



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



MARIA FERNANDA WILLY FABRO

**A DINÂMICA DE REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO
DO BAIRRO REBOUÇAS – CURITIBA / PR**

CURITIBA
2012

MARIA FERNANDA WILLY FABRO

**A DINÂMICA DE REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO
DO BAIRRO REBOUÇAS – CURITIBA / PR**

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

Orientadora:
Prof.^a Dr.^a Madianita Nunes da Silva

CURITIBA
2012

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2012.

Dedico este trabalho à minha mãe e à minha irmã.

Agradecimentos

À minha orientadora, Madianita, pela parceria para o desenvolvimento deste trabalho. Obrigada pela disponibilidade, incentivo, críticas e discussões, sempre enriquecedoras.

À professora Cristina, pelas conversas e desenvolvimento conjunto de pesquisa de Iniciação Científica, que contribuíram para despertar o meu interesse pela questão urbana.

À minha mãe, Regina, e irmã, Ana, pela presença, carinho e apoio em todos os momentos.

E aos queridos amigos, com quem compartilhei descobertas, conflitos, angústias e sonhos nestes últimos anos. Obrigada pelas conversas, nos ateliês e por horas ao telefone, exemplo e incentivo.

Vocês foram fundamentais para esta conquista!

Conhecer é ver e analisar as paisagens, entender os modos de vida, compartilhar das esperanças e angústias das regiões visitadas, é incorporar-se a um pedaço de solo e a um grupo de homens, e tornar-se assim mais largamente humano, compreender melhor o duro trabalho do homem sobre a terra.

P. Deffontaines

RESUMO

No atual contexto mundial, marcado pela ideologia neoliberal e a supremacia do capitalismo, as intervenções urbanas em áreas em processo de reestruturação espacial vêm sendo encaradas como uma ferramenta de promoção do desenvolvimento local e competição interurbana pela atração de investimentos. Tal enfoque, porém, tem lhes conferido caráter excludente, já que se voltam para um público específico e de alta renda, deixando uma grande parcela da população local a margem do direito à cidade. Tomando como referência este fenômeno, o objetivo do presente trabalho é compreender a atual dinâmica de reestruturação espacial vivenciada pelo o bairro Rebouças, em Curitiba – PR, que se caracteriza pela mudança de uso do solo da área. A compreensão dos agentes sociais responsáveis por tal fenômeno e dos processos e formas espaciais resultantes de sua atuação embasaram a elaboração de diretrizes para o desenvolvimento de um projeto de intervenção que possibilite a produção e apropriação coletiva da cidade. Como metodologia de pesquisa, foram realizados a revisão da bibliografia relacionada ao tema, a análise de casos correlatos, o levantamento de dados a respeito do processo de produção do Rebouças em fontes secundárias, entrevista com representante do Poder Público Municipal, levantamento de campo e a organização e análise das informações. A partir do estudo, pôde-se concluir que o conjunto de transformações sócio-espaciais deste bairro anuncia um processo de homogeneização de suas características populacionais e de uso e ocupação do solo, com a perda do patrimônio edificado, valorização fundiária e gentrificação. Tal tendência, contrária aos interesses e à apropriação coletiva da cidade, torna imperativa a adoção de estratégias de intervenção para enfrentamento desta dinâmica de reestruturação espacial.

Palavras-chave: Reestruturação do espaço urbano, planejamento urbano,
Bairro Rebouças, Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – ESTRUTURA URBANA DE CURITIBA EM 1875	18
FIGURA 2 – EVOLUÇÃO URBANA DE CURITIBA A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.....	19
FIGURA 3 – TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, LOCALIZADA RESPECTIVAMENTE AO FUNDO (1883) E AO CENTRO (1904)	20
FIGURA 4 – OCUPAÇÃO DO REBOUÇAS EM 1915; AO FUNDO, O GRUPO ESCOLAR XAVIER DA SILVA.....	21
FIGURA 5 - OCUPAÇÃO DO BAIRRO REBOUÇAS NO INÍCIO DOS ANOS 1960: FÁBRICA MATTE LEÃO, EM PRIMEIRO PLANO, E PEQUENOS PRÉDIOS E RESIDÊNCIAS, AO FUNDO.....	23
FIGURA 6 - PADRÃO DE SEGREGAÇÃO ESPACIAL DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS, SEGUNDO ESQUEMA DE HOYT SIMPLIFICADO....	32
FIGURA 7 - ESQUEMA DOS PADRÕES DE SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL NAS CIDADES LATINO-AMERICANAS POR PERÍODO	34
FIGURA 8 – ESTRUTURA ESPACIAL DAS METRÓPOLES INTERIORES, SEGUNDO MODELO DE HOYT.....	39
FIGURA 9 – ESCALA DE AVALIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO POPULAR.....	50
FIGURA 10 – LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ NO ABC PAULISTA E NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO	63
FIGURA 11 – ÁREA URBANA E ÁREA DE PROTEÇÃO DOS MANANCIAIS NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ	64
FIGURA 12 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY JUNTO AO <i>SHOPPING</i> ABC PLAZA (DA ESQUERDA PARA A DIREITA, AV. INDUSTRIAL, LINHA FÉRREA E AV. DOS ESTADOS)	65
FIGURA 13 – SITUAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES URBANAS DURANTE A SEGUNDA FASE DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY	68

FIGURA 14 – ÁREAS POR PREDOMINÂNCIA DE USO E SISTEMA VIÁRIO NO EIXO TAMANDUATEHY	70
FIGURA 15 – AV. INDUSTRIAL ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO URBANÍSTICA.....	71
FIGURA 16 – FOTO AÉREA DA LOCALIZAÇÃO NA CIDADE DE BUENOS AIRES E DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO PUERTO MADERO..	75
FIGURA 17 – PLANO MESTRE PARA O PUERTO MADERO: DIAGRAMA DE ZONEAMENTO E EIXOS DE CIRCULAÇÃO	77
FIGURA 18 – MAQUETE DA PROPOSTA DE OCUPAÇÃO DO PLANO MESTRE PARA O PUERTO MADERO	80
FIGURA 19 – PURTO MADERO ANTES (1989) E APÓS A INTERVENÇÃO URBANA (2011).....	82
FIGURA 20 – PUERTO MADERO: DIFERENTES TIPOLOGIAS EDILÍCIAS E ALTERNATIVAS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS	85
FIGURA 21 – LOCALIZAÇÃO DO PARQUE OLÍMPICO E DE STRATFORD NO CONTEXTO DO PROJETO THAMES GATEWAY, LONDRES.....	88
FIGURA 22 – REGIÃO DE STRATFORD ANTES E APÓS A INTERVENÇÃO URBANA PARA CONSTRUÇÃO DO PARQUE OLÍMPICO	89
FIGURA 23 – FOTO AÉREA DA REGIÃO DO PARQUE OLÍMPICO, EM STRATFORD	90
FIGURA 24 – DIAGRAMA DE INTERVENÇÕES NA REGIÃO DO PARQUE OLÍMPICO.....	91
FIGURA 25 – LOCALIZAÇÃO DO REBOUÇAS: SITUAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA E NA REGIONAL MATRIZ.....	97
FIGURA 26 – GRÁFICOS POPULAÇÃO DO BAIRRO REBOUÇAS E DA CIDADE DE CURITIBA, 1970 A 2010	99
FIGURA 27 – PIRÂMIDES ETÁRIAS BAIRRO REBOUÇAS E CURITIBA, 2010 ...	100
FIGURA 28 – AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS: AMBEV E PARTE DA ANTIGA SEDE DA MATTE LEÃO	102
FIGURA 29 – RUA CONSELHEIRO LAURINDO: FÁBRICA DA SWEDISH MATCH	102
FIGURA 30 – CRUZAMENTO DA AVENIDA IGUAÇÚ COM A RUA ROCKEFELLER: FÁBRICA DA AMBEV	103

FIGURA 31 – RUA CONSELHEIRO LAURINDO.....	104
FIGURA 32 – ÁREA RESIDENCIAL A SUDESTE, JUNTO AO RIO BELÉM.....	105
FIGURA 33 – ÁREA RESIDENCIAL A SUDOESTE: RUA CONSELHEIRO DANTAS	105
FIGURA 34 – SETOR ESTRUTURAL AV. SETE DE SETEMBRO: VERTICALIZAÇÃO E USO MISTO.....	107
FIGURA 35 – ESCALONAMENTO DE ALTURA: ZR-3 ATÉ SETOR ESTRUTURAL	108
FIGURA 36 – AVENIDA IGUAÇÚ: QUATRO PISTAS DE ROLAMENTO, DUAS DE ESTACIONAMENTO, SENTIDO ÚNICO DE TRÁFEGO E FLUXO CONTÍNUO DE VEÍCULOS.....	111
FIGURA 37 – CICLOVIA NA AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS.....	112
FIGURA 38 – CENTROS DE ESPORTE E LAZER LOCALIZADOS NA PRAÇA OUVIDOR PARDINHO E NO EIXO DE ANIMAÇÃO JOÃO SALDANHA.....	116
FIGURA 39 – ARBORIZAÇÃO PÚBLICA DA AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS.....	117
FIGURA 40 – RIO BELÉM: POUCA ACESSIBILIDADE E AUSÊNCIA DE INTEGRAÇÃO COM A VIDA URBANA.....	118
FIGURA 41 – LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS RESIDENCIAIS LOCALIZADOS NA ZR-4: RUA ENGENHEIROS REBOUÇAS.....	124
FIGURA 42 – ESQUEMA DE INCENTIVO À PRESERVAÇÃO DAS UIPs PELA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL.....	126
FIGURA 43 – OBJETOS DE PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL: EDIFÍCIO TEIXEIRA SOARES E VIADUTO JOÃO NEGRÃO – PONTE PRETA, AO FUNDO.....	127
FIGURA 44 – ESQUEMA DE INCENTIVO À IMPLANTAÇÃO DE PROGRAMAS DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL.....	128

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – PROCESSOS E FORMAS ESPACIAIS RESPONSÁVEIS PELA ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE	27
QUADRO 2 – COMPARATIVO ENTRE EMPRESA E CIDADE NO MODELO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	43
QUADRO 3 – COMPARATIVO ENTRE MODELOS DE PLANEJAMENTO URBANO	52
QUADRO 4: SÍNTESE DA ANÁLISE DA REALIDADE DO BAIRRO REBOUÇAS .	134

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	106
MAPA 2 – SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO.....	110
MAPA 3 – EQUIPAMENTOS URBANOS, ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS E HIDROGRAFIA.....	114
MAPA 4 – EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA E PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL	120
MAPA 5 – PROJETOS URBANÍSTICOS E LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS	122
MAPA 6 – SÍNTESE DA ANÁLISE DA REALIDADE.....	135

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS DO BAIRRO REBOUÇAS E ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE: UM SÉCULO DE HISTÓRIA	17
2.1	O BAIRRO REBOUÇAS: ORIGEM E EVOLUÇÃO DO PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO	17
2.2	PROCESSOS, FORMAS E ESCALAS ESPACIAIS E A ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE	27
3	MODELOS, ESTRATÉGIAS E FERRAMENTAS ADOTADOS PELO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL NA CONTEMPORANEIDADE	40
3.1	PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO: OBJETIVOS, CARACTERÍSTICAS E DIFERENÇAS	43
3.2	ESTRATÉGIAS E FERRAMENTAS URBANÍSTICAS PARA INTERVENÇÃO NO PROCESSO DE PRODUÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS	53
3.2.1	Instrumentos da política urbana regulamentados pelo Estatuto da Cidade	55
4	ESTUDO DE CASOS CORRELATOS	62
4.1	PROJETO EIXO TAMANDUATEHY – SANTO ANDRÉ – SÃO PAULO	62
4.1.1	Análise do Projeto	72
4.2	PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO PUERTO MADERO – BUENOS AIRES – ARGENTINA	74
4.2.1	Análise do Projeto	82
4.3	PROJETO DE REGENERAÇÃO URBANA EM STRATFORD PARA AS OLIMPÍADAS DE 2012 – LONDRES – INGLATERRA	86
4.3.1	Análise do Projeto	92
4.4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
5	A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL DO BAIRRO REBOUÇAS	97
5.1	A REALIDADE DO BAIRRO E ENTORNO	97
5.2	PROJETOS PÚBLICOS E PRIVADOS PREVISTOS	121
5.3	SÍNTESE DA REALIDADE E CENÁRIO TENDENCIAL	133
6	DIRETRIZES PROJETUAIS	138
	REFERÊNCIAS	143

1 INTRODUÇÃO

A presente Monografia analisa a reestruturação espacial observada no bairro Rebouças, em Curitiba - PR. Tal processo de reestruturação se caracteriza pela mudança de uso do solo do bairro, antes predominantemente industrial e hoje, residencial e de comércio e serviço, e por sua nova inserção regional na aglomeração metropolitana. Estes fatos deram origem a um conjunto de transformações sócio-espaciais, que vêm alterando paisagem urbana do Rebouças e o perfil de sua população.

O processo de reestruturação espacial observado no bairro se insere num contexto político-econômico mundial de ideologia neoliberal e de supremacia do capitalismo. Tal contexto, conforme Villaça (2000) e Souza (2008), criou uma condição de maior franqueza, descentralização e liberdade para os planos urbanísticos, que pode favorecer modelos de planejamento voltados à lógica do mercado imobiliário ou à democratização da ação coordenadora do Estado.

Vários dos projetos contemporâneos de intervenção urbana em áreas em processo de reestruturação espacial têm sido elaborados com o enfoque mercadológico, e passam a ser encarados como ferramentas de promoção do desenvolvimento local e competição interurbana pela atração de investimentos. Segundo Vainer (2000), a partir desta lógica, a cidade passa então a se caracterizar como pátria, empresa e mercadoria, submetendo-se de forma acrítica aos interesses do mercado.

Ao visar à valorização imobiliária, este enfoque direciona as intervenções urbanas a um público específico e de alta renda, excluindo grande parcela da população local do processo de produção e apropriação do espaço urbano, em especial aqueles que têm dificuldade de se inserir como consumidores dos produtos imobiliários.

Tomando como referência tal fenômeno, o estudo das transformações sócio-espaciais do Rebouças e de seu atual processo de reestruturação se mostra relevante pela intensificação da dinâmica de alteração de uso do solo, evidente através dos lançamentos imobiliários residenciais dos últimos anos. Esta dinâmica tem ressaltado o poder de produção do espaço de grupos sociais específicos, que ditam e seguem a lógica da cidade mercadoria. Com isso, teve início no bairro um processo de valorização fundiária e gentrificação, que tende a impedir a apropriação

igualitária do espaço, confirmando o padrão de exclusão do direito à cidade por parte da população que não apresenta renda suficiente para adquirir os novos produtos oferecidos, através da lógica de produção do mercado historicamente consolidado no Brasil.

A pressão dos interesses imobiliários na dinâmica de ocupação do Rebouças ameaça ainda a heterogeneidade sócio-espacial que o caracteriza, bem como o patrimônio material e imaterial nele presente.

O interesse de preservação deste patrimônio decorre de sua paisagem urbana, composta por edificações fabris do início do século XX, que remete à história e memória da cidade. Tal ameaça se materializou com a demolição da antiga Fábrica do Matte Leão, em 2011, para a construção de sede da Igreja Universal do Reino de Deus, o que torna imperativa a adoção de estratégias de intervenção para enfrentamento do processo de reestruturação espacial.

Participam, ainda, do processo de transformação, a implantação de grandes equipamentos coletivos, como o *campus* Rebouças da UFPR e a própria sede da Igreja Universal, que ocasionarão impactos importantes à dinâmica urbana local.

Além disso, observa-se uma mudança no perfil demográfico do bairro, que, nos últimos quarenta anos, foi caracterizado pelo declínio populacional, o que torna subutilizada a infra-estrutura urbana implantada. O bairro possui, ainda, uma localização estratégica em relação à realização da Copa do Mundo de 2014 em Curitiba, que atraiu investimentos públicos para a área, em especial para projetos de mobilidade urbana.

A partir das razões expostas, o trabalho estuda o processo de reestruturação espacial do Rebouças, com o objetivo de compreender a atual dinâmica de produção do espaço urbano, identificando seus principais agentes sociais, processos e formas espaciais, interesses e conflitos.

Esta análise crítica fornecerá ferramentas teóricas e metodológicas para a elaboração, no segundo semestre, de um projeto urbanístico compatível à nova realidade do bairro e comprometido com o interesse coletivo.

