



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



LYN JANNUZZI CRESPIM DA SILVA

CENTRO BAIXO

**BASES TEÓRICAS PARA UM PROJETO DE REABILITAÇÃO DO EIXO
ENTRE OS TERMINAIS DE TRANSPORTE DO CENTRO DE CURITIBA**

CURITIBA

2013

LYN JANNUZZI CRESPIM DA SILVA

CENTRO BAIXO
BASES TEÓRICAS PARA UM PROJETO DE REABILITAÇÃO DO EIXO
ENTRE OS TERMINAIS DE TRANSPORTE DO CENTRO DE CURITIBA

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:

Prof^ª. Maria Luiza Marques Dias

CURITIBA

2013

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a): _____

Examinador(a): _____

Examinador(a): _____

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2013.

Para Anella, Nina, Ione, Mey e Gabriela.

*“A parte mais educada da população habita todo dia a cidade.
Senão 10 milhões de pessoas não conseguiriam todos os dias fazer o que fazem.
Vêm, com dificuldade, voltam, consomem e alimentam o mercado.
E dão lucro para os que desprezam a cidade.”*

Paulo Mendes da Rocha em entrevista à Folha de São Paulo de 22/06/2006

RESUMO

Diante dos processos de transformação que a sociedade urbana passa nos dias de hoje , a centralidade adquire um papel fundamental no resgate da identidade dos indivíduos. A compreensão do momento atual pelo qual passamos, aliado ao resgate histórico dos eventos transformadores do Centro de Curitiba, busca dar suporte para a criação de diretrizes para agir sobre uma de suas áreas mais degradadas e cujos terminais de transporte que nela se localizam descarrega a maior parte da população flutuante do Centro, originada de toda a região metropolitana.

Palavras-chave: Centralidade, intervenções urbanas em áreas centrais, Curitiba, urbanismo.

Lista de Figuras

Figura 1 - Mapa da localização do Centro e da Regional Matriz no Município de Curitiba.....	3
Figura 2 - Vista 45° da região.....	3
Figura 3 - Mapa de localização da Área de Trabalho.....	4
Figura 4 - Porcentagem de população urbana no mundo, por grandes áreas.	5
Figura 5 - Área de estudo do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte.....	21
Figura 6 - Áreas especiais para requalificação do Hipercentro de Belo Horizonte.	25
Figura 7 - Operações urbanas no Hipercentro de Belo Horizonte.	26
Figura 8 - Prédio do INSS restaurado para uso como Habitação Social.	28
Figura 9 - Mapa de Síntese do Diagnóstico do plano de Porto Alegre	29
Figura 10 - Mapa de Síntese do Plano Conceitual do Centro Histórico de Porto Alegre.....	31
Figura 11 - Pórtico do Cais Mauá, em Porto Alegre	33
Figura 12 – Localização da cidade de Córdoba.....	35
Figura 13 – Plano de Córdoba de 1577.	36
Figura 14 - Projeto vencedor do concurso para Sede do Conselho Deliberativo de Córdoba, na região de Asbato.	38
Figura 15 - Projeto da Estação de Transbordo Mitre, em Córdoba.....	38
Figura 16 - Mapa das principais ações do Plano do Centro de Córdoba.....	39
Figura 17 - Mapa de 1857, copiado por Romário Martins, que coloca sua data em dúvida, acreditando ser de 1863.	48
Figura 18 - Mapa de Curitiba de 1894.....	49
Figura 19 - Mapa de Curitiba de 1903 com definição do quadro urbano e perímetro de proibição de construções de casas de madeira.....	55
Figura 20 - Plano de Avenidas do Plano Agache,	58
Figura 21 - Vista aérea do Centro de Curitiba na Década de 1950.....	60
Figura 22 - Diagrama do Plano preliminar urbanístico de 1965.....	64
Figura 23 - Foto aérea das Vias Estruturais definidas pelo Plano Serete.	65
Figura 24 - Pirâmide populacional do Centro de Curitiba em 2010	67
Figura 25 - Pirâmide populacional de Curitiba em 2010	67
Figura 26 - Mapa das Unidades de Interesse de Preservação (UIPs) do Centro de Curitiba...	70
Figura 27 - Edifício art-deco na esquina da Rua Barão do Rio Branco.....	71

Figura 28 - Imóvel eclético na Rua Barão do Rio Branco.....	71
Figura 29 - Imóvel eclético na Rua Barão do Rio Branco.....	71
Figura 30 - Sobrado eclético na Rua Barão do Rio Branco.	72
Figura 31 - Sobrado eclético na Rua Barão do Rio Branco.	72
Figura 32 - Sobrado eclético na Rua Barão do Rio Branco.	72
Figura 33 - Sobrado eclético transformado em Hotel Boutique na Rua Barão do Rio Branco.	72
Figura 34 - Edifício eclético na Tr. Lourenço Pinto com acesso lateral e porão habitável.	73
Figura 35 - Museu da Imagem e do Som, antigo Palácio do Governo.....	73
Figura 36 - Edifício protomodernista na Rua Barão do Rio Branco.	74
Figura 37 - Edifício modernista na Rua Barão do Rio Branco.	74
Figura 38 - Mapa do estado de conservação das edificações existentes.	75
Figura 39 - Casa de Victor Vianna, na Rua Pedro Ivo, na época da construção e atualmente.	75
Figura 40 - Edifício do Sesc, na José Loureiro.....	76
Figura 41 - Mapa de uso do solo de acordo com o tipo de ocupação.....	77
Figura 42 - Loja de comércio de Roupas na Rua Pedro Ivo.	78
Figura 43 - Loja de roupas na esquina da Tr. Lourenço Pinto com Rua Pedro Ivo.	78
Figura 44 - Comércio e serviços em sobrados art-deco na Rua José Loureiro.	78
Figura 45 - Santa Casa de Misericórdia.	79
Figura 46 - Pesquisa de satisfação dos usuários de 2006.....	82

Sumário

1. Introdução.....	1
2. Conceituação teórica.....	5
2.1. A centralidade	9
2.2. Intervenções em centros urbanos.....	11
3. Estudos de Casos.....	20
3.1. Reabilitação urbana do hipercentro de Belo Horizonte	20
3.2. Plano de Reabilitação do Centro de Porto Alegre.....	27
3.3. Plano de Recuperação e Valorização da área Central de Córdoba	35
3.4. Síntese dos estudos de casos.....	40
4. Formação histórica do Centro de Curitiba	43
4.1. Do período colonial à modernidade	43
4.2. Início da modernidade	45
4.3. Plano Agache	57
4.4. Plano Serete	61
5. Interpretação da realidade.....	66
6. Diretrizes projetuais.....	84
7. Referências Bibliográficas	86

1. Introdução

Esse trabalho pretende dar subsídio para a compreensão da formação, estrutura, características, necessidades e potencialidades de um setor da área central de Curitiba situado entre as praças Rui Barbosa e a Praça Senador Correa, dois grandes terminais de transporte coletivo localizadas no bairro Centro, em Curitiba, para o posterior desenvolvimento de um projeto de intervenção urbana para a área a ser elaborado na sequência deste estudo. Este trabalho teve princípio em um modelo aberto, que avalia quais as condições e necessidades existentes da região para definir as diretrizes de projeto sem predeterminar quais as intervenções que seriam aplicadas à região, deixando para a fase de projeto quais as ações que serão tomadas, a partir das questões levantadas por este estudo.

A região se localiza ao longo da parte mais baixa e canalizada da bacia do Rio Ivo, a que chamaremos de Centro Baixo. Uma região que, historicamente sempre apresentou uma menor taxa de desenvolvimento em relação às outras áreas do Centro, e que, com o processo de declínio econômico, degradação da paisagem e perda de população das áreas centrais, que de forma mais ou menos acentuada tem ocorrido em todo o mundo, é uma das primeiras a tornar evidente esse processo em Curitiba. A reversão desse processo pode, dessa forma, ajudar a conservação das áreas adjacentes, colaborando de forma preventiva para a expansão do fenômeno no entorno, evitando que mais tarde sejam necessárias intervenções ainda mais amplas e em áreas ainda maiores.

Para isso pretende demonstrar como entender historicamente como a formação do centro urbano de Curitiba através das diferentes ações públicas, a ideologia vigente moldaram o tecido urbano.

Pretende-se tratar da (i) conceituação teórica, (ii) análise de casos correlatos, (iii) formação histórica, (iv) estudo da área proposta e (v) diretrizes projetuais.

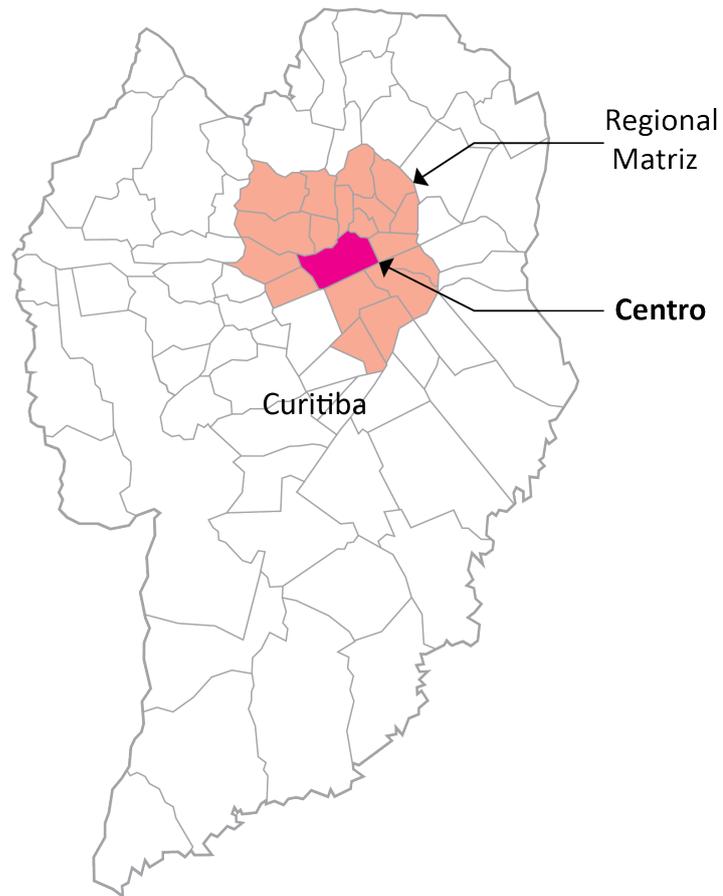
O primeiro capítulo, de conceituação teórica, mostra como chegamos aos dilemas da cidade contemporânea e caracteriza quais foram as formas de intervenção urbana adotadas desde a formação das cidades modernas até os dias de hoje.

O segundo capítulo analisa casos correlatos de intervenção urbana em áreas centrais, com o estudo dos planos de reabilitação das áreas centrais de Belo Horizonte, Porto Alegre e Córdoba.

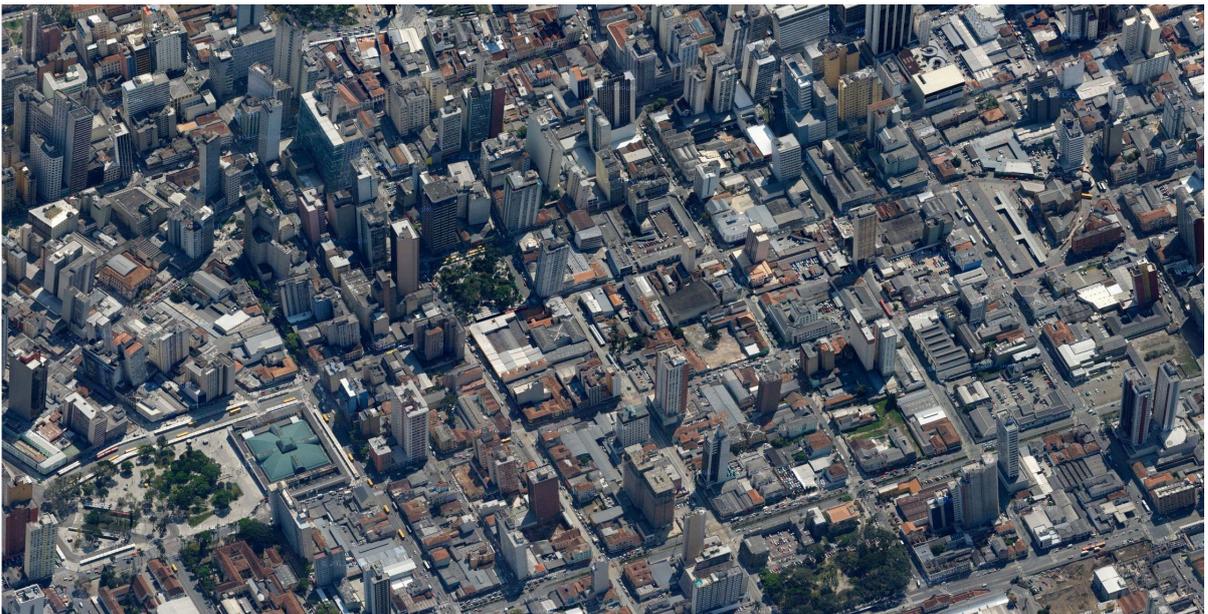
O terceiro capítulo mostra o processo histórico da formação do centro de Curitiba, a situação socioeconômica, a infraestrutura do centro e da área específica da intervenção e os planos já existentes para a região.

No quarto capítulo são desenvolvidas as diretrizes projetuais que deverão ser aplicadas durante a fase seguinte de desenvolvimento do projeto de intervenção e que são produto da interpretação da realidade feita anteriormente.

A seguir se apresenta ilustrações com o esquema do recorte do estudo e foto aérea:



**Figura 1 - Mapa da localização do Centro e da Regional Matriz no Município de Curitiba.
(Fonte: Ippuc, Edição do autor)**



**Figura 2 - Vista 45° da região.
(Fonte: maps.google.com)**

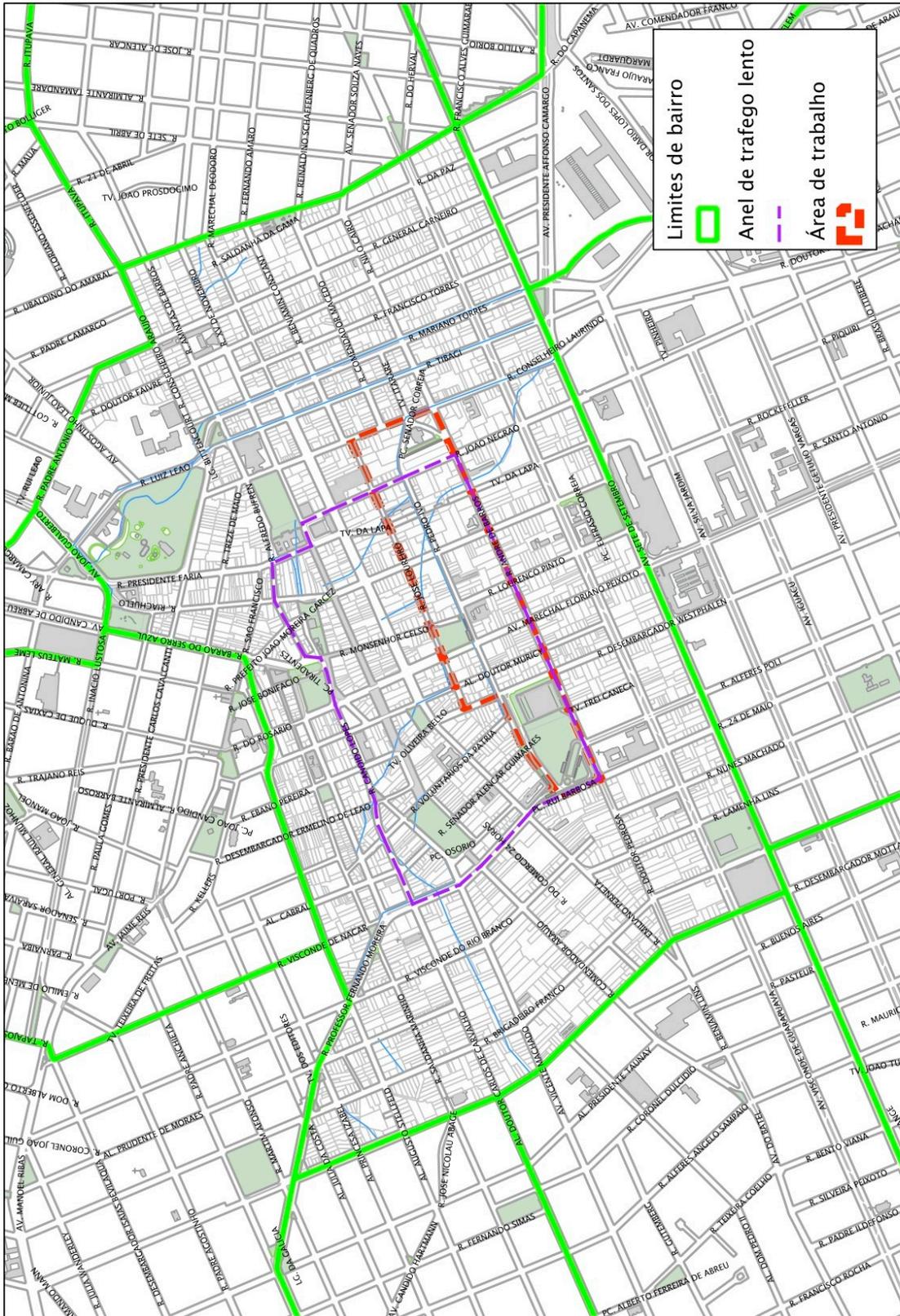


Figura 3 - Mapa de localização da Área de Trabalho.

(Fonte: Ippuc, 2011. Edição do autor)

2. Conceituação teórica

O século XX apresentou um cenário de mudanças para as cidades sem precedentes na história da humanidade.

Estima-se que em 2011 3,6 bilhões de pessoas viviam em áreas urbanas em todo o mundo, equivalente a 52,1% da população mundial. Em 1950 existiam 86 cidades com mais de 1 milhão de habitantes. Esse número passou para 400 em 2005 e a previsão é de que em 2015 existam 550 cidades desse tamanho (UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, 2009). No Brasil, que em 1950 apenas São Paulo e Rio de Janeiro ultrapassavam a marca de 1 milhão de habitantes, hoje são 16 cidades e a previsão é que sejam 22 em 2025. O Brasil hoje tem 84,3% da população vivendo no meio urbano, contra os 36,2% de 1950 (IBGE, 2013).

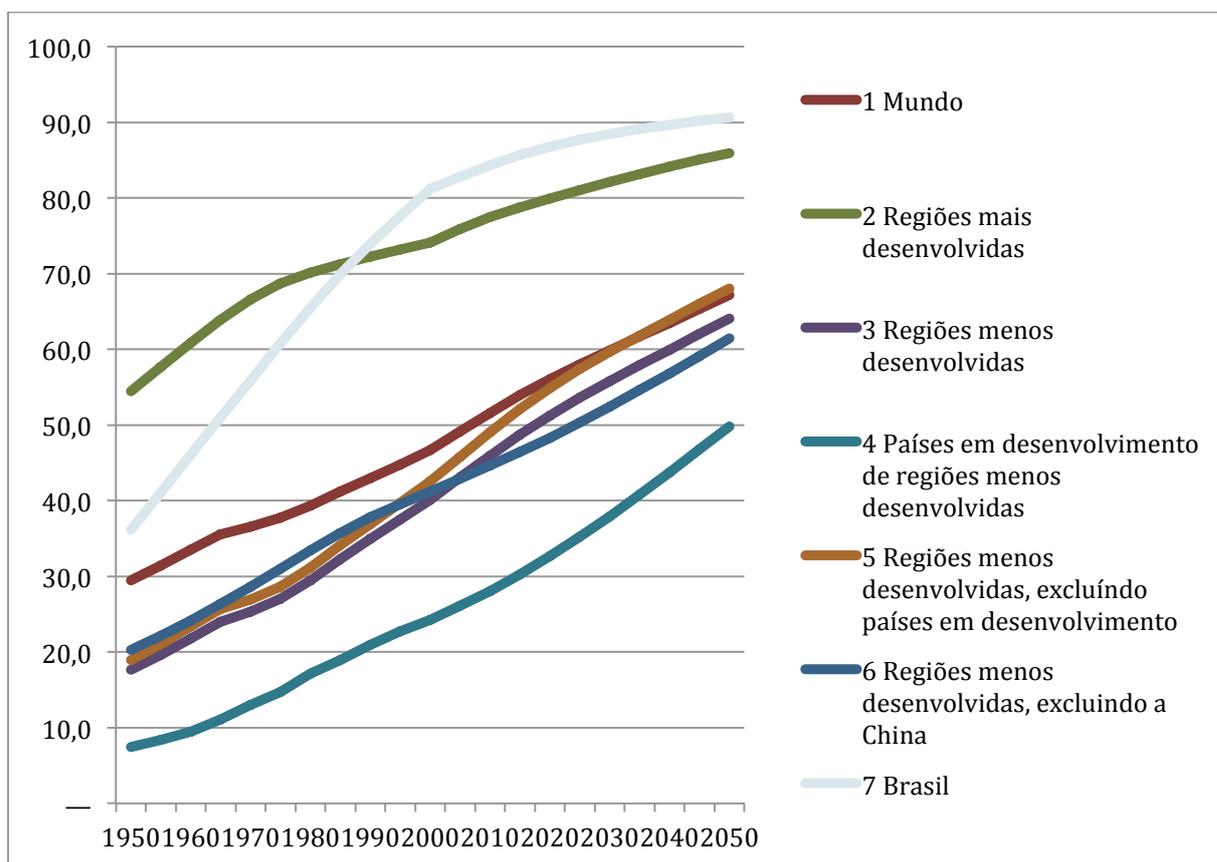


Figura 4 - Porcentagem de população urbana no mundo, por grandes áreas.

Fonte: (UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, 2009)

As cidades concentram mais empregos, existe maior expectativa de vida, mais acesso à educação e cultura. Essa afirmação pode ser confirmada por um artigo que usa o conceito da biologia de "economia de escala" (WEST, 2007) e demonstra, a partir de estudos em cidades dos Estados Unidos, Europa e China (países que dispunham de dados consolidados

para o estudo), como o crescimento de determinadas variáveis cresce de forma metabólica. Na biologia o aumento da massa de um organismo não é seguido de um aumento proporcional do gasto de energia mas sim de um crescimento sublinear, onde o organismo de maior massa gasta proporcionalmente menos energia.

Aplicando o mesmo conceito ao estudo de agrupamentos urbanos o artigo verifica que cidades com maior população tem um custo percapita de indicadores como transporte, infraestrutura ou energia. Por outro lado determinados indicadores tem crescimento superlineares, ou seja, são proporcionalmente maiores que aumento da população, como Produto Interno Bruto (PIB), salários, empregos criativos ou número de patentes. Esse padrão se repete até mesmo em alguns comportamentos que em princípio poderiam parecer completamente desconectados da questão, como a velocidade com que um cidadão caminha pelas ruas. Porém esse crescimento superlinear não afeta somente indicadores positivos, mas esse viés pode também ser observado em indicadores negativos, como taxas de crime ou taxas de dispersão de doenças infecciosas como AIDS ou Gripe.

Como a taxa metabólica por unidade de massa, $B/M \propto M^{-1/4}$, diminui com o aumento do tamanho do corpo, essa relação implica numa economia de escala em consumo de energia: organismos maiores consomem menos energia por unidade de tempo e por unidade de massa. (WEST, 2007 trad. Do autor)

Essa analogia com a natureza não pretende explicar o processo do crescimento urbano e se esgota na teoria da economia de escala, que também é aplicada em economia. É preciso considerar também que esse crescimento das cidades é resultado de um processo sócio-econômico construído ao longo de toda a história. O paradigma mais recente é o da industrialização.

Com a industrialização passamos de um modelo de capitalismo de mercado para um capitalismo concorrencial. (LEFEBVRE, 2001). O valor de uso da cidade é substituído pelo valor de troca.

