



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



LILIAN STEDILE FERRI

REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO DE CURITIBA - PR

CURITIBA

2009

LILIAN STEDILE FERRI

REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO DE CURITIBA - PR

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA040) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

ORIENTADORA:

Profa. MSc. Madianita Nunes da Silva

CURITIBA

2009

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2009.

Agradecimentos

A realização desse trabalho não seria possível sem a colaboração, mesmo que involuntária, de diversas pessoas.

Agradeço primeiramente à minha orientadora, Madianita. Muito obrigada por suas revisões e críticas, indispensáveis em todas as etapas da pesquisa.

Agradeço também ao professor Antonio Castelnuovo pelas aulas preparatórias para essa monografia e por sua compreensão com o meu período de ausência da iniciação científica.

Aos meus amigos, com quem nesses últimos anos dividi não apenas pranchetas, mas também alegrias e sonhos.

Finalmente, aos meus pais, que, mesmo longe, sua compreensão e apoio foram sempre insubstituíveis.

RESUMO

O presente trabalho compreende a fundamentação teórica que embasará a elaboração do projeto de requalificação do Centro de Curitiba e está dividido em cinco etapas. O primeiro capítulo aborda a questão do desenvolvimento urbano na história, especificamente no Brasil. Explicita ainda, questões relacionadas ao processo de produção do espaço nos centros das grandes metrópoles. Em seguida, conceitua as diferentes metodologias de intervenção e faz uma análise de três projetos de intervenção em áreas centrais no Brasil e no mundo. Na quarta parte analisa a dinâmica presente hoje no Centro de Curitiba, apresentando como ponto de partida a sua relação com a escala metropolitana, mas procurando centrar o estudo na dinâmica intraurbana presente. No último capítulo são apontadas as diretrizes gerais de intervenção que nortearão o projeto de requalificação.

Palavras-chave: centros das metrópoles, requalificação de áreas urbanas centrais, reabilitação urbana, Centro de Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA	LEGENDA	PÁG.
01	Estado do Paraná e Região Metropolitana de Curitiba	16
02	Região Metropolitana de Curitiba	16
03	Curitiba e o bairro Centro	17
04	Andaimos nº 1 (1919), gravura da época do contexto de desenvolvimento pós Revolução Industrial, de Sir Frank William Brangwyn	19
05	Acrópole de Atenas	29
06	Fórum romano	29
07	Edifício Martinelli, São Paulo	33
08	Alternativas de segregação metropolitana	34
09	Pelourinho, Salvador	37
10	Plano de Haussmann para Paris, (1851-1870)	56
11	Plano de Cerdà para Barcelona, 1859	56
12	Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922	57
13	Área de intervenção do Corredor Cultural	63
14	Passeios ampliados na Rua Xavier de Toledo	65
15	Praça do Patriarca	65
16	Praça Dom José Gaspar	66
17	Novo zoneamento proposto	68
18	Tipologia do patrimônio	69
19	Hierarquia de vias	71
20	Visualização da proposta para a Cidade do Samba	71
21	Simulação do projeto de reurbanização da área	71
22	Área do projeto	72
23	Detalhe da área	73
24	Vista do Centro a partir do mirante de Santa Terezinha	73
25	Fachada preservada, mas encoberta por placas e anúncios	74
26	Conjunto das intervenções propostas	76
27	Foto-montagem com as propostas para o sistema viário	77
28	Proposta para implantação de terminal na Praça da Independência	78
29	Detalhe de proposta para a malha viária	79
30	Andamento de obra sendo realizada no Centro de Maceió	79
31	Localização da área	81
32	Uso do solo	82
33	Áreas de intervenção	84
34	Vista da Avenida Jimenez e o Transmilenio	85
35	Parque <i>Tercer Milênio</i>	85

36	<i>Plazoleta de San Victorino</i>	86
37	Vista panorâmica do Centro	86
38	Fluxos de ocupação na RMC	94
39	Ocupação urbana de Curitiba, década de 1860	96
40	Curitiba na década de 1870, vista a partir da região da Praça Carlos Gomes	97
41	Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco), quase esquina com a Rua Marechal Deodoro. Ao fundo, edifício da estação, 1905	97
42	Rua Emiliano Pernetá, 1935. À direita, Praça Zacarias	98
43	Plano Agache, 1943	98
44	Colonas que se deslocavam até o Centro para comercializar produtos da lavoura, que traziam em carroções, década de 1930	100
45	Vista da Praça Tiradentes, 1934	100
46	Região da Praça Tiradentes no final da década de 1950	101
47	Obras do calçadão da Rua 15 de Novembro, 1972	102
48	Zoneamento atual do bairro	104
49	Áreas degradadas	106
50	Rua de comércio popular no entorno da Travessa da Lapa	107
51	Exemplar de edificação deteriorada. Avenida Mariano Torres	107
52	Edificações deterioradas	107
53	Hierarquia de vias	110
54	Linhas e concentração de pontos de ônibus	111
55	Terminal do Guadalupe	112
56	Curitiba e a Regional Matriz	113
57	Equipamentos de uso coletivo	114
58	Opiniões do curitibano sobre o Centro	115
59	Usos – dia	117
60	Usos – noite	118
61	Edifício com estrutura inutilizada. Rua André de Barros	119
62	Rua residencial no Centro	119
63	Lojas na Rua Marechal Deodoro	120
64	Construções de estilo moderno ao leste do bairro	122
65	Edifícios contemporâneos na Rua Marechal Deodoro	122
66	Rua XV de Novembro em meados do século XIX	123
67	Rua XV de Novembro em 1907	123
68	A Praça Eufrásio Correia no início do século XX	124
69	Rua Riachuelo em 1916, com calçamento de pedra, residências coloniais e sobrados comerciais	125
70	Áreas de interesse de patrimônio histórico	126
71	Vista aérea da Praça Osório, década de 1930. À direita Rua	127

	Voluntários da Pátria e à esquerda, início da Av. Vicente Machado	
72	Feira de Inverno realizada na Praça Osório	127
73	Localização de parques e praças	128
74	Banheiro localizado na Praça Osório	129
75	Edificação histórica transformada internamente em cortiço. Rua Barão do Rio Branco	131
76	Morador de rua na Travessa da Lapa	133
77	Paço Municipal revitalizado	134
78	Praça Tiradentes revitalizada	135
79	Edifício residencial em construção na Rua Visconde de Nácar	136
80	Edifício residencial em construção Rua Emiliano Pernetá	136
81	Tipologia de edifício residencial existente no Centro	137
82	Edifícios do bairro	137
83	Incidência de apartamentos no bairro	138
84	Síntese da análise	141

LISTA DE QUADROS E TABELAS

	LEGENDA	PÁG.
01	Quadro de características básicas que definem o campo de atuação do Desenho Urbano	49
02	Tabela síntese do estudo de casos	89

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP – Associação Comercial do Paraná
AEIS – Áreas de Especial Interesse Social
AEIU – Área de Especial Interesse Urbanístico
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
CEF – Caixa Econômica Federal
CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CIC – Cidade Industrial de Curitiba
COHAB-CT – Companhia de Habitação Popular de Curitiba
COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
Emurb – Empresa Municipal de Urbanização
Fecomércio-PR – Federação do Comércio do Paraná
HIS – Habitação de Interesse Social
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano
LAURB – Laboratório de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná
PAR – Programa de Arrendamento Residencial
PDI's - Planos Integrados de Desenvolvimento
PIB – Produto Interno Bruto
POT – *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*
RIT – Rede Integrada de Transporte
RMC – Região Metropolitana de Curitiba
SE – Setor Estrutural
Secovi-PR – Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná
SH – Setor Histórico
SSRC – *Social Science Research Council*
TFG – trabalho final de graduação
UIP's – Unidades de Interesse de Preservação
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UFPR – Universidade Federal do Paraná

URBS – Urbanização de Curitiba

ZC – Zona Central

ZCT – Zona Central de Tráfego

ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social

ZEP 2 – Zona Especial de Preservação 2

ZR4 – Zona Residencial 4

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 URBANIZAÇÃO, METROPOLIZAÇÃO E OS CENTROS DAS METRÓPOLES	18
2.1 Metrôpoles.....	24
2.2 Centros das metrôpoles	27
2.2.1 Os centros das grandes cidades e a segregação socioespacial	32
2.2.2 Centros, valorização imobiliária e a função social da propriedade urbana..	35
2.2.3 Os espaços públicos centrais e a questão da segurança pública	41
2.2.4 Requalificação de áreas centrais e o patrimônio cultural	44
3 AÇÕES DE PLANEJAMENTO, INTERVENÇÃO E DESENHO URBANO	47
3.1 A cidade contemporânea, os centros das metrôpoles e as ações de planejamento urbano.....	50
3.2 Breve histórico de ações de planejamento urbano em áreas urbanas consolidadas	55
4 ESTUDO DE CASOS.....	62
4.1 Projeto Corredor Cultural. São Paulo - SP	62
4.2 Porto do Rio Século XXI. Rio de Janeiro - RJ	67
4.3 Projeto de Requalificação do Centro de Maceió. Maceió - AL	72
4.4 Operação Estratégica Centro. Bogotá/Colômbia.....	80
4.5 Síntese da análise do estudo de casos	87
5 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE	92
5.1 A constituição da metrópole de Curitiba e o novo papel desempenhado pelo Centro da cidade	92
5.2 Um estudo do bairro Centro de Curitiba	95
5.2.1 A evolução da ocupação urbana do bairro Centro e sua relação com a ocupação urbana de Curitiba	95
5.2.2 Caracterização do bairro Centro	103
6 DIRETRIZES PROJETUAIS	142
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	147

8 REFERÊNCIAS DE APOIO	147
9 WEBGRAFIA	148
10 FONTES DE ILUSTRAÇÕES	151

INTRODUÇÃO

Ao longo da história humana, os centros urbanos sempre tiveram um lugar de destaque na evolução e transformação das cidades. Para VILLAÇA (1998), o centro urbano é o ponto que otimiza os diferentes deslocamentos espaciais na cidade, organizando assim a estruturação intraurbana resultante do controle dos tempos de deslocamento. Estrutura que possui, como principais elementos: o centro principal da metrópole (a maior aglomeração diversificada de empregos, ou a maior aglomeração de comércio e serviços), os subcentros de comércio e serviços, os conjuntos de bairros residenciais segundo as classes sociais e as áreas industriais (VILLAÇA, 1998, p. 12).

A temática dos centros urbanos tem ganhado cada vez mais destaque, não somente entre o meio científico, mas também no cotidiano de habitantes e usuários. Em nosso país, o processo de reestruturação dos centros desenvolveu-se principalmente após a aceleração da urbanização a partir da década de 1950. Essas transformações estiveram diretamente relacionadas a aspectos de ordem econômica e social, bem como aos modos de vida da sociedade. Décadas depois, muitos centros passaram a vivenciar processos de abandono, decorrentes, entre outros aspectos, da descentralização de muitas atividades urbanas, em especial a partir da implantação de zoneamentos funcionalistas, que buscavam dividir a cidade de acordo com funções específicas, bem como pela constituição de novos sub-centros urbanos.

Ainda conforme VILLAÇA (1998), até a primeira metade do século XIX, os centros eram considerados cívicos ou religiosos. A partir do final desse século, em diversas das grandes metrópoles brasileiras, estabelecimentos como lojas, restaurantes, confeitarias, escritórios, órgãos públicos e hotéis passaram gradualmente a ocupá-los, expulsando as residências para outros locais. Por outro lado, os centros continuavam a constituir o principal local de compras e serviços das camadas de mais alta renda, que buscavam morar em seu entorno imediato. Esse entorno teve seu preço da terra valorizado, e uma conseqüente expulsão das camadas mais pobres que ali moravam, da mesma maneira como foram expulsas dos centros devido ao crescimento do seu comércio e serviços, sendo deslocadas para as favelas e subúrbios.

Atualmente, nas grandes cidades, vem sendo observado um contínuo processo de degradação dos seus centros, que perderam muito da sua dinâmica e diversidade, devido, além de outros fatores, à diminuição do uso residencial. A partir desses processos, diversos autores têm trazido à discussão a necessidade de recuperação da antiga multifuncionalidade destes centros, promovendo a circulação de pessoas em todos os horários e dias da semana (JACOBS, 2000).

Essa degradação faz parte de um sistema mais abrangente, que se retroalimenta. O estado de decadência dos centros, os desvaloriza enquanto local de moradia, ocasionando seu abandono pelos antigos moradores, e diminuindo a dinâmica imobiliária. Tal situação intensifica-se também por diversos fatores, como a contínua expansão da malha urbana para as periferias, seja pelo aumento das ocupações irregulares, ou pelas moradias destinadas às camadas de alta renda. Normalmente, o Estado tem direcionado para essas novas áreas os investimentos públicos, diminuindo a aplicação destes nas áreas centrais.

A partir desse processo, tem-se centros com infraestrutura subutilizada, edificações e terrenos ociosos de um lado, e de outro a ampliação da demanda por moradias, em especial de baixa renda, situação que não pode ser negligenciada na elaboração das políticas públicas urbanas.

Nesse sentido, promover a reabilitação dos centros urbanos vai além do resgate da identidade e da memória locais, ou da otimização da infraestrutura existente, mas possibilita que seja cumprida a função social da terra urbana, promovendo um desenvolvimento racional e sustentável do espaço.

A partir do exposto, o presente trabalho pretende entender o atual processo de degradação do Centro de Curitiba, a partir da análise embasada nas diferentes escalas espaciais a ele relacionadas. Partindo da premissa de que, para intervir no Centro hoje, deve-se levar em consideração o seu papel no contexto da metrópole e em especial a identificação das relações que ele mantém com os outros municípios da região metropolitana. O Centro, particularmente, desempenha papel decisivo nessa relação, já que, diariamente, recebe um grande número de pessoas advindas dos outros municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) para trabalhar, estudar ou utilizar seus serviços e o comércio especializado (FIGURAS 01 e 02).



FIGURA 01 - Estado do Paraná e Região Metropolitana de Curitiba
(FONTE: WIKIMEDIA, 2009)



FIGURA 02 – Região Metropolitana de Curitiba
(FONTE: COMEC, 2009)

Sendo assim, o presente Trabalho Final de Graduação (TFG) definiu como recorte espacial a escala do bairro, e tem como objetivo a requalificação do bairro Centro de Curitiba. A metodologia de elaboração da monografia deu-se a partir de pesquisa teórica, entrevistas com usuários do bairro, visitas a órgãos

públicos responsáveis pelos projetos de intervenção no Centro, análise de dados, levantamento de campo e elaboração de mapas de análise. A realização dessas atividades visou fornecer o embasamento necessário à elaboração das diretrizes para o projeto de requalificação.



FIGURA 03 – Curitiba e o bairro Centro
(FONTE: IPPUC, 2009)

O trabalho foi dividido em cinco etapas: (i) a questão da urbanização e da metropolização, e o papel dos centros das metrópoles nesse processo; (ii) as diferentes ações de planejamento e intervenção nas áreas centrais; (iii) uma análise de projetos elaborados para centros de cidades no Brasil e exterior; (iv) uma análise da realidade presente no Centro de Curitiba e (v) definição de diretrizes gerais para o projeto de requalificação que será desenvolvido no projeto de TFG no segundo semestre do corrente ano.

2 URBANIZAÇÃO, METROPOLIZAÇÃO E OS CENTROS DAS METRÓPOLES

A cidade pode ser entendida como a intervenção mais radical do homem na paisagem. Pode ser compreendida como a síntese da civilização [...]. A cidade é o lugar onde o homem pode desenvolver melhor as suas faculdades intelectuais, dada a coexistência plural de grupos sociais; sendo assim, um lugar onde se pode exercitar de forma ampliada a escolha de um modo de vida mais diverso e, conseqüentemente, a liberdade. (BRAGA & CARVALHO, 2004, p. 105).

A humanidade iniciou seu processo de urbanização há aproximadamente 5.500 anos, a partir da evolução da agricultura e da posterior estocagem de excedentes, originando sociedades mais complexas, e o surgimento de diferentes classes sociais. As primeiras cidades resultaram das transformações sociais do trabalho, com aldeias de agricultores sendo transformadas em assentamentos maiores e mais complexos, nos quais passaram a habitar também os não produtores, como os governantes, os monarcas e os sacerdotes (SOUZA, 2003 apud BRAGA & CARVALHO, 2004).

Entretanto, a aceleração do processo de urbanização ocorreu, sobretudo, a partir da Revolução Industrial, na passagem do século XVIII para o XIX (FIGURA 04). Até o ano de 1850, nenhuma cidade possuía sua população urbana maior que a rural, foi o Reino Unido, berço da Revolução Industrial, o primeiro país a atingir tal condição. Ao longo dos séculos XIX e XX, os processos de urbanização e industrialização estiveram sempre associados.

Nos países considerados subdesenvolvidos, a industrialização e a urbanização ocorreram tardiamente em relação aos países desenvolvidos. Em nosso país, o processo de urbanização esteve relacionado inicialmente com a exploração do território pela extração e agricultura (BRAGA & CARVALHO, 2004).



FIGURA 04 – Andaimes nº 1 (1919), gravura da época do contexto de desenvolvimento pós Revolução Industrial, de Sir Frank William Brangwyn (FONTE: Museu Oscar Niemeyer, 2007)

Até a metade do século passado, o Brasil pode ser considerado um país de caráter agrário. Em 1900, menos de 10% da população total do país residia em áreas urbanas, e somente quatro cidades brasileiras possuíam mais de 100 mil habitantes: Rio de Janeiro (691 mil habitantes), São Paulo (239 mil), Salvador (205 mil) e Recife (113 mil) (SANTOS, 1993).

Foi após o processo de industrialização que a urbanização intensificou-se no Brasil. Em 1960, São Paulo já havia se tornado a maior metrópole brasileira, e, em 2000 a população das cidades já representava 81% da população total do país.

Além da concentração de população, as metrópoles caracterizam-se pela heterogeneidade. Segundo dados relativos às maiores aglomerações humanas do mundo, em 2000, das 12 maiores, oito estavam situadas no terceiro mundo. Tal fator corrobora com a noção de que as metrópoles, além de serem locais concentradores de riquezas, são também as principais receptoras das migrações de populações de menor renda, ocasionando seu inchaço populacional.

Ainda de acordo com SANTOS (1993), a urbanização brasileira, de caráter inicialmente pontual, com as maiores aglomerações urbanas ocorrendo em poucas cidades, passou por diferentes estágios em sua evolução. Entre as décadas de 1950 e 1980, houve um grande crescimento populacional, bem como no número dos núcleos com mais de 20.000 habitantes. Depois, passou-se a uma multiplicação

de cidades de tamanho intermediário, e em seguida ao estágio da metropolização¹ e do aumento das grandes cidades médias (entre 100 e 500 mil habitantes).

Como processo, a origem da cidade esteve condicionada a uma divisão técnica, social e espacial da produção, com trocas entre os produtores de bens de subsistência e os que produziam produtos manufaturados (artesãos), bens simbólicos (sacerdotes, artistas, etc.), poder e proteção (guerreiros). De maneira que sua dinâmica sempre esteve relacionada a interações que ocorreram devido à aglomeração dessas populações em um mesmo meio (ASCHER, 2001a).

Para este autor, o crescimento das cidades, ao longo da história, também dependeu do desenvolvimento dos meios de transporte e armazenamento dos bens e informações necessários à sua população, assim como do aperfeiçoamento de sistemas e tecnologias. Esse armazenamento é considerado parte de um sistema maior de mobilidades, que passa por todas as dinâmicas urbanas, desde a escrita à era da internet, passando pela roda, trilho, bonde, elevador, telefone, telégrafo, concreto armado, entre tantos outros. As lógicas que atuam em uma cidade são, portanto, resultantes da sociedade que faz parte desse meio. Assim, em qualquer tipo de intervenção no espaço urbano se faz necessária uma compreensão atenta desses processos.

Foi durante a Revolução Industrial que o pensamento voltado para a técnica tornou-se peça principal na sociedade, configurando o que ASCHER (2001a), chama de média modernidade. Foi nela que ocorreu também a revolução agrícola, fortalecendo a produção de alimentos, mas ocasionando a expulsão dos camponeses da área rural, resultando em um crescimento espacial acelerado das cidades, concomitante à especialização e sistematização advindas com a industrialização.

Para este autor, a evolução urbana tem se apoiado nas seguintes questões: a metapolização², os sistemas urbanos de deslocamento, a formação de espaços-tempo individuais, a redefinição dos interesses individuais e coletivos, e os novos modos de compreender os riscos. A metapolização é resultado da globalização e da divisão da produção do trabalho em escala mundial, fazendo com

¹ Metropolização, nas palavras de ASCHER (2001a), é definida como sendo o processo de crescente concentração de populações, atividades e riquezas nos núcleos das metrópoles.

² Para ASCHER (2001a), as metápoles podem ser entendidas como “vastas conurbações distendidas, descontínuas, heterogêneas e multi-polarizadas”.

que as cidades tornem-se mais competitivas e internacionalizadas, com um mercado diversificado, e com uma infraestrutura e equipamentos públicos de qualidade. A crescente periferização e expansão desse tipo de cidade faz com que ocorra a absorção de habitantes advindos de cidades menores da sua região, que se encaminham até ela em busca de seus potenciais urbanos.

Nas sociedades contemporâneas, os indivíduos encontram maiores possibilidades de escolhas, mas o sistema no qual essas decisões são feitas, é cada vez mais complexo, ou seja, tais decisões dependem de interações com um sistema maior. As escolhas feitas resultam de pertencimentos a perfis e grupos sociais distintos e com interesses variados, repercutindo em sua própria apreensão do espaço urbano. Nesse contexto, mudam-se as escalas, os elos de vizinhança, os tipos de estrutura familiar. É dessa maneira que hoje, nas grandes metrópoles, os grupos não possuem mais um caráter homogêneo, a diversidade está presente em todos os aspectos e deve ser considerada quando são traçadas diretrizes e propostas urbanas. Os indivíduos que circulam numa metrópole pertencem a diferentes realidades, já que se deslocam facilmente por universos distintos, ressaltando, ainda mais, esse caráter diversificado da vida urbana contemporânea. Para ASCHER (2001a), os centros dessas metrópoles são os pontos principais para onde converge tal dinâmica.

Em síntese, pode-se concluir que as sociedades contemporâneas estão deixando o caráter industrial, para inserir-se em um sistema econômico baseado em atividades de produção, apropriação, venda e uso de conhecimentos, de informações e de procedimentos. Essa nova economia urbana tem feito com que a promoção da qualidade de vida, implantação de equipamentos de educação, cultura e lazer, bem como o próprio cuidado com a imagem da cidade, tornem-se elementos primordiais das políticas urbanas.

O sistema de mobilidades também ganha destaque nas grandes cidades contemporâneas e condiciona outras questões relacionadas aos centros, tais como a valorização dos imóveis próximos às infraestruturas de transportes e a concentração espacial de determinadas atividades em torno desses locais. Assim, os meios de transporte rápido e as novas tecnologias de informação acabam repercutindo na criação de novas centralidades, deslocando o antigo centro geométrico da cidade. Na escala dessas grandes cidades, modificam-se também os conceitos de espaço e tempo: as distâncias físicas não são mais apenas

contabilizadas pela duração dos deslocamentos, mas também estão relacionadas com o meio de transporte e comunicação utilizados, e os horários dos trajetos.

Ainda, da mesma maneira que a autonomia individual cresce nessas metrópoles, cresce a dependência por sistemas mais complexos, surgindo a necessidade de investimentos públicos nesses serviços. Considerando-se tais processos, em projetos de recuperação do espaço urbano, há que se ter uma visão atenta a um sistema maior, para que não ocorram apenas iniciativas pontuais e isoladas. Para JEUDY (2005, p. 99): “O projeto urbano consiste em tentar uma reconfiguração da cidade com o objetivo de produzir uma certa visão dos elos entre os espaços excessivamente diferenciados ou desqualificados, criando efeitos de unificação territorial”.

Há também que levar em conta que um espaço urbano modifica-se o tempo todo, de maneira que os processos de recuperação de áreas urbanas conduzem à questão da memória do local. Ao passearmos pela cidade onde vivemos, ou voltarmos depois de um longo tempo de ausência, deparamo-nos com imagens do tempo presente que se misturam às imagens que temos de tempos passados.

Uma outra questão importante, em especial para o estudo das metrópoles brasileiras é que, segundo SANTOS (1993), nas cidades, não importando o seu tamanho, tipo principal de atividade, ou região em que se inserem, constata-se os mesmos problemas: falta de emprego, habitação, transportes, infraestrutura, educação, etc. No entanto, quanto maior a cidade, mais visíveis tornam-se esses problemas. A ineficácia na solução desses problemas traz à luz o fenômeno bastante presente nas grandes metrópoles, o da degradação de suas áreas centrais. De maneira que, em se tratando dessas áreas, a dimensão das mazelas torna-se ainda mais presente, já que são os locais para onde converge grande parte dos fluxos de pessoas.

Para entender ainda as principais deficiências físicas encontradas nas grandes metrópoles, e aquelas que podem tornar os lugares pouco agradáveis para habitar, são apontadas por LYNCH (1977), quatro falhas. A primeira é toda espécie de tensão perceptiva que é imposta aos habitantes. Incluem-se nessa questão os diferentes tipos de poluição (sonora, visual, auditiva) que, muitas vezes, acarretam-nos sensações além dos limites de tolerância e conforto.

A segunda falha percebida nas grandes cidades é a falta de uma identidade própria. Para um ambiente ser bom do ponto de vista de sua habitabilidade, deve possuir partes identificáveis e distintas, de maneira a possibilitar escolhas e proporcionar a sensação de lugar. Contudo, o ambiente urbano, embora mais diversificado que a maior parte das áreas rurais, não se apresenta como um espaço heterogêneo na sua totalidade.

O terceiro quesito apontado é a falta de legibilidade das cidades. Para que se experimente bem estar ao habitar determinado local, é necessário que o mesmo seja percebido como um sistema de sinais, como um todo que possui partes relacionadas entre si, com funções facilmente identificáveis. Com a presença da ilegibilidade, há a sensação de se estar perdido em um meio com o qual não existe espécie alguma de diálogo.

Por último, está a rigidez presente nas grandes cidades, e cuja atmosfera deveria ser mais acessível e estimulante. O espaço urbano deveria criar maiores oportunidades para que as pessoas pudessem usá-lo, mas também organizá-lo e transformá-lo (LYNCH, 1977).

Todos esses problemas são encontrados, especialmente, nos centros das metrópoles. Essas áreas possuem uma forte importância simbólica e histórica, seus espaços são ocupados e vistos com uma grande frequência, sendo ali o principal local em que se reúnem as diferentes populações que residem no espaço metropolitano.

Os problemas da cidade mundial apóiam-se em três questões que visam à melhoria do espaço urbano como um todo, os quais são: o sistema de movimento, os padrões de espaços abertos e a ordenação dos centros. Segundo LYNCH (1977, p. 216), há que se ter em mente que ainda há tempo de converter a metrópole real em um espaço do qual o homem possa orgulhar-se de habitar, como disse, a respeito do espaço urbano: “ele poderia tornar-se artificial, no antigo sentido da palavra: uma obra de arte, própria para os objetivos humanos.”

2.1 Metr6poles

No in4cio do s4culo XIX, o tamanho populacional das cem maiores cidades do mundo era de, aproximadamente, duzentos mil habitantes. Na primeira d4cada do s4culo XX, esse n4mero subiu para setecentos mil, sendo que, em 1950 j4 alcançavam 2,1 milh6es. O perfil das grandes metr6poles, tal qual hoje conhecemos, imp6e novos desafios e constitui, segundo MEYER (2001), a refer4ncia urbana mais significativa que temos no s4culo XX. 4 a partir da segunda metade desse s4culo que se percebe no Brasil uma tend4ncia 4 aglomeraç4o da populaç4o e a urbanizaç4o. As cidades com mais de 20.000 habitantes passam a crescer notavelmente, somando 51% da populaç4o brasileira em 1980, e possuindo mais de 75% da populaç4o urbana do pa4s. Na mesma d4cada, as cidades com mais de 100.000 habitantes, que em 1940 somavam dezoito no pa4s, atingem o n4mero de 142. No ano de 2000, dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estat4stica (IBGE), confirmam que a populaç4o total do Brasil ultrapassou os 160 milh6es de habitantes.

Com a evoluç4o desse processo de urbanizaç4o, esses n4cleos passaram a ser considerados centros regionais devido 4 sua crescente expans4o, e aumento dos n4veis de concentraç4o demogr4fica e de atividades, originando, dessa maneira, o conceito de regi4o metropolitana (SANTOS, 1993). Conforme informaç4o contida no *site* do IBGE (2009), regi6es metropolitanas s4o “constitu4das por agrupamentos de munic4pios lim4trofes, institu4das por legislaç4o estadual, com vistas ao planejamento e execuç4o de funç6es p4blicas e de interesse comum”. A institucionalizaç4o das regi6es metropolitanas no Brasil esteve aliada a uma pol4tica nacional de desenvolvimento urbano na d4cada de 1970, resultante da expans4o da industrializaç4o e da consolidaç4o das metr6poles. Esse processo ocorreu, tamb4m, paralelamente ao mesmo movimento em outros pa4ses do mundo, como a França (FIRKOWSKI; MOURA, 2001).

Conforme a Lei Complementar Federal do Brasil 14 de 1973, lei de criaç4o das regi6es metropolitanas no pa4s, a Regi4o Metropolitana de Curitiba constituiu-se inicialmente pelos seguintes munic4pios: Curitiba, Almirante Tamandar4, Arauc4ria, Bocai4va do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, S4o Jos4 dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul,

Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova. Atualmente, também são integrantes os municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Campo Magro, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Pinhais, Quitandinha, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná.

De acordo com SANTOS (1993), as regiões metropolitanas brasileiras possuem diversas características em comum: são formadas por vários municípios, contando com um município núcleo; estão inseridas em programas concebidos por organismos regionais direcionados especificamente para elas, no caso de Curitiba, tem-se a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC); e contam com recursos, em grande parte, federais. Entre as décadas de 1940 e 1980, a população das então nove regiões metropolitanas existentes no país (São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador e Belo Horizonte) praticamente dobrou seus percentuais em comparação à população total.

Contudo, nos critérios utilizados para definição das regiões metropolitanas nessa época prevaleceram principalmente interesses políticos, e não os relacionados a aspectos da metropolização, que deve ser “entendida como processo e não como forma que se pré-define a partir da legislação” (FIRKOWSKI; MOURA, 2001, p. 35). Tal fato pode ser exemplificado pela institucionalização das regiões metropolitanas de Belém e mesmo de Curitiba, que, na época de sua criação, apresentavam sinais menos intensos de uma dinâmica metropolitana em comparação a outras áreas de seus estados. Como observam FIRKOWSKI & MOURA (2001), é visível o não alinhamento entre a espacialidade e a institucionalidade nesse processo, resultando na dificuldade de operação de gestão destes espaços, pois é esboçada uma outra realidade, que não a existente. É preciso lembrar que a metropolização ultrapassa o conceito de limite territorial das metrópoles, ela é fruto também dos modos de vida e de produção dominantes.