Considerando a articulação do Rebouças com o restante do município e, em especial, sua proximidade com a área central da cidade pólo da aglomeração metropolitana, o recorte espacial definido para o projeto foi o bairro. A análise dos processos e dinâmicas sócio-espaciais, porém, não ficou restrita aos seus limites oficiais e levou em conta sua relação com o entorno e a aglomeração. Quanto ao

recorte temporal da pesquisa, apesar de haver uma recuperação histórica do processo de produção do Rebouças, a análise da dinâmica de reestruturação espacial dedica-se às transformações hoje presentes no bairro.

Dentre os procedimentos metodológicos, destaca-se a revisão da bibliografia sobre reestruturação do espaço urbano na contemporaneidade, com enfoque em sua produção e estruturação. Na seqüência, foram analisados projetos de intervenção urbana que se propuseram a enfrentar temas similares ao em questão, visando confrontar diferentes metodologias e experiências. E, por fim, realizou-se uma leitura da realidade do Rebouças, através de levantamento de dados em fontes secundárias, entrevista, levantamento de campo e organização e análise das informações. Tal metodologia permitiu a definição de diretrizes projetuais para a futura intervenção urbanística no bairro.

Estes conteúdos encontram-se organizados em cinco capítulos, além deste introdutório. No segundo capítulo, são estudados os agentes sociais envolvidos na produção da cidade, assim como os processos, formas e escalas espaciais que a estruturam. A partir desta teoria, são apresentadas as transformações sócio-espaciais observadas no Rebouças ao longo do tempo e a forma como tais agentes e os processos deles derivados moldaram sua dinâmica, materializaram-se na paisagem urbana e influenciaram na estruturação da cidade.

No terceiro, são estudados os principais modelos, estratégias e ferramentas adotados pelo Planejamento Urbano no Brasil na contemporaneidade. Aprofunda-se o conceito de planejamento e gestão urbanos, ressaltando o papel do Estado em garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. Em relação às correntes teóricas de planejamento, são apresentados e comparados dois modelos: o estratégico e o participativo. A partir de seus objetivos e das estratégias e ferramentas de que se utilizam, é realizada uma análise crítica de cada um dos modelos em relação ao que preconiza a legislação federal sobre a política urbana – Constituição de 1988 e o Estatuto da Cidade, lei nº 10.257/2001. São, ainda, apresentados e analisados os instrumentos urbanísticos regulamentados por esta lei, procurando-se aprofundar de que modo estas ferramentas podem ajudar a efetivar as propostas contidas nos planos.

No quarto capítulo, apresenta-se a análise de três projetos de intervenção urbana em áreas industriais que vivenciam processos de reestruturação espacial. Estes projetos se inserem em diferentes contextos metropolitanos, sendo um

brasileiro, em Santo André – São Paulo; um latino-americano, em Buenos Aires – Argentina; e outro europeu, em Londres – Inglaterra. Sua análise visa confrontar diferentes experiências urbanísticas e fornecer subsídios teóricos e metodológicos para a interpretação do processo espacial e o posterior projeto de intervenção no bairro Rebouças.

No quinto capítulo, analisa-se a atual dinâmica sócio-espacial do Rebouças, através da leitura da realidade do bairro e de seu entorno, confrontada com a legislação urbanística vigente. São estudados também os projetos públicos e privados previstos para o bairro, analisados de acordo com os interesses dos agentes sociais envolvidos, e evidenciando conflitos e exclusão de parte da população deste processo.

Os dados utilizados nestas análises foram obtidos em fontes secundárias, como o banco de dados do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em levantamento de campo e em entrevista com representante do Poder Público Municipal. Posteriormente, estes dados foram organizados e sistematizados em gráficos, quadro e mapas, que subsidiaram as análises apresentadas.

A partir da leitura da realidade, elaborou-se também um cenário tendencial para o bairro, utilizado como base para a definição, no sexto capítulo, das diretrizes gerais de desenvolvimento do projeto de intervenção urbana a ser desenvolvido no Projeto Final de Graduação, no segundo semestre letivo.

A análise crítica desenvolvida neste trabalho, e apresentada ao longo dos próximos capítulos, permite a identificação de conflitos de interesses e de contradições observadas entre discurso e prática adotados no processo de planejamento de Curitiba. Tais conflitos e contradições motivam a busca por novas alternativas de construção de uma realidade urbana mais incluyente e equânime do ponto de vista sócio-espacial.

2 TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS DO BAIRRO REBOUÇAS E ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE: UM SÉCULO DE HISTÓRIA

O espaço definido como objeto de estudo se caracteriza por uma grande diversidade sócio-espacial e por uma dinâmica de produção marcada por diferentes fases e transformações. No presente capítulo, apresenta-se o histórico da ocupação do bairro Rebouças, buscando evidenciar os processos sócio-espaciais responsáveis pela sua formação e transformação ao longo do tempo. Além disso, destaca-se seu papel na dinâmica de estruturação da aglomeração urbana de Curitiba.

2.1 O BAIRRO REBOUÇAS: ORIGEM E EVOLUÇÃO DO PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO

O processo de urbanização do espaço onde atualmente se situa o bairro Rebouças¹ teve início a partir dos anos de 1880 e vincula-se à instalação da ferrovia que liga Curitiba ao município portuário de Paranaguá. Naquele período, Curitiba, apesar de já capital da Província do Paraná, tinha uma conformação e ocupação urbana semelhantes à de sua fundação, em 1693, restringindo-se ao entorno do Largo da Matriz, atual Praça Tiradentes – marco zero da cidade (FIGURA 1).

A crescente produção e a necessidade de escoamento da erva-mate, no século XIX, assim como o potencial de exportação de couro e madeira da região, despertaram o interesse de companhias européias na construção de uma estrada de ferro ligando Curitiba ao litoral. Com a concessão dos direitos de construção da ferrovia a uma empresa belga, em 1879, vários técnicos europeus foram enviados ao Paraná para a realização deste projeto (DUDEQUE, 1995).

¹ A delimitação e denominação oficiais do bairro ocorreram em 1975, através do Decreto Municipal nº 774. Até esta data, a área a que ele hoje pertence estava distribuída entre os bairros Iguaçu, Capanema, Nossa Senhora da Luz e Prado (FENIANOS, 2002).

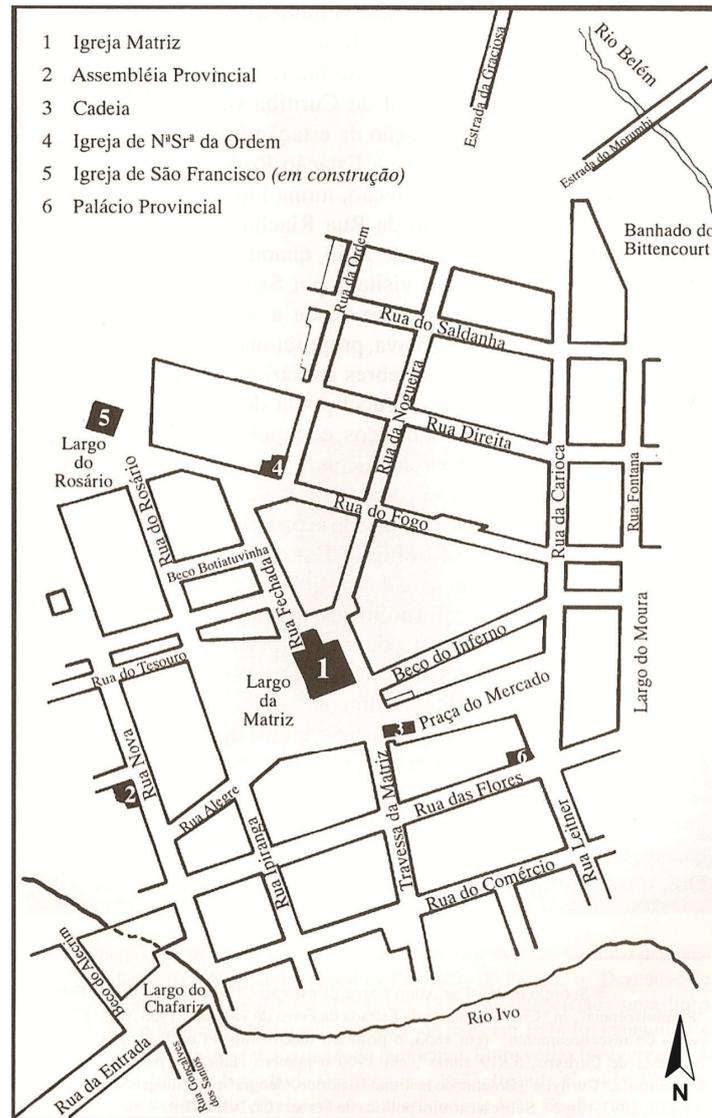


FIGURA 1 – ESTRUTURA URBANA DE CURITIBA EM 1875
 FONTE: DUDEQUE (1995)

Dentre eles, o engenheiro italiano Antonio Ferucci, que foi o responsável pela definição do local e a elaboração do plano geral da estação ferroviária de Curitiba. Nesta oportunidade, a Câmara Municipal ofertou duas alternativas de terreno para tal construção, ambas ao sul da ocupação urbana existente na época. Ferucci optou pelo terreno situado na continuação da Rua Leitner, atual Rua Barão do Rio Branco, em razão da possibilidade de conexão com o núcleo urbano existente por meio de um eixo ortogonal. Tal fato foi determinante para a sua escolha, pois condizia com preceitos do desenho urbano francês – em especial do modelo haussmanniano de vias retas e grandes perspectivas – presentes em sua formação profissional (DUDEQUE, 1995).

Quando inaugurada, em 1883, a estação ferroviária distava 800m da última via aberta e ocupada por casas na época, a Rua do Comércio (FIGURA 1 E 2). Considerando-se que esta distância superava o crescimento da cidade observado nos dois séculos anteriores, a acessibilidade proporcionada pela ferrovia transformou-se numa importante indutora do crescimento urbano e possibilitou maior integração da cidade com outras regiões do estado e do país (DUDEQUE, 1995).



FIGURA 2 – EVOLUÇÃO URBANA DE CURITIBA A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

FONTE: DUDEQUE (1995), adaptado pela autora (2012)

A partir da inauguração da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, em 1885, Curitiba passou a apresentar um crescimento constante. A Rua Leitner, rebatizada como Rua da Liberdade, assumiu o papel de principal acesso da cidade e passou a constituir importante eixo de estruturação urbana. Na década de 1890, o projeto de urbanização do engenheiro italiano Ernesto Guaita, denominado “Nova Curitiba”, adotou esta via como base para o traçado de uma malha regular, que se contrapunha ao desenho do núcleo tradicional (FIGURA 2).

Além disso, a Rua da Liberdade passou a concentrar os poderes político e econômico, dando origem a um núcleo administrativo laico, separado do religioso

situado no Largo da Matriz. Tal rua se tornou símbolo do progresso urbano, reunindo edificações em estilo eclético, que atendiam aos anseios da burguesia curitibana (DUDEQUE, 1995).

Dudeque (1995, p. 154) afirma que “com a ferrovia, Curitiba cresceu, em duas décadas, mais do que nos dois séculos anteriores.” (FIGURA 3).



FIGURA 3 – TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA, LOCALIZADA RESPECTIVAMENTE AO FUNDO (1883) E AO CENTRO (1904)
FONTE: FENIANOS (2002)

Ao impulsionar e direcionar o crescimento urbano, ao sul da então aglomeração, a ferrovia teve um papel importante na história da ocupação do bairro Rebouças, localizado além de seus trilhos. As facilidades de transporte decorrentes

da proximidade com a estação ferroviária atraíram a instalação de várias indústrias no bairro, no início do século XX. Dentre elas, engenhos de erva-mate, fábricas de beneficiamento de madeiras, de cerveja e fósforos. A partir deste processo, esse espaço se transformou no setor industrial da cidade, característica que se manteve por várias décadas e foi oficializada pelo Plano Urbanístico de Alfred Agache, em 1943 (IPPUC, 1992; BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS, 2000).

A infra-estrutura exigida pelas atividades industriais, a localização privilegiada e a oferta de lotes no bairro motivaram também a ocupação residencial. De acordo com o Boletim Informativo da Casa Romário Martins (2000), nos anos de 1920, o processo de urbanização da área já estava bem consolidado, dispondo de energia elétrica, água encanada e rede coletora de esgoto (FIGURA 4).



FIGURA 4 – OCUPAÇÃO DO REBOUÇAS EM 1915; AO FUNDO, O GRUPO ESCOLAR XAVIER DA SILVA
FONTE: FENIANOS (2002)

A partir do processo descrito:

Formaram-se, no Rebouças, duas áreas distintas de ocupação, hoje permeadas em toda a sua extensão, pelo comércio e estabelecimentos prestadores de serviços: o setor industrial, alojado principalmente entre a [Avenida] Marechal Floriano e imediações da [Rua] João Negrão, e a área residencial, ocupando o restante do bairro. (BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS, 2000, p. 26)

A proximidade com a estação ferroviária, a tradição produtiva da área e, posteriormente, o aumento populacional levaram à instalação de importantes instituições na região, consolidando definitivamente sua ocupação. Dentre elas: o Quartel General da Polícia Militar do Paraná e a Secretaria Geral do Estado, em 1896; o Grupo Escolar Xavier da Silva, em meados da década de 1900; a Paróquia do Imaculado Coração de Maria, em 1936; e o Liceu Industrial de Curitiba, atual Universidade Tecnológica Federal do Paraná, em 1937 (BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS, 2000; FENIANOS, 2002).

De acordo com Pilotto (2010), a partir da década de 1950, a estrutura urbana de Curitiba – e conseqüentemente a dinâmica sócio-espacial do bairro Rebouças – começou a passar por transformações significativas. Em comemoração ao centenário de emancipação política do Paraná, em 1953, as instituições administrativas que compunham a Rua Barão do Rio Branco foram transferidas para o recém-criado Centro Cívico, localizado em área contígua ao centro, na direção norte. Enquanto este novo espaço passou a ser considerado o novo símbolo da modernidade curitibana, o antigo centro cívico nas proximidades da Estação Ferroviária iniciou um processo de popularização de suas atividades de comércio e serviços.

Ainda segundo a autora, outro fato importante foi a alteração da localização da área industrial da cidade, prevista pelo Plano Preliminar de Urbanismo de 1965 e pelo Plano Diretor de 1966, e que passou a ser concretizada em 1973, com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC). Esta nova localização, em uma região afastada da área central, a sudoeste, aparece associada ao modal rodoviário, que ganhava importância nos transportes regionais, e a vários incentivos dos poderes públicos municipal, estadual e federal. Com o redirecionamento da implantação de infra-estrutura, sistema viário e conjuntos habitacionais populares para a CIC, diversas indústrias do Rebouças acabaram se deslocando, dando início a um lento processo de realocação do uso industrial e a um conjunto de transformações que vêm alterando a organização espacial do bairro desde então (FIGURA 5).

Além disso, a desativação da estação de trem, em decorrência da inauguração da nova Estação Rodoferroviária, em 1972, também contribuiu para alterar a dinâmica urbana então existente.



FIGURA 5 - OCUPAÇÃO DO BAIRRO REBOUÇAS NO INÍCIO DOS ANOS 1960: FÁBRICA MATTE LEÃO, EM PRIMEIRO PLANO, E PEQUENOS PRÉDIOS E RESIDÊNCIAS, AO FUNDO
FONTE: FENIANOS (2002)

Neste contexto, teve início um processo de redução populacional, que provocou a estagnação da ocupação do Rebouças nos últimos quarenta anos. Isto motivou o desenvolvimento de uma série de projetos urbanísticos, em especial no início do corrente século, com novas propostas de uso e ocupação do solo tanto pela iniciativa pública, através do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, com os projetos Novo Rebouças (2001) e Curitiba Tecnoparque (2007); quanto pela privada, através das incorporadoras Thá e Rossi, com o projeto Viva Rebouças (2007).

Mais recentemente, observa-se a intensificação do processo de mudança de uso no bairro, com vários lançamentos residenciais, implantação de grandes equipamentos de uso coletivo, como o *campus* Rebouças da UFPR e sede da Igreja Universal do Reino de Deus, e obras de melhoramento viário, relacionadas à realização da Copa do Mundo de 2014. Tais transformações têm modificado a dinâmica urbana local, conforme se aprofunda no Capítulo 5, intensificando os conflitos de uso do solo e aumentando a pressão pela densificação da ocupação na área. Tal pressão tem posto também em risco a preservação de edificações relevantes para o patrimônio histórico e cultural, o que se tornou evidente com a demolição da fábrica do Matte Leão, em 2011.

