



**Ministério da Educação  
Universidade Federal do Paraná  
Setor de Tecnologia  
Curso de Arquitetura e Urbanismo**



DANIELLA PADILHA BUZATTO

**REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL EM  
ÁREA CENTRAL: A REGIÃO NO ENTORNO DA  
RUA PROFESSOR FERNANDO MOREIRA –  
CURITIBA**

CURITIBA

2017

DANIELLA PADILHA BUZATTO

**REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL EM  
ÁREA CENTRAL: A REGIÃO NO ENTORNO DA  
RUA PROFESSOR FERNANDO MOREIRA –  
CURITIBA**

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA059) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

**ORIENTADOR(A):**

Prof<sup>a</sup>. Dra. Madianita Nunes Silva

CURITIBA

2017

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

*Orientador(a):*

---

*Examinador(a):*

---

*Examinador(a):*

---

*Monografia defendida e aprovada em:*

*Curitiba, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_.*

## **Dedicação**

*Dedico esta monografia aos meus pais, a Deus e aos meus amigos, pela compreensão, total apoio e incentivo durante todo o período da graduação.*

## **Agradecimentos**

*Agradeço primeiramente à minha orientadora Madianita Nunes da Silva, pela total dedicação e empenho ao me auxiliar sempre que necessário, incluindo todas as revisões e críticas indispensáveis.*

*Agradeço também às professoras Gislene Pereira e Elizabeth Amorim, por disponibilizarem informações de seus trabalhos científicos e ao professor Antônio Castelnou, pelo auxílio na normatização do trabalho.*

## RESUMO

O presente trabalho dedica-se a estudar a região da Rua Professor Fernando Moreira, situada no entorno da área central do Município de Curitiba. O objetivo geral da monografia é compreender as características das transformações socioespaciais existentes, identificar os principais agentes sociais causadores desta reestruturação e os impactos derivados desse processo. Esta pesquisa subsidiará a elaboração de um futuro projeto de requalificação da região estudada e está dividida em cinco etapas. Na primeira parte o trabalho é apresentado, justificando-se o tema escolhido, explicitando os objetivos perseguidos e a metodologia utilizada. Em seguida são estudadas a formação e as transformações presentes nas áreas centrais das cidades contemporâneas, relacionando-as às observadas na região estudada. Nesta etapa procurou-se relacionar também estes processos à presença de rios e a forma como os mesmos têm sido tratados pelo planejamento urbano nas cidades brasileiras. Na terceira etapa foram analisados projetos de intervenção em áreas centrais no Brasil e no mundo, para o entendimento das diferentes metodologias de enfrentamento das problemáticas identificadas e estudadas no capítulo anterior. O trabalho apresenta ainda uma análise da realidade da área que se pretende intervir, levantando as condicionantes e potencialidades para apreensão do cenário atual existente. Por fim são apresentadas diretrizes de projeto que nortearão a futura proposta de requalificação urbana na região.

**Palavras-chave:** Área Central; Reestruturação Socioespacial; Requalificação Urbana; Rua Professor Fernando Moreira; Curitiba.

## **ABSTRACT**

This work is dedicated to studying the region of the street Professor Fernando Moreira, located near to the central area of Curitiba. The general objective of the work is to understand the characteristics of the existing socio-spatial changes, identifying the main social agents that are causing this restructuring and the impacts derived from this process. The research will support the elaboration of a requalification plan for the studied region and is divided in five stages. In the first part, the work is presented, justifying the chosen theme, explain objectives intended and methodology used. Secondly, it is studied formation and transformations present in the central areas of contemporary cities, relating them to those observed in the studied area. At this moment, also is related this processes to the presence of rivers and the way they have been treated by urban planning in Brazilian cities. In the third stage, intervention projects were analyzed, in central areas in Brazil and, also, around the world, to understand the different methodologies of dealing with the problems identified and studied in the previous chapter. The paper also presents an analysis of the reality of this area in Curitiba which needs an intervention, lifting information about it's constraints and potentialities for apprehension of the current scenario. Finally, project guidelines are presented, to guide the future proposal of urban requalification in the region.

**Palavras-chave:** Central Area; Socio-spatial Restructuring; Urban Requalification, Professor Fernando Moreira; Curitiba.

# SUMÁRIO

RESUMO .....	6
<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2 REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL EM ÁREAS CENTRAIS .....</b>	<b>11</b>
2.1 GÊNESE E TRANSFORMAÇÕES DAS ÁREAS CENTRAIS.....	12
2.2 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NAS ÁREAS CENTRAIS .....	19
2.2.1 Definição do Preço da Terra .....	19
2.2.2 Vetor de Valorização Imobiliária.....	21
2.3 TIPOLOGIAS, USOS E APROPRIAÇÕES DOS ESPAÇOS PÚBLICOS .....	25
2.4 PRESENÇA DO RIO EM ÁREA CENTRAL.....	29
<b>3 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE.....</b>	<b>36</b>
3.1 A REGIÃO DO RIO BIGORRILHO NA HISTÓRIA DA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE	37
3.2 A REGIÃO DO RIO BIGORRILHO HOJE .....	44
3.2.1 Uso e Ocupação do Solo .....	47
3.2.1.1 Espaços Privados.....	47
3.2.1.2 Espaços Públicos .....	53
3.2.2 O Rio Bigorriho .....	57
<b>4 ESTUDOS DE CASOS CORRELATOS .....</b>	<b>59</b>
4.1 COMPLEXO “ESTAÇÃO DAS DOCAS” E COMPLEXO DO “VER-O-PESO”, EM BELÉM DO PARÁ	59
4.1.1 Complexo “Estação das Docas” .....	62
4.1.2 Complexo do “Ver-o-Peso” .....	67
4.1.3 Considerações acerca das Intervenções .....	76
4.2 CORREDOR CULTURAL DE SÃO PAULO .....	77
4.2.1 Considerações acerca das Intervenções .....	87
4.3 REQUALIFICAÇÃO DO EIXO CENTRAL DE LISBOA.....	88
4.3.1 Considerações acerca das Intervenções Realizadas no Eixo Central de Lisboa.....	96
4.4 CONCLUSÃO.....	97
<b>5 DIRETRIZES GERAIS DO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA .....</b>	<b>99</b>
5.1 OBJETIVOS E PREMISSAS DO PROJETO .....	102
5.2 ESTRATÉGIAS PARA INTERVENÇÃO .....	103
5.2.1 Estratégias para a Devolução do Espaço Público ao Pedestre.....	103
5.2.2 Estratégias para a Recuperação da Vitalidade Urbana .....	104
5.2.3 Estratégias para a Revalorização do Rio Bigorriho.....	105
5.2.4 Estratégias para Regulação da Atividade Imobiliária.....	105
5.3 ETAPAS DE PROJETO .....	106
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>108</b>
<b>FONTES DE ILUSTRAÇÕES .....</b>	<b>112</b>

# 1 INTRODUÇÃO

A região do centro de uma cidade tem um papel essencial para a identidade e a referência dos cidadãos, e constitui o lugar onde se encontram estratificações da sua história. (VARGAS; CASTILHO, 2006). Os centros são considerados o local de maior dinâmica da vida urbana, concentrando intenso fluxo de pessoas, veículos, mercadorias e o setor terciário como um todo. Porém, ao longo da história - e no caso brasileiro, particularmente a partir de meados do século XX - com a expansão populacional das grandes cidades, as mudanças culturais, a dinâmica do mercado imobiliário e o avanço da tecnologia, os centros foram aos poucos sendo esvaziados, tanto para o uso comercial e de serviços, mas principalmente para o uso residencial de uma população de renda média e alta. A partir desse processo, setores do centro e principalmente os arredores próximos a ele, vem sofrendo processo de reestruturação espacial e alguns locais, como a região estudada no presente trabalho, passam a constituir zonas de transição entre centros adensados que concentram todo tipo de serviço e comércio e regiões residenciais ou especializadas. Tais transformações produzem também um esvaziamento de áreas urbanizadas, que podem ser considerados um desperdício urbano, dada a importância social e cultural da região, sua localização e a infraestrutura nela existente.

Considerando o processo descrito, o presente trabalho dedica-se a estudar a região da Rua Fernando Moreira, situada no entorno da área central do Município de Curitiba (figura 1.1). O objetivo geral da Monografia é compreender as características das transformações socioespaciais existentes, identificar os principais agentes sociais envolvidos no processo de reestruturação e os impactos deles derivados, com vistas a subsidiar um futuro projeto de intervenção urbana.

Para tanto, primeiramente procurou-se entender a relação existente entre a região de estudo e sua situação na estrutura da cidade, bem como as características do processo espacial em questão. Em um segundo momento, identificou-se os espaços públicos existentes, os usos e apropriações dadas pela população, e as relações estabelecidas com o Rio Bigorriho ao longo do processo de produção do espaço urbano. Procurou-se também compreender como tem ocorrido o processo

de valorização imobiliária da região, considerando sua localização entre o bairro Centro e outros dois bairros valorizados da cidade, Bigorrihlo e Mercês.

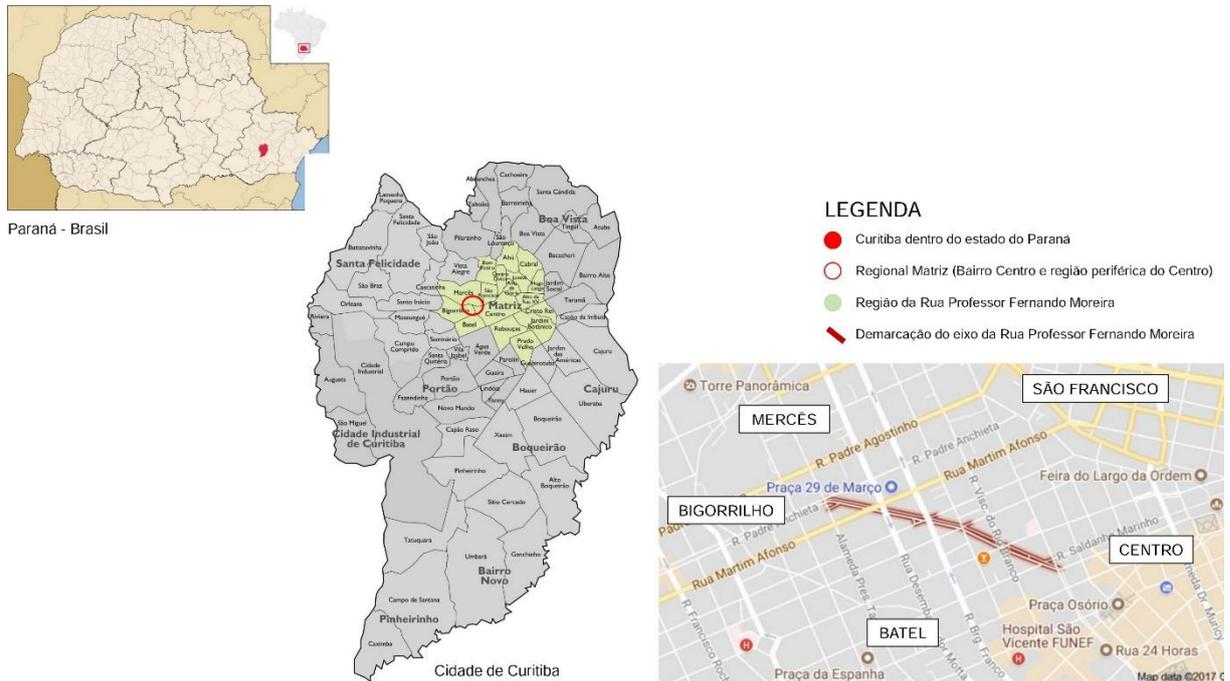


Figura 1.1: Contextualização da região de estudo.

FONTE: A autora, 2017

A região da Rua Professor Fernando Moreira constitui um patrimônio urbano, histórico e socialmente construído, que hoje tem o uso e apropriação prejudicados pelos espaços de passagem materializados nas vias. É possível observar a existência de espaços residuais, que não tem criado um “cotidiano público”, conceito que se refere a *“processos interativos, representativos e simbólicos relacionados à experiência vivida, que constroem sociabilidades de rua, enquanto espaço de uma vida pública”* (LEITE, R. 2007. p. 19). Concordando com Leite, a área da rua não pode ser simplesmente um espaço desocupado e sem funcionalidade, mas uma área social, cujo significado se constrói por ações cotidianas das pessoas que o utilizam, e que o diferenciam de outros espaços.

A falta de atratividade tem causado uma degradação da região, com perda de suas funções originais e a ruína de suas estruturas físicas, prejudicando o sentimento de pertencimento por parte da população e conseqüentemente, aumentando os índices de criminalidade, conforme identificou-se na pesquisa. A área tem sofrido também um esvaziamento, perdendo sua essência de área central e, apesar de possuir toda a infraestrutura necessária para ocupação - como sistema

viário consolidado, saneamento, energia, transporte coletivo e equipamento cultural - tem se tornado cada vez mais um espaço para passagem de veículos. A importância da intervenção pretendida, portanto, não é somente cultural, mas também econômica, na medida em que, possuindo infraestrutura consolidada, a região possui um capital imobilizado, sujeito à valorização e desvalorização derivados dos processos presentes na produção da cidade capitalista. (FARRET, 2006)

Assim, diante da demanda das grandes cidades por espaços públicos de qualidade e por habitação em área central, o esvaziamento observado na região traz impactos para toda a dinâmica urbana, justificando o futuro projeto de requalificação que se pretende propor.

Conforme destacam Vargas e Castilho (2006, p. 3), *“Intervir nos centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção.”*. É este, portanto, o objetivo deste trabalho: conhecer a realidade, entender o processo socioespacial que nela se apresenta, suas variáveis, as potencialidades e fragilidades presentes, para nortear a futura intervenção urbanística.

O trabalho foi dividido em quatro capítulos, além da presente introdução. No segundo, foram organizados os referenciais teóricos a partir de pesquisa em fontes bibliográficas e web bibliográficas, subsidiando o entendimento do processo socioespacial observado nos centros urbanos das grandes cidades, e mais especificamente na de Curitiba. No terceiro capítulo, foram estudados casos correlatos em três cidades que apresentavam situações similares à analisada neste trabalho, e que foram objeto de intervenções urbanas. O objetivo dos estudos de caso correlatos foi apreender diferentes maneiras adotadas para lidar com processos socioespaciais similares aos do caso estudado em Curitiba. No quarto capítulo foi feita a análise da realidade da região no entorno da Rua Professor Fernando Moreira. Iniciou-se com o estudo da evolução histórica da cidade buscando relacioná-la à formação da área estudada, e em seguida dedicou-se a entender o contexto atual e as condicionantes que tem levado à consolidação do processo espacial em questão. O trabalho culmina com a proposição de diretrizes projetuais para uma futura proposta de intervenção urbana, que procurou considerar todos os conteúdos desenvolvidos ao longo da pesquisa.

## 2 REESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL EM ÁREAS CENTRAIS

A produção da cidade é marcada, ao longo da história, por processos socioespaciais responsáveis pelas formas espaciais, dentre elas a formação das áreas centrais. Na cidade capitalista estes processos se dão, entre diversas razões, principalmente pelas necessidades de acúmulo de capital e da reprodução social. Os processos socioespaciais são, portanto, responsáveis imediatos pela organização espacial completamente mutável da cidade.

De acordo com Corrêa (1989), entre os processos e as formas espaciais por eles geradas existe um elemento mediatizador, que viabiliza essas permanentes transformações, constituído por um conjunto de forças que atuam sobre a cidade no decorrer do tempo, colocado em ação por agentes sociais modeladores do espaço, que organizam localizações e realocações de atividades e população na cidade. A partir dessa interpretação, os processos espaciais são de natureza social, ou seja, são cunhados pela sociedade como um todo, e representam a conexão entre a ação humana, o tempo, o espaço e a mudança.

De acordo com o mesmo autor, pode-se identificar seis processos espaciais e suas respectivas formas urbanas: a centralização e a área central; a descentralização e os núcleos secundários; a coesão e as áreas especializadas; a segregação e as áreas sociais; a dinâmica espacial da segregação; e a inércia e as áreas cristalizadas. Corrêa (1989) destaca que todos estes processos podem estar ocorrendo simultaneamente, não sendo excludentes entre si, do contrário, muitas vezes, complementares. Para este trabalho, interessa em especial o processo espacial de centralização e a formação da área central dele decorrente, aplicado ao Município de Curitiba e, mais especificamente à área de estudo em questão. Além deste, interessa-nos também, de modo complementar, a dinâmica espacial da segregação, própria da produção da cidade capitalista, que auxiliará a entender o dinamismo de uma área que ora é habitada por um determinado grupo social ora por outro grupo, com status sociais diferentes, presentes nos processos de renovação urbana.

## 2.1 GÊNESE E TRANSFORMAÇÕES DAS ÁREAS CENTRAIS

Primeiramente, é de extrema importância entender como se deu a gênese da área central na cidade capitalista, marcada pelas ligações de fluxos, pessoas, capital e mercadorias. Com a Revolução Industrial estes fluxos foram intensificados pelo transporte entre os núcleos urbanos, potencializado pelas ferrovias, que se tornaram o mais importante meio de transporte inter-regional, com seus nós principais de conexão instalados nos terminais ferroviários nas cidades. Próximo a esses terminais vão se localizar um grande número de atividades, tais como, o comércio atacadista, depósitos, escritórios e a indústria, pois a localização determinava uma redução dos custos. Esta concentração de atividades gera ainda um enorme mercado de trabalho na região por ele polarizada, fazendo com que esta área se torne, além de foco de transporte inter-regional, foco de transporte intra-urbano, torna-a extremamente acessível (CORRÊA, 1989).

Esta acessibilidade potencializa também a instalação de lojas de departamento, que distribuem produtos industriais para o crescimento do mercado consumidor, predominantemente formado por assalariados e comércios varejistas. Assim, segundo Ascher (2001), é neste meio geográfico da cidade que se concentrarão as atividades que necessitam de maior acessibilidade. Ao longo do tempo histórico o número de atividades que necessitavam desta acessibilidade aumentou, acarretando no adensamento e na multifuncionalidade dos centros das cidades.

A formação desta tipologia de Área Central coincide, então, com o emergir do capitalismo em sua fase industrial. A partir de sua formação pode-se compreender que o acesso às fontes de matérias prima ao longo do território da cidade é desigual, privilegiando as regiões com grande acessibilidade. Por tal qualidade as áreas centrais começam a possuir os maiores preços da terra e dos imóveis, devido às suas vantagens locacionais, selecionando assim quem permanece nesta área, em geral o comércio que consegue transformar os altos custos imobiliários em altos lucros. Então, segundo Corrêa (1989, p.40), *“a área central é, em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado para intervir.”*

Além disso, observando a história de formação da cidade capitalista, a área central acabou por se configurar em duas partes: o núcleo central principal e a zona periférica ao centro (figura 2.1), sendo esta última diretamente ligada à área de estudo desta monografia. O núcleo central, entre diversos aspectos, se configura pelas seguintes características: uso intensivo do solo com concentração de atividades econômicas diversas e elevado preço de terra; ampla escala vertical facilmente distinguível; limitado crescimento horizontal, sendo sua extensão facilmente percorrida a pé; concentração diurna de pessoas, durante horas de trabalho, com esvaziamento de população no período da noite; ponto de convergência do tráfego urbano e das decisões, pois concentra as principais empresas que atuam na cidade e os edifícios administrativos.

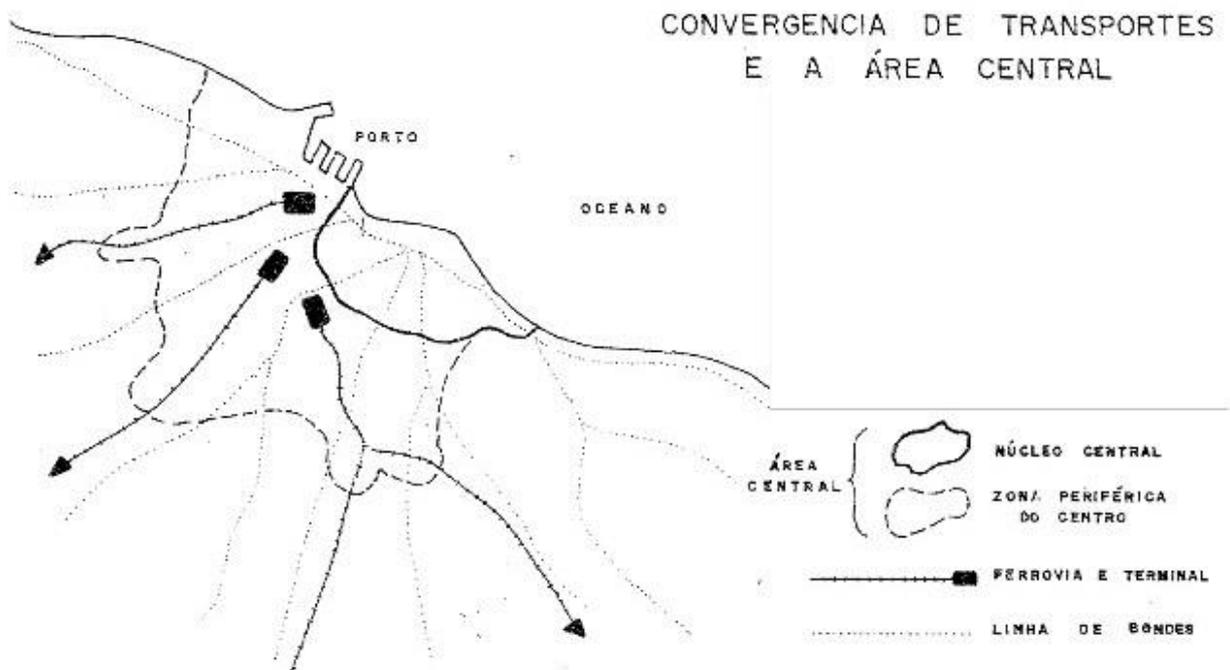


Figura 2.1: Exemplo de Núcleo Central e Zona Periférica do Centro, 2005.

FONTE: CORREA, 1989.

De acordo com Corrêa (1989) a partir da segunda metade do século XX a zona periférica do centro é caracterizada por um uso semi-intensivo do solo, locais onde se instalam indústrias leves, comércio atacadista, marcas também por imóveis desocupados, alguns deles transformados em estacionamentos. A escala horizontal dessa área é ampla e o gabarito dos prédios normalmente baixo, consumindo maior extensão de solo em comparação com a área central. Nesta

época era também área residencial de baixo status social, com residências populares e de baixa classe média, muitas delas deterioradas, e local onde são implantados serviços para atender esta população. Posteriormente esta área transforma-se em foco de políticas de renovação urbana, que concomitantemente acabam por substituir a população mais pobre por classes de maior renda. Em Curitiba atualmente a área de concentração da população de baixa renda, devido às políticas de intervenção urbana e ao aumento da extensão da cidade derivada da periferização, está mais distante Centro, mas no passado o entorno da área central era o lugar de residência da população trabalhadora, como é possível visualizar na figura 2.2 pela tipologia das residências ao fundo. Por fim, as áreas periféricas ao centro são também foco de transporte inter-regional, comportando terminais ferroviários e rodoferroviários (figura 2.3 e 2.4), e numerosos depósitos, garagens e hotéis baratos.



Figura 2.2: Foto do Hospital Evangélico e parte do Bairro Bigorrião ao fundo em 1959.

FONTE: Curitiba Antiga, s.d.



Figura 2.3: A rua da Liberdade vista da estação da estrada de ferro em 1890. À esquerda hoje fica a Praça Eufrásio Correia e o Palácio Rio Branco.

FONTE: Casa da Memória, s.d.



Figura 2.4: Vista da Praça Eufrásio Correia em 1915. À direita a estação ferroviária.

FONTE: Casa da Memória, s.d.

A partir da segunda metade do século XX as cidades passaram a sofrer com um processo de descentralização, quando atividades que antes se localizavam na área central se deslocaram para mais longe, fora até mesmo da zona periférica do centro. Tal processo, dentre outros impactos, acabou gerando um aumento de terrenos e imóveis vagos neste último setor. As principais causas do processo de descentralização são o aumento constante do preço da terra<sup>1</sup>, juntamente com impostos e aluguéis, o congestionamento e alto custo do sistema de transporte, a

<sup>1</sup> O tema de valorização imobiliária em áreas centrais será tratado com mais propriedade no tópico 2.2

dificuldade de obter espaço para expansão da empresa e a perda de amenidades. A descentralização possibilita a manutenção de uma taxa de lucro que se tornou impossível na região central, devido ao custo de terreno e a nova proximidade com a força de trabalho, que também se deslocou para fora da região central devido à pressão da valorização imobiliária. Essa descentralização foi possibilitada pelo desenvolvimento de meios de transporte mais flexíveis, não presos a trilhos, e diretamente ligados à essa dinâmica aos interesses dos proprietários fundiários e promotores imobiliários, e aos empresários do setor de transporte. (CORRÊA, 1989)

Segundo Ascher (2001) estas transformações dos sistemas urbanos estão diretamente ligadas às mudanças nos modos de vida das pessoas e, portanto, torna-se importante considerar os diferentes grupos sociais envolvidos. Primeiro, existem os de maior poder aquisitivo que podem escolher onde morar, e normalmente optam hoje pelas áreas pericentrais, que garantem fácil acesso ao emprego e aos equipamentos, situação observada nos bairros do entorno à Rua Professor Fernando Moreira. Além dessa localização, no caso de Curitiba, esta classe mais abastada ocupa também os eixos que cortam as melhores áreas da cidade, bem localizadas e marcadas pela presença de amenidades e /ou infraestrutura e equipamentos urbanos, tais como nos bairros Cabral, Ahú, Juvevê no sentido nordeste da cidade, ou Campo Comprido, à oeste, dentre outros (figura 2.5).



Figura 2.5: Localização de eixos de concentração de amenidades e infraestrutura próximos à região de estudo

FONTE: Encontra Paraná, s.d. Editado pela autora.

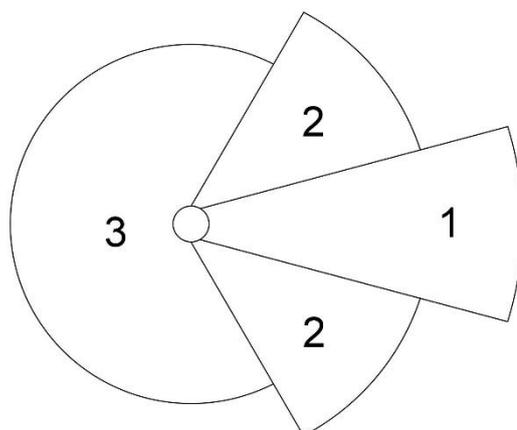
Outro processo importante para o estudo é a dinâmica da segregação socioespacial. Esta se refere, segundo Corrêa (1989), à mutabilidade da segregação, ela envolve o espaço e o tempo, faz e desfaz um padrão espacial, seja de maneira rápida ou lentamente. Em 1844 Engels exemplificou este caso com a cidade inglesa, descrevendo que bairros entorno do centro tradicional, ao que chamamos neste trabalho de região periférica do centro, quando se expandem são abandonados pelas elites e passam a ser ocupados por uma parcela de classe baixa, imigrantes pobres no caso da cidade inglesa, que residem ali para trabalhar nas atividades centralizadas. A partir de então, ocorre a deterioração progressiva dos casarões desta região, que se transformam em cortiços com alta densidade.

“Em resumo, a segregação tem um dinamismo onde uma determinada área social é habitada durante um período de tempo por um grupo social e, a partir de um dado momento, por outro grupo de status inferior ou, em alguns casos, superior, através do processo de renovação urbana.” (CORRÊA, 1989, p. 70).

A dinâmica de segregação gera uma área em obsolescência em torno do núcleo central, conforme dinâmica que será aprofundada no tópico 2.2.

Ainda com base em Corrêa (1989), pode-se considerar que o padrão de estruturação da cidade de Curitiba aproxima-se do segundo modelo de segregação espacial proposto por Hoyt em 1939 (figura 2.6). Neste modelo os grupos sociais de renda mais baixa se afastam cada vez mais das zonas centrais em busca de moradia mais barata, mas que ao mesmo tempo sejam convenientes no sentido de haver acessibilidade suficiente para suas áreas de trabalho. A partir desse processo a cidade vai experimentando uma mobilidade crescente e observando-se também a formação de novas centralidades. Os grupos ainda mais desfavorecidos são relegados a áreas periféricas e encravadas em partes da cidade sem qualidade urbana, com maior precariedade, como as favelas e os cortiços, sem infraestrutura necessária para a devida habitabilidade. Um modelo que se aproximou ainda mais do padrão experimentado por diversas cidades latino-americanas, incluindo Curitiba, foi o de Mertins e Bahr, de 1983 (figura 2.7), que sobrepõe os modelos de Kohl, Burgess e Hoyt, e afirma que estes padrões são possibilidades teóricas e nestas cidades elas claramente coexistem.

ESQUEMA SIMPLIFICADO DE HOYT - 1939



## LEGENDA

## STATUS SOCIAL

1 - alto

2 - médio

3 - baixo

Figura 2.6: Esquema simplificado de segregação espacial urbana formulado por Hoyt em 1939.

FONTE: A autora, 2017

## ESQUEMA DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA CIDADE LATINO AMERICANA (adaptado de Mertins e Bahr, 1983)

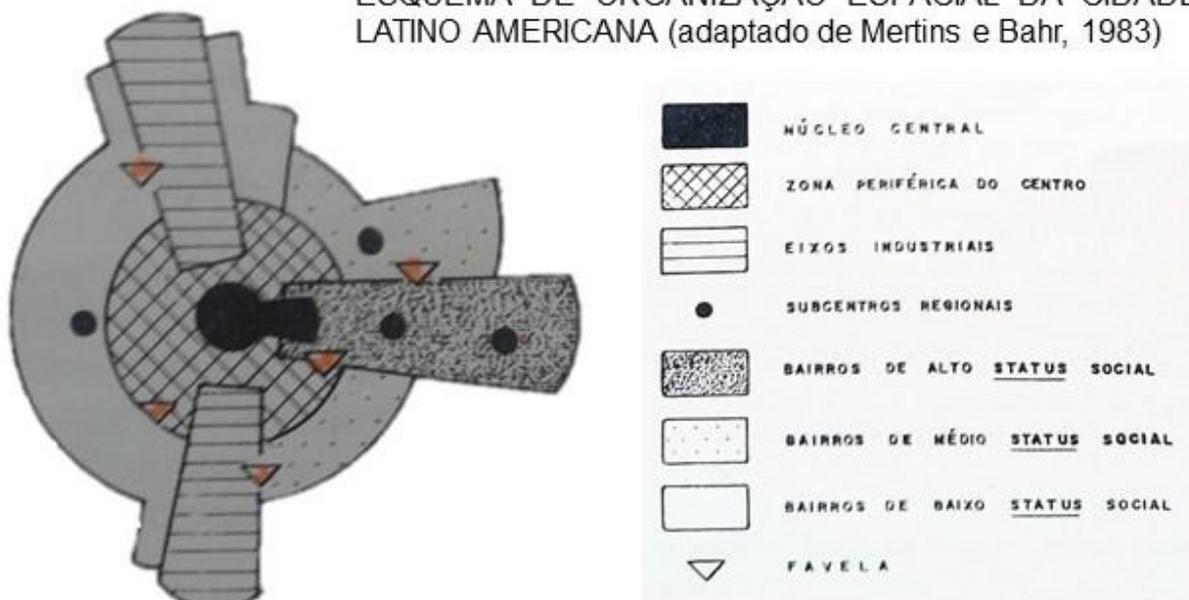


Figura 2.7: Esquema de organização espacial urbana da cidade latino-americana, adaptado de Mertins e Bahr, 1983.

FONTE: CORRÊA, 1989. Editado pela autora.