Segundo SANTOS (1990), as subestruturas de ordem territorial, econômica e sociocultural do sistema do qual uma metrópole faz parte, estão sempre interagindo entre si e sobre o próprio sistema, de maneira a buscar níveis de equilíbrio. Para o autor, o desenvolvimento da metropolização nos países em desenvolvimento ocorreu paralelamente ao processo de mundialização da economia e da sociedade. Nesse contexto, através da junção das variáveis decorrentes da

modernização, bem como de seu atraso, deu-se o aumento da população e um desenvolvimento urbano que privilegiou principalmente as grandes cidades.

As metrópoles brasileiras carregam consigo conceitos contraditórios: são os locais onde se concentra grande parte das riquezas, do poder econômico, do Produto Interno Bruto (PIB), das atividades estratégicas, e dos empregos mais qualificados; mas são também os lugares onde são encontradas as maiores desigualdades sociais. Conforme (FIRKOWSKI; MOURA, 2001), elas abrigam, ao mesmo tempo, o melhor e o pior da sociedade dos dias atuais. Sendo que o fenômeno da metropolização ganhou importância fundamental no desenvolvimento do nosso país devido a fatores como: a concentração da população e da pobreza; dispersão das classes médias; concentração das atividades relacionais modernas; coexistência de atividades de diversos níveis de capital, tecnologia e organização do trabalho; entre outros.

As metrópoles brasileiras tiveram quatro momentos significativos ao longo de sua história. O primeiro corresponde a quando elas encontravam-se dispersas no território e havia uma significativa dificuldade de comunicação entre elas, cada uma comandando somente sua zona de influência. Depois, surgem os esforços para uma integração territorial, mas que ficaram mais limitados nas regiões sul e sudeste. O terceiro momento dá-se quando ocorre a constituição de um mercado único nacional; depois, a expansão e posterior crise desse mercado, que se tornou segmentado e hierarquizado (SANTOS, 1993).

Conforme MEYER (2001), um dos problemas presentes nestas aglomerações é o grande desequilíbrio entre crescimento demográfico e econômico, e que constitui o paradoxo mais evidente das metrópoles dos países em desenvolvimento, originário da conjugação da modernização urbana e do desenvolvimento social. Mantendo relação direta com essa situação está a decadência dos centros urbanos, percebida em muitas das metrópoles contemporâneas. É assim que se mostra fundamental uma análise dos dados e fatos que criaram essa nova condição das metrópoles, consideradas, principalmente, como centros direcionados ao atendimento das atividades ligadas à economia globalizada.

Atualmente, as metrópoles necessitam conectar-se a redes maiores, de maneira a atrair investimentos internacionais e empresas estrangeiras. Para isso, seus centros devem estar aptos a receber essas novas funções econômicas

estratégicas e atividades comerciais de alto nível. Contudo, a problemática metropolitana, em especial no sul do Brasil, relaciona-se, ainda, com questões como a existência de regiões metropolitanas com delimitação muito maior do que a ocorrência do fenômeno, e outras em que o fenômeno mal está começando, mas a região metropolitana já foi institucionalizada (FIRKOWSKI; MOURA, 2001).

As grandes empresas de que nos fala (ASCHER, 2001b), geralmente, apenas descentralizam para as periferias ou cidades menores as atividades consideradas mais repetitivas e que dependem pouco de informações. Por outro lado, procuram concentrar as atividades que exigem um maior nível informacional nas metrópoles, preferencialmente em seus centros ou próximos de locais de interconexão dos modais de transporte.

2.2 Centros das metrópoles

De acordo com VILLAÇA (1998), nenhuma área é ou não é centro, ela torna-se centro. Para exemplificar essa conclusão, o autor recorre à geometria, citando um ponto qualquer: esse ponto, sem algo que o circunde, não pode ser considerado centro de coisa alguma, o centro de um círculo não preexiste em relação a ele. Comparando ao espaço urbano, uma capela, por exemplo, somente poderá ser considerada centro quando a cidade ou povoado em seu entorno desenvolver-se, configurando-a como seu centro.

Seguindo a mesma linha de pensamento, também não é correto dizer que o sistema viário principal da cidade converge para o centro, ou então que é a partir do centro que esse sistema irradia-se. As duas informações isoladas são incompletas, o correto está em considerá-las simultaneamente, já que uma coisa não precede a outra, ambas são frutos do mesmo processo de desenvolvimento urbano (VILLAÇA, 1998).

As aglomerações urbanas desenvolveram-se seguindo uma lógica territorial, fruto da capacidade dos homens de gerar força produtiva e cooperação. Toda aglomeração urbana produz, ao mesmo tempo, aproximação e afastamento. O desgaste envolvido em deslocamentos para trabalhar e produzir a vida material implica em afastamentos, surgindo a questão de quem irá se afastar. Cada

sociedade desenvolve um mecanismo que regula essa questão: na cidade hispano-americana era o Estado, pelas *Leyes de las Indias*; já na cidade capitalista esse agente é o mercado.

Ainda conforme o autor, o centro de uma aglomeração surge desse contraditório processo da necessidade de parcelas da população terem de se afastar do ponto no qual todos gostariam de se localizar. A partir do momento que vão surgindo relações sociais entre as famílias de uma aglomeração, passando a existir cooperação e interdependência entre elas, surgem também os deslocamentos espaciais regulares. Através desses deslocamentos, que demandam tempo e energia, ocorrem disputas por um determinado ponto que otimiza tais deslocamentos, ou seja, o centro.

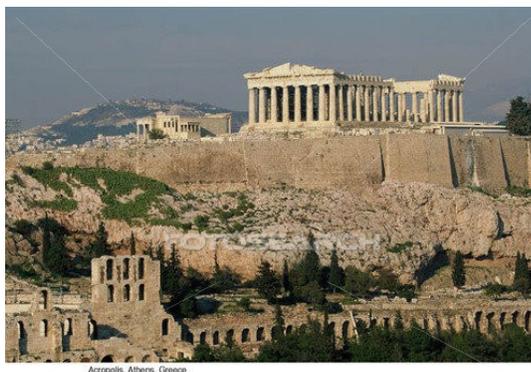
O centro, assim como as outras localizações da cidade, é decorrente da disputa pelo controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos. Nesse contexto, quanto mais complexa torna-se uma sociedade, algumas de suas classes acabam optando por habitar em áreas mais afastadas, em troca de alguma vantagem por isso, como possuir um lote maior, por exemplo. Contudo, nem todas as famílias dispõem das mesmas condições para disputar certas localizações, o que determina o poder de escolha das diferentes classes sociais.

O desenvolvimento das relações sociais em uma comunidade faz com que grande parte das pessoas tenha que se deslocar para um mesmo ponto, o qual deve minimizar o somatório de todos os deslocamentos. Dessa maneira, os terrenos dessa região passam a ter um valor de uso muito maior, assim como os pontos que proporcionam maior acessibilidade a eles. A origem do valor concreto dos centros está exatamente na otimização dos deslocamentos da comunidade, já que é nesse ponto que está concentrada a maior quantidade trabalho necessário para a produção da aglomeração urbana.

Os centros não são centros porque neles se localizam os palácios, as catedrais ou os bancos. [...] o oposto também não é verdadeiro. Não é verdade que os palácios, catedrais ou bancos se localizam nos centros porque eles são centros. E por que eles são centros? Fica claro o círculo vicioso. Qual a origem ou a fonte da centralidade? Está na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos. (VILLAÇA, 1998, p. 242).

Segundo BLASCOVI (2006), os centros urbanos passaram por diversas fases ao longo da história: alternaram períodos de apogeu e decadência, e, nos dias atuais, atravessam a fase em que se objetiva a sua readequação funcional.

Na Antiguidade, seu aparecimento relacionou-se com a implantação das sedes do poder religioso e político. Na Grécia Antiga foi sede da Acrópole (FIGURA 05) e da Ágora grega, e, em Roma, do Fórum (FIGURA 06). Entretanto, a partir do declínio do Império Romano do Ocidente, e a posterior dispersão dos habitantes urbanos para os campos, surge a Alta Idade Média com o Feudalismo, e a perda do caráter de núcleos dos centros urbanos; depois, com a Baixa Idade Média, ocorre um fortalecimento do comércio. Após o século X, e o renascimento da economia na Europa, a população das cidades, bem como de seus centros urbanos, voltou a crescer.



is702-001 fotosearch.com.br

FIGURA 05 – Acrópole de Atenas
(FONTE: FOTSEARCH, 2009)



FIGURA 06 – Fórum romano
(FONTE: WIKIMEDIA, 2009)

Contudo, como já mencionado, foi no século XVIII, com a Revolução Industrial, que a urbanização das cidades atingiu taxas mais elevadas de crescimento. Os núcleos urbanos se fortaleceram, e houve o surgimento das áreas periféricas ao seu redor; o tecido pré-existente nessas cidades ainda era o da idade medieval, com ruas e caminhos estreitos, que já não abrigavam as novas funções desses centros. As classes mais abastadas passaram a habitar as áreas periféricas, e as antigas edificações dos centros foram ocupadas pelas populações mais pobres. Essas residências ocupavam os pavimentos superiores, enquanto que em seus térreos localizava-se o comércio.

A partir do início do século XX, os lotes das áreas centrais passaram a sofrer um processo de valorização, devido à sua localização e o acesso a serviços. A partir disso, esses centros urbanos passaram a diferenciar-se do restante da cidade e experimentar processos de adensamento, verticalização e concentração de atividades comerciais. Foi também nesse século que as ideias advindas com o modernismo começaram a repercutir nas áreas urbanas centrais, conduzindo a processos de especialização de seus serviços, mas diminuindo sua multifuncionalidade (BLASCOVI, 2006).

Esse caráter de especialização, facilmente identificável nas cidades contemporâneas, contribuiu para o redirecionamento do uso residencial para áreas mais afastadas e a conseqüente degradação de muitos centros. É por isso que nos projetos contemporâneos de requalificação de áreas centrais, um dos principais eixos é a recuperação de sua antiga multifuncionalidade. LERNER (2001) exemplifica tal visão, descrevendo que, para uma cidade tornar-se mais humana, é necessário que exista uma maior integração de funções, mistura de rendas e locais de encontro. Para ele, nenhuma grande cidade pode se permitir ter ruas vazias durante várias horas, principalmente nas suas áreas mais bem equipadas. É preciso buscar a função que esteja faltando, de modo a dinamizar o local em todos os horários do dia. Na visão deste urbanista, soluções como a transformação de eixos viários em feiras livres ou espaços de recreação em algumas horas do dia, são alguns dos caminhos para buscar essa dinamização.

No contexto da sociedade brasileira contemporânea, os centros das grandes metrópoles podem ser vistos como focos de sua organização espacial. São as áreas onde há maior concentração do comércio, escritórios e serviços, e que mesmo com as decadências constatadas, continuam atraindo o maior número de

deslocamentos. Assim, considerando o centro figurativamente como o coração de uma cidade, quando este se deteriora, a cidade “tende a tornar-se um amontoado de interesses isolados” (JACOBS, 2000, p. 181).

Para VILLAÇA (1998), em se tratando de empregos e área construída, os centros de muitas cidades podem estar declinando, se comparados em números absolutos a outras regiões dessas cidades. Com o passar dos anos, inúmeras atividades cresceram mais para fora da área central, criando novas centralidades, como a transferência das sedes da administração pública, por exemplo. Ainda conforme o autor, os centros de grandes cidades brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, até meados do século XX, pertenciam às camadas de mais alta renda e eram elas que formavam o mercado para o comércio e serviços instalados no centro. Até a década de 1960, a maioria dessas pessoas trabalhava na região central, mas no final dessa década, os centros das principais áreas metropolitanas do país começaram a sentir um processo de esvaziamento de determinadas funções.

Esses centros passaram por transformações resultantes do abandono pelas camadas de alta renda que passaram a se transferir para novos subcentros. Na década de 1970, com o surgimento dos *shopping centers* e o conseqüente declínio dos negócios tradicionais, aliados à consolidação das novas centralidades, as cidades passaram a sentir o esvaziamento de seus centros tradicionais de maneira mais intensa. É por isso que, para MARICATO (2001), a defesa do pequeno negócio na recuperação de centros urbanos é considerada uma ação estratégica para a manutenção dos empregos e a preservação do patrimônio histórico ali existente.

Assim, a decadência ou deterioração dos centros iniciou-se pelo abandono das camadas de alta renda da população. Tal parcela já não era em número muito significativo, e não manteve um vínculo de fortalecimento mútuo com os centros que habitava. Dessa maneira constata-se que, com diferentes graus de intensidade em cada metrópole, esse abandono não ocorreu pelo envelhecimento natural do centro, mas por este não ser mais o local principal de moradia, emprego e atividades de lazer dessas pessoas.

Outro elemento que fez com que o uso residencial decrescesse nas áreas centrais foi a sua incapacidade de adaptar-se aos avanços tecnológicos e aos novos padrões de consumo que foram surgindo. Tal fato pode ser exemplificado

pela carência de oferta de estacionamentos em grande parte dos antigos edifícios dos centros urbanos, bem como pelos congestionamentos em suas principais vias.

Em nosso país, a popularização do automóvel, aliada ao desejo da criação de novas frentes que favorecessem os empreendimentos do mercado imobiliário, resultou numa maior mobilidade espacial e propiciou a localização da habitação em novas centralidades. Centralidades essas que transformaram, ainda, a função dos centros tradicionais. Contudo, mesmo com uma maior mobilidade, o controle do tempo de deslocamento continuou essencial, reforçando a implantação nessas mesmas centralidades, dos serviços de que os habitantes necessitavam (VILLAÇA, 1998).

2.2.1 Os centros das grandes cidades e a segregação socioespacial

Há diversos tipos de segregação no meio urbano, contudo, a segregação das classes sociais é a que atinge diretamente os centros das grandes cidades contemporâneas.

De acordo com CASTELLS (1978) apud VILLAÇA (1998), a segregação urbana ocorre quando a distribuição espacial das residências gera uma diferenciação social que corresponde a uma estratificação urbana. Estratificação que é ao mesmo tempo social, já que a distância social possui uma significativa expressão espacial. A segregação urbana pode ser entendida como o espaço da cidade dividido em zonas homogêneas em sua estrutura interna, com uma grande disparidade social entre elas.

A expansão contínua da mancha urbanizada, resultado da reprodução de conjuntos habitacionais periféricos, aliada a uma política habitacional de alastramento de moradias para territórios mais precários e distantes, ou à expansão das ocupações irregulares, contribuiu ainda mais para a dissolução dos centros urbanos e sua decadência (MEYER, 2001). Por outro lado, há também os condomínios fechados, que começaram a surgir na década de 1980 nas áreas periféricas das metrópoles, e cujo caráter de segregação é reforçado pelas barreiras de segurança que criam. Essas barreiras são feitas à medida que as classes mais altas passaram a temer a crescente criminalidade, mas também quando começaram a ficar mais próximas espacialmente das classes mais pobres.

Um dos grandes problemas resultantes da degradação dos centros urbanos está relacionado aos edifícios que são abandonados ao longo do tempo. Ao contrário da Europa, em que são empreendidas ações de recuperação de antigos edifícios, em nosso país essa prática não é ainda muito presente. VILLAÇA (1998) cita o exemplo do edifício Martinelli, em São Paulo, considerado o primeiro grande arranha-céu do Brasil e que se transformou em um grande cortiço na década de 1970, necessitando de intervenção pública devido aos problemas de saúde e segurança gerados.



FIGURA 07 – Edifício Martinelli, São Paulo
(FONTE: IMAGESHACK, 2009)

Assim, ao longo da história de ocupação urbana, gradativamente, esses espaços foram deixados pela burguesia e passaram a ser ocupados por camadas populares. Os centros começaram a desenvolver um comércio e serviços voltados, principalmente, às camadas de renda mais baixa, ou seja, à maioria da população residente nos grandes centros urbanos.

A localização espacial mais afastada dos novos bairros residenciais acabou influenciando também a distribuição espacial dos serviços especializados, privados ou públicos, que foram direcionados principalmente para as regiões onde passaram a residir as camadas de alta renda. A partir dessa dinâmica, segundo VILLAÇA (1998), as camadas de mais alta renda passaram a controlar a produção do espaço urbano, por meio de três fatores: o econômico, o político, e através da ideologia. O primeiro realiza-se pelas ações do mercado imobiliário e pela interação estabelecida com o centro principal da cidade, fazendo com que ele se transforme e

se desloque acompanhando a localização residencial dessas classes. Na esfera política, há o controle sobre o Estado, que ocorre através da localização dos aparelhos do poder que também seguem as direções dessas camadas, e ainda pela atração de recursos para infraestrutura nas novas regiões. No campo da ideologia, a segregação para uma única região da cidade reforça a ideia de que essa nova “cidade” é melhor que a outra. Essa ideologia seria também dificultada se esses novos bairros estivessem mais dispersos na malha urbana.

Na FIGURA 08 são demonstradas alternativas de segregação metropolitana. No primeiro desenho, esses novos bairros localizam-se em uma determinada região, correspondendo à situação real da maioria de nossas metrópoles. No segundo, demonstra-se uma situação hipotética: a burguesia estaria espalhada em vários quadrantes, o que prejudicaria a otimização do sistema viário, que teria que se alastrar por várias regiões para atendê-la, bem como dificultaria a instalação de serviços e *shopping centers*, que teriam que ser em número maior.

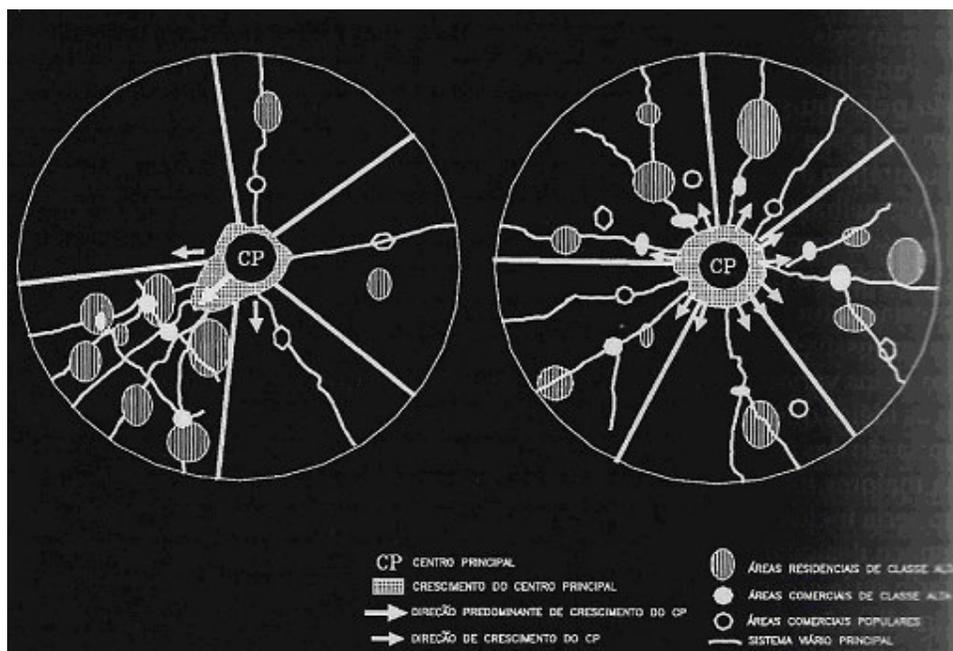


FIGURA 08 – Alternativas de segregação metropolitana
(FONTE: VILLAÇA, 1998)

Outro dado relevante é que, se a burguesia estivesse mais espalhada, seu controle sobre o centro tradicional não se daria de forma tão intensa. O centro teria que crescer em direção a ela de uma maneira mais uniforme, sem

seguir somente uma região. Em países do primeiro mundo, a segunda situação é mais facilmente verificada, pois estes possuem grande porcentagem da sua população inserida nas classes médias, e níveis menores de desigualdade social (VILLAÇA, 1998).

2.2.2 Centros, valorização imobiliária e a função social da propriedade urbana

O espaço urbano é um espaço socialmente produzido, devido ao trabalho social empregado na sua produção, gerando um valor. Esse valor é o dos próprios produtos (edifícios, ruas, praças), mas também o resultado de sua aglomeração (localização dos edifícios, ruas e praças). Conforme VILLAÇA (1998), a localização, para o mercado, transforma-se no preço da terra, sendo esse produto considerado pelo capitalismo como mercadoria. É assim que a capacidade que determinada porção do espaço possui de articular e relacionar os diferentes elementos de uma cidade, ou seja, o valor atribuído à sua localização, ao ponto, define o valor da terra.

Seu valor também é maior quanto maior for a acessibilidade de um terreno aos chamados efeitos úteis da aglomeração, ou seja, aos equipamentos urbanos. Esse é o valor de uso mais importante para a terra urbana, de modo que quanto mais central for o terreno, mais trabalho social foi despendido em sua produção, encarecendo o seu preço. Nessa situação, quando o mercado imobiliário apropria-se da relação valor da terra x acessibilidade, surge a especulação imobiliária³. É por isso que esse valor, mesmo podendo oscilar, tende somente a aumentar, já que é o resultado de trabalho acumulado ao longo do tempo. Ao contrário dos terrenos rurais, em que há uma renda diferencial resultado da fertilidade da terra e não essencialmente de sua localização, nos terrenos urbanos a valorização é decorrente da produção da cidade.

Entretanto, ainda nas palavras de VILLAÇA (1998), o valor de um determinado terreno pode ser liberado. Para exemplificar tal fato, é possível dizer que um terreno bem localizado, com uma residência de dois pavimentos, tem o seu

³ Para SANTOS (1993, p. 96), “a especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização”.

valor obstruído quando comparado à possibilidade de ali ser construído um edifício de apartamentos. Seguindo o mesmo raciocínio, BLASCOVI (2006) afirma que as mudanças de uso não geram renda, mas atualizam os preços da terra.

Em processos de requalificação urbana é natural que os terrenos localizados na área objeto de intervenção sejam valorizados. Sendo assim, deve-se atentar para o fato de que tais projetos não se voltem exclusivamente aos interesses privados do mercado imobiliário, fundiário e financeiro. É nesses casos que são priorizadas as obras grandiosas, atrativas de investimentos e voltadas à população de maior renda e que possuem maior condições de acesso e consumo. É necessária, portanto, uma maior atuação do poder público, regulamentando os usos e a própria ocupação territorial através da legislação urbanística. Exemplos de instrumentos urbanísticos aplicados a requalificações de espaços urbanos que possuam possibilidades de adensamento, são as operações urbanas consorciadas⁴.

Entretanto, mesmo na aplicação desses tipos de instrumentos, deve-se estar atento às questões relativas à densidade demográfica, verticalização e ao próprio preço da terra. Quando o poder público propõe políticas de requalificação de espaços urbanos degradados torna-se essencial que sejam pensadas ações visando sempre ao desenvolvimento sustentável local.

Em ações como, por exemplo, a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, em São Paulo, a soma da população residente passou por um decréscimo, com antigas moradias de classe média sendo substituídas por edifícios de apartamentos de alto padrão. A área sofreu o processo de valorização imobiliária esperado, modificando o perfil do morador local, dando início a um processo de gentrificação⁵ e elitização.

O fenômeno da gentrificação tem sido verificado atualmente em diversas cidades do mundo, como por exemplo, nos bairros de Soho em Nova Iorque, Marais em Paris, e nas *Docklands* de Londres. No Brasil, outro caso significativo de gentrificação foi o ocorrido na renovação do Pelourinho, em Salvador.

⁴ Operação Urbana é um instrumento urbanístico, que pode outorgar, de forma onerosa, direitos adicionais de construção, ou novos usos, a áreas urbanas específicas. Permite que o poder público municipal conceda parâmetros urbanísticos adicionais à legislação de uso e ocupação do solo vigente, em troca de contrapartida financeira paga pelo interessado (PINTO & GALVANESE, 2006, p. 114-115).

⁵ Do inglês: *gentrification*. Substituição dos antigos habitantes de determinada área que passa por uma valorização imobiliária, por outros de faixas de renda mais elevadas (MARICATO, 2001).

O Pelourinho (FIGURA 09), considerado Patrimônio da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 1985 sofria um processo de abandono pelas camadas de alta renda e na década de 1990 várias obras de renovação urbana privilegiaram as atividades destinadas ao turismo e entretenimento. À população moradora, coube escolher entre a mudança para uma casa restaurada ou o recebimento de uma compensação financeira. Em 1995, segundo IPAC (1995) apud NOBRE (2003), 85% do total de famílias moradoras no Pelourinho optaram pela compensação e relocação, já que o valor pago era superior à sua renda média. Dessa maneira, entre os anos de 1980 e 2000, houve uma grande redução da população que habitava o Centro Histórico e arredores (NOBRE, 2003). Conforme o autor, os grupos de menor renda (até cinco salários mínimos) foram os mais prejudicados. Mesmo ainda sendo a maioria no Centro Histórico, essa população sofreu um decréscimo de 90% para 80% nos anos entre 1991 e 2000, enquanto que os grupos de renda maior (acima de 10 salários mínimos) aumentaram de 2 para 6%.

Apesar de grande parte do complexo arquitetônico do Pelourinho ser restaurado, resultando em vários pontos positivos, principalmente do ponto de vista econômico, a população local saiu perdendo, já que foi relocada para áreas com condições inferiores de habitabilidade, em sua maioria. Outro problema decorrente foi que somente 16% das casas foram restauradas para fins residenciais, sendo que a maioria dos pisos superiores ficaram vazios. Tal fato, para NOBRE (2003), constitui-se em um paradoxo para uma cidade em que a maioria de sua população ganha menos de cinco salários mínimos e enfrenta condições precárias de habitação.



FIGURA 09 – Pelourinho, Salvador
(FONTE: PHOTOBUCKET, 2009)

Em projetos de requalificação de antigos centros é imprescindível que se busque uma diversidade de usos, de maneira a proporcionar vitalidade a essas áreas durante as 24 horas do dia, e nos finais de semana. São diversos os fatores geradores de uma maior diversidade urbana, mas para JACOBS (2000), há ao menos quatro que devem ser buscados: a) deve sempre haver mais de uma função principal, que faça com que pessoas circulem nesses espaços em horários e por motivos diversos; b) as quadras devem ser em sua maioria curtas, gerando um maior número de ruas e esquinas; c) há que existir uma mescla de edifícios de idades e níveis de conservação variados; d) a densidade de pessoas na região deve ser suficientemente alta, incluindo as que moram ali. É necessário frisar que o cumprimento dessas quatro condições não é garantia de uma total diversidade para o espaço urbano, mas sua combinação faz com que este tenha ao menos condições de desenvolver suas potencialidades.

Analisando essas quatro condicionantes em relação aos centros das cidades, JACOBS (2000) afirma que a maioria deles, um dia, já atendeu a esses parâmetros e por esse motivo conseguiram tornar-se centros. Porém, ao longo do tempo histórico, sua principal função voltou-se exclusivamente para o trabalho, razão pela qual o horário de maior dinâmica é o comercial. Partindo dessa problemática, a utilização de imóveis ociosos para a habitação torna-se fundamental para a requalificação dos centros, já que são principalmente as pessoas moradoras as que circularão nos horários não comerciais. Para tanto, faz-se necessário ainda prever políticas de incentivo à permanência de seus antigos moradores, em especial os de baixa renda, de modo que não sejam expulsos pelo processo de valorização imobiliária que os impeça de continuar nestas áreas. Buscando a diversidade sócio-econômica é possível manter esses moradores, requalificando seus antigos espaços e propondo ações de ocupação legal dos imóveis vazios, muito frequentes nos antigos centros urbanos.

Conforme dados apresentados por BLASCOVI (2006), 82,3% do déficit habitacional em nosso país é composto por famílias com renda de até três salários mínimos. O acesso à moradia deveria ser um elemento de maior importância nas políticas públicas urbanas, já que é principalmente através do acesso a esse direito que se dá a inclusão social. A habitação social em centros urbanos, além de responder satisfatoriamente a esse quesito e contribuir para sua requalificação, também é positiva no que concerne à conservação do meio

ambiente. Hoje, em nosso país, as ocupações irregulares estão especialmente localizadas em áreas de preservação ambiental, resultando em problemas de ordem pública, como deslizamentos de encostas e a poluição da água que abastece as cidades. Dessa maneira, políticas de reestruturação de centros urbanos já trazem implícito o conceito do desenvolvimento sustentável, já que suas ações visam à otimização de espaços que estão se degradando e que não possuem um aproveitamento satisfatório. Otimizar recursos de áreas com boa infraestrutura e promover o uso racional do território urbano, ao invés de investir mais recursos em áreas totalmente novas, é uma maneira de promover uma maior consciência no que concerne à sustentabilidade⁶ do ambiente urbano.

O conceito de sustentabilidade engloba a dimensão ambiental, econômica, política e social, mas há também a esfera cultural. Valorizar e manter a diversidade da cultura local, promovendo o acesso à informação e ao conhecimento, valorizando o envolvimento dos habitantes no processo, devem ser objetivos presentes na visão geral necessária ao se tratar de práticas urbanas com viés sustentável.

De acordo com esse pensamento, BLASCOVI (2006) ressalta que a sociedade urbana e industrial desenvolveu-se às custas de níveis altos de degradação ambiental e social. A interferência do homem no meio ambiente deu-se desde os primórdios da civilização, mas foi a partir da metade do século XX que ocorreu de maneira mais intensa. Investir em planejamento e tecnologia, otimizando os recursos existentes, é uma maneira de buscar soluções para essa problemática, tão discutida nos dias atuais. Para a autora, as políticas de habitação social nos centros urbanos, contribuem diretamente para a diminuição da expansão horizontal do tecido urbano em direção às áreas ambientalmente frágeis, além de promoverem o cumprimento da função social da terra urbana.

Entretanto, ainda há um preconceito generalizado em incluir famílias de baixa renda em diversos projetos de requalificação. Muitos acreditam que a área poderá tornar-se mais insegura ou violenta e que o processo de deterioração continuará. Entretanto, a habitação social, incluída numa visão democrática de acesso aos benefícios urbanos, pode fazer com que a população alvo desse tipo de

⁶ De acordo com ALVA (1997), a sustentabilidade deve ser entendida como um conceito ecológico, como a capacidade que um ecossistema possui de atender às necessidades da população local; ou como um conceito político, que visa a limitar o crescimento em expansão em função dos recursos naturais existentes, buscando sempre o nível efetivo de bem-estar da coletividade.

iniciativa sinta-se parte do local e não mais excluída do processo. Acredita-se que esse pertencimento poderia gerar a manutenção e preservação do local por parte dos seus habitantes. Além disso, esse tipo de proposta contribui para a diversidade do meio urbano, e minimiza a segregação territorial que sempre relega às classes de baixa renda as áreas mais periféricas ou aquelas destituídas dos benefícios urbanos.

Se, por um lado, há o discurso dos que são contra esse tipo de habitação no centro, dizendo que ocorrerá contenção da valorização imobiliária, sendo, portanto, um ponto negativo, deve-se pensar que frear a especulação gerada por essa valorização é uma tarefa necessária para agir no caminho da justiça social. MARICATO (2001) atenta para o fato de que, políticas dessa ordem, assim como os mais importantes programas de política habitacional realizados no país, infelizmente, não foram capazes de reverter a tendência de crescimento das favelas e a periferização nas cidades, mas podem contribuir para que essas forças diminuam de intensidade, caminhando para um novo quadro habitacional urbano.