A partir da análise do processo de produção sócio-espacial do bairro Rebouças, pode-se afirmar que a dinâmica de industrialização de Curitiba teve um

papel principal em sua estruturação. Neste contexto, é importante ressaltar que a industrialização apresenta historicamente forte relação com o processo de urbanização, porque a partir dela a cidade se transformou no lugar da produção. As atividades produtivas anteriores ao período industrial, como a agricultura e a pecuária, mantinham relação direta com o campo. A partir do desenvolvimento industrial, as cidades passam a atrair população (força de trabalho) e a concentrar capital, fenômeno que deu origem a sociedade majoritariamente urbana que hoje experimentamos (SPOSITO, 2001).

A relação com a industrialização no processo de desenvolvimento do bairro Rebouças influenciou também as características de sua ocupação. Conforme evidencia o Boletim da Casa Romário Martins (2000), no início do século XX, o bairro era composto por uma classe popular que exercia “profissões urbanas”, trabalhando como ferroviários ou no centro tradicional. Os operários das fábricas ali instaladas residiam, na sua maioria, em outros locais da cidade. A partir deste processo, diferentemente dos bairros vizinhos Água Verde e Parolin, não havia no Rebouças grandes propriedades de terra ou chácaras, já que sua população não dependia da produção agrícola ou da criação de animais para obter seus rendimentos (FIGURA 4).

Analisando o histórico da ocupação do bairro, pode-se afirmar, a partir de Pilotto (2010), que as transformações sócio-espaciais que o originaram coincidem com o período de formação do espaço urbano de Curitiba, compreendido entre meados do século XIX e início do século XX. De acordo com a autora:

Foi quando começaram a se definir os elementos da estrutura intra-urbana, ou seja, quando passou a ser possível diferenciar o centro, as áreas residenciais e a formação das futuras áreas industriais. Também foi o momento a partir do qual a sociedade se estratificou, movimento que seria percebido na conformação do espaço. (PILLOTO, 2010, p. 33)

Com base no processo descrito, pode-se apreender o conceito de espaço urbano, que segundo Corrêa (2004) constitui um complexo conjunto de usos do solo, fragmentado pela justaposição dos usos, e, ao mesmo tempo, articulado pelas relações espaciais mantidas entre estes fragmentos. Tais relações se manifestam pelo fluxo de pessoas, mercadorias e relações sociais (econômicas, políticas, jurídicas, etc.). A maneira com que esta divisão articulada da cidade se organiza é a expressão espacial dos processos sociais, sendo o ambiente construído reflexo

dessas relações e também condicionante de sua reprodução. Ainda segundo o autor, por constituir um produto social, o espaço urbano se apresenta como projeção do conjunto de crenças e valores criados pelos diferentes grupos sociais envolvidos no seu processo de produção. Destaca ainda que, pelo fato destas relações serem em geral conflitantes, o espaço urbano constitui também cenário e objeto de lutas sociais pelo direito e apreensão igualitária da cidade (CORRÊA, 2004).

Partindo-se da idéia de que o ambiente construído é influenciado pelas relações sociais ao mesmo tempo em que as influencia, Maricato (2001) destaca ainda que a produção do espaço urbano no Brasil ocorre como reflexo da desigualdade e da forma com que se estabelecem as relações de poder em nossa sociedade.

Em relação a este aspecto, Carlos (2008, p. 26) ressalta que:

... a produção espacial é desigual, na medida em que o espaço é fruto da produção social capitalista que se realiza e se reproduz desigualmente. Nesse sentido, a unidade espaço-sociedade traz implícita uma desigualdade que se materializa através da divisão do trabalho entre "parcelas" do espaço e em cada uma delas.

Assim, a produção do espaço urbano capitalista se dá a partir da contradição observada entre sua produção coletiva e sua apropriação individual, materializada pela distribuição dos usos do solo (CARLOS, 2008).

Segundo Corrêa (2004), tal distribuição constitui a própria organização do espaço urbano, que é definida por agentes sociais concretos que ao mesmo tempo produzem e consomem este espaço. De acordo com o autor, a estruturação da cidade é desigual na medida em que materializa os diferentes interesses dos agentes sociais, evidenciando os grupos que possuem maior influência neste processo. A ação destes agentes sociais ocorre, em geral, de forma integrada e é regulada por normas urbanísticas.

Ainda conforme o autor, uma característica deste processo de regulação no Brasil é que, diferentemente da neutralidade e da equidade social, econômica e espacial esperadas de um preceito público, ele tem historicamente refletido os interesses dos agentes dominantes, definindo uma estrutura espacial padrão nas cidades brasileiras.

Corrêa (2004) destaca que os principais agentes sociais envolvidos na dinâmica de produção do espaço urbano capitalista são:

- a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os industriais, que são grandes consumidores de espaço em decorrência da escala de suas atividades;
- b) os proprietários fundiários, especialmente interessados na expansão urbana e na instalação de infra-estrutura por parte do Estado, para conseqüente valorização fundiária;
- c) os promotores imobiliários, que ditam a lógica do mercado, trabalhando a especulação imobiliária;
- d) o Estado, ao mesmo tempo grande industrial, proprietário fundiário, promotor imobiliário e, ainda, regulador do solo urbano e provedor de infra-estrutura e equipamentos públicos, que em muito contribuem para a valorização fundiária;
- e) e os grupos sociais excluídos, que, não pertencendo à dinâmica de produção espacial dos agentes anteriores, tornam-se modeladores do espaço ao se apropriar de terrenos de propriedade de outros para resolver sua necessidade de moradia.

No caso do Rebouças, observa-se a atuação destes cinco agentes. Os proprietários dos meios de produção se fizeram presentes no início da ocupação industrial do bairro, desempenhando a função de grandes consumidores de espaço; e também atualmente, seguindo a lógica dos proprietários fundiários, interessados na valorização imobiliária da região como possibilidade de tornar rentável uma realocação industrial.

Os promotores imobiliários participam da dinâmica do mercado de terras, hoje evidente através de lançamentos associados ao Projeto Viva Rebouças, que vende a idéia de “tradição, disponibilidade de serviços e proximidade com o Centro”.

O Estado, por sua vez, atua pela definição e execução da legislação urbanística; a realização de obras de infra-estrutura, atualmente relacionadas à acessibilidade para a Copa do Mundo; a instalação de equipamentos públicos; e a elaboração de projetos urbanísticos, como o Novo Rebouças e o Curitiba Tecnoparque. Tais ações têm refletido na valorização imobiliária do bairro e, conseqüentemente, potencializado os investimentos realizados pelos proprietários fundiários e promotores imobiliários.

Como manifestação dos grupos sociais excluídos, destaca-se a Vila das Torres, espaço informal de moradia que data do início da década de 1960 e é

composto por famílias de baixa renda, muitas das quais catadoras de materiais recicláveis. Este assentamento encontra-se hoje majoritariamente regularizado e possibilita uma localização privilegiada, próxima ao Centro e entre os bairros Jardim Botânico, Prado Velho e Rebouças, aos seus moradores.

A partir do aprofundamento da dinâmica sócio-espacial através da qual o espaço do Rebouças vem sendo produzido, são apresentados a seguir os principais processos, formas e escalas espaciais presentes na estruturação da cidade.

2.2 PROCESSOS, FORMAS E ESCALAS ESPACIAIS E A ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE

Enquanto resultado da dinâmica social, o espaço urbano se insere em um processo de reprodução contínuo e mutável. A paisagem urbana, como materialização de tal processo, registra não apenas as ações do presente, mas também as do passado, reproduzindo em um dado momento vários momentos da história (CARLOS, 1992; CORRÊA, 2004).

Os processos espaciais, materializados através da paisagem urbana, constituem “um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade.” (CORRÊA, 2004, p.36)

A partir desta consideração, Corrêa (2004) identifica cinco principais processos espaciais responsáveis pela constituição de formas específicas, que em conjunto definem a estruturação da cidade (QUADRO 1).

PROCESSOS	FORMAS
centralização	áreas centrais
descentralização	núcleos secundários
coesão	áreas especializadas
segregação	áreas sociais
inércia	áreas cristalizadas

QUADRO 1 - PROCESSOS E FORMAS ESPACIAIS RESPONSÁVEIS PELA ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE
 FONTE: A autora (2012), com base em CORRÊA (2004)

Tomando como referência a dinâmica observada no bairro Rebouças, dentre os processos espaciais identificados por Corrêa (2004), destacam-se a centralização, a inércia e a segregação.

A inércia consiste na preservação da forma e dos usos em um determinado local, apesar de não mais existirem as razões que um dia justificaram tal localização. Enquadra-se neste caso a permanência do uso industrial no Rebouças mesmo após a substituição do modal de transporte ferroviário pelo rodoviário e a criação de uma nova zona industrial na cidade, a CIC.

O processo de inércia dá origem ao que Corrêa (2004) denomina áreas cristalizadas, as quais são preservadas em geral porque: há receio de que os ganhos adicionais não compensem os elevados custos e o risco de uma nova localização; existem benefícios derivados da concentração de atividades afins e/ou complementares no próprio local; observa-se a inexistência ou superioridade do uso original em relação a conflitos com outros tipos de uso; e/ou é atribuída pela sociedade uma importância simbólica aos conteúdos e formas espaciais presentes.

O autor destaca ainda que no processo de inércia existe certa relatividade, marcada pela tensão entre a permanência e a alteração de usos. No caso do Rebouças, observa-se atualmente uma tensão associada à pressão imobiliária decorrente da proximidade do bairro com a área urbana central de Curitiba, dinâmica que se vincula a outro processo espacial, o de centralização.

A atratividade das áreas centrais é resultado da concentração das principais atividades comerciais e de serviços nestes espaços, da disponibilidade de infraestrutura e de equipamentos públicos e da acessibilidade, garantida pela presença de terminais de transporte inter-regionais e intra-urbanos e do sistema viário (VILLAÇA, 1998; CORRÊA, 2004).

Villaça (1998) destaca que a acessibilidade é o fenômeno fundamental responsável pela valorização das áreas centrais em relação às demais, e um dos importantes atributos para que o solo seja considerado urbano.

Segundo Corrêa (2004), o processo espacial de centralização conforma as áreas centrais, que em geral são segmentadas em dois setores principais: o núcleo central e a zona periférica do centro. Com o crescimento das cidades e em decorrência da proximidade espacial com núcleo tradicional, as áreas industriais mais antigas, historicamente relacionadas à implantação das linhas férreas, no Brasil do final do século XIX, passaram a compor a zona periférica do centro.

Conforme ressalta o autor, as zonas periféricas do centro se caracterizam, na segunda metade do século XX, por:

- a) uso semi-intensivo do solo, com atividades como o comércio atacadista, a armazenagem e as indústrias leves, que se beneficiam da acessibilidade do conjunto da área central;
- b) ampla escala horizontal, em decorrência do grande consumo de espaço por parte das atividades ali instaladas – o que se torna possível pelo preço da terra relativamente inferior, se comparado com o do núcleo central;
- c) e relação com os transportes regionais, concentrando os terminais ferroviários e rodoviários, e assim depósitos, garagens e hotéis baratos.

A continuidade do processo de desenvolvimento urbano e o conseqüente crescimento das áreas centrais tendem a aproximar suas zonas periféricas das pressões imobiliárias por maior intensidade de ocupação do solo, típicas do núcleo tradicional – tal como vem ocorrendo atualmente no bairro Rebouças. Tais pressões trazem como principais conseqüências espaciais a realocação industrial para novas áreas periféricas e a substituição, ao longo do tempo, das áreas residenciais de baixa renda pelas de classe média, especialmente em decorrência de políticas de renovação urbana, muitas vezes atreladas ao processo de gentrificação.

A dinâmica de densificação da zona periférica do centro acaba por congestionar as áreas industriais e a valorizar seus terrenos, impulsionando a descentralização das atividades secundárias por características como: o grande consumo de espaço, que exige terrenos baratos e com possibilidades de expansão; a dependência de atividades afins e de acessibilidade a vias regionais; e a existência de conflitos com outros usos, como o residencial (CORRÊA, 2004; PADUA, 2009).

Conforme ressalta Corrêa (2004, p. 15-16):

...quando uma indústria, localizada em razão de fatores do passado, se vê envolvida fisicamente por usos residenciais de *status*, verifica-se que a realocação industrial constitui ótimo negócio. Desloca-se para áreas mais amplas e baratas, com infra-estrutura produzida, em muitos casos, pelo Estado. Ganha assim uma nova localização onde pode se expandir. Adicionalmente extrai elevada renda fundiária ao realizar o loteamento do antigo terreno fabril, altamente valorizado pelo novo uso.

Assim, o processo de descentralização se apresenta como uma alternativa viável não apenas para o uso industrial, mas para qualquer atividade que encontre

amenidades em regiões periféricas que compensem sua transferência da área central. Tal processo aparece associado ao crescimento demográfico e espacial da cidade, ao desenvolvimento de meios de transporte mais flexíveis (sobre rodas) e à modernização dos meios de comunicação (CORRÊA, 2004).

A transferência de importantes indústrias do Rebouças a partir da implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), em 1973, e, na presente fase, para novas áreas industriais de municípios integrantes da aglomeração metropolitana, evidencia o processo de descentralização deste uso segundo as características apresentadas por Corrêa (2004). A realocação industrial tornou-se vantajosa por possibilitar o acesso a áreas mais amplas e baratas, associadas ao modal rodoviário de transporte e, ainda, que contam com investimentos dos poderes públicos municipal, estadual e federal em infra-estrutura, sistema viário e áreas habitacionais populares. Neste sentido, conforme ressalta Faraco² (citado por PILOTTO, 2010, p. 56):

Poder-se-ia citar como exemplo o Governo Federal, que alterou o traçado do Contorno Sul, para que esse passasse dentro da CIC constituindo seu eixo principal, e o Governo Estadual, que implantou toda a infra-estrutura de comunicações telefônicas, saneamento, energia elétrica, etc. (FARACO, 2003, p.223)

Nos últimos anos, a realocação das indústrias do Rebouças tem sido incentivada pelo crescente interesse imobiliário no bairro, responsável por elevar o preço da terra e intensificar os conflitos entre os diferentes usos.

O posicionamento dos agentes envolvidos com as atividades industriais se torna evidente através de entrevista realizada pelo Jornal Gazeta do Povo (MOINHO Paranaense está reformado e reabre hoje, 2001) com Aramis Fontana, então presidente da Mate Real – uma das primeiras indústrias a se instalar no bairro, em 1926. Fontana afirmava, em 2001, não haver problemas em deixar o Rebouças, desde que a oferta recebida fosse interessante pelo valor de mercado. Fato confirmado em 2011, através da venda e demolição da fábrica do Matte Leão e do anúncio de transferência futura, reconhecido pelo IPPUC, das fábricas da Mate Real e da Ambev, antiga Brahma (FERNANDES, 2011).

² FARACO, José Luiz. **Planejamento urbano no Paraná: a experiência de Curitiba**. 2002. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

Pelas razões apresentadas, a atividade industrial é uma das mais propensas à descentralização. Sua evasão das áreas centrais produz efeitos contraditórios sobre o espaço, pois, ao mesmo tempo em que soluciona conflitos da presença fabril no contexto urbano, liberando espaço para novas atividades, dá origem a disputas entre os agentes sociais envolvidos no processo de reprodução desta parcela da cidade (ROLNIK; FRÚGOLI, 2001).

No processo de transição de usos, os terrenos e edificações fabris vão sendo progressivamente desocupados, ocasionando certa degradação do ambiente urbano e sua inevitável desvalorização – como ocorreu nas quatro décadas de estagnação da ocupação do Rebouças. Isto favorece a atuação dos promotores imobiliários na criação de “áreas reserva”, que se mantém desocupadas ou subutilizadas por um período de tempo tendo como objetivo a especulação imobiliária. Tal dinâmica acaba por concentrar o poder de atuação e posterior apropriação do solo urbano central nas mãos de grupos hegemônicos, em geral promotores imobiliários e proprietários fundiários, resultando numa divisão desigual do espaço urbano entre os grupos sociais (PADUA, 2008, 2009).

