

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

**A PERMANÊNCIA DE ESTRUTURAS URBANAS E A CONSTRUÇÃO
DO CONCEITO DE CIDADE NA ABORDAGEM GEOGRÁFICA**

Reflexões sobre o planejamento urbano da cidade de Curitiba

Dissertação

JULIO CESAR BOTEGA DO CARMO

CURITIBA

2011

JULIO CESAR BOTEGA DO CARMO

**A PERMANÊNCIA DE ESTRUTURAS URBANAS E A CONSTRUÇÃO
DO CONCEITO DE CIDADE NA ABORDAGEM GEOGRÁFICA**
Reflexões sobre o planejamento urbano da cidade de Curitiba

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, nível de Mestrado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientação: Prof. Dr.^a Olga L. C. F. Firkowski

CURITIBA

2011

***Dedico à minha família e aos meus amigos.
Os primeiros por também serem meus amigos.
Aos amigos por também serem minha família.***

AGRADECIMENTOS

Certo dia, quando voltava do intercâmbio na Argentina, uma pessoa muito especial me agradeceu pelos momentos que passamos juntos naquele país. Ao me entregar uma carta, entre outras coisas, deixou escritos três itens dos quais, segundo ela, não deveria esquecer nunca. A primeira, que dos tempos, o que mais corre, é o alegre. Assim, que nestes dois últimos anos, muitos foram os momentos de tristeza e de vontade de desistir. Mas quem me conhece sabe que esses momentos são intensos, porém rápidos e que sigo sempre a filosofia de que se não deu certo, é porque ainda não estamos no final. Desta forma, se estes dois anos passaram de forma rápida, é porque sem dúvidas foram muito mais alegres que tristes. O segundo item diz que se a emoção de uma lágrima é acompanhada de um sorriso, significa que a magia ainda existe, e desta forma, chorando e sorrindo ao mesmo tempo, consegui superar mais esta etapa. E a última, mas não menos importante, é que as mudanças são o que evitam que fiquemos parados. Assim que, tive que mudar muito para conseguir chegar até aqui dentro desta trajetória universitária, pois ainda que muitas vezes tenha sido doloroso, mas sempre é preferível mudar a estancar-se. Portanto, neste dia, agradeço as pessoas que me ajudaram a sorrir e a mudar. Agradeço muito à minha família por estarem ao meu lado sempre. Aos meus amigos da Geografia, que são muitos, mas em especial, Fabiano e Elú, ele por me puxar sempre para a realidade, ela por introduzir um pouco de futilidade nos meus dias; aos meus amigos de mestrado, Patrícia, Daniel, Zé, Lucileyde entre outros, que em meio de tantas pesquisas, ainda que diversas em assunto, sempre tiravam um tempo pra conversar e discutir sobre a vida. Às amigas do curso de Arquitetura da UTFPR, Tamara, Ana, Jéssica e Bianca, que vieram de longe para se tornarem minhas grandes amigas e me segurarem lá dentro em todos os momentos onde levar uma graduação e um mestrado me fizeram querer manter os cabelos (poucos) ao invés de obter novos diplomas e certificados. Aos amigos de fora da universidade, Everson, Sérgio, Fernando e Everton,

que foram provavelmente as pessoas com as que mais conversei, convivi e passei horas, seja na internet, seja pessoalmente, nestes últimos dois anos. Agradeço também ao CNPQ pela possibilidade de bolsa durante o curso, o que me possibilitou uma dedicação maior. No meio acadêmico agradeço ao secretário do curso, Luis Carlos Zen, aos professores do programa de pós-graduação e aos arquitetos Fernando Diniz Moreira, da UFPE, e Jorge Wilhelm, que colaboraram de forma decisiva para a discussão aqui apresentada. Agradeço à banca de qualificação, formada pelos professores Clóvis Ultramari, da PUC-PR, e Gislene Pereira, da UFPR. Por fim, agradeço à professora Dr.^a Olga Firkowski, que apesar de minha displicência muitas vezes enquanto orientando, confiou e aceitou o desafio desta orientação até o final, me deixando a certeza que é o modelo profissional que um dia pretendo ser.

**Muitas vezes o óbvio permanece invisível.
Até que alguém o enxergue...**

Jorge Wilhelm

RESUMO

Assim como o urbano, os cientistas que tentam explicá-lo são fruto de dado momento histórico e determinados social, política, ideológica, jurídica e economicamente. Com base neste fato e tomando-se as ideias centrais dos intelectuais que através da Geografia Urbana e da Geografia Histórica entendem o espaço, se busca a compreensão da cidade de Curitiba durante o século XX, verificando como a abordagem técnico-científica agiu na regulação do crescimento e na modernização, demonstrando como a ciência nos ajuda na compreensão da cidade, neste caso dando especial destaque a uma cidade brasileira e sua realidade de país emergente. Também, buscar-se-á verificar como o arquiteto Alfred Agache contribuiu para modificações na cidade e na construção de uma identidade curitibana, fortemente atreladas ao progresso e a ordem urbanas. Serão expostos os esquemas e trabalhos do plano, a fim de contribuir com o entendimento das transformações urbanas de Curitiba. O objetivo é ir além da história oficial e midiática e inserir o processo de planejamento de Curitiba em um contexto, onde as permanências, tanto físicas, construídas, quanto as imateriais, como a segregação espacial e a falta de políticas urbanas para a melhoria da qualidade de vida da população menos favorecida financeiramente, presentes nos planos e ideias dos planejadores analisados, sejam expostas e discutidas, como caminho para a superação deste pensamento sobre a cidade, partindo de forma definitiva da cidade que temos, segregada e elitista, para a cidade que queremos, mais justa e igualitária.

ABSTRACT

Like the urban, scientists trying to explain it are the result of certain historical moment and social, political, ideological, legal and economically. Based on this fact and taking the core ideas of the intellectuals who through the Urban Geography and Historical Geography to understand the space, it seeks to understand the city of Curitiba during the twentieth century, looking at how to approach technical-scientific acted in regulating growth and modernization, demonstrating how science helps us in understanding the city, in this case with particular emphasis on a Brazilian city and its reality of emerging country. Also, it is hoped will see how the architect Alfred Agache contributed to changes in the city and the construction of an identity, strongly linked to the progress and urban order. Schemes will be exposed and work plan in order to contribute to the understanding of urban transformation of Curitiba. The goal is to go beyond official history and media and enter the planning process in a context of Curitiba, where the stays, physical, built, as the intangible, such as spatial segregation and the lack of urban policies to improve the quality of lives of people less privileged financially, present plans and ideas of the planners analyzed, to be presented and discussed as a way to overcome this thinking about the city, leaving a final city we have, segregated and elitist to the city we want more just and equal.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 <i>Vilinha</i> . Quadro de Jean Baptiste Debret, considerada a primeira imagem de Curitiba.....	p. 62
Figura 2 Primeira planta da cidade de Curitiba, de Frederico Kirchgässner.....	p. 63
Figura 3 Perspectiva do Plano Agache para o Rio de Jane.....	p. 67
Figura 4 Plano Agache para o Rio de Janeiro, esquema de circulação.....	p. 73
Figura 5 Esquema do Plano Agache (1943).....	p. 80
Figura 6 Esquema das linhas de ônibus no Plano Agache.....	p. 96
Figura 7 Esquema da Rede Integrada de Transportes (RIT) atual.....	p. 96
Figura 8 Rede Integrada de Transportes (RIT) completa.....	p. 106

LISTA DE MAPA

Mapa1: Localização de Curitiba.....p. 61

LISTA DE TABELA

Tabela 1: Permanências do Plano Agache em Curitiba.....p.105

LISTA DE SIGLAS

APPUC – Associação de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

CIAM - Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna

CIC – Cidade Industrial de Curitiba

FFLCH – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

RIT – Rede Integrada de Transporte

RMC – Região Metropolitana de Curitiba

UFPR – Universidade Federal do Paraná

USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1	18
PENSANDO A CIDADE GEOGRAFICAMENTE.....	18
1.1 ELEMENTOS PARA COMPREENDER A CIDADE A PARTIR DA GEOGRAFIA.....	19
1.2 A CIDADE NA GEOGRAFIA CONTEMPORÂNEA: INTERFACE ENTRE A GEOGRAFIA URBANA E A GEOGRAFIA HISTÓRICA.....	31
1.3 DISCIPLINAS CORRELATAS À GEOGRAFIA E COMPLEMENTARES PARA O ESTUDO E COMPREENSÃO DA CIDADE: URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO	41
1.3.1 O URBANISMO MODERNO	43
CAPÍTULO 2	57
CURITIBA: PLANEJAMENTO, PROCESSO, CULTURA E PRÁTICA	57
2.1 A GEOGRAFIA URBANA E HISTÓRICA DE CURITIBA: A CIDADE “ESQUECIDA” PELOS PLANEJADORES PÓS-1970	58
2.1.1 PLANO AGACHE DE CURITIBA: TECNICA, INSTITUCIONALIZAÇÃO E O INICIO DO DISCURSO DA CIDADE PLANEJADA	64
2.2 SURGE UMA NOVA CIDADE:.....	89
A CURITIBA DOS PLANEJADORES PÓS- 1960 E O PLANO SERETE.....	89
CAPÍTULO 3	94
PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA: PERMANÊNCIAS DE UM PROCESSO	94
3.1 AS PERMANÊNCIAS DO PLANEJAMENTO, A APROPRIAÇÃO DO DISCURSO E A NEGAÇÃO DO PASSADO.....	95
CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
REFERÊNCIAS.....	116
ANEXOS	120

(...) os provimentos do Ouvidor Pardinho no século XVIII, sobre como devem as cidades ser traçadas segundo a coroa portuguesa, as posturas da câmara municipal no período provincial com a importância da ortogonalidade das ruas defendida no Plano Taulois e os primeiros códigos republicanos estabelecendo a classificação do uso do solo. A primeira metade do século XX em Curitiba marca que urbanismo é saneamento, traçado viário ou composição estética, conforme o Plano Agache. A segunda metade do século ressalta a visão regulamentatória e normativa da década de 60 e o Plano Serete, que privilegia a visão do binômio uso do solo-transporte, até se chegar no fim do século, quando a escala passa de urbana para metropolitana. (GARCEZ, 2006, p. 12)

INTRODUÇÃO

Assim como o urbano, os cientistas que tentam explicá-lo são fruto de dado momento histórico e determinados social, política, ideológica, jurídica e economicamente. Com base neste fato e tomando-se as ideias centrais dos intelectuais que através da Geografia Urbana e da Geografia Histórica entendem o espaço, se busca a compreensão da cidade de Curitiba durante o século XX, verificando como a abordagem técnico-científica agiu na regulação do crescimento e na modernização, demonstrando como a ciência nos ajuda na compreensão da cidade, neste caso dando especial destaque a uma cidade brasileira e sua realidade de país emergente.

Também, buscar-se-á verificar como o arquiteto Alfred Agache contribuiu para modificações na cidade e na construção de uma identidade curitibana, fortemente atreladas ao progresso e a ordem urbanos. Serão expostos os esquemas e trabalhos do plano, a fim de contribuir com o entendimento das transformações urbanas de Curitiba, dando destaque ao que Oba (1998) define como a imagem da cidade moderna, que impulsionada pela difusão do capitalismo, sobretudo nas capitais, evidencia uma nova definição para suas funções, sejam elas de comando, produção, consumo ou sociais.

Esta discussão é necessária devido ao fato da necessidade de respostas frente aos desafios que o planejamento urbano impõe, bem como dos reflexos atuais das obras de urbanistas e demais pensadores do ambiente e do espaço urbano, o que, por sua importância histórica para Curitiba, levou quase que naturalmente a refletir acerca de algumas ideias do Plano Agache, desenvolvido pelo arquiteto francês Alfred Agache, e os reflexos que mantém hoje, levando a olhares cruzados sobre o espaço urbano, sua dimensão, extensão e futuro.

Curitiba é uma cidade brasileira reconhecida de maneira pouco comum às cidades de países emergentes. Ela impressiona pelas obras construídas pelo homem e não por magníficas obras da natureza, como o Rio de Janeiro. Reconhecida mundialmente por suas soluções urbanísticas, Curitiba é fruto de um trabalho de longas décadas de estudo e planejamento do espaço, iniciada, de maneira científica, a partir de 1940.

Curitiba, na primeira metade do século XX, era uma cidade com cerca de 140.000 habitantes, com ruas estreitas formando um típico tecido radioconcêntrico

que agrupava bancos e estabelecimentos comerciais em logradouros de tráfego restrito e sem avenidas principais, fora a rua XV de Novembro, principal via de acesso para todos os lados da cidade (BOLETIM PMC, 1943).

A partir da década de 1930, o poder público já não dava conta das necessidades urbanas da cidade. Não se tratava mais de pequenos problemas de adaptação na malha urbana ou abertura de novas ruas, era preciso um plano para o tráfego, que garantisse a salubridade e a estética das avenidas e edifícios com o uso da técnica (CORNELSEN, 2010). Era necessário um novo “Plano de Urbanização”. Para a realização deste plano, contratou-se o arquiteto-urbanista Alfred Agache, o qual, em 1927 havia elaborado o Plano de Remodelação da cidade do Rio de Janeiro.

Aparentemente houve e há pouca exploração das ideias de Agache, apesar da atenção que sua obra sobre o Rio de Janeiro exerceu sobre geógrafos pioneiros, que buscaram compreender a cidade brasileira pela perspectiva da Geografia Histórica, como Pierre Monbeig, que chega a citar Agache em seu conhecido texto “O estudo geográfico das cidades”, publicado em São Paulo no início da década de 1940. Entre outros autores, ainda que não na Geografia especificamente, Monbeig cita “o volumoso livro de Agache sobre o Rio” e sua importância para o desenvolvimento dos estudos urbanos em um país com incipiente produção naquele momento (MONBEIG, 1940).

Assim, chega a ser admirável que os escritos de Agache tenham sido abandonados em um momento exatamente posterior às publicações de suas ideias, sendo largamente criticados por Le Corbusier¹ e os adeptos dos seus conceitos² (BRUANT, 1996; PEREIRA, 1996). Isso ocorreu em parte pelo fato de que Agache organizava planos de maneira a racionalizar os traçados da cidade, baseado na forma de reprodução mais eficaz ao capital e de sua transformação e produção no espaço.

Contudo, apesar da aparente superação do pensamento de Agache, muitas de suas ideias e propostas urbanísticas continuam no cerne da discussão geográfico-histórica, de maneira não concentrada, mas com diversos núcleos de

¹ Charles-Edouard Jeanneret-Gris, mais conhecido como Le Corbusier, (La Chaux-de-Fonds, 6 de Outubro de 1887 — Roquebrune-Cap-Martin, 27 de Agosto de 1965) foi um arquiteto, urbanista e pintor francês de origem suíça, sendo considerado um dos mais importantes arquitetos do século XX.

² Na ocasião em que foi convidado a contribuir com o planejamento urbano do Rio de Janeiro, Le Corbusier recusou assumir a estrutura urbana proposta por Agache, definindo-a como “*esterco agáchico*” (SEGRE, 2010)

discussão desenvolvidos ou em desenvolvimento, em diferentes universidades, principalmente no Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

Referência especial deve ser feita às análises realizadas pelo professor Fernando Diniz Moreira (2007, 2004), sobre as ideias de Agache, para o Recife e Rio de Janeiro. Trabalhando com a execução de planos por europeus no Brasil, Diniz Moreira possui vários textos sobre Agache, seus planos e ideias, como por exemplo o artigo “Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões em torno do Plano Agache”, além de sua tese *“Shaping Cities, Building a Nation: Alfred Agache and the Dream of Modern Urbanism in Brazil (1920-1950)”*. Também a monografia de Denise Stuckenbruck (1996) “O Rio de Janeiro em questão: o plano Agache e o ideário reformista dos anos 20”, que constitui uma das principais referências em português para o entendimento da obra de Agache, versando sobre as reformas propostas para a cidade do Rio de Janeiro.

Na França, país de nascimento do urbanista, existe uma importante produção sobre Agache, em especial nas obras de Carole Tucoulet, que com Vincent Berdoulay, ambos da Université de Pau, possui vários textos sobre Agache. De Tucoulet (2000) destaca-se sua tese *“La ville et l'écologie. Le devenir de la pensée urbanistique du début du XXe siècle, à partir de l'exemple de Curitiba”*. Já de Berdoulay (2003), temos textos disponíveis em português, como “Modernismo e espaço público: o plano Agache do Rio de Janeiro”. Por fim, Catherine Bruant, a maior historiadora sobre a vida e obra de Agache (SILVA, 2000), destacando-se o mais conhecido, “Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada” (1996), bem como sua entrevista transcrita na tese de Silva (2000).

Nesse sentido, parece haver, desde o fim do século passado e início deste, uma renovação da discussão acerca da obra de Agache, seja pela crítica às marcas indeléveis que este fez sobre o espaço urbano brasileiro, seja pela importância de sua obra na institucionalização do pensamento urbanístico, sendo que o próprio Agache faz referência em seus textos sobre o surgimento do vocábulo Urbanismo, conforme pode ser visto no artigo de Bruant (1996):

(...) foi a Donat Alfred Agache que alguns contemporâneos atribuíram a criação do vocábulo “Urbanismo” e do “emprego incorreto do sufixo **ismo**”, bem como do adjetivo a ele associado “Urbanista”, que qualifica aquele que pratica o urbanismo: o Arquiteto Urbanista que, rapidamente, dá origem ao substantivo “Urbanista”. Estes termos foram introduzidos por Agache logo

após seus primeiros êxitos (...). (BRUANT, 1996, pg. 168 e 169, grifo no original)

Sendo Agache pioneiro na pesquisa sobre o urbano, a análise inicia com a introdução sobre a produção epistemológica da Geografia com relação ao estudo do urbano, com destaque para áreas desta ciência que se ocupam principalmente da cidade (Geografia Urbana e Geografia Histórica) e de ciências correlatas (Urbanismo e Planejamento Urbano). Abrange a problemática do desenvolvimento da cidade de Curitiba e suas particularidades, tendo como foco principal o plano desenvolvido pelo urbanista francês que anos mais tarde, reformulado e ampliado pelo arquiteto-urbanista Jorge Wilhelm, foi em parte esquecido e relegado a mero documento histórico pelas autoridades municipais e pelos órgãos de planejamento e pesquisa urbana de Curitiba.

O segundo capítulo é dedicado à discussão sobre uma pretensa história urbana, ou, uma cidade “esquecida” pelos planejadores pós-1970. Cidade esta que estruturou e fixou muitos dos limites e referências de legislação e ocupação do solo que viriam nas décadas seguintes. A segunda parte deste capítulo busca entender a Curitiba dos planejadores e como a cidade chegou ao início do século XXI com muitos dos problemas do início do século passado, em especial, o problema social.

A terceira e última parte relaciona o planejamento urbano de Curitiba dentro de um processo histórico, reconstituído em sua Geografia Histórica, ou as marcas no espaço que fazem referência as intervenções urbanas passadas. O planejamento urbano enquanto permanência e processo, onde a cidade não se materializa em determinado momento, mas sim se organiza e se estabelece como um acúmulo de práticas.

O objetivo é ir além da história oficial e midiática e inserir o processo de planejamento de Curitiba em um contexto, onde as permanências, tanto físicas, construídas, quanto as imateriais, como a segregação espacial e a falta de políticas urbanas para a melhoria da qualidade de vida da população menos favorecida financeiramente, presentes nos planos e ideias dos planejadores ora analisados, sejam expostas e discutidas, como caminho para a superação deste pensamento sobre a cidade, partindo de forma definitiva da cidade que temos, segregada e elitista, para a cidade que queremos, mais justa e igualitária.

CAPÍTULO 1
PENSANDO A CIDADE GEOGRAFICAMENTE

1.1 ELEMENTOS PARA COMPREENDER A CIDADE A PARTIR DA GEOGRAFIA

Para compreender a cidade e seus elementos materiais e imateriais, tanto para a Geografia quanto para outras ciências se faz necessária a discussão epistemológica e metodológica sobre o tema, visto que ao se definir o objeto de estudo, é necessária uma releitura programática e analítica das formas e pensamentos já construídos e consolidados que dissertam sobre o assunto abordado. Inicia-se dessa forma, com a definição do que vem a ser a epistemologia e suas características. Neste sentido, Santos (1993) e Harvey (1969) contribuem. Santos (1993) aponta que:

(...) a epistemologia, para que seja uma apreensão do conhecimento e, por conseguinte, possa constituir uma diretriz para a ação, deve levar em conta o processo, partindo das condições universais verificadas num momento da história para as condições particulares, individuais, das práxis humanas e dos seus condicionamentos. O primeiro trabalho do epistemológico hoje é entender sua época. Como a epistemologia é geral, mas também particular, este entendimento da época deve levar em conta o objeto de estudo do especialista, que é bom precisar. (SANTOS, 1993, p. 9)

Também definindo a epistemologia Harvey (1969) escreve:

A epistemologia procura descobrir os procedimentos e condições que tornam possível o conhecimento. (...) O conhecimento é visto como uma parte da experiência humana e como decorrendo da prática humana; é uma relação interna dentro da sociedade vista como totalidade. A consciência e o conhecimento são produtos de uma situação social. Mas, obter conhecimento é atividade produtiva; é por isso visto como parte daquele processo mais geral pelo qual a sociedade é transformada. (HARVEY, 1969, p. 256)

Assim, a epistemologia é o ponto de partida para a análise aqui proposta, pois assim como o urbano, os cientistas que tentam explicá-lo também são frutos de determinado momento histórico, onde incluídos em determinados paradigmas, se apropriam de conceitos das diversas ciências; segundo Ribeiro (1993):

Conceitos são “produzidos” em certas condições (incluindo uma série de conceitos pré-existentes) embora tenham também que ser vistos como agentes de produção em uma situação social. É irrelevante perguntar se os conceitos, as categorias e as relações são “verdadeiras” ou “falsas”. Devemos perguntar, antes, o que é que as produz e o que é que elas se destinam a produzir. (RIBEIRO, 1993, p. 25)

Na recente epistemologia da Geografia, passou-se a valorizar a apreensão do conhecimento, tornando-o uma diretriz para a ação, levando em conta os processos e partindo das condições universais para as condições particulares, buscando primeiramente entender sua época e seu objeto de estudo, que neste caso se refere à outra época, que também será enfatizada.

Ao destacar o meio urbano, não há dúvida da importância da Geografia e seus métodos e conceitos para a discussão e compreensão do fenômeno urbano, tanto no Brasil como em outros países. Enquanto categoria de análise, a cidade desde o início foi um campo fértil e propício ao desenvolvimento e aplicação de métodos e práticas. Assim, se busca apontar elementos para a compreensão da cidade sob a ótica geográfica e como esta contribui para os estudos contemporâneos. A Geografia, junto com a Sociologia, a Arquitetura e outros ramos de conhecimento, conseguiram produzir juntas, durante o século XX, tanto conhecimento sobre a cidade como em nenhum século anterior havia sido feito, portanto, “talvez possamos dizer que nunca o *urbano* foi tão pesquisado e nunca, também, foi tão difícil encontrar os caminhos para a elaboração de sínteses bem informadas”. (RIBEIRO, 1993, p. 23, grifo no original).

Definindo epistemologia e conceito, chegamos ao método. O método aqui utilizado é o da pesquisa histórica e oral, com base em documentos, livros, entrevistas, imagens etc., que ajudam a decifrar e compreender os caminhos e descaminhos da cidade no século XX, pois “acreditamos que método seja informação, mas, sobretudo, acreditamos que constitua caminho de conhecimento” (RIBEIRO, 1993, p. 31), sendo assim, devemos valorizar as categorias e conceitos, diferenciando o empirismo do concreto pensado, levando categorias e conceitos a serem ferramentas de conhecimento, de entendimento dos processos, contribuindo até no estudo de outros campos e temáticas.

Tem-se optado na Geografia pelo estudo dos processos e dos movimentos, o que levou a considerarmos critérios e periodização em nossas pesquisas. O recorte não é mais, tão somente, a preferência temática, mas sim a busca da ruptura de paradigmas, ideologias e até mesmo, mitos que povoam a imaginação leiga ou científica. Essa valorização dos processos se faz não somente pelo acúmulo de informações, mas também pelas relações que as diversas faces de um mesmo

estudo podem ter e que constituem a complexidade dos trabalhos apresentados (RIBEIRO, 1993).

Muitas propostas externas à Geografia, como, por exemplo, as de Howard, Garnier ou Le Corbusier, resultaram em realizações concretas na forma de várias cidades, também influenciando novas formas de desenvolvimento urbano e pensamento sobre a cidade, pois, apesar das diferenças de orientação, apresentavam vários pontos comuns, como tamanhos de cidades e a tentativa de prever tudo que ali aconteceria. Se o Urbanismo se desenvolveu com forte oposição entre culturalistas e progressistas (VASCONCELOS, 1999; CHOAY, 2007) a Geografia encontrou na oposição entre Ratzelianos e Vidalianos, uma disputa pela compreensão e explicação do espaço, ainda não uma categoria de análise substancial da Geografia no início do século XX, mas que muito contribuiu para o desenvolvimento da ciência.

Segundo Vasconcelos (1999), o início do século XX foi um momento de forte produção e pensamento sobre a cidade. Entre outras obras temos as de Schrader (1917) que elaborou o artigo "*L'évolution des cites. A propôs d'ouvrages récents*", *Cities in Evolution* de P. Geddes (1915), também se tem "*Comment reconstruire nos cités détruites*", de Auburtin e Agache (1915) e "*Le Grand Paris*", (1916), por Emile Cacheux (VASCONCELOS, 1999, p. 102.), são exemplos da produção, especialmente francesa, sobre a cidade, ainda não dividida em ciências particulares, mas com pontos de vista e aspectos variados. Quanto à obra citada de Agache, então, arquiteto do Museu Social de Paris, a obra foi voltada para a questão da reconstrução, após as guerras, com o subtítulo de "Noções de urbanismo aplicadas às cidades, burgos e vilas" tendo sido escrita também por Auburtin, arquiteto do governo, e por Redont, arquiteto paisagista. (VASCONCELOS, 1999, p. 103)

Como aponta Vasconcelos (1999)

O interesse dessas resenhas de Schrader é mostrar como os geógrafos, em plena grande guerra, acompanhavam o debate sobre o urbanismo, discutindo inclusive as propostas de autores britânicos, tratadas no período anterior, como as de E. Howard e de P. Geddes, ao tempo em que as propostas do francês Agache eram consideradas como de menor importância. Entretanto, é no período entre as duas guerras mundiais (1918-1939) que a produção geográfica sobre a cidade adquire maior consistência. (VASCONCELOS, 1999, p. 103).

Abreu (1994) afirma que é a partir do conceito de posição/situação que a cidade entra no temário da Geografia Moderna. Partindo da obra de Ratzel se tornou

natural que isto viesse a ocorrer, pois esse conceito é fundamental em seus escritos, como em seu livro *Politische Geographie*, onde a quarta parte é dedicada ao tema (Ratzel, 1987). O autor prossegue, colocando que apesar de outros autores alemães terem se dedicado a pesquisar a cidade, a partir da morte de Ratzel, em 1904, os escritos e pesquisas sobre a cidade mudam de eixo, “deslocando-se do preferencialmente estratégico e econômico da posição, para caminhar em direção a novos elementos balizadores” (ABREU, 1994, p. 201), levando Febvre em 1922, a acusar os geógrafos alemães de se preocuparem de forma excessiva com o estabelecimento de esquemas classificatórios de cidades, algo que ele considerava importante, mas que não refletia “a verdadeira contribuição geográfica ao estudo do tema” (FEBVRE, 1922, *apud* ABREU, 1994).

Contudo, que contribuição seria essa? Segundo Abreu, para Febvre, era a geografia francesa que contribuía de forma mais efetiva para o estudo da cidade, partindo da orientação de Paul Vidal de La Blache, que colocava que o estudo geográfico das cidades deveria pautar-se pelas questões referentes ao sítio, transformando-o no principal conceito do estudo urbano. A cidade passava à condição de local da demonstração de superioridade da ‘vontade humana’ sobre o jugo ambiental (LA BLACHE, 1898, *apud* ABREU, 1994).

O naturalismo imposto ao estudo geográfico das cidades aparece nos trabalhos realizados pelos geógrafos franceses do início do século XX. Jean Brunhes, em sua *La Géographie Humaine*, de 1910, definiu a cidade como “uma espécie de organismo vivo ao qual se aplicam os métodos comparativos das ciências da observação”, enquanto Blanchard, “afirma claramente que a ideia essencial do estudo é que a origem e o desenvolvimento da cidade são explicados pelas condições físicas do seu sítio” (PINCHEMEL, 1983, *apud* ABREU, 1994). Assim, no coração mesmo dessa Geografia Urbana que se iniciava despontava o conceito de sítio, com a noção de posição ocupando um nível subsidiário.

Já Maunier escreveu em 1910 um importante estudo sobre a origem e a função econômica das cidades. Na década de 1920 surgiram os estudos sistemáticos de ecologia humana da Escola de Chicago, que propunham não apenas uma abordagem diferente do estudo urbano, mas também um modelo geral de crescimento das cidades. Segundo Abreu (1994) urgia diferenciar o estudo geográfico das cidades dos trabalhos realizados por outros profissionais, o que

acabou acontecendo a partir da “monografia urbana” como estudo-padrão de cidades feito pela Geografia no Brasil.

Costuma-se assinalar o ano de 1934, data da criação da Universidade de São Paulo (USP), como o marco de fundação da moderna Geografia brasileira, pois nesse ano que, convidados pelo governo do Estado francês, chegaram ao Brasil os mestres que viriam ocupar as cátedras abertas na nascente Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas (FFLCH). É inegável que, com a criação dos cursos universitários, a Geografia atingiu um patamar novo em seu processo de desenvolvimento no Brasil, porém fixar o seu nascimento em meados da década de 1930, acaba por encobrir os estudos anteriores, que já aconteciam há pelo menos 25 anos. (ABREU, 1994, p. 204)

Pode-se afirmar então, seguindo Vânia Vlach, que a chegada dos mestres franceses em meados da década de 1930, ao invés de detonar um processo inteiramente novo, impulsionou um processo iniciado nas décadas anteriores tendo sua origem nas pressões, estímulos e demandas provenientes do ensino médio (VLACH, 1988, p. 205).

O método da monografia urbana sugerida por Monbeig em seu artigo consistia na aplicação do método da Geografia regional à cidade. Era, na realidade, uma monografia regional, só que a região, neste caso, era a cidade. Assim o que se esperava era uma síntese urbana, onde pela integração analítica de dados físicos e humanos, seriam demonstradas as individualidades do “fato geográfico” que era a cidade. (ABREU, 1994, p. 208). Para Monbeig, a cidade não era apenas “um organismo, mas também uma forma de ato de posse do solo por um grupo humano”, dessa forma, para se compreender a cidade, deveria se estudar como funcionava esse organismo e como se efetuou (e ainda se efetua) esse ato de posse, destacando o papel da vontade humana no crescimento das cidades (MONBEIG, 1930, *apud* ABREU, 1994).

A alma da cidade, para Monbeig, assim como as diversas partes que a constituíam, cabia ao geógrafo descobrir. Por isso, não havia lugar no estudo urbano para modelos, para “sistematizações”. O objetivismo científico (da Escola de Chicago, por exemplo) deveria ser rejeitado pela Geografia, pois ele levaria necessariamente a sua “desumanização”. Revelam-se assim as dimensões teórico-metodológicas da chamada “Geografia Tradicional”. Em primeiro lugar, ela enfatiza a opção prioritária pelo ideográfico, pelo singular. Portanto, as sistematizações

deveriam ser evitadas. Se elas já vinham ocorrendo na Geomorfologia, era preciso não só estancá-las aí, como impedir que chegassem à Geografia Humana. (ABREU, 1994, p. 210). Este método sugerido por Monbeig não apenas se firmou na Geografia brasileira, como teve papel fundamental na sequência dos estudos urbanos no país (ABREU, 1994, p. 213).