Outro fenômeno que tem sido causador do abandono do centro pelos residentes é destacado por Meyer (2001). Para o autor os espaços centrais têm sido erodidos pela permanente e intensa adaptação do centro às exigências da circulação viária, situação claramente visível na área de estudo, como será demonstrado no Capítulo de Análise da Realidade.

## 2.2 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA NAS ÁREAS CENTRAIS

A dinâmica espacial de segregação que ocorreu intensamente desde o século passado, gerou uma região conhecida como “zona de transição”, que vem a ser uma área de obsolescência em torno do núcleo central, também denominada zona periférica do centro. Segundo Corrêa (1989), o termo “zona de transição” não é mais justificável como era no início do processo. Esta expressão era baseada na expectativa dos proprietários dessas terras, de que a região sofreria com o impacto da expansão do núcleo central ao longo do tempo e, conseqüentemente, ocorreria a valorização de seu preço. Enquanto este fenômeno não acontecia, os imóveis e terrenos vazios eram alugados para usos diversos gerando a deterioração das edificações.

A expansão do núcleo central esperada pelos proprietários não aconteceu da maneira como se ansiava, e a consolidação do processo de descentralização fez com que muitas das atividades, ao invés de expandirem diretamente para o entorno do centro, se transladassem para áreas mais distantes. A demanda por espaços nesta zona de transição sofreu uma redução, e a área acabou por cristalizar-se. Devido à deterioração física em que se encontrava, acabou criando uma imagem de pobreza, abandono e crime, local de residência de uma população de baixo status social.

Parte desse processo pode ser reconhecida na região do entorno da Rua Professor Fernando Moreira atualmente, observando-se imóveis e terrenos vazios e deteriorados e, quando utilizados, são usos diversos dados pela espera de valorização do preço da terra pelos proprietários e promotores imobiliários, considerando o contexto territorial que os envolve.

### 2.2.1 Definição do Preço da Terra

A terra urbana é um bem socialmente produzido. Como expressa Villaça (1998), jamais podemos considerar a terra urbana como um dom gratuito da natureza, equiparando-a ao ar ou às águas, para dizer que não existe modo de controlar a sua oferta. Sua base, seu apoio físico, pode ser material, mas não se pode reduzir um produto à sua matéria prima.

O autor se utiliza de uma citação de Lefebvre (s.d. citado por VILLAÇA, 1998), que afirma que a mobilização do espaço, para existir, começa pelo solo e se estende ao espaço, subsolo e volumes acima do solo. Todo este espaço deve, para haver mobilização, receber um valor de troca. A troca, por si só, implica em uma intercambialidade, o que faz do bem, automaticamente, uma mercadoria. O lugar permutável configura operações mercantis, como a oferta e demanda, que determinam a formação de um preço. Este preço guarda consigo um “vínculo elástico” com os custos de produção daquela terra, ou seja, com o tempo de trabalho social necessário para a sua produção. Porém, diversas questões perturbam esta relação, como a especulação imobiliária, onde os preços se afastam cada vez mais dos valores de custos e produção. (VILLAÇA, 1998)

Ainda segundo o autor, há algumas questões a se considerar quando falamos da produção de terra urbana, entre elas: (I) a diferença entre o espaço produzido e a terra do tipo tradicional; (II) a distinção entre um espaço social como um todo e as estruturas em si (vias, casas, edifícios, etc); (III) a colocação do espaço como o fruto de um processo de produção; (IV) a existência de oferta e demanda de espaço e (V) a vinculação, no mercado, entre o preço e um volume construído. Como citado anteriormente, o espaço urbano é um bem produzido pelo trabalho social dispendido sobre ele para gerar algo socialmente útil, logo, como todo trabalho, isto produz valor. Entre os valores produzidos estão os produtos em si, como os edifícios, praças, vias, a infraestrutura, e outro é o valor gerado pela aglomeração. Este último é dado pela localização dos produtos citados anteriormente e essa é o que insere na aglomeração. *“A localização se apresenta, assim como um valor de uso da terra – dos lotes, das ruas, das praças, das praias – valor que, no mercado, se traduz em preço da terra.”* (VILLAÇA, 1998, p. 72).

Quando um comprador adquire um espaço, ele não compra apenas um volume habitável, com seu valor que permite a permutação com outros, mas ele passa a ser detentor também de uma distância, devido à localização. Uma distância que liga ele a lugares, aos centros de comércio, ao seu trabalho, a espaços de lazer, cultura e decisões. A variável do tempo de deslocamento entra neste processo. Além disso, existe um terceiro valor, pois de acordo com Villaça (1998), os dois valores citados anteriormente não são suficientes para compreensão total do espaço social. Este terceiro valor consiste na capacidade de aglomerar e combinar

socialmente meios de produção e de reprodução de uma formação social, já que a terra urbana não pode ser reduzida a um suporte passivo.

A terra urbana passa a ter interesse quando dá acesso a todo o sistema urbano, ou seja:

A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso. (VILLAÇA, 1998, pg. 74)

O autor conclui observando que, recebendo contínua acumulação de trabalho humano ao longo do tempo e conseqüentemente criando valor, a tendência seria, então, que o preço da terra sempre aumentasse. Eventualmente há oscilações, como todo mercado está sujeito, porém a tendência, atualmente, é do aumento constante.

### **2.2.2 Vetor de Valorização Imobiliária**

O valor de um terreno pode sofrer de obstrução, que se trata, por exemplo, de quando se tem uma residência térrea ou de dois pavimentos em um terreno bem localizado e que permitiria um gabarito muito maior do que o existente, como um grande edifício residencial ou de negócios. *“A mudança de uso ou transformações urbanas não geram renda, mas reajustes ou atualizações de preços da terra. O preço oscila em torno do valor de uso.”* (BLASCOVI, 2006, p. 49).

Ainda segundo Blascovi (2006), há diversos casos que podem fazer com que os preços de terra oscilem em torno do seu valor de uso, e quando o mercado imobiliário se apropria da relação entre acessibilidade e o valor da terra de uma maneira completamente antissocial e como uma verdadeira presa, acaba por gerar a especulação imobiliária.

Segundo o Instituto Polis (2001), glebas ou terrenos vazios dentro da malha urbana construída são socialmente prejudiciais, e deixam de cumprir sua função social, considerando que são atendidos por infraestrutura urbana, implementada para atender a população local e não para possibilitar a valorização particular.

Alguns dos terrenos que não estão cumprindo sua função social possuem também, muitas vezes, uma edificação antiga em estado de degradação, que foi abandonada pelo usuário para utilização de áreas mais afastadas, enquanto esta, central, adquire maior valor com o passar do tempo.

Há então uma falha do mercado imobiliário, que gera a retroalimentação do processo de degradação do tecido urbano central. Este fenômeno inicia quando há a rejeição dos consumidores às áreas centrais devido ao processo de degradação em que estas se encontram, tanto dos edifícios como do próprio espaço público. Esta rejeição gera, então, um desinteresse de investidores em instalar seus empreendimentos nestas áreas, processo que os induz à procura de áreas em outras zonas da cidade.

Ou seja, os terrenos e edificações que estão vazios ou se degradando na região do entorno da Rua Professor Fernando Moreira, estão atualmente privilegiando o interesse individual dos seus proprietários em detrimento do interesse coletivo, considerando a região central em que se localizam, situados entre áreas de adensamento e com um preço da terra alto devido ao tempo de trabalho dispendido, considerando sua localização e a acessibilidade que oferece.

O processo descrito não pode ser revertido somente com investimentos individuais ou pontuais pois, segundo Blascovi (2006), mesmo a ação individual de vários investidores nestes espaços não consegue agir de maneira bem-sucedida devido à dificuldade de articulação de todos os interesses envolvidos e à natureza competitiva do mercado. De acordo com a autora cabe então ao poder público a promoção do bem comum, pois é ele que possui a visão a longo prazo e detém os instrumentos necessários para lidar com a totalidade do processo. É a ele que cabe a regulação, planejamento e organização da produção espacial como promotor da intermediação dos interesses sociais e de mercado. É o gestor público que deve impedir ao máximo a apropriação do espaço urbano de uma maneira antidemocrática, por meio dos instrumentos urbanísticos e de políticas públicas de mediação socioeconômica.

A região central estudada possui condições estruturais vantajosas, tais como infraestrutura para atender a atividades urbanas, importância econômica, cultural, social e urbanística. Contudo, vem sofrendo com as dinâmicas citadas anteriormente, fazendo-se necessário iniciativas que visem sua reabilitação, pois além da degradação e da ocorrência de áreas subutilizadas, se observa também a

violência e o tráfico de drogas, com frequentes assaltos e fugas pelas galerias subterrâneas. Vale destacar, no entanto, que muitos programas de reabilitação em áreas centrais implementados atualmente têm gerado, ao contrário dos objetivos iniciais, mais exclusão e segregação da população de menor renda nelas residentes.

Diante disto, segundo Maricato (2001), ao se pensar em intervir em antigas áreas centrais, de maneira justa e democrática, devemos considerar alguns pontos. Primeiramente, é importante defender o pequeno negócio, os usos que apoiam as residências que existem no entorno, pois existindo uso residencial há a demanda de serviços de apoio a este, impedindo a ociosidade e gerando vitalidade urbana. Em diversos momentos a região central de uma metrópole demanda grandes edifícios de escritórios, locais onde se concentram os locais de decisão. Contudo, essa não deveria ser uma demanda da região estudada, pois já existem áreas próximas (como o bairro Batel ou o próprio Centro) destinadas a tais usos.

Este objetivo, de defesa dos pequenos negócios tem a ver também com uma estratégia para geração de empregos e, ao mesmo tempo, manutenção de características históricas do patrimônio existente nas áreas centrais, evitando a perda da identidade e mantendo parte dos padrões de parcelamento do lote, da tipologia das construções, da relação dos imóveis com a rua, por exemplo. Em um segundo momento, segundo a autora, é importante também promover o uso residencial, pois além de gerar moradia, tal objetivo auxilia no combate à ociosidade e ao abandono do centro, mantendo a região mais ativa nas 24 horas do dia. Além disto, auxilia no redirecionamento do fluxo dos assentamentos residenciais que, atualmente, estão se dirigindo para áreas ambientalmente frágeis nas metrópoles brasileiras. (MARICATO, 2001)

Há uma preocupação específica dos urbanistas com relação às intervenções de requalificação em áreas centrais, pois existem muitos casos em que estes projetos, ao serem implantados, acabam intencionalmente ou não, substituindo as famílias moradoras mais pobres por outras de classe com renda superior. Este fenômeno é conhecido pelos pesquisadores como gentrificação, e segundo Santos (2014),

Este fenômeno afeta uma região ou bairro pela alteração das dinâmicas da composição do local, tal como novos pontos comerciais ou construção de novos edifícios, valorizando a região e afetando a população de baixa renda local. Tal valorização é seguida de um aumento de custos de bens e serviços, dificultando a permanência de antigos moradores de renda

insuficiente para sua manutenção no local cuja realidade foi alterada. (SANTOS, 2014, p. 588)

De acordo com Bidou-Zachariasen (2006), a consideração desse processo é importante atualmente, na medida em que os grandes projetos imobiliários têm se consolidado como a peça central da economia de uma cidade, tornando-se um motor central de expansão econômica, sendo esta metrópole ou não, gerando empregos, impostos, desenvolvendo turismo e construindo complexos culturais. A gentrificação de um modo amplo, passa a ser apresentada por alguns planejadores como um fenômeno “natural”, pois há alguns anos as áreas centrais começam a ser vistas pelo governo, tanto federal como municipal, como locais com ótimas oportunidade de geração de recursos e de receitas. *“Os corações das cidades são hoje objeto de dinâmicas múltiplas e de reinvestimentos importantes, tanto da parte dos atores políticos e econômicos, como dos atores sociais.”* (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006, p. 21)

A partir de um caso observado na cidade de São Paulo, de reabilitação dos bairros da Sé e da República que correspondiam ao antigo centro administrativo e de negócio da cidade, Bidou-Zachariasen (2006) faz observações importantes para considerar no presente trabalho no que diz respeito à intenção dos planejadores quando da elaboração do projeto urbano. No que diz respeito ao plano urbanístico, para a autora, trata-se de preservar e restaurar espaços de interesse histórico, favorecer atividades ligadas ao turismo, lazer e cultura, realizar programas de habitação para famílias de diferentes classes sociais, reciclando antigos imóveis e solucionar problemas de comércio ambulante para requalificar o espaço público. No que tange ao projeto em si, para além de uma gentrificação, deve-se buscar certa reconciliação entre a mundialização e a identidade, gerando um regresso da população para a área central e sobressaindo a ideia de diversidade social, de mistura, se é que isto é possível. Porém, segundo a autora, planejar esta mistura social, promover equipamentos culturais e atividades turísticas, revalorizar um patrimônio histórico e o espaço público é, nas entrelinhas, apelar para que uma população mais abastada e culturalmente rica venha residir ou frequentar a região. Ou seja, a gentrificação tende a estar presente, mesmo que intrinsecamente, pois ela consiste em uma ideologia de difícil controle.

## 2.3 TIPOLOGIAS, USOS E APROPRIAÇÕES DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

O espaço público, de forma geral, é conceituado como o espaço que é de uso comum para todos os indivíduos da cidade. Segundo Narciso (2008, p. 266), “o espaço público é considerado como aquele espaço que, dentro do território urbano tradicional, sendo de uso comum e posse coletiva, pertence ao poder público”. E, segundo Ascher (1995), este termo aparece pela primeira vez em um documento administrativo em 1977, dentro de uma questão relacionada à uma intervenção pública, e agregava dentro desta mesma categoria os espaços verdes, as ruas pedonais, as praças e o mobiliário urbano. É o local de manifestação política e de expressão. É no espaço público que muitas vezes a vegetação expressa protagonismo, onde existem os monumentos, onde estão situados parte dos mobiliários urbanos, como luminárias, bancos, pontos de ônibus, sinalizações, lixeiras, etc. Os serviços urbanos destes locais são de responsabilidade do setor público e incluem, além de praças, parques e jardinetes, toda a estrutura viária.

O espaço público é, atualmente, o objetivo chave da construção de qualquer cidade metropolitana. Segundo Borja (2001),

“as infraestruturas e os sistemas de transporte não garantem a mobilidade, mesmo sendo indispensáveis. A criação de um conglomerado de atividades do terciário qualificado não produz automaticamente centralidade. Somente a existência de espaços e equipamentos públicos, acessíveis, seguros, polivalentes, dotados de qualidade estética e de carga simbólica, quer dizer, culturalmente significativos, cria centralidade. Porque a centralidade urbana, entendida como condensação da cidade, não é tanto o nó onde confluem os fluxos do espaço metropolitano, como o lugar dos encontros e das identidades, a expressão de civismo e o substrato do marketing e do patriotismo da cidade.” (BORJA, 2001, p. 71)

A falta de controle sobre o espaço público (quanto à sua manutenção ou à adequação dele para os usos que adquire ao longo do tempo), sendo esses espaços a primeira percepção que se tem na vivência da cidade, implica em um acúmulo de diversos problemas mais complexos, na medida em que ele está diretamente ligado ao privado. Ou seja, se há degradação nas edificações que conformam aquele espaço, isto reflete diretamente na área como um todo ao seu redor. Da mesma

forma, se os usos ou a falta do estímulo ao uso nos espaços públicos gera insegurança, isto pode se refletir no esvaziamento das habitações, na fuga da população para áreas que transmitam maior segurança, que possuam boa iluminação ou atividade noturna. Porém, assim como a degradação de uma instância afeta negativamente a outra, existe uma imensa potencialidade no espaço público quando este possui um tratamento adequado. Segundo Alomá (2013),

“Intervir no espaço público implica a concentração e coordenação de uma série de ações e atores com um resultado muito visível e multiplicador, que garanta o retorno e apropriação das zonas centrais por parte da cidadania, com o melhor cenário para retomar a prática cidadã.” (ALOMÁ, 2013.)

Um dos fatores com impacto sobre os espaços públicos, observado na região de estudo e nas metrópoles como um todo, é priorização do automóvel privado. A partir dele a rua deixou de ser o local de passeio e se tornou o lugar por onde os veículos podem chegar aos seus destinos da forma mais rápida possível, ou onde eles podem parar de uma maneira mais fácil para acessar ao comércio de interesse. A priorização do automóvel inibe o pedestre e o uso do espaço público, pois apesar de alguns esforços do poder público em diminuir a velocidade dos automóveis no centro de Curitiba com a criação da Área Calma (figura 2.8), a concentração dos recursos ainda está na maioria das vezes voltadas para a melhoria na infraestrutura para o automóvel. Uma forma derivada desta cultura rodoviarista, se expressa também na prioridade para o transporte coletivo, ao buscar nas vias mais espaço para os ônibus, em detrimento do passeio público (GALVANESE; PINTO, 2009). Este último é o caso presente em Curitiba, onde este foco está tanto para os veículos privados, como também para o transporte coletivo, pelo qual a cidade é conhecida internacionalmente, sendo possível observar o reflexo disto no eixo em estudo.



FIGURA 2.8: Mapa de Implantação da Área Calma, no Centro de Curitiba.

FONTE: Gazeta do Povo, 2015.

Meyer (2001) lembra que, já em 1951, no VIII Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (CIAM), em Londres, ao discutirem profundamente sobre centros urbanos, acordou-se que a humanização da vida nas cidades dependia completamente da recuperação de espaços destas destinados à vida coletiva. José Luis Sert, então presidente do CIAM, temendo que as cidades se tornassem meramente locais destinados ao trabalho, aponta as funções simples e precisas que deveriam existir nas cidades, entre elas: “o coração deve garantir a possibilidade de ser simultaneamente o lugar de reunião e de consciência cívica; reino do pedestre; espaço simbólico e de manifestação coletiva.” (MEYER, 2001, p. 28)

A essência do espaço público está, portanto, na forma como este é usado. Esta maneira de se utilizar dependerá de diversos fatores, entre eles: a qualidade do espaço, a dimensão, a forma e o perfil dos indivíduos que estão em sua área de abrangência. Entre os fatores referentes ao perfil dos usuários, o que determina a forma de ocupação de um espaço público é sua idade, gênero, classe social e estilo de vida. Para além disso, a cultura da população do entorno, seus valores e motivações, além de novas formas de vivência onde a economia e o cotidiano de trabalho comandam a rotina da sociedade, interferem diretamente na apropriação de um espaço público. A sociedade está em constante mutação e, diante dela, a forma de utilizar o ambiente em que vive também muda. Um exemplo utilizado por Matos (2010) é o caso do aumento do número de idosos nas cidades. O comportamento desta faixa etária e sua respectiva forma de ocupar o espaço público será completamente diferente das demandas de um público jovem.

Além disso, existem os espaços públicos de menor escala que vão atender à população residente de determinada área, se este tiver atrativos suficientes para o uso, tais como mobiliários adequados para permanência, iluminação adequada ou algum equipamento de esporte. Já os de maior atração são utilizados não somente pelos residentes locais, mas pela população da cidade como um todo ou de uma região de abrangência maior, devido à sua extensão ou ao programa que recebe, como feiras semanais ou mensais.

Solà-Morales (2001) afirma que a importância do espaço público não está em ser, atualmente, mais ou menos extenso, dominante ou protagonista simbólico, e sim apenas referir entre si os espaços privados. Para o autor, é necessário dar caráter urbano, público, aos edifícios e lugares, urbanizar também o privado. Segundo afirma, é ultrapassado pensar no espaço público como oposto ao privado, pois o espaço público, em um certo ponto, pode chegar a se transformar em um espaço institucional e vice-versa. A cidade acontece onde o público e o privado se mesclam, onde os dois acontecem ao mesmo tempo. Não se pode mais simplesmente atuar de modo a criar espaços privados e espaços públicos, pois a forma de convivência e sociabilidade tem mudado. Porém, coletivizar o privado é hoje um desafio em Curitiba, assim como em diversas cidades brasileiras, por conta da violência urbana, observando-se como tendência, infelizmente, o oposto. Muitas das cidades brasileiras, usando Curitiba como um exemplo, tem feito a área privada

virar as costas para o espaço público. Cada vez mais é possível observar grandes muros, gradis, enormes edifícios com pequenas portas em suas fachadas que dão para um imenso paraíso interior e privativo, além do cercamento dos próprios espaços “públicos”.

A distinção entre espaço público e espaço privado tem sido estudada profundamente desde o final do século XIX, não só como mais um tema do urbanismo, mas como centro teórico do pensamento urbanístico sobre a cidade ocidental, com o objetivo de aumentar e melhorar o público em relação ao privado, tratando-o como superior.

Porém, Gehl (2014) afirma que, com o surgimento do planejamento urbano sob a ótica modernista, foi dada baixa importância ao espaço público, às áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como um local de encontro. O rumo que as cidades começaram a tomar acabou por reduzir a oportunidade do pedestrianismo como forma de locomoção, privilegiando os veículos e deixando sitiadas as funções cultural e social da cidade. Após a crítica levantada por Jacobs (1961 citada por GEHL, 2014), de como as cidades estavam sendo construídas em 1961, aumentou-se o interesse na produção de áreas mais dinâmicas, com um uso contínuo e misto, com melhores condições para os pedestres e para a vida urbana.

## 2.4 PRESENÇA DO RIO EM ÁREA CENTRAL

O Rio Bigorriho, curso d'água em questão neste trabalho, é um dos únicos exemplares que possui um trecho de seu leito sem canalização na área central de Curitiba. No entanto, ao longo da história da cidade seu curso tem sofrido com o avanço do seu entorno construído, principalmente após o Plano Agache, em 1942, quando propõe-se a criação da Rua Professor Fernando Moreira e, com ela, a retificação do rio que ficava sob este novo eixo e as respectivas obras viárias. Atualmente o rio sofre com a poluição e com as enchentes à jusante, nas proximidades da Rua Visconde de Nácar, devido à impermeabilização e retificação do seu leito. No entanto, é um rio com grande potencial paisagístico e cultural, uma

referência para a região, tanto pela presença do curso em si, como da vegetação característica, que dá apelido à rua – Rua dos Chorões<sup>2</sup>.

Na formação de uma cidade, tanto os elementos naturais como os construídos, registram a interação entre processos naturais e propósitos humanos através do tempo. O resultado dessa interação é a identidade da cidade. A partir desse processo, um rio se torna um símbolo de identificação de determinada sociedade, seja porque por um determinado tempo ele foi a fonte de recursos para manter aquela população, porque delimitou uma região de moradia, ou das árvores de suas margens que a população recolhia frutos ou tinha áreas de descanso do trabalho. As transformações ao longo do tempo são, portanto, fundamentais para se compreender um território como materialidade, processos e disputas que formam o caráter socioespacial de uma cidade. Esta consideração do tempo é também imprescindível para compreensão da cidade antes de realizar uma intervenção urbanística, na medida em que esta pode modificar consideravelmente a forma existente, gerando processos e transformações espaciais que podem ser negativas ou positivas.

Essas transformações dão à cidade um caráter dinâmico, que pode ser aparentemente estável por um tempo, porém está constantemente se modificando em detalhes, em processo de mudança, se adaptando às novas necessidades, e com elas novas paisagens também se formam e transformam. Apesar desta permanente mudança, toda alteração feita pelo homem e pela natureza ao longo do tempo, existem elementos que permanecem e são testemunhas de um passado, mesmo se adaptando às novas situações.

Todavia, segundo Porath (2004), as transformações inovadoras na paisagem urbana nem sempre precisam significar uma negação do existente, pois por vezes é possível observar a existência de resquícios do passado, de elementos que persistem e permanecem convivendo, harmonicamente ou não, com as inovações. Um destes elementos que permanecem na cidade, sendo adaptado ou não, são os cursos d'água.

Sob o aspecto da forma urbana, os rios são fortes elementos na paisagem e, em diversos casos, de extrema importância para a configuração inicial de uma aglomeração urbana. Segundo Gorski (2008),

---

<sup>2</sup> Chorão é o nome popular dado à planta de grande porte, cujo nome científico é *Salix babylonica*

Na história das civilizações, de modo geral, os cursos d'água, rios, córregos, riachos integravam sítios atraentes para assentamentos, indistintamente, de curta ou longa permanência e eram tidos como marcos ou referenciais territoriais. [...] corredores de circulação de pessoas e de produtos comerciais e industriais, corredores de fauna e flora, geradores de energia, espaços livres públicos de convívio e lazer, marcos referenciais de caráter turístico, elementos determinantes de feições morfológicas e conexão entre elas. (GORSKI, 2008. p. 25)

Os cursos d'água podem cumprir a função de estruturadores de uma cidade, de um tecido urbano, sendo eixos de desenvolvimento, considerando que cidades se formam às suas margens. No início da ocupação de Curitiba, os principais rios que conformaram a cidade foram o Belém e o Ivo, que em 1857 limitavam a mancha urbana, como demonstra a figura 2.9.



FIGURA 2.9: malha urbana da cidade de Curitiba em 1857. (1-Pátio da Matriz, atual praça Tiradentes. 2- Rio Ivo. 3- Rio Belém. 4- Tanque do Bittencourt. 5- Encontro dos rios Ivo e Belém).

FONTE: Casa da Memória, s.d.

A relação harmoniosa entre a população e o rio no Brasil, no sentido do rio ser visto com bons olhos, como uma potencialidade que cedia recursos para a população ribeirinha, ocorreu, de modo geral, somente até metade do século XX. A partir de então surgiram conflitos entre desenvolvimento, sociedade e meio físico, observando-se a intensificação da poluição e a dificuldade de acesso às áreas ribeirinhas, que acabaram por fazer com que o lazer se afastasse do seu curso.

Os rios cruzam, hoje, as cidades de diferentes formas: em meio a bosques urbanos, em áreas livres públicas, em áreas de uso industrial, residencial, comercial, etc; porém, com a urbanização, muitos deles foram ocultados da paisagem urbana. *“Estes tem seus leitos alterados, retificados, canalizados, aterrados, tratados como fundos de lotes ou como avenida-canal”* (HOLZ, 2011, p. 02), esquecidos enquanto auxiliares na construção da paisagem e na drenagem urbana, ignorados enquanto potencial paisagístico e de uso público.

Ao longo da história, o homem tem se utilizado de toda a fonte de matéria prima disponível para saciar as necessidades de sua vida e, a partir desse objetivo, tem agido sobre os elementos naturais provocando alterações em seus estados iniciais, algumas vezes difíceis de reverter. A urbanização causa impactos diretos sobre a qualidade ambiental devido há diversas modificações. O desmatamento, que resulta em uma maior aridez da cidade e uma gradual alteração da temperatura, gerando um microclima. Sua retificação e canalização com muros de concreto fazem com que não haja mais relação com as margens inundáveis, fato que aumenta a vazão da água, conseqüentemente, a ocorrência de enchentes à jusante. Depois disto, ocorrem terraplanagens devido à necessidade do parcelamento do solo, alterando a topografia e conseqüentemente violentando o sistema natural de drenagem. O assoreamento, somado à drenagem insuficiente, maximizam as enchentes e fragilizam o solo ao redor. Somado a isso, devido aos negócios imobiliários, as legislações tornam-se altamente permissivas, liberando taxas de ocupação e aproveitamento além da capacidade do suporte natural. A priorização de terras para o mercado imobiliário é claramente vista pela análise da figura 2.10, onde é possível visualizar que a região do Centro é escassa em rios a céu aberto, que estão em grande porcentagem canalizados, ignorando sua importância para a região. Pode-se observar que os cursos d'água dos rios que formam a Bacia do Rio Belém se ocultam do mapa quando atravessam, principalmente, o Centro da cidade.

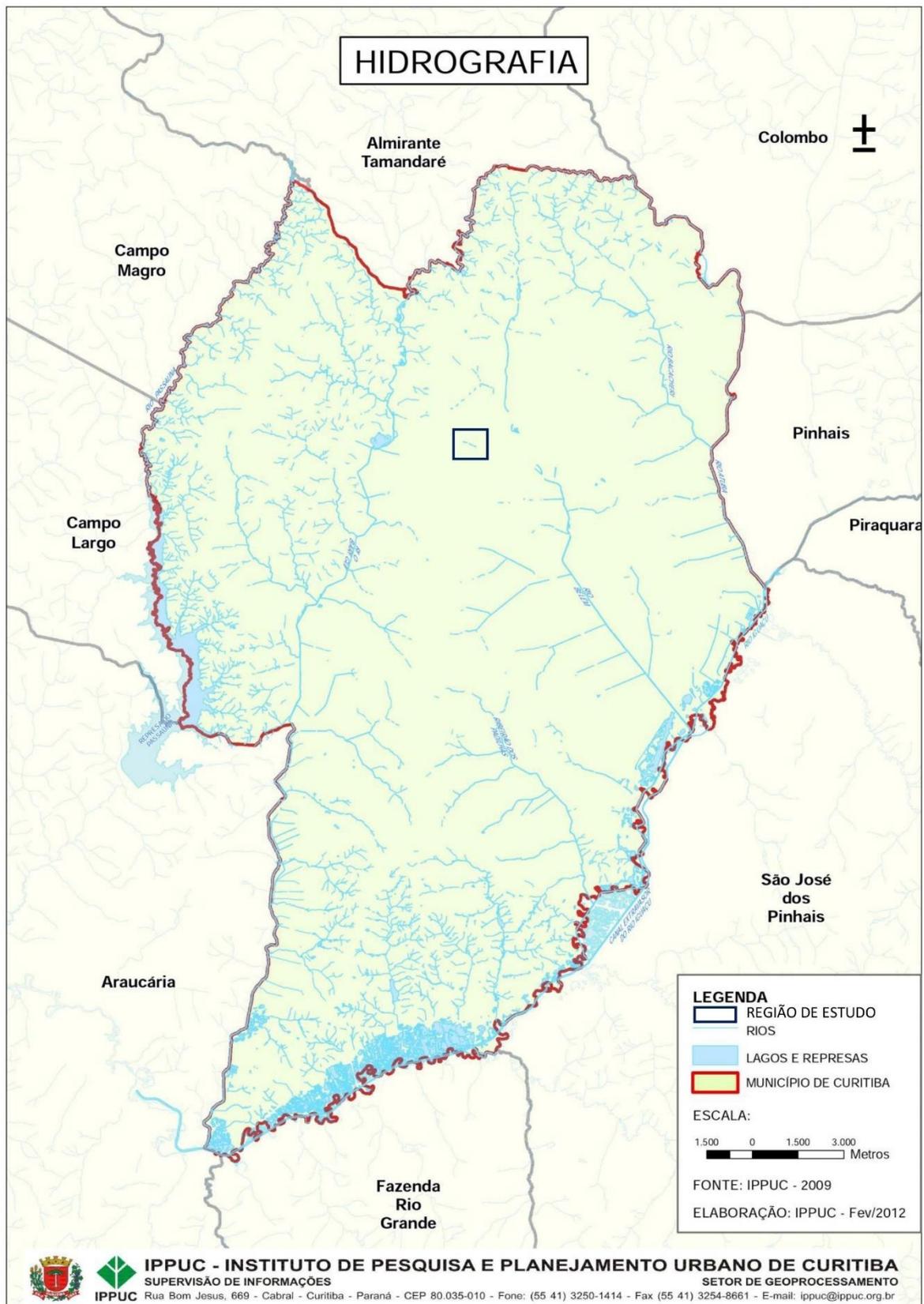


FIGURA 2.10: Mapa de Hidrografia da Cidade de Curitiba. Demarcação do Rio Bigorriho.  
FONTE: IPPUC, 2009. Editado pela autora.

Em Curitiba, assim como em outras cidades brasileiras, a combinação de diversos fatores resultou numa drenagem urbana insuficiente, e as altas taxas de crescimento populacional não foram acompanhadas proporcionalmente por investimento em infraestrutura. Portanto, segundo Porath (2004), criou-se um déficit em abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, produzindo a contaminação em pouco tempo de córregos e rios, devido aos poços artesianos, fossas sépticas e má instrução da população, que se utiliza dos cursos d'água para descarte de resíduos. Os rios e córregos se tornaram, então, fétidas e perigosas cloacas de esgoto, causando mais repúdio do que admiração pelas pessoas que caminham ou habitam próximo a estes.