Esta divisão social do espaço, que se faz por meio do mercado de terras, é uma das principais dinâmicas presentes na estruturação das cidades brasileiras e deu origem à divisão das áreas residenciais segundo a renda de seus moradores. Historicamente, as classes dominantes têm tido maior poder de estruturação da cidade, através da escolha de áreas mais acessíveis ou com mais amenidades para a instalação de suas habitações, e do direcionamento do local de moradia das demais classes, atuando indiretamente através do próprio Estado (CORRÊA, 2004).

A segregação espacial segundo classes sociais no Brasil aparece também, de acordo com Villaça (1998, p.150), como um “processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço”, garantindo a afirmação dos grupos hegemônicos. Isto porque a distribuição espacial das classes também define o acesso diferenciado à infra-estrutura, transporte, serviços públicos, equipamentos coletivos, áreas verdes, atividades culturais, dentre outros, concedendo às classes dominantes, além dos privilégios de sua própria localização, um meio de controle dos processos sociais (CORRÊA, 2004; CARLOS, 2008).

O padrão dominante de segregação espacial na metrópole brasileira deriva dos processos anteriormente citados de centralização e descentralização, sendo conhecido como centro-periferia (VILLAÇA, 1998; CALDEIRA, 2011). Segundo

Caldeira (2011), este padrão, consolidado em meados do século XX, caracteriza-se pela: dispersão espacial; separação das classes sociais no espaço urbano, com a média e a alta concentradas nos bairros centrais, e a baixa, nos periféricos; valorização da aquisição da casa própria; e sistema de transporte baseado no uso de ônibus para as classes trabalhadoras e do automóvel para as de média e alta renda.

Ainda acerca dos padrões de segregação espacial, Villaça (1998) e Corrêa (2004) defendem que entre os esquemas clássicos, o desenvolvido por Hoyt, em 1939, é o que mais se aproxima da realidade brasileira. Ele organiza as classes sociais em setores de círculo a partir do centro, e não em círculos concêntricos em torno da área central como os modelos anteriores (FIGURA 6). As áreas residenciais de alta renda assumem, assim, o setor de maiores amenidades, estendendo-se ao longo de um eixo de circulação. A partir deste setor, passam a se localizar as classes de média renda, vizinhas a ele, e as de baixa renda, diametralmente opostas. A localização em setores de círculos se justifica tanto pela necessidade de manutenção do acesso ao centro da cidade, quanto pela pequena representatividade numérica da elite no desequilibrado conjunto de classes sociais brasileiro.

Esquema de Hoyt (simplificado)

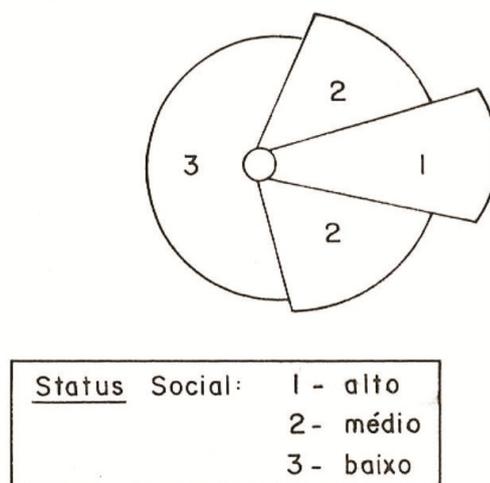


FIGURA 6 - PADRÃO DE SEGREGAÇÃO ESPACIAL DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS, SEGUNDO ESQUEMA DE HOYT SIMPLIFICADO
 FONTE: CORRÊA (2004)

Em Curitiba, conforme identifica Pilotto (2010), desenvolveram-se duas áreas residenciais de alta renda, a partir do início do século XX, ambas localizadas ao longo de vias regionais, o que garantia a acessibilidade ao Centro. Uma situava-se a nordeste, junto à Estrada da Graciosa – atual Avenida João Gualberto –, que fazia ligação com o litoral; e outra, a oeste, junto à Estrada do Mato Grosso – atual Avenida do Batel –, que conectava a cidade ao interior. Também neste período, segundo Pilotto (2010, p.170), “foi se definindo a localização das camadas de baixa renda nas áreas com localização menos atraente, especialmente do lado da ferrovia oposto ao Centro, ou seja, ao sul deste.”

Corrêa (2004), a partir de trabalho de Yujnovsky³ (1971), identifica três períodos de diferentes padrões de segregação residencial nas cidades latino-americanas. O primeiro deles, estendendo-se do século XVI até cerca de 1850, corresponde à proximidade espacial dos diferentes grupos sociais, com a elite concentrada junto ao centro e as demais classes localizadas imediatamente ao seu redor. O segundo, de 1850 a 1930, viabilizado pela introdução de bondes e de trens, caracteriza-se pela migração da elite para a periferia, transformando suas chácaras em residência permanente, e pela ocupação do centro abandonado por correntes migratórias de baixa renda, com a formação dos cortiços. O último período, com início em 1930, consolida a ocupação das elites em setores preferenciais, sempre relacionados a um eixo de circulação, e acentua o processo de periferização da baixa renda, decorrente de significativo aumento populacional (FIGURA 7).

Tomando como referência São Paulo, Caldeira (2011) reconhece, ainda, que a partir da década de 1990, uma nova forma de segregação espacial passa a se conformar, caracterizada pelo deslocamento da elite em direção a áreas antes consideradas periféricas e habitadas por camadas populares. A partir deste padrão, as áreas residenciais das diferentes classes sociais tornam-se mais próximas espacialmente, porém distanciadas e divididas por muros e tecnologias de segurança que evitam a circulação ou interação dos diferentes grupos sociais em áreas comuns. Tal padrão de ocupação, que vem se difundindo em outras metrópoles brasileiras, é identificado pela autora como “enclaves fortificados”, sendo principalmente composto por prédios de apartamentos, condomínios fechados, conjuntos de escritórios e *shopping centers* (FIGURA 7).

³ YUJNOVSKY, Oscar. **La estructura interna de la ciudad**; el caso latino-americano. Buenos Aires: Siap, 1971.

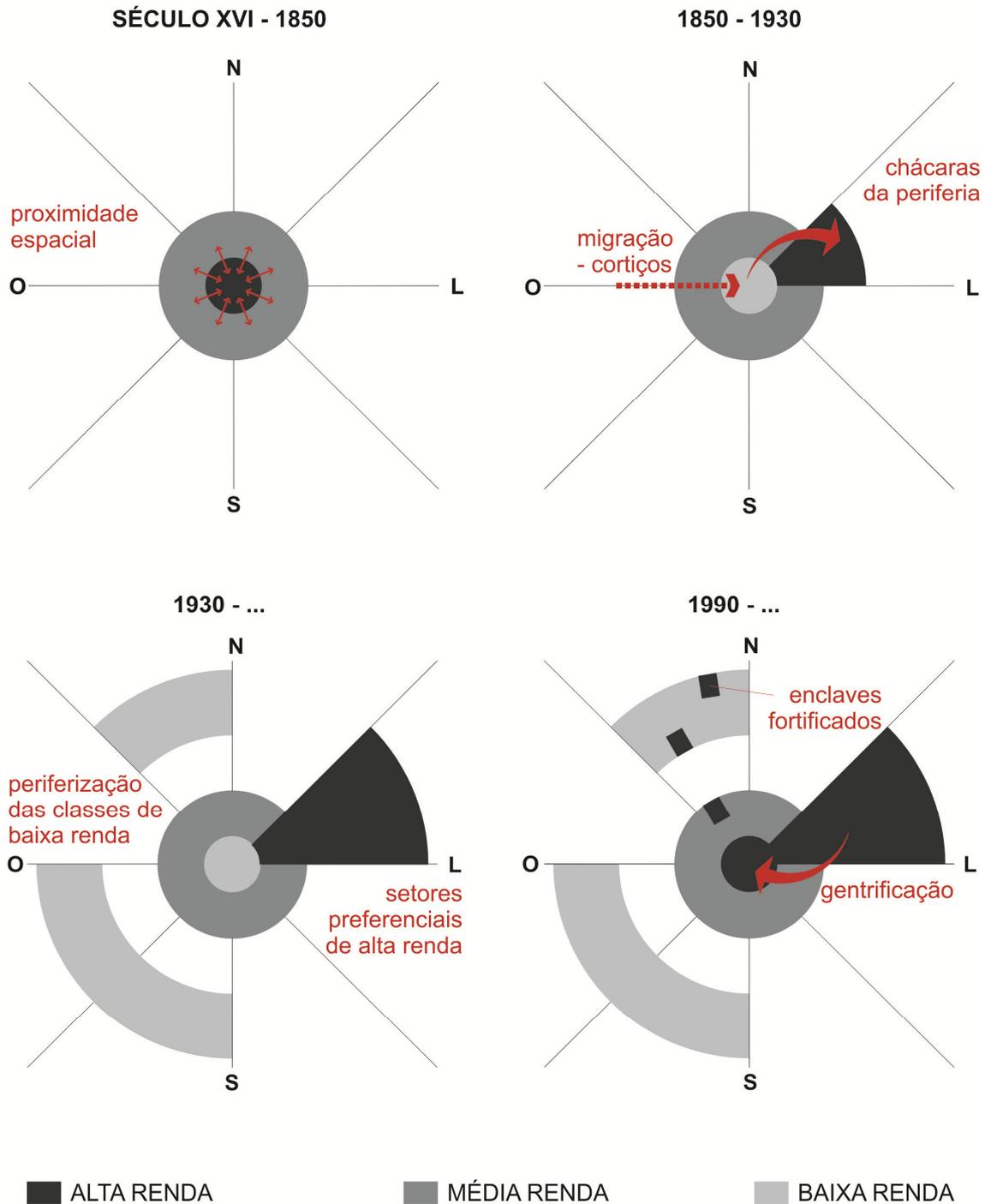


FIGURA 7 - ESQUEMA DOS PADRÕES DE SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL NAS CIDADES LATINO-AMERICANAS POR PERÍODO
 FONTE: A autora (2012), com base em CORRÊA (2004) e CALDEIRA (2011)

Ao mesmo tempo e em contraposição à dinâmica de descentralização, existe em curso outro importante processo referente à retomada das áreas centrais como local de moradia das classes de alta renda, provocando a conseqüente expulsão das

classes de menor renda destas áreas, denominado de gentrificação. Tal processo tem aparecido, muitas vezes, associado aos planos de renovação de áreas centrais, quando estes promovem a valorização imobiliária, principalmente através de apelos patrimoniais e culturais (ARANTES, 2000) (FIGURA 7).

Na evolução da ocupação urbana de Curitiba, Pilotto (2010) aponta que as áreas originais de residência das camadas de alta renda, a nordeste e a oeste, aparecem associadas à localização da verticalização na cidade, impulsionada pela definição dos Setores Estruturais constantes no Plano Diretor de 1966. Tais setores se caracterizam por concentrar um adensamento linear entre duas avenidas rápidas, que mantêm a acessibilidade ao Centro.

Sobre a dinâmica atual, Pilotto (2010) ressalta ainda que, apesar das duas áreas residenciais de alta renda terem se mantido como tal, há uma tendência de consolidação do setor oeste/sudoeste. Isto porque a área antes periférica do *Ecoville*, na continuação do Setor Estrutural Oeste, se firmou como localização dos edifícios residenciais de alto padrão nas décadas de 1990 e 2000; e o bairro Batel, a oeste do Centro, vem concentrando características de um “centro-novo”, voltado para a alta renda.

Ao mesmo tempo, no núcleo tradicional, percebe-se o início de um processo de gentrificação, com vários lançamentos residenciais e comerciais voltados às classes de maior renda, que reverteu, entre 2000 e 2010, a dinâmica de declínio populacional do Centro, observada nas duas décadas anteriores. Tal processo foi incentivado por programas como o Centro Vivo, desenvolvido pela Associação Comercial do Paraná, que tem como intuito promover a moradia, o comércio e o lazer na área central, através de ações como o aumento do policiamento, projetos de “revitalização” de ruas e praças, incentivos para a reforma/conservação de edifícios históricos e organização de seminários e campanhas publicitárias (CENTRO VIVO, 2012).

No caso do bairro Rebouças, nota-se uma tendência semelhante, materializada pelo Projeto Viva Rebouças, de iniciativa privada, que associa a região a conceitos de “tradição, disponibilidade de serviços e proximidade com o Centro”, como estratégia de promover lançamentos residenciais voltados para as classes de média e alta renda.

A partir disso, percebe-se que a produção do espaço urbano, embasada nos interesses das classes de renda mais elevada, é orientada pelo contínuo lançamento

de diferentes produtos imobiliários, os quais têm como intuito não apenas a atração de novos consumidores, mas também a criação de novas demandas para os antigos. Assim, os grupos de maiores recursos escolhem suas localizações residenciais de acordo com os cânones de cada época, influenciando o processo de valorização fundiária e imobiliária ao longo do tempo e interferindo na distribuição dos demais grupos pelo espaço urbano (SPOSITO, 2004; SANTOS, 2009).

O processo de segregação das classes sociais segundo a renda mostra-se, então, como grande estruturador do espaço urbano no Brasil, conforme Villaça (1998, p. 333):

A disputa pelas localizações é uma disputa pela otimização (não necessariamente minimização) dos gastos de tempo e energia. A segregação e o controle do tempo de deslocamento dos indivíduos que ela possibilita são decisivos nessa disputa. No entanto, os homens não disputam enquanto 'indivíduos', mas enquanto classes, e essa disputa determinará a estrutura intra-urbana em qualquer modo de produção – não apenas no capitalismo – e em qualquer sociedade de classes...

O autor ressalta ainda que a desigualdade entre as áreas sociais de uma cidade se revela não apenas através da diferença na distribuição de equipamentos e infra-estrutura e na qualidade das edificações, mas também, e principalmente, através das diferenças de acessibilidade ao território. As condições de deslocamento de pessoas exercem importante força estruturadora no espaço urbano, conforme visto anteriormente, superando inclusive o embate centro-periferia. Mesmo nos casos em que a classe dominante transfere seu local de residência para bairros distantes do centro, sua localização é diretamente associada à possibilidade de transporte – através do automóvel e de vias rápidas, como o caso dos Setores Estruturais de Curitiba. Assim, a acessibilidade, como elemento fundamental para a produção do espaço urbano, não fica restrita aos fatores distância ou gasto de energia, mas considera principalmente o fator tempo de deslocamento, este irrecuperável para o ser humano (VILLAÇA, 1998).

Além das transformações das áreas centrais, que alimentam as relações centro-periferia, o estudo dos processos de segregação espacial e de concentração industrial mostra-se relevante para a compreensão da dinâmica espacial presente no bairro Rebouças na medida em que os bairros de alta renda e as zonas industriais exercem um grande poder de estruturação do espaço metropolitano brasileiro, segundo Villaça (1998). Isto ocorre pela independência que desfrutam ao

escolher/produzir suas localizações e pela influência que exercem na organização e interação dos demais elementos no espaço. Diferenciam-se pela escala de influência na produção da cidade, pois, enquanto a localização dos bairros de alta renda mantém relação direta com a estruturação do espaço urbano⁴; a das zonas industriais é determinada por forças externas à cidade, referindo-se ao espaço regional (VILLAÇA, 1998).

O espaço urbano se distingue do espaço regional pelas condições de deslocamento que influenciam na sua organização espacial. De acordo com Villaça (1998), a estruturação urbana é determinada pelo deslocamento do ser humano entre os locais de moradia, produção e consumo, e a regional é dominada pelas trocas econômicas, como de informações, energia e mercadorias em geral.

Tal distinção é importante no contexto deste trabalho porque o processo de reestruturação espacial no qual está inserido o conjunto de transformações observado no Rebouças explicita a articulação e transição destas duas escalas: a urbana e a regional. A origem do bairro está relacionada à dinâmica regional, e, embora ainda se observe a permanência de usos ligados a esta escala, as mudanças hoje presentes vinculam-se mais à escala urbana, transição que ao longo do tempo tem transformado sua organização espacial.

De acordo com Villaça (1998), a localização das grandes zonas industriais nas metrópoles brasileiras ocorre associada às vias regionais, representadas, do final do século XIX até meados do século XX, pelas ferrovias e, posteriormente a este período, também pelas rodovias. Estes dois modais de transporte influenciaram significativamente a estruturação do espaço urbano, diferenciando-se pela acessibilidade que proporcionam. Enquanto as ferrovias, em decorrência da polarização gerada pelas estações, promovem um crescimento descontínuo e fortemente nucleado; as rodovias, que permitem acesso por toda a sua extensão, provocam um crescimento mais rarefeito e linear.

