca dos centros urbanos e sua relevância e importância na conformação das cidades ao redor do planeta.

Segundo Mongin (2009), cada cidade apresenta a característica de, apesar de limitada, ser aberta; além disso, é movida por uma força centrífuga (uma vez que é voltada para fora, para suas bordas periféricas), mas que acaba sempre se reequilibrando por uma ligação

centrípeta estabelecida com seu centro. O autor permite-se dizer que tal dispositivo encontra-se na origem daquele que por ele é considerado o paradoxo urbano por excelência: o espaço circunscrito da cidade permite a realização de percursos infinitos. Todavia, um assunto que suscita dúvidas e gera incertezas é se um centro urbano preexiste em relação à cidade da qual faz parte ou sua existência dá-se após a criação da mesma.

Para clarificar tal questão, Villaça (2012, p. 99), de modo didático, apresenta a analogia de um círculo e seu centro: o ponto central do círculo não preexiste em relação a ele, do mesmo modo, o círculo não existe anteriormente ao seu próprio centro. Assim, um ponto passa a ser o centro de um círculo “somente se e quando ambos existirem”; o autor finaliza: ambos, o círculo e o seu centro, “constituem-se ao mesmo tempo e por um mesmo e único processo”. Em oposição a essa explicação, poder-se-ia recordar das cidades que foram planejadas, como Brasília. Nesse sentido, o próprio autor comenta sobre o caso do centro dessa cidade, dizendo que o mesmo só passou a existir à medida que Brasília constituiu-se enquanto cidade - foi quando, partindo-se da sua existência anterior como ideia e projeto, somente no papel, o centro da capital brasileira passou a ser “efetivamente” seu centro.

Todavia, de acordo com diversos autores, os centros urbanos, ou áreas centrais, podem ser considerados os referenciais simbólicos das mesmas, visto que é neles que, comumente, encontram-se as principais instituições públicas e religiosas, bem como os maiores fluxos de pessoas, veículos e mercadorias. Desse modo, sempre ocuparam posição de destaque na configuração e evolução das cidades (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Portanto, pode-se dizer que, de modo geral, a constituição dos centros urbanos deu-se mediante a aglomeração das principais e fundamentais instituições de organização das sociedades. O princípio da constituição desses centros estaria embasado, assim, na otimização dos tempos gastos nos deslocamentos dos habitantes, uma vez que as principais instituições e equipamentos estariam aglomerados em uma mesma área. É daí que surge, então, a ideia de que os centros são os pontos considerados de maior acessibilidade em uma metrópole, ou seja, polarizam, em maior grau, os deslocamentos diários das diferentes camadas da população, de acordo com os veículos que utilizam para esses deslocamentos. É, assim, o ponto que minimiza esses trajetos.

Em todos os aglomerados urbanos, da taba indígena à metrópole contemporânea, os homens - as classes sociais - disputam o controle das condições que determinam essa poupança de tempo; e o espaço urbano é produzido sob a égide dessa disputa. Nas cidades capitalistas, especialmente na América Latina, os desníveis sociais fazem com que as classes sociais apresentem grandes diferenças nos meios de controle do tempo gasto em deslocamentos (VILLAÇA, 2012, p. 100-101).

Para exemplificar, Villaça (2012) cita o centro tradicional de São Paulo que, para ele, corresponde ao ponto de acessibilidade máxima para ricos e pobres da metrópole. Em contraponto, a área das ruas Paulista/Faria Lima/Berrini corresponde a uma nova centralidade, mais acessível apenas para aqueles de maior poder aquisitivo. Assim, diz-se que os equipamentos urbanos que se encontram nos centros apresentam a garantia de serem mais acessíveis à população de toda a cidade; conforme o autor, essas áreas são as mais justas e democráticas para a implantação dos mesmos. É devido a isso que se entende que, ao longo da história de formação das cidades capitalistas, geralmente, os centros urbanos sempre exaltaram o poder religioso e o político, uma vez que, nessas áreas, foram construídas as igrejas e os principais órgãos públicos. A cidade de Curitiba, outrora, foi emblemática nesse sentido: suas mais importantes instituições, como sua Catedral e os órgãos vinculados ao Poder Público estiveram, inicialmente, instalados em seu centro.

Todavia, em oposição a esse tipo de cidade, está, conforme Villaça (2012), a cidade “tipicamente capitalista”. Nela, não são mais o poder político e religioso que ditam as regras, mas aquele vinculado à concentração de serviços e do comércio varejista em suas ruas. Nessas cidades, o caráter simbólico-monumental dos elementos presentes no espaço urbano dá lugar ao princípio da funcionalidade e eficiência para os mesmos. Outra característica presente nas cidades “tipicamente capitalistas” é a subserviência do Estado ao mercado - que, então, passa a moldar a cidade de acordo com seus interesses - fato visível, por exemplo, na legislação urbanística que regulamenta o uso e a ocupação do solo urbano. Trata-se, portanto, do modelo representativo de grande parte das cidades brasileiras contemporâneas - e a Curitiba dos dias atuais, ao que parece, também se enquadra nesse padrão.

Contudo, desde os anos 1950, os centros urbanos passaram a ser objeto de preocupação em locais da Europa e América do Norte, principalmente; no Brasil, a discussão acerca dessa problemática passou a ocorrer de modo mais intenso após a década de 1980 (VARGAS; CASTILHO, 2006). Apesar de já ser possível perceber, em nosso país, um visível processo de reestruturação dos centros, sobretudo, após a aceleração da urbanização a partir da década de 1950, vinculado a fatores de ordem econômica e social. O que estava em jogo, entretanto, era a criação de novos subcentros, que se mostraram concorrentes aos centros fundadores das cidades, contribuindo com os processos de deterioração dos mesmos.

Assim, nas décadas subsequentes, diversos desses centros passaram a se deparar com processos de abandono, decorrentes, entre outros aspectos, da descentralização das distintas atividades urbanas - principalmente, devido à implantação de zoneamentos funcionalistas, que efetuavam a divisão da cidade de acordo com funções específicas, assim como pela constituição de novos subcentros urbanos. A partir dessa época, grande parte das cidades brasileiras também teve sua área urbana ampliada, de modo a induzir que suas áreas centrais, aos poucos, alterassem suas atividades; além disso, permitiu-se a implantação de novas frentes de expansão imobiliária propiciadas pela nova lógica vigente, a do automóvel particular. Desse modo, ao longo de seu percurso temporal, as áreas centrais passaram por distintos processos de transformação urbana, bem como polarizam “fluxos e funções que foram ou são determinantes na definição de seus significados cultural e simbólico e na consolidação da dinâmica e organização urbanas” (BRASIL, 2011, p. 21).

A partir das últimas décadas, constata-se que inúmeros centros de grandes cidades ainda vêm perdendo muito da sua anterior dinâmica e diversidade, apresentando quadros de deterioração e degradação urbana, devido, além de outros fatores, ao enfraquecimento do uso residencial local. De acordo com Vargas e Castilho (2006, p. 03), associa-se os conceitos de deterioração e degradação de uma área urbana à sua perda de função ou dano em suas estruturas físicas, bem como ao rebaixamento na valoração das transações econômicas que nela ocorrem. Em suma, ambos os conceitos remetem a aspectos negativos pelos quais uma área urbana pode passar; nos sentidos mais estritos dos termos, tem-se que “deteriorar é equivalente a estragar, piorar e inferiorizar. Já a palavra degradação significa aviltamento, rebaixamento e desmoração”. Ademais, em contextos urbanos, a conotação física pode vir associada à social, uma vez que é comum que

ocorra a reverberação da situação de vulnerabilidade nos aspectos físicos aos grupos sociais. Nas áreas degradadas dos centros urbanos, por exemplo, a presença constante - e perturbadora - de pessoas consideradas em vulnerabilidade social é bem mais recorrente quando comparada a outras áreas das cidades.

Além disso, processos de degradação dessa natureza também estão relacionados a um sistema mais abrangente, que se retroalimenta, isto é: o esvaziamento de habitantes intensifica o estado de decadência da região, que, por conseguinte, tende a ser vista pela população como local desvalorizado para uso residencial, inibindo a chegada de novos moradores, bem como freando a dinâmica imobiliária necessária. Aliado a isso, também pode figurar certo desestímulo por parte da iniciativa privada para recuperação de antigos imóveis, por exemplo, devido à falta de incentivos do setor público. Assim, a carência de estímulos, vinculada à ausência de continuidade de políticas públicas, acabam por influenciar no desenho de um destino incerto para essas áreas urbanas.

Para Villaça (2012), o fato de um centro urbano passar a apresentar aspectos de decadência reflete a cidade injusta e desigual da qual faz parte, sendo que a principal responsável por esse fato é tanto a desigualdade espacial, quanto aquela vinculada ao poder político e econômico de sua população. Esse entendimento parte do pressuposto de que as camadas da população que possuem maior poderio econômico e político - portanto, mais influentes - tendem a atrair novas centralidades para as áreas que mais lhe interessam. Assim, o autor é categórico em afirmar que, se não existissem essas transformações socioespaciais, os centros tradicionais seriam os locais de mais justa implantação dos equipamentos considerados únicos de uma metrópole. Ademais, finaliza que o fortalecimento dos mesmos corresponde a um caminhar rumo ao “exercício da justiça espacial”.

3.5.1 Os processos de decadência e reabilitação de centros urbanos

Em se tratando da busca pelo fortalecimento dessas áreas e de modo a melhor definir as distintas etapas relativas a intervenções nelas realizadas, Vargas e Castilho (2006) delineiam uma interessante cronologia. As autoras assinalam que foi durante todo o século XX, e, principalmente, a partir do final da Segunda Guerra Mundial - após 1945, portanto - que se intensificaram os questionamentos e proposições acerca da vida urbana, e, por conseguinte, a respeito dos centros urbanos. Assim, as autoras definem três principais períodos, a saber: o

período de renovação urbana, referente às décadas de 1950 e 1960; o de preservação urbana, relativo aos anos 1970 e 1980; e, por fim, o de reinvenção urbana, que emerge por volta dos anos 1990 e se estende até a atualidade. Todavia, as autoras alertam que tais demarcações temporais não são rígidas nem, tampouco, excludentes entre si.

Posto isso, o primeiro período destacado, o de renovação urbana, concerne a iniciativas europeias que, influenciadas pela ideologia do movimento moderno no urbanismo, prezavam pelo novo, promovendo a demolição de grandes áreas edificadas e empreendendo a sua total reconstrução. Conforme já explicitado, os Estados Unidos, por sua vez, assistiram à deterioração de seus centros urbanos, intensificada pelas migrações aos subúrbios, bem como à implantação de *shopping centers* nas novas áreas - fatos que influenciaram, sobremaneira, os processos de renovação urbana de grandes proporções no país. Data também desse período a realização do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1951, com o tema *The Heart of the City* - em alusão aos centros urbanos e seu papel nas tessituras urbanas.

Considera-se tal encontro paradigmático para essa questão, uma vez que se objetivava que a arquitetura moderna de então pudesse ir além de problemáticas específicas para a moradia de cunho social. Assim, a importância do encontro deve-se, principalmente, ao fato de trazer à luz a temática relativa aos núcleos centrais, visto que, desde o final da Segunda Guerra Mundial, a maioria dos membros do CIAM vinha se ocupando com a reestruturação das cidades bombardeadas durante a grande guerra; portanto, passou-se a perceber que as áreas centrais dessas cidades mereciam um tratamento específico, que, até aquela época, era desconhecido nos estudos urbanísticos (ABRAHÃO, 2008). Além disso, em vista da suburbanização crescente nas cidades norte-americanas, bem como das transformações por que vinham passando os espaços de convivência nas cidades europeias, entre os inúmeros conceitos apresentados por José Luis Sert - então presidente do CIAM - estava o de que os “corações das cidades” deveriam retomar aquele papel outrora ocupado pela ágora grega e o fórum romano nas cidades da Antiguidade: lugares de definição das cidades. Era a chance de os centros urbanos apropriarem-se de uma importante e necessária função: a de serem, novamente, os “recentralizadores e humanizadores” das cidades (ABRAHÃO, 2008, p.82). Assim, nas ideias e trabalhos debatidos nesse CIAM, estavam também na ordem do dia as áreas destinadas exclusivamente aos pedestres, com total separação entre os mesmos e o tráfego automobilístico - como já havia funcionado bem em diversas praças italianas.

Todavia, foi a partir dos anos 1970 que começaram a se intensificar as críticas aos modelos de renovação urbana, bem como aos novos edifícios monofuncionais, implantados isolados nos lotes, e, portanto, não mantenedores de vitalidade urbana. Ademais, as críticas a esse tipo de intervenção em áreas urbanas consolidadas embasavam-se em discursos que priorizavam o patrimônio histórico e ambiental. Nesse sentido, caminhava-se para o panorama que se descortinaria nas décadas seguintes, que seriam concernentes às iniciativas de preservação urbana.

Levadas a cabo na década de 1970 até o início dos anos 1990, as iniciativas desse período - o segundo selecionado pelas autoras - surgiram como uma espécie de negação ao que, até então, havia sido apregoadado. Assim, os projetos desse novo modo de intervir no espaço urbano envolveram a restauração de edificações históricas e a reciclagem de antigas estruturas, de modo a se aproximar dos modos europeus de preservação. Vargas e Castilho (2006) destacam o grande número de normativas e legislações que objetivavam a salvaguarda dos centros considerados históricos e, portanto, mantenedores da identidade e do orgulho cívico. Datam dessa época, importantes parcerias público-privadas, uma vez que os gestores urbanos, percebendo o potencial das mesmas, passaram a agir como empreendedores urbanos.

São também desse período políticas inclusivas de habitação destinadas às populações de baixa renda, assim como maior liberação de ruas exclusivas para pedestres nas áreas urbanas centrais e implantação de estacionamentos, servindo de exemplos a cidades de outros continentes. Além disso, uma das estratégias para conter a deterioração então em curso nas áreas centrais europeias - e, também, de alguns países asiáticos - foi a implementação de políticas de auxílio a pequenos comerciantes; ao passo que, às grandes redes varejistas, foram impostas maiores restrições.

Cabe, aqui, mencionar o emblemático caso de Bolonha, na Itália, que buscou empreender esforços para a conservação de seu patrimônio edificado histórico. Todavia, a ênfase na conservação dos edifícios resultou em uma dificuldade relativa ao atendimento às novas demandas de uso comercial. De acordo com Vargas e Castilho (2006), nos anos 1960, foram suspensas as autorizações a novas construções, e, somente no final daquela década, foi aprovado um plano regulador. Tal plano objetivava a recuperação completa de seu centro histórico, assim como a inibição de atividades de renovação, de modo a revitalizar as edificações e os espaços públicos existentes. O diferencial dessas iniciativas, ao que parece, deu-se, sobretudo, na integração das diferentes ações de infraestrutura, transportes e áreas livres remanescentes, que, então,

passaram a ser destinadas a usos culturais e de lazer. Logo, nos anos 1970, Bolonha protagonizou, ao lado de outras cidades italianas como Brescia, Ferrara e Módena, importante experiência de revalorização de seu centro histórico. No caso, especificamente, de Bolonha, entre as principais diretrizes seguidas, estavam: a restauração e a revalorização do tecido habitacional original, a adequação das edificações a novos usos e a limitação do crescimento contínuo dos bairros mais periféricos.

Sob o ponto de vista de Memoli (2012), o plano de Bolonha salientou a unidade de seu centro histórico, a compacidade de suas partes edificadas e de seus usos cotidianos, assim como dos valores simbólicos constituintes. Todavia, a novidade conformou-se por meio do plano diretor vigente - lançado no início dos anos 1960 e conduzido ao longo dos anos subsequentes. Esse plano propôs que não se considerasse o centro histórico como um objeto isolado em si, alheio ao restante do tecido urbano. Ademais, os estudos realizados, assim como sua implementação, foram relegados a entidades de caráter público - segundo Memoli (2012), a intervenção teve sucesso graças à restauração de edificações, adquiridas pela própria Prefeitura, bem como à reativação das diferentes funções do espaço urbano local.

A experiência de Bolonha abriu o caminho para novas políticas urbanas de restauração. Ela propôs que os centros históricos passem a ser considerados conjuntos urbanístico-territoriais, com a sua significação complexa dada pela sociedade que ali mora e, portanto, privilegia um equilíbrio estável da população com o ambiente físico. Ela aparentemente renunciou ao privilégio econômico e à vantagem comparada extraída da renda gerada pela situação ou do valor de uso e promoveu uma cidade de cidadãos por meio do instrumento político da coletividade: o organismo municipal (MEMOLI, 2012, p. 83).

No Brasil, entre as experiências emblemáticas que temos, está a revitalização da área histórica do Pelourinho, em Salvador, bem como as próprias estratégias de *city marketing* adotadas por Curitiba, da década de 1970 em diante. Para Vargas e Castilho (2006), tais estratégias foram feitas de modo precoce no contexto de nosso país, ao passo que se mostraram similares às adotadas nos Estados Unidos e na Europa, que

buscavam legitimizar, perante a população, as intervenções realizadas; para isso, adotaram, também, uma eficiente política de comunicação.

Por fim, retomando a cronologia proposta pelas autoras, a última fase descrita é a de renovação urbana, que teve seu início por volta dos anos 1990 e conduziu a novos modos de vida das populações no meio urbano. Ademais, é dessa época a revolução nas comunicações e, conseqüentemente, a maior difusão da informação - fato que refletiu diretamente na relação do território com as atividades humanas, que, cada vez mais, passaram a ser independentes do mesmo, ou seja, intensificaram-se as extraterritorialidades. É o momento de fortalecimento do vínculo criado entre o capital imobiliário e o Poder Público, que passaram a depender, sobremaneira, um do outro - assim, ao mercado, responsável por induzir as diferentes demandas por meio da oferta, restou a parceria com a gestão pública, responsável pela valorização da imagem da cidade perante os investimentos externos. Trata-se da adoção de um planejamento de mercado, alicerçado nas técnicas de *marketing* urbano, ou, em outras palavras, o tão propalado *city marketing*³ (VARGAS; CASTILHO, 2006). Desse modo, seguindo a linha dos períodos anteriores, intensificou-se a realização de projetos arquitetônicos e urbanísticos como meios de promoção político-partidária. Contudo, em se tratando de inovações específicas para as áreas centrais durante esse período, há que se dizer que foram poucas; o que mudou, todavia, foram as dimensões das intervenções - que passaram a ser maiores e a contar com ampla divulgação.

Além das áreas centrais, ganharam força as iniciativas em áreas degradadas devido à obsolescência de suas funções, como estruturas industriais, portuárias e ferroviárias. Todavia, ao contrário do que, de modo geral, ocorreu nas áreas centrais, em que a preservação do patrimônio histórico foi fator preponderante - em tais áreas, ampliaram-se as fronteiras entre o antigo e o novo: abriu-se espaço para a implantação de novas e inusitadas estruturas arquitetônicas que, em inúmeros casos, compuseram cenários artificiais, carentes de identidade própria. Assim, para diversos pesquisadores, trata-se de um paradoxo fazer uso do conceito de preservação nesse tipo de contexto - quando se cria um novo ambiente urbano, desprovido de história e memória

³ O *city marketing* pode ser considerado um dos mais eficientes instrumentos pertencentes ao planejamento estratégico aplicado ao meio urbano; nesse contexto, a cidade passa a ser administrada e gerenciada como um promissor empreendimento. Com o planejamento estratégico, cria-se a imagem ideal de uma cidade, que busca mostrar a eficiência de sua administração pública, de modo a obter recursos financeiros nacionais ou internacionais (RODRIGUES, 2008).

próprias. Por outro lado, se a preservação empreendida nos centros urbanos for puramente física e direcionada ao turismo, a mesma refletirá somente a materialidade da arquitetura existente, negligenciando-se o ambiente urbano em sua totalidade, bem como sua memória (VARGAS; CASTILHO, 2006).

3.5.2 A espetacularização contemporânea

Em se tratando das dinâmicas vinculadas às áreas centrais das cidades contemporâneas, temo-nos deparado com situações que têm se mostrado propulsoras de verdadeiros cenários espetaculares. Isto é, situações que buscam, a qualquer custo, a valorização imobiliária da área em processo de degradação, negligenciando-se as especificidades locais. Ocorre que, nesses processos, que estão relacionados a interesses que visam à “captação da renda imobiliária”, as distintas esferas de governo são apreendidas por agentes que “orientam a dinâmica urbana por meio de obras que não obedecem a nenhum plano específico” (MARICATO, 2001, p. 134). Desses casos, resultam políticas de investimento que são orientadas por interesses contrários aos da maioria da população local, para quem tais políticas deveriam ser elaboradas.

Do mesmo modo, quando novas centralidades são criadas, necessita-se da expansão de novas redes de infraestrutura, gerando uma mobilidade urbana mais complicada, e que reverte diretamente nos ônus impostos aos moradores das áreas periféricas. Um exemplo, tão recorrente em nosso país, e que também contribui para a progressiva decadência das áreas urbanas centrais, é a contínua expansão da mancha urbanizada aliada a uma política habitacional de alastramento de moradias destinadas à baixa renda para territórios mais precários e distantes, ou à expansão das ocupações irregulares (MEYER, 2001).

Por outro lado, existem inúmeras edificações ociosas nas áreas centrais das grandes cidades, inclusive em Curitiba, em que uma significativa parcela da massa trabalhadora é residente de edificações deterioradas, provisórias e improvisadas - comumente chamadas de cortiços - em que não é preciso apresentar comprovante de renda (alternativa viável a trabalhadores informais), sendo possível permanecer por tempos indeterminados mediante o pagamento de valores mensais. Apesar de esse tema ser considerado assunto polêmico em se tratando da reabilitação dessas áreas, há que se recordar das palavras de Jacobs (2000, p. 301), para quem optar pela simples erradicação dos cortiços e de sua população, substituindo-os por

conjuntos habitacionais que “produzam receita tributária mais elevada ou seduzam uma população mais dócil com exigências públicas menos dispendiosas” é um método que, a princípio, não funciona. O que ocorreria, nesse caso, seria a transferência dessas pessoas moradoras de subhabitações para outros locais, o que contribuiria, ainda mais, com a desagregação e segregação urbana. Portanto, manter ou inserir camadas da população de renda mais baixa nas áreas centrais configura-se como um dos meios de evitar tais processos, tão visivelmente recorrentes nas grandes cidades de nosso país.

Há, ainda, a problemática de que esses conjuntos de imóveis vazios não cumprem sua função social e acabam compondo um estoque especulativo que se encontra retido, somente aguardando uma possível valorização futura (BRASIL, 2011). O valor da terra, inclusive, é um dos mecanismos econômicos responsáveis pela “constituição do espaço urbano e pela segregação social na cidade” (RIBEIRO, 1997, p. 49). O autor afirma que, apesar de a propriedade privada ser, de modo geral, considerada um dos principais males das cidades capitalistas, são os modos de utilização do espaço urbano que conferem valor à propriedade privada da terra. Nesse sentido, de acordo com Maricato (2001), a terra urbana pode ser considerada aquela porção de solo composta por infraestrutura e serviços, ou seja, apta a receber moradias. Portanto, considerando-se que tais investimentos geram renda aos proprietários fundiários e imobiliários, a espacialização dos mesmos nas cidades é fator determinante.

Seguindo linha de raciocínio semelhante, Villaça (1998) também aponta que a localização é o fator que, para o mercado, pode interferir no preço da terra - considerada mercadoria. Esse valor é tanto maior quanto mais acessível for o imóvel aos efeitos úteis da urbanização, compondo um processo que, se apropriado de modo interesseiro pelo mercado, abre espaço à especulação imobiliária. A especulação imobiliária, por sua vez, pode estar vinculada a intervenções que primam pela qualificação dos espaços urbanos, destinando-os a públicos com potencial aquisitivo maior, geralmente, alheios à permanência da cultura local e de seus antigos habitantes, resultando na expulsão destes e, portanto, em fenômenos como a gentrificação.⁴

⁴ Advinda do termo inglês *gentrification*, conforme Smith (1996 apud Leite, 2007), tal expressão passou a ser utilizada na década de 1960, nos Estados Unidos, vinculada às intervenções urbanas para a reabilitação residencial de bairros centrais, então em curso em diversas cidades do país. Além disso, apesar de se configurarem como experiências do capitalismo pós-guerra, “as políticas de *gentrification* podem ser consideradas sucessoras pós-modernas da experiência francesa bonapartista do final do século XIX” (LEITE, 2007, p. 62).

Nesses tipos de contexto, são, portanto, encontradas intervenções voltadas ao mercado, sendo a tônica dos projetos de preservação de áreas mais antigas das cidades brasileiras a partir dos anos 1990, principalmente. Todavia, um dos maiores problemas da adoção dessa postura diz respeito à elegibilidade de bens imóveis para preservação que potencialmente correspondam à exigência de alto retorno financeiro, ou seja, é uma alternativa contrária a uma política que poderia se ater, principalmente, aos significados históricos e culturais dos bens (LEITE, 2006). O resultado dessas escolhas, segundo o autor, recai em uma estetização relacionada a hábitos e sensibilidades que buscam uma experiência mimética de áreas que possam oferecer lazer e segurança. Não se trata, nesses casos, da mera negação da tradição local ou de uma memória comum, mas da utilização desses elementos com vistas a outros fins.

Entretanto, não se pretende, aqui, tratar o poder econômico como o terrível monstro que lança suas garras à indefesa cultura, por exemplo. Porém, é importante dizer, é preferível que a cultura, guiada por uma lógica de finalidade - quando a produção de sentido é a sua prioridade - não permita ser sobrepujada por aquela que visa, tão somente, à obtenção de lucros (MENESES, 2006). Para o autor, portanto, esse tipo de pensamento não pretende ignorar os efeitos econômicos que podem advir de uma ação na esfera cultural, tampouco de excluí-los do processo; “o que estará sempre em causa, porém, são os objetivos explícitos ou subjacentes que tais procedimentos implicam”, isto é, a que fins os meios utilizados almejam. Em casos pautados pelos princípios de *marketing* urbano, em que o turista é o foco principal, também pode ocorrer a venda da cidade para seus próprios habitantes, devido a interesses diversos (MENESES, 2006, p. 39). Com isso, a busca por uma homogeneidade de ações e experiências - que resultam na pasteurização de cidades - passa a caminhar na contramão de espaços atuantes e formadores de identidades, e que mantêm uma relação de diferenciação que faz de cada lugar “uma singularidade espacial e socialmente reconhecível” (LEITE, 2006, p. 40).

Contudo, é necessário mencionar, sabe-se que as práticas sociais frutos de uma intervenção urbana nem sempre condizem com aquilo que havia sido previsto e projetado para a área. É quando podem ocorrer os “usos dissonantes do espaço”, interpretados por Leite (2006) como modos singulares de apropriação do mesmo. Assim, esse tipo de apropriação do espaço público pode ser comumente visto após a realização de intervenções vinculadas, sobretudo, ao objetivo do enobrecimento urbano. Isso se deve, ao que parece, ao fato de que tais

iniciativas não consideram os modos de sociabilidade já existentes, ao contrário, procuram induzir à construção de outros tipos de espaços sociais que não condizem com a sociabilidade praticada pelos antigos habitantes e/ou usuários da área.

Portanto, o que se verifica, em iniciativas dessa natureza, é que a área revitalizada e a cultura que dela faz parte passam a compor um espetáculo direcionado ao consumo imediato de grupos específicos. Contextos dessa natureza passam a apresentar similaridades tão contundentes que acabam os diluindo em uma insípida homogeneidade de lugares, ao passo que a memória intrínseca a esses locais - e que deveria fazer parte dos processos - é reprimida por estratégias de *marketing* urbano, passando a incorporar espetáculos moldados ao consumo imediato de grupos pré-determinados. Além disso, esses tipos de iniciativas são permeados por modos de privatização excludentes, caracterizados por pouca ou nenhuma participação da população local. Assim, tem-se a ideia, não equivocada, de que, quanto mais espetaculares são as intervenções urbanas, menor é a participação da população da área, e, portanto, mais recorrente pode ser o processo de gentrificação.

Em nosso país, infelizmente, não faltam exemplos acerca de iniciativas que apresentam soluções de caráter prioritariamente cosmético, isto é, de preocupação com a imagem da cidade, negligenciando-se os aspectos sociais e identitários do lugar. Entre os casos existentes, alguns já se tornaram emblemáticos em discussões da área, como os processos de revitalização no Pelourinho, em Salvador, e do bairro do Recife, na capital pernambucana.

Leite (2006) nos traz sua análise a respeito do bairro do Recife, que, em sua visão, configura-se como o núcleo original da cidade e cujo porto foi, outrora, um dos mais importantes da América, principalmente durante o apogeu do ciclo do açúcar. Assim, em linhas gerais, já no início do século passado, o bairro foi alvo de importante reforma, executada aos moldes haussmannianos, com o estilo eclético sobressaindo-se na nova paisagem. Contudo, do período correspondente ao pós-guerra até meados da década de 1980, a exemplo de outras cidades portuárias do país, o bairro passou por significativo processo de esvaziamento habitacional - o que contribuiu para sua decadência. Foi assim que, na década seguinte, deu-se início ao processo de gentrificação do bairro, visto que se recuperou parte do patrimônio construído, bem como o alçou à área de lazer e consumo destinado a classes mais favorecidas.

Disso, o que se pretende mencionar é que o caso de revitalização dessa área promoveu-a a local atrativo de investimentos, de modo a redesenhar sua paisagem urbana e o perfil do lugar - aspectos que poderiam ser positivos, mas que se voltaram, prioritariamente, ao consumo e ao lazer de turistas e visitantes eventuais. Como bem resume o autor, “o processo de *gentrification* que reinventou o Bairro do Recife deslocou para a esfera do consumo os sentidos tradicionais da sua história” (LEITE, 2006, p. 30).

De modo semelhante, o caso do Pelourinho também se tornou recorrente exemplo de estratégia urbana para revalorização de uma área em processo de decadência e degradação. Considerado Patrimônio da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), essa área de Salvador passou, também nos anos 1980, por sucessivos processos de abandono. Posteriormente, iniciativas de revitalização urbana passaram a fazer uso de técnicas que privilegiavam as atividades direcionadas ao turismo e entretenimento. Assim, conforme Nobre (2003), entre os anos 1980 e 2000, foi notável a redução da população moradora daquele centro histórico e de seus arredores - sobretudo, a população de baixa renda. O caso foi tão emblemático devido ao fato de que mais de 80% das famílias que residiam na área optaram por sua relocação e compensação financeira, uma vez que o valor pago por isso era superior à renda média local.

Todavia, apesar de o complexo arquitetônico do Pelourinho ser restaurado, perdeu-se muito em relação à manutenção da identidade local, visto que as famílias relocadas foram transferidas pra áreas que, em grande parte, apresentavam condições de habitabilidade inferiores àquelas ali encontradas. Conforme o autor, outra problemática verificada é de que, na época, somente 16% dos imóveis foram restaurados visando-se ao uso residencial, sendo que os pisos superiores permaneceram, em grande parte, vazios (NOBRE, 2003).

Apesar de diferentes em diversos aspectos, os casos acima mencionados remetem a cidades nordestinas detentoras de importante patrimônio edificado, e que passaram por intervenções coordenadas pelo Poder Público, cujo principal objetivo foi o desenvolvimento do lazer, consumo e turismo. Devido à proliferação de iniciativas, ao redor do mundo, pautadas por esse tipo de pensamento, a discussão acerca da reabilitação de áreas centrais e/ou históricas que adotam essa postura tem se revelado cada vez mais urgente.

Posto isso, é importante saber que as políticas de preservação do patrimônio edificado em nosso país passaram a sofrer um processo de descentralização a partir dos anos 1970, sendo que, até então, as mesmas

eram subordinadas ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Essa descentralização possibilitou que, paulatinamente, o patrimônio passasse a ser incorporado às políticas urbanas, bem como ao desenvolvimento regional e também ao segmento turístico (LEITE, 2006). De acordo com o autor, foi, todavia, a partir da década de 1990 que se intensificou a preservação do patrimônio sob a ótica do mercado. Nesse sentido, Leite (2006) atenta para o fato de que, subordinada à necessidade de um retorno financeiro, a seleção de muitos bens pode ter sido pautada sob esse quesito, e não, propriamente, vinculada à importância histórica ou arquitetônica dos mesmos. É assim que são abertos caminhos às políticas vinculadas diretamente ao consumo e à elitização de espaços.

Mais do que uma segregação do espaço, definida pelo sempre excludente critério de renda para o consumo desses produtos e serviços, tal 'estetização' se relaciona também a estilos de vida de uma classe média urbana, cujos hábitos e sensibilidades estéticas parecem cada vez mais marcados pela busca mimética de certas áreas públicas que ofereçam, ao mesmo tempo, lazer e segurança (LEITE, 2006, p. 27).

Todavia, não significa que seja de todo errôneo optar pelo conforto de serviços, pela segurança por eles proporcionada e pela garantia de encontrar, sempre e nos mesmos locais, aquilo que é conhecido. Porém, é importante considerar a que fins ideias como essas podem levar: em seus extremos temos as variantes que têm contribuído para a desvalorização de nossas cidades como produto de um saber acumulado ao longo do tempo, identitárias e depositárias de uma memória singular.

Assim, é interessante ressaltar que, na América Latina, verifica-se que significativa parcela da sociedade tem defendido o retorno de atividades funcionais aos centros das cidades; nas ações resultantes desse tipo de movimento, o preservacionismo mostra-se predominante. Nesse contexto, a década de 1990 também foi marcada por uma gama de iniciativas em cidades da América Latina e do Caribe preocupadas com a recuperação de suas áreas centrais históricas, entre as quais podem ser destacadas: Buenos Aires, Lima, Bogotá, Quito, Havana, São Salvador,

São José, Rio de Janeiro e São Paulo. A cidade de São Paulo é representativa nessa esfera, uma vez que, ainda naqueles anos, organizou a Associação Viva o Centro, que, por meio da união de comerciantes, profissionais autônomos, representantes de instituições financeiras e especialistas, objetivava a reabilitação de seu centro antigo. Pautada por um programa de ações locais, a associação também se apoiou na ampla divulgação da iniciativa, com a criação de mídias específicas para a conscientização da população (VARGAS; CASTILHO, 2006).

De todo modo, apesar das diferenças entre as grandes intervenções realizadas durante os diversos períodos da história urbana, há que se dizer que, em se tratando dos centros urbanos, especificamente, os mesmos também têm sido alvo de olhares mais cuidadosos, tanto do Poder Público quanto da iniciativa privada. Assim, a despeito de iniciativas que visam somente à melhoria da imagem dessas áreas, mediante uma rede competitiva de lugares que, ao final, tornam-se semelhantes entre si, é urgente percebê-las como elementos interdependentes com as outras áreas das cidades das quais fazem parte.

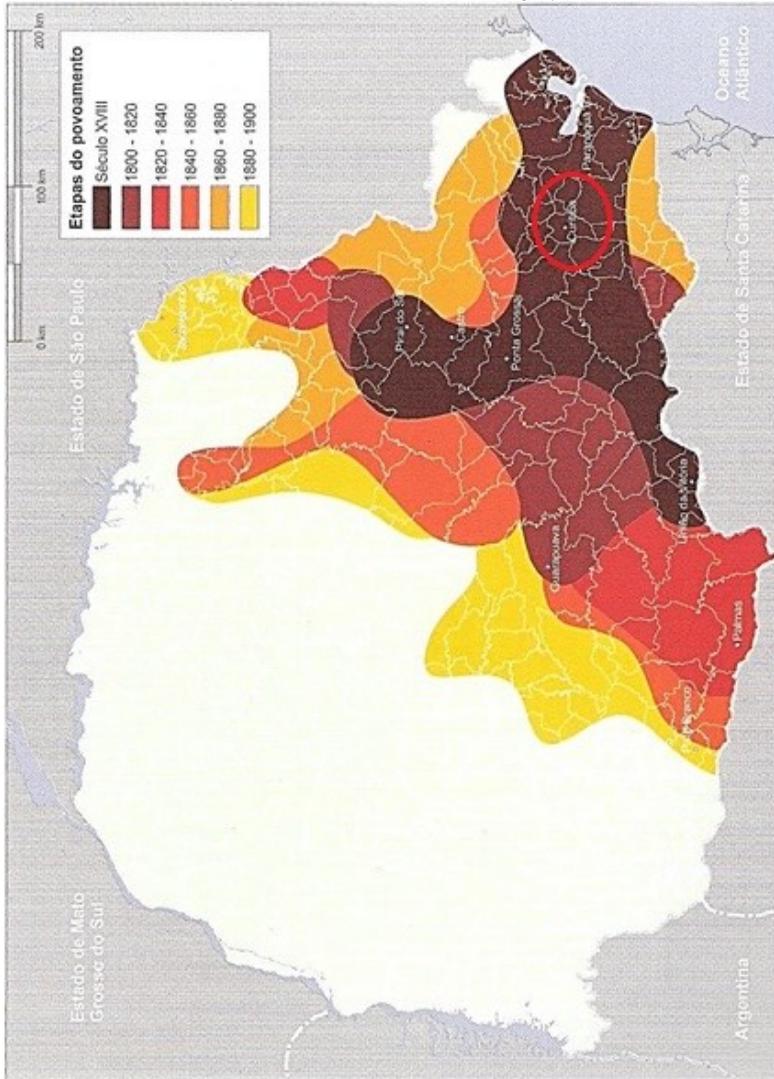
Portanto, repositários de ações e memórias de um universo temporal digno de relevância, os centros urbanos contemporâneos não podem mais ser vistos somente como vitrines empoeiradas - nas quais, de tempos em tempos, trocam-se as vestimentas expostas, já desbotadas. Ao contrário, devem, sim, serem vivenciados por aqueles a quem pertencem: os cidadãos, que, neles, podem reconhecer seus próprios reflexos. É devido a esses aspectos que, no momento que se opte pela plena recuperação dessas áreas, os órgãos e atores envolvidos devem considerar não somente a melhoria da sua imagem, mas, também, possibilitar a continuidade de sua história e a criação de um espírito de pertencimento e identificação naqueles que as vivenciam todos os dias.

4 CURITIBA: OCUPAÇÃO E EVOLUÇÃO URBANA

A partir desse momento, o trabalho de pesquisa toma novos rumos, que culminarão na descrição e análise de intervenções urbanas realizadas na área central de Curitiba no decorrer das últimas décadas. Todavia, para chegar a esse período, sabe-se da importância de um embasamento teórico que, primeiramente, propicie a compreensão do processo de evolução urbana da capital paranaense; e, para melhor compreender esse processo, há que se voltar alguns passos até os primórdios do descobrimento e conformação territorial do Estado. Conforme Batista e Alves (2014), a evolução urbana de Curitiba está estreitamente relacionada à ocupação do Estado do Paraná, uma vez que, na opinião dos autores, é a cidade em que é possível visualizar melhor o processo de urbanização parananense.

Província mais jovem do Brasil Império e o mais novo Estado da região Sul do país, o Paraná teve sua ocupação inicial em sua área litorânea, e, em seguida, o alastramento deu-se no planalto curitibano - primeiro planalto; a partir de então, ocupou-se o segundo planalto e demais regiões do Estado. Na figura a seguir (Figura 10), é possível visualizar o processo de ocupação territorial ao longo dos séculos XVIII e XIX, principalmente.

Figura 10: Etapas do povoamento do Estado do Paraná durante o século XIX (cidade de Curitiba em destaque).



Fonte: BATISTA; ALVES (2014).

De economia de caráter predominantemente agrícola, o Paraná destacou-se pela cultura cafeeira do Norte Pioneiro, cujo auge deu-se em meados do século passado; entretanto, depois, ocorreu o seu declínio devido à prevalência de outras culturas, como a de soja e trigo - além dessas, outro importante elemento no cenário produtivo do Estado foi a erva-mate, protagonista de seu principal ciclo econômico até o final da década de 1920. Porém, pode-se dizer que foi a partir dos anos de 1970 que o Paraná passou de um Estado rural para predominantemente urbano. Nesse contexto, destacaram-se a crise da cultura cafeeira, a modernização da agricultura, bem como a industrialização de grandes cidades (BATISTA; ALVES, 2014). Contudo, apesar da predominância urbana, hoje, na conformação do Estado, há que se dizer que as atividades agropecuárias ainda se configuram como grandes responsáveis por sua economia.

Todavia, retomando as primeiras explorações do território paranaense, acredita-se que foi a busca pelo ouro o principal motivador para que os pioneiros alcançassem o planalto em que seria implantada Curitiba. Porém, ao que parece, as características favoráveis do relevo do planalto curitibano - campos, várzeas e bosques com vegetação rarefeita - contribuíram para a consolidação dos assentamentos, visto que a exploração do ouro, por si só, não causou grandes impactos na economia local - como ocorreu em cidades pautadas por esse ciclo econômico, por exemplo (IPPUC, 2004).

Em relação, especificamente, à povoação da capital paranaense, data de meados do século XVII, a existência de seu primeiro núcleo populacional, localizado às margens do rio Atuba, sito no bairro que leva o mesmo nome. É interessante perceber que o Atuba não é limítrofe ao bairro Centro, tampouco compõe a área central da cidade: dista, aproximadamente, oito quilômetros de tal bairro. Foi, pois, somente em 04 de novembro de 1668 que, na atual Praça Tiradentes, localizada no Centro, foi erguido o pelourinho da Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais. Conta-se, segundo a lenda, que a imagem da padroeira, Nossa Senhora da Luz, amanhecia sempre com os olhos voltados para a área em que, atualmente, encontra-se essa praça; portanto, para esse local, trasladou-se o pequeno núcleo.

Todavia, a data definitiva de fundação da cidade deu-se no ano de 1693, em 29 de março, quando Curitiba tornou-se, oficialmente, Vila; à época, a cidade contava com cerca de 90 famílias em seu território. Em 1721, seu nome foi alterado para Vila de Curitiba, e, após isso, foi elevada à categoria de Comarca, para, depois, tornar-se Cidade - Curitiba conheceu sua autonomia da Província de São Paulo no ano de

1853, quando foi instituída a Província do Paraná e a cidade foi alçada à capital do Estado (IPPUC, 2009).

Além disso, é importante destacar que, segundo Ferrara (2007b), Curitiba, até, praticamente, a primeira metade do século XIX, apresentou uma história marcada pela posse portuguesa e indígena - o nome atual da cidade, inclusive, descende do povo indígena - e configurava-se como passagem de tropeiros vindos das terras mais ao Sul do país em direção aos estados do Sudeste.

Embora a história oficial tenha, de modo geral, dado pouca importância à participação dos indígenas na ocupação do território paranaense, as duas versões existentes para explicar a origem do nome Curitiba são a eles atribuídas: Kuri'ýtýba, que teria como significado 'pinheiral', é uma contribuição dos guaranis, enquanto Kuri-ti, cuja tradução literal seria 'depressa vamos!', é de origem caingangue e refere-se à saída do grupo do planalto curitibano em virtude da colonização portuguesa (IPEA; USP; IPPUC, 2001, p. 78).

Somente décadas depois, naquele mesmo século, que a posse portuguesa alastrou-se, bem como diferentes ascendências europeias ali também passaram a se instalar - desse modo, a cidade tornou-se uma espécie de "xadrez étnico" composto por imigrantes europeus, como alemães, italianos, poloneses e ucranianos. A imigração foi, assim, fator preponderante na ocupação de Curitiba, não somente pela formação da população, mas, também, na configuração de seu território. Grande parte dos imigrantes que em Curitiba aportaram, assentaram-se, preferencialmente, nas áreas rurais periféricas da cidade, ao passo que alguns grupos fixaram domicílio e atividades laborais dentro do perímetro urbano. Logo, entre a área central e os assentamentos das novas colônias, as áreas restantes foram sendo ocupadas aos poucos. Assim, além dos antigos caminhos de chegada e de saída da cidade, dos séculos XVII e XVIII, respectivamente, começaram a surgir os caminhos de ligação entre as colônias dos imigrantes e a área central, durante o período compreendido entre os séculos XIX e XX. Esses caminhos podem, atualmente, ser reconhecidos por meio de importantes vias como a Manoel Ribas, Mateus Leme, Nilo Peçanha, Senador Salgado Filho, Nicola Pellanda, entre outras; tais ruas estabelecem

ortogonal a malha viária existente. Algumas décadas depois, em 1895, ocorreu a elaboração do primeiro Código de Posturas da cidade, e, em 1903, deu-se a hierarquização de usos, com especialização das atividades urbanas e determinação dos padrões construtivos. Para se ter uma noção da configuração do território nessa época, dados do ano de 1863 afirmam que Curitiba possuía, então, 282 casas construídas e 101 em construção. A rua com o maior número de edificações era a Rua XV de Novembro, que contava com 40 edificações construídas e 18 em execução - dos 10 sobrados existentes na cidade, a metade estava localizada nessa mesma rua. Foi, entretanto, no final do século XIX, que passou a ser perceptível um aspecto mais urbanizado na área central curitibana, mediante um aumento do número de estabelecimentos comerciais e de construções de alvenaria (IPPUC, 2009).

Essa área da cidade tornou-se, assim, o cenário de grandes transformações urbanas e arquitetônicas, de modo a conformar os primeiros referenciais da nova paisagem construída. Portanto, pode-se dizer que o esquema básico relativo às vias da área central, naquela época, compunha-se dos eixos comerciais - a Rua XV de Novembro e a Rua Marechal Deodoro - além de um eixo cívico/institucional: a Rua Barão do Rio Branco.

No século seguinte, já no final da década de 1910, um novo Código de Posturas entrou em vigor, propondo a revisão da infraestrutura urbana existente, bem como demonstrando claras preocupações relativas à circulação de veículos, estacionamentos e sinalização. Foi, contudo, nos anos de 1930, que se recorreu a uma hierarquização do solo sob influência dos planos urbanísticos do início do século, vinculados ao modelo europeu de planejamento. Nesse contexto, a cidade foi dividida em três zonas: a Zona I, que era a zona central e comercial, portadora de residências de alto padrão; a Zona II, que se destinava à instalação de fábricas e moradias operárias; e a Zona III, reservada às moradias de operários de menor qualificação e pequenos sítiantes.