Desta forma, a proposta da ecologia humana era contraditória para o modelo de Geografia que se implantava no Brasil no final da década de 1930. Por isso, foi desconsiderada pelos geógrafos. Quando quarenta anos mais tarde a busca do geral e do constante passou a tomar o lugar do particular e do único, ela foi resgatada do esquecimento pela Geografia Urbana brasileira. (ABREU, 1994, p. 213)

Ao crescimento urbano a que estiveram sujeitas diversas cidades brasileiras nos últimos anos, resultaram mudanças radicais em sua paisagem que nem mesmo rugosidades de períodos anteriores conseguiram sobreviver. Das formas e conteúdos espaciais anteriores só restaram muitas vezes as análises geográficas tradicionais, eternizadas no caráter de documento histórico que muitos desses trabalhos incorporaram.

As teorias e os modelos normativos que vieram em seguida, desenvolvidos pelos geógrafos neopositivistas, ditos “revolucionários”, eram necessários para que se pudesse superar o paradigma anterior. Não objetivavam explicar a realidade, mas indicar, a partir da dedução, o quanto o “mundo real” estava distante de uma situação ideal que – esta sim – era estudada em detalhe e teorizada, não podendo dar uma resposta concreta às crises que afetavam o mundo naquela época. Embora tenha havido transformações na Geografia Urbana brasileira a partir de 1970, para Abreu (1994) não houve por aqui uma “revolução neopositivista” como nos Estados Unidos, pois, aqui, não se seguiu a regra máxima do neopositivismo, de que o avanço da ciência se realiza apenas a partir do raciocínio, de conceitos hipotéticos, de axiomas, e não a partir da observação. (ABREU, 1994, pp. 244 e 245)

A partir da década de 1970, surgiram novas proposições teóricas sobre as cidades, destacando-se dentre elas duas grandes contribuições. A primeira, resultado da crítica interna da teoria econômica neoclássica, chamada de proposição explicativa neoliberal, afirmava que os mecanismos perversos de distribuição de recursos nas áreas urbanas seriam os detonadores não apenas de injustiças sociais intraurbanas, como também dos mais diversos movimentos

contestatórios. Como solução, esta escola sugere uma maior presença do Estado na economia urbana, cabendo-lhe, portanto, a tarefa de garantir o funcionamento do mercado (via regulação) e de viabilizar o funcionamento de mecanismos de distribuição de renda quando isto for necessário. (ABREU, 1994, pp. 249 e 250). A segunda proposição objetivou identificar os mecanismos perversos que estavam em funcionamento no sistema social e as dimensões através das quais eles se expressavam no espaço, apontando infratores e injustiças sociais e buscando o que se escondia atrás da paisagem visível da Geografia tradicional, relacionando processo social e forma espacial. (ABREU, 1994, p. 251)

Para eles, o crescimento rápido seria explicado de um lado, por fatores estruturais (como a necessidade de polarização expressa na concentração das atividades produtivas em porções do território, que se tornam focos de atração populacional) e, de outro, pela apropriação da renda da terra urbana, seja por agentes privados ou pelo Estado. Dessa forma, o crescimento de um cinturão de pobreza na periferia das grandes cidades estaria associado ao elevado preço que o solo urbano atinge nas áreas mais centrais, à ausência de uma política severa de controle do solo urbano e a natureza regressiva da aplicação, pelo Estado, dos recursos obtidos através do sistema tributário (que se direcionam as áreas centrais, reforçando o padrão centro-periferia) etc.(ABREU, 1994, p. 252).

Ao contrário da Geografia Positivista, esta Geografia Crítica rejeita a autonomia do espaço ou sua exterioridade em relação à sociedade. O espaço seria um produto do homem, sendo a materialidade social, não organizada pela sociedade, como assume o positivismo, mas produzido através do trabalho. Seria então o homem social o verdadeiro sujeito da produção do espaço, razão pela qual é a partir dele que toda a discussão geográfica deve proceder. (ABREU, 1994, p. 257). Assim, se o homem produz o espaço através do trabalho social, o espaço é também condição de existência do próprio homem, fechando o ciclo das múltiplas e interatuantes determinações. Desta forma, só seria possível entender a cidade brasileira, se tivermos entendimento de como se estrutura o capitalismo hoje (ou de como se estruturou no passado).

Nesta perspectiva, o papel exercido pelo Estado, um dos principais agentes indutores do crescimento urbano das cidades brasileiras, se deve principalmente ao efeito que as políticas públicas têm sobre a planta de valores do solo urbano, pois, por ser mercadoria que gera renda àqueles que a possuem, e por ser também fixa

no espaço, a terra urbana é sensível a qualquer variação que ocorra no seu entorno, porque a renda que ela auferir a seu proprietário é diferencial, isto é, varia em função dos mais diversos fatores, e por essa razão os proprietários de terra tentam pelos mais variados meios, influenciar as decisões do Estado, atraindo políticas que aumentem a sua capacidade de apropriação da renda territorial e afastando qualquer decisão que possa diminuir essa capacidade. (ABREU, 1994, p. 268)

No modo de produção capitalista, o urbano está sujeito a uma contínua redefinição de formas e conteúdos, resultando em contínua transformação da estrutura interna da cidade. Esta dinâmica só pode ser apreendida se a acoplarmos ao movimento geral da acumulação capitalista, pois a cidade capitalista se constitui em condição e em meio de valorização do capital. Dessa forma, espaços urbanos que tiveram um papel importante no processo de acumulação verificado num determinado período, podem deixar de exercer esse papel no momento seguinte, ou mesmo transformar-se em meio de desvalorização do capital, um obstáculo à contínua acumulação, sendo que certas áreas antes consideradas desvalorizadas (pouco geradoras de renda da terra) numa determinada fase do processo de acumulação, podem, então, transformar-se em áreas valorizadas. (ABREU, 1994, p. 270)

Para Moreira (2006) no contexto histórico europeu, local de nascimento do capitalismo, os processos de acumulação primitiva deram origem “à separação espacial entre agricultura e indústria, e, assim, à divisão territorial do trabalho com a qual dá origem por sua vez à moderna relação de mercado entre o campo e a cidade” (MOREIRA, 2006, p. 90). Pois, com essa separação, e o seu desenvolvimento, o campo passou a perder a função de produzir bens, que passaram a ser produzidos nas cidades, levando campo e cidade a passarem a demandar crescentes volumes dos produtos respectivos que conseqüentemente passaram a ter por tarefa. Abriu-se uma fase de desenvolvimento de trocas cidade-campo, que levou ao desenvolvimento da agricultura e da indústria, possibilitando as trocas e expandindo as bases de sua própria ampliação.

Moreira prossegue afirmando que a “acentuação da divisão territorial do trabalho (e das trocas) acelera o fenômeno que está na base real de todo o processo: a desterritorialização e reterritorialização do campesinato na cidade” (MOREIRA, 2006, p. 90), pois “desterritorializados no campo (isto é, despojados e expulsos da terra) e reterritorializados na cidade (deixados na posse somente de sua

própria força de trabalho), os camponeses se tornam uma massa desenraizada e perambulante entre o campo e a cidade, colocando sua força de trabalho à venda” (MOREIRA, 2006, p. 91), o que levou ao surgimento de um mercado de trabalho livre; contudo, expropriados os camponeses e posta à venda, a terra vira mercadoria, levando ao nascimento de um segundo mercado, o mercado de terras. E assim, na combinação destes dois mercados, trabalho e meios de produção tornam-se capital. O nível das forças produtivas acelera e o desenvolvimento da nova economia dispara. A nova forma econômica, a capitalista, expressa na separação trabalho/meios de produção e cidade/campo, novos significados e levou a um novo patamar do crescimento demográfico. (MOREIRA, 2006)

Assim foi a marcha do tempo que tornou cidade e campo espaços bem demarcados, os diferenciando um do outro por paisagens absolutamente próprias, bastando para isso somente olharmos as respectivas fisionomias; e a cidade tornou-se a área da multiplicidade das atividades econômicas, das grandes aglomerações e densidades de população, do burburinho incessante, o que levou o espaço a também ser descontínuo, pois as cidades diferem umas das outras no interior da rede interurbana e mesmo de forma intraurbana, pois os bairros são contrastantes uns com os outros dentro de cada cidade (MOREIRA, 2006)

Moreira (2006) afirma que foi o nascimento da modernidade que trocou o conceito da riqueza pelo conceito do valor, pois trouxe uma nova concepção, entendendo a riqueza como tudo aquilo que apresenta valor para fins de mercado e, que submetidos ao conceito do valor, natureza e trabalho viraram fatores de produção definidos no mercado por seu valor monetário (MOREIRA, 2006).

Muitas das reformas urbanas do início do século XX, além de atacar obstáculos que a forma urbana antiga antepunha à produção e circulação do capital, constituíram-se também em estratégia de classe, destinada a implantar na cidade a forma espacial típica do capitalismo, baseada na separação de usos e de classes sociais. (ABREU, 1994, pp. 272 e 273) O engate teórico que se estabelece é que o espaço urbano, por ser um produto social e histórico, só pode ser compreendido a partir de sua articulação com as determinações mais gerais que regem o modo de produção na fase atual, sua articulação com os processos de produção e de reprodução do capital. Articulação esta que não é linear, pois, embora produto do processo produtivo, o espaço urbano constitui-se em condição geral desse mesmo

processo, razão pela qual poderá vir a facilitá-lo ou, então, tornar-se um obstáculo à sua realização.

Portanto, a cidade capitalista, seja ela brasileira ou não, é fruto de um acúmulo histórico de práticas sociais mais ou menos institucionalizadas. Contudo “a sobrevivência de formas de vida urbana regidas por princípios não tipicamente capitalistas e as determinações materiais que limitam ou reforçam projetos sociais constituem a cidade, a metrópole” (RIBEIRO, 1993, p. 30) levando a inteligibilidade da cidade como lugar específico, no qual as determinações políticas e econômicas encontram-se refratadas em sua dinâmica interna e pelos valores sociais, culturais, historicamente atuantes em seu tecido social. Assim é possível identificar as diferenciações que caracterizam Curitiba, por exemplo, ao longo de determinado período.

Contudo, apesar dos esforços em compreender a cidade no Brasil, o fim do século XX chegou com a impressão de que “a magnitude alcançada pela urbanização brasileira nas últimas décadas, sua extensão e ritmo, tem contribuído para impedir a localização de novas estruturas paradigmáticas que auxiliem o posicionamento teórico da pesquisa”. (RIBEIRO, 1993, p. 23). Para a autora “os estudos contemporâneos sobre o urbano, sobre a questão urbana, enfatizam a necessidade de superação de barreiras teóricas rígidas entre produção e reprodução, entre produção e consumo”. (RIBEIRO, 1993, p. 29-30).

Para além da epistemologia, conceito e método, passamos ao conceito do que seria a cidade. Como dito, temos que os conceitos são produzidos em certas condições, variando com os conceitos anteriores a ele, agentes de produção em uma situação social, sendo nosso dever discutir quem os produz e com que finalidade os produz. Desta forma, ao conceituar o que seria a cidade, Harvey (1980) escreve:

A cidade é visivelmente, uma coisa complicada. Parte da dificuldade que experimentamos em lidar com ela pode ser atribuída à sua complexidade inerente. Mas, nossos problemas podem também ser atribuídos à nossa falha em conceituar corretamente a situação. Se nossos conceitos são inadequados ou inconsistentes, não podemos esperar identificar problemas e formular soluções políticas apropriadas. (...) Uma série de problemas conceituais surge da especialização acadêmica e profissional no que diz respeito a certos aspectos do processo urbano. Evidentemente, a cidade não pode ser conceituada em termos de nossas estruturas disciplinares atuais. Ainda existe muito pouco indício da existência de uma estrutura interdisciplinar emergente de como pensar a cidade, deixando de lado a teorização. Sociólogos, economistas, geógrafos, arquitetos, planejadores

urbanos etc., todos parecem arar sulcos isoladamente e viver em seus próprios mundos conceituais fechados (...) muita pesquisa recente trata “de problemas na cidade mais do que da cidade”. Cada disciplina usa a cidade como um laboratório no qual testa proposições e teorias, mas nenhuma disciplina tem proposições e teorias sobre a própria cidade. (HARVEY, 1980, p. 13)

Sendo assim, “qualquer teoria geral da cidade deve relacionar de algum modo os processos sociais à forma espacial que ela assume” (HARVEY, 1980, p. 14). Contudo, o mesmo autor explica que o uso de algumas teorias pode conflitar com outras, sendo que qualquer uma “deve aceitar que a forma espacial e o processo social são formas diferentes de pensar a mesma coisa” (HARVEY, 1980, p. 17). Portanto, devemos alinhar nosso pensamento a respeito ou, continuarmos a criar e recriar estratégias ambíguas e/ou contraditórias de tratar com os problemas urbanos. Para o autor,

O ponto central deveria estar claro: a única estrutura conceitual adequada para entender a cidade é a que inclui e se edifica ao mesmo tempo sobre as imaginações sociológica e geográfica. Devemos relacionar o comportamento social, de acordo com a geografia e a forma espacial que a cidade assume. Devemos reconhecer que uma vez criada uma forma espacial particular, ela tende a institucionalizar e, em alguns aspectos, a determinar o futuro desenvolvimento do processo social. Necessitamos, sobretudo, formular conceitos que nos orientem a harmonizar e integrar estratégias capazes de lidar com as complexidades do processo social e os elementos da forma espacial. (HARVEY, 1980, p. 17)

Sobre esta relação entre Geografia e Sociologia para a compreensão da cidade, o autor prossegue

Em geral, os filósofos do espaço dizem que não podemos escolher uma geometria apropriada independente de algum processo, porque é o processo que define a natureza do sistema de coordenadas que devemos usar para sua análise. Essa conclusão pode, acredito, ser transferida intacta para a esfera social. Cada forma de atividade social define seu espaço; não há evidência de que tais espaços sejam euclidianos ou mesmo que eles sejam remotamente similares um ao outro. Daí, temos o conceito geográfico de espaço socioeconômico, o conceito de “espaço pessoal” (...). A articulação de uma filosofia adequada de espaço social é uma necessidade primária se desejamos entender a forma espacial da cidade e, já que, somente podemos entender o espaço social relacionando-o a alguma atividade social, somos forçados a considerar uma integração das imaginações sociológica e geográfica. (HARVEY, 1980, p. 20)

Portanto, o espaço é algo complexo, não homogêneo, descontínuo e encarado pelos cientistas humanos de forma diferente do espaço de engenheiros e planejadores. Trabalham com o espaço social, que não só é variável de indivíduo

para individuo, mas também de grupo para grupo, mas principalmente variável no tempo.

Assim, se desejarmos entender o urbano através da Geografia, devemos entender seus relacionamentos, feições e suas funções, atrelados ao processo e a forma espacial que possuem em suas trajetórias. Como afirma Harvey (1980), provavelmente não estaremos aptos no momento ou no futuro a formular uma teoria de caráter geral para um sistema urbano, mas podemos nos aproximar dessa teoria e do entendimento da complexidade do urbano sempre que se está disposto a ingressar nesse campo.

1.2 A CIDADE NA GEOGRAFIA CONTEMPORÂNEA: INTERFACE ENTRE A GEOGRAFIA URBANA E A GEOGRAFIA HISTÓRICA

Neste capítulo será considerada a cidade enquanto conceito chave na Geografia a partir das perspectivas tomadas pela Geografia Urbana e pela Geografia Histórica, bem como a interface entre as duas vertentes.

A busca pela compreensão do desenvolvimento das cidades foi o que levou alguns geógrafos a compreender o espaço sob a ótica do urbano, desenvolvendo assim o que se convencionou chamar, Geografia Urbana. Pode-se dizer que a Geografia Urbana desde seu início como ramo da ciência, sofreu grandes modificações, capazes de transformar o modo de se pensar a cidade, a vida das pessoas, os processos produtivos, as técnicas e os produtos. Como afirma Kuhn (2007)

Paradigmas são (...) as realizações científicas universalmente reconhecidas que, durante algum tempo, fornecem problemas e soluções modelares para uma comunidade de praticantes de uma ciência (...). De forma que os paradigmas hajam como modelos teóricos para análises científicas, isto é, o paradigma é o próprio princípio de organização das teorias. Ele é aquilo que os membros de uma comunidade compartilham por meio de uma linguagem codificada, as generalizações simbólicas onde (...) as fronteiras de uma literatura-padrão marcam os limites de um objeto de estudo científico e em geral cada comunidade possui um objeto de estudo próprio." (...) (KUHN, 2007, p.222)

Ou seja, modelos que permitiram a apropriação deste campo, incluindo em seu cerne um conjunto de problemáticas e métodos, variando conforme as concepções do momento, que debateram ao longo de sua história as questões julgadas centrais, ou dominantes. Desta forma, são as mudanças que marcam o estudo da cidade em diferentes paradigmas.

O surgimento da Geografia Urbana como ramo da ciência, aconteceu no final do século XIX, na França e Alemanha principalmente, possuindo como objetivo, a análise das paisagens, do sítio e da situação orientada para o produto da ação humana, para a função da cidade e estudos comparativos, a fim de se elaborarem extensas e descritivas "monografias urbanas".

Devido a sua proximidade com as ciências biológicas e o positivismo, utilizava-se do método indutivo (a verdade deveria ser palpável), do monismo metodológico, ou o ideal das ciências naturais, partindo da forma causal da

explicação científica e substituindo casos individuais por leis gerais e hipotéticas, ou seja, partindo do particular para o geral. (VASCONCELOS, 1994).

Já na década de 1960, a escola dos neopositivistas, ou teórico-quantitativa, desenvolvida, sobretudo na Inglaterra, Estados Unidos e Alemanha, aliou a Geografia às Ciências Exatas, em especial à Matemática. Os quantitativistas dedicaram-se, sobretudo, as atividades de planejamento, a busca de padrões espaciais, a organização, classificação e hierarquização das cidades. Deram prioridade aos estudos interurbanos, utilizando-se do procedimento dedutivo, onde se estabelece a priori um modelo sobre a realidade investigada, levando à aplicação de teorias físico-matemáticas às ciências humanas. Era para eles o objetivo do trabalho científico explicar e prever, através de teorias (o coração da ciência), construindo uma ciência objetiva e imparcial. (VASCONCELOS, 1994)

Nos anos 1970, surgiu na Europa e Estados Unidos, utilizando-se do chamado materialismo histórico-dialético, uma corrente que foi denominada Geografia Crítica. Por materialismo podemos entender a materialidade do mundo, a objetividade deste, fora e independente da nossa consciência, sendo um método do conhecimento da realidade em desenvolvimento e com auto- movimento. (SANTOS, 2006)

É no método proposto por esta escola que se enquadra o presente texto, visto que dedicam-se aos estudos sobre a segregação do espaço, a divisão territorial do trabalho e a renda da terra, bem como os conteúdos dialéticos espaciais. São conteúdos dialéticos a matéria e a consciência, o espaço e o tempo, o velho e o novo, o conteúdo e a forma, a causa e o efeito, o geral e o particular, entre outros. A cidade passa a ser vista como o lócus principal da acumulação do capital e da contradição entre capital e trabalho e entre a sociedade civil e o Estado.

Para estes geógrafos, todo fato geográfico parte de uma tese, é negado por uma antítese, chegando por fim a uma síntese, que expõe certa explicação sobre este, iniciando novamente o ciclo: tese, antítese e síntese.

Nesta década também floresceu a chamada Geografia Humanística, ou Escola dos Culturalistas, a partir dos anos 1980. Estes se baseiam sobretudo nas denominadas filosofias do significado, como a Semiótica, a Fenomenologia, o Existencialismo e a Hermenêutica, além da Psicologia.

Para estes, um objeto é para um sujeito definido pela relação com a consciência, com a experiência vivida. Estudam os fenômenos como uma atribuição

de significado pela consciência para estes. O ser vem antes da essência, o homem singular vale mais que a espécie e a interpretação de qualquer fenômeno precisa, para poder ser entendida, de um quadro ao qual se referir, ou seja, se usa uma filosofia interpretativa na explicação de qualquer objeto ou fenômeno.

Assim, pode-se dizer que através deste ramo da Geografia, é possível a compreensão dos diferentes fenômenos e atores que interagem na formação da urbanidade e de seu desenvolvimento. Para exemplificar as ideias da Geografia Urbana buscamos retratar o que ela nos ensina, aplicando os conhecimentos construídos por suas distintas escolas a aspectos de diferentes cidades.

Como conclusão e caracterização do momento atual da Geografia Urbana e da Geografia como um todo, Ribeiro (1993), como já dito, aponta para novas estruturas paradigmáticas que auxiliam o posicionamento teórico das pesquisas. As novas formas da ciência e as novas tecnologias nos colocam diante de um novo paradigma, o pós-moderno, que muito já produziu sobre grandes cidades internacionais (SOJA, 1993; HARVEY, 1992), mas ainda pouco aplicadas às cidades brasileiras.

Para Moreira (2006), vivemos este período de hipermodernidade ou pós-modernidade (MOREIRA, 2006, p. 13), concordando com Baumann (2001), quando afirma que nosso tempo é um “tempo de espaços fluídos” (MOREIRA, 2006, p. 175). Assim, a rede global é a nova forma do espaço, sendo “a fluidez – indicativa do efeito das reestruturações sobre as fronteiras – a sua principal característica” (MOREIRA, 2006, p. 157). A principal característica da sociedade em rede é a mobilidade territorial, o que levou ao desenvolvimento de uma rede de circulação iniciada num movimento de desterritorialização de homens, de produtos e de objetos, ocorrida em paralelo à evolução das cidades e das redes. É então que as cidades se convertem em nós de uma trama, pois diante de “um espaço transformado numa grande rede de nodosidade, a cidade vira um ponto fundamental da tarefa do espaço de integrar lugares cada vez mais articulados em rede” (MOREIRA, 2006, p. 162)

Por outro lado, para Giddens (1991), o pós-modernismo é mais apropriado para se referir a estilos ou movimentos no interior da literatura, artes plásticas e arquitetura, pois “Diz respeito a aspectos da *reflexão estética* sobre a natureza da modernidade. Embora às vezes apenas um tanto vagamente designado, o modernismo é ou foi uma perspectiva distinguível nestas várias áreas e pode-se

dizer que tem sido deslocado por outras correntes de uma variedade pós-moderna” (GIDDENS, 1991, p. 52, grifos no original). Assim a pós-modernidade se refere a algo diferente, e para o autor, “se estamos nos encaminhando para uma fase de pós-modernidade, isto significa que a trajetória do desenvolvimento social está nos tirando das instituições da modernidade rumo a um novo e diferente tipo de ordem social”, assim, “O pós-modernismo, se ele existe de forma válida, pode exprimir uma consciência de tal transição mas não mostra que ela existe” (GIDDENS, 1991, p. 52).

Assim, Giddens parte para um novo questionamento, inquerindo ao que se refere a pós-modernidade. Para ele,

Afora o sentido geral de se estar vivendo um período de nítida disparidade do passado, o termo com frequência tem um ou mais dos seguintes significados: descobrimos que nada pode ser conhecido com alguma certeza, desde que todos os “fundamentos” preexistentes da epistemologia se revelaram sem credibilidade; que a “história” é destituída de teleologia e conseqüentemente nenhuma versão de “progresso” pode ser plausivelmente defendida; e que uma nova agenda social e política surgiu com a crescente proeminência de preocupações ecológicas e talvez de novos movimentos sociais em geral. Dificilmente alguém hoje em dia parece identificar a pós-modernidade com o que ela tão amplamente já chegou a significar – a substituição do capitalismo pelo socialismo. O deslocamento desta transição para longe do centro do palco, na verdade, é um dos principais fatores que estimularam as discussões correntes sobre a possível dissolução da modernidade, dada a concepção totalizante da história de Marx (GIDDENS, 1991, p. 52)

Por isso, para ele “faz sentido ver isto como ‘a modernidade vindo a entender a si mesma’ ao invés da superação da modernidade enquanto tal” (GIDDENS, 1991, p. 54), pois “Ao invés destes desenvolvimentos nos levarem para ‘além da modernidade’, eles nos proporcionam uma compreensão mais plena da reflexividade inerente à própria modernidade” sendo que “A modernidade não é perturbadora apenas devido à circularidade da razão, mas porque a natureza desta circularidade é decisivamente intrigante” (GIDDENS, 1991, p. 55), assim

A modernidade revela-se enigmática em seu cerne e parece não haver maneira deste enigma poder ser “superado”. Fomos deixados com perguntas que uma vez pareceram ser respostas, e devo argumentar ulteriormente que não são só os filósofos que se dão conta disto. Uma consciência geral deste fenômeno se filtra em ansiedades cuja pressão todos sentem. (GIDDENS, 1991, p. 55)

Já Berman (2007) defende a ideia de que a vida, a arte e o pensamento modernos têm uma capacidade de autocrítica e auto-renovação perpétua, criticando

os pós-modernistas por afirmarem que o horizonte da modernidade está fechado e suas energias exauridas, ou seja, que a modernidade acabou. Segundo o autor, o “pensamento social pós-modernista vê com desprezo todas as esperanças coletivas de progresso moral e social, liberdade individual e felicidade pública, que nos foram legados pelos modernistas do iluminismo setecentista” (BERMAN, 2007, p. 16), esperanças essas que, segundo os pós-modernos, “se revelaram falidas, na melhor das hipóteses fantasias vazias e fúteis, na pior delas máquinas que promoveram a dominação e uma escravização monstruosa” (BERMAN, 2007, p. 17); para ele, os pós-modernistas julgam saber ler nas entrelinhas dos “grandes relatos” da cultura moderna, em particular o relato da “humanidade como herói da liberdade”, sendo a sofisticação pós-moderna caracterizada por ter perdido “a própria nostalgia do relato perdido” (BERMAN, 2007, pp. 16 e 17).

Para o autor, as pessoas podem ser modernistas mesmo nunca tendo ouvido a palavra “modernismo” em suas vidas. (BERMAN, 2007, p. 19), pois, “existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje” (BERMAN, 2007, p. 24); o autor designa esse conjunto de experiências como “modernidade”, onde o “ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (BERMAN, 2007, p. 24). O autor afirma que “a experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana” (BERMAN, 2007, p. 24), sendo, contudo uma unanimidade paradoxal, uma unidade de desunidade, que nos “despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, ‘tudo que é sólido desmancha no ar’”. (BERMAN, 2007, p. 24)

Este turbilhão da vida moderna vem sendo alimentado por muitas fontes:

(...) grandes descobertas nas ciências físicas, com a mudança da nossa imagem do universo e do lugar que ocupamos nele; a industrialização da produção, que transforma conhecimento científico em tecnologia, cria novos ambientes humanos e destrói os antigos, acelera o próprio ritmo de vida, gera novas formas de poder corporativo e de luta de classes; descomunal

explosão demográfica, que penaliza milhões de pessoas arrancadas de seu *habitat* ancestral, empurrando-as pelos caminhos do mundo em direção a novas vidas; rápido e muitas vezes catastrófico crescimento urbano; sistemas de comunicação de massa, dinâmicos em seu desenvolvimento, que embrulham e amarram, no mesmo pacote, os mais variados indivíduos e sociedades. Estados nacionais cada vez mais poderosos burocraticamente estruturados e geridos, que lutam com obstinação para expandir seu poder; movimentos sociais de massa e de nações, desafiando seus governantes políticos e econômicos, lutando por obter algum controle sobre suas vidas; enfim, dirigindo e manipulando todas as pessoas e instituições, um mercado capitalista mundial, drasticamente flutuante, em permanente expansão. No século XX, os processos sociais que dão vida a esse turbilhão, mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se “modernização”. (BERMAN, 2007, p. 25)

O autor coloca assim a modernidade como uma dialética, principalmente da relação entre a modernização e o modernismo. Para ele todas “as relações fixas, enrijecidas, com seu travo de antiguidade e veneráveis preconceitos e opiniões, foram banidas: todas as novas relações se tornam antiquadas antes que cheguem a se ossificar” (BERMAN, 2007, p. 31). Seu pensamento se alinha a Marx, colocando que “Tudo que é sólido desmancha no ar, tudo que é sagrado é profanado, e os homens finalmente são levados a enfrentar (...) as verdadeiras condições de suas vidas e suas relações com seus companheiros humanos” (BERMAN, 2007, p. 31). Berman deixa evidente que o impulso dialético da modernidade se voltou ironicamente contra seus primitivos agentes, a burguesia, talvez não parando aí, pois, com efeito, uma das virtudes específicas do modernismo é que ele deixa suas interrogações ecoando no ar, muito tempo depois que os próprios interrogadores, e suas respostas, abandonaram a cena (BERMAN, 2007, p. 31).

Sobre as diversas áreas do conhecimento, Berman afirma que as transformações do modernismo do século XIX, ao modernismo do século XX de vários modos, prosperaram e cresceram:

Na pintura e na escultura, na poesia e no romance, no teatro e na dança, na arquitetura e no design, em todo um setor de media eletrônica e em um vasto conjunto de disciplinas científicas que nem sequer existiam um século atrás, nosso século produziu uma assombrosa quantidade de obras e ideias da mais alta qualidade. O século XX talvez seja o período mais brilhante e criativo da história da humanidade, quando menos porque sua energia criativa se espalhou por todas as partes do mundo. (...) Ainda assim, parece-me, não sabemos como usar nosso modernismo; nós perdemos ou rompemos a conexão entre nossa cultura e nossas vidas. (...) O pensamento moderno, desde Marx e Nietzsche, cresceu e se desenvolveu de vários modos; não obstante, nosso pensamento acerca da modernidade parece ter estagnado e regredido. (BERMAN, 2007, pp. 34 e 35)

Portanto, todas estas escolas paradigmáticas construíram e formularam teorias, métodos e conceitos utilizados pela Geografia Urbana, que, ainda que não utilizemos todos atualmente, nos ajudam a compreender a trajetória da cidade enquanto tema de estudo geográfico, e no caso deste estudo, da passagem do planejamento e da cidade moderna para uma possível condição pós-moderna (SANCHEZ, 1993).

Partindo da Geografia Urbana e propondo um diálogo com a Geografia Histórica se chega ao que Silva (2007) expõe, afirmando que podemos compreender a construção teórica e metodológica da Geografia Histórica com base em três fontes. A primeira está na Geo-história, de Fernand Braudel e suas Geografias do Passado; a segunda vem da escola anglo-saxã e seus métodos de investigação histórica e por fim, a abordagem cultural da Geografia, seus conceitos e sua dimensão simbólica, que proporcionam uma análise, contextualização e releitura das Geografias do Passado.

O problema central da Geografia Histórica é a delimitação temporal e espacial do fenômeno estudado, primeiramente abordado por Fernand Braudel e seus estudos sobre os tempos longos, os tempos intermediários e os tempos curtos. O tempo curto situa os indivíduos e os eventos em um contexto. O segundo tempo, é o tempo dito social, das estruturas, dos sistemas econômicos, dos estados, das sociedades, das gerações, dos séculos, carregados pela história. Já o tempo longo, para Braudel (1989, *apud* SILVA, 2007), é o coração do problema da história, uma história longa e quase imóvel, feita de retornos insistentes, buscando demonstrar que o tempo avança em diferentes velocidades. A essa perspectiva pluri-temporal, ele atribuiu o nome de Geo-história.

Braudel (1989, *apud* SILVA, 2007) afirma que mesmo entre o passado mais longínquo e o presente, não existe descontinuidade, assim, não existem rupturas históricas, mas sim o uso de diferentes escalas de tempo e espaço para analisar um fenômeno em particular.