Tal fato contribui inclusive para as mudanças nos padrões de segregação residencial descritos na Figura 7. A saída das elites do centro (padrão 1850-1930) se tornou possível com a introdução do transporte ferroviário urbano. Um maior distanciamento espacial da região central (1930-...), porém, foi alcançado apenas

⁴ Villaça (1998) adota a expressão *espaço intra-urbano* como forma de reforçar a diferença entre os espaços urbano e regional, já que considera a utilização da primeira referência, apesar de satisfatória, comprometida com o elemento urbano do espaço regional, interpretação que segundo ele dificulta o entendimento dessas duas escalas geográficas.

com a difusão dos automóveis, meio de transporte mais flexível e utilizado de forma individualizada pelos grupos dominantes.

As ferrovias passaram a desempenhar o papel do principal meio de transporte regional, diretamente associado às zonas industriais, a partir da segunda metade do século XIX. Isto ocorreu pela forte relação da atividade industrial com os espaços exteriores à cidade, derivada da necessidade de deslocamentos de mercadorias, informações e energia. O processo de industrialização e a conseqüente atração de força de trabalho aumentaram a demanda não só do transporte regional, mas também do transporte urbano. Isto permitiu a estruturação de áreas de grande acessibilidade na cidade, resultando na valorização fundiária e no crescimento urbano ao redor da própria via regional (VILLAÇA, 1998; CORRÊA, 2004).

Em Curitiba, conforme aponta o Boletim Informativo da Casa Romário Martins (2000), o trem era também utilizado como transporte urbano de passageiros na área metropolitana. A este respeito, Pilotto (2010) ressalta que, por ter sua estação localizada próxima à área industrial, no Rebouças, a ferrovia transportava os operários que moravam nos subúrbios, principalmente os da indústria de erva-mate.

A influência das ferrovias na organização espacial das cidades – e a consideração de que por terem sido produzidas pela mesma formação social, pelo mesmo Estado e em períodos históricos semelhantes, devem apresentar importantes traços em comum –, levaram Villaça (1998) à elaboração de esquemas que expressam a organização urbana de algumas metrópoles brasileiras, baseados no modelo por setores de círculo desenvolvido por Hoyt (1939). A partir das limitações do meio físico, o autor dividiu as metrópoles brasileiras em três categorias, sendo a cidade de Curitiba classificada, juntamente com São Paulo e Belo Horizonte, no grupo das chamadas metrópoles interiores.

Estas cidades apresentam como características em comum a disponibilidade de expansão em todas as direções, ou seja, a 360 graus, e a presença de uma ferrovia associada ao vale de um rio cortando a malha urbana. O conjunto vale-ferrovia, localizado próximo ao centro tradicional, conforma uma barreira que divide o espaço urbano em duas partes: aquela em que se situa o centro e a sua oposta. Estas parcelas passam a ter diferenciados custos e tempos de deslocamento ao centro, criando vantagens de um lado em relação ao outro. Em razão destas vantagens, o crescimento urbano inicial e as classes dominantes tendem a se concentrar na parcela junto ao centro. As áreas industriais, por sua vez,

desenvolvem-se sempre relacionadas aos eixos ferroviários (VILLAÇA, 1998) (FIGURA 8).

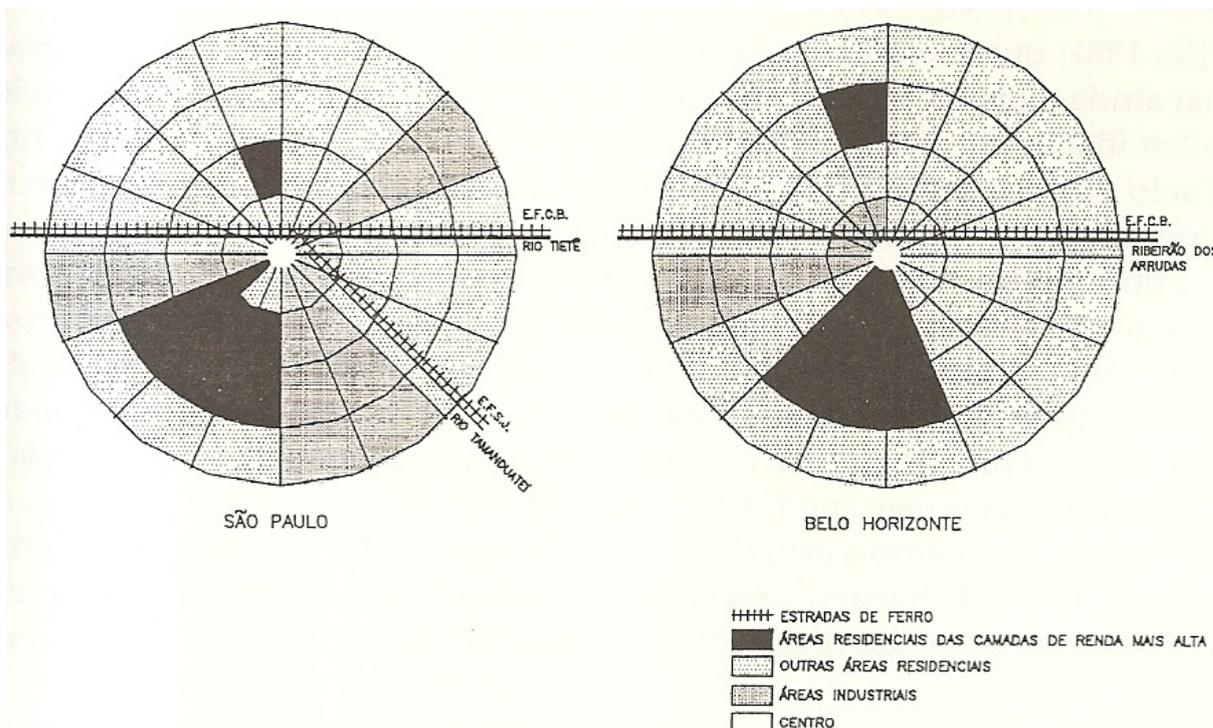


FIGURA 8 – ESTRUTURA ESPACIAL DAS METRÓPOLES INTERIORES, SEGUNDO MODELO DE HOYT
 FONTE: VILLAÇA (1998)

Tal fato é comprovado na cidade de Curitiba a partir da constatação de que os edifícios públicos se concentraram junto ao eixo da atual Rua Barão do Rio Branco, que conectava a estação ferroviária ao Centro; enquanto as indústrias se instalaram na parcela oposta, nos fundos da estação ferroviária. Conforme ressalta Pilotto (2010), o mesmo ocorreu com a localização das diferentes classes sociais: as mais privilegiadas localizaram-se na porção norte, mantendo relação com o Centro; e as populares, na sul.

Assim, com base nos processos e transformações espaciais ocorridas no bairro Rebouças e na forma com que estes vêm influenciando a reestruturação do espaço urbano, aprofunda-se no próximo capítulo os principais modelos, estratégias e ferramentas de planejamento adotados na contemporaneidade para regular e intervir nas dinâmicas espaciais urbanas.

3 MODELOS, ESTRATÉGIAS E FERRAMENTAS ADOTADOS PELO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL NA CONTEMPORANEIDADE

O planejamento e a gestão urbanos, a partir de Souza (2008), são entendidos como estratégias de desenvolvimento sócio-espacial, que têm com principais objetivos a melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social. Neste sentido, o espaço urbano se mostra especialmente relevante por ser reflexo e condicionante das relações sociais, devendo ser contemplado em intervenções que visem uma mudança social positiva.

À luz desta compreensão, a atuação do Estado na organização do espaço urbano deve ter como foco garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, tal como anunciam o capítulo reservado à Política Urbana da Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001. O que tem sido observado, porém, é que a atuação pública no espaço tem ocorrido de forma desigual, tanto na provisão de serviços (implantação de sistema viário e calçamento; abastecimento de água, iluminação e esgoto; coleta de lixo) quanto na elaboração e controle de leis e normas urbanísticas (zoneamento, código de obras). Tal dinâmica evidencia um posicionamento do Estado frente aos conflitos de interesses dos diferentes grupos sociais, que historicamente tende a privilegiar os segmentos dominantes.

A esfera municipal, dentre os três níveis político-administrativos do poder público – federal, estadual e municipal –, é a que apresenta menor efetividade do discurso na prática e maior influência das elites locais, já que detém grande poder de atuação sobre o espaço urbano e é mais próxima dos agentes e seus interesses espaciais (CORRÊA, 2004).

Como forma, então, de comparar os processos de planejamento e gestão urbanos quanto ao seu caráter democrático e socialmente justo, Souza (2000, 2008), embasado na obra do filósofo Cornelius Castoriadis, evidencia o conceito de autonomia como principal parâmetro de avaliação. Tal conceito abrange dois sentidos interdependentes: a autonomia coletiva, que envolve garantias político-institucionais de igualdade e de oportunidades para todos os indivíduos, incluindo aí o acesso a informações confiáveis; e a autonomia individual, que consiste na capacidade de decisão de cada indivíduo, com lucidez, liberdade e crítica, devendo,

para isso, estarem asseguradas as condições de igualdade de oportunidades do sentido anterior. A autonomia é, então, apontada por Souza (2000, 2008) como um princípio subordinador dos objetivos de melhoria da qualidade de vida e do aumento da justiça social, partindo-se da idéia de que a participação popular na definição de conteúdos e no estabelecimento de prioridades é o caminho democraticamente mais legítimo de intervenção sócio-espacial.

Enquanto estratégias de desenvolvimento sócio-espacial, o planejamento e a gestão urbanos são complementares, diferenciando-se por seus referenciais temporais e pelo caráter das atividades a eles relacionadas. O planejamento se remete ao futuro e corresponde à tentativa de “simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios.” (SOUZA, 2008, p.46). Já a gestão está relacionada ao presente e consiste na efetivação de propostas, através da administração da situação encontrada, considerando os recursos disponíveis e as necessidades imediatas. A aplicação de tais estratégias dá-se, então, de forma interdependente (SOUZA, 2008).

Apesar deste entendimento, na prática, o termo gestão vem sendo utilizado, especialmente no decorrer da década de 1990, como sucessor do termo planejamento urbano. Isto porque o segundo é desacreditado por alguns, mais radicalmente por críticos de esquerda, que o consideram comprometido com a manutenção do *status quo* capitalista e com a tecnocracia (MARICATO, 2001; SOUZA, 2008).

Conforme sintetiza Maricato (2001, p. 48), estes críticos consideram que: “planejamento é competência do Estado e este é a expressão das classes dominantes, daí a impossibilidade do planejamento democrático e igualitário.”

Tal visão resulta da experiência do modelo regulatório tradicional, amplamente difundido no Brasil a partir de meados do século XX, que encara o planejamento como uma atividade exclusivamente técnica, desvinculada da realidade urbana e, portanto, distante dos interesses da população.

Além disso, a crise fiscal do Estado e o fortalecimento da ideologia neoliberal, observadas entre as décadas de 1980 e 1990, colocaram em xeque as práticas correntes do planejamento regulatório, que se realizou por grandes investimentos públicos, entre os anos de 1960 e 1970. Especialmente no contexto latino-americano, em que a capacidade regulatória e de investimentos do Estado se

encontrava bastante reduzida a partir da década de 1990, a adoção de modelos menos centralizadores e rígidos de planejamento se mostrou não apenas uma opção ideológica, mas uma necessidade econômica e política (SOUZA, 2008).

A troca de expressões relacionada ao fracasso de um modelo de planejamento urbano e adoção de outro se mostrou recorrente no Brasil, conforme evidencia Villaça (2000, p. 8):

... no início do século [XX] usava-se muito a expressão plano de melhoramentos e embelezamentos; depois passou-se a usar a palavra urbanismo; esta expressão logo tornou-se obsoleta e foi substituída por planejamento urbano e “plano diretor”, expressão esta que começa a ser utilizada a partir da década de 50; finalmente surge nos anos 70 a pomposa expressão “plano de desenvolvimento local integrado”.

Isto ocorre porque com o processo de urbanização e conseqüente crescimento das cidades brasileiras, aumentou também a pressão social por soluções aos problemas urbanos. O fracasso de um modelo de planejamento foi, então, utilizado como justificativa para o crescimento destes problemas, fazendo-se necessária a criação de um novo modelo. Tal justificativa, porém, tem como principal objetivo ocultar as reais razões dos problemas urbanos, relacionadas à desigualdade na distribuição de renda, de poder político, de oportunidades e de apropriação espacial (VILLAÇA, 2000).

Assim, conforme o mesmo autor, o planejamento urbano brasileiro, enquanto expressão dos interesses das elites dominantes, alterou sua forma, conteúdo e rótulo ao longo do tempo, mas não se propôs a enfrentar ou solucionar os problemas das maiorias urbanas, já que a formulação de planos geralmente se deu de forma desvinculada da realidade, como uma atividade intelectual fechada em si própria, havendo grande distanciamento entre discurso e prática.

Inseridos no processo de contínua mudança de tipologias de planejamento e, ao mesmo tempo, marcando o período histórico atual, de afirmação incontestada do capitalismo, os principais modelos contemporâneos de planejamento urbano passaram a apresentar, a partir do final do século XX, novos conteúdos e propostas, embora, segundo Villaça (2000) e Souza (2008), ainda haja a possibilidade de apenas retomarem uma mudança de rótulos. Isto ocorre porque, de acordo com os autores, com a menor preocupação social e política em defender o capitalismo dos ataques de esquerda e com a expansão do neoliberalismo, surgiu uma condição de

maior franqueza, descentralização e liberdade para os planos. Tal condição pode favorecer tanto a lógica do mercado imobiliário, caracterizando o planejamento estratégico, quanto à democratização da ação coordenadora do Estado, consistindo no planejamento participativo.

Estes dois modelos de planejamento têm sido os mais utilizados em intervenções urbanas nas cidades brasileiras a partir da década de 1990, conforme características detalhadas no próximo tópico.

3.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO: OBJETIVOS, CARACTERÍSTICAS E DIFERENÇAS

Conforme afirmado anteriormente, entre os modelos de planejamento urbano que passaram a se difundir com a crise do padrão convencional, regulatório e embasado em investimentos públicos, a partir da década de 1990, destacam-se o estratégico e o participativo.

Segundo Guell (1997), o planejamento estratégico⁵ se diferencia do convencional principalmente pela diminuição da intervenção estatal e pela inspiração em conceitos e técnicas empresariais, tomando como base a lógica de mercado (QUADRO 2).

ASPECTOS	EMPRESA	CIDADE
PROPRIEDADE	Acionistas	Cidadãos e empresas
GERÊNCIA	Conselho Administrativo	Administração Pública
PRODUTOS	Mercadorias ou serviços	Serviços, atrações e postos de trabalho
CLIENTES	Consumidores	Cidadãos, investidores e visitantes
CONCORRENTES	Outras empresas	Outras cidades

QUADRO 2 – COMPARATIVO ENTRE EMPRESA E CIDADE NO MODELO DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

FONTE: FERNÁNDEZ GUELL (1997), adaptado pela autora (2012)

⁵ A denominação deste modelo de planejamento varia conforme o autor, porém sem alterar suas principais características. VILLAÇA (2000) e VAINER (2000) utilizam o termo planejamento estratégico, que também será empregado neste trabalho. Já SOUZA (2000, 2008) refere-se aos termos mercadófilo ou empresarialista para este mesmo padrão de planejamento.

Este modelo se caracteriza, segundo Souza (2008), como uma forma mercadofila de planejamento, que se aproxima dos princípios da gestão e se submete de forma acrítica aos interesses imediatos do capital privado.

Acerca da distinção entre o modelo regulatório e o estratégico, Souza (2000, p. 69) ainda ressalta que:

A versão empresarialista, ao contrário de sua antecessora regulatória, não preocupa-se mais em manter uma certa distância prudente em relação ao mercado (ainda que essa distância tenha sido, no passado, apenas retórica); trata-se, agora, não de disciplinar e muito menos de “domesticar” o capital em nome do “bem comum”, mas de atender às necessidades dos grupos dominantes (do capital imobiliário e outros setores empresariais a moradores e consumidores privilegiados) de forma explícita e sem subterfúgios.

Isto se torna possível, conforme visto, graças à supremacia do capitalismo e ao fortalecimento do neoliberalismo, permitindo que os planejadores deixassem de servir indiretamente aos grupos dominantes – eventualmente sendo contrários aos interesses imediatos destes grupos em razão de esforços de harmonização em nome do “bem comum” –, e passassem a assumir direta e conscientemente sua submissão aos interesses de mercado (SOUZA, 2000, 2008).