Conforme dados do INSTITUTO CIDADANIA (2000) apud MARICATO (2001), nas últimas décadas, a maior parte das moradias produzidas no país foram construídas na ilegalidade, sem conhecimentos técnicos. Lembrando que essa característica acompanha o processo de urbanização brasileiro, não aparecendo somente no final do século XX. No Brasil do início do século passado, a moradia de aluguel era a forma de habitação predominante da classe trabalhadora em cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo. A partir da década de 1930, a autoconstrução em loteamentos irregulares passou a ser a maneira escolhida pela maioria dessa população para o problema da casa própria.

A esses fatores, junta-se a dinâmica imobiliária, a qual os governos estaduais e municipais submetem-se, orientando a dinâmica urbana através da implementação de obras que não obedecem a qualquer plano específico (MARICATO, 2001). Os planejadores urbanos e governantes deveriam partir de questionamentos a respeito de como o mercado atenderá a população carente por moradias nos próximos anos, e como será realizado o assentamento da população que vive na ilegalidade, resolvendo suas exigências de infraestrutura e serviços urbanos. Em programas desse tipo, são também necessárias, além de políticas no nível nacional, ações do governo municipal. É a ele que competem as ações

relacionadas à legislação urbanística incidente, por meio de parâmetros de zoneamento, uso e ocupação do solo.

Inúmeros projetos pontuais de recuperação de centros urbanos de grandes cidades brasileiras foram implementados no final dos anos de 1990, como em São Luís, Recife, Porto Alegre, Rio de Janeiro, São Paulo, entre outras. Em tais projetos, houve o envolvimento de empresas públicas, como os Correios, o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal (CEF), com o Programa de Arrendamento Residencial (PAR), de auxílio a moradias no centro. Linhas específicas de financiamento para a reabilitação de centros podem e devem ser aplicadas para compra de imóveis e reforma de moradias. Atualmente, sabe-se que, em muitas metrópoles, como em São Paulo, por exemplo, o preço proporcional do aluguel é mais caro em cortiços da área central do que em qualquer outra área da cidade (UOL, 2009).

O poder público, de sua parte, também pode empreender parcerias com universidades e organizações sem fins lucrativos, mas custeadas por convênios, para prestar assessoria técnica aos proprietários de imóveis a serem utilizados, bem como convênios para prestação de assistência jurídica a inquilinos de cortiços, com regularização de documentos e assistências para elaboração de projetos arquitetônicos e orçamentos de obras.

Em se tratando dos parâmetros urbanísticos incidentes para a produção de habitação de interesse social (HIS), MARICATO (2001) evidencia alguns critérios que podem ser utilizados: um maior aproveitamento dos terrenos; padrões diversificados e menos rígidos de projeto; outorga gratuita do direito de construir; maior diversidade nas parcerias; obrigatoriedade em um mesmo empreendimento de uma mescla de apartamentos que atenda às diferentes faixas de renda; e aplicação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo para os imóveis construídos que estejam ociosos (não apenas aos lotes urbanos vazios).

2.2.3 Os espaços públicos centrais e a questão da segurança pública

No contexto de reconstrução do pós-guerra, o VIII Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), ocorrido em 1951, em Londres, teve

como tema principal os centros urbanos, sob o título “O Coração das Cidades”. Para os participantes daquele evento, a humanização da vida nas cidades estava relacionada à recuperação dos espaços públicos. O presidente do CIAM na ocasião, o arquiteto José Luis Sert, elencou as principais funções legítimas de um centro urbano: servir de local de reunião e consciência cívica, priorizar o pedestre, servir como espaço simbólico da comunidade e também como espaço da arte como experiência e manifestação da coletividade (MEYER 2001).

Nos centros urbanos, as questões relativas aos espaços públicos são de fundamental importância. Para SOLÀ-MORALES (2001), a criação de espaços públicos é uma maneira de tornar a cidade mais disponível aos seus cidadãos. É na cidade onde o que é particular pode também ser considerado social: edifícios particulares podem ter valores sociais que os extrapolem, é uma maneira de conceder valor público ao que seria somente privado, mesclando esses dois tipos de caráter.

Cada vez mais, os espaços coletivos das cidades contemporâneas deixam de ser considerados espaços públicos ou privados. São espaços públicos inseridos em transformações particulares, ou espaços privados que podem ser utilizados coletivamente. Os locais de encontro das pessoas, como restaurantes, teatros, hotéis, estádios, e galerias, mesmo sendo de propriedade particular, podem adquirir caráter também público, já que são locais considerados intermediários. SOLÀ-MORALES (2001) menciona também que o esforço das cidades, hoje, deveria direcionar-se em coletivizar o privado para que não seja tão privado, mas em parte público. Entretanto, o contrário não seria igualmente interessante.

Atualmente, nas grandes metrópoles, a vida nos espaços públicos é prejudicada pela adaptação desses locais ao sistema viário, contribuindo para seu caráter de espaços de passagem e não de permanência. Esse aspecto pode ser principalmente constatado nos seus centros. Relacionada a esse novo modo de organização da cidade, está a problemática da violência urbana, em que o diferente é considerado ameaçador, dificultando a convivência e heterogeneidade nos espaços públicos. Para CARDOSO (2001), o centro, diferentemente dos outros bairros, não possui propriamente um dono, é um local singular já que abriga diferenças muito grandes, não apenas de renda, mas de modos de vida. Os grupos marginalizados ali se instalam, não encontrando a mesma resistência que encontrariam em bairros residenciais ou onde ocorresse uma maior circulação

noturna de pessoas. Contudo, ao mesmo tempo em que é um local de abrigo, pode se tornar mais perigoso, já que a defesa ali também pode ser menor.

Nos grandes centros urbanos há a presença marcante dos moradores de rua, os chamados *homeless*. É importante que seja criada uma identidade, uma categoria na qual é provável que não permaneçam a vida toda, mas que façam parte e possam agrupar-se como nos inúmeros movimentos sociais existentes nas periferias. Através de ações empreendidas por movimentos e instituições, como as de defesa dos meninos de rua, torna-se possível reconhecê-los, identificá-los e poder trabalhar com eles. Nas palavras da autora: “a ajuda aos que necessitam tem de existir; precisa existir; porque ela é o gesto de convivência que aproxima os diferentes” (CARDOSO, 2001, p. 43).

Para JACOBS (2000), para uma rua ser considerada segura, é necessário que existam olhos vigilantes para ela, olhos daqueles que são considerados seus proprietários naturais. Para que isso ocorra, os edifícios devem ser voltados para a rua, ou seja, conter aberturas que a visualizem e não fachadas cegas voltadas a ela. A autora também enfatiza a importância de haver pessoas transitando ininterruptamente por suas calçadas, que além de proporcionar a dinamização desejada, faz com que os moradores dos edifícios do entorno sintam-se atraídos a olhar o movimento da rua. Um número suficiente de estabelecimentos comerciais também traz pedestres para os trechos das ruas que não possuem espaços de uso público. Levar mais vida às calçadas pressuporia, ainda, um maior número de contatos triviais entre as pessoas moradoras de um local, contatos esses que podem estabelecer uma rede de confiança e respeito mútuos.

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade [...]. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança, e, embora se trate de vida, não de arte, podemos chamá-la, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança – não a uma dança mecânica, com os figurantes erguendo a perna ao mesmo tempo, rodopiando em sincronia, curvando-se juntos, mas a um balé complexo, em que cada indivíduo e os grupos têm todos papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõem um todo ordenado. O balé da boa calçada urbana nunca se repete em outro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de novas improvisações. (JACOBS, 2000, p. 52).

2.2.4 Requalificação de áreas centrais e o patrimônio cultural

“Os centros das cidades são os pontos de referência maior, porque é neles que se concentra a maior parte da nossa identidade, da nossa memória. Funcionam como o velho retrato de família que, como se costuma dizer, ninguém rasga” (LERNER, 2001, p. 52).

Uma cidade não é somente vista por seus elementos físicos ou pelo fato de possuir agrupamentos de indivíduos em seus espaços, mas, também, por ser detentora de uma multiplicidade de interações sociais e expressões culturais. Nesse contexto, o campo cultural é considerado de grande relevância para a discussão da temática urbana, já que engloba aspectos relacionados à diversidade de cada povo, estando intimamente ligado à geração de emprego e renda.

A proteção aos monumentos históricos teve sua primeira conferência mundial realizada em Atenas, na década de 1930, com o documento resultante versando sobre a conservação dos monumentos históricos. No Brasil, há uma relação curiosa: foram os arquitetos modernos, com destaque para Lúcio Costa, os fundadores do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). A preocupação desses arquitetos com a preservação do patrimônio na cidade moderna partia da premissa de que nem tudo deveria ser totalmente destruído, mas que algo deveria ser salvaguardado.

Foi a partir do final da década de 1960, com a promulgação da Carta de Veneza, que se passou a dar mais relevância à preservação dos edifícios no contexto dos sítios urbanos e a atentar para a preservação da memória coletiva, assim como dos exemplares da arquitetura vernacular.

O patrimônio construído é produto cultural do local em que está inserido. São os monumentos urbanos que conduzem e traçam caminhos, registrando a memória do lugar e determinando a conformação da paisagem urbana. No entanto, inúmeras renovações ou revitalizações urbanas apóiam-se no objetivo da produtividade e competitividade, priorizando mais a esfera econômica que a urbana.

Quando são feitos projetos de revitalização de determinado conjunto arquitetônico é imprescindível que se tenha em mente as diretrizes necessárias para que não ocorram prejuízos em relação à identidade da cidade. Cada intervenção é

única, e deve ser pensada no nível local, pois cada lugar guarda suas próprias características e especificidades.

De acordo com CHOU & ANDRADE [s.d.], os monumentos construídos atestam a evolução urbana do local, pois se encontram em um tecido urbano em constante mutação. Uma obra restaurada deve estar inserida nas transformações espaciais e sociais que ocorrem em seu contexto, portanto, restaurar um edifício não significa que o mesmo não possa se adequar a usos contemporâneos.

Intervenções em centros históricos geralmente lançam mão do recurso estratégico da cultura para o desenvolvimento local. A realização de eventos culturais em centros históricos, por exemplo, é considerada estímulo à apropriação pela população dos elementos urbanos. Entretanto, quando não bem direcionadas, certas intervenções nessas áreas contribuem para sua homogeneização, em comparação com outros centros históricos, e à espetacularização do seu patrimônio. Nesse processo, as cidades tornam-se cenários padronizados com vistas a receber turistas que as visitam em busca de consumo e entretenimento rápido (JACQUES, 2008).

Para estudiosos como o filósofo francês Henri-Pierre Jeudy, em entrevista à Folha de São Paulo (2005), nos projetos de revitalização em que se tenta petrificar a cidade, o que acaba ocorrendo é justamente o contrário de uma revitalização, é o processo de sua morte. Para ele, a conservação patrimonial objetiva proteger e manter a lembrança simbólica do local: “Na Europa, as pessoas sentem culpa se esquecem alguma coisa, o que também é resultado das guerras (pelas quais os países passaram) [...]”. Entretanto, afirma que essa visão muda de cultura para cultura. Em países como o Japão, a noção de patrimônio é totalmente diferente, lá, os templos são reconstruídos a cada vinte anos. Tóquio é o contrário da cidade patrimonial, é a cidade sem memória, resultado do fato dos japoneses conviverem diariamente com a ideia de que, quando menos se esperar, pode ocorrer um terremoto que venha a destruir qualquer edificação. Mesmo assim, seus rituais são vividos intensamente e as tradições continuam vivas.

A homogeneização e a espetacularização de que sofrem muitos centros históricos, ocorrem porque o principal alvo desses tipos de intervenção é o turista, e não o habitante local. A geração das chamadas cidades-museu ou cidades-espetáculo faz parte de um processo denominado *marketing* ou *branding* urbano, em

que o que se busca é o pertencimento à rede globalizada de cidades receptáculos de turistas. Em muitos projetos de revitalização urbana, a principal âncora da mudança é a implantação de equipamentos culturais com formas arrojadas, projetos de arquitetos de fama internacional. É dessa maneira que as cidades e a própria cultura passam a ser tratadas como simples mercadorias.

Nos centros urbanos das grandes metrópoles, o cuidado com a preservação do patrimônio é de extrema importância em projetos de intervenção urbana, já que são os locais que concentram parte significativa de seus exemplares. Assim, da mesma maneira que devem ser priorizadas questões relacionadas aos problemas atuais, também deve ser levada em consideração a problemática que envolve a própria história desses locais.

3 AÇÕES DE PLANEJAMENTO, INTERVENÇÃO E DESENHO URBANO

A crescente urbanização brasileira trouxe a necessidade de uma disciplina que tratasse dos problemas das cidades. Através de propostas e ações de intervenção, as iniciativas de planejamento no espaço urbano tem buscado exatamente isso ao longo da história. Pode-se dizer que as aglomerações urbanas configuram o palco das principais transformações atuais e futuras das sociedades (DEÁK, 2004).

De acordo com MATUS apud SOUZA (2006), o planejamento é um instrumento que nenhuma sociedade, não importa o grau de seu desenvolvimento, pode abdicar. Para ele, sem planejamento tornamo-nos escravos das circunstâncias, e negamos a nós mesmos a possibilidade de escolha do futuro, tendo que aceitá-lo como for.

Planejamento⁷ e gestão⁸ do meio urbano são conceitos que se encontram diretamente relacionados, mas que são diversos em seus sentidos e abrangência. Um planejamento, seja de que espécie for, está sempre relacionado a ações futuras. Entre suas atividades, no decorrer de determinado processo, está a de precaver-se contra eventuais problemas ou tirar partido de benefícios que possam surgir, recorrendo à construção de cenários e hipóteses.

Construir cenários significa (ou deveria significar) apenas simular desdobramentos, sem a preocupação de quantificar probabilidades e sem se restringir a identificar um único desdobramento esperado, tido como a tendência mais plausível. (SOUZA, 2006, p. 48).

⁷ Comumente, confunde-se o termo planejamento urbano com urbanismo (advindo do francês *urbanisme*). O urbanismo é considerado parte do campo interdisciplinar do planejamento urbano, inserido no campo da ideologia, enquanto que as políticas e ações públicas urbanas estão no campo da política. O planejamento urbano esteve sempre mais associado à ideia de ordem, racionalidade e eficiência, e, urbanismo, à arquitetura e às artes urbanas (VILLAÇA, 2004).

⁸ Gestão, ao contrário de planejamento, é uma atividade condicionada ao presente: administra situações tendo como referência atividades imediatas, realizando a efetivação das condições feitas pelo planejamento. No Brasil, segundo SOUZA (2006), foi a partir da segunda metade da década de 1980 que se intensificou o uso de expressões como gestão urbana, juntamente com gestão territorial, ambiental, educacional, de ciência e tecnologia, etc.

Ainda nas palavras de SOUZA (2006), a principal finalidade do planejamento e da gestão é superar problemas, visando ao aumento da justiça social e à melhoria da qualidade de vida da população. Esses dois parâmetros gerais necessitam a complementaridade de parâmetros subordinados particulares, que os tornem operacionais - como os que dizem respeito às desigualdades sócio-econômicas, ao grau de participação cidadã direta nos processos, e os relacionados à saúde, educação, diversidade e complexidade das relações sociais, entre tantos outros. Para o autor, há ainda os fatores de desigualdades estruturais e conflitos de interesses que uma sociedade carrega em sua própria teia de relações.

Levando em conta estas reflexões iniciais pode-se afirmar que todos esses parâmetros podem ser encontrados nas diferentes escalas espaciais dentro de uma metrópole, estando presentes inclusive nas questões que envolvem os processos de recuperação de áreas centrais degradadas. De acordo com BLASCOVI (2006), as dinâmicas relacionadas aos centros urbanos são, através dos mecanismos de implementação do planejamento urbano, diretamente influenciadas pelas políticas públicas. Como exemplos tem-se o redirecionamento de investimentos públicos ou o estímulo à expansão e adensamento em novas áreas, resultando na formação de outras centralidades urbanas.

Por outro lado, se o planejamento urbano trabalha com questões, principalmente, de ordem política, a disciplina que permeia a atividade do planejamento urbano e tem sua atuação na escala das inter-relações da população é o desenho urbano. Na opinião de RAPOPORT (1977) apud DEL RIO (1990), a atividade do desenho urbano é parcialmente diferente da atividade de planejamento porque não há maneira de se desenhar uma cidade inteira, devido à sua escala, mas, sim, organizá-la.

O desenho urbano, como campo de conhecimento e profissão específica, consolidou-se a partir dos anos de 1960, impulsionado por atitudes críticas e pela necessidade de novos métodos de intervenção no espaço urbano. Em diversos países europeus, os trabalhos de reconstrução do tecido urbano desestruturado pela Segunda Guerra Mundial e por políticas públicas de desenvolvimento, provocaram protestos da população contra as intervenções urbanísticas e os programas de renovação urbana, principalmente aqueles implementados nos antigos centros. Esses novos planos eram embasados nos

preceitos dos CIAM's e na Carta de Atenas, que pregavam a separação das diferentes funções na cidade (DEL RIO, 1990).

A definição de desenho urbano, elaborada pelo grupo americano de trabalho do Conselho de Pesquisas em Ciências Sociais (*Social Science Research Council*, SSRC), em 1980, é:

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

De acordo com DEL RIO (1990), as temáticas a serem abrangidas por um trabalho de desenho urbano dizem respeito a técnicas para controle de desenvolvimento do ambiente construído e do ambiente urbano em questão; interpretação dos valores e necessidades do grupo a ser trabalhado; análise das qualidades físico-espaciais presentes; e desenvolvimento de métodos para implementação das propostas.

Escala espacial	O espaço entre os edifícios, o bairro, locais das atividades do cotidiano.
Escala temporal	Transformações e evolução, meio ambiente como processo, programas e linhas de ação.
Interações homem/meio ambiente	Campo onde usuários e grupos sociais são identificáveis, análise destas realizações e das transformações.
Cliente múltiplo	Negociações e conciliação de interesses, o profissional como animador ou catalisador.
Multiprofissional	Capaz de compreender as capacidades e os limites de outras profissões e de coordenar suas ações em relação à dimensão físico-espacial do urbano e suas funções.
Monitoração/Orientação	Capacidade de controle de desenvolvimento urbano, dirigir o processo de transformação de uma área ou cidade.

QUADRO 01 - Características básicas que definem o campo de atuação do Desenho Urbano
(FONTE: GOODEY, 1979, apud DEL RIO, 1990, p. 53)

Conforme SOUZA (2006), as intervenções de caráter urbano possuem diversas escalas, e, mesmo classificadas através de dados relativos, pode-se fazer sua divisão em: local, regional, nacional e internacional.

As de escala local, que neste trabalho é a que nos interessa, são aquelas consideradas do campo do planejamento e gestão de cidades, e é nelas em que a vivência pessoal do espaço e a formação de identidades sócio-espaciais são mais intensas, assim como a articulação com o poder municipal. Esta pode ser subdividida em microlocal (quarteirão, subbairro, bairro e setor geográfico), mesolocal (a cidade, ou o município), e macrolocal (região metropolitana).⁹

A partir desse referencial teórico e metodológico destaca-se que, no presente trabalho, a escala a ser adotada será a microlocal; onde serão definidas e detalhadas as diretrizes para requalificação do bairro Centro de Curitiba.

3.1 A cidade contemporânea, os centros das metrópoles e as ações de planejamento urbano

Como já afirmado anteriormente, as grandes metrópoles mundo afora, encontram-se atualmente inseridas num contexto de intensas transformações urbanas. Os centros das metrópoles vivenciam então uma situação contraditória: se de um lado são dotados de excelente infraestrutura, em comparação a outras regiões da cidade, de outro sofrem processos de esvaziamento de população residente, acompanhado da deterioração de seus espaços (MARICATO, 2001).

Vale destacar que historicamente as funções de determinadas partes do espaço urbano podem e são modificadas ao longo do tempo devido à redefinição das estruturas sociais que o configuram (BLASCOVI 2006). A mesma autora afirma que seria dispendioso e insustentável destruir toda a infraestrutura e as edificações pré-existentes a cada mudança que ocorresse no processo de re-produção do espaço, surgindo, então, a necessidade de recuperação dessas áreas.

⁹ Para este autor, as demais escalas são assim entendidas: a escala regional situa-se entre o nível local e o do país (exemplos: o Triângulo Mineiro e a Campanha Gaúcha). A nacional é entendida, como o próprio nome sugere, no sentido de escala do país, e, mesmo que maior, gera repercussões também nas de escala local (questões relacionadas ao desemprego ou reformas tributárias, por exemplo). A escala internacional, subdividida em escala de grupo de países ou global, refere-se a blocos políticos ou econômicos, ou à escala planetária – não é uma escala de muita relevância para o planejamento e gestão urbanos, mas importante para análise de semelhanças e diferenças nos processos de urbanização, manifestação de fenômenos ou ao que concerne a fatores de ordem econômica (SOUZA, 2003).

Uma questão sempre presente em trabalhos de recuperação de centros urbanos deteriorados é a sua redefinição funcional. Destaca-se que o reaproveitamento de espaços já estruturados contribui para que não sejam necessários gastos maiores, com o redirecionamento de recursos e a expansão da malha urbana para áreas periféricas, carentes de todo e qualquer tipo de serviço público, ou ainda para áreas ambientalmente frágeis.

Outra questão relativa aos centros urbanos é o fato de possuírem uma estrutura estabilizada, resultado de investimentos públicos e privados acumulados ao longo do tempo; entretanto, sofrem pela falta de incentivos em aspectos que contribuiriam para sua redinamização. Suas áreas subutilizadas e deterioradas são locais marcados por uma série de problemas sociais, tais como, criminalidade, violência, atividades ilegais, etc.

Administrações públicas ineficazes ou que priorizam o direcionamento de recursos para outras áreas, colaboram para o processo de degradação das áreas centrais. Assim, acredita-se que cabe ao poder público a função de coordenar e promover o desenvolvimento urbano destas áreas.

Por outro lado, o setor público também pode induzir o desestímulo da iniciativa privada em novos empreendimentos para recuperação de centros urbanos. A falta de incentivos públicos para a recuperação de edifícios antigos, bem como a falta de continuidade de políticas públicas para os centros, acabam por proporcionar um destino incerto a essas áreas, pela ausência de credibilidade por parte dos investidores privados.

Nos dias atuais, o desenvolvimento de uma economia globalizada, fez surgir a necessidade de uma otimização do uso do território urbano, e colaborou para aumentar a preocupação com a preservação do patrimônio e a importância da memória arquitetônica. Para BLASCOVI (2006), entre os indicadores positivos resultantes de uma área que passou por processo de recuperação tem-se o surgimento de novas atividades, maior circulação de pessoas, geração de emprego e renda, redução dos problemas sociais, segurança, e o aumento do valor de uso de bens e serviços públicos.

Em projetos de intervenção urbana em áreas centrais, inúmeros são os critérios e diretrizes a serem adotados. O caráter da proposta e o rumo dos trabalhos historicamente tem sido dados a partir de três aspectos: de preservação ou de demolição, parcial ou total nos dois casos, ou de um equilíbrio entre ambos. A

escolha resultante deriva-se da análise feita pelos profissionais envolvidos e da adoção de um partido que esteja em consonância com os valores e princípios inerentes ao processo.

Entre as diferentes intervenções feitas no espaço de uma cidade está a renovação urbana, cujo conceito, de acordo com MARICATO (2001), pode ser comparado a uma intervenção cirúrgica, em que edifícios deteriorados são substituídos por construções novas e maiores, geralmente pertencentes à estética pós-moderna. Em um processo de renovação, invariavelmente ocorrem demolições e há uma intensificação do uso e ocupação do solo urbano, com novos serviços relacionados aos setores mais dinâmicos da economia, como serviços de informática, publicidade, sedes de grandes corporações e *shopping centers*. Ocorre, ainda, a expulsão de unidades de pequeno comércio e serviços, bem como dos moradores locais, que não possuem mais condições de viver na região devido à valorização imobiliária decorrente de tal processo.

A renovação urbana tem como um de seus principais objetivos sanear o espaço coletivo, restabelecendo o princípio de ordem e devolvendo a harmonia ao espaço urbano. Entretanto, pode cometer o equívoco de negligenciar os elementos pré-existentes para privilegiar um uso planejado, uma política urbana em que o projeto por si só é o protagonista. Nas palavras de FERRARA (1988, p. 63), em processos de renovação urbana, “a cidade não se produz, mas é produto”.

O segundo tipo de intervenção é a chamada reabilitação ou requalificação urbana. Nesta, procura-se, ao máximo, preservar as pequenas propriedades, as edificações antigas, e os usos existentes, mantendo o caráter do ambiente construído, sem oferecer obstáculos à população local de continuar habitando a área. Uma reabilitação urbana é baseada no conceito de intervenção mínima, e derivada das experiências ocorridas na década de 1980, como o exemplo da reabilitação de antigos bairros em Lisboa, sob coordenação do arquiteto Felipe Lopes.

Nos dois tipos de intervenção urbana mencionados, em diferentes graus, tem-se o objetivo de preservar o patrimônio histórico, artístico e paisagístico. Porém, é apenas no segundo que ocorre também a preservação do patrimônio

comum ou banal¹⁰. Os interesses contidos nestas diferentes intervenções também são diversos. No caso de renovações urbanas, há a predominância do capital imobiliário (promotores, construtores, financiadores) e de proprietários imobiliários privados, que visam dinamizar o mercado. Já nas reabilitações, os maiores interessados são a população moradora da região e os profissionais ligados à história e memória local. Nessa modalidade de intervenção, o que predomina são os valores de solidariedade e de participação social, com empresas menores responsáveis pelos projetos e obras. Nas reformas e reciclagens de edifícios, as obras geralmente convivem com os moradores, sem que se faça necessária sua expulsão pela demolição dos edifícios ou por novos interesses em jogo.

Em processos como esses são tomadas posturas que se relacionam com a memória urbana e com o passado, mas que emitem juízos a respeito do presente. Ressuscita-se o passado dentro da dimensão em que se encontra, a do presente. Já que, segundo FERRARA (1988, p. 57): “Todo uso urbano é uma revelação mais ou menos declarada que, despertando uma leitura crítica, permite chegar ao projeto que lhe deu origem, à história urbana e cultural à qual pertence”.

Contudo, não se deve esquecer que nos processos de renovação urbana também pode ocorrer a preservação de determinadas construções, sem ter que necessariamente destruir-se tudo o que existe, enquanto que, em requalificações urbanas também pode haver a necessidade de demolição de edifícios condenados, a serem substituídos por outros novos. Independentemente do caráter da ação a ser adotada, seja uma das duas mencionadas ou a mescla de ambas, não se deve negligenciar questões relacionadas principalmente aos habitantes e usuários locais. A intervenção deve ocorrer de forma democrática e participativa, consonante com um dos preceitos fundamentais do Estatuto da Cidade, o da função social da terra urbana.

Há ainda o redesenho urbano, que, a exemplo da reabilitação, apóia-se em elementos do passado. Ele diferencia-se da reabilitação no sentido de que pode substituir determinados parâmetros existentes em um espaço e encontrar caminhos que apontem novas possibilidades, muitas vezes mais lúdicas e imprevisíveis. Todavia, ainda que procure recuperar o sentido original dos

¹⁰ Patrimônio banal é um conceito advindo da legislação francesa e relacionado à reabilitação de áreas centrais degradadas. Citado por Jean-Yves Coulon em conferência na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 2000 (MARICATO, 2001).

elementos, acaba por se distanciar dos mesmos devido à própria modificação contextual em que ocorre. Conforme FERRARA (1988, p. 68), “redesenho é, pois, uma reidentificação do passado no espaço do presente”. Assim, pode-se dizer que o desenho original mantém um leque de possibilidades abertas à linguagem do redesenho, que procura aprender com a experiência antiga, transportando as antigas informações para o novo espaço urbano em que será aplicado.

Segundo MARICATO (2001), no cenário internacional existem experiências tanto de renovações radicais como de reabilitação, consideradas como propostas centrais de políticas de escala nacional. Na América Latina tais intervenções, geralmente, ocorrem em escala menor e não passam dos limites de iniciativas pontuais e projetos-piloto isolados. A exceção é a Cidade do México que, depois da ocorrência do terremoto de 1985, teve seu centro recuperado na íntegra.

Para MOREIRA (2004), nas intervenções urbanas onde ocorrem demolições, totais ou parciais, do tecido antigo ou de construções, podemos encontrar o conceito filosófico de tabula rasa¹¹. Tal conceito é explicado não como sendo algo que somente busca suprimir toda e qualquer forma de materialidade existente, mas também como uma busca de precedentes para a introdução do novo.

A tabula rasa moderna implica o sentido de responsabilidade e de uma desafiante condição de potência diante da construção do porvir, que está ligada à ideia de seletividade: ante a perspectiva da total subversão do existente, persiste a pergunta sobre o que se deseja manter (MOREIRA, 2004, p. 41).

Na dimensão urbana, esse conceito pode ser entendido como um estado de ruptura com o passado e experiências anteriores, ou como algo a ser preenchido. Na tabula rasa, as decisões feitas na cidade não interferem somente em seu presente e futuro, mas também no seu passado. Em contraposição a esses tipos de ação, figuram as relacionadas à ideia de preservação, ou conservação. Tal ideia parte da premissa de manter o existente, do desejo de continuar a tê-lo, e, no caso da cidade, da perpetuação de seus elementos construídos.

Nos extremos de ambos os casos - de tabula rasa e de preservação - o desejo total do segundo, induz a uma resistência a qualquer tipo de alteração,

¹¹ “Tabula rasa. Filos. No empirismo mais radical, estado de indeterminação completa, de vazio total, que caracteriza a mente antes de qualquer experiência. Tabula rasa. S. f. Superfície plana preparada para receber uma inscrição, porém onde nada ainda se gravou. Quadro ou tela antes de receber as tintas” (FERREIRA, 1986 apud MOREIRA, 2004, p.17).

sendo contrário à própria transformação da cidade. Já a tabula rasa em seu sentido mais radical, negligencia a materialidade existente na cidade, seu patrimônio, tradições e costumes locais.

No mundo contemporâneo é percebida uma espécie de tensão entre o conceito de tabula rasa e o de preservação. A cidade é tratada como bem de troca e consumo, geradora de riquezas, com sua cultura submetida aos poderes econômicos e políticos. Sendo que os questionamentos a respeito do que preservar e do que destruir continuam presentes em meio aos acelerados processos de urbanização no território da cidade contemporânea (MOREIRA, 2004).

3.2 Breve histórico de ações de planejamento urbano em áreas urbanas consolidadas

Para entender as ações de planejamento urbano numa perspectiva histórica, torna-se necessário analisar as transformações ocorridas entre o final do século XIX e a década de 1930, marcadas pelo crescente processo de industrialização, pelo aumento do número de habitantes nas principais cidades do mundo, bem como pelo aumento da importância destas como espaços de centralidade econômica e política a partir de então. É nesse contexto que surge a necessidade de uma adaptação das cidades para o desempenho de novos papéis e a busca por novas tecnologias.

Uma das mais significativas reestruturações urbanas ocorridas nessa época foi a reformulação de Paris (FIGURA 10), empreendida pelo plano de Haussmann, e considerada modelo para grande parte das capitais mundiais. Naquele momento, essa reestruturação alinou-se ao preceito da tabula rasa, pois ocorreu à base de destruição do tecido original, com criação de uma nova forma urbana sobre significativa parte da anterior, de estrutura medieval.