Com o fim do nomadismo, o homem se torna agrícola e fixa-se em aldeias. A partir do momento que o aperfeiçoamento das técnicas permite criar um excedente de produção surgem as cidades. As primeiras cidades no Oriente Próximo são essencialmente políticas, organizam uma vizinhança agrária e a dominam. Inicialmente a cidade abrigava os sacerdotes, artesãos, militares e governantes. A seguir, a Cidade Clássica (grega ou romana) é heterotópica, cada um dos grupos tem seu espaço definido. Mas a cidade vive em função do

campo e o administra. É nesse período que o mercado e a mercadoria se aproximam da cidade, mas não sem encontrar resistência, com seu espaço perfeitamente delimitado. Com o colapso das cidades-estados romanas, os grupos germânicos que tomam conta da Europa mantêm os mercadores itinerantes ainda relegados a um espaço determinado da cidade feudal. A cidade da idade média também é uma cidade política e é só no fim da idade média que os mercadores encontram espaço para nela se fixarem. O espaço do mercado suplanta a ágora, traz para seu entorno a igreja e a prefeitura e torna-se central. A nova sociedade política é o cenário que serve para a transformação de si mesma na cidade comercial. Há uma troca do modelo de escravos para o de servos e então para o de proletariado. Nesse momento a relação entre cidade e campo se inverte e a cidade passa a ocupar o lugar de destaque. A ascensão da burguesia dá início ao mercado de troca e vai nos levar ao conceito de estado. Nesse modelo as cidades deixam de ser cidades-estados autônomas para se transformarem em redes de cidades. Essas redes passam a ter variados graus de especialização e, dentro do estado, uma determinada cidade passa a ter maior importância que as outras: a capital. (LEFEBVRE, 2008, p. 20)

O surgimento do capitalismo bancário e da economia de troca é que permite o surgimento da industrialização. Em princípio a indústria se estabelece fora da cidade, próxima às fontes de energia (como água ou carvão), matéria prima e a mão de obra camponesa. Mas a cidade é importante para os empresários, pelo mercado, residência dos dirigentes ou reserva de mão-de-obra. “Além do mais, a cidade, tal como a fábrica, permite a concentração dos meios de produção num pequeno espaço: ferramentas, matérias-primas, mão-de-obra.” (LEFEBVRE, 2001, p. 5)

Caminhamos, segundo Henri Lefebvre (2008), para uma Revolução Urbana, onde a contraposição entre campo e cidade deixará de existir. Mesmo a economia agrícola hoje é essencialmente urbana, criada e administrada a partir cidade. Da mesma forma, a vila agrícola (LEFEBVRE, 2001), cada vez mais, passa a integrar as redes e a sociedades urbana. Obviamente saneamento, eletricidade, tráfego de veículos ou infraestrutura colaboram para que as vilas rurais se assemelhe cada vez mais às cidades mas, além disso, a penetração da cultura, pelo novos meios de comunicação, moda, design, costumes as distâncias desaparecem e ela passa a ser uma extensão da área urbana.

Trazidas pelo tecido urbano, a sociedade e a vida urbana penetram nos campos. Semelhante modo de viver comporta sistemas de objetos em sistemas valores. Os mais conhecidos dentre os elementos do

sistema urbano são a água, a eletricidade, o gás (butano nos campos) que não deixam de se fazer acompanhar pelo carro, pela televisão, pelos utensílios de plástico, pelo mobiliário "moderno" (...) entre os elementos do sistema valores, indicamos os lazeres ao modo urbano (danças, canções), os costumes, a rápida adoção das modas que vêm da cidade. (...) Entre as malhas do tecido urbano persistem ilhotas e ilhas de ruralidade " pura ", torrões natais frequentemente pobres (nem sempre), povoados camponeses envelhecidos, mal "adaptados", despojados daquilo que constitui nobreza da vida camponesa nos tempos de maior miséria da opressão." (LEFEBVRE, 2001, p. 12)

É a partir da industrialização que a cidade chega ao modelo que conhecemos hoje, onde já não se opõe ao campo, mas o absorve.

É no pequeno interlúdio entre o início da industrialização e as primeiras transformações da cidade, pioneiras com a Paris de Haussmann mas que têm uma influência global, que o viver urbano atinge seu grau máximo de efervescência. A cidade que Walter Benjamin ou Baudelaire lamentam serem absorvidas pela modernidade é a desse período.

O período que se segue à industrialização é chamado por Ascher (2010, p. 28) de segunda modernidade, a que se segue a modernidade renascentista, já racional e individualizada. Essa segunda modernidade é caracterizada por uma racionalidade simplificadora, que acaba por adaptar a cidade aos processos industriais e seu urbanismo se caracteriza por zoneamentos monofuncionais, adaptados ao modelo fordista-keynesiano-corbusiano voltado ao consumo de massa.

Essa segunda modernidade se amplifica até o ponto de ser reconhecida por diversos grupos, como filósofos, sociólogos ou mesmo arquitetos como um momento de crise, a ser por alguns denominada de pós-modernidade, onde a postura crítica que passa a ser conhecida como a pós-modernidade é, para Ascher (2010, p. 31), ainda um período acelerado da modernidade, a terceira fase da modernidade.

Esse período será marcado por um racionalismo ainda mais intenso a influir na vida das pessoas, um individualismo ainda maior e a tecnologia desenvolvimento da informática e das comunicações emancipando os limites espaciais e temporais, causando um enfraquecimento das comunidades locais, que podem levar a novas formas de segregação.

É nesse cenário que surge o fenômeno da globalização, onde não só bens materiais-primas e mercadorias se deslocam, mas toda a sociedade passa a se homogeneizar em suas práticas e status sociais.

2.1. A centralidade

O desaparecimento da centralidade não se impõe nem teoricamente, nem praticamente. A única questão que se apresenta é a seguinte: "A que formas sociais e políticas, a que teoria vai-se confiar a realização da prática de uma centralidade e de um tecido renovados, libertados de suas degradações?" Toda cidade tem um centro, e só um. Deve-se sempre pensar o centro de maneira dialética. O centro e o "não-centro" são os dois lados de uma mesma moeda. Por isso a discussão sobre a centralização é indissociável da discussão sobre a periferização. As áreas não são centros, tornam-se centros. Uma capela pode existir antes da cidade, mas só se torna centro a partir da existência da Cidade. O centro social de uma cidade nada tem a ver com centro geométrico. (VILLAÇA, 1998, p. 237)

Os centros das cidades podem se deslocar, como resultado de um jogo de forças. Com o deslocamento desse centro a infraestrutura existente passa a ser subutilizada. O estado colabora com o deslocamento dos centros ao investir nos novos centros, ajudando no processo de degradação do construído (MARICATO, 2001b, p. 96). No caso do Brasil, durante muitas décadas o Sistema Financeiro de Habitação investiu apenas em imóveis novos.

O principal valor do centro é o do deslocamento, valor dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário despendido na construção do povoado. Nem todos têm o mesmo poder econômico para disputar as distintas localizações, nem contam com as mesmas condições de deslocamento. (VILLAÇA, 1998, p. 240)

A cooperação como força produtiva só se desenvolve com a aglomeração. Poupar esforços, distância gerando uma necessidade de se aglomerar e ao mesmo tempo se afastar de um ponto onde todos gostariam de estar.

Ascher (2001, p. 62) cria o conceito de metápole para explicar a cidade na sociedade contemporânea. Com a globalização da economia surge um novo modelo de organização do espaço urbano, onde as relações entre municípios distintos são mais fortes. Mantém relações econômicas com aglomerações estrangeiras. Falta de "limites visíveis, são formadas de territórios fragmentados, não necessariamente contíguos; tem formas variadas e irregulares, mono ou policêntricas." Essa situação obriga as metrópoles a cada vez mais concorrerem com metrópoles internacionais. Há a necessidade de atrair empresas e investimentos internacionais, que demandam mão-de-obra qualificada. Para tanto devem dispor de centros com capacidade de conexão aos sistemas internacionais. O problema se dá justamente pelo fato dos centros existentes serem pouco adaptados a essas necessidades, tanto pela falta de

recursos sociais e materiais quanto pelo excesso de densidade e trânsito. “A isto acrescenta-se muitas vezes a preocupação legítima de permitir que as populações pobres que nela residem possam ali permanecer, o que não facilita a constituição de novas áreas metropolitanas.” Para ele o “centro é por definição aquilo que está no meio” nele se agrupavam as atividades com necessidade de maior acessibilidade. Com o passar do tempo e a maior divisão da produção do trabalho aumenta o número de atividades que necessitam da acessibilidade e disto decorre o adensamento da região. No centro, para Borja (2001, p. 75), “A atividade econômica se organiza em espaços urbanos regionais”

Para Augé (2007, p. 73), caminhamos para uma supermodernidade conduzidos pela sociedade imagética, onde o lugar como espaço antropológico deixa de existir e é substituído pelo não-lugar, o oposto do lugar, que é definido como identitário, relacional e histórico.

O não-lugar é diametralmente oposto ao lar, à residência, ao espaço personalizado. É representado pelos espaços públicos de rápida circulação - como aeroportos, estações de metrô e pelas grandes cadeias de hotéis e supermercados. Só, mas junto com outros, o habitante do não-lugar mantém com este uma relação contratual representada por símbolos da supermodernidade; cartões de crédito, cartão telefônico, passaporte, carteira de motorista, enfim, por símbolos que permitem o acesso, comprovam a identidade, autorizam deslocamentos impessoais .

A supermodernidade justamente, impõe aos indivíduos novíssimas vivências de solidão, diretamente ligadas ao surgimento e proliferação dos não lugares. Porém é no centro da cidade que

estão agrupados um certo número de bares, hotéis e lojas, não longe da praça onde fica a feira, quando a praça da igreja e a do mercado não se confundem. Em intervalos semanais regulares (o domingo e o dia de feira), o centro "se anima", e é uma reclamação frequentemente dirigida às cidades novas, originárias de projetos de urbanismo ao mesmo tempo tecnicistas e voluntaristas, não oferecerem um equivalente aos lugares de vida produzidos por uma história mais antiga e mais lenta, onde os itinerários singulares se cruzam e se misturam, onde trocam-se palavras e esquecem-se as solidões por um instante, na porta da igreja, da prefeitura, no caixa do café, na padaria.

Mesmo que esse centro ideal esteja cada vez mais distante da realidade das grandes metrópoles, ainda é nele que existe a identidade capaz de libertar os indivíduos da proliferação dos não-lugares.

É importante perceber que muitas das características dos centros urbanos que por vezes são caracterizadas como negativas como o tipo de comércio, acessibilidade metropolitana, são fatores que dão uma intensa vitalidade à região. Em uma entrevista sobre revitalizações de áreas urbanas para a revista eletrônica ComCiência, Carlos Vainer, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), lembra o seguinte:

"A discussão está fundada na ideia de que estas áreas não possuem vitalidade. Na verdade, essas áreas têm uma extraordinária vitalidade, mas foram, em muitos casos, ocupadas por grupos sociais de baixa renda. O que está sendo feito é renegar um tipo de vitalidade e recuperar essas áreas para determinados grupos sociais"[...] "A sobrevivência da riqueza patrimonial dessas regiões se deu graças aos grupos de baixa renda e não a outros. É como expulsar os índios da floresta para preservá-las, sendo que, graças a eles, ela ainda está preservada. Mesmo assim, retiram os índios e fazem reservas indígenas" (COMCIÊNCIA, 2002)

2.2. Intervenções em centros urbanos

A origem das intervenções com o objetivo de modificar a situação urbana existente tem origem a partir da transformação das cidades em meados do século XVIII, quando ela sai do modelo de mercado para o de produção. O conflito entre plebe e burguesia, que culmina na revolução Francesa, o rápido crescimento populacional, as novas tecnologias de transporte, geram o amontoamento e as epidemias, que serão combatidas pelas práticas de higienização (FOUCAULT, 1979 apud VASCONCELLOS e MELLO, 2006 p.56) e dão origem aos planos de renovação urbana como os propostos por Haussman para Paris ou o de Pereira Passos para o Rio de Janeiro, causando impacto social, ao deslocar os habitantes originais para fora da área renovada, e forte rompimento com o tecido urbano anterior e com as áreas vizinhas.

A ideologia da renovação *tábula-rasa* avança para o período modernista e vai se manter até que, a partir da Carta de Veneza (1964) o conceito de monumento histórico amplia-se para além de monumentos isolados, passando a tratar os centros históricos como conjuntos urbanos e sua relação com o território e a cidade (CARTA ITALIANA DEL RESTAURO apud VASCONCELLOS e MELLO, 2006, p. 62). A Carta de Lisboa (1995) usa o termo reabilitação urbana, como "estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes", sendo essa uma das técnicas para atingir a renovação urbana, a ser aplicada "em tecidos urbanos degradados, demolindo estruturas morfológicas e tipológicas, substituindo-as por tipologias arquitetônicas contemporâneas."

À confusão que terminologia das Cartas possa vir a causar soma-se um componente para tornar por vezes ainda mais equivocadas, e muitas vezes imprecisas, a adoção dos termos adotados nas intervenções urbanas: o *city marketing*, ferramenta usada nas estratégias de convencimento usadas pelo poder público para legitimar seus procedimentos. A isso se

soma o uso do conceito de *regeneração* numa clara analogia entre o tecido da pele e o tecido urbano, o qual se recupera sem se romper. Esse conceito tem sido aplicado principalmente a partir de modelos econômicos neoliberais que visam promover “a privatização de áreas públicas e de gestão do meio ambiente por meio de parcerias, nas quais o capital privado prevalece” (VASCONCELLOS e MELLO, 2006, p. 60). As questões ambientais vêm a tona com a Carta do Rio (1992) de onde se pode definir as importantes e mais universais conceitos de *preservação*, “proteção de um bem cultural em sua totalidade, contra qualquer dano ou degradação por meio de instrumentos legais” e *conservação*, “manter ou reestabelecer a saúde física de organismos edíficos”.

O uso do termo REABILITAR significa recompor atividades, habilitando novamente o espaço, através de políticas públicas e de incentivos às iniciativas privadas, para o exercício das múltiplas funções urbanas, historicamente localizadas numa mesma área da cidade, reconhecida por todos como uma centralidade e uma referência do desenvolvimento urbano. Por ser o centro a expressão de uma infinidade de funções de uma cidade, cada uma das cidades tem um tipo de centro, expressando práticas e formas próprias daquela cidade, daquela cultura, daquele conjunto de pessoas e histórias. “Pode-se dizer que a importância dos centros e das suas habilidades é a de que ele é um bairro comum a todos. Cada pessoa tem um bairro e, além dele, o centro. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008)

Segundo o Ministério das Cidades (2008), os centros são hoje as áreas mais propícias à implementação dos princípios e instrumentos do Estatuto da Cidade. Hoje essas áreas apresentam perda de população e de atividades e degradação física. A reabilitação deve visar integrar ações públicas e privadas; recuperar e reutilizar o acervo edificado em áreas já consolidadas da cidade; melhorar os espaços e serviços públicos e a acessibilidade e dar uso aos equipamentos comunitários buscando o repovoamento e utilização de forma multiclássista.

Segundo o Ministério das Cidades, a política de reabilitação deve atender às seguintes diretrizes:

- Integrar a totalidade das ações e programas previstos e em execução nas áreas centrais.
- Promover a conservação do patrimônio construído, cultural e ambiental das áreas centrais de forma a melhorar a qualidade de vida da população e de seus usuários.
- Estimular a consolidação da cultura da reabilitação urbana e de prédios públicos nas áreas centrais em oposição à cultura dominante das novas construções, da periferação e da expansão horizontal das cidades brasileiras.
- Promover e apoiar a integração das ações públicas municipais através de planos de gestão para reabilitação das áreas centrais.
- Estimular a gestão integrada e participativa. Promover a gestão democrática da cidade por meio da participação da população na formulação e implementação da política urbana e a integração da gestão pública e privada na reutilização das áreas já consolidadas da cidade.

- Fortalecer os vínculos da população com os bairros onde moram. A identificação e a valorização dos vínculos que a população mantém com o bairro são fatores fundamentais para aumentar a coesão social e garantir a diversidade social. Para isso é necessário criar estruturas de organização e participação que envolvam, ao longo de todo processo, essa população, os novos moradores que serão atendidos pelo programa e os movimentos sociais organizados.
- Contribuir para a redução do déficit habitacional por meio da ocupação dos vazios urbanos e da recuperação do acervo de prédios públicos, preferencialmente para o uso residencial, articulando esse uso a outras funções urbanas.
- Apoiar a permanência e inclusão social da população de baixa renda que reside ou trabalha na região, por meio da gestão de ações de melhoria das condições de acesso à moradia, ao trabalho e aos serviços públicos.
- Reforçar as funções econômicas e os pequenos negócios. Garantir a permanência dos pequenos negócios que, em geral, oferecem grande número de empregos e estimular a criação de novos empregos na região, contribuindo para o fortalecimento das funções econômicas e simbólicas das áreas centrais.
- Estimular a atuação integrada do setor público e da iniciativa privada com vistas a articular os investimentos, públicos e privados, no reaproveitamento do parque edificado, na conservação e melhoria da infraestrutura, dos serviços e dos equipamentos públicos.
- Impulsionar o desenvolvimento tecnológico e a formação profissional para a reforma e adequação dos edifícios para novos usos. É importante destacar que a reforma de edifícios para adequação a novos usos ainda é uma prática incipiente no Brasil, sendo necessário o desenvolvimento de técnicas, produtos e a formação de mão de obra adequada às suas características, podendo resultar no impulso às atividades deste segmento no setor da construção civil. Além de oferecer solução habitacional, a proposta de reforma ou reciclagem de edifícios contribui para recuperar o patrimônio histórico, reverter o processo de abandono e, por vezes, se tornar indutor de outras iniciativas de reabilitação do entorno.
- Adequar a legislação urbanística para que os padrões e as normas de construção (código de obras e edificações) sejam adequados para a reforma e reciclagem dos edifícios para produção de habitação.

Também para o Ministério das Cidades, as principais causas para o esvaziamento dos grandes centros foram a política de habitação, que durante muito tempo incentivou apenas o financiamento de novas moradias em terras de menor custo nas periferias da cidade, a busca por novas centralidades economicamente menos saturadas, que descentralizou atividades inclusive administrativas; a consolidação do modelo periférico para os setores de menor renda. Essas transformações no setor público e privado direcionaram também o desenho da infraestrutura na mesma direção, com forte pressão do mercado imobiliário para os subúrbios.

A alteração no comportamento de consumo, com o surgimento dos shopping centers, repercutiu nas áreas centrais, que com a migração das grandes lojas teve o incremento do comércio de produtos baratos, atendendo aos mais pobres devido à acessibilidade do transporte coletivo. Além disso, a expansão da indústria automobilística a partir da década

de 1970, motivou o investimento em maior número de vias para acesso aos bairros, o que também motivou a saída das classes mais altas do centro tradicional.

Deve-se observar que a política do hemisfério norte de requalificações de áreas centrais baseadas apenas em cultura, entretenimento e gastronomia, que reposicionou muitas dessas áreas “na competição global entre cidades”, não deve ser simplesmente transcrita para os casos brasileiros, pois a situação no Brasil é muito mais complexa, e a cada movimento nesse sentido de gentrificação das áreas centrais se cria um novo problema na periferia. Para criar um espaço urbano para todos é preciso “romper o paradigma de que requalificar é sinônimo de excluir qualquer traço da presença dos mais pobres” (ROLNIK, 2008)

Maricato (2001a, p. 125) aponta duas diferentes estratégias usadas em intervenções em centros urbanos:

A renovação, uma ação cirúrgica destinada a substituir edificações envelhecida, desvalorizadas, que apresentam problemas de manutenção, por edifícios novos e maiores que invariavelmente são marcados por uma estética pós-modernista. Demolição remembramento das parcelas dos terrenos e intensificação da ocupação do solo. A instalação de novos setores da economia, mais dinâmicos e lucrativos, gera um aumento da valorização imobiliária, que acaba por expulsar os pequenos negócios e os habitantes originais.

A reabilitação, (ou requalificação) seria uma ação que preserva, na medida do possível, o ambiente construído existente (pequenas propriedades, parcelamento do solo, edificações antigas) e conseqüentemente os usos e a população existente. As reformas são feitas com a intenção de adaptar a infraestrutura às novas necessidades, com o mínimo de intervenções necessárias para atender conforto ambiental, acessibilidade e segurança estrutural.

Ambas as abordagens costumam preservar o patrimônio “de primeira grandeza”, porém na reabilitação, leva-se em conta também a preservação do patrimônio banal. O patrimônio banal é um conceito de origem francesa que se refere ao patrimônio comum, não monumental, mas que tipifica a área em questão. (BUENO e CYMBALISTA, 2007)

Na renovação existe um grande aporte de capital, que normalmente se concentra nas mãos de grandes construtores e empreendedores, já na reabilitação existiria uma maior ligação com os moradores, com a história da cidade e as empresas que trabalham com as reformas dos edifícios são de menor porte e mais ligadas ao trabalho artesanal.

Apesar da simplificação esquemática das duas abordagens elas não são mutuamente excludentes, nem só se renova, nem só se reabilita. A questão está na ênfase das ações.

Maricato (2001a, p. 132) enfatiza a importância da habitação social nesses processos, porém adverte que a moradia social nos planos de reabilitação só atingirá seus objetivos na presença de políticas habitacionais amplas em todas as esferas, ressaltando a dificuldade de se atender a moradia social uma vez que a classe média tem dificuldade de acesso ao mercado formal. De qualquer modo isso não significaria que as iniciativas nas esferas municipais não devam ser tomadas.

Sobre os centros velhos, são “dotados de uma infraestrutura excepcional em relação as demais regiões da cidade, os centros metropolitanos vêm sofrendo de um significativo esvaziamento ao mesmo tempo em que as periferias crescem extensivamente, pesando sobre as redes de infraestrutura.” (MARICATO, 2001a, p. 138)

A extensão horizontal da cidade contraria a racionalidade de aproveitamento da infraestrutura e penaliza os moradores das periferias, que são obrigados a dispendem mais dinheiro e tempo para o deslocamento. Ao mesmo tempo os centros ficam ociosos em sua infraestrutura durante a noite e nos fins de semana, o que vai se refletir no abandono das áreas centrais.

Villaça (1998, p. 265) aponta a descentralização promovida até mesmo pelos governos ao investir em sedes localizadas em áreas de maior valorização imobiliária. (a proposta do centro cívico de Curitiba, já na década de 1940 previa o uso dos terrenos ao norte para uma classe de melhor poder aquisitivo (DUDEQUE, 2010)).

“A cada nova grande “avenida imobiliária” corresponde algum declínio dos negócios tradicionais. A reabilitação de centros históricos cobra coerência do plano urbanístico e de desenvolvimento econômico local. Sem nenhuma proteção, o pequeno comércio e os serviços não tem condições de concorrer com as grandes redes do terciário moderno e com os grandes empreendimentos, que representam o capital intensivo.” (MARICATO, 2001a, p. 139). Novamente no caso do Centro Cívico de Curitiba, foi a mudança de legislação que permitiu a construção do shopping Mueller que revigorou a área em questão. O caso, porém, foi assunto de uma CPI na câmara dos vereadores. Da mesma forma, não é possível determinar se a construção do Shopping Estação acabou por reduzir o ritmo de degradação da área, já abandonada com o fim das atividades da ferrovia ou acelerou o processo.

Dessa forma o pequeno negócio e as microempresas, maiores geradores de emprego, enfrentam dificuldades em se manter com a legislação existente e geram uma grande presença de empregos informais. Por isso a defesa do pequeno negócio como estratégia pa-

ra a manutenção do emprego e das características históricas do patrimônio construído, dando especial atenção ao patrimônio banal.