Entretanto, apesar de importantes ações de modernização urbana terem sido empreendidas na cidade, pode-se dizer que, até a década de 1940, Curitiba ainda era uma cidade moldada por características, de certo modo, provincianas. Contudo, após a ocupação do norte do Paraná, vinculada à economia cafeeira, fortes investimentos passaram a ser realizados na cidade, que, então, começou a vivenciar um novo processo transformador de sua estrutura urbana (IPPUC, 2009). Assim, foi somente no século XX que Curitiba conheceu, a fundo, as atividades decorrentes de processos de planejamento urbano. E esse conhecimento

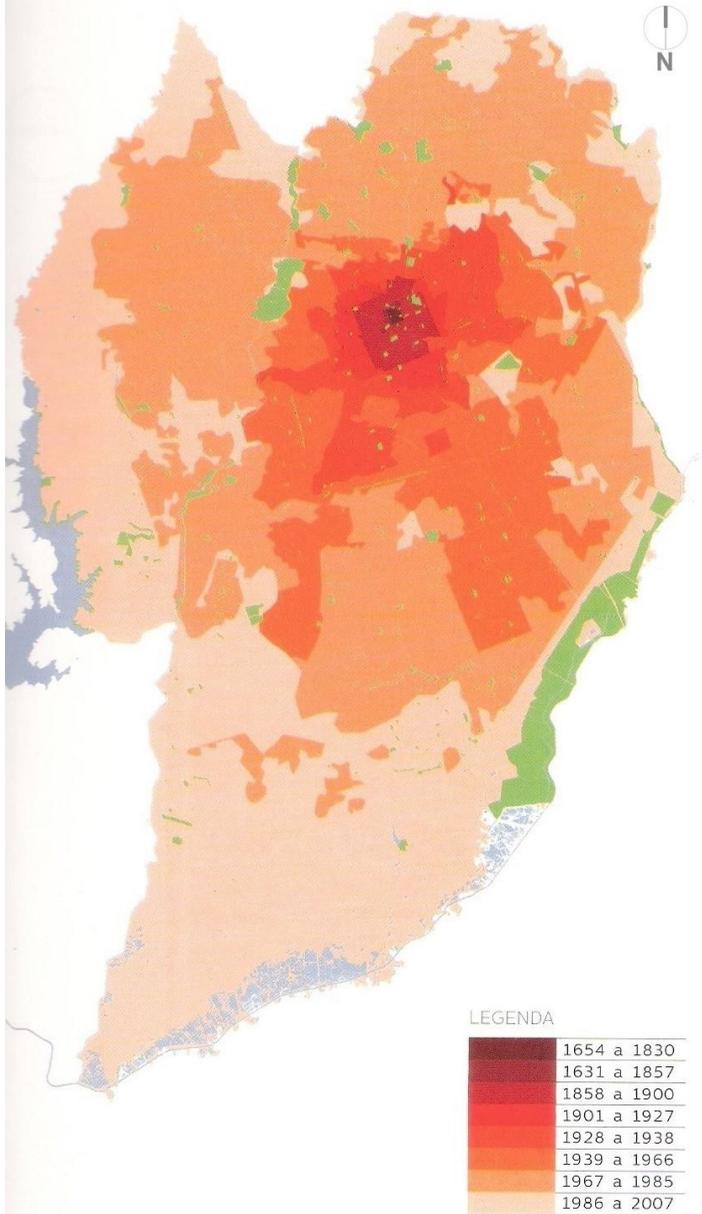
deu-se, sobretudo, nos anos 1940, mediante a elaboração do Plano Agache, a seguir relatado.

4.1 PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA: UM BREVE PANORAMA

A partir dessa explanação inicial, pontua-se, aqui, a intenção de continuidade do presente capítulo no sentido de apresentar a evolução do planejamento urbano realizado na cidade de Curitiba após a década de 1940, principalmente. Além disso, no presente estudo, especial ênfase terá o momento atual, visto que o mesmo se configura como novo marco para o planejamento urbano da cidade: é o momento de revisão do plano diretor vigente, de 2004.

Em relação, especificamente, à população de Curitiba, até a década de 1960, seu crescimento deu-se mediante um alastramento a partir do núcleo de sua área central (área mais escura do mapa a seguir - Figura 12). Contudo, com a diminuição de lotes disponíveis, bem como com a especialização da área em prestação de serviços e comércio, os bairros limítrofes começaram a ser adensados. Foi a partir dos anos 1970, sobretudo, que os bairros que não faziam divisa com o Centro, e, portanto, possuíam um preço da terra menor, passaram a ser ocupados.

Figura 12: Evolução da ocupação de Curitiba - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: BATISTA; ALVES (2014).

Por conseguinte, iniciou-se, também, o extravasamento dessa população para os municípios vizinhos de Curitiba, componentes de sua região metropolitana. Além disso, a década de 1970 foi também marcada pela crise da economia cafeeira, e, com isso, um grande contingente populacional deixou os campos do Estado rumo às cidades. Nessa época, Curitiba recebeu um grande número de imigrantes provenientes das cidades do interior paranaense - a maior taxa de crescimento populacional da cidade ocorreu entre as décadas de 1970 e 1980. Após esse período, o padrão de ocupação da área periférica ficou mais consolidado, e, então, o Centro passou a perder importância em se tratando do quesito populacional (IPPUC, 2009). Ademais, a partir dos primeiros anos 2000, intensificou-se o crescimento habitacional em alguns bairros do Sul da cidade - curiosamente, no bairro Cidade Industrial de Curitiba (CIC), também localizado nessa área, o crescimento passou a ser ainda mais intenso, contribuindo para que o mesmo seja, hoje, o bairro mais populoso da capital paranaense, apresentando intenso uso residencial, do qual fazem parte grandes áreas de ocupação irregular.

Mediante esses dados, entende-se os motivos pelos quais, desde os anos 1940, o urbanismo passou a ser incorporado, de modo mais contundente, aos discursos e ações do Poder Público local - afinal, foi a década de aprovação do Plano Agache (FERRARA, 2007b). Logo mais, já a partir dos anos 1960, empreendeu-se um importante resgate de tal plano mediante um novo plano diretor para a cidade, em 1966. A partir de então, priorizou-se a planificação da área central da cidade e o ordenamento linear do crescimento urbano, bem como foi concedida maior autonomia para os bairros; ademais, fortes ações relativas ao sistema viário e à mobilidade urbana foram priorizadas, além de estímulo aos deslocamentos realizados em vias expressas do transporte coletivo. Desse modo, foi nessa época que uma visão mais integrada do meio urbano começou a ser utilizada, de maneira a executar profundas modificações na cidade, tanto em sua estrutura urbana, quanto em seus tecidos econômico e cultural (IPPUC, 2009).

Além disso, a partir de ações como essas, Curitiba também tem se apoiado, principalmente ao longo das últimas décadas, em um discurso de *city marketing*. As intervenções pontuais realizadas em seu território a partir da década de 1970, especialmente, assim como o próprio planejamento urbano realizado na cidade, contribuíram substancialmente para que a almejada imagem de “cidade modelo” fosse propagada ao restante do país e do mundo. Posto isso, ainda que a citação de outras iniciativas e planos possam permear o presente texto, e

sabendo-se que os mesmos não devem ser desprezados, os planos acima mencionados - Plano Agache e Plano de 1966 - terão especial destaque nas análises a seguir, uma vez que se configuram como os principais elementos responsáveis pela imagem da cidade que foi moldada ao longo das décadas subsequentes, chegando até os dias contemporâneos.

4.1.1 O Plano Agache

Conforme exposto, apesar de já existirem resquícios de técnicas de planejamento urbano desde a época em que Curitiba assumiu sua função de capital do Estado, no século XIX, foi a partir dos anos 1940, com o Plano Agache, que essa prática ganhou força. O Plano Diretor de Urbanização de Curitiba, ou Plano das Avenidas, nasceu a partir da contratação, pelo prefeito Rozaldo de Mello Leitão, da Empresa Coimbra & Cia., de São Paulo, que, por sua vez, encomendou o plano ao arquiteto francês Donat Alfred Agache (1875-1959) - fundador da Sociedade Francesa de Urbanismo, e uma das figuras essenciais no movimento de institucionalização do urbanismo na França ao longo das décadas iniciais do século XX até o período da Segunda Guerra Mundial.

O Plano Agache influenciou, notadamente, o planejamento urbano curitibano a partir das décadas posteriores à sua elaboração e entrou para a história do urbanismo curitibano como a “primeira tentativa de ordenação da cidade vista como um conjunto” (DIAS, 2006, p. 49). Alfred Agache possuía a visão de que o urbanismo “atua como um sistema global de perícia técnica e social dos conjuntos construtivos e humanos que formam as cidades”; para o arquiteto, tratava-se de uma “filosofia social” (BRUANT, 1996, p. 175). Assim, Agache acreditava que toda forma de aglomeração humana configura-se como a real manifestação física, nas suas diferentes dimensões, das atividades humanas.

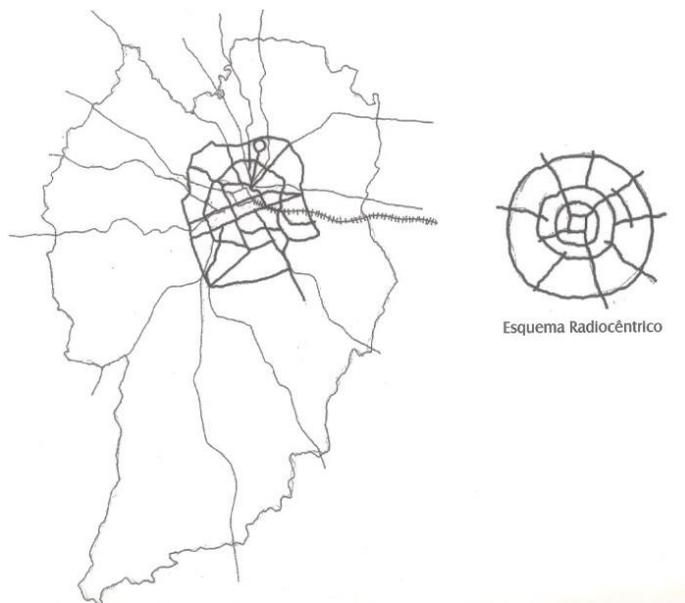
Em linhas gerais, seu plano para Curitiba destacou-se pela implantação de um sistema radial de vias a partir do Centro, bem como por meio da determinação de vias perimetrais, visando à redução dos congestionamentos e ao melhoramento da mobilidade urbana, além de ligações com as rodovias e ferrovias existentes (IPPUC, 2009). Além disso, foram estabelecidas diretrizes para o ordenamento territorial mediante a organização das funções urbanas e codificação das construções. Segundo Ferrara (2007b), o plano elaborado por Agache apresentava evidentes princípios positivistas e deterministas, pautado

por uma estrutura ordenada de cidade. Ademais, na época, Curitiba apresentava pouco mais de 120 mil habitantes, de modo que o plano nasceu imbuído da responsabilidade de conceder ares de capital à cidade - conforme se constata nas linhas a seguir transcritas.

[...] apesar desse surpreendente surto de progresso, Curitiba não dá impressão de uma Capital. É uma cidade agradável, mas sem caráter definitivo, possui largas avenidas e ruas apazíveis, mas que se cruzam geralmente em ângulo reto, num traçado mais ou menos em xadrez, sem preocupação de harmonizar-se com a topografia do terreno nem de aproveitar-se dos recursos que pode proporcionar. Os problemas urbanos se entrelaçam de tal maneira, que se pode afirmar que uns, os menos importantes, são decorrentes de outros, de maior gravidade (PLANO DE URBANIZAÇÃO DE CURITIBA, 1943, p. 10 apud BENATTI; SUTIL, 1996, p. 68).

Quanto ao disciplinamento do tráfego na cidade, o mesmo teve suas primeiras diretrizes durante o período de vigência do plano, possibilitando-se a reserva de faixas para alargamento de importantes vias nas décadas subsequentes (IPPUC, 2009). Pelas diretrizes contidas no Plano Agache, Curitiba também deveria ser dividida em áreas funcionais e especializadas, conformando centros distintos: um centro comercial (centro tradicional); um centro administrativo (Centro Cívico); um centro universitário (Centro Politécnico da UFPR); um centro industrial (Capanema e Rebouças), um centro de abastecimento (Mercado Municipal) e um centro militar (base aérea do Bacacheri e outras instituições do exército) - para alimentar essas áreas, foram concebidos círculos de vias que se irradiavam, sucessivamente, a partir do centro principal da cidade (Figura 13).

Figura 13: Esquema radiocêntrico do Plano Agache.



Fonte: IPPUC (2004).

Segundo Oliveira (2000), ao dividir a cidade em zonas funcionais, o Plano Agache revelou-se, realmente, um típico representante do urbanismo advindo da escola modernista - a cidade era vista como um grande conjunto arquitetônico, que deveria ser subdividido em funções específicas, como habitação, trabalho e circulação; ademais, o principal objetivo era o estabelecimento de vias de ligação entre áreas especializadas, sendo que seu desenho foi claramente inspirado no plano de Haussmann para Paris. Todavia, na concepção de Agache, o transporte motorizado era o privilegiado, portanto, ainda que de modo sutil, o automóvel individual sobressaía-se na preferência.

Todavia, a execução do plano passou a ser realizada somente na gestão seguinte a de Rozaldo Leitão: sob a administração do prefeito Alexandre Beltrão. Ainda que sua implementação tenha sido deficitária e encontrado inúmeros entraves, como a crônica falta de recursos e o crescimento urbano cada vez mais acelerado, há que se dizer que, por mais de duas décadas, foi a referência basilar para as sucessivas gestões municipais. Ademais, o plano encontrou apoio de eminente parcela da

sociedade curitibana, bem como de meios de comunicação da época que colaboravam para propagandear, de modo “pedagógico”, as benfeitorias do mesmo.

Entretanto, já na década de 1950, o discurso modernizador de saneamento, proposto por Agache, por si só, não mais se sustentava. Era preciso alcançar, também, o objetivo de embelezamento e aparelhamento cultural que fizessem jus a uma imagem de cidade polo irradiador de cultura, a exemplo de grandes cidades europeias. Diante disso, nesse período, foram executadas importantes obras, como o Teatro Guaíra e a Biblioteca Pública, além do Centro Cívico - marco comemorativo do centenário da emancipação do Estado, em 1953.

Contudo, naquela mesma década, começou-se a perceber a necessidade de um novo ordenamento territorial para Curitiba, visto que as ocupações irregulares e loteamentos clandestinos já apareciam no tecido urbano. Além dessas problemáticas, estava o déficit de unidades habitacionais e o mau estado da rede viária, além da deterioração, já visível, do centro da cidade. Nas páginas da revista “O Cruzeiro”, o relato da escritora Raquel de Queiroz, de 1952, revela as aceleradas transformações pelas quais a cidade passava naquele período:

Curitiba dá a impressão de uma menina que cresceu demais e já não cabe na roupa. A cidade estoura por todos os lados, excede a pavimentação, a rede elétrica, a rede de água. Só se ouve falar em milhões, em arranha-céus; os grandes prédios brotam por toda a parte e nos bairros residenciais as casas de ricos se multiplicam. Os hotéis não chegam para agasalhar os forasteiros e os curitibanos de quatrocentos anos dizem que se sentem como numa cidade estrangeira, onde já não conhecem ninguém (QUEIROZ, 1952, p. 61 apud BENATTI; SUTIL, 1996, p. 64).

Nesse sentido, elaborou-se a Lei nº 699, que versava sobre o Zoneamento e o Código de Obras. De modo geral, a cidade foi dividida em cinco áreas distintas, sendo que o novo código foi aprovado somente em 1956, na administração de Ney Braga. Nessa gestão, ocorreu, ainda, uma reestruturação administrativa da Prefeitura, em que surgiu o Departamento Municipal de Planejamento e Urbanismo, que se

propunha à revisão do Plano Agache, de modo a implantar suas principais diretrizes e ampliá-las, se necessário.

Assim, em virtude de todas as mudanças estruturais e populacionais que ocorreram no período, assim como devido à incapacidade da Prefeitura de dispor de recursos para implantação de grandes projetos previstos por Agache, há que se dizer que o plano foi implementado apenas de modo parcial. Para a execução de muitas obras, por exemplo, seriam necessárias desapropriações para o alargamento de vias existentes e execução de novas avenidas - deve-se a isso sua denominação de Plano das Avenidas. Contudo, ainda que as diretrizes previstas não tenham sido implementadas em sua totalidade, as mesmas serviram para revelar as, cada vez mais intensas, contradições urbanas presentes, bem como a crescente obsolescência inerente ao próprio plano.

4.1.2 O Plano Wilhelm-IPPUC e seus desdobramentos

Diante do cenário acima descrito, Curitiba adentrou os anos 1960 sob a necessidade urgente de um novo plano diretor para o seu ordenamento urbano. O acelerado crescimento que a cidade vivenciou naquelas décadas é evidenciado pelas seguintes informações: Curitiba passou de 180 mil habitantes nos anos 1950 para 500 mil na década seguinte, conformando uma taxa de crescimento anual superior a 7% - para se ter uma ideia, São Paulo, a maior capital do país, apresentou 4,5% na mesma época (IPPUC, 1985). Todavia, na capital paranaense, a oferta de empregos e de serviços públicos não atendia mais satisfatoriamente às necessidades, tornando-se, assim, inadiável a elaboração de um novo plano para a cidade. O contexto para essa ação mostrava-se, portanto, propício, visto que era um período de intenso êxodo rural no Estado, e, conseqüentemente, acelerado crescimento urbano; Curitiba era, então, a cidade paranaense que possuía maior porte e capacidade para receber o contingente humano que saía das áreas rurais rumo aos centros urbanos.

A partir disso, para diferentes autores, a história urbana da capital, hoje, pode ser resumida em dois períodos principais: antes e após uma série de intervenções que tiveram início na década de 1970, “considerando-se para essa clivagem o desejo realizado de se implementar o plano diretor anteriormente proposto” (ULTRAMARI; DUARTE, 2009, p. 117). Assim, a real execução desse novo plano,

aprovado em 1966, constituiu o aproveitamento de uma oportunidade concedida à cidade e revelou-se um marco em sua história urbana.

O cenário de concepção do plano foi o seguinte: a partir dos primeiros anos da década de 1960, esteve à frente da prefeitura da cidade o engenheiro Ivo Arzua Pereira, que pretendia executar obras para a recuperação do centro de Curitiba, bem como implantar novo distrito industrial. Desse modo, foi solicitado financiamento à Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR), que, por sua vez, recomendou a elaboração de um novo plano urbanístico, propondo-se a financiá-lo - assim como as obras dele resultantes - quase em sua totalidade. Não havia como negar a proposta. É interessante perceber que, conforme Dias (2006, p. 51), “a situação para que um novo Plano Diretor para Curitiba acontecesse, ocorre não de uma maneira conceitual, mas, sim, pelo viés da prática”. Assim, nasceu o Plano Preliminar de Urbanismo (PPU), que, segundo Dudeque (2001), figura como a mais relevante obra resultante da parceria entre o Poder Público Municipal e o Estadual - é importante salientar que o Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, foi, então, transformado, com poucas modificações, em Plano Diretor, em 1966.

Em meio a esse contexto, outro fato merece especial atenção: a criação do curso de Arquitetura e Urbanismo na UFPR, no início dos anos 1960. Resultado da intenção de um grupo de professores da Escola de Engenharia do Paraná, há meia década já se pensava em criá-lo; a primeira turma, cujo ingresso deu-se em 1962, contava com engenheiros já graduados, entre os quais, Jaime Lerner. Os professores vinham de diferentes regiões brasileiras, principalmente de São Paulo e do Rio de Janeiro, mas também de estados como Minas Gerais e Rio Grande do Sul (DIAS, 2006). A idealização do curso foi, assim, crucial para a formação de uma nova concepção de planejamento urbano para a capital paranaense e iria influenciar, contundentemente, a conformação da cidade nas décadas posteriores. Ademais, os profissionais então formados começaram a demonstrar outra percepção frente às questões urbanas, valorizando a importância do trabalho interdisciplinar e salientando para a necessidade de institucionalização do planejamento urbano (OLIVEIRA, 2000).

Para completar o quadro de alterações na arquitetura e no planejamento em Curitiba no início dos anos 1960, as transformações econômicas do Paraná se antecederam às

mudanças na estrutura política do Brasil após o movimento militar de 1964. [...] os homens de 1964 valorizavam administrações que primassem por esquemas rígidos de planejamento, escorados em ações racionais e técnicas. A tecnocracia triunfante, plena de confiança no seu *modus operandi* de tanger o rebanho, julgava a política pós-1945 como um pseudo-liberalismo descambado em direção a bolsões subversivos, alvos a serem imediatamente cauterizados. Quando eleições havia, o governante legitimava o planejador. Porém, quando os Atos Institucionais tornaram o sufrágio popular uma disciplina acadêmica, o político cedeu seu posto no cerimonial militar ao planejador, invertendo o vetor: o planejador passou a legitimar o governante (DUDEQUE, 2001, p. 223).

Além desses fatores, mostrou-se, novamente, notável a influência do urbanismo modernista no planejamento da cidade, que abrangeu desde a concepção de um zoneamento funcionalista à transformação de ruas em avenidas, assim como a escolha de um conceito de “homem universal”, para cujas necessidades as novas mudanças deveriam ser executadas. Apostou-se, portanto, em um planejamento que deveria, por si só, ser capaz de superar as mazelas presentes na sociedade (SOUZA, 2001).

A modernização urbana de Curitiba se fez num contexto nacional de ascensão das forças burocrático-militares e de fortalecimento da ideologia do planejamento racional e, especialmente, da crença no poder da Arquitetura e do Urbanismo no ordenamento do espaço e na (trans) formação do comportamento das camadas mais pobres da população (SOUZA, 2001, p. 107).

Contudo, é importante citar, anteriormente ao Plano de 1966, aprovou-se, em 1960, o Plano Piloto de Zoneamento de Uso - Lei nº 1875/60 - considerado uma readequação do Plano Agache - e que promoveu uma nova divisão da cidade. Por meio dele, foram definidas

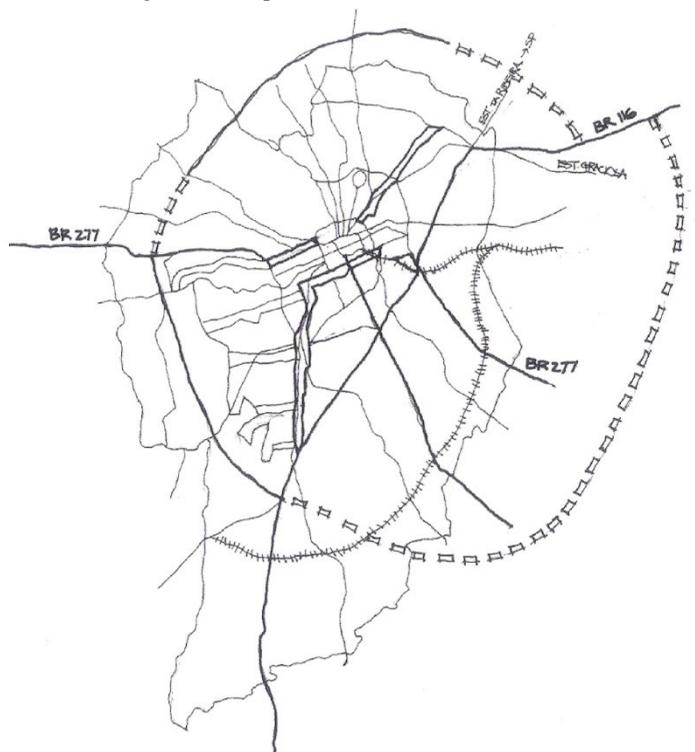
as Unidades de Vizinhança, que orientavam o planejamento, de modo que fossem definidos, para cada uma dessas unidades, equipamentos urbanos e um sistema viário estruturado, bem como a regulamentação do uso e ocupação do solo. Após isso, é que, no ano de 1964, foi lançado novo concurso público para elaboração do Plano Urbanístico da Cidade, Plano Preliminar de Urbanismo ou Plano Diretor, cujos vencedores foram a Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda e Jorge Wilhelm⁵ Arquitetos Associados, ambos de São Paulo.

Todavia, não se pode deixar de mencionar que, concomitantemente a essas mudanças, em 31 de julho de 1965, criou-se a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC). A principal missão da recém-criada APPUC era a de realizar a gradual implementação do Plano de 1966 na cidade, para tanto, contou com uma jovem equipe local, da qual faziam parte professores e arquitetos da UFPR (PINHEIRO JUNIOR, 2005). Alguns meses depois, em 1º de dezembro do mesmo ano, o órgão transformou-se no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), consolidando-se como um meio de assegurar as diretrizes previstas no plano elaborado. No ano de 2015, o IPPUC completa 50 anos de existência e serve como referência para inúmeras instituições, brasileiras e de outros países, que nele se espelharam ao longo das décadas posteriores à sua fundação.

A partir dessa breve contextualização, pontua-se que Curitiba, antes do novo plano, e a exemplo de grande parte das cidades, ainda apresentava conformação radial e concêntrica, com a maioria das vias convergindo para o centro principal da cidade. Logo, com o plano de Wilhelm (Figura 14), lançaram-se as diretrizes que norteariam o planejamento urbano das décadas seguintes, sendo que as principais foram: a expansão linear do centro tradicional; a organização e hierarquização do sistema viário e do sistema de transporte coletivo; a nova definição de uso e ocupação do solo; além da pedestrianização de vias do centro tradicional (IPPUC, 2009).

⁵ O arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm, falecido recentemente, em 2014, deixou profícuo legado para o planejamento urbano brasileiro, e, além do plano para Curitiba, foi o responsável pela elaboração de planos diretores para cidades como São Paulo, Natal e Joinville. De acordo com relato de Bernardi (2015), diz-se que, três décadas após o plano diretor para Curitiba, Wilhelm propôs-se a fazer uma análise de seu trabalho na cidade, comparando-o com o realizado em Joinville. Para o urbanista, o plano para a cidade catarinense foi mais arrojado e inovador que o curitibano, todavia, foi em Curitiba que o mesmo foi, realmente, colocado em prática. Para ele, o melhor plano diretor é aquele que é implementado e materializado em ações concretas (BERNARDI, 2015).

Figura 14: Esquema linear do Plano de 1966.



Fonte: IPPUC (2004).

Conforme Dias (2006), dentro dos limites permitidos na época, o plano diretor foi inserido em debates entre as elites intelectuais e econômicas da cidade. Ainda que a concepção de cidade nele presente seja também caracterizada, por muitos autores, como um urbanismo de caráter humanista - fortemente centrado na visão da cidade europeia pré-industrial, bem como na valorização do homem em detrimento do automóvel - acredita-se, contudo, que o plano diretor moveu-se entre dois universos: aquele que regeu as diretrizes modernistas apregoadas pela Carta de Atenas e o que adotava posturas contrárias à visão modernista de cidade (OLIVEIRA, 2000).

Em relação aos modos de tratar o planejamento urbano de Curitiba, é importante perceber que, se durante o mandato de Ivo Arzua (1966-1967), o IPPUC e a materialização do plano diretor foram

assuntos prioritários, na gestão do engenheiro sanitário Omar Sabbag (1967-1971), os mesmos não permaneceram como prioridades, mas, de todo modo, o IPPUC continuou o seu trabalho, não sendo relegado ou eliminado da cena. Entretanto, o grande ponto de mudança e que alçou a cidade à sua notoriedade urbanística, esteve nas mãos do arquiteto e urbanista Jaime Lerner, que, em 1971, foi indicado pelo então governador do Estado, Haroldo Leon Peres (ARENA-PR), para o cargo de prefeito da cidade. De acordo com Dias (2006), se, na gestão de Sabbag, o plano diretor já estava todo detalhado, com Lerner, a sua implantação foi garantida, uma vez que o arquiteto conduziu seus colaboradores do IPPUC aos cargos de comando da Prefeitura. Para a autora, o processo de valorização da cidade ocorreu somente porque Lerner tornou-se presidente do IPPUC (1968-1969) e, depois, prefeito da cidade, em 1971, permanecendo no cargo até 1974 - quando foi sucedido por Saul Raiz (1975-1979) - e retornando à frente do comando da Prefeitura, entre 1979 e 1983. Anteriormente à realização das primeiras eleições após o Golpe Militar de 1964, Maurício Fruet ainda assumiu a Prefeitura, durante a gestão 1983-1986.

Assim, após a volta da democracia, a primeira eleição direta para prefeito de Curitiba conduziu Roberto Requião (PMDB) ao cargo, ali permanecendo até o ano de 1988. Segundo Dias (2006, p. 60), a postura política adotada por Requião mostrou-se oposta a de Lerner, visto que a mesma “não procurou no planejamento urbano de base técnica uma instância de legitimidade”. Desse modo, em sua gestão, as ações urbanas foram reorganizadas com vistas à descentralização administrativa e a um planejamento participativo nas diferentes regiões da cidade - em contraposição ao planejamento de cunho tecnocrático verificado nas administrações de Jaime Lerner. Segundo Oliveira (2000), às gestões do PMDB que se seguiram à de Lerner - as de Maurício Fruet e Roberto Requião - pouco restou de inovador a ser feito em relação ao espaço físico da cidade - nesse sentido, essas administrações procuraram priorizar a faceta social mediante a implementação de políticas setoriais. E o planejamento urbano voltou, por assim dizer, aos bastidores.

Contudo, na eleição subsequente a de Requião, em uma campanha de apenas doze dias - dessa vez, pelo PDT - Lerner retornou, triunfante, ao cargo maior do Poder Público Municipal; e, com ele, o planejamento urbano voltou à cena. Todavia, nessa terceira gestão (1989-1992), os direcionamentos foram mudados, substancialmente: o foco passou a ser a questão ambiental e a estética. A segunda faceta, a estética, ganhou matizes visivelmente pós-modernos - em consonância, ao que parece, com as correntes contrárias ao urbanismo modernista, que, então,

faziam-se ouvir. Nesse novo contexto, a cidade passou a contar com intervenções que contribuíram para a cultura do espetáculo por meio da qual Curitiba mostrou-se, novamente, ao mundo - reatualizando, assim, sua imagem de cidade-modelo e vanguarda urbanística.

Conforme Ferrara (2007b), foi a partir dos anos 1990, principalmente, que, mediante a inserção de elementos de grande impacto visual, atingiu-se o princípio urbano que estava enfraquecido: o do lazer - que aliaría a forma e a função por meio do prazer estético. Assim, intervenções de curto ou curtíssimo tempo de execução não faltaram nesse período; fazendo uso de grande apelo visual e de novas tecnologias, as mesmas passaram a ser uma constante - entre as obras realizadas, podem ser citadas: a Ópera de Arame, o Jardim Botânico, a Rua 24 Horas e as estações-tubo de ônibus (OLIVEIRA, 2000). Já na última gestão de Lerner como prefeito de Curitiba, direcionaram-se prioridades também para a questão ambiental. Nesse ínterim, a cidade sediou o Fórum Mundial das cidades, evento preparatório à Segunda Conferência Mundial do Meio Ambiente - a Eco 92. Além da cooperação e integração com diversas cidades no país e no exterior, importantes ações foram realizadas, como a implantação de parques, bosques temáticos e memoriais em homenagem às diferentes etnias formadoras da população.

A continuidade, por assim dizer, das ideias de Lerner para a capital paranaense se desenrolaram, principalmente, em três gestões subsequentes a sua, cujos comandos foram de seus seguidores: a gestão de Rafael Greca (PDT) - 1993 a 1996, e de Cássio Taniguchi (PFL) - 1997 a 2000 em primeira gestão e, em segunda, de 2001 a 2004. Ainda que tenham empreendido relevantes feitos urbanos, como a ênfase na postura ecológica adotada anteriormente e as obras impactantes de caráter igualmente espetacular - como as bibliotecas Faróis do Saber e as Ruas da Cidadania do governo Greca - essas administrações consolidaram-se como uma espécie de continuidade das linhas definidas por Lerner. Jaime Lerner, por sua vez, foi eleito governador do Paraná, em 1994, e reeleito quatro anos depois. Disso, conclui-se que, ao longo de três décadas de governos municipais, somente um período (1983 a 1988) foi de ruptura com o “lernismo”, detentor do poder desde o início dos anos 1970 (DIAS, 2006).

Visto isso, e de modo a resumir as razões do aclamado sucesso da implantação do Plano Diretor de Urbanismo de Curitiba, Dias (2006) assinala algumas pistas: a coalizão entre elites empresariais e políticas do governo estatal e municipal, o ideário desenvolvimentista e tecnocrático vigente nas décadas de 1960 e 1970, bem como a

articulação entre as diferentes esferas da política, cultura, mídia e planejamento com vistas à moldagem da imagem da cidade. Em suma, Jaime Lerner soube aproveitar as oportunidades a ele concedidas enquanto presidente do IPPUC, na década de 1960, e como o primeiro prefeito da cidade a implementar o plano diretor, em 1971. Ademais, suas gestões tinham respaldo político - lembrando que sua indicação para o cargo de prefeito, pela ARENA, ocorreu durante a vigência do regime militar (DIAS, 2006).

Diante disso, confirma-se que o maior êxito da cidade em termos urbanísticos, nas últimas décadas, remonta, sem dúvida, às gestões lideradas pelo ex-prefeito Jaime Lerner à frente da capital (gestões 1971-1974, 1979-1983, 1989-1992), e, após isso, como governador do Estado (1994-2000). Ademais, um dos sucessores de Lerner na prefeitura da capital, Saul Raiz (1975-1979), era totalmente favorável à continuidade da implementação do plano diretor vigente. Portanto, somente nesse intervalo de dezesseis anos - dos quais, doze foram ininterruptos - tem-se administrações com princípios semelhantes. Conforme Oliveira (2000), mesmo o prefeito de oposição, Maurício Fruet, do PMDB (1983-1986), não realizou grandes diferenças eminentes em relação ao planejamento da cidade; suas grandes contribuições foram ampliar a gama de opções relativas ao trato urbanístico, com a adição de aspectos sociais, ambientais e administrativos ao estabelecimento das diretrizes previstas no plano diretor então vigente. Para o autor, esse tipo de prática resultou, em maior medida, na preservação daquilo que havia sido proposto do que em sua revisão (OLIVEIRA, 2000).

Em virtude disso, diz-se que o sucesso da implementação do Plano de 1966, entre outros fatores, deve-se a continuidades de gestões alinhadas sob os mesmos princípios; a figura de Jaime Lerner e o *staff* a ele associado compõem a história política recente de Curitiba e do Estado do Paraná como um grupo hegemônico - na visão de Oliveira (2000, p. 15), o sucesso do planejamento urbano em Curitiba “tem no êxito político-partidário o seu corolário”. A “receita” de Curitiba, portanto, pode ser facilmente apreendida e até resumida em poucas linhas: trata-se de uma cidade com acelerado crescimento e com problemas urbanos comuns dos anos 1960, que, assim, desenvolveu um plano para o seu futuro e se propôs a executá-lo. Desse modo, mediante uma tecnocracia já há muito criticada, mas pouco implementada, resultaram intervenções urbanas que passaram a ser discutidas e copiadas por cidades ao redor de todo o mundo.

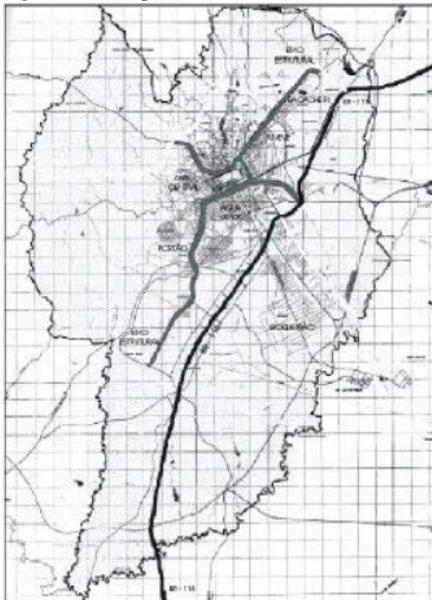
4.1.2.1 O uso do solo como elemento disciplinador do crescimento urbano

Desde o início da implementação do plano Wilhelm-IPPUC até as décadas a ele posteriores, o mesmo se desdobrou em diversos planos setoriais, que foram finalizados em distintas unidades da Prefeitura. Em relação ao uso do solo, o plano aprovado em 1966 responsabilizou-se por disciplinar a Zona Central, estabelecer os Setores Estruturais para expansão linear do crescimento, definir as Zonas Residenciais e reservar áreas para expansão do perímetro urbano (IPPUC, 2004). Assim, uma análise cuidadosa com o objetivo de entender o noticiado sucesso do planejamento urbano realizado em Curitiba no período apresentado deve considerar o fato de que a implantação da lei de uso e ocupação do solo configura-se como o elemento-chave para a aplicação de investimentos públicos ou privados (ULTRAMARI; DUARTE, 2009).

Na visão de Souza (2001), em um processo de urbanização qualquer pode ocorrer que, após as pessoas estabelecerem-se nos espaços urbanos, de modo desordenado, entra em cena a racionalidade do planejamento, conduzida pelos governos. Assim, sem o devido monitoramento, dá-se uma ocupação radial-perimetral, de modo espontâneo e irregular - ou seja, cria-se um cinturão de pobreza ao redor do centro organizado da cidade. No caso de Curitiba, o planejamento buscou preservá-lo, mas garantir sua expansão, por meio da ordem; nesse sentido, o Plano de 1966 objetivou um regular crescimento do centro urbano, ao mesmo tempo em que abriu caminho para que sua lógica se expandisse, de modo seguro, por meio da implantação dos eixos estruturais. Assim, ainda que se objetivasse um crescimento urbano linear, Souza (2001, p. 120) acredita que, pelo contrário, seu desenvolvimento deu-se, a partir de seu centro, de modo radial; todavia, sem o risco de interferência nessa ocupação por forças populares. Logo, os eixos estruturais, bem como as grandes avenidas e a BR-116, apropriaram-se de um papel determinante de “proteção, expansão e valorização dos espaços nobres, na justa medida da contenção dos pobres nos seus lugares distantes”.

Conforme o autor, os eixos definidos naquela época foram dois: o nordeste-sudoeste, mais longo e primeiramente implantado; e o leste-oeste, que era, na sua origem, mais curto, passando por uma interrupção no encontro com a BR-116 - os eixos estão destacados em cinza claro na figura a seguir (Figura 15).

Figura 15: Esquema viário definido no PPU.



Fonte: SOUZA (2001).

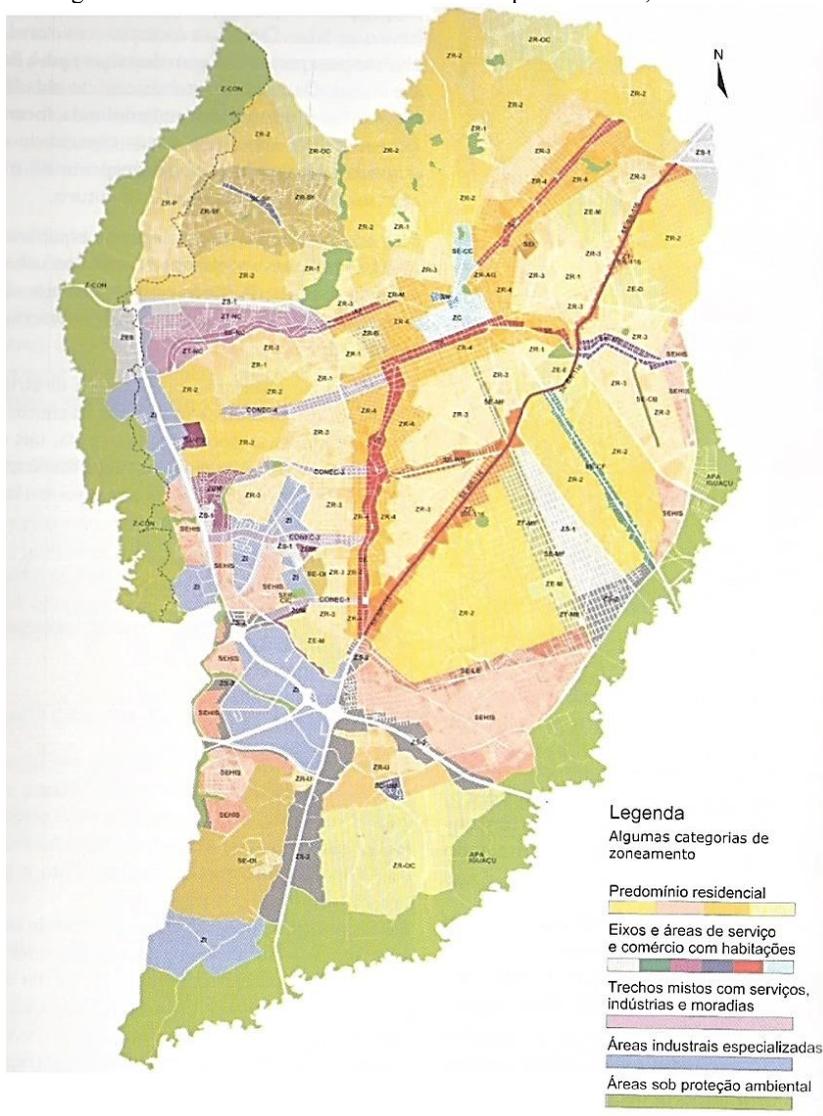
Assim, ainda a respeito da ordenação do uso e ocupação do solo decorrentes do Plano de 1966, é certo que, até aquela data, a malha urbana de Curitiba apresentava uma estrutura do tipo radial. Devido ao fato de uma cidade ser um organismo em constantes mudanças, ao longo dos anos subsequentes, diferentes leis foram revisadas e elaboradas, com vistas a organizar e disciplinar as ocupações no município; para citar algumas iniciativas, teve-se a Lei nº 3503, de 1969, e a Lei nº 4199, de 1972. A lei de 1969 concerne à primeira revisão do zoneamento após o plano descrito, em que foram definidas novas zonas residenciais e comerciais, além de garantir maior estímulo à ocupação dos Setores Estruturais; por sua vez, a lei de 1972 buscou aproximar a cidade do modelo linear de crescimento, com concentração de investimentos em infraestrutura em áreas específicas.

A partir disso, em 1975, a Lei nº 5234 passou a consolidar o zoneamento então vigente, por meio de dispositivos legislativos em vigor até o ano 2000. Entre as mudanças, destaca-se a limitação do adensamento nas zonas residenciais mais periféricas, de modo a incentivar a ocupação das áreas adjacentes aos já implantados eixos

estruturais, uma vez que o incremento do tráfego nesses locais, por exemplo, poderia ser absorvido pelo transporte coletivo existente ao longo dos eixos. Nesse sentido, a legislação passou a se caracterizar por maior flexibilidade - sobretudo nas áreas dos Setores Especiais, nos quais se enquadram os eixos estruturais - de modo a adequar-se à flexibilidade das dinâmicas urbanas. Com isso, surgiu um aspecto determinante relativo a esses setores: qualquer ajuste de parâmetros e usos passaria a ser realizado somente por meio de projetos ou decretos do Poder Executivo (IPPUC, 2009).

Dez anos depois, em 1985, o IPPUC elaborou um novo plano para a cidade: o Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano (PMDU), cujo diagnóstico propunha diretrizes básicas de ajustes no modelo preconizado pelo plano diretor vigente. Entre as propostas, destaca-se a intenção de reduzir a polarização do centro principal aliada à ativação de subcentros secundários e terciários da cidade - ainda que a diretriz estivesse baseada na densidade construtiva das respectivas áreas, e se mostrasse, de certo modo, distinta daquela de expansão em eixos estruturais, a mesma não avançou como se esperava. Assim, apesar de o plano não ter sido implementado em sua totalidade, pode-se dizer que algumas áreas urbanas tiveram sua paisagem alterada pelas novas indicações nele contidas (IPPUC, 2004, 2009). Por fim, no ano de 2000, uma nova adequação foi realizada na legislação relativa ao uso e ocupação do solo urbano, que ainda perdura até os dias atuais, sendo que, em breve, deverá ser revisada; trata-se da Lei nº 9.800 daquele ano (Figura 16) - cuja aplicação na área central de Curitiba será melhor analisada em um momento posterior da presente pesquisa (IPPUC, 2004).

Figura 16: Zoneamento - Lei nº 9800/00 - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: IPPUC (2009).

4.2 O PLANEJAMENTO FUTURO DA CIDADE

Atualmente, o plano vigente em Curitiba é o Plano Diretor de 2004 - Lei nº 11.266/04, cuja elaboração deu-se na esteira das novas exigências relativas à legislação urbanística em vigor no país, que, em 2001, constituiu um novo paradigma: o Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. As diretrizes previstas propunham nortear os municípios com vistas ao ordenamento territorial em prol da democratização do acesso de todos os habitantes às benesses da urbanização. Com o Estatuto da Cidade, importantes instrumentos de intervenção no meio urbano foram criados e consolidados, de maneira a contribuir com os processos de manejo, ocupação e uso do solo municipal (IPPUC, 2004).

Desse modo, os estudos para a adequação do plano diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade iniciaram-se ainda em 2001. Naquele período, entre os principais elementos componentes da legislação urbanística então vigente na cidade estavam o Plano Diretor de 1966 - Lei nº 2828/66 e o recém-aprovado Zoneamento e Uso do Solo - Lei nº 9.800/00 e decretos complementares. Na adequação do plano, foram detalhados os seguintes instrumentos de política urbana: parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, direito de preempção; outorga onerosa do direito de construir; transferência do direito de construir; operações urbanas consorciadas; estudo de impacto de vizinhança; monitoramento e controle do plano diretor.

O momento atual diz respeito a outro período de importância no planejamento urbano de Curitiba para os próximos anos: trata-se da necessária revisão do plano diretor vigente, de 2004. Assim, no momento de escrita do presente texto - maio de 2015 - a proposta para o novo plano de Curitiba encontra-se em tramitação na Câmara Municipal. As discussões públicas a ele concernentes ocorreram ao longo de diversos meses do ano de 2014; porém, aspectos como a legislação de uso e ocupação do solo, assim como os planos setoriais - ainda que tenham ocupado posição de destaque nessas discussões - não estarão presentes na nova lei, sendo relegados para revisão somente posteriormente. Todavia, conforme explicações realizadas por entidades competentes com vistas à elaboração do novo plano, bem como mediante textos de reportagens acerca das mesmas, é possível apresentar um breve panorama daquilo que tem sido proposto para a ordenação e o desenvolvimento da cidade nos próximos anos.