Segundo Gorski (2008), o sentimento da população a respeito do estado dos rios em áreas urbanizadas, atualmente, é de saudosismo e nostalgia, compartilhando do quanto foi significativo a sua presença para o desenvolvimento da sociedade para a formação de paisagens, mas, em um ciclo vicioso, são cada vez mais mal vistos pela população, que se preocupa cada vez menos em recuperá-los.

Para entender melhor a questão do rio como elemento relevante numa paisagem, conceituaremos este último termo de uma forma sintetizada com base nas palavras de Gorski (2008). Primeiramente, a paisagem possui um caráter dinâmico, consiste na interação de diversos componentes ecossistêmicos, sendo eles bióticos ou abióticos e socioeconômicos e culturais, em processos que o tornam objetos que assumem significados apreendidos pelos atores através de uma percepção que inclui valores estéticos e emocionais. Com isto, o rio não constitui apenas um elemento de saneamento e drenagem, sendo elevado a um bem com valor cultural e ambiental, participante essencial na paisagem urbana, e a ação humana faz parte desta paisagem.

Segundo Holz (2011), a importância da presença do rio, do contato, tanto físico como visual, vai muito além do abastecimento da população, e quando bem tratado proporciona melhoria nas condições ambientais e na qualidade de vida das pessoas, devido à qualidade da paisagem e ao potencial de lazer que ele proporciona. Quando se percorre um caminho próximo a um curso d'água, o percurso se torna muito mais agradável comparado a um caminho entre massas completamente edificadas. Além disso, os cursos d'água possuem valor ligado à identidade do local em que estão inseridos e à história da população residente, que dela tira proveito. Os rios são também corredores biológicos, permitem a circulação

da fauna e a presença da flora no interior das cidades. Em sua forma mais próxima possível ao natural, contribuem para o conforto ambiental, atenuam a densidade das massas edificadas, principalmente em região central, e melhoram o microclima local. Ademais, inspiram ações de educação e reeducação ambiental, proporcionam áreas de recreação e lazer, colaboram para a saúde pública podendo dar origem a locais destinados à atividade física, além de amenizar o estresse da vida urbana, oferecendo espaços de contemplação de um espaço natural.

No próximo capítulo, será realizada uma análise da realidade do entorno da Rua Professor Fernando Moreira, na região central de Curitiba, procurando explicitar os problemas observados, assim como as potencialidades a serem consideradas no futuro projeto de intervenção.

### 3 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

Será analisado neste capítulo, o contexto em que está inserida a região do entorno da Rua Professor Fernando Moreira, desde um panorama geral da evolução urbana de Curitiba, para entendermos como a área foi formada e ocupada, até a sua situação atual, a partir de um diagnóstico elaborado por meio de observação de campo e entrevista direta com a população residente e pessoas que nela circulam utilizando diferentes modais de transporte. O objetivo é possibilitar o entendimento da problemática e dos processos espaciais presentes, tomando como base os conteúdos apresentados nos capítulos anteriores.

Inspirando-se na metodologia de Perrone e Vargas (2014), a análise será feita sobre duas premissas. Primeiramente a análise da dinâmica urbana, que nos permite entender como a área da cidade é apropriada, através do estudo dos usos existentes, intensidade e direção de fluxos de pedestre e de veículos, serviços urbanos oferecidos, motivos que levam as pessoas a se apropriarem ou não do espaço, e os meios de transporte utilizados existentes. A partir desse procedimento pretende-se compreender a realidade presente no espaço urbano em análise, entendendo as vantagens que este oferece e seus principais problemas e desafios.

Além disso, será realizada uma análise morfológica para a compreensão da paisagem urbana em estudo. Nesta etapa será analisada a topografia, a formação da malha urbana, a densidade de área construída através da relação entre cheios e vazios, a altura das edificações, a presença e intensidade da arborização, e os usos e significados dos espaços públicos e dos elementos referenciais.

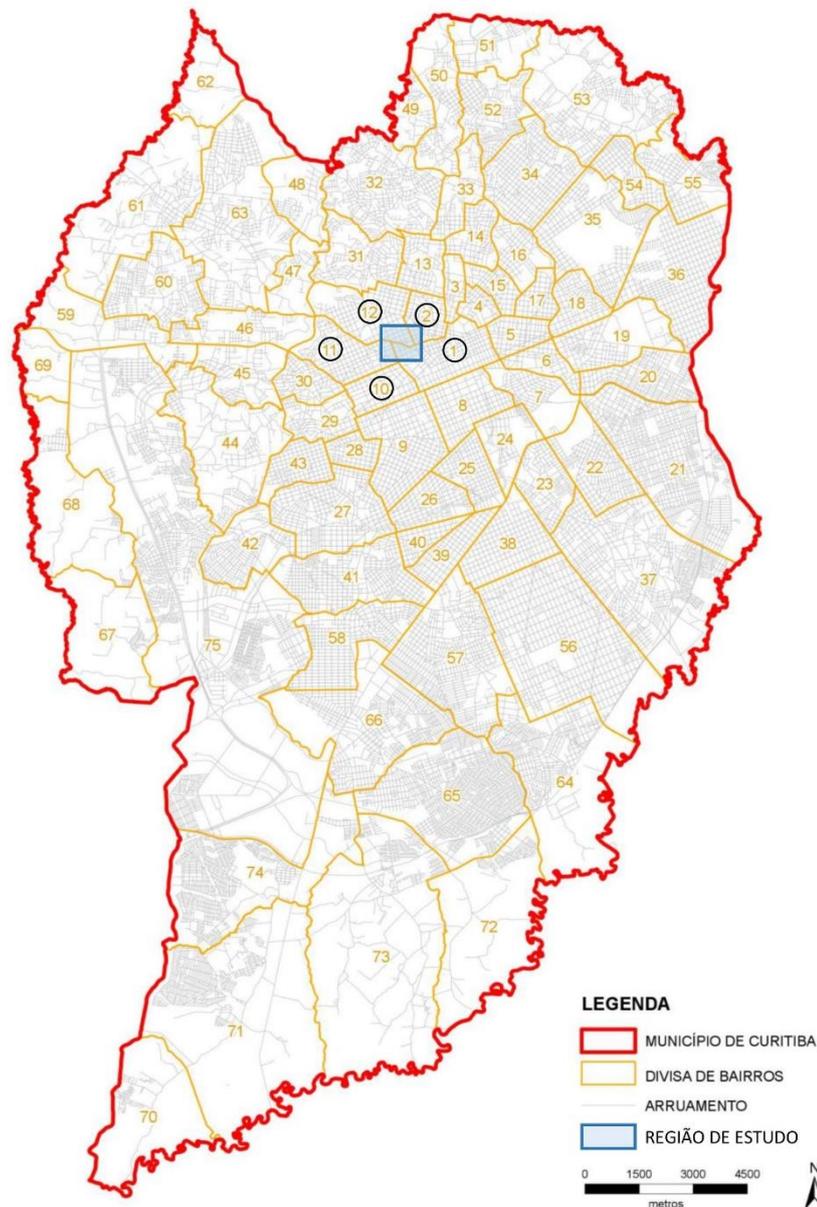
Na sequência, com base nesta análise geral, serão definidas diretrizes projetuais para um projeto de reurbanização na região. A análise contribuirá ainda para a delimitação mais precisa da área que será objeto de intervenção.

### 3.1 A REGIÃO DO RIO BIGORRILHO NA HISTÓRIA DA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE

A região de estudo se situa da periferia do centro do Município de Curitiba, no sentido noroeste, conforme localização apresentada nas figuras 3.1 e 3.2.

#### BAIROS

- 01-CENTRO
- 02-SÃO FRANCISCO
- 03-CENTRO CIVICO
- 04-ALTO DA GLÓRIA
- 05-ALTO DA RUA XV
- 06-CRISTO REI
- 07-JARDIM BOTÂNICO
- 08-REBOUÇAS
- 09-ÁGUA VERDE
- 10-BATEL
- 11-BIGORRILHO
- 12-MERCÊS
- 13-BOM RETIRO
- 14-AHÚ
- 15-JUVEVÊ
- 16-CABRAL
- 17-HUGO LANGE
- 18-JARDIM SOCIAL
- 19-TARUMÁ
- 20-CAPÃO DA IMBUIA
- 21-CAJURU
- 22-JARDIM DAS AMÉRICAS
- 23-GUABIROTUBA
- 24-PRADO VELHO
- 25-PAROLIN
- 26-GUAÍRA
- 27-PORTÃO
- 28-VILA IZABEL
- 29-SEMINÁRIO
- 30-CAMPINA DO SIQUEIRA
- 31-VISTA ALEGRE
- 32-PILARZINHO
- 33-SÃO LOURENÇO
- 34-BOA VISTA
- 35-BACACHERI
- 36-BAIRO ALTO
- 37-UBERABA
- 38-HAUER
- 39-FANNY
- 40-LINDÓIA
- 41-NOVO MUNDO
- 42-FAZENDINHA
- 43-SANTA QUITÉRIA
- 44-CAMPO COMPRIDO
- 45-MOSSUNGUÊ
- 46-SANTO INÁCIO
- 47-CASCATINHA
- 48-SÃO JOÃO
- 49-TABOÃO
- 50-ABRANCHES
- 51-CACHOEIRA
- 52-BARREIRINHA
- 53-SANTA CÂNDIDA
- 54-TINGUI
- 55-ATUBA
- 56-BOQUEIRÃO
- 57-XAXIM
- 58-CAPÃO RASO
- 59-ORLEANS
- 60-SÃO BRAZ
- 61-BUTIATUVINHA
- 62-LAMENHA PEQUENA
- 63-SANTA FELICIDADE
- 64-ALTO BOQUEIRÃO
- 65-SÍTIO CERCADO
- 66-PINHEIRINHO
- 67-SÃO MIGUEL
- 68-AUGUSTA
- 69-RIVIERA
- 70-CAXIMBA
- 71-CAMPO DE SANTANA
- 72-GANCHINHO
- 73-UMBARÁ
- 74-TATUQUARA
- 75-CIDADE INDUSTRIAL



ELABORAÇÃO: novembro / 2015

FONTE: IPPUC, 2015



**IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA**  
 SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES  
 SETOR DE GEOPROCESSAMENTO  
 Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax (55 41) 3254-8661 - E-mail: ippuc@ippuc.org.br

FIGURA 3.1: Mapa político com limites dos bairros e arruamento.

FONTE: IPPUC, 2015. Manipulado pela autora.



FIGURA 3.2: Localização do eixo em estudo com seu entorno.

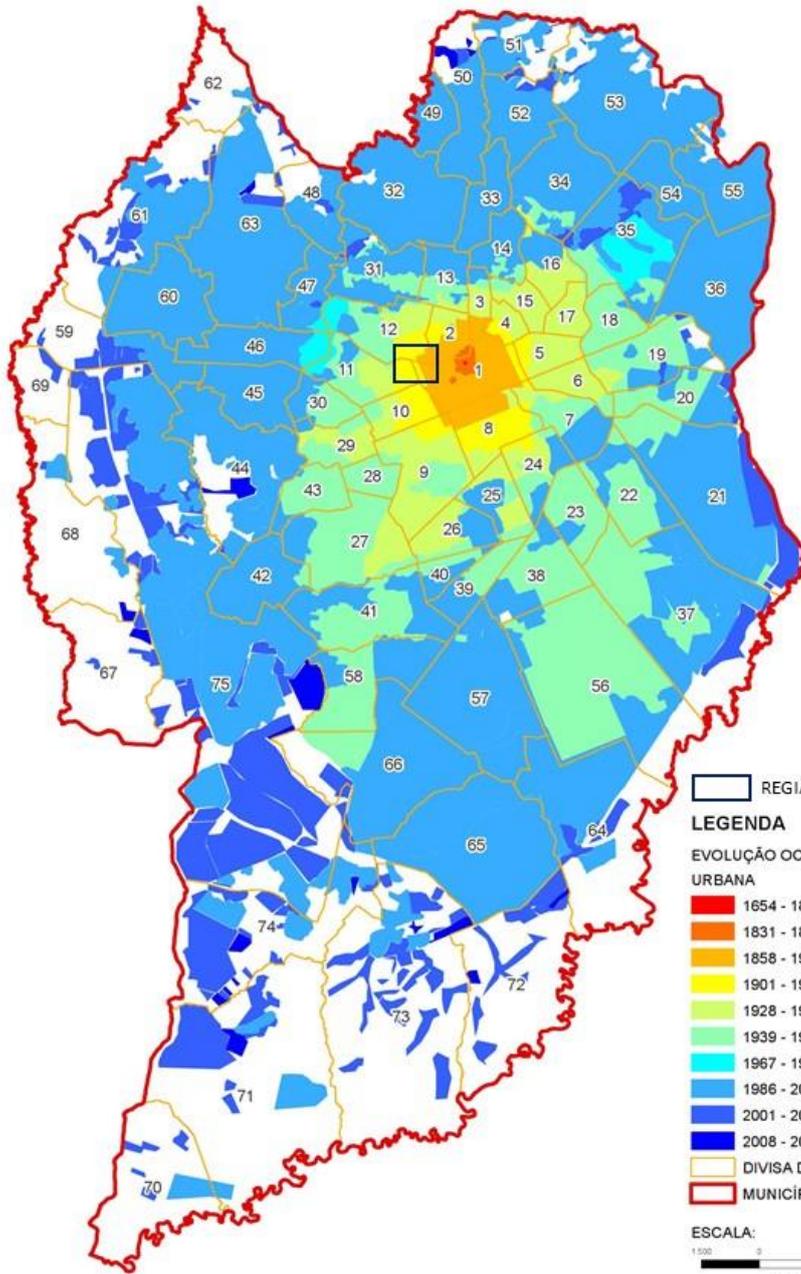
FONTE: IPPUC, 2017. Editado pela autora.

Situa-se na regional Matriz, nas proximidades do assentamento original da cidade, como é possível visualizar na figura 3.2. As primeiras ocupações do planalto onde se localiza Curitiba foram relatadas em 1650 por Eleodoro Pereira, em uma expedição em busca de ouro, próximo do Rio Atuba. Não trazendo um retorno significativo, ao final do século XVII, a povoação se transferiu para as proximidades dos rios Belém e Ivo, nos arredores da capela onde atualmente se situa a Praça Tiradentes. (IPPUC, 2015) O povoado foi elevado à condição de Vila em 1693, intitulada Vila de Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais, e estava submetida ao funcionário do reino português Ouvidor Rafael Pires Pardiniho, responsável pelas primeiras diretrizes urbanísticas da cidade, necessárias devido ao constante aumento da população. (PREFEITURA DE CURITIBA, 2015)

A região do entorno da Rua Professor Fernando Moreira era rural até meados do século XIX, e conforme se pode observar no mapa do IPPUC (2012), só veio a ser efetivamente urbanizada entre o final do século XIX e o início do século XX. (Figura 3.3)

**BAIRROS**

- 01-CENTRO
- 02-SÃO FRANCISCO
- 03-CENTRO CIVICO
- 04-ALTO DA GLÓRIA
- 05-ALTO DA RUA XV
- 06-CRISTO REI
- 07-JARDIM BOTÂNICO
- 08-REBOUÇAS
- 09-ÁGUA VERDE
- 10-BATEL
- 11-BIGORRILHO
- 12-MERCÊS
- 13-BOM RETIRO
- 14-AHÚ
- 15-JUVEVÉ
- 16-CABRAL
- 17-HUGO LANGE
- 18-JARDIM SOCIAL
- 19-TARUMA
- 20-CAPÃO DA IMBUIA
- 21-CAJURU
- 22-JARDIM DAS AMÉRICAS
- 23-GUABIROTUBA
- 24-PRADO VELHO
- 25-PAROLIN
- 26-GUAÍRA
- 27-PORTÃO
- 28-VILA IZABEL
- 29-SEMINÁRIO
- 30-CAMPINA DO SIQUEIRA
- 31-VISTA ALEGRE
- 32-PILARZINHO
- 33-SÃO LOURENÇO
- 34-BOA VISTA
- 35-BACACHERI
- 36-BAIRO ALTO
- 37-UBERABA
- 38-HAUER
- 39-FANNY
- 40-LINDÓIA
- 41-NOVO MUNDO
- 42-FAZENDINHA
- 43-SANTA QUITÉRIA
- 44-CAMPO COMPRIDO
- 45-MOSSUNGUÉ
- 46-SANTO INÁCIO
- 47-CASCATINHA
- 48-SÃO JOÃO
- 49-TABOÃO
- 50-ABRANCHES
- 51-CACHOEIRA
- 52-BARREIRINHA
- 53-SANTA CÂNDIDA
- 54-TINGUI
- 55-ATUBA
- 56-BOQUEIRÃO
- 57-XAXIM
- 58-CAPÃO RASO
- 59-ORLEANS
- 60-SÃO BRAZ
- 61-BUTIATUVINHA
- 62-LAMENHA PEQUENA
- 63-SANTA FELICIDADE
- 64-ALTO BOQUEIRÃO
- 65-SÍTIO CERCADO
- 66-PINHEIRINHO
- 67-SÃO MIGUEL
- 68-AUGUSTA
- 69-RIVERA
- 70-CAXIMBA
- 71-CAMPO DE SANTANA
- 72-GANCHINHO
- 73-UMBARÁ
- 74-TATUQUARA
- 75-CIDADE INDUSTRIAL



REGIÃO DE ESTUDO

**LEGENDA**

EVOLUÇÃO OCUPAÇÃO URBANA

- 1854 - 1830
- 1831 - 1857
- 1858 - 1900
- 1901 - 1927
- 1928 - 1938
- 1939 - 1966
- 1967 - 1985
- 1986 - 2000
- 2001 - 2007
- 2008 - 2012

DIVISA DE BAIRROS

MUNICÍPIO DE CURITIBA

ESCALA:

1.500 0 1.500 3.000

Metros

FONTE: IPPUC - 2012

ELABORAÇÃO: IPPUC - Fev/2012

FIGURA 3.3: Mapa de evolução da ocupação urbana em Curitiba.

FONTE: IPPUC, 2012. Editado pela autora.

Como comentado em capítulo anterior, em meados do século XIX o Rio Ivo constituía uma barreira à expansão da ocupação. Este século foi de grandes

transformações para a cidade, pelas novas dinâmicas econômicas, sociais e administrativas que iriam influenciar diretamente a produção do espaço urbano. A política migratória paranaense relevante teve início com a chegada do primeiro presidente da Província do Paraná, Zacharias de Góes e Vasconcelos em 1853, e se intensificou no governo de Adolfo Lamenha Lins (1875-1877). Esta política atraiu imigrantes italianos, poloneses, ucranianos e outros, somando-se aos alemães que já estavam presentes nos arredores do núcleo urbano tradicional desde o início do século, expandindo a ocupação a partir da implantação das colônias onde esta população passou a residir.

Neste mesmo período, grandes obras, como a Estação Ferroviária ou a implantação inicial do sistema de transporte de bondes à tração animal, refletiram espacialmente e corroboraram ao título de capital da Província. (PREFEITURA DE CURITIBA, s.d.) A partir daí o núcleo urbano ultrapassou a barreira do Rio Ivo e seguiu principalmente as margens dos caminhos de entrada e saída da cidade e os novos eixos formados pela implantação de edificações relevantes.

A expansão para o oeste, em direção à região de estudo, se deu por levas migratórias que tiveram início na década de 1830, primeiramente os alemães entre 1836 e 1840, responsáveis pela criação das lavouras e dos profissionais artesãos. Após cerca de 30 anos, chegaram os colonos poloneses, que se estabeleceram em pequenas propriedades e desenvolveram uma agricultura de subsistência. Durante o século XIX sua paisagem era tomada principalmente por chácaras, com atividade agrícola e criação de gado leiteiro. A partir do século XX, com a chegada de italianos, a paisagem se modificou com a abertura de diversos estabelecimentos comerciais, primeiramente ao longo da antiga Avenida Cruzeiro, atual Manoel Ribas. A integração comunitária de todos estes grupos étnicos foi dada principalmente pela ação dos frades capuchinhos, que se estabeleceram na região em 1921 para evangelização. Portanto, o crescimento urbano das Mercês (bairro número 12 localizado nos mapas das figuras 3.1 e 3.3) se deu a partir da avenida citada anteriormente, aproximadamente a seis quadras a norte da rua estudada neste trabalho. (IPPUC, 2015)

Um pouco mais abaixo da região das Mercês, um ribeirão existente foi ocupado no final do século XIX também por imigrantes alemães e poloneses, mas principalmente por ucranianos, que em 1895 se fixaram em um local conhecido

como Campo da Galícia. As primeiras transformações espaciais significativas ocorreram na década de 1920, quando houve o loteamento das grandes áreas, com destaque para a Planta Vila Schimmelpfeng, considerada como o empreendimento que deu início ao processo de expansão na região (IPPUC, 2015). Este loteamento teve origem na propriedade de Albino Schimmelpfeng, datado de 1879 e ponto de referência para moradores locais, um marco de implantação do bairro hoje denominado Bigorriho (número 11 nas figuras 3.1 e 3.3). O núcleo era formado por habitação e comércio de pequeno porte, e convivia com as chácaras de produção leiteira nas proximidades.

A urbanização de Curitiba se intensificou ao longo do século XX, o Centro se estendeu e o Bigorriho se desenvolveu principalmente com uso residencial. No final do século XX se desenvolvia uma nova paisagem no bairro, onde as chácaras e pequenos caminhos foram sendo substituídos por vias de trânsito intenso e torres de condomínios residenciais. Essa nova caracterização de ocupação criou uma nova apropriação de referência ao lugar, que confrontou com o antigo significado da ocupação.

Em 1942, Alfred Agache apresentou uma nova proposta de Plano Diretor para Curitiba, com diretrizes e normas para ordenar o crescimento da cidade, com ênfase no tráfego e no zoneamento das funções urbanas (IPPUC, s.d.). Este plano ficou conhecido como Plano Agache, ou Plano de Avenidas, e propunha um crescimento radial para a cidade, com a criação de avenidas como revela o mapa original do plano (figura 3.4) e o mapa esquemático realizado pelo IPPUC em 2001 (figura 3.5).

Entre os projetos estava a abertura da Avenida Canal, atual Rua Professor Fernando Moreira, que constituiria parte de uma das radiais secundárias. Ela ajudaria a ligar o centro da cidade com a rodovia que levava ao norte do estado do Paraná. A figura 3.6 revela quais eram as modificações previstas por Agache em 1942 na região. Não se sabe ao certo a data da abertura da rua, mas seu asfaltamento ocorreu entre o ano de 1960 e 1961, assim como a pavimentação do leito do rio (figura 3.7)

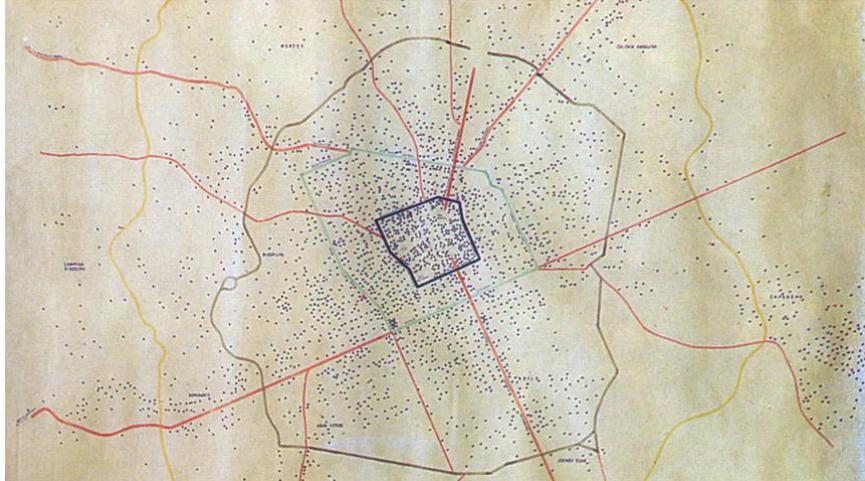
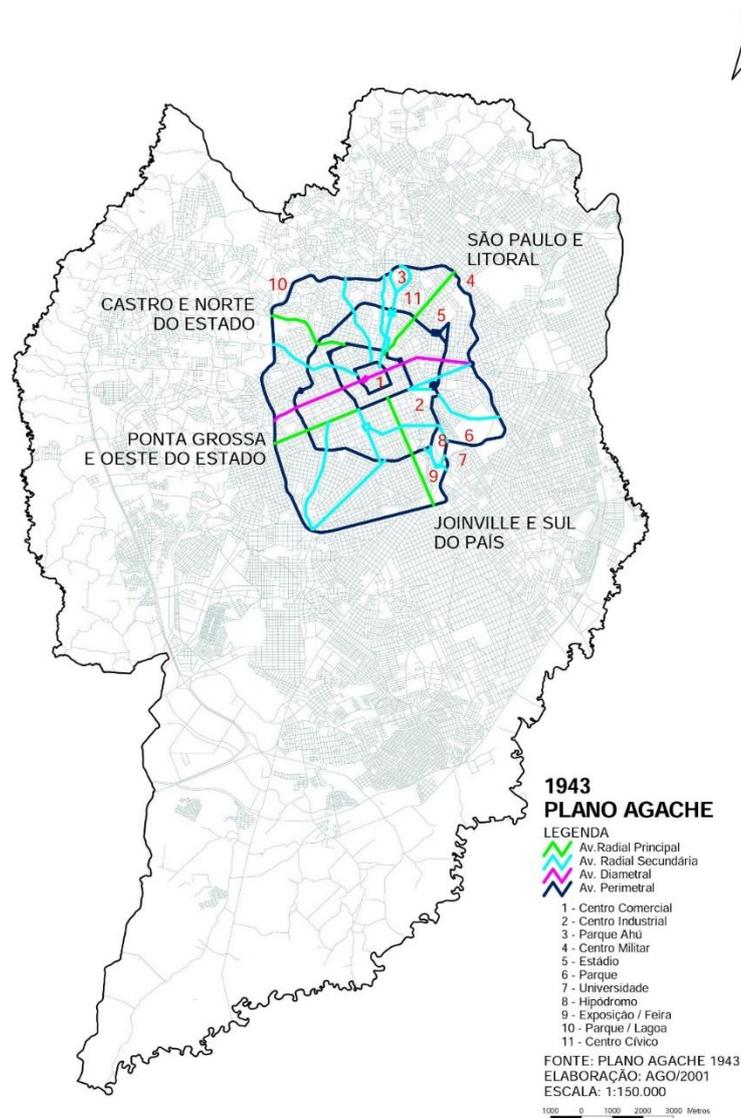


FIGURA 3.4: Planta de Curitiba segundo Plano Diretor de 1942.

FONTE: Acervo IPPUC, 1942.



**IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA**  
SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES  
Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - Brasil - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax: (55 41) 3254-8661 - E\_mail: geo@ippuc.org.br  
CE

FIGURA 3.5: Mapa de Curitiba com Plano Agache esquematizado.

FONTE: IPPUC, 2001.

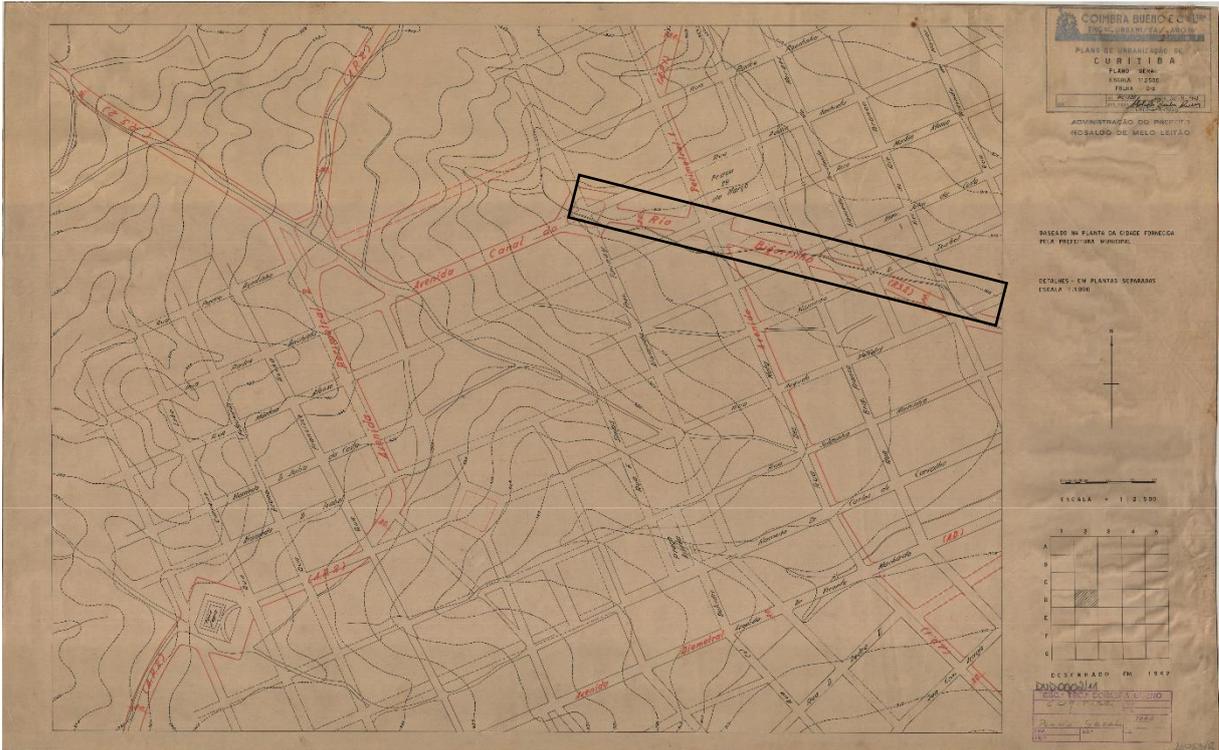


FIGURA 3.6: Mapa de Curitiba com Plano Agache esquematizado.

FONTE: Acervo IPPUC, 1942.

Segundo um levantamento de uso do solo na Rua Professor Fernando Moreira, realizado em outubro de 1976 pelo IPPUC, estudando 51 lotes existentes naquela época situados na rua, mais de 50% eram de uso residencial e o restante eram utilizados para funções de serviço e comércio da época, como alfaiataria, farmácia, sapataria e uma loja de representação de revólveres. Além disso, apenas dois edifícios possuíam maior altura, com 14 e 16 pavimentos.



FIGURA 3.7: Avenida Professor Fernando Moreira, entre as Al. Presidente Prudente Moraes e Rua Visconde de Nacar – asfaltamento – 1961

FONTE: Casa da Memória, 2001.

### 3.2 A REGIÃO DO RIO BIGORRILHO HOJE

A região está localizada no entorno do bairro Centro de Curitiba, e pode-se considerar que integra a área central da cidade. A Rua Professor Fernando Moreira consiste na extremidade de um dos eixos estruturais do município, o Eixo Oeste, destinando metade da sua extensão transversal para via exclusiva de ônibus biarticulado e linha direta, interligando o bairro Centro ao Bigorriho e Mercês (Figura 3.8). A presença deste tipo de transporte por si só não é causador de maiores problemas, porém a combinação deste com a presença do rio sem travessias em meio de quadra, os veículos em velocidade moderadamente alta e os grandes muros cegos nas testadas dos terrenos prejudicam a apropriação de seu espaço para o pedestre. Além destes usos do espaço público, existem também jardinetes em grande parte das esquinas.



FIGURA 3.8: Vista da Rua Professor Fernando Moreira.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2017. Editado pela autora.

Os lotes são utilizados de formas diversas, observando-se comércios antigos e locais de serviço, como lavanderia e posto de gasolina, residências com moradores e vazias, algumas delas com placas de aluguel, e estacionamentos. O gabarito é variado, com alguns edifícios de maior número de pavimentos, predominando, porém, a altura de um ou dois pavimentos.