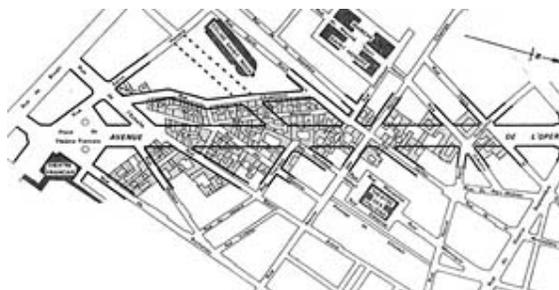


FIGURA 10 – Plano de Haussmann para Paris (1851-1870)
(FONTE: VITRUVIUS, 2009)

As cidades anteriores às intervenções de Haussmann, em Paris, de Cerda, em Barcelona (FIGURA 11), e de Wagner, em Viena, diferenciavam-se por seu papel de proteção. Cercadas por muros e fossos, com ruelas estreitas, que podiam ser percorridas a pé ou por animais de carga, com fortes relações de proximidade e vizinhança. O aumento da escala, a implantação de redes de saneamento, e um novo sistema de espaços públicos, conferiram a estas cidades uma nova urbanidade que rompeu as antigas relações de proximidade e deram lugar às grandes aglomerações e ao anonimato, elementos presentes e bastante característicos das grandes metrópoles contemporâneas.



FIGURA 11 – Plano de Cerdà para Barcelona, 1859
(FONTE: VITRUVIUS, 2009)

Mesmo a cidade medieval seguiu ou se sobrepôs a transformações de influência renascentista e barroca. Processos como esses vão ao encontro da ideia de uma cidade ser um grande palimpsesto, em que intervenções se sobrepõem e a reescrevem ao longo do tempo (ASCHER, 2001b).

Inúmeros foram os historiadores e teóricos que discutiram a respeito do embate entre a preservação ou supressão da cidade antiga. Ruskin e Morris, em

uma posição de negação à realidade pré-industrial em transformação, defendiam os valores que as heranças do passado continham. Já Camilo Sitte, sem negar a nova cidade que surgia, mas verificando a falta de uma qualidade artística em sua paisagem, tentou buscar nas formas e princípios da cidade antiga os valores para essa nova realidade. Em Sitte, há o desejado equilíbrio entre a preservação e a modificação, o que será contrariado por alguns de seus contemporâneos, como Otto Wagner (MOREIRA, 2004).

Mesmo nas décadas seguintes, Sitte foi ainda criticado por partidários do urbanismo moderno, como Le Corbusier, que achava que a cidade do século XIX deveria ser totalmente repudiada e que o novo conceito de cidade deveria seguir o modelo da produção industrial. Para ele, as condições de habitabilidade e higiene seriam resolvidas por meio de novas construções dispostas soltas em amplos espaços vazios, assim como por um sistema viário independente que priorizasse os automóveis e o transporte de massa, como pode ser verificado na figura a seguir.



FIGURA 12 – Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922
(FONTE: VITRUVIUS, 2009)

Um dos documentos mais significativos do movimento moderno, a Carta de Atenas, foi lançado durante um dos períodos mais turbulentos da história: a Segunda Guerra Mundial. A utopia por uma sociedade de iguais não podia fechar os olhos à realidade e viu-se confrontada com a tabula rasa, que é intrínseca ao próprio movimento moderno, mas na paisagem decorrente da guerra.

A crise do movimento moderno ocorreu quando seus técnicos passaram a perceber que faltava às cidades recém-construídas o que reconheciam nas cidades antigas: a espontaneidade presente nos locais de encontro e reunião de pessoas. Já no CIAM 8, os participantes tentaram induzir, nos preceitos das cidades recém-construídas, a espontaneidade que reconheciam nos tecidos antigos das cidades italiana, francesa e inglesa, porém de maneira controladora.

Em 1952, ano da realização do CIAM 9, o último dos CIAM's, surgiram posicionamentos contrários aos preceitos modernos de então. Os arquitetos do *Team X*, juntamente com Aldo van Eyck e o casal Smithsons defendiam uma redescoberta da cidade pré-moderna e de suas relações de vizinhança, recorrendo à arquitetura vernacular. Ainda nesse contexto de crise do movimento moderno, outros grupos como a Internacional Situacionista, o *Archigram* e o *Super Studio*, passaram a tecer fortes críticas ao modelo social da época, e, principalmente no caso dos últimos, apresentando propostas utópicas e caminhos totalmente diversos dos de até então.

Ainda na corrente oposta ao urbanismo moderno, surgiram as tendências que se propuseram a pesquisar os elementos históricos e tipológicos arquitetônicos e urbanos. A busca por tipologias advindas da cidade pré-moderna, o uso do ornamento e de formas diversas marcaram essa nova linha de pensamento, como no caso do *Tendenza*, grupo que reuniu arquitetos como Aldo Rossi e Vittorio Gregotti.

Na década de 1990, na Europa e América Latina, as questões de ordem socioeconômica e ecológica passaram a ganhar espaço nas iniciativas de reabilitação urbana. Tais aspectos podem ser vistos nos trabalhos de Richard Rogers para as cidades inglesas, em que o arquiteto assumiu posturas que visavam proporcionar espaços públicos de qualidade e diversidade de usos no conceito de cidades compactas (MOREIRA, 2004).

Contudo, inúmeros projetos de requalificação, regeneração, valorização, revitalização ou reabilitação de espaços urbanos no final do século XX pecaram na questão relacionada aos habitantes locais, resultando em processos de gentrificação. Sob a máscara do cuidado com o patrimônio histórico e com a forma urbana, o setor cultural acabou invadindo essas áreas, elevando seu valor de mercado, e expulsando a população de menor poder aquisitivo. Nesses tipos de propostas, a preservação dos modos de vida locais, ao contrário da preservação da materialidade urbana existente, foi deixada de lado.

Historicamente, ações para intervenção em centros urbanos têm carregado consigo a ideia de terapêutica e melhoramento do espaço. Em se tratando das grandes ações de intervenção no espaço urbano, as de caráter monumental e embelezador sempre estiveram presentes em muitos projetos de intervenção. Advindas do barroco, e presentes nos projetos para Versalhes,

Washington e também Paris, tiveram igualmente sua manifestação no Brasil, como na inauguração de Belo Horizonte, em 1897.

Nas obras de Pereira Passos, de 1903-1906, para o Rio de Janeiro, pode-se constatar a influência dos projetos em estilo parisiense, bem como a consolidação de ações urbanas derivadas de planos previamente elaborados. Tal reforma produziu espaços destinados principalmente às elites, os espaços às camadas de menor renda foram deixados de lado, à mercê da informalidade e exclusão. Os planos de melhoramentos e embelezamentos, realizados através de ações pontuais e que não abrangiam a cidade em sua totalidade, tiveram sua ascensão entre os anos de 1875 e 1906 e começaram a declinar nos anos seguintes, indo tal situação até praticamente a década de 1930. Contudo, nas palavras de VILLAÇA (2004, p. 193): “foi sob a égide dos planos de embelezamento que nasceu o planejamento urbano (*lato sensu*) brasileiro”. Até a década de 1940, quando se tratava da administração municipal, era comum a expressão embelezamento urbano. As propostas advindas de planos de melhoramentos e embelezamentos estavam embasadas em discursos propagandísticos, concedendo uma nova fisionomia arquitetônica ao espaço urbano.

A partir de 1930, o país viu-se diante de uma nova consciência popular, pelo nascimento da classe operária e das demandas que essas massas necessitavam. Assim, ao contrário da aristocracia rural de até então, a burguesia urbano-industrial, que esteve à frente do poder nos anos posteriores, teve que lançar mão dos mecanismos que assegurassem o seu papel de dominação, isso se realizou por meio de políticas habitacionais e do uso ideológico do planejamento urbano. Nessa situação, passou a ser cada vez mais difícil para as classes dominantes fazer valer sua hegemonia por meio de planos ou obras de estrutura viária e do setor imobiliário. Na Era Vargas, as intervenções deixaram de ser pontuais para contemplar a cidade como um todo, com planos cujos mecanismos deveriam afetar diretamente a vida das camadas populares. Contudo, não se viu a implementação total das diretrizes definidas por estes planos que criavam normas destinadas, na maioria das vezes, a não serem cumpridas (RIBEIRO & CARDOSO 1994).

Após a década de 1950, o que se viu foi um projeto de constituição da nação guiado pelo desenvolvimento de sua economia, e que buscou um caminho industrializante e modernizador, levando à propulsão da urbanização.

A atividade de planejamento urbano, assim como os planos urbanísticos, teve seu auge no Brasil nos anos de 1960 e início da década de 1970, concomitantemente aos planos de reconstrução do pós-guerra na Europa, e do reconhecimento de que, no país, a urbanização crescente clamava por intervenções urgentes por parte do governo. Também foi nesse momento que foram elaborados os Planos Integrados de Desenvolvimento (PDI's), abrangendo aspectos relacionados desde a infraestrutura das cidades a renovações urbanas e ordenamento do uso do solo. Apesar de promissores em sua concepção, desapontavam no que concernia à sua implementação, tornando-se planos de prateleira (VILLAÇA, 2004).

A partir do que RIBEIRO & CARDOSO (1994) denominam de tecnoburocratismo desenvolvimentista, os chamados problemas urbanos passaram a ser pensados a partir de uma escala regional ou nacional, formulando-se os conceitos de rede urbana, hierarquias urbanas, e sistemas de cidades. Entretanto, o principal foco de atuação das políticas urbanas, foi a própria estruturação do poder político, cabendo ao planejamento urbano o papel de ordenador da ação pública sobre as cidades, revelando, ainda mais, a estreiteza da relação planejamento urbano e estado. A intervenção do Estado nas políticas urbanas, além de transformá-lo num mediador dos interesses dos diferentes agentes envolvidos, também o define como “[...] responsável pela manutenção de padrões mínimos de vida que o mercado não consegue assegurar”. (RIBEIRO & CARDOSO, 1994, p. 79).

Conforme VILLAÇA (2004), foi a partir dos anos de 1990 que teve o início do processo de politização do planejamento urbano brasileiro, com um maior avanço da consciência das organizações populares. Hoje, contudo, o processo de planejamento urbano ainda caminha não sem passar por debates, negociações e conflitos de interesses diversos em relação ao espaço urbano e às dinâmicas a ele inerentes.

Em 2001, a regulamentação do Estatuto da Cidade trouxe novas perspectivas às ações realizadas no espaço urbano. Perspectivas essas que dependem ainda de todo o jogo de interesses que sempre esteve presente na história de nossas cidades, e, conseqüentemente, na do planejamento urbano no Brasil.

Nos dias atuais, em articulação com a ordem do neoliberalismo, a discussão no planejamento urbano ocorre sob um novo paradigma, o ecológico. Assim, não é somente a questão social a protagonista nos discursos, mas também as ações relacionadas ao meio ambiente, aos assentamentos humanos e ao desenvolvimento sustentável (RIBEIRO & CARDOSO, 1994).

Projetos de intervenção em centros urbanos geralmente estão relacionados com políticas públicas e ações de planejamento mais abrangentes. No próximo capítulo, serão analisados casos relacionados a intervenções realizadas em centros de grandes cidades.

4 ESTUDO DE CASOS

No presente capítulo serão analisados quatro projetos que foram escolhidos em função da temática trabalhada: a requalificação de centros urbanos. Estes quatro estudos localizam-se em grandes cidades, sendo três brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro e Maceió) e uma na Colômbia, Bogotá. Cada intervenção possui características específicas em relação ao tratamento do espaço público e ao conjunto edificado, mas, principalmente, quanto aos principais objetivos que cada um deles se propôs a seguir. Ao final, será feita uma análise comparativa entre os casos, de maneira a fornecer subsídios para as diretrizes a serem elaboradas para o projeto de requalificação do Centro de Curitiba.

4.1 Projeto Corredor Cultural. São Paulo - SP

Integrante do Plano Reconstruir o Centro, o Corredor Cultural pode ser considerado o primeiro investimento público municipal no Centro de São Paulo nos últimos anos (PINTO & GALVANESE, 2006). A área de abrangência do projeto correspondeu a uma fração do Centro de São Paulo e integrou o plano de ação para requalificação do sistema de espaços públicos do centro. O recorte espacial definido para o projeto justificou-se por ser um espaço de articulação entre o Centro Velho e o Centro Novo, que na visão de seus autores poderia ser considerado o “centro do centro”.

O perímetro da área de intervenção, mostrado na FIGURA 13, iniciou na Biblioteca Municipal Mário de Andrade, seguindo pela Rua Xavier de Toledo, Praça Ramos de Azevedo, Viaduto do Chá, Praça do Patriarca e finalizando na Rua da Quitanda. Essa área possui como característica relevante o conjunto patrimonial edificado, com destaque para marcos referenciais históricos para os paulistanos, como a Ladeira da Memória, o *Shopping Light* (antiga sede da *Light*, tombado como patrimônio histórico), o edifício do Mappin Stores, o edifício Conde Matarazzo, e a Galeria Prestes Maia.

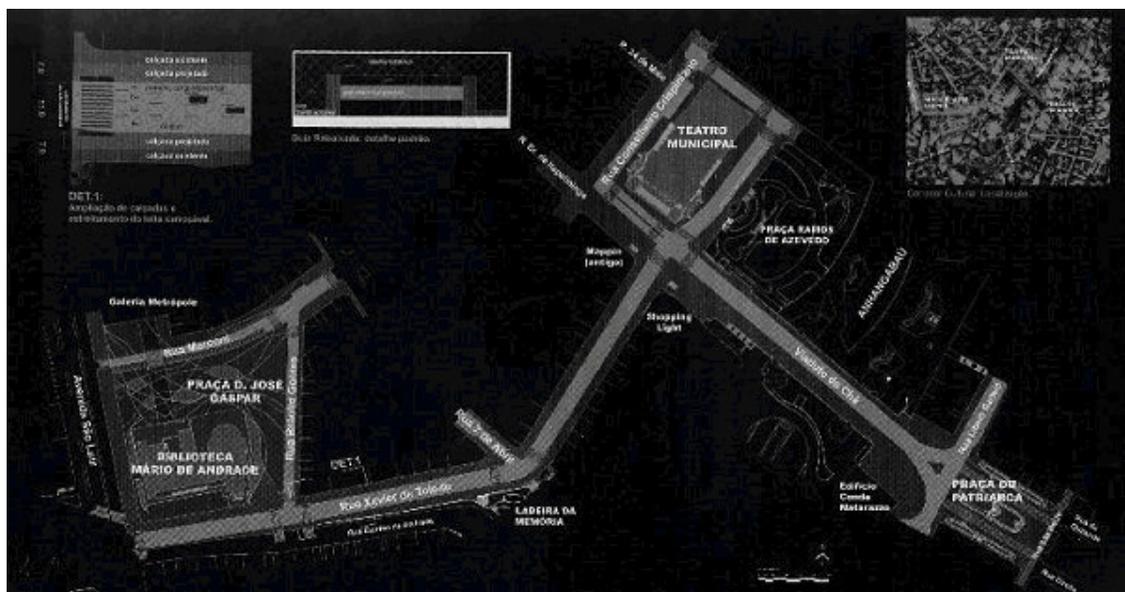


FIGURA 13 – Área de intervenção do Corredor Cultural
(FONTE: PINTO & GALVANESE, 2006)

Como grande parte dos centros antigos das grandes metrópoles, o Centro de São Paulo perdeu moradores, fazendo com que a circulação mais intensa de população acontecesse somente durante o horário comercial. Nos outros horários, observou-se a redução das atividades de comércio e serviços, abrindo espaço para atividades informais e ilegais como o tráfico de drogas e a prostituição (D'ARC, 2006).

A zona central de São Paulo, entre 1980-2000, apresentou taxas de crescimento populacional negativo, dinâmica igualmente observada nos bairros centrais localizados no entorno do Centro Histórico, cuja taxa de crescimento verificada na década de 1990 foi de -2,27% ao ano. Nestas mesmas décadas verificou-se um considerável deslocamento de diversas funções urbanas centrais para outras áreas do município de São Paulo, bem como para os centros dos municípios vizinhos. Decorrente de um processo impulsionado pelo avanço da metropolização, resultando no surgimento de sub-centros ou centros de bairro (MEYER, GROSTEIN & BIDERMAN, 2004).

Esse movimento ocorreu ao longo de várias etapas: a) no final da década de 1950 e durante a de 1960, para a Avenida Paulista; b) na década de 1970, para o sudoeste; c) e para as regiões das avenidas Luís Carlos Berrini e Verbo Divino, nos anos entre 1980 e 1990.

Um dos objetivos mais importantes do projeto Corredor Cultural foi transformar o espaço público num elemento integrador das espacialidades existentes: o conjunto construído e de espaços públicos. A rede de articulação proposta fez parte de uma visão oposta aos dos projetos que visam somente à requalificação dos espaços em lotes fechados, sem a articulação necessária entre elementos que fazem parte de um sistema (PINTO & GALVANESE, 2006).

Do ponto de vista da acessibilidade, o Centro de São Paulo é servido de grande diversidade de meios de transporte e diversos terminais de linhas de ônibus, mas carece de ofertas suficientes de estacionamento, já que muitos edifícios não possuem garagens. Conta com um grande fluxo de pedestres, e uma intensidade significativa de comércio ambulante em suas ruas. Segundo PAES, apud PINTO & GALVANESE (2006), os denominados Centro Velho, Centro Novo e os outros bairros centrais, recebem, diariamente um movimento de mais de dois milhões de pessoas vindas da região metropolitana de São Paulo e de outros estados.

De acordo com PINTO & GALVANESE (2006), um obstáculo encontrado na fase de elaboração do projeto foi a questão do rodoviarismo presente na cultura política da cidade, que se expressa na prioridade dada às amplas avenidas em detrimento dos espaços para o pedestre. Para mudar esta concepção, uma das diretrizes projetuais foi o resgate e a priorização dada ao caminhar, com eliminação de vagas de estacionamento junto ao meio-fio em alguns pontos, sua reposição em outros trechos, bem como a ampliação dos passeios. Na Praça do Patriarca também foi liberado mais espaço aos pedestres, com o acesso a automóveis permitido apenas para viaturas, bombeiros, ambulâncias, e passagem de veículos particulares, à noite e finais de semana, aos pólos de atividades culturais existentes.

Deve-se considerar o fato de que o automóvel possui um papel econômico importante numa metrópole. Levando em consideração que grande parte de suas funções está baseada no setor de serviços, atividade que depende muito da mobilidade urbana. Ao longo do processo de elaboração do projeto, a questão de acessos e vagas para automóveis foi objeto de muitos debates entre arquitetos e urbanistas e engenheiros de tráfego. Algumas propostas de readequação de traçado viário foram alteradas em favor do pedestre, resultando num projeto final que procurou atender aos dois lados, como na Rua Xavier de Toledo.



FIGURA 14 – Passeios ampliados na Rua Xavier de Toledo
(FONTE: PINTO & GALVANESE, 2006)

O primeiro projeto executado foi a revitalização da antiga agência do Banco do Brasil, que se inseria na proposta como pólo atrativo de atividades culturais, mas que na época encontrava-se isolado de outras iniciativas. Além disso, foram transferidos diversos órgãos municipais e estaduais para a área, de maneira a reforçar o seu papel de centralidade. O projeto contou com o apoio da Associação Viva o Centro, que teve o papel de mediar as discussões entre a esfera privada e a pública, organizando reflexões e proposições a respeito dos problemas presentes no Centro. A Praça do Patriarca (FIGURA 15) contou com projeto do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, que propôs a alteração das visuais existentes, trazendo o sentido de transformação necessário para a imagem de renovação que se queria transmitir. Além disso, atuou como elemento receptor das mudanças que ocorreram, posteriormente, em seu entorno.



FIGURA 15 – Praça do Patriarca
(FONTE: VITRUVIUS, 2009)

A segunda etapa do projeto Corredor Cultural envolveu a Praça Dom José Gaspar e a Praça Ramos de Azevedo. Na Praça Dom José Gaspar (FIGURA 16), o projeto procurou integrar os elementos considerados desarticulados funcionalmente (Biblioteca Mário de Andrade, Galeria Metrópole e a própria praça). A proposta visou a retirada dos gradis existentes, ampliou as áreas de circula o e estar, e trabalhou com conceitos relativos   questão ambiental e ao conforto, tais como, permeabilidade visual e do solo, arboriza o, luz, e est tica.



FIGURA 16 – Praça Dom José Gaspar
(FONTE: PINTO & GALVANESE, 2006)

Os recursos financeiros para a realiza o do Corredor Cultural, viabilizaram-se por meio de contratos estabelecidos entre a Empresa Municipal de Urbaniza o (Emurb) e empresas que exploram publicidade, além das contrapartidas decorrentes da Opera o Urbana Centro. Destaca-se que o instrumento urbanístico da Opera o Urbana Consorciada está presente na história de São Paulo e vem sendo utilizado em vários projetos de urbaniza o.

O projeto Corredor Cultural de São Paulo, em síntese, procurou priorizar questões de pequena escala, tais como a articula o entre os elementos construídos e os espaços de uso público. Para isso, valeu-se de iniciativas pontuais de interven o em edifícios, praças e sistema viário, que articuladas entre si, procuraram transformar a totalidade do sistema urbano.

4.2 Porto do Rio – Século XXI. Rio de Janeiro - RJ

A área de abrangência do porto do Rio de Janeiro é considerada estratégica para o desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade. O esvaziamento dessa região deveu-se, entre outros fatores, à obsolescência das atividades portuárias nas últimas décadas, que passaram a ser incompatíveis com o transporte de produtos em contêineres e não mais a granel. Outro elemento importante foi a estreita relação com a mudança da dinâmica econômica pela qual passaram as grandes cidades no final do século XX: de centros de produção industrial a centros concentradores de atividades relacionadas ao comércio e serviços.

Atualmente, apesar dos problemas enfrentados, o Porto do Rio de Janeiro ocupa a sexta posição em volume de tonelagem no cenário brasileiro, bem como a quarta em operações de importação e exportação. Estes elementos fizeram com que o projeto Porto do Rio – Século XXI partisse da premissa de que seria necessária a integração porto-cidade, buscando no projeto de requalificação da área portuária, a intensificação dessa relação.

De acordo com MOREIRA (2004), nos primeiros movimentos de preservação do Centro do Rio de Janeiro, na década de 1980, já se associava a dinamização econômica com a questão patrimonial e cultural.

O projeto tem entre seus principais objetivos, a transformação dos espaços de maneira a tornarem-se atrativos para novos empreendimentos privados (serviços, comércio, cultura, lazer e habitação), ressaltando ainda seu caráter de centro tecnológico e de negócios. As diversas propostas já elaboradas para o porto, cuja densidade habitacional é uma das mais baixas da cidade do Rio de Janeiro, inserem-se em tentativas de retorno da função de habitação ao Centro.

A origem do esvaziamento da região central do Rio de Janeiro remete aos processos de concentração de renda e desigualdade social, verificadas no Brasil ao longo do século XX e que produziram a exclusão das classes mais baixas do Centro. Ao mesmo tempo em que ocorriam obras de embelezamento de áreas de interesse das classes de renda mais alta, já no início do século XX, com a reforma implementada pelo prefeito Pereira Passos. Na década de 1970, sob influência do urbanismo moderno e a busca pela diferenciação de funções urbanas,

proibiu-se o uso habitacional no Centro. O problema do esvaziamento explica-se também pela expansão urbana direcionada, inicialmente, para o sul do município e, depois, para o oeste, na região da Barra da Tijuca. Ainda segundo MOREIRA (2004), o porto do Rio de Janeiro traz, desde sua construção, o conceito intrínseco de tabula rasa: foi feito por meio de aterros já no início do século passado.

Os projetos relacionados ao incremento da economia do porto visam à exploração mais intensa de suas potencialidades, de maneira que sua movimentação possa ser duplicada até 2010, ano do centenário da sua inauguração. Para tanto, previu-se a mobilização de recursos públicos, privados, financiamentos, apoio de arrendatários e concessionárias de serviços públicos.

Quanto à legislação incidente na área, eram permitidos usos industriais, comerciais e de serviços, observando-se a presença dominante de galpões e edifícios vinculados às atividades portuárias. Permitia-se, ainda, a verticalização, com construções de dezoito ou vinte e dois pavimentos, incluindo garagens, mas não eram encontradas muitas edificações que se enquadravam nessas categorias. O projeto para o porto propôs a modificação dos parâmetros de uso e ocupação do solo, de maneira que fossem realizadas as mudanças consideradas necessárias, como mostra a FIGURA 17.



FIGURA 17 – Novo zoneamento proposto
(FONTE: INSTITUTO MUN. DE URBANISMO PEREIRA PASSOS, 2009)

Baseando-se em outros projetos de intervenção em áreas portuárias, buscou-se, principalmente, a conservação da sua identidade histórica e cultural, aliada ao desenvolvimento urbano contemporâneo. Nessa diretriz inseriu-se a dinâmica econômica da região, que de acordo com o projeto, deveria ser potencializada pela atração de empreendimentos, com pluralidade de usos e criação de linhas de crédito e apoio à atividades econômicas de pequena escala.

O projeto mais abrangente da área do porto é o que contempla as intervenções ao longo do Cais da Gamboa, entre a Praça Mauá e o Armazém 18, junto à Rodoviária Novo Rio. Com proposta de uma Nova Estação Marítima de Passageiros, a ser transferida para o Armazém 4, e substituição dos muros altos entre os armazéns da Av. Rodrigues Alves por outros mais baixos, valorizando as vistas, e criando um conjunto de lojas no Armazém 18. Em relação ao patrimônio construído (FIGURA 18), vários armazéns estão sendo reformados para se tornarem espaços destinados a residências, atividades comerciais e culturais. O projeto previu a implantação de um museu interativo, em parceria com a Fundação Roberto Marinho, e a construção de um shopping cultural, com escolas de teatro, circo, cenografia, entre outros.



FIGURA 18 – Tipologia do patrimônio
(FONTE: INSTITUTO MUN. DE URBANISMO PEREIRA PASSOS, 2009)

A partir de parcerias público-privadas, o projeto reuniu as três esferas de governo, a sociedade portuária (arrendatários, clientes, operadores), e a Associação Comercial. Os bens patrimoniais da Companhia Docas devem ser objeto de definição de uso por parte da prefeitura, e a viabilização da infraestrutura uma atribuição do governo estadual. Entre as ações e projetos já implementados, destacam-se:

- a) Novo Plano Viário para a região, com criação de avenidas estruturais e manutenção do caráter das vias tradicionais;
- b) Definição dos limites entre espaços públicos e privados, por meio da elaboração de um Plano de Alinhamentos;
- c) Aplicação de parâmetros urbanísticos diferenciados na Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU, criada pelo projeto;
- d) Banco de dados com informações disponíveis sobre os terrenos e imóveis livres e subutilizados;
- e) Construção da Cidade do Samba;
- f) Construção da Vila Olímpica da Gamboa;
- g) Reurbanização de trechos das Ruas da Gamboa, União e Santo Cristo;
- h) Implantação do binário do Porto, que definirá a estrutura e crescimento imobiliário da área, com criação de praças, arborização e garagem subterrânea;
- i) Reurbanização das praças Mauá, do Comércio e da Harmonia, Ruas Sacadura Cabral e Livramento, Av. Rodrigues Alves, Largo de São Francisco da Prainha;
- j) Revitalização dos morros do entorno;
- l) Reurbanização de ruas;
- m) Implantação de vias de ligação;
- n) Implantação de parque e praças;
- o) Redesenho e implantação dos acessos rodoviários e ferroviários de acesso ao porto.

Na FIGURA 19, a seguir, são apresentadas as principais tipologias das vias existentes na área.



FIGURA 19 – Hierarquia de vias
(FONTE: INSTITUTO MUN. DE URBANISMO PEREIRA PASSOS, 2009)

As próximas figuras (FIGURA 20 e 21) apresentam os cenários para o porto após a realização das intervenções.



FIGURA 20 – Visualização da proposta para a Cidade do Samba
(FONTE: INSTITUTO MUN. DE URBANISMO PEREIRA PASSOS, 2009)



FIGURA 21 – Simulação do projeto de reurbanização da área
(FONTE: INSTITUTO MUN. DE URBANISMO PEREIRA PASSOS, 2009)

4.3 Projeto de requalificação do Centro de Maceió. Maceió - AL

O Projeto de Requalificação do Centro de Maceió contou com a participação de órgãos e secretarias da Prefeitura Municipal de Maceió e teve a coordenação geral da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento. Apoiou-se em três eixos básicos: o sócio-econômico, o de infraestrutura e o histórico-cultural. A área delimitada para o projeto (FIGURAS 22 e 23) incorporou o Centro e suas adjacências, incluindo toda a área de influência do Mercado da Produção.



FIGURA 22 - Área do projeto
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

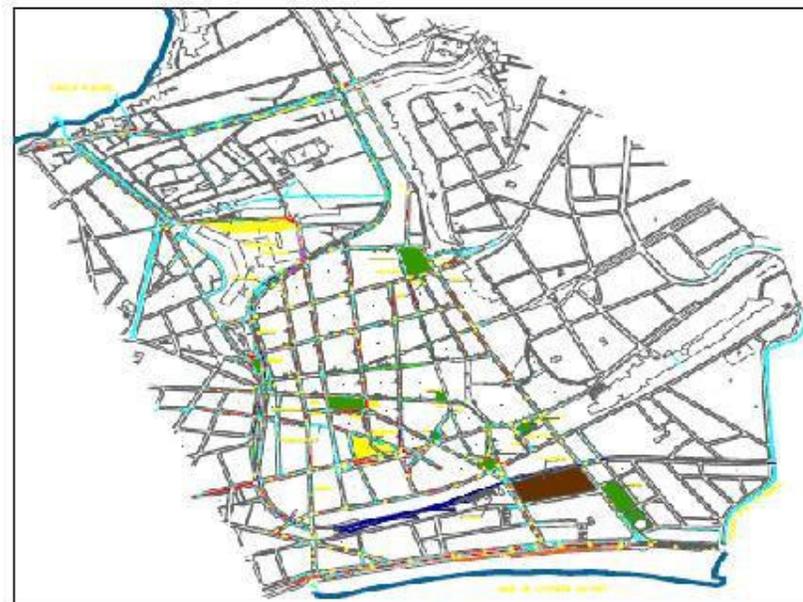


FIGURA 23 - Detalhe da área
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)



FIGURA 24 - Vista do Centro a partir do mirante de Santa Terezinha
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

A maior parte das edificações do Centro Histórico datam do final do século XIX e início do XX, sendo predominante o estilo eclético. Mesmo identificando-se diversas perdas desse patrimônio nos últimos anos, há uma série de edificações representativas, bem como se pode verificar a conservação do traçado urbano original (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009).

As edificações mais relevantes sob o ponto de vista arquitetônico encontram-se relativamente dispersas pela área de intervenção, mas localizadas

nas rotas comerciais que originaram o bairro. A Rua do Comércio possui o acervo mais importante do conjunto edificado, e por isso foi escolhida para o projeto piloto de revitalização.