Tal dinâmica vincula-se também à atual fase do modo de produção capitalista, na qual a cidade tende a apresentar crescente importância e autonomia em relação a outras escalas de gestão, o que resulta na valorização do governo local. Ela passa então a existir, conforme ressalta Vainer (2000), como cidade-pátria, na qual se desenvolve um sentimento coletivo de patriotismo, muitas vezes através de um ideal criado pela própria administração local e incorporado de forma acrítica pela população, visando sua unificação em torno de um discurso e projeto urbanístico previamente definido. Neste cenário, reforça-se a possibilidade de consolidação do planejamento estratégico, que tem como preocupações centrais a promoção do desenvolvimento econômico local e a competição interurbana pela atração de investimentos. Este tem se mostrado um modelo bastante adotado pelas municipalidades, principalmente a partir da década de 1990, na América Latina (SOUZA, 2000; VAINER, 2000; MARICATO, 2001).

De acordo com Vainer (2000), por ser viabilizado principalmente através de parcerias público-privadas – dependendo, portanto, do interesse do mercado – o padrão estratégico transforma a cidade em mercadoria.

A partir desta lógica, o objetivo passa a ser, então, tornar a cidade atrativa para investimentos, eventos e turismo, preocupando-se com sua imagem e sua reinserção otimizada no panorama mundial (VAINER, 2000; SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

Conforme destaca Vainer (2000, p.76):

Se durante longo período o debate acerca da *questão urbana* remetia, entre outros, a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, a *nova questão urbana* teria, agora, como nexos central a problemática da *competitividade urbana*.

Tal postura competitiva, porém, tem como foco um público bastante específico, formado por investidores, visitantes e usuários solváveis. Visando aumentar sua atratividade sobre este público, a cidade passa a assumir um papel ativo de sujeito, caracterizando, de acordo com Vainer (2000), a cidade-empresa.

Neste contexto, o chamado *marketing urbano* passa a promover serviços e equipamentos valorizados pelo capital transnacional, como centros de convenções, parques industriais e tecnológicos, aeroportos internacionais, hotéis, atrativos culturais e turísticos, além de uma imagem positiva de cidade segura, estável, com qualidade de vida, entre outros (VAINER, 2000; MARICATO, 2001).

A analogia cidade-empresa traz ainda consigo uma redefinição dos conceitos de cidade e de poder local, pois instaura uma nova lógica em que a iniciativa privada passa a poder se apropriar dos instrumentos da administração pública, especialmente através de parcerias público-privadas, e, ao mesmo tempo, a subordiná-la aos interesses do capital privado (VAINER, 2000).

Ao encarar a cidade como pátria, mercadoria e empresa, o planejamento estratégico se distancia das reais demandas e necessidades sociais, apresentando como ênfase projetos urbanísticos pontuais que seguem os interesses do mercado, deixando à margem deste processo grande parcela da população. Tais projetos têm como principal objetivo a apropriação de novas localizações ou a renovação de antigas, sempre relacionadas à valorização imobiliária (VAINER, 2000; MARICATO, 2001).

Conforme ressalta Maricato (2001, p. 59), na escala local, o planejamento estratégico “cumprir o papel de desregular, privatizar, fragmentar e dar ao mercado um espaço absoluto.”

Apesar do discurso de que o crescimento econômico e a melhor posição de uma cidade em meio à competição interurbana – objetivos do modelo estratégico – beneficiariam a coletividade através da geração de empregos e da maior circulação de riquezas, não é este resultado que se tem observado. Pelo contrário, segundo Somekh e Campos Neto (2005) e Souza (2008), percebe-se que:

- a) as vantagens e lucros oferecidos como atrativos para o capital transnacional não revertem necessariamente em benefícios para a esfera local;
- b) a valorização imobiliária decorrente da intervenção urbanística tende a financiar melhorias na própria área, favorecendo novamente seus investidores;
- c) o possível benefício por ganhos fiscais acaba, muitas vezes, sendo abdicado pelo poder público, também como estratégia de atração de investimentos;
- d) e, conforme apontam Somekh e Campos Neto (2005), a “criação de empregos, quando ocorre, se concentra nos extremos da escala social (postos altamente qualificados, de um lado, e *menial services*, de outro)”, o que evidencia a limitação da contribuição social deste modelo (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005; SOUZA, 2008).

Em relação ao grau de abertura para com a participação popular, conforme Souza (2008), o planejamento estratégico restringe-se, na melhor das hipóteses, aos tipos de pseudoparticipação – conforme será apresentado na seqüência –, já que suas intervenções não são embasadas em diagnósticos profundos da realidade social e espacial da cidade, mas sim nas informações e expectativas específicas do capital imobiliário. Além disso, a participação popular acaba subordinada aos interesses hegemônicos, de modo a garantir a unificação necessária para o sucesso deste modelo (VAINER, 2000).

Tal fato configura uma situação de heteronomia, o contrário de autonomia, em que, segundo Souza (2000, p. 76):

...as leis (*latissimo sensu*) que regem a vida de uma coletividade são impostas a alguns, via de regra a maioria, por outros, via de regra uma minoria, nos marcos de uma assimetria estrutural de poder, de uma separação institucionalizada entre dirigentes e dirigidos.

O planejamento estratégico, então, promove a consolidação de uma configuração urbana despolitizada, na qual novos arranjos de governança neoliberal substituem o debate, desacordo e dissenso por uma série de mecanismos que objetivam o consenso, acordo e gestão tecnocrática. Estes novos arranjos são principalmente embasados na reorganização da relação entre Estado, sociedade civil e mercado, que restringe a atuação do governo à mera função gerencial, privando-o de sua dimensão política (VAINER, 2000; SWYNGEDOUW, 2012).

Em oposição a tal cenário, desenvolve-se no Brasil, a partir dos anos 2000, o planejamento participativo, como resultado de cerca de 40 anos de pressão dos movimentos sociais pela reforma urbana, que trazia como principais reivindicações a justiça social e a democratização do planejamento e da gestão das cidades (SOUZA, 2008; MARICATO, 2010).

Ao adotar o enfoque da justiça social, o planejamento participativo se mostra mais comprometido com os reais conflitos urbanos, reconhecendo a desigualdade, a segregação e exclusão territorial como características estruturais da sociedade brasileira, e buscando reverter este quadro através de políticas públicas mais includentes. O processo participativo de planejamento e gestão passa a considerar, então, não apenas a “cidade oficial” – regulada por legislação urbanística e da qual fazem parte as camadas de alta renda –, mas também a “cidade ilegal” – que, apesar de concentrar grande parcela da população correspondente aos grupos de menor renda, tem ficado à margem dos investimentos e políticas urbanísticas nos modelos anteriores (SOUZA, 2008; MARICATO, 2010).

O comprometimento com a realidade urbana impõe maior complexidade ao processo de planejamento e gestão, já que passa a considerar maior número de agentes modeladores do espaço e, conseqüentemente, interesses mais conflitantes em sua produção. Porém, conforme ressaltam Ultramari e Firkowski (2012), tal complexidade garante posturas de gerência com maiores chances de acerto. A inclusão social e a participação popular são também identificadas por Villaça (2000) – mesmo anteriormente à aprovação do Estatuto da Cidade – como perspectivas de efetividade do planejamento urbano no Brasil.

Acerca das inovações do modelo participativo, pode-se ressaltar ainda que:

Diferentemente da concepção tradicional – que pratica uma separação total entre planejamento e gestão, havendo inclusive um conflito entre essas duas dimensões, operando o planejamento apenas na esfera técnica e a gestão na dimensão política – o novo paradigma parte do pressuposto que

a cidade é produzida por uma multiplicidade de agentes que devem ter sua ação coordenada, não em função de um modelo produzido em escritórios, mas a partir de um *pacto* – a cidade que queremos – que corresponda ao interesse público da cidade (BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE, 2001, p.40).

Assim, o Estado passa a desempenhar importante função na explicitação e mediação dos interesses dos diferentes grupos sociais e no caráter redistributivo do modelo participativo, especialmente através da ampliação da oferta de terra urbanizada⁶ e bem localizada para as maiorias de baixa renda.

O objetivo do planejamento participativo é, portanto, a produção do espaço urbano de forma efetivamente coletiva, e a conseqüente garantia do direito à cidade para todos os cidadãos (SOUZA, 2008; SCHVARSBERG, 2011; MARICATO, 2012).

O direito à cidade supera o direito à moradia por envolver a questão da localização urbana, que evidencia, por sua vez, os padrões de segregação espacial aprofundados no capítulo anterior. Como ressalta Ermínia Maricato⁷ (2012, citada por Ojeda, 2012), “é preciso garantir o direito à ‘festa urbana’: o direito a se ter uma paisagem bonita, a ter um café por perto, ver gente passeando, vitrines... toda uma qualificação que não há num conjunto habitacional fora da cidade.”

Dentre as grandes conquistas jurídicas no sentido de garantir o direito à cidade para todos no Brasil, destacam-se a inclusão de um capítulo específico sobre a política urbana na Constituição Federal de 1988, artigos 182 e 183, e a aprovação da Lei Federal nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade. Ambas trazem contribuições quanto ao conceito de função social da propriedade, a primeira estabelecendo princípios norteadores e a segunda definindo instrumentos concretos para a sua efetivação. Este conceito se mostra inovador por colocar os interesses coletivos acima dos interesses individuais, relativizando inclusive o direito à propriedade urbana (AZEVEDO, 2011; MARICATO, 2012).

Além do cumprimento da função social da cidade e da propriedade, o Estatuto da Cidade apresenta como princípios fundamentais a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização e a gestão democrática

⁶ Conforme Maricato (2011, p. 21), entende-se por terra urbanizada “um pedaço de superfície ou mesmo um imóvel servido de água, esgoto, rede de drenagem, pavimentação, iluminação pública, serviços como coleta de lixo e manutenção da infra-estrutura citada, sinalização, equipamentos coletivos públicos e privados nas proximidades.”

⁷ MARICATO, Ermínia. Implementação do Estatuto da Cidade. Instrumentos para efetivação da reforma urbana. Rio de Janeiro, 18 jun. 2012. Debate organizado pela Federação Nacional dos Arquitetos (FNA), ocorrido no âmbito da Cúpula dos Povos – evento paralelo à Rio +20 - Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável.

da cidade, por meio da participação popular. Traz, ainda, como importante contribuição um conjunto de instrumentos urbanísticos voltados a induzir, mais do que normatizar, as formas de uso e ocupação do solo (BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

A partir desta nova lei, o Plano Diretor passa a ser obrigatoriamente participativo e considerado o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Tal instrumento é utilizado para definir se a propriedade cumpre ou não sua função social. Passa a configurar, ainda, um processo político – e não essencialmente técnico – que mobiliza o conjunto da sociedade na discussão e estabelecimento de objetivos e prioridades de intervenção nos municípios (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p.14).

Conforme evidencia Souza (2008), tal característica aproxima o planejamento participativo do pensamento autonomista, pois uma das bases deste pensamento “é, precisamente, a convicção de que o *usuário* de um produto, e não o *expert* que o concebeu ou produziu é o melhor e o mais legítimo juiz de suas qualidades.” (SOUZA, 2008, p.87)

Para que o controle democrático do processo de planejamento seja legítimo, é, ainda, fundamental que tanto o conteúdo quanto a linguagem dos planos urbanísticos sejam acessíveis e transparentes à população, de modo a garantir seu interesse e participação consciente – em conformidade com o conceito da autonomia coletiva (SOUZA, 2008; AZEVEDO, 2011).

Para auxiliar na identificação de que formas de planejamento e gestão possam ser consideradas autenticamente participativas, Souza (2008) propõe uma escala de avaliação (FIGURA 9), inspirada na “escada da participação popular” de Sherry Arnstein⁸ (1969). A classificação de Souza abrange oito categorias:

- 1) Coerção: corresponde a situações explicitamente impostas pelo Estado, como as remoções de favelas.
- 2) Manipulação: ocorre quando a população envolvida, apesar de não participar ou ser informada corretamente sobre uma intervenção, é induzida a aceitá-la mediante recursos, como o uso maciço da propaganda.

⁸ ARNSTEIN, Sherry R. A ladder of citizen participation. **Journal of the American Institute of Planners**, v. 35, p.216-224, jul./1969.

- 3) Informação: neste caso, a população envolvida é informada sobre as intervenções planejadas, sendo tais informações mais ou menos tendenciosas de acordo com o grau de transparência do jogo político.
- 4) Consulta: ocorre quando a população é consultada para futuras intervenções, porém sem qualquer garantia de que sua opinião será de fato incorporada.
- 5) Cooptação: consiste na criação de “canais participativos” permanentes, através de indivíduos (líderes populares) ou segmentos mais ativos (ativistas), porém também sem contar com real poder decisório.
- 6) Parceria: corresponde à colaboração entre Estado e sociedade civil organizada, através do diálogo e de razoável transparência, para a implementação de uma política pública ou viabilização de uma intervenção.
- 7) Delegação de poder: neste caso, o Estado abdica de uma série de atribuições em favor da sociedade civil.
- 8) Autogestão: consiste na implementação de políticas e intervenções sem a presença do Estado como instância de poder acima da sociedade.

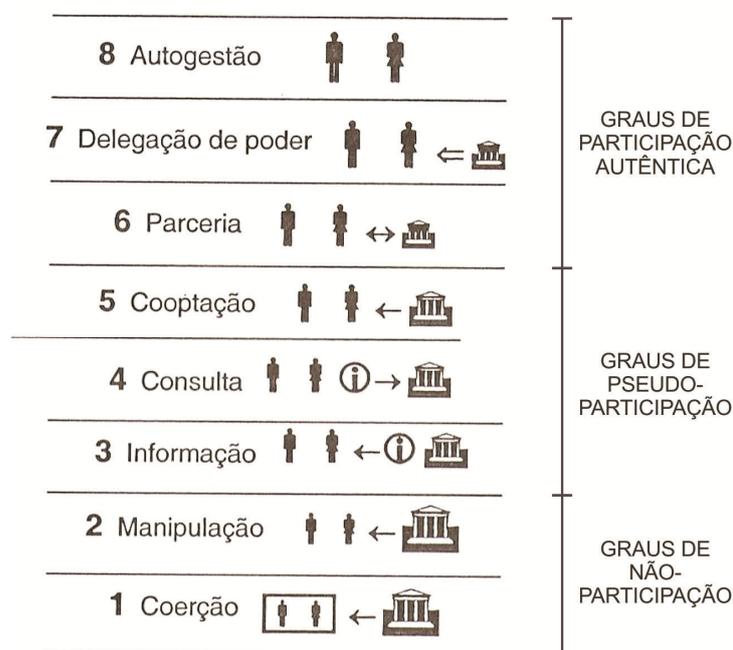


FIGURA 9 – ESCALA DE AVALIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO POPULAR
 FONTE: SOUZA (2008), adaptado pela autora (2012)

Tais categorias, segundo Souza (2008), variam de acordo com o grau de efetiva participação popular, sendo as duas primeiras (coerção e manipulação)

consideradas formas não-participativas ou tecnocráticas, as três intermediárias (informação, consulta e cooptação), expressões de falsa participação ou pseudoparticipação, e as três últimas (parceria, delegação de poder e autogestão), representantes da participação autêntica (FIGURA 9).

A proposta do planejamento participativo é alcançar a gestão compartilhada entre Estado e sociedade civil, o que ocorre nas categorias de parceria e delegação de poder. Para isso, o Estatuto da Cidade traz como principais instrumentos a serem utilizados: debates, audiências e consultas públicas; conferências e órgãos colegiados nos níveis municipal, estadual e federal; iniciativa popular de planos, programas e projetos urbanísticos; publicação de documentos e informações produzidos; e obrigatoriedade da gestão orçamentária participativa (BRASIL, 2001).

Apesar de avanços, conforme ressaltam Ultramari e Firkowski (2012), a atual participação popular nos processos de planejamento e gestão urbanos no Brasil tem consistido mais numa atuação simbólica do que num efetivo poder de decisão.

Neste sentido, Villaça (2000, 2005) ressalta que, na prática, a proposta de participação popular tem se restringido às classes dominantes, que já influenciavam as políticas urbanísticas nos modelos anteriores. A ausência de interesse das classes dominadas em debates públicos, segundo o autor, reflete a descrença de que o Plano Diretor venha a trazer qualquer benefício aos seus interesses, tendo pouco ou nada a lhes dizer. Mesmo quando variados segmentos da população se fazem presentes nas decisões públicas, acaba não havendo espaço de debate para as classes populares, pois, muitas vezes, suas questões nem mesmo estão incluídas nas pautas das audiências. Isto porque “num país desigual como o Brasil, com uma abismal diferença de poder político entre as classes sociais, conseguir uma participação popular democrática – que pressuporia um mínimo de igualdade – é difícil.” (VILLAÇA, 2005, p. 50).