O perfil dos residentes foi analisado segundo dados do IPPUC considerando os bairros Centro (Figura 3.9), Bigorriho (Figura 3.10) e Mercês (Figura 3.11), onde está localizada a região. De acordo com os dados de faixa etária e renda (Figura 3.12) dos residentes, observa-se que há grande quantidade de jovens na região destes bairros, a quantidade de idosos é relevante e o número de adultos de meia idade é maior no bairro Bigorriho. Além disso, a renda classifica a população da região como classe meia ou alta, com maior renda mensal por domicílio no bairro Bigorriho e há predominância de mulheres no bairro Centro e Bigorriho.

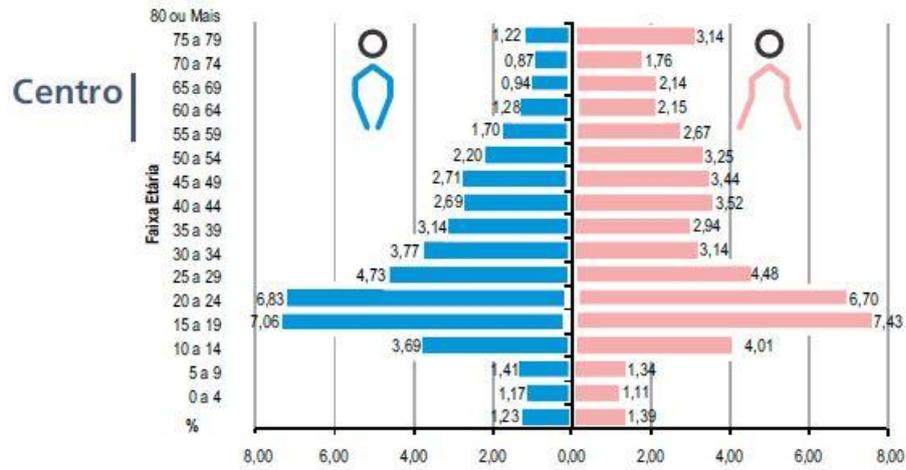


FIGURA 3.9: Pirâmide Etária do Bairro Centro, Curitiba.

FONTE: IBGE, censo demográfico de 2010.

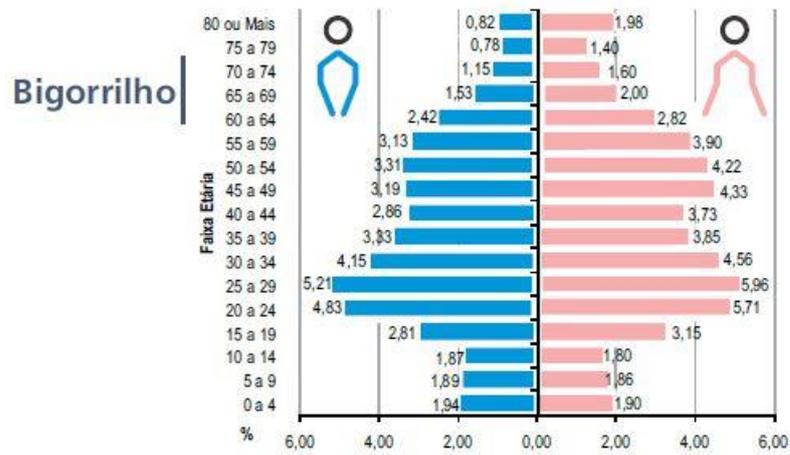


FIGURA 3.10: Pirâmide Etária do Bairro Bigorriho, Curitiba.

FONTE: IBGE, censo demográfico de 2010.

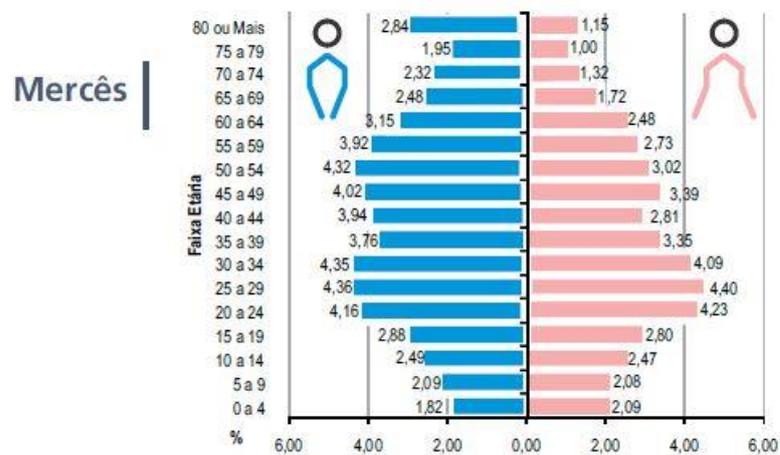


FIGURA 3.11: Pirâmide Etária do Bairro Mercês, Curitiba.

FONTE: IBGE, censo demográfico de 2010.

<b>BAIRRO CENTRO</b>	
Renda Média Mensal / domicílio	R\$ 4.688,24
<b>BAIRRO BIGORRILHO</b>	
Renda Média Mensal / domicílio	R\$ 8.312,55
<b>BAIRRO MERCÊS</b>	
Renda Média Mensal / domicílio	R\$ 5.718,98

FIGURA 3.12: Renda média mensal por domicílio nos Bairros Centro, Bigorriho e Mercês.

FONTE: Dados IBGE, censo demográfico de 2010. Elaborado pela autora.

### 3.2.1 Uso e Ocupação do Solo

Como já apontado a região encontra-se nos limites do bairro Centro de Curitiba, sendo a Rua Fernando Moreira um elemento geográfico que divide bairros. Por constituir uma expansão do centro, trata-se de uma região que foi marcada pela presença de comércio e serviço, embora estes usos hoje não sejam tão predominantes por conta dos processos tratados anteriormente. Integra o início do eixo estrutural oeste de Curitiba, caracterizado por edifícios de alto padrão, ocupados por população de alta renda, com comércios no térreo que atendem em geral a este perfil de moradores. Este padrão de ocupação tem início quando a Rua Professor Fernando Moreira encontra as vias que integram o sistema trinário, já no seu final. Durante toda extensão da rua a ocupação é completamente diferente da observada no Eixo Estrutural, tanto em relação às edificações quanto ao espaço público, que se encontram em processo de degradação e abandono. Este processo vem ocorrendo na região mais próxima da área central, local que possui infraestrutura consolidada, acessibilidade, amenidades e potencialidades para cumprir sua função social.

#### 3.2.1.1 Espaços Privados

Na primeira quadra do Centro em direção ao Bigorriho, podem ser observados usos diversos dos espaços privados, dentre eles comércio de vestimentas usadas, pensionado e estacionamento, além de edificações

abandonadas. Existem somente dois edifícios de maior gabarito na via, e alguns outros que dão para ruas transversais, e o restante possui de um a quatro pavimentos (figura 3.13). Nas quadras que seguem, identificam-se edificações em estado de degradação, sendo algumas utilizadas como brechó, distribuidora de bebidas e lavanderia. A maior parte dos edifícios que chegam a quatro pavimentos tem seu térreo em desuso, com vidros quebrados e paredes pichadas, e os outros pavimentos são apartamentos vazios, em visível estado de degradação (figuras 3.14 e 3.15). Em alguns destes edifícios foram observados também pensionatos, percebendo-se a demanda por moradia de jovens estudantes. Constatou-se que a região possui também edificação religiosa em alguns lotes, não somente na Rua Professor Fernando Moreira, mas em seu entorno.



FIGURA 3.13: Identificação das fotografias e edifício de maior gabarito.

FONTE: A autora, 2017.



FIGURA 3.14: Vista de edificações na Rua Professor Fernando Moreira ao nível dos olhos do pedestre.

FONTE: A autora, 2017.



FIGURA 3.15: Vista de edificações na Rua Professor Fernando Moreira ao nível dos olhos do pedestre.

FONTE: A autora, 2017.

Poucos edifícios, como uma pequena clínica, uma imobiliária e o SESC da Esquina estão em ótimo estado de conservação e constante utilização. Estes lugares são geradores de fluxos em áreas pontuais da via, em especial o SESC, com intensa movimentação de pedestres e de veículos, e cria demanda por espaços de permanência ao redor, sendo possível observar usuários do edifício utilizando seu entorno.

O entorno na Rua Professor Fernando Moreira, segundo a Lei de Zoneamento do Município de Curitiba, pertence à uma zona residencial 04 (ZR-4), que permite empreendimentos de até seis pavimentos, com um total de duas vezes

a área do terreno construída. Este zoneamento permite ainda que os dois primeiros pavimentos possuam usos comerciais, desde que a área não ultrapasse 200 m<sup>2</sup>. Além disto, é possível maior verticalização, chegando até a dez pavimentos, através da compra de potencial construtivo.

Do ponto de vista da relação entre estrutura fundiária e o padrão de ocupação dos lotes, identificou-se as tipologias predominantes na região, tendo como referência a metodologia adotada por Rodrigues (2005). Como é possível observar na figura 3.16, a tipologia predominante caracteriza-se por quadras com textura exterior e interior fechadas, sem espaços intersticiais. Este padrão tem origem nos primeiros parcelamentos realizados, situados nas proximidades do sítio de ocupação inicial da cidade, e da primeira frente de expansão em direção à oeste no final do século XIX, derivada da instalação de chácaras. Trata-se de uma tipologia comum do centro da cidade. As quadras do tecido urbano do entorno são em sua maioria quadriláteros, e assim eram todas até a implantação da Rua Professor Fernando Moreira, pelo Plano Agache (projeto de 1942), em meados do século XX. As quadras com formato quadrilátero têm lotes com testadas de aproximadamente 12 a 15 metros, com algumas exceções. Quanto à profundidade, variam entre 35 e 50 metros. As quadras geradas pela implantação da rua são triangulares, com lotes mais curtos (20 a 30 metros) ou que por vezes cruzam de uma rua a outra, porém a testada possui o mesmo tamanho das citadas anteriormente ou são maiores. A tipologia com exterior e interior fechada gera um preenchimento da quadra em quase sua totalidade por edificações que variam de um a quatro pavimentos. A exceção são alguns edifícios mais altos, situados ao sul do eixo em análise.

Nas quadras à norte do eixo é possível observar que alguns lotes aparentam ser abertos exteriormente, porém em análise de campo constatou-se que a frente destes lotes é sempre fechada por muros com uma altura média de dois a dois metros e meio, chegando à cerca de cinco metros em um dos lotes. Estes casos estão presentes predominantemente nos lotes com testada para a rua exclusiva do transporte coletivo, que compõe o eixo estrutural, e acabam por isolar o pedestre do contato com as edificações construídas nos lotes, produzindo uma sensação de confinamento e insegurança.

Nas quadras com formato triangulares, as pontas do triângulo que as formam não possuem área edificada e foram predominantemente transformadas em

jardinets, que serão analisados no tópico destinado à análise dos espaços público (3.2.2).

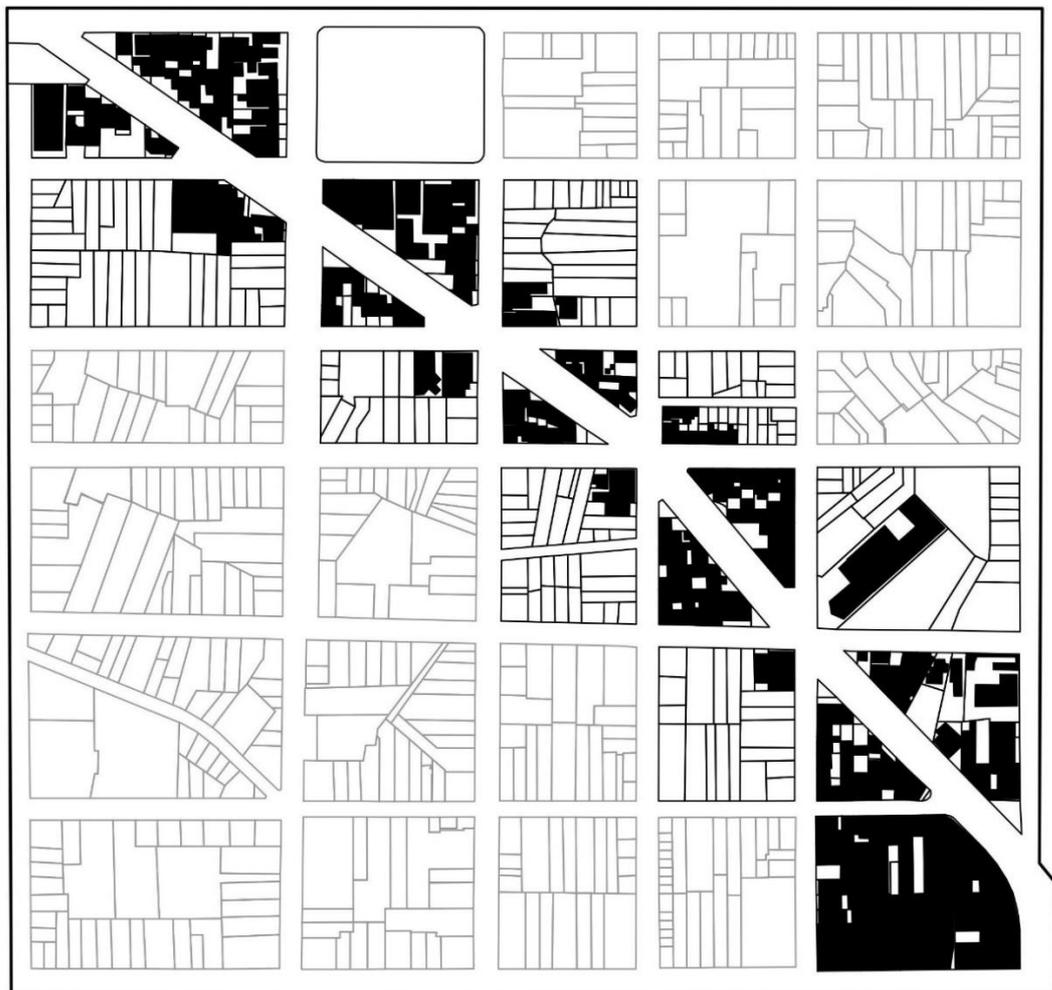


FIGURA 3.16: Mapa de figura-fundo do entorno da Rua Professor Fernando Moreira.

FONTE: A autora, 2017.

O uso residencial está presente de maneira mais importante nos edifícios com mais de dois pavimentos, enquanto que nos sobrados e casas térreas, observam-se principalmente a prestação de serviços de saúde, lavanderia, cafés, lojas armarinhos. Destacam-se também diversos imóveis desocupados e terrenos vazios (exemplificados nas figuras 3.17 e 3.18).



FIGURA 3.17: Imagem de residência vazia em frente a um jardimete na Rua Professor Fernando Moreira.

FONTE: A autora, 2017.



FIGURA 3.18: Imagem de terreno abandonado na Rua Professor Fernando Moreira, com testada voltada à via exclusiva de transporte coletivo.

FONTE: A autora, 2017.

Outra questão observada deve-se ao interesse do mercado imobiliário na região, em especial entre o Centro e bairros considerados nobres, com um dos preços da terra mais altos da cidade. Este processo explica-se pela infraestrutura disponível e pela proximidade ao centro da cidade, segundo o Perfil Imobiliário de 2015 elaborado pela Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário do Paraná (ADEMI-PR). Nas proximidades da área está situada a Rua Carlos de Carvalho, que nos últimos anos vem se configurando num eixo de concentração de edifícios verticais de escritórios e de atividades de comércio e serviço, que tem

produzido uma forma de centralidade urbana moderna e verticalizada, apropriada pela população de maior poder aquisitivo (LICNERSKI, 2015). Uma das consequências visíveis deste fenômeno é o esvaziamento das edificações residenciais térreas na área, pois o custo do terreno e o custo de vida na região, devido a este processo, aumentaram consideravelmente.

Como citado anteriormente, a rua é o início do eixo estrutural oeste, que se torna adensado ao cruzar o Bairro Bigorriho. É possível considerar a existência de pressão imobiliária para que a Rua Professor Fernando Moreira se consolide também com as características do eixo estrutural, pela acessibilidade que ela promove. Quando há estímulos para que uma região consolidada da cidade bem servida de infraestrutura urbana, como é o caso das proximidades dos eixos de transporte no caso de Curitiba, os imóveis e terrenos sofrem um aumento de preço, derivado dos interesses imobiliários já aprofundados nos capítulos anteriores. A partir desse processo, quando o poder público não é capaz de garantir a manutenção da população de menor poder aquisitivo, ocorre uma substituição da população de residente por outra que pode pagar pelo solo que se valoriza, produzindo gentrificação.

### 3.2.1.2 Espaços Públicos

Como citado no capítulo 2, o espaço público é conceituado, de forma geral, como o espaço que é de uso comum para todos os indivíduos da cidade e e cuja responsabilidade de manutenção é do poder municipal.

Na região da Rua Fernando Moreira é possível observar diferentes tipos de espaço público: jardinetes em esquinas, calçadas para uso de circulação do pedestre, vias para uso dos veículos particulares, bicicletas e transporte coletivo, e a Praça 29 de Março. Além disso, existe também o canteiro central da referida rua, permeável em quase toda a sua extensão, onde parte do rio encontra-se a céu aberto e onde se localizam as estações tubos do transporte coletivo, responsáveis por certo fluxo de pedestres. A área permeável e com arborização é encontrada neste canteiro central, em quase toda a extensão da rua, e nos jardinetes.



Os jardinetes existentes foram pensados como espaço de uso dos residentes locais, mas em campo observou-se que eles não tem elementos que gerem atratividade para estes usuários. Estes jardinetes se situam nos vértices das quadras em formato triangular, geradas por ocasião da abertura da Rua Professor Fernando Moreira. Os jardinetes receberam pouco ou nenhum tratamento paisagístico e sua manutenção é precária. Segundo observado em visitas de campo e entrevistas realizadas, constatou-se que esses espaços públicos são pouco apropriados pela população local, estando vazios na maior parte do tempo, sendo utilizados mais para encurtar caminho nas viradas das esquinas ou em alguns momentos de permanência rápida para os que trabalham na região.

Identificou-se, também a presença de um espaço público de boa qualidade e maior dimensão, com grande atratividade e extenso raio de abrangência - a Praça 29 de Março, que possui intenso uso pela população curitibana, recebendo uma programação de feiras periodicamente, que atendem a públicos diversos.

A travessia das vias, apesar do seu trânsito intenso e da circulação de ônibus, é relativamente confortável, controladas por semáforos e as esquinas possuem grandes dimensões, são espaçosas por conta dos jardinetes existentes. Porém, no trecho em que o rio não está tamponado a travessia da rua pode ser feita apenas nos cruzamentos das vias, dificultando a circulação entre um lado e outro da quadra.



FIGURA 3.20: Imagem de muro alto criado em terreno com testada voltada à via exclusiva de transporte coletivo e área do rio sem tamponamento.

FONTE: A autora, 2017.



FIGURA 3.21: Imagem de muro alto criado junto à calçada, em terreno com testada voltada à via exclusiva de transporte coletivo.

FONTE: A autora, 2017.

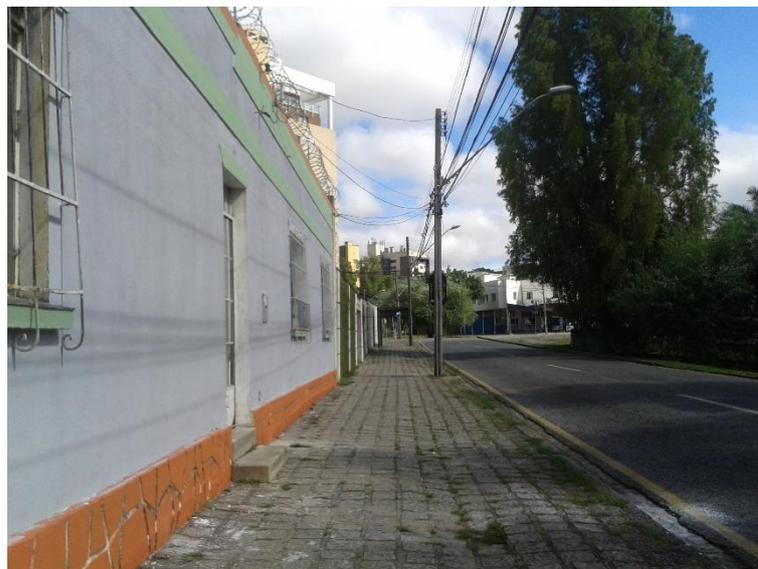


FIGURA 3.22: Imagem do passeio ao lado da via de tráfego de veículos comuns. Vista sentido Bigorriho.

FONTE: A autora, 2017.

A partir das características dos espaços públicos existentes reconhece-se um problema ligado à sua apropriação, com exceção da função de circulação de veículos, parecem ser residuais e irrelevantes para a sociabilidade. Segundo os urbanistas dinamarqueses Gehl, Gemzøe e Karnaes (2013), existem alguns critérios que qualificam o espaço público, entre estes se reconhece a impossibilidade de uso noturno, com boa iluminação e equipamentos apropriados, a falta de áreas para proteção do sol, chuva ou ventos demasiados, além de proteção sonora, contra os

fortes ruídos do trânsito existentes. Ademais, percebe-se a dificuldade de acessibilidade em muitos locais, observando-se que as travessias para pessoas com dificuldades de locomoção são mal executadas, prejudicando a autonomia e a segurança destes usuários. Existem no local alguns mobiliários clássicos da cidade, como os bancos de ferro e madeira e as bancas de revista, porém eles não possuem conforto e não propiciam a sociabilidade. Somado a estes fatores, o cheiro do rio em dias de calor causa desconforto a quem passa pela via, segundo entrevistas no local, o que acelera a velocidade do caminhar e gera pouco estímulo à permanência.

Vale destacar ainda a aprovação do Decreto Municipal nº 184, de 03 de abril de 2000, que

considerando a necessidade de ampliar os espaços de uso público para pedestres na Zona Central, de estimular o adensamento residencial e o déficit de estacionamento na zona e em seu entorno, estabeleceu estímulos para a criação de galerias comerciais em toda a região, através do aumento do potencial construtivo para o proprietário dos lotes.

Além disso, proibiu novos estacionamentos privados e comerciais em seis ruas, entre elas a Rua Professor Fernando Moreira, exceto aqueles vinculados a edificações coletivas de uso residencial, onde o estacionamento é facultado ao longo das vias exclusivas para transporte coletivo.

### **3.2.2 O Rio Bigorriho**

O córrego Bigorriho é um afluente do Rio Ivo, percorre toda a extensão da Rua Professor Fernando Moreira, tem seu leito pavimentado, mas encontra-se a céu aberto, do início desta até o cruzamento com a Rua Brigadeiro Franco. Sua nascente encontra-se nas proximidades do cruzamento da Rua Padre Agostinho com a Rua Fernando Simas, e deságua no Rio Ivo próximo à Praça Osório. Pertence à Bacia do Rio Belém, a segunda maior em extensão de Curitiba, segundo dados da Secretaria Municipal de Saneamento. O Rio Belém inicia seu curso no bairro Abranches, no Norte do município, e finaliza no bairro Boqueirão à sudeste, desaguando no Rio Iguaçu. Do ponto de vista planialtimétrico, o córrego está a

aproximadamente 920m nas proximidades com a divisa do bairro Bigorrião, e a 900m ao longo do seu curso até as proximidades da Praça Osório (figura 3.23).

Segundo entrevista com moradores e trabalhadores do local, a população já se informou sobre a possibilidade de manilhar o córrego, porém o argumento de um engenheiro da Prefeitura de que o mesmo funciona como “um pulmão para o centro da cidade”, convenceu a população local em mantê-lo a céu aberto. A municipalidade faz a limpeza do rio, porém, segundo os moradores, somente quando solicitado. Além disso, relatam que o nível do rio sobe até aproximadamente o nível da rua quando a chuva é de grande intensidade, mas que seu transbordamento só ocorre próximo à Rua Visconde de Nacar.

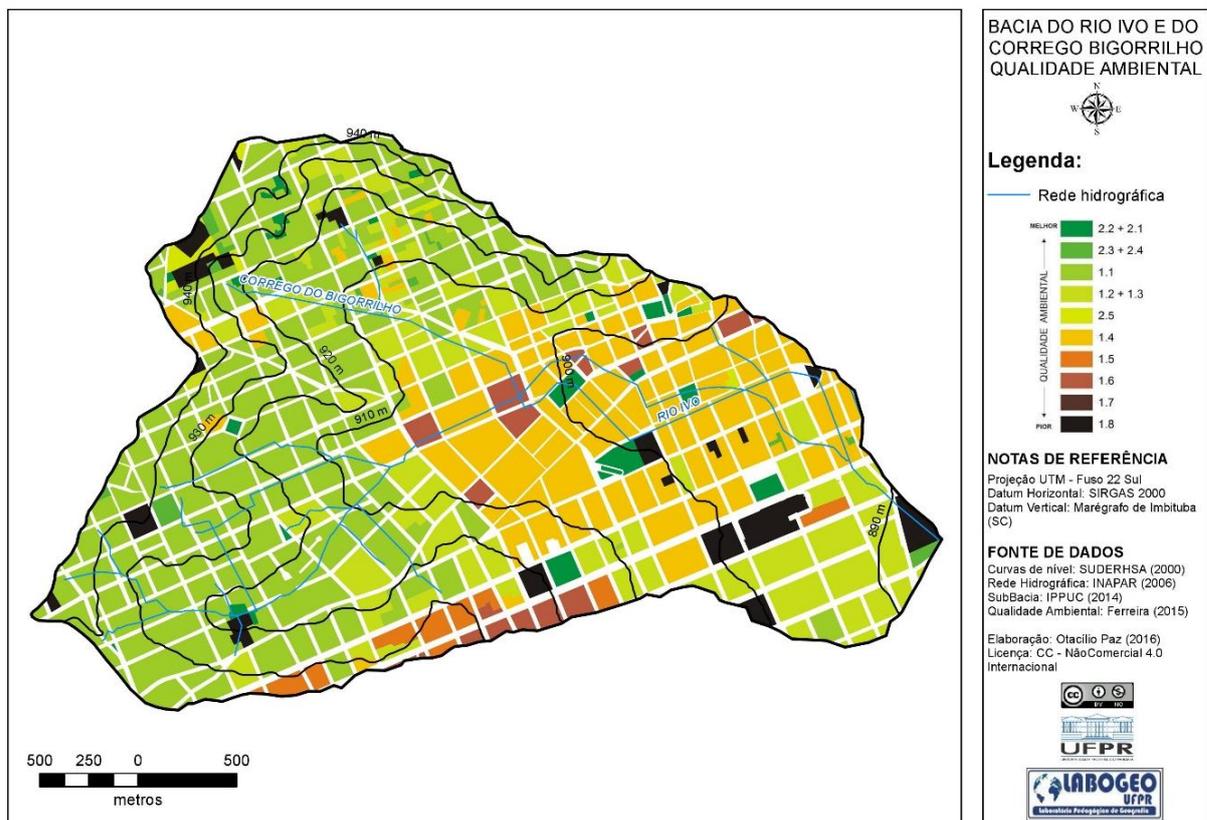


FIGURA 3.23: planta de curvas de nível da Bacia do Rio Ivo e do Córrego Bigorrião.

FONTE: Acervo Digital UFPR, 2016.

No capítulo seguinte serão realizadas análises de casos correlatos de cidades que tiveram que enfrentar processos similares aos observados na área de estudo, sendo duas brasileiras e uma portuguesa.

## 4 ESTUDOS DE CASOS CORRELATOS

Este capítulo analisará projetos de requalificação e reabilitação urbana, com o objetivo de auxiliar no entendimento das questões observadas na área de estudo e conhecer diferentes métodos de intervenção para lidar com a problemática a ser enfrentada no Projeto do Trabalho Final de Graduação.

Desde a década de 1960 tem sido cada vez mais comuns intervenções urbanísticas em espaços com preexistências significativas, que possuem uma visão sobre o valor histórico e cultural dessas áreas, além de instrumentos que gerem atratividade para o uso residencial, que proporciona e recupera a vitalidade dessas áreas. Entre elas, destacam-se as diversas intervenções ocorridas em Belém, no Estado do Pará; os planos para requalificação do centro de São Paulo – Estado de São Paulo, ambos no Brasil, de grande complexidade considerando as diversas temáticas que os envolvem, como também os novos projetos executados em Portugal.

Para a análise desses projetos serão pesquisadas informações históricas para o entendimento do contexto que formou a área de intervenção, assim como as características do recorte espacial antes da sua implantação. Posteriormente, serão analisados o partido e o objetivos dos projetos, que em seguida serão estudados para identificar as estratégias utilizadas para alcança-los. Ou seja, quais as ações utilizadas para reverter os problemas identificados e também como se deu ou se dará a gestão após a finalização das obras.

Objetiva-se, portanto, identificar e entender as diferentes maneiras de se lidar com problemas similares aos existentes na região do entorno da Rua Fernando Moreira, ampliando as possibilidades e o repertório para o enfrentamento da problemática em análise.

### 4.1 COMPLEXO “ESTAÇÃO DAS DOCAS” E COMPLEXO DO “VER-O-PESO”, EM BELÉM DO PARÁ

Belém é a capital do Estado do Pará, localizado na região norte do Brasil. A cidade situa-se às margens da Baía do Guajará e do Rio Guamá (figura 4.1), sua

população é de 1.393.399 habitantes (IBGE, 2010), tem uma extensão territorial de 1.059,458 km<sup>2</sup> e densidade demográfica de 1.315,26 hab./km<sup>2</sup>.

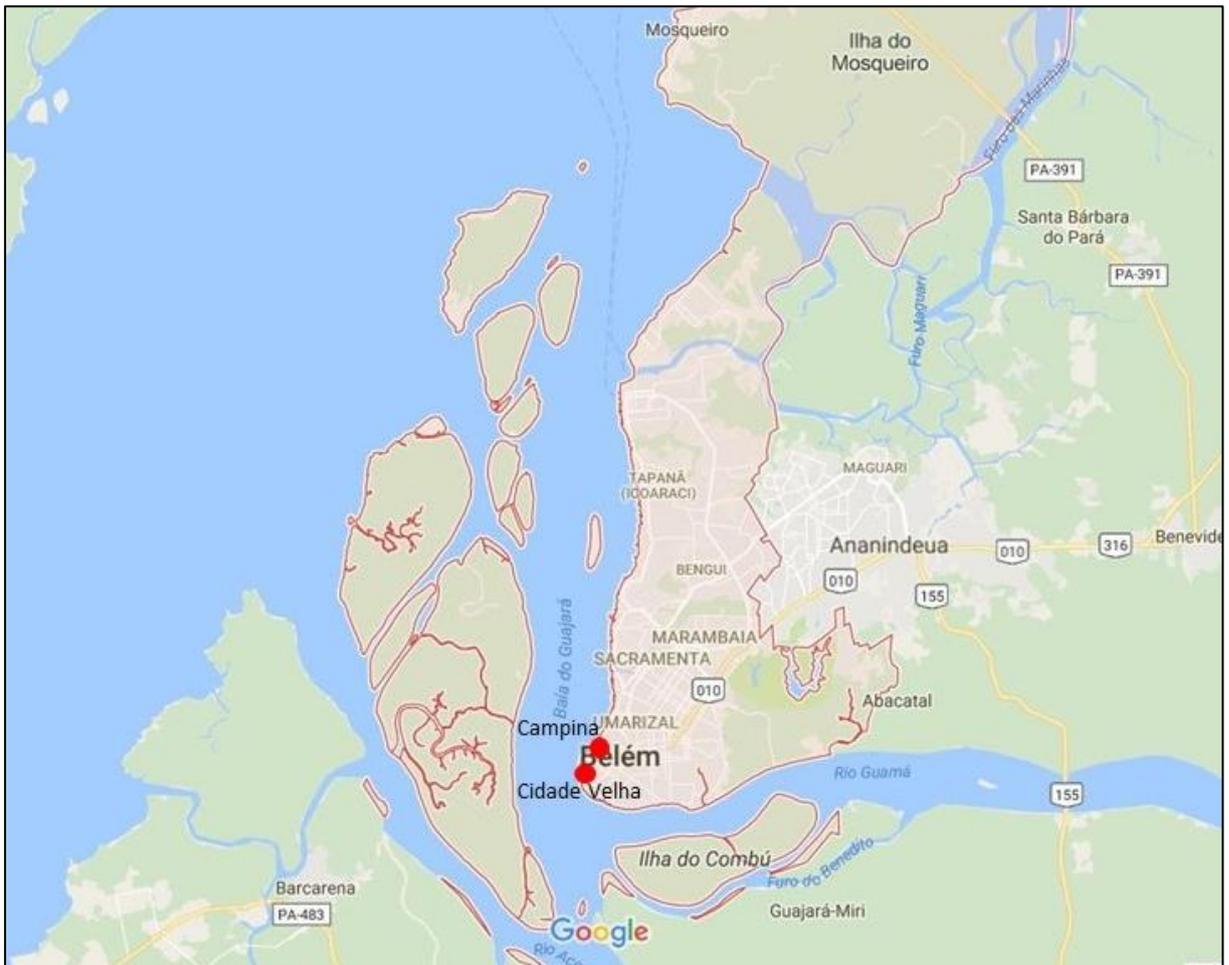


FIGURA 4.1: Mapa do Município Belém, Pará.