Seu método espacial consiste em diferenciar economias mundiais de economias-mundo, bem como da negação do capitalismo enquanto diferenciador de espaços enquanto gerador de desigualdades, pois, para ele, a desigualdade sempre existiu, desde as civilizações mais remotas. Suas representações espaciais estão associadas a movimentos rápidos ou lentos, variando com a distância, resumidos em um único conceito, o de “espaço-movimento”, onde a velocidade do tempo

depende da velocidade do espaço, ou ainda, na velocidade do tempo e na extensão do espaço.

Braudel foi fortemente influenciado pelos escritos de Paul Vidal de La Blache e sua Geografia Regional, contudo, sua obra é fortemente crítica ao determinismo tanto histórico como geográfico, levando ele a buscar a compreensão do espaço enquanto mundo e economias-mundo e não a partir de um recorte, como a região.

Os escritos de Braudel influenciaram de forma marcante a Escola de Anais e outras Ciências Sociais, sem, contudo criar uma escola própria na França. Contudo, foi com base em seus estudos que se desenvolveu uma “Geografia Humana Retrospectiva”. Se as diferentes abordagens da Geografia se utilizavam da História somente como meio de entender o presente, a Geo-história de Braudel se utilizou dela para entender o passado e seus fenômenos geográficos. Se não era possível voltar ao passado, era possível contextualizá-lo e, de certa forma, materializá-lo, através da Geografia do Passado.

Já a Geografia Histórica anglo-saxã, pode ser considerada como um híbrido da fusão das tradições geográfica e histórica. Sua origem foi no século XVII, associada a escrituras e Geografias do Velho Testamento. Com o século XIX, sua abordagem passou para o estudo das civilizações antigas, bem como das fronteiras, dos estados territoriais e suas administrações. Neste período, a Geografia Histórica era aplicada na Inglaterra por historiadores, que se utilizavam de mapas e atlas em suas explicações, tornando a Geografia um cenário onde ocorriam os fenômenos. Com a passagem para o século XX e a institucionalização da Geografia enquanto ciência, esta deixou de lado a história, passando para uma abordagem regional e estritamente espacial.

Para esta fonte da Geografia Histórica, sua distinção da História propriamente dita, se dá pelo fato de que não existe uma divisão lógica entre passado e presente, sendo necessário ao geógrafo não somente analisar as modificações e transformações na paisagem, mas sim compreender a mudança histórica do fenômeno geográfico.

A influência de Carl Sauer sobre a Geografia Histórica anglo-saxã foi latente, contribuindo para o desenvolvimento de várias temáticas, que buscam compreender o passado e o presente, sendo que a disciplina passou a abarcar não apenas o campo temático de outras disciplinas e ciências, mas também seus pressupostos teóricos e suas críticas.

Assim, pode-se dividir em três partes os estudos da Geografia Histórica, a que se atêm aos estudos do passado, com a descrição e análise de determinada paisagem no passado, em um período particular, sem referência aos períodos anteriores ou posteriores; cortes esses que tem como objetivo orientar a pesquisa documental, podendo surgir diferentes recortes de uma mesma paisagem. Esta divisão cronológica se faz essencial na organização e sistematização do estudo, do problema a ser pesquisado e conforme a necessidade da obtenção de dados históricos.

A segunda parte se refere às transformações no tempo, que prevalecem sobre os estudos do passado, dando forte ênfase à cultura e seu papel na transformação da paisagem, transformando paisagens naturais em paisagens culturais; sua orientação é voltada para a explicação e é nessa perspectiva que a inovação e difusão da Geografia Histórica é mais forte atualmente.

A terceira e última parte é a do passado no presente, que utiliza o método de retrogradação para reconstruir o passado no presente, sendo uma leitura histórica da frente para trás, estudando e diferenciando as paisagens e seus significados no tempo.

Assim, com base na amplitude teórica e temática, podemos definir a disciplina, desta forma:

A geografia histórica é o estudo das geografias do passado, envolvendo a reconstrução imaginada de uma ampla gama de fenômenos e processos centrais para a compreensão geográfica do dinamismo das atividades humanas, tais quais as mudanças de avaliações e os usos de recursos naturais e humanos nas formas de estabelecimentos humanos e ambientes construídos, a partir do avanço das diversas formas de conhecimento geográfico e do exercício de poder e controle sobre povos e territórios (BUTLIN, 1993, *apud* SILVA, 2007, p. 7)

Portanto, a Geografia Histórica nos fornece hoje, subsídios técnicos e conceituais, bem como instrumentos para a análise crítica das informações do nosso tempo e do tempo passado e sua junção à Geografia Urbana auxilia na compreensão da cidade enquanto fenômeno e também enquanto objeto. Por muito tempo, os trabalhos de Geografia Urbana vinham se limitando a tratar o presente, contudo, com a abertura da disciplina à corrente marxista, que valoriza a dimensão temporal, isto vem se modificando. Como afirma Abreu (1998):

Depois de um longo período em que só se cultuava o que era novo, um período que resultou num ataque constante e sistemático às heranças vindas de tempos antigos, eis que atualmente o cotidiano urbano brasileiro

vê-se invadido por discursos e projetos que pregam a restauração, a preservação ou a revalorização dos mais diversos vestígios do passado. (ABREU, 1998, p. 5).

Esta “volta ao passado” se deve a vários fatores, como o fato de o século XX ter sido marcado por tragédias, além dos progressos técnicos e científicos. A decepção com o projeto de criação de uma nova sociedade fez do futuro uma incerteza, levando a sociedade a valorizar o que fora construído, buscando referências no passado (BARROS e FERREIRA, 2009).

Antes de tudo se frise que o estudo do espaço urbano não é um campo exclusivo da Geografia. Trata-se, portanto, de um objeto interdisciplinar onde diferentes estudiosos procuram compreender a sociedade, tais como historiadores, geógrafos, urbanistas, planejadores e políticos, entre outros (CORRÊA, 2003), como será visto a seguir. Sendo assim, se estudássemos o espaço urbano separado do seu significado, atividades, funções e sua evolução histórica, correríamos o risco de incorrer naquilo que Corrêa (1995) chamou de “especialismo estéril”, ficando apenas nas aparências, sendo impossível ver a sua essência, a sua concretização. Nestes termos, citando Dudeque (2010), “A teoria tenta entender o que o urbanismo é. A história (*neste caso, a Geografia Histórica*) tenta entender o que o urbanismo foi ou o que está sendo” (DUDEQUE, 2010, s.p.)

1.3 DISCIPLINAS CORRELATAS À GEOGRAFIA E COMPLEMENTARES PARA O ESTUDO E COMPREENSÃO DA CIDADE: URBANISMO E PLANEJAMENTO URBANO

Para além da Geografia, outras ciências se preocupam em compreender a cidade, pois, apesar de todos os seus problemas, as cidades modernas são, com toda a sua complexidade e artificialidade, uma das maiores criações já feitas pelo homem, seja pelo tamanho ou pela sua importância. Nossas cidades são como laboratórios de civilização, e principalmente, a nossa “moradia natural” (HARVEY, 1980).

Para definirmos de maneira científica o que é a cidade partimos da definição de uma das ciências que se ocupa de compreendê-la, o Urbanismo:

O urbanismo deve ser considerado como uma série de relações sociais que refletem as relações estabelecidas por toda a sociedade como um todo. Posteriormente, essas relações devem expressar as leis pelas quais o fenômeno urbano é estruturado, regulado e construído. Temos, então, que considerar se o urbanismo é (1) uma estrutura separada com suas próprias leis de transformação e construção interna ou (2) a expressão de uma série de relações imersas em alguma estrutura mais ampla (...). Se sustentarmos a primeira, então somos obrigados a identificar as leis de transformação interna do urbanismo e o processo semiautônomo que o estrutura, assim como o parentesco que tem o urbanismo com outras estruturas na totalidade. Se tomarmos o segundo ponto de vista, temos que estabelecer o processo através do qual o urbanismo decorre de outras estruturas. (HARVEY, 1969, p. 262)

Para o autor, a realidade modifica as relações de produção, sem, contudo, poder transformá-las, sendo que o urbanismo, mesmo como ciência, muitas vezes acaba tornando-se mais uma forma de consumo, onde o espaço e a sua organização política expressam as relações sociais que sobre ele acontecem, reagindo também sobre essas relações (HARVEY, 1980).

A partir do momento que se torna industrial, a sociedade passa a ser vista não como um fim em si mesmo, mas um estágio no caminho do moderno urbanismo. A industrialização é muitas vezes confundida com o processo de urbanização, pois somente na cidade encontra seus objetivos no momento em que surge como grande fenômeno econômico, sendo que a urbanização, já na segunda metade do século XX dominava a organização e a produção das indústrias, ou seja, a sociedade industrial se subordinava à sociedade urbana. Para Harvey (1980)

Essa subordinação da sociedade industrial à sociedade urbana enseja certas mudanças posteriores que, em turno, contém a semente do conflito posterior. Lefebvre argumenta que assim que o mundo inteiro se torna urbanizado ocorre um contra movimento interior ao processo de urbanização que conduz a uma maior diferenciação interna através da criação de “habitats” locais específicos (1970, 1975). É nesse nível local que novas e específicas condições de urbanismo começam a emergir para compensar a homogeneidade obtida na escala global. (HARVEY, 1980, p. 264 e 265)

Faz-se necessário citar o processo mundial de industrialização, pois a cidade como forma edificada e o Urbanismo como modo de vida têm que ser considerados separadamente entre si porque eles se separaram na realidade. Os que foram uma vez conceitos sinônimos não são mais. E é com a industrialização e a penetração do capital em todos os setores da economia que o antigo antagonismo cidade x campo foi finalmente superado. Portanto o início dessa separação deu em épocas passadas, mas é somente com a industrialização que ela se completa.

Estudando a cidade, o Urbanismo procura orientar as atividades e relações que nela se desenrolam, as relações entre o espaço da cidade e a sociedade que nele vive. Surgiu da necessidade de se intervir na vida urbana, se limitando no início a fazer intervenções isoladas, se atendo principalmente aos problemas originários dos fluxos migratórios (campo-cidade) e da aglomeração nos grandes centros. (CARSTENS *et al*, 1991, p.16). O aperfeiçoamento e integração de processos de controle conduziram, na virada dos séculos XIX/XX, ao surgimento da “polícia do espaço”: o plano urbanístico, que é “o conjunto das medidas integradas para resolver os problemas das cidades, englobando o traçado das ruas, os sistemas de água e esgoto, as áreas verdes e a localização das instituições(fábricas, hospitais, serviços, etc.), entre outros aspectos.”. (CARSTENS *et al*, 1991, p.31)

Segundo Giddens (1991), algumas formas sociais modernas não se encontram em períodos históricos precedentes e outras têm apenas uma continuidade das ordens sociais pré-existentes. Para ele, um exemplo é a cidade. O autor afirma que

Os modernos assentamentos urbanos frequentemente incorporam os locais das cidades tradicionais, e isto faz parecer que meramente expandiram-se a partir delas. Na verdade, o urbanismo moderno é ordenado segundo princípios completamente diferentes dos que estabeleceram a cidade pré-moderna em relação ao campo em períodos anteriores. (GIDDENS, 1991, p.16)

Em sua análise, Giddens questiona por que a separação entre tempo e espaço é tão crucial para o extremo dinamismo da modernidade. E ele mesmo responde, afirmando que a separação entre tempo e espaço e sua formação em dimensões padronizadas, “vazias”, penetram as “conexões entre a atividade social e seus ‘encaixes’ nas particularidades dos contextos de presença” e prossegue, expondo que “As instituições desencaixadas dilatam amplamente o escopo do distanciamento tempo-espaço e, para ter este efeito, dependem da coordenação através do tempo e do espaço. Este fenômeno serve para abrir múltiplas possibilidades de mudança liberando das restrições dos hábitos e das práticas locais”. (GIDDENS, 1991, p. 28)

1.3.1 O URBANISMO MODERNO

No século XX, nos encontros de Arquitetura Moderna, uma das figuras predominantes e mais influentes nas discussões sobre o Urbanismo foi o arquiteto franco-suíço Le Corbusier, pois ao sintetizar o “espírito da nova civilização”, o transformou no conjunto de ideias que veio a apontar soluções para os problemas do desenvolvimento desordenado. (CARSTENS *et al*, 1991, p.39) Os urbanistas da Carta de Atenas³ acreditavam terem descoberto a fórmula e as leis para o planejamento das cidades, estimando o tamanho ideal dos setores trabalho, habitação e recreação, bem como dimensionando o sistema de circulação. Para eles, as atividades deveriam localizar-se adequadamente, sem misturá-las, em “zonas funcionais” além de projetar as construções de cada “zona funcional” de forma a permitir adequadas ventilação e exposição ao sol. Essa cidade poderia independente de diferenças culturais ou políticas, ser implantada em qualquer ponto do planeta. (CARSTENS *et al*, 1991, p.40 e 41)

Neste Urbanismo Moderno estava em formação um “novo homem”, adaptado à nova realidade, podendo ser encontrado em qualquer parte do mundo. Para este “homem-tipo” foi concebida a “nova cidade”, a “cidade moderna”, onde predominariam a velocidade, a novidade, a mudança e o movimento. Com esse cenário, os urbanistas acreditavam ter um papel imprescindível, pois a cidade, o palco do desenrolar da civilização da indústria, seria a catalisadora de todas as

³ Manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas, Grécia, em 1933.

transformações. A eles caberia a responsabilidade de projetar as cidades, materializando as verdades da nova civilização. (CARSTENS *et al*, 1991, p.42 e 43)

O urbanismo moderno criou um corpo metodológico e jurídico-legislativo que enfatizava questões distantes das prioridades da cidade atual. O sistema se mostrou burocrático, voltado a dados estatísticos, documentações e regras metodológicas consagradas, deixando de lado a questão principal – relação espaço x sociedade – origem de toda problemática urbana. (CARSTENS *et al*, 1991, p.57) Dessa forma, o urbanismo, ocupou-se em adaptar as cidades ao mundo industrial, planejando seu desenvolvimento e preparando-a para um futuro cada vez mais industrial, que não aconteceu. Como aponta Carstens (1991): “Hoje, no limiar da era da informação, pensar em urbanismo é pensar em uma nova civilização.” (CARSTENS *et al*, 1991, p. 68)

Deve-se ter claro que a organização do espaço é reflexa e afeta as relações entre os homens, sendo que o espaço da cidade moderna é reflexo também da ideologia que vem dos grupos e instituições economicamente dominantes, sendo moldado pela dinâmica das forças de mercado (HARVEY, 1980), que produzem resultados indesejáveis para a maior parte da população. Assim, a cidade existe enquanto espaço criado, onde também surgiu a cultura urbana, um acúmulo de forças, signos, símbolos e sinais que nos cercam por todo o ambiente urbano, nos tornando influenciáveis, visto que ao vivermos nas cidades “moldamos nossa sensibilidade, extraímos nosso sentido de desejos e necessidades, e localizamos nossas aspirações a respeito de um ambiente geográfico que é em grande parte criado” (HARVEY, 1980, p. 268)

Dessa forma, na cidade, o objetivo a ser alcançado é o equilíbrio do ambiente construído, o que levou ao desaparecimento da diversidade entre o método objetivo do trabalho científico e o método subjetivo do trabalho artístico (BENEVOLO, 2007). Assim, “a arte e a técnica são indivisíveis, e a invenção plástica pura anda sempre de acordo com as exigências práticas, porque ambas são questões de equilíbrio. Nosso tempo (...) exige este equilíbrio e não pode encontrá-lo senão por um só caminho” (MONDRIAN, s.d., *apud* BENEVOLO, 2007, p 618). Sendo a cidade a maior obra humana, é preciso abandonar a divisão setorial da técnica e a dispersão arbitrária das escolhas artísticas, portanto, “a nova arquitetura (*urbanismo*) aceita o método objetivo, experimental e coletivo da pesquisa científica moderna, mas deseja permanecer independente das instituições dominantes, e já está em guarda contra o

uso instrumental da ciência e da técnica para as finalidades do poder” (BENEVOLO, 2007, p. 618).

Ao analisarmos as funções que se desenvolvem na cidade moderna temos que a ideia da cidade como um todo único, não impede uma análise rigorosa, que distingue suas partes componentes, isto é, as várias funções sobrepostas na vida da cidade; Le Corbusier classifica quatro delas, habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, circular. Na cidade moderna, as funções privilegiadas são as produtivas, e entre elas as terciárias (o comércio, a circulação).

Benevolo (2007) critica esta gradação, e estabelece-se outra em que: a residência, onde as pessoas passam a maior parte do dia, se torna o elemento mais importante da cidade; mas a residência é considerada inseparável dos serviços que formam seus complementos imediatos (as “prolongações das moradas”, diz Le Corbusier), as atividades produtivas determinam os três tipos fundamentais de estabelecimento humano - a empresa agrícola espalhada pelo território, a cidade linear industrial e a cidade radiocêntrica das trocas -, as atividades recreativas são reavaliadas, e requerem espaços livres apropriados, espaços por toda a parte da cidade, denominados de forma genérica como espaços verdes - que na cidade burguesa são ilhas separadas num tecido construído compacto - , nesta nova forma de cidade devem formar um espaço único, onde todos os outros elementos resultem livremente distribuídos, ou seja, a cidade se torna um parque aparelhado para as várias funções da vida urbana; a rua-corredor, “com as calçadas para os pedestres e o asfalto onde se misturam todos os tipos de veículos, (*que*) deve ser substituída por um sistema de percursos separados para os pedestres, as bicicletas, os veículos lentos e os veículos velozes, traçados livremente no espaço contínuo da cidade-parque” (BENEVOLO, 2007, p. 630 e 631).

Esta nova estrutura da cidade pretendia superar o antigo dualismo entre cidade e campo, ou seja, a apropriação privada do território urbano. Esta postura foi fortemente criticada pelos arquitetos modernos, pois, a combinação entre interesse público e propriedade particular (base da cidade burguesa) indicavam a alternativa a alcançar: a reconquista do controle público sobre todo o espaço da cidade.

A cidade, o subúrbio e a área rural estavam incorporados ao processo urbano, contudo, assim que se superaram os velhos antagonismos entre a cidade e o campo, surgiram novos antagonismos no seio do próprio processo de urbanização. A nível mundial o conflito se dá entre os centros metropolitanos do mundo e as

nações subdesenvolvidas. Já no nível local temos a consequência dos problemas rurais na cidade. “A pobreza urbana é, na maior parte dos casos, pobreza rural reorganizada dentro do sistema urbano” (HARVEY, 1980, p.366), e assim chegamos ao ponto de vista de Lefebvre, de que a urbanização do campo implica numa ruralização subsidiária da cidade (LEFEBVRE, s.d., *apud* HARVEY, 1980).

Assim, o sistema urbano é visto como um sistema de recursos gigantesco feito pelo homem, “de significação econômico, social, psicológico e simbólico”. Havendo crescimento desse sistema de recursos, faz-se necessário a estruturação e a diferenciação do espaço através da distribuição de investimentos fixos de capital. Portanto, uma nova estrutura espacial tem que ser criada e algumas das velhas linhas de diferenciação regional são revividas para acentuar a estrutura, então, a estruturação do espaço se tornou mais importante na medida em que os investimentos de capital fixo se tornaram mais importantes. Ou seja, “o espaço criado passa a dominar o espaço efetivo como consequência da mudança da composição orgânica do capital” (HARVEY, 1980, p. 267).

A cidade não se detém mais nos objetos de uso individuais, pois suas funções passam a estender-se às suas combinações, convergindo para os elementos funcionais que correspondem às quatro funções urbanas relacionadas anteriormente: *habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, circular*. Segundo Benevolo (2007) “Já que habitar é considerada a função principal, o mínimo elemento habitável – a moradia – se torna o elemento fundamental da nova cidade” (BENEVOLO, 2007, p. 637). Portanto, ao assumir a moradia – e não o edifício – como ponto de partida para reorganizar a cidade, tornou-se possível a crítica e a rejeição aos modelos até então propostos, como os palácios construídos na linha da rua e a pequena *Villa* afastada desta linha.

O autor afirma que como a moradia é o elemento que interessa aos habitantes, ao se aceitar a moradia como ponto de partida, a Arquitetura Moderna se propôs “a reconstruir a cidade segundo as exigências dos habitantes, em vez de seguir as dos proprietários e dos funcionários”. Assim, a Arquitetura Moderna busca analisar (pela primeira vez) a estrutura interna da moradia, as relações entre as partes componentes – os quartos – e individualiza as principais variantes distributivas, bem como “estabelece as regras para agrupar livremente as moradias, sempre com relação às necessidades dos habitantes, isto é, considerando as relações das moradias entre si e com os serviços coletivos” (BENEVOLO, 2007, p.

637), fazendo as moradias e os serviços (escolas, hospitais, lojas, quadras de esporte, salas de espetáculos, ruas para pedestres e para carros) tomarem uma nova forma, o bairro, que veio a ser a estrutura principal da cidade moderna.

As perspectivas futuras da Arquitetura Moderna e de sua produção nos últimos setenta ou oitenta anos levam hoje a repensar seu desenvolvimento, visto que as ações urbanísticas implantadas levaram ao surgimento e formação de uma cidade irregular ao lado da regular, que se tornou no mundo inteiro o problema dominante. Para Benevolo (2007), “a arquitetura moderna nasceu como um programa para superar as discriminações sociais da cidade pós-liberal, e para dar a todos os cidadãos os benefícios de um ambiente cientificamente estudado”. Assim, “as propostas da arquitetura moderna foram aceitas em parte e com atraso, pelas resistências dos interesses e das instituições fundadas sobre o engenho da cidade pós-liberal” (BENEVOLO, 2007, p. 725).

Desta forma, entretanto, a cidade regularizada (moderna) não mais estar disponível para todos, leva a maioria da população mundial a se aglomerar na cidade irregular, que reproduz – em escala muito maior – os estabelecimentos da cidade pré-moderna. Caberia então, à Arquitetura Moderna, de forma dialética e paradoxal, melhorar o ambiente para minoria dominante (ou seja, tornar-se o instrumento de uma nova discriminação em escala mundial) ou analisar exatamente a divisão das duas cidades, tomando um cunho político e uma postura crítica à cidade moderna. Segundo Benevolo (2007) “A divisão das duas cidades é produzida por uma política de construção que declara abusivos as moradias e os bairros construídos espontaneamente pelos habitantes, e realiza, ao contrário, grandes conjuntos de moradias industrializadas, de tipo ‘moderno’ convencional”, levando a inutilização do trabalho espontâneo dos interessados, e oferecendo, ao contrário, moradias caras para a maioria da população, “em quantidade absolutamente insuficiente a necessidade, mas assimiláveis às dos ricos e integráveis na cidade feita para elas: estas moradias serão ocupadas pelos empregados, pelos operários sindicalizados e por aqueles que dispõem de uma recomendação” (BENEVOLO, 2007, pp. 725 e 726).

O autor prossegue afirmando que

Ao mesmo tempo, aceita-se que as moradias e os bairros espontâneos se tornem incômodos e insalubres além de todo limite, porque sua existência não é reconhecida oficialmente; depois se corrigem as falhas mais

evidentes, neles introduzindo os serviços públicos mais urgentes: os encanamentos da água, as instalações elétricas, as escolas, os postos de polícia, e alguns trechos de ruas para carros, para passar as ambulâncias e viaturas policiais. Estes equipamentos são a cópia reduzida dos bairros modernos, e servem para tornar definitiva a coexistência dos dois estabelecimentos: protegem o resto da cidade dos perigos do contato com os bairros espontâneos, e confirmam o caráter dependente destes últimos. Os elementos da cidade regular – as casas modernas, as ruas para automóveis, os serviços públicos – são ao mesmo tempo reservados a uma minoria e impostos como modelo inalcançável a todos os outros. Portanto, a divisão das duas cidades se torna um instrumento de discriminação e de domínio, indispensável à estabilidade do sistema social. (BENEVOLO, 2007, p. 725 e 726)

Dialogando com Benevolo, Harvey aponta que (1980)

Para enfrentar essas forças temos primeiro que compreendê-las. A velha estrutura do capitalismo industrial, então uma força de mudança revolucionária na sociedade, aparece agora como obstáculo. A concentração crescente de investimento de capital fixo, a criação de novas necessidades e demais efetivas, e um padrão de circulação de mais-valia que se apoia na apropriação e exploração, tudo emana da dinâmica interna do capitalismo industrial. Os padrões de circulação de mais-valia estão mudando, mas eles não alteraram o fato de que as cidades – essas “oficinas de civilização” - estão fundadas na exploração de muitos por uns poucos. Um urbanismo genuinamente humano ainda está por surgir. Cabe à teoria revolucionária mudar o caminho de um urbanismo baseado na exploração para um urbanismo apropriado a espécie humana. (HARVEY, 1980, p. 271)

Ou então, podemos compartilhar das ideias de Howard, citado por Szmrecsányi (1996), que acreditava que a verdadeira mudança nas cidades viria da racionalidade e dos sentimentos humanos, uma vez que o Estado assumisse seu papel central na aplicação das políticas públicas urbanas:

Fórmula atraente que inspirou a política urbana britânica após a II Guerra Mundial e que, ainda hoje, faz do livro um libelo contra as mazelas urbanas. Mas que comporta elementos antiurbanos ao atribuir às grandes concentrações males não inerentes aos números, mesmo quando ultrapassam a dezena de milhões de habitantes, ou ao buscar um equilíbrio talvez excessivo ante a inquietação típica das cidades. E que, sobretudo, se fundamenta nos arriscados pressupostos de que o Estado facilmente seria colocado a serviço de objetivos socialmente racionais, e de que o bom exemplo, apelando à razão e às emoções, converteria a busca do lucro em busca da justiça social. (SZMRECSÁNYI, 1996, s.p.)

Toda esta produção e discussão sobre a cidade não seria possível sem a figura do profissional responsável pelas mais profundas alterações nas cidades modernas: os urbanistas. Segundo Choay (2007), na História do Urbanismo, temos que no início, distinguiu-se em relação aos urbanistas duas posturas, uma

culturalista e outra progressista. A primeira recorria à história para construir seus modelos, ao passo que a segunda teria rompido com o passado. Os progressistas, porém poderiam evocar o passado, bem como os culturalistas utilizarem especificidades do presente. Portanto, ambas se uniram no seio da Sociedade Francesa dos Urbanistas, movidas pelo desejo de inventar o futuro, de imaginar uma ordem urbana e uma abordagem “culturalista”, que os impele a precisar, no seio de uma história que não é feita apenas de descontinuidades, o campo das transformações a serem executadas no presente.

Acerca dos urbanistas atuais, Ferraz (1998) afirma que estes “ainda não adquiriram a noção de que o homem vive dentro de um espaço, e se tem de viver e trabalhar com seu semelhante, deve fazê-lo de forma organizada, condição esta que impõe a organização racional do espaço”. (FERRAZ, 1998, p. 20). Desta forma, tanto o Urbanismo e a organização do espaço como os demais instrumentos, constituem um conjunto de tecnologias, devendo receber atenção dos urbanistas no sentido de aperfeiçoá-lo, como é feito com as máquinas e edifícios. Para o caso brasileiro, o autor coloca que enquanto não existir uma nítida compreensão do papel do homem em ação dentro do espaço a ele destinado, os urbanistas e planejadores jamais estarão capacitados a organizar as atividades humanas, colocando em risco os poucos recursos de uma nação pobre, na realização de obras socialmente improdutivas (FERRAZ, 1998).

O autor esclarece que o urbanista “que deseja tornar humanas suas concepções, obras e decisões, necessita agora agir baseado na compreensão do homem” (FERRAZ, 1998, p. 22), para ter a capacidade de adaptar a ele todas as suas produções tecnológicas, sendo que “quando se pensa no homem, pensa-se, necessariamente, em suas relações com seu semelhante, portanto o homem social”. (FERRAZ, 1998, p. 22)

Para Ferraz (1998), os planejadores de consciência ingênua – não científica – que ainda não perceberam que as massas nada reivindicam que não seja de seu interesse, tendem a ouvi-las e atendê-las, se submetendo a seus caprichos, cujo resultado é a formação de uma sociedade mais massificada ainda. Para o autor, “o oferecimento de edifícios para moradia em massa, oportunidades para o trabalho em massa e meios para a movimentação em massa, corrói o espírito humano da sociedade, solapando suas bases e transforma a consciência comunitária na inconsciência de massa”. (FERRAZ, 1998, p. 33)

Ao colocar as características de cada um dos ramos científicos que se preocupam do estudo sobre o urbano, muitas vezes confunde-se os métodos e os objetivos de cada uma, principalmente quando se aborda o aspecto social. Desta forma, a fim de diferenciar a Geografia Urbana do Urbanismo, Lacaze (1993) afirma que os métodos da Geografia Urbana estudam, descrevem e compreendem os modos de ocupação do espaço. Já os métodos do Urbanismo “buscam transformar esses modos de ocupação por meio da concretização de uma ideia, nascida da vontade de ação (dotada ou não de razão), observando os aspectos geográficos, arquitetônicos, econômicos e sociopolíticos da área em questão, mas, sobretudo buscando adequar o desenho urbano às necessidades e características do presente” (LACAZE, 1993, s.p.).

Para distinguir o domínio do Urbanismo do domínio da Geografia Urbana deve se levar em consideração o fato de que é a existência de uma vontade de ação e portanto a perspectiva de exercer um poder que modifique o espaço da cidade que caracteriza o Urbanismo. Enquanto se trata de estudar, descrever e compreender os modos de ocupação do espaço, os métodos da Geografia Urbana são perfeitamente adequados e suficientes, permitindo a avaliação *a posteriori* dos resultados das políticas de Urbanismo e das ações de organização, atividade facilitada pelo fato de a Geografia Urbana possuir o recuo necessário à crítica, pelo fato de não se ter tido de assumir as responsabilidades da tomada de decisão (LACAZE, 1993). Já o problema do Urbanismo é de outra natureza, pois estima necessário iniciar ou provocar ações que gerem a transformação dos modos de utilização do espaço para então chegar a uma “*situação julgada preferível*” (LACAZE, 1993, p. 12 e 13); o problema é a maneira de efetuar tais escolhas que, conseqüentemente, por serem critérios de decisão bem centrais, se faz possível dizer, que fundam de cada especificidade uma conduta de Urbanismo

O objeto do Urbanismo – a cidade – é caracterizado por uma enorme complexidade. A crescente uniformização dos modos de vida levou à perda da pertinência da oposição entre rural e urbano, pois, após o medievalismo, a supressão das muralhas, a abolição das concessões e o desenvolvimento do habitat periurbano tornaram os limites físicos das aglomerações cada vez mais vagos. (LACAZE, 1993). Para o autor, referência ainda a ser superada diz respeito à corrente de pensamento funcionalista em Urbanismo, tal como definida nos anos 1930 pelos CIAM e formulada na Carta de Atenas. Para ele, essa corrente, ilustrada

por Le Corbusier, possuía a ambição de sustentar ter inventado uma forma definitiva e universal da cidade moderna. Essa ambição, muito contestável na medida em que toma o sentido oposto do que a História e a Geografia nos ensinam sobre os modos de produção e de transformação do espaço urbano, só poderia resultar numa reivindicação de poder, formalizada pelo próprio Le Corbusier como autoridade e líder do movimento; tal pensamento levou a uniformidade de grandes conjuntos e cidade, bem como ao acúmulo de problemas sociais que ilustram bem, desde então, o caráter doutrinal e não-científico do funcionalismo.