Um problema significativo verificado na área foi a grande quantidade de anúncios, placas e marquises afixadas nas fachadas, desvalorizando o caráter de histórico dos edifícios, como pode ser verificado na FIGURA 25. O Centro também foi considerado detentor de uma paisagem urbana de contrastes, onde velhos sobrados coexistem com prédios de mais de dez andares.



FIGURA 25 - Fachada preservada, mas encoberta por placas e anúncios
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

Em relação à arborização existente no Centro, o diagnóstico identificou uma carência provocada pela retirada de grande parte da vegetação presente nos lotes devido às novas construções surgidas ao longo dos anos.

A infraestrutura sanitária de água (esgoto, drenagem e coleta de lixo) também foi considerada deficiente em vários aspectos, como a não expansão das redes para o entorno; a falta de manutenção e a existência de ligações clandestinas de esgoto nas tubulações de drenagem pluvial; e a pressão da rede de água insuficiente para o abastecimento do centro.

O sistema viário da área central é formado por vias originárias de antigos caminhos e rotas, fazendo a interligação de importantes eixos viários na cidade (de acesso à orla marítima e a outros bairros), sobrecarregando esse sistema. O transporte coletivo é prioritariamente o rodoviário, e em constante

crescimento, identificando a necessidade de um número cada vez maior de linhas para atender à demanda dos seus usuários. Outra questão foi o aumento do tráfego de veículos particulares, prejudicando a mobilidade e acessibilidade da população ao bairro, e produzindo a necessidade de grandes áreas para estacionamento.

De acordo com a legislação incidente, parte da área corresponde à Zona Especial de Preservação 2 (ZEP 2), que tem como objetivo, por meio de incentivos fiscais, preservar o patrimônio cultural, arquitetônico e artístico existente - tarefa considerada não muito fácil, já que não existe um projeto mais abrangente que trate os problemas desse espaço urbano. Uma das propostas do projeto é a revisão da legislação urbana no perímetro de tombamento e dos parâmetros de uso e ocupação do solo.

As características básicas do uso do solo no centro, considerando-se os limites do anel viário, são: 56,42% comércio, 10,21% serviços, 6,04% residencial, 3,74% institucional (PREFEITURA MUNICIPAL DE MACEIÓ, 2009). No Centro de Maceió, constatou-se ainda a presença crescente da atividade informal, e que passou a ocupar os espaços públicos de forma intensa.

No projeto de requalificação, a questão social foi abordada de maneira específica. Devido a problemas como a prostituição, inclusive a infantil, que se realiza no período noturno quando a área se esvazia, e também pela presença de crianças de rua, usuários de drogas, e problemas de segurança. Para resolver estas questões, o projeto propôs os seguintes equipamentos públicos:

- a) Criação da “Casa da Conquista”, ligada a atividades de socialização dos meninos de rua;
- b) Associação dos Catadores de Papel;
- c) Centro ambulatorial para tratamento de drogados.

Para as deficiências verificadas, o projeto estabeleceu as seguintes diretrizes:

- a) Fortalecimento e dinamização das atividades comerciais, com inclusão de novos usos, especificamente o institucional e de lazer cultural;
- b) Recuperação do espaço público e compatibilização econômica com as ações de preservação do patrimônio existente;
- c) Integração do sistema viário e intermodalidade do sistema de transporte coletivo;

d) Criação de programas de capacitação e geração de renda destinados às atividades informais, em parcerias com entidades que trabalham com a questão social.

As propostas apresentadas fizeram parte de um projeto maior que entende a requalificação do centro como um conjunto de ações, relacionando aspectos sociais e econômicos que contribuam com a melhoria da qualidade de vida população em geral. A próxima figura apresenta a área com o conjunto das intervenções a serem realizadas.

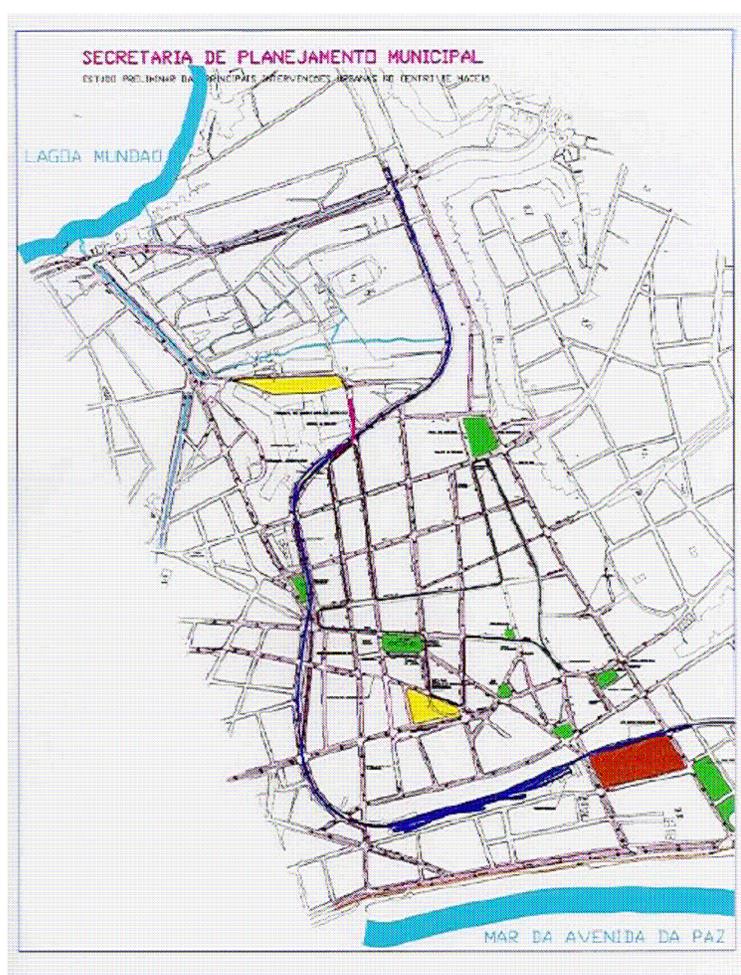


FIGURA 26 - Conjunto das intervenções propostas
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

As intervenções foram divididas em emergenciais, a curto e a médio prazo. As emergenciais referem-se à melhoria da infraestrutura urbana, a maioria

ligadas à manutenção e fruto de reivindicação da Comissão Administrativa do Centro. As de curto prazo contemplaram o sistema viário (FIGURA 27), incluindo:

- a) Ações de melhoria no espaço público de vias, calçadas e praças;
- b) Aumento de raios de curvatura nas esquinas;
- c) Alinhamento de meio-fio e calçadas;
- d) Implantação de calçadas para pedestre;
- e) Melhoria na pavimentação e adequação na infraestrutura para circulação de bondes com tecnologia atual, em determinados trechos;
- f) Implantação de vias de tráfego rápido entre a Orla Marítima e a Lagunar;
- g) Implantação de terminal de ônibus na Praça da Independência (FIGURA 28), integrante do projeto de um sistema de terminais integrados;
- h) Transferência de pontos de ônibus de áreas valorizadas sob o ponto de vista do patrimônio para outros locais;
- i) Incentivo ao uso dos transportes hidroviário e ferroviário para abastecimento de mercadorias do Mercado Público Municipal, com a implantação de um terminal hidroviário;
- j) Implantação de um sistema de bondes modernos na área central, com cinco pequenos terminais e veículos movidos a diesel ou gás que circularão em canaletas-guia;
- l) Duplicação da linha férrea, visando à ampliação do sistema de transporte de passageiros e carga.



FIGURA 27 - Foto-montagem com as propostas para o sistema viário (FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

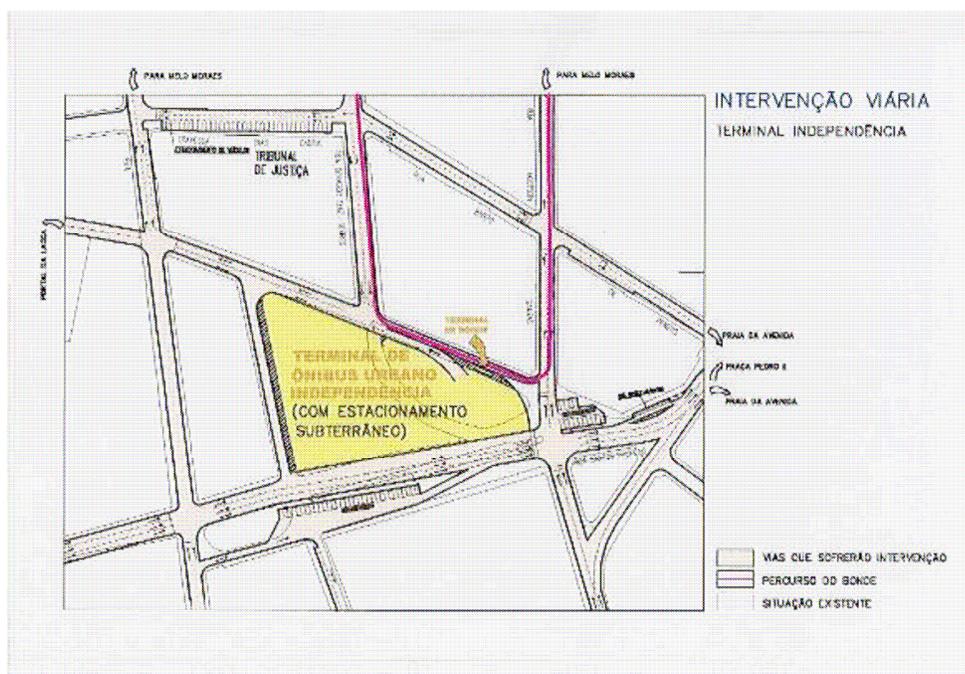


FIGURA 28 - Proposta para implantação de terminal na Praça da Independência
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

Dentro das propostas de curto prazo, encontram-se ainda aquelas relacionadas ao patrimônio:

- a) Revisão da legislação;
- b) Restauração de fachadas;
- c) Elaboração do Inventário arquitetônico, e desenvolvimento de um projeto piloto a ser, futuramente, multiplicado em outras partes do bairro;
- d) Realização de atividades artístico-culturais e de apoio aos turistas;
- e) Recuperação de mirantes e do Mercado de Artesanato;

As intervenções a médio prazo relacionam-se à reorganização do sistema de distribuição e comercialização, com:

- a) Reordenação dos usos que se realizam no espaço público;
- b) Melhoramento do mercado varejista;
- c) Criação de mercados de bairro e feiras livres;
- d) Criação de uma nova Central de Abastecimento que funcionaria como mercado para ambulantes e feirantes, e local de estocagem de alimentos;

- e) Proposta de um Centro Administrativo Municipal para a área central, com a transferência de alguns órgãos da administração pública municipal;
- f) Aterramento da fiação de energia e telefone em determinadas áreas;
- g) Projetos de arborização, visando à melhoria da paisagem da área.

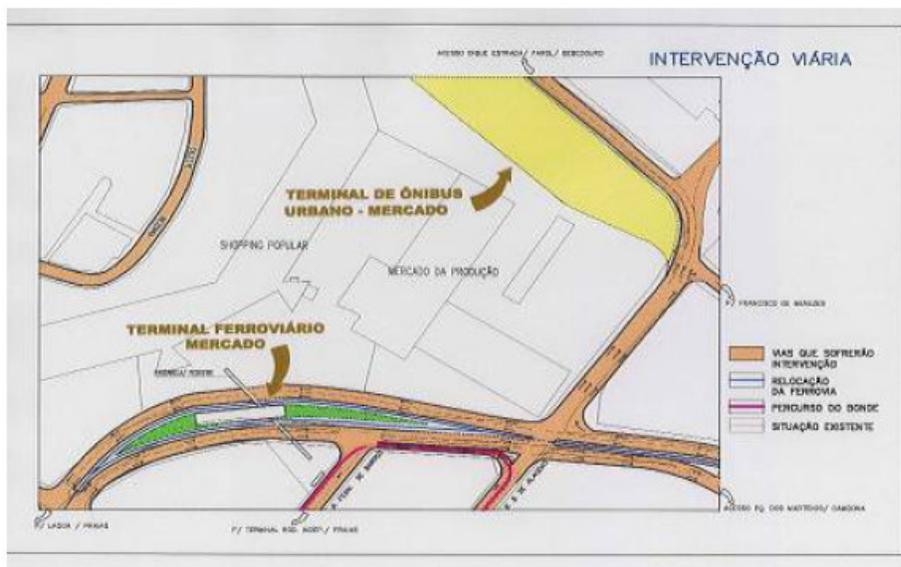


FIGURA 29 - Detalhe de proposta para a malha viária
(FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2009)

O projeto como um todo está sendo implementado ao longo dos últimos anos e foi dividido em diferentes etapas. No ano de 2009, as obras de requalificação do centro encontram-se na sua quarta etapa (FIGURA 30), que abrange a reforma da Praça Deodoro, a construção do Shopping Popular e melhoria da infraestrutura de algumas ruas, que somam um investimento da ordem de R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais), com recursos advindos do governo federal e municipal (PREFEITURA MUNICIPAL DE MACEIÓ, 2009).



FIGURA 30 – Andamento de obra sendo realizada no Centro de Maceió
(FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MACEIÓ, 2009)

4.4 Operação Estratégica Centro. Bogotá/Colômbia

A partir de meados do século XX, o Centro de Bogotá sofreu diversas transformações socioeconômicas em sua estrutura, e nos últimos anos, transformou-se de maneira significativa com a introdução de novos usos. O projeto de requalificação do Centro Antigo surgiu como resultado de políticas públicas elaboradas a partir da segunda metade da década de 1990, materializadas pelo *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*.

A área de intervenção abrangeu a localidade de *La Candelária* com seus bairros: *Centro Administrativo, La Catedral, La Concórdia, Belén, Egipto, Santa Bárbara, Las Águas e Nueva Santafé*, e outra zona de menor tamanho pertencente ao bairro de *Santa Inés*, na localidade de *Santafé*. Depois de passar por um processo de depreciação ao longo da segunda metade do século passado, de acordo com LOZANO (2008 p. 25): “o Centro Antigo volta agora a ser revalorizado e até recriado, inclusive depois de suportar sua própria destruição visando à construção e consolidação da cidade moderna”.

Diferente de muitas outras capitais latino-americanas, que desde fins do século XIX receberam grande fluxo imigratório que trouxe influência modernizadora, Bogotá continuou com padrões de escala colonial até a primeira metade do século XX. Foi somente a partir dessa época que teve início a expansão urbana além do perímetro central.

A partir da década de 1970, a atividade terciária começou a se consolidar e a se concentrar no centro urbano de Bogotá. Apesar do desenvolvimento econômico verificado nas últimas décadas, ainda persistiram condições sociais deficientes, a julgar pelas altas taxas de desemprego, uma das maiores do país e da América Latina. Apesar disso, Bogotá é a cidade que concentra a maior população da Colômbia, e tem também a maior porcentagem do PIB do país, o maior número de empresas multinacionais e transações de comércio exterior.

O processo de deterioração da área central deu-se de maneira contínua, a partir da década de 1960, e estendeu-se até o final de 1980, quando sob influências das estratégias públicas de caráter competitivo e desenvolvimentista, buscou-se implementar a renovação da área. Tal processo realizou-se por meio de

projetos pontuais e articulados, no final da década de 1980, pelo *Plan Zonal Centro*, financiado pelo governo espanhol e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que na década de 1990 foi incorporado ao *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT)*.

A área de intervenção (FIGURA 31) tem como uma das principais características o fato de possuir grande concentração das atividades governamentais e administrativas da Colômbia, explicitadas pelo fato de que o uso institucional responde por 51,2% de todas elas. Assim, em relação aos usos (FIGURA 32), possui muitos centros educativos, com uma população flutuante de estudantes que soma aproximadamente 55 mil pessoas por dia. Foram identificados ainda diversos centros culturais, Bogotá é a cidade da Colômbia com o maior número de bens culturais: 71 construções de interesse cultural do âmbito nacional e mais de mil do âmbito distrital. Outros usos relevantes identificados foram: serviços (22,6%), residenciais (20,6%) e comerciais (15,3%). De acordo com a Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005b, Tomo II, documento 5, p.7 apud LOZANO (2008), todas essas atividades respondem por uma afluência diária de mais de 500 mil pessoas. O Centro Antigo possui diferentes características em cada região: a sudeste está o setor colonial, com moradias de médio e alto padrão, usos institucionais e culturais; a porção sudoeste compreende a área administrativa estatal; o noroeste é a região em que se localiza o comércio tradicional; e no nordeste estão as universidades e as moradias de baixo e médio padrão.

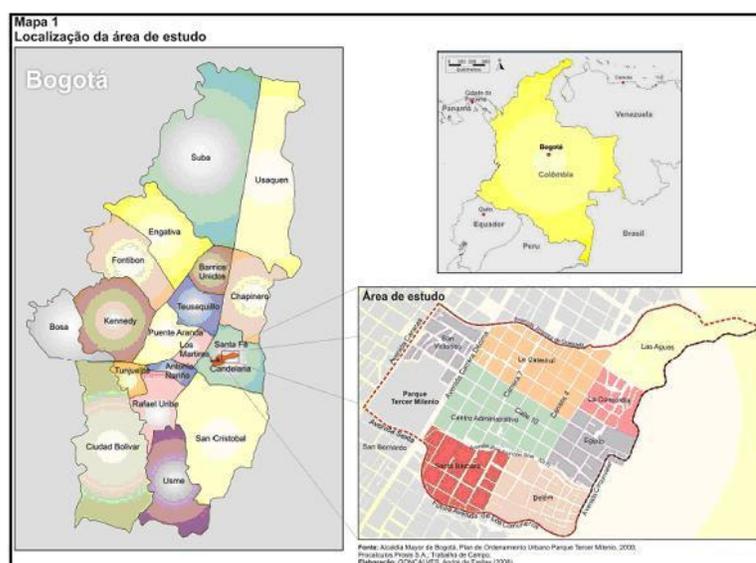


FIGURA 31 - Localização da área
(FONTE: LOZANO, 2008)

ônibus articulados (*Calle 13, Avenida Jimenez* e zonas próximas à *Avenida de Los Comuneros*); plano de regularização e manejo do Centro Hospitalar e das universidades situadas no Centro;

b) Fortalecimento da cidade como centro regional, pela recuperação da rede viária e de calçadas; adequação de parques; e criação de rotas curtas de transporte coletivo no Centro;

De acordo com LOZANO (2008), a Operação Estratégica Centro, como integrante do *Plan Zonal Centro*, possui as seguintes diretrizes principais:

a) Habitação: com reabilitação, subdivisão e reutilização de edificações;

b) Renovação urbana: políticas e incentivos para que a iniciativa privada execute projetos de renovação;

c) Patrimônio cultural: articulação e promoção de valores culturais aliados aos econômicos, administrativos e sociais;

d) Meio ambiente;

e) Desenvolvimento competitivo pela organização de atividades turísticas e comerciais;

f) Habitat digno a partir de ações para facilitar o acesso ao crédito para projetos imobiliários;

g) Mobilidade com a construção da estação central e execução da terceira fase do *Transmilenio*;

h) Promoção de serviços;

i) Redes de serviços públicos;

j) Espaços públicos: estimular os eventos culturais (patrimônio imaterial) nesses locais;

k) Atenção e comunicação a partir de ações de assistência social às comunidades afetadas pelo *Plan Zonal Centro*, bem como elaboração de um plano de comunicação para o Centro.

O *Plan Zonal Centro* determinou áreas especiais de intervenção para o Centro Antigo subdivididas em: *Áreas Vocacionales de Patrimonio*, *Áreas Vocacionales de Habitación*, *Áreas Vocacionales de Comercio* e *Áreas Vocacionales de Servicios*. A figura abaixo delimita as áreas de intervenção do *Plan Zonal Centro* de acordo com os elementos característicos de cada uma delas.

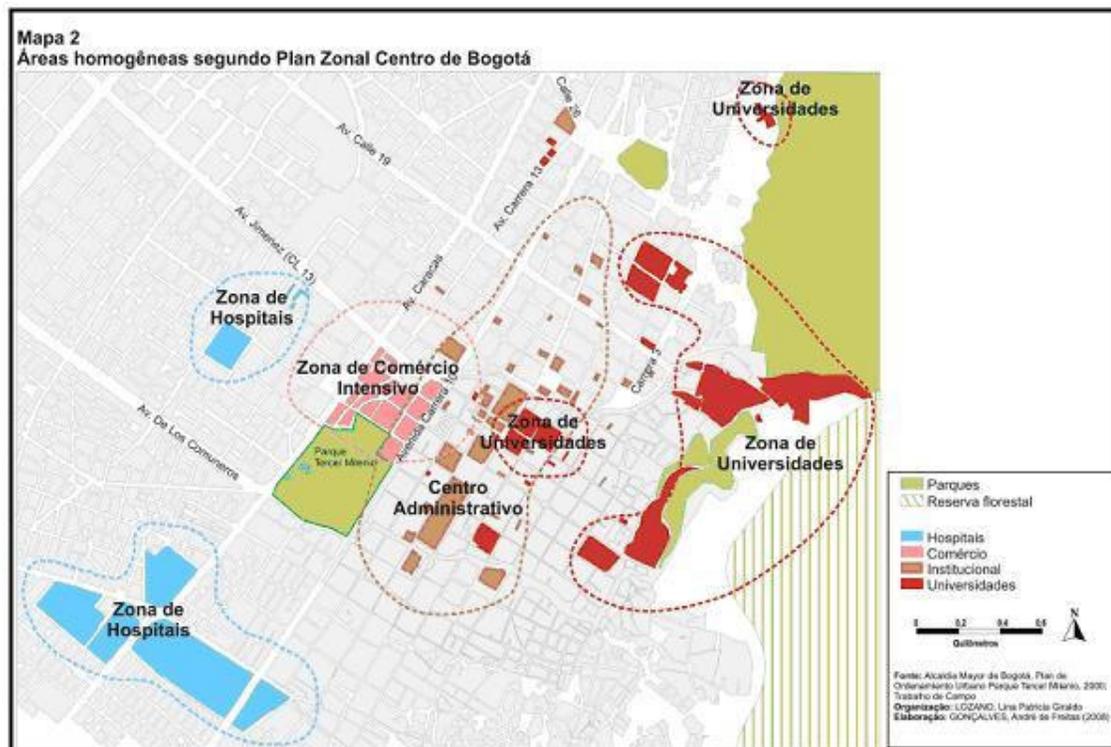


FIGURA 33 – Áreas de intervenção
(FONTE: LOZANO, 2008)

Com a execução dos planos do POT ocorreram significativas mudanças no Centro, realizadas pela estratégia de modificação do uso e ocupação do solo que, de uso industrial e residencial, passou a ter um uso integral múltiplo (atividades comerciais, residenciais, de negócios e recreativas).

O projeto mais difundido foi o do *Transmilenio*, um sistema de ônibus articulados, baseado no modelo de Curitiba e vendido para Bogotá, transformando-se no mais importante sistema de transportes urbano da cidade, desde 1998. Até então, a cidade não possuía um sistema de transporte público que atendesse de maneira satisfatória a totalidade dos habitantes que necessitavam desse tipo de locomoção. Entretanto, a separação produzida pelas pistas de circulação exclusiva e estações entre os bairros e espaços antes interligados, acabou desvalorizando certas áreas próximas às avenidas do Centro.

Em se tratando de quantidade, o sistema vem atendendo às necessidades que se mostravam essenciais. Segundo o ex-prefeito de Bogotá, Enrique Pelañosa Londoño, o sistema *Transmilenio* (FIGURA 34) transporta 45 mil passageiros por sentido/hora, número maior do que 95% dos metrô do mundo, e com um custo muito menor. Além da política de melhoramento do transporte público,

Pelañosa também concentrou esforços na questão do uso da terra e da habitação popular, na redução da poluição e na necessidade urgente de espaços públicos.



FIGURA 34 - Vista da Avenida Jimenez e o Transmilenio
(FONTE: LOZANO, 2008)

Paralelamente a isso, outros projetos foram sendo desenvolvidos pelo POT, como o parque *Tercer Milênio* (FIGURA 35), a zona comercial de *San Victorino* (FIGURA 36) e o bairro *San Bernardo*. Esses projetos foram executados nos lugares até então mais desvalorizados da área central, nos limites do Centro Histórico. Apesar da realização de belos espaços públicos de lazer, os mesmos acabaram sendo esvaziados daqueles que, supostamente, enfeiam a cidade: mendigos, vendedores ambulantes e população de baixa renda (LOZANO, 2008).



FIGURA 35 - Parque *Tercer Milenio*
(FONTE: LOZANO, 2008)



FIGURA 36 - *Plazoleta de San Victorino*
(FONTE: LOZANO, 2008)

Durante o processo de requalificação do Centro de Bogotá (FIGURA 37), significativas parcelas da população foram retiradas pelo governo de suas habitações, com demolição do bairro *El Cartucho*, por exemplo, e expulsão dos trabalhadores informais. Segundo dados de LOZANO (2008), sabe-se que aproximadamente 50% dos habitantes bogotanos trabalham no setor informal, estando esse setor diretamente relacionado com o desenvolvimento da área central e a constituição de seus espaços públicos. A expulsão desses trabalhadores reforçou o caráter de centro do poder econômico e político nacional que se queria dar à região.



FIGURA 37 - Vista panorâmica do Centro
(FONTE: LOZANO, 2008)

4.5 Síntese da análise do estudo de casos

Verificou-se que nos casos estudados de intervenção em áreas centrais, cada qual em seu contexto, apresentam similaridades, mas principalmente diferenças entre si. No projeto para o Centro de São Paulo, a prioridade foi a articulação das iniciativas e a preocupação com o desenho urbano visando à intensificação das relações dos espaços públicos. Apoiando-se em parcerias público-privadas, contou com o auxílio de organizações, como a Associação Viva o Centro. A valorização do pedestre também foi um dos principais aspectos do partido adotado, com destaque para os espaços públicos e os passeios. Estes últimos provocaram intensos debates, já que consideráveis parcelas de algumas vias foram destinadas exclusivamente à circulação de pedestres.

No Rio de Janeiro priorizou-se a utilização de edificações subutilizadas para usos principalmente culturais, alternando-as com espaços livres de convívio. A defasagem do porto e a necessidade de projetos específicos para aumentar a sua produção estão relacionadas à acessibilidade deste ponto pelos diferentes modais. Grande parte das propostas somente se realizará a partir da revisão da legislação, adequando a área a essas novas necessidades.

Em Maceió foi também igualmente proposta a alteração do uso do solo. Às questões espaciais e de infraestrutura urbana, foram elaborados projetos de abrangência das deficiências existentes. Um dos principais temas enfrentados foi a questão social e, para resolver os problemas a ela relacionados, foram propostos programas de capacitação e renda, bem como auxílio e recuperação de pessoas marginalizadas.

O caso de Bogotá insere-se em planos e programas maiores de desenvolvimento para a área de seu Centro Histórico. Possui como um dos elementos mais importantes a intervenção na estrutura viária e no sistema de transporte. Preocupou-se em integrar os usos culturais com os educacionais, aproveitando a significativa quantidade desses equipamentos na área de intervenção. Contudo, o projeto pode ser considerado negativo em relação aos habitantes locais, observando-se a expulsão dessa população para outras áreas.

É importante acrescentar que todos os projetos e planos analisados não são os pioneiros em suas áreas de intervenção. Vieram de anos de anseios por melhorias e renovações de áreas fragilizadas e degradadas.

A partir da análise dos casos constatou-se a necessidade de planos mais abrangentes para requalificação dos centros urbanos, que contemplem projetos integrados entre si e com o entorno próximo, mas, ainda, com o município e região metropolitana. Esta constatação parte da visão de que um espaço não é somente as relações e elementos que contém, mas faz parte de um todo maior com o qual possui ligações que interferem diretamente nesses mesmos elementos e relações.

Para Curitiba, o que se pretende é resgatar a dinamização de seu Centro, que foi perdida ao longo do tempo devido a diferentes fatores, resultando na degradação de muitas de suas áreas. Para isso, serão utilizados aspectos presentes nos projetos analisados, como no de São Paulo, com a valorização do pedestre e de articulação entre equipamentos urbanos, como também verificado em Bogotá; assim como inserção de ações e programas voltados aos próprios moradores e usuários do bairro, como as realizadas em Maceió; ou vinculando projetos direcionados à readequação do sistema viário, presentes na intervenção do Rio.