Assim, questões fundamentais para o avanço das conquistas populares vêm sendo alvo do que Villaça (2000) considera o poder das forças de atraso. Tal poder se faz presente através da exigência de várias determinações e legislações complementares, em processos lentos e burocráticos, que visam postergar ou mesmo impedir a implementação de importantes instrumentos relacionados à garantia do direito universal à cidade.

Apesar destas questões, o modelo de planejamento participativo traz significativa contribuição para a garantia de cidades mais democráticas e

includentes. Em relação ao modelo estratégico, ele recupera a atuação política do Estado – antes restrita à mera ação gerencial – enquanto mediador dos interesses dos diferentes agentes envolvidos na produção do espaço urbano. Aproxima-se, ainda, dos dois sentidos de autonomia ao apresentar objetivos e ferramentas voltados tanto a garantias político-institucionais de igualdade de oportunidades e acesso a informações confiáveis (autonomia coletiva), quanto à participação popular e poder de decisão de cada cidadão (autonomia individual).

Por fim, retomando o conceito de planejamento e gestão urbanos como estratégias de desenvolvimento sócio-espacial, que têm com principais objetivos a melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social (SOUZA, 2008), pode-se considerar que o modelo participativo representa uma forma mais autêntica de planejamento urbano do que o estratégico. Isto porque enquanto o segundo restringe a inclusão social e a participação popular ao discurso, atendendo na realidade aos interesses de apenas uma minoria da população; o primeiro tem como objetivo e regulamenta instrumentos que possibilitam a implementação de políticas promotoras da justiça social no espaço urbano (QUADRO 3).

	REGULATÓRIO TRADICIONAL	ESTRATÉGICO	PARTICIPATIVO
OBJETIVO	“cidade ideal”	desenvolvimento econômico	desenvolvimento social
ENFOQUE	físico-territorial	mercadológico	social
INTERDISCIPLINARIDADE	pequena	média	grande
COMPROMETIMENTO COM A REALIDADE	pequeno	pequeno / médio	grande
PARTICIPAÇÃO POPULAR	não-participação / pseudoparticipação	não-participação / pseudoparticipação	pseudoparticipação / participação autêntica
ATITUDE EM FACE DO MERCADO	moderadamente crítica	acrítica	bastante crítica

QUADRO 3 – COMPARATIVO ENTRE MODELOS DE PLANEJAMENTO URBANO
 FONTE: A autora, com base em SOUZA (2008)

Com base no exposto, serão apresentadas no tópico seguinte as principais estratégias e ferramentas de intervenção urbana, ressaltando a relação de cada uma delas com os modelos de planejamento estratégico e participativo.

3.2 ESTRATÉGIAS E FERRAMENTAS URBANÍSTICAS PARA INTERVENÇÃO NO PROCESSO DE PRODUÇÃO DAS CIDADES BRASILEIRAS

Assim como os modelos de planejamento, as estratégias de intervenção urbana variam conforme os objetivos e interesses de ocupação do espaço por parte dos diferentes agentes sociais envolvidos em sua reprodução. De acordo com os objetivos pretendidos, tais intervenções se realizam a partir de diferentes ferramentas.

Considerando estas divergências, Maricato (2001) identifica duas estratégias de intervenção em áreas urbanas em processo de reestruturação espacial, como é o caso do bairro Rebouças: a de renovação e a de reabilitação.

A renovação urbana se caracteriza pela substituição de edificações antigas, deterioradas e desvalorizadas por novas, que seguem os padrões mercadológicos. Geralmente, envolve a intensificação do uso do solo, contando com grande número de demolições e alteração de seu parcelamento, de modo a se adaptar às exigências do novo uso. Através de suas intervenções, promove a valorização imobiliária da área, ocasionando a alteração de seu conteúdo social, com a expulsão da população original e a atração de grupos de maior renda – processo de gentrificação. Os grandes interessados nas operações de renovação urbana, caracterizadas em geral pela valorização imobiliária e forte dinâmica de mercado, são os promotores imobiliários e os proprietários fundiários. E os principais usos propostos por estas operações, na contemporaneidade, correspondem a atividades culturais e de comércio e serviços, como *shoppings centers*, museus e sedes de grandes corporações, geralmente voltadas para as classes de renda solváveis (MARICATO, 2001).

A reabilitação urbana, ou requalificação, tem como objetivo a preservação, máxima possível, do ambiente construído e conseqüente manutenção de usos e da população local. Caracteriza-se pela promoção de alterações necessárias para adaptar a infra-estrutura às novas exigências da área, buscando, no entanto, não descaracterizar a paisagem urbana existente. No Brasil, observa-se que os principais interessados neste tipo de operação são a população local e profissionais e militantes ligados à história e à memória da cidade. Por esta razão, a participação

popular e a solidariedade tendem a se sobrepor à lógica do mercado (MARICATO, 2001).

Quanto à preservação do patrimônio histórico, artístico e paisagístico, ambas as estratégias de intervenção levam em conta os bens de “primeira grandeza”, já reconhecidos coletivamente. O patrimônio comum, relacionado a um menor grupo social, porém, tem sua importância de preservação reconhecida apenas na reabilitação (MARICATO, 2001).

Arantes (2000) destaca que a renovação tende a encarar a preservação patrimonial como forma de apropriação econômica de seu valor cultural. Promove, por isso, a substituição das áreas de habitação de baixa renda originais por atividades comerciais, culturais e turísticas direcionadas às classes de renda mais elevada, de modo a homogeneizar seus usos e público.

No caso específico da preservação do patrimônio industrial, envolvido no processo de reestruturação do bairro Rebouças, ressalta-se sua importância na caracterização do território urbano e na explicitação dos ciclos econômicos, das formas de sociabilidade (movimentos sociais), das tipologias edilícias, e também das ferramentas, maquinários e técnicas produtivas (KÜHL, 2011).

Kühl (2010) destaca ainda como motivadores da preservação patrimonial razões de cunho cultural, envolvendo aspectos estéticos, históricos, memoriais e simbólicos dos bens; de cunho científico, pela sua capacidade de transmissão de conhecimento nos vários campos do saber; e de cunho ético, por não se ter o direito de privar as gerações presentes e futuras da possibilidade de conhecer os testemunhos considerados relevantes de gerações passadas. Além disso, ressalta a relação das obras arquitetônicas de interesse de preservação com o espaço e com a sociedade em que estão inseridas, através de sua participação nas transformações ali ocorridas ao longo do tempo, o que as torna parte integrante da percepção de uma dada realidade.

A opção pela renovação ou a reabilitação urbana marca diferentes enfoques de plano, gerenciamento, execução e apropriação social da área sob intervenção (MARICATO, 2001). A decisão política por uma ou outra forma de intervenção espacial reflete não apenas a intenção do planejamento urbano, mas também explicita os agentes sociais com maior poder de influência na produção do espaço.

Por esta razão, é possível identificar a relação destas estratégias de intervenção com os modelos de planejamento urbano apresentados anteriormente.

A renovação, ao ter como objetivo a valorização imobiliária de suas áreas de intervenção, aproxima-se mais da lógica do planejamento estratégico. Isto se torna evidente pela exploração turística de melhorias em áreas históricas como forma de competição interurbana; e, ainda, pela utilização do discurso cultural, de inquestionável importância, para garantir o consenso necessário aos planos estratégicos. Já a reabilitação identifica-se mais com os princípios do planejamento participativo, principalmente ao promover o direito e a apropriação igualitária da cidade, com a preocupação de permanência dos moradores originais em áreas de intervenção; e ao incentivar a participação popular em seus projetos.

3.2.1 Instrumentos da política urbana regulamentados pelo Estatuto da Cidade

Uma das principais contribuições e inovações do Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257 – em relação à política urbana brasileira é a regulamentação de um conjunto de instrumentos que concedem ao poder público municipal maior capacidade de intervenção no uso, ocupação e rentabilidade da terra urbana, e não apenas de normatização e fiscalização. Tais ferramentas têm como objetivo viabilizar o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, democratizando o processo de planejamento e gestão urbanos (BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

Oliveira (2001) destaca que a aplicação destes instrumentos tem sido, porém, restrita no Brasil, por impedimentos culturais, históricos, jurídicos e, principalmente, decorrentes de interesses do jogo político.

A obrigatoriedade de aprovação de plano diretor e leis municipais específicas para implementação de muitos destes instrumentos, necessária para adaptá-los às características particulares de cada realidade urbana, acaba por atrasar ou até mesmo impedir sua aplicação. Isto porque, conforme visto anteriormente, o poder local é o mais diretamente influenciado pelos interesses dos grupos dominantes, geralmente contrários à política urbana redistributiva, o que torna a aprovação e posterior implementação de um plano com essa característica um grande desafio (MARICATO, 2001).

Os principais instrumentos da política urbana regulamentados pelo Estatuto da Cidade são:

- a) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;
- b) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo;
- c) desapropriação com pagamento em títulos;
- d) usucapião especial de imóvel urbano;
- e) direito de superfície;
- f) transferência do direito de construir;
- g) direito de preempção;
- h) outorga onerosa do direito de construir;
- i) operações urbanas consorciadas;
- j) e estudo de impacto de vizinhança (EIV).

A descrição destes instrumentos, seus objetivos e conflitos de interesses gerados na sua aplicação serão apresentados a seguir, a partir de Brasil. Estatuto da Cidade (2001), Oliveira (2001) e Barros, Carvalho e Montandon (2010).

Os instrumentos parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos têm aplicação sucessiva. Seu objetivo é garantir a função social da cidade e da propriedade, através da indução à ocupação do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado em áreas já dotadas de infra-estrutura e equipamentos, evitando assim pressão de expansão horizontal em áreas inaptas para urbanização. Em caso de descumprimento da obrigatoriedade de parcelamento, edificação ou utilização, é prevista a majoração progressiva da alíquota do IPTU por até cinco anos consecutivos e, passado este prazo, a desapropriação do imóvel para fins de reforma urbana, com pagamento em títulos da dívida pública.

O emprego seqüencial destes instrumentos visa otimizar os investimentos públicos realizados, ao mesmo tempo em que contraria os interesses dos proprietários fundiários, pois combate a retenção especulativa dos imóveis e relativiza o direito à propriedade privada.

A usucapião especial de imóvel urbano objetiva promover a regularização fundiária de imóveis privados ocupados para fins de moradia, de modo a integrar a população de baixa renda ao espaço urbano e fazer cumprir a função social destas propriedades. É um instrumento que pode ser aplicado em áreas ou edificações

urbanas de até duzentos e cinquenta metros quadrados, ocupadas ininterruptamente e sem oposição por um prazo de mínimo cinco anos, e desde que o seu possuidor não seja proprietário de outro imóvel. Ele oferece ainda a possibilidade de ser empregado de forma coletiva, com a atribuição de fração ideal a cada possuidor, o que permite a regularização de áreas urbanas de difícil individualização, como as favelas.

Enquanto ferramenta de regularização fundiária, a implementação da usucapião especial de imóvel urbano deve ocorrer de forma integrada a programas municipais de urbanização, evitando que o processo de valorização da terra regularizada possa expulsar seus moradores originais, ou ainda, que a política de regularização passe a ser encarada como solução habitacional para as classes mais baixas, incentivando a exclusão territorial. Neste sentido, o estabelecimento de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) pode ser uma boa alternativa de integração da regularização com a política geral de planejamento municipal.

No caso de imóveis públicos, a regularização fundiária pode ser realizada através do direito de superfície. Através deste instrumento é possível separar a propriedade dos terrenos urbanos do direito de edificação, de modo a permitir que o proprietário conceda o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo de seu terreno a outrem, sem perder sua posse. Esta concessão é feita por meio de contrato específico, que pode definir a destinação do terreno, o tempo de validade e a cobrança ou não pelo direito de superfície.

A utilização deste instrumento é útil à regularização fundiária em imóveis públicos por ser capaz de garantir o direito à moradia de interesse social e, simultaneamente, impedir a substituição dos moradores originais por outros de melhor renda, já que a propriedade se mantém do poder público.

Também atuando através da separação entre propriedade e direito de edificação nos terrenos urbanos, a transferência do direito de construir tem como objetivo viabilizar a preservação de imóveis ou de áreas com importante valor histórico, cultural ou ambiental. Este instrumento possibilita compensar os proprietários de imóveis preservados por não alcançarem o coeficiente de aproveitamento permitido para a zona urbana em que se situam, através da possibilidade de transferência ou alienação deste potencial adicional. Pode também ser previsto para casos de regularização fundiária, programas de habitação de interesse social e instalação de equipamentos urbanos e comunitários. As condições

de aplicação da ferramenta, assim como a determinação dos imóveis preservados e das áreas de transferência envolvidos, devem estar estabelecidas em lei municipal complementar, baseada nas diretrizes do Plano Diretor.

Experiências já realizadas no Brasil evidenciaram problemas para aplicação da transferência do direito de construir, pois a maior parte das edificações com interesse de preservação se localiza em zonas históricas de coeficiente de aproveitamento restrito, não dispondo de potencial construtivo adicional a ser transferido. Além disso, comparativamente, o instrumento de outorga onerosa oferece vantagens pelo valor de comercialização muitas vezes inferior ao de mercado e pela possibilidade de também mudança de uso, o que diminui o interesse pelo instrumento de transferência. Este ainda recebe críticas dos proprietários por não contemplar os custos de manutenção dos imóveis preservados.

Outra ferramenta é o direito de preempção, que tem como objetivo facilitar a aquisição, por parte do poder público, de imóveis de interesse no momento de sua venda. Para sua implementação, é necessário haver lei municipal específica que delimite as áreas de incidência; defina o prazo de vigência, não superior a cinco anos; e indique a destinação do imóvel, compatível ao cumprimento da função social da cidade.

Seu emprego pode possibilitar a formação de estoque de terras públicas destinado a futuros projetos de desenvolvimento previstos no Plano Diretor, o que contribui para a política urbana municipal ao evitar desapropriações ou que a aquisição seja inviabilizada pela valorização imobiliária.

A outorga onerosa do direito de construir, assim como o direito de superfície, atua separando a propriedade dos terrenos urbanos do direito de edificação. Tem como objetivo aumentar a capacidade de intervenção do poder público sobre o mercado imobiliário. Para isso, possibilita o direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico de uma determinada área, ou a alteração do uso do solo, mediante contrapartida. Sua aplicação deve ser especificada no Plano Diretor, através da determinação do coeficiente de aproveitamento básico para cada zona urbana, dos limites máximos a serem atingidos pelo coeficiente adicional – de modo compatível à infra-estrutura instalada – e das áreas aptas ou prioritárias para a intensificação da ocupação, onde será permitida a outorga onerosa.

A aplicação deste instrumento, também conhecido como solo criado, possibilita o melhor aproveitamento da infra-estrutura instalada, a recuperação

coletiva da valorização imobiliária gerada por ações públicas e, indiretamente, a arrecadação de recursos pelo governo local. Apesar das diretrizes do instrumento remeterem ao princípio de justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, sua implementação envolve diretamente o preço e a rentabilidade da terra, o que pode ser conveniente aos proprietários fundiários e promotores imobiliários e, conseqüentemente, gerar pressões dos interesses mercadológicos sobre o poder público a partir de sua adoção.

As operações urbanas consorciadas, por sua vez, constituem uma ferramenta de viabilização de intervenções urbanas para determinadas áreas da cidade, por meio de atuação conjunta entre poder público e iniciativa privada. O intuito de sua aplicação é promover a transformação urbanística estrutural, melhorias sociais e valorização ambiental de um dado setor da cidade, através de um conjunto de intervenções coordenadas pelo poder público e que envolva proprietários, investidores privados, moradores e usuários permanentes. As ações podem abranger o redesenho dos espaços público e privado, alterações dos direitos de uso e edificabilidade do solo e obrigações de urbanização, de acordo com os objetivos gerais da política urbana presentes no Plano Diretor. Para isso, deve constar em lei específica a delimitação da área de intervenção; a finalidade e condições da operação, considerando a realidade existente; a contrapartida a ser exigida dos particulares, não necessariamente financeira, e como será aplicada; entre outros.