Assim, pode-se aferir que, entre as principais alterações verificadas em relação ao Plano Diretor de 2004, figuram aquelas

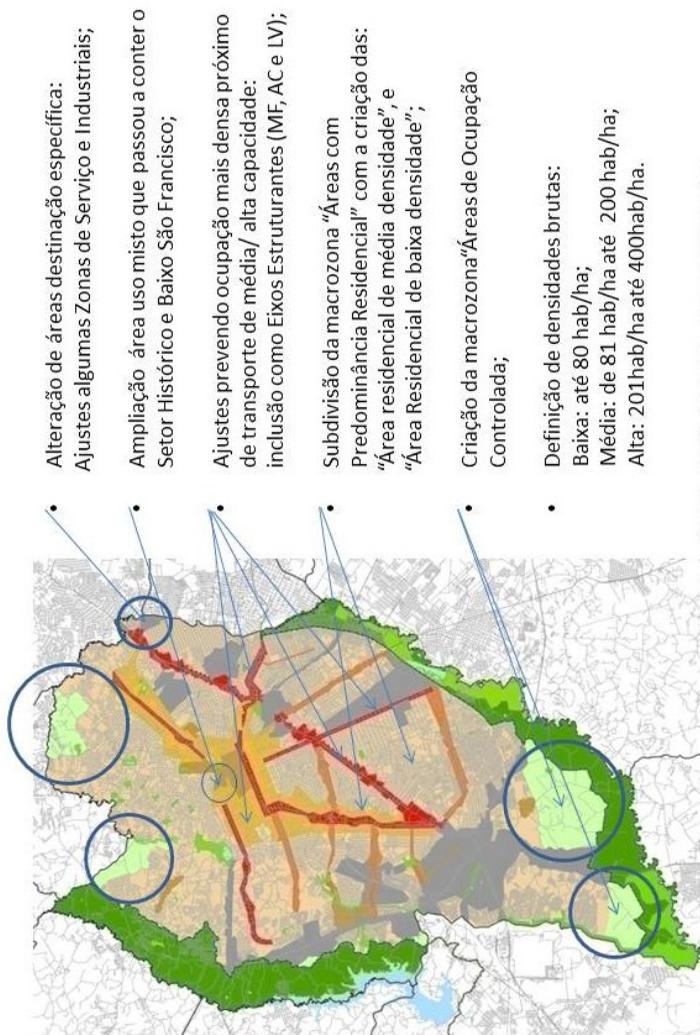
relativas à mobilidade, como a previsão de prolongamento dos eixos de transporte coletivo para municípios da região metropolitana, bem como a criação de novos eixos e o aumento da principal malha viária da cidade, de modo a aumentar o número de vias aptas a promover grande circulação de pessoas e mercadorias (IPPUC, 2015b). Um dos principais objetivos, com os novos eixos criados, é ampliar a capacidade do transporte coletivo, e, como consequência, o tipo de ocupação dos lotes a eles contíguos, que devem passar a possuir potencial construtivo mais elevado - mudança que, entretanto, somente será possível após as modificações na legislação de uso e ocupação do solo.

Além disso, de acordo com Komarchesqui (2015), as propostas inclusas no novo plano diretor para Curitiba preveem um adensamento populacional que priorizam áreas com maior infraestrutura. Ademais, pensa-se na indução de novas centralidades urbanas, que configurem bairros mais independentes, por meio da criação de vias conectoras - dispostas no sentido leste-oeste da cidade, sem a necessidade de passar pelo Centro - e que, tal como os eixos estruturais, abranjam fluxos específicos de ônibus. Todavia, ainda que se trabalhe com um horizonte de dez anos do Plano, sabe-se que muitas dessas diretrizes necessitam de um horizonte temporal maior para se concretizarem. Além disso, o próprio IPPUC atesta que se trata de um plano híbrido, visto que opta pela linearidade proposta em 1966, mas também se apoia na perspectiva de descentralização de núcleos urbanos - isto é, na conformação de centros de bairros (KOMARCHESQUI, 2015).

Contudo, uma parcela da sociedade não alheia à precária situação da área central da cidade, hoje, tem trazido à discussão as problemáticas também a ela concernentes. Nesse sentido, em quase 500 páginas de sugestões propostas para o novo plano diretor da cidade, elaboradas por entidades de classe e indivíduos interessados no desenvolvimento urbano, também se mencionou a urgente necessidade de revitalização do centro de Curitiba. Segundo as questões elencadas, destaca-se o grande número de pessoas que circulam pelo Centro, mas que não ocupam, verdadeiramente, seus espaços. No relato de Navolar (2015), consta que, apesar da visível requalificação de seu território, o mesmo ainda se configura muito mais como um espaço de passagem que de permanência. Também foi destacado o papel que conceitos de economia criativa deveriam ter nas novas ocupações, mediante a recuperação de imóveis, com necessárias adaptações para que o local de moradia também possa ser um espaço de trabalho, entretenimento e arte, por exemplo.

Conforme mencionado, a revisão da legislação de zoneamento foi relegada para um momento posterior à aprovação do novo plano, todavia, a elaboração do macrozoneamento (Figura 17) nos dá pistas daquilo que tem sido pensado para essa área da cidade. Desse modo, tem-se verificado que as mudanças concernentes ao macrozoneamento e que incidem, diretamente, na área central, dizem respeito à implantação de uma área de transição - de expansão de atividades de uso misto - entre o Setor Histórico e o seu entorno, cuja proposta vem ao encontro de reivindicações de moradores. Porém, alterações dessa natureza deverão ser analisadas, de modo específico, somente no momento de revisão do uso e ocupação do solo, ou seja, após a votação, pelos vereadores, do projeto do Plano Diretor 2015 e sua sanção pelo prefeito. Após isso é que também deverão ser atualizados os planos setoriais de Desenvolvimento Econômico, Habitação, Mobilidade e Transporte Integrado.

Figura 17: Proposta do Macrozoneamento do Plano Diretor 2015.



Fonte: CURITIBA (2015a).

Posto isso, apesar de o novo plano diretor ainda não ter sido, de fato, aprovado, o mesmo tem sido alvo de críticas acerca de alguns quesitos nele presentes. Uma delas diz respeito ao fato de os planos setoriais serem relegados a um momento posterior, de modo que, assim,

os mesmos deverão ser instituídos somente por ato administrativo, não sendo necessário que passem por análise do Legislativo. Com isso, por poderem ser regulamentados por decreto, trata-se de um modo facilitado - porém, inquestionável - de serem instituídos. É devido a isso que setores da sociedade têm se mostrado pessimistas em relação ao novo plano diretor da cidade, que, a princípio, estará concentrado nas mãos de poucos - principalmente, do próprio IPPUC.

Todavia, a participação popular tem se mostrado, de algum modo, presente nas discussões acerca do plano; após um ano de discussões, sob o comando do IPPUC, e a participação de mais de 6 mil pessoas, o projeto de revisão do plano diretor para Curitiba chegou, em março de 2015, à Câmara de Vereadores - as propostas a ele relativas foram recebidas, e acatadas em sua totalidade, pelo prefeito Gustavo Fruet, em fevereiro desse mesmo ano. Acredita-se que o trâmite do texto tenha, no mínimo, seis meses de duração (SENKOVSKI, 2015).

Nesse sentido, inúmeras especulações acerca do futuro da cidade começam a ser desenhadas: em artigo escrito no jornal “Gazeta do Povo” e publicado, posteriormente, em página *online* da Associação Nacional de Transportes Públicos, Bernardi (2015) levanta algumas questões:

O desafio está lançado. Curitiba voltará a ser uma cidade inovadora em termos de planejamento urbano, melhorando a qualidade de vida de seus habitantes, ou vai continuar uma cidade com os problemas que se agravaram na última década? Problemas estes conhecidos de todos: congestionamentos enormes no trânsito; decadência do sistema de transporte público, caro, ineficiente e dominado por cartel; obras inacabadas, viaduto plagiado; a não implementação de uma reforma urbana, mantendo o passivo de mais de 200 mil curitibanos vivendo em favelas ou habitações precárias.

Além das problemáticas acima mencionadas, o texto do novo plano diretor de Curitiba também traz um quesito inédito, trata-se do Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável (PMDUS) - a ideia é que o mesmo permita uma visão do futuro da cidade para as próximas cinco décadas. E o futuro é desafiador, uma vez que a maior cidade do Paraná caminha rumo aos dois milhões de habitantes - segundo o último censo realizado, de 2010, Curitiba apresentava

1.751.907 habitantes, com projeção, para 2014, de uma população de 1.864.416 habitantes (IBGE, 2015). O PMDUS, no entanto, já começou a ser elaborado pelo IPPUC, mas será apresentado posteriormente ao plano diretor; sua importância reside no fato de que, por possuir um horizonte temporal cinco vezes maior que o tradicional plano diretor da cidade, deverá pautar as próprias revisões deste (IPPUC, 2015b). Conforme relata a Prefeitura, “a criação do PMDUS visa recolocar Curitiba na vanguarda do planejamento urbano, uma característica que tornou a capital paranaense referência mundial” (CURITIBA, 2015c).

Contudo, há que se recordar que, em um período de cinco décadas, inúmeras variáveis podem surgir, como pôde ser visto desde o plano diretor elaborado em 1965, que, nesse ano de 2015, completa exatos cinquenta anos. Resta-nos, portanto, aguardar o que o planejamento urbano contemporâneo, alicerçado sobre décadas de uma história marcada por percalços e conquistas, esboçou para o futuro próximo da cidade, que anseia por novas respostas para antigos problemas.

4.3 DA CIDADE IMAGINADA À CIDADE IMAGINÁRIA

Há relações de interdependência entre o espaço urbano construído e o espaço simbólico. Mais ainda poderíamos afirmar que a cidade ‘é o que é’ tanto quanto o que é dito que ela é (DUARTE, 2007, p. 183).

Conforme relatado, a história de Curitiba, e, mais especificamente, do seu planejamento urbano, está alicerçada em uma imagem moldada a partir, sobretudo, da década de 1970. Há que se dizer, entretanto, que diversos são os autores que já se debruçaram sobre a dualidade presente no discurso acerca do planejamento realizado na cidade, portanto, não caberia, aqui, aprofundar-se em assunto já tão exaustivamente debatido. Apesar disso, tal tema ainda se mostra atual e pertinente para a apreensão das dinâmicas urbanas em curso na cidade, não devendo ser totalmente negligenciado.

Assim, de modo a melhor introduzir e compreender essa ideia, faz-se necessário apreendermos o contexto em que a mesma ocorreu e que, indubitavelmente, passa pelo conceito da percepção que cada um

faz do local que habita, uma vez que toda cidade pode ser vista como “um caleidoscópio projetivo de várias e variadas percepções que dela se têm e que a imantam, induzindo outras percepções e tornando-se cidade” (DUARTE, 2007, p. 181). Segundo autores como Ferrara (2007a), a percepção que cada um tem de uma cidade não está somente nela mesma, mas, principalmente, no próprio sujeito que a percebe. Ademais, ao se tratar de percepção humana, deve-se considerá-la como eficiente meio de conhecimento de uma cidade, visto que não se trata de algo meramente objetivo e quantitativo, como estatísticas socioeconômicas, por exemplo.

Portanto, importa apreender o meio urbano também mediante aquilo que acontece no seu cotidiano, ou seja, pelas maneiras com que os habitantes produzem os significados urbanos. De acordo com Ferrara (2007a), o olhar estrangeiro, por exemplo, ao contrário daquele do habitante, busca o resgate de um significado que é tradicional e alicerçado em uma “comunicação assegurada por uma referência anterior à própria imagem enquanto exposição de um sentido”. Logo, em Curitiba, essa conclusão mostrou-se na sua faceta mais intensa, visto que é uma cidade que foi, sobretudo a partir dos anos 1970, moldada sob uma imagem de modelo urbanístico - com Jaime Lerner à frente da Prefeitura, bem como em administrações posteriores a ele vinculadas. Assim, deduz-se que, para aquele que a encontra imbuído dessa informação, resta confrontar a imagem real e percebida com aquela moldada pela propaganda. Sabe-se que os discursos políticos, geralmente, priorizam o enaltecimento das ações vinculadas à sua gestão, de modo a negligenciar o que não condiz com o ideal de perfeição - e, no caso de Curitiba, moldada por um cuidadoso *city marketing*, tal fato foi ainda mais revelador.

A partir de inúmeras experiências e constatações nessa linha, são fixados critérios para se construir uma linguagem simbólica e de *marketing* na cidade. [...] Os trabalhos de planejamento passam então a ter grande presença nas atividades de Comunicação Social da prefeitura. Em contrapartida, soma-se ao planejamento urbano tradicional, um esforço adicional, para se apoiar e projetar certas dinâmicas urbanas de cunho simbólico diretamente correlatas ao Plano Diretor (IPPUC, 2009, p. 175-176).

Autoras como Rosa e Kauchakje (2007, p. 107) acreditam que a imagem de Curitiba construída pelo Poder Público e pela mídia local - de capital ecológica, cidade-sorriso e cidade-modelo - está revestida de uma grande carga simbólica que contribuiu para a diluição das mazelas existentes. Disso, resulta uma “leitura dominante e homogeneizada do real, tendo como prioridade o cidadão genérico diante da ação urbanística”. Assim, na opinião das pesquisadoras, lançar um olhar sobre Curitiba, hoje, equivale a apreender a realidade urbana a partir de um contexto dual, aquele expresso pela cidade imaginária e a cidade real.

É na legibilidade das condições ambientais/culturais que a criação de Curitiba se singulariza pelo apelo visual: misturam-se a cidade e a sua imagem e delinea-se uma fantástica lição ótica que estabelece um padrão seletivo do olhar, ou seja, cria-se um código visual para construir uma identidade que sustentaria e ampliaria a primeira apropriação social e cultural. Organiza-se a imagem em função da identificação que se busca para a cidade e, reciprocamente, interpreta-se a imagem tendo como parâmetro a identidade almejada. Desse modo, a imagem e sua função se relacionam e se sustentam mutuamente, movidas pela racionalidade técnica do plano urbano (FERRARA, 2007b, p. 161).

Para outros investigadores do tema, como Oliveira (2000), as inovações realizadas em Curitiba poderiam ter ocorrido em quaisquer outros grandes centros do país que também agregavam profissionais e pensadores com capacidade técnica e intelectual no nível dos curitibanos. Mas, para o autor, a grande diferenciação da capital paranaense perante essas outras cidades encontra-se na real concretização das diretrizes previstas pelo planejamento, naquele momento. Por outro lado, acredita-se que uma das grandes falhas do planejamento curitibano foi, obviamente, não tratar, de igual maneira, as áreas periféricas do município, que sempre sofreram com a precariedade de condições habitacionais e sanitárias.

Conforme Rosa e Kauchakje (2007), outro elemento presente nesse contexto é que, geralmente, até mesmo os excluídos daquela

cidade imaginária também se apropriam do discurso referente à mesma, mesmo que não tenham suas necessidades básicas atendidas. Nesse caso, existe algo como um consumo do produto, ainda que não exista a apropriação por essa população das garantias sociais propaladas. Ademais, esse tipo de situação, não raro, pode induzir a um enfraquecimento da participação social nas lutas pelos seus direitos. É interessante perceber que se, na década de 1940, o discurso de *marketing* foi difundido pela imprensa, a partir dos anos 1970, coube à publicidade, principalmente, essa responsabilidade. Assim, após essa década, permitiu-se, por meio de um olhar seletivo, “identificar a Curitiba que se reconhece nos *slogans* que a legitimam” (FERRARA, 2007b, p. 162).

Como unanimidade mundial e nacional, Curitiba controla os significados das suas evocações pela imagem que constrói; imagem tátil e visual ao mesmo tempo: constrói-se uma cidade tendo como núcleo construtivo uma lógica visual. Ora, essa lógica tem como veio condutor ensinar a ver: o que ver e como ver, portanto, uma imagem filtrada, tendo em vista uma homogeneização perceptiva (FERRARA, 2007b, p. 156).

Para fortalecer essa hipótese, Ferrara (2007b), em pesquisa com sujeitos moradores de Curitiba, propôs que cada um fotografasse espaços públicos da cidade. Como se presumia, na maioria das imagens fotografadas apareceram espaços emblemáticos da Curitiba modelo, como o calçadão da Rua XV de Novembro, o Passeio Público, a Ópera de Arame, o Jardim Botânico, bem como outros marcos arquitetônicos eminentes. Nesse contexto, percebeu-se que essas fotografias refletiram sínteses visuais que permitem à cidade reconhecer-se por meio de sua distinção simbólica. Ademais, a redundância de temas presentes em mais de metade das imagens mostrou-se fruto de um poder comunicativo que aponta para o predicativo da qualidade de vida e para uma “aprovação consensual” de estereótipos que denotam aquela Curitiba da propaganda, modelo do bem viver. Nesse sentido, quando se discute o ato de modelar a cidade, entende-se que essa ação pressupõe o trabalho de uma forma mediante um plano, resultando o caráter indutor da ação. Essa ação, de caráter governamental, necessita de grande domínio da imagem - ou sua estetização - uma vez que é a dimensão

icônica da cidade que está em jogo. Mas, poder-se-ia pensar, o que há de errado na estetização de algo? As palavras de Ferrara (2007b, p. 168) dão pistas: “estetizar supõe a postulação de um valor, de um bem estabelecido como norma, como prescrição anterior e inibidora da ação decisória, implícita no conhecimento”.

É necessário recordar que a estetização de Curitiba também permeou um processo de ressignificação urbana, visto que, a partir dos anos 1990, principalmente, a cidade foi “repaginada” devido à implantação de eminentes obras, que se tornaram símbolo da capital, entre as quais, a Ópera de Arame, a Pedreira Paulo Leminski, a Universidade Livre do Meio Ambiente, o Jardim Botânico e a Rua 24 Horas. Data dessa época, também, a implantação do sistema de transporte coletivo com linhas diretas, cujos ônibus são popularmente conhecidos como “ligeirinhos” e têm suas paradas em estações-tubo, com embarque em nível e pagamento pré-pago. Além desses elementos, novos parques foram criados, entre os quais, diversos propunham-se a homenagear as diferentes etnias formadoras da população curitibana (BATISTA; ALVES, 2014).

Entretanto, atualmente, os questionamentos a respeito do modelo de urbanismo curitibano têm ganhado ainda mais força. Segundo matéria publicada, recentemente, no periódico francês “*Le Monde*”, Curitiba perdeu a sua capacidade de inovação. No artigo, retrata-se que a cidade vem sofrendo os mesmos problemas encontrados em outros grandes centros urbanos do país, como o crescimento populacional e urbano desenfreados, congestionamentos intermináveis, poluição e desequilíbrio social. Ademais, a matéria é clara em transmitir a mensagem curta, mas, talvez, premonitória: “é o fim de um mito” (BADIA, 2014).

Há, ainda, nova questão que, no ano de 2014, afetou diretamente a estrutura urbana e o cotidiano da capital paranaense: a execução das obras para a Copa do Mundo FIFA 2014 de Futebol. Conforme Firkowski (2014), as intervenções previstas, inicialmente, anunciavam um potencial e um legado transformadores para a cidade - os projetos já vinham, há anos, sendo pensados e, portanto, guardavam pouca relação com o evento esportivo. Todavia, tratando-se de termos quantitativos, as obras diminuíram em número, sendo que, aquelas escolhidas para execução, tiveram seus orçamentos ampliados além do previsto. Além disso, no decorrer das execuções, diversas obras tiveram seu peso modificado no conjunto total de intervenções, ao passo que, conforme a autora, passaram de protagonistas do processo a meras coadjuvantes.

Em relação a isso, há, ainda, a questão de implantação de obras visando meramente à imagem da cidade, negligenciando-se os aspectos econômicos, tão valiosos à sociedade contemporânea. Nesse quesito, talvez o exemplo mais polêmico seja o viaduto estaiado, presente na Avenida das Torres - ligação com o município de São José dos Pinhais - trata-se de uma obra, cuja resolução do problema a que se propunha poderia ser tratada de modo mais modesto, mas, igualmente eficiente. Além disso, visto que o precursor sistema de ônibus BRT (*Bus Rapid Transit*) encontra-se saturado e já não atende, de modo satisfatório e em sua totalidade, a população curitibana e de sua região metropolitana, há a previsão de construção de um metrô, a ser implantado em duas fases, e cujo edital foi lançado somente no ano de 2014.

Posto isso, ainda que a excelência técnica demonstrada no processo de planejamento urbano curitibano, ao longo das últimas décadas, não tenha sido capaz de coibir a totalidade das desigualdades socioeconômicas da ocupação de seu território - principalmente, quando se analisa a realidade resultante da ocupação de sua região metropolitana, pode-se dizer que se trata, conforme a aceção de Ultramari e Duarte (2009, p. 77), de uma das maiores “inflexões urbanas” já vistas em cidades brasileiras. Logo, torna-se difícil discordar da melhoria verificada no padrão da qualidade de vida de seus habitantes, bem como na concepção de espaços urbanos e serviços que se tornaram exemplo a outras cidades. Os autores são otimistas ao afirmar que tais elementos ainda que sejam “reais ou não, suficientes ou não, adequados ou inadequados, a cidade os tem”.

Todavia, esses mesmos pesquisadores alertam para o fato de que uma verdadeira inflexão não pode ser realizada a partir de pequenas inflexões, como os projetos pontuais - de “acupuntura urbana” - de Jaime Lerner; para que a mesma ocorresse, seria necessária uma verdadeira mudança estrutural nas relações sociais, “de pouco adiantando esforços com resultados pontuais, imediatistas e com baixa capacidade de se replicarem para o todo urbano” (ULTRAMARI; DUARTE, 2009, p. 77-78). Porém, apesar de tais iniciativas não abrangerem a metrópole de Curitiba em sua totalidade, não se pode, simplesmente, fechar os olhos às mesmas.

Dessa forma, não se pode deixar de notar que as representações oficiais da cidade são extraordinariamente parciais, enfocando em demasia alguns aspectos, desconsiderando outros

e praticamente ignorando as manifestações que contradigam a positividade do cenário. [...] Se estas representações não são as mais fidedignas nem as mais completas, nem por isso pode-se afirmar que elas sejam meras falsificações grosseiras. Se assim fosse, dificilmente poderiam se sustentar - como, aliás, o fazem - por um período apreciável de tempo. Muito pelo contrário, a imagem de Curitiba como 'Capital Ecológica', 'Capital de Primeiro Mundo', 'Laboratório de Experiências Urbanísticas', etc. seria insustentável se não aludisse a certos aspectos da realidade. Contudo, cabe insistir, essa mesma visão edulcorada da cidade oculta outros aspectos tão ou mais relevantes para o entendimento da especificidade da sua experiência histórica quanto aqueles que o discurso oficial insiste em veicular (OLIVEIRA, 2000, p. 16).

Entretanto, há que se dizer que, tanto os elogios quanto as críticas ao modelo Lerner de planejamento urbano, têm contribuído para a promoção da singularidade do planejamento curitibano. Oliveira (2000), um dos principais pesquisadores do tema, em entrevista recente, reafirmou suas críticas ao estereótipo adotado por Lerner e seus sucessores, que, para ele, era alicerçado em interesses privados e empresariais; porém, admitiu que o "lernismo" demonstrou uma invejável capacidade de mostrar resultados (FÉLIX, 2014).

[...] o volume de discussões sobre a verdade ou a mentira sobre o fenômeno Curitiba nos últimos 40 anos por si só confirma a existência de algo singular. Ainda que não se queira julgar o mérito, é impensável dizer que nada de significativo houve na cidade. Acreditamos inclusive num processo construtivo que toma quase quatro décadas para se efetivar, aí incluindo seu eventual término não pela realização integral de seus propósitos, mas infelizmente pelo envelhecimento das capacidades de inovação (ULTRAMARI; DUARTE, 2009, p. 80).

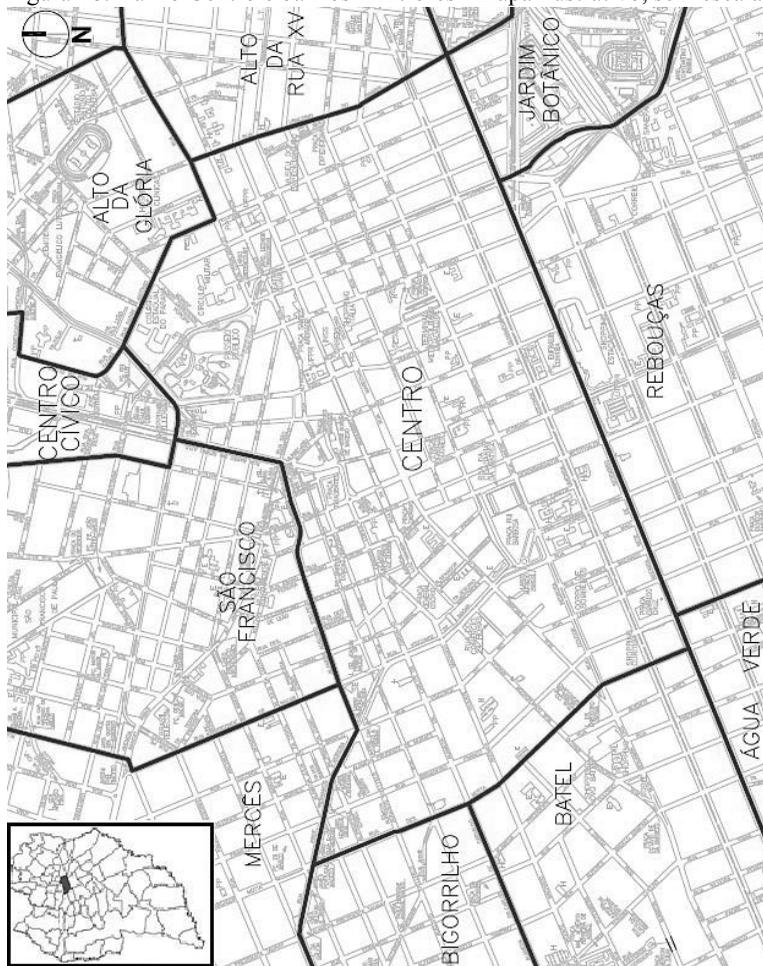
A partir disso, também não se pretende proferir, no presente estudo, que Curitiba não obteve os avanços apregoados; isso seria um contrassenso. O que é necessário frisar, contudo, é que tais avanços não abrangeram a cidade em sua totalidade, mas parte dela. Trata-se, portanto, de uma generalização que não condiz com a realidade de toda a população moradora da capital paranaense. Seria preciso, portanto, uma dose de sinceridade e coragem dos gestores públicos para mostrar além daquilo que há de louvável, ou seja, trazer à cena e colocar em discussão também o que não é. De modo semelhante, também seria incorreto propagandear um discurso que versasse apenas acerca das mazelas e desigualdades sociais da cidade, como se a mesma fosse moldada somente, ou, sobretudo, por esses elementos.

5 A ÁREA CENTRAL DE CURITIBA

Foco dinâmico e de concentração de edificações, local de trabalho e de fazer compras, o 'centro' de Curitiba não apresenta limites nítidos, pois, em diferentes momentos históricos, de distintas perspectivas, de acordo com a forma de relação que se vai atualizar, se amplia em alguma direção, ou se restringe a um estreito espaço de poucas quadras de uma rua (COSTA; DIGIOVANNI, 1991, p. 41-42).

Após as discussões realizadas e de modo a dar início à explanação referente ao objeto de estudo principal da pesquisa, pontua-se, aqui, que o recorte escolhido para posterior análise crítica dos projetos de intervenção urbana - conforme mencionado já no início do presente trabalho - é a área central de Curitiba. Tal escolha deve-se à constatação de que as bordas dos bairros contíguos ao Centro apresentam dinâmicas urbanas semelhantes àquelas encontradas nesse bairro, e que, portanto, não devem ser negligenciadas (Figura 18). Desse modo, subentende-se que, por não possuir um limite concreto - passível de ser delimitado em um mapa - a área central, aqui considerada, abrange o bairro Centro e as bordas dos bairros a eles limítrofes.

Figura 18: Bairro Centro e bairros limítrofes - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: Base cartográfica do IPPUC (2014) - editado pela autora.

Posto isso, é importante mencionar, todavia, que a divisão administrativa de uma cidade em bairros propicia melhor análise de seus dados e informações, principalmente aqueles de origens censitárias; contudo, no presente estudo, priorizar-se-á o recorte “não-oficial”, mas, não por isso, de menor importância, uma vez que as próprias atividades de planejamento urbano em Curitiba, em grande parte das vezes, são realizadas referindo-se à sua área central, mesmo que não definida

especialmente. A partir disso, é oportuno mencionar a visão de Ferrara (2007a, p. 10):

No exercício de leitura de cidades, os nomes de ruas e bairros são os primeiros predicativos, os primeiros apelos à ordem, à localização do olhar estrangeiro; mas, ao primeiro impacto, essa ordem não se realiza, não se sabe onde se iniciam ou terminam aqueles bairros e ruas: a cidade é amorfa e um obstáculo a ser vencido.

Assim, anteriormente à análise referente à contemporaneidade da área central, pretende-se apresentar, primeiramente, breve histórico de como o seu território e conformação urbana se desenvolveram. Sabe-se que, apesar de escolhido esse recorte, o aporte histórico da mesma revela-se pelo recorte do Centro, uma vez que, como bairro, possui sua evolução urbana melhor delineada. Portanto, nesse sentido, continua-se com o entendimento de que o Centro está inserido no recorte de área central, que abrange o bairro e as bordas dos demais bairros a ele contíguos.

Mesmo não preciso, o impreciso do centro de Curitiba continua sendo o principal espaço educador da cidade. Coração da cidade que bate de forma imprecisa. Vagaroso pelo histórico descaso com políticas de mobilidade sustentável. Poluído pela ausência do oxigênio de novas ideias de interesse público, pela intoxicação de maquiagens urbanas, mas que resiste e respira memórias [...]. Um centro que sobrevive cotidianamente nas bocas malditas, experiências benditas e concretas dos trabalhadores, empresários, cidadãos metropolitanos e visitantes. O centro de Curitiba não é preciso e continua essencial para a cidade! (PEDROZO, 2014, p. 189).

Em relação ao traçado das ruas centrais da cidade, há registros de que, no ano de 1855, quando da chegada do engenheiro francês Pierre de Taulois, empreendeu-se o “endireitamento” de diversas delas. Ou seja,

ruas centrais como a atual Rua Marechal Deodoro (Rua do Comércio), Rua São Francisco (Rua do Fogo), Rua Barão do Cerro Azul (Rua da Graciosa), entre outras, foram modificadas, de modo a compor um traçado urbano conformador de uma cidade regular, quadrilátera e com cruzamentos bem definidos (IPPUC, 2009). A respeito do bairro Centro, sabe-se que existiram épocas em que o bairro - quando do seu “apogeu”, principalmente - era confundido com a própria cidade. Foi nesses momentos que, segundo Costa e Digiovanni (1991), a interpretação de Curitiba como cidade deu-se a partir de seu centro, conformado, todavia, pelos limites das famílias tradicionais, dos habitantes mais antigos, bem como das camadas médias locais - assim, os termos “centro” e “cidade” sobrepunham-se e apresentavam-se intercambiáveis enquanto representações no imaginário curitibano.

Assim, ao longo do século passado, o Centro também passou por significativas transformações. No início, a cidade encontrava-se inserida, quase em sua totalidade, em seus limites, porém, a partir dos anos de 1930 e 1940, com a intensificação da urbanização no restante do país, bem como com o fortalecimento da classe média, essa área da cidade vivenciou suas mais profundas transformações. Viu-se ocupada por edifícios cada vez mais altos e presenciou a hegemonia do automóvel individual, assim como a migração das camadas mais enriquecidas da população para outras áreas da cidade, e a posterior degradação de seus espaços públicos urbanos. Apesar desse cenário, e conforme visto, até os anos 1970, principalmente, para grande parcela da população curitibana, a categoria “cidade” ainda estava intrinsecamente atrelada à representação do “centro”, uma vez que era nessa área de Curitiba que se localizavam os grandes serviços, as instituições públicas, o comércio local mais significativo, bem como o campus principal da UFPR.

Portanto, até o início da década de 1960, o crescimento populacional da cidade caracterizou-se por um natural extravasamento a partir de seu núcleo central; todavia, com o progressivo esgotamento de lotes disponíveis, aliado à crescente especialização do uso do solo em comercial e de serviços, os bairros limítrofes à área central passaram a ser, cada vez mais, ocupados. Assim, a partir dos anos 1970, intensificou-se o processo de ocupação dos bairros não limítrofes ao Centro, uma vez que apresentavam o custo da terra mais acessível. Desse modo, iniciou-se, também, a periferação da população curitibana, bem como o seu extravasamento para os municípios componentes da região metropolitana, a partir das décadas subsequentes.

Ademais, nessa época, a modernização agrícola e o crescimento industrial no Estado contribuíram para o grande fluxo migratório à capital paranaense, mas, também, acentuou o problema habitacional no município. Dessa época, data a intensificação das ocupações irregulares, que passaram a se localizar em áreas públicas ou terrenos privados não interessantes ao mercado imobiliário, como ao longo de ferrovias e rodovias, fundos de vale e áreas de proteção ambiental.

Todavia, de acordo com Batista e Alves (2014, p. 36), assim como inúmeras outras cidades de expressivo crescimento, Curitiba rompeu seus limites físicos mais antigos, de modo a reconfigurar-se como cidade. Porém, seu centro principal ainda pode ser considerado o guardião de seu passado urbano, visto que “é nele que estão os fragmentos históricos, materializados em ruas, edifícios, praças e monumentos”. Para os autores, trata-se do espaço mais democrático da cidade, uma vez que podem ser vistos em suas ruas, caminhando lado a lado, estudantes, engraxates, *office-boys*, desempregados e executivos. Além disso, essa área da cidade apresenta a capacidade de relacionar os distintos períodos pelos quais a cidade passou, por isso, possui um “espaço temporalmente contínuo” (BATISTA; ALVES, 2014, p. 46).

Porém, transpondo-se essas análises para o equilíbrio de tal dinâmica, verifica-se que a área central de Curitiba, apesar de ter passado por diversas intervenções de revitalização recentes (tanto em edificações, quanto em alguns de seus espaços urbanos), ainda se caracteriza por não ser dotada de uma dinâmica urbana igualitária em todos os horários e dias da semana, visto que ainda apresenta uso do solo predominantemente comercial e de serviços - usos responsáveis por essa dinâmica somente nos períodos em que ocorrem as atividades a eles concernentes.

Mediante essa constatação e apoiando-se na aceção de que o conhecimento adequado dos processos e padrões do uso do solo apresenta-se como um “suporte teórico-conceitual fundamental às ações sobre o espaço urbano”, objetiva-se, a partir desse momento, demonstrar o tratamento reservado pela legislação de uso e ocupação do solo para essa área da cidade e como a mesma tem influenciado sua cotidianidade contemporânea (LIMA, 2007, p. 14-15).

5.1 USO DO SOLO NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA

Conforme acima explicitado, devido ao fato de grande parte do comércio e dos serviços concentrar-se na área central da cidade, a

mesma sofreu com problemáticas semelhantes as de diversos centros de grandes cidades, entre as quais, o congestionamento de veículos e a consequente falta de vagas de estacionamento de carros, a perda de fluidez no tráfego e diversos tipos de poluição. Soma-se a esses fatores o fato de diversos bairros serem estritamente dependentes do Centro, tendo que por ele atravessar para garantir ligação entre si.

A partir disso, a área central da cidade passou a contar com um zoneamento que limitou seu crescimento - as novas demandas relativas ao uso comercial e de serviços encontraram sua expansão ao longo dos eixos que saem do Centro em direção aos bairros periféricos - de modo a possibilitar deslocamentos que não fossem estritamente dependentes de sua área central. Logo, conforme relatos do IPPUC (2009), o planejamento incidente sobre a área central objetivou a sua personalização, isto é, devolver o centro antigo à caracterização de principal ponto de encontro da cidade, aliando-se à priorização dos pedestres. Naquele contexto, além da implantação de calçadas bloqueados a automóveis, definiu-se um Anel de Tráfego Lento, prioritário a áreas comerciais, e com separação do Centro e as vias de tráfego rápido - assim, essa área também pode ser chamada de “Centro Linear”, cuja concepção viária foi projetada de modo que as atividades comerciais, anteriormente restritas, pudessem ser levadas aos bairros mais periféricos ao longo das vias principais.

Em relação, especificamente, ao zoneamento nessa área da cidade, é importante recapitular alguns fatos: em 1966, a Lei nº 2828 disciplinou a Zona Central e limitou o seu crescimento, e, em 1969, a Lei nº 3503 passou a definir novas zonas residenciais e comerciais e a disciplinar as zonas de expansão urbana. Pouco depois, em 1971, a Lei nº 3943 regulamentou o uso do solo e o sistema viário; e, naquele mesmo ano, o Decreto nº 1160 delimitou o Setor Histórico de Curitiba. No ano seguinte, em 1972, nova revisão aconteceu, e, por meio da Lei nº 4199, buscou-se, uma vez mais, adequar a expansão urbana ao modelo linear de crescimento. Assim, o adensamento dos eixos estruturais passou a ser assegurado com uma infraestrutura urbana necessária e um sistema de transporte coletivo compatível às demandas da época (IPPUC, 2015b). Em 1975, com a Lei nº 5.234, limitou-se a ocupação e adensamento das zonas residenciais mais periféricas e incentivou-se a ocupação das áreas adjacentes aos setores estruturais. Nas ruas utilizadas pelo transporte coletivo, permitiu-se a concentração de atividades comerciais e de serviços de médio porte - são as chamadas vias coletoras.

Assim, apesar do entendimento de que a legislação de uso e ocupação do solo de Curitiba será revisada em breve, o zoneamento incidente, hoje, sobre a área central da cidade deve, portanto, ser aqui considerado. A legislação vigente - Lei nº 9800/00 - abrange diferentes zonas, todavia, serão a seguir descritas aquelas que, em particular, apresentam intensas e indubitáveis características de área central, a saber: a Zona Central (ZC), a Zona Residencial 4 (ZR-4), o Setor Especial Estrutural (SE), o Setor Especial Histórico (SH), e os setores especiais incidentes nos calçadões de pedestres e no eixo composto pelas ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo - Setor Especial Preferencial de Pedestres (SE-PE) e Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo, respectivamente. No mapa a seguir (Figura 19), as zonas estão representadas pelas seguintes cores: ZC - azul claro, ZR4 - laranja escuro, SE - vermelho, SH - azul escuro, os setores especiais não são representados por cores.

Figura 19: Zoneamento incidente na área central - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: Base cartográfica do IPPUC (2000).

A Zona Central (ZC) abrange o centro da cidade e caracteriza-se por possuir grande concentração de atividades vinculadas a setores terciários da economia. O coeficiente de construção permitido é igual a 5, com 100% de ocupação no térreo e no 1º pavimento, e 66% nos demais pavimentos. Apesar de o uso residencial ser encontrado em menor quantidade em sua área de abrangência, ocorreu a regulamentação de decreto específico para a questão: o Decreto nº 184/00, que propõe incentivos à implantação de edifícios de habitação coletiva, bem como a estacionamentos privados ou coletivos (IPPUC, 2009).

As zonas residenciais presentes na área central da cidade caracterizam-se por possuir densidade habitacional mais alta, como a Zona Residencial 4 (ZR-4), de média-alta densidade, que apresenta permissão à implantação de habitações coletivas, transitórias e institucionais de até seis pavimentos, e comércio e serviço vicinal ou de bairro - o coeficiente é de até 2 e a ocupação de 50%. O Setor Especial Estrutural (SE) corresponde às áreas ao longo dos eixos lineares urbanos - previamente definidas como eixos de estruturação e expansão urbana e que objetivam o prolongamento e expansão do centro mais antigo da cidade até os bairros mais distantes - possuem sua regulamentação por meio do Decreto nº 190/2000. Ademais, com coeficiente de aproveitamento correspondente a 4, essas áreas englobam incentivos à construção de torres comerciais e de serviços. Ainda que reflita usos análogos aos da Zona Central (ZC), sua principal característica revela-se na existência das canaléticas prioritárias aos veículos do sistema de transporte coletivo - sistema trinário. Além disso, outra diferenciação é que, nos terrenos fronteiros a esses tipos de vias, há que se ter testadas contínuas de uso comercial definidas em um Plano Massa, em que as edificações apresentam os pavimentos térreos, sobrelojas e galerias externas nas áreas de recuo.

O Setor Especial Histórico (SH), por sua vez, abrange uma área mais antiga e apresenta número significativo de construções datadas da época do processo de ocupação do território curitibano - seus parâmetros de uso e ocupação do solo são definidos pelo Decreto nº 185/2000. O Setor Especial Preferencial de Pedestres (SE-PE), conforme artigo do decreto que o institui - Decreto nº 187/2000 - compreende os trechos viários bloqueados, total ou parcialmente, ao tráfego de veículos. Nesse setor, permite-se habitação coletiva, institucional e transitória, comércio vicinal, de bairro e setorial, além de usos comunitários. O coeficiente de aproveitamento limita-se a 1, bem como a taxa de ocupação a 50% e a altura máxima de apenas 2 pavimentos. Por fim, o Setor Especial Eixo

Barão-Riachuelo, regulamentado pelo Decreto nº 186/2000, além de habitação coletiva e transitória, permite a implantação de casas de estudantes e alojamentos estudantis, assim como usos comunitários e diferentes tipos de comércio e serviços - o coeficiente dessa zona é maior: de 3,6 pode chegar até 5. Outra peculiaridade diz respeito às alturas permitidas: embasamento de até 3 pavimentos (respeitando-se a altura de edificações históricas confrontantes, se existirem) e de altura livre para blocos verticais.

A partir disso, e transpondo-se os números, coeficientes e taxas para a paisagem que se formou e conformou a vida urbana na área central de Curitiba, há que se dizer que, assim como inúmeros outros centros urbanos, essa área da cidade também apresenta, de modo concomitante, crises e possibilidades. Pedrozo (2014) atenta para a importante, mas negligenciada, relação de interações existentes entre a área central da cidade e o restante do tecido metropolitano, ao mencionar que o centro de Curitiba tornou-se refém de um mercado imobiliário formal e informal ávido na produção de loteamentos e condomínios nas bordas periféricas da cidade. Em relação a isso, há, ainda, a problemática das ocupações irregulares, que, apesar de o *marketing* a respeito da cidade demonstrar o contrário, as mesmas existem em grande número. Assim, também na visão do autor, significativa parte da população que habita essas áreas irregulares poderia morar na área central, com acesso à infraestrutura ociosa ali existente e possibilidade de redução da distância entre a moradia e o local de trabalho.

Nesse contexto, em Curitiba, a relegação de zonas destinadas à habitação social para zonas distantes da área central da cidade também não condiz com o discurso de cidade-modelo, acolhedora da diversidade no meio urbano. Além disso, contraditoriamente, outra problemática tem entrado em cena: a existência de significativo número de imóveis vazios na cidade - sobretudo, em sua área central (Figuras 20 e 21). A questão, todavia, tem sido tema de discussões dentro do processo de revisão do plano diretor vigente, visto que os instrumentos do Estatuto da Cidade, se aplicados, assegurariam o cumprimento da função social desses imóveis; porém, ainda não foram devidamente implementados em Curitiba. Resta, agora, saber se a questão, finalmente, terá vez no planejamento da cidade.

Figura 20: Imóvel subutilizado em processo de deterioração.



Fonte: BATISTA; ALVES (2014).

Figura 21: Imóvel subutilizado: a frente é utilizada como pensão e o fundo está vazio.



Fonte: a autora (2015).

Contudo, a carência de moradias destinadas à população de baixa renda na metrópole de Curitiba não é um problema novo, pois, assim como muitas cidades brasileiras, a cidade também assistiu à intensificação da industrialização e urbanização em meados do século passado, passando a crescer progressivamente nas épocas seguintes. Desse modo, dando continuidade a esse processo, a partir das décadas

de 1970 e 1980, intensificou-se, também, a periferização da população de baixa renda da metrópole, ao passo que as áreas infraestruturadas destinavam-se, sobretudo, à população mais abastada - esse tipo de conformação espacial metropolitana contribuiu, portanto, para acentuar o conhecido padrão centro-periferia (SILVA, 2013). Contudo, de acordo com a autora, a partir das últimas décadas, esse processo tem apresentado novas peculiaridades ao apresentar grupos com condições socioeconômicas distintas vivendo em proximidade espacial - como nos casos de populações de baixa renda morando próximas àquelas de renda mais elevadas, que habitam espaços residenciais formais. Esse recente contexto revela a dinamicidade que Curitiba e sua região metropolitana têm vivenciado quanto à sua estruturação urbana, que, até décadas anteriores, era caracterizada fortemente pelo modelo de periferização.

Além disso, também de modo semelhante ao que tem ocorrido em outros grandes centros urbanos brasileiros, a área central de Curitiba tem assistido à tomada de edificações ociosas por movimentos de reivindicação de moradia e uso social dos espaços. Para exemplificar, recentemente, novo caso veio a público: trata-se da tomada de um edifício de propriedade do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Localizado na Rua Marechal Deodoro, no Centro, o mesmo estava abandonado há mais de duas décadas, servindo, somente, para o depósito de mobiliários. Em meio a móveis quebrados e desmontados, um grupo de 300 famílias apropriou-se do local no dia 15 de abril de 2015.

Segundo a Organização de Direitos Humanos - Terra de Direitos (2015), essa é a terceira vez que componentes da União Nacional por Moradia Popular (UNMP), do Movimento Nacional de Luta pela Moradia (MNLN) e da Central de Movimentos Populares (CMP) buscam dar um fim social a esse espaço, que poderia servir de moradia a inúmeras pessoas. Trata-se, portanto, da necessidade primordial de um abrigo a pessoas que, provavelmente, teriam que habitar nas áreas periféricas da cidade, que sofrem com o déficit habitacional. Ademais, trata-se de uma ocupação, cuja luta não é, exclusivamente, por moradia gratuita - uma das líderes explicou que, se necessário, os ocupantes desembolsariam recursos para o pagamento de um aluguel. O desejo dos grupos é que os prédios públicos que se encontram inutilizados sejam doados ao Fundo de Desenvolvimento Social, e que, por conseguinte, sejam destinados ao Programa do Governo Federal Minha Casa, Minha Vida (TERRA DE DIREITOS, 2015).