Portanto, analisar o urbanismo como um sistema particular de decisão significa estudar por que e como os poderes públicos mobilizam competências dos urbanistas para gerir certos tipos de problemas urbanos. Nota-se, segundo Lacaze (1993), que não são abordados todos os problemas da cidade, mas somente aqueles para os quais parece pertinente executar uma transformação do espaço, onde nem sempre o limite correspondente é fácil de precisar. (LACAZE, 1993, p. 15) Assim, "(...) os atos de urbanismo são profundamente desigualitários. Os discursos suavizantes ou normalizadores que cercam muitos deles em nada mudam a situação. 'Fazer urbanismo', dizia Henri Prost, 'é saber onde não se deve construir'." Enquanto limites precisos dividirem a cidade em zonas permitidas e zonas proibidas para construção, o problema permanecerá. Portanto, "qualquer decisão de urbanismo deve, dessa forma, decidir entre as vantagens e os inconvenientes a serem distribuídos entre categorias de habitantes". (LACAZE, 1993, p. 16)

Outro ramo científico que se preocupa do estudo da cidade é o Planejamento Urbano. Se tem tentado entender o porquê o Planejamento Urbano é há muito tempo acusado de manter a ordem social e política, sendo antes um instrumento para a divisão social e territorial da cidade, questionando como é possível os planejadores urbanos não intencionalmente criarem parte da própria negação do planejamento (uma aparente falta de planejamento), visto que a divisão que se propõe no espaço urbano das cidades está se tornando parte da destruição do próprio planejamento, levando o poder público, cada vez de forma mais contínua, criarem institutos ou contratarem novos planos de ordenamento, visto que os planos realizados, ou duram por um curto espaço de tempo e precisam ser remodelados, ou são simplesmente abandonados.

O estudo do Planejamento Urbano auxilia na compreensão das cidades, pois precisamos entender, por exemplo, como no Brasil, criamos leis para regulamentar a

utilização dos espaços urbanos (como o Estatuto da Cidade de 2001), contudo cada vez de forma mais intensa, vemos nossas cidades caminhando para o estado caótico.

Talvez, a maior dificuldade em se compreender o espaço urbano enquanto espaço social esteja no fato de que temos que ter claro os mecanismos que geram desigualdades nesses espaços, bem como da manipulação de mecanismos para que alcancem seus objetivos. Então, a questão que temos é como surgirão mudanças na forma da cidade e nos processos sociais, sem mudanças para os indivíduos. A questão da acessibilidade a empregos e moradias, bem como o sistema de vantagens e desvantagens, e mesmo as “vantagens marginais” (HARVEY, 1980, p. 42) devem estar no cerne da discussão sobre a problemática urbana, pois são distribuídas desigualmente e são geradoras de segregação econômica e, por conseguinte, espacial, nas cidades.

Assim, as diferentes partes da cidade possuem tempos diferenciados para se ajustarem as necessidades das comunidades que ali se assentam. Algumas são capazes de emitir respostas rápidas, quase que instantâneas para seus problemas, outras agem de forma vagarosa e ineficaz. Por isso mesmo, não podemos imaginar o espaço urbano como homogêneo, mas sim variável, diferenciado e desequilibrado em qualquer momento do tempo (HARVEY, 1980).

A relação desta constatação com a problemática do Planejamento Urbano se dá, entre outras questões, pelo fato de que se mudamos a forma espacial da cidade, também mudamos sua acessibilidade, as proximidades, os preços e custos, alterando profundamente as atitudes sociais. Mudanças essas que tem a capacidade de aprofundar ainda mais a divisão social nas cidades. As mudanças na cidade são potencialmente as mais poderosas formas de redistribuição de renda e também de desigualdade entre as pessoas.

Viu-se que o forte crescimento das cidades a partir da segunda metade do século XX resultou em mudanças significativas em suas estruturas. Reorganizaram-se as localizações e a distribuição das diferentes atividades no sistema. Alguns encaram esses ajustes como “naturais”, “justos”, quando na verdade, esse ajustamento, juntamente com as mudanças tecnológicas, a mudanças nos padrões de demanda, na política e em outros aspectos da vida social urbana, provavelmente contribuíram para produzir uma redistribuição de renda, que em grande parte dos casos, aprofundou a segregação (HARVEY, 1980, p. 48).

A mudança da localização de atividades econômicas e da atividade residencial afeta de forma direta, por exemplo, a questão do transporte e das transformações necessárias para acompanhar as modificações na forma urbana. Contudo, muitas vezes essas mudanças não são claramente percebidas, nem suas implicações sobre o poder financeiro das pessoas.

Outro exemplo é a questão da mobilidade. Apesar dos ajustamentos nos sistemas de transporte, tal qual o que Curitiba vive a partir da década de 1970, os transportes de massa, em geral, e a acessibilidade das pessoas as áreas de concentração de empregos, preocupou-se com a realização de infraestrutura para bairros já consolidados e de pouca, porém rica população, em detrimento da acessibilidade a periferia e da ligação dessas com as regiões de grande demanda de empregados, excetuando-se aí, o centro. Esse ajuste no sistema de transportes não veio acompanhado, contudo da minimização dos custos, sendo inflexível quanto aos desequilíbrios urbanos de renda e de acessibilidade. Mesmo que socialmente aceitável, a solução para os problemas de acessibilidade dentro das cidades ainda parece longe de uma possível solução. Ser socialmente excluído nas cidades contemporâneas é ser imóvel (HARVEY, 1980). Necessitamos, portanto, de um sistema urbano que consiga modificar-se rapidamente.

O resultado desta complexidade intraurbana é a organização da cidade dividida em territórios (RONCAYOLO, 1997), onde cada grupo é provido de diferentes valores e comportamento, atribuindo funções de utilidade e se reconhecendo como relativamente homogêneos. Exteriorizam os demais grupos e são seduzidos pela ideia de que a eficiência e estabilidade de sua organização espacial pode os proteger e eliminar os perigos que possam surgir em sua comunidade ou vizinhança. Portanto, o sistema urbano possui não somente uma distribuição geográfica de pessoas, mas também de recursos e de diferentes valores simbólicos. Contudo, todas as relações existentes no espaço urbano, obrigatoriamente, devem ser compreendidas através do processo político operante em seu contexto.

Assim, por exemplo, se tivermos a favela, parte do sistema urbano, enquanto “abrigo coletivo dos vencidos” (HARVEY, 1980, p. 64), ela só pode existir enquanto espaço onde a população não obteve sucesso, pessoal ou coletivamente, sendo que o papel político de disponibilizar condições para que pudessem competir e obter recursos, não foram distribuídos ou mantidos. Assim, o que falta é um novo tipo de

Planejamento Urbano, com uma redistribuição do poder e do acesso amplo aos recursos e da expansão dos direitos daqueles que se encontram a margem do sistema.

Essa perspectiva de equidade ou de justa distribuição através de um novo processo político, somente poderá acontecer tendo como base uma filosofia que não pregue somente o interesse individual (HARVEY, 1980). As pessoas devem se reconhecer como parte do sistema, como protagonistas de um sistema social onde as mudanças só ocorrerão quando os problemas estruturais e as tensões profundas, causadas pela intensa urbanização das últimas décadas, forem supridas com êxito. Deve-se acabar com a lógica de que as classes de renda mais alta são ativas no espaço, enquanto as mais baixas ficam a mercê das condições espaciais, portanto, as diferenças entre centro e periferia (do capital e da cidade) devem ser combatidas, a despeito de aparentemente não estarem desaparecendo.

A busca por uma homogeneidade dos valores culturais já não deve existir, pois enquanto se busca a heterogeneidade cultural, mais próximos estamos da diferenciação territorial no sistema urbano (HARVEY, 1980, p. 69). Ainda que valores culturais correntes queiram ser preservados ou mesmo aprofundados, devemos considerar as decisões sobre o crescimento das cidades e suas transformações enquanto emergência de novos valores, que podem levar ao conflito e a uma possível autodestruição social. Além disso, as mudanças ambientais causadas pelo homem não possibilitarão que este permaneça imune às transformações que ocorrem além de suas ações imediatas.

As modificações na estrutura urbana não seguem uma lógica matemática, apesar de toda geometria e cálculos utilizados quando se quer dar novos sentidos a ela. Contudo, o tecido não é infinitamente adaptável e as demandas sociais dificilmente são compatíveis com todas as mudanças feitas. Assim, a forma física atual da cidade, necessariamente, deve ser um compromisso com todas as suas partes, de forma que possa ser cada dia mais eficiente. O futuro urbano necessita da compreensão dos processos geradores de mudança, de uma avaliação realista e da percepção de para onde caminha o sistema social como um todo. Se compararmos as cidades com base na distribuição de renda, é perceptível que nosso atual sistema social nos leva para um aprofundamento da desigualdade e da injustiça social.

Nesta perspectiva do planejamento e urbanismo moderno, o que ocorria nas cidades brasileiras na década de 1940 tinha em comum a ideia de que o plano

urbanístico criaria ambiente propício ao desenvolvimento das partes e a cidade poderia oferecer trabalho, moradia e lazer em um ambiente racionalizado. O Estado interviria com legislação e obras, os agentes privados agiriam na produção real da cidade e os interessados estariam organizados em associações e comissões para que o plano permitisse a todos o direito a palavra. (SILVA, 2000, p. 90)

Neste contexto, o Brasil parecia, por volta da metade do século XX, o cenário ideal para intervenções do Urbanismo Moderno, cujo símbolo máximo foi a construção de Brasília, pois, até então, essas ideias não haviam sido aplicadas em sua totalidade, criando uma cidade inteira. A construção de Brasília concretizou a vitória do Urbanismo Moderno. (CARSTENS *et al*, 1991, p. 45 e 46)

Já na cidade de Curitiba, a partir de 1970, com soluções simples e criativas, e dando ênfase às relações sensitiva, funcional e imaginativa, apesar de inserida num planejamento moderno, conseguiu-se quebrar a frieza funcional deste, valorizando o individual e humanístico. A relação funcional foi trabalhada através da criação dos sistemas estruturais, como forma de extravasamento do crescimento da área central. A relação imaginativa foi estimulada pelo tratamento visual aliado aos aspectos tradicionais, como o parnismo (corrente artística das décadas de 20 e 30), implantados nas regiões de maior fluxo de curitibanos. (CARSTENS *et al*, 1991, p.56)

No plano elaborado para Curitiba, vemos a busca de modelos de agrupamento entre os elementos funcionais, isto é, a definição da estrutura de conjunto da cidade moderna. Para Benevolo,

A busca das variantes distributivas das moradias não pode ser feita sem considerar a maneira de agrupá-las entre si. Por isso, a pesquisa sobre a residência não termina na escala da moradia, mas prolonga-se na escala do bairro, e leva a individualizar outros elementos funcionais, que compreendem um certo número de serviços: as unidades de habitação (BENEVOLO, 2007, p. 644)

Este agrupamento, ou setorização das moradias em Curitiba, não teve as mesmas proporções dos planos e obras elaborados por Le Corbusier, haja vista que Agache partia de outras linhas teóricas. Contudo, alguns elementos estruturantes da cidade relacionam-se de maneira simultânea com as posturas de Agache e Le Corbusier, especialmente a questão do zoneamento, pois todos os elementos da cidade (os serviços de diversos graus, as áreas de recreação, as ruas, os estacionamentos, e também os equipamentos de produção) passaram a ser

colocados numa relação com as casas, tornando a estrutura urbana subordinada à residência. (BENEVOLO, 2007). Entre outros aspectos, o pensamento de Agache sobre a cidade e a arquitetura influenciou e foi marcante no processo de formulação e construção do planejamento para Curitiba, como veremos no capítulo a seguir.

CAPÍTULO 2
CURITIBA: PLANEJAMENTO, PROCESSO, CULTURA E PRÁTICA

2.1 A GEOGRAFIA URBANA E HISTÓRICA DE CURITIBA: A CIDADE “ESQUECIDA” PELOS PLANEJADORES PÓS-1970

O processo de urbanização da cidade de Curitiba teve início no século XVII, quando, em 1693, o antigo povoado bandeirante foi elevado à vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais. Teve sua origem na confluência dos rios Ivo e Belém, contudo, alguns historiadores afirmam que a cidade surgiu, nas proximidades do rio Atuba, mas devido às dificuldades de acesso e de habitação no local, logo os portugueses modificaram o sítio para onde atualmente está a Praça Tiradentes, no centro da cidade. Durante pouco mais de um século e meio, a cidade manteve características de pequena vila do interior, pertencendo a então Quinta Comarca da Província de São Paulo. Em 1853, ocorreu a separação desta comarca, elevando o Paraná à categoria de estado e levando o recém-formado legislativo do estado a ter que escolher a nova capital. A cidade de Curitiba foi escolhida, por sua importância locacional, no cruzamento de vias de grande importância, que ligavam o Paraná aos estados meridionais e a São Paulo (mapa 1).



Mapa 1: Localização de Curitiba

Ferreira (2004) afirma que no começo do povoamento da cidade, o desenvolvimento aconteceu de forma natural, até o século XVIII, quando o Paraná ainda pertencia a São Paulo e era comandada por Teophilo Ribeiro de Rezende e Henrique Baurepaire Rohan, que permitiram que a cidade crescesse sem disciplina, expandindo-se de maneira livre e absolutamente irregular: “picadas e veredas foram sendo transformadas em ruas assimétricas e sem harmonia, como as ruas 13 de Maio e Saldanha Marinho, que nasceram sem critério nem planejamento”. (FERREIRA, 2004, p. 13) A formação de Curitiba aconteceu, portanto, com a sobreposição de diversas “cidades”, muitas vezes de maneira não planejada, levando ao crescimento desordenado. (GNOATO, 1997, p. 4)

Em 1812, Curitiba passou a ser capital da recém-criada comarca de Paranaguá e, em 1827, foi retratada pela primeira vez, pelo pintor francês Jean Baptiste Debret (figura 1) (FERREIRA, 2004). No dia 29 de agosto de 1853, com a

criação da Província do Paraná, Curitiba tornou-se sua sede e, em 26 de julho de 1854, capital, sendo que a partir de então, o cenário urbano começou a mudar, ocorrendo as mais diversas transformações, como no padrão de vida, introduzindo novos estilos de casas e materiais de construção, que resultaram em uma cidade com possibilidades de se desenvolver, com diversidade paisagística e com espaços construídos e estruturados. (FERREIRA, 2004, p. 13)



Figura 1: *Vilinha*. Quadro de Jean Baptiste Debret, considerada a primeira imagem de Curitiba.

Fonte: LAGO e BANDEIRA, 2010.

Entretanto, as intervenções urbanas em Curitiba, até a primeira metade do século XX, resumiam-se a pequenos projetos e não um estudo de desenvolvimento da cidade. Destacam-se neste período as intervenções do inspetor de terras Taulois, a do engenheiro Frederico Hégreville, a de Ernesto Guaita (1888), de Saturnino de Brito (1920) e a do modernista Frederico Kirchgässner, que fez a nova planta cadastral para a Cidade (1928-29) (GNOATO, 1997, p. 5), como mostra a figura 2.

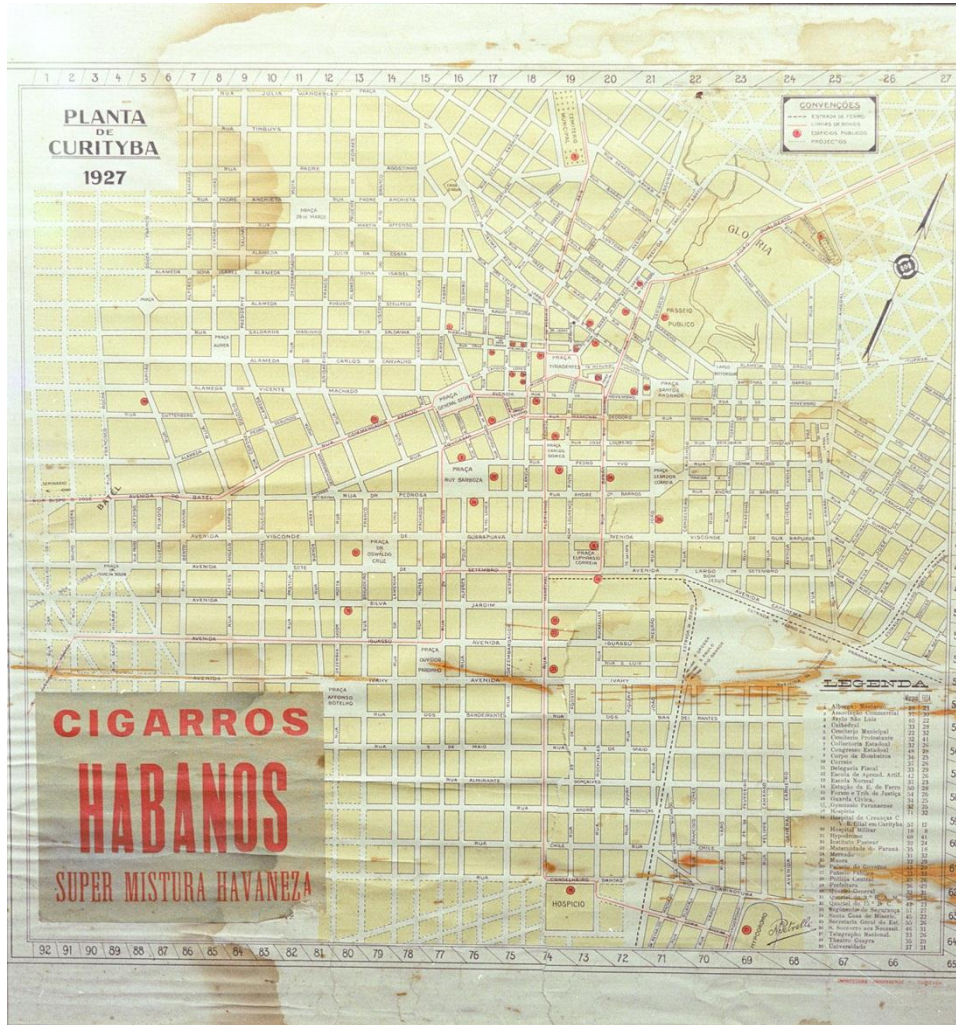


Figura 2: Primeira planta da cidade de Curitiba, de Frederico Kirchgässner.

Fonte: IPPUC, 2011.

Segundo Cunha Filho (1998):

(...) da posse de uma planta de toda a cidade, tornava-se viável um plano urbanístico “onipresente”. Ao contrário do que até então havia acontecido, isto é, a eleição de partes localizadas do núcleo urbano como objetos de melhoramentos, podia-se abarcar toda a cidade por um único e mesmo projeto. Com efeito, a Planta Cadastral permitia aos especialistas uma apreensão intelectual totalizadora do complexo físico urbano. (CUNHA FILHO, 1998, pg. 152)

Contudo, a despeito de serem as primeiras modificações feitas de forma racional e técnica, estas intervenções não podem ser considerados planos urbanos, pois não planejavam a cidade e seu futuro, somente legislavam sobre a abertura e fechamento de vias e das testadas e características das construções, entre outras obras de menor porte.

No início do século XX, o prefeito Cândido de Abreu, engenheiro, realizou algumas obras urbanas, contudo, suas ideias de maior envergadura e impacto não puderam ser colocadas em prática, fosse pela falta de recursos, fosse pela forte oposição que sofria, o que o levou a deixar a prefeitura alguns meses depois de assumir o cargo (GARCEZ, 2006). Nas palavras de Cunha Filho (1998):

(...) as Posturas de Curitiba acabaram por frustrar o prefeito Cândido de Abreu. Ao invés de lhe oferecerem medidas legais que elevassem seu poder de intervenção e implementação de políticas de saneamento, o legislativo preferiu criar regras “inúteis”, para o técnico, afim de regular as construções, o alinhamento das ruas, a limpeza e segurança pública, a higiene e salubridade da cidade, cemitérios e enterramentos, o mercado, o matadouro, os curtumes, as fábricas e oficinas, o comércio, as casas de jogos e divertimentos públicos, entre outros. Profundamente identificados com os diversos interesses particulares, os camaristas acabaram limitando sensivelmente o poder do prefeito. Irritado por não poder empreender a transformação que “modernizaria” tanto a administração como a própria cidade, Cândido de Abreu, renunciou aos onze meses após ter sido empossado. (CUNHA FILHO, 1998, pg. 98)

As propostas para modificações na estrutura urbana eram medidas isoladas, perigosas para o futuro desenvolvimento da cidade pois não existia um plano que abrangesse em detalhes as zonas urbana, suburbana e rural, implicando em dificuldades futuras para a circulação, arruamento e descongestionamento do tráfego.(SILVA, 2000, p. 19)

Todas estas transformações em Curitiba ocorriam em um Brasil que vivia uma efervescência política e cultural onde delineava-se um novo momento: o Brasil Moderno.

Nesta situação, com a Segunda Guerra Mundial já em curso, Curitiba recebia seu primeiro plano urbanístico.

Portanto,

A década de 40, período de pós-guerra e de profundas mudanças no cenário político do Brasil com a queda do Estado Novo e o estabelecimento de um regime democrático, encontrou Curitiba preparada para a mudança de escala que viria nas décadas seguintes, mas mergulhada em uma depressão econômica em que escasseavam recursos internacionais para o desenvolvimento, carreados na sua totalidade para a reconstrução da Europa. (GARCEZ, 2006, p. 77)

O momento político era o Estado Novo, intervencionista, e o regime político uma ditadura. Entre os anos de 1940 e 1945, o país discutia a democratização. As bases de sustentação do regime de Vargas estava se deteriorando uma vez que as ideias de reorganizar a economia mundial em bases liberais cresciam à época. Esta política centralizadora do Governo Federal adotou o sistema de interventorias na administração dos estados limitando-lhes a ação em diversos aspectos e criando a necessidade de permissão do poder central para a aprovação de empréstimos e gastos. O interventor do estado do Paraná, o Sr. Manoel Ribas, nomeado em 1932 e destituído do cargo em 1945, conseguiu garantir a unificação das forças políticas estaduais dentro de uma ordem centralizadora, autoritária e sem participação política. Manoel Ribas foi capaz de comandar o jogo político atuando em estrita consonância com os domínios oficiais (SILVA, 2000, p. 25).

O Planejamento Urbano no período Vargas reproduzia o discurso higienista e urbanístico produzido na Europa e Estados Unidos desde o final do século XIX, apoiado no organicismo ou no funcionalismo. Suas características fundamentais eram:

- a. Concepção organicista na formulação do diagnóstico. A categoria meio natural e social organiza um discurso condenatório da realidade e sustenta a formulação da cidade ideal.
- b. Embelezamento, monumentalidade e controle social sobre o uso do espaço orientado a intervenção. Grandes operações de renovação/construção e normatização das práticas sociais. (RIBEIRO e CARDOSO, 1996, pp.64 e 65)

Essas características no Brasil se transformaram em categorias básicas, desde o início do século, como motivadoras da nacionalidade e da modernização. Ou seja, o discurso da higiene e da funcionalidade possuía caráter modernizador e afirmador da nacionalidade emergente, reproduzindo ideias, práticas e morfologias urbanas que sintetizam a modernidade, como nos países civilizados. A oposição passado/futuro tem, como na Geografia Histórica, importância fundamental na implementação do planejamento deste período.

Durante essa época, o padrão higiênico funcional foi desenvolvido principalmente com a elaboração do plano diretor do Rio de Janeiro por Alfred Agache e sua participação na elaboração de outros planos, todos sob a égide de interventores nomeados pelo governo Vargas.

2.1.1 PLANO AGACHE DE CURITIBA: TECNICA, INSTITUCIONALIZAÇÃO E O INICIO DO DISCURSO DA CIDADE PLANEJADA

A história do francês Alfred Agache, colaborador do primeiro plano urbanístico realizado para Curitiba, se confunde com o próprio desenvolvimento do Urbanismo. Utilizando-se do texto de Choay(2007), pode-se afirmar que Alfred Agache se encontra na transição do pré-urbanismo para o urbanismo propriamente dito, sendo uma espécie de híbrido entre o pré-urbanismo progressista e o pré-urbanismo culturalista, tendo como principais referências de vanguarda as intervenções de Ildefonsé Cerdá, em Barcelona, e de Georges-Eugène Haussmann, em Paris.

Donat Alfred Agache nasceu na cidade de Tours em 1875, e faleceu em Paris no ano de 1959. Estudou na Escola de Belas Artes de Paris, e lecionou História da Arte no Colégio Livre de Ciências Sociais. Foi por muito tempo secretário geral da *Société Française des Urbanistes* (SFU). Elaborou planos de Urbanismo para Paris, Dunquerque, Portiers, Dieppe, Tours, Orleans, Chicago, Lisboa etc. Foi um dos primeiros urbanistas franceses que estudou a formação das cidades, compreendeu e analisou a transformação da arte urbana em Urbanismo através da técnica de planos de ordenamento e de extensão das cidades. (BRUANT, 1996)

Bruant (1996), afirma que é dos estudos combinados de Arquitetura e Sociologia, que resultou o Urbanismo de Agache. O Urbanismo seria assim, uma “Sociologia Aplicada”. Agache foi um dos principais arquitetos-urbanistas do século passado, unindo a Arquitetura às Ciências Sociais, entre estas a Geografia. Agache tinha uma visão vitalista e funcionalista da cidade, onde deveriam ser feitas cirurgias, aplicados remédios, sendo o urbanista, o médico gestor das operações, elaborando o diagnóstico, as intervenções cirúrgicas e a dieta a ser seguida, bem como os cuidados estéticos. Para Agache (1930):

A aglomeração urbana é, sem dúvida alguma, uma manifestação física, em todas as dimensões da atividade humana - sempre devendo ser considerada - sua relação com a antropogeografia e também principalmente com os fatos sociais. (AGACHE, 1930, s.p.)

Para a busca destas relações, Agache propõe um método, que denomina “Análise Monográfica da Cidade”, indo ao encontro do proposto por Monbeig, onde o

social e o espacial, o urbano e o humano são examinados, além da história, da origem, da duração, das causas e dos princípios que orientam as Leis de Evolução do fenômeno urbano. Segundo Agache,

Se existem leis de evolução da cidade, o urbanista deverá, queira ou não queira, se conformar a elas. É por isso, que todo estudo urbanístico, escreve ele ainda, deve começar por uma sondagem concreta sistemática do contexto social e urbano da cidade em questão, que as formas construídas devem ser estudadas dentro de sua história e dentro de suas “relações com a antropeo-geografia e sobre tudo com os fatos sociais”: o conjunto constitui o estudo de monografia urbana. (Agache in: BRUANT, Catherine. *Un architecte à l'école d'énergie. Donat Alfred Agache, du voyage à l'engagement colonial*. In: **Figures de l'orientalisme en architecture**, n. 73/74, 1996, p. 111 *apud* SILVA, 2000, p. 41)

Agache, definiu a nova ciência desta maneira:

O Urbanismo é uma nova ciência da construção e do planejamento das cidades... É uma ciência de aplicação, pois possui, essencialmente uma utilidade prática: controlar o desenvolvimento e o crescimento das cidades. (...) integra os conhecimentos dos técnicos, do sociólogo, do engenheiro, do legista e sobretudo do higienista ... integra todas as competências e todos os saberes.(...) É uma ciência mas também uma arte. (AGACHE, 1930, s.p.)

Para ele,

A palavra Urbanismo, tem que ser ampla e englobar não somente uma técnica especializada, mas, de alguma forma, a própria filosofia da coisa: o Urbanismo não é somente uma arte e uma ciência, é, antes de tudo, uma filosofia social, pois é fato que o econômico e o social intervêm nitidamente na criação, no desenvolvimento e na evolução das cidades(...) visto que hoje nos damos conta dos elementos sociais que fazem parte da composição das cidades, que determinam seu nascimento, seu crescimento e sua decadência, e uma meta: curar a cidade doente. (AGACHE, 1930, s.p.)

Agache viveu, compreendeu e analisou a transformação da arte urbana em Urbanismo. A questão urbana como questão social teve lugar destacado em sua formação. Em 1901, publicou na revista *La Science Social* seus trabalhos de observação de fatos sociais e geografia e suas relações com as artes. No Colégio Livre de Ciências Sociais, em 1905, ministrou dois cursos sobre a evolução e a História Social das Belas-Artes. Para ele, os fatos repercutiam nas obras e vice-versa. Dentro de um pensamento evolucionista e organicista, acreditava que o conhecimento de uma sociedade permitiria determinar o sentido de sua evolução e projetar as mudanças para alcançar sua prosperidade:

O Urbanismo – nós o dissemos frequentemente em nossas conferências – é ao mesmo tempo uma ciência, uma arte e uma filosofia. Uma ciência pois ele procede do estudo metódico dos fatos. É preciso ter estudado as cidades do passado, suas características, sua formação...depois de um trabalho preciso de análise, é necessário, em uma síntese geral, prever os melhoramentos necessários para o desenvolvimento futuro da cidade. (AGACHE, 1932, p. XVIII, v. 1)

O estudo do Urbanismo era caracterizado pela observação, classificação, análise e síntese e o urbanista deveria interpretar proporções, silhuetas, volumes e composição para produzir efeito estético artístico nas cidades. Agache enquadrava o Urbanismo no domínio da Filosofia Social, organizando aglomerações de tal forma que os habitantes pudessem usufruir os benefícios da modernidade a baixos custos. (SILVA, 2000, p. 70)

O urbanismo de Agache incluía um pensamento que oscilava entre ideias positivas de ordem social, relacionando espaço sociais e atividades sociais. O espírito que aproximava o ambiente ao espaço voltava-se para estabelecer uma ordem social através da manipulação do ambiente. O urbanista iniciaria seu contato com o local coletando material escrito e oral. A busca de critérios para coordenar e harmonizar as atividades, adaptando-as ao progresso, dominou o campo de ação do Urbanismo a partir do momento em que higiene e estética deixaram de ser os únicos veículos de renovação urbana para operar uma síntese com a função econômica. (SILVA, 2000)

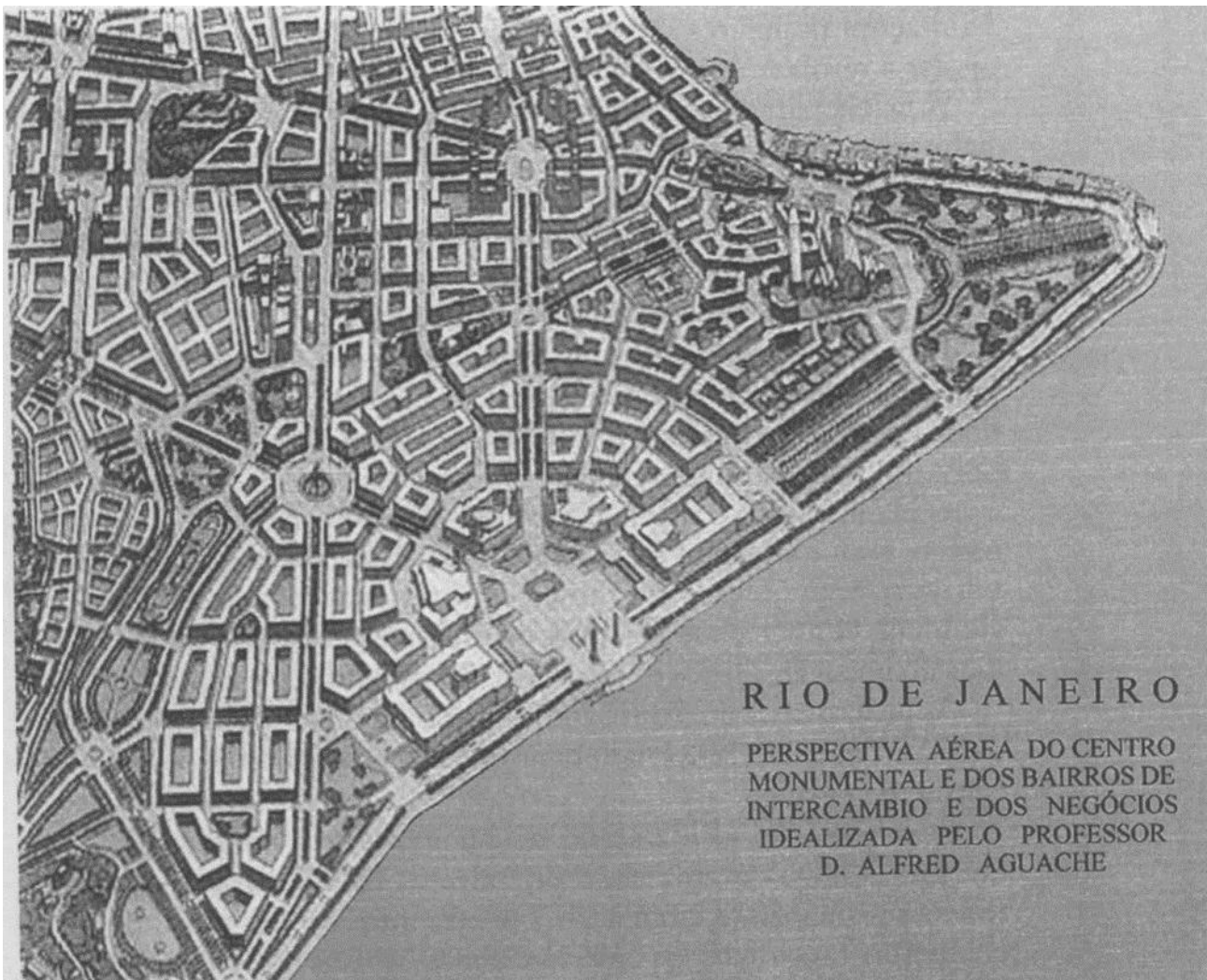


Figura 3: Perspectiva do Plano Agache para o Rio de Janeiro

Fonte: AGACHE, 1930

Vê-se no Plano Agache para o Rio de Janeiro (figura 3), a nítida influência dos arquitetos modernistas, da criação e aplicação em cidades de países em vias de desenvolvimento, de pressupostos que não puderam colocar em prática nas cidades europeias e norte-americanas, visto que a crise econômica dos anos 1920 e as Guerras Mundiais limitavam as possibilidades de trabalho na Europa e impelia os profissionais a buscarem novos clientes e mercados. Nas palavras de Pereira (1996):

A América Latina e os territórios coloniais na África, nas três primeiras décadas do século XX, acenavam com a possibilidade de experimentação e verificação da pertinência de certas teses e sua difusão, mais tarde, como teorias. Isto permitiria falar numa continuidade desta preeminência francesa em matéria de planejamento urbano até pelo menos a Segunda Guerra(...)