FONTE: GOOGLE, 2017. Editado pela autora.

Desde sua fundação em 1616, o rio é um elemento de extrema importância para o desenvolvimento da cidade, sendo norteador de sua localização e de sua expansão. A ocupação da cidade se deu inicialmente nos bairros hoje denominados Cidade Velha e Campina, e por isso sua orla ribeirinha constitui a área de maior importância histórica da cidade. Belém foi o primeiro núcleo colonial português na Amazônia (LIMA; TEIXEIRA, 2009), e o ponto inicial de ocupação foi no Forte do Presépio, expandindo-se pela orla do Guamá formando o Bairro da Cidade (Cidade Velha), e ao longo da orla da Baía do Guajará dando origem ao Campina (atual Bairro do Comércio). No entorno destes dois bairros estão localizados equipamentos públicos, instituições e comércio varejista, tornando-a a mais dinâmica economicamente no município.

No presente tópicos serão analisados dois projetos realizados ao longo desta faixa ribeirinha, ambos na área denominada pela Lei do Plano Diretor como o Centro Histórico de Belém (CHB). O Complexo Estação das Docas consiste na reutilização de armazéns do porto original da cidade e na reabilitação de seu entorno imediato. A revitalização do Complexo “Ver-o-Peso”, consiste em uma série de intervenções na feira e nos mercados ali localizados, visando melhorias nas condições de seu funcionamento.

Um total de vinte e três imóveis são tombados pelo governo federal na cidade, sendo dezesseis dentro do CHB e um no conjunto arquitetônico e paisagístico “Ver-o-Peso”, que inclui o Mercado de Carne e o Mercado Bolonha de Peixe, o Solar da Beira (antiga recebedoria), a Praça Pedro II, o Boulevard Castilhos França e algumas áreas adjacentes. Na figura 4.2 é possível observar as duas áreas de intervenção que serão analisadas neste capítulo. O interesse em preservar a área do CHB gerou uma mudança no modo de tratamento da região pela gestão urbanística municipal, que anteriormente era permissiva e indiferente. A gestão, anteriormente, permitiu a desconfiguração da área pela inserção de edifícios contemporâneos sem qualquer critério, edificações que não levaram em conta sua importância patrimonial e que não foram projetadas considerando seu entorno, como o caso do prédio da Receita Federal e do Banco Central no Boulevard Castilhos França.

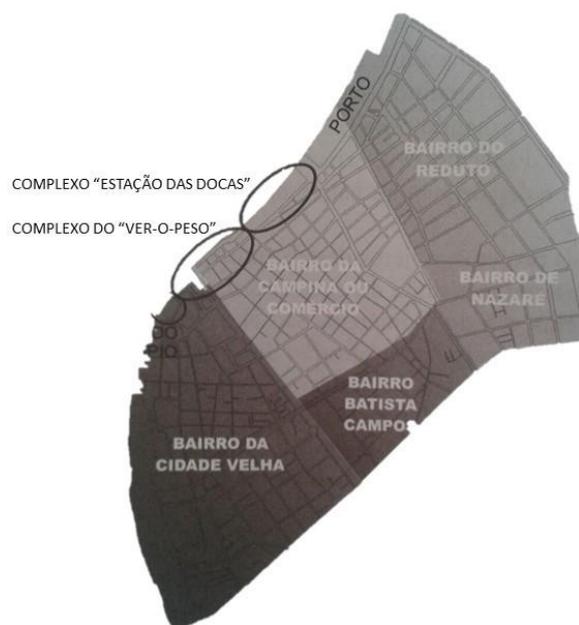


FIGURA 4.2: Áreas de intervenção estudadas.  
 FONTE: LIMA e TEIXEIRA, 2009.

O porto de Belém passou por uma desocupação ao longo do século XX em razão da sua obsolescência, tanto pela falta de modernização de suas instalações quanto pelo fim da época de prosperidade econômica vivida do século XIX até início do século XX (extração gomífera amazônica). A partir da década de 1990 aconteceram movimentos pela abertura visual da cidade para o Rio Guamá e para a Baía do Guajará, pois como diversas cidades ao longo da história, Belém acabou virando as costas para os rios e o mar, tornando-se necessário o resgate da valorização destes elementos devido à sua importância histórica. Segundo o Plano Diretor de 1993, a orla da cidade deveria receber projetos que contemplassem o que denominaram de “janelas” para o Rio Guamá e para a Baía, potencializando também seu aproveitamento turístico, o que gerou as iniciativas dos concursos para estes dois projetos de intervenção.

#### **4.1.1 Complexo “Estação das Docas”**

O projeto da Estação das Docas se localiza às margens do Rio Guamá e da Baía do Guajará, na desembocadura do Guamá e da Ilha de Marajó. Apesar da região ser objeto de estudos desde 1992, o início das obras se deu em 1997 sendo finalizada em 1999. Segundo análise de Lima e Teixeira (2009, p. 205), entre as questões abordadas no projeto estão, *“o incremento turístico, o reaproveitamento de velhas estruturas portuárias, o auxílio na revitalização de áreas centrais e, principalmente, a reabertura das cidades para o mar ou rio.”*

A intervenção abrange um total de 3200m<sup>2</sup> de área urbanizada e consolidada dentro do CHB, os quais situam-se ao longo da orla da Baía de Guajará. Dentro deste recorte estão principalmente três armazéns portuários do início do século XX e áreas de circulação em seu entorno imediato.

O antigo projeto do porto é de origem inglesa, com investimentos de outros países, como os armazéns e guindastes de origem francesa e a administradora *Port of Pará*, americana. O projeto foi realizado pelo engenheiro Percival Farquhar, investidor em algumas iniciativas de desenvolvimento na região amazônica, como a estrada de ferro Madeira-Mamoré, a navegação pelos rios amazônicos com a companhia Amazon River, e outros empreendimentos no sul e sudeste do país. A atração deste pela região amazônica se deu devido ao *boom* econômico no setor de

exploração de látex, que favorecia as duas principais cidades da região Norte, Manaus e Belém. No início do século XX Manaus já dispunha de instalações portuárias, enquanto Belém realizava as atividades de modo improvisado em sua orla. No período da primeira república, quando são edificados diversos portos no Brasil, o Porto de Belém é construído com investimentos estrangeiros derivados de cessões que posteriormente possibilitariam ao investidor seu retorno financeiro. A construção do Porto foi então finalizada em 1912, já no fim do ciclo da borracha (figura 4.3), fazendo com que nunca cumprisse completamente a função para o qual foi idealizado e criado. Por conta disto, nos anos seguintes não foram feitos novos investimentos, sua área não sofreu expansão e sua estrutura não foi objeto de melhorias, e o Estado do Pará passou por um período de estagnação financeira.

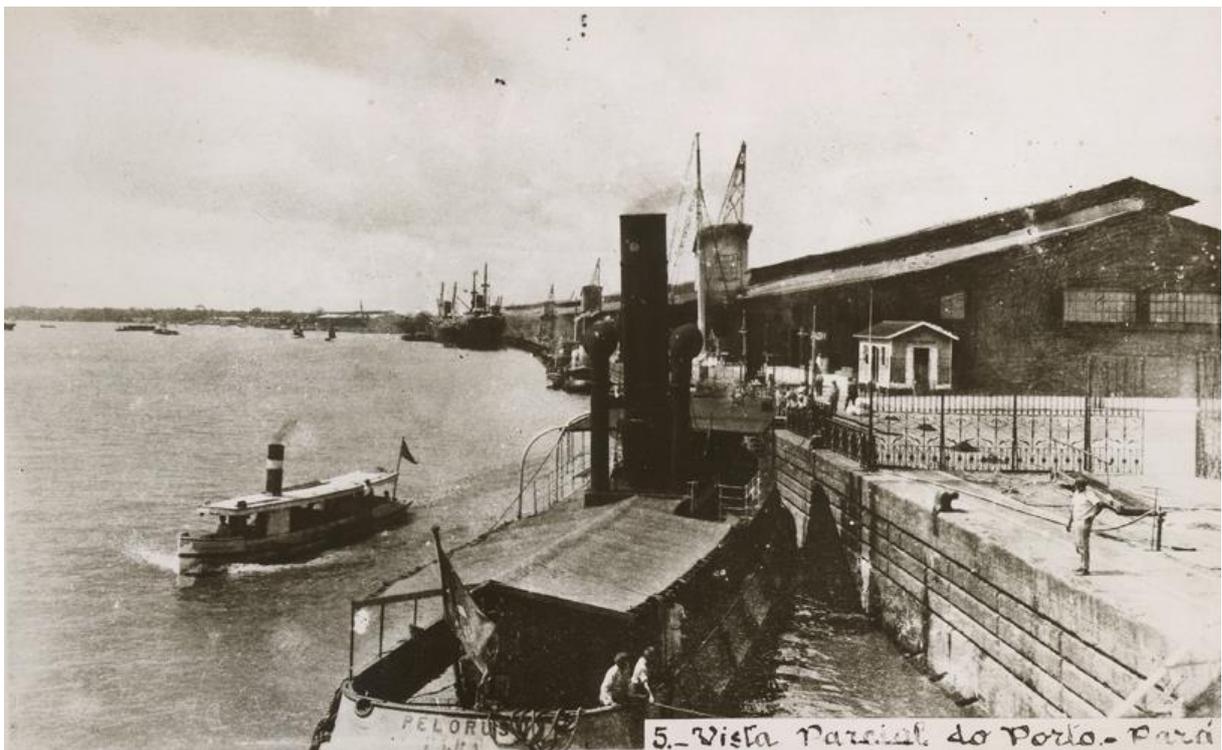


FIGURA 4.3: Porto do Pará, início do século XX.

FONTE: PORTOS FLUVIAIS, s.d.

Nas últimas décadas o Pará tem retomado seu crescimento econômico e desenvolvido, principalmente, questões infraestruturais e atividades terciárias, entre elas o comércio, a prestação de serviços e o turismo. Aliado a isto, com as alterações tecnológicas no transporte hidroviário e o aumento dos calados dos navios, muitos portos com problemas de assoreamento foram inviabilizados, entre

eles o de Belém, que necessitava de áreas de expansão e retroporto, porém, como outros portos brasileiros, estava encrustado em um núcleo urbano consolidado. Com isto, ao longo do tempo uma parcela do porto foi inutilizada e acabou por gerar degradação também da área central da cidade em seu entorno consolidado, com comércio informal insalubre e desorganizado, áreas em desuso e sem qualidade para tráfego de pedestres, gerando sensação de insegurança principalmente no período da noite. Para otimização dos espaços e maior competitividade do complexo portuário em escala regional, a companhia portuária disponibiliza no início da década de 1990 três de seus quinze armazéns franceses para revitalização.

Através de um concurso, em 1992 são propostos projetos para três armazéns abandonados destinados a abrigar um centro turístico e cultural para Belém. O resultado do concurso gerou polêmica e o projeto vencedor foi somente viabilizado em 1997, quando foi desenvolvido e detalhado, e os três armazéns foram, por cessão, transferidos ao Estado. Com um novo governo que iniciou em 1995 e se estendeu até 2003, o projeto se tornou parte de uma série de investimentos do Estado para a valorização de suas edificações históricas. Dentro do objetivo de desenvolver o potencial turístico e cultural da capital, figurava o de resgatar a visibilidade do rio, considerando seu importante papel na fundação da cidade, e oferecer à população áreas privilegiadas para realização de manifestações culturais e artísticas. (LIMA; TEIXEIRA, 2009)

O partido do projeto consistiu na setorização dos galpões, na transparência das varandas localizadas em frente à baía para que houvesse uma integração visual, na inserção de restaurantes diversificados que atendessem a públicos diversos, na preservação do patrimônio existente e na construção de espaços exclusivos para o pedestre, obtidos pela sua exclusividade na via interna do cais. O programa consistia: (i) no galpão denominado de Boulevard das Artes, com espaços para exposições em geral e objetos arqueológicos encontrados no local, além de uma cervejaria e 14 lojas de serviços em geral; (ii) no galpão denominado Boulevard da Gastronomia, que abriga restaurantes regionais e internacionais no térreo e restaurantes fast-foods no mezanino, atendendo públicos diversos; (iii) no galpão chamado de Boulevard das Feiras, com espaços para feiras e exposições de diferentes temáticas, um cineteatro com capacidade para 400 pessoas e um setor administrativo situado no mezanino. Além desses três galpões, foi cedido um galpão de menores dimensões, onde foi projetado um ancoradouro para barcos pequenos

que realizam passeios turísticos pela baía. A setorização descrita pode ser visualizada na planta da figura 4.4 e sua configuração na figura 4.6.

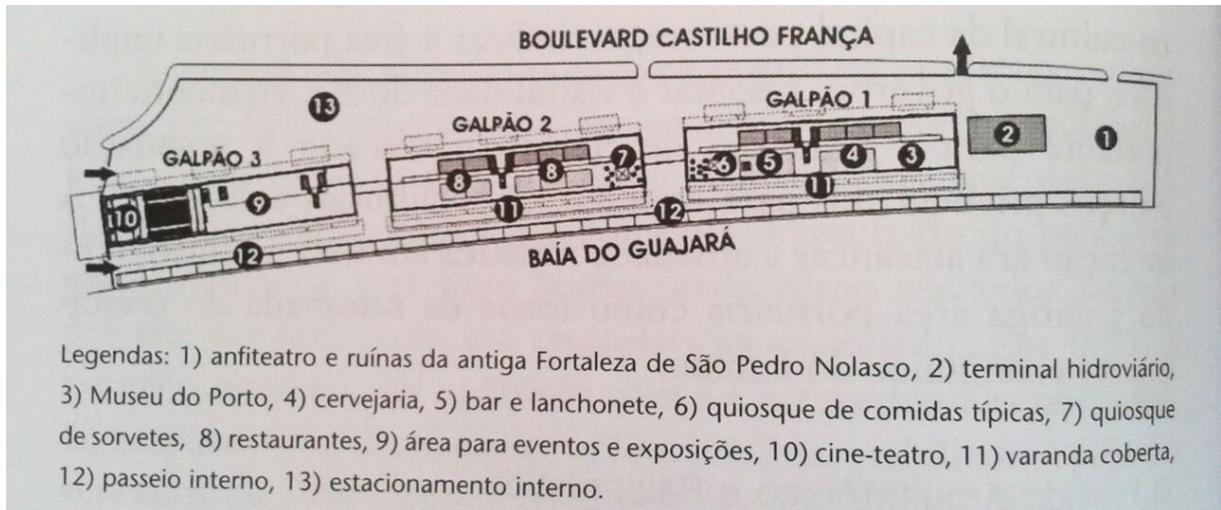


FIGURA 4.4: Planta esquemática do Complexo “Estação das Docas” realizada em 2004.

FONTE: LIMA e TEIXEIRA, 2009.

Os galpões possuem sua estrutura original metálica e para o devido tratamento do patrimônio edificado, os perfis metálicos originais foram diferenciados cromaticamente dos novos, sendo possível identificar a intervenção. Optou-se por restaurar e manter os guindastes franceses em seus devidos lugares, obtendo-se um resgate visual do uso original da área e constituindo um elemento paisagístico do projeto (figura 4.5).

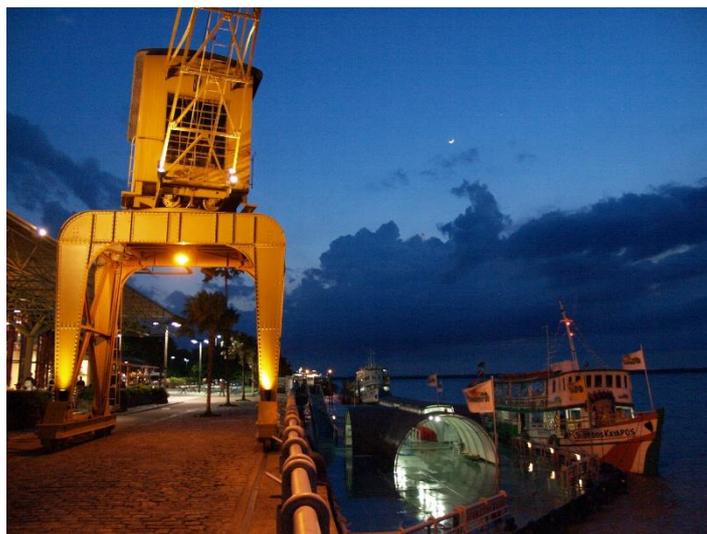


FIGURA 4.5: Vista da orla da Estação das Docas com os guindastes mantidos e restaurados.

FONTE: ESTAÇÃO DAS DOCAS, 2011.

Um dos pontos fortes do projeto da Estação das Docas é a exclusividade dada ao pedestre na circulação na via interna do cais. O calçadão permite liberdade e segurança, contemplação da paisagem da baía, usos diversos, tendo ao fundo os antigos guindastes iluminados. Os automóveis possuem acesso pela via paralela à Avenida Marechal Hermes, onde existe um estacionamento, que não consegue atender à toda a demanda do local nos finais de semana.

Relativo ao custo total do projeto, gastou-se 25 milhões de reais, o dobro do orçamento estimado inicialmente, sendo 19 milhões financiados pelo governo estadual e 6 milhões por empresários que exploram comercialmente a área de intervenção. A companhia *Port of Pará* cedeu os galpões, e o governo passou a ser inquilino da administradora portuária, responsável pela gestão do espaço.

O conjunto foi tombado pelo governo estadual em 2000, como patrimônio histórico-arquitetônico e cultural do Estado do Pará, por ser considerado testemunha de uma tipologia industrial típica do final do século XIX.



FIGURA 4.6: Vista aérea da Estação das Docas e entorno.

FONTE: SKY SCRAPER CITY, 2017.



FIGURA 4.7: Interior de galpão com palco suspenso móvel.

FONTE: FLICKR, 2007.

#### 4.1.2 Complexo do “Ver-o-Peso”

A área do Complexo “Ver-o-Peso” foi objeto de diversas intervenções pelas administrações do Município, com o intuito de recuperar as instalações das feiras e melhorar a organização dos feirantes. Para análise do projeto, neste trabalho, optou-se pela última intervenção realizada, iniciada em 1999.

O conjunto ficou conhecido por este nome devido à obrigatoriedade, a partir de 1688, de conferir o peso das mercadorias no porto fiscal. O complexo se situa no entorno da doca do “Ver-o-Peso”, entre as margens da Baía do Guajará e o antigo Igarapé do Piri, aterrado no final do século XIX. Além dos mercados de carne e de peixe, construído no início do século XX com estrutura metálica trazida da Inglaterra, o complexo contempla o Solar da Beira, o antigo necrotério na Praça do Açaí e as praças do Relógio e dos Pescadores. Porém, a ação mais marcante da área é a grande feira permanente, com 1800 feirantes (MOURA, 2004).

O tradicional comércio surgiu na região no século XVII, quando o local era ainda ocupado por uma aldeia de Tupinambás nas margens do igarapé. A feira era ponto de parada dos barcos que partiam para desbravar a Amazônia pelo Rio Guamá, ou dos que seguiam para o atlântico pelo Rio Pará. Com o aumento do comércio, a câmara reivindicou ao rei de Portugal a concessão de tributos das mercadorias que entravam na cidade, que se realizou por meio da criação de uma

casa de ver o peso, semelhante às que haviam em Portugal. A feira acompanhou as mudanças urbanísticas e culturais da cidade. A urbanização crescia em direção à outra margem do igarapé do Piri e o mercado se firmava como um ponto de encontro de culturas. No século XVIII passaram pela sua área migrantes do Nordeste, negros de Angola e Benguela, colonos portugueses, comerciantes de escravos e das ervas do sertão, missionários, cientista e militares. (figura 4.8)



FIGURA 4.8: Parte do Complexo do Ver-o-Peso em 1937.

FONTE: DIA DIA BELÉM, 2015.

No século XIX, o fluxo de pessoas continuava; revolucionários da Cabanagem chegaram para ocupar poder, carregamentos de borracha aconteciam e traziam abundância para a região e atraíam sírios, libaneses, italianos e judeus marroquinos que incorporaram seus comércios. No início do século XIX, a foz do igarapé deu lugar a uma doca que permanece até hoje à serviço das atividades da feira. Na área aterrada, além da doca, foi construída a Praça do Relógio e a Avenida Portugal. Segundo Moura (2004), com o impulso dado pela economia a cidade se desenvolve e, no final do século XIX, passa por algumas transformações, com a construção do mercado em frente à Baía do Guajará, construído em ferro pré-fabricado vindo da Inglaterra. Ao mesmo tempo o mercado de carne é ampliado e os antigos trapiches de madeira dão lugar às docas do porto de Belém.

Em 1997, o conjunto arquitetônico e paisagístico “Ver-o-Peso” e suas áreas adjacentes são tombados em estância federal (figura 4.9) como patrimônio histórico, artístico, arquitetônico, paisagístico, arqueológico e etnográfico. Havia previsão de demolição da doca e da feira para a construção do porto pelo seu estado de

degradação e visando ampliar seu espaço, porém, segundo historiadores, a região foi considerada como uma das mais alegres e comercialmente importantes da cidade, sendo, por isso, poupada. Atualmente o complexo é um dos principais pontos turísticos da cidade, ponto de encontro da população de Belém e uma das grandes expressões da arquitetura de ferro no Brasil, onde pode ser encontrada uma variedade de produtos. Além disto, serve de “*pano de fundo para a manutenção das tradições culturais amazônicas e uma das maiores manifestações religiosas do Brasil: o Círio de Nossa Senhora de Nazaré, que ocorre todos os anos no segundo domingo do mês de outubro.*” (LIMA; TEIXEIRA, 2009, p. 218)

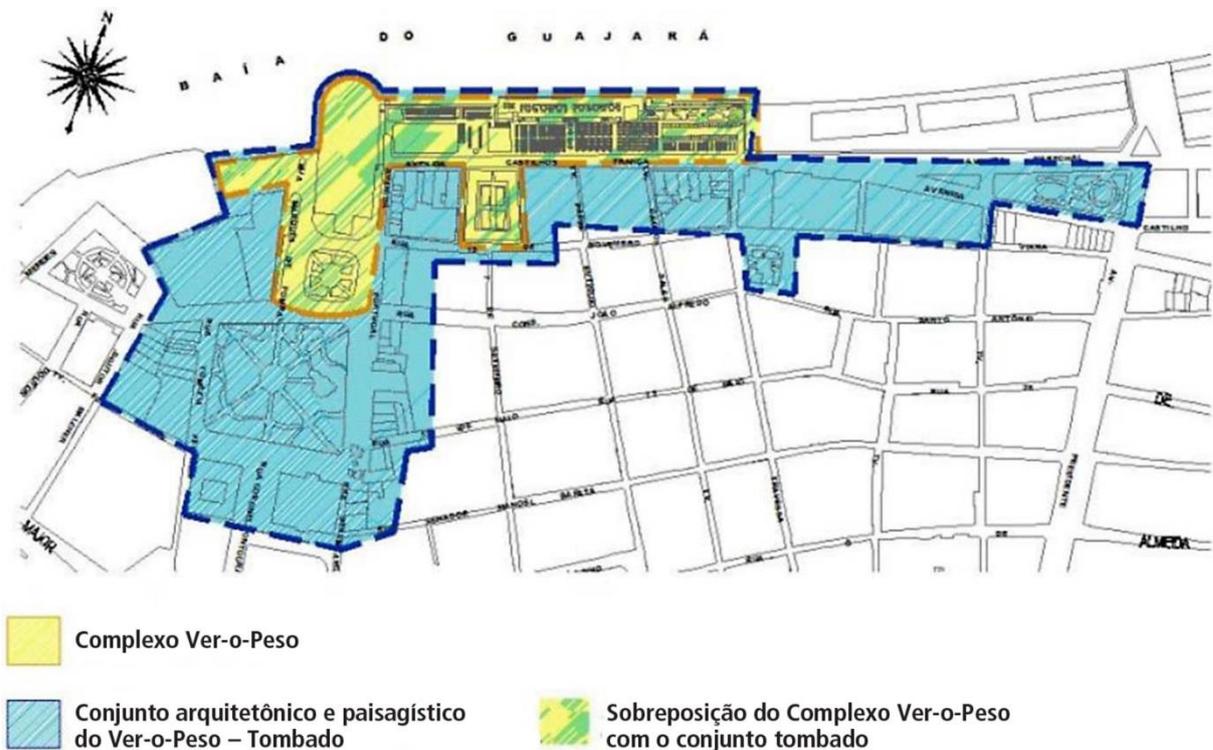


FIGURA 4.9: Conjunto arquitetônico e paisagístico do Ver-o-Peso.

FONTE: BIBAS, CARDOSO, GOMES e MELO, 2016.

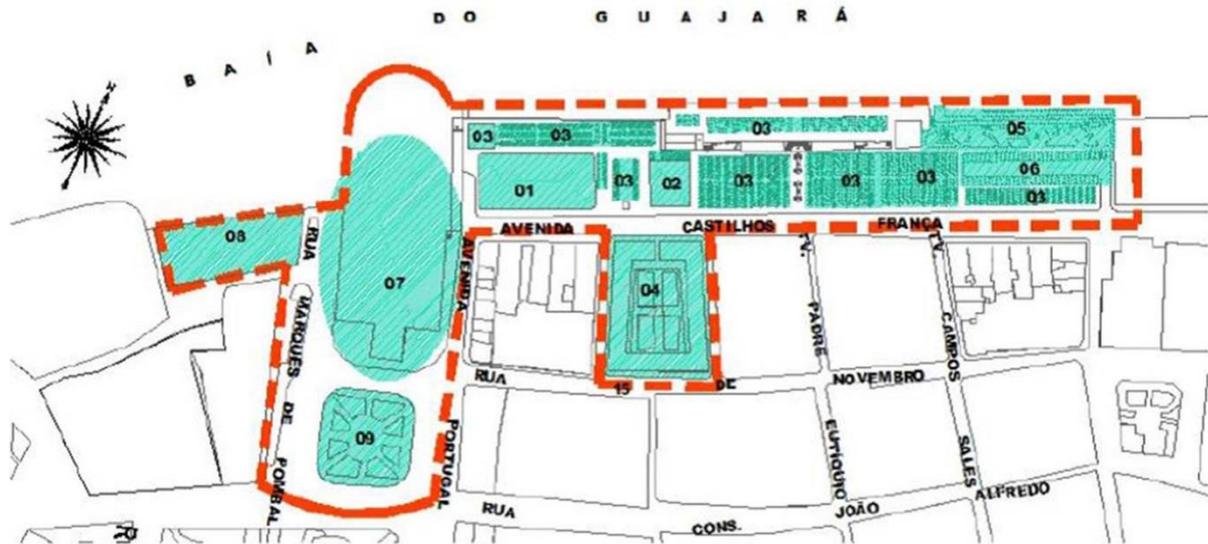
Apesar da grande importância desde sua fundação, a ausência de políticas públicas para manutenção e organização do conjunto acabou por comprometer seriamente as edificações históricas e as condições sanitárias para a venda de produtos alimentícios. A Praça do Pescador, principalmente, estava ocupada pelo mercado informal e o cais próximo ao mercado possuía sérios problemas estruturais. Devido ao processo de degradação que vinha ocorrendo, a prefeitura lançou, em setembro de 1998, um edital de concurso nacional para projetos arquitetônicos que

contemplassem o paisagismo e o urbanismo, com enfoque turístico, para a revitalização do Complexo “Ver-o-Peso”.

Entre os objetivos estavam promover, recuperar e reabilitar socioeconomicamente a área do complexo, para torná-la um ícone de revitalização para o Centro Histórico de Belém. O edital estabeleceu algumas premissas para os projetos, entre elas a manutenção das atividades originais da feira e dos mercados, a valorização e restauração de edificações históricas e a melhoria na acessibilidade ao complexo, tanto para os turistas quanto para os moradores locais e ribeirinhos. Além disso, havia a preocupação em resgatar a visão da baía, a contemplação da paisagem e promover a apropriação do espaço em horários não comerciais, para retirar a sensação de insegurança.

A área abrange cerca de 12 mil m<sup>2</sup> (figura 4.10), incluindo todas as edificações e praças citadas anteriormente, e o projeto vencedor foi o elaborado pelo escritório carioca Flávio Ferreira Arquitetura e Urbanismo. Antes de finalizar o concurso, em novembro de 1998, a Prefeitura iniciou algumas obras partindo da Praça do Pescador, área que não estava contemplada no concurso. Estas obras retiraram ambulantes lá instalados e retomaram uma área de contemplação do rio, atraindo pescadores amadores. Além disso, foi privilegiada a utilização de espécies regionais no paisagismo que foram identificadas com placas explicativas. A feira de artesanato foi reorganizada de forma a estimular a visitação noturna, e construiu-se o estacionamento.

A execução do projeto vencedor do concurso teve início no ano 2000 e a intervenção foi feita em etapas, devido à falta de recursos da Prefeitura. A primeira fase se limitou à área da feira de hortifrutigranjeiros e ervas, onde as antigas barracas de madeira foram substituídas por novas, com estrutura metálica, e uma grande cobertura de lona tensionada. O uso desses materiais procurou trazer uma linguagem contemporânea para diferenciar o antigo do novo. Além disto, foram realizadas restaurações nas fachadas do Mercado de Ferro, com retirada de placas que escondiam os ornamentos *art nouveau* da estrutura metálica (figura 4.11). A primeira etapa de obras terminou em fevereiro de 2001. Em março deste mesmo ano, a segunda etapa foi iniciada, contemplando o restante da feira, o restauro do Solar da Beira, edificação neoclássica pertencente ao conjunto. Em ambas as etapas ocorreram obras de infraestrutura, principalmente com relação à drenagem e manutenção do cais.



#### LEGENDA

01 - Mercado de Peixe

02 - Solar da Beira

03 - Feira do Ver-o-Peso

04 - Mercado de Carne

05 - Praça do Pescador

06 - Área de estacionamento

07 - Docas

08 - Feira do Açai

09 - Praça do Relógio

Complexo Ver-o-Peso

Elementos constituintes do Ver-o-Peso

FIGURA 4.10: Complexo do Ver-o-Peso.

FONTE: BIBAS, CARDOSO, GOMES e MELO, 2016.