Para explicitar, ainda mais, as problemáticas constatadas nessa área da cidade, Pedrozo (2014, p. 183) também é objetivo ao afirmar

que, ao longo dos anos, a mesma tem sido tratada por “políticas de fachada”; conforme o autor, inexistente um necessário plano de desenvolvimento para a área central de Curitiba, que, assim, é tomada por “projetos pontuais de qualificação espacial” que, em geral, desconsideram aspectos de ordem econômica e social, bem como os anseios e necessidades de seus usuários.

Entre programas de fachada, de rápida e curta duração, e entre o esquecimento e desconhecimento - já que boa parte dos cidadãos da grande Curitiba não pisa no centro por falta de tempo e/ou de recursos e/ou de coragem e/ou de interesse - sobrevive um centro extremamente diversificado e rico em paisagens, culturas, experiências, memórias e eventos. Sobrevive um centro democrático e com enorme potencial para interação, socialização e solidariedade (PEDROZO, 2014, p.183).

Diante disso, considera-se que a área central curitibana, ainda que, no decorrer de diversas décadas, tenha sido alvo de projetos em consonância com diretrizes previstas na legislação urbanística, ainda se revela como um espaço marcado por intervenções enaltecidas de uma imagem que não condiz com a realidade presente em suas entranhas. A saber, os últimos projetos de revitalização urbana nela realizados têm demonstrado resultados pontuais e meramente cosméticos; assim, em relação às problemáticas aqui evidenciadas - de perda de vitalidade urbana e existência de infraestrutura consolidada subutilizada - percebe-se que as mesmas não têm recebido a merecida atenção. É, portanto, o que o próximo item da pesquisa buscará analisar.

5.2 INTERVENÇÕES URBANAS NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: UMA ANÁLISE DE CASOS ESPECÍFICOS

Intervir nos centros urbanos pressupõe avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção. Esta ideia de

intervenção sustenta-se na identificação de um claro processo de deterioração urbana que pode ser entendido por analogia aos termos provenientes das ciências biológicas. Intervenção e cirurgia são palavras sinônimas, e o organismo submete-se a uma intervenção basicamente em três situações: para a recuperação da saúde ou manutenção da vida; para a reparação de danos causados por acidentes e, mais recentemente, para atender às exigências dos padrões estéticos (VARGAS & CASTILHO, 2006, p. 03).

A partir do presente momento, de maneira a compor um panorama geral a respeito de diferentes iniciativas empreendidas na área central de Curitiba ao longo das últimas décadas, priorizou-se a seleção de alguns tipos de espaços urbanos, com vistas à elaboração de uma análise acerca de diferenças e similitudes entre os mesmos. A escolha destes espaços específicos deu-se, primeiramente, devido à sua localização na área central da cidade; e, em um segundo momento, em razão de sua importância para a conformação urbana local e das peculiaridades inerentes a cada um ao longo de sua história. Apesar de várias intervenções apresentarem similitudes entre si, entende-se que, por diferirem em sua categoria urbana básica, optou-se por tratá-las separadamente nos itens subsequentes do texto; contudo, ainda que não componham um conjunto espacialmente coeso e interligado, tais espaços são responsáveis pelo estabelecimento de influências uns sobre os outros.

Além disso, como não é o objetivo principal da pesquisa apresentar um panorama linear de todas as ações empreendidas nesse período, buscou-se investigar, em cada um dos espaços selecionados, de que modo o pensamento de humanizar a cidade, de fato, concretizou-se - ou não - por meio de diversas intervenções neles realizadas. Portanto, o que se pretende é, principalmente, analisar se tais iniciativas contribuíram para transformar a área central de Curitiba em *locus* catalizador de ações e vivências, ou seja, em um local mais humano.

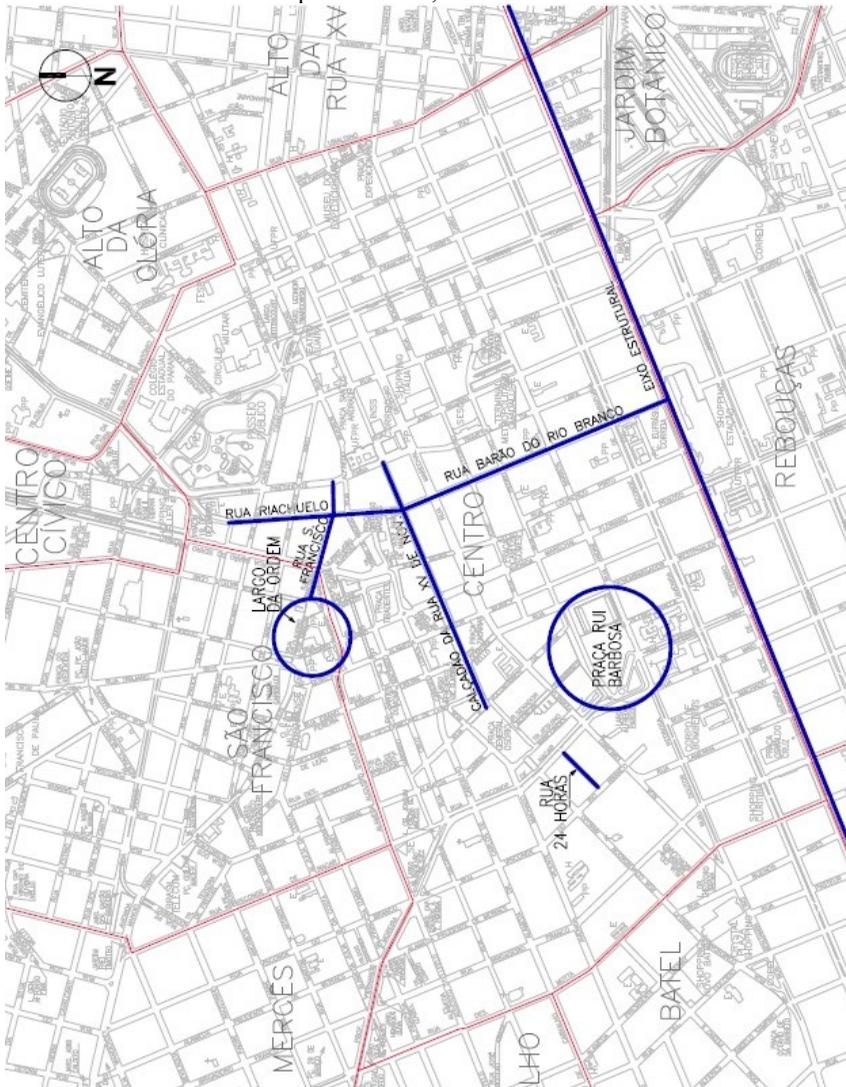
Assim, é necessário salientar, ainda que não se negligencie a importância da historicidade inerente a cada espaço urbano selecionado para análise, serão priorizadas somente intervenções neles realizadas cujas consequências reverberam ainda nos dias contemporâneos. Essa escolha deve-se ao fato de ser a contemporaneidade resultado das distintas camadas de escolhas feitas em épocas anteriores, mas que,

hoje, fragmentam-se em inúmeras situações que se refletem, por um lado, na apropriação dos espaços urbanos, mas, por outro, podem contribuir para a sua desvalorização enquanto espaços de construção social coletiva. Desse modo, conforme dito, ainda que cada espaço selecionado tenha passado por diferentes intervenções desde os anos 1970, foram priorizadas, para descrição e análise, somente aquelas consideradas importantes para o entendimento da cotidianidade do tempo presente.

Logo, como será demonstrado nas linhas subsequentes, há, aqui, a preocupação de entender se tais iniciativas alcançaram, realmente, os efeitos preliminarmente desejados, ou, se, ao contrário, surgiram outras problemáticas nos anos posteriores às mesmas. Problemáticas essas que, por não terem sido contempladas durante o processo de planejamento - anterior à fase projetual - revelaram-se prejudiciais, justamente, à humanização dessa área da cidade, dando lugar, portanto, a aspectos pontuais de degradação e desvalorização de sua materialidade e identidade, bem como do restante da área central de Curitiba.

No mapa a seguir (Figura 22), é possível visualizar os espaços selecionados para descrição e análise: o calçadão da Rua XV de Novembro, o eixo Barão-Riachuelo e a Rua São Francisco, o Largo da Ordem, a Rua 24 Horas, a Praça Rui Barbosa e os eixos estruturais (especificamente, o eixo pertencente à área central cuja zona incidente, pela legislação vigente, é o Setor Especial Estrutural).

Figura 22: Localização dos espaços urbanos seleccionados - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: Base cartográfica do IPPUC (2009) - editado pela autora.

5.2.1 O calçadão da Rua XV de Novembro

De modo a adentrar ao objeto principal da pesquisa, inicia-se a análise pela Rua XV de Novembro, e, mais especificamente, por seu calçadão exclusivo para pedestres - considerado uma das principais e mais emblemáticas obras realizadas na área central de Curitiba nas últimas décadas. Esse trecho é tão presente no imaginário curitibano, bem como dos turistas, que, quando se fala dessa rua, é o mesmo que vem à tona. Contudo, é necessário salientar, o trecho de calçadão corresponde a somente uma parte da Rua XV de Novembro - que, em sua totalidade, passa pelo Centro e pelo bairro Alto da Rua XV - além da Avenida Luiz Xavier, considerada a menor avenida do mundo.

A importância da Rua XV de Novembro para a cidade já se revelava ainda na época em que Curitiba foi declarada capital da Província do Paraná: no século XIX, a rua era considerada nos mapas oficiais como uma das principais da cidade. A respeito de seu nome, diferentes versões apontam para a escolha da antiga denominação, Rua das Flores - que foi reafirmada após a execução do calçadão. Há a versão de que, ainda na época em que Curitiba era estreitamente vinculada a São Paulo, então capital da Província, considerava-se refinado adotar nomes de ruas que lá existiam, e assim ocorreu com a Rua das Flores. Outra versão, adotada por diferentes cronistas locais, diz respeito à existência de casarões de madeira, ao longo da rua, e seus floridos jardins.

Todavia, nas últimas décadas do século XIX, em 1880, a visita do casal imperial alterou seu nome: de Rua das Flores, transformou-se em Rua da Imperatriz, em homenagem à imperatriz Thereza Cristina. Porém, o novo nome durou pouco, até a proclamação da República, quando a rua finalmente adotou o nome pelo qual ainda atende oficialmente: Rua XV de Novembro. O início do século XX também foi de grande importância para o logradouro, que, então, ganhou paralelepípedos e passou a atrair tradicionais casas comerciais, bem como alfaiatarias, cafés e restaurantes. Data também desse período a implantação dos bondes elétricos, que passaram a circular pela Rua XV de Novembro a partir de 1913 (IPPUC, 2009). Logo, nas décadas de 1920 e 1930 (Figuras 23 e 24), a rua vivenciou novo apogeu, quando recebeu asfalto e teve sua primeira quadra alargada - na gestão do prefeito Moreira Garcez. Conforme a história nos conta, trata-se do primeiro asfalto aplicado no Paraná, atraindo a população para admirar a novidade.

Figura 23: Rua XV de Novembro, 1933.



Fonte: UM CALÇADÃO... (2012).

Figura 24: O movimento de um domingo qualquer do ano de 1939, esquina da Rua XV com a Rua Ébano Pereira.



Fonte: DESTEFANI (2015b).

Nesse período, também foi construído o Palácio Avenida e, junto à Praça Osório, aquele que é considerado o primeiro arranha-céu da cidade: o edifício Garcez, com oito pavimentos - e que, por algum tempo, firmou-se como o terceiro prédio mais alto do país. Além desses elementos, destacavam-se, ao longo da rua, os cinemas de rua e os hotéis, promovedores da urbanidade então presente: a Avenida Luiz Xavier corresponde à área adjacente a uma das extremidades da Rua XV de Novembro, em que sua largura é maior. Por muito tempo, essa área foi conhecida como “Cinelândia”, devido ao fato de possuir os principais cinemas da cidade (PATRIMÔNIO CULTURAL, 2014). Nesse sentido, o relato de Nestor Vitor nos deixa uma importante impressão da Rua XV de Novembro do início do século XX, quando a mesma apresentava fervilhante vida urbana, já alimentada pela existência dos cinemas de rua.

Ainda assim, nas tardes dos domingos e outros dias festivos, já representava bonito espetáculo aquele a que se podia assistir quando lá estive, agora, com afluência de famílias e povo para o centro elegante da *urb* paranaense. Havia animado desfilar de carros, entre os quais já figurava um ou outro automóvel, sendo compacta em certos pontos a multidão de peões que se movimentavam girando alegremente. Não era só nesses dias feriados que a Rua Quinze ganhava excepcional animação: dava-se isto todas as tardes, mais ou menos, principalmente desde que os cinemas começavam a funcionar. O Eden Cinema, agora Teatro Sidéria, o *Mignon Theatre* e o *Smart Cinema* estão todos os três instalados ali (VITOR, 1996, p. 122 apud BATISTA; ALVES, 2014, p. 52-53).

Todavia, apesar dessas relevantes iniciativas, sabe-se que foi após meados daquele mesmo século que a Rua XV de Novembro passou a tomar os moldes que a conduziram à sua conformação atual; e, sobretudo, após a intervenção pela qual a mesma ficou, notoriamente, conhecida: seu calçadão para pedestres.

Assim, configurando-se como uma das mais emblemáticas iniciativas de remodelação urbanas já realizadas na área central de

Curitiba, o calçadão da Rua XV de Novembro tornou-se experiência pioneira no país e modelo para inúmeras cidades desde então (PATRIMÔNIO CULTURAL, 2014). O fechamento ao tráfego de veículos de parte da Rua XV de Novembro - entre a Rua Ébano Pereira e a Rua Barão do Rio Branco - transformando-a em calçadão para circulação exclusiva de pedestres, ocorreu em 1972. Posteriormente, ampliou-se o trecho entre a Rua Barão do Rio Branco e a Rua Presidente Faria (IPPUC, 2009). Além disso, é importante mencionar, no início de 1974, também foi concluída a execução de outro calçadão no centro de Curitiba: o calçadão da Rua Senador Alencar, que liga a Praça Osório à Praça Rui Barbosa. Assim, para ir dessa praça até o Setor Histórico, por exemplo, os pedestres teriam que se confrontar com automóveis somente no momento de atravessar alguns cruzamentos existentes entre as duas áreas. Hoje, também seguindo o exemplo do calçadão da Rua XV de Novembro, existem várias áreas bloqueadas aos veículos na área central da cidade.

Portanto, de acordo com reportagem da “Revista Voi”, de 2004, apesar de a Rua XV de Novembro ter passado por inúmeras intervenções, foi nos anos 1970 que a mesma ganhou sua roupagem mais importante e que acabou se ditando moda em todo o país. Conforme a visão da época, acreditava-se que os planejadores urbanos poderiam, como bem exemplifica essa obra, moldar os costumes de toda uma população. Desse modo, foi ao arquiteto Abrão Assad⁶ que coube a tarefa de criar o cenário com a qual a rua seria presenteada.

Apesar do tráfego intenso existente ao longo da via, antes da execução do calçadão, os automóveis moviam-se com lentidão. Assim, Assad, de modo a comprovar que a mesma já não deveria mais pertencer ao automóvel, fez um teste: caminhou pelo trecho mais movimentado da calçada, acompanhado de um carro na pista; o resultado: a comprovação de que andar a pé, naquele trecho, era mais rápido do que se estivesse motorizado (O PRIMEIRO..., 2004). Dessa maneira, para a criação do cenário, imaginou-se o novo calçadão como a sala de visitas da capital paranaense, que, até então, não era conhecida por nenhum marco notável em sua paisagem urbana.

Foi assim que, levado a cabo durante a primeira gestão de Jaime Lerner à frente da Prefeitura de Curitiba, a obra do calçadão cunhou-se

⁶ Além da profícua parceria com o projeto do calçadão, Abrão Assad também colaborou em outros importantes projetos públicos da cidade, como a restauração do Teatro Paiol, a criação da Rua 24 Horas e do Jardim Botânico, entre outros.

como exemplo de uma intervenção projetual voltada, exclusivamente, para o homem e suas relações sociais construídas em pequena escala. E, ainda que, na época, tenham proliferado as críticas contrárias à iniciativa - principalmente advindas dos comerciantes locais - a mesma se revelou como um marco nos modos de conceber os espaços urbanos.

Ainda me lembro de que, ao divulgar o projeto, a reação dos comerciantes foi contrária e muito forte. Sabíamos que a ideia era de difícil execução, pois a obra poderia ser interrompida por demandas judiciais. Era imperioso que o trabalho fosse rápido, muito rápido. [...] consegui um acordo para um prazo de 72 horas. Começaríamos numa sexta-feira à noite e entregaríamos a obra à população na segunda-feira à noite. Caso o povo não aprovasse a mudança, sempre poderíamos restabelecer o que havia antes. Mas era necessário que a população visse a obra completa. E assim foi feito. No dia seguinte à inauguração, um dos comerciantes que encabeçavam um abaixo-assinado contra o projeto apresentou-me um novo pedido: que as obras continuassem e abrangessem mais regiões (LERNER, 2005, p. 104).

Na época, os comerciantes, temerosos quanto ao futuro de seus negócios, chegaram, inclusive, a contratar advogado para tentar garantir o impedimento da obra. Devido a esses embates, a Prefeitura percebeu que a operação, ainda que não indolor, deveria ser rápida. Assim, no final da tarde de uma sexta-feira, dia 18 de maio de 1972, dezenas de máquinas e operários adentraram a Rua XV de Novembro (Figuras 25 e 26); na segunda-feira de manhã, a paisagem já havia mudado.

Figura 25: Obras de execução do calçamento da Rua XV de Novembro, 1972.



Fonte: UM CALÇADÃO... (2012).

Figura 26: Obras de execução do calçamento da Rua XV de Novembro, 1972.



Fonte: CIFFONI, SUTIL & BARACHO (2006).

O fato de as obras iniciarem, portanto, na véspera de um fim de semana não foi mero acaso; foi estrategicamente pensado, visto que tal escolha evitaria possíveis recursos judiciais contra o fechamento da rua. Todavia, a mudança não foi, de início, aceita naturalmente nem mesmo por grande parte da população que frequentava a área: conta-se que, no dia da inauguração, muitos pedestres não ousavam andar no meio da rua, com receio de que algum carro aparecesse os atropelando.

Na cinzenta e úmida manhã de um sábado, sem festa nem pompa, mas cercado de olhares curiosos de passantes, o prefeito Jaime Lerner, então em seu primeiro mandato, cercado de auxiliares diretos e convidados, entregava à cidade um velho sonho acalentado há anos, inspirado em modelos trazidos do Primeiro Mundo, e objeto de futuras mudanças no planejamento e no modo de pensar urbanos. Por volta das 9h30 do dia 20 de maio [de 1972], Curitiba, uma cidade então com cerca de 500 mil habitantes, ganhava sua primeira via exclusiva para pedestres (MENDONÇA, 1992, p. 07).

Contudo, anteriormente à execução do calçadão da Rua XV de Novembro, iniciativas de fechamento de algumas de suas quadras já começaram a ser empreendidas mediante a instalação de correntes disciplinadoras, que, após serem alvos de ferrenhas críticas e depredações, foram retiradas. Portanto, tal opção, como poderia se supor, não se mostrou satisfatória para significativos setores da população, incluindo-se, aqui, a imprensa local, conforme visto em diferentes periódicos. De acordo com Mendonça (1992), os jornais da época revezavam-se em aferir adjetivos à área interditada com correntes para o bloqueio de automóveis: de curral à oásis, as críticas ou elogios demonstravam os extremos por que passava a intervenção, incitando os debates na sociedade curitibana. Nesse contexto, os comerciantes locais já encabeçavam os grupos daqueles que se mostravam contrários à iniciativa, demonstrando grande desconfiança de que, em virtude da proibição de circulação de carros, passassem a amargar um decréscimo nas vendas.

Outro exemplo de entidade que se posicionou contra o fechamento da rua foi o Corpo de Bombeiros; segundo consta em jornal

do final de 1971, o capitão da corporação de então argumentava que seriam dificultadas as medidas de segurança contra incêndios e outros sinistros que pudessem ocorrer naquela área, visto que a mesma passaria a ser ocupada por elementos de mobiliário urbano, árvores e luminárias, que, assim, tornar-se-iam empecilhos ao atendimento de ocorrências. Para atenuar esse problema, depois, buscou-se dispor elementos, como as árvores, a distâncias compatíveis com a passagem e circulação de caminhões (MENDONÇA, 1992).

Todavia, por outro lado, entre os jornais locais que se empenhavam em demonstrar os fatores positivos consequentes da intervenção, estava o “Diário do Paraná”, que, no dia da inauguração do calçadão, estampou uma didática reportagem, assegurando os benefícios que a intervenção traria ao comércio local, bem como à população curitibana. Ademais, mencionava o fato de que, a pé, os transeuntes teriam oportunidade de observar, mais atentamente, as fachadas do casario histórico existente ao longo da rua. Entretanto, apesar de a execução do calçadão ter causado alvoroço entre os comerciantes da época - visto que os mesmos temiam que a proibição da circulação de carros em frente aos seus estabelecimentos acarretasse prejuízos às vendas - o que se vivenciou nos anos posteriores à intervenção foi o contrário do que se pensava: as vendas não foram prejudicadas (Figura 27).

Figura 27: Calçadão da Rua XV de Novembro nos anos 1970.



Fonte: CURITIBA ANTIGA (2015b).

Diante disso, entende-se que a iniciativa relatada derivou de uma importação de um “cabedal de princípios que regeu as diretrizes do planejamento urbano local”, das quais, a restrição à circulação de automóveis nas ruas da área central da cidade também seguiu as tendências em voga na Europa (MENDONÇA, 1992, p. 09). Além disso, também em outras grandes cidades do Brasil, a discussão do tema não é recente.

Segundo Abrahão (2008), o ano de 1975 - após, portanto, a iniciativa precursora de fechamento da Rua XV de Novembro, empreendida por Lerner, em Curitiba - foi realizado, em São Paulo, o Seminário Internacional de Revitalização das Áreas Centrais, cuja iniciativa partiu da Prefeitura de São Paulo, em parceria com o IPPUC, de Curitiba. Entre os convidados, estavam técnicos e autoridades municipais, bem como palestrantes internacionais, que defendiam a pedestrianização de vias centrais; a jornalistas e demais eventuais interessados em participar do seminário, proibiu-se a presença. Um dos principais objetivos era o convencimento das demais secretarias municipais presentes a respeito da importância da revitalização e humanização da área central de São Paulo, por meio da transformação de importantes vias em calçadas para pedestres. Apesar de as propostas colocadas em pauta para aquela área não terem sido, então, plenamente implementadas, as mesmas já vinham sendo discutidas desde os anos 1960. Ademais, propiciou-se interessante intercâmbio de informações, com apresentações de projetos realizados nas cidades europeias e os levados a cabo em Curitiba, por Jaime Lerner, que defendia a volta da rua tradicional, promotora de locais de encontro e de valores comunitários.

Assim, três anos após a realização do seminário, a cidade de São Paulo ganhou significativa parte de sua área central para total domínio dos pedestres - de acordo com o autor, cerca de 60 mil m² de ruas - era a chamada Operação Centro (ABRAHÃO, 2008).

5.2.1.1 Os pedestres e o *footing* na Rua XV

Ainda se atendo à importância de espaços que atendam à escala humana, de modo eficiente - para que neles sejam conformados atos de sociabilidade e sentimentos de pertencimento ao lugar - faz-se necessário apresentar uma análise de como ocorreram tais ações em

diferentes momentos de vida da Rua XV de Novembro e de seu calçadão, ao longo das últimas décadas.

Apesar de, nos anos 1960, a Rua XV de Novembro apresentar comércio intenso e o auge do *footing* realizado na cidade - configurando-se, portanto, como uma das principais ruas de Curitiba - a mesma não apresentava uma fisionomia que a diferenciasse, verdadeiramente, das outras ruas da cidade. Assim, os carros particulares e os ônibus circulavam, majestosos, ao longo da rua até a década de 1970 - os modelos utilizados, nacionais e importados, eram os responsáveis pela realização do *footing* sobre rodas. Além disso, a importante rua, detentora de sofisticadas unidades comerciais, também atraía a alta sociedade curitibana, que, em seus bares e cafês, realizava seus encontros, e, desse modo, consolidava a área como detentora de grande sociabilidade urbana (HISTÓRIA..., 2004).

Desse modo, apesar do acentuado caráter comercial atual verificado nessa área da cidade, por muitos anos, a Rua XV de Novembro, bem como o restante do bairro Centro, esteve associada ao lazer e recreação, sobretudo, das famílias mais abastadas. As palavras de Destefani (2015b) evidenciam esse sentimento, compartilhado por aqueles que ainda recordam, nostalgicamente, da época anterior à existência do calçadão - em que também era possível praticar o *footing*, em meio à fervilhante vida urbana e aos próprios automóveis, que ainda não eram considerados vilões.

Aos sábados e domingos os rapazes ficavam estacionados em seus pontos preferidos flertando com as mocinhas que faziam o *footing*. À noite as lojas deixavam suas vitrines iluminadas, quando acontecia o passeio das famílias que percorriam curiosas o atrativo daqueles mostruários. Tudo isto acabou no início da década de 1970. O automóvel foi banido daquele ambiente, as lojas tradicionais foram desaparecendo. Os bares fecharam por falta de clientela, a rapaziada, em sua maioria estudantes, sumiu. A Rua Quinze ao escurecer vira um deserto, não tem mais lojas que deixem vitrines iluminadas. Pouca gente se arrisca a transitar por ali após o anoitecer. O espaço fica sorumbático onde talvez nem os fantasmas dos antigos frequentadores se arrisquem a flunar (DESTEFANI, 2015b).

É interessante perceber que o *footing* realizado no calçadão - especificamente, aquele realizado a pé - permitia a identificação de diferentes grupos que se formavam ao longo de sua extensão, de modo a permitir a localização de diversidades ao longo desse espaço urbano, bem como da configuração de seu espaço social (COSTA; DIGIOVANNI, 1991). Atualmente, constata-se, também, uma grande movimentação de pessoas ao longo de toda a extensão do calçadão; contudo, aquele *footing*, que outrora era permeado pelo encontro e interação de pessoas, passou a ser substituído pelo andar apressado de quem por ali passa atraído pelo consumo propiciado pelos estabelecimentos comerciais existentes, estritamente durante o horário comercial.

Deve-se a isso a ocorrência de novas sociabilidades delineadas no decorrer dos últimos anos; nesse sentido, e em se tratando dos modos de lazer mais contemporâneos, tem-se a configuração de novos espaços - ainda na área central - em que os mesmos ocorrem. Como exemplo, está o bairro Batel, que, por ser área de moradia de camadas mais abastadas da sociedade, passou a atrair um público ávido pelos serviços e comércio sofisticados que se instalaram na área, assim como pelos bares e casas noturnas, que configuram um novo espaço de lazer à população jovem - sobretudo, a de maior poder aquisitivo, não moradora dos bairros mais periféricos - e que, ali, passou a conformar suas relações de sociabilidade. Desse modo, os espaços sociais vão se delineando não somente de acordo com as configurações espaciais a eles concernentes, mas, também, devido às diferentes camadas sociais que dele se apropriam - pode-se dizer que se trata, portanto, de uma hierarquização social dos espaços urbanos. Trata-se, ainda, de um contexto em que surgem novas centralidades urbanas, que passam a abrigar usos anteriormente pertencentes às áreas mais antigas.

A partir disso, surge a oportuna indagação se a apropriação dos espaços públicos da cidade não seria, outrora, mais intensa do que na contemporaneidade. Pensa-se assim devido ao fato de que, por meio do *footing*, apreendia-se o espaço urbano em sua totalidade, visto que era dele que se fazia uso. Já nas décadas subsequentes, em que a esfera da sociabilidade passou a ocupar, cada vez mais, espaços privatizados - como na sociabilidade realizada no bairro Batel, bem como nos *shopping centers* espalhados pela cidade - as ruas passaram a ser, apenas, espaços de transição que conectam esses diferentes pontos. Acredita-se, portanto, que em contextos análogos a esses, as

possibilidades de codificação do espaço urbano perdem-se devido a esses novos tipos de vivências.

Posto isso, percebe-se que, apesar de espaços conformadores de sociabilidade ainda sobreviverem, hoje, no calçadão - como a “Boca Maldita”, local de reunião de indivíduos que ali se encontram, cotidianamente, para conversas e troca de ideias - os espaços sociais estão se tornando cada vez mais enfraquecidos. Nesse sentido, segue-se o pensamento de Leite (2006, p. 24), quando trata do espaço social, cujos “significados construídos pelas ações cotidianas tornam uma categoria sociológica inteligível”. O autor acredita, ainda, que as interfaces existentes entre a vida privada e a pública poderiam ser pensadas como um processo por meio do qual os indivíduos territorializam suas diferenças e se apropriam do espaço público utilizando seus códigos pessoais e identitários.

Leite (2006, p. 41) encara a ideia de cidade como “o resultado de práticas sociais e ações simbólicas que politizam seu cotidiano e cartografam seus usos”, sendo que essa “geopolítica da vida urbana é parte constitutiva das sociabilidades públicas” e conformam fronteiras simbólicas. Ademais, esses tipos de fronteiras são não apenas socialmente legítimas, mas, também, necessárias politicamente. O autor é categórico em afirmar que não cabe ao Estado participar da construção e demarcação prática e simbólica desses espaços - na sua visão, tais demarcações correspondem à evasão das práticas sociais que ocorriam no espaço privado para o espaço público das ruas.

5.2.1.2 O patrimônio edificado, seus usos e desusos

Ainda a respeito do calçadão da Rua XV de Novembro, outra peculiaridade a ele inerente e que merece destaque é a sua paisagem urbana. Essa paisagem é conformada por um casario de estilo eclético, interrompido por prédios de estilo moderno e foi tombada, em nível estadual, no ano de 1974 (PATRIMÔNIO CULTURAL, 2014). Em relação à ornamentação de diversos exemplares desse patrimônio, figuram sobrados com platibandas adornadas com jarros, estatuetas, guirlandas, bandeiras envidraçadas e capitéis. Verifica-se, inclusive, o estilo decorrente do movimento paranista nesse trecho.

Em sobreposição ao tombamento dessas edificações, inúmeras edificações do trecho também são classificadas como Unidades de Interesse de Preservação (UIP's) pelo Poder Público. Contudo, tais medidas de proteção não têm se mostrado suficientes em relação à

conservação do interior desses imóveis, visto que as UIP's, por exemplo, estão asseguradas por uma legislação flexível, que garante, em muitos casos, uma proteção somente da fachada dos imóveis. Outro fator é a subutilização desses imóveis, uma vez que significativa parte deles só possui utilização efetiva de seu pavimento térreo - os pavimentos superiores permanecem vazios ou, algumas vezes, destinados aos depósitos dos estabelecimentos comerciais. Na figura abaixo (Figura 28), resultado de levantamento realizado pelo Setor de Patrimônio Histórico do IPPUC - ao qual se teve acesso durante a presente pesquisa - é possível visualizar a existência de diversas UIP's subutilizadas ao longo do calçadão.

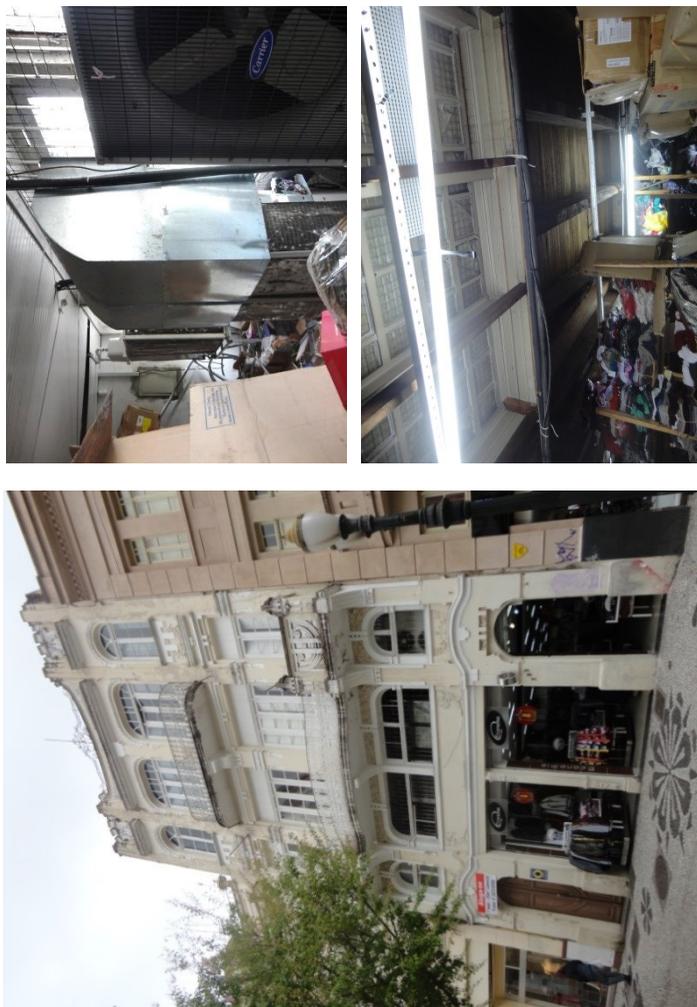
Figura 28: Levantamento de UIP's - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: Setor de Patrimônio Histórico, IPPUC (2013) - editado pela autora.

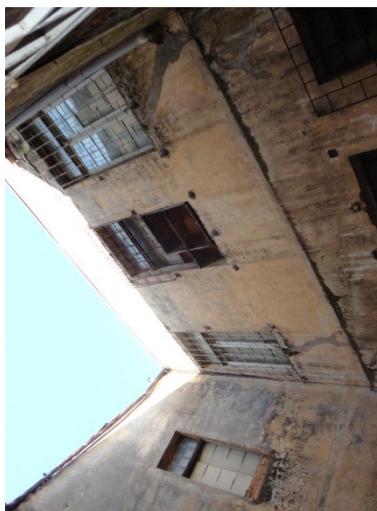
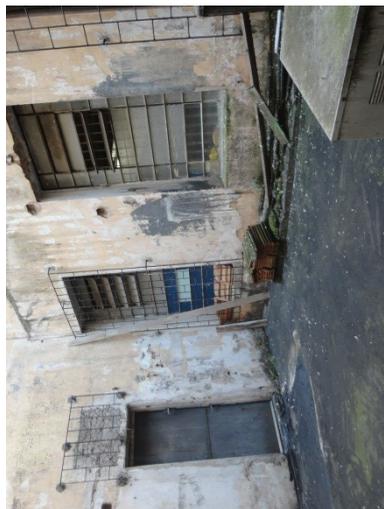
A seguir, para exposição do que tem sido constatado em diversos imóveis desse trecho da rua, seguem fotos de edificações que possuem as fachadas preservadas, mas os interiores em precárias condições - imagens integrantes de levantamento realizado pelo Setor de Patrimônio Histórico do IPPUC (Figuras 29 a 39).

Figuras 29 a 31: Unidade de Interesse de Preservação, Rua XV de Novembro. Fachada e interior (pavimentos superiores).



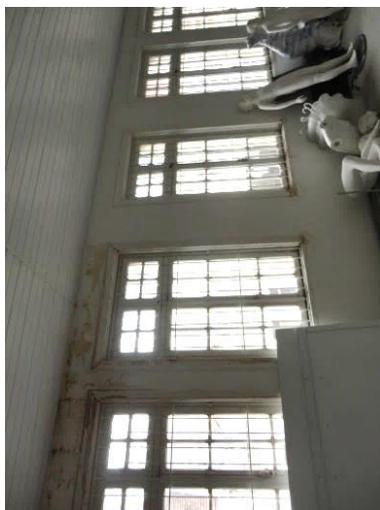
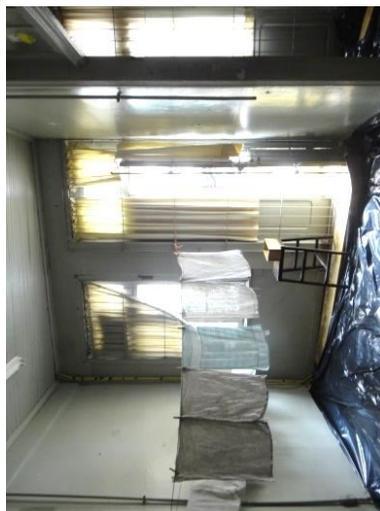
Fonte: Acervo do Setor de Patrimônio Histórico, IPPUC (2013).

Figuras 32 a 35: Unidade de Interesse de Preservação, Rua XV de Novembro.
Fachada e interior (pátio interno).



Fonte: Acervo do Setor de Patrimônio Histórico, IPPUC (2013).

Figuras 36 a 39: Unidade de Interesse de Preservação, Rua XV de Novembro.
Interior (pavimentos superiores).



Fonte: Acervo do Setor de Patrimônio Histórico, IPPUC (2013).

Diante dessa questão, surge a indagação se essa problemática não poderia ser, ao menos, atenuada, por meio de incentivos relativos ao uso desses imóveis - especialmente, de usos que prolonguem a permanência de pessoas nos espaços urbanos do entorno. Assim, também na esteira da preocupação com esses tipos de situação, diferentes autores têm apontado para caminhos como o da associação da gestão dos bens patrimoniais aos circuitos ativos da sociedade, ou seja, da sua reintegração e adequação funcional a novos usos, que contribuam para uma dinâmica urbana mais igualitária da área.

Posto isso, mostra-se pertinente recordar o zoneamento incidente nessa área da cidade nos dias contemporâneos: trata-se do Setor Especial Preferencial de Pedestres (SE-PE), que, conforme já explicitado, permite usos como diferentes tipos de habitação, assim como usos comunitários - que abrangem o lazer e a cultura. Todavia, percebe-se que a área, e não somente o seu patrimônio edificado, carece de incentivos à inserção do uso residencial em seus imóveis. Sabe-se que o Centro sempre foi procurado por seu comércio de rua, bem como pelos serviços especializados, ademais, trata-se de uma das áreas mais acessíveis da cidade - local para onde converge grande parte das linhas do transporte coletivo. Ademais, é também onde se encontram outros usos que prolongam a apropriação dos espaços urbanos, visto que a área central de Curitiba é detentora de significativo número de museus, teatros e espaços culturais da cidade.

Contudo, há que se pensar em políticas de maior intensificação desses usos, bem como do uso residencial - um planejamento específico para a área torna-se urgente, uma vez que, como tem se percebido, a dinamicidade da área central não tem melhorado mediante a aplicação de meros projetos cosméticos pontuais. A grande problemática, assim, concentra-se no fato de que o centro de Curitiba há diversas décadas, e a exemplo de outros centros de metrópoles, vem sofrendo com a perda de população moradora. Desse modo, perde-se não somente as pessoas em si, mas a benéfica dinamicidade de todos os dias e horários que a permanência das mesmas nas ruas centrais curitibanas poderia acarretar. A partir disso, ainda que possam parecer, a princípio, elementos opostos, pode-se perguntar: como vincular espaços vazios patrimoniais ao uso residencial?

Há que se pensar que o habitante de uma cidade é o principal sujeito da cultura, uma vez que o habitar equivale ao grau superior de apropriação de um local (MENESES, 2006). Segundo o autor, é da relação permanente e cotidiana - aquela que “o tempo adensa” - que emergem as condições mais propícias para a fruição do patrimônio

urbano. O autor também reitera que, apesar de a salvaguarda de um conjunto edificado ser competência dos órgãos relativos ao mesmo, nos diferentes níveis, também se revela necessária a constante articulação entre a legislação de patrimônio cultural e a de uso e ocupação do solo, de competência municipal - essa constatação refere-se não somente ao bem arquitetônico, por exemplo, mas, também, à sua área envoltória. Além disso, acredita-se que a preservação do patrimônio cultural deve ser fruto de uma responsabilidade compartilhada entre o Poder Público e a sociedade civil.

Nesse contexto, Arantes (2006, p. 430) traz a questão do “sentido de lugar” que pode - e deveria - ser construído nas cidades devido à experiência de habitá-la, “uma vez que não se vive em abstrato, mas em determinado tempo-espço”. Assim, tratando-se, especificamente, do uso residencial, entende-se que é algo humanamente necessário, visto que a necessidade de um abrigo é algo inerente ao processo de conformação das cidades, e assim, provavelmente, ainda será. Portanto, é oportuno recorrer ao pensamento do autor, que considera que a apropriação dos bens patrimoniais pelos habitantes da cidade seria um dos modos de fazer valer não somente sua utilidade, mas, também, seu valor simbólico. Logo, a alternativa de inserir o uso habitacional em áreas portadoras de um importante patrimônio edificado está imbuída na discussão acerca do retorno da multifuncionalidade às áreas centrais, uma vez que, além de garantir a efetiva utilização de um imóvel, assegura-se sua significância e o resguarda frente a uma possível negligência e má conservação.

Todavia, é importante salientar, ainda são encontrados contextos opostos a esses, em que o patrimônio veste roupagem nova, mediante uma excessiva conservação daquilo que existe, conferindo-lhe ares de espetáculo. Conforme Jeudy (2005, p. 15), “a conservação patrimonial se encarrega do depósito das lembranças e nos libera do peso das responsabilidades infligidas à memória”. Entretanto, pode-se indagar se ações dessa natureza, se empreendidas em demasia, não poderiam suscitar, também, uma excessiva tranquilidade na memória coletiva da população local - que, sobretudo nas sociedades ocidentais, carregam a responsabilidade moral de nada esquecer. Para o autor, a exibição ou teatralização excessiva dos vestígios patrimoniais conservados pode promover efeitos contrários aos preceitos de preservação; o passado deve, sim, ser preservado, mas somente até o limite em que seu poder de rememoração não anule o presente. Portanto, é necessário cautela ao intervir em áreas portadoras de bens patrimoniais, visto que estetizar o

espaço urbano no grau mais elevado possível pode contribuir para torná-lo mero pastiche de outros locais que passaram por processos similares.

Contudo, a apropriação exclusiva do patrimônio arquitetônico pelo mercado - como espetáculo - não é uma característica intrínseca a essa área da cidade de Curitiba, a dos imóveis do calçadão da Rua XV de Novembro. Porém, verifica-se, sim, uma apropriação de um segmento econômico prioritário: o comercial. Não se trata, aqui, de negligenciar as benesses oriundas da vinculação do patrimônio ao mundo dos negócios, por assim dizer. Recordando, uma vez mais, as palavras de Arantes (2006, p. 432), o desafio que se impõe a esse universo é “encontrar o ponto de equilíbrio entre essas forças, ou seja, construir a sustentabilidade econômica e socioambiental da preservação”. O autor também defende a necessidade de se atrelar as políticas patrimoniais àquelas pertencentes ao planejamento urbano, de modo a valorizar a inserção do patrimônio à vida cotidiana local; para o pesquisador, esse tipo de gestão patrimonial pode viabilizar a questão de habitar em sítios históricos preservados, bem como promover maneiras sustentáveis de apropriação de suas estruturas.

Além de todas essas variáveis, diferentes autores convergem na defesa de que a atualização funcional de uma edificação, ou seja, reciclá-la para novos usos, concerne à sua integração às exigências da vida contemporânea. Todavia, propiciar novo uso a um imóvel em ociosidade é um modo audacioso de valorização do mesmo, visto que se torna imprescindível, nessa situação, a predeterminação do fluxo dos potenciais usuários do local vinculada à análise da materialidade existente. Conforme Choay (2001), conservar as áreas mais antigas das cidades torna-se possível somente se as novas destinações de usos ocorrerem de modo compatível com a morfologia e dimensões físicas existentes. Entretanto, a autora também destaca que conservar conjuntos históricos de modo vivo trata-se de uma necessária luta “não apenas pela proteção de particularismos étnicos e locais, mas também contra o processo planetário de banalização e standardização das sociedades” (CHOAY, 2001, p. 223). Ademais, os edifícios considerados históricos apresentam a peculiaridade de, não raro, tornarem-se órfãos da destinação prática inicial que a eles havia sido atribuída.

Afora essas questões, há que se pensar em tornar acessível o patrimônio construído às diferentes parcelas da população moradora de uma cidade; tal discussão embasa-se no pressuposto de que as leis de salvaguarda e defesa desse patrimônio, na maioria dos casos, provocaram a “expropriação cultural da maior parcela da população, que não se viu reconhecida nos majestosos exemplares da arquitetura

pública ou religiosa” (FUNARI; PELEGRINI, 2009, p. 57). Nesse sentido, é consenso que estudos relacionados a essa temática específica não carecem de exemplos, sobretudo em nível internacional: inúmeras são as iniciativas de políticas habitacionais atreladas à preservação do patrimônio edificado. Tais ações configuram-se, também, como um dos meios de promover maior proximidade desse patrimônio com toda a população, de modo que o mesmo possa ser inscrito na identidade de seu povo, contribuindo, portanto, para sua salvaguarda. Assim, mostra-se mais plausível a alternativa de incentivar o uso residencial nesses locais por meio de instrumentos de planejamento urbano, e não somente mediante meros projetos cenográficos de revitalização patrimonial, que, em longo prazo, não se mostram suficientes para resolverem essa eminente problemática.

Na visão de Choay (2001), os centros e bairros mais antigos, promulgados a patrimônio histórico, são assim considerados por pleno direito. E, por assim ser, são também vistos como portadores das contradições inerentes ao patrimônio edificado e sua integração na contemporaneidade. Nesse embate, tem adentrado, ainda, a prática da conservação “congelante” desse patrimônio - apropriado, principalmente, pela indústria cultural. É assim que, ao longo do tempo, importantes iniciativas recomendatórias foram elaboradas; acerca dessa questão, a autora cita aquela que, a seu ver, trata-se da argumentação mais contundente em favor de um “tratamento não museal” desses sítios: a “Recomendação relativa à proteção dos conjuntos históricos e tradicionais e ao seu papel na vida contemporânea”, adotada pela UNESCO, em 1976, em Nairóbi.