Para Maricato (2001a, p. 143) a promoção do uso habitacional no centro, é que é capaz de lhe trazer vitalidade. “são eles [os moradores] que permitem deslanchar uma reação em cadeia que incorpora financiamento e mercado” [...] “Poucos agentes envolvidos no processo de reabilitação do centro vão querer moradias destinadas aos pobres na vizinhança. Até porque elas freiam a valorização imobiliária. E é também por isso que elas são importantes, além dos aspectos humanísticos, éticos e morais.” (MARICATO, 2001a, p. 144)

Vargas e Castilho (2006, p. 4) localizam o início da degradação do espaço urbano a partir da década de 1950, originado no processo de expansão urbana a que as cidades serão submetidas e pela concorrência que outros locais, mais interessantes para morar e viver, passam a fazer. A saída de atividades nobres e, inclusive as públicas, geram a substituição das atividades do centro por atividades de menor rentabilidade, informais e conduzidas por pessoas de baixo poder aquisitivo. Decorre disso menor arrecadação de impostos e menor investimento nos serviços públicos prestados.

Assim, as intervenções urbanas propostas para conter esse processo tem apresentado diversos objetivos e estratégias e os resultados obtidos tem sido também diversos e por vezes diferentes dos desejados.

“Recuperar o centro das metrópoles nos dias atuais significa, entre outros aspectos, melhorar a imagem da cidade que, ao perpetuar sua história, cria um espírito de comunidade e pertencimento. Significa também promover a reutilização de seus edifícios e a conseqüente valorização do patrimônio construído; otimizar o uso da infraestrutura estabelecida; dinamizar o comércio com o qual tem uma relação de origem; gerar atração de investimentos, de moradores, de usuários e de turistas que dinamizem o comércio com o qual tem uma relação de origem; gerar novos empregos. Em suma, implementar ações em busca da atração de investimentos, de moradores, de usuários e de turistas, que dinamizem a economia urbana e contribuam para a qualidade de vida, valorizando também a gestão urbana que executa a intervenção” (VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 5)

As autoras dividem os processos de intervenção urbana em três períodos principais, de forma não absoluta, não necessariamente excludentes entre si e por vezes sobrepostos:

Renovação Urbana nas décadas de 1950 e 1960 - Na Europa tem origem no ideário do movimento moderno, que se associa às necessidades de reconstrução das cidades europeias do pós guerra. Nos EUA está ligado ao crescente processo de suburbanização das cidades americanas. Caracteriza-se por intensos processos de demolição e reconstrução. Na Europa, devido a um significado simbólico e histórico mais evidente, tem seus ímpetus refrea-

dos. O mesmo não acontece nos EUA, onde atinge grandes proporções, o que na Europa foi arrasado pelas guerras, na América do norte foi posto abaixo deliberadamente. Na Europa a ênfase foi na criação de infraestrutura, descongestionamento do tráfego e valorização do espaço público. Já nos EUA o mercado imobiliário, com o êxito da suburbanização, conduziu a grandes mudanças do uso do solo, desalojamentos e com a substituição do uso existente de grandes áreas centrais para um intenso uso de torres empresariais e apartamentos para as classes de maior renda. Essa tipologia acabou por se demonstrar equivocada principalmente porque o isolamento entre os edifícios não era capaz de criar a dinâmica necessária para as relações que garantiriam a vitalidade urbana. Além disso o período foi marcado pela falta de visão empresarial dirigida aos planos, alto caráter segregacionista e boa parte das áreas permaneceram vazias após as demolições devido à falta de interesse. O processo de “gentrificação” (saída dos moradores pobres de uma região por ações urbanas que promoveram o enobrecimento de uma região) também foi intenso devido ao desalojamento de famílias e substituição dos residentes por população de renda mais alta. (VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 7-13)

Preservação urbana nas décadas de 1970 e 1980 – Caráter historicizante baseado mais no modelo europeu de intervenção com ênfase na preservação de edifícios históricos e vizinhanças. Forte caráter de preservação cria legislação que vêm a proteger várias edificações, porém em muitos casos isoladamente, sem relação com o conjunto urbano que a compõe. Fortalecimento das parcerias público privadas, o resgate do patrimônio torna-se fundamental para atrair novamente para o centro a população resgatando identidade e cidadania, com o uso de três ações: Projetos arquitetônicos (empreendimentos), políticas urbanas e programas de gestão compartilhada. Transformação do espaço histórico em espaço de consumo. Espetacularização forte caráter “cultural” Caráter ideológico na discussão sobre a privatização dos espaços públicos, que transfere as competências da administração pública para o setor privado; o comércio e os serviços como estratégia de recuperação, que foram os principais catalizadores dos processos de recuperação porém da qual deriva a criação de cenários, com um ambiente urbano descolado de suas estruturas históricas; e o entendimento do que é histórico, que se direcionado apenas ao ambiente físico, construído, não é capaz de captar um dos aspectos mais relevantes da cidade que é a sua mutabilidade.

Reinvenção urbana da década de 1990 até os dias de hoje – se por um lado as estratégias de intervenção nas áreas centrais não tiveram grandes modificações, as mudanças na

sociedade contemporânea causadas com o avanço das tecnologias de comunicação e os efeitos da globalização colocam as cidades em uma competição entre si no cenário mundial onde os projetos urbanísticos passam a ter papel fundamental na corrida por visibilidade. A internacionalização que se segue desloca parte dos interesses das intervenções para fora do centro urbano e passam a atingir a cidade como um todo, servindo cada vez mais a promoção político-partidária.

“A maior capacidade de comunicação permitiu que o território se transformasse em mercadoria para ser consumida por cidadãos de renda elevada, investidores e turistas, deixando de ser prioritariamente o *locus* da produção para ser o *locus* do consumo” Glaeser, apud (VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 32)

A globalização mudara o conceito de cidade, de destino final e permanência para o local dos fluxos. Verificava-se o domínio do trajeto, da transição ou do movimento em detrimento da troca e do encontro, tão comuns desde as sociedades primitivas. Carrion, apud (VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 32)

A parceria já iniciada no período anterior entre o poder imobiliário e o poder público local se fortalece, com a indução da demanda pelo primeiro aliado ao uso de estratégias de propaganda e *marketing* adotados pelo segundo. É dado como exemplo as obras de Barcelona para as Olimpíadas de 1992, que com a transmissão do evento alcançaram repercussão em escala global. A prerrogativa de reduzir a participação do financiamento do Estado e aumentar a do poder privado, muda também o foco da gestão urbana, na qual as bases estratégicas para essas intervenções passa a ser controlada pelos empreendedores com o objetivo de concorrer com outros centros. Surgem diversas associações para fomentar e viabilizar a vitalidade dos centros urbanos. O período é marcado pela possibilidade de transformar qualquer edificação em espaço de consumo, promovendo a *disneyfication* (HUYSEN; SAMUEL; REICHL apud VARGAS e CASTILHO, 2006, p. 41)

“Durante o período da reinvenção das cidades, diferentemente dos períodos anteriores, não é o cidadão a razão do urbanismo ou da intervenção nos centros históricos. Ela é feita para a população flutuante. Sendo assim, a cidade, que outrora refletiu o contexto social, agora valoriza exacerbadamente a imagem, a estética e a maquilagem” (CARRRION, 1998 apud VARGAS e CASTILHO, 2006 p.)

Esse período é marcado também pela ênfase das intervenções nos valores regionais ou étnicos, que pela sua singularidade passam a ser altamente valorizados para obtenção de vantagens frente à concorrência.

O domínio do ideário neoliberal nos projetos de intervenção urbana e a ausência da participação do cidadão comum como participante ativo dos processos urbanos, nos leva um a um risco de, com a retirada do cidadão da fórmula, intervenções consideradas “bem suce-

didás” mascararem conflitos sociais e desigualdades que vão se refletir em outros pontos da cidade com força ainda maior.

3. Estudos de Casos

Para dar subsídios ao projeto foram escolhidos três estudos de caso que tivessem alguma característica em comum com a região central de Curitiba, como escala ou tamanho da população ou formação histórica. Todos foram desenvolvidos e entraram em vigor ao longo da década de 2000, sendo assim contemporâneos ao pensamento urbanístico contemporâneo.

3.1. Reabilitação urbana do hipercentro de Belo Horizonte

O PRHBH (Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte) é descendente de outros planos para a reabilitação da área conhecida como hipercentro de Belo Horizonte. Foi desenvolvido pela prefeitura de Belo Horizonte em 2007 e coordenado pela Secretaria Municipal de Políticas Urbanas. Contou com recursos do Programa Nacional de Reabilitação Urbana do Ministério das Cidades.

A cidade planejada de Belo Horizonte foi edificada no final do Século XIX a partir da decisão tomada em 1891 de migrar a capital de Minas Gerais para uma cidade nova e planejada. O projeto, de Aarão Reis, reflete o pensamento urbanístico do período, com a criação de três zonas concêntricas: urbana, suburbana e rural. A zona urbana foi delimitada pela Avenida do Contorno, e contém uma malha ortogonal de quadras menores sobreposta a outra malha diagonal de avenidas. Essa área deveria ser dedicada a atividades funcionais, sociais e culturais e moradia de elites, serviços. Os moradores originais foram removidos e a população pobre não teve acesso a essa área, dessa forma a zona suburbana, de traçado irregular e sem infraestrutura, se adensou mais rapidamente nas primeiras décadas da fundação da cidade.

Junto ao anel de contorno, a nordeste, foi construída a ferrovia um atrativo para o desenvolvimento da cidade nessa direção. Durante as décadas de 1920 e 1930 a região apresentou maior desenvolvimento econômico, mas nas décadas de 1960 e 1970 a área passou por um processo de esvaziamento por parte da burguesia e foi ocupada pelas camadas populares. Na década de 1970 surgem as primeiras ações com a intenção de recuperar a qualidade dessa área e até hoje o centro de Belo Horizonte vem recebendo intervenções de requalificação. (ALBRECHT, 2008, p. 59 - 64).

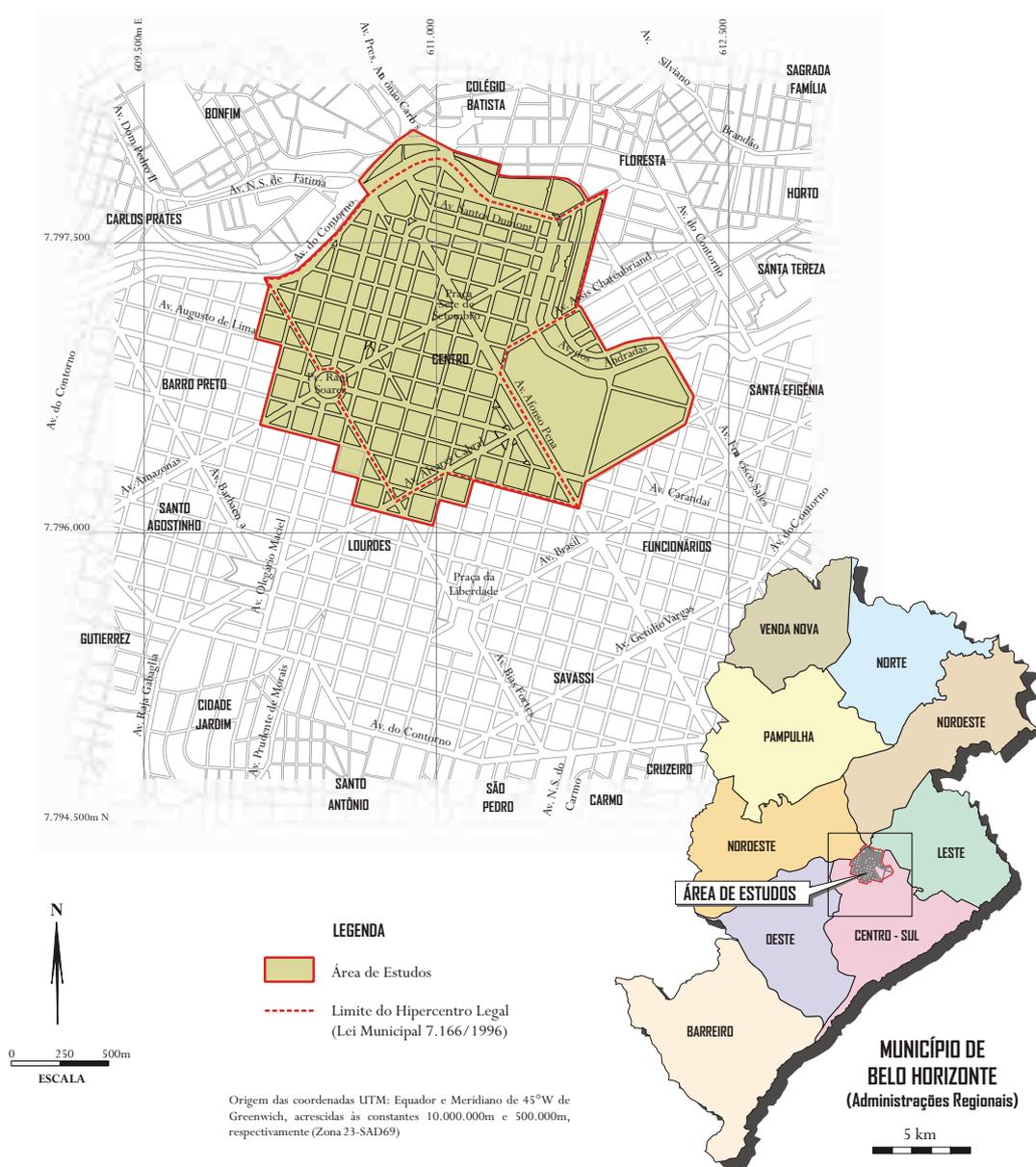


Figura 5 - Área de estudo do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte.
(Fonte: PBH/PRÁXIS, 2007)

O Plano de Reabilitação tem função semelhante a um Plano diretor. (ALBRECHT, 2008, p. 69)

A área de aplicação do Plano abrange uma área um pouco maior que a definida como Zona Hipercentral (ZHIP) foi

“Definido como uma macrozona pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, de 1996, acrescidos do Parque Municipal, parte de bairros ao longo do Ribeirão Arrudas e de áreas adjacentes à Praça Raul Soares, o hipercentro compreende a área entre a Avenida Bias Fortes, Rua Timbiras, Avenida Afonso Pena, Avenida Assis Chateaubriand, Rua Sapucaí e o leito dos trilhos do metrô. O hipercentro-

tro corresponde a uma quarta parte de toda a cidade planejada de Belo Horizonte [...] (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008)

Foi desenvolvido num diagnóstico em que foram cruzadas as informações de uma leitura técnica e uma comunitária que demonstrou os seguintes aspectos:

Predominância de faixa etária de 40 anos, mais elevada que a média da cidade, de 30 anos. O grupo predominante estava na faixa de 20 a 29 anos, com baixa presença de crianças e em todos os grupos das faixas mais elevadas de idade era superior à média da cidade. a predominância do sexo feminino. Alta taxa de escolaridade, e taxa de crescimento populacional negativa e um grande número de domicílios com só um morador.

Dentre os aspectos urbanísticos e econômicos apresentou uma grande diversidade de usos associada à ampla oferta de serviços e acessibilidade, porém a participação dos imóveis de uso residencial se mantém significativa. Dentre os imóveis vagos predominaram as casas, muitas delas bens tombados ou de interesse cultural. Não se notou relação entre a vacância e a idade dos imóveis ou acesso a garagens ou localização. Há também a distribuição de serviços de uso coletivo por toda a área, muitos deles com funcionamento aos sábados domingos e feriados ou de uso noturno. A maioria dos estacionamentos funciona na área sul, em lotes vagos. As lojas de rua apresentaram baixa taxa de vacância, compatível com o mercado, as taxas mais altas foram para conjuntos comerciais e salas. A transferência dos camelôs para os Shopping Populares contribuiu para a dinamização de algumas áreas deterioradas e a ocupação de imóveis vazios. Existe também uma grande presença de conjuntos tombados e edificações de valor cultural ao longo de toda a área. (PBH/PRÁXIS, 2007)

A área apresenta também forte dinâmica na apropriação dos espaços públicos, com intenso uso para trabalho, lazer, trabalho, consumo ou passagem. O diagnóstico destaca a existência de conflitos diversos na apropriação do espaço público, por usos não adequados que a comunidade considera de importância que sejam fiscalizados.

Quanto à segurança a maior parte dos delitos se relaciona a crimes contra o patrimônio, e não contra a pessoa, mais relacionados à movimentação comercial e à presença de grande número de pessoas, com pouca relação com as áreas degradadas.

No trânsito a maior parte do tráfego se refere a fluxo de passagem, já que a região funciona como um nó de articulação entre outras regiões, pela falta de anéis ligando as principais artérias da cidade. O sistema de transporte coletivo obriga que muitos passageiros sejam obrigados a passar pelo centro para baldeação, e também não existem as vias exclusivas

para ônibus. O trem metropolitano é subutilizado por não atender os centros de demanda. As condições das calçadas não correspondem as necessidades geradas pela grande presença de pedestres. A localização da maioria das vagas dos estacionamentos rotativos não corresponde aos locais de maior necessidade e o número de vagas em estacionamentos particulares opera com alguma ociosidade de vagas, predominando o uso pelos mensalistas.

A maior questão da infraestrutura se dá pelo sistema misto de águas pluviais e coleta de esgoto implementado em toda a área.

Em 2007 foi revogada a parte da legislação do uso do solo que restringia determinados usos, como sedes de serviços de órgãos públicos ou campi universitários ou escolas superiores. Porém seu efeito não gerou resultados devido ao baixo dinamismo imobiliário.

Entraves na implementação de novos usos, principalmente em imóveis de maior porte, impedem a renovação das atividades.

A partir das pesquisas com a população a respeito das necessidades do hipercentro os pontos mais citados foram:

- a) Aumentar a fiscalização;
- b) Continuidade nas ações de segurança;
- c) Incremento das campanhas educativas e de imagem da região;
- d) Melhora no atendimento da população de rua;
- e) Estimular a ocupação de imóveis vazios;

A partir desse diagnóstico, o resumo das diretrizes gerais para os projetos foi o seguinte:

- a) Dinamizar uso e ocupação do solo, melhorar o ambiente construído e valorizar as áreas públicas
- b) Promover a reestruturação de sua paisagem urbana pela valorização do patrimônio cultural e urbano
- c) Ordenar o tráfego de veículos, privilegiando o transporte coletivo,
- d) Reduzir os conflitos de uso dos logradouros públicos, garantindo a diversidade e a permanência
- e) Dinamizar o uso e atividades urbanas, gerando melhores condições de desenvolvimento econômico, estimulando o uso residencial e outros usos estratégicos.

- f) Promover formas de gestão que priorizem a integração de políticas públicas setoriais, a participação comunitária e a construção de parcerias público privadas;
- g) Adequar a legislação urbanística, os procedimentos administrativos e os demais instrumentos de gestão aos objetivos estratégicos.

Foram também criadas diretrizes específicas para as subáreas detectadas pelo diagnóstico, de acordo com suas necessidades e vocações. Foram também criadas diretrizes setoriais para: Gestão e Legislação urbanística, Habitação, Apropriação dos espaços públicos, Desenvolvimento Econômico e Acessibilidade e Mobilidade.

Assim, as propostas foram de:

Gestão - institucionalização do Programa Centro Vivo e criação de uma instância gestora, preferencialmente instalada no Hipercentro, capaz de coordenar as articulações necessárias para a implementação das propostas; articular as diversas secretarias, promover as políticas de segurança, emprego e renda; manter atualizado banco de dados sobre a área; analisar e opinar sobre os projetos propostos; identificar vocações e promover projetos de intervenções específicas; estimular e articular propostas com interesse de reabilitação em lotes e imóveis; facilitar a tramitação e aprovação dos projetos de reabilitação; desenvolver campanhas de educação patrimonial, sanitária e urbana; fazer um plano de marketing para a região e assessorar a constituição de associações de representantes das diversas subregiões.

Legislação – ampliação da Zona Hipercentral; transferência de potencial construtivo; extensão das normas de mobiliário urbano das áreas tombadas para todo o Hipercentro; antecipação de isenção do IPTU para imóveis tombados mediante apresentação de projeto de recuperação do imóvel; desconto das áreas de circulação das galerias no cálculo de coeficiente de aproveitamento; simplificação do licenciamento ambiental para determinados tipos de usos coletivos; regulamentação da legislação sobre usos não residenciais em áreas autônomas de edificações de uso residencial multifamiliar.

Acessibilidade e mobilidade – Intervenções voltadas ao tráfego de passagem: criação deanel externo; complementação do complexo viário da lagoinha; reforço a outras opções de desvio; continuidade do sistema tronco-alimentado de transporte coletivo. Reordenação da circulação viária do hipercentro, que além de ordenar fluxos específicos propõe a implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo. Melhoria dos acessos de pedestres ao

hipercentro, priorização da circulação de pedestres; vias preferenciais para pedestres e transporte coletivo e implementação de plano cicloviário.

Requalificação de logradouros públicos, através de recomposição da arborização, melhoria da iluminação pública e regularização das calçadas. Estabelece também quais os logradouros prioritários para tratamento paisagístico especial.

Apropriação do espaços públicos: realização de eventos e feiras; área para a prática de esportes radicais; criação de ruas de lazer; criar novas entradas para o Parque municipal.

Áreas especiais para requalificação:

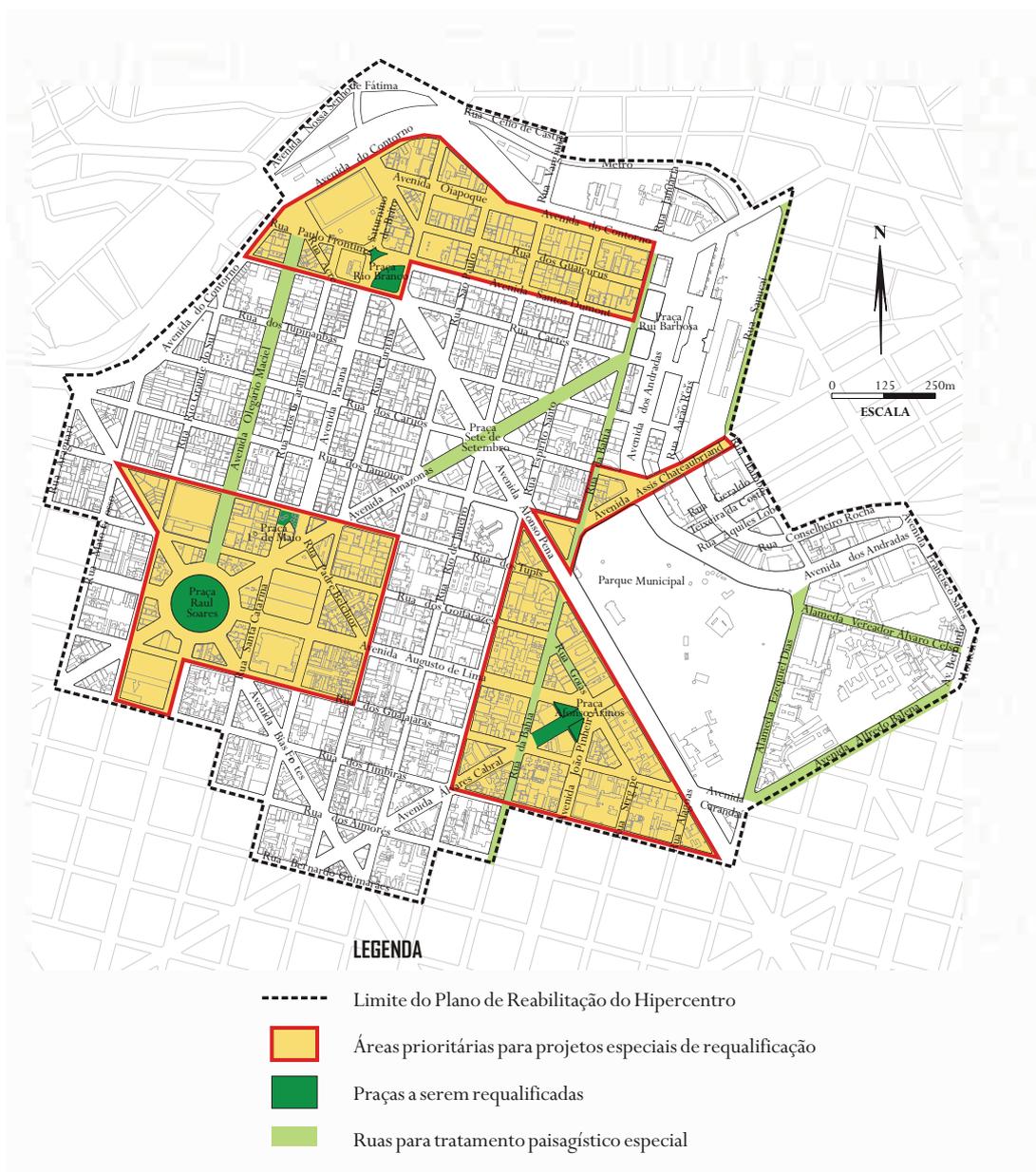


Figura 6 - Áreas especiais para requalificação do Hipercentro de Belo Horizonte.
(Fonte: PBH/PRÁXIS, 2007)

Reocupação estratégica de imóveis vazios ou subutilizados: aponta a sugestão de 22 imóveis para uso não residencial e 19 para uso residencial.