Foi, portanto, quase “natural” que os problemas (...) (e o) movimento (...) em prol de um estudo global da cidade acabassem por trazer (...) técnicos franceses. Um era “arquiteto-urbanista” saído da tradição do sistema Beaux-Arts, o outro era “arquiteto” auto-didata e grande polemista na defesa de um “espírito novo”: Donat-Alfred Agache e Le Corbusier. (PEREIRA, 1996, pg. 368)

Assim, Agache encontrou no Brasil, especialmente quando convidado para a elaboração do plano do Rio de Janeiro, um local fértil e ávido por modernidade, e apesar das muitas críticas as suas ideias, pessoas que se engajaram em ajudá-lo, o que levou parte daquelas a serem colocadas em prática.

Já em Curitiba, na década de 1930, a organização espacial consistia em políticas para proteger os proprietários de imóveis e não o controle das atividades exercidas sobre o solo. O zoneamento desta época se restringia a estabelecer, sempre que necessário, as divisas das três zonas fiscais, sejam elas urbana, suburbana e do rocio:

ART. 2º - Compreende a zona urbana, os terrenos que estão situados nas ruas, praças e avenidas, dentro dos limites do quadro urbano da cidade e das povoações do Município.

ART. 3º - Compreende a zona suburbana a faixa de 1 quilômetro além dos limites do quadro urbano.

ART. 4º - Compreende o rocio a zona compreendida entre os limites suburbanos e os do município. (Código de Posturas – Capítulo 1 – Lei nº 527 de 27 de janeiro de 1919)

Na primeira zona as construções permitidas eram de casas cujas paredes externas fossem feitas de alvenaria. Casas de madeira podiam ser construídas nas outras duas zonas. Contudo, as edificações eram defeituosas, os arruamentos não seguiam um traçado sanitário, os loteamentos não tinham controle, os terrenos centrais adquiriam um alto valor estimulando a retenção para especulação levando ao movimento da população em direção às periferias. A produção de grandes conjuntos arquitetônicos, a programação rígida de um sistema viário e a especialização de espaços configuraram uma ocupação conflituosa, privilegiando a centralização e deixando a periferia sem um programa de trabalho, serviços e investimentos. (SILVA, 2000, p. 61) A reorganização de Curitiba, dentro dos moldes do Urbanismo então praticado, ampliou o investimento para o capital comercial e agrícola, os quais se voltaram para as construções de imóveis urbanos, e mais tarde, para a efetivação de um processo de industrialização.

Neste momento, o controle das condições de salubridade levou a Prefeitura a contratar o arquiteto carioca Lucas Meylhofer para idealizar um plano de higienização dos rios Ivo e Belém. Ele projetou a retificação e a canalização dos rios, direcionando o crescimento da cidade para o nordeste com a construção de uma avenida radial margeando o rio Belém. Era importante aproveitar os espaços vazios da área, pouco valorizados e buscar concretizá-la de imediato. (SILVA, 2000, p. 47) Neste período, a produção e consumo do espaço se transformaram em atividade dos proprietários de terras e pela municipalidade, que tomava iniciativa para atender as necessidades de moradias, dando assistência financeira (doações de terrenos) aos interessados em construir habitações na cidade. Muitos terrenos foram desapropriados e doados a entidades para construção de casas populares. A cidade melhorou seu padrão construtivo enquanto que as condições de urbanização necessitavam um remodelamento, um plano, dizia o discurso da época, pois o plano distribuiria as funções na cidade. (SILVA, 2000, p. 63) Era portanto, para organizar a cidade, necessária a contratação de um plano urbanístico.

Abrangendo aspectos físicos, socioeconômicos e administrativos de uma cidade, um plano urbanístico era visto como instrumento de intervenção do tipo técnico na expansão urbana, proporcionando à cidade a mudança social que traria melhoras nas condições de moradia, de trabalho, de circulação e de lazer, atendendo às funções urbanas e respeitando as aspirações humanas. Era uma intervenção em grande escala que definia um sistema viário, áreas de uso, áreas verdes e equipamentos urbanos. A Curitiba da primeira metade do século XX era vista como um emaranhado de ruas com um conjunto de casas e edifícios e seu crescimento era sem orientação ou planejamento, o que tinha causado problemas de congestionamento. O ritmo de crescimento do número de pessoas, veículos, volume de mercadorias, serviços prestados, empregos, e as pressões sobre o setor habitacional cresceram de forma superior ao do crescimento material e funcional da cidade.

As correlações entre crescimento populacional e expansão territorial apontavam uma incompatibilidade entre dimensão dos problemas e realidade da administração. Na rua XV de Novembro, os estabelecimentos comerciais pertenciam aos descendentes de imigrantes e as residências passavam por uma fase de transição nos anos 1940. Os velhos solares foram transformados em escritórios e consultórios, e as pequenas casas eram substituídas por modernas

construções. Áreas foram sendo ocupadas sem consciência das implicações de adensamento, usos específicos ou mesmo segregação residencial por tamanho de lotes. O poder público foi experimentando os conhecimentos urbanísticos e o complexo trabalho de planejar a cidade como um todo orgânico.

Partindo da Carta de Atenas, a ideia era que a urbanização atua na estrutura da cidade e a função da administração municipal seria a de atender aos reclamos urbanísticos da população, procurando administrar os recursos, as aspirações e as tendências de uma região. A imprensa expressava as inquietações da comunidade sem conhecimento direto e objetivo dos problemas que o crescimento da população imprimia à oferta de serviços e que a ordenação do espaço era uma criação contínua. (SILVA, 2000, p. 34) Neste contexto, com a necessidade de um plano urbanístico e de posse da planta cadastral da cidade, a prefeitura contratou a empresa dos irmãos Coimbra Bueno para a formulação de um plano. Com assessoria de Alfred Agache, em aproximadamente dois anos o plano foi entregue. Segundo Garcez (2006)

No final da década de 30, aproveitando a presença no Brasil do famoso urbanista francês Alfred Agache, que orientava a elaboração de planos diretores para diversas cidades, o governo estadual resolveu encomendar um plano para Curitiba.

A motivação básica para o trabalho era, sem dúvida, o saneamento do centro, sujeito aos desastres frequentes das enchentes. Embelezamento, congestionamento ou setorização, itens igualmente constantes da proposta, eram problemas que certamente se agravariam no futuro, mas saneamento era um problema do presente e se esperava soluções por meio de radicais medidas urbanísticas vindas de um dos mais reputados urbanistas europeus, uma vez que as soluções paliativas das tentativas anteriores não foram bem sucedidas. (GARCEZ, 2006, p. 70)

O autor prossegue

O contrato foi firmado em 25 de abril de 1941, compreendendo:

I – Projetos de remodelação, embelezamento e extensão imediata, incluindo plano de avenidas e projetos de remodelação de praças, projeto de estádio e praças de esporte em geral e estudo de tráfego do centro urbano.

II – Estudos complementares, incluindo indicações e previsões do problema do escoamento de águas pluviais e inundações, estudo sobre o sistema de esgoto a ser adotado e abastecimento de água, localização de áreas a serem reservadas para serviços públicos urbanos como escolas, hospitais, limpeza pública, corpo de bombeiros, parque municipal e grande lagoa com cascatas.

III – Regulamentos, como de loteamento e utilização de áreas, fixação de gabaritos zoneamento e código de construções. (GARCEZ, 2006, p. 70 e 71)

Ao contrário de outras cidades, segundo Gnoato (1997), em Curitiba, os planos elaborados desde então não permaneceram no papel, pois a cidade reunia condições favoráveis para implantação de planos, pois se preparava para um crescimento acelerado, possuía condições socioculturais de poucas discussões e modelo econômico, determinado pela política nacional. (GNOATO, 1997, p. 6)

A proposta para a contratação de um plano urbanístico para Curitiba durante a década de 1930 decorria do fato de que em pouco mais de uma década, o estado estaria comemorando o centenário de sua emancipação política da província de São Paulo. Contudo, mesmo quase um século depois de elevada à condição de capital, a cidade mantinha o ar interiorano e provincial, o qual o poder público e a elite estadual queriam acabar por vez, sendo o Urbanismo uma forma de aplicar este caráter moderno à cidade. Para conseguir um plano seria preciso primeiro reorganizar a intervenção urbana e se pensar na cidade toda. Contudo, para alguns autores (GARCEZ, 2006) a prefeitura não possuía condições para elaborar o plano, pois faltava-lhe pessoal especializado, políticas definidas, financiamento, programas e metas. Na contramão deste pensamento, para Cunha Filho (1998) a cidade possuía condições para tal:

Sob os confetes que caem sobre a cidade alguns cientistas sociais têm buscado pelas causas de tanto sucesso. Ao pretenderem investigar o urbanismo curitibano, remontam suas primeiras manifestações à 1943, quando da elaboração do primeiro plano diretor de Curitiba, pelo urbanista francês Alfred Donat Agache. Ora, se o poder público conseguiu implementá-lo ao longo de uns anos, tanto que hoje ainda se nota suas marcas pela cidade, foi porque possuía maturidade suficiente para fazê-lo. (CUNHA FILHO, 1998, pg. 1)

Possuindo ou não condições para fazê-lo, uma cidade com um plano urbanístico pressupunha hierarquia, organização e controle da ordem. (SILVA, 2000, p. 38) Assim, a contratação do urbanista francês Alfred Agache na década de 1940, envolve uma visão de sua trajetória profissional, pois implantados ou não, seus planos constituem parte de um processo de pensamento e ação urbanística. (SILVA, 2000, p. 39) Um plano urbanístico era um meio de produzir transformações na sociedade, pensava Agache, e ele transmitia suas ideias para Curitiba. Segundo Cunha Filho (1998)

(...) o fator técnico que faltava à Prefeitura e que, decididamente, marcou o fim de um período do moderno urbanismo curitibano, só se fez presente em 1935. Certamente que as condições que delegam o caráter “moderno” ao urbanismo já vinham se manifestando a algum tempo. De fato, o aspecto científico das intervenções, a autoridade estatal da qual eram investidas, bem como sua característica de “permanência” já eram conhecidos. O caráter institucional, porém, que ajuda a compor o fenômeno do urbanismo recente, só veio se confirmar plenamente após a elaboração da Planta Cadastral de Curitiba. (CUNHA FILHO, 1998, pg. 151)

Um plano destacaria as características de um centro urbano para então estabelecer diretrizes e localização das zonas no espaço. No período da Segunda Guerra Mundial, o Urbanismo transformava-se devido às necessidades de defesa e os planos deveriam exprimir essas tendências combatentes na organização de seus centros funcionais. (SILVA, 2000, p. 71; GARCEZ, 2006, p. 77)

O urbanista francês contratado, Agache, era um apreciador de Leandre Vaillat, que considerava das principais finalidades do urbanismo “*le décor de la vie*”, e continuador de Haussmann, tendo no primeiro plano de suas preocupações a abertura de avenidas e praças com pontos estratégicos para as perspectivas em que se imiscuíam conjuntos cenográficos e triunfais. Agache ocupava posição de destaque nos quadros técnicos e políticos franceses, tendo sido chefe das reconstruções das cidades destruídas pela Primeira Guerra Mundial⁴. O plano que fez para o Rio de Janeiro foi um exemplo típico do planejamento urbano europeu da época: abrangente, racional, porém, com pressupostos sociais simplificados (figura 4). (GNOATO, 1997, p. 16)

⁴ A respeito deste assunto pode-se consultar do urbanista o seguinte livro: AGACHE, Alfred. **Comment reconstruire nos cités détruites, notions d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourges et villages**. Ed. Colin, Paris, 1916.

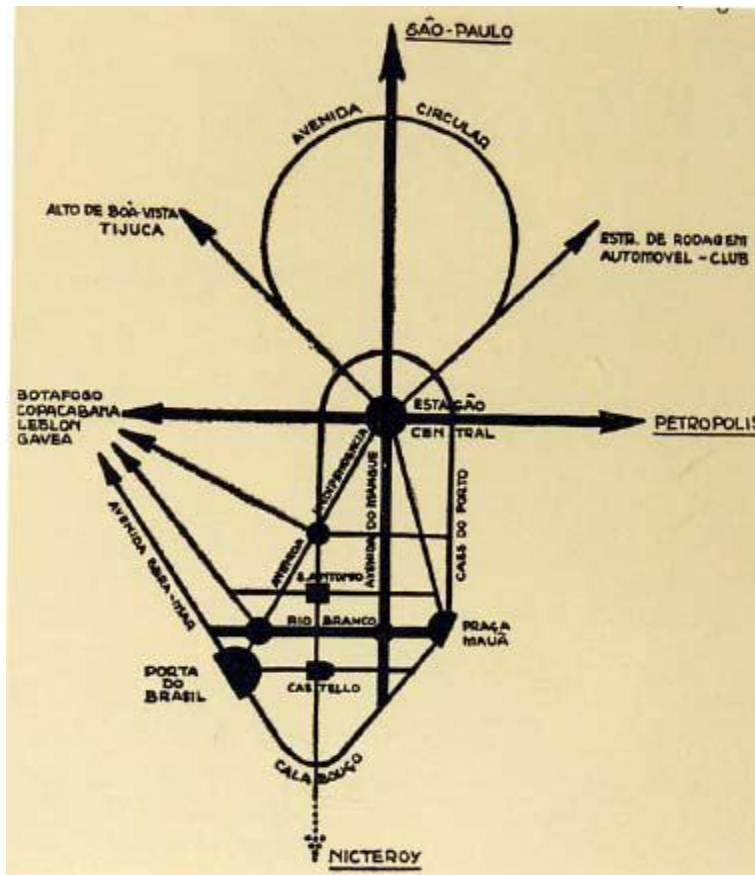


Figura 4: Plano Agache para o Rio de Janeiro, esquema de circulação

Fonte: MOREIRA, s.d.

O plano feito por ele contribuiu na criação de ambiente e tradição de Urbanismo e Planejamento Urbano junto aos técnicos da cidade de Curitiba. Seu plano continha o desenho das ruas e de suas interseções; sugestões para praças, e perspectivas para o Centro Cívico, o Estádio Esportivo, a Estação Rodoviária e demais Centros Funcionais. Desta maneira, se passou a dispor de instrumentos para orientar o crescimento, para disciplinar a circulação de veículos e a construção de edifícios.

Como a municipalidade já possuía legislações detalhadas, de origem colonial, Agache reforçou seus mecanismos, compilados em 1953 no Código de Posturas, não tendo sido inteiramente substituídos até os anos de 1990. (GNOATO, 1997, p. 18) Um terço do plano foi dedicado ao problema de saneamento, até hoje não completamente resolvido. Visava modernidade, mas enquanto sinônimo de progresso, expresso em obras materiais, mais que em ações de caráter social. Ao observar a inexistência das favelas argumentou que “uma única habitação de favela

que apareça será o gérmen e a proliferação deste vírus é espantosa”. (BOLETIM PMC, 1943, p. 10)

Ele considerou que seu plano atendia a um futuro imediato e foi o primeiro e talvez único, concebido para Curitiba, pela abrangência e pelas condições do projeto. Na comparação entre o plano e o que foi executado, é perceptível a capacidade de implantação e potencialidade, ao propiciar ambiente a próxima intervenção urbana que aconteceu a partir dos anos de 1970. (GNOATO, 1997, p. 21) Vendo a cidade como um organismo vivo, Agache conseguiu mudar sua história e aparência, redesenhando antigos traçados, criando centros funcionais e estabelecendo novos parâmetros no crescimento territorial. A maior preocupação estava no alargamento das ruas e no desenho das edificações. Se o desenvolvimento da cidade permitisse, provavelmente teriam sido desfeitas quadras do centro, pois, como afirma Gnoato (1997) “a preocupação em manter as construções existentes, que compõem conjunto arquitetônico de determinada época, não estava na ordem do dia dos urbanistas dos anos 40.” (GNOATO, 1997, p. 24)

Assim, aos poucos, criou-se a cidade que delineou a configuração atual, onde ruas foram alargadas e o pensamento voltou-se definitivamente para o embelezamento das áreas residenciais e para a preservação das áreas verdes. Para a administração pública, atendendo aos vários interesses que a compõem, tornou-se de suma importância fazer um novo planejamento, que possibilitaria a expansão das áreas de construção e, em especial, a dos prédios de vários andares. Ferreira (2004) escreve que “nesta época foram construídos vários prédios públicos e privados, como também, surgiram as primeiras galerias em alguns edifícios da rua XV de Novembro. Tais construções passaram a ser o orgulho da cidade, representando a grandiosidade e a modernidade tão almejadas” (FERREIRA, 2004, p. 25), revelando a face urbanística do Estado Novo.

Uma das principais metas do Plano Agache era resolver o grave problema de Curitiba ter um centro com tendência ao congestionamento e às enchentes devido aos cursos d'água, motivadores de endemias. O centro era formado por distorções que afetavam todo o sistema viário e os meios de transporte. A organização das perimetrais visava facilitar a circulação intra e interurbana, além de delimitar a expansão da cidade, protegendo a zona de residências. A avenida que seria aberta em locais arborizados, seguindo o modelo americano das *parkways* estaria

articulada com avenidas radiais, que se voltavam para o centro. O anel de entorno ao centro era formado por bairros com ocupação consolidada e a imprensa registrava que as áreas formavam um tecido urbano cada vez maior, podendo ser um tecido delimitado por vias. A extensão da cidade ocorreria dentro do perímetro da Avenida Perimetral 3 e o primeiro instrumento era a regulamentação dos arruamentos e loteamentos descritos no Código de Obras. (SILVA, 2000, p. 80)

Para Agache a tendência da cidade era de rápido desenvolvimento, com geração de riquezas bem distribuídas, com poucas possibilidades de formação de bolsões de pobreza como ocorrera na então capital federal, Rio de Janeiro. Imaginou que Curitiba teria que inevitavelmente preparar sua malha viária para atender um tráfego intenso de automóveis e que essa concentração de automóveis exigiria ruas largas, de alta velocidade de escoamento, sem empecilhos como cruzamentos curtos e entrecortados, e permitissem o deslocamento do centro para os bairros. Nasceram dessas premissas, as famosas conectoras e as perimetrais (hoje, conhecidas também como vias expressas ou rápidas). Agache projetou o crescimento de Curitiba rumo aos bairros, liberando o centro curitibano apenas para o comércio e o lazer (centro de eventos: teatros, cinemas, etc.). As avenidas de ligação, desde que dessem rápido acesso bairro-centro, seriam fator de atração para a urbanização da periferia, pois os trabalhadores chegariam ao centro por meio de um sistema geral de transporte de massa.

Para definir os novos traçados da cidade, Agache usou como parâmetros a “eficiência” e a “salubridade”. A eficiência se refletiria nas ruas largas e espaços comunitários generosos, abrindo caminho para os automóveis, para a luz e para o verde (OBA, 1998). A salubridade estava refletida na preocupação com as grandes concentrações humanas na cidade, o aumento da ocupação irregular e o crescimento no número de “pobres”, que atrapalhavam a “visibilidade”, daí a ideia de se afastar a população carente dos centros comerciais e moradias das classes com maior poder aquisitivo, que se inspiraram nas intervenções de Haussmann em Paris. Para Cunha Filho (1998):

(...) Esta é uma constatação histórica que pode ser percebida desde os primeiros melhoramentos: uma das conseqüências mais visíveis das modernas intervenções na cidade tem sido o progressivo afastamento dos pobres dos centros urbanos. (CUNHA FILHO, 1998, p. 153 e 154)

Este processo levou a uma racionalização dos traçados da cidade, que antes tinha como base uma relação mais atrelada ao meio natural, e que não correspondia às necessidades, tal como indica OBA (1998):

Desejável seria aquela legibilidade mais concreta, não necessariamente explícita, capaz de fazer perceber a substância e o significado de cada elemento que compõe o espaço da cidade(...). Não se pensava mais em um desenvolvimento sedimentar da cidade através de construções que iam formando as ruas(...). Pensava-se agora, em planos globais(...). O aumento acelerado de automóveis, o desenvolvimento do mercado imobiliário, a necessidade de grandes obras sanitárias para preparar essa expansão urbana (...).(OBA, 1998, p. 219)

A Curitiba encontrada por Agache era muito diferente da cidade tal qual a conhecemos hoje. Segundo o próprio urbanista, não passava de um aglomerado de casas, com ar provinciano e que em nada lembrava uma capital. Nas palavras do urbanista para a imprensa:

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.

Tive a honra de fazer o plano de urbanização do Rio, cujo traçado teve em mira o progresso da cidade num espaço de cem anos. E Curitiba também necessita atender a esse particular, porque, com o desenvolvimento que está tendo, dentro de poucos anos viria a lutar com o grave problema do espaço vital, resignando-se à asfixia. Mas, a sua situação comporta um plano largo, de grandes proporções e daí a certeza que tenho de que a capital do Paraná será uma das maiores e mais lindas do Brasil. (DIÁRIO DA TARDE, 1940, s.p.).

As ruas se assemelhavam a vielas medievais (CORNELSEN, 2010) e todo o sistema de esgotos, transportes e demais serviços em geral eram considerados caóticos. Apesar de seu Plano de Avenidas ter obtido mais êxito, assim como o *zoning*, Agache fez várias propostas para os sistemas “digestivo” (sistema de esgoto e circulação da água) e de “respiração” (parques etc.) da cidade.

Um novo sistema de esgotos e circulação de água encanada teria que ser pensado e a cidade deveria manter áreas verdes em bom estado de preservação, protegidas pelos poderes públicos, que oferecessem qualidade de vida e espaços para o ócio da população. Algumas áreas presentes no plano realmente foram transformadas em parque, sendo indicativos de como o Plano Agache foi reapropriado mais tarde, pelos novos planejadores da cidade.

Agache definia a Curitiba da época como o entroncamento de alta relevância, donde se irradia a circulação econômica para o interior do estado e sul do país (BOLETIM PMC, 1943). Também descreveu a importância da cidade na defesa nacional, da vida comercial e social, sendo também um importante centro educativo e cultural, decorrente da presença da Universidade do Paraná, atual UFPR (Universidade Federal do Paraná).

Como dito, o plano proposto identificava três grandes problemas urbanos a serem enfrentados: saneamento, descongestionamento e a necessidade de órgãos funcionais. Segundo Agache:

Pelo que observei, a sua cidade sofre de prisão de ventre. Na vida de uma cidade temos que considerar 3 coisas: circulação(ruas e avenidas); respiração(praças e jardins); e digestão(esgotos). Este detalhe, no momento, talvez, seja o mais grave, por isso que daí podem resultar graves consequências para a saúde pública (DIÁRIO DA TARDE, 1940, s.p.)

A questão do saneamento visava conter as epidemias, causadas pelas enchentes frequentes dos rios Belém e Ivo, os quais seriam canalizados, bem como os demais córregos que cruzavam a cidade. Ambos os rios, foram os primeiros referenciais naturais da cidade, limitando a expansão urbana.

Curitiba teve seu início na encosta de um dessas elevações, hoje a praça Tiradentes; desenvolveu-se em torno dessa atual praça, e nas margens dos antigos caminhos de penetração(Ponta Grossa e Mafra) e no caminho para o mar(Paranaguá e Antonina). Teve assim que se estender pelos vales dos rios e riachos que limitavam a elevação (os rios Ivo e Belém) e daí o sério problema que ainda hoje preocupa: as constantes e nocivas inundações de muitas áreas edificadas e centrais da cidade. (BOLETIM PMC, 1943, p. 11)

Segundo Agache, a cidade evoluindo, criaria o problema do congestionamento. Para solucionar o problema, propôs o alargamento da Rua XV de Novembro. Agache considerou a Rua XV de Novembro o eixo principal da cidade, contudo a considerava muito estreita para a função que desempenhava. Além do alargamento da Rua XV, elaborou o Plano das Avenidas, o qual estava fortemente vinculado à questão da qualidade no transporte coletivo, sendo que este deveria obedecer à distribuição demográfica existente na cidade.

O Plano também considerava a conurbação, a ideia de cidades-satélites, “uma forma moderna de extensão das cidades” (BOLETIM PMC, 1943). Dentre os

núcleos⁵ mais desenvolvidos ao redor da cidade, Agache identificava os de Santa Felicidade (atual bairro de Curitiba) e Colombo (município integrante da RMC-Região Metropolitana de Curitiba). A estrutura viária proposta, integrou as diversas colônias e paróquias, criando bairros com características próprias, porém interligados.

Também o Setor Histórico viria a sofrer mudanças, pois era visto como um “reductor de desenvolvimento”, fator pelo qual, inúmeros patrimônios foram destruídos, e os que restaram foram relegados ao esquecimento durante anos.

O Plano de Urbanização apresentava detalhamentos técnicos, desenhos e diretrizes gerais à iniciativa pública e também considerava os efeitos dos investimentos públicos. Avançado para a época em que foi elaborado, o Plano de Urbanização de Curitiba foi se desatualizando. Algumas ideias permaneceram como as avenidas perimetrais e de irradiação estabelecendo a interligação entre os centros funcionais ainda que de forma descontínua e irregular. As obras eram executadas por etapas abrangendo trechos de vias “prioritárias” para resolver os problemas de tráfego e comunicação e os cidadãos que viviam fora de áreas atingidas por obras municipais, insistiam em reivindicar melhoramentos para seus bairros. (SILVA, 2000, p. 216). Todos estes problemas, para Cunha Filho (1998), eram

(...) a visão do corpo, fruto do biologismo interiorizado pela ideologia da modernização, também (...) estendida ao símbolo máximo da civilização: a cidade. Nela, tudo que era tido como “atraso”, ao contrário a civilidade e ao “progresso”, era identificado como “doença”. Foi precisamente neste ponto que se deu o aparecimento dos chamados “problemas urbanos” em Curitiba. “Problemas” esses que, até não muito tempo atrás, ou não se configuravam desse modo ou não eram percebidos como tal (CUNHA FILHO, 1998, p. 89)

A complexidade dos problemas de legislação e administrativos deixaram o plano paralisado durante anos, fazendo com que entrasse em obsolescência por falta de acompanhamento e atualização. O pensamento urbanístico criado desapareceu e o contexto histórico do desenvolvimento da cidade era outro, passou a ser influenciado de forma mais enfática pelas transferências de renda da

⁵ Nas palavras de Garcez (2006): “As colônias agrícolas, distribuídas pelos espaços vazios do planalto curitibano, foram sendo absorvidas progressivamente mais tarde pelos bairros da cidade”. (GARCEZ, 2006, p. 21)

agricultura, ocupação das terras no norte do Estado e criação de uma malha viária de penetração e integração. (SILVA, 2000, p. 218)

O plano de Curitiba expressava princípios para que a cidade fosse remodelada e atingisse o objetivo de possuir uma representatividade própria, para ser interpretada como uma sociedade integrada no processo de desenvolvimento econômico que se processava em nível de país. A Prefeitura, com a aprovação da lei que estabeleceu o plano viário da cidade, direcionou as obras em função do Plano das Avenidas, procurando reservar áreas para os projetos do plano como o Cemitério-Parques, o Jóquei Clube, a Vila Operária, o Estádio e o Mercado Municipal. As atividades da Prefeitura estavam compreendidas na área central e o Plano de Urbanização aprovava essa localização, sugerindo a construção de nova sede. O centro administrativo, não teria relação com a área do Centro Cívico, ou seja, a prefeitura teria sua sede na atual Praça Tiradentes, enquanto o poder estadual estaria concentrado naquele bairro (DUDEQUE, 2010), o que significava a permanência de uma dinâmica da produção do espaço urbano, da urbanização e dos grupos sociais que se beneficiavam das melhorias e equipamentos. A remodelação para Agache era colocar as coisas em ordem, ou seja, a pesquisa e a organização dos elementos de uma aglomeração urbana. Elementos que se referem à produção e circulação do valor, baseados no modo de exploração do capital e do trabalho. (SILVA, 2000, p.90)

A confecção do Plano Agache para Curitiba trouxe como maior novidade o *zoning*, a criação de áreas com grande especificidade, com destaque para o Centro Cívico, que veio a ser construído anos mais tarde (figura 5).