Assim, conservar de modo “vivo” as malhas urbanas, bem como aquela arquitetura dita menor, corresponde a um dos meios de caminhar em sentido contrário à homogeneização e standardização do patrimônio edificado, tão recorrentes nas intervenções pós-modernas. Além disso, para muitos críticos, a indústria cultural tem saciado, de modo satisfatório, os desejos de *status* e distinção de grande parcela da população visitante desses locais; ao contrário, os valores intelectuais inerentes ao patrimônio, ao que parece, têm sido duramente negligenciados nesses tipos de contexto. Há que se atentar, portanto, para não recair na armadilha narcisista, tão recorrente na esfera patrimonial; para Choay (2001, p. 248), o culto ao patrimônio justifica-se somente por determinado tempo, ou seja, apenas durante o período de “de interromper simbolicamente o curso da história, tempo de tomar fôlego na atualidade, tempo de confortar nossa identidade antropológica a fim de poder continuar sua construção”. Ademais, é importante

recordar, as intervenções nas malhas e edificações históricas são encontradas em contextos que podem se mostrar extremamente distintos entre si. Iniciativas relativas ao patrimônio podem ser vistas em grandes ou pequenas cidades, em cidades com sua economia em ascensão ou em decadência financeira, bem como naquelas em que o patrimônio existente é sua principal fonte de recursos ou, ainda, nas quais o mesmo aparece apenas como figura de prestígio (CHOAY, 2001).

Para finalizar a discussão, a partir das análises feitas acerca da área do calçadão da Rua XV de Novembro, entende-se que o mesmo ainda se configura como espaço emblemático da capital, seja devido à sua conformação espacial em si, voltada para os pedestres, ou devido ao seu relevante patrimônio arquitetônico. É por isso que, ao longo de todas as décadas subsequentes à execução da obra do calçadão, diversas iniciativas seguiram, de modo a revitalizar o conjunto patrimonial existente ou o próprio espaço urbano.

Nessa esfera, algumas merecem destaque, e, entre as quais, pode ser citado o Projeto Revivendo Curitiba, responsável pela revitalização da área histórica da Rua XV de Novembro, Rua Luiz Xavier, Praça Osório e Rua Comendador Araújo (a remodelação dessa rua foi inaugurada em 1998). Logo depois, já em 2000, obras de melhoria do calçadão foram iniciadas, com finalização no ano seguinte, a saber: mais obras de revitalização da Rua XV de Novembro e da Praça Osório (na área contígua ao calçadão), que passou a apresentar um conjunto com cafês, lanchonetes, bancas de revistas e a Boca do Brilho - local para o trabalho de lustradores de calçados. Naquele mesmo ano, foi inaugurada a Central de Monitoramento por TV, que, por meio de câmaras de segurança instaladas ao longo do trecho mencionado, contribuiu para melhorar o monitoramento da área. Em relação, especificamente, ao calçadão da Rua XV de Novembro, as obras, entregues em 2001, incluíram a modernização das redes subterrâneas de infraestrutura, bem como a instalação de novo piso, paisagismo e mobiliário urbano (IPPUC, 2009).

O que se pode apreender dos projetos específicos destinados a essa área da cidade - desde a execução do calçadão, passando por diversas outras intervenções, que não caberiam, aqui, ser citadas - é que, ainda que os horizontes inerentes a cada escala de intervenção sejam distintos, deveriam ser empreendidos esforços no sentido de alicerçar intervenções projetuais em diretrizes previamente elaboradas para a área. Do contrário, resultam iniciativas pontuais, que podem, até mesmo, ser transformadoras da paisagem urbana, mas que deixarão de fora aspectos essenciais para o equilíbrio da dinamicidade urbana local.

O calçadão da Rua XV de Novembro é, portanto, claro exemplo de uma iniciativa alicerçada na articulação entre o planejamento urbano incidente na área e o projeto em si. Nesse sentido, as categóricas palavras do IPPUC (2004, p. 35), não deixam dúvidas: o calçadão diz respeito a “uma obra que é lei”, além disso, “o que a Prefeitura realizou na Rua XV nada mais foi que dar cumprimento à Lei nº 2828/66, que instituiu o Plano Diretor da Cidade”, o qual previa a pedestrianização de diversas artérias da área central. Conforme relato do órgão, o Plano Preliminar de Urbanismo, elaborado em 1965, previa vias para uso exclusivo ou preferencial de pedestres nessa área da cidade; desse modo, em fevereiro de 1966, o Conselho Deliberativo do IPPUC aprovou a relação das ruas que fariam parte dessa diretriz (MENDONÇA, 1992).

O que a Prefeitura está fazendo na Rua 15 de Novembro nada mais é do que dar cumprimento ao que dispõe a lei do Plano Diretor da Cidade, que prevê a pedestrianização de várias artérias centrais e que foi aprovada pela Câmara Municipal, após inúmeros debates que contaram com a participação de entidades ligadas ao planejamento e às classes produtoras.

[...] De acordo com informações do IPPUC, o Plano Preliminar de Urbanismo, elaborado em 1965, previa, na área central da cidade, ruas de uso exclusivo ou preferencial de pedestres. Em 15 de fevereiro de 1966, o Conselho Deliberativo do IPPUC aprovou a relação das ruas a serem incluídas naquela categoria. Dessa relação constava a 15 de Novembro (DIÁRIO DO PARANÁ, 1972 apud MENDONÇA, 1992, p. 29).

Posto isso, constata-se que tal intervenção trouxe inúmeros aspectos positivos à área, todavia, fortaleceu, ainda mais, o uso comercial existente; e, assim, continua nos dias contemporâneos. Conforme visto, nesse caso, trata-se da execução de um projeto pontual em consonância com as diretrizes definidas pelo planejamento, mas que sofreu com problemáticas advindas da falta de outros incentivos - que também deveriam estar presentes nas diretrizes de planejamento. Dessa maneira, percebe-se que o *locus* do calçadão, hoje, apresenta

problemática semelhante àquela verificada em quase todo o centro de Curitiba: a de esvaziamento nos horários não-comerciais. Nas figuras a seguir (Figuras 40 e 41), é notavelmente visível a diferença no número de usuários do mesmo espaço em dias distintos da semana.

Figura 40: Calçadão em um dia de semana, 2013.



Fonte: BATISTA; ALVES (2014).

Figura 41: Calçadão em um domingo à tarde, 2013.



Fonte: a autora (2013).

Apesar disso, esse trecho da Rua XV de Novembro tem sido escolhido, há diversos anos, como local para a realização de relevantes ações artísticas, que ocorrem além do horário comercial. Essas apresentações atraem espectadores advindos de diferentes bairros de Curitiba, assim como de municípios vizinhos, e são realizadas, sobretudo, durante as festividades de fim de ano. Como exemplo, tem-se os espetáculos teatrais de luz e de som, que têm atraído verdadeiras multidões para assistir às encenações. Intervenções desse tipo, ainda que promovam a permanência de pessoas nos espaços públicos apenas nos horários a elas vinculados, revelam a importância de um espaço urbano que se conforma como palco de manifestações e encontro de diversidades individuais. Assim, mediante a realização de iniciativas como essas, percebe-se que, para que um espaço urbano se transforme em um espaço que seja, verdadeiramente, social, é necessário o elemento humano. Elemento que, a princípio, deveria conformar espaços sociais não somente durante determinadas horas do dia, mas ao longo de toda a cotidianidade urbana.

5.2.2 O eixo Barão-Riachuelo e a Rua São Francisco

Os próximos espaços a serem analisados concernem à Rua São Francisco e ao eixo formado pela Rua Barão do Rio Branco e pela Rua Riachuelo - que compreende o trecho entre a antiga Estação Ferroviária e a Praça 19 de Dezembro.

Primeiramente, apresenta-se a antiga Rua da Liberdade, que, a partir de 1912, passou a ser designada Rua Barão do Rio Branco (Figura 42). Essa rua já foi considerada, em outras épocas, a porta de entrada da cidade devido ao fato de ter abrigado significativas construções - de importantes residências a hotéis e instituições públicas - além da antiga estação ferroviária (Figura 43). A Rua Barão do Rio Branco está imbuída, portanto, de grande relevância histórica e simbólica para Curitiba, uma vez que, por ela, passavam, em direção ao centro tradicional, os viajantes que desembarcavam na estação ferroviária da cidade - o incessante embarque e desembarque de pessoas transformou a região em um profícuo polo comercial e industrial.

Figura 42: Rua Barão do Rio Branco, 1915.



Fonte: DESTEFANI (2015a).

Figura 43: Hotéis e Estação Ferroviária, 1908.



Fonte: QUILTSHOW (2015).

Abre-se, à nossa vista, a sala de visitas da capital. Rua Barão do Rio Branco. Larga, imensa, movimentada. Profusão de luz. Postes artísticos. Calçadas com desenhos indígenas. Asfalto. Ao lado, a Praça Eufrásio Correia. Lindos jardins.

Pequenos bosques, cheios de sombra amável e convidativa [...] (A REPÚBLICA, Curitiba, v.18, n.174, 5 ago. 1903. p. 1 apud BAHLS, 2006, p. 98).

Segundo Bahls (2006), juntamente com a Praça Eufrásio Correia, a Rua Barão do Rio Branco teve a sua concepção vinculada a um plano de expansão urbana para a capital, nos anos de 1880, com a construção da estação ferroviária. Foi por ela que, nos idos de 1887, também foi feita a viagem inaugural dos bondes, puxados por tração animal, abertos e com armação de madeira. Ademais, abrigou o Palácio do Congresso e do Governo e, posteriormente, o Paço Municipal, servindo, ainda, de trajeto dos grandes desfiles e cortejos cívicos de recepção às personalidades que chegavam à capital.

Contudo, a importância que a rua apresentou em outras épocas tem se esmaecido ao longo dos últimos anos devido, principalmente, à insegurança constante em seus espaços de uso público e à deterioração de parcela do patrimônio arquitetônico existente. Apesar de já ter sido alvo de inúmeras iniciativas e projetos de revitalização de seu patrimônio construído, percebe-se que esses aspectos não foram atenuados significativamente, ou resolvidos em sua totalidade. Tal fato induz, portanto, à constatação de que intervir de modo apenas pontual, desconsiderando-se medidas que possam contribuir para a requalificação da área como um todo, em longo prazo, podem ter seus efeitos insuficientes para a dinamização urbana desejada.

Ademais, a constatação da existência de edificações cujas fachadas foram alvos de iniciativas de revitalização há apenas alguns anos, mas que se encontram em lamentável estado de deterioração, corrobora tal afirmação - entre outras iniciativas, a rua foi alvo de importante projeto, nos anos 1990, que recuperou 47 edificações situadas em sua extensão e prolongamento com a Rua Riachuelo (IPPUC, 2009). Assim, detentora de um respeitável patrimônio construído - resultante de políticas do início do século XX que passaram a proibir a construção de casas de madeira ao longo da rua, permitindo-se somente as de alvenaria, com dois ou três pavimentos - a Rua Barão do Rio Branco tem vivenciado um processo que, todavia, revela-se cada vez mais preocupante. Abaixo, é possível visualizar um mapeamento das UIP's existentes ao longo da Rua Barão do Rio Branco e o estado em que as mesmas se encontram (Figura 44) - imagem integrante de levantamento realizado pelo Setor de Patrimônio Histórico do IPPUC.

Figura 44: Levantamento de UIP's - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: Setor de Patrimônio Histórico, IPPUC (2013).

Nas fotografias a seguir (Figuras 45 e 46), é possível visualizar dois exemplos do que tem sido discutido (fachada azul e fachada amarela): localizados entre as ruas Marechal Deodoro e José Loureiro, os imóveis são considerados Unidades de Interesse de Preservação (UIP's), mas possuem somente a parede frontal ainda em condições de manter-se em pé - o interior das mesmas já se encontra em estado de arruinação, como pode ser visualizado na imagem aérea. Em

reportagem do jornal “Gazeta do Povo”, publicada em outubro de 2014, afirma-se que o local pertence ao governo do Estado e abrigou divisões da Polícia Civil (SANTANA, 2014). Atualmente, as fachadas, tombadas pelo patrimônio histórico, apresentam a única função de encobrir um cenário desolador: um interior totalmente em ruínas, utilizado como improvisado estacionamento de automóveis da corporação (Figura 47).

Figura 45: Imóveis em arruinação interno, Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: Google Maps (2013) - editado pela autora.

Figura 46: Fachadas de imóveis em arruinação interno.



Fonte: a autora (2014).

Figura 47: Interior em ruínas.



Fonte: SANTANA (2014).

Assim, em relação ao patrimônio construído da área, somente na Rua Barão do Rio Branco, existem diversas edificações vazias ou subutilizadas, entre as quais várias são consideradas UIP's ou são tombadas em nível estadual. Nas fotografias a seguir (Figuras 48 e 49), é possível constatar tal fato, uma vez que as mesmas foram realizadas durante o horário comercial.

Figura 48: Imóveis vazios.



Fonte: a autora (2014).

Figura 49: Imóvel vazio.



Fonte: a autora (2014).

Desse modo, como no restante da área central, o uso do solo presente ao longo da rua caracteriza-se, sobretudo, pelo comercial, que, no entanto, não promove grande circulação e permanência de pessoas na área - tampouco nos dias de semana - se comparado às ruas do entorno, como a Rua Marechal Deodoro ou o calçadão da Rua XV de Novembro, por exemplo. Portanto, a ociosidade desses imóveis tem influenciado, diretamente, na dinamicidade urbana ao longo da rua. Além disso, a redução de estabelecimentos de comércio na área tem colaborado para uma gradativa desocupação de seus pisos térreos, e, por conseguinte, à deterioração do patrimônio edificado e do espaço público. Ademais, trata-se de um círculo em que entram, ainda, a desertificação das ruas e o aumento da sensação de insegurança pelos transeuntes, aliadas à diminuição das dinâmicas urbanas e relações de proximidade e solidariedade.

Assim, verifica-se que os pavimentos térreos das edificações são elementos fundamentais para estabelecer a relação das mesmas com a rua, de modo a melhor dinamizá-la; as atividades que neles se desenvolvem apresentam papel social de extrema relevância para o incremento da urbanidade de seu entorno próximo. Autores como Gehl (2013) apontam para a importância dos pavimentos térreos das edificações para o incremento da vida urbana, uma vez que o uso desses pavimentos intensifica a experiência sensorial daqueles que caminham na cidade, tornando-a mais rica e multifacetada. O autor cita o exemplo

da cidade canadense de Vancouver, que aplicou, em seu novo núcleo urbano ao longo da orla, dois princípios básicos necessários para a área: a alta densidade e boa qualidade urbana no nível dos pedestres. Para conciliar tais elementos, configuraram-se platôs - compostos por de 2 a 4 pavimentos - para os níveis inferiores das edificações, de modo a seguir as linhas das demais construções. Acima desses pavimentos, ergueram-se estreitas torres, que permitiram aos edifícios posteriores a vista da água, assim como reduziram o impacto do vento e de sombra projetada nas ruas. Trata-se de um caso, obviamente, diverso da realidade aqui discutida, no entanto, nos mostra que é possível conciliar as diferentes escalas no meio urbano e contribuir com a manutenção de uma paisagem mais humana.

Todavia, ao longo das últimas décadas, diversos programas foram empreendidos com vistas à revitalização do Eixo Barão-Riachuelo. Entre os quais, podem ser citados os projetos de pintura de fachadas - feitos em parceria com empresas de tintas - assim como programas como o Projeto Viver Curitiba, do qual a revitalização do eixo também fez parte, e o Plano Estratégico de Revitalização do Eixo Barão do Rio Branco. Portanto, percebe-se que, em diferentes gestões municipais, houve a preocupação com o resgate da urbanidade perdida da rua, bem como daquelas do seu entorno próximo.

Assim, durante, por exemplo, no final da década de 1990 e início dos anos 2000 - empreenderam-se esforços para a revitalização do eixo formado pelas ruas Barão do Rio Branco e Riachuelo. Na ocasião, o projeto apresentava claro viés paisagístico, com o objetivo de restaurar as fachadas e promover a despoluição visual das mesmas. O eixo definido abrangia, além da extensão das referidas ruas, três praças e outras vias, assim como o Passeio Público, que se localiza na área de entorno. A iniciativa contava com o apoio de empresários, que, em contrapartida, teriam incentivos construtivos ou fiscais.

Desse modo, será brevemente descrito o Plano Estratégico de Revitalização do Eixo Barão do Rio Branco, apresentado pelo IPPUC, em 1997, e dividido em diferentes fases. É importante mencionar que o tipo de planejamento em que a iniciativa estava embasada era o planejamento estratégico, conforme consta no texto do documento relativo ao plano - e ao qual se teve acesso durante o trabalho de pesquisa. Assim, planejar de modo estratégico diz respeito a se ter uma visão estratégica sobre o espaço urbano, de modo a dele apreender os problemas existentes, em um determinado contexto histórico, por meio da formação de equipes multidisciplinares, responsáveis por diferentes tipos de abordagens.

Conforme o IPPUC (1997), entre os principais objetivos do programa, constava, em seu documento, a valorização do patrimônio arquitetônico, paisagístico e cultural, de modo a melhorar a qualidade de vida de moradores, comerciantes, turistas e da população em geral. É interessante perceber que, entre as problemáticas encontradas naquele momento, constata-se que, diversas delas, ainda continuam presentes, como a insuficiência da preservação/manutenção do patrimônio edificado e a existência de pavimentos inativos - além da poluição ambiental, presença de população marginalizada e insegurança pública. Quanto a esse último item, para se ter uma ideia da vulnerabilidade da área, no período imediatamente ao de elaboração do programa - no ano de 1996 - foram registrados 768 roubos no Centro, representando 186,33 por 10 mil habitantes, ao passo que a média para toda a cidade foi de 21,21 roubos por 10 mil habitantes. Assim, para tratar essas deficiências, o programa foi subdividido em diferentes partes, relativas aos tipos de operação, seus produtos e resultados, os recursos críticos a serem utilizados, os atores controladores dos recursos necessários, as ações e estratégias de viabilização dos recursos, os gerentes operacionais e os órgãos envolvidos - no documento consultado, o item referente aos prazos permanecia em branco (IPPUC, 1997).

Contudo, ao que parece, a preocupação com o uso residencial na área ganhou maior destaque somente nos últimos anos. Nesse sentido, data também do ano 2000, o zoneamento ainda em vigor na cidade - o eixo Barão-Riachuelo é abrangido por um setor especialmente para ele proposto: o Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo, que, conforme já descrito, apresenta um coeficiente maior em comparação com a legislação incidente no calçadão da Rua XV de Novembro, por exemplo. Além disso, no eixo composto pelas duas ruas, são permitidos usos habitacionais diferenciados, como o de alojamentos e casas estudantis. De acordo com o decreto que dispõe acerca de suas especificidades - Decreto nº 186/00 - para a realização de construções, modificações ou demolições ao longo do eixo, devem ser ouvidos os órgãos relativos ao patrimônio, em virtude do grande número de edificações protegidas que conformam a sua paisagem urbana.

Atualmente, tem sido verificada a construção de altos edifícios recuados nos lotes, resultantes de uma maneira encontrada pelo Poder Público para, de algum modo, respeitar o gabarito das UIP's do entorno. Nas figuras a seguir (Figuras 50 e 51), é possível visualizar um edifício escalonado, fruto dessa preocupação, e cuja construção também resultou da efetiva utilização da concessão de potencial construtivo devido à

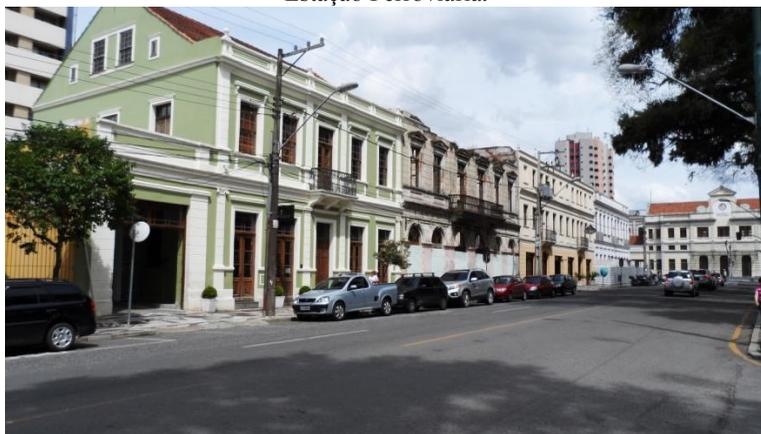
existência de uma UIP (cor verde) no mesmo lote, além de um decreto específico de incentivo ao uso residencial no Eixo Barão-Riachuelo.

Figura 50: Edifício escalonado atrás de UIP (edificação verde), Rua Barão do Rio Branco.



Fonte: a autora (2014).

Figura 51: Na lateral, UIP (edificação verde) e hotéis; ao fundo, a antiga Estação Ferroviária.



Fonte: a autora (2013).

A partir disso, entende-se que a inserção do uso habitacional configura-se, atualmente, como uma das questões mais delicadas que se vinculam à recuperação de centros de metrópoles - apesar de ser uma problemática de longa data, visto que, no decorrer de toda a segunda metade do século XX, os centros urbanos tiveram um decréscimo de sua população e viram aumentar a pauperização e os cortiços que neles se instalaram (PAQUETTE, 2012). Assim, apesar de existirem em menor número que outrora, as casas que, antes, pertenciam à burguesia local, por exemplo, configuram-se como a moradia de locatários de menor posse nesses centros; na área central de Curitiba o quadro não é diferente: diversos edifícios são utilizados para subhabitações, como cortiços ou pensões de aluguel.

No entanto, esforços têm sido empreendidos, em diferentes intervenções ao redor do mundo, de modo a encontrar soluções à problemática do esvaziamento habitacional nos centros urbanos, em consonância com a questão social. Nesses tipos de contexto, segundo Paquette (2012), a estratégia de recuperação é mista, isto é, reabilita-se o conjunto edificado que estiver mais degradado, de modo a manter neles a população já residente, ao passo que também se incentiva o aparecimento de oferta atraente de novas moradias destinadas a faixas de renda maiores - principalmente, as classes médias. Há, ainda, os programas de reabilitação que chegam ao extremo, buscam promover a heterogeneidade social em seu nível mais fino, ou seja, no interior dos edifícios. Trata-se, assim, de promover a diversidade nos centros históricos, priorizando-se a dimensão social.

Na visão da autora, ainda que seja complicado questionar esse tipo de abordagem, devido aos seus diferentes graus de altruísmo, esse modo de tratamento dos usos dos espaços edificados mereceria ser analisado com maior atenção. Deve-se, portanto, examinar se essas intervenções apresentam, realmente, a vontade de desenvolvimento de uma diversidade social e atendimento ao interesse da população mais necessitada, ou, se ao contrário, são iniciativas que se deixam levar pela maré do discurso “urbanisticamente correto”, atualmente em voga (PAQUETTE, 2012). Posto isso, percebe-se que, em se tratando de iniciativas em que o fator social é preponderante, cabe, sempre, esse questionamento, visto que escolhas melhor embasadas tendem, geralmente, à conformação de resultados mais duradouros.

5.2.2.1 Ruas Riachuelo e São Francisco: revitalizações de fachada

Além da Rua Barão do Rio Branco, duas ruas das proximidades foram, recentemente, novamente revitalizadas: a Rua Riachuelo (prolongamento da Rua Barão do Rio Branco) e a Rua São Francisco, conhecidas por comporem uma região acometida pela insegurança e violência urbana. A ideia inicial dos projetos mais recentes foi valorizar o potencial que cada uma das ruas apresenta: a Rua Riachuelo, como polo de lojas de móveis usados e brechós, e a Rua São Francisco, detentora de bares e restaurantes; contudo, ao que parece, os esforços empreendidos ainda não resultaram na real dinamização da área. Assim, percebe-se que, apesar dos projetos de revitalização urbana executados, ambas continuam apresentando pouca circulação de transeuntes fora do horário comercial.

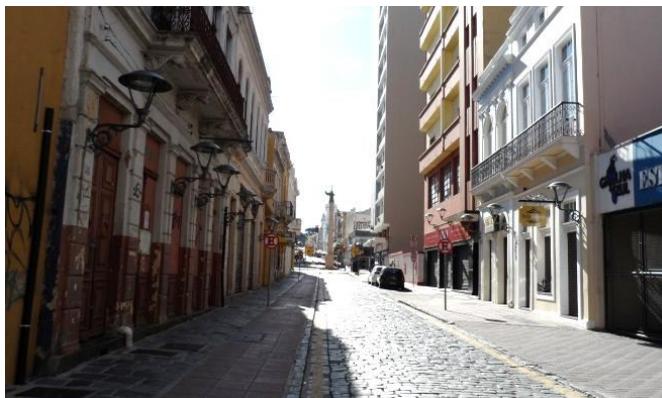
Abaixo, fotografias feitas nas duas ruas, no início de uma tarde de domingo (20 out. 2013) - em um horário não comercial, e, portanto, praticamente sem transeuntes em seus espaços - confirmam tal constatação (Figuras 52 e 53). Diante disso, entende-se que buscar a requalificação de uma rua mediante somente uma intervenção de caráter estético/cosmético, pode não se mostrar alternativa suficiente para que seja oportunizada a dinamicidade urbana desejada para essas áreas.

Figura 52: Rua Riachuelo em um domingo à tarde, 2013.



Fonte: a autora (2013).

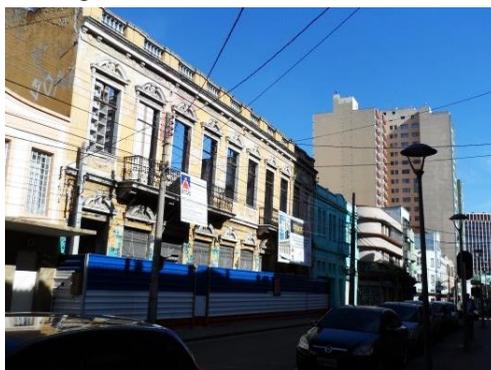
Figura 53: Rua São Francisco em um domingo à tarde, 2013.



Fonte: a autora (2013).

Apesar disso, nos últimos meses, diversos empreendimentos residenciais anunciaram sua construção nessa região, especificamente na Rua Riachuelo. Por meio da implantação de altos edifícios, o Poder Público local almeja que tais edificações contribuam para trazer novos moradores a essa área da cidade. Abaixo, fotos do local em que será implantado edifício de uso misto (a ser construído atrás de fachada histórica) na Rua Riachuelo (Figuras 54 e 55); o empreendimento terá unidades com áreas de 37 a 53m² para *studios* e de 76 a 114 m² para apartamentos (BUBNIAK, 2013).

Figura 54: Local de futuro edifício.



Fonte: a autora (2013).

Figura 55: Placa de futuro edifício.



Fonte: a autora (2013).

Diante desse quadro, faz-se necessário recordar a importância dessas duas ruas para a conformação da cidade, refletida, assim, na historicidade que as mesmas detêm. Primeiramente, em se tratando da Rua Riachuelo (Figura 56), pode-se dizer que, como prolongamento da Rua Barão do Rio Branco, a mesma já foi considerada o principal trajeto no sentido norte-sul da cidade, compondo um importante trecho comercial. Segundo Fernandes (2014), os primeiros registros referentes à rua datam dos anos 1820-1830, sob o nome de Rua dos Lisboas ou Rua Lisboa, indicando a existência de portugueses na área. Em outros registros, a rua também aparece denominada de Rua dos Veados, Rua do Campo e Rua da Carioca; foi somente em 1871 que a mesma foi batizada com o atual nome, em alusão à batalha da Guerra do Paraguai. Assim, importantes momentos para a história urbana de Curitiba, como a inauguração da Estação Ferroviária, do Passeio Público, e de uma linha de bonde - todos no final do século XIX - concederam à Rua Riachuelo eminente importância urbana.

Figura 56: Rua Riachuelo, década de 1910.



Fonte: CIFFONI, SUTIL & BARACHO (2006).

Foi, então, com a chegada dos bondes, especialmente, e a remodelação para que recebesse os trilhos, em 1887, que a rua ganhou ares de modernidade, passando a receber novos estabelecimentos comerciais. Na virada daquele século, na Rua Riachuelo, era possível encontrar lojas de calçados, botequins, armarinhos, farmácia, livraria, alfaiataria e barbearia, além das inúmeras casas de secos e molhados. A rua já chegou a receber, até mesmo, o apelido de “Turquia”, devido à presença de comerciantes daquela ascendência; todavia, foram diversas as etnias que ali aportaram, como os alemães, luso-brasileiros, italianos e sírio-libaneses.

Entretanto, com o passar do tempo, o desenvolvimento urbano migrou para outras áreas da cidade, e a Rua Riachuelo, que, até meados do século XX, conformava o cenário de parte do comércio elegante da cidade, aos poucos, converteu-se em “sinônimo de botecos pé-sujo, baixa prostituição, tráfico e mendicância”, recebendo a alcunha de “cracolândia curitibana”. Desse modo, a rua foi perdendo o seu valor comercial e aportou aos anos 1990, completamente degradada.

A partir disso, descobrir os motivos que levaram à sua decadência é tarefa árdua, mas instigante. Desde a época dos bondes movidos por tração animal aos de trilhos, e, a partir dos anos 1970, com os ônibus expressos, a rua tornou-se passagem obrigatória para os curitibanos. Apesar de não existir consenso, Fernandes (2010) comenta a posição de diversos estudiosos da Riachuelo: alguns acreditam que a culpa seja dos

ônibus expressos, que, após a década de 1970, modificaram o caráter da rua, que, de *boulevard*, transformou-se em corredor; por outro lado, outros acreditam que foi a retirada dos ônibus, nos anos 1990, que relegou a via ao seu triste estado. Há, ainda, aqueles que acreditam tratar-se de um problema de nascença, visto que a Rua Riachuelo é estreita, possui perspectiva pouco atraente e, além disso, encontra-se em área periférica à Rua XV de Novembro.

Para Fernandes (2014), a Rua Riachuelo é aquela rua que “sempre ficou para depois”. Durante sua longa história de vida, passou por momentos de apogeu e declínio; todavia, seu destino final acabava sendo, quase sempre, o mesmo: de mero lugar de passagem. Apesar de ser considerada um museu a céu aberto - devido à quantidade de exemplares pertencentes a diferentes estilos arquitetônicos - e de modo semelhante às diversas questões que envolvem a tão afamada, e difamada, rua, sobre o seu patrimônio construído, pairam várias especulações. O fato de não constar na primeira demarcação do Patrimônio Histórico Municipal, na década de 1970, deixou-a “descongelada”- os arquitetos da época acreditavam que a rua apresentava demasiada arquitetura da década de 1930 em diante, quando o que realmente lhes aprazia era aquela dos períodos colonial, neoclássico e *art nouveau*. Em virtude disso, para o bem ou para o mal, a rua passou a reger-se por conta própria.

Não que a Prefeitura não tenha empreendido iniciativas de revitalização da mesma, pelo contrário, foram inúmeras as tentativas. Porém, percebe-se que a Rua Riachuelo é estreita e possui poucas quadras, além de estar encurralada por marcos urbanos, como a Praça 19 de Dezembro e a Praça Generoso Marques - carecendo, assim, de área pública notável. Pelo que se percebe, tem sido tarefa difícil encontrar um modelo de intervenção que se encaixe em uma rua indomável como essa. O programa Marco Zero criado, em 2005, configura-se como um dos exemplos mais recentes. A iniciativa possuía como principal objetivo a realização de intervenções em espaços centrais considerados problemáticos, como a Praça Tiradentes e a Rua Marechal Deodoro, que, então, passaram por revitalizações urbanas. O programa também transformou o Paço Municipal - ou Paço da Liberdade - em eminente centro cultural para a área central da cidade. Assim, além dessas obras, a intervenção realizada na Rua Riachuelo, finalizada em 2010, esteve entre as principais ações (Figura 57).

Para tanto, foi feita a instalação de câmeras de segurança, implantação de nova iluminação pública, bem como reformas de calçadas e fachadas. Contudo, apesar da revitalização, ainda continuava

presente a insegurança pública - os próprios gestores do programa já haviam observado que era costume daqueles que iam do *Shopping Mueller* ao Centro, e vice-versa, desviarem da Rua Riachuelo (GEROLLA, 2011).

Figura 57: Projeto de revitalização da Rua Riachuelo.



Fonte: GEROLLA (2011).

Quanto à legislação específica para a problemática área, tem-se a Lei Complementar nº 74, de 16 de dezembro de 2009, que criou incentivos fiscais para a recuperação e conservação de edificações da área de entorno do Paço, como a redução do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) para Unidades de Interesse de Preservação (UIP's) e, para os demais imóveis, redução proporcional ao grau de intervenção. Assim, até 31 de dezembro de 2019, além do IPTU, prevê-se a isenção parcial ou total de Imposto Sobre Serviços (ISS), Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis por Atos Intervivos (ITBI), bem como taxas de licença para a execução de obras e de vistoria de conclusão de obras.

Além disso, em consonância com a ideia de revalorização de áreas centrais, mediante o incentivo ao uso misto de edificações, a legislação também propicia vantagens progressivas, como a redução de IPTU a proprietários de edificações de uso misto que garantam uma porcentagem de sua área para o uso residencial - conforme o texto da lei,

é considerada edificação de uso misto aquela cujo pavimento térreo e sobreloja destinam-se ao uso comercial e/ou de serviços, enquanto que os demais pavimentos devam ser destinados ao uso residencial em, no mínimo, 50% da área.

Outro programa de destaque ocorrido anos após o Marco Zero foi o Programa Novo Centro. Conforme texto integrante de periódico do IPPUC publicado na época, consta que o objetivo do Programa Novo Centro era incrementar o turismo e a economia da área. Ademais, o órgão admite que, a partir da implementação do Plano Diretor de 1966, muitas das obras realizadas pela Prefeitura estenderam-se ao longo dos eixos estruturais, apoiadas na estratégia de indução da expansão urbana em direção aos bairros. Passado meio século, as preocupações dos técnicos, então, começaram a voltar-se para a área central da cidade, uma vez que “carente de incentivos e investimentos, a região estava em franca degradação” (CORRÊA, 2010, p. 14).

De natureza similar ao Marco Zero, foi na área do entorno do Paço Municipal que teve início a primeira etapa do Programa Novo Centro por meio da revitalização da Rua Riachuelo: as obras compreenderam a reforma das calçadas, melhoria da iluminação pública, instalação de câmaras de monitoramento, paisagismo, instalação de rede subterrânea de cabos, assim como sinalização turística. Tais melhorias foram estendidas a outras ruas do entorno, incluindo-se a Rua São Francisco. Nessa nova iniciativa, além do caráter de construção de um novo cenário para as antigas ruas, percebe-se uma maior preocupação quanto à problemática da carência de habitantes na área. A equipe técnica responsável pela elaboração dos projetos apontou, na época de divulgação dos mesmos, a possibilidade de incentivos à reforma das edificações existentes, por meio de vantagens fiscais sobre os impostos. Por ser detentora de tradicional comércio - no segmento de roupas e móveis usados, sobretudo - a Rua Riachuelo também foi alvo de iniciativas em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e a Fecomércio-PR para consultorias aos comerciantes locais.

Todavia, em vistas dos não tão bem-sucedidos programas, por conseguinte, alguns anos depois, já em 2013, a necessidade de continuidade de iniciativas correlatas às anteriormente apresentadas, ainda era visível. Assim, a bem estabelecida parceria entre o IPPUC, a Regional da Matriz, o SEBRAE, a Fecomércio-PR, a empresa de tintas Coral e os proprietários dos imóveis possibilitou o prosseguimento de iniciativas vinculadas ao projeto “Tudo de Cor para Curitiba”, de 2005. A primeira intervenção, dessa vez, foi a pintura das fachadas de

edificações históricas, que, apesar de não parecer, originou-se de um estudo de cores que proporcionassem equilíbrio visual ao conjunto edificado, de modo a valorizar a memória arquitetônica da cidade, conforme relato do IPPUC (2013). Assim, a exemplo de outros casos espalhados pelo país - como em Salvador, São Paulo, Rio de Janeiro e Florianópolis, para citar alguns exemplos - à Tintas Coral, coube a doação de tintas, e, aos proprietários dos imóveis, a contratação de mão-de-obra especializada. Juntamente com a pintura do casario, empreendeu-se a capacitação dos comerciantes locais em relação à repaginação de vitrines e reorganização administrativa dos estabelecimentos (IPPUC, 2013). Tratou-se, assim, de mais uma das ações decorrentes do projeto “Tudo de Cor para Curitiba”, que iniciou com intervenções na Rua Marechal Deodoro - nos anos posteriores, as ações prolongaram-se para as ruas Riachuelo e São Francisco (Figuras 58 e 59).

Diante de todo esse quadro, pontua-se que, pouco tempo após a realização das obras, já proliferavam as reclamações de comerciantes locais acerca das pichações feitas nas edificações, uma vez que tampouco a instalação de câmeras de segurança conseguiu inibir a ação dos pichadores (Figura 60) (BENETTA, 2013).

Figura 58: Rua Riachuelo revitalizada, 2011.



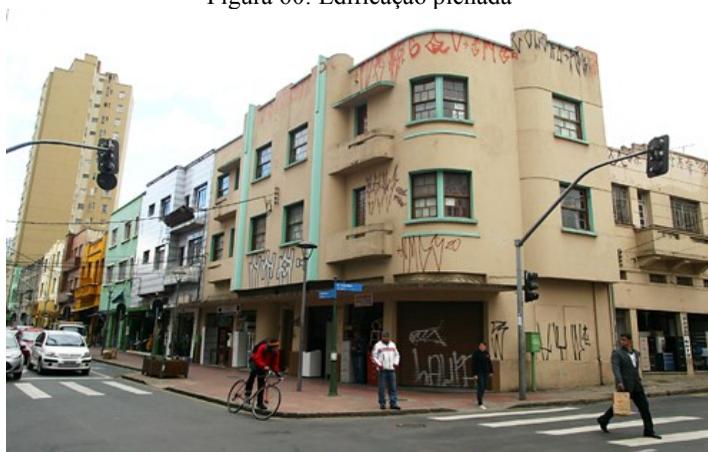
Fonte: CIRCULANDO POR CURITIBA (2011).

Figura 59: Edificação restaurada.



Fonte: a autora (2014).

Figura 60: Edificação pichada



Fonte: BENETTA (2013).

Ainda que se compreenda as “boas intenções” da intervenção, cabe, aqui, um questionamento acerca da real contribuição de um projeto que priorize a mera pintura de fachadas - apesar de existir a tentativa de aplicação de instrumentos com vistas à requalificação social da área. A exemplo do que tem ocorrido com os imóveis históricos da

cidade, outras áreas de Curitiba receberam tratamento semelhante: o mesmo programa foi responsável pela pintura de mais de 500 casas na Vila Torres - área de ocupação irregular e conhecida por seus altos índices de violência urbana. Além disso, tal ocupação é adjacente à Avenida das Torres, que configurou passagem obrigatória para aqueles que desembarcavam no Aeroporto Afonso Pena, em São José dos Pinhais, rumo a Curitiba para assistir aos jogos de futebol da Copa do Mundo. Trata-se, assim, de mais um dos multicoloridos cenários “para inglês ver”.

Diante disso, outras considerações são necessárias a respeito do patrimônio edificado e sua integração à vida contemporânea. Quanto a essa questão, autores como Meneses (2006, p. 53) reconhecem que as condições mais propícias para a imersão da inclusão social no campo do patrimônio cultural vinculam-se ao “reconhecimento da primazia do cotidiano e do universo do trabalho nas políticas de identificação, proteção e valorização” desse patrimônio. Para Gallo (2006), recolocar os bens patrimoniais no curso da vida contemporânea vai de encontro à museificação dos mesmos. Assim, museificar um edifício equivale à negação da memória ativa e criativa, isto é, aquela que visa à reincorporação do patrimônio histórico à cotidianidade. Nesse sentido, a também necessária flexibilidade nas intervenções já foi promulgada e referenciada em documentos como a Carta de Brasília, de 1995, cujo trecho, a seguir, segue transcrito.

A intervenção contemporânea deve resgatar o caráter do edifício ou do conjunto - destarte rubricando sua autenticidade - sem transformar sua essência e equilíbrio, sem se deixar envolver em arbitriedades, mas enaltecendo seus valores. A adoção de novos usos para aqueles edifícios de valor cultural é factível sempre que exista reconhecimento apriorístico do edifício e diagnóstico preciso de quais as intervenções que ele aceita e suporta. Em todos os casos, é fundamental a qualidade da intervenção, e que os novos elementos a serem introduzidos sejam de caráter reversível e se harmonizem com o conjunto (IPHAN, 2014).

Ademais, de acordo com Gehl (2013), as áreas detentoras de usos prolongados e inseridos na cotidianidade local, como o habitacional, apresentam um reforço maior da segurança real e da percebida também durante a noite, uma vez que, nesses locais, as luzes das janelas sinalizam de que há pessoas por perto. O arquiteto cita o exemplo do centro de Copenhague, que, no final da tarde de um dia de semana, no inverno, uma pessoa que por ali caminha pode perceber a reconfortante presença de cerca de sete mil janelas iluminadas.

Por sua vez, a Rua São Francisco tem vivenciado processos semelhantes aos de sua vizinha, a Rua Riachuelo. Também localizada no coração da cidade, é uma das ruas mais antigas da capital: no decorrer de sua longa história de vida, a Rua São Francisco já se chamou Rua do Hospício, do Riachuelo e do Terço; contudo, a mais antiga denominação - Rua do Fogo - data de 1786. O nome atual também vem de longa data: de 1867. Devido à historicidade a ela inerente, a tão difamada rua também foi incluída nas iniciativas de melhoria do espaço urbano visando à recepção dos turistas da Copa do Mundo: foram contemplados restaurantes localizados no centro histórico de Curitiba e que aderiram ao “Projeto de Revitalização do Entorno do Paço da Liberdade” - mediante a restauração de fachadas e monumentos, buscava-se o resgate da cultura e história locais (CORRÊA, 2010).

A partir desse contexto, foi entregue à população, em dezembro de 2012, o terceiro eixo do projeto que também compõe o Programa Novo Centro, da Prefeitura Municipal. Segundo Bortolini (2012), o programa baseou-se em um estudo de identificação de quatro eixos, considerados degradados, da área central da cidade: o primeiro refere-se à área das praças Tiradentes e Generoso Marques, denominado Eixo Histórico - área já detentora de um processo de revitalização e transformação do antigo Paço Municipal em Sesc Paço da Liberdade, anos antes; o segundo eixo definido, da Rua Riachuelo, foi denominado Eixo Conceito devido ao fato de a rua abrigar grande quantidade de estabelecimentos que comercializam móveis usados; o terceiro eixo é o da Rua São Francisco, e foi chamado de Eixo Gastronômico, com vistas ao fortalecimento e incremento dos bares e restaurantes ali existentes; por fim, o último eixo é o da Rua Barão do Cerro Azul, denominado Eixo de Serviços Especializados.

Em relação, especificamente ao eixo referente à Rua São Francisco, o mesmo contou com a restauração de fachadas, nova iluminação e pavimentação, além de calçadas mais largas - parte da calçada histórica, composta de grandes blocos de basalto, foi preservada (BORTOLINI, 2012). Essa intervenção exemplifica o intuito principal

do programa Novo Centro: a criação de novos atrativos urbanos em cooperação com a sociedade civil. Para a Rua São Francisco, especificamente, buscava-se, por meio da iniciativa, aumentar a segurança local e, ao mesmo tempo, promover maior circulação de pessoas. Com isso, percebe-se que - em virtude do caráter das entidades consultadas e cooperadoras com o programa - o mesmo buscou, principalmente, o fortalecimento e incremento dos usos comercial e de serviços nos diferentes eixos. Obviamente, esperou-se um aumento na segurança pública, visando, sobretudo, a uma maior movimentação no comércio existente, bem como a atração de novos estabelecimentos (Figura 61).

Figura 61: Rua São Francisco após a última revitalização.



Fonte: a autora (2014).

Assim, é importante mencionar que, de modo geral, os investimentos na área que contempla o entorno das ruas Riachuelo e São Francisco - que, diga-se de passagem, é bem infraestruturada - nunca foram pequenos. Em outubro de 2014, por exemplo, recursos do governo federal foram alocados mediante uma parceria firmada entre a Fundação Cultural de Curitiba (FCC) e o IPHAN no Paraná, com o objetivo de revitalizar o setor histórico de Curitiba. O acordo, integrante do PAC das Cidades Históricas, previa investimentos na ordem dos R\$ 56 milhões de reais - com contrapartida de R\$ 15,8 milhões do município - para obras de restauração de espaços históricos e culturais

dessa área da cidade. Além disso, buscava-se implantar mecanismos de incentivos fiscais a imóveis que aderissem ao projeto, de modo semelhante ao que foi feito no entorno do Paço Municipal, mediante a redução do IPTU, entre outros. Os projetos, sob responsabilidade do IPPUC, destinavam-se à criação de um novo circuito de turismo, com o funcionamento de antigos bondes que serviriam ao transporte coletivo, assim como de réplicas de veículos que já circularam na cidade (FCC, 2011). Além dessas iniciativas, encontra-se atuante na área, uma profícua rede de empresários do centro histórico que, nos últimos anos, por meio de colaborações mútuas, têm empreendido esforços com vistas a capacitações coletivas e à melhoria do entorno próximo.

Contudo, diante da subutilização da infraestrutura existente, bem como da grande deterioração de seus espaços públicos, outro cenário também passou a se conformar na Rua São Francisco, recentemente - no ano de 2014. Uma vez que a área também é composta por cidadãos que temem pela crescente degradação e insegurança pública, os mesmos decidiram “colocar a mão na massa”, literalmente. Conforme Brugnolo (2014), a iniciativa adveio da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu e resultou na criação da Praça de Bolso do Ciclista, que, assim, tomou forma a partir do objetivo dos ativistas de conferir uso a um terreno baldio de 130m² localizado no coração da cidade - na esquina das ruas São Francisco e Presidente Farias. A ideia guarda relação com os *pocket parks* e se configura como uma praça menor que as convencionais, por isso, a denominação que ganhou. O terreno foi cedido pela própria Prefeitura, que se responsabilizou pela elaboração do projeto da praça e pela doação de parte dos materiais e equipamentos necessários; a execução coube a voluntários, que conseguiram levar a cabo uma iniciativa que, se dependesse somente de processos licitatórios e recursos públicos, poderia se estender por um longo tempo (Figuras 62 a 64).

Figura 62: Praça de Bolso do Ciclista em execução.



Fonte: a autora (2014).