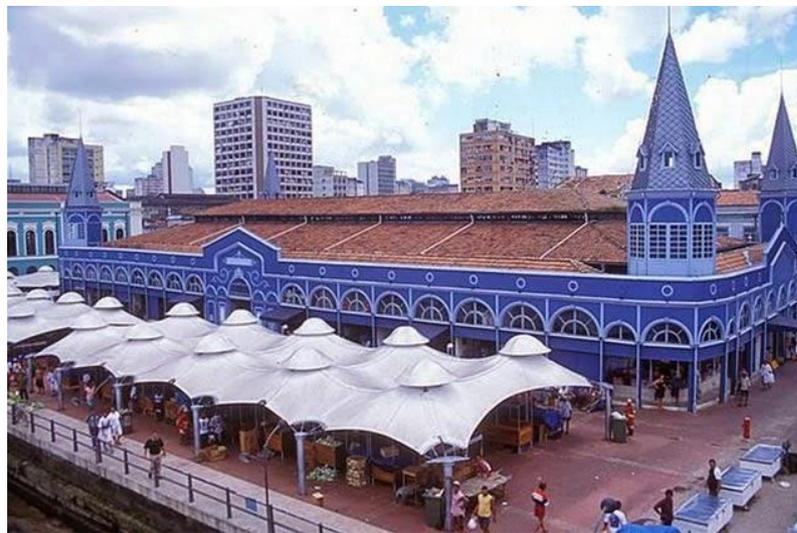


FIGURA 4.11: Edificação do Mercado de Ferro ou Mercado de Peixe.

FONTE: DIA DIA BELÉM, 2015.

Segundo Moura (2004), para o arquiteto Flávio Ferreira, a principal diretriz do projeto foi unir o erudito ao popular e o contemporâneo ao antigo.

“Como eruditos, Ferreira enumera as estruturas metálicas dos dois mercados, o relógio na praça quadrada, os quatro lampadários que marcam cada um dos seus cantos e o Solar da Beira. Populares seriam os barcos e

seus mastros, os balcões cheios de mercadorias ao ar livre, as tendas, as estruturas de madeira das lojas de plantas, os locais de maceração das folhas de mandioca e a chegada do açaí pelo rio.” (MOURA, 2004)

O projeto propôs, ainda, um novo mobiliário urbano e uma grande tenda tensionada sobre as barracas dos feirantes que cobre aproximadamente 5 mil m<sup>2</sup> (figura 4.12). O desenho das barracas para venda de produtos foi alterado, pois a Prefeitura realizou uma pesquisa que apontou a necessidade de haver um módulo central descoberto, contrário à organização contínua das barracas anteriormente existente, que na avaliação do arquiteto causava desconforto e não permitia muita iluminação. Atualmente, o centro de cada módulo é dotado de um poste de iluminação e no encontro destes módulos há aberturas para captação de águas pluviais, inspiradas em uma espécie de lanternim<sup>3</sup> (figura 4.13). O material empregado nessas tendas foi um tecido sintético na cor branca e semi translúcido, para que interferisse o mínimo possível na leitura da edificação e se diferenciasse facilmente do antigo. Houve também o cuidado de que a altura das novas coberturas não ultrapassasse as bandeiras do Mercado de Ferro.



FIGURA 4.12: Vista aérea da cobertura da feira do Complexo “Ver-o-Peso”.

FONTE: SKY SCRAPER CITY, 2007.

---

<sup>3</sup> Pequeno telhado sobreposto às cumeeiras, que permite ventilação e iluminação natural para as edificações. O funcionamento da ventilação é pela diferença de densidade do ar quente e frio.



FIGURA 4.13: Vista da cobertura tensionada da feira do Complexo “Ver-o-Peso”.

FONTE: ESSE MUNDO É NOSSO, 2015.

Em uma terceira etapa, foi reestruturada a Feira do Açaí (figura 4.14), que tinha perdido as manifestações culturais das quais era palco e já não contava mais com os principais frequentadores, devido à insegurança do local. No projeto constavam melhorias de infraestrutura e as instalações da Vigilância Sanitária no antigo prédio do necrotério que, no entanto, não foram realizadas. A avaliação atualmente é que a Feira continua sendo um local um tanto inseguro e sem uso fora do horário comercial. Segundo Medeiros (2017), a feira foi considerada abandonada pela prefeitura e sofre com a falta de espaço, de cobertura para proteção dos produtos e dos feirantes, e com a existência de estruturas precárias e inseguras (figura 4.15).



FIGURA 4.14: Feira do Açaí ao amanhecer.

FONTE: SARRAF, 2016.



FIGURA 4.15: Feira do Açai.

FONTE: ARAÚJO, 2017.

Para a revitalização da área, de aproximadamente 12 mil m<sup>2</sup>, e a padronização de setecentas barracas, o custo foi de 14,5 milhões de reais, provenientes do setor público. Quanto à gestão, após a intervenção os feirantes passaram a se organizar em condomínio. Durante as obras foram realizados cursos de capacitação, com aulas sobre relações interpessoais, higienização, manipulação de alimentos, preservação do patrimônio histórico, legislação e educação ambiental. Além disso, houve manifestação de interesse do setor privado em participar dos grandes mutirões para lavagem periódica das calçadas da Doca.

O edital do concurso citava a possibilidade de revisão da legislação urbana e a possibilidade de criar sinalizações turísticas internacionais, além de melhoria no sistemas viários e fluxos de pedestre, veículos e mercadorias, porém estes não foram contemplados no projeto vencedor, apesar de sua importância. Em função disso a Prefeitura reestruturou o Centro Comercial, intervindo em um importante eixo do Centro Velho, a Rua João Alfredo (figura 4.16). Esta rua era antigamente conhecida como Via dos Mercadores e deu nome ao projeto, que consistiu na implantação de trilhos para bondinhos de circulação exclusiva da região central, redesenhou o sistema viário considerando um alargamento de calçadas para a permanência de ambulantes e revitalizou a Praça das Mercês, com a intenção de retirada dos ambulantes do espaço. Houve ainda a troca do sistema de iluminação, com o enterramento do cabeamento elétrico e telefônico.



FIGURA 4.16: A Rua João Alfredo no início do século XX.

FONTE: RESQUE, 2013.

Havia ainda um acordo de contrapartida dos proprietários dos imóveis da rua em restaurar as fachadas dos prédios e retirar placas de propagandas e elementos que causassem poluição visual do conjunto. Observou-se, porém, que a reestruturação deste eixo não contou com apoio político suficiente para cumprir todas as intenções do projeto. Além do mais, os ambulantes acabaram permanecendo no local e, segundo Lima e Teixeira (2009), como a sua presença ia contra os ideais do projeto de intervenção, acabou por descaracterizar-se por completo a proposta (figura 4.17). Atualmente a rua fica coberta por barracas em horário comercial, fato que desestimulou os proprietários das edificações históricas a promover a limpeza visual da via.



FIGURA 4.17: A Rua João Alfredo no ano de 2016, em um dia sem movimento e fora de horário comercial.

FONTE: PARÁ MAIS, 2016.

#### 4.1.3 Considerações acerca das Intervenções

Os dois projetos estudados apresentam as mesmas condicionantes locacionais e possuem diversas características em comum, como a busca pelo resgate do acesso visual ao rio, a utilização pública da orla pela população, e o objetivo de atração turística, mas estão inseridos em ideais políticos um tanto diversos. Segundo Lima e Teixeira (2009), enquanto o Complexo do “Ver-o-Peso” está voltado para o resgate cultural ribeirinho e a inclusão do trabalho original realizado pela população comerciante local há décadas, tendo a atração turística como consequência, o Complexo da Estação das Docas é considerado por idealizadores como um dos projetos estruturantes da cidade, com grandes obras de infraestrutura visando transformar Belém em um forte polo de atração turística.

Observa-se, ainda, similaridades entre eles com relação ao tratamento de espaços interiores e exteriores, principalmente com os materiais utilizados e a busca por diferenciação do antigo e do novo.

Quanto à repercussão dos projetos no entorno, considera-se que trouxeram melhorias para espaços importantes na cidade, mesmo que hoje ainda haja problemas de segurança como no “Ver-o-Peso”, afastando alguns usuários ou que nem todos os cidadãos se sintam à vontade para frequentar os restaurantes da Estação das Docas.

A região dos projetos, principalmente do complexo do “Ver-o-Peso”, possuía problemas de fluxos e de tráfego, que não foram solucionados pelo projeto. A área manteve-se, mesmo após as intervenções, com os mesmos problemas de circulação, pois não houveram ações diretas sobre a circulação viária.

É visível a intenção do poder público em reverter o processo de abandono e degradação que a área vinha sofrendo, porém o desencontro de políticas públicas e iniciativas privadas acarretou problemas na gestão urbana, principalmente com a sobreposição de instâncias de preservação (tombamentos federais, estaduais e municipais) dentro da mesma área. Ainda segundo Lima e Teixeira (2009), observa-se a falta de mecanismos legais para um controle de futuras intervenções, para que não haja riscos de danos ao patrimônio e do retorno do processo de degradação.

Entre os acertos, os projetos têm contribuído para o turismo da região, para a preservação de edifícios com grande importância histórica. Ademais, as intervenções potencializaram a valorização imobiliária da região, fazendo com que o setor imobiliário despertasse interesse pela frente ribeirinha, com imóveis com vistas para a baía e auxiliando no processo de fazer a cidade se voltar novamente para os rios. Com estas últimas afirmações é possível visualizar que estas ações do governo podem ser prejudiciais à cidade no sentido de gerar um processo de gentrificação na área. Os projetos foram feitos visando diretamente o desenvolvimento do potencial turístico da região, e não o desenvolvimento socioeconômico. Isto estava explícito nos editais dos concursos e foi materializado principalmente com a tentativa da retirada do comércio ambulante e a sofisticação dos galpões da Estação das Docas. Toda esta intenção tem, mesmo que não seja a ideia central, a propensão de gerar gentrificação, e não há políticas que assegurem o contrário.

## 4.2 CORREDOR CULTURAL DE SÃO PAULO

No ano de 1553, os padres jesuítas José de Anchieta e Manoel da Nóbrega subiram a Serra do mar para se instalarem em local seguro e catequizar os índios. Sobre o planalto de Piratininga encontraram o local ideal, onde construíram um colégio próximo aos rios Tamanduateí e Anhangabaú e celebraram uma missa

(figura 4.18). Este local se tornou o ponto exato onde uma cidade que hoje possui cerca de 11 milhões de habitantes começou. Por algum tempo a cidade foi ponto de partida das bandeiras, que tinham por objetivo a busca de minerais preciosos e o aprisionamento de índios para trabalhar como escravos. (SAMPAIO, 2014)



FIGURA 4.18: Pátio da Escola de São Paulo de Piratininga, em 25 de janeiro de 1554.

FONTE: PAI FABIANO DE CRISTO, 2012.

No ano de 1815 a cidade se tornou a capital da Província de São Paulo (figura 4.19) e doze anos depois ganhou sua primeira faculdade, a de Direito no Largo São Francisco. Desde então, a cidade ficou conhecida por ser um núcleo intelectual e político do país. O crescimento econômico e o reconhecimento como centro econômico do país chegaram após a expansão da cafeicultura, no final do século XIX, e posteriormente com a criação do parque industrial da cidade. A riqueza dos produtores de café gerou uma dinâmica na capital paulista, somado à ferrovia construída como ligação entre o interior do país e o Porto de Santos. A conclusão desta rede ferroviária, em 1875, é considerada, por autores como Langenbuch, segundo Galvanese e Pinto (2009), como um dos marcos do início do crescimento da cidade de São Paulo.

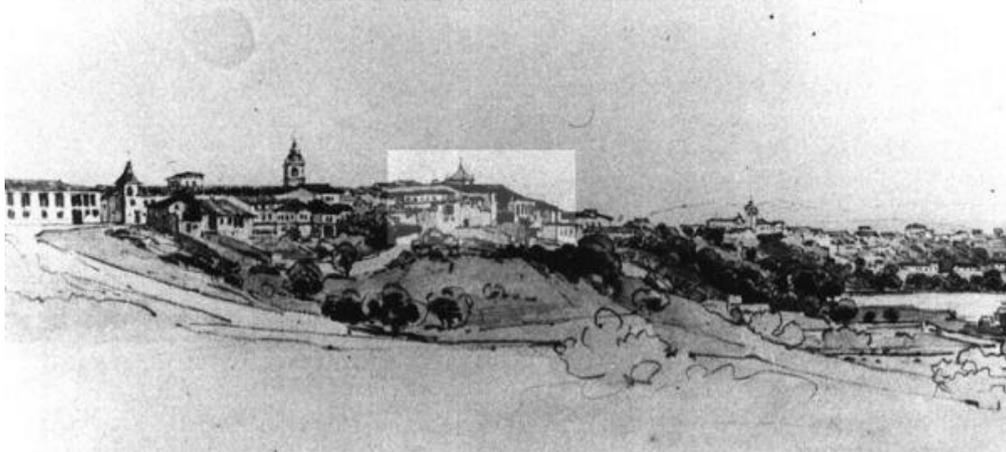


FIGURA 4.19: São Paulo em pintura de Thomas Ender, 1817. Destaque na localização do Pateo do Collegio.

FONTE: ESTADÃO, 2012.

O núcleo urbano inicial de São Paulo, até o final do século XIX, era delimitado pelos vértices do Convento de São Francisco, Convento do Carmo e Mosteiro de São Bento. O ciclo cafeeiro fez a cidade se expandir em direção às chácaras existentes no entorno, entre elas a do Barão de Itapetininga, a do Chá e a da Glória. Entre a malha urbana inicial e estas chácaras se formavam novos loteamentos e novos bairros, e em 1881, segundo uma planta feita por Henry B. Joyner (figura 4.20), a cidade já tinha superado o Vale de Anhangabaú e crescia em direção ao Oeste e Noroeste.

No ano de 1892, foi inaugurado o Viaduto do Chá transpondo o vale e fazendo a ligação entre o núcleo original da cidade e o que viria a ser chamado posteriormente de Centro Novo. Além disto, inaugurou-se em 1926 a Praça do Patriarca, com o objetivo de melhorar a confluência das ruas que levavam ao viaduto. Em 1941 inaugurou-se a Avenida Ipiranga, a partir da qual o Centro Novo começou a se verticalizar ao longo das décadas de 1950 e 1960. Instalaram-se também lojas, livrarias, salas de cinema e teatro, transformando o novo centro em uma região nobre com comércio, lazer e serviço. Na década de 1970, tiveram início as obras do metrô, com as estações República e Anhangabaú.

Devido à dinâmica econômica que dominou a cidade de São Paulo, alguns fenômenos ocorreram, entre eles, as sucessivas transferências de seu centro econômico principal. Um primeiro momento se caracterizou em 1970 pelo deslocamento deste núcleo de comando do centro histórico para a Avenida Paulista. Vinte anos depois, quando a metrópole transformou seu perfil produtivo de industrial para o de atividades terciárias, a região entre as avenidas Brigadeiro Faria Lima,

Engenheiro Luís Carlos Berrini e a Marginal Pinheiros recebeu novos edifícios com alta tecnologia que passaram a concentrar escritórios de grandes corporações. A Marginal Pinheiros é atualmente o local das grandes decisões da cidade.

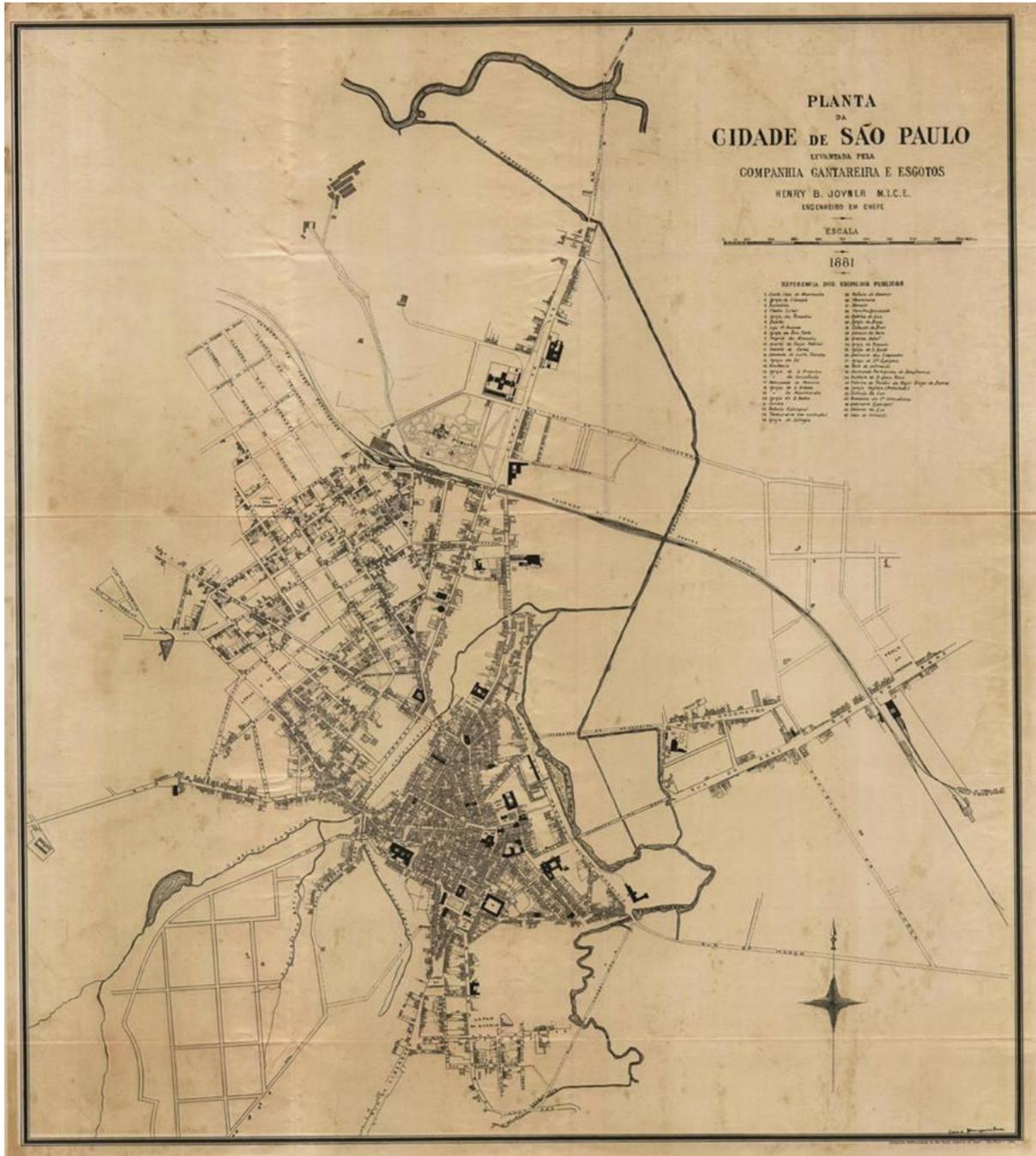


FIGURA 4.20: Planta da cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira de Esgotos. Henry B. Joyner Engenheiro em Chefe. 1881.

FONTE: KUVASNEY, 2016.

Segundo Galvanese e Pinto (2009), por conta destas transferências, o centro histórico perdeu uma parte considerável de sua importância econômica e de força,

como identidade da sociedade paulistana, e posteriormente foi se tornando um local de caráter popular. Com isto, diversos edifícios acabaram sendo desocupados, o comércio direcionado para classes mais abastadas se transferiu para os shoppings centers e regiões mais nobres e valorizadas da cidade, e as ruas da região central foram dominadas por comércio informal ambulante. Diversas atividades, no entanto, permaneceram no centro histórico, como o Fórum, o Tribunal de Justiça, atividades jurídicas no geral, além das Bolsas de Valores e de Mercadorias, atividades na área de educação e cultura (Faculdade de São Paulo, Teatro Municipal) e a área administrativa de alguns órgãos públicos, fazendo com que ele continuasse concentrando diariamente um intenso fluxo de pessoas.

No final do século XX, inúmeras cidades passaram a implantar projetos de revalorização de seus centros históricos, dentre elas São Paulo, que vem desde então recebendo atenção dos agentes que possuem algum tipo de interesse na região central. Dentre os interessados em vincular sua imagem institucional à recuperação do centro estão os proprietários de imóveis, procurando valorizá-los, a administração pública e a sociedade civil. Na tendência de revalorização, buscando reverter o esvaziamento das funções centrais, observou-se uma nova vocação para o centro, ligada ao campo da cultura. O governo estadual reciclou a Estação Júlio Prestes para a implantação da Sala São Paulo, hoje sede da orquestra Sinfônica, reformou a Pinacoteca de São Paulo, recuperou a Estação da Luz, que abrigou a Estação Luz da Nossa Língua, entre outros.

Seguindo esta tendência foi criado, no ano de 2001, o projeto do Corredor Cultural, que se integrou ao Projeto Ação Centro, uma proposta mais abrangente. O projeto do Corredor Cultural abrange uma área da região do Centro de São Paulo (formado pelos distritos da Sé, República, Bom Retiro, Pari, Brás, Cambuci, Liberdade, Bela Vista, Consolação e Santa Cecília), cujos principais pontos são os demarcados na figura 4.21, e trata-se de

“um plano de ações que visa à requalificação do sistema de espaços públicos entendidos como ruas, passeios e praças, segundo um conceito de projeto integral, conformado ao longo do seu percurso que começa na Biblioteca Municipal Mário de Andrade (na Praça Dom José Gaspar), segue pela Rua Xavier de Toledo, Praça Ramos de Azevedo (onde está localizado o teatro Municipal), Viaduto do Chá (elemento de ligação entre o Centro Velho e o Centro Novo) e Praça do Patriarca (em cuja galeria, a Prestes Maia, instalou-se o Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand – Masp Centro) e encerra-se na Rua da Quitanda, junto ao Centro Cultural do Banco do Brasil.” (GALVANESE; PINTO, 2009, p. 110)

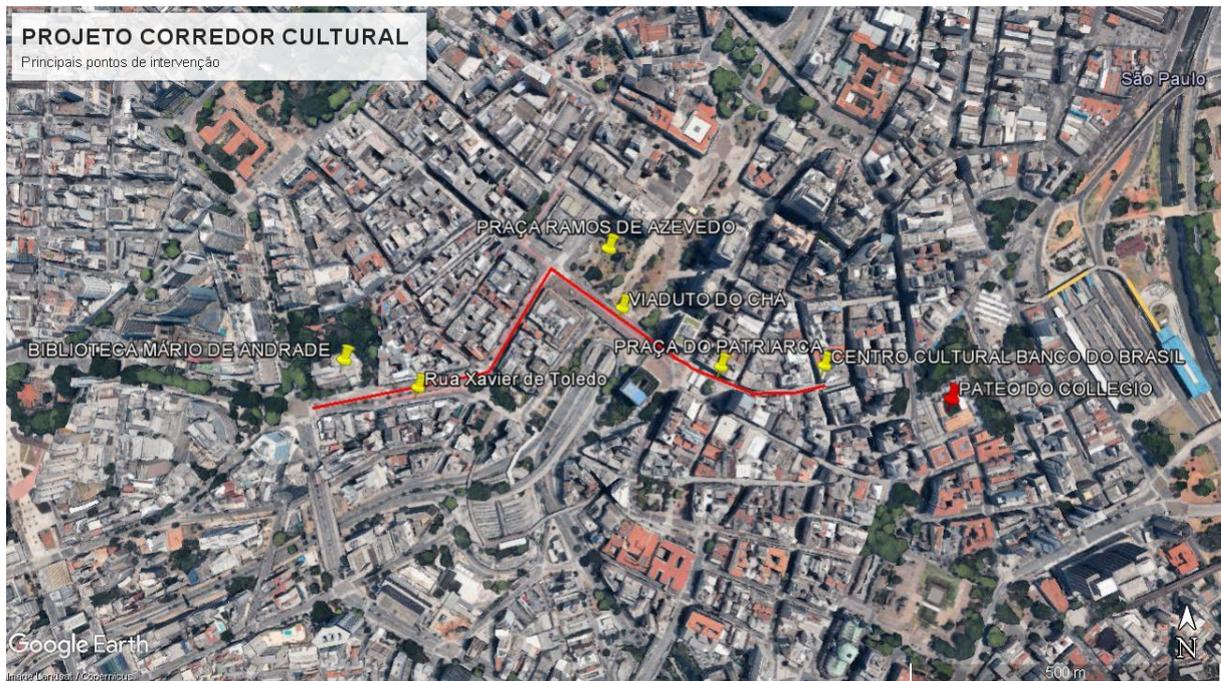


FIGURA 4.21: Principais pontos de intervenção e demarcação do Corredor Cultural.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2017. Editado pela autora

Além dos edifícios citados, outros equipamentos de cultura e elementos que são marcos referenciais na história da cidade estão inseridos na área de intervenção ou próximos a ela, como a Ladeira da Memória, o Shopping Light, tombado como patrimônio histórico, o edifício do Mappin Stores e o edifício Conde Matarazzo. A área é ainda muito bem servida com uma rede de transportes públicos e possui acessibilidade facilitada por diversos modais. O fluxo de pedestres e veículos é intenso durante todo o período comercial, mas a noite observa-se uma forte redução de atividades e, conseqüentemente, o esvaziamento de população. As praças Dom José Gaspar, Ramos de Azevedo e do Patriarca são acessadas por um conjunto de vias de pedestres (calçadões), que concentra um comércio de rua importante para a economia local, que antigamente era destinado para um público de classe alta e posteriormente se tornou um tipo de comércio popular. O comércio informal ambulante se instalou em diversas vias do território, em passeios públicos estreitos e malconservados, que não atendem à essa função. Havia um grande número de domicílios vazios e de prédios parcial ou totalmente abandonados, além de uma péssima qualidade do ar, falta de áreas verdes, grande produção de resíduos sólidos e áreas que sofrem inundações facilmente. Ainda segundo Galvanese e Pinto (2009), passa de dois milhões de pessoas o fluxo diário nos bairros centrais de

São Paulo, que ocorre por meio dos diversos tipos de transporte, e uma porcentagem considerável destes atravessa o eixo de ligação entre Centro Novo e o Centro Velho a pé.

A requalificação do centro de São Paulo se fez a partir de uma organização não-governamental – Associação Viva o Centro –, responsável por organizar os atores privados, refletir sobre o Centro, propor e interagir com as instituições públicas para que as intervenções sejam sustentadas e bem geridas na cidade. Iniciando pela Praça do Patriarca, a associação contratou o projeto de Paulo Mendes da Rocha, que após elaborado foi levado à municipalidade, que o implementou. Este projeto teve como objetivo melhorar os visuais no eixo de ligação entre o Centro Velho e o Centro Novo e valorizar a noção do novo, lançando a relação passado-presente-futuro. A obra da antiga agência do Banco do Brasil também foi inserida no projeto do Corredor Cultural. Situada na esquina das ruas Quitanda e Álvares Penteado, a agência foi reciclada e transformada em um centro cultural, projeto que já existia e encontrou nas premissas do Corredor Cultural uma oportunidade de ser realizado.

O Corredor Cultural foi o primeiro investimento público recente que integrou o Plano Reconstruir o Centro, sendo este o que *“representou uma costura, integrada e coordenada, de ações para essa área da cidade.”* (GALVANESE; PINTO, 2009, p. 116). Os recursos para a implantação de todo o plano se originaram em contratos entre a Emurb<sup>4</sup> e empresas que exploram publicidade na região, além de contrapartidas financeiras originadas do instrumento urbanístico da Operação Urbana Centro<sup>5</sup>, que estimulou ramos como hotéis, escolas de níveis diversos, edifícios residenciais e estacionamentos se instalassem na região central.

Entre os objetivos do plano está valorizar a qualidade do projeto de desenho urbano e aproveitar as oportunidades dadas pela dinâmica já existente na região, com iniciativas pontuais que se articulem entre si, interagindo e dando um sentido de conjunto para toda a área trabalhada, sendo o espaço público o elemento articulador

---

<sup>4</sup> Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo. Criada pela lei municipal número 7 670, de 24 de novembro de 1971, atua no replanejamento urbano do município, majoritariamente nas áreas em processo de transformação ou deterioração. Era empresa pública vinculada à prefeitura e foi extinta em 2009, quando transformada na São Paulo Urbanismo e São Paulo Obras.

<sup>5</sup> Instrumento urbanístico que outorga de forma onerosa direitos adicionais de construção ou novos usos para uma determinada área urbana. É um instrumento que permite o poder público municipal a conceder parâmetros urbanísticos adicionais ao padrão de uso e ocupação do solo de determinada região, em troca de uma contrapartida financeira a ser paga pelo interessado para a realização única e somente de infraestrutura no interior do perímetro da respectiva Operação.

e integrador. A escala da intervenção é relativamente pequena, mas objetiva-se que nela estejam contidos conceitos urbanísticos que possam nortear futuras intervenções. Propõe-se interligar polos de cultura através de um espaço público de qualidade, reestruturando este espaço intersticial de maneira a produzir sinergia entre eles. Para este plano,

partiu-se do critério urbanístico de que o desenho urbano sequencial do chão dos espaços públicos abertos atua como um sistema indutor das características do ambiente urbano, devendo potencializar a dinâmica das atividades que se dão dentro dos lotes e edificações, ou seja, a recuperação de espaços fechados em lotes isolados tem um efeito urbanístico limitado se não vier acompanhada de uma recuperação simultânea da função estruturadora da rua. Nesse sentido, não bastava a simples reforma física das vias e calçadas, era preciso conceber a malha dos espaços públicos abertos como uma rede de articulação de fluxos. (GALVANESE; PINTO, 2009, p. 120)

Diante da cultura de rodoviarismo, onde engenheiros de tráfego tendem a tirar cada vez mais o espaço dos pedestres para aumentar as dimensões para o sistema viário – seja este para transporte particular ou coletivo – o projeto do Corredor Cultural pretendia, originalmente, conquistar mais espaços para o pedestre, com qualidade. Tal objetivo partiu do princípio de que caminhar é a forma fundamental para a vitalidade interna de um conjunto urbano, constituindo um conceito de grande importância dentro de um projeto de revitalização. Por isto, como linha mestra deste projeto, estava a valorização do passeio público como espaço de soberania do pedestre. Adotou-se também no projeto o fato de que o automóvel é importante em uma metrópole terciária devido às locomoções diárias e a dependência da mobilidade. Portanto, foi considerada ainda a inclusão do automóvel particular com suas vias devidamente dosadas e dimensionadas, para que atendesse a demanda necessária, mas não colocasse sobre o automóvel a soberania do espaço público. Além disso, pelo fato de que a possibilidade de acesso dos automóveis pode atrair moradores para o centro.

Em uma segunda etapa da implementação do projeto foram incorporadas a Praça Dom José Gaspar, a Rua Xavier de Toledo e a Praça Ramos de Azevedo. Na Praça Dom José de Gaspar o desafio foi superar as barreiras que existiam entre a Biblioteca Mário de Andrade, a praça e a Galeria Metrópole, removendo os gradis, criando nova frente para a biblioteca, reordenando os canteiros para ampliar áreas de circulação e de estar para adequar a praça às funções atuais. Além disto,

recuperou-se o acesso da Rua Marconi para a Avenida São Luiz como forma de delimitação da praça, e para o fluxo de pedestres entre a galeria e a biblioteca ganhou-se uma passarela em nível. Entre os conceitos trabalhados nesta praça destacam-se *“o conforto físico dos usuários, permeabilidade visual, luz, beleza estética, mitigação do impacto decorrente da proximidade dos veículos em movimento na rua, melhoria geral na sensação de segurança e bem-estar.”* (GALVANESE; PINTO, 2009, p. 125).

Na Rua Xavier de Toledo houve a retirada de alguns pontos de ônibus e a qualificação das calçadas, além da retirada de vagas de estacionamento de automóveis em um dos lados da rua, parcialmente compensadas com a reabertura de um trecho da Rua Marconi. Esta intervenção provocou manifestações da engenharia de tráfego em favor da priorização de aspectos de trânsito. A seguir apresenta-se uma planta esquemática da área de intervenção (figura 4.22) e imagens de alguns pontos do Corredor após a realização das obras.