Tabela síntese do estudo de casos

DADOS GERAIS				
Nome do projeto	Corredor Cultural	Porto do Rio – Século XXI, Desenvolvimento e Integração Porto / Cidade	Projeto de Requalificação do Centro de Maceió	Operação estratégica centro (desenvolvida através do Plan Zonal del Centro e inserida no Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - POT)
Localização	São Paulo - SP	Rio de Janeiro - RJ	Maceió - AL	Bogotá / Colômbia
Ano	[200-]	[200-]	2001	2001
Área	Sem informação	317,7 hectares	Sem informação	Sem informação
Número de habitantes atingidos	Sem informação	22.879	3.710 (bairro Centro)	24.901
Recorte espacial	Parte do Centro de São Paulo (interior dos distritos República e Sé)	Área do porto do Rio de Janeiro	Centro de Maceió e adjacências de outros bairros limítrofes	Centro histórico de Bogotá
Características relevantes	<ul style="list-style-type: none"> - Intenso fluxo de pedestres, automóveis e ônibus; - Acessibilidade diversificada; - Importante referência histórica para os paulistanos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Área degradada devido à obsolescência das atividades portuárias existentes; - Metro quadrado que mais gera receitas em impostos em todo o estado do RJ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Quantidade significativa de comércio ambulante e outras atividades informais nos espaços públicos; - Vegetação escassa; - Sistema viário deficiente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Local de concentração das atividades governamentais e administrativas da Colômbia e de bens de interesse cultural;
Principais deficiências	<ul style="list-style-type: none"> - Esvaziamento de seu papel de centralidade metropolitana; - Edifícios desocupados; - Caótico comércio informal ambulante; - Dinâmica intensa somente durante o horário comercial. 	<ul style="list-style-type: none"> - Obsolescência e decadência das atividades portuárias; - Espaços que carecem de segurança e dinâmica urbana; - Área adjacente ao porto transformou-se em um local apenas de passagem. 	<ul style="list-style-type: none"> - Carência de vegetação; - Problemas com relação a drogas, prostituição e violência urbana; - Necessidade de recuperação do patrimônio edificado; - Deficiências na infraestrutura sanitária. 	<ul style="list-style-type: none"> - Baixa densidade populacional, com tendência ao decréscimo da população; - Falta de empregos para a população economicamente ativa que mora na região;
Sistema viário	Área servida por ampla rede de transportes públicos, mas com grande carência de estacionamentos.	Acesso ao porto por diferentes modais, problemas especialmente com os acessos ferroviário e rodoviário.	Interliga importantes eixos viários da cidade, a oferta de estacionamentos não é suficiente.	Acessibilidade ao Centro por quatro avenidas principais relacionadas ao processo de reestruturação do transporte público.
Legislação urbana	Destacam-se os edifícios considerados patrimônio e de uso institucional.	São permitidos os usos industriais, de comércio e serviços, proposta de alteração de tais condições para atender às inserções de usos residenciais e culturais.	Predominam comércio (56%), serviços, seguidos por uso residencial. Estabelecimento de novas normas de uso e ocupação do solo.	Uso institucional (51,2%), serviços (22,6%), residencial (20,6%), comércio (15,3%).
PROJETO				
Principais objetivos	<ul style="list-style-type: none"> - Requalificar os espaços públicos, valorizando os espaços para o pedestre, - Incorporar e articular iniciativas pontuais já em desenvolvimento; 	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizar do patrimônio cultural, pluralidade de usos, melhoria da acessibilidade e integração Porto-Cidade; - Tornar a área pólo atrativo para 	<ul style="list-style-type: none"> - Incentivar outros usos (institucional e de lazer, principalmente). 	<ul style="list-style-type: none"> - Promover políticas de habitação; - Tratar a questão da mobilidade e espaços públicos; - Constituir um centro

	- Articular usos isolados, mas com atividades relevantes.	empreendimentos privados, com apoio às atividades econômicas menores; - Reformar os armazéns para fins residenciais, comerciais e culturais; - Implementar programas de emprego e renda para empresários e moradores locais;	- Preservar o patrimônio arquitetônico, histórico e cultural. - Integrar o sistema viário e promover a intermodalidade dos transportes urbanos. - Implementar programas de capacitação e geração de renda. - Realizar parcerias com entidades para enfrentamento das questões sociais (prostituição, drogas, meninos de rua).	especializado, com funções voltadas principalmente à cultura, lazer e educação.
Partido urbanístico	Desenho do espaço público aberto como articulador de atividades.	Reciclagem de antigos edifícios (galpões) para atividades destinadas a usos como os relacionados à cultura e ao lazer.	Promoção de campanhas de reabilitação da imagem do centro, com participação da população.	Investimentos em transporte coletivo e priorização de atividades culturais.
Elementos naturais	Principalmente em relação às praças, utilizando-se conceitos de qualidade ambiental urbana e conforto ambiental.	Valorização da paisagem e da presença da Baía de Guanabara, com criação de praças e espaços de convívio público.	Proposta de plantio de vegetação adequada ao clima e à região. Recuperação de espaços públicos, compatibilizando com sua memória histórico-cultural.	Criação de parque urbano e espaços livres públicos.
Tratamento do patrimônio existente	Revitalização e reciclagem de edifícios por parte da iniciativa pública e privada, com transferência de órgãos e empresas públicas para edifícios da área como estratégia para o projeto.	Conservação de áreas de preservação histórica, e cultural. Reaproveitamento de edificações de valor histórico para habitação. Utilização de armazéns para terminal de passageiros, realização de feiras e eventos, com restauração de fachadas e demolição de anexos.	Preservação do acervo arquitetônico como um todo, reforçando sua identidade, através de usos adequados e adaptações a novas funções.	Implementação de políticas de proteção ao patrimônio cultural.
Instrumento urbanístico utilizado	Operação Urbana Consorciada	Revisão e alteração do zoneamento, possibilitando múltiplos usos no local.	Revisão da legislação em relação ao perímetro de tombamento.	Zoneamento que favorece as atividades culturais, que serão geradoras de direitos adicionais de edificação em outras áreas da cidade. Isenção de imposto para imóveis considerados patrimônio.
Participação popular	Sem informação	Sem informação	Considerada prioritária para o processo de elaboração do projeto.	As pessoas diretamente afetadas pela renovação foram excluídas do planejamento, apenas informadas a respeito da programação das etapas do plano; Houve a expulsão de habitantes locais.
Organizações sociais e órgãos públicos envolvidos	Associação Viva o Centro. Órgãos da Prefeitura, com a coordenação da Subprefeitura da Sé.	Compostos pelas três esferas do governo juntamente com iniciativas privadas, e a	Órgãos: Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento	Financiamentos pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

	Investimentos municipais, e oriundos de contratos entre a Emurb e empresas exploradoras de publicidade, contrapartidas financeiras (Operação Urbana Centro).	Companhia Docas do Rio de Janeiro. Associação Comercial do Rio de Janeiro. Significativa parte dos recursos proveniente do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Parcerias com a Caixa Econômica Federal e o BNDES.	(SMPD), Unidade Executora Municipal de Maceió (UEM), Secretaria Municipal da Construção da Infra-estrutura (SEINFRA), Secretaria Municipal de Coordenação das Regiões Administrativas (SMCRA), Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), Secretaria Municipal de Controle do Convívio Urbano (SMCCU), Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Governo federal.	
Valor do projeto	Sem informação	R\$ 286.000.000 (incluídos projetos para as próprias atividades do porto)	1ª etapa: R\$ 40.000.000 Etapa atual: R\$ 12.000.000	Sem informação

FONTE: A autora, 2009.

5 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

5.1 A constituição da metrópole de Curitiba e o novo papel desempenhado pelo Centro da cidade

A Região Metropolitana de Curitiba¹² é composta por 26 municípios, que em 2000 somavam 2.768.394 habitantes. Desse total de municípios, os que mantêm relações socioespaciais mais intensas com a metrópole são: Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais (PEREIRA; SILVA, 2009).

A partir da década de 1990 ocorreram significativas transformações socioespaciais e econômicas na estrutura da RMC, com a manifestação da globalização econômica em sua dinâmica. Essa internacionalização, decorrente de fatores como a instalação das grandes indústrias automobilísticas, desencadearam também transformações no âmbito dos setores de serviços especializados e do comércio, influenciando de maneira importante a dinâmica urbana metropolitana.

Segundo FIRKOWSKI (2002), aliado ao fator econômico soma-se o processo de produção de uma imagem externa positiva da cidade de Curitiba, através das obras de intervenção urbana ocorridas, sobretudo após a década de 1960, que a projetaram no cenário urbano nacional e internacional. A autora explicita que, mesmo Curitiba sendo resultado de um planejamento urbano com uma bem definida seletividade espacial das diferentes classes, valeu-se, ainda, da intensa divulgação de sua qualidade de vida pela mídia. De acordo com diversas publicações nacionais, já foi considerada a capital com a melhor qualidade de vida no país, resultado positivo de seu *marketing* urbano. Esse *marketing* justifica-se no objetivo de transformar a cidade em um produto do mercado a ser vendido, transformando-a atrativa aos diversos interesses empresariais internacionais.

Foi dessa maneira que, nas palavras de FIRKOWSKI (2002), Curitiba deixou de ser uma cidade economicamente passiva-contemplativa para tornar-se uma metrópole ativa-competitiva, passando a direcionar seus serviços não

¹² De acordo com FIRKOWSKI (2007), na época da institucionalização das regiões metropolitanas, em 1973, Curitiba e seus treze municípios vizinhos possuíam, aproximadamente, apenas 800 mil habitantes. De qualquer maneira, deu-se a instituição de sua região metropolitana.

somente à população em geral, mas também às grandes empresas e aos novos habitantes advindos com elas. Também se constata o incremento das relações da cidade com outras cidades brasileiras e do exterior, como pode ser notado pelo considerável crescimento do movimento aeroportuário desde então.

Ainda conforme a autora, Curitiba hoje se encaixa nos mandamentos definidores de uma metrópole, devido à sua capacidade de criação de uma nova imagem urbana; à possibilidade de oferecer uma boa acessibilidade (integração dos modais de transporte); por poder abarcar uma estrutura espacial de escala metropolitana; ser considerada como uma exceção sob algum aspecto e inserir-se na rede das metrópoles internacionais; assim como estar apta a gerir importantes acontecimentos e eventos.

Em se tratando da hierarquia de cidades globais, Curitiba está no nível inferior, já que, apesar de possuir algumas características semelhantes a elas, não se mostram com a mesma intensidade e abrangência. De acordo com SASSEN (1998) apud FIRKOWSKI (2002), as cidades globais que podem ser consideradas no topo dessa classificação são Nova York, Tóquio e Londres.

Conforme afirma Luciano Salamacha, professor da Fundação Getúlio Vargas, em entrevista ao caderno Retrato da Grande Curitiba (GAZETA DO POVO, 2009), a atratividade de Curitiba e de sua região metropolitana tem passado por diversas transformações ao longo do tempo: em determinada época, foi sinônimo de educação e saúde; depois, com a implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), significou facilidade de acesso a empregos; nas décadas de 1980 e 1990, a cidade era apresentada através de conceitos urbanos inovadores; e, no final da década de 1990, sua imagem decorreu da inovação no setor industrial, com a entrada das indústrias automobilísticas.

Apesar da condição de descentralização dessas indústrias, ocorre, em Curitiba, uma centralização de atividades relacionadas a novas necessidades geradas. Incluem-se nesse novo paradigma a busca por centros de compras 24 horas e a demanda por novos serviços, em que se destacam não apenas o consumo individual ou familiar, mas também o empresarial. FIRKOWSKI (2002) relaciona a demanda pela especialização de serviços às atividades dos bancos, da publicidade e propaganda, da moda, à realização de eventos e feiras, e à busca por *flats* e hotéis (esses últimos devido, principalmente, ao turismo de negócios).

Essas mudanças também tiveram conseqüências significativas no espaço urbano, através não somente da atração da população das camadas de mais alta renda, como das classes mais baixas, atraídas pela dinamização econômica. Às camadas de classes mais altas realizaram-se empreendimentos como o Alphaville e o Ecoville, mas, à população de baixa renda, confrontadas com maiores dificuldades para sua inserção nessa dinamização, restou em muitos casos a opção das ocupações irregulares. Analisando isso, conclui-se que o processo de metropolização de Curitiba não se preparou o suficiente para essas novas transformações na produção do espaço urbano.

Conforme PEREIRA & SILVA (2009), a partir da década de 1990, há uma redução significativa na produção de lotes do mercado formal de um lado, e de outro, um crescimento das ocupações irregulares no aglomerado metropolitano. A maior concentração dessas ocupações ocorre principalmente na porção norte e leste do aglomerado, exatamente onde estão localizados os principais mananciais de abastecimento de água. A próxima figura apresenta um esquema dos fluxos de ocupação verificados, ao longo do tempo, na RMC.

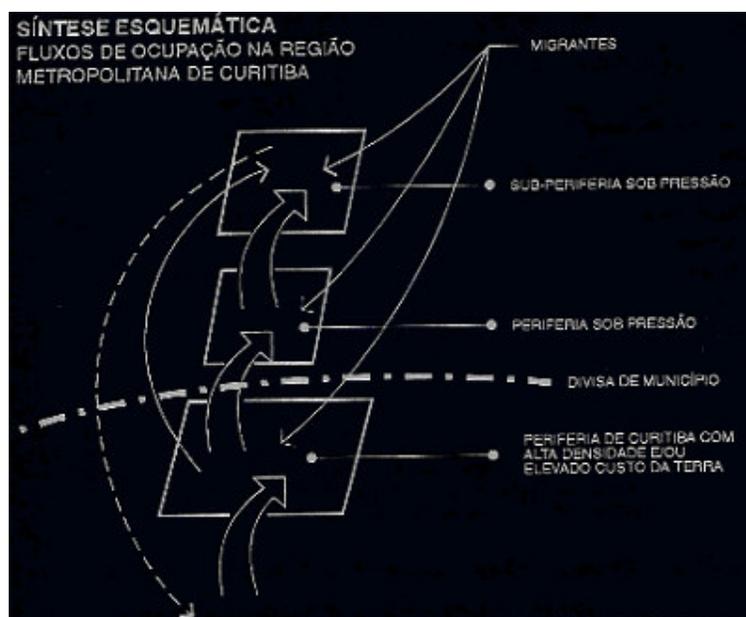


FIGURA 38 – Fluxos de ocupação na RMC
(FONTE: ULTRAMARI & MOURA, 1994)

Na Curitiba metropolitana, é possível encontrar uma mescla de diferentes moradores das áreas periféricas. Hoje, coexistem lado a lado, ocupações irregulares e condomínios de luxo (como o exemplo da Vila Zumbi dos Palmares e do condomínio Alphaville Graciosa), indústrias modernas e tradicionais, assim como subempregos e serviços especializados.

5.2 Um estudo do bairro Centro de Curitiba

5.2.1 A evolução da ocupação urbana do bairro Centro e sua relação com a ocupação urbana de Curitiba

A paisagem arquitetônica que se desmancha no ar dá lugar a paredes espelhadas, a aglomerados residenciais, numa mistura tipicamente pós-moderna, em que passado e futuro se imbricam neste sempre provisório presente. [...] Em Curitiba, o passado agrário e o apelo internacional se interpenetram neste processo próprio de uma era de contaminações, em que o local tem que conviver com o que vem de fora, em que nossas casas de madeira dividem a paisagem com construções em aço (SANCHES NETO, 2002).

Entre as várias versões para a origem de Curitiba, está a que remonta ao ano de 1649, quando da chegada a seus campos de uma expedição, comandada por Eleodoro Ébano Pereira. Tal grupo de povoadores portugueses estabeleceu-se às margens do Rio Atuba. A criação do Distrito de Curitiba ocorreu no ano de 1654, e, em 29 de março de 1693, na região da Praça Tiradentes, foi fundada a Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba, com uma população de pouco mais de noventa pessoas.

Ainda sem um ordenamento do solo específico, foi em 1721, com a chegada do ouvidor Rafael Pires Pardiniho que se buscou um planejamento que ordenasse a ocupação do solo urbano e o crescimento da Vila. Cabia ao ouvidor a missão de adequar a vida local às leis do Reino. A preocupação era de que não fossem construídas casas isoladas, o que tornaria a cidade dispersa e de crescimento disforme.

Durante o século XVIII, os habitantes de Curitiba viviam basicamente da lavoura de subsistência e do escasso ouro encontrado. A partir do início do

século XIX, a cidade foi alçada à sede da recém-criada comarca de Paranaguá e Curitiba, graças ao desenvolvimento advindo com a passagem pela região de tropeiros e donos de terra. Nessa época, as casas estavam distribuídas, principalmente, pela rua de São Francisco, ruas do Louro (R. Barão do Serro Azul), do Chafariz (R. José Bonifácio), Direita (R. Treze de Maio), da Entrada (R. Emiliano Pernetá), das flores, e do Commercio (R. Marechal Deodoro). Existiam por volta de trezentas casas, sendo setenta, aproximadamente, destinadas ao comércio.

Na metade do século XIX, com o comércio de gado e a exportação de erva-mate, deu-se um novo e importante ciclo de desenvolvimento econômico e urbano em Curitiba. Em 1853, o Paraná tornou-se independente de São Paulo e Curitiba transformou-se na capital da província. A população era de 5.818 habitantes, a cidade possuía 308 casas, duas escolas e quatro igrejas. Foi nessa época que surgiram os primeiros sinais de readequação da malha urbana, através de um traçado viário mais regular, empreendido pelo engenheiro francês Pierre Taulois.

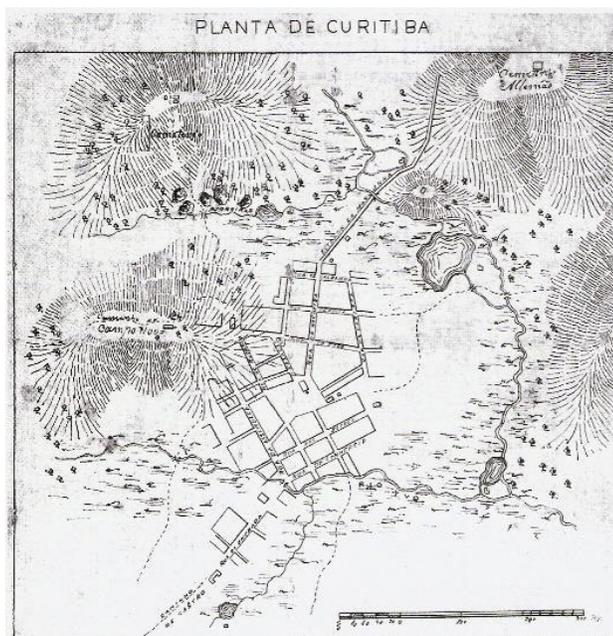


FIGURA 39 – Ocupação urbana de Curitiba, década de 1860
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)



FIGURA 40 - Curitiba na década de 1870, vista a partir da região da Praça Carlos Gomes
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)

Apesar das ações por parte do poder público de ordenar o crescimento da cidade até o final do século XIX, sua ocupação deu-se de maneira lenta e desordenada. Foi nos primeiros anos do século XX, que o então prefeito, o engenheiro Cândido de Abreu, deu início a uma série de grandes obras, como o Paço Municipal, o calçamento e alinhamento de diversas ruas, canalização do Rio Ivo, retificação do Rio Belém, reforma do Passeio Público, e inauguração do bonde elétrico.



FIGURA 41 - Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco), quase esquina com a Rua Marechal Deodoro. Ao fundo, edifício da estação, 1905
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)



FIGURA 42 - Rua Emiliano Pernetta, 1935. À direita, Praça Zacarias
(FONTE: BAHLS, 2006)

Foi na década de 1940 que começaram a surgir os primeiros sinais de favelamento da população. Também nessa época, o urbanista francês Alfred Agache elaborou o plano urbanístico em que propunha um sistema de vias radiais ao redor do Centro (FIGURA 43). Desse plano, hoje se constata as grandes avenidas (Plano de Avenidas), o Mercado Municipal, o alargamento da Rua XV de novembro, a previsão de áreas para o Centro Cívico (para onde foram transferidos os órgãos do Governo, que estavam no Centro) e o Centro Politécnico.

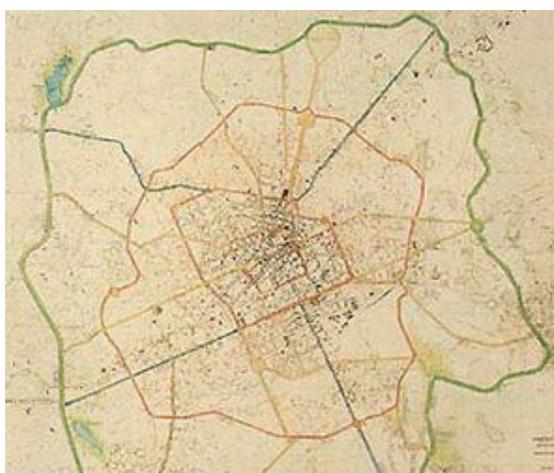


FIGURA 43 – Plano Agache, 1943
(FONTE: VITRUVIUS, 2009)

Na década de 1960, foi aprovado, pela Câmara Municipal, o Plano Diretor de Curitiba, o qual regulou as grandes transformações urbanas, prevendo o

seu crescimento linear ao longo de eixos que procuravam redirecionar sua expansão; delimitando zonas residenciais, comerciais e industriais; propondo a preservação de áreas históricas; e privilegiando o sistema de transporte coletivo (GAZETA DO POVO, 2002).

Na década de 1970, o Plano de Agache foi resgatado, sendo colocado em prática. Curitiba viu-se palco de intensas transformações urbanas: foram criados os parques Barigüi e São Lourenço; e, em 1974, começou a funcionar o sistema de ônibus expresso. Partiu-se, ainda, da planificação da área central de maneira a direcionar o crescimento linear, concedendo uma certa autonomia aos bairros, assim como foi definida a hierarquia das ruas e avenidas. É do final dessa década a criação do Setor das Unidades de Preservação, garantindo incentivos fiscais aos proprietários, em troca da revitalização desses imóveis, dos quais grande parcela encontra-se no Centro.

Nas décadas de 1980 e 1990 a capital superou a marca de um milhão de habitantes, surgindo os principais desafios de sua condição de metrópole. É nessas décadas que sua legibilidade apoiou-se nos elementos de grande impacto visual, colaborando para a estratégia de *marketing* da cidade (FERRARA, 2007). Resultado disso é o amplo conhecimento acerca das ações relacionadas ao urbano em Curitiba.

[...] a grande tarefa é modelar a cidade entre potenciais orgânicos e necessidades básicas da vida diária, entre soluções técnicas e persuasão publicitária, entre desejos difusos e induções planejadas, entre arquitetura e urbanismo, entre forma e imagem, entre comunicação e persuasão. (FERRARA, 2007, p. 161).

No último censo demográfico do IBGE, do ano de 2000, Curitiba possuía uma população total em torno de 1.587.315 habitantes, distribuídos na área de 435 km² do município. O Centro, segundo estatísticas do mesmo ano, aponta uma população de 32.623 habitantes. Apesar de representar apenas 2,06% da população total do município, possui papel estratégico em relação a ele e aos municípios de sua região metropolitana.

Pode-se dizer que a história do Centro de Curitiba é concomitante à história do próprio município. O nome do bairro deve-se à referência ao núcleo ao redor do qual cresceu a cidade, a partir do século XVII. É nessa região, portanto, que se encontra o marco zero, a partir do qual se tomavam as distâncias para a

demarcação das vilas. Conforme o Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) (2009), o bairro já possuiu outros nomes, em diversos mapas antigos seu nome aparece simplesmente como Curitiba, como se somente a sua área contivesse toda a cidade, existindo ao seu redor apenas fazendas ou campos inabitados.

O desenvolvimento da malha viária da região ocorreu a partir de dois momentos: o dos antigos caminhos que ligavam as vilas e outros núcleos urbanos ao Centro de Curitiba, e dos eixos de expansão urbana. Desde o início da colonização do território brasileiro, os caminhos foram surgindo em locais onde as características topográficas ofereciam melhores condições para os deslocamentos; sendo delineados, geralmente, ao longo de divisores de água e fundos de vale. Em Curitiba, os primeiros caminhos ligavam as vilas ao Largo da Matriz, incorporando-se, com o passar dos anos, à malha urbana.



FIGURA 44 – Colonas que se deslocavam até o Centro para comercializar produtos da lavoura, que traziam em carroções, década de 1930
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)



FIGURA 45 – Vista da Praça Tiradentes, 1934
(FONTE: COLEÇÃO ALLEN MORRISON)

Na década de 1940, com o Plano Agache e o sistema de vias radiais, seguiu-se uma configuração que permitia a irradiação das vias a partir do Centro. Esse plano, influenciado pela divisão de funções presente na ideologia modernista, previu a criação de novas centralidades na cidade, contribuindo para o posterior processo de transformação das funções do seu centro principal. Cada um desses novos centros caracterizou-se por uma função principal: militar, no Bacacheri; esportiva, no Tarumã; de abastecimento, no Mercado Municipal; de educação, no Centro Politécnico; industrial, no Rebouças; administrativa, no Centro Cívico; e de lazer, em alguns parques da cidade.

Conforme BLASCOVI (2006), após os anos de 1950, o Centro da cidade tornou-se facilmente identificável como tal, a partir de características como um intensivo uso do solo urbano; verticalidade das construções; por ser um ponto de conexão entre os bairros e de convergência do sistema de transporte coletivo; assim como por concentrar as sedes de grandes empresas e instituições. A partir de então, e pelas complexidades que passaram a existir no bairro, as intervenções de caráter pontual foram dando lugar a ações de planejamento mais abrangentes.



FIGURA 46 - Região da Praça Tiradentes no final da década de 1950
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)

Na década de 1970, através do modelo de expansão urbana, integração do uso do solo e sistema viário, obras significativas foram implementadas no bairro: ocorreu o fechamento para automóveis da Rua XV de Novembro, transformada num calçadão (FIGURA 47), tal como é hoje; assim como as ações relacionadas ao sistema de transporte coletivo. Com esse novo sistema de

transporte, foram criadas avenidas estruturais, com canaletas exclusivas para os ônibus expresso.



FIGURA 47 – Obras do calçamento da Rua 15 de Novembro, 1972
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)

Foi também a partir dessa década que o Centro de Curitiba, a exemplo dos centros de outras metrópoles brasileiras, começou a sentir a intensificação do processo de seu esvaziamento. Este processo, entre outros fatores, foi decorrente do direcionamento dos recursos para outras áreas da cidade e do deslocamento de atividades até então ali localizadas. Além disso, mudanças como a maior facilidade na obtenção do automóvel particular, transformou em obsoleta a antiga tipologia de muitos de seus edifícios, contribuindo para o adensamento dos terrenos localizados ao longo das avenidas estruturais.

Na década posterior, de 1980, com o surgimento dos *shopping centers*, e a comodidade trazida com eles, o comércio de rua do bairro também passou a ser prejudicado. Optou-se pela instalação desses *shoppings* em áreas bastante próximas ao Centro, ou então dentro do próprio bairro.

5.2.2 Caracterização do Bairro Centro

Na estrutura político-administrativa, o Centro hoje faz parte da Regional Matriz, a qual é composta por outros 17 bairros. Seu limite é com os bairros do Alto da XV, Alto da Glória, Centro Cívico, Batel, Rebouças, São Francisco, Mercês, Cristo Rei, Jardim Botânico, Bigorrião e Água Verde. Possui uma área de 330 hectares, ou 3,3 Km², correspondendo a menos de 1% da área total do município.

Conforme os últimos dados, sua densidade demográfica é de 98,95 hab/ha, expressivamente maior que a de Curitiba, de 36,73 hab/ha. Através da análise dos censos demográficos dos anos de 1970 a 2000, nota-se que o Centro foi o bairro mais denso até a década de 1990, sempre apresentando taxas acima de 100 hab/ha. É no censo de 2000 que o bairro passa para o segundo nesse *ranking*, perdendo sua posição para o Água Verde, que apresenta uma densidade de 104,67 hab/ha, advindo de um considerável crescimento nos anos anteriores.

A primeira lei de zoneamento para a cidade de Curitiba, de 1953, instituiu para o Centro parâmetros que visavam a adensá-lo, mas não pelo viés da função residencial, priorizando outros usos, como o comercial. Na Lei de Zoneamento do Plano Diretor de Curitiba, na década de 1960, também foram concedidos incentivos ao seu adensamento, mas dessa vez também com um incentivo do uso residencial em especial nas áreas do bairro compreendidas pela chamada Zona Residencial III (BLASCOVI, 2006).

Na década de 1970, com um novo zoneamento, buscou-se coibir o crescimento desenfreado das áreas residenciais periféricas da cidade. Isso, através de medidas para limitar seu adensamento e ocupação, mas incentivando o adensamento das áreas ao longo dos eixos estruturais. O zoneamento para o Centro nesta lei contemplava uma única zona, a Zona Central, ainda com altos coeficientes de aproveitamento, mas reduzidos à metade em comparação com os parâmetros de ocupação anteriores.

O zoneamento atual do bairro (FIGURA 48) é determinado pela Lei Municipal Nº 9800/2000, que propõe a criação de novos eixos de adensamento e de áreas de preservação, consolidação das diretrizes de gestão metropolitana, incentivo a atividades de geração de emprego e renda e participação da comunidade nos processos de gestão. Por essa legislação, o Centro de Curitiba está dividido em:

Zona Central (ZC), Zona Residencial 4 (ZR4), Setor Estrutural (SE), Setor Histórico (SH), e dois Setores Especiais (IPPUC, 2009).

Em comparação às leis anteriores, para esse novo zoneamento do bairro, criaram-se algumas restrições em relação à taxa de permeabilidade do solo, afastamentos de divisas e especificações de lote mínimo.

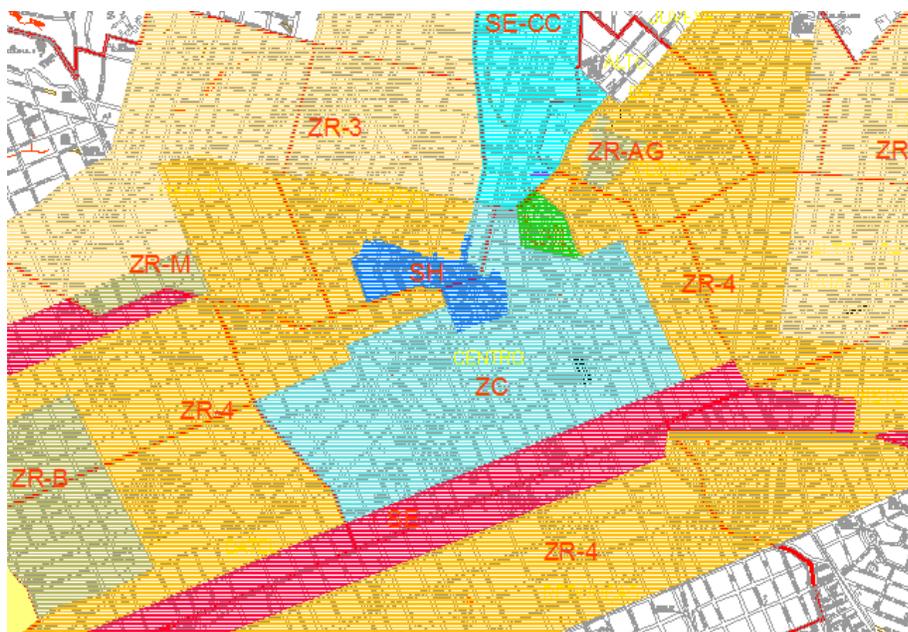


FIGURA 48 – Zoneamento atual do bairro
(FONTE: IPPUC, 2000)

Entre a população residente no Centro, nos últimos anos, percebe-se uma redução do caráter de família tradicional, com pais e filhos. Há um crescente número de pessoas na faixa etária dos 20 aos 29 anos, denotando a demanda de moradias para estudantes, principalmente, que escolhem o bairro devido à facilidade de acesso a instituições de ensino, a linhas do transporte coletivo, e aos aluguéis mais acessíveis. No entanto, a média de idade dos moradores do bairro é de 35 anos, maior do que a média de Curitiba.

O número de domicílios no bairro no ano de 2000 correspondia a 15.205, com a média de 2,15 habitantes por domicílio. Curitiba possuía 479.341 domicílios, com média de 3,31 habitantes. No Centro não há implantação de projetos relacionados à habitação de interesse social: no bairro não há nenhum conjunto habitacional, como os da Companhia de Habitação Popular de Curitiba (COHAB-CT) que, no restante do município, perfazem um total de 445 unidades.

O Centro pode ser subdividido em vários setores de acordo com as diferentes características de cada um. De acordo com BLASCOVI (2006), os espaços localizados principalmente no centro do bairro são caracterizados por um perfil socioeconômico mais baixo da população residente, e um nítido esvaziamento da função residencial. É nessa área que se encontra a maior variedade do setor varejista do comércio, com lojas de pequeno porte que dividem os consumidores com as grandes redes. O setor mais a oeste do bairro, limítrofe ao Batel, Água Verde e Bigorriho, concentra áreas de padrão mais elevado em comparação ao restante, mesmo com algumas edificações de aspecto mais deteriorado.

Na figura de análise das áreas mais degradadas do bairro, elaborada a partir de levantamento de campo, as manchas delimitadas correspondem a áreas caracterizadas principalmente por edificações e vias deterioradas, assim como pela insegurança presente em seus espaços de uso público.

FIGURA 49 – Áreas degradadas



FIGURA 50 – Rua de comércio popular no entorno da Travessa da Lapa
(FONTE: A autora, 2009)



FIGURA 51 – Exemplar de edificação deteriorada. Avenida Mariano Torres
(FONTE: A autora, 2009)



FIGURA 52 – Edificações deterioradas
(FONTE: A autora, 2009)

Em se tratando da malha viária do Centro, a mesma é resultado dos eixos de expansão e do desenvolvimento e ordenação urbana. Esses eixos hoje se configuram vias importantes para a região: na direção oeste, a Rua Comendador Araújo e Av. Sete de Setembro; ao sul, a Rua Barão do Rio Branco e a Av. Marechal Floriano; ao norte, a Av. Cândido de Abreu; e, a leste, a Av. Victor Ferreira do Amaral.