Figura 63: Praça de Bolso do Ciclista em execução.



Fonte: CURITIBA (2014).

Figura 64: Praça de Bolso do Ciclista finalizada.



Fonte: NOGUEIRA (2015).

Apesar de intervenções como essa já constarem na paisagem curitibana ao longo dos últimos anos, há que se dizer que, no centro de Curitiba, trata-se de algo diferente, visto que se trata de uma área densamente construída, com poucos terrenos vagos. E, além do caráter inovador quanto à sua execução, a praça tem se mostrado um local propulsor de sociabilidades por meio da realização de eventos, feiras e apresentações artísticas que prolongam o período de permanência de pessoas em uma área também marcada, fortemente, por suas ausências.

Ademais, a execução de um espaço público por aqueles que dele irão usufruir reforça a prática da cidadania, mas, sobretudo, intensifica a sensação de pertença dos mesmos em relação à cidade em que vivem. Além disso, ainda que não esteja relacionada a um planejamento específico para o local, trata-se de uma intervenção que merece destaque e relevância no cenário que se delinea para a área Central de Curitiba e seus espaços públicos negligenciados, pois revela que a força da população, muitas vezes, pode ultrapassar aquilo que, oficialmente, seria responsabilidade do planejamento urbano local.

Contudo, no momento de escrita do presente texto, em maio de 2015, uma reportagem publicada em periódico local revela um cenário que guarda grandes semelhanças com aquele verificado na vizinha Riachuelo após sua revitalização. Infelizmente, apesar da iniciativa positiva de execução da nova praça, efeitos opostos passaram a ocorrer: têm proliferado reclamações da vizinhança devido ao grande barulho e arruaças feitas até altas horas, assim como devido à presença de traficantes de drogas na área, que, segundo as queixas, mudou de público frequentador (CASTILHO, 2015). Diante desse quadro, o novo -

mas não tão novo - problema, levou o Poder Público a reforçar a segurança no local: atualmente, viaturas, agentes armados e cães têm feito a ronda na Rua São Francisco (Figura 65).

Figura 65: Agentes armados, viaturas e cães circulam no entorno da nova praça.



Fonte: CASTILHO (2015).

Entretanto, conforme nos lembra a reportagem, trata-se de um espaço público, e, portanto, aberto também a “diferentes públicos”; ademais, ainda que tais conflitos sejam perturbadores da tranquilidade urbana, nos levam a refletir acerca do antigo embate entre periferia e centro na disputa pelo espaço urbano.

5.2.3 O Largo da Ordem

No imaginário popular curitibano, ao se falar em “centro histórico” é, geralmente, a área do Largo da Ordem (Figura 66) que é buscada na memória; ainda que, curiosamente, a mesma não faça parte do bairro Centro, mas do bairro São Francisco. Todavia, entende-se o porquê de assim ser denominada essa área de Curitiba, visto que o conceito de centro histórico, geralmente, está vinculado aos primeiros

núcleos urbanos de uma cidade, bem como à consequente valorização de seu passado. Contudo, apesar de se entender a importância das primeiras áreas de uma cidade, conforme Vargas e Castilho (2006), trata-se de algo que se cristaliza como se a contribuição das demais áreas da cidade para o desenvolvimento urbano da mesma não compusesse, também, o seu passado.

Figura 66: Vista geral do Largo da Ordem, em primeiro plano.



Fonte: IPPUC (2009).

Em suma, o valor dessa área para a história da conformação de Curitiba diz respeito à presença do maior conjunto de casarões do final do século XIX e início do século XX. Ademais, o largo, que, hoje, é denominado Largo Coronel Enéas, assim como outros antigos espaços da cidade, já passou por outras denominações. Considerado, desde o início, um espaço aglutinador de vivências, configurava-se como passagem obrigatória para aqueles que transitavam entre a Igreja Matriz, a Igreja do Rosário e a Rua do Fogo (atual Rua São Francisco). Devido a isso, a área conheceu inúmeros acontecimentos sociais, sobretudo, de cunho religioso.

Além disso, o largo era bastante procurado pela população que ali chegava para acessar uma das fontes de água que abasteciam a cidade - a construção de um chafariz para captação de água deu-se no final do século XIX, sendo demolido na década de 1910, quando Curitiba passou a ser servida por redes de água e esgoto. A área também já foi profícua

zona comercial e ponto de parada dos camponeses que vinham das colônias periféricas para comercializar seus produtos; no largo, encontrava-se, também, um bebedouro, construído nos anos de 1930, utilizado pelos animais desses trabalhadores que ali aportavam (BARZ; BOSCHILIA, s.d.).

Foi, no entanto, somente a partir da década de 1970 que a área foi contemplada em um “setor especial de preservação”, por meio da criação do Setor Histórico, pelo Decreto nº 1160/71, abrangendo, assim, uma área conformada pelas seguintes ruas e praças: Praça João Cândido, Av. Jaime Reis, Rua Kellers, Praça Garibaldi, Al. Dr. Muricy, Rua do Rosário, Rua Dr. Claudino dos Santos, Largo Coronel Enéas, Rua Mateus Leme, Rua São Francisco, Travessa Julio de Campos, Praça José Borges de Macedo, Praça Generoso Marques e Rua Riachuelo.

Conforme visto, Curitiba, ao longo de sua história, tem se destacado por contar com projetos e iniciativas que visavam conferir-lhe feição de capital moderna. Contudo, sabe-se que foi somente no período entre o Plano Preliminar de Urbanismo, de 1965, a criação do IPPUC e o plano diretor do ano posterior, que se iniciou, realmente, um processo mais contundente de planejamento urbano. Assim, na época de delimitação do Setor Histórico, priorizou-se a implementação de ações atrativas de pessoas a essa área, como eventos culturais e feiras. Entretanto, de acordo com relato do próprio IPPUC (2009), é possível perceber que iniciativas como essas, além de servirem ao propósito inicial de promoção de dinâmicas urbanas, também estiveram vinculadas, na época, a um intenso trabalho de *city marketing*, de modo a contribuir com a consolidação da imagem que se queria da cidade.

De todo modo, o período inicial de implementação do Plano Diretor de 1966 caracterizou-se pela intensa criação de espaços destinados ao uso cultural, muitos dos quais foram alocados em edificações que passaram por processos de restauro e posterior reciclagem para recebimento dos novos usos (IPPUC, 2004). A Fundação Cultural de Curitiba (FCC), por exemplo, foi criada naqueles anos - em janeiro de 1973 - com o objetivo de gerenciar as atividades nos novos espaços culturais, bem como os eventos que passaram a ocorrer em logradouros e pontos de encontro da cidade.

Além do caráter relativo à esfera do planejamento urbano do setor histórico de Curitiba - como um plano de revitalização para essa área da cidade, elaborado pelo IPPUC nos anos 1970 - estão aquelas iniciativas atreladas ao desenho urbano da área em si, ou seja, aos projetos urbanos. Assim, antes de possuir a conformação atual de espaço prioritário à circulação de pedestres, o largo também foi palco de inúmeros embates

entre os que se mostravam a favor da iniciativa e aqueles a ela contrários. É interessante perceber que, de modo semelhante ao que ocorreu com a proibição de circulação de carros em parte da Rua XV de Novembro, a área do Largo da Ordem, hoje exclusiva para pedestres, também enfrentou posições contrárias até ganhar essa configuração. Com isso, percebe-se que propostas de caráter inovador nem sempre foram recebidas com acenos de boas-vindas na cidade.

Em reportagem da época, publicada no jornal “Gazeta do Povo”, de fevereiro de 1980, anunciou-se o fechamento da área, que deveria, assim, ser exclusiva aos pedestres. Para tanto, optou-se pelo fechamento das ruas Mateus Leme, Claudino dos Santos e São Francisco, as quais convergem para a área do largo. A revitalização empreendida, durante gestão do prefeito Jaime Lerner, priorizou a construção de um novo cenário para o Largo da Ordem, mediante a implantação de redes de energia elétrica subterrâneas e instalação de iluminação com réplicas de lâmpões do século XIX nas fachadas das edificações históricas; quanto aos novos calçadões, os mesmos foram executados com pedras de paralelepípedos e matacões (Figura 67). Já nesse artigo, descreveu-se o descontentamento de comerciantes da região, que não aprovaram a iniciativa de fechamento do largo, temendo a diminuição do movimento de clientes em seus estabelecimentos, que, assim, procurariam o local apenas para passeios esporádicos (SETOR HISTÓRICO..., 1980).

Figura 67: Revitalização do Largo da Ordem, 1980.



Fonte: REVITALIZAÇÃO... (1980).

Contudo, em reportagem de mês posterior ao artigo acima mencionado, de 18 de março de 1980, o texto já se revelava otimista, ao mencionar que, mesmo com as mudanças em andamento, acreditava-se que o Largo da Ordem sempre exerceria atração sobre os curitibanos que, ali, buscariam reencontrar o seu passado (DESTEFANI, 1980).

Em outro artigo da época, desta vez do jornal “O Estado do Paraná”, de 1983, atesta-se que, realmente, o Largo da Ordem enfrentou ferrenhas críticas de diversos comerciantes que ali mantinham seus estabelecimentos. Conta-se que, para restringir o acesso de veículos motorizados à área, optou-se pela instalação de correntes, abertas somente em ocasiões necessárias. Segundo Millarch (1983), tal feito alterou os ânimos de proprietários locais contrários à intervenção, que, exaltados, arrebentaram as correntes, arrombaram o portão de acesso e danificaram as floreiras instaladas no local, de modo que a área pública retornasse à sua anterior função: de um estacionamento, que, curiosamente, já contava até mesmo com manobristas que orientavam a formação de filas triplas.

Apesar de percalços como esses mencionados, o Largo da Ordem, até o início dos anos 1990, foi importante ponto de encontro noturno da boemia curitibana. Contudo, a exemplo de outros espaços históricos da cidade, com o passar dos anos, vivenciou um processo de decadência, tornando-se local propício à ocorrência de assaltos e vendas de drogas ilícitas. Nesse sentido, naquela mesma década, o Poder Público empreendeu intensos esforços no sentido de devolver ao espaço a vitalidade que o mesmo havia perdido. Assim, além de novas iniciativas de readequação da infraestrutura urbana existente, bem como do patrimônio histórico local, viabilizou-se a construção de um centro cultural para essa área da cidade, com o objetivo de disseminar a cultura curitibana, por meio da realização de palestras, exposições e apresentações artísticas, além de manutenção de importante acervo histórico da cidade - nasceu, assim, o Memorial de Curitiba, inaugurado em 1996, de modo a compor a gama de espaços culturais nessa área, ao lado da Casa Romário Martins, Solar do Rosário, Palácio Garibaldi, entre outros.

Além dos equipamentos mencionados, outro projeto de cunho cultural foi pensado, nos anos 1990, para o entorno dessa área da cidade: a sede própria da Cinemateca de Curitiba, que, na sua criação, na década de 1970, funcionou nas locações do Museu Guido Viaro. A nova estrutura passou a contar com mais de mil metros quadrados de área construída, com um auditório anexo com capacidade para cem pessoas, além de salas especiais (RIBEIRO, 1996). A implantação da

Cinemateca, na Rua Presidente Carlos Cavalcanti - entorno próximo do Largo da Ordem - trata-se de importante iniciativa empreendida, visto que, com o passar dos anos, cada vez mais tem desaparecido os cinemas de rua da cidade, deslocados para os *shopping centers*.

Todavia, mesmo com a realização de iniciativas como essas, infelizmente, como também é esperado em espaços que promovem grande aglomeração de pessoas para ações de recreação ou eventos festivos, o largo sofreu novamente, e em inúmeras situações, atos de vandalismo e deterioração de sua infraestrutura. Desse modo, conforme anteriormente mencionado, no final da década de 1990, quando o espaço retomou seu aspecto de espaço agregador de jovens, muito se reclamou a respeito da quantidade de lixo deixado no local. Segundo os jornais do período, as paredes das edificações históricas existentes também passaram a se tornar mictórios públicos e alvos de pichações - tais ações, conforme consta nos relatos, ocorriam, sobretudo, nos finais de semana (MARTINS, 1999).

Além disso, apesar de o Largo da Ordem, ao contrário de outros espaços centrais, apresentar grande dinamicidade urbana em horários fora dos estritamente comerciais, continua a se deparar com a degradação de seu patrimônio edificado, que, assim, torna-se vítima indefesa de ações de vandalismo (Figura 68).

Figura 68: Edificações ociosas e degradadas no Largo da Ordem.



Fonte: a autora (2014).

5.2.3.1 Carnavalização no Largo

A partir de outra perspectiva, mas ainda dando continuidade à discussão acerca da arquitetura histórica dessa área específica da cidade, infelizmente, e de modo semelhante àquilo que tem ocorrido em outros centros históricos brasileiros, significativa parcela de seu patrimônio construído também vem passando por um processo de “carnavalização”⁷ de suas fachadas. Ainda que se entenda ser, nos dias atuais, extremamente difícil utilizar produtos extraídos do local para a confecção da pintura das edificações - como, geralmente, ocorria em épocas passadas - há que se levar em consideração o fato de que tintas sintéticas, não feitas para edificações mais antigas, podem contribuir para a própria degradação de suas estruturas. De acordo com Brendle (2012), as edificações mais antigas são feitas de estruturas mais porosas e sensíveis, que, se revestidas com tintas sintéticas acrílicas ou vinílicas, por exemplo, pode induzir à formação de películas impermeabilizantes e, portanto, inibidoras de uma necessária evaporação de água, visto que possuem a resina como base.

Desse modo, apesar de a área do Largo da Ordem pertencer a uma zona direcionada ao seu caráter histórico - a legislação vigente instituiu para a área o Setor Especial Histórico da Lei nº 9800/00, cujo artigo específico é regulamentado pelo Decreto nº 185/00 - tal como já ocorreu em outros anos, as intervenções realizadas na área histórica de Curitiba têm se mostrado possuidoras de um caráter meramente cosmético, e, assim, têm saltado aos olhos de qualquer transeunte apressado (Figuras 69 e 70). Em parceria com empresas de tintas, são aplicadas cores vibrantes, de caráter duvidoso, que comprometem a fachada dos edifícios que foram objetos de tal iniciativa; e, mais que isso, comprometem sua própria estrutura e historicidade inerente. Recentemente, foi realizada a pintura de diversas fachadas na área do Largo da Ordem, compondo o projeto “Colorindo o Setor Histórico -

⁷ A carnavalização aplicada ao patrimônio arquitetônico refere-se à atribuição de características carnavalescas, por meio do emprego de cores fantasiosas, de modo a promover uma violação cromática de suas fachadas que não condiz com trabalhos apurados de prospecção, que, se devidamente seguidos, resultariam em alternativas completamente distintas das que têm sido realizadas. Quanto a intervenções desse tipo, amplamente difundidas em nosso país nos últimos anos, critica-se o fato de as mesmas se aterem somente à coloração das edificações, negligenciando-se aspectos importantes na constituição da materialidade do patrimônio edificado, a exemplo de casos em que são utilizadas tintas sintéticas acrílicas, como aquelas à base de látex (BRENDLE, 2012).

Tudo de cor para Curitiba”, parceria entre o Poder Público Municipal e as Tintas Coral.

Figura 69: Edificação, Largo da Ordem.



Fonte: a autora (2014).

Figura 70: Edificações, Largo da Ordem.



Fonte: a autora (2014).

Assim, a despeito de importantes intervenções realizadas nessa área da cidade - anteriormente relatadas - percebe-se que a pintura de fachadas também tem se configurado como uma das maiores, senão a maior, intervenção ali ocorrida nos últimos anos. Diante desse cenário, cabe perguntar-se:

Qual pode ser, com efeito, o valor histórico de um edifício ou de um conjunto de edifícios se não tiverem a bela linearidade temporal tão pacientemente edificada pela história, tão pacientemente apreendida e conservada pela memória orgânica e pouco a pouco reduzida a uma abstração pelas memórias artificiais? Como se pode, sem esse suporte, construir o quadro de referência que dá o significado histórico a um monumento, a um conjunto urbano ou a uma aldeia antigos? (CHOAY, 2001, p. 229).

Para Argan (2005), a atribuição de valor e significado em um centro histórico não deve ser relativa somente aos monumentos históricos, mas, também, ao próprio tecido urbano existente, bem como às suas partes remanescentes. Porém, para que aconteça esse juízo de valor, há que se pensar no campo em que o mesmo se encontra, e que, para o autor, corresponde a um “campo muito dilatado pelas tendências atuais da historiografia artística com a adoção de metodologias sociológicas ou antropológicas” (ARGAN, 2005, p. 77).

Assim, para melhor apreender as questões contemporâneas concernentes à preservação de centros históricos, cabem importantes análises de estudiosos da esfera patrimonial que têm contribuído com suas oportunas reflexões. Primeiramente, busca-se apreender o sentido primeiro de uma intervenção na materialidade de uma edificação considerada patrimônio histórico. Em relação a isso, o filósofo francês Jeudy (2005) aponta para uma presumível constatação: a de que o ato de restaurar uma edificação corresponde a um desejo de conservação da mesma, de embelezamento local e/ou da manutenção de sua identidade. Contudo, seguindo a linha de pensamento do teórico da restauração John Ruskin, o autor atesta que esse ato pode também ser considerado uma forma de “embuste”. Diz-se isso, considerando-se o fato de que a restauração é um processo que pode ser avaliado como contraditório, uma vez que pode corresponder à maior destruição pela qual uma edificação pode passar. Esse pensamento embasa-se no pressuposto de

que intervir em um objeto edificado, passível de sofrer as ações do tempo, equivale a interferir em algo que é inerente a toda e qualquer edificação: o “sentido do movimento intrínseco” do seu destino (JEUDY, 2005, p. 86).

Essa discussão adentra, portanto, o universo da autenticidade, uma vez que se crê que o restauro de uma edificação equivale ao resgate de seu estado original - ou anterior - ou seja, almeja-se algo temporalmente impossível: sua imutabilidade. Ademais, quando uma edificação é restaurada, escolhe-se uma das diversas épocas pelas quais passou ao definir-se um recorte temporal passado para que seja “traído” ao presente, ainda que alegoricamente. Apesar disso, e em contraponto a essas visões, a sociedade contemporânea - sobretudo, a ocidental - continua embasada na ideia de intervenção de seu patrimônio construído mediante iniciativas de restauro de seus bens. Contudo, o maior problema pode residir no exagero de tais intervenções: é quando se recorre a processos de espetacularização do patrimônio arquitetônico, caracteristicamente pós-modernos. Eis as contradições inerentes ao patrimônio material e, conseqüentemente, às áreas dele detentoras.

De nada adianta conservar aquilo sobre o que não se tem memória. E para que haja memória de alguma coisa é preciso que haja recordação no sentido literal do termo, sentido esse que abrange o conhecimento e apropriação de algo sobre o que se tem sentimento. [...] Conservação sem apropriação de sentimento é conservação vazia e inútil. É conservação nostálgica que não forma os liames da identidade⁸ (GALLO, 2006, p. 98).

Nesse contexto, o passado existe somente na memória de um indivíduo, portanto, a temporalidade que é substancial é o presente (GALLO, 2006). Assim, é a substância do presente que permite estender o passado para os dias contemporâneos - e a preservação é um dos meios para alcançar tal particularidade. Nas palavras de Le Goff (2012,

⁸ Conforme texto da Carta de Brasília, de 1995, a identidade está vinculada ao pertencimento e à participação; desse modo, torna-se possível encontrarmos, por assim dizer, nosso lugar, nosso nome ou personalidade - algo que é realizado não de modo opositivo, mas pelos vínculos criados nesse processo (IPHAN, 2014).

p. 457), “a memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro”.

Podemos, pois, visitar, estudar, viver em espaços nos quais uma identidade endógena domina e mascara o antigo rosto da cidade. Uma cidade que está correndo entre o espaço de sua história (conservada e exibida) e o tempo do futuro (normatizado e globalizado), à qual parece faltar a prática de um presente que não seja o de usuários temporários: turistas, compradores, comerciantes, visitantes, empregados. Podemos, pois, visitar as ‘cidades históricas’, mas parece que lhes falta a prática da memória (MEMOLI, 2012, p. 92).

Para acessar a memória, entretanto, torna-se necessário, primeiramente, recorrer ao conjunto próprio de funções psíquicas - é graças a essas funções que se permite a atualização de impressões passadas (LE GOFF, 2012). Conforme o autor, a memória configura-se como um dos principais componentes da identidade, seja individual ou coletiva; além disso, a memória coletiva pode ser considerada, ainda, como um objeto de poder. Exemplo claro dessa questão é o fato de que, atualmente, nas sociedades ditas desenvolvidas, inúmeros arquivos encontram-se sob a vigilância constante dos governantes; nesse tipo de contexto, é importante salientar, o aperfeiçoamento incessante das novas técnicas e aparatos tem contribuído para que nada escape àquela memória que, outrora, tinha que contar apenas com si mesma.

Em relação à esfera patrimonial, Gallo (2006) reitera que somente se justifica a continuidade da vida de um bem se o mesmo restabelece relações com o presente, mesmo que tais relações se reportem a épocas anteriores. Ademais, continua o autor, o ato de preservar está alicerçado na memória e configura-se como “uma abordagem do passado a partir do presente e com vistas ao futuro”, ou seja, trata-se de uma ação com uma dimensão temporal a si intrínseca (GALLO, 2006, p. 98). Os conceitos de tempo diferem segundo a abordagem utilizada em cada contexto; assim, as ideias de tempo mudam de acordo com o sistema religioso, cultural e social adotados, sendo, além disso, determinados conforme o momento histórico vivenciado.

Nesse sentido, o tempo não é um conceito inerte ou imutável, mas aquilo que acompanha o desenrolar da vida - fato que, nos dias atuais, é

ainda mais visível devido à existência dos acelerados fluxos dos sistemas de comunicação e informação; pode-se dizer, portanto, que se trata de uma “nova realidade temporal”. Segundo Gallo (2006), essa nova realidade permeia um universo em que as intensas mudanças passam a prevalecer sobre o conteúdo dos objetos, bem como as rasas visualidades sobre os conceitos mais aprofundados. Assim, como exemplos desse campo estão aqueles papéis, de cunho preponderantemente pós-modernos, desempenhados pelas cidades-mercadoria apoiadas nas técnicas de *marketing* urbano e da apropriação perversa dos efeitos da globalização.

Na visão de Argan (2005), a partir da sua posição de historiador, a cidade deve ser vista - e conservada - em sua totalidade, e não apenas nas suas partes mais antigas, aquelas ditas históricas. Do período em que esteve à frente da Prefeitura de Roma, o autor traz importantes considerações:

Durante o período em que fui prefeito de Roma [...] me dei conta de que a proteção local circunscrita a uma área privilegiada da cidade, ainda que rigorosa, em nenhum caso é suficiente e de que os centros históricos só podem ser salvos, e não apenas prorrogados por algum tempo, no âmbito de uma política urbanística que considere de modo global todos os problemas da cidade e do território (ARGAN, 2005, p. 79).

Para Arantes (2002), a conservação não é uma forma neutra de ação, uma vez que engloba ações que podem afetar as fronteiras simbólicas dos lugares, ou seja, pode interferir nos lugares sociais que, com o passar do tempo, são reconfigurados pela vida cotidiana. Assim, as intervenções realizadas em sítios históricos podem fortalecer ou, até mesmo, enfraquecer e desestabilizar relações econômicas e de poder entre os distintos grupos sociais presentes em uma mesma cidade. É, portanto, o caso das revitalizações urbanas que fazem uso de iniciativas de segregação populacional, tão amplamente difundidas ao longo das últimas décadas.

De acordo com o autor, pode ser feita uma distinção conceitual entre o patrimônio como referência e o patrimônio como recurso. Ao tratá-lo como referência, alude-se aos sentidos enraizados às ações sociais conformadoras do bem cultural, ao seu caráter simbólico.

Conforme Arantes (2002), podem ser consideradas referências, os saberes e valores compartilhados pelos membros de um grupo social, por exemplo, assim como os objetos que os pertencem e os lugares em que esses valores são gerados. Por outro lado, quando é salientado o aspecto alegórico do patrimônio - isto é, quando se alude a outra época - está sendo feito uso do mesmo como recurso, passível de ser transformado de acordo com novas necessidades, reinventando-se tradições e identidades.

Desse modo, símbolo e alegoria podem ter sua predominância variada em um bem cultural de acordo com o contexto histórico ou práticas sociais que o envolvem. A respeito disso, o autor afirma que ambos convivem como possibilidades passíveis de realização; e, ainda que o caráter simbólico possa parecer mais sagrado que o alegórico, uma vez que está mais intrinsecamente vinculado ao objeto em si, as duas vertentes - a sagrada e a profana - convivem no interior de todos os bens considerados históricos. Portanto, ao serem formuladas políticas públicas patrimoniais, o conhecimento de tal propriedade possibilita que se favoreça uma convivência mais saudável entre o caráter simbólico, intrínseco ao bem, e as tendências sociais e de mercado, que, muitas vezes, priorizam somente o caráter alegórico do objeto patrimonial.

Assim, afora esses dilemas relativos à esfera da conservação patrimonial, Curitiba vem apresentando outro preocupante quadro em relação à questão, visto que não possui uma lei municipal de tombamento de imóveis - o que existe é um decreto que protege as Unidades de Interesse de Preservação (UIP's). A urgência de uma lei municipal específica para o patrimônio histórico tem ganhado maiores proporções há, pelo menos, cinco anos, desde que o decreto responsável pela política das UIP's passou a não ser suficiente para conter as derrubadas. Além disso, a Justiça tem favorecido diversos proprietários desses imóveis, devido ao fato de, simplesmente, o município não possuir lei alguma que os proteja verdadeiramente. Segundo Fernandes (2013), de meados do ano 2000 até 2013, pelo menos meia dezena de casas, então protegidas pelo município, foram derrubadas em nome da avidez de um mercado imobiliário que, assim como a cidade, cresce a cada dia.

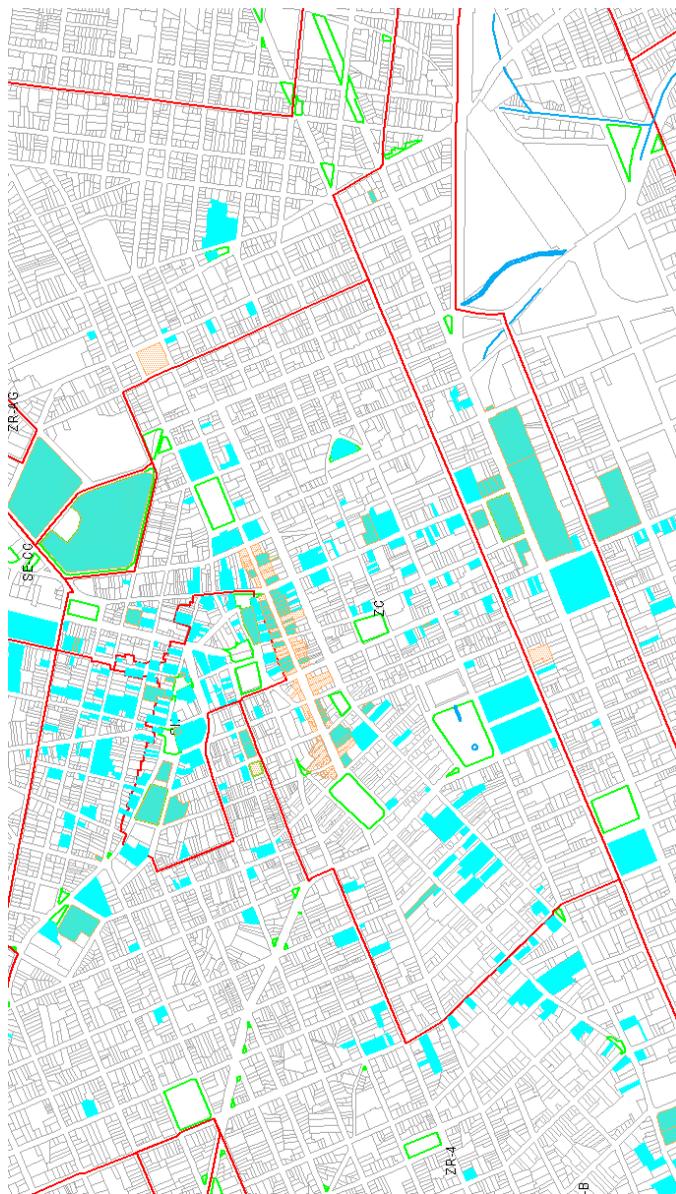
Diante desse quadro, somente no início de 2015, o então prefeito da cidade, Gustavo Fruet, assinou um projeto de lei de Proteção do Patrimônio Cultural de Curitiba. Enviada para a Câmara, a proposta prevê, entre outras questões, a implantação de instrumentos fiscais destinados à preservação do patrimônio cultural. O conteúdo do texto, concebido por equipes do IPPUC, FCC, Secretaria Municipal de

Urbanismo e Procuradoria Geral do Município, propõe a regulamentação de instrumentos de proteção, como o inventário, o tombamento, o registro e a vigilância. Atualmente, tem-se em Curitiba, aproximadamente, 600 imóveis que são considerados de interesse de preservação, e que, assim, estariam enquadrados na nova lei (CURITIBA, 2015b).

Não obstante isso, há outra questão delicada a ser tratada, urgentemente. Da mesma maneira que com a criação das UIP's, Curitiba ganhou destaque no que diz respeito à efetiva utilização do instrumento de Transferência de Potencial Construtivo das edificações protegidas para outras aptas a receber o potencial. Todavia, previsto no Plano Diretor de 2004, mas já regulamentado anos antes pelo município, o uso desse instrumento passou a ser feito de modo desenfreado pela própria Prefeitura, nos últimos anos. Desse modo, ocasionou-se a inflação do mercado, ou seja, colocando-se também como vendedora desse potencial, a Prefeitura tornou-se concorrente desleal dos proprietários dos imóveis componentes do patrimônio histórico da cidade (FERNANDES, 2013).

Comparando-se ao restante da cidade, a área central de Curitiba possui um patrimônio arquitetônico extremamente significativo. Conforme demonstrado no mapa a seguir (Figura 71), em que estão destacadas as edificações consideradas UIP's (na cor azul) e aquelas que são tombadas (textura laranja) - percebe-se que a localização das mesmas extrapola o Setor Especial Histórico, bem como a própria Zona Central (ZC) do zoneamento vigente, conformando uma área de abrangência muito maior. Tal fator constitui-se em uma das principais variáveis que conduziram à opção pela área central, e não o bairro Centro, para objeto da presente pesquisa. Assim, visto que a questão patrimonial é de grande relevância para o desenvolvimento e significado histórico da cidade, torna-se urgente ampliar e regulamentar mecanismos mais efetivos para sua conservação.

Figura 71: UIP's e edificações tombadas nas zonas urbanas - mapa ilustrativo, sem escala.



Fonte: Setor de Patrimônio Histórico, IPPUC (2013).

5.2.4 A Rua 24 Horas

O próximo projeto a ser analisado diz respeito a uma nova maneira de intervir no espaço urbano, além de transportar-nos décadas à frente, já nos anos 1990. Assim, se, nos anos 1970, a instrumentalização de diretrizes destacou-se no “modo de fazer” do planejamento curitibano, a década posterior caracterizou-se, principalmente, pela descentralização administrativa. Contudo, foi na década de 1990 que, diante da escassez de recursos públicos para dar continuidade aos investimentos realizados, optou-se pela concretização de parcerias com a iniciativa privada. Nesse contexto, um dos exemplos mais contundentes de projeto urbano alicerçado em parceria com a iniciativa privada é a Rua 24 Horas (IPPUC, 2009).

Contemplando 2400m² e 120m de extensão, a Rua 24 Horas (Figura 72) é formada por um grande espaço coberto, com estrutura de arcos metálicos e cobertura de vidro, e lojas dispostas ao longo de uma circulação central, lembrando as galerias parisienses do século XIX. O projeto é de autoria dos arquitetos Abrão Assad, Célia Bim e Simone Soares, do IPPUC, sendo que, à Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), coube a responsabilidade pela comercialização das lojas, viabilizando o sistema de parceria com a iniciativa privada. O objetivo proposto, inicialmente, era nobre: oferecer comércio e serviços durante as 24h do dia e, desse modo, conferir vivacidade a essa área da cidade também no período noturno.

Figura 72: Entrada da Rua 24 Horas, Rua Visconde de Nácar.



Fonte: a autora (2015).

A proposta, advinda de uma das gestões de Lerner, mostrava-se inovadora e ganhou as páginas de jornais e revistas da época. Conforme reportagem publicada na “Revista Panorama”, de 1989, havia a promessa de uma rua que funcionaria ininterruptamente (LERNER..., 1989). Assim, ao contrário do que ocorreu com as intervenções de espaços públicos transformados em prioritários aos pedestres, como os anteriormente mencionados - Rua XV de Novembro e Largo da Ordem - o novo conceito de rua fechada contou, de imediato, com o apoio de empresários locais. Situada no miolo da primeira quadra da pequena Rua Coronel Menna Barreto Monclaro - ruela que ocupava apenas meio quarteirão - entre as ruas Comendador Araújo e Emiliano Perneta, com acessos pelas ruas Visconde de Nácar e Visconde do Rio Branco, a Rua 24 Horas era uma grande aposta de Lerner. O arquiteto e prefeito acreditava que a cidade teria, então, a exemplo do calçadão da Rua XV, outro projeto pioneiro feito para “exportação”.

A intervenção tratava-se de uma “acupuntura urbana” que, depois, a própria iniciativa privada se encarregaria do restante. Assim, para alocar os futuros estabelecimentos, a Rua 24 Horas foi dividida em 42 módulos de, aproximadamente, 14m² cada (com dois pavimentos: térreo e mezanino), nas laterais e uma passagem central, de 5m de largura, para a circulação dos pedestres consumidores. As obras da nova rua tomaram quase um ano para serem executadas, transformando-a em uma espécie de *shopping center* a céu aberto e um novo ponto turístico para a capital paranaense. De acordo com Corrêa (1991), o inovador conceito deveria atender, portanto, àquelas pessoas que possuíam os dias inteiros preenchidos pelo trabalho, restando somente as noites e madrugadas para fazer compras de artigos necessários ou supérfluos - para tanto, produtos de diferentes naturezas deveriam estar presentes nas lojas da rua.

Em reportagens da época, percebe-se a existência de uma grande gama de lojas prontas para atender consumidores em suas mais variadas necessidades e caprichos. Conforme artigo da “Revista Projeto”, de 1992, ou seja, em momento posterior à inauguração, consta que, após a realização de três licitações, foram definidos os ocupantes de suas lojas: livraria, papelaria, café colonial, antiquário, perfumaria, floricultura, chaveiro, sorveteria, mercearia, pizzaria, lanchonete, laboratório fotográfico, panificadora, agência de turismo, caixa automático de banco, loja de confecções, entre outros. Além desses, pretendia-se incluir, posteriormente, consultórios médicos e odontológicos, com plantões permanentes (RUA..., 1992).

5.2.4.1 De inovação a fracasso: a cronologia de uma rua

O projeto da Rua 24 Horas data, assim, de 1989, ao passo que sua inauguração deu-se dois anos depois, em 11 de setembro de 1991, transformando-se em um novo símbolo para a cidade e concorrido ponto turístico, afinal, tratava-se da primeira rua do país com serviços disponibilizados durante as 24 horas do dia, todos os dias da semana. De modo a caracterizar, visualmente, as duas entradas da rua, foram confeccionados relógios estilizados, de dois metros de diâmetros, instalados a dez metros de altura - diferentemente dos relógios tradicionais, o ponteiro maior marca as horas e leva 24 horas para dar uma volta total.

A inauguração da Rua 24 Horas, pode-se dizer, fez parte de um período em que a espetacularização urbana já estava na ordem do dia:

ainda que não tenha havido um ato solene de inauguração, a abertura da rua deu-se em meio a espetáculos musicais e aplausos acalorados ao inventivo prefeito que, em breves palavras, previa que aquele equipamento deveria facilitar a vida da população curitibana. Contudo, apesar de a iniciativa ter se mostrado, realmente, inovadora e distinta daquelas realizadas, até então, na cidade e no restante do país, o que se seguiu, nos anos seguintes, foi uma progressiva perda de magnitude da nova rua: o ponto comercial diferenciado não se mostrou tão tentador para os curitibanos; ao que parece, a Rua 24 Horas agradou mais os turistas que ali, casualmente, chegavam.

Diante desse cenário, o descontentamento dos empresários instalados no local conduziu ao encerramento de suas atividades e, por fim, ao próprio “fechamento” da rua. Oficialmente, em 2007, a Prefeitura decidiu por esse fechamento, mediante a justificativa da deterioração do espaço, visto que o mesmo já necessitava passar por reformas. Nos seus períodos de abandono e degradação, a rua foi, inclusive, abrigo para moradores de rua, bem como para consumidores de drogas e outras atividades ilícitas.

Em abril do ano seguinte, 2008, foi realizada a primeira licitação, com vistas a encontrar um novo administrador para a rua; todavia, nenhuma empresa mostrou-se interessada pela empreitada. Em julho, novo edital foi lançado, com prorrogação até outubro, porém, novamente, sem empresas interessadas. Assim, em novembro daquele mesmo ano, a Prefeitura optou por cancelar a licitação e, ela mesma, assumir a obra, com a promessa de que a rua seria, finalmente, reaberta em agosto de 2009.

Entretanto, já em dezembro de 2009, novas modificações no processo levaram o Poder Público local a anunciar nova licitação, porém, dessa vez, com previsão de abertura da rua para final de 2010 ou início de 2011. Assim, em março de 2010, a comissão de licitação da URBS aceitou a proposta elaborada pelo consórcio M. Camargo Corretora de Imóveis Ltda. para administração e exploração comercial da Rua 24 Horas; as obras iniciaram-se em junho daquele ano, com término em junho de 2011. Enfim, no dia 11 de novembro de 2011, às 11 horas, a Rua 24 Horas foi, oficialmente, reinaugurada (Figura 73).

Figura 73: Lojas da Rua 24 Horas.



Fonte: IPPUC (2015a).

Atualmente, de modo contraditório ao seu propósito maior, a rua não contempla mais as 24 horas do dia: de acordo com entrevistas realizadas com comerciantes do local, no início de 2015, constatou-se que a mesma funciona todos os dias da semana, mas alguns estabelecimentos permanecem abertos até, no máximo, às 22h, enquanto outros, somente até às 19h.

Diante desse panorama, percebe-se que a ideia de Lerner, ao criar a Rua 24 Horas, ia ao encontro das premissas, aqui arduamente defendidas, da manutenção de uma dinamicidade urbana que se estenda além do horário comercial, visto que a área central de Curitiba já vinha, naqueles anos, apresentando essa problemática. Até os anos 1960, aproximadamente, a cidade era vivenciada de modo mais intenso pelas pessoas, que não ficavam aprisionadas em casa assistindo à televisão - hábito que surgiu após essa época - e, portanto, iam às ruas praticar o *footing*. Além disso, havia os bares e os saudosos cinemas de rua, que convidavam a população curitibana a vivenciar a cidade em outros horários, fora daqueles estritamente comerciais.

Porém, com o passar dos anos, a realidade, nesse sentido, foi se transformando substancialmente e a área central de Curitiba, aos poucos, deixou de ser tão aprazível durante as noites e finais de semana. Mediante isso, entende-se que o conceito que Lerner defendia era

plenamente louvável; porém, o problema, ao que parece, esteve no *modus operandi*. Criar uma rua que funcionasse durante as 24 horas de todos os dias da semana foi um lance de mestre, que, entretanto, deixou escapar um elemento primordial para o seu completo funcionamento: as pessoas que iriam até a Rua 24 Horas, para vivenciar o aprazível local como se fosse um prolongamento de suas casas, deveriam ir a pé até lá. Mas e cadê essas pessoas?

5.2.4.2 A população ainda moradora do Centro

A Rua 24 Horas encontra-se dentro de uma zona urbana caracterizada, principalmente, pelo uso comercial: a Zona Central (ZC) da legislação vigente. Ainda que se encontrem iniciativas relativas ao incentivo do uso residencial na área, as mesmas são esparsas e não têm se mostrado profícuas. É por isso que, para autores como Borja (2014), também o comércio necessita de conceitos como proximidade e diversidade; ademais, se a tendência dos centros urbanos for expulsar sua população residente e consumidora devido a pressões do próprio mercado imobiliário, a cidade também tende a perder sua seiva vital. Assim, converter as áreas centrais em centros administrativos ou turísticos equivale a expropriar os cidadãos de sua cidade, de modo que não se sintam parte dela.

Sabe-se que a área central de Curitiba foi, paulatinamente, perdendo habitantes para novas áreas mais atrativas para moradia, uma vez que os grandes deslocamentos populacionais realizados por pessoas que moram distantes de seu local de trabalho revelam uma dinâmica que o planejamento curitibano não contemplou em sua totalidade. Se, de um lado, estão os condomínios residenciais horizontais - localizados, sobretudo, no noroeste da cidade - por outro, estão as moradias do Programa Minha Casa Minha Vida, principalmente na região Sul de Curitiba. Desse modo, nesse segundo quesito, a malha urbana expande-se para uma área de menor custo da terra, mas menos dotada de infraestrutura; assim, constata-se, hoje, o adensamento de grandes áreas distintas daquelas previstas pelo Plano de 1966, que seriam ao longo dos eixos estruturais (KOMARCHESQUI, 2014).

O grande problema, todavia, diz respeito ao fato de que o adensamento de tais áreas não veio plenamente acompanhado de redes de infraestrutura e equipamentos básicos. Nesse sentido, uma das alternativas encontradas por estudiosos do tema seria, por exemplo, a implantação de programas de locação social em imóveis abandonados

da área central da cidade - destinando-os a famílias de baixa renda - ou, ainda, a criação de Zonas Especiais de Interesse Social também nessa área, que, apesar de ser totalmente estruturada, apresenta alto grau de edifícios ociosos, se comparada ao restante da cidade.

Contudo, há alguns anos, o Poder Público tem se mostrado, de certo modo, sensibilizado com o decréscimo de habitantes no centro da cidade. Porém, apesar de existirem esforços pontuais para atração de moradores à área, dados disponibilizados pelo próprio IPPUC (2014), indicam que nem tudo é como tem sido apregoado. A partir da análise desses dados - visíveis em listas com os dez bairros mais populosos de Curitiba nas últimas décadas - o bairro Centro possuía, na década de 1970, o maior número de habitantes entre os bairros da cidade. Porém, décadas depois, tal número passou a decrescer, visivelmente, relegando-o a posições mais baixas, sendo que, em meados dos anos 1990, o Centro já havia desaparecido do ranking (Tabelas 01 a 03).

Apesar disso, o bairro apresenta a maior taxa de densidade da cidade, de 113,56; contudo, conforme o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do ano de 2010, o centro de Curitiba possuía 37.283 habitantes - número similar, portanto, àquele apresentado nos anos 1970, que era de 37.086 habitantes - mas que, entretanto, encontra-se bem abaixo do último colocado da lista dos dez bairros mais populosos: o Pinheirinho, que conta com 50.401 habitantes (IPPUC, 2014).

Tabela 01: Dez bairros mais populosos de Curitiba: décadas de 1970 e 1980.

Posição	1970		1980	
	Bairros	População	Bairros	População
1º	Centro	37.086	Boqueirão	52.668
2º	Boqueirão	27.003	Cidade Industrial	45.904
3º	Portão	25.749	Cajuru	45.425
4º	Água Verde	25.114	Centro	42.371
5º	Cidade Industrial	21.973	Xaxim	38.529
6º	Novo Mundo	20.768	Novo Mundo	35.238
7º	Rebouças	20.058	Portão	33.511
8º	Uberaba	18.211	Capão Raso	32.757
9º	Capão Raso	18.071	Pinheirinho	32.139
10º	Mercês	17.413	Água Verde	31.979

Fonte: IPPUC (2014).

Tabela 02: Dez bairros mais populosos de Curitiba: década de 1990.

Posição	1991		1996	
	Bairros	População	Bairros	População
1º	Cidade Industrial	116.001	Cidade Industrial	150.985
2º	Cajuru	76.384	Sítio Cercado	89.034
3º	Boqueirão	64.086	Cajuru	84.286
4º	Sítio Cercado	52.498	Boqueirão	66.462
5º	Xaxim	46.754	Xaxim	50.237
6º	Água Verde	45.438	Água Verde	49.863
7º	Pinheirinho	44.070	Pinheirinho	48.036
8º	Alto Boqueirão	43.280	Alto Boqueirão	47.619
9º	Novo Mundo	38.188	Uberaba	45.676
10º	Centro	37.003	Novo Mundo	40.770

Fonte: IPPUC (2014).

Tabela 03: Dez bairros mais populosos de Curitiba: décadas de 2000 e 2010.

Posição	2000		2010	
	Bairros	População	Bairros	População
1º	Cidade Industrial	157.461	Cidade Industrial	172.822
2º	Sítio Cercado	102.410	Sítio Cercado	115.525
3º	Cajuru	89.784	Cajuru	96.200
4º	Boqueirão	68.495	Boqueirão	73.178
5º	Uberaba	60.338	Uberaba	72.056
6º	Xaxim	54.691	Xaxim	57.182
7º	Alto Boqueirão	51.155	Alto Boqueirão	53.671
8º	Água Verde	49.866	Tatuquara	52.780
9º	Pinheirinho	49.689	Água Verde	51.425
10º	Novo Mundo	42.999	Pinheirinho	50.401

Fonte: IPPUC (2014).

A partir disso, outra peculiaridade encontra-se, atualmente, vinculada ao uso habitacional nessa área da cidade: conforme Ultramari et al. (2014), ao se comparar as pirâmides etárias dos diferentes bairros de Curitiba, percebe-se que a pirâmide do bairro Centro possui sua base mais estreita que as demais. Esse fato indica, assim, a existência de um número menor de crianças no bairro; porém, verifica-se que a faixa destinada aos jovens entre 19 e 29 anos é bem maior quando comparada com a mesma faixa das pirâmides dos outros bairros. Além disso, destaca-se que a maioria desses jovens não mora com seus respectivos pais, de modo que não são partes constituintes de um núcleo familiar residente no mesmo local - para que assim fosse, a proporção de adultos

moradora do bairro deveria ser bem maior do que realmente se apresenta. Diante disso, ao que tudo indica, a maioria desses jovens reside somente durante alguns anos nessa área da cidade - ao longo de sua formação acadêmica e/ou início da vida profissional - sendo que, nos anos subseqüentes, ao iniciar a constituição de suas próprias famílias, acabam se mudando para outros bairros, de modo a contribuir com a baixa natalidade verificada na área central.