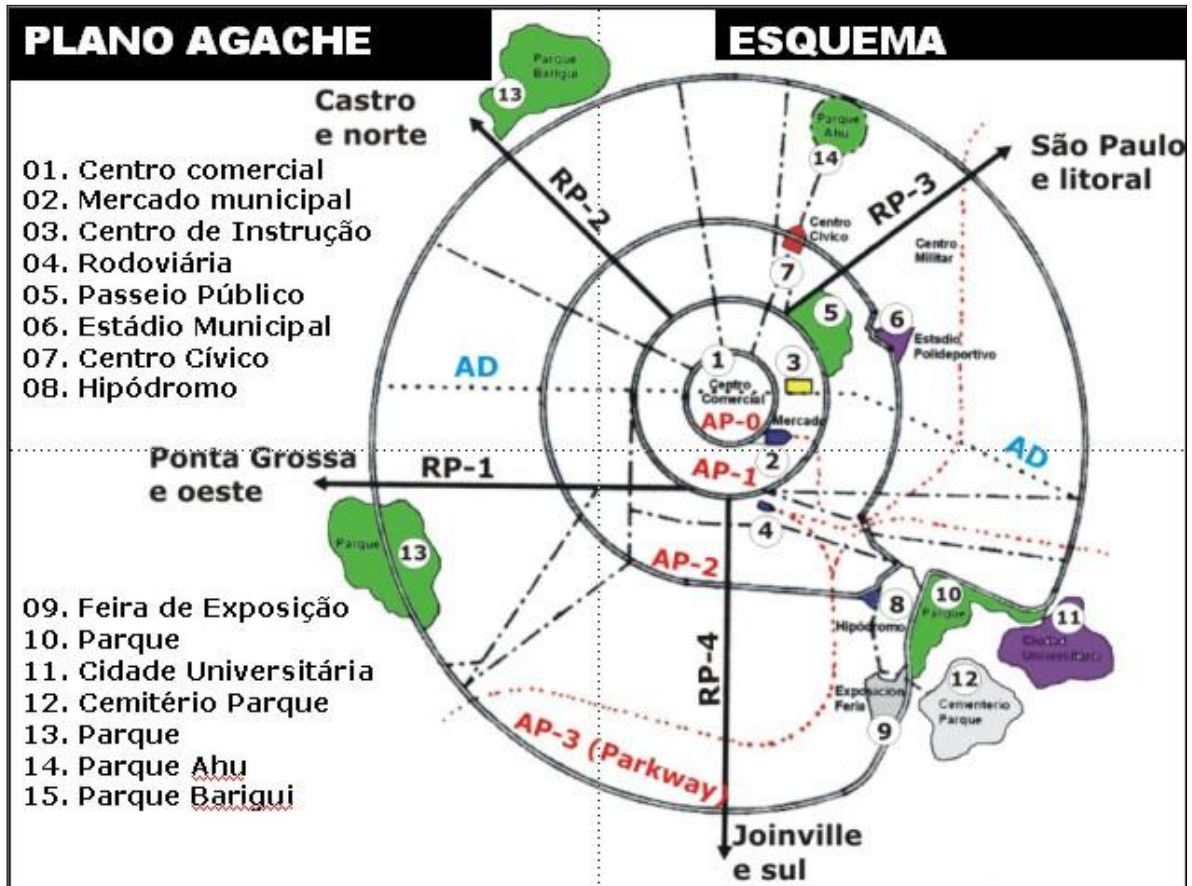


Figura 5: Esquema do Plano Agache (1943)

Fonte: CORNELSEN, 2010

Segundo o urbanista “o zoneamento é base de todo o plano de urbanização e o plano das avenidas como foi concebido, em linhas circulares concêntricas muito facilita o estabelecimento das zonas” (BOLETIM PMC, 1943, p. 56). No entanto, este zoneamento aceitou uma ocupação existente e não direcionou o crescimento. Considerou uma cidade ocupada por população de alto poder aquisitivo, desconsiderando a hipótese de população de renda baixa. (GNOATO, 1997, p. 25)

Para o urbanista, a concentração apresentava vantagens. Agache via no agrupamento o único meio de economia para o transporte de mercadorias e pessoas, e o modo de melhorar as condições de higiene e de salubridade das áreas residenciais e comerciais. Para ele a importância do zoneamento se impunha por si só. Cada bairro tinha função determinada, fosse negócios, comércio, residência ou indústria, merecendo regulamento especial. Existiam áreas onde o problema da desvalorização poderia ser corrigido com o zoneamento. As zonas dispunham de regras para volume, altura e a característica dos prédios, se permitindo a densidade

máxima nos terrenos mais caros e zonas residenciais, para evitar a subdivisão dos lotes, gerando alta dos preços e especulação (SILVA, 2000, p. 74).

Agache propunha um zoneamento que assegurasse melhores condições de salubridade e tranquilidade, respondendo às necessidades de trabalho e moradia. O urbanista foi conservador quanto aos resultados das modificações na economia de cada bairro, reajustes e atualizações de preços da terra ou desvalorizações, além dos conflitos entre interesses públicos e privados. (SILVA, 2000, p. 65) O plano foi a primeira experiência de planejamento urbano nascida de uma decisão política para intervir na ordenação, embelezamento e remodelação com ajuda dos progressos da técnica e da ciência. A aceitação das novas ideias implicava na nova forma de solução para os problemas da cidade. A imprensa, os representantes de classes e os governos municipal e estadual difundiram o que era representado como interesse comum. O plano transformava a realidade não desejada, otimizando as condições de vida.

Divulgava a imprensa:

Curitiba antiga, Curitiba moderna, atual e Curitiba de amanhã... não fora a certeza dos milagres que a arquitetura opera ao serviço de homens de talento...quando for, enfim uma realidade o grande e incomparável plano de remodelação e transformação ideado e traçado pelo famoso urbanista Agache, sob a inspiração do ilustre Prefeito Rosaldo Leitão...O futuro da cidade depende da execução do plano...(Diário da Tarde, 1942, p.1)

A cidade como centro dos capitais impõe a divisão do trabalho e a especialização como condição para seu desenvolvimento. Para Agache a vida urbana gravita em torno de elementos funcionais especializados, organizados no espaço para facilitar as relações entre eles e as aglomerações, cujas proporções se dariam com base na densidade da população da superfície para cada função, circulação e para as extensões e desmembramentos. Suas propostas para mudar condições relacionadas ao zoneamento criando ideias da separação são universais e buscavam atender aspirações e necessidades de uma sociedade estratificada. Ele disse que o zoneamento atingiria os resultados esperados caso estivesse ligado ao aspecto social dos problemas da cidade, ou seja, o da habitação. Agache não colocava o zoneamento como instrumento segregador negativo, mas sim uma forma de harmonizar as construções e as necessidades de seus ocupantes dentro do território urbano separando áreas comerciais, industriais e residenciais com

diferentes densidades que conduzissem ao que ele chamou de uma “figura urbana ideal”. (SILVA, 2000, p. 82)

As propostas do Plano Agache para Curitiba demonstram a preocupação em se modernizar a cidade, um Urbanismo que, como em diversas partes do mundo, se desenvolveu como filho da modernidade, calcado sobretudo na mobilidade e na setorização da cidade. A possibilidade da modernização se expressa nos planos, tendo a cidade como objeto de sua intervenção, através de mecanismos de regulação que influíam sobre as condições de vida da população, mesmo considerando a ênfase nos aspectos relativos às reformas nos centros urbanos. Nas palavras de Ribeiro e Cardoso (1996) “a relação dos planos com a efetiva regulação pública não se efetiva. Os planos produzem normas destinadas a não serem cumpridas, criando assim um abismo entre a ‘cidade real’ e a ‘cidade legal’”. (RIBEIRO e CARDOSO, 1996, p. 64 e 65).

Para Agache, tanto a lei que aprovaria o plano quanto a que aprovasse o zoneamento, para responderem aos seus objetivos, deveriam ter continuidade e para isso, deveriam estar alheias às inconstâncias políticas. Condições preconizadas no texto do Plano de Urbanização de Curitiba, mais tarde utilizadas no relatório da SAGMACS⁶ e culminando na criação do IPPUC⁷, em 1965.

Segundo Agache (1930), para a materialização de um plano urbanístico, era necessário o levantamento histórico do território, o qual no caso de Curitiba foi realizado de maneira sucinta, não relatando, como o plano do Rio de Janeiro, todas as transformações urbanas. Nestas breves considerações sobre a passagem de uma fase de urbanização para outra, o urbanista coloca em evidência as implicações sobre o espaço urbano e a geografia, em especial a geomorfologia e a hidrografia da região.

Para o plano que Agache confeccionou em 1930 destinado a remodelar a capital federal do Brasil, ele estudou a situação particular do desenvolvimento da cidade através dos séculos, antes de propor os princípios do Urbanismo aplicados à higiene, a circulação e a estética para seu desenvolvimento futuro. A evolução urbana estava retratada na dinâmica dos fatores topográficos, econômicos e sociais

⁶ Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais, sociedade com orientação de Louis Joseph Le Bret, que durante as décadas de 1950 e 1960 desenvolveram estudos sobre planejamento urbano e regional no Paraná e em outros estados brasileiros.

⁷ O IPPUC foi criado como uma Autarquia Municipal, ampliando a área de atuação da APPUC, que teve duração de apenas 122 dias (DUDEQUE, 2010).

reveladores do esforço de seus habitantes para ajustar a natureza às circunstâncias da vida, marcada principalmente, por suas conotações culturais e sociais.

Agache deu início ao esboço histórico do plano carioca pela fundação da cidade mostrando o surgimento dos fatos urbanos pontuados pelas características do uso que os moradores fizeram dos acidentes geográficos e do solo, pois um plano precisaria destacar as características de um centro urbano comercial, industrial, residencial, universitário, de trânsito, para só depois estabelecer as diretrizes e a localização das zonas no espaço físico-territorial (OBA, 1998). Portanto, para o plano destinado a remodelar a capital federal do Brasil, estudou a situação do desenvolvimento da cidade antes de propor os princípios aplicados à higiene, à circulação e à estética. Esse aspecto metodológico foi introduzido no Plano de Urbanização de Curitiba de forma a evidenciar as implicações entre espaço urbano e geografia. (SILVA, 2000, p.71)

A cidade para Agache poderia ser definida da seguinte maneira: a grande cidade seria o centro nervoso, o cérebro de toda uma região e às vezes, de um país, onde ocorrem todos os tipos de conflitos, entre o social, o econômico e o político (BOLETIM PMC, 1943). Por isso, os contatos deveriam ser imediatos, mão a mão. Quando isso não ocorre, nasce a congestão. Era o caso de Curitiba, analisado por ele.

Os estudos de um plano exigiam do urbanista prudência quanto à transformação de uma cidade e sua extensão. Agache julgava poder impor regras, estabelecer zonas e posturas, cabendo à municipalidade aplicá-las em parte ou criar uma comissão para mostrar aos proprietários que elas não restringiram seu direito, mas criaram valores para o conjunto das propriedades. A limitação da extensão era indispensável para delimitar o alcance dos serviços públicos. Contudo, nem sempre os limites administrativos correspondiam aos reais das aglomerações. Para Curitiba, o Plano de Urbanização estabeleceu limites para a extensão da cidade apesar da existência de loteamentos e aglomerações fora de seu perímetro, sendo que uma solução era transformá-las em cidades satélites.

O urbanista se preocuparia com espaços que já não eram mais de passeio ou embelezamento, mas elementos da higiene e aspecto urbano. A higiene da cidade se faria através de reservatórios de ar puro. Os parques, os campos, as reservas florestais, os jardins, as avenidas arborizadas e os *parkways* deveriam ser previstos pelo plano conforme a densidade de habitantes. Curitiba tinha espaços suficientes,

porém mal distribuídos, alegava o plano. Quanto aos parques, a cidade estava privada de reservas. (SILVA, 2000, p. 73)

A organização da circulação foi concebida com base em princípios da Carta de Atenas, (AUZELLE, 1953, p. 90) entre eles, o de dar a cada via uma destinação – para automóveis, transporte de carga, pedestres -, dimensões e características especiais. O que acontecia no centro era que as ruas estavam dispostas em pequenas quadras, engarrafando, sem nenhuma especialização para que o tráfego fosse confluyente ou divergente. O critério para definir as particularidades das vias, baseado no escoamento e no tipo de veículo, tinha quatro finalidades: priorizar o automóvel, compreendendo sua circulação de trânsito e os acessos de entrada e saída da cidade; tangenciar a cidade, que servia aos veículos de tráfego pesado; a ligação entre bairros, fossem eles institucionais, residenciais, comerciais ou industriais e por fim um sistema complementar de vias para tráfego local ou passeios, um sistema viário básico. (SILVA, 2000, p. 76)

O processo de expansão da cidade se caracterizou pela verticalização. A ação dos empresários na construção de edifícios foi favorecida pelos avanços tecnológicos no sistema construtivo, como o concreto armado. Curitiba era o centro da vida intelectual do Estado, concentrando escolas de nível superior e médio para atender estudantes da cidade e de outros estados. Os engenheiros que, até a década de 1930, atuavam mais pontualmente na construção de estradas, de edifícios públicos, nos cargos públicos, na política e na colonização de cidades, começavam a concentrar seus esforços na construção civil dentro do perímetro urbano. (SILVA, 2000, p.13)

Para Agache, o plano deveria conseguir melhoramentos sem prejuízo da estética, oferecendo conforto e segurança aos habitantes, inovando, mas conservando. Os princípios do urbanismo também atingiam as zonas residenciais nos bairros principais (Juvevê, Bacacheri, Glória, Água Verde, Assungui, Bigorrião, Mercês, Guabirota, Cajuru, Ahú e Batel) e ruas, praças e avenidas, para estabelecer comunicação entre eles. Nesta época, existiam em Curitiba cerca de 16.700 prédios e poucas ruas eram trabalhadas. O mercado imobiliário investia nas regiões onde o poder público já havia urbanizado, sobretudo nas áreas pavimentadas. (SILVA, 2000, p. 63) A repartição da população no espaço estava em função dos caracteres linguísticos e culturais e das circunstâncias financeiras de

cada um. Era comum grandes áreas pertencerem a herdeiros, que mais tarde transformaram-nas em loteamentos.

O plano foi apresentado como um conjunto de ideias, de procedimentos e de valores, desencadeando um processo de tomada de decisão afastada da participação da população e segundo uma visão limitada à dos planejadores. (SILVA, 2000, p. 65) Para normalizar a administração tributária, a Prefeitura aprovou em 1942 o Plano de Avenidas da Cidade, base para delimitar os quadros urbano e suburbano, iniciando os estudos do Código de Obras e do Tributário.

O financiamento para o plano foi aprovado pelo Decreto Municipal n. 7 de 1942, que descreve como seria aplicado o empréstimo contraído junto à Caixa Econômica Federal no Paraná. A repartição feita mostra que a política urbana não estimulava as atividades do planejamento para ordenar o crescimento da cidade. O valor financeiro era muito inferior ao valor para desapropriações e indenizações, bem como para a implantação de obras definidas pelo plano, concentradas, sobretudo, nas áreas contíguas ao Centro Histórico para onde se conduzia a expansão urbana das classes médias (Alto da Glória, Juvevê, Água Verde, São Francisco e Centro). (SILVA, 2000, p. 44)

Este plano não foi integralmente implantado, mas foi sobre muitas de suas marcas que o novo Plano Diretor, anos mais tarde, foi desenvolvido. O ponto essencial do Plano de Urbanização de Curitiba (nome oficial do comumente denominado Plano Agache) era constituído de cinco esferas de ação que assegurariam a reprodução do capital assim listadas: o Plano das Avenidas da Cidade, os centros funcionais, o código de obras e zoneamento, os espaços livres e reservas de áreas e a extensão da cidade, com intenção de intervir no espaço físico-territorial (BOLETIM PMC, 1943). Conforme destaca OBA (1998), a imagem da cidade moderna, impulsionada pela difusão do capitalismo, sobretudo nas capitais, evidenciava uma nova definição para suas funções, fossem elas de comando, de produção, de consumo ou sociais.

Elaborado em dois anos (1941-1943), o plano foi entregue na gestão do prefeito Alexandre Beltrão. Devido a problemas econômicos e ao intenso crescimento da cidade, o plano não teve o sucesso esperado. Dele restaram, no entanto, as grandes avenidas, como a Visconde de Guarapuava, Marechal Floriano Peixoto e Sete de Setembro; as galerias pluviais da Rua XV de Novembro; o recuo obrigatório de cinco metros para novas construções; a Zona Industrial, atrás da

Estação Ferroviária; a previsão de áreas para o Centro Cívico (bairro sede dos governos estadual e de diferentes tribunais e órgãos do poder público) e o Centro Politécnico (atual campus da Universidade Federal do Paraná); bem como o Mercado Municipal (BOLETIM PMC, 1943).

Segundo o relatório SAGMACS (1963, *apud* Garcez, (2006), as causas da falta de sucesso do Plano Agache foram as seguintes:

- 1 – plano restrito à área urbana, sem considerar o território do município;
- 2 – plano concebido dentro de um espaço geométrico, exigindo um controle rígido do crescimento da cidade;
- 3 – a especulação imobiliária provocou loteamentos excessivos, estendendo a cidade muito além do Plano de Avenidas;
- 4 - A Constituição de 1946 obrigava o pagamento imediato e em dinheiro das desapropriações ou a liberação do uso que convier ao proprietário, impossibilitando a prefeitura a fazer frente à quantidade de áreas a desapropriar. (GARCEZ, 2006, pg. 75)

Na década de 1950, segundo Ferreira (2004), o Paraná, ainda sofria forte influência do que fora a principal característica política – centralização do poder – do Estado Novo (1930-1945) comandado por Getúlio Vargas. Este período foi marcado por imponentes projetos, públicos, pois assim como fora importante para o urbanismo curitibano, a década também o foi para o restante do país, passando a se pensar em construções arrojadas que marcassem a passagem para a modernidade. (FERREIRA, 2004, p. 26)

Quando em 1951 chegou ao poder Bento Munhoz da Rocha Netto, a cidade já possuía uma nova aparência e ele colocou em prática ideias contidas no plano de Agache e modernistas de Le Corbusier. Um exemplo foi a construção do Centro Cívico, em espaço sugerido pelo Plano Agache, mas com edifícios de forte expressão modernista, elaborado por David Azambuja e sua equipe, discípulos de Le Corbusier e Oscar Niemeyer (DUDEQUE, 2010). Segundo Ferreira (2004), os antigos moradores de Curitiba, entrevistados por ele, reconhecem que o “governador Bento” iniciou a transformação de Curitiba no que ela é hoje com as obras inauguradas por ocasião das comemorações do centenário de emancipação. Assim, Santos (1999) afirma que o ano do Centenário era o momento em que a maioria dos que viveram aquele tempo reconhecem ser como o do início da transformação urbana de Curitiba.

A Curitiba de ontem ficava para trás e, a Curitiba de hoje, “cidade com uma infraestrutura razoavelmente bem estabelecida”, estava sendo fundada em 1953,

“momento que assinala uma reorganização do seu espaço urbano. O tempo que se inaugurava, e que ainda permanece (...) será percebido como um tempo de expansão física e populacional da cidade” (SANTOS, 1999, p. 69).

Para Santos (1999) “Se nada soubéssemos a respeito de Curitiba (...) poderíamos imaginar que a cidade brasileira ‘de primeiro mundo’, num momento qualquer, apareceu do nada e instalou-se no sítio que ela agora ocupa”, pois é recorrente a afirmação de que Curitiba “começou” nos anos de 1970; “no entanto, essa cidade de pouco mais de 30 anos (*período pós-1970*) é apenas uma das muitas Curitiba que podem ser reconhecidas. Mais exato seria dizer – ou entender – que *a partir de 53 que começou, assim, o desenvolvimento de Curitiba*” (SANTOS, 1999, p. 57, grifo no original), pois, a partir de 1953, é possível dizer que se assistiu a uma refundação da cidade, devido ao planejamento contínuo implantado. Segundo o autor, “alguns traços do passado de uma cidade ficam evidentes a qualquer transeunte: usualmente, são as inscrições produzidas por atos de governantes, monumentos que se constituem em documentos de uma história oficial” (SANTOS, 1999, p. 63), pois

Estranhamente, uma série de rupturas e discontinuidades no espaço é que representa a continuidade do tempo. À própria cidade confere-se um caráter de monumento. Um monumento que pode ser lido como um **documento** texto que permite realizar uma interpretação dos processos de sua produção. (AUGÉ, Marc. *apud* SANTOS, 1999, p. 63, grifos no original)

O autor, que trabalhou com depoimentos, coloca que é “praticamente impossível separar, nos depoimentos, a cidade daquele tempo e o **bonde**. Os bondes integravam-se à paisagem da cidade, suas linhas cortavam Curitiba de norte a sul e de leste a oeste. Pode-se afirmar que a **Curitiba de ontem só se estendia onde tinha a linha do bonde (...)**”. (SANTOS, 1999, p. 73, grifos no original). Ao diferenciar “fases” no processo de transformações urbanas, o autor expõe que “as diferentes ‘fases’ que Curitiba parece expor para os seus habitantes é o que permite perceber a dinâmica da expansão da área urbanizada da cidade” (SANTOS, 1999, p. 82), significando uma crescente independência dos bairros e o paulatino desaparecimento do Centro como elemento aglutinador da vida da cidade (SANTOS, 1999).

Portanto, “as principais características que a expansão da cidade apresenta estão relacionadas à sua dinâmica populacional e às ações urbanísticas que

visavam solucionar os problemas urbanos daí decorrentes” (SANTOS, 1999, p. 87), visto que a população atual representa mais de dez vezes o número de habitantes existente em 1950 e, se considerarmos a Região Metropolitana de Curitiba (RMC), esta relação passa a mais de vinte vezes, sendo que as pessoas não se distribuíram em proporções iguais pelo espaço da cidade, evidenciado no forte adensamento populacional no crescimento vertical de Curitiba.

A despeito de todos os seus problemas e dos aspectos que caracterizam sua dinâmica de crescimento, Curitiba passou a ser vista como um exemplo de cidade após a década de 1970, mesmo em âmbito internacional. Esta condição motivou nos últimos anos a realização de diversos estudos que procuram discutir as condições que proporcionaram a Curitiba tornar-se uma cidade exemplar nas soluções de seus problemas urbanos (SANTOS, 1999), e hoje, muitas das indagações sobre este aparente sucesso estão em geral impressos e divulgados, sejam eles o planejamento urbano, o *marketing* político ou outros, que, possivelmente, seriam respostas que explicariam a bem-sucedida experiência do planejamento em Curitiba, como será visto no capítulo seguinte.

2.2 SURGE UMA NOVA CIDADE:

A CURITIBA DOS PLANEJADORES PÓS- 1960 E O PLANO SERETE

O planejamento de Curitiba em 1942-43 marcou a primeira fase na sua história de planos urbanísticos. Uma segunda fase, a partir de 1960, propunha um planejamento não só para o perímetro da cidade, mas para toda a região em que se situava seu núcleo “zonal”, e também fundamentou suas diretrizes no sistema viário para orientar a expansão do território.

A década de 1960 marca um momento de inflexão no modo de se enxergar as cidades no Brasil e de maneira especial, no Paraná e em Curitiba. Enquanto a nível nacional, Brasília era erguida como grande símbolo da nação e uma das grandes obras do modernismo (GNOATO, 2006), no Paraná era fundada a primeira faculdade de Arquitetura e Urbanismo do estado, na Universidade Federal do Paraná, local de onde saíram, anos mais tarde, os grandes “arautos” de uma “nova cidade”, a planejada.

Neste íterim, se formulou o que Dudeque (2010) intitula Plano SAGMACS, na realidade um relatório, que estabelecia diretrizes e tendências para o planejamento da cidade, sendo um período de “transição” do planejamento realizado por Agache e o plano que viria após 1966.

Após dez anos, o Plano Agache começou a ser ultrapassado pela expansão urbana para fora dos limites estabelecidos. O crescimento populacional na década de 1940 foi tolerável, com a população aumentando de 167.000 para 187.000 habitantes. A área urbana prevista era suficiente para absorver este aumento populacional, contudo, a partir de 1950 se iniciou um intenso processo de crescimento que atingiu 600.000 pessoas no ano de 1970. O Plano Agache não previa a pressão dessa massa populacional, pois se adotara uma taxa de crescimento demográfico de 2,5% ao ano, enquanto a taxa foi de 7,4% ao ano entre 1950 e 1960. (GARCEZ, 2006). Segundo Gnoato (1997):

Em relação ao crescimento demográfico da Cidade, Agache considerou que seu Plano atendia a um futuro imediato. Porém, sua visão de crescimento urbano, de certa forma, é contraditória, quando observou que “a densidade demográfica decresce do centro para a periferia de acordo com o zoneamento previsto pelo Código de Obras. Esta centralização em uma grande cidade é inevitável e até necessária”. (AGACHE, 1943, *apud* GNOATO, 1997, p. 19 e 20)

De acordo com o plano proposto por Agache, o sistema viário estava definido por um conjunto de vias radiais e perimetrais que atendia as necessidades de circulação de forma ordenada para acesso aos bairros e descongestionamento do centro. Os recursos municipais, contudo, não permitiam executar as obras de alargamento e pavimentação necessárias para implementar o Plano de Avenidas sendo a situação agravada nas diametrais-radiais que se destinavam a dar acesso as perimetrais (GARCEZ, 2006). O que foi feito o foi de forma incompleta, parcial e segmentada, agravado com as pressões do trânsito e um ineficiente sistema de transporte coletivo. Surgiram outros problemas que exigiam novas soluções, devido principalmente ao crescimento populacional. Sem acompanhamento, o Plano Agache não estava preparado para esta configuração decorrente do inchaço da cidade.

Um dos motivos da não execução do Plano Agache era o fato que fora um plano cujo cliente não ficou definido. Nas palavras de Garcez (2006)

Não era o prefeito, porque este só desejava recomendações em curto prazo sobre problemas específicos como, por exemplo, as enchentes no centro da cidade. Não era o órgão de planejamento porque ele nem existia e, quando passou a existir, recebeu o plano como uma tripulação recebe um barco pronto e acabado com a missão de pilotá-lo, sem saber precisamente a destinação nem se julgar compromissada com seu bom funcionamento. Não eram tampouco os políticos, porque naquele tempo estava-se sob a ditadura do Estado Novo e os políticos nada faziam senão tentar se sustentar no poder. (GARCEZ, 2006, p. 93)

O Plano Agache foi revisto a partir de 1958, com a criação do Departamento de Urbanismo e da Comissão de Planejamento de Curitiba (COPLAC), embrião do IPPUC, contudo não se conseguiu uma revisão crítica e complementação adequada, por insuficiência e desinteresse dos meios postos à disposição. (GARCEZ, 2006)

O Plano Diretor de Curitiba de 1966 abandonou a concepção dos centros e adotou parâmetros diferenciados por zona de densidade populacional para criar um novo zoneamento, ao contrário do de 1943, onde o zoneamento baseava-se no preenchimento de espaços vazios do território, sem coeficientes definidos para as áreas da cidade, por ocupação progressiva a partir do centro. No contexto político, enquanto na década de 1940 se tinha um panorama bastante contrário às ideias de Agache, a partir de 1960 e 1970, quando foi prefeito da cidade o urbanista Jaime Lerner, o planejamento da cidade foi aperfeiçoado e remodelado, quando Lerner junto a seu grupo implantou o Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano

de Curitiba (IPPUC), em um panorama político parecido com o anterior, mas onde as ideias, ainda que combatidas em determinados períodos, tiveram maior aceite.

Este grupo político⁸ dominou os órgãos e instituições da cidade durante um longo período e, para alguns autores, ainda dominam (ANDRADE, 2001, NAZARENO, 2005). Vê-se que a despeito de todo planejamento realizado, legitimou-se a desigualdade social e espacial dos habitantes, geridas no plano de Agache, inserida dentro da lógica capitalista de apropriação e venda do espaço. Curitiba, passada cerca de duas décadas, foi então posta lado-a-lado com cidades como Barcelona, conforme aponta García (2003). O livro de García (2003) é a grande referência para o entendimento da atual imagem de Curitiba e dos rumos que o planejamento tomou na cidade e que refletem atualmente no espaço. Além desta autora, podem-se destacar os escritos de Moura (2001), que também elucida sobre a cidade espetáculo e a chamada construção da “cidade mercadoria”, sendo que em ambas as obras, as autoras se debruçam sobre o histórico de planejamento da cidade desde a década de 1970 e como este processo chegou ao início do século XXI.

Nas palavras de Cunha Filho (1998)

(havia) a intenção de tornar o Plano Geral um instrumento apolítico de intervenção perene sobre o espaço da cidade. Pois estando imune às intempéries político-partidárias ficaria garantida sua perpetuação. Isto significa dizer que pareciam pretender fazer do urbanismo um objetivo estatal independente de programa político. Desta maneira, procurava-se tornar as modernas intervenções urbanas um fenômeno mais de Estado que de governo. Os especialistas, com isso, teriam conseguido o estabelecimento não apenas das avançadas práticas de tratamento da urbe como também de um espaço exclusivo de atuação profissional. Certamente, que ao proporem um plano geral para a cidade como componente rígido do Estado (isto é, que fosse parte constitutiva da sua organização e estruturação) concomitantemente se colocavam como seres indispensáveis por possuírem um conhecimento específico, necessário à racionalização das ações governamentais. (CUNHA FILHO, 1998, p. 155)

Este domínio político, ainda que com diferentes nuances, consegue renovar a cidade em alguns aspectos, mas mantém o mesmo ritmo e direcionamento das ideias de renovação urbana, ou seja, aquelas ligadas principalmente à questão do

⁸ Jaime Lerner construiu ao longo de décadas um forte grupo político, que passou pelo antigo partido ARENA (Aliança Renovadora Nacional, ainda durante a ditadura militar -1964 – 1985), o Partido Democrático Trabalhista (PDT) e Partido da Frente Liberal (PFL, atual DEM – Democratas), que determinou a tônica do desenvolvimento da cidade de Curitiba a partir de 1970, não estando a frente do executivo municipal somente em dois momentos, nas gestões de Maurício Fruet (1983-1985) e Roberto Requião (1986-1988) (NAZARENO, 2005).

transporte público e transporte de massa, muitas propostas ainda com referencia no que Agache propunha.

Segundo García (1997), ao olhar para a cidade oficial a partir dos anos 1970, vemos a imagem urbana construída e reconstruída que influenciou marcadamente a identidade coletiva e a apropriação social dos espaços, processo iniciado na década de 1970, período correspondente à primeira gestão de Jaime Lerner (1971-1974) e, posteriormente, no período 1979-1983, sua segunda gestão, quando foram implantadas as diretrizes do Plano Diretor de 1965 e um amplo projeto de modernização da cidade. É nesse contexto que Curitiba passou a ser conhecida como cidade modelo, a mais genuína expressão do “milagre brasileiro”. A prática do planejamento tecnocrático, do “discurso competente” (CHAUÍ, 1981) e da neutralidade da ação planejadora, encontrou, na ideologia de modernização curitibana, o local fértil para a expansão dos projetos de desenvolvimento pretendidos para o país. Contudo, o que foi esta ideologia da modernização? Nas palavras de Cunha Filho (1998):

Primeiramente, por ideologia deve-se entender um aglutinado de idéias, valores e crenças concernentes à toda sociedade e que visa dirigir as ações políticas de um determinado grupo. Quanto a modernização a dificuldade em precisá-la é bem maior quando se trata de analisar o caso concreto. Entre esse grupo de intelectuais caberia o conceito dado por Bobbio (...). Para ele, modernização consiste naquele “conjunto de mudanças operadas nas esferas política, econômica e social que têm caracterizado os dois últimos séculos”. No entanto, com uma única palavra pode-se identificar o sentido ou a força que deflagrou todas essas mudanças: *razão*. Não espanta, portanto, o fato de que quando os referidos intelectuais pronunciavam ou escreviam a palavra modernização, esta quase sempre vinha ladeada por suas “irmãs consangüíneas”: *civilização, progresso e ciência*. (CUNHA FILHO, 1998, p. 78, grifos no original)

A imagem formulada encobriu, desde então, tendências da política urbana local de preservação da qualidade de vida de segmentos médios da população, enquanto a maior parte da população foi excluída dos novos circuitos da economia, tal como acontecia no plano proposto por Agache. (GARCÍA, 1997)

Este projeto de modernização pretendia atingir a modernidade pela substituição e transformação das formas pré-existentes. O modelo implicava na idealização de formas que não revelavam as estruturas econômicas, sociais e políticas reais, mas uma sociedade urbana utópica, onde a nova paisagem urbana não se construía a partir das estruturas da cidade real, dos tecidos existentes, mas impondo sua ordem, que contudo não poderia conter, abrigar ou admitir no tecido

urbano suas contradições e complexidade, pois tratava-se de uma idealização, um modelo. Desta maneira, as formas urbanas pré-existentes não eram condizentes com a racionalidade do futuro projetado, pois asseguravam diferentes territorialidades que muitas vezes sucumbiriam à nova forma.

Os registros do imaginário articulados aos lugares urbanos pré-existentes foram substituídos pelas determinações do plano e da nova imagem que passaram a indicar novos hábitos, novos comportamentos e novas apropriações sociais do espaço (GARCÍA, 1997). O mito da nova forma urbana capaz de gerar um novo modo de ser urbano eliminou a possibilidade de existência da diversidade geradora da identidade social espontânea e dos lugares socialmente construídos.