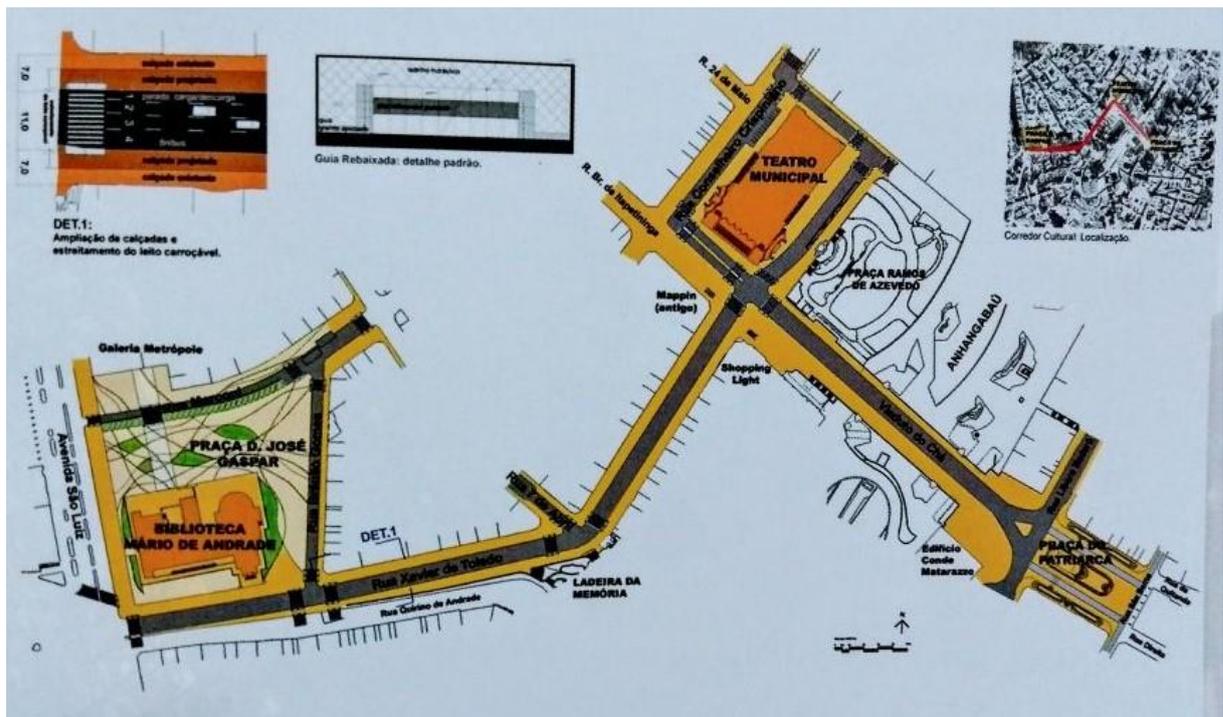


FIGURA 4.22: Planta esquemática da área de intervenção do Projeto Corredor Cultural de São Paulo.

FONTE: VARGAS e CASTILHO, 2009.



FIGURA 4.23: Vista da Biblioteca Mário de Andrade, na Rua Xavier de Toledo.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2017.



FIGURA 4.24: Vista do Viaduto do Chá, após passar o Teatro Municipal de São Paulo.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2017.

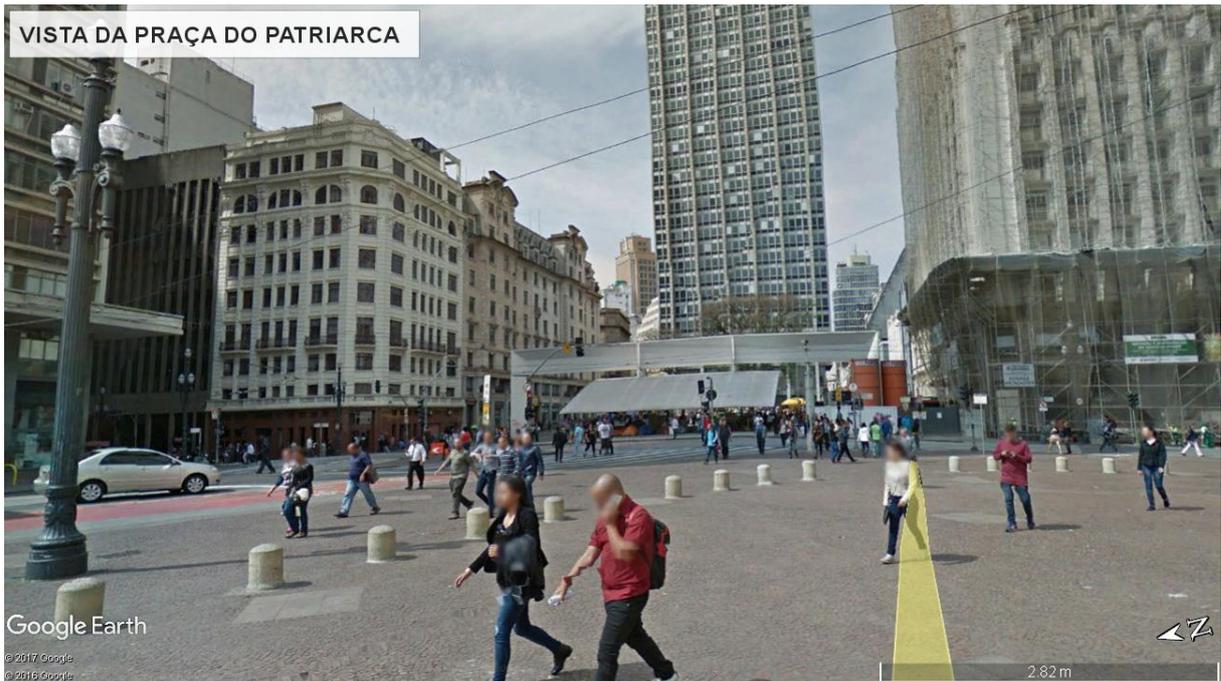


FIGURA 4.25: Vista da Praça do Patriarca, após passar o Viaduto do Chá.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2017.

#### 4.2.2 Considerações acerca das Intervenções

A intervenção na região de abrangência do projeto do Corredor Cultural caracterizou um grande avanço para as estratégias de requalificação do Centro de São Paulo, revelando que o trabalho nos passeios é um elemento fundamental para a estruturação de um conjunto urbano, em contrapartida à reabilitação de espaços isolados e de ações pontuais. Segundo Trielli, Brancatelli e Cardoso (2011), o Centro da cidade inverteu uma tendência de esvaziamento, que vinha ocorrendo desde os anos 1990, observando-se um aumento do número de moradores acima da média da cidade. A população do Centro aumentou 15,4% entre 2000 e 2010, um ganho de 63.774 habitantes, enquanto a média paulistana foi de 7,9% neste mesmo período.

Apesar dos sucessos, as intenções do projeto original, infelizmente, não foram alcançadas por completo. A cultura da priorização de veículos nos centros históricos ainda tem grande peso sobre os projetos urbanísticos e alguns elementos do plano, como o alargamento previsto dos passeios em um dos lados da Rua

Xavier de Toledo, não foram cumpridos. Identificam-se também contradições entre o traçado do passeio a favor dos pedestres e o traçado de vias a favor de veículos, e por conta de pressões da engenharia de tráfego, diversas alterações no desenho das vias foram feitos, mutilando parte do projeto original.

O estudo deste projeto foi de grande importância para este trabalho para o entendimento de estratégias de revitalização. A maneira de se trabalhar a área pensando em articular e dosar de forma equilibrada os modais necessários na região tem relação direta com o trabalho que deverá ser realizado na área de estudo em Curitiba. Da mesma forma, diante de todos os projetos que existem em São Paulo, foi escolhido para estudo pela intenção de buscar soluções em escala humana para a vivacidade da região. Além disto, o projeto demonstra que uma intervenção urbanística deve ser tratada através da articulação entre os espaços, e não a partir de propostas pontuais, pois a vitalidade urbana é potencializada pelos fluxos, sejam estes de veículos de diversas tipologias, pedestres ou mercadorias. Somado às intervenções física diretas, a intervenção buscou instrumentos para resgatar o uso residencial na região, considerado essencial para a vitalidade do Centro.

#### 4.3 REQUALIFICAÇÃO DO EIXO CENTRAL DE LISBOA

A intervenção no eixo central de Lisboa constitui um dos braços do programa “Uma Praça em cada Bairro”, criado no ano de 2014. Este programa consiste em intervenções no espaço público com o objetivo de desenvolver, a partir de uma praça, rua, zona comercial ou equipamento coletivo já existente ou projetado, um local de encontro da comunidade local, uma microcentralidade onde haja atividades diversas e oportunidades de emprego (figura 4.26). A intenção é criar espaços de qualidade que valorizem os diversos modos de circulação na região, condicionando o trânsito do automóvel aos seus arredores.

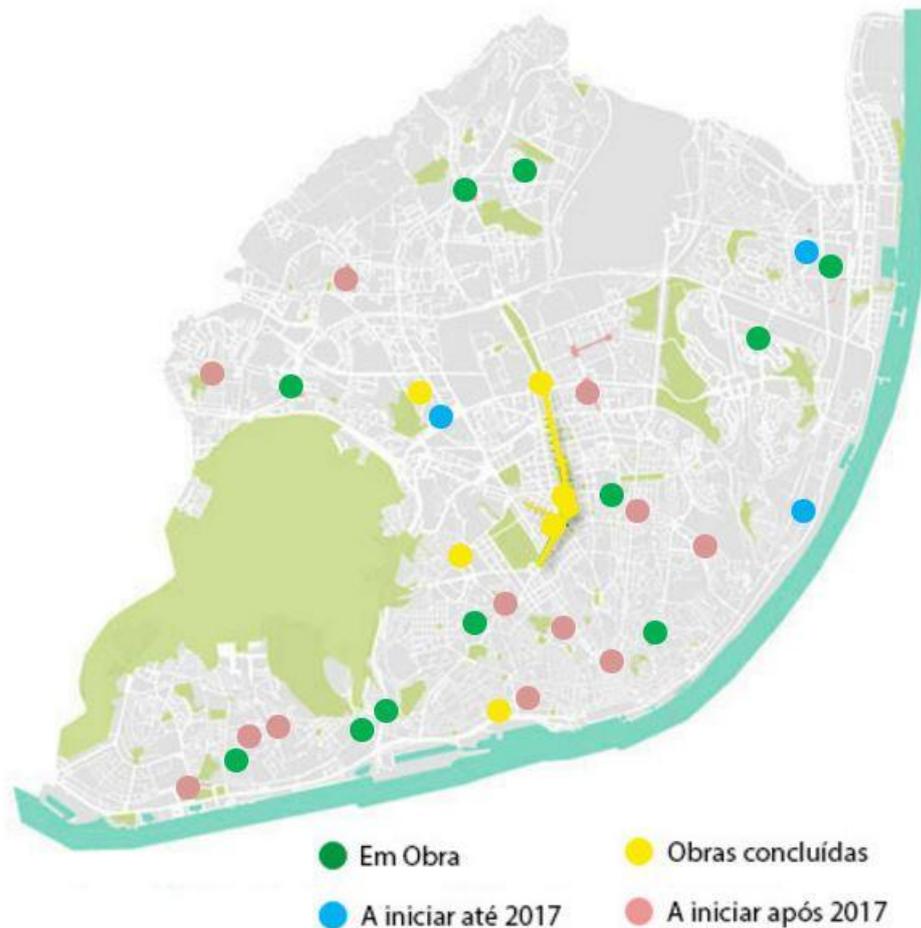


FIGURA 4.26: Pontos de Intervenção do Programa “Uma Praça em cada Bairro – intervenções em espaço público”.

FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, 2017

A requalificação do Eixo Central da cidade é um dos pontos de intervenção deste projeto, o maior deles, e visa modificar o perfil da Avenida Fontes Pereira de Melo e da Avenida da República, que possuem grande importância para a mobilidade da região. O trecho de intervenção inclui a Avenida Fontes Pereira de Melo, a Praça Picoas, a Praça Duque de Saldanha e a Avenida da República (figura 4.27), e *“trata-se de um eixo rodoviário que, para além de oferecer um acesso privilegiado ao centro histórico da cidade, atravessa um importante polo de habitação, de comércio e de serviços.”* (TRANSPORTE, INOVAÇÃO E SISTEMAS A.S., 2015, p. 37). A área é caracterizada por um traçado urbano consolidado, na qual destacam-se muitas edificações históricas. O tráfego de veículos é relativamente intenso por constituir uma importante via de ligação da cidade e atravessar o polo citado anteriormente. Todavia, considerável parte da Avenida era utilizada como estacionamento para o uso comercial e residencial (figura 4.28),

caracterizando-se por uma desorganização de fluxos de veículos e pedestres que atravessam em meio aos carros estacionados. A via não propiciava também locais de permanência com mobiliário urbano e passeio devidamente dimensionados, considerando a grande proporção das faixas de rolamento existentes, carência de sombreamento, falta de áreas permeáveis e vegetação de maior porte.

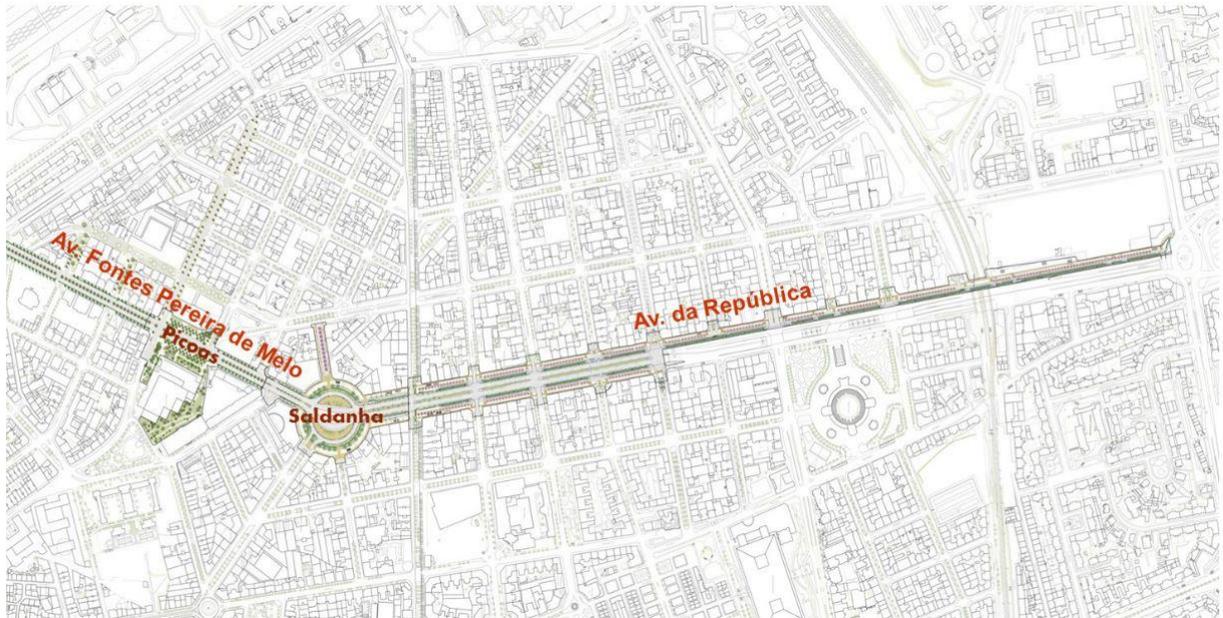


FIGURA 4.27: Demarcação da área de intervenção do Programa no Eixo Central de Lisboa.

FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, 2014.



FIGURA 4.28: Parte da via do Eixo Central dominada pelas vagas de estacionamento.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2015.

Como partido geral do projeto destaca-se a melhoria da qualidade do espaço público, a diminuição do impacto negativo do elevado tráfego rodoviário na região,

(TIS, 2014), a retomada do conceito de Boulevard e o equilíbrio dos modais de deslocamento. Entre os objetivos listados estão o aumento do espaço destinado ao passeio para melhoria das condições de circulação dos pedestres, promovendo pontos de estar ao longo do caminho, e a melhoria das travessias pedonais ao longo do eixo, promovendo segurança. Objetivava-se, também, aumentar a área verde ao longo do eixo, com árvores nas laterais das pistas de rolamento e um separador central arborizado. Além disso, dotar toda a extensão de via ciclável unidirecional em cada um dos lados da Avenida da República e da Avenida Fontes Pereira de Melo, para ligar com as ciclovias da Avenida da Liberdade e Entrecampos. O projeto procurou, ainda, amenizar o caráter de via expressa das duas avenidas, reduzindo seu perfil transversal e o número de movimentos direcionais possíveis em algumas interseções, além de diminuir o fluxo de veículos que circulam nas vias laterais da Avenida da República, tornando-a uma via de acesso local para as ocupações marginais e estacionamento. Visava também manter o corredor de transporte coletivo rodoviário em ambos os sentidos, adaptando suas respectivas paradas.

Para a realização do projeto, foram realizadas simulações de tráfego pela empresa de consultoria TIS (Transportes, Inovação e Sistemas) em 2014, para que o plano não compromettesse consideravelmente o fluxo de veículos e não desse margem para que a população considerasse negativa a intervenção. Segundo estas simulações, a velocidade média dos veículos não se alteraria e a nova configuração da via desvia para percursos alternativos cerca de 15% dos veículos que circulavam nas avenidas durante o horário de maior movimento, auxiliando no objetivo da diminuição de ruídos.

A obra foi orçada em 7,5 milhões de euros, completamente investidos pela Câmara Municipal de Lisboa (CML), responsável também pela proposta e gestão do projeto. Aconteceram inúmeras sessões de discussão para debater o projeto, promovidas pela CML e outras entidades envolvidas. Segundo a Mobilize Brasil (2016), Manuel Salgado, autoridade responsável pelo urbanismo da autarquia, foram organizadas três frentes de planejamento (figura 4.29) para que as obras fossem executadas em etapas e prejudicassem o menos possível a mobilidade no período da intervenção. A primeira etapa começaria em um dos lados da Avenida da República, entre Entrecampos e a Avenida Elias Garcia, seguindo posteriormente nos dois sentidos da mesma avenida, entre a Elias Garcia e o Marquês de Pombal,

já na Avenida Fontes Pereira de Melo. Por último, a intervenção alcançaria a Praça Duque de Saldanha. As obras foram pensadas para permitir a circulação pelo eixo mesmo durante o período de obras, inicialmente previstas para serem concluídas em um ano, mas que foram finalizadas em nove meses.

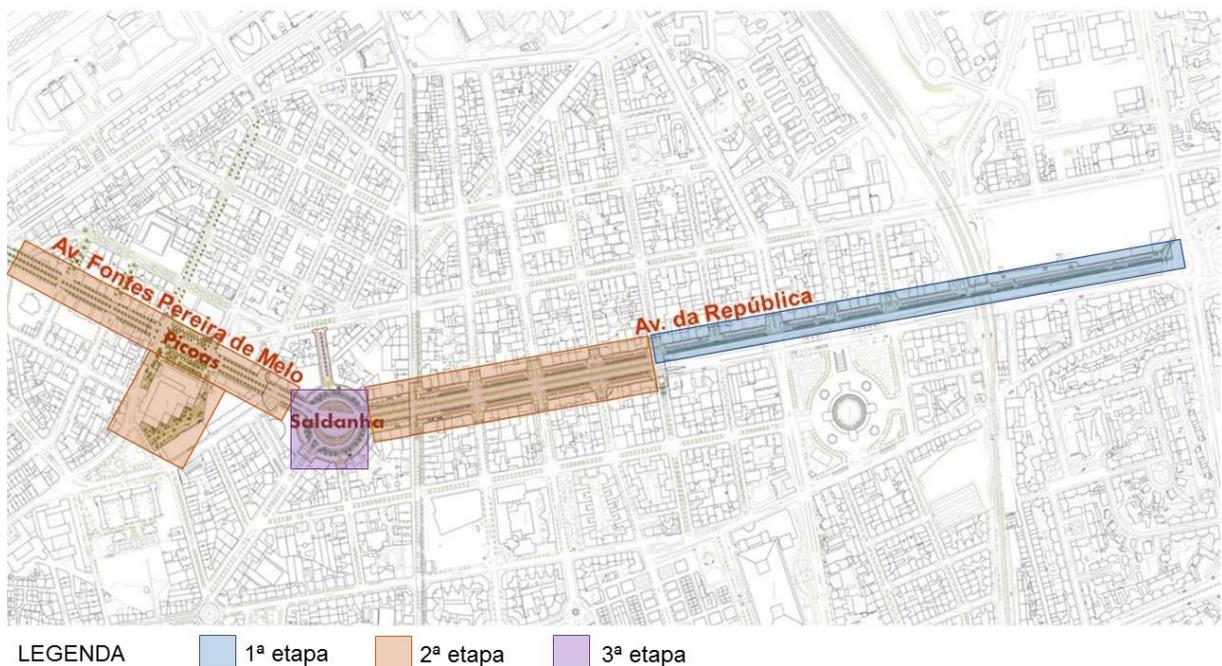


FIGURA 4.29: Demarcação das três frentes de planeamento para a Requalificação do Eixo Central.

FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, 2014. Editado pela autora.

Quanto ao projeto da Praça Duque de Saldanha, a área foi abrangida também pelo Projeto Urbano Quatro Praças (Saldanha, Picoas, José Fontana e Estefânia), além de parcialmente atingida pela Zona Especial de Proteção do Monumento de Interesse Público existente. Segundo informações da Câmara Municipal de Lisboa, suas frentes edificadas são constituídas de edifícios que fazem parte da Carta Municipal do património, dentre eles dois edifícios de habitação multifamiliar, o imóvel Atrium Saldanha e o monumento ao Marechal Duque de Saldanha. A praça está localizada ao sul da Avenida da República, principal eixo terciário da cidade, constituindo o centro de uma região de intensa atividade comercial e terciária, com dois centros comerciais principais: o Atrium Saldanha e o Monumental. No entorno da praça residem cerca de 13.484 habitantes, com densidade de 99,1 hab./ha. Na figura 4.30 é possível entender, de forma sintetizada os objetivos do projeto para a Praça Duque de Saldanha e, também imagens de como seriam materializados estes princípios.



FIGURA 4.30: Princípios de intervenção na Praça Duque de Saldanha.

FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, 2014.



FIGURA 4.31: Imagem da Praça Duque de Saldanha antes da intervenção e proposta de requalificação.

FONTE: EXPRESSO, 2015. Editado pela autora.

Para a Praça Picoas, também abrangida pelo projeto e pelo Projeto Urbano Quatro Praças, foram levantados os princípios listados na figura 4.32. Esta praça está igualmente localizada no eixo central terciário de Lisboa, onde se destaca o edifício sede da Portugal Telecom e o Centro Comercial Imaviz, além do Hotel

Sheraton. Em sua área de influência, encontram-se 11.249 residentes, com densidade de 71,1 hab./ha.

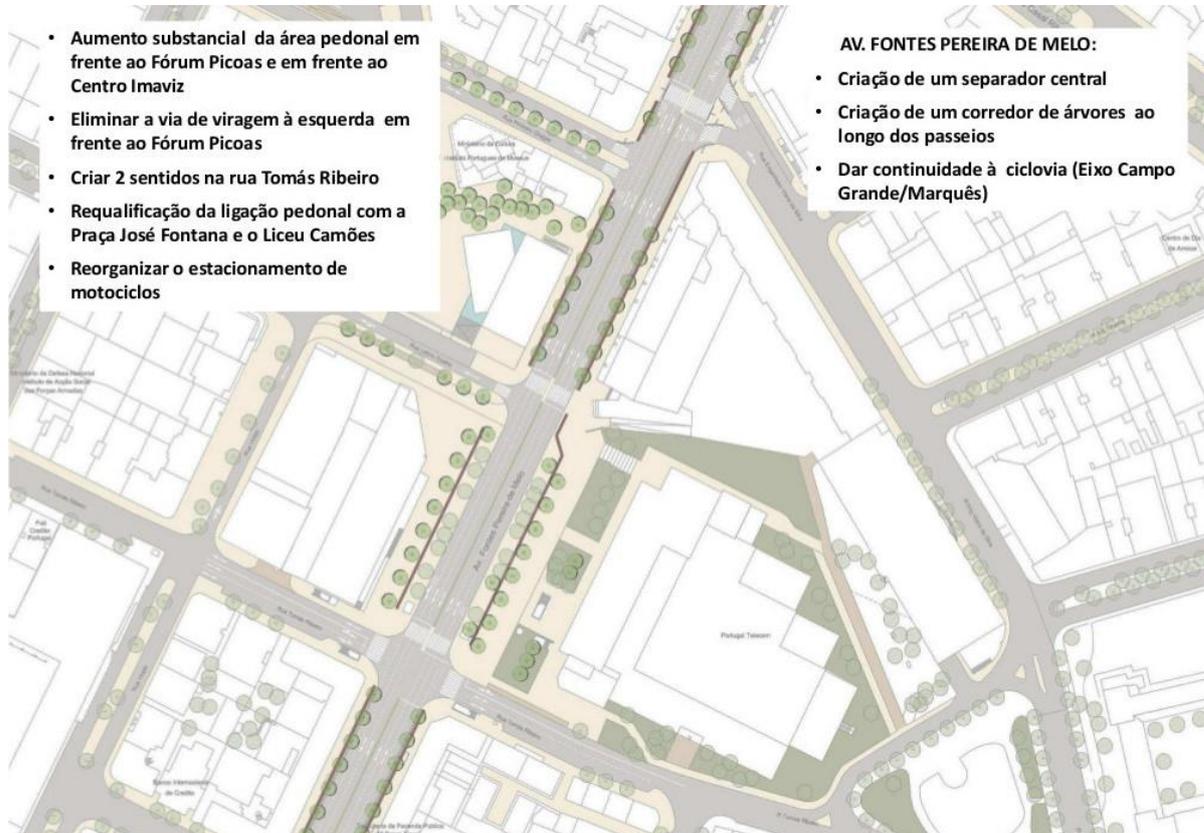


FIGURA 4.32: Princípios de intervenção na Praça Picoas.

FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, 2014.

É possível visualizar as propostas para diversos espaços ao longo do Eixo Central através das figuras 4.33 a 4.37.



FIGURA 4.33: Imagem de um trecho da Avenida da República antes da intervenção e respectiva proposta de requalificação.

FONTE: EXPRESSO, 2015.



FIGURA 4.34: Imagem de um trecho da Avenida da República antes da intervenção e respectiva proposta de requalificação.

FONTE: EXPRESSO, 2015.

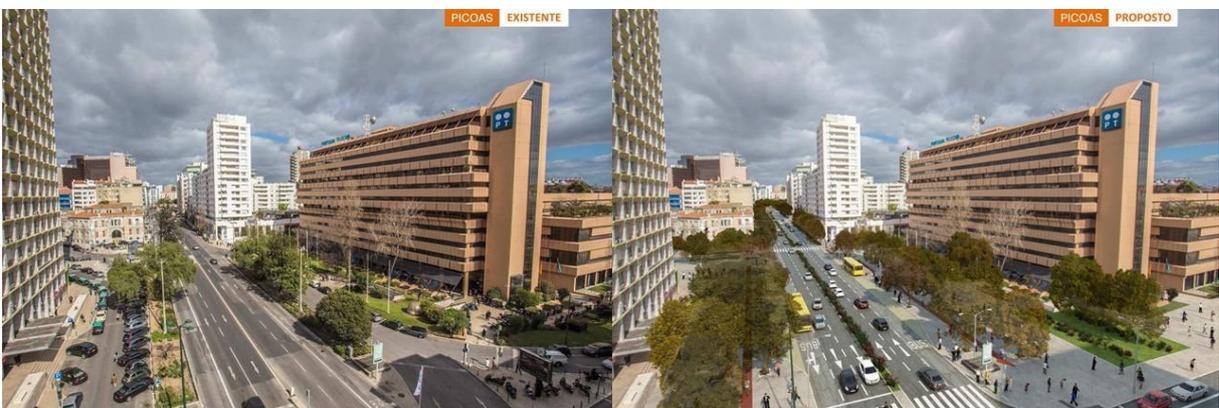


FIGURA 4.35: Imagem das proximidades da Praça Picoas na Avenida Fontes Pereira de Melo antes da intervenção e respectiva proposta de requalificação.

FONTE: EXPRESSO, 2015.



FIGURA 4.36: Imagem aérea de um trecho da Avenida Fontes Pereira de Melo antes da intervenção e respectiva proposta de requalificação.

FONTE: EXPRESSO, 2015.



FIGURA 4.37: Imagem de um trecho da Avenida Fontes Pereira de Melo antes da intervenção e respectiva proposta de requalificação.

FONTE: EXPRESSO, 2015.

Segundo Francisco (2016), no momento em que a proposta veio à imprensa, a Associação de Moradores das Avenidas Novas e o vereador João Gonçalves Pereira, contestaram o plano. O ponto questionado foi principalmente a redução do número de vagas para estacionamento na via pública, baseando-se na ideia de que o direito ao estacionamento gratuito no centro de Lisboa se sobrepõe ao da circulação confortável a pé, ao espaço público de maior qualidade ou quaisquer vantagens para os pedestres. Os contestadores acabaram por conseguir parte do que buscaram, sendo o projeto parcialmente alterado e a Avenida da República perdeu o projeto de uma das ciclovias unidirecionais para aumentar o espaço de estacionamento no trecho.

#### 4.3.1 Considerações acerca das Intervenções Realizadas no Eixo Central de Lisboa

Como comentado anteriormente, nem todos os anseios pensados para a nova configuração do eixo foram alcançados, devido a interesses ligados às vagas de estacionamento que seriam perdidas. Isto é o reflexo de como o pensamento do rodoviarismo está presente em todo o mundo e não apenas no Brasil.

Segundo Ferrero (2017), esta obra foi de grande prestígio da CML, que teve sucesso em uma decisão que exigia coragem por parte dos governantes, pela sua dimensão e enfrentamentos que sofreriam. Ocorreram, também, problemas no

processo de execução do projeto, alguns graves e outros corrigíveis. Entre os graves se destacam a retirada de árvores de grande porte, como suas tipuanas (*Tipuana tipu*) na Praça Saldanha e choupos na Avenida Fontes Pereira de Melo. Entre os corrigíveis se identificam a instalação equivocada de bancos sobre cicloviás, ou as luminárias públicas que não possuem sintonia com os que já existiam na região.

Este projeto em específico foi escolhido para estudo e análise por ter alguns aspectos em comum com a área de estudo deste trabalho em Curitiba. Dentre eles, a morfologia: o fato de se tratar de um eixo na região central de uma grande cidade. Além disto, por intervir sobre uma estrutura viária com o objetivo de reduzir a prioridade dada aos veículos automotores de transporte individual e coletivo em relação à circulação confortável e segura do pedestre.

#### 4.4 CONCLUSÃO

O projeto realizado na Estação das Docas consiste em uma requalificação da região, por se tratar de um conceito que buscou uma completa mudança de usos, e a partir dela dar nova vitalidade para a área. Enquanto que as intervenções realizadas na Estação do “Ver-o-peso” consistem em um projeto de reabilitação, pois trabalhou na melhoria das condições dos usos existentes, assim como no restauro de edificações históricas ou espaços de grande importância histórica. Portanto, este último não buscou intervir de modo a alterar os usos, mas gerar uma manutenção destes. O projeto do Corredor Cultural de São Paulo é nomeado pela prefeitura como “requalificação”, em detrimento das melhorias dos equipamentos e infraestrutura do eixo trabalhado e da reestruturação dos espaços públicos como medida principal para a dinamização social, buscando dar novas funções a praças, passeios ou edifícios, como a antiga agência do Banco do Brasil. A intervenção realizada em Lisboa trata-se de uma requalificação por dar novos usos à uma parcela considerável do eixo em questão, com a retirada de estacionamentos e a devolução de espaços públicos ao pedestre.

O estudo destes quatro casos, em três cidades diversas, foi de considerável importância para o entendimento da maneira como lidar com os problemas

presentes na área de estudo deste trabalho, em Curitiba. Dentre eles, a cultura do rodoviarismo que tirou a soberania do pedestre na região central, o esvaziamento de espaços privados com conseqüente deterioração dos espaços públicos, o desuso do espaço público por conta da segurança, a monofuncionalidade e os problemas decorrentes dos interesses imobiliários.