Entretanto, se, por um lado, o número de crianças é baixo, por outro, há uma significativa quantidade de idosos vivendo no centro de Curitiba - sobretudo, mulheres viúvas, (ULTRAMARI et al., 2014). Devido a isso, acredita-se que seja de grande urgência que ações públicas também sejam pensadas e destinadas para essa parcela da população já moradora da área, a qual faz uso massivo do transporte público, assim como se adequa bem aos imóveis mais antigos existentes.

Mas são eles [jovens e idosos] que ocupam essa parte da cidade e devemos fazer todo o possível para mantê-los atraídos pelo Centro, com espaço público de qualidade, investindo em áreas livres e calçadas bem cuidadas (com acessibilidade para idosos), serviços públicos de referência e redução da pressão automobilística, pois afeta uma população que usa menos o carro (ULTRAMARI et al., 2014, p. 26).

Portanto, além dessas considerações, sabe-se que a área central da cidade caracteriza-se por ser o local com maior número de edifícios considerados “antigos”; e, ainda que, com o decorrer dos anos, as necessidades e desejos das pessoas tenham mudado, questões como a localização considerada privilegiada, cômodos maiores e o preço mais atrativo dos imóveis ainda pesam no momento de adquirir uma moradia. Segundo informações apresentadas por reportagem de meados de 2014 - cujos dados advêm do Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial (Inpespar), do Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná (Secovi-PR) - somente nos últimos doze meses anteriores à data, mais de 34% dos apartamentos usados vendidos em Curitiba possuíam mais de vinte anos de construção. Ademais, entre aqueles considerados “quitinetes”, a porcentagem aumenta: quase 70% dos imóveis possuem mais de duas

décadas de existência (ABDALLA, 2014). Estatísticas como essas, portanto, apresentam-se como de grande valia para as diretrizes de planejamento urbano a serem delineadas para a área, que, apesar de todas as problemáticas a ela inerentes, demonstra sua grande importância pelo fato de ainda se manter atrativa a significativas parcelas da população curitibana.

5.2.5 A Praça Rui Barbosa

Em se tratando do sistema de espaços livres dessa área da cidade, merece relevante destaque na análise a Praça Rui Barbosa, que, atualmente, configura-se como um terminal de ônibus a céu aberto no coração de Curitiba. Isso devido ao fato de que sua função original, aquela de lazer para a população, foi suplantada devido à apropriação pelas linhas do transporte coletivo, a partir dos anos 1970 - intervenção estreitamente articulada ao planejamento do sistema viário local. Não há dúvidas de que tal fato gera uma intensa circulação de pessoas em seus espaços; todavia, aquele caráter de permanência e de palco para encontros e festividades, vem sendo, progressivamente, absorvido pelo andar apressado de quem ali passa rumo ao seu destino (Figuras 74 e 75).

Figura 74: Pontos de ônibus, Praça Rui Barbosa.



Fonte: a autora (2014).

Figura 75: Praça Rui Barbosa; ao fundo, estações-tubo.



Fonte: a autora (2014).

De acordo com Albernaz (2008), os espaços públicos são assim considerados por constarem como domínio da coletividade, encontrando-se sob regime de uso comum e irrestrito da população. Assim, os bens de uso comum do povo são as vias, largos, praças, praias e parques, os quais são, portanto, objeto de responsabilidade de manutenção e conservação do Poder Público. Posto isso, pode-se dizer que os espaços públicos são os elementos que organizam o tecido urbano, pois permitem a circulação e a permanência de pessoas. Ademais, possuem grande relevância na imagem que se quer passar de uma cidade, ou de parte dela, visto que são espaços “de prevalência de interesses coletivos e da representação do Estado” (ALBERNAZ, 2008, p. 44).

O espaço público atual é o resultado, sem dúvida, de estruturas políticas, econômicas, sociais e culturais da nossa sociedade que, cada vez mais, tendem a amplificar oposições, tornar complexas as relações e a exacerbar contradições. Mas é também a expressão de signos das práticas urbanas e do cotidiano local (ALBERNAZ, 2008, p. 54).

Por meio de relatos de escritores e viajantes, feitos ao longo de décadas, é possível delinear a vida nos espaços públicos de Curitiba.

Para ilustrar, pode-se recorrer ao relato do viajante Auguste de Saint-Hilaire (1978), trazido por Batista e Alves (2014), em que o mesmo discorre a respeito da pacatez da cidade no início do século XIX:

Curitiba mostra-se tão deserta, no meio da semana, quanto a maioria das cidades do interior do Brasil. Ali, como em inúmeros outros lugares, quase todos os seus habitantes são agricultores que só vêm à cidade nos domingos e dias santos, trazidos pelo dever de assistir à missa (SAINT-HILAIRE, 1978, p. 71 apud BATISTA e ALVES, 2014, p. 47-48).

Contudo, já no final do mesmo século, a cidade passou a apresentar novos ares, mais cosmopolitas. Nessa época, devido ao recebimento das levas de imigrantes europeus, novas fábricas foram implantadas, e, por conseguinte, deu-se o surgimento de novos ofícios, possibilitando um incremento na oferta de estabelecimentos de comércio e de serviços. Conforme pesquisa de Batista e Alves (2014), a população que vivenciava os espaços públicos da cidade até meados do século passado, caracterizava-se pela conduta ditada por determinadas regras de comportamento e discrição. De acordo com os autores, mesmo em épocas festivas, como o Carnaval, as ruas enchiam-se de foliões, mas, também, de grande público que se limitava somente à contemplação da festa; ao contrário do que ocorria em clubes privados, por exemplo, em que os participantes dos carnavais fechados permitiam-se uma maior expansividade nos festejos.

Todavia, poucos anos depois, na década de 1970, já se constatava uma maior espontaneidade nas ruas da cidade, revelada por escritos da época, como nos textos do poeta curitibano Paulo Leminski. De acordo com Batista e Alves (2014), também em registros fotográficos da época, é possível visualizar menos formalidade nas vestimentas, bem como uma cidade que se deparava com uma absorção de contingentes de imigrantes advindos das lavouras de café do interior do estado, após a destruição da cultura cafeeira com a grande geadada de 1975.

Assim, para os autores, as rígidas regras de conduta de outrora foram flexibilizadas com o passar do tempo: a Curitiba dos dias atuais difere-se imensamente da modesta cidade do século XIX, não somente em termos populacionais ou de ampliação de sua malha urbana, mas,

ainda, em relação à apropriação de seus espaços de uso público. Tal afirmação é fruto da observância daqueles relatos de viajantes que descreviam a Curitiba do século XIX, nitidamente marcada por uma engessada separação entre as esferas pública e privada, e do que ocorre nos dias atuais, em que se percebe uma maior flexibilidade dos conceitos, bem como uma apropriação diferenciada dos espaços urbanos.

Em relação, especificamente, à história da Praça Rui Barbosa - vista como um dos principais espaços públicos da área central de Curitiba, ainda que não totalmente apropriada como tal - pode-se dizer que guarda interessantes acontecimentos, visto que o local que a mesma ocupa já está consolidado no imaginário curitibano. Todavia, quem, hoje, a vê em sua formação de terminal de transportes a céu aberto, mal pode imaginar por tudo que essa área já passou. Devido a isso, sua história merece, aqui, especial atenção.

De Antigo Campo da Cruz das Almas - espaço reservado à caça de aves e ao encontro dos criados da burguesia em torno das bicas d'água - com o passar das décadas, a área passou a contar com a presença de importantes equipamentos urbanos. Tais equipamentos estiveram - e alguns ainda estão - localizados no próprio espaço da atual praça, bem como em seu entorno próximo; assim, podem ser citados: o Quartel, a Santa Casa de Misericórdia, o Convento dos Franciscanos, a Igreja do Senhor Bom Jesus dos Perdões, os colégios São José e Bom Jesus, o Asilo São Luiz, a Escola de Enfermagem Catarina Labourée, a Faculdade de Medicina da Universidade Católica, o Colégio Iguazu e o famoso Teatro de Bolso (BENATTI; SUTIL, 1996).

Segundo Rech (2006), a Praça Rui Barbosa, no momento de sua inauguração, em 1913, levava o nome de Praça da República, sendo rebatizada com o atual nome somente na década posterior àquela. Sua localização central, entre as ruas Desembargador Westphalen, 24 de Maio, André de Barros e Pedro Ivo, bem como sua grande área de extensão, a configuram como a maior praça do centro de Curitiba.

A respeito das inúmeras intervenções realizadas quanto ao arruamento da cidade e obras de melhoria da infraestrutura nessa área e em seu entorno próximo, merece destaque a iniciativa do engenheiro Ernesto Guaita, que, em 1885, após a realização de levantamento da cidade e do rocio, endereçou à Câmara Municipal documento que apontava para a necessidade de alterações urbanas, especialmente o alargamento de ruas estreitas e a iluminação de diversas vias. Além disso, ressaltou-se que novas deveriam ser abertas, e, para tanto, sugeriu-se executar uma rua já projetada entre o lado extremo leste do

Largo da Estação - atual Praça Eufrásio Correia - e a Rua da Misericórdia - atual Rua André de Barros.

Assim, conforme Benatti e Sutil (1996), naquele período, Guaita estava encarregado de conceber o arruamento da cidade na área situada entre a estação ferroviária e o centro urbano. A proposta do engenheiro foi uma malha viária aos moldes de tabuleiro de xadrez, que, depois, influenciaria toda a formação das ruas na mencionada área. Desse modo, devido às definições do arruamento da região e medidas de saneamento, a praça foi, aos poucos, aproximando-se de sua forma tal qual hoje a conhecemos. A partir do início do século XX, a Praça Rui Barbosa passou a ser intensamente procurada para atividades de lazer dos curitibanos: de encontros domingueiros a feiras, circos, parques de diversões, provas esportivas, congressos e importantes exposições, conformou-se uma cotidianidade urbana marcada pelo dinamismo e animação (Figuras 76 e 77). Benatti e Sutil (1996, p. 59) também nos contam que “a vida cotidiana da praça na primeira metade do século era muito animada”, apresentando-se como um local lúdico, que, servindo ao público de todas as idades, abrigava desde as brincadeiras infantis aos jogos dos adultos.

Figura 76: Parque de diversões, Praça Rui Barbosa, 1948.



Fonte: DESTEFANI (2014c).

Figura 77: Realização de Congresso Eucarístico na Praça Rui Barbosa, 1953.



Fonte: BENATTI; SUTIL (1996).

Por sua vez, as inúmeras exposições realizadas objetivavam conceder à cidade ares de modernidade; assim como ocorreu em outros locais do país, tratava-se de eventos de celebração cívica e patriótica, detentores de ideais de progresso e modernidade, que deveriam ser difundidos. Em Curitiba, as exposições também estiveram ligadas ao Movimento Paranista, que ganhou força a partir da década de 1920, principalmente. Também ao longo dos duros anos da Segunda Guerra, a Praça Rui Barbosa cedeu seus domínios à 1ª e à 2ª Grande Exposição Internacional de Curitiba. Dessa maneira, além de representantes da indústria, comércio e agricultura, que, como de costume, nelas expunham seus produtos e inovações, os eventos contaram com a presença das forças armadas - sobretudo na 2ª exposição, realizada em 1943/44, em que os pavilhões do Ministério da Guerra e da Marinha de Guerra do Brasil configuravam-se como as atrações mais visitadas.

Todavia, foi também a partir de meados da década de 1940 que o cenário urbano curitibano começou a sofrer grandes mudanças, ao passo que, com a explosão da cafeicultura no Estado, tal quadro foi intensificado. Entre as modificações mais visíveis na paisagem urbana naquele período, estava a verticalização, que, a partir dos anos 1950, começou a mudar a fisionomia da capital paranaense mediante a construção de grande número de edifícios de estilo modernista, renovadores do aspecto outrora provinciano da cidade. Nesse sentido, o surto modernizador não deixou de fora as praças existentes. Assim, a Praça Rui Barbosa foi inserida no processo de redesenho da cidade: nos

anos 1950 foi remodelada por meio de projeto realizado ainda na década anterior. De acordo com os autores, trata-se da primeira iniciativa de transformá-la em uma praça, em seu verdadeiro sentido (BENATTI; SUTIL, 1996).

A Praça Rui Barbosa foi, então, alvo de estudos do Plano Agache, em que se percebia o caráter de recreação que os espaços livres da cidade deveriam ter, de modo a servirem às diferentes faixas etárias da população. No plano, foi especificado novo desenho para a praça, que, no entanto, não foi implementado. A ideia de Agache era inserir amplas massas d'água, com tanques e fontes de diferentes áreas; além disso, pensava-se na inserção de área gramada destinada à realização de jogos, bem como *playgrounds* e instalações sanitárias.

Após isso, ainda que tenha sido empreendida profícua argumentação a respeito da necessidade de remodelação das praças centrais existentes, e da previsão de imediata elaboração de projetos específicos, inclusive para a Praça Rui Barbosa, uma intervenção realizada na mesma foi feita somente durante a gestão do prefeito Ney Braga (1954-1958).

A remodelação da Praça Rui Barbosa esteve, portanto, estreitamente vinculada com o transporte coletivo, ou seja, com as linhas de ônibus que, por ela, fariam seus trajetos. Todavia, poucas décadas antes, o principal meio de transporte coletivo da cidade era o bonde elétrico - realidade presente ainda no início dos anos de 1940, apesar da já visível concorrência dos micro-ônibus. Foi na década posterior, de 1950, e acompanhando o grande aumento da população curitibana, que os bondes foram totalmente substituídos pelas lotações - como eram chamados os micro-ônibus - e a criação da Cia. Curitibana de Transportes Coletivos.

Portanto, apesar de tais mudanças mostrarem-se, aparentemente, alheias aos destinos das praças centrais existentes, seriam definidoras das mesmas. É interessante perceber que a Praça Rui Barbosa, já na década de 1950, recebeu as primeiras canaletas dos pontos terminais de alguns coletivos (BENATTI; SUTIL, 1996). Com isso, ainda que tenha perdido suas características de praça, tornou-se um dos principais espaços públicos de Curitiba, devido, sobretudo, ao seu caráter de atração de pessoas que ali passam, rapidamente, todos os dias.

5.2.5.1 A praça que virou terminal

Assim, de descampado largo, que assistiu a exercícios militares, desfiles, comemorações, partidas de futebol e brincadeiras de escolares, a Praça Rui Barbosa, nos anos 1970, passou pela maior de suas transformações, que alterou a sua fisionomia de praça festiva e sempre acessível ao lazer da população curitibana. Essa transformação, portanto, ocorreu de braços dados com as premissas existentes no plano diretor então vigente, elaborado em 1965.

Todavia, apesar de a remodelação da praça e posterior transformação em um terminal de transporte ter sido condizente com as diretrizes previstas no plano - de indução e controle do crescimento mediante a implantação de eixos viários que também desembocam suas linhas de transporte coletivo na praça - percebe-se que o caráter humanista e de criação de locais de encontro para a população, como ocorreu com a criação dos parques em áreas de várzeas na cidade, não concedeu a devida atenção para esse espaço da cidade. Ou seja, trata-se de um emblemático projeto urbano que nasceu sob a tutela do planejamento, mas que cresceu de olhos vendados à humanização de seu próprio espaço. Na figura a seguir (Figura 78), antes da completa transformação em terminal, ainda é possível vislumbrar essa humanização - visível mediante a organicidade de seu traçado - que, porém, com o tempo, tornou-se enfraquecida e quase inexistente; hoje, é permitida apenas pela sombra das frondosas árvores existentes e por alguns poucos bancos para sentar em meio à imensidão do piso de *petit-pavet*.

Figura 78: Praça Rui Barbosa, [entre os anos 1960 e 1970].



Fonte: CURITIBA ANTIGA (2015a).

Assim, até o início da década de 1970, a Praça Rui Barbosa aparentava, basicamente, a mesma fisionomia de décadas anteriores; com seus mais de vinte mil metros quadrados e alguns pontos de ônibus, ainda se destinava à realização de paradas militares e desfiles escolares. De acordo com Benatti e Sutil (1996), o primeiro ato da Prefeitura para mudar a sua configuração ocorreu em 1973, quando, por meio da Lei nº 4684, foi autorizada a implantação do terminal na área da praça. Contudo, tal mudança somente se efetivaria no final daquela década, quando a praça atravessou uma grande remodelação, de modo a se tornar compatível com o Sistema Integrado de Transportes. Além disso, outro grande impacto local foi a reciclagem da edificação do antigo quartel do 15º Batalhão (Figura 79), que se transformou em centro comercial com mais de cinquenta lojas, dois cinemas e estacionamento com capacidade para 300 veículos. O quartel foi, então, transferido para novas edificações, no Aquartelamento do Pinheirinho, construídas pela Prefeitura em contrato firmado com a União.

Figura 79: Quartel, em primeiro plano; ao fundo, a Praça Rui Barbosa após sua reurbanização, final dos anos 1950.



Fonte: BENATTI; SUTIL (1996).

Desse modo, para dar seguimento ao processo de revitalização da área central e às necessárias transformações para implantação do sistema de transportes, todo o entorno da Praça Rui Barbosa teve que ser

readaptado para atender ao grande fluxo de usuários das linhas de ônibus que para lá foram transferidas. Ainda nos anos 1970, as modificações previstas para a praça foram grandiosas: pensou-se em implantar, além do terminal em si, salões para convenções, lojas, galerias, *shopping center*, bem como duas torres com trinta pavimentos cada (BENATTI; SUTIL, 1996).

Ademais, grande número de feirantes e vendedores ambulantes também ali se instalava em determinados dias da semana, gerando inúmeros conflitos e críticas para a praça que, por isso, já chegou a carregar a alcunha de “Babel curitibana”, concedida pela imprensa local. Por outro lado, essa mesma imprensa também chegou a declarar que a intensa movimentação gerada configurava-se como passatempo aos turistas, visto que se tratava de atividades que se tornaram tradicionais na cidade. Apesar disso, o local passou a sofrer pela sobrecarga de usuários: além da decadência gerada pelas inadequadas condições de infraestrutura, começaram a surgir problemas de manutenção do piso de *petit-pavet* - que se danificava devido à grande circulação de carrinhos dos ambulantes e estacas das barracas de artesanato - assim como questões de ordem sanitária, como o lixo acumulado.

A partir desses fatores, com o passar dos anos, uma nova transformação urbanística urgia: desse modo, alicerçada na descentralização dos serviços municipais, a Prefeitura deu início, em 1994, à construção das Ruas da Cidadania nas sete Regionais da cidade; à Praça Rui Barbosa, coube a instalação da unidade pertencente à regional Matriz. Desse modo, no local do antigo quartel, construiu-se nova edificação, totalmente alheia à história que ali se desenhou: um local que serviria ao Mercado Popular, para onde foram transferidos os vendedores ambulantes e artesãos, e à Rua da Cidadania da Regional Matriz. Assim como as outras Ruas da Cidadania espalhadas pela cidade, esse equipamento visa ao atendimento das necessidades e interesses dos cidadãos, bem como se configura como um modo de facilitar o acesso a serviços gerais da Prefeitura - na mesma edificação foi também implantado o Restaurante Popular, inaugurado em 2007 (IPPUC, 2009).

O período também contou com remodelação na própria infraestrutura da praça: em 1996, foram concluídas as obras do maior terminal de transportes da capital, com destaque para o novo mobiliário urbano e estações-tubo para receber os usuários dos novos tipos de ônibus do sistema de transporte coletivo curitibano: os ônibus expressos biarticulados. Essa reforma também se notabilizou pela retirada de

diversos pontos de ônibus existentes ao longo da Rua André de Barros, contígua à praça (Figura 80).

Figura 80: Obras de remodelação da praça;
ao fundo, prédio da Rua da Cidadania.



Fonte: OBRAS... (1997).

Visto isso, espaços como a Praça Rui Barbosa permitem-nos conformar a nossa memória da cidade, uma vez que, muitas vezes, referenciam os acontecimentos de modo mais preciso que os próprios calendários, compondo uma “temporalidade constituída de eventos” (BENATTI; SUTIL, 1996, p. 106).

De largo e descampado charco ao maior terminal de transportes coletivos da cidade, poucas áreas sofreram tantas alterações no centro de Curitiba quanto a Rui Barbosa: a praça do quartel, do templo, do hospital, das escolas, das feiras e dos eventos. A praça do tempo construído e transformado, da cidade que muda mais rápido que o próprio olhar ou a memória permite assimilar (BENATTI; SUTIL, 1996, p. 106).

Assim, a temporalidade relativa à praça nos revela um espaço urbano marcado por inúmeros eventos que objetivaram adequar-se ao progresso e desenvolvimento da cidade. Nesse sentido, a grande

intervenção empreendida nessa área da cidade - a de transformação da praça em terminal urbano, nos anos 1970 (Figuras 81 e 82) - mostrou-se, de certo modo, bem-sucedida quanto à adequação aos preceitos advindos do planejamento urbano então vigente - de adensamento de eixos lineares articulados ao sistema de transporte coletivo caracterizado pela acessibilidade à área central. Todavia, o que se percebe é a realização de um projeto urbano plenamente alicerçado em diretrizes previamente pensadas para a área, mas que não contemplaram, de modo prioritário, a menor escala presente em um espaço urbano: a escala humana.

Figura 81: Praça Rui Barbosa, s.d.



Fonte: IPPUC (2015a).

Figura 82: Pontos de ônibus - ao fundo, edificação da Rua da Cidadania Matriz.



Fonte: a autora (2015).

Nesse sentido, faz-se necessário, uma vez mais, trazer a visão de Gehl (2013, p. 143), para quem “paradas mais longas significam cidades mais vivas. A duração e extensão das permanências são cruciais para a vida urbana”. Assim, uma grande multidão ocupando um espaço urbano nem sempre traz efeitos positivos à vida urbana. O autor recorda que altas densidades não necessariamente promovem uma sadia dinamicidade urbana: por exemplo, “calçadas abarrotadas, com multidões se acotovelando para abrir caminho” não se revelam bons indicativos de condições apropriadas para a vida urbana, visto que não é somente a quantidade de pessoas que importa, mas, também, a qualidade do meio urbano (GEHL, 2013, p. 65). Portanto, transpondo-se esses conceitos à análise da Praça Rui Barbosa, há que se dizer que, ainda que a questão do transporte coletivo possa estar, de certo modo, diretamente vinculada à escala humana, as ações de sociabilidade que deveriam ser inerentes ao espaço foram plenamente negligenciadas - ao contrário do que ocorria em épocas anteriores a essa readequação, quando a praça era palco de uma pulsante vida urbana que ali permanecia, e não somente por ela circulava apressada.

5.2.6 Os Eixos Estruturais e o Sistema Trinário

Os próximos itens a serem abordados dizem respeito a uma escala diversa, e maior, dos espaços anteriormente analisados: os eixos estruturais e o sistema trinário. Trata-se de uma inserção de grandes proporções na paisagem urbana, uma vez que seu alcance ultrapassa a abrangência da área central de Curitiba, estendendo, assim, sua influência para outras regiões da cidade, bem como para sua região metropolitana. Apesar dessa mudança inesperada de escala na abordagem dos espaços aqui analisados, entende-se que esses elementos não deveriam ser negligenciados no presente estudo em razão da grande mudança de paradigmas que sua criação trouxe para o desenvolvimento urbano de Curitiba nos anos subsequentes à sua implantação até os dias atuais. Ademais, de modo semelhante aos espaços anteriormente analisados, os eixos estruturais também compõem uma iniciativa projetual urbana, diferindo, porém, em sua escala e área de abrangência urbana.

Visto isso, há que se dizer que a readequação do sistema viário curitibano também é considerada, por diversos autores, como o principal instrumento responsável pela indução e controle do crescimento da cidade. O contexto de definição dos eixos estruturais decorreu de

diretrizes advindas da linearidade de crescimento proposta no Plano Diretor de 1966, cujo objetivo era inibir que o crescimento da malha urbana ocorresse de modo concêntrico e descontrolado. Desse modo, a implantação de vias lineares de circulação poderia contribuir para esse objetivo, uma vez que agregaria, de uma só vez, o transporte coletivo de massa e o adensamento habitacional, além de comércio e serviços.

A definição desses eixos ocorreu embasada nos padrões históricos de crescimento urbano; assim, elegeu-se um eixo estrutural no sentido norte-sul da cidade, e, posteriormente, outro no sentido leste-oeste; ao final, um terceiro eixo a sudeste, com a Avenida Marechal Floriano Peixoto. É importante perceber que, ao definir esses eixos, tinha-se em mente, ainda, sua relação com o centro de Curitiba: a ideia era que, com a cidade expandindo-se ao longo dessas vias, conter-se-ia a expansão do centro tradicional e sua deterioração (OLIVEIRA, 2000).

Assim, os primeiros dois eixos estruturais implantados são considerados a espinha dorsal da cidade, visto que, neles, além dos investimentos públicos pesados em infraestrutura, objetivou-se a atração de investimentos privados; nas palavras do próprio IPPUC (2004, p. 32), as obras públicas deveriam conferir “explícito suporte e sinal para iniciativas privadas sob normas de ocupação”. Portanto, a relação do projeto dos eixos com o uso do solo incidente é claramente visível na especificidade conferida aos mesmos: somente as vias estruturais estariam aptas a receber prédios de maior altura - as torres residenciais. Às vias prioritárias de ligação - que assegurariam o trânsito rápido e eficiente aos eixos - ficou a responsabilidade de ordenar o uso residencial, com proibição de atividades comerciais geradores de tráfego intenso nas mesmas.

Outra ideia, fortalecedora dessa concepção de tratamento do espaço urbano, estava alicerçada na ênfase que deveria ser concedida ao transporte coletivo, em detrimento do individual. Assim, as vias exclusivas aos ônibus - as canaletas alocadas ao longo dos eixos estruturais - deveriam conduzir a população, de modo confortável e seguro, às vias do centro tradicional, que, por sua vez, deveriam ser prioritárias aos pedestres. Todavia, para que a otimização do transporte coletivo ocorresse de modo eficiente, a equipe local de planejadores concluiu que novos veículos seriam necessários. Logo, foram desenvolvidos novos tipos de ônibus, maiores e adaptados às vias que iriam recebê-los: tratava-se dos ônibus expressos.

Os eixos estruturais - ou vias estruturais - configuram-se, portanto, como vetores físicos previstos para direcionar o crescimento linear, utilizando-se de estratégias de adensamento populacional e

compondo, em um mesmo tripé, o uso do solo, os projetos viários e de transporte. Assim, não seria um despropósito afirmar que os eixos estruturais conformam um dos principais “carros-chefe” no processo de planejamento urbano da cidade, sendo, ao que parece, o exemplo mais visível de articulação entre um projeto urbano e o planejamento para a área em questão (Figura 83). Na visão da própria Prefeitura, o plano diretor da época tornou-se “visível a partir da implantação dos eixos estruturais prioritários, com transporte de massa troncal no centro de um sistema viário trinário” (IPPUC, 2009, p. 174). Ademais, para o Poder Público Municipal, a grande visibilidade resultante dessa integração revelou-se, além da implementação dos trinários estruturais, por meio da implantação dos calçadões de pedestres na área central.

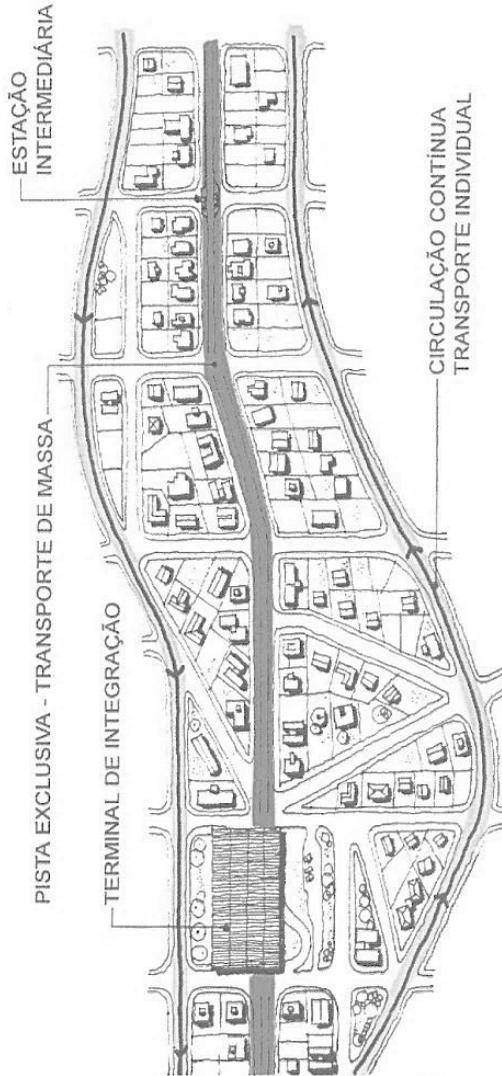
Figura 83: Sistema viário, sistema de transporte e zoneamento.



Fonte: IPPUC (2004).

Todavia, é necessário mencionar, a ideia original do plano era a implantação de avenidas de dimensões excepcionais que atravessariam a cidade e seriam capazes de abarcar tanto os automóveis individuais, quanto as vias exclusivas ao transporte coletivo. Porém, seriam grandes as dificuldades em sua implementação, devido ao alto custo que seria necessário para a realização de desapropriações. É devido a isso que, no lugar de uma grande avenida, optou-se por três vias paralelas para os eixos: a via central, com dois sentidos, para os ônibus, ladeada por duas vias mais estreitas destinadas aos automóveis particulares, em velocidade mais baixa. Além disso, tais eixos deveriam ser circundados pelas duas vias rápidas, de mão única e a eles paralelas - no sentido centro bairro e no sentido bairro-centro - e, assim, nascia o sistema trinário (Figura 84) (OLIVEIRA, 2000).

Figura 84: Sistema viário proposto para o trinário do eixo estrutural nos anos 1970.



Fonte: IPPUC (2009).

Por conseguinte, o sistema viário da cidade também esteve embasado no princípio de um anel de tráfego lento que, próprio para áreas comerciais, serviria como uma espécie de filtro para quem chega ao Centro, de modo separado do tráfego rápido. A concepção propunha um centro linear que conduziria aos bairros as atividades até então restritas a essa área da cidade. Com isso, a malha de suporte urbano passou a apresentar, então, uma visível hierarquia que serve ao transporte coletivo, ao uso e ocupação do solo, bem como à distribuição das redes de infraestrutura (LIGEIRINHO..., 1992).

5.2.6.1 A relação entre o sistema viário e o uso e ocupação do solo

Prioritariamente, o que nos interessa, aqui, é a questão relativa ao uso do solo nas áreas adjacentes aos eixos estruturais, visto que os mesmos já foram previamente pensados, desde a sua concepção, para receber uma elevada densidade habitacional (Figura 85). Ainda que não se trate de um tema muito discutido além dos círculos acadêmicos ou de entidades de classe, é extremamente pertinente entender que, apesar de o Plano de 1966 prever ocupação habitacional ao longo dos eixos estruturais, grande parte da população contemplada não é a que, realmente, precisa utilizar o sistema de transporte coletivo todos os dias.

Figura 85: Setores Estruturais Oeste (em primeiro plano) e Sul (em segundo plano).



Fonte: IPPUC (2009).

Assim, a concepção do sistema viário esteve estreitamente vinculada ao Plano Massa de adensamento - conforme Decreto nº 190/00 - que, por conseguinte, priorizou a implantação de altos edifícios compostos por usos residenciais nos pavimentos mais altos, e uso comercial e de serviços nos pavimentos inferiores, de modo a conceder um caráter misto ao zoneamento incidente. Esse tipo de implantação foi, contudo, distinto ao que havia sido pensado no início: a implantação de três torres em cada quadra, com uso exclusivamente residencial, em meio a espaços permeáveis; porém, tal modelo, aos moldes modernistas de implantação no lote, não atendia, satisfatoriamente, ao propósito de adensamento requerido para os eixos estruturais.

Desse maneira, as áreas ao longo dos eixos - definidas no zoneamento vigente como pertencentes ao Setor Especial Estrutural (SE) - obtiveram o privilégio de receber as benesses da urbanização que promoveriam uma completa infraestrutura urbana - entre as quais, merece destaque o sistema integrado de transporte de massa, que, conforme dito, contraditoriamente, atende com maior abrangência as pessoas que não habitam essas áreas da cidade, mas, sobretudo, as bordas urbanas periféricas. Entretanto, em textos elaborados sob a colaboração do próprio IPPUC, reconhece-se que os grandes investimentos realizados ao longo dos eixos estruturais geraram uma especulação imobiliária que modificou os rumos anteriormente previstos no plano diretor, induzindo à ocupação irregular de áreas ambientalmente frágeis da cidade.

[...] os investimentos públicos provocaram o aumento do preço da terra, tornando-a inacessível à população de baixa renda. Dessa forma, uma das opções era a aquisição de lotes na área leste da cidade, cuja ocupação era desaconselhada pelo Plano Diretor, devido à proximidade dos mananciais da cidade, terrenos alagadiços e barreiras físicas, como a BR-116, que era tida na época - e depois se confirmou na prática - como fator negativo ao processo de ocupação do solo urbano (IPEA; USP; IPPUC, 2001, p. 91).

Ademais, a descrição finaliza com a inesperada conclusão de que uma das responsáveis pelas disfunções entre os objetivos do plano diretor e a realidade foi “a falta de sincronia entre os três elementos

considerados como indutores de crescimento (transporte coletivo, sistema viário e uso do solo)” (IPEA; USP; IPPUC, 2001, p. 95).

Assim, continuando a análise acerca das edificações ao longo desses eixos, segundo Oliveira (2000), o capital imobiliário - representado por construtoras, imobiliárias e empresas incorporadoras - tem conseguido, ao longo do tempo, defender os seus interesses perante o sistema político local, de modo a influenciar o padrão de urbanismo vigente. O autor cita, por exemplo, o envolvimento da Associação Comercial do Paraná (ACP) com questões relativas a alterações na legislação do uso do solo, em 1976, em virtude da aprovação de nova lei de zoneamento - Lei nº 5234/75 - assim como pela edição do Decreto nº 882, do mesmo ano, que dispunha sobre os setores de ligações prioritárias.

Na época, diante da proposta de contenção do crescimento da cidade, a ACP contestava, por meio de sua assessoria jurídica, a constitucionalidade da lei. Além disso, mais de vinte empresas entraram no jogo objetivando a prevalência de seus direitos de construção anteriores à referida lei. Todavia, há que se dizer que, ao contrário do caráter de transparência do Plano Diretor de 1966, a lei foi elaborada de modo, por assim dizer, secreto, dentro do IPPUC; após isso, foi repassada à Câmara para que fosse aprovada o mais depressa possível.

A nova lei visava, portanto, à limitação da ocupação e adensamento das áreas periféricas, de modo a favorecer maior ocupação nas áreas ao longo dos eixos estruturais. Foram também liberados usos comerciais e o incremento imobiliário de residências nessas áreas adjacentes aos eixos - bairros próximos - visto que a proximidade aos mesmos favoreceria os deslocamentos desses usuários às plataformas de embarque do transporte coletivo, neles localizadas. Assim, conclui-se que essa mesma lei fixou dispositivos que permitiram a concentração linear de atividades comerciais ou de prestação de serviços, que deveriam ser alocadas em estabelecimentos de pequeno ou médio porte, ao longo das ruas utilizadas pelo transporte coletivo. Logo, a exemplo das vias maiores - eixos estruturais - essas vias de bairro também fizeram uso, em proporções menores, da articulação entre o uso do solo, o sistema viário e o sistema de transporte coletivo (IPPUC, 2009).

A menção a essa situação - da ACP - nos auxilia para melhor visualizar a grande diferença de abordagem realizada na gestão posterior quanto aos padrões de uso do solo previstos para os eixos estruturais. Notáveis mudanças introduzidas conduziram ao seu superadensamento e, por conseguinte, a uma saturação das capacidades de trânsito dos eixos, assim como prejudicaram aspectos relativos à ventilação e

insolação dos próprios edifícios. Deve-se a isso o fato de a valorização imobiliária dessas áreas - dotadas de excelente infraestrutura urbana - ter gerado, então, uma especulação imobiliária desenfreada (OLIVEIRA, 2000).

Para demonstrar, ainda mais, a importância que o empresariado ocupou no planejamento urbano de Curitiba, o autor cita outra ocasião. Em 1980, o Decreto nº 247, de 25 de março, deveria ter equacionado todas as mudanças relativas à ocupação ao longo dos eixos estruturais, bem como os desdobramentos a ela vinculados. Todavia, curiosamente, menos de um mês depois, no dia 10 de abril de 1980, foi realizada reunião na ACP, em que participaram o presidente da mesma, o prefeito municipal e indivíduos ligados ao setor imobiliário com vistas à realização de um debate acerca do referido decreto. Assim, em 25 de abril do mesmo ano, foi emitido novo decreto - Decreto nº 399/80 - que anulava o seu predecessor e versava, novamente, sobre os setores estruturais, abrindo espaço aos desdobramentos anteriormente descritos.

Embora não seja possível se obter informações conclusivas sobre o conteúdo dos debates travados na reunião, não deixa de ser curioso o fato de que, apenas duas semanas depois do encontro mencionado, as normas de ocupação da área em questão tenham sido alteradas de maneira tão conveniente para o capital imobiliário e tão pouco benéfica para o desenvolvimento urbano (OLIVEIRA, 2000, p. 155).

Não objetivando estender-se no assunto, mas de modo a visualizar algumas alterações empreendidas devido à interferência do empresariado no processo de planejamento urbano dessas áreas da cidade, consta o grande aumento das taxas de ocupação e dos coeficientes de aproveitamento dos terrenos, visto que os mesmos chegaram a ser triplicados.

Após isso, restou a regulamentação de novo decreto, em 1990 - Decreto nº 579 - de modo a reordenar a ocupação do solo, caracterizada pelo adensamento excessivo ao longo dos setores estruturais. Todavia, como bem aponta Oliveira (2000, p. 156), “o estrago já havia sido feito”. Em 2000, com a aprovação de novo zoneamento para a cidade, foram incorporados novos eixos de desenvolvimento econômico e

ocupação do solo, de modo a alçar as iniciativas de uso do solo também à escala metropolitana. Entretanto, conforme relata o próprio IPPUC (2009), tais iniciativas foram, nos anos seguintes, reajustadas, em virtude da necessidade de adequação aos preceitos promulgados pela Lei Federal do Estatuto da Cidade, de 2001.

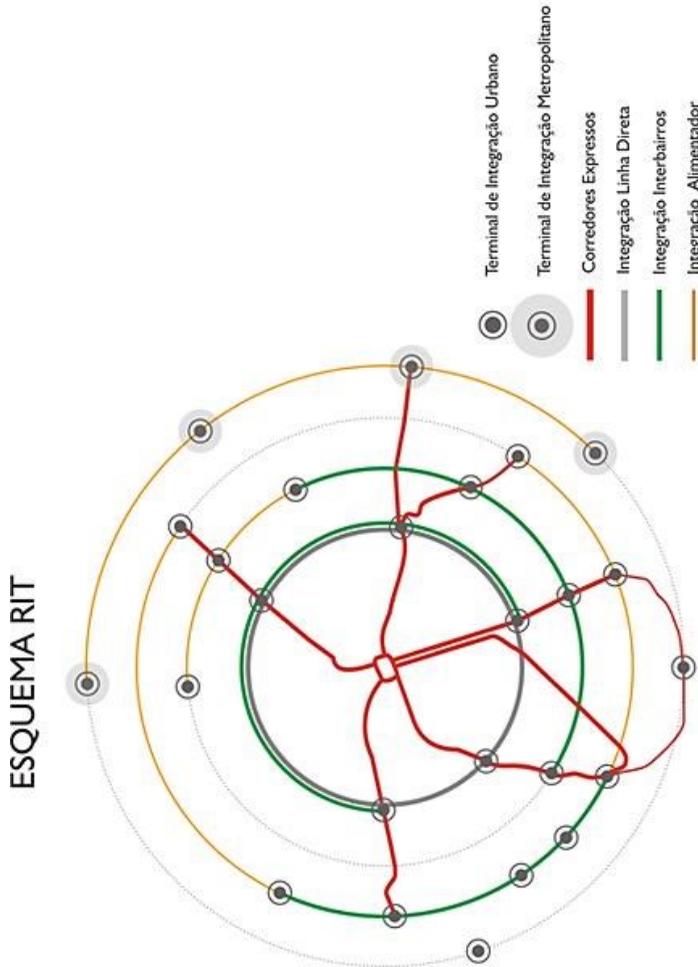
5.2.6.2 A relação entre o sistema viário e o sistema de transporte coletivo

Posto isso, seria também inadmissível discorrer acerca dos eixos estruturais e deixar de citar o transporte coletivo de Curitiba, uma vez que o mesmo se encontra estreitamente vinculado a essas vias. Desse modo, pode-se dizer que a organização do transporte curitibano, feita pelo IPPUC, com seu gerenciamento pela URBS, também esteve diretamente ligada à implementação do Plano Diretor de 1966.

O primeiro Plano de Transporte Coletivo de Curitiba, todavia, foi elaborado ainda na década de 1950. Assim, de modo a melhor contextualizar, é importante mencionar que Curitiba, ainda antes da crise do petróleo verificada após os anos 1970, optou por priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual. Logo, com a crise do petróleo e a consequente escassez de combustível, o modelo curitibano passou a ser copiado por diversas outras cidades, concedendo notoriedade aos planejadores responsáveis pela decisão.

Portanto, pelo menos uma década após a posse de Jaime Lerner na prefeitura, foram acrescentadas algumas contribuições ao plano diretor, que se mostraram necessárias à sua implementação, como o sistema trinário e a Rede Integrada de Transporte (RIT), cuja espinha dorsal são os eixos estruturais. Para atender às linhas componentes dessa rede, foram definidos terminais de transporte, construídos em áreas intermediárias ou nas extremidades das vias estruturais - nos terminais seria possível a troca de ônibus sem a necessidade de pagamento de nova passagem. Além disso, para fazer a ligação entre os diferentes terminais, no sentido radial, foram criadas linhas de ônibus interbairros; por fim, para acessar as áreas vizinhas aos terminais, foram mantidos os ônibus convencionais - conhecidos como alimentadores (Figura 86) (BENATTI; SUTIL, 1996).

Figura 86: Rede Integrada de Transporte (RIT).



Fonte: SKYSCRAPERCITY (2015).

Considerado, assim, um dos principais pilares do planejamento urbano local, o sistema de transporte coletivo promoveu a construção dos primeiros terminais já no início da primeira gestão de Lerner, porém, somente conheceu sua grande revolução a partir de 1974, quando 22 ônibus expressos fizeram sua viagem inaugural pelas canaletas da

cidade e deu-se início ao processo de substituição da estrutura convencional de linhas para a RIT (LIGEIRINHO..., 1992).

Sabe-se que a área central de Curitiba é extremamente acessível devido ao fato de grande parte das linhas do transporte coletivo para ela convergirem - especialmente, para suas praças públicas, como a Praça Rui Barbosa, considerada o maior terminal de transportes da área. Além disso, com a criação da RIT, oportunizou-se, aos curitibanos, a realização de deslocamentos por meio de ônibus que se integram nos diversos terminais existentes nos bairros da cidade. Com isso, e a possibilidade de integração tarifária, o novo modelo de sistema de transporte coletivo propiciou que, muitas vezes, não seja necessário passar pela área central, de modo a amenizar os congestionamentos (CURITIBA, 1994). Ademais, o fato de os ônibus expressos transitarem nas canaletas a eles, exclusivamente, destinadas, representava o objetivo de uma maior economia de tempo no trajeto, com poucas interrupções, maior velocidade dos veículos e melhor atendimento à regularidade dos horários: trata-se, assim, do mundialmente conhecido sistema *Bus Rapid Transit* (BRT).

A RIT chegou aos anos 1980, portanto, consolidada; foi, contudo, na década posterior a essa que o transporte de Curitiba ganhou um de seus mais famosos modelos de ônibus: o conhecido “ligeirinho”, caracterizado por poucas paradas e realização de embarques e desembarques, em nível, nas estações-tubo; além desse tipo, também entrou em cena o ônibus biarticulado, que, com capacidade para 270 pessoas, possibilitou o deslocamento de um maior número de passageiros e a redução dos tempos de viagem (IPPUC, 2009). Assim, com ampliações no decorrer dos anos subsequentes, em fins dos anos 1990, a RIT era composta por mais de 300 linhas, com 1550 veículos que percorriam quase 400 mil quilômetros ao dia - ao longo da cidade e em parte da Região Metropolitana de Curitiba. Além disso, seu tráfego contemplava mais de mil quilômetros de vias, sendo que 60 delas eram em canaletas exclusivas.

Em relação ao sistema de ônibus definido para circular pelos eixos do transporte coletivo, o BRT, o mesmo apresenta a premissa básica de utilização de uma via exclusiva para o transporte coletivo, segregada do restante do trânsito, ou seja, separada dos outros modais de transporte. Ademais, as estações de embarque e desembarque são fechadas, feitas com pagamento pré-pago, o que, em um futuro, ao que tudo indica, longínquo, poderia ser integrado com linhas de trem ou metrô, por exemplo. Todavia, o BRT, por si só, já alcançou notória fama: somente no Brasil, diversas cidades copiaram o sistema, como

São Paulo, Rio de Janeiro, Goiânia e Uberlândia, além de outras que o adotaram em preparação à Copa do Mundo de futebol, ocorrido no país em 2014. Em nível internacional, aquele que é considerado um dos melhores sistemas de BRT do mundo - o *Transmilenio*, em Bogotá - foi também inspirado no modelo curitibano.