Conforme análise feita em mapa fornecido pelo IPPUC, editado na FIGURA 53, o sistema viário do Centro caracteriza-se, principalmente, por possuir as seguintes tipologias de vias: uma via externa do Setor Estrutural (Av. Visconde de Guarapuava), vias coletoras 1 (Al. Dr. Carlos de Carvalho, Rua Conselheiro Araújo, Rua Amintas de Barros, Rua Marechal Deodoro, Rua Comendador Macedo e Rua Nilo Cairo), vias prioritárias 1 e 2 (Rua Presidente Carlos Cavalcanti, Rua Luiz Leão, Rua Brigadeiro Franco, Rua Desembargador Motta, Rua Augusto Stellfeld, e Rua 13 de Maio), e uma via setorial (Rua XV de Novembro). Conforme a definição de vias de circulação do Sistema Viário do IPPUC, de 2000, tem-se que: as vias coletoras 1 são consideradas de média extensão que se conectam ao sistema viário principal, concentrando o tráfego local, o comércio e serviço de médio porte. As vias prioritárias 1 e 2 possuem volume maior de tráfego, realizando ligações entre os Setores Especiais Estruturais e vias importantes do sistema viário principal, seus parâmetros de uso e ocupação do solo visam principalmente à fluidez do tráfego. Já uma via setorial é considerada eixo de ligação entre diferentes regiões, municípios vizinhos, área central e periféricas, articulando-se com o sistema viário principal.

São essas as vias que se encontram delineadas pelo IPPUC em seu mapa do Sistema Viário Básico, sendo assim transpostas para a figura a seguir, elaborada com base nessa fonte. Na mesma figura é possível visualizar também o perímetro delineado pela Zona Central de Tráfego (ZCT), que abrange também vias externas ao bairro Centro. Pelo Decreto nº 934, de 1997, foi delineada a Zona Central de Tráfego para o Centro, delimitando um perímetro compreendido pela Rua Augusto Stellfeld, Rua Francisco Rocha, Av. República Argentina, Av. Silva Jardim, Rua Mariano Torres, Av. Presidente Affonso Camargo, Rua Ubaldino do Amaral (viaduto Capanema), Rua Conselheiro Araújo, Rua Luiz Leão, Av. João Gualberto, Rua Ivo Leão, Rua Lysimaco Ferreira da Costa, Rua Nilo Peçanha, Rua Trajano Reis até a Rua Jaime Reis Rua Dr. Muricy, Rua Fernando Moreira, e Rua Desembargador Motta. Dentro dessa zona passam a existir restrições à circulação de veículos de carga, e atividades de carga e descarga em determinados horários, de acordo com o porte do automóvel.

O Decreto nº 184 de 2000, que prevê incentivos à instalação de galerias comerciais e edifícios de uso habitacional, e estabelece condições à implantação de estacionamentos privativos e coletivos, instituiu ainda o perímetro do

Anel Central de Tráfego Lento para a Zona Central (ZC). Também contornando um perímetro composto por vias do Centro da cidade, estabelece restrições, como a admissão de estacionamentos privativos apenas para o uso habitacional, com permissão de estacionamentos comerciais somente em vias específicas, bem como a proibição de estacionamentos comerciais em terrenos com frente para determinados logradouros do Setor Histórico (SH).

Um dos maiores problemas constatados é o grande número de plataformas do transporte coletivo em ruas e praças da área central, impactando o sistema viário e ambiental. A grande concentração de automóveis, principalmente em determinados horários, também gera problemas de congestionamento em muitas de suas ruas. Entretanto, o Centro é considerado detentor de grande acessibilidade: possui cinco terminais de ônibus, ligando os diversos bairros da cidade, bem como outros municípios da RMC. De acordo com a Urbanização de Curitiba (URBS), somente na Praça Rui Barbosa são ofertadas cinquenta e seis linhas de ônibus, convencionais e biarticulados (FIGURA 54). Há ainda diversos pontos no Centro que são considerados conexão e transferência entre ônibus, através das estações tubo, como na Praça Eufrásio Correia e no Círculo Militar, assim como se considera a existência de cinco pontos terminais no bairro, como o Terminal do Guadalupe (FIGURA 55).

FIGURA 53 – Hierarquia de vias

FIGURA 54 – Linhas e concentração de pontos de ônibus



FIGURA 55 – Terminal do Guadalupe
(FONTE: A autora, 2009)

O sistema de transporte coletivo adotado em Curitiba é o da Rede Integrada de Transporte (RIT), reconhecido internacionalmente e modelo para diversas cidades do mundo, como Bogotá, Santiago do Chile e Cidade do México, e que foi implantado na década de 1970. O objetivo principal era aliar baixo custo operacional com um serviço de qualidade para o transporte de massa. O seu tipo, classificado como metrô de superfície, apresenta vias exclusivas para o tráfego de ônibus expressos, e possui tarifa integrada, permitindo grandes deslocamentos e utilizando uma mesma passagem. Liga o Centro aos bairros, compondo o sistema trinário de vias, em que ao centro fica a canaleta exclusiva para o ônibus expresso, ladeado por duas vias de tráfego lento, em sentidos opostos (CURITIBA, 2009).

Conforme LERNER (2001), os dados apontam que o sistema de ônibus biarticulados transporta trezentos passageiros por minuto, números comparáveis aos de um sistema de metrô. Hoje, mesmo se constatando que o sistema encontra-se sobrecarregado e já não atende com total eficiência à demanda local, é reconhecível que o mesmo contribuiu significativamente para propagar as práticas de urbanismo realizadas em Curitiba a níveis de reconhecimento internacional.

Atualmente, devido a essa saturação do transporte coletivo de ônibus, estão em andamento os estudos para as obras de construção de um metrô para Curitiba, a serem iniciadas em 2010. O projeto será custeado pelo governo federal, iniciativa privada e pelo município e sua implementação será sob as canaletas de tráfego dos ônibus biarticulados. Inicialmente, fará a ligação entre o

Terminal do Pinheirinho ao Terminal do Cabral, estendendo-se, posteriormente, à futura estação CIC Sul e ao Terminal Santa Cândida (GAZETA DO POVO, 2009).

O Centro, hoje, caracteriza-se como receptor de pessoas advindas dos diversos bairros da cidade, bem como dos municípios da região metropolitana. De acordo com entrevista com arquiteto do IPPUC, o Centro recebe, por dia, o equivalente a oito vezes o número de moradores que possui. Tal fato confirma a intensa dinâmica que o caracteriza, mas que é presente somente no horário comercial. Nos outros horários, há um intenso esvaziamento de pessoas circulando. A partir disso, é possível perceber que o bairro passa a ser vivenciado principalmente como um local de permanência por períodos limitados, já que seus principais usos (serviços e comércio) atraem pessoas somente por algum tempo e em horários específicos.

Na regional de que o bairro faz parte, a Regional Matriz (FIGURA 56), é considerado o que possui o maior número de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços. Caracterizado, principalmente, pelas atividades de comércio e serviços, seu caráter é reforçado pela ideia popular de que, estar no Centro, é “estar perto de tudo o que precisa”. A FIGURA 57 apresenta os principais equipamentos de uso coletivo existentes no bairro e a FIGURA 58 aponta os principais problemas e as principais vantagens que o curitibano considera em relação ao Centro da cidade.

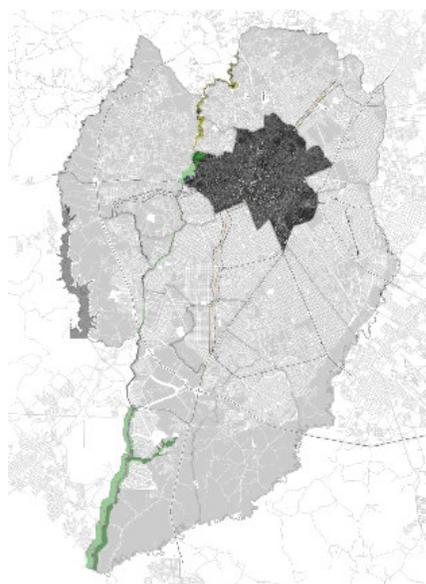


FIGURA 56 – Curitiba e a Regional Matriz
(FONTE: IPPUC, 2009)

FIGURA 57 – Equipamentos de uso coletivo



FIGURA 58 – Opiniões do curitibano sobre o Centro
(FONTE: IPPUC, 2009)

De acordo com dados obtidos pelo Cadastro de Liberação de Alvarás, elaborados pela Agência Curitiba de Desenvolvimento S/A, os estabelecimentos econômicos no Centro da cidade, no ano de 2007, estão assim divididos: 914 indústrias, 8.565 unidades de comércio e 11.033 de serviços; constam ainda 101 de outras atividades, totalizando 20.613 unidades.

As próximas figuras, FIGURA 59 e 60, foram elaboradas cruzando informações obtidas a partir de observação em campo nas ruas do Centro. Analisou-se, principalmente, os térreos das edificações, devido ao fato de serem os locais que possuem relação mais direta com a dinâmica das ruas. Constatou-se que o uso residencial no bairro está predominantemente localizado nas suas bordas, ou seja, nas regiões limítrofes aos outros bairros, e que está geralmente próximo a atividades de serviços. As atividades de serviço também estão prioritariamente localizadas nos pavimentos superiores dos edifícios, sendo o térreo destinado prioritariamente ao comércio.

Dessa maneira, entende-se que o bairro possui duas dinâmicas: a que se desenvolve durante o horário comercial e a que se vê durante a noite e finais de semana. As que estão sempre presentes, nos diferentes horários e dias, são as relacionadas ao uso residencial e cultural, principalmente.

Analisando a figura de atividades que ocorrem principalmente no período noturno, é visível que o Centro destaca-se por abrigar quantidade significativa de equipamentos culturais, que promovem circulação de pessoas nos horários em que o comércio encontra-se fechado. No bairro podem ser encontrados

46% do total de museus da cidade e 55% dos teatros. Há, também, sete *campi* universitários, escolas estaduais e particulares, dez faculdades, uma universidade, além de uma rede hoteleira bastante diversificada (BLASCOVI, 2006).

FIGURA 59 – Usos - dia

FIGURA 60 – Usos - noite

O uso residencial é apontado nas figuras como sendo o uso predominante em todos os horários. Nisso, incluem-se também os cortiços existentes no bairro, bem como edificações subutilizadas, como a da figura abaixo.



FIGURA 61– Edifício com estrutura inutilizada. Rua André de Barros
(FONTE: A autora, 2009)

Entretanto, são poucas as áreas do Centro que podem ser consideradas estritamente residenciais, as que são encontradas principalmente na porção leste do bairro, como a da figura a seguir. As ruas dessa área caracterizam-se por passeios mais largos e um baixo fluxo de veículos.



FIGURA 62– Rua residencial na porção mais ao leste do Centro
(FONTE: A autora, 2009)

Conforme dados fornecidos em entrevista com gestora da organização Centro Vivo, da Associação Comercial do Paraná (ACP), a porcentagem de pessoas que fazem suas compras no centro é de 58%, enquanto que 35% utilizam os bairros, e 17% o fazem nos *shoppings* (ressaltando que quatro unidades encontram-se no Centro).

As lojas de grandes redes presentes no Centro valem-se da estratégia de estarem localizadas em grandes grupos, facilitando a comparação de preços e produtos, facilidade que atrai muitos consumidores ao bairro. É, principalmente, na Rua Marechal Deodoro (FIGURA 63) e XV de Novembro que essas lojas estão distribuídas. Há ainda as pequenas lojas, e também as destinadas à venda de itens usados, que se concentram na área entre a Praça Tiradentes e o Passeio Público, mais especificamente nas ruas Riachuelo e São Francisco. As grandes agências bancárias, corretoras e outros serviços relacionados ao setor financeiro têm sua área de concentração também ao longo da Rua Marechal Deodoro, desde a Av. Mariano Torres até a região da Praça Zacarias.



FIGURA 63 – Lojas na Rua Marechal Deodoro
(FONTE: A autora, 2009)

A estruturação das espacialidades e do uso do solo do Centro também ocorre de outra maneira: está diretamente relacionada com a dinâmica do mercado imobiliário, o que pode ser constatado nas relações entre a distância ao Centro de Curitiba, o preço da terra e a renda da população (PEREIRA; SILVA, 2009). Na pesquisa Mercado Imobiliário e Estruturação do Espaço na RMC, realizada no Laboratório de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná (LAURB), constatou-se que, em comparação com outros municípios da

região metropolitana, Curitiba possui os preços da terra mais elevados (entre 400 e 738 U\$/m²). As maiores faixas de renda, assim como os terrenos de preços mais elevados estão, predominantemente, num raio de até 5 Km de distância do Centro; já a maior parte dos terrenos que apresentam menor preço por m², localiza-se entre 10 e 20 Km do Centro do município. É assim que o preço da terra dificulta para a população de baixa renda morar no Centro. Verificou-se também a tendência da concentração da população de menor renda na região nordeste e sul do Aglomerado Metropolitano, concluindo-se que a expansão da ocupação urbana, que predomina nessa direção, tem sido representada por essa camada da população.

O que se percebe, entretanto, é um descompasso entre o preço da terra e o preço por m² construído. Apesar de o Centro possuir o maior preço da terra, possui os preços por m² construído menores quando comparado a alguns bairros mais novos, como Cabral e Água Verde. Em pesquisa elaborada por BLASCOVI (2006) há uma amostra desses valores: no Cabral é de, aproximadamente, R\$ 939 o metro quadrado de um imóvel; no bairro Água Verde é de R\$ 914; enquanto que no Centro esse valor fica ao redor de R\$ 858 o m². O que pode ter contribuído para a diminuição desses preços é que a maior parte dos edifícios presentes no Centro são mais antigos e não respondem suficientemente às novas necessidades da sociedade contemporânea, exigindo maiores gastos com reformas e adaptações. Esse fato é aliado, ainda, à intensa degradação verificada em algumas áreas do bairro, revelando preços ainda mais baixos quando comparadas a áreas que não apresentam um aspecto de degradação tão intenso.

O aspecto da paisagem do Centro, hoje, caracterizada pela conformação vertical predominante, é resultado, sobretudo, das políticas de adensamento aplicadas pela diferentes legislações de uso e ocupação do solo. Seus edifícios, por serem em grande parte mais antigos, possuem amplos espaços e pés-direitos mais altos quando comparados aos construídos após a década de 1990. Entretanto, é visível a sua obsolescência devido ao fato, já mencionado, de muitos não possuírem vagas suficientes de garagem, bem como suíte nos apartamentos, disponibilidade de áreas de lazer, e apresentarem acessibilidade inadequada. Tais características contribuem para um progressivo esvaziamento, chegando à inutilização de muitos ou, então, a lamentáveis estados de deterioração.

O Centro abriga também um importante patrimônio arquitetônico, compondo a diversidade de sua paisagem. Os imóveis compreendidos no bairro caracterizam-se por estilos como o neogótico da Catedral, o *art nouveau* do Paço Municipal, ou o modernismo dos grandes edifícios.

[...] Obras autorais ou não, com diferentes graus de importância na paisagem, elas calcificam a passagem do tempo e põem à mostra uma cidade talhada nos seus contrastes entre espaços de ontem e de hoje. Um passado de muitas leituras e histórias, no qual o construído se coloca como uma das possibilidades de leitura da cidade. (CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006, p. 39).

Nas figuras a seguir, é possível perceber as diferentes tipologias encontradas no Centro.



FIGURA 64 – Construções de estilo moderno
(FONTE: A autora, 2009)



FIGURA 65 – Edifícios contemporâneos na Rua Marechal Deodoro
(FONTE: A autora, 2009)

Segundo BLASCOVI (2006), o período que vai do final do século XIX e início do XX possui exemplares, principalmente, na Rua Barão do Rio Branco, Rua XV de Novembro e Rua São Francisco. Tais construções, compostas pelo pavimento térreo e, geralmente, um pavimento superior, caracterizam-se por pés-direitos altos e compõe estilos como o Barroco, Eclético e o Neoclássico. Nas próximas figuras, a Rua XV aparece em dois diferentes momentos: em meados do século XIX, com seu casario ainda baixo e colonial; e no início do século XX, já com os sobrados de altura padronizada, exigência da legislação que regulamentava as construções.



FIGURA 66 - Rua XV de Novembro em meados do século XIX
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)



FIGURA 67 - Rua XV de Novembro em 1907
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)

As construções datadas da metade do século XX em diante são encontradas na Rua Cruz Machado, pertencentes ao *art decó*, e possuem um maior número de pavimentos em relação às dos estilos construídos nos anos anteriores. É a partir da segunda metade desse século que começam a surgir edifícios de apartamentos, mais altos, e influenciados pelas estéticas moderna e pós-moderna. A última legislação de zoneamento de Curitiba trata da preservação e salvaguarda dos sítios históricos, através da regulamentação dos instrumentos de política urbana em áreas com conjuntos caracterizadores do processo de ocupação da cidade. Com essa legislação, ampliaram-se os limites do Setor Histórico tradicional de 1971, estendendo-se até a Praça Tiradentes e seu entorno, apesar de ainda não contemplar todos os edifícios de interesse histórico presentes no bairro. De acordo com CIFFONI, SUTIL & BARACHO (2006), também foi traçado o Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo, o qual compõe a história da ligação entre a antiga estação ferroviária e o centro tradicional.

O tombamento estadual de sítios e paisagens urbanas aplicou-se a áreas como a da Praça Eufrásio Correia (FIGURA 68), protegida desde 1985; à Rua XV de novembro, tombada no ano de 1974; e evidenciando na preocupação com a extensão para a Rua Comendador Araújo, na porção oeste do Centro.



FIGURA 68 – A Praça Eufrásio Correia no início do século XX
(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)

De maneira a promover a preservação do patrimônio histórico edificado, foram criados incentivos construtivos e fiscais. A concessão desses incentivos contribuiu para iniciativas de restauração e reciclagens de edificações de valor cultural para a cidade. Esses incentivos concretizaram-se pelo compromisso do

proprietário de preservar o seu imóvel, onde o poder público em troca concede um poder adicional de construção no próprio lote da edificação de valor cultural, caso seja permitido, ou em outra área da cidade. Para os imóveis considerados como Unidades de Interesse Especial de Preservação, tem-se a venda de cotas de restauro, adquiridas para acréscimos de construção. Através desse mecanismo, edificações importantes do Centro foram restauradas, como a Catedral Basílica de Curitiba, o edifício central da Universidade Federal do Paraná (UFPR), a Capela do Colégio Santa Maria, entre outros. Outras Unidades de Interesse de Preservação (UIP's) existentes no Centro são: o Paço Municipal; a Galeria Haissler e o Hotel Jonsher (no Eixo Barão-Riachuelo); o Edifício Moreira Garcez, Palácio Avendida, Correio Antigo, e o Teatro Guaíra (na Rua XV de Novembro). Já o incentivo fiscal prevê desconto no IPTU aos proprietários desses imóveis para que invistam em sua preservação, sendo o desconto calculado conforme o grau de preservação e uso constatados.

Entretanto, é possível afirmar que ainda persiste o problema da degradação de muitas edificações. Constatou-se que muitas áreas de interesse histórico coincidem exatamente com as áreas consideradas mais degradadas, como é o caso de trechos da Rua Riachuelo, de extrema importância histórica para a cidade.



FIGURA 69 - Rua Riachuelo em 1916, com calçamento de pedra, residências coloniais e sobrados comerciais

(FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006)

FIGURA 70 – Áreas de interesse de patrimônio histórico

Em relação às áreas de lazer para a população moradora e usuários de outros bairros, existem 14 praças e um parque (o Passeio Público). Dentre as praças presentes, a maior é a Praça Rui Barbosa, com área de 22.905 m². Apesar do bairro destacar-se pela grande quantidade de praças, a área verde por habitante corresponde a apenas 3,35 m², taxa pequena quando comparada com a de Curitiba, de 49 m²/habitante. Os grandes espaços públicos do bairro, de grande valor histórico para a cidade, encontram-se, hoje, relacionados com as plataformas do transporte coletivo. Dessa maneira, a função de lazer, que deveria ser a principal desses locais, acaba sendo suprimida.



FIGURA 71 - Vista aérea da Praça Osório, década de 1930. À direita Rua Voluntários da Pátria e à esquerda, início da Av. Vicente Machado
(FONTE: BAHLS, 2006)

Destaca-se, ainda, em alguns desses espaços públicos, a realização de feiras sazonais, onde são comercializados o artesanato local, livros, produtos e comidas típicas, e possuem o diferencial de gerar a permanência de pessoas também em horários fora do comercial, como a realizada na Praça Osório.



FIGURA 72 – Feira de Inverno realizada na Praça Osório
(FONTE: A autora, 2009)

FIGURA 73 – Localização de parques e praças

Quanto à sua infraestrutura, o Centro diferencia-se de muitos outros bairros da cidade devido ao alto grau de consolidação verificado. A totalidade de suas ruas são pavimentadas, há rede de energia elétrica e iluminação, abastecimento de água, coleta de lixo, e sistemas de esgoto e drenagem. Entretanto, mesmo abrangendo todo o bairro, essa infraestrutura apresenta visíveis deficiências.

Na questão do saneamento, por exemplo, estima-se que em 20% das edificações há ligações clandestinas de esgoto (BLASCOVI, 2006). Em função disso, o bairro também sofre com o problema do mau cheiro advindo dos bueiros, do lixo jogado nas ruas ou mesmo nos bueiros, resíduos de fritura de bares e restaurantes, entre outros. De modo a minimizar esse problema, têm sido empreendidas ações de limpeza de bueiros, com utilização de bactérias em galerias e caixas de captação de águas pluviais. Mas, é preciso lembrar que o problema remete a uma escala de dimensões maiores, já que o bairro está inserido na Bacia do Rio Belém, denotando que parte desse problema vem também de outras áreas da cidade. Ou seja, integrante de um sistema maior, deveria ser resolvido levando-se em consideração toda a bacia hidrográfica. Há, ainda, a questão dos banheiros públicos (FIGURA 74), que são em número escasso, sendo que a maior parte deles não funcionam as 24 horas do dia, causando transtornos aos comerciantes e à população local (REVISTA DO SEMINÁRIO HABITACIONAL, 2008).



FIGURA 74 – Banheiro localizado na Praça Osório
(FONTE: A AUTORA, 2009)

Outra grande reclamação levantada pelas pessoas que circulam freqüentemente pelo bairro é a má qualidade dos passeios em determinados

trechos, comprometendo a circulação, principalmente dos idosos e dos portadores de necessidades especiais. Em alguns trechos, a circulação de pedestres é prejudicada devido ao não alinhamento de itens do mobiliário urbano, que deveriam estar preferencialmente na faixa de serviços dos passeios.

Também é verificada uma significativa carência de oferta adequada de estacionamentos nos edifícios, gerada pelo fato de grande parte deles serem de épocas anteriores ao crescimento do uso do automóvel particular. Além disso, como política de estímulo ao uso do transporte coletivo, entre as décadas de 1970 e 1990, restringiu-se a construção de garagens em edifícios, bem como a construção de edifícios garagens na região central. Esses fatores, aliados ao aumento da frota de veículos em Curitiba nos últimos anos, proporcionalmente maior que o aumento de sua população, resultaram numa circulação e numa acessibilidade deficiente de automóveis no Centro. Segundo estatísticas do Plano Preliminar de Requalificação da Área Central de Curitiba¹³, finalizado pelo IPPUC no presente ano, a frota de automóveis, no período de 1980 a 2007, cresceu 5,64 vezes em relação à população no mesmo período.

O aspecto da segurança é outro item considerado fundamental no resgate da identidade do bairro. De acordo com dados da Guarda Municipal, obtidos através da REVISTA DO SEMINÁRIO HABITACIONAL (2008), durante o ano de 2006 foram atendidas 2.380 ocorrências no Centro de Curitiba. As principais foram: roubos, furtos, pichações, drogas, e vandalismo. Através desses dados, pode-se perceber a dimensão de tal problemática, que afeta diretamente o cotidiano dos usuários do bairro.

Um avanço significativo nos últimos anos foi a instalação de câmeras de monitoramento em áreas como a Rua XV de novembro, Terminal Guadalupe, Praça Tiradentes, Rua Marechal Deodoro, entre outros, o que tem contribuído para a diminuição desses tipos de incidências. De acordo com o Secretário da Defesa Social, a principal medida dessas instalações é a prevenção devido à coação dos criminosos. Os equipamentos ficam totalmente visíveis para inibir ações criminosas e trazer mais segurança à população que circula nesses locais (CENTRO VIVO, 2009).

¹³ O IPPUC considera como área central o bairro Centro e algumas porções de bairros limítrofes a ele, que apresentam dinâmicas urbanas semelhantes às suas.

Para compreender o cotidiano do bairro e captar melhor a percepção e o grau de satisfação de quem vive no Centro, seja para fins de moradia ou de trabalho, foram aplicados questionários a essas pessoas.

Entendendo que a questão de subhabitações é bastante relevante na dinâmica do bairro, foram entrevistados moradores de alguns dos cortiços existentes. Assim, durante o mês de maio do presente ano, foram visitados alguns estabelecimentos, cujas características os identificam pertencentes à tipologia de cortiços (FIGURA 75). Um cortiço pode ser caracterizado como uma habitação coletiva, com condições precárias de infraestrutura, subdividida e subalugada, com instalações sanitárias e outros espaços de uso coletivo. Os visitados caracterizam-se, ainda, como casas de pensão: construções antigas subdivididas em pequenos quartos para aluguel, com banheiro e cozinha coletivos, e precariedade de instalações.

Pelas entrevistas, pôde-se concluir que a procura por esse tipo de habitação no Centro deve-se, principalmente, à proximidade do local de trabalho e por haver por perto tudo o que necessitam, mas também está relacionada à dificuldade de comprovação de renda para um aluguel convencional.



FIGURA 75 – Edificação histórica transformada internamente em cortiço. Rua Barão do Rio Branco (FONTE: A autora, 2009)

Ainda, para melhor entender a dinâmica que envolve a busca por uma moradia própria, foram entrevistados 17 moradores de dois conjuntos

habitacionais da COHAB-CT no Sítio Cercado. Desses, menos de 20% nasceu em Curitiba, sendo que 35% mora há dez anos ou menos na cidade. A maior parte dos entrevistados pretende continuar no conjunto habitacional em que reside atualmente, já que encontra praticamente tudo o que necessita nas proximidades de sua moradia. Dentre os entrevistados, 53% gostariam de morar no Centro, e, desses, 77% morariam somente se pudessem comprar o imóvel através de um financiamento habitacional.

Por fim, foram feitas entrevistas com 27 pessoas que trabalham no comércio do Centro, a fim de entender os motivos de ali estarem, as dificuldades encontradas, e se são pessoas residentes ou que freqüentam a área somente quando estão trabalhando. A maioria desses trabalhadores não mora no Centro (21 pessoas), mas em bairros mais afastados ou em municípios da região metropolitana. Desses, grande parte não gostaria de morar no bairro, devido ao barulho e falta de tranquilidade. Essa visão pode ser decorrente do fato dessas pessoas, como constatado pela pesquisa, freqüentarem o Centro somente nos horários comerciais (apenas 7 freqüentam a região à noite ou nos finais de semana). Tal fato denota a necessidade de iniciativas para tornar a região habitável também nos horários em que o comércio de rua está fechado, o que, conseqüentemente, contribuiria para a diminuição da insegurança nesses horários.

Dos que gostariam de morar no Centro ou os que já moram, vêem como vantagens estar próximo ao local de trabalho e encontrar tudo o que precisam na região. Essas pessoas confirmam a tese do caráter diversificado do bairro, ou seja, abriga todos os serviços de que necessitam.

Dos 27 entrevistados, 15 utilizam o transporte coletivo para chegar ao local de trabalho, gastando um longo tempo nesse trajeto. Considerável parte das pessoas entrevistadas não acredita que um incentivo ao uso habitacional na região traria tantas vantagens ao comércio, já que parte significativa dos clientes, mesmo morando longe, já se desloca até o Centro para fazer suas compras. Dessa maneira, conclui-se que a principal finalidade do uso habitacional no Centro seria justamente a de dinamizar a região nos horários não-comerciais, pois, nos comerciais, o fluxo de pessoas é considerado satisfatório. Portanto, o uso habitacional para a região não está diretamente relacionado ao comercial.

Comparando tal pesquisa com a realizada pela REVISTA DO SEMINÁRIO HABITACIONAL (2008), é possível perceber a grande procura por

produtos e serviços no Centro, tanto pela população moradora, quanto pelos que não residem no bairro. Também as vantagens e desvantagens, em relação ao Centro, relatadas em ambas as pesquisas, são bastante semelhantes.

Para 58% das pessoas entrevistadas pela pesquisa Retrato da Grande Curitiba (GAZETA DO POVO, 2009), o Centro é o local preferido para fazer suas compras. Preferência que é verificada principalmente entre as pessoas pertencentes às classes C, D e E. A maioria dos consumidores prefere comprar em lojas que não são de *shopping* no Centro da cidade, o que comprova a intensa dinâmica verificada no comércio das ruas da região.

Analisando diferentes pesquisas feitas com usuários do bairro, realizadas pelo IPPUC e pelo Centro Vivo, as principais desvantagens mencionadas, são a falta de segurança, trânsito intenso, poluição sonora e visual, moradores de rua (FIGURA 76), e falta de limpeza adequada do bairro. Entre as vantagens, está a facilidade em encontrar tudo o que se procura, a facilidade de locomoção, e a infraestrutura adequada.



FIGURA 76 – Morador de rua na Travessa da Lapa
(FONTE: A autora, 2009)

Entretanto, a problemática da decadência do Centro ainda persiste, e tem adquirido dimensões relevantes já há alguns anos. Nesse sentido, várias iniciativas têm sido empreendidas pela prefeitura, como o projeto Marco Zero, ou desenvolvidas pelo Centro Vivo, da Associação Comercial do Paraná. Mas, de uma

maneira geral, as intervenções de requalificação realizadas tiveram caráter mais pontual, não abrangendo as diversas esferas relacionadas à problemática do Centro como um todo. Ainda assim, trouxeram significativas mudanças à paisagem urbana com importantes realizações já há vários anos. Dentre os projetos realizados no Centro, está o “*Cuore da Cidade*”, de 1984, propondo modificações na Rua XV de Novembro e Rua Barão do Rio Branco. Houve também o “*Cores da Cidade*”, de 1995, com ações de revitalização de fachadas ao longo da Rua Riachuelo e Praça Generoso Marques. De dez anos para cá, consta o programa Revivendo Curitiba, de 1997, que propôs alterações na Rua XV de Novembro e Rua Comendador Araújo.

Os últimos projetos de revitalização são os feitos nas praças Tiradentes, Generoso Marques, Paço Municipal (FIGURA 77), Capela Santa Maria, e Rua Marechal Deodoro. Após a revitalização, a Rua Marechal Deodoro apresentou novas calçadas, em *pavers*, com acessibilidade a portadores de necessidades especiais, e novo paisagismo. O Paço Municipal, que se encontrava em péssimo estado de conservação, foi totalmente restaurado através de parceria firmada entre a Prefeitura e a Federação do Comércio do Paraná (Fecomércio-PR). De estilo *art nouveau*, foi projetado pelo prefeito Cândido de Abreu e inaugurado em 1916, sendo o único imóvel da cidade tombado pelo IPHAN. Hoje, depois de seu restauro, abriga um centro cultural. A Praça Generoso Marques, na qual se encontra o Paço Municipal, foi totalmente remodelada, recebendo câmeras de segurança e iluminação cênica. A Capela Santa Maria, de 1939, esteve abandonada por décadas, e foi restaurada e aberta ao público em 2008, tornando-se sala de concerto e sede da Camerata Antiqua de Curitiba.