Revitalização das galerias comerciais como complementaridade das rotas preferenciais dos pedestres, que embora sendo espaços privados são pontos privilegiados de uso e encontro.

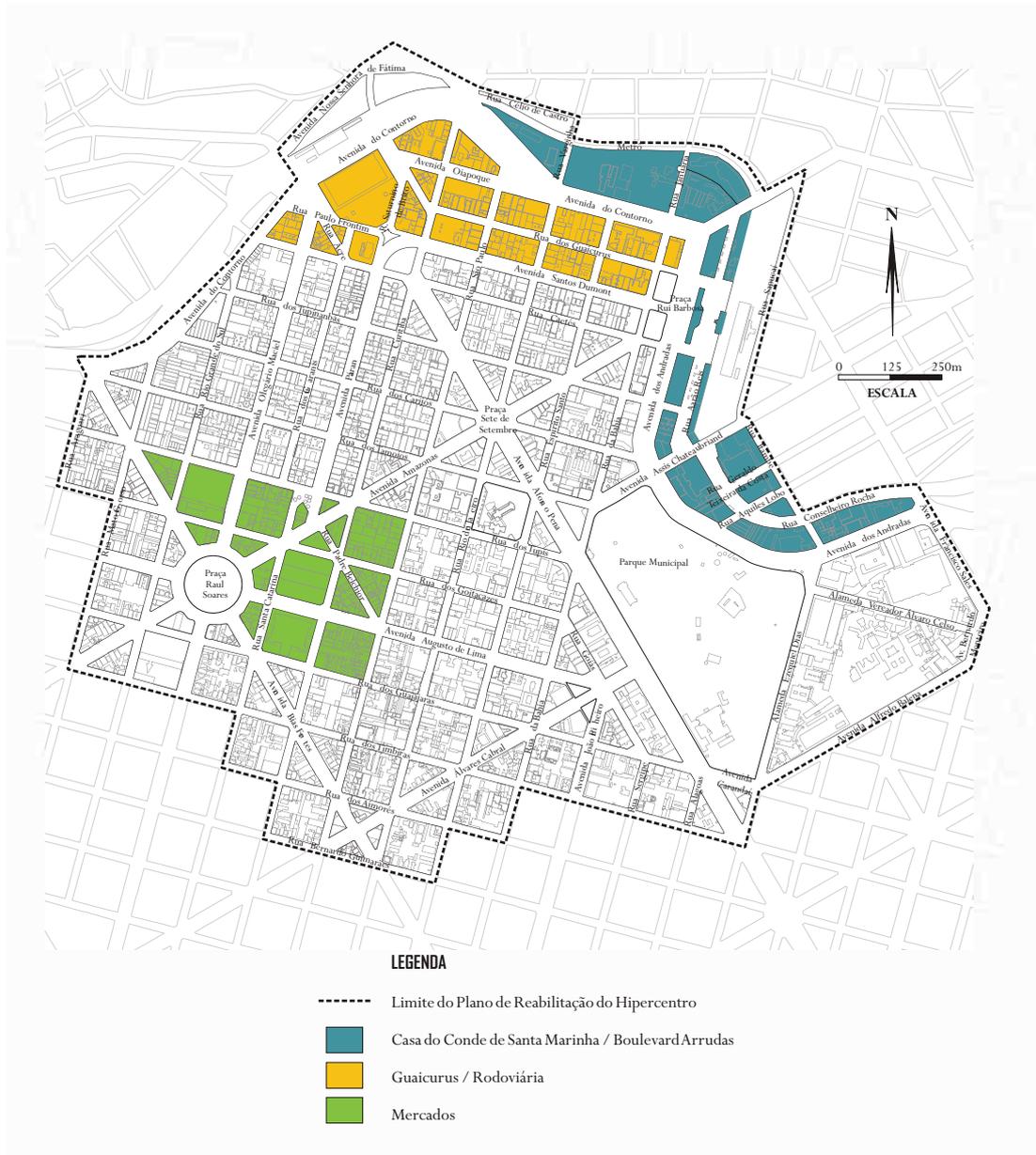


Figura 7 - Operações urbanas no Hipercentro de Belo Horizonte.

(Fonte: PBH/PRÁXIS, 2007)

3.2. Plano de Reabilitação do Centro de Porto Alegre

A área central de Porto Alegre concentra várias funções e nela o uso habitacional ainda é forte, não ocorrendo o despovoamento que caracteriza outras cidades brasileiras. No entanto, aponta-se uma perda de dinamismo e desvalorização econômica e simbólica. Um dos fatores dessa desvalorização é a situação dos espaços públicos, inclusive pela qualidade do mobiliário urbano, implantado de forma fragmentada e incoerente com os espaços existentes. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008)

Dessa forma, a intervenção no centro de Porto Alegre tem como preocupação principal a melhoria do espaço público e das possibilidades de convivência entre as diferenças, além da adaptação das condições de identificação da população com a área central e com a história da formação da cidade.

O Plano foi viabilizado em 2005 a partir da destinação de recursos do Programa Nacional de Reabilitação, do Ministério das Cidades. O plano elabora e implementa uma política municipal "que congregue ações de diversos órgãos federais e municipais envolvidos na recuperação e preservação da área central e em seu desenvolvimento econômico", associando diretrizes da Prefeitura com ações anteriores que já contavam com o apoio do Ministério das Cidades de Reabilitação, Mobilidade e Patrimônio.

Sua elaboração está apoiada na promoção da melhoria da qualidade de vida da população residente e dos usuários da área central. Isto se dá por meio do estímulo de atividades econômicas na região; incentivo à participação da população local, como fator fundamental do processo de reabilitação urbana, mediante a inclusão de programas associados à educação ambiental e patrimonial; melhoria da acessibilidade da área central, com atenção especial para pessoas portadoras de necessidades especiais e adaptação da estrutura do transporte coletivo.

Ainda segundo o Ministério das Cidades, os principais projetos são:

- a) A abertura do vão da comporta do Lago Guaíba dando acesso à área portuária "cujos galpões estão sendo recuperados com recursos do Monumenta, desde o Centro Histórico, possibilitando o desenvolvimento futuro de atividades culturais, de lazer e de turismo junto à orla do Lago Guaíba."garantindo "além do melhor acesso à frente d'água do lago do rio Guaíba, de extrema importância para a assimilação da lógica urbana de Porto Alegre, a visibilidade do próprio centro da cidade e de seus principais monumentos a partir do rio, contribuindo para a assimilação de conjunto da área central."
- b) O Projeto Bonde Histórico, um museu montado em uma linha de bonde histórica, percorrendo o "corredor cultural" da cidade.

- c) Imóveis da União para habitação social, imóvel do INSS(Av. Borges de Medeiros, 727), ocupado por 120 famílias durante o Fórum Social Mundial e negociado durante o evento pelo Ministério, que apontou a possibilidade de destiná-lo para habitação de interesse social é modelo para as ações de reabilitação de centros, segundo as diretrizes expressas pelo Governo Federal. Adquirido pelos princípios definidos pela Medida Provisória 292/2006, que visava à simplificação de mecanismos de destinação de imóveis da União para regularização fundiária e habitação social, contou exclusivamente com recursos do Programa Crédito Solidário, do Ministério das Cidades, possibilitando a aquisição, recuperação e destinação do imóvel para famílias com renda máxima de três salários mínimos.



Figura 8 - Prédio do INSS restaurado para uso como Habitação Social.
(Fonte: ecomeletrica.blogspot.com.br/2010/04/14-aguiar-engenharia-ltda.html)

O documento disponível para o público: Síntese do Plano Estratégico - Reabilitação da Área Central de Porto Alegre (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2005), é menos formal que o disponível para o Plano do Hipercentro de Belo Horizonte e menos deta-

lhado quanto ao diagnóstico feito pelo projeto, apresentando apenas o mapa de síntese de diagnóstico e poucas observações relacionadas principalmente à mobilidade:

- a) Grande concentração de atividades comerciais, de serviços e culturais, com um fluxo intenso de pedestres. Divididas em 3 Zonas de predominância de uso, Comercial, Institucional e Residencial.
- b) Identifica dois grandes eixos geradores de fluxo, configurados pela implantação de Terminais de Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano ao longo de vias públicas.
- c) Existência de diversas barreiras físicas, configuradas pelo sistema viário ou pelo uso do solo.
- d) O principal elemento organizador do Sistema Viário, a 1a Perimetral, não está totalmente implantada, causando um excesso de fluxo nas áreas internas do Centro Histórico.



Figura 9 - Mapa de Síntese do Diagnóstico do plano de Porto Alegre .
(Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2005)

O diagnóstico aponta também os fatores qualificadores da região:

- a) Diversidade cultural, capaz principalmente de promover o turismo;
- b) Diversidade econômica, com produtos e serviços não disponíveis em outros lugares da cidade, além de uma concentração de serviços de saúde;
- c) Diversidade social, abrigando "pessoas de diferentes grupos sociais que remetem para um ambiente socialmente heterogêneo e economicamente dinâmico".

E os fatores diferenciadores:

- a) Qualidade ambiental do espaço público e patrimônio edificado, comprometida pela poluição visual; presença de ambulantes; disposição desordenada do mobiliário urbano, que compromete a mobilidade e a paisagem; esses fatores podem comprometer a concentração do patrimônio cultural e diversidade de usos.
- b) O transporte coletivo tem a facilidade de acesso como aspecto positivo e a concentração de terminais em vias públicas, a deficiência nas condições de embarque e desembarque e a falta de integração entre os sistemas municipais, metropolitanos e outros modais como aspecto negativo. obstáculos e barreiras físicas no espaço público, serviços de carga e descarga e insuficiência de estacionamento, precisam ser melhorados para dar mais mobilidade aos pedestres.
- c) Falta de continuidade dos projetos e programas entre uma gestão e outra causa perda de credibilidade. Não existência de uma destinação específica no Orçamento do Município para atender as especificidades da área central e falta de integração e articulação entre as secretarias.
- d) Segurança têm imagem negativa diretamente relacionada à ambiência e a segregação econômica e social.

A partir desse diagnóstico o plano propõe a missão de "ser referência turística e cultural, polo comercial e de serviços diferenciados" com a visão de que isso ocorra em "âmbito nacional e internacional". Para isso coloca como direcionadores do plano:

- a) A promoção da imagem, com a intenção de reverter a imagem negativa;
- b) A qualificação do espaço urbano, reforçando o Centro Histórico como referencial turístico e cultural. Melhorar a qualidade ambiental para garantir a integração social;

- c) O fortalecimento da dinâmica funcional, revitalizando as atividades e fortalecendo a diversidade econômica e social do bairro.

E como objetivos estratégicos:

- a) Fortalecer a diversidade social;
- b) Recuperar e manter as edificações;
- c) Promover a reabilitação de áreas deprimidas;
- d) Potencializar a diversidade de atividades;
- e) Assegurar a sustentabilidade do Plano.

Com base nos direcionadores desenvolve o Plano Conceitual, que “tem como foco a Estruturação Física e Funcional da Área Central. Formula e consolida diretrizes gerais e específicas para orientar a seleção de ações e projetos de intervenção.”



Figura 10 - Mapa de Síntese do Plano Conceitual do Centro Histórico de Porto Alegre.
(Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 2005)

O Plano Conceitual propõe quatro linhas gerais de atuação”

1. Confirmação e desenvolvimento das características das "Zonas de Uso", que reconhece as particularidades das Zonas de Uso Regional e de Uso Local para “apontar estruturas

de apoio específicas para a sustentabilidade das atividades desenvolvidas em cada área que sirvam de embasamento para a definição das diretrizes de intervenção”.

2. Potencialização da diversidade de Atividades das “Zonas de Uso” por predominância de atividades e vocações preferenciais, com o objetivo de potencializar e fortalecer a identidade de cada uma delas:

- a) Para a Zona de Comércio e de serviços, propõe qualificar o espaço público, caracterizado por intensa circulação de pedestres, e reduzir o impacto ambiental; efetivar áreas de permanência que oportunizem a percepção da qualidade do espaço circundante; privilegiar o pedestre, aprimorando a circulação e garantindo Acessibilidade Universal; atenção com o espaço privado, em relação à manutenção, a instalação dos veículos de publicidade e o impacto das atividades implantadas nas edificações; fiscalização e a repressão das atividades ilegais e a implementação de um sistema de segurança
- b) Para a Zona institucional e cultural, “a articulação e sistematização das agendas dos eventos dos Equipamentos Culturais, criando entretenimento contínuo e de qualidade. Adequar e qualificar o espaço público, criando uma rede entre as atividades culturais, de turismo e de lazer.”
- c) Para a Zona Residencial, a preservação das características de conforto ambiental urbano, com baixos níveis de ruído e pouca circulação de veículos que mantêm os moradores nesta área, essencial para atrair novos moradores, fortalecendo e renovando atividades comerciais típicas de bairro; e aprimorar a acessibilidade do pedestre, por transporte coletivo e particular de forma a permitir maior fluidez na circulação interna.

3. Concretização de um sistema de espaços abertos, que são “elementos orientadores no tecido urbano, destacando-se por seus valores paisagísticos e simbólicos”. “Atuar sobre o espaço público, gerando uma identidade, cria um ambiente favorável à qualidade de vida dos moradores e dos usuários”.

4. Integração do tecido urbano do Centro Histórico com áreas adjacentes, com a qualificação das conexões com o Centro Administrativo, a Usina do Gasômetro, o Cais Mauá, o 4º Distrito e a Redenção.



Figura 11 - Pórtico do Cais Mauá, em Porto Alegre
(Fonte: pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Cais_Mauá_5.jpg)

E três linhas específicas de atuação:

1. Uso e ocupação do solo para “complementar e otimizar a estrutura urbana existente e adequar as novas edificações à paisagem urbana” com a renovação e reconversão de uso de lotes e imóveis subutilizados (revitalização do Cais Mauá; substituição das edificações provisórias na Z1-A, priorizando a atividade comercial e de serviços especializados; complementação do tecido urbano com novas edificações nos lotes não edificados ou com edificações provisórias, potencializando as atividades de lazer, cultura, turismo e suas atividades complementares na Z2-A; reurbanização com reciclagem na Z3-A); e a renovação e reciclagem de uso de lotes e edificações subutilizadas e preservação do Patrimônio Cultural Edificado

2. Articulação e fortalecimento da rede de espaços referenciais, (praças e vias) com a qualificação da infraestrutura aparente, os passeios, o mobiliário urbano e os veículos de publicidade que compõem o espaço visual urbano, com melhora paisagística das conexões referenciais do tecido urbano e dos ingressos significativos ao Centro Histórico; além da criação de percursos temáticos e urbanização e restauração das áreas verdes.

3. Estruturação e otimização da circulação, do transporte e das suas estruturas, tais como centros de transbordo, malha viária e estacionamentos, com o objetivo de reduzir o impacto de veículos na área central, melhorar a acessibilidade veicular e dos pedestres, re-

duzindo a poluição ambiental. Para isso propõe a melhora do transporte coletivo e redução do número de terminais, a complementação das conexões com as áreas adjacentes, implementação do Plano de Estacionamento Públicos e Privados e do Plano de Carga e Descarga e Coleta de Lixo; além da estruturação da microacessibilidade.

O Plano Operacional apresenta oito “macroações” para organizar as ações necessárias para reabilitação do Centro Histórico. Sua estrutura se propões a “ um nível expressivo de flexibilidade e mutabilidade”, aberto a reformulações que devem, no entanto, respeitar as Diretrizes Estratégicas definidas.

- a) Conscientização e divulgação dos valores culturais, como a Viva o Centro a Pé, que promove caminhadas guiadas, orientadas por profissionais das áreas de história, arquitetura e artes narrando a história de edificações e espaços públicos e o site do Viva o Centro, para informação e promoção das atividades, do Patrimônio Cultural e das ações do Projeto.
- b) Integração social e segurança pública, monitorando e divulgando as condições de segurança no Centro Histórico para desmistificar a imagem de insegurança; promover a abordagem aos moradores de rua com a manutenção e fortalecimento do processo de inclusão social; reprimir atividades irregulares e informais no espaço público e privado através de uma fiscalização sistemática e eficiente.
- c) Manutenção e conservação do espaço público, pelos serviços de manutenção e limpeza e a conservação dos passeios.
- d) Qualificação do ambiente urbano, com a recuperação de praças e regulação dos veículos de publicidade.
- e) Promoção econômica
- f) Revitalização de áreas e imóveis subutilizados ou degradados, como feitas com o Projeto Monumenta e deve ser feita com a revitalização do Cais Mauá, entre outras.
- g) Otimização do transporte e circulação,
- h) Implementação e monitoramento de ações

A leitura do documento Síntese do Plano Estratégico - Reabilitação da Área Central de Porto Alegre permite a percepção de uma grande preocupação com a comunicação, co-

mo, inclusive, está explícito em um dos direcionadores do Plano: “A promoção da imagem, com a intenção de reverter a imagem negativa”. Carece de maiores detalhes sobre algumas ações. As relações entre causa e consequência não são explicitadas, e muitas vezes as questões sociais são contornadas. A questão da habitação social, por exemplo, que no documento do Ministério das Cidades recebe destaque, não aparece no documento do plano.

3.3. Plano de Recuperação e Valorização da área Central de Córdoba

A cidade de Córdoba foi fundada em 1577 na margem esquerda do Rio Súquia. O traçado original é típico da cidade de colonização espanhola em tabuleiro de xadrez.

É a partir do século XIX que a cidade se insere na economia industrial e passa por um processo de expansão contínuo.

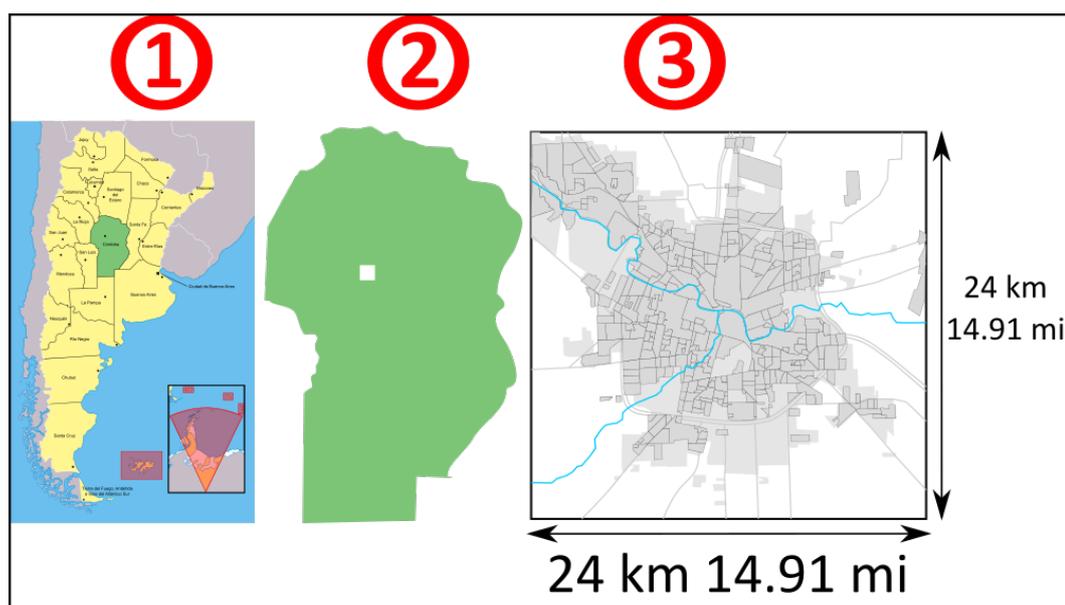


Figura 12 – Localização da cidade de Córdoba.

(Fonte: commons.wikimedia.org/wiki/File:Location_of_Cordoba_City_Argentina.svg)

O cenário encontrado no Bairro Centro de Córdoba em 2001 era de uma população de 28.949 habitantes, com uma significativa perda de 17% desde 1991. Forte presença de população entre 15 e 29 anos, 64% solteiros e 66% da população não vivia em Córdoba até 1996. A média de ocupação dos imóveis era de 1,28 pessoas. (SOCIEDAD DEL CENTRO, 2006)



Figura 13 – Plano de Córdoba de 1577.

(Fonte: commons.wikimedia.org/wiki/File:Primera_traza_de_Córdoba.jpg)

Antes da implementação do Plano, em 2006, ocorreram algumas ações isoladas de recuperação do Centro Histórico:

- a) Constituição de uma instituição público privada, a Sociedade del Centro, como sociedade de economia mista.
- b) Centro do Centro, recuperação e valorização dos espaços públicos mais emblemáticos Plaza San Martín, Plaza del Fundador, Plazoleta de la Compañía, Plazoleta Ambrosio Olmos, Paseo Santa Catalina, Arco de las Flores, Plaza Vélez Sarsfield. Plazoleta de la Merced, Plazoleta Santo Domingo y Plazoletas del entorno de Vélez Sársfield.
- c) Caminhos del Centro, recuperação de ruas, calçadas e áreas peatonais, com a recuperação de 107 quadras de calçadas e 10 de ruas peatonais.
- d) Iluminação pública, com a instalação de novos equipamentos públicos e ornamentais.
- e) Segurança, criação do grupo "Guardianes del Centro", formado por ex-combatentes da guerra das Malvinas e cadetes de polícia que não foram incorporados por falta de vagas.
- f) Patrimônio do Centro, recuperação de expressões de valor arquitetônico, histórico e cultural.

- g) "Movida del Centro" Atividades de caráter anual com produção e promoção de diferentes tipos de eventos com o objetivo de incentivar a presença de visitantes em dias e horas não habituais.
- h) Emergencia em el centro, Plano de emergências do centro defesa civil, Bombeiros, Polícia e emergências médicas.

A Sociedad del Centro é uma entidade público-privada que surgiu a partir de oficinas do Plano Estratégico de Córdoba. É integrado pela municipalidade cinco entidades representativas do setor privado, constituída na forma de economia mista e tem por objetivo complementar as missões e funções da municipalidade na área central. Seu objetivo é

"Planejar e gerir a Área Central a partir de uma instituição público-privada, com critérios de 'políticas de estado' e eficiência empresarial, para alcançar o desenvolvimento integral e sustentável do Centro" [trad. do autor] (SOCIEDAD DEL CENTRO, 2006)

As entidades que a compõe são a Prefeitura de Córdoba, Câmara de Comerciantes e Industriais Atacadistas, a Associação Civil "Córdoba Nuestra", Sindicato de empregados do Comércio e pela Câmara dos Corretores Imobiliários de Córdoba, Associação de Empresários de Hotelaria e Gastronomia de Córdoba. São sócios "aderentes" universidades, empresas, órgãos internacionais, organizações não governamentais entre outros.

As diretrizes do *Plan de Recuperación y Posta de Valor del Área Central de Córdoba* foram as seguintes:

1. Melhorar o espaço público e a paisagem urbana, com a recuperação de praças, jardinetes e espaços públicos; recuperação de pavimentação e ruas peatonais; recuperação de fachadas e monumentos; recuperação, renovação e iluminação de fachadas; conclusão do programa de recuperação de mercados; plano de mobiliário urbano e sinalização.