Em 1985, foi realizada uma avaliação global do crescimento da cidade e constatou-se a necessidade de mudar a escala do Plano Serete⁹. O IPPUC então propôs o PMDU (Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano), expandindo a ideia do modelo linear, acrescentando aos subcentros já existentes outros centros secundários, reconhecendo regiões que cresceram no município e que não apareciam no Plano Serete, implantando ainda um novo trinário¹⁰, que se somou as quatro outras vias já existentes (estruturais Norte, Sul, Leste e Oeste¹¹), mudando a escala do plano diretor, antes limitado pela Rodovia Federal BR 116 que passou a abranger novas áreas de expansão urbana ocorrida nas décadas de 1970 e 1980. (GARCEZ, 2006)

Já no século XXI, quando a escala passou da municipal para a metropolitana com maior efetividade, aparece no Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) de 2001, pela primeira vez o objetivo de tornar a metrópole sustentável, além de competitiva e solidária. Em 2004, devido à implementação do Estatuto das Cidades (2001), todo o planejamento foi revisto e reestruturado. A última grande intervenção urbana foi inaugurada em 2009, o mais novo corredor de transportes com canaletas da cidade, conhecida como Linha Verde, resultado da reurbanização da antiga Rodovia Federal BR 116 que cruza Curitiba no sentido sudoeste – nordeste.

⁹ Serete é o nome comumente atribuído ao Plano Urbanístico realizado para a cidade de Curitiba na década de 1960 e implementado na década de 1970 com assessoria do arquiteto Jorge Wilhelm

¹⁰ Base do Plano Serete, o sistema trinário envolve uma via central, exclusiva para ônibus, ladeada por vias de trânsito lento. Paralelas a esta via central encontram-se as estruturais, que ligam o centro aos bairros e o sentido contrário também.

¹¹ A quinta estrutural é a estrutural do Boqueirão, a única a tomar emprestado o nome de um bairro da cidade. A conformação enquanto estrutural contudo só se consolidou contudo em 2009, quando vias de ligação rápida entre o bairro e o centro e vice-versa foram implantadas paralelas à avenida principal, a saber, a Av. Mal. Floriano Peixoto.

CAPÍTULO 3
PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA: PERMANÊNCIAS DE UM
PROCESSO

3.1 AS PERMANÊNCIAS DO PLANEJAMENTO, A APROPRIAÇÃO DO DISCURSO E A NEGAÇÃO DO PASSADO

Importante característica dos planos elaborados por Agache, tanto o de Curitiba quanto o realizado para o Rio de Janeiro, é o aparente abandono dos mesmos logo após sua entrega, sendo também por motivos políticos, mas, sobretudo por imaginar cidades organicistas, onde a remodelação e reconstrução seriam de valor muito elevado se fossem levados a cabo.

Questiona-se qual o objetivo do abandono desses planos, que no discurso político oficial foram deixados de lado devido a seu elevado custo? Teriam realmente um alto custo ou a retórica política os abandona para substituí-los por planos e obras de menor envergadura, mas que, porém, não visam melhorar e dinamizar a cidade? Ou ainda, os planos que vieram à substituí-los realmente provocaram alterações substanciais nas cidades ou apenas aprofundaram falhas e remodelaram antigos traçados?

Desta forma, o aparente abandono e superação das ideias de Agache, se não constituem uma estória são pelo menos um equívoco. Como visto, quando Agache projetou seu plano para Curitiba, a cidade possuía cerca de cento e quarenta mil habitantes. Contudo, no final da década de 1960, a cidade já possuía mais de seiscentos mil habitantes. Portanto, o plano projetado, em pouco tempo foi esquecido, porém boa parte dele foi implementado. Esse esquecimento, contudo, é contraditório, quando contabilizamos a quantidade de ideias postas em prática, por exemplo, quando observamos o traçado de algumas das principais linhas de ônibus urbanos da cidade, que obedecem e lembram, de forma bastante nítida, a forma proposta por Agache, com seus anéis concêntricos e seu Plano de Avenidas, como é possível verificar nas figuras 6 e 7:

Um dos principais resquícios materiais da intervenção nos anos de 1940 constitui-se das marquises da rua XV de Novembro, na região central da cidade. Para além dos resquícios materiais, marco visível é a divisão social da cidade, enquanto aprofundamento das relações desiguais que se dão no espaço urbano. O crescimento projetado por Agache em direção à periferia, onde seriam colocadas as massas de trabalhadores e as camadas mais pobres da população, que realmente aí se instalaram, permanecendo até hoje, a despeito da criação de novos bairros da região sul da cidade e algumas áreas de conflito e marginalidade na região central da cidade. Alguns dos resultados do Plano Agache são algumas ruas e avenidas alargadas e urbanizadas, o Centro Cívico, algumas obras de combate a enchentes, a ideia das avenidas radiais (que mais de 50 anos depois sobrevive com o nome de vias estruturais), base do plano atualmente vigente, bem como a rede de parques que foram implantados segundo a localização do Plano Agache. (GARCEZ, 2006)

No plano de 1943, o urbanista fez referência aos núcleos rurais considerados desenvolvidos, que, ao contrário do que se esperava, não se desenvolveram tanto quanto os demais da mesma região, enquanto bairros distantes e não contíguos ao centro, muitas vezes na região metropolitana, são locais de maior desenvolvimento e dinâmica econômica, como os de Santa Felicidade (atual bairro de Curitiba) e Colombo (hoje município da RMC – Região Metropolitana de Curitiba).

Santos (1999) afirma que apesar de parte da população manifestar seu desgosto com a gestão de alguns prefeitos curitibanos ao longo das sete últimas décadas, se vê a apreensão de que a reestruturação urbana de Curitiba foi um processo marcado pela continuidade. Esse paradoxo de ações é atribuída à existência de um plano urbanístico para Curitiba que, aos poucos, foi implementado: o Plano Agache. Segundo o autor, “para a **Curitiba de hoje**, poderíamos considerar que o *Plano Agache estruturou a cidade*. (...) as ações urbanísticas, desencadeadas desde o governo de Bento Munhoz da Rocha Neto, estivessem orientadas por princípios contidos naquele Plano”, se não o plano completo, “ao menos, a construção do Centro Cívico decorre daquele plano urbanístico, e, depois, algumas das obras realizadas na gestão de Ivo Arzua Pereira” (SANTOS, 1999, p. 85, grifos no original).

Nos depoimentos que colheu, Santos (1999) expõe que o “governador Bento Munhoz e o prefeito Ivo Arzua embora não tenham exercido seus mandatos concomitantemente, são lembrados como se estabelecessem uma relação de

complementaridade: o segundo cumprindo o papel de continuador das intervenções urbanas do primeiro” (SANTOS, 1999, p. 86), sendo que para a população, a principal novidade que a presença desses políticos exerceu foi a imagem de agentes das transformações urbanas de Curitiba, trazendo à percepção dos habitantes da cidade a existência de um conhecimento técnico gerindo as ações que estruturavam o tecido urbano da Curitiba tal qual a vemos hoje.

Para Ferreira (2004) “Bento Munhoz da Rocha Netto fez da arquitetura brasileira, influenciada por Le Corbusier, o argumento mais visível da grandeza do Paraná. É visível no urbanismo curitibano essa influência que seguiu os critérios da Carta de Atenas (...)”. (FERREIRA, 2004, pp. 26 e 27)

Muitos dos profissionais que se dedicam ao estudo da cidade de Curitiba, consideram que o planejamento urbano na cidade é iniciado com a chegada de Bento Munhoz da Rocha Netto ao cargo de governador, em 1953, quando construiu o Centro Cívico, no local proposto por Agache, ou posteriormente, com a ascensão de Jaime Lerner e sua equipe ao comando político da cidade. Sem diminuir a importância de Lerner ou Bento Munhoz para o desenvolvimento urbano de Curitiba, mas, contudo, fazendo uma crítica aos que ignoram os planos anteriores a estes ou à criação da APPUC¹² (que mais tarde passou a se chamar IPPUC) cabem algumas ressalvas.

O Plano Agache passou a ser implantado a partir de 1943 e alcançou muitos de seus objetivos. Muitas ruas foram alargadas, principalmente pelo esforço do grupo de técnicos, engenheiros e administradores que compunham a Comissão do Plano de Cidade que anos mais tarde, deu lugar ao Departamento de Planejamento e Urbanismo e cuja concepção remete à própria concepção do IPPUC. Nas palavras de Garcez (2006) “Muito do que se vê hoje, a localização do Centro Cívico, o Jardim Botânico, o Centro Politécnico, a rede de Parques, a minimização das enchentes no centro da cidade, a Rodoferroviária, o Mercado Municipal, foi resultado de propostas que visualizaram, pela primeira vez, a cidade de uma forma integrada.” (GARCEZ, 2006, p. 78).

Passados dez anos da entrega do Plano Agache, o governo do estado decidiu comemorar o centenário construindo o conjunto do Centro Cívico no local previsto e

¹² A Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba foi criada por Decreto Municipal em 31 de julho de 1965, sendo formada por um grupo de técnicos da Prefeitura Municipal para acompanhar todas as etapas de elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo para Curitiba.

um grande teatro¹³ na Praça Santos Andrade, ao contrário do que estabelecia Agache (que o definira para a Praça Rui Barbosa), mas mantendo a localização na região central.

Pode-se afirmar, portanto, que a partir de 1950, os planos correspondem a remodelações do antigo traçado proposto por Agache e que o atual plano viário de Curitiba, com suas estruturais norte e sul, pode ser visto como uma releitura do Plano de Avenidas, com suas radiais principais e secundárias. Evidente que houve avanços, tanto no aspecto teórico como no prático, mas as ideias originais e balizadoras foram lançadas e amadurecidas no plano de 1943.

Após o golpe militar de 1964 que instaurou a ditadura no país, ao contrário de Agache, a nova equipe contava com o aparato estatal e tinha o aval de um governo ditatorial para a execução de grandes planos sem participação e nem discussão com a população, ou mesmo que, excluindo parcela significativa da população, pudesse ser discutida com grandes setores da sociedade, fossem eles acadêmicos, profissionais etc. O período que Agache esteve em Curitiba, apesar de ser um tempo de governo ditatorial (o Estado Novo), não houve colaboração e financiamento para seus projetos.

A despeito da retomada das ideias de Agache e sua importância para Curitiba, não se deve romantizar o plano por ele proposto, pois apresentava diversas falhas e o compromisso com a ditadura da época. Conforme RIBEIRO e CARDOSO (1996), o discurso da higiene e da funcionalidade, no qual se baseava o plano para Curitiba, tinha, no Estado Novo, um caráter de reprodução da modernidade das cidades civilizadas, mas também de controle e manutenção do regime ditatorial. A ação do planejamento como compromisso governamental começou no distrito federal na década de 1930, em seguida ao plano que Agache fez para o Rio de Janeiro. (SILVA, 2000)

As experiências no Brasil com planos e práticas do urbanismo iniciaram quando o país se propôs a modernizar sua economia, partindo de ideias e modelos formulados na Europa e Estados Unidos. Para os vitoriosos da Revolução de 1930 para colocar o País em ordem era preciso implantar uma política de intervenção saneadora. Este novo discurso valorizava a sociedade urbana em detrimento da ruralista. A valorização do meio urbano estava articulada as ideias de modernização,

¹³ Teatro Guaíra, inaugurado em 27 de junho de 1951.

nacionalismo e urbanização. (SILVA, 2000) Essa conjuntura exerceu forte influência nas políticas urbanas como novo campo de intervenção do Estado. Um panorama da atuação do poder público elaborando plano diretor pretendeu mostrar que Curitiba também se integrava às práticas urbanísticas, buscando a técnica para solucionar seus problemas e criando um novo campo de trabalho teórico-político de atuação para o Estado. Pretendeu-se legitimar pela técnica a ação do estado paranaense e as orientações das políticas públicas apoiavam a política do Estado Novo: racionalização e modernização burocrática, infraestrutura, educação, fomento à industrialização e colonização.

Os urbanistas e outros profissionais das áreas econômicas e sociais procuravam organizar as cidades em setores cujas comunicações eram asseguradas por um sistema viário e uma distribuição dos equipamentos urbanos que garantisse o bom funcionamento da cidade. Acreditavam que a ciência urbana e a aplicação de meios científicos e técnicos seriam viáveis para a normatização das funções da cidade, denunciando males e apresentando uma nova ordem espacial.

Quando os poderes públicos contrataram um plano urbanístico para a cidade na década de 1940, não havia um plano de ação integrada para criar um processo de planejamento. A decisão foi isolada de qualquer articulação espacial da produção, da circulação e do consumo a nível metropolitano, regional ou nacional. Tratou-se de resolver o problema da circulação, em dimensões reduzidas, atingindo o centro e alguns bairros delimitados por perimetrais, sem acompanhar o crescimento das populações em direção às periferias. (SILVA, 2000) As intervenções no sistema viário estavam mais direcionadas para resolver os problemas de deslocamento do espaço intra-urbano, considerando as relações e as localizações representadas por certos pontos da cidade, do que criar eixos viários que garantissem fluidez de tráfego, aumentando a concentração de atividades nas áreas centrais.

O Plano Agache era um plano com diretrizes para resolver o congestionamento do tráfego, de forma a alinhá-lo com as atividades urbanas. Na definição de prioridades, os empresários do setor imobiliário chegaram a produzir no curso do processo, novas relações entre as localizações no espaço urbano. Os valores da localização e das estruturas de redes – viária, água, esgoto, iluminação – exerceram papel importante no processo de produção e distribuição das atividades nas diferentes áreas. Dentro da diversidade de bairros, a participação dos

empreendedores imobiliários se deu a partir do núcleo central seguindo o movimento da organização espacial assegurado pelo capital e pelo trabalho, e o papel dos administradores públicos foi privilegiar os grupos econômicos que apresentavam significativa capacidade de investimentos produtivos. (SILVA, 2000) Embora mencionado no Plano de Urbanização de Curitiba a necessidade de captação da mais-valia, este o foi enquanto valor de troca, sem entrar na questão da lógica dos valores de uso, não prevendo a captação da mais-valia urbana como um instrumento de combate à especulação imobiliária, citando apenas a necessidade dessa medida para evitá-la.

A cidade de Curitiba foi sendo redefinida e incorporando reflexões urbanas trazidas pelas mudanças materiais, técnicas e sociais refletidas nas construções que se espalhavam além dos limites do quadro urbano. A história da ocupação do solo urbano descreve movimentos sucessivos e simultâneos de grupos sociais associados ao preço da terra, à especulação e à repulsão.

Existia um consenso entre as ideias de Agache e as expressas no Plano de Urbanização de Curitiba no sentido de mudar a imagem da cidade através da organização de espaços capazes de compor um sistema hierárquico de utilidade social. Os centros funcionais e o sistema viário transformariam Curitiba em cidade, deixando de ser uma simples “aglomeração de casas”. Dentre outros fatores, o solo urbano vale por sua localização, sendo que à medida que se desenvolvem atividades econômicas e há mais necessidade de espaço, conjugado à redução na oferta, os terrenos se tornam mais caros; o solo disputado e valorizado pode gerar dois comportamentos no mercado: expansão (periferias) ou verticalização (áreas centrais) (SILVA, 2000). Enquanto os terrenos mais distantes do centro são acessíveis porque existe oferta e são mais baratos, os terrenos privilegiados se tornam mais raros e caros.

Neste contexto, para que o Plano de Curitiba fosse um instrumento transformador das condições de infraestrutura e ocupação era preciso abrir um campo de trabalho para os técnicos dentro do âmbito político. Topalov (1984, *apud* SILVA, 2000) lembra que o planejamento urbano nasceu como projeto de reforma social que tinha por objeto não apenas racionalizar o desenvolvimento, mas também o modo de governar e reformar as populações. Portanto, existe influência direta do planejamento sobre as propriedades e seus valores, trazendo aspectos positivos e negativos se visto como indicador e revelador da extensão dos trabalhos públicos.

Topalov não acredita que o planejamento possa criar renda fundiária, mas sim autoriza proprietários a se apropriarem da renda e a outros ele impede. O preço do solo varia com a lei, mas a posse só ocorre com as construções sobre os terrenos. Outro aspecto do planejamento que facilita os ganhos é a prática do desvio de recursos que poderiam ser aplicados em atividades produtivas.

Sobre o urbanismo de Agache, segundo Gnoato (1997), “Sua maneira de pensar o urbanismo chegava ao nível do desenho das edificações.” (GNOATO, 1997, p. 86), o que fica claro nos desenhos que fez para o Centro Cívico, atual bairro sede dos governos municipal e estadual, bem como de diversos edifícios públicos:

O Plano foi extremamente detalhado, contendo: o desenho das ruas e de suas interseções; sugestões para diversas praças, e perspectivas para a arquitetura do Centro Cívico, do Estádio Esportivo, da Estação Rodoviária e de outros **Centros Funcionais**.

Desta maneira, através do Plano, Curitiba passou a dispor de instrumentos para orientar seu crescimento, para disciplinar a circulação de veículos, através de um **Plano de Avenidas**, e a construção dos edifícios conforme um **Código de Posturas**.

Como a municipalidade já dispunha de um conjunto de legislações detalhadas, de origem colonial portuguesa, Agache reforça estes mecanismos, compilados em 1953 em um Código de Posturas, e que não foram inteiramente substituídos até os anos 90. (GNOATO, 1997, p. 18, grifos no original)

Além dos centros, as grandes avenidas que cortam a cidade foram pensadas neste plano, tais como a Sete de Setembro, a Visconde de Guarapuava, a Silva Jardim, entre outras, que apesar de não terem sido projetadas por Agache, foram por ele ampliadas e modificadas em trechos ou em toda sua extensão.

Já o Plano Preliminar de Urbanismo de 1966 foi marcado pela proposta de crescimento linear, contrariando a estrutura radioconcêntrica desenvolvida no Plano das Avenidas, tendo com diretrizes o crescimento linear servido por vias tangenciais de circulação rápida, a hierarquia de vias, o desenvolvimento preferencial da cidade no eixo nordeste-sudoeste, conforme as tendências históricas e naturais (DUDEQUE, 2010), o policentrismo, o adensamento, a extensão e adequação das áreas verdes, a caracterização de áreas de domínio de pedestres e a criação de uma paisagem urbana própria. (SILVA, 2000)

Embora autores como Dudeque (2010) considerem o Plano Agache um plano com ideias “natimortas”, “barrocas” e outros adjetivos, é nítido na comparação entre o sistema de mobilidade concêntrico de Agache e o modelo também concêntrico de

distribuição das principais linhas de ônibus da cidade, proposto pela URBS¹⁴ (como visto nas figuras 6 e 7).

Discorda-se da posição de García (1993), que escreve

O Plano Agache, de 1943, fora até esta data a única proposta urbanística para Curitiba. Era, entretanto, apenas uma proposta de ordenamento físico. A dimensão cultural do Plano Agache reside em que, a despeito de não ter sido implementado e haver se tornado obsoleto, introduziu o urbanismo em Curitiba. E ainda que não se possa considerar o Plano Preliminar de Urbanismo de 1965 como revisão ou mesmo atualização do Plano Agache, algumas propostas deste foram retomadas como recomendações específicas do Plano Preliminar, principalmente no que dizia respeito ao sistema viário. (GARCIA, 1993, pp. 27 e 28)

Considera-se que o Plano Agache não se limitou a uma proposta de ordenamento físico, assim como não foi a primeira proposta urbanística para a cidade. O que Agache propôs foi sim um plano que integrava as diferentes faces da cidade, de modo a projetar uma cidade que se expandia. Não se pode afirmar que o Plano Preliminar de Urbanismo em sua totalidade, tenha sido uma simples revisão ou atualização do antigo plano, nem mesmo uma reformulação, pois se acrescentaram novas ideias e rumos para o desenvolvimento da cidade, bem como não há dúvidas de que muitas ideias de Agache foram abordadas no novo plano, que levariam Curitiba a ser considerada cidade modelo a partir da década de 1970.

As ideias modernistas e de modernização que desembarcaram com Agache quando de sua chegada à cidade, tomaram novos contornos e fluíram no tempo e no espaço, chegando às pranchetas dos novos administradores, que reformularam velhas ideias, se apropriaram de algumas delas para si, (como das propostas de zoneamento e criação de centros, que levaram à criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), por exemplo, no ano de 1973), e certamente fizeram novas proposições. O Centro Cívico e toda a sua monumentalidade, os prédios de governo, a disposição da avenida, a Praça Dezenove de Dezembro e tantos outros elementos pertinentes a esta região da cidade, guardam a história de um passado recente e pouco conhecido da população curitibana. O quadro abaixo mostra algumas das propostas do Plano Agache e suas permanências no espaço urbano de Curitiba:

¹⁴ Urbanização de Curitiba S.A. Empresa de economia mista, criada em 1963, que administra o sistema de transporte curitibano.

PROPOSTA DO PLANO AGACHE	PERMANÊNCIA/ADAPTAÇÕES NO PLANO SERETE OU POSTERIOR
Ruas/ Avenidas de grande largura/extensão (Plano de Avenidas)	Renomeadas de estruturais e aparente mudança dos eixos de crescimento de uma estrutura concêntrica para uma radial. Contudo, ainda hoje, o que se observa é que as avenidas concêntricas criadas por Agache absorvem boa parte da demanda de tráfego que se houvesse a necessidade de cruzar pelo centro da cidade ou pelas estruturais acabariam por congestionar o trânsito da cidade.
Centro Universitário	Permanece em área próxima à proposta no plano. Foi inaugurado em 1961 e hoje é campus da Universidade Federal do Paraná - UFPR
Centro Cívico	Inaugurado em 1953 na área proposta pelo projeto de Agache. Sede dos governos estadual e municipal, é hoje patrimônio histórico do estado do Paraná.
Marquises	Permanecem em parte da Rua XV de Novembro, a principal da cidade.
Rede de parques	Muitas das áreas destinadas a parques se concretizaram, principalmente a partir da década de 1990 e a construção da

	imagem de “cidade ecológica”, principalmente na gestão de Rafael Greca de Macedo (1993-1996)
Comissão do Plano da Cidade	Culminou na criação, em 1965 do atual Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), órgão que rege e administra todas as intervenções urbanas e arquitetônicas de interesse da prefeitura na cidade.
Mercado Municipal, Rodoferroviária, Aeroporto Bacacheri, Jóquei Clube entre outros	Permanecem na localização proposta pelo Plano Agache, alguns foram ampliados e modificados, porém mantém sua função.
Grande teatro	Ao invés da construção na praça Rui Barbosa, se optou pela construção na praça Santos Andrade, no contraponto ao edifício sede da UFPR. Denomina-se Teatro Guaíra, um dos maiores da América Latina, inaugurado em 1974.
Simplificados pressupostos sociais	Ambos os planos possuem simplificados pressupostos sociais, como mobilidade, habitação e acesso das camadas de baixa renda de ter direito à cidade.

Tabela 1: Permanências do Plano Agache em Curitiba

Fonte: do autor, 2011

Ao contrário do caso do Rio de Janeiro, em Curitiba o questionamento do porque da contratação de um urbanista estrangeiro não foi tão ferrenho. Contudo, Agache chegou como consultor, não podendo assinar o plano, levantando questionamentos sobre qual foi a sua real participação (DUDEQUE, 2010). A empresa contratada, a Coimbra Bueno & Cia., trouxe Agache à cidade e este se encarregou de divulgar, com o apoio da imprensa local, suas ideias de melhorias e planejamento futuro. Era necessário o apoio da elite, assim como das camadas populares. O plano não teria continuidade se toda a população não se comprometesse a colocá-lo em prática e mantê-lo como um benefício de todos. Os políticos já o apoiavam, a imprensa também e em pouco tempo, a cidade respirava e discutia, nas casas, clubes ou na hora do *footing* o futuro da cidade, bem como as ideias de seu idealizador. (GNOATO, 2006)

Na década de 1960, com nova licitação para a contratação de um plano urbanístico, a equipe vencedora era formada pela empresa Serete e pelo escritório do arquiteto Jorge Wilhelm, que fez a análise da situação de Curitiba mediante dois diagnósticos: um socioeconômico (sob a responsabilidade da Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda.), e outro urbanístico, chamado Plano Preliminar (executado por Jorge Wilhelm Arquitetos Associados). (GNOATO, 1997). Contudo, ignorou-se o que havia antes em termos de planejamento, como fica claro na entrevista realizada pelo autor com agentes diretamente envolvidos no processo de planejamento urbano, com destaque para a realizada com o arquiteto Jorge Wilhelm. A entrevista consistiu em sete perguntas, baseando-se no que permaneceu do Plano Agache no novo plano e pode ser visto na cidade até hoje, a continuidade do planejamento, visto que algumas diretrizes do plano Agache não foram colocadas em prática, relegando muitas vezes este plano a um papel secundário na história do planejamento urbano de Curitiba, enquanto, da mesma forma, algumas diretrizes do Plano Serete também não foram postas em prática, contudo, criou-se a ideia de que foi a implantação deste plano e sua continuidade que garantiram o aparente sucesso do planejamento da cidade. Buscou-se questionar os motivos que levaram ao abandono do primeiro e ao sucesso do segundo plano (ver anexo 2).

A resposta do arquiteto Jorge Wilhelm foi a seguinte:

Receio que minha resposta não lhe será de utilidade...Quando elaborei, em consórcio com a Serete, o Plano Básico de Curitiba (1964-65), tivemos reuniões com a Secretaria de Planejamento da Prefeitura, cujo titular não

estava interessado em colaborar para um novo plano, pois a iniciativa de contrata-lo fora diretamente do prefeito Ivo Arzua. Em consequencia montei um grupo local de acompanhamento que contou com diversas personalidades interessadas em colaborar (entre elas Jaime Lerner, Schulman, e outros). Na ocasião não tive contato algum com um Plano Agache ! Não o vi e até hoje infelizmente não o conheço...Consultei hoje Rosa Kliass que então se responsabilizou pela análise paisagística; ela tampouco conheceu esse plano !

De modo que não posso responder a suas perguntas. O Plano Básico partiu de poucos dados locais e de muita intuição e leitura da cidade; as vias estruturais existiam como tendência viaria, assim como a Avenida das Torres (que eu assim batizei) estava diante dos olhos embora não existisse. Muitas vezes o óbvio permanece invisível até que alguém o enxergue...

Desta forma, criou-se em Curitiba uma imagem associada ao Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba, onde somente com a criação deste que se começa a pensar a cidade. Muitos pesquisadores, políticos e a maior parte da população compartilham esta imagem, dando a impressão de que a cidade surgiu como tal somente na década de 1970 e que antes não havia preocupação em se planejar o desenvolvimento urbano. Porém, como visto mesmo antes de Agache o planejamento já era discutido, portanto também se apropria e modifica ideias e projetos anteriores. Vê-se nas palavras do arquiteto Wilhelm a falta de relevância e importância dispensadas ao projeto de Agache pelos urbanistas posteriores a ele. Fica evidente, que para que Curitiba seja hoje reconhecida internacionalmente por seu planejamento urbano, muito se deve a cidade pensada antes da chegada dos novos urbanistas e da criação do IPPUC. Sobre a questão da mobilidade e transportes, uma das novidades trazidas pelo plano Serete e demais planos pós 1970, é que na época de Agache, o sistema de transporte coletivo, os bondes, expandiam os limites da cidade, pois a cidade crescia na direção da circulação dos bondes. O que os planejadores da década de 1970 fizeram foi o sentido reverso, ou seja, limitar a expansão da cidade através da limitação do transporte público, que não abrange de forma homogênea toda a cidade (conforme a figura 8), bem como, a região metropolitana de Curitiba, que está parcialmente integrada à rede, o que limita o acesso das pessoas de rendimento mais baixo aos serviços oferecidos principalmente na área central da cidade, bem como nas estruturais, marcos que balizam o ordenamento da cidade, dando uma falsa impressão de cidade compacta a uma cidade dispersa (ABRAMO, 2009).

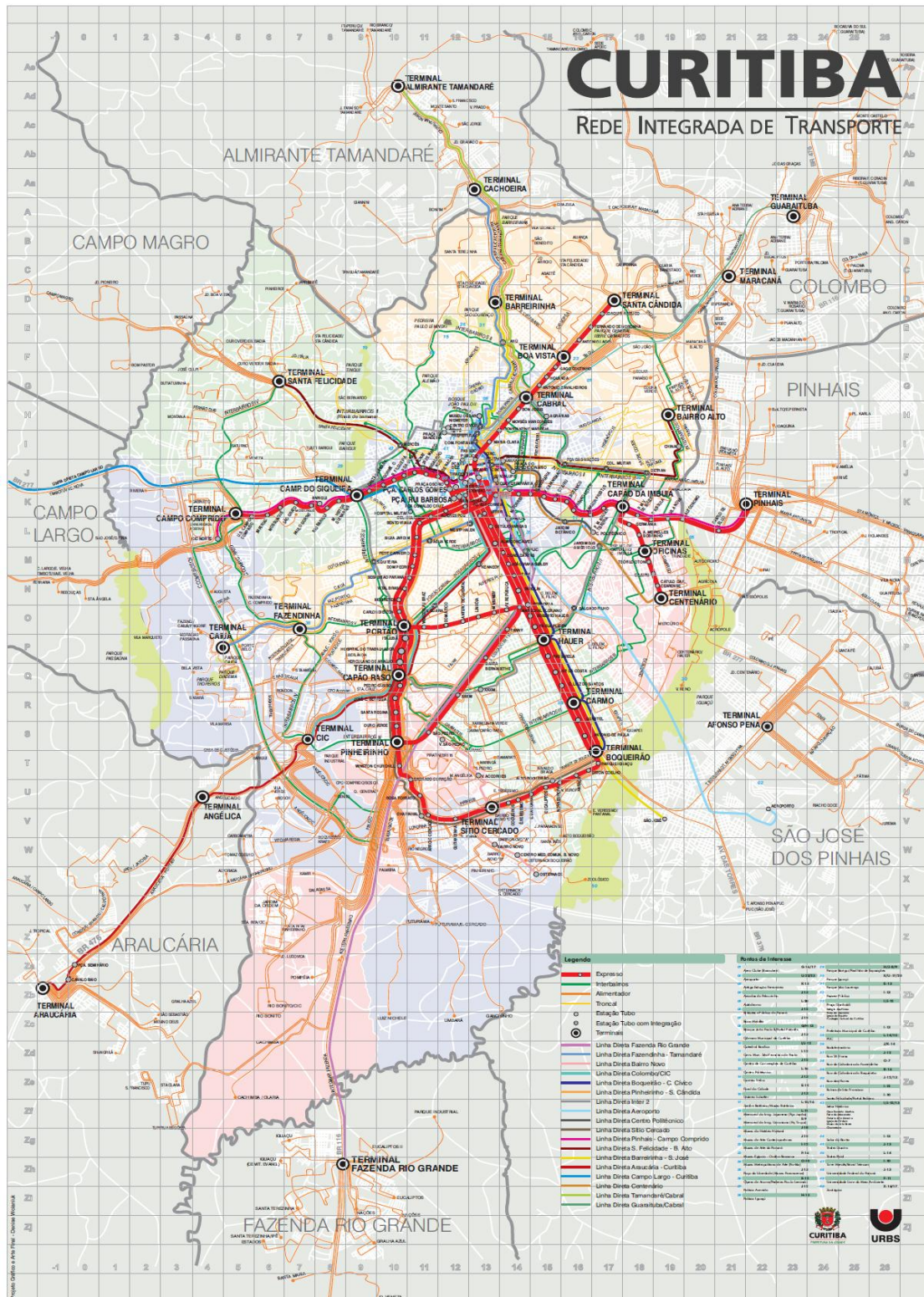


Figura 8: Rede Integrada de Transportes (RIT) completa

Fonte: URBS, 2011

Outra novidade trazida pelo plano elaborado a partir dos anos 1960 incluía a ideia de cidade socialmente responsável, que não aparecia no Plano Agache.