Contudo, na opinião de um de seus grandes idealizadores, Jaime Lerner, o sistema, hoje, atesta sinais de involução da já antiga inovação. De acordo com o arquiteto, o BRT, ao longo do tempo, começou a decair - a ideia de que os ônibus passassem de minuto em minuto, por exemplo, já não funciona mais. Mesmo não fazendo mais parte do Poder Público local, Lerner mantém-se na linha de frente da criação de novos modais para a cidade; em palestras recentes, tem apresentado modelos de transporte alternativos aos, então, vigentes: um deles apoia-se no transporte individual, mas sustentável, visto que se trata de pequenos carros para somente uma pessoa, utilizados mediante aluguel, e que poderiam circular por ciclovias ou em vias compartilhadas - como a Via Calma, na Av. Sete de Setembro, destinada ao compartilhamento entre automóveis individuais e bicicletas, as quais têm prioridade; o outro modelo seria o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que, apesar de ser um modelo bastante discutido em diferentes cidades, a inovação, em Curitiba, seria a sua instalação sobre o traçado da antiga linha ferroviária (GONÇALVES, 2014).

Em virtude dessas constatações, portanto, ainda que o sistema de transporte coletivo curitibano tenha sido algo inovador, que alçou o planejamento urbano local a elevados patamares, é necessário mencionar que críticas também existiram ao longo de todos os anos posteriores às iniciativas realizadas: não faltaram publicações que pautaram seus textos em condenações ao modelo adotado.

Alicerçado na visível saturação do sistema - devido ao aumento populacional de Curitiba e ao conseqüente aumento da demanda por transporte - o periódico "Paraná em Páginas", de 1998, recorda que, ainda nos anos 1970, quando começaram a circular os primeiros ônibus nas canaletas, o mesmo já apregoava que a solução para o transporte coletivo da cidade deveria ser o metrô. Ademais, o periódico não poupou duras críticas aos novos ônibus, ao considerar desde pontos negativos do sistema em si até os acidentes a ele vinculados, bem como os tipos de materiais empregados na confecção dos veículos e seus componentes de mobiliário (PREFEITURA..., 1998).

Nessa mesma edição do periódico, ao dizer que a Prefeitura de Curitiba passou a acordar com a necessidade de um sistema de metrô para a problemática existente, o texto também relembra as dezenas de

edições, desde os anos 1970, em que o jornal comentou a respeito da necessidade do sistema metroviário - a exemplo de outras grandes cidades do mundo. Todavia, a capital paranaense, naquela época, optou por um modelo diverso: o “metrô de superfície”, ou seja, as afamadas canaletas dos ônibus expresso. Ademais, para desmentir aquilo que se previa - de que, no futuro, todos os curitibanos prefeririam utilizar o transporte coletivo ao automóvel particular - a revista transcreve as palavras enunciadas, vinte e cinco anos antes de sua publicação, no jornal “Gazeta do Povo”:

Hoje, normalmente, ninguém deixa o carro na garagem para ir de ônibus para a cidade. Daqui a um ano vai ser diferente: os transportes coletivos, tão criticados, vão competir vantajosamente com os automóveis e aos poucos todo mundo vai preferi-los para ir ao trabalho, fazer compras, passear ou visitar os amigos. É a revolução nos transportes de massa que o IPPUC prevê para breve em Curitiba (GAZETA DO POVO, 06 abr. 1973 apud PARANÁ EM PÁGINAS, out. 1998, p. 03).

Infelizmente, é desnecessário dizer que, em longo prazo, tal previsão não se confirmou em sua totalidade e que, apesar das inovações realizadas - que, realmente, modificaram a fisionomia da cidade - a população curitibana seguiu os mesmos passos daquelas de outras grandes cidades brasileiras: deixou-se vencer pela oportunidade de adesão, cada vez mais facilitada, do automóvel individual, em detrimento do coletivo.

Assim, após mais de 40 anos desde sua implantação, o sistema BRT, criado em Curitiba, começa a dar sinais de cansaço. A capital paranaense vivencia, dessa maneira, os ônus de seu pioneirismo e já “sente os efeitos da saturação do sistema no qual foi pioneira, ao contrário de cidades que recém instalaram seus corredores exclusivos” (TRISOTTO, 2014). Além, obviamente, do aumento de população desde a sua primeira década de vida, os constantes atrasos e a falta de sincronismo dos semáforos têm sido motivos de intensas reclamações dos usuários que dependem dos ônibus todos os dias. Ademais, o sistema de transporte público curitibano é criticado por estudiosos do tema, atualmente, devido ao fato de não ter se modernizado no quesito

do pagamento das tarifas, que ocorrem somente em dinheiro ou por cartão simples de usuário - não há a implantação de tecnologia de integração temporal, mas somente física entre os terminais (FÉLIX, 2014).

Nesse contexto, outro fator tem surgido para elevar as discussões acerca do transporte coletivo curitibano a outros patamares: o projeto do metrô para a cidade, que deverá utilizar as linhas de implantação dos eixos estruturais. Apesar de tal projeto ser discutido há, pelo menos, treze anos, no presente momento, a implantação do mesmo não é efetivada devido a novo entrave ainda referente ao processo licitatório. A ideia é que o sistema do metrô seja executado em duas fases (Figura 87) e absorva a demanda da linha sul do atual sistema estrutural de ônibus. Estima-se que a média diária do trecho entre a CIC e a Rua XV de Novembro é de mais de 250 mil passageiros por dia.

Figura 87: Proposta de execução do metrô em duas fases.



Fonte: CASTRO (2014).

De modo semelhante ao desejo de décadas atrás, quando os ônibus expressos começaram a circular, os mentores do novo modal esperam que o mesmo contribua para uma mudança de paradigmas: que os curitibanos passem a deixar o automóvel particular na garagem e se apropriem do sistema de transporte coletivo - indo de ônibus até as estações de metrô. Segundo recente reportagem do jornal “Gazeta do Povo”, de 28 de abril de 2015, a Prefeitura de Curitiba aguarda um reajuste de mais de 460 milhões, por parte dos recursos da União, para publicar o edital de licitação para construção do novo modal. Esse valor diz respeito à inflação estimada para o período entre agosto de 2013 a meados de 2021, ano previsto para a conclusão da obra. Assim, acredita-se que o início da construção deverá ocorrer no segundo semestre de 2015 somente se tal reajuste for concedido pela União; caso contrário, o início das obras será, novamente, adiado. O orçamento total previsto para o metrô da cidade é de R\$ 4,691 bilhões - desse valor, R\$ 1,8 bilhão caberia à União, R\$ 700 milhões deveria ser desembolsado pela prefeitura de Curitiba, R\$ 700 milhões pelo Governo Estadual e R\$ 1,491 bilhão mediante uma parceria público-privada. Todavia, se o reajuste contratual requerido pelo Poder Municipal for aceito pelo Governo Federal, o valor total pode passar a R\$ 5,899 bilhões (ANTONELLI, 2015).

Em artigo publicado em 2014, Navolar e Krüger (2014), então presidentes do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná (CAU-PR) e do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (CREA-PR), respectivamente, apontam algumas falhas presentes no processo de licitação do metrô curitibano, tais como a ausência de instruções que definam o real papel do Poder Público frente às fases de execução dos projetos de arquitetura, engenharia e urbanismo - e não delegar essas incumbências, somente, à concessionária prestadora dos serviços. A problemática reside no fato de que, conforme os autores, a Prefeitura deveria participar como representante da população, o que tornaria sua presença, portanto, legítima. Ademais, ainda que a implantação da primeira fase do metrô guarde relação com as diretrizes relativas ao sistema viário, nos anos 1960, há que se dizer que, para que o novo modal seja eficiente, o mesmo deve compor, de modo estruturante, uma complexa rede de transporte - situação que, devido à alternativa de construção de apenas uma linha, pode não ser possível.

Além dessas questões, o fato de o projeto de construção do metrô já ser discutido há mais de uma década tem, ao que parece, causado descrença em grande parte da população curitibana. De acordo com o

último levantamento, realizado pelo Instituto Paraná Pesquisas, em dezembro de 2014, para o jornal “Gazeta do Povo”, 31,3% dos moradores de Curitiba opõe-se à implantação do metrô. Anteriormente, em dezembro de 2013, a porcentagem relativa à população contrária era menor: 28,6% (MARCHIORI, 2015). Assim, mediante esse breve panorama das últimas questões relativas ao futuro do sistema de transporte coletivo curitibano, o cenário permanece, ainda, aberto e vulnerável a novas e inesperadas mudanças.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apoiando-se em diversos autores, advindos de distintas áreas do conhecimento científico, o presente estudo pretendeu abordar as principais problemáticas concernentes a intervenções realizadas em áreas urbanas consolidadas - especificamente, na área central de Curitiba. Para tanto, inicialmente, buscou-se apresentar uma explanação teórica a respeito de grandes intervenções urbanas ocorridas em um período histórico considerado essencial para o entendimento do que tem sido empreendido nas últimas décadas: a modernidade, da qual permanecem os seus vestígios ainda na contemporaneidade. É por isso que, além dos aspectos estritamente espaciais dessas intervenções, procurou-se demonstrar como as mesmas afetaram a vida dos habitantes dessas cidades, uma vez que, a princípio, é para eles que as mesmas foram, ou deveriam ter sido, direcionadas.

Nesse sentido, a escala humana não foi negligenciada ao se tratar das intervenções realizadas em áreas urbanas, que, sob o ponto de vista aqui adotado, deveriam estar alicerçadas em diretrizes advindas de um planejamento específico para cada área. Devido a isso, optou-se, ao longo da dissertação, por um embasamento teórico direcionado à questão da escala humana no meio urbano, bem como a iniciativas que a priorizem ou que, ao menos, a considerem como elemento constituinte de espaços públicos mais acessíveis à diversidade que, neles, ainda poderia ser encontrada.

Em suma, a instigação principal que deu origem à pesquisa e permeou todo o processo de escrita esteve alicerçada em uma busca: pela compreensão a respeito de que maneira é possível articular a execução de projetos de reabilitação de uma área urbana consolidada com as diretrizes de planejamento urbano que nela incidem. Desse modo, o fator da humanização de espaços, frequentemente associado às intervenções realizadas na área central de Curitiba após os anos 1970, ganhou relevante destaque na análise de espaços urbanos específicos. A partir de breve descrição histórica de cada espaço selecionado, assim como de intervenções neles realizadas ao longo das décadas subsequentes, elaborou-se um diagnóstico teórico acerca dos resultados dessa humanização, que, porém, em diversas situações, não se mostrou suficiente para conter as problemáticas que advieram a partir de então.

Apesar do entendimento de que cada um dos espaços descritos difere dos outros em inúmeros aspectos - seja de escala, área de abrangência, período de execução e/ou categoria urbana em si - acredita-

se que todos são, ou deveriam ter sido, resultados de intenções para melhoramento urbano da capital paranaense.

Dito isso, apresentou-se, inicialmente, o calçadão da Rua XV de Novembro, obra emblemática para a cidade e que já se consolidou no imaginário do curitibano, bem como dos turistas que lá aportam. Como descrito no texto, trata-se de uma intervenção indubitavelmente alicerçada em diretrizes de planejamento urbano previamente pensadas para essa área da cidade. Todavia, apesar do sucesso do projeto, com o passar do tempo, advieram problemáticas que, ao que parece, não estiveram presentes naquilo que o planejamento urbano poderia ter previsto: o calçadão da Rua XV de Novembro, hoje - e a exemplo do restante da área central de Curitiba - sofre com o esvaziamento de transeuntes em horários não-comerciais, além de ser refém de uma legislação patrimonial que não tem se mostrado satisfatória na preservação da totalidade de seu acervo arquitetônico.

Os espaços descritos na sequência - o eixo Barão-Riachuelo e a Rua São Francisco - apresentam um importante conjunto arquitetônico, que, além de possuir problemáticas semelhantes às das edificações do calçadão da Rua XV, também tem se revelado como personagem alegórico de iniciativas de carnavalização de fachadas. Ou seja, as três históricas ruas, apesar de assistirem a importantes parcerias e iniciativas de aplicação de instrumentos urbanos específicos - advindos de iniciativas de planejamento - continuam estigmatizadas pela progressiva degradação de seus espaços e pela conseqüente insegurança pública.

Por sua vez, está o Largo da Ordem, espaço público diferenciado devido ao fato de apresentar um caráter boêmio que tem assegurado determinada urbanidade em horários que não sejam somente aqueles estritamente comerciais. Entretanto, ainda que essa área seja fruto de proficuas iniciativas de planejamento urbano articuladas com a esfera patrimonial - sobretudo, a partir dos anos 1970 - o largo, a exemplo de suas ruas vizinhas, também tem assistido a parcerias público-privadas que têm optado pela indisfarçável carnavalização de seu patrimônio construído, a despeito da rica materialidade componente de sua paisagem urbana.

Em seguida, a intervenção projetual analisada - a Rua 24 Horas - resultou de uma preocupação com o progressivo esvaziamento do centro da cidade. A implantação dessa obra, portanto, propunha-se a trazer vitalidade para seu entorno em todos os horários e dias da semana. Todavia, percebe-se que o louvor dessa preocupação não se mostrou suficiente nos anos posteriores, visto que a rua passou por percalços e fracassos que a conduziram até o atual estado de incompletude de seu

propósito inicial: o atendimento dos estabelecimentos ali alocados já não mais contempla as 24 horas de um dia. Diante disso, considera-se que um espaço como esse, que nasceu a partir de intenções de resgate de uma urbanidade há muito perdida, deveria estar em maior consonância com a legislação urbanística incidente em seu entorno próximo, que, como se percebe, não tem priorizado o uso habitacional, responsável pela atração e permanência de pessoas nos espaços urbanos.

Na continuação da pesquisa, apresentou-se a Praça Rui Barbosa e os processos pelos quais essa área passou ao longo de sua longa história. Esse espaço público, de modo análogo à maioria das outras praças da área central de Curitiba, tem vivenciado processos de apropriação pelo sistema de transporte coletivo, moldando seu caráter que, de espaço de permanência e fruição, passou a ser de mera passagem e circulação rápida de pessoas. Assim, ainda que sua configuração atual seja resultado de uma incontestável articulação com o planejamento urbano incidente, percebe-se o claro direcionamento que se objetivou naquela ocasião, nos idos anos 1970: a criação de um amplo espaço a céu aberto para recebimento das linhas do transporte coletivo. O objetivo inicialmente proposto, portanto, foi alcançado; todavia, negligenciou-se o fato de que uma praça deveria possuir um caráter humanizado, propulsor de dinamicidades urbanas que, ainda que há muito esquecidas, continuam necessárias.

O final do trabalho de pesquisa deu-se com a análise de uma das mais emblemáticas intervenções realizadas na “cidade-modelo de urbanismo”: os eixos estruturais e o sistema trinário. A iniciativa, plenamente articulada ao planejamento urbano local, alçou a capital do Estado a níveis internacionais de visibilidade do urbanismo então praticado. Porém, como demonstrado, a trajetória de seu desenvolvimento não ocorreu sem interferências do empresariado local, que, de modo velado, direcionou os rumos dessa iniciativa. Atualmente, a mobilidade urbana curitibana arca com os ônus de seu pioneirismo e, há considerável tempo, vivencia a progressiva defasagem de seu sistema de transporte público, que busca por novas ações que atenuem uma das maiores problemáticas contemporâneas nesse quesito: a superlotação de passageiros.

Embasando-se nesse quadro, constatou-se que projetos urbanos que não estejam alicerçados em diretrizes previamente pensadas para a área, em geral, não têm se mostrado suficientes para atingir objetivos maiores que aqueles de mera estetização local, e que possam propiciar uma saudável e necessária dinamicidade urbana ao longo dos anos posteriores à sua execução. Por outro lado, em consonância com o

exposto, também existem intervenções plenamente apoiadas no planejamento urbano incidente - como a Praça Rui Barbosa e os eixos estruturais, por exemplo - que, porém, pecam em quesitos tão caros a uma satisfatória vitalidade urbana, ao priorizar ações voltadas, principalmente, à circulação de pessoas, mas não à fruição daquilo que a cidade pode oferecer de melhor: a oportunidade do compartilhamento de vivências em seus espaços de uso público.

Posto isso, conclui-se que, atualmente, a área central da capital paranaense tem revelado situações contraditórias, e, portanto, instigantes: detentora de um patrimônio histórico significativo, bem como de uma infraestrutura urbana consolidada - resultante de anos de execuções e readequações, conforme visto ao longo da pesquisa - ainda permanece como uma das áreas da cidade que mais perdeu população nas últimas décadas. Essa constatação mostra-se agravante, uma vez que o fato de possuir poucos moradores em relação ao seu parque edificado contribui para o enfraquecimento da dinamicidade urbana nos horários além daqueles estritamente comerciais. Por conseguinte, esse enfraquecimento pode gerar espaços urbanos degradados e, por isso, inseguros para quem ali passa, mas não permanece. Logo, pode-se dizer que o que existe, hoje, é uma área que preza pela diversidade nela encontrada, mas que, no final de cada dia, mediante linhas abarrotadas do transporte coletivo, carrega para longe os seus cidadãos.

Diante desse cenário, desenhado no decorrer de diversas décadas, buscou-se, aqui, expor aquilo que têm contribuído para a conformação de uma área que, apesar de ter sofrido inúmeras “acupunturas urbanas” pontuais, ainda clama por sua sobrevivência. Uma sobrevivência, porém, que não deve ser mascarada pela mera existência de fachadas rebocadas e multicoloridas, mas que seja também resultante de uma arquitetura que abrigue em suas entranhas a saudável cotidianidade componente do meio urbano.

Portanto, ao vislumbrar as diferentes escolhas feitas ao longo das últimas décadas na capital paranaense, percebeu-se a necessidade de que um projeto urbano esteja plenamente apoiado em diretrizes conscientes das reais deficiências e potencialidades de uma área - em nível de planejamento; todavia, é importante dizer, se queremos cidades mais afeitas à escala corporal humana, devem ser priorizadas, ainda, iniciativas que atentem para o sentido humano inerente a cada materialidade presente no meio urbano. Afinal, não somente de pedras é feita uma cidade, mas da sobreposição das vivências que constituem a sua alma.

REFERÊNCIAS

- ABASCAL, Eunice Helena S.; ABASCAL, Carlos. Projeto Urbano e dependência espacial: um conceito intrínseco à natureza da cidade - Abandoibarra, Bilbao. **Vitruvius**, ano 14, jan. 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.164/5039>>. Acesso em: 28 abr. 2015.
- ABDALLA, Sharon. Imóveis antigos continuam atraentes. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 29 jul. 2014. Imóveis. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/imoveis/imoveis-antigos-continuam-atraentes-ebh8bv2sr3zb0b869r12tgbim>>. Acesso em: 29 jul. 2014.
- ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público: do urbano ao político**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.
- ALBERNAZ, Paula. Reflexões sobre o espaço público atual. In: LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MALEQUE, Miria Roseira (Org.). **Espaço e cidade: conceitos e leituras**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007
- ANTONELLI, Diego. Curitiba depende de reajustes da União para licitar o metrô. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 28 abr. 2015. Vida e Cidadania, p. 05.
- ARANTES, Antonio A. *Cultura, ciudadanía y patrimonio en América Latina*. In: LACARRIEU, Mónica; ALVAREZ, Marcelo (Org.). *La (indi)gestión cultural. Una cartografía de los procesos culturales contemporáneos*. Buenos Aires: Ciccus-La Crujía, 2002.
- _____. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. **Revista Habitus**, Goiânia, v.4, n.1, p. 425-435, jan./jun. 2006.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- ASCHER, François. *Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid: Alianza, 2010.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas, SP: Papirus, 1994.

BADIA, Thomas Diego. *Au Brésil, Curitiba, l'ex-ville modèle d'Amérique latine, peine à se réinventer*. **Le Monde**, 27 mar. 2014. Disponível em: <<http://mondeacplanete.blog.lemonde.fr/2014/03/27/au-bresil-curitiba-lex-ville-modele-damerique-latine-peine-a-se-reinventer/>>. Acesso em: 24 maio 2014.

BAHLS, Aparecida Vaz da Silva (Org.). **Boletim Casa Romário Martins. Praças de Curitiba: espaços verdes na paisagem urbana**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 131, set. 2006.

BARZ, Elton Luiz; BOSCHILIA, Roseli. **Largo da Ordem**. Acervo Casa da Memória, s.d.

BATISTA, Fábio Domingos; ALVES, Bruno Oliveira. **A cidade como cenário**. Curitiba: Grifo, 2014.

BAUDELAIRE, Charles. **As flores do mal**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.

_____. O pintor da vida moderna, IV. A modernidade. In: TEIXEIRA COELHO (Org.). **A modernidade de Baudelaire**. Apresentação e seleção de Teixeira Coelho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. Salão de 1859, II. O público moderno e a fotografia. In: TEIXEIRA COELHO (Org.). **A modernidade de Baudelaire**. Apresentação e seleção de Teixeira Coelho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

_____. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

BENATTI, Antonio Paulo; SUTIL, Marcelo Saldanha (Org.). **Boletim Casa Romário Martins. Rui Barbosa: a praça na trilha do tempo**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 23, n. 119, dez. 1996.

BENETTA, Leilane. Vândalos tomam conta da Rua Riachuelo, no Centro. **Paraná on line**, Curitiba, 17 ago. 2013. Cidades. Disponível

em: <<http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/688416/?noticia=VANDALOS+TOMAM+CONTA+DA+RUA+RIACHUELO+NO+CENTRO>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BERNARDI, Jorge. **O legado de Jorge Wilhelm para Curitiba**.

Disponível em:

<<http://antp.org.br/website/noticias/clipping/show.asp?npgCode=69671137-D5B9-4556-AF28-B3D9641B6442>>. Acesso em: 01 maio 2015.

BORJA, Jordi. *Comercio, ciudad y cultura, o como el urbanismo especulativo degrada la ciudad y empobrece a la ciudadanía*. 30 set. 2014. Disponível em:

<<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/30/comercio-ciudad-y-cultura-o-como-el-urbanismo-especulativo-degrada-la-ciudad-y-empobrece-a-la-ciudadania/>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

BORTOLINI, Karen. Nova Rua São Francisco é entregue aos curitibanos. **Revista do Sistema Fecomércio SESC SENAC PR**, Curitiba, ano XII, nº 91, p. 22-26, nov. 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Implementação de ações em áreas urbanas centrais e cidades históricas**: manual de orientação. Brasília-DF: IPHAN: Ministério das Cidades, 2011.

BRENDLE, Betânia. Carnavalização patrimonial: destruição da identidade cromática dos centros antigos de João Pessoa, Areia (PB) e Olinda (PE). In: **Urbicentros #3 Morte e vida dos centros urbanos**. Salvador, 2012.

BRUANT, Catherine. Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada. In: PECHMAN, Robert; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.). **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1996.

BRUGNOLO, Brunno. Cidadãos vão à luta por espaços urbanos de Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 maio 2014. Vida e Cidadania, p. 08.

BUBNIAK, Taiana. Mistura boa no centro. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 24 nov. 2013. Imóveis locação, p. 02-03.

CASTILHO, Cristiano. Agentes defendem ordem na Rua São Francisco. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 02 maio 2015. Caderno G. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/caderno-g/agentes-defendem-ordem-na-rua-sao-francisco-10kwylv8ff8i8f4o5iy6k2bi4>>. Acesso em: 04 maio 2015.

CASTRO, Fernando. Prefeitura de Curitiba prevê início das obras do metrô para julho de 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2014/01/prefeitura-de-curitiba-preve-inicio-das-obras-do-metro-para-julho-de-2014.html>>. Acesso em: 13 maio 2015.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2001.

CIFFONI, Ana Lúcia; SUTIL, Marcelo S.; BARACHO, Maria Luiza G. (Org.). **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006.

CIRCULANDO POR CURITIBA. **Rua Riachuelo**. 14 jan. 2011. Disponível em: <<http://www.circulandoporcuritiba.com.br/search?q=rua+riachuelo>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

COELHO NETTO, José Teixeira. **Moderno pós-moderno: modos e versões**. São Paulo: Iluminuras, 2001.

COMEC. **Região Metropolitana de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=123>>. Acesso em: 09 maio 2014.

CORRÊA, Maria Celeste. É proibido fechar: uma rua onde as lojas estão abertas *full-time*. **Revista Veja Paraná**, Curitiba, ano 24, nº 37, p. 04-05, set. 1991.

_____. Tudo novo de novo. **Revista Espaço Urbano**, Curitiba, p. 14-17, nº 11, maio 2010.

CORTÉS, José Miguel. **Políticas do espaço**. Arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: Senac SP, 2008.

COSTA, Maria Cecília S. da; DIGIOVANNI, Rosângela. Antropologia, espaço e cidade: um olhar sobre Curitiba. In: SÁ, Cristina (Org.). **Olhar urbano, olhar humano**. São Paulo: IBRASA, 1991.

CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. **Comparativo de macrozoneamento**. Disponível em: <<http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2015/00160210.jpg>>. Acesso em: 21 maio 2015.

_____. **Exemplo de parceria, Praça de Bolso do Ciclista vai ganhando forma no centro de Curitiba**. 2014. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-exemplo-de-parceria-praca-de-bolso-do-ciclista-vai-ganhando-forma-no-centro-de-curitiba/20761>>. Acesso em: 18 maio 2015.

_____. **Prefeitura envia à Câmara projeto de lei de Proteção do Patrimônio Cultural**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-envia-a-camara-projeto-de-lei-de-protacao-do-patrimonio-cultural/35383>>. Acesso em: 01 maio 2015.

_____. **Revisão do Plano Diretor retoma tradição de planejamento de longo prazo**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/revisao-do-plano-diretor-retoma-tradicao-de-planejamento-de-longo-prazo/35757>>. Acesso em: 01 maio 2015.

_____. Vá e volte de ônibus. **Curitiba nas trilhas da igualdade**, Curitiba, p. 34-37, set. 1994.

CURITIBAAGORA. **Praça de bolso do Ciclista**. Disponível em: <<http://curitibaagora.com/curitiba-hoje-0606-praca-de-bolso-do-ciclista/>>. Acesso em: 13 jun. 2014.

CURITIBAANTIGA. **Praça Rui Barbosa**. Disponível em: <<http://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/393/Pra%C3%A7a-Rui-Barbosa-em-Curitiba-Antigamente.html>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

_____. **Rua das Flores Anos 70**. Disponível em: <<http://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/705/Rua-das-Flores-Anos-70.html>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

DAVIDOVICH, Fany. Metrópole e contemporaneidade, algumas pontuações. In: CARLOS, Ana Fani A.; LEMOS, Amália Inês G. (Org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2005.

DEBORD, Guy-Ernest. Teoria da deriva [1956]. In: JACQUES, Paola Berenstein (Org.). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

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

DESTEFANI, Cid. Não foi só bebedouro... **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 mar. 1980.

_____. O despertar de Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 05 jul. 2014. Colunistas. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/o-despertar-de-curitiba-eaj4508lcqlq02mpykbauthe6>>. Acesso em: 29 abr. 2015.

_____. Rua Barão, bons tempos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 12 abr. 2015. Colunistas. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/rua-barao-bons-tempos-2e06wkgd5be610qmlyakfezt?ref=aba-colunistas>>. Acesso em: 13 abr. 2015

_____. Vamos à Rua Quinze. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 03 jan. 2015. Colunistas. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/colunistas/nostalgia/vamos-a-rua-quinze-eigz16ycqx2jbxwaaxdvogrim>>. Acesso em: 29 abr. 2015.

_____. Vivendo em Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 25 maio 2014. Colunistas. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/conteudo.phtml?tl=1&id=1471286&tit=Vivendo-em-Curitiba>>. Acesso em: 26 maio 2014.

_____. 25 anos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 01 jun. 2014. Colunistas. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/conteudo.phtml?tl=1&id=1472469&tit=25-Anos>>. Acesso em: 01 jun. 2014.

DEWEY, John. **Arte como experiência**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

DIAS, Solange I. Smolarek. **A arquitetura do desejo: o discurso da nova identidade urbana de Curitiba**. Cascavel, PR: Assoeste, 2006.

DUARTE, Fábio. Cidade, modos de usar: um ensaio sobre Curitiba. In: FERRARA, Lucrécia D.; DUARTE, Fábio; CAETANO, Kati E. (Org.). **Curitiba: do modelo à modelagem**. São Paulo: Annablume; Curitiba: Champagnat, 2007.

DUDEQUE, Irã. **Espirais de madeira: uma história da arquitetura de Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2010 [1845].

FABRIS, Marcos. Literatura, fotografia e o retrato da modernização de Paris, a capital do século XIX. **Revista *Lumen et Virtus***, vol. 1, n. 2, maio 2010.

FCC, FUNDAÇÃO CULTURAL DE CURITIBA. **Prefeitura e Iphan vão revitalizar setor histórico**. 24 nov. 2011. Disponível em: <<http://www.fundacaoculturaldecuitiba.com.br/noticias/prefeitura-e-iphan-vo-revitalizar-setor-historico/>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

FEATHERSTONE, Mike. *O flâneur*, a cidade e a vida pública virtual. In: ARANTES, Antonio A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000.

FÉLIX, Rosana. Será que Curitiba não é mais aquela? **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 abr. 2014. Vida e Cidadania, p. 04.

FERNANDES, José Carlos. A Riachuelo nunca foi santa. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 20 dez. 2014. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/a-riachuelo-nunca-foi-santa-ehm2n615o7rca5vji4b9bq3im>>. Acesso em: 01 maio 2015.

_____. Justiceiros da Riachuelo. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 29 maio 2010. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/justiceiros-da-riachuelo-0t7xluatvdabf8jf8atutfpe6>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

_____. Sobre o futuro do passado. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 06 out. 2013. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1414459&tit=Sobre-o-futuro-do-passado>>. Acesso em: 24 maio 2014.

FERRARA, Lucrécia D. Além do ver. In: FERRARA, Lucrécia D.; DUARTE, Fábio; CAETANO, Kati E. (Org.). **Curitiba: do modelo à modelagem**. São Paulo: Annablume; Curitiba: Champagnat, 2007.

_____. Modelar a cidade. In: FERRARA, Lucrécia D.; DUARTE, Fábio; CAETANO, Kati E. (Org.). **Curitiba: do modelo à modelagem**. São Paulo: Annablume; Curitiba: Champagnat, 2007.

FERRAZ, Hermes. **Filosofia urbana. Tomo III**. São Paulo: João Scortecci, 1998.

FIRKOWSKI, Olga L. A Copa e Curitiba, nem tudo que reluz é ouro. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 18 maio 2014. Guia. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/m/conteudo.phtml?tl=1&id=1469126&tit=A-Copa-e-Curitiba-nem-tudo-que-reluz-e-ouro>>. Acesso em: 24 maio 2014.

_____; MOURA, Rosa. Regiões metropolitanas e metrópoles. Reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no sul do Brasil. In: **RA'E GA. O espaço geográfico em análise**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2001.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. **São Paulo: espaços públicos e interação social**. São Paulo: Marco Zero, 1995.

_____. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

GALLO, Haroldo. Arqueologia, arquitetura e cidade: a preservação entre a identidade e a autenticidade. In: MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos de; BASTOS, Rossano Lopes; GALLO, Haroldo (Org.). **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEROLLA, Giovanni. Curitiba repagina área central. **Revista Infraestrutura urbana**, São Paulo, ed. 09, nov. 2011. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/9/artigo241084-1.aspx>>. Acesso em: 21 fev. 2015.

GONÇALVES, André. Quarentão, BRT pega carona na Copa. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 19 jun. 2014. Vida e Cidadania, p. 04.

HISTÓRIA da Rua XV: charme e sofisticação marcam o início da história da Rua XV de Novembro. **Revista Voi**, Curitiba, n. 01, set. 2004.

HOBSBAWM, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991**. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População de Curitiba**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=410690>>. Acesso em: 13 maio 2015.

IPEA, INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; USP, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO; IPPUC, INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. **Gestão do uso do solo e disfunções do crescimento urbano:** instrumentos de planejamento e gestão urbana: Curitiba. Brasília: IPEA, 2001.

IPHAN, INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Carta de Brasília.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20Brasilia%201995.pdf>>. Acesso em: 04 dez. 2014.

IPPUC, INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. **20 anos de IPPUC.** Publicação comemorativa. Curitiba: IPPUC, 1985.

_____. **Curitiba em dados.** Curitiba: IPPUC, 2009.

_____. **Curitiba em dados.** Disponível em: <http://curitibaemdados.ippuc.org.br/Curitiba_em_dados_Pesquisa.htm>. Acesso em: 15 ago. 2014.

_____. **Fotos de Curitiba.** Disponível em: <<http://ippuc.org.br/default.php>>. Acesso em: 21 maio 2015.

_____. **Plano Diretor 2004:** o planejamento urbano de Curitiba. Curitiba: IPPUC, 2004.

_____. **Plano Regional Matriz.** Curitiba: IPPUC, 2008.

_____. **Prefeitura de Curitiba vai revitalizar o setor histórico.** 15 maio 2013. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/mostrarnoticia.php?noticia=cd_noticias=138&liar=sim>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. **Projeto Eixo Barão-Riachuelo:** planejamento estratégico. Curitiba, 1997.

_____. **Zoneamento e uso do solo.** Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=13>>. Acesso em: 20 fev. 2015.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [1961].

JACQUES, Paola Berenstein (Org.). Apresentação. In: JACQUES, Paola Berenstein (Org.). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das Cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

KOK, Glória. **Rio de Janeiro na época da Av. Central**. São Paulo: Bei Comunicação, 2005.

KOMARCHESQUI, Bruna. Dinâmica populacional dos bairros desafia Plano Diretor de Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 24 jul. 2014. Vida e Cidadania, p. 04.

_____. Plano Diretor prevê eixos de transporte leste-oeste para adensar vazios urbanos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 jan. 2015. Vida e Cidadania, p. 04.

KONDER, Leandro. Um olhar filosófico sobre a cidade. In: PECHMAN, Robert Moses (Org.). **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

LEDRUT, Raymond. **Sociologia urbana**. Rio de Janeiro: Forense, 1971.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP: Unicamp, 2012.

LEITE, Rogerio Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas, SP: Unicamp; Aracaju, SE: UFS, 2007.

_____. Margens do dissenso: espaço, poder e enobrecimento urbano. In: FRUGOLI JÚNIOR, Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Arêas (Org.). **As cidades e seus agentes**: práticas e representações. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, 2006.

LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAU USP; FUPAM, 1999.

LERNER anuncia Rua 24 Horas e ganha apoio dos empresários. **Revista Panorama**, Curitiba, ano 39, nº 381, p. 26, out. 1989.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

LIGEIRINHO. **Revista Projeto**, São Paulo, nº 152, p. 35, maio 1992.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. Políticas de desenvolvimento e patrimônio cultural. In: LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MALEQUE, Miria Roseira (Org.). **Espaço e cidade: conceitos e leituras**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2007.

MARCHIORI, Raphael. Apoio ao metrô de Curitiba cai e descrédito aumenta. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 03 jan. 2015. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/apoio-ao-metro-de-curitiba-cai-e-descredito-aumenta-eigr9t87c07gbx4fqj4qj4e>>. Acesso em: 03 jan. 2015.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

MARTINS, Fernando. Setor histórico de Curitiba vira alvo de vândalos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 11 ago. 1999.

MEMOLI, Maurizio. Vontade, especulação e ocasiões na reabilitação dos centros de cidades na Itália. In: D'ARC, Hélène Rivière; MEMOLI, Maurizio (Org.). **Intervenções na América Latina: viver no centro das cidades**. São Paulo: Senac São Paulo, 2012.

MENDONÇA, Maí Nascimento (Coord.). **Boletim Informativo Casa Romário Martins. Calçadão, vinte anos depois**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 19, n. 98, jul. 1992.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: MORI, Victor Hugo; SOUZA, Marise Campos de; BASTOS, Rossano Lopes; GALLO, Haroldo (Org.). **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006.

MEYER, Regina Proserpi. O espaço da vida coletiva. In: ALMEIDA, Marco Antonio Ramos de; MEYER, Regina P. (Org.). **Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. São Paulo: Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001.

MILLARCH, Aramis. De como se destrói o nosso Setor Histórico. **O Estado do Paraná**, Curitiba, 23 fev. 1983. Tabloide.

MONGIN, Olivier. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **O cenário da vida urbana: a definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX/XX**. João Pessoa: CT/UFPB, 2000.

NAVOLAR, Jeferson Dantas. O Plano Diretor e a revitalização do Centro de Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 23 jan. 2015. Opinião. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/opiniaio/o-plano-diretor-e-a-revitalizacao-do-centro-de-curitiba-ej61srasivdyx7v3wgjnz71ou>>. Acesso em: 24 jan. 2015.

_____; KRÜGER, Joel. Metrô de incertezas. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 04 maio 2014. Opinião. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/opiniaio/artigos/metro-de-incertezas-8tcvgxuxxn9wfl1dnrctu3uy4u>>. Acesso em: 05 maio 2014.

NOBRE, Eduardo A. C. Intervenções urbanas em Salvador: turismo e “gentrificação” no processo de renovação urbana do Pelourinho. In: **X Encontro Nacional da Anpur - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano**. Belo Horizonte, 2003.

NOGUEIRA, Daliane. Coletivos: insurgência urbana. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 12 maio 2015. Haus. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/haus/arte-cultura/coletivos-insurgencia-urbana/>>. Acesso em: 18 maio 2015.

OBRAS na Rui Barbosa prontas em novembro. **Revista Panorama**, Curitiba, ano 47, nº 468, p. 12-13, out. 1997.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2000.

O PRIMEIRO calçadão do Brasil: a Rua 48 Horas. **Revista Voi**, Curitiba, n. 01, set. 2004.

PAQUETTE, Catherine. Moradores para o centro histórico? A Cidade do México diante de um dos maiores desafios da reabilitação. In: D'ARC, Hélène Rivière; MEMOLI, Maurizio (Org.). **Intervenções na América Latina: viver no centro das cidades**. São Paulo: Senac São Paulo, 2012.

PATRIMÔNIO CULTURAL. **Paisagem urbana da Rua XV de Novembro**. Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=62>>. Acesso em: 24 maio 2014.

PECHMAN, Robert Moses (Org.). **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

_____. Um olhar sobre a cidade: estudo da imagem e do imaginário do Rio na formação da modernidade. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de F. (Org.). **Cidade & História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador: UFBA / Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992.

PEDROZO, Alexandre do Nascimento. Posfácio. In: BATISTA, Fábio Domingos; ALVES, Bruno Oliveira. **A cidade como cenário**. Curitiba: Grifo, 2014.

PESAVENTO, Sandra Jatthy. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano - Paris**, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999.

PESSOA, Fernando. **Livro do desassossego**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

PINHEIRO JUNIOR, Clodoaldo. IPPUC 40 anos: peculiaridades organizacionais. **Revista Espaço Urbano**, Curitiba, p. 02-06, nº 08, dez. 2005.

PREFEITURA anuncia sistema de metrô para Curitiba. Decisão lembra o remorso: já vem muito tarde! **Paraná em páginas**, Curitiba, ano 34, n. 404, out. 1998.

QUILTSHOW. **História de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.quiltshow.com.br/curitiba/evento/historia-de-curitiba/>>. Acesso em: 20 maio 2015.

RECH, Gisele. Desde os anos 70s, muito mais que uma praça. **Paraná on line**, Curitiba, 29 abr. 2006. Cidades. Disponível em: <<http://www.paranaonline.com.br/editoria/cidades/news/175120/?noticia=DESDE+OS+ANOS+70S+MUITO+MAIS+QUE+UMA+PRACA>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

REVITALIZAÇÃO ao Setor Histórico. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 20 mar. 1980.

RIBEIRO, Aldo. O Largo da Ordem será revitalizado. **Folha de Londrina**, Londrina, 09 jan. 1996.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados**: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997.

_____; CARDOSO, Aduino Lúcio. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. In: **ESPAÇO & DEBATES: Revista de Estudos Regionais e Urbanos - 37**. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1994.

_____; _____. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: PECHMAN, Robert; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.). **Cidade, povo e nação**: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1996.

RIZZI, Suzelle. **Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916**. Dissertação (Mestrado em Teoria, História e Crítica da Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2003.

RODRIGUES, Arlete Moysés. O espaço urbano e as estratégias de planejamento e produção da cidade. In: PEREIRA, Elson Manoel (Org.). **Planejamento urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**. Chapecó: Argos, 2008.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

ROSA, Maria A.; KAUCHAKJE, Samira. A imagem da cidade e o viver em Curitiba: dimensão sobre sua gestão. In: FERRARA, Lucrecia D.; DUARTE, Fábio; CAETANO, Kati E. (Org.). **Curitiba: do modelo à modelagem**. São Paulo: Annablume; Curitiba: Champagnat, 2007.

RUA 24 Horas. **Revista Projeto**, São Paulo, nº 152, p. 35, maio 1992.

SANTANA, Eduardo. Antigo prédio da Polícia Civil em Curitiba está abandonado. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 out. 2014. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/antigo-predio-da-policia-civil-em-curitiba-esta-abandonado-eex11s26kqiahvnmdu7i9yv66>>. Acesso em: 16 out. 2014.

SANTOS, Milton. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: VALLADARES, Lícia; PRETECEILLE, Edmond (Org.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel, 1990.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 2005.

SCHULZ, Sonia H. **Estéticas urbanas: da pólis grega à metrópole contemporânea**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

SÊGA, Rafael Augustus. **Melhoramentos da capital: a reestruturação do quadro urbano de Curitiba durante a gestão do prefeito Cândido de Abreu (1913-1916)**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1996.

SENKOVSKI, Antonio. Texto do Plano Diretor chega à Câmara nesta quarta-feira. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 10 mar. 2015. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/texto-do-plano-diretor-chega-a-camara-nesta-quarta-feira-11-8m16xi0hthtpxjmd248jj4c8>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro e São Paulo: Record, 2003.

_____. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SETOR HISTÓRICO será só para os pedestres. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 27 fev. 1980.

SILVA, Madianita Nunes da. Espaços informais de moradia e metropolização em Curitiba a partir da década de 1990: novas relações centro-periferia e reestruturação do espaço. In: **XV Encontro Nacional da Anpur - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano**. Recife, 2013.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976 [1903].

SIMÕES JUNIOR, José G. Cenários de modernidade: os projetos urbanos das capitais brasileiras no início da República. In: **XII Encontro Nacional da Anpur - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano**. Belém, 2007.

SKYSCRAPERCITY. **Curitiba RIT (BRT System)**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1397572&page=2>>. Acesso em: 01 maio 2015.

_____. **Palácios do Brasil**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401266&page=3>>. Acesso em: 13 jun. 2014.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Inscripciones**. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Nelson Rosário de. Planejamento urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n. 16, p. 107-122, jun. 2001.

TERRA DE DIREITOS. **No dia da Jornada Nacional de Lutas, cerca de 300 famílias ocupam prédio abandonado no Centro de Curitiba**. Disponível em: <<http://terradedireitos.org.br/2015/04/15/no-dia-de-jornada-nacional-de-lutas-cerca-de-300-familias-ocupam-predio-abandonado-no-centro-de-curitiba/>>. Acesso em: 15 abr. 2015.

TRISOTTO, Fernanda. Após 40 anos, BRT dá sinais de cansaço em Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 26 jul. 2014. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/apos-40-anos-brt-da-sinais-de-cansaco-em-curitiba-ebd0v31ocoigpl8fb7l6qxa32>>. Acesso em: 27 jul. 2014.

ULTRAMARI, Clóvis et al. **O olho do inseto: ensaios sobre a cidade**. Curitiba: Champagnat, 2014.

_____; DUARTE, Fábio. **Inflexões urbanas**. Curitiba: Champagnat, 2009.

UM CALÇADÃO resistente a carros. 01 jan. 2012. Disponível em: <<http://abc Curitiba.com/2012/10/01/um-calçadao-resistente-a-carros/>>. Acesso em: 10 maio 2015.

VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. de (Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. In: VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. de (Org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manole, 2006.

VAZ, Lilian Fessler. Modernização excludente e moradia no Rio de Janeiro. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de F. (Org.). **Cidade & História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador: UFBA / Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992.

VIANNA, Hermano. Ternura e atitude *blasé* na Lisboa de Pessoa e na Metrópole de Simmel. In: VELHO, Gilberto (Org.). **Antropologia**

urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

_____. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012.

_____. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli T. Ramos. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil.** São Paulo: Edusp, 2004.

WAIZBORT, Leopoldo. **As aventuras de Georg Simmel.** São Paulo: USP, Curso de Pós-Graduação em Sociologia: Ed. 34, 2000.

Legislação consultada

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, 1988.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Ordinária nº 1875, de 30 de março de 1960.** Aprova o Plano Piloto de Zoneamento de Uso e sua regulamentação. Curitiba, 1960.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Ordinária nº 2828, de 31 de julho de 1966.** Institui o Plano Diretor de Curitiba e aprova as suas Diretrizes Básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município. Curitiba, 1966.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Ordinária nº 3503, de 04 de fevereiro de 1969.** Dá delimitação para as zonas do Município de Curitiba. Curitiba, 1969.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Ordinária nº 4199, de 08 de maio de 1972.** Dispõe sobre Zoneamento Urbano de Curitiba. Curitiba, 1972.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Decreto nº 1137, de 18 de dezembro de 1995.** Institui incentivos para galerias comerciais e edifícios de uso habitacional na Zona Central. Curitiba, 1995.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Ordinária nº 9800, de 03 de janeiro de 2000.** Dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Curitiba. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Decreto nº 184, de 03 de abril de 2000.** Institui incentivos para galerias comerciais e edifícios de uso habitacional na Zona Central, estabelece condições para implantação de estacionamentos privativos e coletivos e dá outras providências. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Decreto nº 185, de 03 de abril de 2000.** Dispõe sobre os critérios de uso e ocupação do solo no Setor Especial Histórico e dá outras providências. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Decreto nº 186, de 03 de abril de 2000.** Dispõe sobre Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo e dá outras providências. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Decreto nº 187, de 03 de abril de 2000.** Classifica os trechos viários que compõem o Setor Especial Preferencial de Pedestres - SE-PE e dá outras providências. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Decreto nº 190, de 03 de abril de 2000.** Dispõe sobre os critérios de uso e ocupação do Plano Massa nos Setores Especiais Estruturais, e dá outras providências. Curitiba, 2000.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Ordinária nº 11266, de 16 de dezembro de 2004.** Dispõe sobre a adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade - Lei Federal nº 10257/01, para Orientação e Controle do Desenvolvimento Integrado do Município. Curitiba, 2004.

CURITIBA. Câmara Municipal. **Lei Complementar nº 74, de 16 de dezembro de 2009.** Cria incentivos fiscais para recuperação de edificações e dinamização da área do entorno do Paço Municipal e dá outras providências. Curitiba, 2009.