2. Renovar zonas e setores degradados das áreas de Portal del Abasto; Mercado Norte; Mercado Sur ; San Roque – Estación Mitre; Cidade bancária; Área Tribunales – Alberdi.



Figura 14 - Projeto vencedor do concurso para Sede do Conselho Deliberativo de Córdoba, na região de Asbato.
(Fonte: SOCIEDAD DEL CENTRO, 2006)

3. Melhorar a mobilidade, acessibilidade e oferta de estacionamento, com a construção de pistas exclusivas, estação de transbordo entre transporte urbano e interurbano Centro de Tránsito Estación Mitre – Estación Terminal de Omnibus, construção de áreas públicas ou privadas, e reestudando as áreas de estacionamento em calçadas, substituindo-as por áreas adequadas.



Figura 15 - Projeto da Estação de Transbordo Mitre, em Córdoba.
(Fonte: SOCIEDAD DEL CENTRO, 2006)

4. Promover o saneamento ambiental e a cobertura de infraestrutura e serviços, sistematizando a cobertura da rede subterrânea; fiscalizando as ligações de esgoto com as áreas pluviais; aumentando as áreas permeáveis e melhorando os processos de coleta de resíduos.

5. Promover a diversidade cultural e recreativa, com maior oferta de eventos.

6. Incentivar a construção de habitações, com a remodelação de edificações existentes e construção de edifícios novos no Portal del Abasto e desenvolvimento de serviços para a atividade residencial, como comércio, lavanderias, áreas verdes e de recreação.

7. Promover a diversificação da oferta turística, criando roteiros e equipamentos.

8. Desenvolver e diversificar a atividade econômica, reutilizando a capacidade instalada com readequação e incorporação de novas atividades e substituição de depósitos por escritórios e atividades industriais não contaminantes.

9. Aperfeiçoar e consolidar os mecanismos participativos de gestão mista, coordenando questões de jurisdição e intermunicipais, financiamentos e empreendimentos mistos público-privados; atualizando normas municipais; buscando fontes externas de financiamento; organizando distritos; criando mecanismos de controle, fiscalização, gerenciamento e políticas de difusão e promoção.

10. Aumentar a segurança coordenação com a Polícia da Província e com a segurança privada; educação e segurança no trânsito;

11. Favorecer a inclusão social de grupos vulneráveis.



Figura 16 - Mapa das principais ações do Plano do Centro de Córdoba.
 (Fonte: <http://www.lmcordoba.com.ar/2009/01/22/nota183919.html>)

A falta de maiores descrições do último ponto no material disponível sobre o Plano, ou mesmo avaliando quais são os participantes da Sociedad del Centro, nos leva a avaliar que a participação popular e o direito à cidade por vezes é ignorado, como apontam Rodríguez, Canestrar e Lücken (2010, p. 181):

A centralidade está se tornando um bem de caráter crescentemente exclusivo e excludente, minando a possibilidade de constituição do direito à cidade como um universo integrador, ao replicar modelos exteriores que incluem como peça recorrente a reestruturação de áreas centrais a serviço das dinâmicas de valorização. Os governos locais [...] apresentam a tendência a atuar como facilitadores desses processos, que privilegiam a atores públicos e privados de níveis superiores. No entanto também, em contextos democráticos, esses mesmos governos locais, em particular nos âmbitos legislativos, vêm gerando campos de negociação/confrontação que possibilitaram incluir vozes e estratégias dos setores de baixa renda. O poder judiciário também aparece, com o mesmo sentido, abrindo espaços para incluir mais vozes nessa disputa.

3.4. Síntese dos estudos de casos

A escolha dos exemplos escolhidos teve como um dos critérios acrescentar novos exemplos aos já debatidos anteriormente por Scheer (2012) e Ferri (2009), que abordaram os projetos de Regeneração cultural na área da Lapa no Rio de Janeiro, Reabilitação Turística do Bairro do Recife Antigo, Transformações urbano-sociais em Palermo Viejo, em Buenos Aires (FERRI, 2009), o Projeto Corredor Cultural de São Paulo, o Porto do Rio Século XXI no Rio de Janeiro, o Projeto de Requalificação do Centro de Maceió e a Operação Estratégica Centro de Bogotá (SCHEER, 2012)

A cidade de Belo Horizonte foi escolhida devido a contemporaneidade de seu projeto com o período da formação da malha urbana do Centro Baixo de Curitiba. Ambas foram criticadas à época por Saturnino de Brito. (DUDEQUE, 2010)

O Projeto de Requalificação Urbana de Belo Horizonte parece ser o menos afetado pelas tendências ao enobrecimento e políticas de competição global, buscando atender antes de tudo aos moradores e usuários da região,

Porto Alegre foi escolhida pelo ao seu tamanho e por possuir características populacionais e indicadores socioeconômicas frequentemente comparadas às de Curitiba. Muito do Plano é voltado ao Turismo, busca dar o maior aproveitamento possível ao seu patrimônio e fazer frente à competição global entre as cidades. Boa parte de seus projetos é de grande porte e por vezes causam a impressão de ser um urbanismo cenográfico (VARGAS e CASTILHO, 2006).

Córdoba foi escolhida também pelo seu tamanho, semelhante ao de Curitiba, apesar de ter uma densidade populacional e uma área central maior, além de buscar um exemplo não brasileiro, porém de uma realidade socioeconômica ainda semelhante à nossa. Dentre todos parece ser o de menor engajamento no uso social da cidade e o mais alinhado com o paradigma de Barcelona (RODRÍGUEZ, CANESTRAR e LÜCKEN, 2010).

Quadro síntese do estudo de casos

	Belo Horizonte, Minas Gerais	Porto Alegre, Rio Grande do Sul	Córdoba, Argentina
Localização			
Denominação oficial	Plano de Reabilitação urbana do hipercentro de Belo Horizonte	Plano de Reabilitação do Centro de Porto Alegre	Plano de Recuperação e Valorização da área central de Córdoba
Situação antes do plano	Perda de população de 0,52%, Problemas de acessibilidade e desvalorização imobiliária	Sem perda de população, problemas de acessibilidade, desvalorização imobiliária, imagem negativa	Perda elevada de população e desvalorização imobiliária
Principais agentes responsáveis	Ministério das Cidades, Prefeitura Municipal e Iniciativa Privada	Ministério das Cidades, Prefeitura Municipal e Iniciativa Privada	Prefeitura Municipal e Iniciativa Privada
Período de realização	2007	2005	2006
Caráter das intervenções	Habitação social, património, cultura, infraestrutura, paisagem, gestão, desenvolvimento económico, uso do solo e legislação.	Habitação social, património, cultura, infraestrutura, paisagem, gestão, desenvolvimento económico, uso do solo e legislação.	Habitação, património, cultura, infraestrutura, paisagem, gestão, desenvolvimento económico, uso do solo e legislação.
Escala de abrangência	251 ha	228 ha	550 ha
Nº de habitantes envolvidos	36.192	36.862	28.949
Principais objetivos	Dinamizar uso e ocupação do solo, melhorar o ambiente construído e valorizar as áreas públicas; Promover a reestruturação de sua paisagem urbana pela valorização do património cultural e urbano; Ordenar o tráfego de veículos, privilegiando o transporte coletivo; melhorar as condições de desenvolvimento económico; promover formas de gestão que priorizem a integração de políticas públicas setoriais, a participação comunitária e a construção de parcerias público privadas; adequar a legislação urbanística, os procedimentos administrativos e os demais instrumentos de gestão aos objetivos estratégicos.	Promoção da imagem, com a intenção de reverter a imagem negativa; qualificação do espaço urbano, reforçando o Centro Histórico como referencial turístico e cultural; melhorar a qualidade ambiental para garantir a integração social; fortalecimento da dinâmica funcional, revitalizando as atividades e fortalecendo a diversidade económica e social do bairro.	Melhorar o espaço público e a paisagem urbana; renovar zonas e setores degradados; melhorar a mobilidade e acessibilidade; promover o saneamento ambiental; promover a diversidade cultural e recreativa; incentivar a construção de habitações; promover a diversificação da oferta turística; desenvolver e diversificar a atividade económica; aperfeiçoar e consolidar os mecanismos participativos de gestão mista; aumentar a segurança; Favorecer a inclusão social de grupos vulneráveis.
Ações implementadas	Restauração de Património, paisagem urbana; infraestrutura viária;	Restauração de Património, paisagem urbana; infraestrutura viária;	Restauração de Património, paisagem urbana; infraestrutura viária;
Participação social	Oficinas com a comunidade	Oficinas com a comunidade. Porto Alegre possui também Órgamento Participativo	Sem informações
Entidade representativa	Centro Vivo	Viva o Centro	Sociedad del Centro

4. Formação histórica do Centro de Curitiba

4.1. Do período colonial à modernidade

Quando a colonização portuguesa no Brasil começou é provável que os índios jês e tupis guaranis habitassem a região do planalto onde se ergueu Curitiba (MARTINS, s.d., p. 202) (DUARTE e GUINSKI, 2002, p. 13). Apesar de um caminho pré-cabralino que passa por Curitiba já ser conhecido pelos bandeirantes não acredita-se que essas incursões dos paulistas ao sul do país tenham gerado povoamentos. Somente no século XVII a região passa a ser povoada. A Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá foi oficializada em 1648, após notícia de existência de ouro, tornando-se o posto mais avançado da coroa portuguesa no litoral sul do Brasil. A busca pelo minério se expandiu para o oeste, acima da Serra do Mar. Também os paulistas vieram do nordeste, pelo caminho do Peabiru. O primeiro documento a referir-se aos Campos de Curitiba é a concessão de uma sesmaria, pelo governo colonial, para Mateus Luiz Grou em 1639. Sabe-se que em 1647 já existiam referências à existência de povoação no primeiro planalto (MARTINS, s.d. apud OBA, 1998). Essa povoação era de pequenos arraiais dispersos ao longo do território, sendo que o mais importante deles teria sido o arraial da vilinha, na margem esquerda do Rio Atuba (um amontoado de palhoças). Em 1654 os moradores dessa vila teriam se deslocado para a colina entre os rios Ivo e Belém, local da atual praça Tiradentes e construído suas casas e uma Igreja. Em 1668, a pedido dos moradores, a então freguesia é elevada a condição de vila com a implantação de um pelourinho. Porém até a (capela precária) criação da Câmara e da Justiça, em 29 de março de 1693, a vila fica sob administração de um delegado de Paranaguá.

Nestor Goulart mostra o modelo da cidade colonial também como bastante precária. A maioria das casas era feita de pau-a-pique, adobe ou taipa de pilão; as mais importantes de pedra e barro e muito poucas e de tijolo, pedra ou cal. A semelhança dos partidos arquitetônicos determinava o tamanho do lote e, como pavimentação e calçamento eram raros, as ruas eram definidas pelo conjunto de edifícios. A disponibilidade de mão de obra escrava foi determinante na cidade colonial. Transporte de água, lixo ou esgoto pressupunham a presença do escravo na habitação (GOULART, 2004).

Quando o ouro pelo qual o povoamento havia se instalado se esgota os moradores passam a viver da agricultura de subsistência e permanecem à margem da economia colonial por cerca de meio século, até que, com a abertura do caminho do Viamão, em 1738, a ci-

dade se torna um ponto importante na rota do envio do gado que será usado como transporte nas regiões do sudeste do país que viviam o ciclo do ouro. Com o advento do tropeirismo, Curitiba se torna um “nó” estratégico no transporte, ligando as regiões Sul e Sudeste, o litoral e os campos gerais, além da importância como posto avançado da coroa portuguesa a Oeste do tratado de Tordesilhas. Durante esse período, algumas áreas do território eram usadas como invernadas e a pecuária passa a ser a principal atividade econômica. Surgiram pousadas e serviços para atender essa população de passagem. Os tropeiros proprietários de terras adquirem poder econômico e político.

Curitiba se desenvolve lentamente ao longo do século XVIII. O poder municipal tenta, ao longo desse período, garantir que o modelo barroco para núcleo urbano ditado por Portugal seja seguido. Uma série de disposições da Câmara trata de fazer com que as construções do rococó se enquadrem no modelo português de ruas em tabuleiro de xadrez definida pelas construções coladas umas às outras. Apenas os edifícios de valor simbólico, Capela, Casa de Câmara e Cadeia e Pelourinho, em torno da praça principal, tinham destaque. Existia uma preocupação com garantir que os lotes cedidos as construções tivessem suas benfeitorias executadas e fossem fechados, evitando que espaços vazios ou mal acabados comprometessem a harmonia do conjunto. São proibidas as choupanas de madeira com telhado de palha, primeiramente nas ruas centrais e depois em toda a vila. A presença do gado deveria ser limitada e os terrenos vagos deveria ter suas testadas fechadas para que não fossem invadidas. Lotes em que a construção não fosse terminada no prazo determinado poderiam ser cedidos a outros. Legisla-se também sobre a obrigatoriedade dos proprietários de construir calçadas defronte aos seus terrenos.

Ainda com base nos princípios urbanísticos do século XVIII, em 1829 a Câmara elaborou o primeiro Código de Posturas, que legisla sobre os terrenos vazios e os aspectos qualitativos das residências.

Ao final desse período o tropeirismo começa a entrar em declínio. Em 1812 Curitiba substitui Paranaguá como sede da Comarca. Em 1842 Curitiba e Paranaguá são elevadas à categoria de cidades e em 1853, após a emancipação da Província do Paraná, Curitiba, mesmo tendo menos habitantes e atividade política, é escolhida como capital devido a sua situação geográfica.

O século XIX é marcado pelo declínio do tropeirismo e a ascensão de uma economia baseada na erva-mate e na madeira. Se até a primeira metade do século a cidade ainda

não contava nem mesmo com edifícios públicos os últimos 50 anos foram decisivos no processo de modernização. A exportação para o Chile e Argentina faz surgir na cidade uma burguesia industrial e a formação de uma população urbana. Jornal, teatros, iluminação pública, a chegada do primeiro trem do litoral, linhas de bonde puxados por mulas, A influência da Europa, principalmente de Paris, tem reflexo em todo o Brasil e, via Rio de Janeiro, então capital. A população clama por elementos urbanos para viver a modernidade que se instaura na cidade.

A segunda metade do século XIX é marcada também pelo fluxo cada vez maior de imigrantes europeus. A migração dos escravos para as lavouras de café do norte do estado e de São Paulo gera um déficit na produção agrícola local. O trabalho agrícola não interessava ao homem branco local. O modelo paulista de implantação de colônias imigrantes não deu certo no Paraná e, após algumas experiências malsucedidas do estado na implantação de colônias no interior e litoral, são as instaladas mais próximas de Curitiba que prosperam. Porém, mesmo sendo fundamental para o abastecimento, essas comunidades agrícolas vão enfrentar o preconceito da comunidade urbana que se forma.

Ao período republicano do fim do século ocorrem uma série de mudanças relativas a identificação espacial na área urbana. As ruas e praças com nomes referentes ao império passam a representar ideais republicanos, e mesmo a praça Tiradentes, que antes se chamava D. Pedro II recebe monumentos e símbolos republicanos.

“Essa obrigatoriedade de uma cidade compacta, que em tudo procurava assemelhar-se a um tabuleiro de xadrez (evitando, assim inovações arquitetônicas), viria a entrar em conflito com os desejos de uma elite curitibana ascendente e de uma intelectualidade sempre um passo à frente do restante da população. A elite, aí representada principalmente pelos senhores da erva-mate, ansiava construir imóveis que expressassem sua real condição social nos meios urbanos; já a intelectualidade, a par do que ocorria em outras partes do mundo, procurava difundir as ideias modernas vindas de fora. Tratava-se de uma elite econômica e essencialmente urbana e industrial que, antes de o século XIX terminar, já havia valorizado áreas próximas ao centro da cidade, ao mandar os mais renomados construtores locais edificar seus palacetes.” (SUTIL, 2009, p. 27-28)

4.2. Início da modernidade

Dois marcos vão dar início às modificações do período de modernização da cidade de Curitiba. O primeiro deles é a construção da Farmácia Steffeld, no Largo da Matriz (atual Praça Tiradentes).

“O antigo prédio da Farmácia Stellfeld, construído em 1863 foi tomado como marco referencial da entrada do ecletismo em Curitiba via construtores alemães. Sua escolha, simbólica, deve-se principalmente ao fato de o prédio estar localizado no espaço mais importante da cidade na época em que foi construído, o Largo da Matriz” (SUTIL, 2009, p. 40)

O edifício traz uma série de inovações para a época, pertencente a um estilo eclético austero, que vai caracterizar várias das construções alemãs daquele período. A elevada qualidade do trabalho, as inovações da carpintaria, o uso dos elementos decorativos, o sótão habitável ou uso de calhas marca uma nova fase da construção em Curitiba, onde os construtores alemães passam a ser a principal referência da cidade.

Dentre suas obras vão se destacar o Mercado Novo, de 1874, construção em um estilo neoclássico simplificado na atual Praça Generoso Marques, que em 1914 será demolido para dar lugar ao Paço da Liberdade, que viria a abrigar a prefeitura de Curitiba.

Outra construção dos alemães no período, de grande importância para a cidade na época e de maior relevância para esse trabalho devido a sua localização será a da Santa Casa de Misericórdia.

A Santa Casa foi construída na década de 1870 em um descampado ao sul do núcleo colonial, para além da área delimitada pelo Rio Ivo, e acabou por dar nome tanto ao Largo da Misericórdia (atual Praça Rui Barbosa), como à Rua da Misericórdia (atual Rua André de Barros). Importante perceber que na região com casas esparsas, onde se destacava na paisagem pelo seu aspecto monumental, o edifício era considerado distante da cidade, como era característico das construções destinadas ao isolamento.

A posição da Santa Casa acaba por ser um importante marco na determinação da malha urbana quadriculada que vai se desenvolver a partir do núcleo urbano colonial em direção ao sul.

Essas construções são o início da arquitetura eclética em Curitiba, que vai se estender até as primeiras manifestações do que pode ser chamado de art-deco na década de 1930. Esse período será responsável pela consolidação de um importante conjunto urbano na cidade e que terá reflexos no tecido urbano que serão percebidos até os dias atuais, como o traçado das ruas e alguns conjuntos arquitetônicos.

A ligação entre Curitiba e o litoral foi um dos primeiros entraves a serem resolvidos durante o século 19 em Curitiba. A estrada da Graciosa teve sua conclusão em 1853. Esse foi um motivador, junto com a presença de uma linha de telégrafo, para que muitos dos produ-

tores de erva-mate se mudassem para Curitiba. A presença dessa classe foi um dos indutores das mudanças que ocorreriam nas décadas seguintes na conformação da capital do estado.

Entre 1860 e 1870, com o incentivo do governo imperial, surgem as primeiras ferrovias do país. As dificuldades de manutenção da estrada da graciosa seria razão para a aspiração dos curitibanos por outra ligação com o litoral. Após problemas com a primeira concessão de 1870 a estrada tem início em 1880 e é inaugurada em 1885. (OBA, 1998, p. 176)

O local onde foi construída a estação ferroviária foi escolhido pelo Comendador Antonio Ferrucci, diretor das obras da construção da ferrovia Paranaguá-Curitiba, que justificou a escolha pela distância da cidade e por fazer frente à Rua Leitnier (atual Barão do Rio Branco e Rua da Liberdade Durante a fase de modernização da cidade), o que permitiria ainda um grande desenvolvimento da cidade até chegar aquele local (OBA, 1998, p. 209). A Rua da Liberdade deveria ser o Eixo que conduziria a malha urbana em direção ao sul.

A essa decisão do local da implantação da estação soma-se às ações que ajudaram a configurar o tecido urbano da região o “Plano da Cidade Nova de Curitiba” de autoria do engenheiro italiano Ernesto Guaita. As três avenidas paralelas, Silva Jardim, Sete de Setembro e Visconde de Guarapuava, determinavam o desenvolvimento da malha ortogonal que se desenvolveria perpendicular à Rua da Liberdade até elas. (OBA, 1998, p. 209-211) e (SUTIL, 2009, p. 120)

“A Rua da liberdade surgia como um conjunto projetado. Um projeto talvez não explicitado em desenhos porém já bem delineado em teoria e sedimentado na ideologia daquele momento.” (OBA, 1998, p. 211)

Dessa forma a estação ferroviária serviu como um vetor que moveu o desenvolvimento da área urbana de Curitiba, como pode ser visto na comparação entre os mapas da cidade de 1857 e de 1894.

Pode-se observar que o Rio Ivo, fronteira natural da cidade colonial é finalmente ultrapassado, e que dentro da malha ortogonal proposta por Guaita passa a percorrer o miolo das quadras, além de determinar alguns dos largos que mais tarde se tornariam importantes praças de Curitiba, como a Praça Carlos Gomes ou a Praça Osório. A leste o Rio Belém ainda é um importante delimitador do crescimento da cidade.

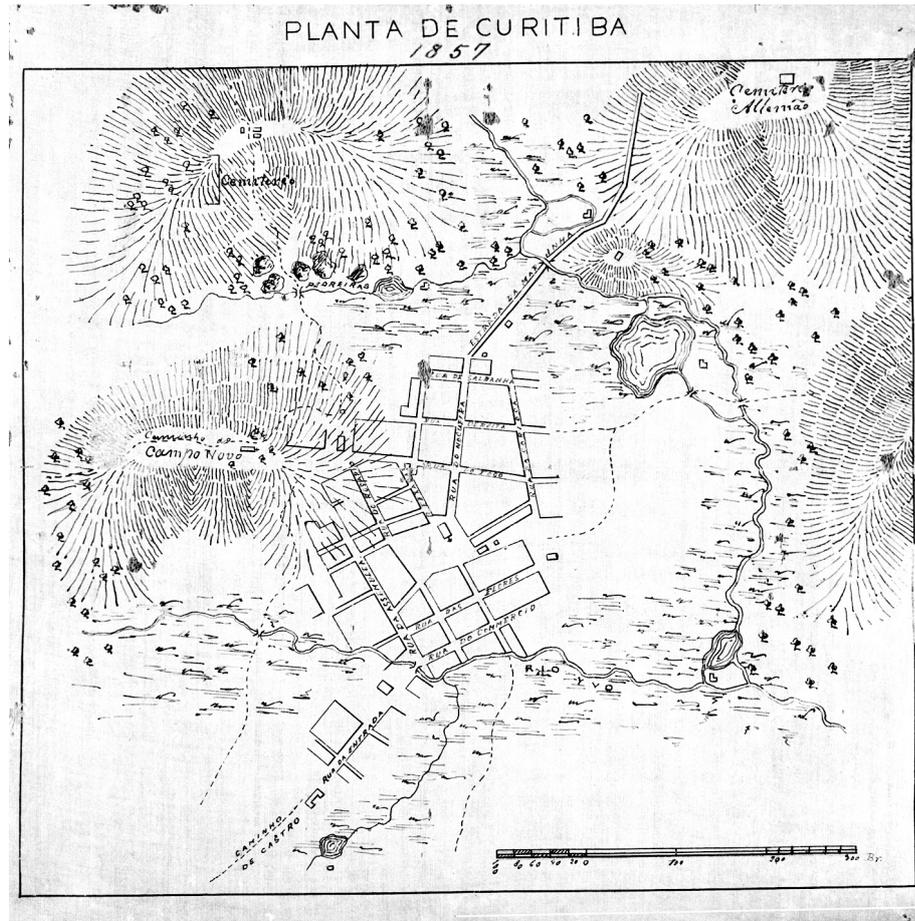


Figura 17 - Mapa de 1857, copiado por Romário Martins, que coloca sua data em dúvida, acreditando ser de 1863. (DUARTE e GUINSKI, 2002).



Figura 18 - Mapa de Curitiba de 1894

(Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Mapa_Curitiba_1894_CR493.jpg)

Esse período de desenvolvimento econômico que tem início a partir do fim do século XIX traz para Curitiba de encontro a uma contemporaneidade também dos problemas da cidade moderna.