Contudo, sobre a propagada imagem de Capital Social¹⁵, Garcez (2006) alerta que desde o início do século este problema não era considerado:

Os historiadores e cronistas que descreveram a cidade do começo do século XX, moderna, higiênica, progressista, não perceberam ou não revelaram que, à margem do progresso desenvolvimentista, se coloca uma questão que, progressivamente, foi se avolumando ao longo do século a ponto de se tornar o grande desafio do urbanismo contemporâneo: a questão social. (GARCEZ, 2006, p. 61)

Ao articular mecanismos de reforço da imagem e de adesão social, a cidade surgiu, no discurso e na prática, como totalidade atualizada sendo a totalidade urbana capturada e construída à luz do projeto de modernização do espaço. A linguagem de símbolos organizou a realidade urbana, se tornando parte dela, sem esconder a materialidade da cidade, (mas a deformando) baseado em uma construção social e histórica que organiza seletivamente a realidade. Esta linguagem mítica tem a função de falar, depurar, inocentar, naturalizar os fatos, com o apoio dos meios tecnológicos de comunicação, que não informam sobre a cidade, mas a refazem à sua maneira. (GARCÍA, 1997)

As sínteses dos anos de 1990, como “capital brasileira de Primeiro Mundo” “capital ecológica” e “capital da qualidade de vida”, não resultaram em rupturas na estrutura básica organizada e socialmente compartilhadas desde a década de 1970. Estas sínteses “cidade-modelo”, “cidade humana”, “cidade eficiente e viável”, “cidade planejada” reconstruíram o mito através da agregação de novas sínteses. A seletividade, a recorrência e a criatividade, resultaram na produção contemporânea da imagem de Curitiba (GARCÍA, 1997, pp. 38 e 39), o que levou a cidade a se firmar em nível nacional como espaço dos anseios relacionados ao modo de vida e usufruto da cidade das classes dominantes, um centro de experimentação de novos processos e difusor de novos valores.

Para García é o planejamento urbano que ocupa o centro da cena na cidade desde 1970, onde o planejamento “conseguiu colocar o homem a serviço da cidade planejada”. (GARCÍA, 1997, p. 43) Buscou-se desde então diferenciar, de forma revolucionária os produtos criados na cidade dos outros produtos em circulação e

¹⁵ A imagem de Curitiba enquanto “Capital Social” fez parte da publicidade da prefeitura de Curitiba durante as décadas de 1990 e 2000, com destaque na gestão de Cássio Taniguchi (1996-2004).

conquistar adesão social, confundindo cidadão com consumidor e cidade com mercado. (SANTOS, 1987, *apud* GARCÍA, 1997) Com efeito, esta linguagem que confunde cidadão com consumidor e cidade com mercado, aponta para uma Curitiba que é, além de uma cidade, uma mercadoria, anunciada e vendida, como qualquer outro produto.

Já as intervenções na área de transportes são situadas numa sequencia passado – presente – futuro (GARCÍA, 1997). Esta colagem obedece ao estabelecimento de uma relação tempo-espaço que serve para reforçar seus significados, onde não é possível considerar a percepção do tempo sem menção ao espaço onde se insere, sendo tempo e espaço construídos em relação às intervenções às quais estão referidos.

O padrão de qualidade de vida passou a ser associado ao modo de vida das camadas médias, onde ao expandir suas representações através de imagens coletivas para toda a sociedade, o discurso dominante consagrou a ilusória falta das classes sociais, pois a partir do momento em que o cidadão se reconhece na imagem construída, a omissão das diferenças sociais atinge seu êxito. (BARTHES, 1989, *apud* GARCÍA, 1997) Estes mitos do discurso dominante, como os da “cidade humana” ou “cidade da gente”, operam com a omissão das diferenças sociais, passando a ideia que o projeto de modernização dirige-se indistintamente a todos, permitindo a construção e manutenção do consenso. A formação étnica europeia¹⁶ também foi utilizada, desde a época de Agache, de forma a associar o sucesso do projeto a uma população acostumada com disciplina e trabalho, que acabaram por fortalecer o mito.

Foi nas camadas médias que os valores desta cidade, lugar do elogio ao planejamento tecnocrático e cenário onde tudo é objeto de consumo estético e contemplativo, encontraram maior disseminação, pois reproduzem o arquétipo e o mito da cidade que deu certo. (GARCÍA, 1997) Promovidos pelo planejamento pós 1970 que reorganizou o espaço para adequá-lo às demandas e dar-lhe condições de concorrer com outras metrópoles na atração de investimentos, contribuindo à renovação da imagem/mito , o que permite pensar que o projeto de modernização

¹⁶ Nas palavras de Cornelsen (2010) sobre o Plano Agache: “Explicou que por nossa formação étnica europeia (alemães, italianos e poloneses), com nível de educação elevado e com grande dedicação ao trabalho, Curitiba teria que inevitavelmente preparar sua malha viária pra atender um tráfego intenso de automóveis. Sim, Agache previu com exatidão que, em nossa capital, a população possuiria de um a dois carros por família.” (CORNELSEN, 2010, s.p.)

de Curitiba internalizou e antecipou tendências de reorganização do espaço e da sociedade.

Parece possível questionar o aparente consenso relativo ao sucesso da experiência curitibana de planejamento urbano através da intenção de comprometer a credibilidade dos estereótipos invejáveis de qualidade de vida da “cidade modelo”. Contudo, o desconforto da sociedade agrupada em estereótipos imaginários comuns é que nunca conseguiremos ser cidadãos tão ideais quanto os que a cultura urbana nos impõe. As representações e imagens vêm com a obrigação de tê-las enquanto ideais, perseguindo-os como modelos alcançáveis. Outra política utilizada foi da promoção da imagem de Curitiba pela oposição à imagem negativa de outras metrópoles, onde a identidade por oposição se tornou um dos registros mais marcantes da imagem de Curitiba no exterior, quando se passou a não apenas vender-se o projeto – o planejamento, como nos anos 1970, a partir da década de 1990 procurou-se vender a cidade, o planejamento realizado (GARCÍA, 1997). A face perversa da modernização é que enquanto se instauram e agilizam condições extremamente favoráveis para os grupos mais fortes também se instauram as condições para a alienação dos cidadãos.

Criou-se uma cidade de apelo internacional que chegou ao final do século sob a ação soberana do mercado, onde as “cidades internacionais” (SANTOS, 1993) começaram a ser classificadas de forma a medir sua capacidade de competição e atração de atividades, o que não seria viável sem os progressos técnicos e a fluidez do espaço. (GARCÍA, 1997). Ao tornar a cidade internacional e compará-la a cidades do Primeiro Mundo, se facilitou a acomodação ao permitir que a imagem – mito se propagasse, ainda que bolsões de miséria na periferia e áreas metropolitanas cresçam a cada dia. Esta exclusão espacial e social que caracteriza a realidade metropolitana acontece de forma próxima, fazendo parte da “Grande Curitiba”, que parece ser um fenômeno recente, quando na realidade sustenta um dos mitos mais fortes do atual discurso, pois guarda relações com o processo de urbanização de Curitiba. A impressão de ser um novo fenômeno vem encobrir o fato de que a emergência da Região Metropolitana como problema está relacionada com a necessidade de reorganizar o espaço da metrópole para abrigar atividades produtivas e novos circuitos de produção e consumo que agora se instauram nas cidades ao redor.

A formação destas periferias e cidades-dormitório ao redor da cidade polo expressa o padrão excludente da modernização urbana e sua consequente segregação. Pode-se dizer, conforme García (1997) “que o projeto de modernização urbana de Curitiba foi determinante tanto na produção da ‘capital de Primeiro Mundo’ quanto na produção das periferias de terceiro mundo da Grande Curitiba” (GARCÍA, 1997, p. 152). Para a administração pública estas disparidades sociais entre o polo e sua região não constituem problemas a serem enfrentados com políticas públicas integradas, levando a críticas sempre ao IPPUC por fazer planejamento numa espécie de redoma onde se preserva Curitiba de suas complexas relações com as cidades integrantes de sua região metropolitana. Para Garcez (2006):

Nas últimas décadas do século XX apresentou-se uma nova realidade: a Região Metropolitana. De repente, descobriu-se que a cidade não podia ser resolvida pelos estritos limites político-administrativos que demarcam o município, mas que o aglomerado urbano ultrapassa as fronteiras municipais e se estende pelas regiões vizinhas. (...) A partir da década de 90, começou a se pensar na Curitiba metropolitana, não apenas pela continuidade do tecido urbano que se espraiava, mas sobretudo pela existência de equipamentos industriais de grande porte fora do município-capital (...)(GARCEZ, 2006, pg. 11)

O autor prossegue:

O século XXI chega com a descoberta, aliás, já feita por Platão há 24 séculos, de que há duas cidades na cidade: a cidade dos pobres e a cidade dos ricos. Das cidades brasileiras, Curitiba foge um pouco da regra. Os pobres não são isolados em guetos distantes porque, como diz o professor Afonso Arinos, as favelas das cidades substituem as senzalas do passado. Os ricos brasileiros trazem os genes dos senhores de engenho, que exigem escravos domésticos para cuidar de seu conforto e necessitam tê-los por perto, mas não dentro da própria casa. (GARCEZ, 2006, p. 12)

Desta forma, tradição e contradição no planejamento curitibano continuam juntas nas direções colocadas para a cidade, cabendo à população discutir e definir novos ou reformular traçados, tais quais os planejadores desde a década de 1940 o fizeram.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através deste estudo verificou-se que o planejamento urbano fora utilizado na cidade de Curitiba como uma ferramenta de uso político, mas principalmente econômico, gerando atualmente, dentro da própria estrutura na qual fora concebido, a contradição que, podemos dizer, o nega, pois leva a aparente racionalidade do traçado urbano, onde o fluxo estabelecido para o capital e pessoas sobre o espaço tendeu a resultar em uma terra valorizada em um primeiro momento, mas que hoje apresenta uma dinâmica, em parte, avessa às propostas pelos planos, como apontou Harvey (1980). Estabelecendo as pessoas marginalizadas pela sociedade em boa parte dos locais de onde o urbanista Agache queria retirá-las, pois afinal, dentro dos conceitos de seu tempo e sua obra, estes deveriam não aparecer dentro da cidade. Assim, este paradoxo só confirma o que Harvey (1980) afirma

O uso urbano do solo, argumente-se, é determinado através de um processo de ordem competitiva em relação ao seu uso. A ordem competitiva desenvolve-se de modo que as rendas do solo são mais altas perto do centro de atividade (na teoria, geralmente, assume-se que todo o emprego está concentrado numa localização central). Se agora considerarmos a escolha residencial aberta para dois grupos na população (um rico e outro pobre), com relação a um centro de emprego, podemos predizer onde cada um deve viver examinando a estrutura de suas curvas de quantidade de renda(...) o pobre tem pouco dinheiro para gastar em transporte; e por isso seu poder de decidir sobre o uso do solo declina rapidamente com a distância do lugar de emprego. O grupo rico, por outro lado, tem caracteristicamente (...) poder de decidir (...) pela soma de dinheiro gasta em transporte. Quando colocados em competição entre si, encontramos o grupo pobre forçado a viver no centro da cidade e o grupo rico vivendo fora(...). Isso significa que os pobres são forçados a viver em solo de renda alta. A única maneira deles ajustarem-se a isso é, naturalmente, poupar a quantidade de espaço que consomem, e apertar-se em áreas bastante pequenas. (HARVEY, 1980, pp. 115 e 116)

Portanto, dentro da lógica estabelecida por Agache, da cidade funcionalmente estratificada e tendendo à eliminação e subjugação de uma classe menos favorecida por uma elite que queria modernizá-la, sete décadas depois o pensamento e os traçados feitos por Agache foram alterados, mas parte foi remodelada ou readequada com base em seu plano.

Assim, à medida que a cidade cresceu, existiu um maior afastamento das pessoas de menor renda, sendo expulsas para locais cada vez mais distantes. Contudo hoje, o que se observa, são áreas no centro da cidade e ao seu redor como locais de grande carência e socialmente instáveis, convivendo e contrastando com

bairros elitizados que estão próximos ao centro, sem, entretanto superar a diferença social e de renda que existe entre diferentes regiões da cidade.

Pode-se dizer que é com Agache que se iniciou a tradição da experiência curitibana em planejamento e o aceite por boa parte da população dos planos propostos, que partiram principalmente de seminários e palestras ministradas à segmentos da população (DUDEQUE, 2010), fazendo com que seminários, como o “Curitiba de Amanhã”, de 1966, abrissem caminho para a “população” se sentir parte dos processos de planejamento. Apesar das formas como os planos são ou foram expostos, com ou sem a participação popular, existe uma cultura geral em Curitiba de consenso e apoio aos projetos urbanos (GARCÍA, 1997). Esta imagem foi construída e “comercializada”, apontando para a chegada de Curitiba a uma possível “condição pós-moderna”, pois, se Agache representava um dos maiores arquitetos ligados ao movimento moderno e a uma escola de pensamento modernista, os anos de 1970 e a execução de novos planos, não mais globais, como propunha Agache, mas pontuais, caracterizam este novo momento estético e de pensamento sobre a cidade¹⁷.

Contudo, existe contradição no discurso oficial em pelo menos dois pontos: primeiramente, na questão de muitas vezes se negar ou mesmo se esquecer de um passado não muito distante, onde a moderna intervenção urbanística é posta em prática na cidade, negando assim a tradição colocada de se pensar a cidade, dando uma falsa impressão que Curitiba foi projetada no tempo e no espaço somente depois da chegada de Bento Munhoz da Rocha Netto ou Jaime Lerner ao poder e da criação do IPPUC.

Para Santos (1999), ao considerarmos o ponto de partida da investigação a cidade que se conhece hoje, devemos entender que Curitiba – “a metrópole de primeiro mundo” – talvez tenha deixado para trás outras “Curitibas”, “Cidades que desapareceram, e que, embora ocultas aos nossos olhos, estão ainda presentes nas lembranças de muitos de seus habitantes. São **idades invisíveis**, no sentido de que se supõe estarem esquecidas (...)”. (SANTOS, 1999, p. 13, grifos no original)

Um segundo ponto é a questão de o planejamento em nenhum dos dois momentos ser realmente voltado para a melhoria das condições de vida das classes

¹⁷ Estas intervenções pontuais são as denominadas “acupunturas urbanas”, como pode ser visto em LERNER, Jaime. *Acupuntura Urbana*. São Paulo, ed. Record, 2003, 140 p.

menos favorecidas. Tanto o plano proposto por Agache quanto o Serete e sua “continuidade” constituíram instrumentos de acumulação de mais-valia com a terra urbana e aprofundamento da segregação, tanto social como espacial.

A atual Curitiba, resultado da sobreposição das diferentes “curitibas” que existiram desde sua fundação, revela hoje pouca capacidade de renovação, cabendo aos novos pesquisadores e planejadores do espaço urbano identificar nos planos já realizados, novas formas de apropriação e racionalização do espaço, que não leve em conta somente o capital, mas a qualidade de vida e bem-estar da população.

REFERÊNCIAS

AGACHE, D. **La Remodelation d'une capitale. Aménagement, extension, embellissement**; Paris, Societé cooperative d'architectes, 1932, p. XVIII, v. 1

ABREU, Maurício de Almeida. O estudo geográfico da cidade no Brasil: Evolução e avaliação (Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro). In: CARLOS, Ana Fani A. (Org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, 1994, p. 199-322.

_____. Sobre a Memória das Cidades. LAGET. **Revista Território**. [on-line]. Rio de Janeiro, ano III, nº. 04, jan/jun. 1998. Disponível em http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/04_2_abreu.pdf acesso em 28 de junho de 2010

ANDRADE, Rivail Vanin de. **O processo de produção dos parques e bosques públicos de Curitiba**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia. UFPR, 2001.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo, Martins Fontes, 1998. Tradução de Pier Luigi Cabra. 280 p.

BARROS, Paulo Cezar de. FERREIRA, Fernando da Costa. A importância do estudo da geografia histórica para a compreensão do espaço urbano. **Revista Geo-paisagem** (on-line), ano 8, nº15, 2009.

BAUMAN, Zygmunt, **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro, Ed. Jorge Zahar, 2001

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo, Perspectiva, 2007, 4ª edição. Tradução de Sílvia Mazza, 728 p.

BERDOULAY, Vincent. Modernismo e espaço público: o plano Agache do Rio de Janeiro. LAGET - **Revista Território**. [on-line]. Rio de Janeiro, ano VII, nº. 11, 12 e 13, set./out., 2003. Disponível em http://www.laget.igeo.ufrj.br/territorio/pdf/N_11_12_13/modernismo.pdf Acesso em 08/08/2010.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo, Companhia das Letras, 2007, tradução Carlos Felipe Moisés e Ana Maria Ioriatti 463 p.

BLANCHARD, Raoul. **Grenoble, etude de géographie urbaine**. Paris, Colin, 162 p.

BOLETIM PMC. **Plano de Urbanização de Curitiba**. Curitiba, novembro/dezembro, ano II, n. 12, 1943. 136 p.

BRUANT, Catherine. Donat Alfred Agache: urbanismo uma sociologia aplicada. RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. PECHMAN, Robert (org.) **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. p. 167 a 202.

BRUNHES, Jean. **La Géographie Humaine**. 2. Ed. Paris, Alcan, 802 p.

CARSTENS, Frederico R.S.; GONÇALVES JUNIOR, Antonio José; SANT'ANNA, Aurélio; FLEITH, Rossano Lucio. **O que é Urbanismo**. Ed. Brasiliense, São Paulo, 1991.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Meio Ambiente e a Metrópole. . In: **Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro**. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.

_____. A Geografia Cultural e o Urbano. In: CORRÊA, Roberto; ROZENDHAL, Zeny. (org.) **Introdução à Geografia Cultural**. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

CUNHA FILHO, Valter Fernandes da. **Cidade e Sociedade: A gênese do urbanismo moderno em Curitiba (1889 – 1940)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História. UFPR, Curitiba, 1998.

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba**. Studio Nobel, São Paulo, 2010, 429 p.

FERRAZ, Hermes. **Filosofia Urbana**, Tomo III. São Paulo, Ed. João Scortecci, 1998. 251 p.

FERREIRA, Luciana. **A importância da relação entre a arte pública e a cidade: uma análise dos murais de Poty Lazzarotto**. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Linguagens). Programa de Pós-graduação em Comunicação e Linguagens Universidade Tuiuti do Paraná. Curitiba, 2004. 80 p.

GARCEZ, Luiz Armando. **Curitiba – Evolução Urbana**. Rio de Janeiro, Curitiba, 2006. 168 p.

GARCÍA, Fernanda Ester Sánchez. **Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing**. Curitiba, Ed. Palavra, 1997, 168 p.

_____. **Curitiba imagem e mito: reflexão acerca da construção social de uma imagem hegemônica**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), IPPUR/UFRJ. Rio de Janeiro, 1993. 188 p.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo, Ed. Da UNESP, 1991, tradução de Raul Fiker.

GNOATO, Luís Salvador Petrucci. **Introdução do ideário Modernista na Arquitetura de Curitiba.(1930-1965)**. São Paulo, 1997. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

GOHN, Maria da Glória. O papel dos movimentos sociais para o avanço teórico da questão urbana e regional. In: PAVIANI, A. (org.). **A questão epistemológica da pesquisa urbana e regional**. Brasília, EDUNB, 1993. p. 33 a 52

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Geografia e Modernidade**. 6ª ed., Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2007. 368 p.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. Ed. HUCITEC, São Paulo, 1980. 291 p.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. Ed. HUCITEC, São Paulo, 1996, 211 p.

IPPUC. **Planta da cidade de Curitiba em 1927**. Disponível em http://ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/anexos/1927_Planta%20de%20Curitiba%20CR484.jpg Acesso em 23/07/2010.

KHUN, Thomas. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2007.

LACAZE, Jean-Paul. **Os métodos do urbanismo**. Ed. Papirus, Campinas, 1993.

LAGO, Pedro Correa do. BANDEIRA, Julio. **Debret e o Brasil: obra completa – 1816 -1831**. Rio de Janeiro, Capivara, 2010, 748 p.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord.) **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP / FUPAM, 1999. 600 p.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.) **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP / FUPAM, 1999. 600 p.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. Trad. de Estela dos Santos Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 2ª Ed. 360 p.

MAUNIER, René. **L'Origine et La fonction économique des Villes**. Étude de morphologie sociale. Paris, Giard ET Brière, 325 p.

MONBEIG, Pierre. O Estudo Geográfico das Cidades. **Revista do Arquivo Municipal**(São Paulo), 7(73). [Transcrito em Boletim Geográfico, 1(7): 7-29], 1943.

MOREIRA, Fernando Diniz. **Urbanismo, modernidade e projeto nacional: reflexões sobre o Plano Agache**. Disponível em <http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Fernando%20Diniz%20Moreira.pdf> Acesso em 10/04/ 2010.

_____. **Shaping Cities, Building a Nation: Alfred Agache and the Dream of Modern Urbanism in Brazil (1920-1950)**. Tese (Doutorado em Arquitetura) , Philadelphia: University of Pennsylvania, 2004.

MOREIRA, Ruy. **Para onde vai o pensamento geográfico? Por uma epistemologia crítica**. São Paulo, Contexto, 2006. 191 p.

NAZARENO, Louise Ronconi de. **Redes Sociais e Coalizão de Governo em Curitiba (1985-2004)**. São Paulo, 2005. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo.

OBA, Leonardo Tossiaki. **Marcos urbanos e a construção da cidade: a identidade de Curitiba**. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

PAVIANI, Aldo. (coord). **A questão epistemológica da pesquisa urbana e regional**. Brasília, EDUNB, 1993. 79 p.

PEREIRA, Margareth da Silva. Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. PECHMAN, Robert (org.) **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. p. 363 a 376.

PIERSON, Donald. O estudo da cidade. In: **Boletim Geográfico**, 1(8): 51-55, 1943.

PINCHEMEL, Philippe. Geographers and the city: a contribution to the History of Urban Geography in France. In: PATTEN, John(org.) the expanding city: essays in honour of Profesor Jean Gottmann. Londres, Academic Press, p. 295-318.

PINHEIRO, Eloíza Petti. **As ideias estrangeiras criando cidades desejáveis na América do Sul: do academicismo ao modernismo**. Disponível em <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/geocritica2020/666.htm> acesso em 23 de janeiro de 2011.

REZENDE, Vera F. Evolução da produção urbanística na cidade do Rio de Janeiro, 1900-1950-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva (coord.) **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP / FUPAM, 1999. p. 39 a 70

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Metrópole e pesquisa: os desafios contemporâneos**. In: PAVIANI, A. (coord). A questão epistemológica da pesquisa urbana e regional. Brasília, EDUNB, 1993. p. 23 à 32

RIBEIRO, Luis Cesar de Queiroz. CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. PECHMAN, Robert (org.) **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. p. 53 a 80.

RIBEIRO, Luis Cesar Queiroz. Transferências, empréstimos e traduções na formação do urbanismo do Brasil. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz . PECHMAN, Robert (org.) **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. p. 15 a 22

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. PECHMAN, Robert (org.) **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. 454 p.

RONCAYOLO, Marcel. **La Ville et ses Territoires**. Paris: Ed. Gallimard, 1993. 285 p.

SANTOS, Antonio Cesar de Almeida. **Memórias e cidade; depoimentos e transformação urbana de Curitiba (1930-1990)**. Ed. Aos Quatro Ventos, Curitiba, 1999, 2ª Ed.

SANTOS, Milton. Materiais para o estudo da urbanização brasileira no período técnico-científico. In: PAVIANI, A. (coord). **A questão epistemológica da pesquisa urbana e regional**. Brasília, EDUNB, 1993. p. 9 a 21

SANTOS, Milton. **Por Uma Geografia Nova, da crítica da Geografia à uma Geografia Crítica**. Edusp, São Paulo, 2006. 288 p.

SILVA, Lúgia Maria Tavares da. Trajetórias pela Geografia Histórica. In: BEZERRA, Amélia Cristina Alves et al (org.) **Itinerários Geográficos**. Niterói: Eduff, 2007. p. 71 a 84.

SILVA, Lúcia. A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. PECHMAN, Robert (org.) **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. p. 397 a 410.

SILVA, Maclôvia Corrêa da. **O Plano de urbanização de Curitiba – 1943 a 1963 – e a valorização imobiliária**. FAU/USP, 2000. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

STUCKENBRUCK, Denise Cabral. **O Rio de Janeiro em questão: o plano Agache e o ideário reformista dos anos 20**. Rio de Janeiro: FASE – IPPUR/UFRJ, 1996. 136 p.

SZMRECSÁNYI, M. I. Prefácio. In: HOWARD, E. **Cidades-jardins do amanhã**. Ed. HUCITEC, São Paulo, 1996, 211 p.

TUCOULET, Carole. **La ville et l'écologie. Le devenir de la pensée urbanistique du début du XXe siècle, à partir de l'exemple de Curitiba**. Tese (Doutorado) – Université du Pau, Pau (FR), 2000.

VASCONCELOS, P. A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. Ilhéus, Editus, 1999. 596 p.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEAK, Csaba. SCHIFFER, Sueli Ramos, (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo, EDUSP, 2004, 1ª Ed. p. 169 a 244

VLACH, Vania R. Farias. **A propósito do ensino da Geografia: em questão o Nacionalismo Patriótico**. São Paulo, FFLCH/USP, dissertação(mestrado), 206 p.

ANEXOS

Anexo 1:

Notas da imprensa sobre a contratação de Alfred Agache para a confecção do plano de Curitiba

...o Prefeito Rosaldo de Melo Leitão foi, a nosso ver, o prefeito que deu, que apertou o botãozinho do **start** do desenvolvimento urbanístico da cidade... Naquela ocasião estava sendo feito o plano urbanístico de Goiânia pela firma Coimbra Bueno Ltda... As notícias que se tinham era de que o plano de Coimbra Bueno Ltda, para Goiânia era um dos mais atualizados do mundo. Eis que como mentor, como orientador e como executor havia dentro baldeação deles ou assessoramento do urbanista Agache. Ele trabalhava diretamente para a Coimbra Bueno. (DE MARI, Mário. Entrevista concedida a Maclôvia Corrêa da Silva. Curitiba, 22 de julho de 1997) (SILVA, 2000, p. 36)

Chegou ontem à Curitiba a convite do Prefeito Rosaldo Leitão o grupo urbanístico Agache. Curitiba amanheceu hoje radiante de alegria. O Prefeito Rosaldo Leitão reparou, desde logo, a realidade mais positiva do Município: Não temos dinheiro e temos muitos compromissos permanentes. Não é possível gastar dinheiro para se enfeitar, jogando-o fora, na maior parte dos casos, sem plano, sem programa, ao gosto de urbanistas amadores. (...) Constroem-se arranha-céus ao lado de monumentos, sem proporção. Calçam-se ruas. Nada de lógico sobre os rios, as avenidas de cintura, os centro de indústria, os bairros de moradia, as ligações com a estrada de ferro. O problema tem consistido em iniciar o alargamento de ruas, traçar outras que aí estão traçadas, não se sabe por quem. Dizem que foi um alemão que andou por aqui, e só. É preciso definir e enunciar as questões com precisão. Não faremos mais absurdos gastos inúteis, mas executaremos planos de conjunto, pois como diz Prestes Maia, “qualquer projeto de rua envolve, explícita ou implicitamente uma concepção sobre a cidade, sua estrutura, seu desenvolvimento. Vai terminar a época de urbanismo periódico para entrarmos num período de urbanismo permanente. (LACERDA, Flávio. Curitiba de Parabéns. Diário da Tarde, 03/10/1940, p. 1) (SILVA, 2000, p. 37)

... consultor professor Agache, de renome mundial, e a quem o nosso país deve bons planos de reforma e expansão de algumas cidades, notadamente a capital da República, para encarregar a mesma firma da elaboração do plano de Curitiba, do nosso plano. Embora o plano tenha que ser realizado em prazo dilatado, levando decênios, sua elaboração deve ser feita no máximo em dois anos, a fim de evitar-se a perturbação de ordem natural dos trabalhos em uma cidade como a nossa que apresenta, no momento, um grande índice de progresso e que em todos os setores surgem construções e outros tantos trabalhos que dificultarão ou mesmo impossibilitarão a resolução de certos problemas intimamente ligados ao saneamento, transporte e embelezamento da cidade. Nestas condições, julga esta Diretoria oportuno mais uma vez felicitar V. Excia. pela iniciativa tomada de dar à Curitiba o melhor que se lhe poderia oferecer: “O PLANO DA CIDADE”, bússola que orientará todas as administrações futuras na resolução de problemas...(PMC – Relatório referente ao ano de 1940 apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Prefeito Municipal pelo Diretor da diretoria de

Edificações, Cadastro e Patrimônio. Curitiba, 31 de março de 1941, p. 13) (SILVA, 2000, p. 38)

Agache anotarà o que nos falta, para nos dar; o que nos sobra, para tirar...A cidade não é malha de ruas. É ambiente de vida, e por isso não pode deformar a vida. Precisa técnica, higiene, alegria e arte(Diário da Tarde, 03/10/1940, p. 1) (SILVA, 2000, p. 39 e 40)

Os assuntos relativos à urbanização de Curitiba se acham sob as vistas de Agache, o ilustrado técnico de reputação mundial... O primeiro tópico de nossos comentários de hoje é a questão das entradas ou, como se diria antigamente, das portas de Curitiba. Temos nada menos que quatro entradas: a da Ribeira, por onde chegam os turistas de São Paulo, Rio de Janeiro e todo centro norte do Brasil, a de Ponta Grossa, por onde se carregam os viajantes de todo o interior do Paraná... e das internacionais Panamericana e Argentina e países vizinhos, a do Cerne que liga o norte e também São Paulo, a de Joinville que penetra até o Rio Grande do Sul... a de Rio Negro que deve se dirigir a Lages. Essas entradas devem merecer imediatamente atenção quanto as suas condições técnicas em relação à largura, leito estética, etc. (Diário da Tarde, 14/10/1941, p. 1) (SILVA, 2000, p. 40)

Anexo 2:

Perguntas enviadas ao arquiteto Jorge Wilhelm em 5 de julho de 2010.

- Do Plano Agache, algo permaneceu no novo plano e pode ser visto na cidade até hoje?
- Qual a dimensão do Plano Serete enquanto novo plano para a cidade e como continuidade, ou não, do planejamento anterior?
- Considera o Plano Agache um exemplo de plano diretor, nos moldes do Serete (ou seja, o Plano Agache seria o primeiro grande plano da história da cidade), ou o considera simplesmente um documento com diretrizes, tal como um código de posturas? Por que?
- Houve releitura ou reflexões sobre o Plano Agache quando foi feito o Plano Serete? Se sim, em que consistiram essas reflexões? Se não, quais os motivos que levaram a se partir de outros dados ou fontes?
- A construção de partes do plano proposto por Agache, tais como grandes avenidas e centros funcionais, contribuíram ou não para a implementação e sucesso do plano Serete?
- Algumas diretrizes do plano Agache não foram colocadas em prática, relegando muitas vezes este plano a um papel secundário na história do planejamento urbano de Curitiba. Da mesma forma, algumas diretrizes do plano

Serete também não foram postas em prática, contudo, criou-se a idéia de que foi a implantação deste plano e sua continuidade que garantiram o aparente sucesso do planejamento da cidade. Apesar do tamanho populacional da cidade, na sua opinião, quais foram os motivos que levaram ao abandono do primeiro e ao sucesso do segundo plano?

- Esta é uma questão aberta, para que possa dar sua opinião geral sobre os Planos Agache e Serete ou outra informação que considere importante.