FIGURA 77 – Paço Municipal revitalizado
(FONTE: A autora, 2009)

Na revitalização da Praça Tiradentes (FIGURA 78), considerada marco zero da cidade, arqueólogos encontraram vestígios de calçamento que, acredita-se, sejam do século XIX. Após a reforma, foi feito um trecho de 119 m² de piso laminado, de maneira a permitir que os pedestres pudessem visualizar tais descobertas.

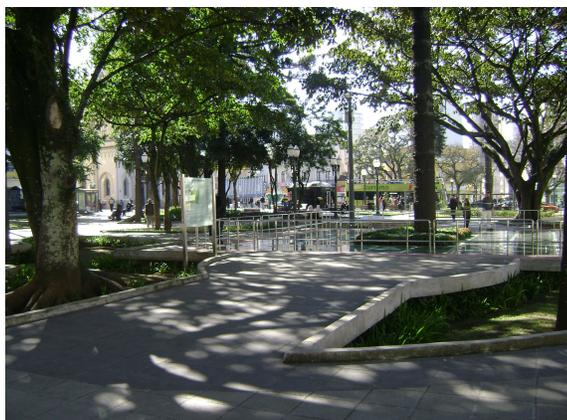


FIGURA 78– Praça Tiradentes revitalizada
(FONTE: A autora, 2009)

Em relação a novos empreendimentos privados (FIGURAS 79 e 80), um novo cenário vem sendo delineado nos últimos dois anos: diversos edifícios residenciais estão em construção em algumas áreas do bairro, como os na Rua Emiliano Pernetá, 24 de Maio e Praça Osório. Esses empreendimentos, destinados às classes de maior poder aquisitivo, oferecem diversos serviços e vantagens adicionais, contrastando com tais carências constatadas nos edifícios mais antigos do bairro. Ainda, intentam dinamizar a área em que se encontram, através do aproveitamento das vantagens decorrentes de sua localização. Tais iniciativas estão inseridas na tentativa de trazer a função residencial da qual o bairro carece atualmente, contudo, o que se sente é uma carência por outros tipos de propostas, que deveriam compor políticas a serem aplicadas diretamente na problemática dos edifícios existentes que estão subutilizados.



FIGURA 79 – Edifício residencial em construção na Rua Visconde de Nácar
(FONTE: A autora, 2009)



FIGURA 80 – Edifício residencial em construção na Rua Emiliano Pernetta
(FONTE: A autora, 2009)

Na questão relacionada à habitação no Centro, em pesquisa feita pelo Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná (Secovi-PR) (2009), constatou-se que, de todos os edifícios existentes, somente 7% são residenciais (FIGURA 81); o restante é misto (33%) ou comercial (60%). A pesquisa também revela que, de uma maneira geral, apenas 25% deles possuem elevador.



FIGURA 81– Tipologia de edifício residencial existente no Centro
(FONTE: A autora, 2009)

Pelas FIGURAS 82 e 83, pode-se perceber a elevada densidade resultante da incidência de apartamentos no bairro.



FIGURA 82– Edifícios do bairro
(FONTE: IPPUC, 2009)

FIGURA 83 – Incidência de apartamentos no bairro

Entre os instrumentos do Estatuto da Cidade que podem ser utilizados em diferentes ações para a reabilitação de áreas centrais, estão: a) as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) ou Áreas de Especial Interesse Social (AEIS), podendo ser destinadas para utilização de prédios ou espaços ociosos; b) o Direito de Preempção, de maneira a conceder a preferência para o poder público municipal adquirir, mediante a compra, um imóvel, devendo estar inserido em uma política de planejamento para a área em questão; c) a Transferência do Direito de Construir, direcionada especialmente aos imóveis considerados patrimônio arquitetônico; d) as Operações Urbanas Consorciadas, através de parcerias público-privadas advindas da aplicação desse instrumento, pode-se direcionar intervenções na melhoria da infraestrutura da área em questão, beneficiando ambos os lados; e) Parcelamento e Edificações Compulsórias e Imposto Progressivo no Tempo, que podem ser utilizados como forma de induzir os proprietários de imóveis subutilizados à sua utilização, cumprindo sua função social.

Do ponto de vista das políticas urbanas em nível nacional, desde o ano de 2003, com a criação do Ministério das Cidades, são buscadas soluções para o problema desordenado do crescimento de muitas cidades. Através da aplicação do Estatuto da Cidade, o Governo Federal tem realizado incentivos no que concerne à elaboração de Planos Diretores, regularizações fundiárias e, também, em relação à reabilitação de centros urbanos.

Segundo o Manual de Reabilitação de Centros Urbanos, o Brasil sofre um déficit habitacional de 7,2 milhões de moradias, sendo esse déficit composto principalmente por famílias com renda inferior a cinco salários mínimos. Em contraponto a isso, dados afirmam que há 4,5 milhões de moradias ociosas nos centros urbanos do país.

Dessa maneira, o Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, implementado pela Secretaria Nacional de Programas Urbanos, possui como principal objetivo aproveitar parte desses 4,5 milhões de imóveis residenciais urbanos subutilizados ou em desuso, buscando reverter o processo de urbanização baseado na contínua expansão horizontal das cidades. O apoio aos municípios ocorre através do repasse de fundos para a elaboração de planos e projetos de reabilitação, com disponibilização de linhas de financiamento para reforma, para fins habitacionais ou de infraestrutura, bem como disponibilização de imóveis subutilizados pertencentes à União. Podem se valer do programa municípios

que integram regiões metropolitanas e capitais que tenham sofrido esvaziamento populacional e de atividades em suas áreas centrais, como é o caso de Curitiba.

Assim, o diagnóstico feito sobre o Centro serviu de subsídio para a elaboração de uma síntese gráfica de análise das condicionantes existentes no bairro, que pode ser verificada na próxima figura. A partir das constatações feitas, parte-se para próxima etapa, a de proposição de diretrizes gerais para o desenvolvimento do projeto de Requalificação do bairro Centro de Curitiba, a ser realizado na seqüência.

FIGURA 84 – Síntese da análise

6 DIRETRIZES PROJETUAIS

Os ambientes imagináveis em grande escala são raros nos dias de hoje. Ainda assim, a organização espacial da vida contemporânea, a rapidez de movimento e a velocidade e escala das novas construções, tudo isso torna possível e necessária a construção de tais ambientes por meio de um *design* consciente. [...] um grande ambiente urbano pode ter uma forma sensível. Hoje em dia, o desenho de tal forma é raramente tentado: o problema inteiro é negligenciado ou relegado à aplicação esporádica de princípios arquitetônicos ou de planejamento de espaços urbanos. (LYNCH, 1997, p. 134).

Visando à requalificação do Centro de Curitiba e tendo como referência a análise dos aspectos que envolvem a questão da degradação dos centros das grandes metrópoles contemporâneas, sobretudo, a verificada no recorte espacial escolhido, o do bairro, o projeto a ser desenvolvido será norteado pelas diretrizes gerais:

- Revisar os parâmetros urbanísticos incidentes;
- Efetivar a integração do Centro com o seu entorno imediato;
- Promover a diversidade de usos;
- Estabelecer políticas e ações de incentivo à habitação no bairro;
- Fomentar programas e oficinas para integração da população marginalizada;
- Propiciar um uso racional do solo, através da ocupação de imóveis e vazios urbanos, de maneira que seja cumprida a função social da cidade;
- Estabelecer medidas que assegurem a preservação do patrimônio material e imaterial;
- Integrar ações entre os equipamentos culturais e de educação existentes;
- Realizar a articulação do sistema de espaços livres públicos;
- Empreender ações relacionadas ao sistema viário e de acessibilidade, com priorização do pedestre, e articulação de fluxos.

A partir dessas diretrizes gerais, pretende-se reforçar o caráter inerente ao projeto de requalificação, que será direcionado por uma visão dos problemas e potencialidades do bairro e das relações entre ele e a metrópole, e não somente através de intervenções pontuais e específicas.

Para chegar ao cenário que se deseja: um bairro reabilitado a novas funções, com uma paisagem melhor estruturada, detentor de uma dinâmica urbana que se faça presente em todos os seus horários, com o cumprimento da função social da cidade e propriedade, e outras questões, as diretrizes são abaixo explicadas:

Revisar os parâmetros de uso e ocupação do solo incidentes, e integrar o bairro com o seu entorno imediato:

Entendendo que os parâmetros urbanísticos influenciam diretamente o desenvolvimento espacial de uma cidade, será feita a revisão da legislação incidente, buscando novos parâmetros. Parâmetros esses que se mostrem mais adequados às reais necessidades do Centro, e que estejam alinhados com os objetivos de uso e ocupação do solo de sua reabilitação. A lei de zoneamento atual que incide sobre o bairro do Centro de Curitiba induz a uma verticalização, e privilegia a ocupação ao longo dos eixos estruturais. Outra deficiência verificada é o fato do Setor Histórico não abranger, no Centro, todas as áreas detentoras de edificações históricas.

A revisão da legislação também será direcionada ao objetivo de uma maior diversidade do bairro e à integração com o seu entorno próximo, de maneira a configurar uma paisagem composta por zonas transitórias entre as mais adensadas. Para essa integração, serão empreendidas ações que possam romper os limites do Centro, possibilitando uma maior permeabilidade entre ele e os bairros limítrofes, configurando um sistema sem barreiras.

Promover a diversidade de usos do solo, estabelecer políticas e ações relacionadas à habitação e fomentar programas e oficinas de integração da população marginalizada:

A diversidade de usos, incentivada pelo zoneamento, será estendida a iniciativas que assegurem o uso residencial no bairro, que sofreu significativo decréscimo nos últimos anos. Serão priorizadas ações relacionadas à questão da habitação de interesse social, buscando uma maior diversidade de classes. Para tanto, serão buscados programas e alternativas, tais como o Programa de

Arrendamento Residencial da Caixa Econômica Federal, e que possam atender às pessoas de baixa renda, bem como aos moradores atuais que vivem em situação precária.

É interessante ressaltar o número relevante de edificações desocupadas ou abandonadas existentes no Centro e que, dessa maneira, não vêm cumprindo sua função social. Assim, para um uso racional do solo, aliado ao direito à moradia, serão aplicados os instrumentos do Estatuto da Cidade que buscam promover a utilização compulsória dos imóveis subutilizados e ociosos presentes em significativo número no bairro, como o IPTU progressivo no tempo, Operação Urbana Consorciada, Direito de Preempção e o Consórcio Imobiliário, aliando-se a uma gestão participativa da população atingida.

Será buscado um novo cenário para a situação presente atualmente no Centro, que o configura como um local valorizado do ponto de vista do preço da terra, mas que já não possui mais a dinâmica imobiliária tão intensa, a julgar pelo número de imóveis ociosos.

Para que a pluralidade de usos buscada no projeto também se estenda ao aspecto social, serão propostas tipologias mistas de habitação: edifícios residenciais que reúnam pessoas de diferentes classes e faixas etárias, garantindo a democratização do espaço urbano. Para tanto, serão propostas habitações destinadas a famílias, bem como moradias estudantis e albergues.

À população que vive marginalizada, encontrada em grande número no Centro, serão propostas alternativas de moradias e oficinas, com programas de capacitação e renda. Através disso, almeja-se a inserção dessa população na cidade, garantindo-lhe seu papel de cidadã e participante dos processos urbanos. Será abordada também a problemática das ruas consideradas degradadas do ponto de vista social: que integram áreas de prostituição, seja nos próprios logradouros ou em apartamentos de edifícios existentes no bairro.

Propiciar um uso racional do solo, estabelecer medidas que assegurem a preservação do patrimônio edificado, e integrar ações relativas aos equipamentos culturais e de educação existentes:

A importância que o Centro possui revela-se, dentre outros aspectos, por seu patrimônio arquitetônico, no qual está materializada toda a evolução urbana

pela qual a própria cidade passou. Por isso, em relação ao patrimônio edificado, seja o considerado de interesse de preservação, ou simplesmente o que tem o seu valor por fazer parte do conjunto urbano, serão feitas análises do estado de conservação e dos usos que cada tipologia pode abrigar, com identificação dos imóveis tombados. Deve-se ainda salientar que, na figura elaborada da síntese da análise, pôde ser verificado que partes das áreas detentoras do patrimônio histórico coincidem justamente com as consideradas de mais alto nível de degradação.

Sabe-se que o uso cultural, assim como o residencial, propicia a circulação de pessoas nos diferentes horários e dias da semana. Sendo esse um dos principais aspectos que se pretende assegurar, serão definidos usos que devam estar localizados em praticamente toda a área do bairro. Para a implementação desse tipo de ação, as propostas de caráter cultural estarão relacionadas com as relativas à educação, já que o bairro é detentor de um grande número de equipamentos dessas duas tipologias. Serão, assim, viabilizados “corredores culturais”, que se tornem um diferencial que promova a atratividade ao Centro, conferindo uma maior legibilidade à sua paisagem, e gerando uma maior circulação de pessoas nos horários não comerciais, aliando-se à função residencial.

Articular o sistema de espaços livres públicos e empreender ações relacionadas ao sistema viário e de acessibilidade:

Aliada a ações de renovação e integração de espaços públicos, os quais muitos se encontram ocupados de modo intensivo pelas plataformas do transporte coletivo, será proposta uma readequação do sistema viário, que ofereça uma mobilidade mais adequada aos moradores e usuários do Centro. Grande parte desses usuários é advinda de bairros mais distantes e também da RMC, por isso, essa readequação estará embasada no modelo de centralidade de nível metropolitano que o Centro representa. Centralidade que é expressa pela grande procura pelo comércio, equipamentos e sedes de instituições públicas presentes no bairro.

Serão incentivadas realizações de feiras livres e atividades de encontro nos locais de uso público, dando continuidade a iniciativas pontuais que já existem em alguns desses espaços do Centro.

Conjuntamente a isso, serão estudadas alternativas para o problema da carência de vagas de estacionamento na região, seja para o comércio e serviços, como as destinados ao uso residencial. Conjugando esses fatores, o que se busca, prioritariamente, é a configuração de um novo espaço urbano, mais adequado e atrativo, não somente à circulação de pessoas, mas também à sua permanência no bairro nos diferentes horários e dias da semana. Potencializando, ainda, o que já pode ser considerada uma das suas principais características: a tênue, mas intensa relação existente entre os espaços livres públicos e os espaços privados que o Centro possui.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVA, E. N. **Metrópoles (in) sustentáveis**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1997.

ASCHER, F. **Les nouveaux principes de l'urbanisme**. Paris: Ed. De l'Aube, 2001a.

_____. *Metropolização e transformação dos centros das cidades*. In: ALMEIDA, M. A. R. **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, 2001b.

BAHLS, A.V. da S. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Praças de Curitiba: espaços verdes na paisagem urbana**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 131, set., 2006.

BRAGA, R.; CARVALHO, P. F. *Cidade: espaço da cidadania*. In: GIOMETTI, A. B. R.; BRAGA, R. (orgs.). **Pedagogia Cidadã: Cadernos de Formação: Ensino de Geografia**. São Paulo: UNESP - PROPP, 2004.

CARDOSO, R. *Identidades e convivência: o centro como ponto de encontro*. In: ALMEIDA, M. A. R. **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.

CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006.

CURITIBA. Lei nº 9.800, de 3 de janeiro de 2000 e Leis Complementares. Dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Curitiba e dá outras providências. **Diário Oficial**, Curitiba, 03 jan. 2000.

D'ARC, H. R. *Requalificar o urbano do século XX: projeto para o centro da cidade de São Paulo – mistura ou gentrificação*. In: CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U. (Org.). **Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI**. São Paulo: Contexto, 2004.

DEÁK, C. *O processo de urbanização no Brasil: Falas e façanhas*. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

FERRARA, L. D. **Ver a cidade: cidade, imagem, leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.

_____. *Modelar a cidade*. In: FERRARA, L. D.; DUARTE, F.; CAETANO, K. E. (Orgs.). **Curitiba: do modelo à modelagem**. Curitiba: Champagnat, 2007.

FIRKOWSKI, O.; MOURA, R. *Regiões metropolitanas e metrópoles. Reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no sul do Brasil.* In: **RA'EGA. O espaço geográfico em análise.** Curitiba: Ed. Da UFPR, 2001.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACQUES, P. B. *Cenografias e corpografias urbanas: espetáculo e experiência na cidade contemporânea.* In: **Revista Observatório Itaú Cultural n. 5,** (abr./jun. 2008). São Paulo: Itaú Cultural, 2008.

JEUDY, Henry-Pierre. **Espelho das Cidades.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

LERNER, J. *Equilíbrio no poder local: construindo hoje a cidade de amanhã.* In: ALMEIDA, M. A. R. **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.

LYNCH. *A cidade como meio ambiente.* In: DAVIS, K. **Cidades: A Urbanização da Humanidade.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.

_____. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

MEYER, R. M. P. *espaço da vida coletiva.* In: ALMEIDA, M. A. R. **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.

_____; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo Metrópole.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MOREIRA, C. C. **A cidade contemporânea entre a *tabula rasa* e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro.** São Paulo: UNESP, 2004.

PEREIRA, G.; SILVA, M. N. *Dinâmica imobiliária na Região Metropolitana de Curitiba: o mercado formal e informal e a estruturação da metrópole.* In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. (Org.) **Dinâmicas Intrametropolitanas e Produção do Espaço na Região Metropolitana de Curitiba.** Curitiba: Expressão Popular, 2009.

PINTO, M. F.; GALVANESE, H. C. *Requalificação do centro de São Paulo: Projeto Corredor Cultural.* In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, São Paulo, Manole, 2006.

PORTAS, N. *As políticas de reforço das centralidades.* In: ALMEIDA, M. A. R. **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.

RETRATO da Grande Curitiba. **Gazeta do Povo,** Curitiba, 25 e 26 mar. 2009.

REVISTA do Seminário Habitacional. **Associação Comercial do Paraná - ACP**, ano 02, n. 02, Curitiba, jun. 2008

RIBEIRO, L. C. de Q.; CARDOSO, A. L. *Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências*. In: **ESPAÇO & DEBATES: Revista de Estudos Regionais e Urbanos - 37**. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1994.

SANCHES NETO, M. Um camponês em Curitiba. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 29 mar. 2002.

SANTOS, M. *A metrópole: modernização, involução e segmentação*. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (Coord.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel, 1990.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SOLÀ-MORALES, M. *Ações estratégicas de reforço do centro*. In: ALMEIDA, M. A. R. **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.

_____. *Espaços públicos e espaços coletivos*. In: ALMEIDA, M. A. R. **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.

SOUZA, M. L. de, **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

ULTRAMARI, C.; MOURA, R. (Org.) **Metrópole: Grande Curitiba: teoria e prática**. Curitiba: IPARDES, 1994.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

_____. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

REFERÊNCIAS DE APOIO

BOSCHILIA, R. **Boletim Casa Romário Martins. Cores da cidade: Riachuelo e Generoso Marques.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 23, n. 110, mar., 1996.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: UNESP, 2001.

GADENS, L.; ULTRAMARI, C.; REZENDE, D. A. *Irracionalidades urbanas e requalificação de áreas centrais.* In: **Redes. Santa Cruz do Sul.** v. 12, n. 13, p. 21-35, set./dez. 2007.

HESSEL, E. R. **Proposta de revitalização da Rua Riachuelo.** Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 1997.

LEITE, A. L. R. **Requalificação da orla marítima de Antonina.** Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2007.

LIMA, C. A. **Degradação e uso da zona central: uma proposta de reapropriação do espaço urbano.** Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2001.

PEREIRA, G.; LIMA, C. A. **Notas de aula.** Curitiba: Disciplina Desenho Urbano Projeto Integrado III, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná.

RADTKE, S. G. **Marco zero: vida e memória para o Centro de Curitiba.** Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2002.

RODRIGUES, F. de M. **Forma, imagem e significado em estruturas urbanas centrais. Centro da cidade de Niterói.** Niterói: EDUFF/ProEditores, 2005.

ROMERO, M. A. B. **Arquitetura bioclimática do espaço público.** Brasília: UNB, 2001.

SILVA, M. M. **A habitação direcionada como instrumento de revitalização urbana no centro de Curitiba: reutilização das edificações degradadas.** Trabalho final de graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2004.

SUGA, M. **Revitalização Urbana.** Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2000.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Sistema de Bibliotecas. **Normas para apresentação de documentos científicos. V. 2 Teses, dissertações, monografias e outros trabalhos acadêmicos.** Curitiba: Ed. UFPR, 2007.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Sistema de Bibliotecas. **Normas para apresentação de documentos científicos. V. 4 Referências.** Curitiba: Ed. UFPR, 2007.

WEBGRAFIA

ARMAZÉM DE DADOS. **Dados Rio de Janeiro.**

Disponível em: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: 18.abr.2009.

ASSOCIAÇÃO Viva o Centro. **História do Centro de São Paulo.**

Disponível em: <<http://www.vivaocentro.org.br/bancodados/centrosp/historia.htm>>.

Acesso em: 07.jun.2009.

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.** Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Setor de Ciências Exatas e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2006.

Disponível em:

<http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=564>. Acesso em: 04.maio.2009.

CEF – CAIXA Econômica Federal. **Programa de arrendamento residencial.**

Disponível em:

<http://www1.caixa.gov.br/gov/gov_social/estadual/programas_habitacao/par/saiba_mais.asp>. Acesso em: 06.jun.2009.

CENTRO VIVO. **Revitalizações.** Disponível em:

<http://centrovivo.acpr.com.br/?a=template&M=51&T=3>>. Acesso em: 04.jun.2009.

CHOU, J. W. T.; ANDRADE, J. R. de L. **Intervenção urbana e patrimônio cultural.**

Disponível em: <<http://www.obsturpr.ufpr.br/artigos/planurb12.pdf>>.

Acesso em: 10.maio.2009.

COMEC. **Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba.** Disponível em:

<<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=31>>.

Acesso em: 05.jul.2009.

CURITIBA. **Transporte coletivo.** Disponível em:

<http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/a_cidade/Solucoes/Transporte/index.html>.

Acesso em: 03.jun.2009.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. **Considerações sobre o grau de integração da Região Metropolitana de Curitiba na economia internacional e seus efeitos nas transformações socioespaciais.** *Workshop* Internacionalização da MetrÓpole e os Direitos Humanos. Curitiba, 2002. 31 p.

Disponível em: <[http://www.observatorioparana.tk/banco de textos](http://www.observatorioparana.tk/banco_de_textos)> Acesso em: 15.abr.2009.

GAZETA DO POVO. **Caderno de imóveis.**

Disponível em: <http://classificados.rpc.com.br/imoveis/servicos/curitiba_centro.phtml>.

Acesso em: 04.jun.2009.

IBGE - INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados do município de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 31.maio.2009.

IPP - INSTITUTO Municipal de Urbanismo Pereira Passos. **Revitalização Porto do Rio.** Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>>. Acesso em: 20.abr.2009.

IPPUC - INSTITUTO DE Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Curitiba em dados.** Disponível em: <http://ippucnet.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.asp>. Acesso em: 31.maio.2009.

JEUDY, H. P. Revitalização petrifica cidades, diz filósofo. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 06 jun. 2005. Entrevista concedida à Amarílis Lage. Disponível em: <http://www.acervos.art.br/noticias/detalhe_noticiarte.php?id=402&cat=1&pageNum_submenu_rs=21&totalRows_submenu_rs=219>. Acesso em: 27.maio.2009.

LOZANO, L. P. G. **A mundialização do espaço urbano: o caso do centro antigo de Bogotá.** Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 02.maio.2009.

MINISTÉRIO das Cidades. **Projeto de reabilitação do Centro de Maceió.** Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/planos-projetos-elaborados/maceio-al/plano-de-requalificacao-para-o-centro-de-maceio/>>. Acesso em: 18.abr.2009.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Reabilitação de Centros Urbanos.** Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>. Acesso em: 15.abr.2009.

NOBRE, E. *Intervenções urbanas em Salvador: turismo e “gentrificação” no processo de renovação urbana do Pelourinho.* In: **X Encontro Nacional da Anpur (2003).** Disponível em: <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/intervencoes_urbanas_Salvador.pdf>. Acesso em: 10.abr.2009.

PARANÁ ONLINE. **Prefeitura e iniciativa privada revitalizam Centro de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/276820/>>. Acesso em: 04.jun.2009.

PEÑALOSA, E. Ex Prefeito de Bogotá fala sobre gestão e a influência dos transportes em uma cidade grande. **FETRANSPOR**, Rio de Janeiro, 08 jun. 2009. Entrevista concedida a FETRANSPOR. Disponível em: <<http://www.fetranspor.com.br/Materia.aspx?idMateria=190>>. Acesso em: 21.abr.2009.

PESSOA, L. C. R.; BÓGUS, L. **Valorização imobiliária e renovação urbana: o caso das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima e Água Espraiada.** Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp452.asp>>. Acesso em: 25.maio.2009.

PORTAL DA CIDADE DE MACEIÓ. **Bairros de Maceió.** Disponível em: <<http://www.bairrosdemaceio.net/site/index.php?Canal=Noticias%20da%20Cidade&Id=401>>. Acesso em: 18.abr.2009.

PORTAL RPC. **Projeto de construção do metrô de Curitiba é apresentado ao Ministério do Planejamento.** Disponível em: <<http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=863715&tit=Projeto-de-construcao-do-metro-de-Curitiba-e-apresentado-ao-Ministerio-do-Planejamento>>. Acesso em: 01.jun.2009.

PORTO DO RIO - SÉCULO XXI. **Projetos.** Disponível em: <<http://www.portodorio.org.br/porto.html>>. Acesso em: 18.abr.2009.

PARANÁ ONLINE. **Prefeitura e iniciativa privada revitalizam Centro de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/276820/>>. Acesso em: 04.jun.2009.

TEATROS DE CURITIBA. **Teatros de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.teatrosdecuritiba.com/teatros.htm>>. Acesso em: 15.jun.2009.

UOLNOTÍCIAS. **Cortiços: exploração faz o aluguel ser o mais alto de São Paulo.** Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultnot/multi/2009/05/13/0402396CCCC11346.jhtm?corticosexploracao-faz-aluguel-ser-o-mais-alto-de-sp-0402396CCCC11346>>. Acesso em: 25.maio.2009.

URBS - URBANIZAÇÃO de Curitiba. **Esquema da Rede Integrada de Transporte.** Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/rit/index.php>>. Acesso em: 03.jun.2009.

FONTES DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 – Disponível em: <<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa-regiao-metropolitana.svg>>. Acesso em: 16.jun.2009.

FIGURA 02 – Disponível em: <http://www.comec.pr.gov.br/arquivos/File/RMC_2009_politico.pdf>. Acesso em: 05.jul.2009.

FIGURA 04 – Seis séculos de gravura. Museu Oscar Niemeyer. Curitiba, 2007.

FIGURA 05 – Disponível em: <<http://www.fotosearch.com.br/IGS314/is702-001/>>. Acesso em: 15.jun.2009.

FIGURA 06 – Disponível em: <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Tavares.Forum.Romanum.redux.jpg>>. Acesso em: 15.jun.2009.

FIGURA 07 – Disponível em: <<http://img23.imageshack.us/i/P1010087-R.jpg/>>. Acesso em: 15.jun.2009.

FIGURA 08 - VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998. p. 340.

FIGURA 09 – Disponível em: <<http://m27.photobucket.com/image/pelourinho%20salvador/jopegphoto/Bahia/Imagem457.jpg.html?src=www>>. Acesso em: 15.jun.2009.

FIGURA 10 – Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp292.asp>>. Acesso em: 16.jun.2009.

FIGURA 11 – Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp292.asp>>. Acesso em: 16.jun.2009.

FIGURA 12 – Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp292.asp>>. Acesso em: 16.jun.2009.

FIGURA 13 - PINTO, M. F.; GALVANESE, H. C. Requalificação do centro de São Paulo: Projeto Corredor Cultural. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, São Paulo, Manole, 2006. p. 111.

FIGURA 14 - PINTO, M. F.; GALVANESE, H. C. Requalificação do centro de São Paulo: Projeto Corredor Cultural. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, São Paulo, Manole, 2006. p. 123.

FIGURA 15 - Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha201.asp>>. Acesso em: 15.maio.2009.

FIGURA 16 - PINTO, M. F.; GALVANESE, H. C. *Requalificação do centro de São Paulo: Projeto Corredor Cultural*. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, São Paulo, Manole, 2006. p. 115.

FIGURA 17 - Disponível em: < <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>>. Acesso em: 13.abr.2009.

FIGURA 18 - Disponível em: < <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>>. Acesso em: 13.abr.2009.

FIGURA 19 - Disponível em: < <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>>. Acesso em: 13.abr.2009.

FIGURA 20 - Disponível em: < <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>>. Acesso em: 13.abr.2009.

FIGURA 21 - Disponível em: < <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>>. Acesso em: 13.abr.2009.

FIGURA 22 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>.
Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 23 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>.
Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 24 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>.
Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 25 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>.
Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 26 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>.
Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 27 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>. Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 28 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>. Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 29 - Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/publicacoes-institucionais/PublicacaoMinisteriodasCidadesReabilitacaodeCentros.pdf/view>>. Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 30 - Disponível em:

<<http://www.bairrosdemaceio.net/site/index.php?Canal=Noticias%20da%20Cidade&Id=401>>. Acesso em: 14.abr.2009.

FIGURA 31 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 32 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 33 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 34 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 35 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 36 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 37 - Disponível em:

< <http://biblioteca.universia.net/ficha.do?id=38528100>>. Acesso em: 16.abr.2009.

FIGURA 38 - ULTRAMARI, C.; MOURA, R. (Org.) **Metrópole: Grande Curitiba: teoria e prática**. Curitiba: IPARDES, 1994. p. 61.

FIGURA 39 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.04.

FIGURA 40 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.07.

FIGURA 41 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.11.

FIGURA 42 - BAHLS, A.V. da S. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Praças de Curitiba: espaços verdes na paisagem urbana.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 131, set., 2006. p. 147.

FIGURA 43 - Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp292.asp>>. Acesso em: 16.jun.2009.

FIGURA 44 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.25.

FIGURA 45 - COLEÇÃO ALLEN MORRISON.

FIGURA 46 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.33.

FIGURA 47 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.35.

FIGURA 48 – INSTITUTO de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, 2000.

FIGURA 56 – INSTITUTO de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, 2009.

FIGURA 58 – INSTITUTO de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, 2009.

FIGURA 66 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.42.

FIGURA 67 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.63.

FIGURA 68 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.85.

FIGURA 69 - CIFFONI, A. L.; SUTIL, M. S.; BARACHO, M. L. G. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Centro histórico: espaços do passado e do presente.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 130, mar., 2006. p.53.

FIGURA 71 - BAHLS, A.V. da S. (Org) **Boletim Casa Romário Martins. Praças de Curitiba: espaços verdes na paisagem urbana.** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 30, n. 131, set., 2006. p. 37.

FIGURA 82 - Disponível em:

<<http://ippucnet.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Fotos/1/Centro/target17.html>>. Acesso em: 05.jul.2009.