Essa configuração da cidade a partir de uma economia industrial essencialmente urbana, importa seus hábitos e ideologias de modelos europeus, mais especificamente Paris, ou diretamente ou via Rio de Janeiro. Assim, a adoção do estilo eclético em Curitiba vinha ao encontro das necessidades de uma burguesia emergente em busca de uma memória inexistente :

“[...] diferenciar-se através da propriedade, não apenas quantitativamente, mas também qualitativamente, e a transformação das ruas de meros pontos de união em vitrines, Curitiba só veio a encontrar em fins de século, no Movimento Eclético.” (SUTIL, 2009, p. 28)

Em sua busca por afirmação a burguesia

[...] optou por demonstrar seu poderio nas paisagens urbanas através de paredes, em longas sequências de arcos, colunas e janelas. Sua autoafirmação expressa nessas edificações de caráter monumental, que muitas vezes nada tinha a ver com as finalidades delas, traduzia a riqueza e o poderio das metrópoles. Não se pode esquecer que o ecletismo desenvolveu-se na mais perfeita simbiose com a cidade e suas novidades urbanísticas. Era uma riqueza de poucos e um espetáculo de muitos. Foi a marca do século 19 e início do 20, foi o seu estilo.” (SUTIL, 2009, p. 29)

A sociedade industrial gera novos programas e as novidades no uso de materiais e esse modelo europeu, de grande influência haussmaniana, adotado pelos técnicos brasileiros vai ajudar a conformar uma hierarquia econômica e social.

A modernidade do século 19 assenta num movimento retrospectivo e prospectivo, explorando sem preconceitos os recursos dos materiais inéditos e enfrentando os problemas enfrentados pelos novos programas da sociedade industrial (SUTIL, 2009, p. 30)

Até o fim da primeira década do século a cidade já principia a ter infraestrutura, precária, diga-se, de distribuição de água, coleta de esgoto, energia elétrica, telefonia, linhas de bonde de tração animal, pavimentação, embelezamento de praças entre outros avanços da modernidade. Precária porque ao longo das décadas seguintes a qualidade dos serviços prestados, manutenção e ampliação dessa infraestrutura sempre vai estar em pauta.

Em 1905 a legislação diz que as principais ruas do centro, Rua 15, liberdade e entorno da praça Tiradentes deveriam ser sobrados de dois ou três pavimentos. (SUTIL, 2009, p. 115). O Código de posturas de 1919 vai obrigar as construções residenciais a terem porão elevado, tanto para livrar a edificação dos danos da umidade quanto para que a intimidade das famílias não fosse “devassada” pelos passantes.

O argumento da saúde, salubridade, higienização, que sem dúvida era uma necessidade naquele momento, vai também servir como desculpa para a consolidação das diferenças entre os habitantes. As questões relativas às redes urbanas (distribuição de água, coleta de esgoto, eletricidade, telefonia e transporte) vão permear todas as ações da municipalidade nesse período.

Entre o fim do século 19 e as primeiras décadas do século 20 Curitiba, como muitos outros municípios brasileiros, enfrenta uma série de epidemias. Baseados nos preceitos científicos vigentes, a figura do sanitarista se iguala à do engenheiro na importância da construção da cidade. A adoção de adoção de “hábitos higiênicos” vai ser condutor de muitas das

transformações pelas quais a cidade vai passar e, o veículo para essa transformação seria, principalmente as mudanças nos hábitos familiares.

“A frequência de grandes epidemias, trazida pelos fluxos migratórios e relacionadas à precariedade do saneamento básico, é uma das grandes preocupações dos municípios brasileiros. A presença de redes de água e esgoto, da pavimentação e da energia elétrica são requisitos mínimos e necessários para o viver urbano e tornam-se questões públicas, orientando a organização das cidades no Brasil, do século XX” (POSSE e CASTRO, 2012, p. 69)

“Até o final da década de 1900, são estabelecidos o arcabouço técnico, as ações e bases legais da urbanização em Curitiba – a determinação do quadro urbano, a determinação do uso do solo, a implantação da infraestrutura e a padronização construtiva e de equipamentos – todos, estreitamente relacionados aos preceitos higienistas, de melhoramento e embelezamento da cidade, de modernização e modernidade.” (POSSE e CASTRO, 2012, p. 70)

“Com as mudanças no urbano, novos suportes técnicos e materiais e novas noções de higiene foram pouco a pouco aceitos no cotidiano. Se atualmente a linha que separa vida pública da privada é nítida, o mesmo não ocorria até o século 18, quando a comunidade a família se entrelaçavam. A disposição física do grupo familiar desencorajava qualquer inspiração à intimidade. Estranhos iam e viam e a vigilância informal da comunidade era onipresente gerenciava o espaço e o sentimento.” (SUTIL, 2009, p. 31)

“Por este caminho, os médicos, via higiene familiar, forneciam ensinamentos dos mais variados possíveis, desde os destinados aos construtores, àqueles que seriam da alçada dos professores de etiqueta social.” (SUTIL, 2009, p. 33)

Para garantir a aplicação dos preceitos higienistas, da salubridade e do embelezamento da cidade, o Código de Posturas de 1895 passa a exigir Planta e desenho da frente da casa. Embora a exigência de projetos para a aprovação de obras constasse na legislação desde o final do século 19, é nesse momento que surge a figura do engenheiro, que pode exigir um novo projeto caso o apresentado não seja adequado.

O código de 1895 cita a obrigação de canos no interior das paredes. Dá abertura para a possibilidade de corredores abertos entre as edificações. Abre-se a possibilidade de mais janelas nas laterais e jardins. No código de 1919 obriga-se a implantação de porão alto para as residências. A proibição do uso de materiais menos nobres, como madeira ou taipa, torna-se lei. (SUTIL, 2009, p. 87)

O código de posturas de 1895 define altura e vão dos edifícios, tipos e larguras de ruas, tráfego de veículos. O Regulamento sanitário de 1900 – resposta às epidemias do último quartel do século XIX “presta especial atenção aos serviços de esgoto, água, latrinas, mictórios... o regulamento de 1897 dos bondes e carris urbano, incluindo aí a conduta dos passageiros. (POSSE e CASTRO, 2012, p. 69)

“Os avanços técnicos da construção civil – como o uso de calhas e condutores, que possibilitou a adoção de corredores laterais e descobertos ou o uso de pátios internos – também concorreram na cruzada médica contra o mofo das escuras e abafadas alcovas. A queda desse símbolo do mal-habitar e de uma era já ultrapassada foi relevante. Representou não apenas uma vitória contra a insalubridade dos lares, mas contribuiu de forma decisiva para mudar até mesmo a feição das cidades. O meio urbano compacto, erguido parede contra parede, tinha uma forte razão para deixar de existir” (SUTIL, 2009, p. 35)

Da mesma forma que na cidade colonial, os lotes vazios não são bem vistos. Os terrenos urbanos só poderiam ser usados para edificar-se, garantia de qualquer alusão ao rural. Cabendo ao proprietário realizar cerca de gradil ou muro compatíveis com as normas vigentes para não serem multados. (POSSE e CASTRO, 2012, p. 86)

Permite-se a construção de residências do tipo vila, respeitando-se as distâncias de 10 metros do alinhamento predial e 5 das cercas laterais. Um exemplo que se tornou famoso à época foi a residência do Dr. Victor Ferreira do Amaral, na esquina entre a Rua Pedro Ivo e a Rua Marechal Floriano. Essa tipologia, porém, elevaria bastante o custo da construção para os habitantes, dadas as dimensões mínimas que o terreno requereria. (SUTIL, 2009, p. 89)

Fugindo das posturas mais rígidas, as famílias burguesas migraram para duas regiões da cidade, o Boulevard 2 de julho (atual Avenida João Gualberto) e o Batel, na Comendador Araújo. Em poucas quadras essas ruas tornaram-se referência na construção das mansões. (SUTIL, 2009, p. 89 e 93)

“ A cidade está sendo projetada e os serviços da infraestrutura ocorrem simultaneamente, buscando adequação às novas tecnologias que introduzirão no cosmopolitismo do século XX” (POSSE e CASTRO, 2012, p. 75)

Até a construção do reservatório São Francisco, em 1904 o abastecimento era feito pelo chafariz da Praça Zacarias, poços e aguadeiros. (SUTIL, 2009, p. 125)

Ao longo da primeira década do século, a empresa de saneamento foi alvo de muitas críticas, devido a demora em concluir o projeto e ofertar o tão anunciado serviço à população. (SUTIL, 2009, p. 126)

Dentre os principais problemas de infraestrutura destaca-se o do saneamento. Apesar das orientações do código de posturas de 1895, o serviço de saneamento é inaugurado apenas em 1910 (POSSE e CASTRO, 2012, p. 76), e até então muitas obras foram aprovadas sem atender parte das exigências.

Eram comuns no entanto as casas de cômodo e, apesar da prescrição de que teriam de ser autorizadas pelo Diretor de Higiene e pelo Diretor de Obras, não era garantia que elas cumpririam aos preceitos ao

funcionarem, vide a liberação de casas de madeira ou sem instalações hidráulicas. (SUTIL, 2009, p. 123)

Existia uma “sintonia” entre as obras públicas em Curitiba de canalização de rios, remodelação de praças, mictórios públicos relatadas por Guilherme Baeta de Faria, diretor de obras públicas, e as técnicas e ações urbanizadoras praticadas pelo mundo (POSSE e CASTRO, 2012, p. 78), porém os resultados alcançados não são os desejados. Desde a inauguração do serviço de saneamento, em 1910, ele apresenta problemas que vão se arrastar pela década seguinte. A gestão de Cândido de Abreu, de 1913 a 1916 executa uma série de “melhoramentos”, mas a epidemia de tifo pela qual passa Curitiba em 1917 mostra que o resultado desejado não foi alcançado.

Dentre as epidemias do início do século em Curitiba, Dudeque (2010) destaca a do Tifo, de 1917. Enquanto as epidemias anteriores tiveram mortes registradas principalmente nas colônias, ao que eles poderiam atribuir aos hábitos de higiene dos imigrantes:

“No centro (a “cidade”) residiam algumas das linhagens mais antigas de Curitiba, pessoas que se consideravam as mais asseadas da província. A região acabara de receber os “melhoramentos” (1913-1916), programa que abrangeu a jardinagem do Passeio Público e de quatro praças, o calçamento de várias ruas e a construção do Paço da Liberdade, nova sede da prefeitura.” Que substituiu o antigo e anti-higiênico mercado. “Um médico afirmou que todos os doentes que ele atendera “tinham água encanada em casa”

“Pareceu-lhes mais provável que a epidemia resultasse das improvisações iniciadas treze anos antes, em 1904, quando a administração pública de Curitiba contratara dois engenheiros para que projetassem e construíssem uma rede de água e esgotos capaz de distribuir 200 litros de água potável por dia para cada um dos 50 mil habitantes da área urbana (...)” (DUDEQUE, 2010, p. 35)

“Morar numa residência que dispões de água encanada comprova avanços materiais e higiênicos. Porém, em 1917, as conclusões dos médicos engenheiros e cientistas sugeriam o contrário. A causa aparente da epidemia não era a falta infraestrutura urbana, mas a própria infraestrutura urbana: as redes de distribuição de água e de coleta de esgoto construídas sem respeitar conveniência técnicas” (DUDEQUE, 2010, p. 36)

O impacto que a gripe espanhola de 1918 teve sobre a população reduz a importância que a população daria à epidemia de febre tifoide do ano anterior mas seria um aprendizado para a cidade.

Em 1919 Caetano Munhoz da Rocha, empossado presidente do Paraná, anuncia a contratação do engenheiro sanitário Saturnino de Britto, já conhecido pelos seus trabalhos em Santos e Recife, para a execução de um plano para a reforma e ampliação da rede de distribuição de água e coleta de esgoto para Curitiba. Após um estudo preliminar aprovado

em 1920, Saturnino de Brito entregou em 1921 o projeto “Saneamento de Curitiba – Estado do Paraná”. (DUDEQUE, 2010, p. 37)

É a partir do trabalho de Saturnino de Brito no controle dessas operações que boa parte dos preceitos da década anterior torna-se realmente aplicado e poços, fossas e chiqueiros deixam de fazer parte do cotidiano da Cidade.

É importante observar que o trabalho de Saturnino de Brito em Curitiba vai além, por ser um forte crítico do modelo de arruamento proposto para a região sul de Curitiba, principalmente no que diz respeito à falta de hierarquia das ruas, todas elas seguindo a diretriz de 18 metros de largura (POSSE e CASTRO, 2012, p. 111), como pelo conflito do quadriculado com os rios da região, que “ao atravessar quintais, os rios se ocultavam das vistas públicas, recebiam esgotos, tornando-se fatores de insalubridade e veículos de transmissão de moléstias” (DUDEQUE, 2010, p. 43)

Ao longo da década de 20 os preceitos do plano de Saturnino de Brito serviriam de base para as intervenções feitas na capital, como a limpeza dos rios de 1923, a inauguração de um segundo reservatório de água em 1928 no Batel, (POSSE e CASTRO, 2012, p. 132) ou a urbanização Cidade nova, em 1926 trecho entre a Avenida Visconde de Guarapuava, Rua João Negrão, Avenida Iguazu e rua Desembargador Motta, ainda com baixa ocupação devido às constantes inundações, onde foram

“realizadas vultosas obras de drenagem, canalização, nivelamento e pavimentação das “tão belas” avenidas Visconde de Guarapuava, sete de setembro, Silva Jardim e Iguazu, “agora amplas e planejadas, com pistas duplas e canteiro central”” (POSSE e CASTRO, 2012, p. 136)

Além de obras de Alargamento e pavimentação da rua 15 de novembro e intervenções nas ruas Marechal Floriano, Candido Lopes, Visconde do Rio Branco, Ermelino de Leão, e Cabral; construção do Mercado Municipal; e embelezamento das Praças Osório e Tiradentes.

Desde o início da formação do centro de Curitiba a população mais pobre foi excluída e a legislação e o zoneamento foram ferramentas importantes nesse processo. “Elas representavam o lado doente da cidade, o obscurantismo não mais condizente com os nossos tempos” (SUTIL, 2009, p. 34)

A legislação de 1919 determinou uma zona principal formada pelas principais ruas, na qual era proibida a construção de casas de madeira, que foram relegada às demais zonas, deixando-as menos visíveis, já que também eram obrigadas ao recuo de dez metros do

Na última década do século 19 eram ainda frequentes as cheias do Rio Ivo, que cortava o centro da cidade, esgoto a céu aberto e a ausência de fossas. (SUTIL, 2009, p. 124-125). Foi canalizado na gestão de Cândido de Abreu, entre 1913 e 1916

“Entre seus projetos modernizadores, destacam-se a construção do Paço Municipal (atual Museu Paranaense), o Mercado Provisório, calçamento e alinhamento de ruas, a canalização do rio Ivo, a retificação do rio Belém, a reforma do Passeio Público[...], reforma de praças, Paraná.” (www.casadamemoria.org.br/index_historiadecuritiba.html)

“Em 13 de fevereiro de 1871 a Câmara aprovava uma proposta para a “mudança do leito do Rio Ivo conforme o plano dado pelo engenheiro Shuartz” providenciar sua limpeza, “cortando algumas voltas desde o tanque do finado Franco até o largo da praça do Mercado”. A proposta era de “dar novo leito ao rio de forma a dar curso as águas por for a dos quintaes das casas sitas na rua do Commercio bem como a limpeza e faser os cortes precisos desde o mesmo tanque até a extrema dos paredões do Ivo em frente a casa do Dr. Ernesto(...)” (OBA, 1998, p. 162)

A retificação foi feita por meio de duas retas: a primeira da XV até a Deodoro e a segunda da Dr. Muricy até a José Loureiro, de onde fazia um ângulo reto e ia até a Carlos Gomes.

O conjunto de obras de infraestrutura, principalmente as de saneamento, foi afetada pela “insolvência do estado no final da 1ª República [que] impediu a expansão das obras sanitárias (e facilitou o apoio dos paranaenses ao movimento militar de 1930)” (DUDEQUE, 2010, p. 45) Nesse período também as ferrovias perderam importância em favor do transporte rodoviário, que teve seu auge nas décadas de 1920 e 1930. “Em muitos casos tornou-se desejável o deslocamento das linhas férreas que de repente se viram seccionando a cidade em duas metades inconciliáveis” (OBA, 1998, p. 213). Durante o início do século XX o tecido urbano e alguns conjuntos urbanos Centro foram moldados pelas obras de melhoramentos e por uma sequência de códigos de posturas

“Neste sentido, tanto a rua XV de Novembro como a Rua da Liberdade fornecem leituras expressivas da imagem da cidade almejada. São como partes concretizadas de um projeto que acabou inconcluso.” (OBA, 1998, p. 217)

Após a década de 30 Curitiba os planos urbanos passam a exercer uma influência cada vez maior no modo como o espaço urbano de Curitiba vai se modificar.

4.3. Plano Agache

A escala dos problemas urbanos exigiam agora intervenções maiores e o planejamento da cidade se impunha como uma ciência necessária. Não se tratava mais de simples adaptações na malha urbana ou abertura de algumas ruas. Era preciso um plano geral de tráfego. A cidade seria basicamente estruturada pelo movimento do automóvel e do transporte coletivo.” (OBA, 1998, p. 218)

Em 1941 a empresa Coimbra Bueno e Cia Ltda, do Rio de Janeiro, foi contatada para elaboração de um Plano Urbanístico para a cidade de Curitiba. A elaboração desse Plano contou com a participação do urbanista francês Alfred Agache. Agache já havia estado no Brasil em 1927 onde esteve envolvido com o Plano de Remodelação do Rio de Janeiro. Em 1939 estabeleceu-se no Brasil e teve participação nos planos de diversas cidades do estado do Rio de Janeiro.

O Plano foi desenvolvido ao longo de dois anos e entregue em 1943. Além de apontar a cidade como sendo de papel estratégico na defesa nacional, o plano apresenta três grandes problemas a serem enfrentados: Saneamento, Descongestionamento, e necessidade de órgãos funcionais.

Sobre o saneamento, as enchentes do Rio Ivo e Belém que foram causa de grandes epidemias. Em função do plano os córregos que cruzam a cidade foram canalizados, com o conseqüente desaparecimento dos referenciais urbanos. (OBA, 1998, p. 219). Segundo Duque, partes do Plano Agache foram copiadas das propostas de Saturnino de Brito

Na década de 40, os autores do Plano Agache copiariam propostas de Saturnino de Brito sem citar fontes, ou citando-as de maneira tão confusa que obstruíam o reconhecimento das ideias. Por fim, as enchentes castigaram o Centro de Curitiba até o final da década de 1960, o que levaria a população e os administradores urbanos a acreditar que não existiram projetos anteriores, ou que não passaram de improvisações desajeitadas.” (DUDEQUE, 2010, p. 45)

O descongestionamento da cidade seria resolvido com o Plano de Avenidas, um sistema radial a partir do centro histórico. Onde as avenidas perimetrais contornariam toda a área urbana e eram alimentadas pelas avenidas radiais.

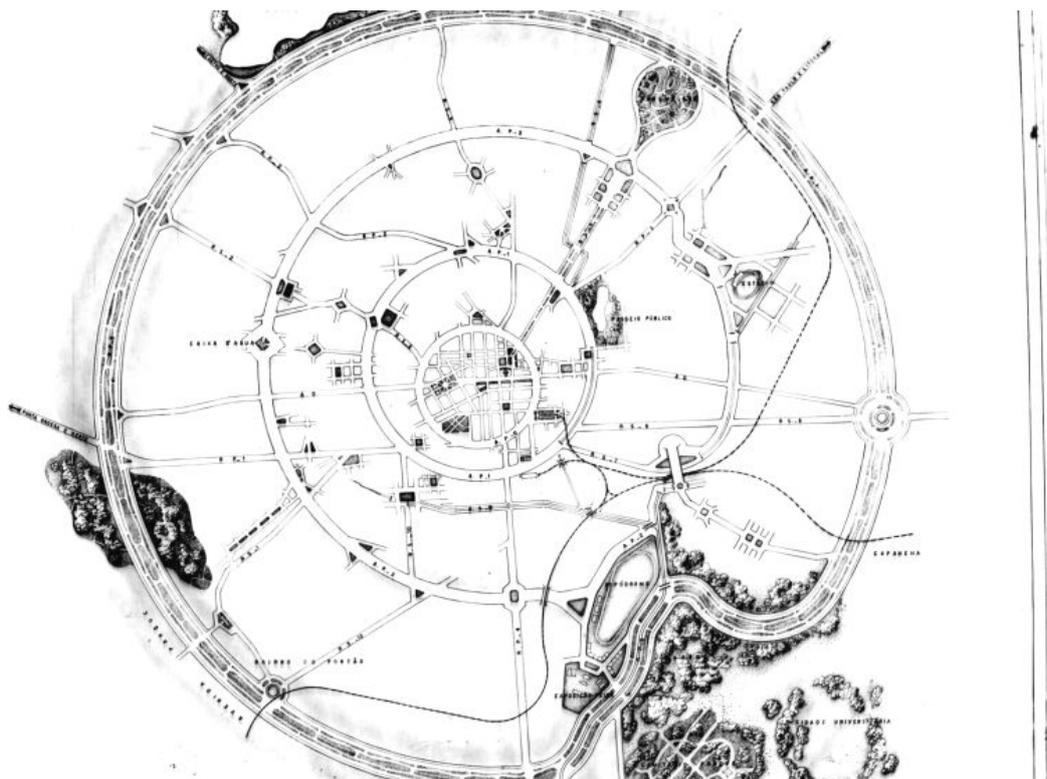


Figura 20 - Plano de Avenidas do Plano Agache,
 (Fonte: www.gazetamaringa.com.br/online/conteudo.phtml?tl=1&id=1093681)

Sobre a questão do automóvel ser o protagonista do plano Dudeque lembra:

“O automobilista protagonizava parte do Plano Agache porque seus autores estavam impregnados dos vínculos que os modernistas estabeleceram com a eficiência das máquinas e da velocidade, como se os automóveis sintetizassem o *zeitgeist* do século XX [...] Os autores do Plano Agache comungavam essa fé no automóvel. Para dotá-la de um conteúdo técnico, argumentavam que “as aglomerações, evoluindo a esmo, criam o problema do congestionamento” que se agrava dia a dia, “perturbando a vida da cidade”. [...] Porém no momento em que o Plano agache foi criado foi um dos mais problemáticos no que diz respeito à energia.[...] Segundo o Plano Agache, o Centro de Curitiba era “um pouco congestionado”, e os motoristas que se dirigiam à Praça Tiradentes deixavam seus automóveis “distantes [...]”, sendo obrigados a longas caminhadas a pé [sic]”. O texto não especificava as distâncias das caminhadas, mas, supondo-se a quantidade de automóveis no Brasil, a míngua do petróleo e o tamanho de Curitiba, posso arriscar que fosse de uns 120 ou 150 metros[...] Para evitá-las, sugeriam um sistema de vias e estacionamentos desproporcionais à quantidade de automóveis em Curitiba. Não havia indústria de automóveis no Brasil. Atualizar Curitiba (e Belo Horizonte) no *zeitgeist* modernista e no modelo urbano-econômico previsto em *Futurama* dependia de petróleo e automóveis importados.” (DUDEQUE, 2010, p. 58 - 61)

Tanto Dudeque quanto Oba (1998, p. 221) apontam as semelhanças entre o Plano de Avenidas de Curitiba com o Plano de Prestes Maia para São Paulo.