Com base nas informações levantadas sobre a área de estudo, assim como o entendimento de diferentes formas de lidar com processos similares à realidade enfrentada na região em Curitiba vistos nos casos correlatos, o próximo capítulo lançará as diretrizes de projeto para uma proposta de requalificação do eixo da Rua Professor Fernando Moreira.

## 5 DIRETRIZES GERAIS DO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

Neste capítulo serão apresentadas as diretrizes para o futuro projeto de intervenção na região do entorno da Rua Professor Fernando Moreira, e que tiveram como referência os processos urbanos estudados na revisão bibliográfica, as experiências apreendidas nos estudos de caso correlatos e a síntese do diagnóstico desenvolvido na área objeto da intervenção (figura 5.1).

Como motivações para conduzir a intervenção em uma área central, está o fato dela ser o local que concentra o maior número de camadas da história da cidade, constituindo assim um espaço essencial para a identidade e referência dos cidadãos. Em função disso, é um local que deve prezar pela diversidade, tanto de atividades quanto de classes sociais, um lugar de todos e para todos. Além disso, possui uma densidade de infraestrutura cujo descarte ou subutilização seria injustificável do ponto de vista social, ambiental e econômico. A área central é por fim o lugar de melhor acessibilidade dentro da cidade, recepciona uma quantidade importante de postos de emprego e equipamentos coletivos, elementos que explicitam seu potencial residencial, que uma vez explorados diminuem a necessidade de deslocamentos pendulares no conjunto da aglomeração.

Entre as questões a serem enfrentadas no projeto, segundo análise do mapa síntese gerado (figura 5.1) se constatou:

- (i) a soberania que os veículos particulares e o transporte público possuem na região, configurando cruzamentos com vias de tráfego intenso e via exclusiva para o transporte coletivo;
- (ii) a subutilização de imóveis gerados pelo esvaziamento populacional e os interesses imobiliários;
- (iii) o fato de localizar-se numa área de valorização imobiliária;
- (iv) a verticalização consolidada existente nos dois extremos da via, que ainda é marcada por uma paisagem de edifícios de menor altura;
- (v) a presença do Rio Bigorriho a céu aberto de longo de três quadras, remanescente de uma paisagem pretérita praticamente inexistente na área central;

- (vi) a grande extensão de muros cegos de frente para Rua Fernando Moreira;
- (vii) a presença de áreas livres públicas, algumas bem equipadas e utilizadas e outras subutilizadas e com necessidade de intervenção, observando-se também falta de articulação entre elas.
- (viii) a presença de equipamentos culturais, religiosos e públicos, e de um conjunto arquitetônico com uma paisagem consolidada.

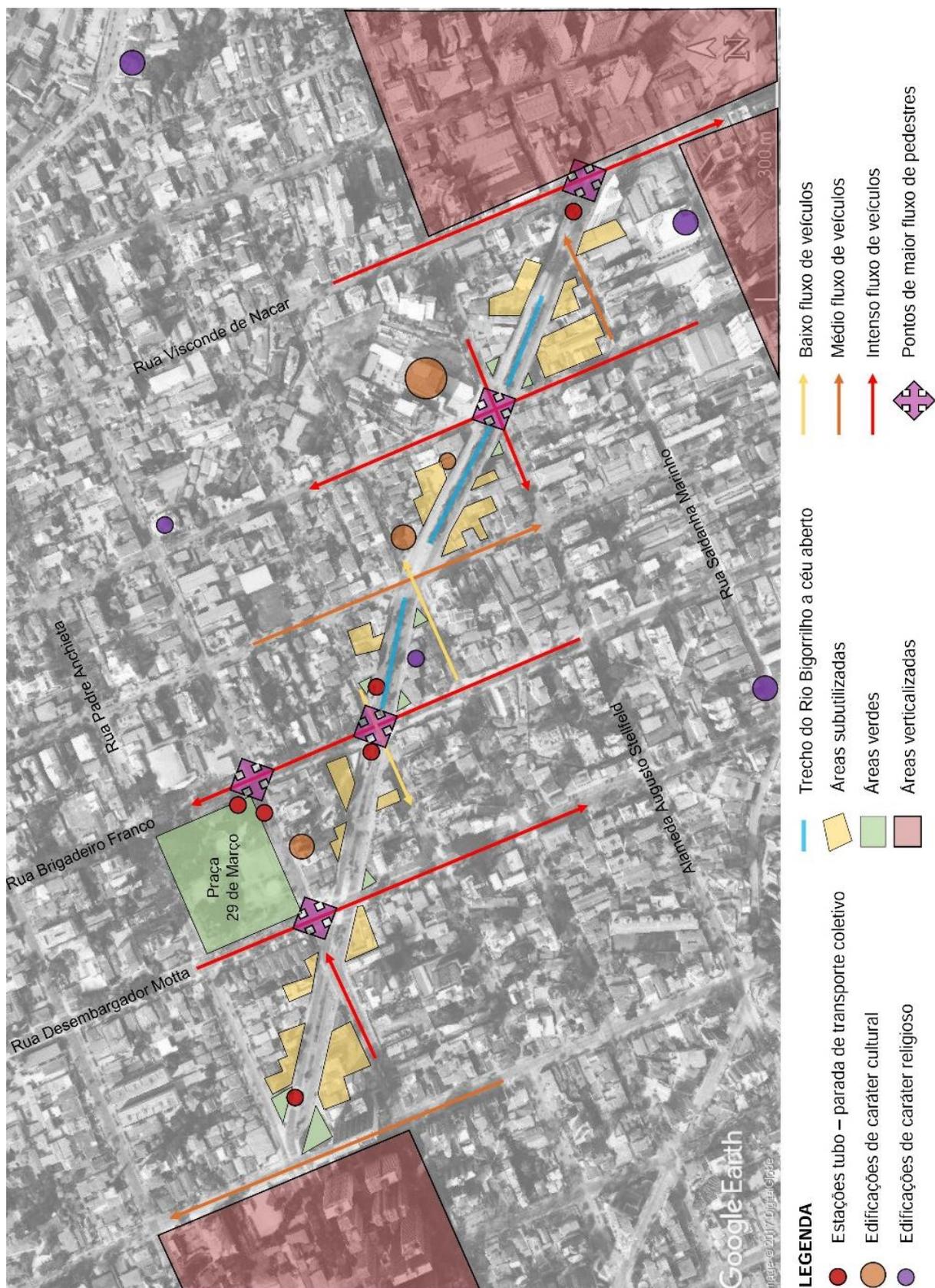


FIGURA 5.1: Mapa síntese da Rua Professor Fernando Moreira.  
 FONTE: A autora, 2017.

## 5.1 OBJETIVOS E PREMISSAS DO PROJETO

Com base nas questões apresentadas, o partido do projeto de intervenção urbana se aproximará do conceito de requalificação urbana, norteando-se também pela compreensão de paisagem como um sistema ecológico, cultural, social e estético. A proposta de intervenção terá como objetivos a devolução do espaço público ao pedestre, a recuperação do dinamismo e da vitalidade da região, a regulação da atividade imobiliária existente, e a revalorização do Rio Bigorriho (figura 5.2). Uma das premissas do projeto é a de que os veículos não sejam o principal meio de transporte na região central, e que o desenvolvimento da mobilidade não signifique a implantação de grandes vias de acesso fácil e rápido para veículos.

Quanto à necessidade de maior dinamismo na área, partiu-se do princípio de que a monofuncionalidade não se aplica mais na contemporaneidade, em especial quando se pretende recuperar a vitalidade urbana.

Além disso, a proposta partirá também da premissa de que é fundamental revalorizar o rio Bigorriho, situado numa região em que a maioria dos cursos d'água foram escondidos para priorizar as grandes construções e vias.

Ademais, considerar-se-á que a região é de importante interesse do mercado imobiliário, tornando necessário controlar a valorização especulativa dos imóveis, atuando assim sobre os interesses dos agentes envolvidos nesta atividade, para que a requalificação não gere exclusão e potencialize a segregação social na cidade.



FIGURA 5.2: Objetivos da intervenção.  
FONTE: A autora, 2017.

## 5.2 ESTRATÉGIAS PARA INTERVENÇÃO

Para cada um dos objetivos apresentados anteriormente, foram definidas estratégias que serão adotadas no projeto de requalificação.

### 5.2.1 Estratégias para a Devolução do Espaço Público ao Pedestre

A base da intervenção será a articulação entre os espaços livres públicos. Para tanto a Praça 29 de Março será considerada o elemento irradiador e potencializador das intervenções nos demais espaços, pelo fato de constituir um importante ponto de referência para a cidade, sendo já utilizada pela população local todos os dias da semana com atividades de lazer, esporte, cultura e comércio.

Outro espaço público a ser explorado são os jardinetes, frequentes na região, mas tratados como espaços residuais, com um tratamento paisagístico que não estimula a sociabilidade e permanência. Uma das medidas adotadas será, portanto, a melhoria desses espaços, requalificando seus usos de acordo com a demanda que será levantada junto à população local e articulando-os melhor aos demais espaços públicos e aos espaços privados existentes.

Além dos jardinetes, serão utilizados alguns vazios intersticiais em meios de quadra, com maior dimensão, para criação de espaços de estar, convivência e pequenos eventos públicos. A criação destes espaços intersticiais será derivada da estratégia de intervenção apresentada no próximo tópico. O conjunto de espaços livres públicos formado pela Praça 29 de Março, os jardinetes e os espaços intersticiais serão conectados pelas vias e passeios de pedestres, que também receberão intervenção. Esta conexão se baseará no fato de que *“as pessoas se afastam intuitivamente de lugares vazios e sem interações. Elas procuram conexões.”* (TANSCHKEIT, P., 2016.)

Prevendo um maior fluxo de pedestres e visando melhorar seu conforto e segurança, o projeto prevê a proibição do acesso de automóveis individuais na Rua Professor Fernando Moreira, mantendo a circulação desses veículos somente para os moradores da via, bem como o alargamento do passeio e das áreas permeáveis nas margens do rio Bigorriho.

Para amenizar a sensação de enclausuramento e insegurança dos pedestres, serão retirados ou devidamente tratados os muros cegos em todas as testadas ao longo desse eixo, no lado da faixa exclusiva de transporte coletivo, além da definição de uma iluminação adequada. Além disto, serão utilizados instrumentos de estímulo à criação de galerias no térreo dos edifícios novos, enquanto se incentiva usos que se abram para a rua nos edifícios antigos, tornando este um espaço voltado para o uso coletivo e buscando a aplicação do conceito de *placemaking*. Este, segundo Tanscheit (2016), consiste na atividade de tornar ruas, praças e áreas em lugares que convidam pessoas a permanecer, a se apropriar, transformando espaços em lugares.

### **5.2.2 Estratégias para a Recuperação da Vitalidade Urbana**

Para promoção da vitalidade serão projetadas ações que partirão dos conceitos de dinamismo e diversidade. Primeiramente serão levantadas todas as edificações subutilizadas com importância histórica que possam ser recicladas. Em caso de edificações que já tenham sofrido um processo de degradação intenso e que não tenham relevância para fins de preservação, se proporá a sua substituição, liberando o lote para novos usos, sejam eles edifícios ou vazios intersticiais para os usos citados no tópico anterior.

Diferente do que se pensava para as cidades no período moderno, a cidade necessita de espaços multifuncionais, que atendam a variados públicos em diferentes horários, para que ela não fique subutilizada por longos períodos. Além disto, é preciso dotar a área de instrumentos de indução da ocupação, em curto e médio prazo, que desenvolvam melhor os seus potenciais construtivos de acordo com o zoneamento em que se encontram. Visando este objetivo, o projeto contemplará também a busca por incentivos governamentais que possam ser implantados para a criação de estabelecimentos de comércio e serviço, assim como para potencializar o uso cultural (SESC da Esquina, Centro de Letras do Paraná e Companhia dos Palhaços) e religioso existentes da região.

Além desses usos, um dos mais importantes para que a vitalidade seja realmente potencializada, é o residencial. Com base nesta compreensão, o projeto

deverá propor instrumentos para manutenção dos habitantes que já existem, assim como para a atratividade de novos, de diferentes perfis, buscando a diversidade e a mistura social.

### **5.2.3 Estratégias para a Revalorização do Rio Bigorriho**

Com o objetivo de resgatar a importância ambiental, cultural e social do rio na área central, mesmo que em pequena escala, serão implementadas ações diretamente para o Rio Bigorriho, considerando-o como um potencial e não como um problema. Foi perceptível durante as pesquisas e levantamentos feitos durante o trabalho, que a rua é conhecida pela presença do rio e das árvores que existem nas suas margens, que a fazem ser conhecida popularmente como a “Rua dos Chorões”, havendo neste caso, portanto, uma questão de paisagem patrimonial envolvida.

Por isto, o projeto incluirá o alargamento da margem do rio, considerando a retirada das faixas de rolamento dos automóveis individuais já apresentada, e o tratamento paisagístico das suas margens, com definição de espécie vegetais adequadas para conviver com a *Salix babylonica* e a definição de travessias por sobre o córrego em meio de quadra. Além disto, deve-se ampliar a área permeável do seu entorno nas proximidades da Rua Visconde de Nacar, procurando minimizar os impactos derivados das pequenas enchentes observadas quando chove de maneira mais intensa.

Acima de todas as questões específicas a serem tratadas em relação ao rio, o resultado final esperado é que o projeto proponha uma articulação das suas margens com o espaço público do seu entorno, para que ele possa ser reincorporado como uma parte importante da cidade, e não como uma barreira física.

### **5.2.4 Estratégias para Regulação da Atividade Imobiliária**

Devido à localização da região, percebeu-se que a área sofre pressão do vetor de valorização do eixo estrutural oeste, bem como pela atividade imobiliária

observada no bairro Centro. Pode-se dizer que a área está em uma zona de transição, entre dois vetores de valorização, onde atuam agentes que visam potencializar a extração de lucros derivados da atividade imobiliária.

Para o objetivo de controlar a dinâmica imobiliária crescente na região da Rua Professor Fernando Moreira, o projeto deverá propor instrumentos urbanísticos que atuem sobre esse o processo, garantindo a atração de um público diversificado e promovendo a mistura social. Como uma das estratégias para atender a demanda da cidade como um todo, e especificamente da região central, propõe-se incluir a área num programa de aluguel social, explorando o potencial residencial dos edifícios, tanto nos existentes como nos futuramente construídos, bem como o perfil da população residente de jovens, idosos e mulheres.

### 5.3 ETAPAS DE PROJETO

O projeto de intervenção se realizará em etapas, como ilustrado no diagrama da figura 5.3.

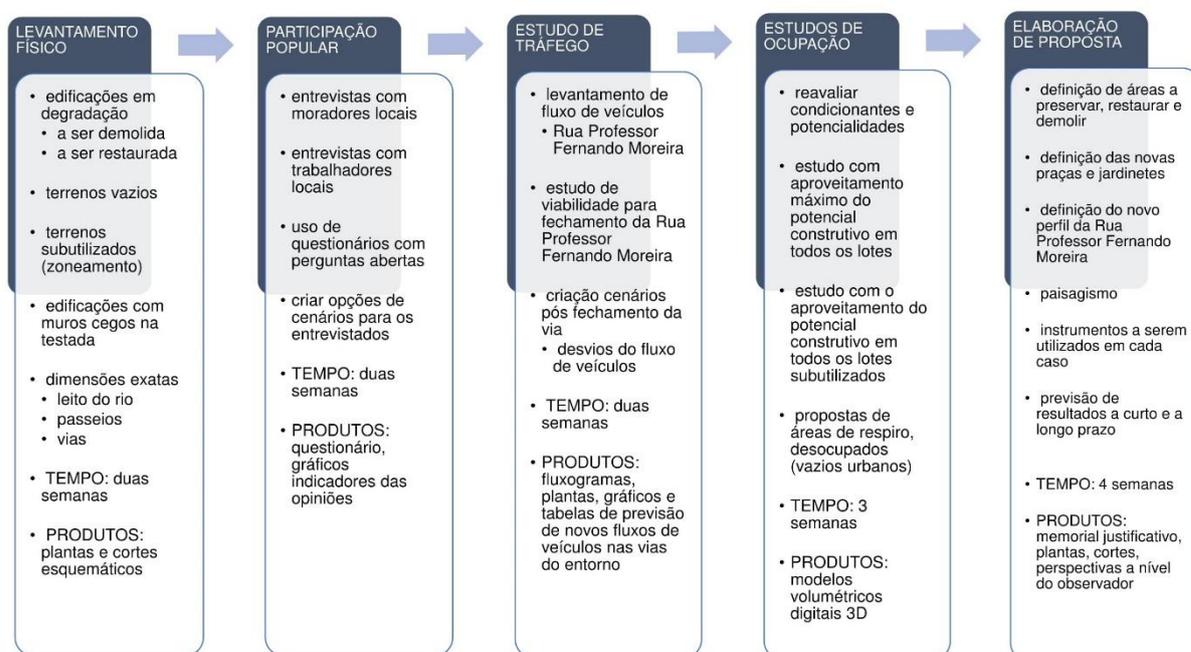


FIGURA 5.3: Objetivos da intervenção.

FONTE: A autora, 2017.

Para o início do projeto, prevê-se o levantamento mais aprofundado da região de intervenção, caracterizando de maneira mais detalhada (i) os espaços privados

que podem receber intervenção, (ii) as edificações degradadas que necessitam de requalificação e as que podem ser demolidas para a proposição de novos edifícios que aproveitem o zoneamento, (iii) e os imóveis e terrenos completamente sem uso. Para além disto, será definida uma metodologia para aproximar-se dos usuários do lugar, tanto os moradores quanto os que nele circulam, visando compreender que cenário gostariam de vislumbrar no local. Em adicional, se fará um estudo para avaliar a viabilidade do fechamento da rua para os veículos particulares, definindo para quais vias o fluxo de automóveis poderá ser desviado.

Após estas ações de levantamento, serão iniciados os estudos dos planos de ocupação, desenvolvendo uma proposta de requalificação da Rua Professor Fernando Moreira e seu entorno imediato, com base em todas as informações levantadas, suas potencialidades e condicionantes.

Finalmente a proposta de intervenção será elaborada, contendo os instrumentos que serão aplicados em cada caso, o novo desenho urbano proposto, definindo os novos espaços públicos e a regulação sobre os espaços privados. Serão definidas também as ações de curto prazo, que podem ser iniciadas de imediato pois não dependem de questões jurídicas de maior complexidade, e as de longo prazo, que dependerão da aplicação de instrumentos, desapropriações, construções e etc, visando estabelecer um plano de intervenção.

## REFERÊNCIAS

ALOMÁ, P. **O Espaço Público, esse Protagonista da Cidade**. 2013. Disponível em <http://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

BIDOU-ZACHARIASEN. (org.). **De Volta à Cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

BLASCOVI, K. M. **Reabilitação Urbana: o fenômeno da centralidade e o uso funcional de edifícios não utilizados ou subutilizados nos centros urbanos – o caso de Curitiba**. Curitiba: Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2006.

BOTTON, F. **Os traços do invisível: aspectos peculiares de história, urbanização e projetos urbanísticos na cidade de Curitiba**. Ano 12, nov. 2011. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.138/4123>>. Acesso em: 20 abr 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. **Uma Praça em cada Bairro**. s.d. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro>>. Acesso em: 21 maio 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. **Eixo central – requalificação do espaço público**. s.d. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>>. Acesso em: 21 maio 2017.

CALDEIRA, T. P. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Ed. 34. São Paulo: Edusp. 2000.

CERQUEIRA, Y. M. S. F. **Espaço Público e Sociabilidade Urbana: apropriações e significados dos espaços públicos na cidade contemporânea**. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2013.

CORRÊA, R.L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CURITIBA, **Decreto nº 184**, de 03 de abril de 2000. Disponível em <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/2000/18/184/decreto-n-184-2000-institui-incentivos-para-galerias-comerciais-e-edificios-de-uso-habitacional-na-zona-central-estabelece-condicoes-para-implantacao-de-estacionamentos-privativos-e-coletivos-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 10 abr. 2017.

FRANCISCO, F. **Sobre a requalificação do Eixo Central de Lisboa**. Maio 2016. Disponível em <<http://365forte.blogs.sapo.pt/sobre-a-requalificacao-do-eixo-central-428350>>. Acesso em: 22 maio 2017.

FRANCISCO, J.; RUIVO, M. P. **Transformações urbanas em São Paulo**. São Paulo. vol.29 no.85. Sept./Dec. 2015. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142015000300017](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142015000300017)>. Acesso em: 17 mai 2017.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GORSKI, M. C. B. **Rios e cidades: ruptura e reconciliação**. 2008. 243 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2008.

HOLZ, I. H. **Águas Urbanas: da degradação à renaturalização**. In: VI Encontro Nacional e IV Encontro Latino-americano sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis, 2011, Vitória, ES.

LEITE, R. **Contra Usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. 2. ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp; Aracaju, SE: Editora UFS, 2007.

LICNERSKI, J. R. **O Processo de Verticalização do Setor Terciário na Formação da Centralidade Urbana em Curitiba**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2015.

MARICATO, E. **Brasil: cidades alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MATOS, F. L. de. **Espaços Públicos e Qualidade de Vida nas Cidades - O Caso Da Cidade Porto** In: OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.2, n.4, p.17-33, jul. 2010.

MEDEIROS, A. **Prefeitura de Belém abandona a Feira do Açaí**. Diário do Pará. Abr. 2017. Disponível em <<http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-405543-prefeitura-de-belem-abandona-a-feira-do-acai.html>>. Acesso em: 17 maio 2017.

MOBILIZE BRASIL. **Calçadas, ciclovias e muito verde: revitalização de Lisboa inicia em março**. Fev. 2016. Disponível em <<http://www.mobilize.org.br/noticias/9225/calçadas-ciclovias-e-muito-verde-revitalizacao-de-lisboa-inicia-em-marco.html>>. Acesso em: 22 maio 2017.

MOURA, É. **No Princípio de Tudo: um espaço privilegiado de articulação entre a cultura urbana e a dos rios e selvas da Amazônia**. Edição 121. 2004. Disponível em <<http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/121/artigo23403-1.aspx>>. Acesso em: 17 maio 2017.

NARCISO, C. A. F. **Espaço Público: acção política e práticas de apropriação. Conceito e Precedências**. ESTUDOS E PESQUISAS EM PSICOLOGIA, UERJ, RJ, ano 9, n. 2, p. 265-291, 2009.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Curitiba: transformações na ordem urbana**. (2015). Disponível em <[http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1048%3Acuritiba-transforma%C3%A7%C3%B5es-na-ordem-urbana&Itemid=167#](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1048%3Acuritiba-transforma%C3%A7%C3%B5es-na-ordem-urbana&Itemid=167#)>. Acesso em: 01 out. 2016.

OS CENTROS das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001.

PEREIRA, J. P. O. C. T. **A Multifuncionalidade como Instrumento de reabilitação e Dinamização dos Centros Urbanos**. Porto: Universidade Lusíada do Porto, 2015.

SAULE JÚNIOR, N.; ROLNIK, R. **Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana**. São Paulo, Pólis, 2001. xpp. (Cadernos Pólis, 4)

PERRONE, R. A. C.; VARGAS, H. C. (org.). **Fundamentos de Projeto: arquitetura e urbanismo**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

PORATH, S. **A Paisagem de Rios Urbanos: a presença do rio Itajaí-Açu na cidade de Blumenau**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2004.

RODRIGUES, F. M. **Forma, Imagem e Significado em Estruturas Urbanas Centrais: centro da cidade de Niterói**. Projeto de Reestruturação Urbana. Ed UFF; Pro Editores, 2005.

SAMPAIO, L. **História de São Paulo**. Fev. 2014. Disponível em <<http://www.cidadedesapaulo.com/sp/a-cidade-de-sao-paulo>>. Acesso em: 18 maio 2017.

SANTOS, A. R. *Revitalização para quem? Política Urbana e gentrificação no Centro de Santos*. **Cadernos MetrÓpole**. Desenvolvimento Desigual e Gentrificação da Cidade Contemporânea. São Paulo, v.16, n. 32, p. 587-607, nov 2014.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SILVA, L. O. **A Reabilitação do Centro de São Paulo**. In: XI ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR. Salvador, 2005.

TRIELLI, D.; BRANCATELLI, R.; CARDOSO, W. **Centro de SP ganha 63 mil habitantes**. O Estado de S. Paulo. Abr. de 2011. Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,centro-de-sp-ganha-63-mil-habitantes-imp-,712822>>. Acesso em: 20 maio 2017.

VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manoele, 2009.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Nobel, 2001.

WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Batel**. Curitiba: IPPUC, 2015. 1 folheto.

WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Bigorriho**. Curitiba: IPPUC, 2015. 1 folheto.

WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Centro**. Curitiba: IPPUC, 2015. 1 folheto.

WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Mercês**. Curitiba: IPPUC, 2015. 1 folheto.

## FONTES DE ILUSTRAÇÕES

**FIGURA 1.1:** A Autora, 2017.

**FIGURA 2.1:** CORRÊA, R.L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

**FIGURA 2.2:** Disponível em <<http://www.curitibaantiga.com/fotos-antigas/341/Hospital-Evang%C3%A9lico-de-Curitiba-no-ano-de-1959-Acervo-AMP-Produ%C3%A7%C3%B5es.html>>. Acesso em 20 mai. 2017.

**FIGURA 2.3:** Disponível em <<http://vidadmaquinista.blogspot.com.br/2016/>>. Acesso em 20 mai. 2017.

**FIGURA 2.4:** Disponível em <<http://vidadmaquinista.blogspot.com.br/>>. Acesso em 20 mai. 2017

**FIGURA 2.5:** Disponível em < <http://www.encontraparana.com.br/mapas/mapa-bairros-de-curitiba.htm>>. Acesso em 25 jul. 2017

**FIGURA 2.6:** A Autora, 2017.

**FIGURA 2.7:** CORRÊA, R.L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

**FIGURA 2.8:** Disponível em < <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/confira-um-mapa-das-ruas-que-terao-velocidade-maxima-de-40-kmh-no-centro-de-curitiba-d289ke6ph5gqc509sg6vbywe>>. Acesso em 25 jul. 2017.

**FIGURA 2.9:** Disponível em <<https://omatadouromunicipaleoguabirota.wordpress.com/o-rio-belem/>>. Acesso em 10 mai. 2017.

**FIGURA 2.10:** Disponível em <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=353&idioma=1&ampliar=n%E3o>>. Acesso em 11 mai. 2017.

**FIGURA 3.1:** Disponível em <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=353&idioma=1&ampliar=n%E3o>>. Acesso em 17 abr. 2017.

**FIGURA 3.2:** Disponível em < <http://ippuc.org.br/geodownloads/geo.htm>>. Acesso em 15 abr. 2017.

**FIGURA 3.3:** Disponível em  
<<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=353&idioma=1&ampliar=n%E3>>  
. Acesso em 17 abr. 2017.

**FIGURA 3.4:** Acervo IPPUC, 1942.

**FIGURA 3.5:** Disponível em  
<<http://www.ippuc.org.br/mostrarinhadotempo.php?pagina=11&idioma=1&tipo=&posicao=6&titulo=1940%20a%201960&ampliar=sim>>. Acesso em 17 abr. 2017.

**FIGURA 3.6:** Acervo IPPUC, 1942.

**FIGURA 3.7:** Acervo Casa da Memória, 2001.

**FIGURA 3.8:** GOOGLE EARTH. Acesso em 20 abr. 2017.

**FIGURA 3.9:** WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Centro**. Curitiba: IPPUC, 2015.

**FIGURA 3.10:** WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Bigorriho**. Curitiba: IPPUC, 2015.

**FIGURA 3.11:** WONS, L. (coord). **Nosso Bairro: Mercês**. Curitiba: IPPUC, 2015.

**FIGURA 3.12:** A Autora.

**FIGURA 3.13:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.14:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.15:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.16:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.17:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.18:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.19:** Disponível em  
<<http://www.ippuc.org.br/mostrarinhadotempo.php?pagina=11&idioma=1&tipo=&posicao=6&titulo=1940%20a%201960&ampliar=sim>>. Acesso em 15 abr. 2017.

**FIGURA 3.20:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.21:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.22:** A Autora, 2017.

**FIGURA 3.23:** Disponível em <<http://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/43651>>. Acesso em 20 abr. 2017.

**FIGURA 4.1:** GOOGLE MAPS. Acesso em 21 mai. 2017.

**FIGURA 4.2:** VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, SP: Manoele, 2009.

**FIGURA 4.3:** Disponível em <<http://portosfluviais.blogspot.com.br/p/porto-de-belem-pa.html>>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.4:** VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, SP: Manoele, 2009.

**FIGURA 4.5:** Disponível em <<http://www.estacaodasdocas.com.br/pagina/noticiadetalhe/ID/486>>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.6:** Disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1954886&page=58>>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.7:** Disponível em <<https://www.flickr.com/photos/allexd/456238860>>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.8:** Disponível em <<http://diadiabelem.blogspot.com.br/2015/03/ver-o-peso.html>>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.9:** Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2236-99962016000300823](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962016000300823)>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.10:** Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2236-99962016000300823](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962016000300823)>. Acesso em 23 mai. 2017.

**FIGURA 4.11:** Disponível em <<http://diadiabelem.blogspot.com.br/2015/03/ver-o-peso.html>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.12:** Disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=456742>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.13:** Disponível em <<http://www.essemundoenosso.com.br/mercado-ver-o-peso-belem/>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.14:** Disponível em <<http://jornalistasdopara.blogspot.com.br/2016/01/belem-celebra-400-anos-com-muita.html>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.15:** Disponível em <<http://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-405543-prefeitura-de-belem-abandona-a-feira-do-acai.html>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.16:** Disponível em <<http://olimpiareisresque.blogspot.com.br/2013/11/>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.17:** Disponível em <<http://paramais.com.br/centro-historico-de-belem-ganha-revitalizacao/>>. Acesso em 24 mai. 2017.

**FIGURA 4.18:** Disponível em <<http://paifabianodecristo.blogspot.com.br/>>. Acesso em 26 mai. 2017.

**FIGURA 4.19:** Disponível em <<http://brasil.estadao.com.br/blogs/arquivo/quando-o-relogio-do-patio-do-colegio-parou/>>. Acesso em 26 mai. 2017.

**FIGURA 4.20:** Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0020-38742016000200167](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0020-38742016000200167)>. Acesso em 26 mai. 2017.

**FIGURA 4.21:** GOOGLE EARTH. Acesso em 28 mai. 2017.

**FIGURA 4.22:** VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, SP: Manoele, 2009.

**FIGURA 4.23:** GOOGLE STREET VIEW. Acesso em 28 mai. 2017.

**FIGURA 4.24:** GOOGLE STREET VIEW. Acesso em 28 mai. 2017.

**FIGURA 4.25:** GOOGLE STREET VIEW. Acesso em 28 mai. 2017.

**FIGURA 4.26:** Disponível em <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.27:** Disponível em <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.28:** GOOGLE STREET VIEW. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.29:** Disponível em <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.30:** Disponível em <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/praca-duque-saldanha>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.31:** Disponível em <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-05-Veja-como-Lisboa-vai-mudar>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.32:** Disponível em <<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/picoas>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.33:** Disponível em <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-05-Veja-como-Lisboa-vai-mudar>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.34:** Disponível em <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-05-Veja-como-Lisboa-vai-mudar>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.35:** Disponível em <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-05-Veja-como-Lisboa-vai-mudar>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.36:** Disponível em <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-05-Veja-como-Lisboa-vai-mudar>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 4.37:** Disponível em <<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-09-05-Veja-como-Lisboa-vai-mudar>>. Acesso em 30 mai. 2017.

**FIGURA 5.1:** A Autora, 2017.

**FIGURA 5.2:** A Autora, 2017.

**FIGURA 5.3:** A Autora, 2017.