O esquema radial perimetral era cosmopolita, mas os autores citaram várias vezes o Plano de Avenidas de São Paulo de Prestes Maia. Acreditavam que Curitiba poderia vir a ser um anova São Paulo, da mesma forma que essa, nas palavras de Agache veio a ser uma nova Chicago. (DUDEQUE, 2010, p. 66)

O Plano Agache considerava que “O zoneamento é a base de todo plano de urbanização podendo-se mesmo dizer que sem ele o plano não é urbanismo, é desenho ou no máximo engenharia” (OBA, 1998, p. 221) Apud Plano

Do zoneamento proposto por agache, saem as propostas de centros funcionais: cívico; comercial e social; de abastecimento; industrial (Rebouças); hípico; universitário; esportivo; Administrativo municipal; Militar; de transportes interno e interurbano. (OBA, 1998, p. 221)

O plano previa que deveria ser executado em sua totalidade num prazo de 20 anos. E é antes do fim desse período que ele se esgota. Era um plano genérico, que tratava “o urbanismo como uma estratégia persuasiva, adaptado à representação da ditadura. “ A expansão da frota de automobilística brasileira só viria a acontecer durante o período militar, em meados da década de 1960. Até lá, seria um plano para ninguém, uma tentativa de dar um aspecto de capital à cidade sem levar em conta os meios para que a atividade econômica se desenvolvesse. (DUDEQUE, 2010, p. 49)

Segundo o Plano Agache, o êxito de um plano urbanístico depende de uma comissão do plano da cidade, leis apropriadas e da propaganda (no sentido estado novista). Seguindo tais recomendações, foi criada a “Sociedade de Amigos de Curitiba”, composta por representantes de várias associações que se caracterizavam especialmente por sua pobreza intelectual. (DUDEQUE, 2010, p. 68 e 77)

O Plano agache negava os desacertos sociais, como quando diz que o aparecimento de favelas deve ser combatido como um germe sem levar em conta as causas de seu aparecimento. (DUDEQUE, 2010, p. 73)

Ao tratar do tráfego se refere à presença de “toscas carroças” de tração animal usadas pelos imigrantes para abastecer os domicílios, e que esse hábito, “que tem explicação nos costumes dos camponeses europeus, necessita ser substituído.” (OBA, 1998, p. 238), porém, “os filhos e netos dos imigrantes continuavam usando carroças porque não dispunham de recursos para comprarem caminhões. Mas os autores do Plano Agache pareciam acreditar que isso se devia a pendores bárbaros ou ao gosto pelo pitoresco.” (DUDEQUE, 2010, p. 70)

Dentre as propostas do plano, duas viriam a ter maior influência no centro de Curitiba. A primeira é a de criação de um centro cívico, na Praça Tiradentes, com um grande estacionamento subterrâneo embaixo da praça e a construção de um edifício para a prefeitura,

no outro extremo da Avenida Candido de Abreu, onde hoje se encontra o atual Centro Cívico, seria construído o palácio do governo. (OBA, 1998, p. 231) O projeto tinha uma evidente intenção positivista de tentar, com a construção da praça, negar a Catedral de Curitiba (DUDEQUE, 2010, p. 48). A segunda proposta era relacionada ao Plano de Avenidas, que previa envolver o centro com a Avenida Perimetral-0. Da proposta de Agache, surgiu também o Código de Posturas de 1953, que trata também do zoneamento. Exige 5 metros de afastamento em todas as edificações, com exceção da zona central.



Figura 21 - Vista aérea do Centro de Curitiba na Década de 1950.
(Fonte: Foto Postal Colombo)

Além disso estava também prevista a construção da Avenida Diametral que propunha alargar a Rua XV de Novembro, em conjunto com a Luiz Xavier, que ao juntar-se com a avenida sete de setembro cortaria a cidade de um extremo a outro. (OBA, 1998, p. 222)

O período posterior à 2ª guerra coincide com um período de grande pujança econômica para o estado devido a economia baseada no café e o fim do estado novo. Em 1953 o Paraná completa o Centenário da emancipação política do Paraná e o governador Munhoz da Rocha anunciou uma série de obras para comemorar, sendo as principais: Centro cívico, Biblioteca Pública, Praça 19 de dezembro, Correio Velho, Hipódromo do Tarumã, Estádios de Futebol, Centro Politécnico, Teatro Guaira e Mercado Municipal. (OBA, 1998, p. 22)

De todas as propostas que existiam no zoneamento dividido em centros a escolhida foi o Centro Cívico. Com o objetivo de “criar” uma unidade para o estado do Paraná. Consciente dos avanços da arquitetura modernista brasileira, Munhoz repeliu o classicismo despojado e contratou arquitetos atuantes no Rio de Janeiro. (DUDEQUE, 2010, p. 81 e 82)

A Biblioteca Pública do Paraná (de Romeu Paulo da Costa) demonstrava aos curitibanos como um edifício moderno podia interagir com o conjunto urbano do centro. Mas a qualidade dos edifícios e o frenesi com que o governo os iniciou não disfarçavam a carência de um projeto urbano unificado. (DUDEQUE, 2010, p. 84)

No fim, os eleitores de outra regiões entenderam que ele foi um ótimo prefeito, que patrocinou o maior conjunto de toda a história urbana de Curitiba até então. (DUDEQUE, 2010, p. 85)

A geada negra, em 1955, abalou toda a economia do estado. As obras do sesquicentenário tiveram dificuldades para serem concluídas. Implementar as outras ações parecia impossível. (DUDEQUE, 2010, p. 86)

4.4. Plano Serete

A abordagem abrangente e tecnocrática preocupada essencialmente na estrutura viária, saneamento e criação de centros funcionais, não trouxe referências ao patrimônio histórico e funcional da cidade. “Ao contrário, os alargamentos propostos nas áreas centrais acabaram por destruir importantes conjuntos urbanos do período anterior.” (OBA, 1998, p. 229)

O alargamento da Rua XV de Novembro, proposto pelo plano Agache é um dos conflitos que vão levar a uma revisão do plano diretor. (OBA, 1998, p. 231; GNOATO, 2009, p. 23)

(...) não é justo que se lance mão de recursos extraordinários somente para beneficiar um pequeno trecho, com a sempre lembrada desculpa de satisfazer ao trânsito; declara que a Rua 15 de Novembro não é uma rua de escoamento, mas sim de luxo, e acima de tudo, é uma relíquia que devera ser conservada S.C.M.C., 28 de Abril de 1951.

Apesar dos questionamentos da população e da municipalidade, as intervenções continuaram ocorrendo como o alargamento da Marechal Floriano e de partes da XV de novembro. A crescente importância do transporte rodoviário se revela pela proposta de construção de “uma estação rodoviária de grande porte, na atual Praça Senador Corrêa.” (OBA, 1998, p. 232)

O Plano das Avenidas contido no Plano Agache não foi integralmente implantado. Assim como o projeto da cidade fin-de-siecle do período anterior não se concluiu, o Plano Agache também ficou inacabado. Mas seria sobre a persistência de muitos de seus traços que um novo projeto da cidade seria desenvolvido. (OBA, 1998, p. 222)

Em 1955, a lei autorizou o Executivo municipal a modificar o Plano Agache, porém a sucessão de desacertos se estenderia por toda a década de 1960. (DUDEQUE, 2010, p. 79) como a proposta de Luiz Armando Garcez, chefe do departamento de Urbanismo da Prefeitura de Curitiba, que propôs um viaduto na praça Tiradentes à Zacarias. 1964. (GNOATO, 2009, p. 23)

Na década de 1960 o prefeito Iberê de Mattos ordenou um estudo sobre a configuração urbana de Curitiba. O estudo detectou vários problemas: a urbanização não correspondia ao urbanismo.

Em 1960 o prefeito promulgou a Lei de Unidades de Vizinhança e o plano de zoneamento. A lei dividiu o município em 47 unidades de vizinhança definidas a partir da tradição, história, geografia, e do número de habitantes. A lei pretendia dotar cada unidade de vizinhança de um sistema viário, de uma escola primária, de área verde para a recreação pública, de vias de baixa velocidade em regiões de comércio e residências. As grandes avenidas bordejariam as unidades de vizinhança, sem atravessá-las, determinando o “esqueletoamento” de todo o tráfego. O Plano contestava a organização formal do Plano Agache. Os acertos apareciam nos detalhes. O resultado geral parecia-se a um bazar, onde se amontoavam vários conceitos apresentados nos projetos inscritos no concurso de Brasília.. A descentralização de Curitiba, por exemplo, Para descentralizar Curitiba, “se tais intenções fossem concretizadas e um habitante fosse fixado, morasse, trabalhasse e se recreasse na própria unidade de vizinhança, a cidade se dispersaria em 47 microcidades”. A dispersão em microcidades demonstrava a perda do poder da prefeitura sobre o espaço construído de Curitiba. Loteadores negociavam áreas impróprias e alagáveis e os poderes urbanísticos se dispersariam na Câmara de Vereadores. “Oficialmente, as unidades de vizinhança vigoraram de 1960 a 1965. Na prática, já em 1963, Ivo Arzua recomendava o reexame do Plano Urbanístico de Curitiba”. O Plano Agache ainda é “invocado” na gestão seguinte com a ideia de resolver problemas de trânsito. A diametral é deslocada para a Avenida sete de setembro e se propõe um viaduto que passaria sobre o centro de Curitiba. O pedido de recursos foi negado pelo Governo do Estado pela falta de dados e estudos e exigiu-se um novo plano diretor para Curitiba. Deveria existir um Planejamento de caráter regional (DUDEQUE, 2010, p. 87 - 91).

Os métodos de planejamento no Brasil tiveram início na década de 1950. Porém, como na época o Paraná estava lucrando com o café, o estado mantinha repúdio ao planejamento. A

desconfiança dos anticomunistas (os princípios dos conceitos de planejamento pelo estado têm origem no período posterior à Primeira Guerra Mundial, na antiga União Soviética) e dos católicos só se dissiparia ao fim dos anos 50. (DUDEQUE, 2010, p. 103)

Antes de se meter em construções ou projetos urbanísticos, tornava-se conveniente pensar as variáveis de mão de obra, emprego, poupança, previsão de preços, domínio das matérias primas, além do uso máximo dos núcleos urbanos e da modesta infraestrutura disponível. (DUDEQUE, 2010, p. 107)

A empresa Sagmacs foi contratada pelo governo do estado para o plano de desenvolvimento do Paraná e estabelece um princípio geral para o desenvolvimento urbano do estado. “O Plano Sagmacs ensinou aos planejadores do Paraná novas maneiras de analisar as cidades. [...] recomendava-se que, a partir de um plano geral, o estado elaborasse os planos diretores dos municípios, de acordo com princípios comuns e integrados” (DUDEQUE, 2010, p. 108 e 109).

Para que a reconhecessem como uma metrópole, Curitiba deveria ser transformada em um centro social, econômico, político, administrativo e cultural. Ressurgia o dilema secular da cidade: não se sentir uma capital. [...] O Plano Agache afirmara que Curitiba não tinha o aspecto de uma capital. O Plano Sagmacs concluía que Curitiba não dispunha da estrutura de uma capital. (DUDEQUE, 2010, p. 110)

Ao divulgar um documento que previa ações conjuntas e hierarquizadas o governo do Paraná sugeria que obras isoladas deixariam de marcar os ápices das políticas públicas. Os textos divulgados recomendavam a análise dos índices sociais, de habitação, de acesso ao conhecimento. Isso possibilitaria determinar se aquela comunidade necessitava com mais urgência de um Centro Social, de ruas asfaltadas ou de um teatro. Entre os planos financiados por esse sistema estaria o Plano Wilhelm-Ippuc “o planejamento urbano estava instituído e legislado no Paraná” (DUDEQUE, 2010, p. 114).

O projeto urbanístico seria definido por concurso, vencido pela empresa. Feito o concurso vence Serete, a mesma que foi contratada para elaborar o regulamento do concurso. Com medo de que o projeto concêntrico sufocasse a cidade. o Plano previa o crescimento da cidade de forma linear, no sentido dos subcentros já estabelecidos no sentido das avenidas João Gualberto e República Argentina. O Plano proposto adota uma proposta de “obra aberta” sujeito a constante revisão. Entre as diretrizes do Plano Preliminar Urbanístico entregue em julho de 1965 estavam (GNOATO, 2009, p. 25-29)

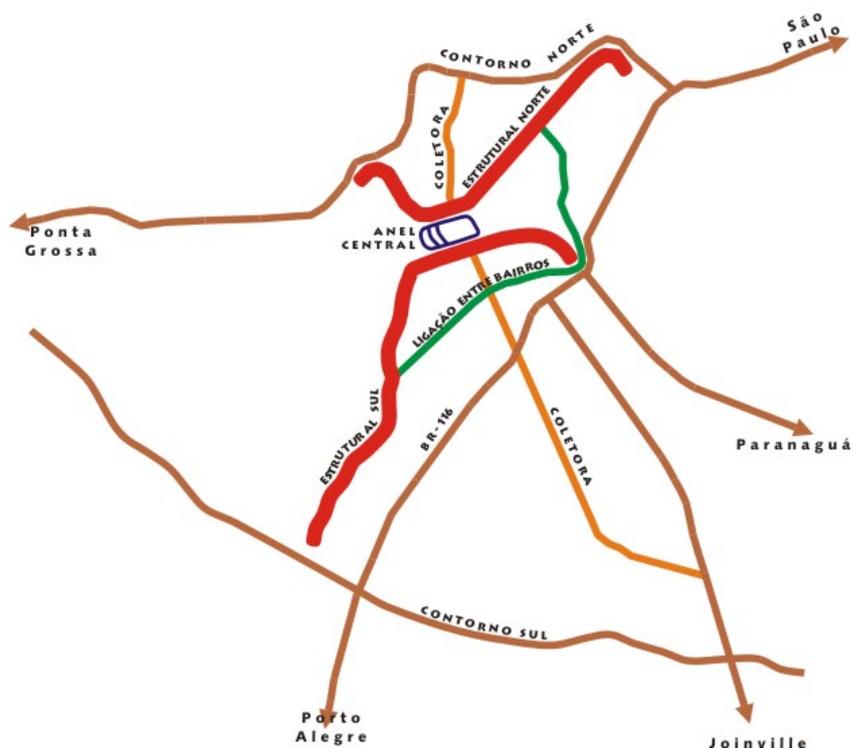


Figura 22 - Diagrama do Plano preliminar urbanístico de 1965.

(Fonte: curitibaemdados.ippuc.org.br/anexos/)

- a) Estrutura do planejamento integrado, desenvolvimento preferencial no eixo nordeste sudoeste;
- b) Crescimento linear do centro principal, servido por vias tangenciais de circulação rápida;
- c) Caracterização de áreas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres;
- d) Extensão e adequação das áreas verdes;
- e) Criação de uma paisagem urbana própria;
- f) Renovação urbana;
- g) Preservação histórico tradicional

O Plano considerava também fundamental para sua viabilidade a criação de um órgão permanente de planejamento e controle do desenvolvimento (que viria a ser o Ippuc) e de uma companhia de desenvolvimento urbano (a atual URBS), além da criação de um distrito industrial.



**Figura 23 - Foto aérea das Vias Estruturais definidas pelo Plano Serete.
(Fonte: <ippucweb.ippuc.org.br/BancoDeDados/Curitibaemdados/>)**

Durante as gestões seguintes, por uma série de conveniências e pela sua flexibilidade, o Plano Serete foi aplicado e orientou o crescimento da cidade até os dias de hoje. Como consequência a cidade se desenvolveu em direção aos subcentros (Figura 23). O plano previu também que o desenvolvimento do Centro deveria se dar linearmente, em paralelo aos eixos estruturais e ao sistema de transportes.

5. Interpretação da realidade

O Centro de Curitiba está na Regional da Matriz, que conta com mais 17 bairros. O Centro de Curitiba têm uma área de 330 hectares, equivalente a 0,76% da área total de Curitiba. A área de intervenção proposta no estudo tem cerca de 30 hectares, que somada aos imóveis com face para as ruas relacionadas deve se aproximar de 45 hectares.

Depois de perder população durante a década de 1990, o centro apresentou uma taxa de crescimento de 14,2% entre 2000 e 2010, sendo o único bairro da Regional Matriz com crescimento superior a média da capital, que foi de 10%.

População do centro de Curitiba			
2000	Total	Absoluto	32.623
		%	100
	Homens	Absoluto	13.961
		%	-42,79
	Mulheres	Absoluto	18.662
		%	59,63
2010	Total	Absoluto	37.283
		%	100
	Homens	Absoluto	16.925
		%	-46,61
	Mulheres	Absoluto	20.358
		%	54,60
Fonte: Ippuc, 2013			

Porém a pirâmide populacional apresenta características bem distintas do resto da cidade. Apesar da diferença ter reduzido, o número de mulheres é superior ao de homens, sendo que a redução se deu principalmente na faixa etária predominante entre 20 e 29 anos. É possível também perceber também uma participação significativamente maior que a média da cidade na população mais idosa.

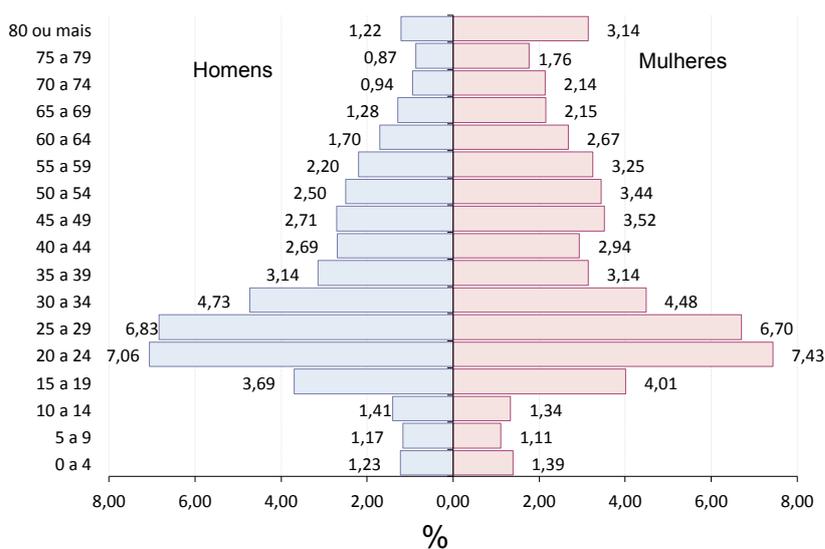


Figura 24 - Pirâmide populacional do Centro de Curitiba em 2010

(Fonte: Ippuc, 2013)

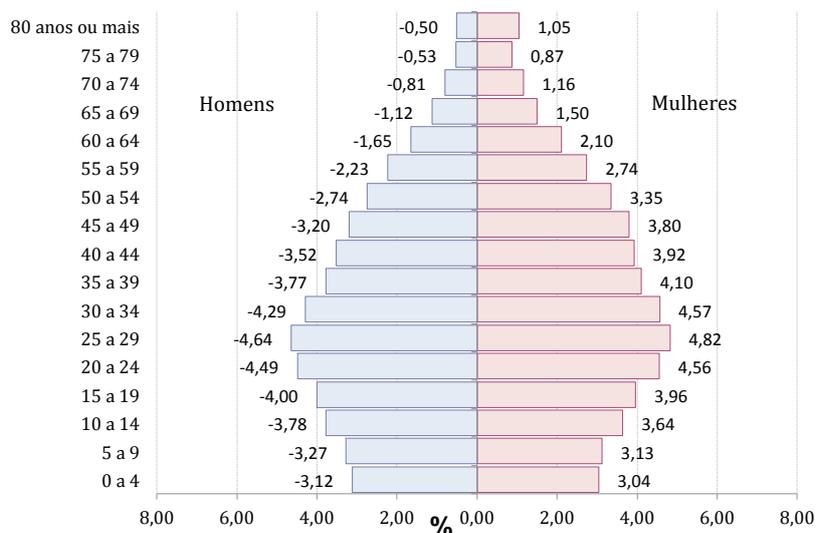


Figura 25 - Pirâmide populacional de Curitiba em 2010

(Fonte: Ippuc, 2013)

Apesar da população do Centro de Curitiba representar apenas 2% do total, mas, pelas suas características e centralidade, o número de pessoas circulando pela área central é muito maior. Contribui para isso o sistema de transporte. Segundo a Urbs, pela Praça Rui Barbosa passam 60 linhas de ônibus, 32 convencionais, não integradas ao sistema, e 4 expressas, integradas ao sistema. Dessa forma ela se caracteriza por ser o maior terminal da cidade em número com seus 190 mil passageiros por dia.

A praça Carlos Gomes não é classificada pela URBS como um terminal, recebe 3 linhas expressas e 4 linhas convencionais. São cerca de 35 mil passageiros por dia. Recentemente parte da Travessa Lourenço Pinto cedeu parte de sua área para

Na Praça Senador Correa, que de praça só restou o nome, está localizado o Terminal Guadalupe, que recebe 39 linhas das 75 linhas não integradas ao sistema que vêm da região metropolitana para o Centro, além de 4 linhas integradas. Porém, uma grande quantidade de linhas restantes da região metropolitana de Curitiba que não param na praça mas em ruas próximas. Somente no Terminal Guadalupe a Carga estimada de 70 mil passageiros por dia, metade dos 140 mil que usam o transporte metropolitano não integrado.

Dessa forma a área de estudo é responsável pela absorção de uma carga de passageiros de mais de cerca de 300 mil passageiros por dia, o equivalente a mais de dez vezes a população de todo o Bairro.

Colaboram também com essa população flutuante as pessoas que se dirigem ao centro em carros particulares. Segundo a URBS existem no Centro de Curitiba 6.608 vagas de estacionamento rotativo na área Central.

Quanto a estacionamentos privados, eles correspondem a 8,59% dos terrenos dentro do Anel Central de Tráfego Lento, e nas áreas centrais fora do Anel, 14%. Além do impacto na paisagem, a quase totalidade dos empreendimentos não está associada a um uso misto e o aproveitamento do solo acaba reduzido apenas à atividade, baixando o uso do potencial construtivo dos terrenos de 5 para 1, apenas 20%. Em 2007 um decreto municipal determinou que os novos estacionamentos deveriam ter lojas comerciais voltadas para a via. A maior parte deles implementou a obrigação de forma apenas a atender a legislação, com pouco ou nenhum investimento (SIPINSKI e SCHMITZ, 2011).

Uma exceção foi o empreendimento na área de estudo, na Barão do Rio Branco entre a Jose Loureiro e a Pedro Ivo, onde um investimento mínimo em qualidade na execução das lojas conseguiu fixar mais de uma dezena de comerciantes no local.

O decreto 184/2000 da prefeitura de Curitiba torna facultativa a construção de estacionamentos na área central para habitações coletivas e proíbe novos estacionamentos na quase totalidade das ruas da área de estudo.

A alta lucratividade da atividade, somada a valorização do solo no decorrer do tempo, contribuem para que os estacionamentos sejam elementos importantes na dinâmica do uso do solo no Centro.

A associação Comercial do Paraná, diz haver um déficit de 11 mil vagas, sem dizer qual é o número total de vagas já existentes. (GAZETA DO POVO, 2008)

As restrições de estacionamento podem ser vistas no quadro da Lei de Zoneamento para a Zona Central:

Usos permitidos: habitação coletiva, habitação institucional	
Coeficiente de aproveitamento:	5
Taxa de ocupação máxima (%):	térreo e 1º pavimento =100% demais pavimentos =66%.
Altura máx.:	livre.
Taxa de permeabilidade mín.:	atendido no 5º artigo 42
Afastamento de divisas (m):	térreo e 1º pavimento = facultado, demais pavimentos =2.00m
Lote mín.:	11 x 330
Proibições: - lazer e cultura: proibido estacionamento comercial e da atividade do Anel Central de Trafego Lento - culto religioso: proibido estacionamento comercial e da atividade do Anel Central de Trafego Lento - Comércio e serviço vicinal de bairro e setorial: proibido estacionamento comercial e da atividade do Anel Central de Trafego Lento. Com exceção de hipermercados. - Indústria tipo 1: Somente alvará de localização em edificações existentes. Porte: 100m ² .	

Patrimônio arquitetônico

Por ser a área onde se iniciou o desenvolvimento da cidade, o centro é a área onde se concentra a maior parte do patrimônio arquitetônico da cidade, além de seu significado simbólico poder ser considerado parte do patrimônio imaterial. Além do Setor Histórico (Decreto 1.169/1971) ao norte da região, foi definido pelo decreto municipal 186/2000 o Setor Especial Barão-Riachuelo, que é dividido em dois subsetores, um para a Rua Riachuelo e outro para a Barão do Rio Branco, que cruza com a área de estudo proposta. Em 2009 foi aprovada uma lei complementar para a revitalização da área do Paço Municipal, é possível encontrar na internet (LIMA, 2009) um esboço de um anteprojeto para a instituição do Programa Novo Centro, no mesmo ano, que legislava sobre incentivos e diretrizes à revitalização de toda a área central, mas ao que parece apenas o nome do programa foi assumido

somente como estratégia de divulgação de ações isoladas da prefeitura. Ao todo, a área de estudo conta com 29 Unidades de Interesse de Preservação (UIPs).



Figura 26 - Mapa das Unidades de Interesse de Preservação (UIPs) do Centro de Curitiba
(Fonte: Ippuc, 2011. Editado pelo autor)

Porém, muitas das UIPs estão desocupadas ou subutilizadas. Algumas estão tão descaracterizadas que estão quase irreconhecíveis, principalmente na José Loureiro e na Pedro Ivo. A melhor situação é a da Barão do Rio Branco, que possui alguns dos melhores exemplares de arquitetura eclética urbana da cidade. Mesmo assim a quantidade de Vazios ou subutilizações é grande. Vale citar que o antigo Palácio do Governo, projetado por Ernesto Guaita, que ficou fechado durante 10 anos e que deve reabrir suas portas esse ano. Além das UIPs, em sua quase totalidade representantes de arquitetura eclética, a região conta também com alguns edifícios art-deco ou protomodernos que têm potencial para a reabilitação e talvez uso multifamiliar em caso de reforma.



Figura 27 - Edifício art-deco na esquina da Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 28 - Imóvel eclético na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 29 - Imóvel eclético na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 30 - Sobrado eclético na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 31 - Sobrado eclético na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 32 - Sobrado eclético na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 33 - Sobrado eclético transformado em Hotel Boutique na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 34 - Edifício eclético na Tr. Lourenço Pinto com acesso lateral e porão habitável.
(Fonte: autor)



Figura 35 - Museu da Imagem e do Som, antigo Palácio do Governo.
(Fonte: autor)



Figura 36 - Edifício protomodernista na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)



Figura 37 - Edifício modernista na Rua Barão do Rio Branco.
(Fonte: autor)

Uso do Solo

A partir do Mapa do Estado de Conservação das Edificações Existentes (SOUZA e LACERDA, 2010), é possível perceber que um grande número de edificações da área de estudo se encontra entre os estados entre regular e péssimo, mais um indicativo da ideia de abandono pela qual a região passa. Os imóveis foram avaliados pelos seguinte critérios:

- Novo, novo propriamente dito, restaurado, ou com excelente conservação;

- Bom, em bom estado de conservação;
- Regular, imóvel que não chama atenção por suas imperfeições embora elas existam;
- Péssimo, imóvel totalmente deteriorado, onde suas imperfeições agridem visualmente.



Figura 38 - Mapa do estado de conservação das edificações existentes.

(Fonte: SOUZA e LACERDA, 2010)

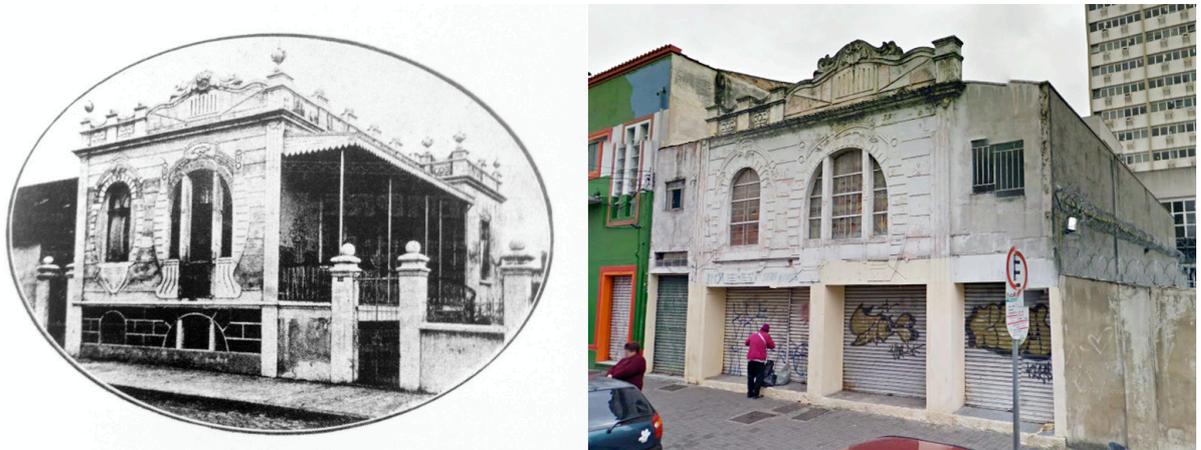


Figura 39 - Casa de Victor Vianna, na Rua Pedro Ivo, na época da construção e atualmente.

(Fontes: SUTIL, 2009 e autor)

Ocupação

Pelo mapa de uso do solo de acordo com o tipo de ocupação (Figura 41) percebe-se que a área de estudo tem uso predominante de edificações com uso comercial e misto, com pouquíssimas ocorrências de uso exclusivamente residencial. A quase totalidade do comércio é de característica popular e de grande diversidade. O comércio se caracteriza pelo que o senso comum costuma chamar de “popular” em sua grande maioria com o preço exposto de forma visível da rua. Na Pedro Ivo entre a Lourenço Pinto e a Barão se concentram a maior parte das lojas de roupa de descendentes de imigrantes árabes, que também estão diversificando sua atuação em lojas de celulares e eletrônicos.



Figura 40 - Edifício do Sesc, na José Loureiro.
(Fonte: autor)

Mais próximo do Terminal do Guadalupe e seu entorno a diversidade é ainda maior, com aviários, açougues, lojas de perucas, bares, lanchonetes, *sex-shops*, utilidades domésticas entre outras ofertas de produtos que só existem nessa região. Percebe-se também uma grande presença de uso institucional, marcado por grandes lotes. Esse uso tem pouca relação com a rua, com exceção talvez do Edifício do Sesc, com acesso tanto Pela Pedro Ivo como pela José Loureiro. Um grande número desses lotes de uso institucional, pertence à administração estadual, vários de uso da Polícia Civil como o Instituto de Identificação do Para-

ná, na José Loureiro, ou o Centro de Triagem 1, na Barão do Rio Branco e que se atravessa o quarteirão até a travessa da Lapa, para onde são levados parte dos presos antes de ingressarem no sistema penal. É possível perceber também que uma grande parte dos estacionamentos encontra-se nessa região. A presença do Instituto de Identificação ainda hoje alimenta uma série de serviços de despachantes, fotografias, e outros correlatos no entorno próximo que ao longo de duas décadas devem ter fotografado boa parte da população de Curitiba.



Figura 41 - Mapa de uso do solo de acordo com o tipo de ocupação.
(Fonte: SOUZA e LACERDA, 2010)



Figura 42 - Loja de comércio de Roupas na Rua Pedro Ivo.

(Fonte: autor)



Figura 43 - Loja de roupas na esquina da Tr. Lourenço Pinto com Rua Pedro Ivo.

(Fonte: autor)



Figura 44 - Comércio e serviços em sobrados art-deco na Rua José Loureiro.

(Fonte: autor)

Espaços Públicos

Como visto ao falarmos sobre transporte, as praças da região são antes de tudo terminais de ônibus. Isso não impede que dentro delas se desenvolvam territorialidades próprias, muitas vezes com apropriações indevidas do espaço.

A praça Rui Barbosa, além da extensa quantidade de pontos de ônibus conta com a Rua da Cidadania da Matriz, que

Possui núcleos de atendimento das secretarias municipais, somando-se a outros serviços como: Guarda Municipal, Armazém da Família, Cartão Transporte (Urbs), Carteira de Trabalho, Cohab, Caixa Eletrônico Caixa Econ. Federal, um mercado com 548 boxes para venda de artesanatos e de produtos de vendedores ambulantes, restaurante popular, com oferta de refeições a um real e, em seu subsolo, um estacionamento para 180 veículos, gerenciado pela URBS. Inaugurada em 15/05/1997. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2013)

Na época de sua implantação os boxes foram uma alternativa para a o grande número de camelôs que se distribuíam ao longo da face norte da praça. Na face sul da praça encontram-se dois importantes marcos da área de estudo. A Igreja do Bom Jesus e a Santa Casa de Misericórdia, hoje administrada pela PUC-PR, que mantém uma forte relação com a praça devido aos terminais e que enfrentam dificuldade em cruzar a André de Barros para o acesso ao hospital.



Figura 45 - Santa Casa de Misericórdia.
(Fonte: Autor)

Possui uma área de 22.905 m², 22 bancos de madeira, um chafariz e banheiros públicos. É a maior praça do Centro de Curitiba.

A Praça Carlos Gomes possui 7.000 m² e uma fonte com um pequeno lago artificial. Segue o desenho ainda do período dos melhoramentos da década de 1910, com os bancos dispostos ao redor do Lago. Talvez pela sua relação maior com os edifícios da Monsenhor Celso e da José Loureiro, seu uso seja mais extensivo que em outros pontos da Cidade. Conta com um quiosque da Polícia Militar que por vezes parece estar abandonado, banca de revistas e com um bucólico fotografo “lambe-lambe” que até alguns anos atrás entregava as fotos em uma hora, mas que nos tempos atuais conta com uma moderna impressora laser colorida para satisfazer a pressa dos clientes.

A Praça Senador Correa, segundo os dados do Ippuc, têm 11.545 m² de área. Porém quase sua totalidade está tomada pelo terminal, onde estão os únicos bancos, e pelo Santuário de Nossa Senhora do Guadalupe, administrada pelo pároco Reginaldo Manzotti. A igreja se tornou santuário ao final do ano passado e a paróquia conta com programas de rádio, TV, site na internet e uma página na rede social Facebook com mais de 2 mil fãs. É sede da associação Evangelizar é Preciso, um projeto desenvolvido pelo sacerdote que propõe a evangelização pelos meios de comunicação (GAZETA DO POVO, 2012).

Em todas as praças e alguns pontos de maior circulação é frequente a presença de vendedores de cópias de títulos populares em DVD. Sem formar um juízo de valores sobre a questão dos direitos autorais e o “prejuízo da indústria cinematográfica”, a ironia fica na participação desses agentes alimentando o lazer doméstico (uma das razões que se costuma apontar como causa do declínio do espaço público) a partir do uso do espaço público. Interessante observar o senso de oportunidade dos vendedores ambulantes, que, por exemplo, a sinal de chuva, “pegam em consignação” das lojas da região alguns guarda-chuvas e sombrinhas para atender os pedestre desprevenidos numa área onde a maior parte das marquises e toldos é descontinuada por muros e edificações institucionais.

Sistema Viário

Apesar da área de estudo estar dentro do anel de tráfego lento, e da avenida estrutural mais próxima ser a Visconde de Guarapuava, ela tem uma forte influência da Rua André de Barros, que sem sua continuação alimenta a coletora Nilo Cairo. A descontinuidade de direções é grande e os motoristas encontram várias placas de trânsito que proíbem seguir em frente e percorrem trajetos tortuosos para sair da região.

Além disso existe o tráfego do sistema de transporte público, que corta uma grande quantidade de vias da região. Além das extremidades da área de estudo, a travessa Lourenço Pinto conduz até a praça Carlos Gomes as linhas do Boqueirão e o também é caminho para parte dos expressos que vão em direção à praça Rui Barbosa. Pela Travessa da Lapa passam os Ônibus da Linha Norte-Sul, o principal eixo da Cidade. Para proteger os pedestres do risco causado pelos ônibus expressos é comum a implantação de gradis metálicos em suas áreas de circulação. Medida necessária mas que impede a circulação de pedestres de um lado para outro da via pelo meio das quadras, reforçando o problema de transformar o espaço público em local de passagem. O ruído causado pelos ônibus, uma das grandes desvantagens do sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) adotado em Curitiba e exportado para o mundo, muitas vezes ultrapassa o nível do tolerável, contribuindo sobremaneira para a degradação ambiental das praças que servem de terminal. O Trecho da Travessa da lapa entre a André de Barros e a Pedro Ivo não possui calçamento e a área que passa por baixo de um edifício é fechada a noite.

Topografia

É importante lembrar que essa área se desenvolveu a partir do fim do século XIX sobre o que um dia foi o leito do Rio Ivo. Essa também já foi conhecida como a parte baixa da cidade, devido à sua altitude em relação ao núcleo de fundação original. O Rio Ivo está canalizado ao longo da Rua Pedro Ivo e da Rua José Loureiro até a Mariano Torres. Mesmo privada desse referencial, a população sempre lembra da sua existência, pelos odores que ele traz à região. Além da poluição do rio antes de chegar a região existem muitas ligações de esgoto irregulares à rede pluvial.

A topografia torna também facilita para os pedestres a circulação no sentido Leste-Oeste, que apresenta menor declividade que no sentido norte-sul.

Percepção da população

Uma pesquisa feita pelo instituto Paraná Pesquisas apontou que a Rua XV de Novembro é o principal referencial urbano do Centro da Cidade e que o comércio é a atividade de que eles gostam mais (pesquisa estimulada). A segurança e o trânsito aparecem como os principais pontos negativos do Centro da Cidade. Outra pesquisa, conduzida pela Associação Comercial do Paraná e pela Associação Centro Vivo, diz que a principal razão para frequentar

o Centro é por obrigação, em função do trabalho (48% dos entrevistados). A segunda razão é pela possibilidade de fazer boas compras 30%. (CENTRO VIVO, 2005)

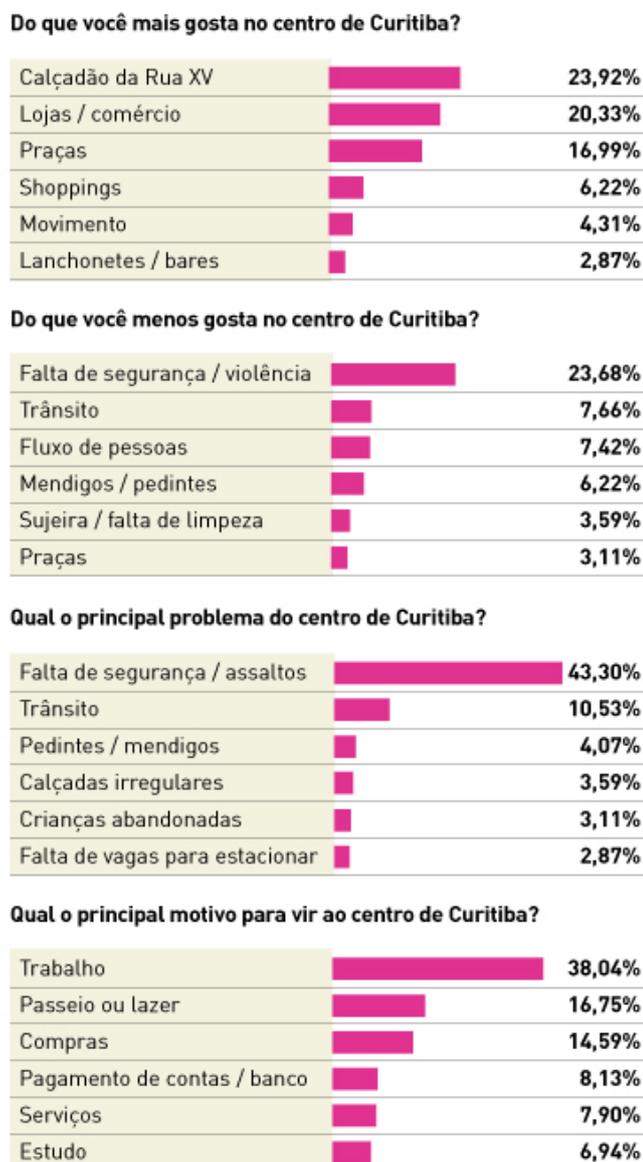


Figura 46 - Pesquisa de satisfação dos usuários de 2006
(Fonte: Gazeta do Povo)

A pesquisa reafirma a importância que o comércio tem para a região. Quanto à questão da segurança e da violência, deve-se levar em conta que a grande população flutuante da região torna estatisticamente mais provável um maior número de ocorrências por habitante, principalmente no que diz respeito à crimes contra o patrimônio. Dentre os motivos para o deslocamento ao Centro de Curitiba, todos o apontam para reafirmar a importância

do papel da centralidade, com a concentração tanto de vagas de trabalho como de diversidade de oferta de funções que o caracteriza.

6. Diretrizes projetuais

A partir dos conceitos estudados e das informações apresentadas sobre a área, foram estabelecidas as seguintes diretrizes, tendo como objetivo maior e anterior seguir o princípio de construir uma cidade mais justa, apoiado no direito de uso de todas as camadas da população:

1. Articular e melhorar o sistema de espaços livres da região, com ênfase na função peatonal, estimulando a permanência e o encontro, fundamentais para devolver ao Centro o sentimento de lugar, melhorando a paisagem urbana e a qualidade ambiental, revisando as funções das praças Rui Barbosa e Senador Correa e melhorias nas ruas José Loureiro, Pedro Ivo e Travessa da Lapa.
2. Promover a economia da região baseada no pequeno comércio e serviços, aproveitando sua diversidade e capacidade de desenvolvimento, estabelecendo padrões arquitetônicos que possam ser adotados pelos comerciantes para a formação de um conjunto arquitetônico mais coeso;
3. Promover o uso dos espaços vazios, abandonados e subutilizados, com atividades que possam atender os interesses e necessidades de seus usuários e moradores atuais e novos com melhor aproveitamento do uso dos terrenos públicos de grande porte existentes na região;
4. Proteger o patrimônio arquitetônico e torná-lo acessível à população. Agir no sentido de preservar o patrimônio banal;
5. Melhorar a mobilidade e acessibilidade, solucionando os conflitos de tráfego entre as ruas Barão do Rio Branco e Pedro Ivo;
6. Manutenção do moradores e estímulo a novas habitações, acompanhados por fornecimento de espaços públicos adequados e a qualidade e diversidade dos serviços;
7. Promover a diversidade de classes e cultural, com manutenção de valores e aspectos positivos já existentes na região, evitando o “enobrecimento” e consequente consequente expulsão da população mais pobre;
8. Estimular o uso em dias e horários que atualmente não são explorados, com a criação de espaços para eventos;

9. Aumentar a permeabilidade entre o Centro Baixo e a área mais desenvolvida economicamente do Centro, atraindo e estimulando o convívio entre os usuários das duas regiões;
10. Melhorar a segurança com base no princípio de uso e pertencimento.

7. Referências Bibliográficas

ALBRECHT, C. F. **Sustentabilidade na Revitalização de Centros Urbanos**: Análise do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte sob os critérios do LEED. Viçosa: UFV, 2008.

ASCHER, F. **Metropolização e transformação dos centros das cidades**. O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome : Viva Centro : Imprensa Oficial do Estado. 2001.

_____ **Os Novos Princípios do Urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

AUGÉ, M. **Não Lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papyrus, 2007.

BORJA, J. **Grandes projetos metropolitanos**: mobilidade e centralidade. O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome : Viva Centro : Imprensa Oficial do Estado. 2001.

BUENO, L. M. D. M.; CYMBALISTA, R. **Planos diretores municipais**: novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo: Annablume, 2007.

CANEVACCI, M. **A cidade polifônica**: Ensaio sobre a antropologia da comunicação Urbana. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CENTRO VIVO. Revista do Seminário HAbitacional, Curitiba, dez. 2005.

DUARTE, O.; GUINSKI, L. A. **Imagens da evolução de Curitiba**. Curitiba: Quadrante Editorial, 2002.

DUDEQUE, I. T. **Nenhum dia sem uma linha**: uma história do urbanismo em Curitiba. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

FERRI, L. S. **Requalificação Urbana do Centro de Curitiba**. [S.l.]: UFPR - Departamento de Arquitetura e Urbanismo (Monografia), 2009.

GARCEZ, L. A. **Curitiba**: evolução Urbana. Curitiba: Imprensa Universitária da UFPR, 2006.

GAZETA DO POVO. Faltam 11 mil vagas no Centro de Curitiba. **Gazeta do Povo**, 11 ago. 2008. Disponível em:

<<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=796199&tit=Faltam-11-mil-vagas-no-Centro-de-Curitiba>>. Acesso em: 12 dez. 2013.

_____ Paróquia do Guadalupe será elevada a santuário. **Gazeta do Povo**, 06 dez. 2012. Disponível em: <Paróquia do Guadalupe será elevada a santuário>. Acesso em: 22 fev. 2013.

GHEL, J. **Life between buildings: Using Public Space**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.

GNOATO, S. **Arquitetura do movimento moderno em Curitiba**. Curitiba: Travessa dos editores, 2009.

GOULART, N. G. R. F. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2004.

IBGE. Censo Demográfico e Contagem da População. **Sistema IBGE de REcuperação Automática - SIDRA**, 2013. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=cd&o=2&i=P&c=1288>>. Acesso em: 01 fev. 2013.

JACOBS, J. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

_____ **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

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

_____ **Comentários**. O Centro da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome : Viva Centro : Imprensa Oficial do Estado. 2001b.

MARTINS, R. **História do Paraná**. [S.l.]: Guaíra, s.d.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Manual de Reabilitação de Áreas Centrais**. Brasília: [s.n.], 2008.

OBA, L. T. **Os marcos urbanos e a construção da cidade: a identidade de Curitiba**. São Paulo: Universidade de São Paulo - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1998.

PBH/PRÁXIS. **Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2007.

POSSE, Z. C. S.; CASTRO, E. A. D. **As virtudes do bem morar**. Curitiba: Edição das Autoras, 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. RUA DA CIDADANIA MATRIZ. **Prefeitura Municipal de Curitiba**, 2013. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/servicos/cidadao/equipamento/rua-da-cidadania-matriz/423>>. Acesso em: 25 mar. 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Síntese do Plano Estratégico**: Reabilitação da Área Central de Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 2005.

RODRÍGUEZ, M. C.; CANESTRAR, M. L.; LÜCKEN, M. V. Sobre derrotas e conquistas no exercício do direito à cidade: reflexões a partir de experiências recentes nas cidades da Argentina. In: SUGRANYES, A.; MATHIVET, C. **Cidades para tod@s**: Propostas e experiências pelo direito à cidade. Santiago: [s.n.], 2010.

ROLNIK, R. **Manual de reabilitação de áreas urbanas centrais**. São Paulo: [s.n.], 2008.

SCHNEIDER, N. D. P. **Regeneração do Bairro São Francisco**. Curitiba : UFPR - Departamento de Arquitetura e Urbanismo (Monografia), 2012.

SIPINSKI, C. J. B.; SCHMITZ, L. K. O impacto dos estacionamentos nos centros urbanos: o caso de Curitiba, 11 maio 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3892>>. Acesso em: 20 dez. 2012.

SOCIEDAD DEL CENTRO. Plan de Recuperación Area Central de Córdoba. **Viva o Centro**, Córdoba, 2006. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu_doc/cordoba.pdf>.

SOUZA, F. P.; LACERDA, F. C. D. **Mapa de uso do solo**. Curitiba: Departamento de Arquitetura e Urbanismo - Curso de Especialização em Projeto e Paisagem Urbana - Análise da Paisagem e do Espaço Urbano - Or. Prof. Dr. Alessandro Filla, 2010.

SUTIL, M. S. **O espelho e a miragem**: ecletismo, moradia e modernidade na Curitiba do início do século 20. Curitiba: Travessa dos Editores, 2009.

UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. World Urbanization Prospects, the 2009 Revision. **United Nations, Department of Economic and Social Affairs**, 2009. Disponível em: <http://esa.un.org/unpd/wup/unup/index_panel1.html>. Acesso em: 01 fev. 2013.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. D. Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. D. **Intervenções em Centros Urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, L. M. D.; MELLO, M. C. F. D. Re: atrás de, depois de.... In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. D. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** [S.l.]: [s.n.], 2006.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra Urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

WEST, G. B. Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. **Proceedings of the National Academy of Sciences**, 2007. Disponível em:
<<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1852329/>>. Acesso em: 01 fev. 2013.