As operações urbanas consorciadas podem ser empregadas como um importante instrumento de regularização fundiária, por exigirem contrapartidas que não sejam obrigatoriamente financeiras. Sua aplicação no Brasil, porém, tem obtido sucesso apenas em áreas com grande interesse do mercado imobiliário, confrontado com restrições significativas de zoneamento. Isto, aliado à obrigatoriedade de aplicação das contrapartidas arrecadadas na própria área da operação, impede que a recuperação da valorização imobiliária seja coletivizada, concentrando qualidades urbanísticas em áreas já beneficiadas. Tal concentração de recursos, e a valorização imobiliária decorrente, podem resultar ainda na troca do perfil econômico de seus moradores por um público de mais alta renda.

Por fim, o estudo de impacto de vizinhança (EIV) visa democratizar o sistema de decisão sobre os grandes empreendimentos a serem realizados na cidade, envolvendo a população diretamente afetada por eles. Sua aplicação permite que o poder público faça a mediação entre os interesses privados dos empreendedores e

o direito à qualidade urbana daqueles que moram ou transitam em seu entorno. A partir da avaliação dos impactos (sobrecarga na infra-estrutura urbana e nos equipamentos e serviços públicos, valorização imobiliária, geração de tráfego, condições de ventilação e iluminação) ocasionados pelo empreendimento e apresentados no EIV, o município irá conceder ou não a licença de instalação, podendo condicioná-la a medidas de atenuação ou compensação deste impacto. Para sua utilização, deve haver lei municipal específica que defina quais os empreendimentos e atividades precisam ser submetidos a um estudo prévio de vizinhança.

A implementação deste instrumento, apesar de trazer importante contribuição ao condicionar o direito de propriedade aos interesses coletivos, deve ser bastante criteriosa, de modo a evitar resultados contrários aos seus objetivos. Em grande parte das experiências brasileiras, o principal aspecto trabalhado pelo EIV é o sistema viário, sendo exigidos investimentos para atenuar ou compensar o impacto sobre ele gerado. Muitas vezes, porém, tais investimentos acabam beneficiando e até mesmo valorizando o próprio empreendimento, por facilitar o seu acesso. Além disso, o instrumento pode ser manipulado para a manutenção do padrão de segregação espacial das cidades, sendo utilizado para impedir a construção de conjuntos habitacionais em determinados locais, por exemplo. Oferece, ainda, o risco de que o interesse fiscal do município na instalação de determinadas atividades interfira na sua mediação, principalmente considerando que quanto maior o empreendimento, tanto maior o impacto por ele gerado.

Também é importante salientar que algumas destas ferramentas previstas pelo Estatuto da Cidade, como a outorga onerosa do direito de construir e as operações urbanas consorciadas, permitem que o poder público municipal conceda certificados de potencial adicional de construção (CEPACs) como forma de pagamento de contrapartidas, antecipando a arrecadação de recursos para a realização de obras de melhorias urbanas.

Para que o cumprimento da função social da cidade e da propriedade seja assegurado, deve-se atentar para que as contrapartidas exigidas sejam vistas como um meio de aplicação do instrumento, e não como o seu fim. Neste caso, se encaradas como alternativa de aumento da receita pública ou como forma de favorecimento de interesses particulares, podem resultar na flexibilização sem critério do controle do uso e ocupação do solo, e no conseqüente prejuízo coletivo

para o ambiente urbano. Por esta razão, o controle democrático e a ampla divulgação da implementação e aplicação dos instrumentos previstos no Estatuto são fundamentais para que cumpram com o seu objetivo.

Conforme visto em sua descrição, estes instrumentos podem ou não favorecer o acesso universal à cidade, de acordo com os objetivos com que forem empregados. Sua implementação e forma de aplicação acabam refletindo os conflitos de interesse entre os diversos agentes envolvidos na dinâmica de produção do espaço urbano. Como, de acordo com Villaça (2000) e Maricato (2001), historicamente, as classes dominantes têm exercido maior poder de estruturação territorial do que os demais grupos sociais, no Brasil, a regulamentação e utilização de tais instrumentos acaba condicionada aos seus interesses e, conseqüentemente, à dinâmica do mercado imobiliário.

Por esta razão, apesar do objetivo da nova lei ser fornecer instrumentos que possibilitem a apropriação mais democrática e igualitária do espaço urbano, o que tem se observado nas experiências brasileiras nos últimos anos são a rápida aprovação e ampla utilização de ferramentas que permitem alimentar ainda mais a dinâmica do mercado excludente – como a outorga onerosa do direito de construir e as operações urbanas consorciadas (BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE, 2001; MARICATO, 2001).

Por outro lado, recorrendo novamente a Villaça (2000), percebe-se a atuação do poder das forças de atraso na implementação daqueles instrumentos que poderiam efetivamente garantir a função social da cidade – como o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos (BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE, 2001; MARICATO, 2001).

Exemplos de estratégias e da aplicação de instrumentos urbanísticos para alcançar diferentes objetivos da política urbana, assim como os resultados deles decorrentes, são explorados em três estudos de casos correlatos apresentados no próximo Capítulo.

4 ESTUDO DE CASOS CORRELATOS

No presente capítulo serão analisados três projetos de intervenção urbana localizados em áreas industriais que vivenciam processos de reestruturação espacial similares ao observado no bairro Rebouças. Os estudos de casos correlatos situam-se em diferentes contextos metropolitanos, sendo um brasileiro, o Eixo Tamanduatehy, em Santo André – São Paulo; um latino-americano, Puerto Madero, em Buenos Aires – Argentina; e outro europeu, Stratford, em Londres – Inglaterra. As intervenções ora analisadas possuem elementos que fornecem subsídios teóricos e metodológicos para a interpretação do processo espacial e a elaboração do projeto de intervenção no bairro estudado.

4.1 PROJETO EIXO TAMANDUATEHY – SANTO ANDRÉ – SÃO PAULO

O Projeto Eixo Tamanduatehy, implantado no município de Santo André, São Paulo, a partir do ano de 1998, é uma proposta de requalificação urbana de um antigo eixo industrial, considerado estratégico para a reestruturação sócio-econômica da região. O projeto visa dinamizar a ocupação da área por meio de novos usos e qualificar o espaço urbano. De acordo com o plano elaborado, tal objetivo seria alcançado através do comprometimento dos atores locais, representados pelo governo municipal, comunidade, iniciativa privada e instituições.

Santo André, juntamente com os municípios de Diadema, São Caetano do Sul, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e São Bernardo do Campo, integra o Grande ABC Paulista, sub-região sudeste da Região Metropolitana de São Paulo (FIGURA 10).

O Grande ABC teve seu desenvolvimento atrelado ao da capital com a expansão do cultivo de café no Oeste Paulista, no século XIX. A necessidade de escoamento do grão, do interior do Estado para o porto de Santos resultou na implantação das primeiras ferrovias da região, na segunda metade daquele século (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 1999).

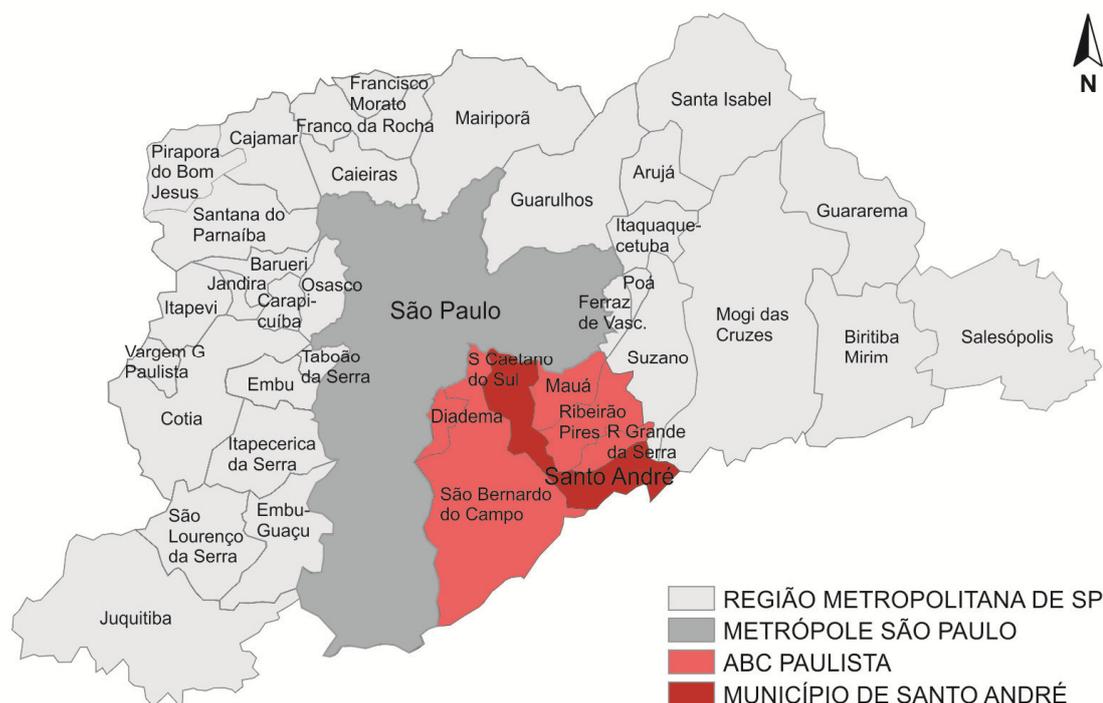


FIGURA 10 – LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ NO ABC PAULISTA E NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO
 FONTE: A autora (2012), com base em SAKATA (2006)

Em decorrência do acúmulo de capital proveniente do café, teve início, no século seguinte, a primeira fase de industrialização de São Paulo, que se estendeu até o ABC e Osasco. A localização dessas indústrias seguia as linhas ferroviárias existentes, implantadas ao longo das várzeas dos rios, correspondendo em Santo André ao vale do Rio Tamanduateí (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 1999).

A intensa atividade industrial, principalmente relacionada à metalurgia, atraiu população e gerou riqueza ao longo do eixo, no início do século XX, ocasionando o seu desenvolvimento urbano (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 1999).

Paralela à ferrovia e às margens do Rio Tamanduateí, a Avenida dos Estados é uma das principais ligações viárias de Santo André, conectando a região do ABC ao centro de São Paulo. O conjunto formado pela avenida, a linha férrea e o rio, compõe um eixo estruturador do crescimento urbano no município, limitado ao sul pela Macrozona de Proteção Ambiental, que abarca cerca de 60% do território municipal (FIGURA 11) (TEIXEIRA, 2010).



FIGURA 11 – ÁREA URBANA E ÁREA DE PROTEÇÃO DOS MANANCIAIS NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ
 FONTE: TEIXEIRA (2010), adaptado pela autora (2012)

A partir de meados do século XX, a região sofreu um processo de desindustrialização, derivado da expansão do modelo rodoviarista, que substituiu o modal sobre trilhos pelo sobre rodas, e da revolução tecnológica, que transformou as formas de organização do trabalho e a economia mundial.

Na década de 1990, observa-se a intensificação do processo de reestruturação produtiva, com o enfraquecimento do setor secundário e a expansão do terciário. Tal processo desencadeou a evasão industrial no vale do Rio Tamanduateí, produzindo uma reestruturação espacial a partir da qual se conformaram grandes glebas vazias e/ou desocupadas. Esta dinâmica impactou também a receita pública local, reduzindo a capacidade de investimentos do município, e ampliou os níveis de desemprego e violência urbana (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 1999).

Como reação a este processo e visando a retomada do desenvolvimento local, a Prefeitura Municipal de Santo André (PMSA) implantou em 1998 o Projeto Eixo Tamanduatehy. O projeto tem como principal objetivo promover a reabilitação urbana no vale do rio, através da atração de investimentos privados, revertendo o quadro de decadência ocasionado pelo processo de desindustrialização ocorrido na área. A intervenção é tida como estratégica para o desenvolvimento de Santo André por se situar num eixo estruturador da expansão urbana, com potencial de atração

de novas atividades econômicas e requalificação espacial, capazes de possibilitar a melhoria da qualidade de vida da população (SAKATA, 2006; TEIXEIRA, 2010).

Tal iniciativa insere-se também num contexto de articulação regional entre os municípios do ABC Paulista, que busca um reenfoque no planejamento urbano integrado da região (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005; TEIXEIRA, 2010).

O projeto abrange uma faixa de 12,8km² ao longo do Rio Tamanduateí, com largura variável e extensão de 10,5km, definida pela Avenida dos Estados, ferrovia e Avenida Industrial, e situa-se numa área do município entre São Caetano e Mauá (FIGURA 11 E 12).



FIGURA 12 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY JUNTO AO SHOPPING ABC PLAZA (DA ESQUERDA PARA A DIREITA, AV. INDUSTRIAL, LINHA FÉRREA E AV. DOS ESTADOS)
FONTE: TEIXEIRA (2010)

A área de intervenção é formada por grandes glebas industriais e ferroviárias vazias ou desocupadas – restando poucas em atividade, como a Rhodia e a Pirelli – em processo de redimensionamento e alteração de uso.

Como objetivos específicos do projeto, destacam-se a criação de uma nova centralidade metropolitana, a integração entre as áreas urbanas divididas pelo eixo,

e a afirmação de uma identidade para Santo André e a região do ABC (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

O projeto, desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Santo André desde 1997, teve início com a elaboração de um diagnóstico que analisou as questões urbanísticas, econômicas, sociais e ambientais. A partir dele, foram identificadas as características da área, dentre as quais destacam-se: a existência de espaços contínuos subutilizados, com infra-estrutura básica instalada; a acessibilidade proporcionada pela Avenida dos Estados enquanto eixo estruturador do sistema viário principal; a disponibilidade de terrenos estrategicamente localizados a um preço relativamente acessível; a proximidade de mercados consumidores; e a possibilidade de exploração do modal ferroviário como alternativa para o transporte de passageiros (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 2001).

Através de entrevistas com técnicos e secretários municipais da Prefeitura de Santo André, Teixeira (2010) identifica três fases políticas da implantação da proposta de reestruturação urbana. A primeira, de “Concepção e implantação”, entre os anos de 1997 e 2000, que esteve ligada ao gabinete do então prefeito Celso Daniel e sob a coordenação do vereador Maurício Faria, caracterizou-se pela ampla divulgação do projeto para sensibilização dos atores locais. Nela, foram contratados como consultores os urbanistas Jordi Borja (espanhol) e Raquel Rolnik (brasileira), e como coordenadores de equipes de arquitetos responsáveis pela elaboração de Anteprojetos para a área, Cândido Malta (brasileiro), Christian de Portzamparc (francês), Eduardo Leira (espanhol) e Joan Busquets (espanhol).

Uma característica comum dos anteprojetos produzidos nesta fase foi a desvinculação ou pequena relação das propostas com a realidade urbana do município. Apesar disto, estes estudos foram fundamentais para dar visibilidade ao projeto e atrair os investimentos futuros. As propostas elaboradas serviram também de base para que a Prefeitura definisse um Projeto Síntese viável economicamente, que teve como foco a requalificação do espaço público e cujas diretrizes seriam concretizadas a partir de contrapartidas da iniciativa privada. As parcerias público-privadas estabelecidas em grande parte nesta etapa estiveram, porém, restritas a intervenções pontuais, de acordo com o interesse do mercado na implantação dos empreendimentos. Tal dinâmica ocorreu pela inexistência de normatização jurídica e plano urbanístico geral para a área até então (SAKATA, 2006; TEIXEIRA, 2010).

Como estratégia para garantir a mobilização e o diálogo entre administração pública, empresários, técnicos e sociedade civil, foi também criado nesta etapa um Grupo Promotor, responsável pela gestão e continuidade do Projeto Eixo Tamanduatehy independentemente dos rumos da política municipal. Tal grupo era composto por vinte e dois representantes destes setores e, apesar da tentativa de democratização do projeto, teve suas atividades comprometidas, dispersando-se com o processo eleitoral de 1999 e pelas alterações na equipe de coordenação, em 2000 (SAKATA, 2006).

A segunda fase foi denominada por Teixeira (2010) como “Conflitos internos e reformulações”, e abrange os anos de 2001 e 2002. Foi coordenada pelo Secretário de Desenvolvimento Urbano Irineu Bagnariolli e marcada pela ênfase na participação popular e inclusão social, em resposta às críticas recebidas pelo projeto. O conceito então definido passou a ser o “urbanismo includente e participativo”, observando-se a formulação de prioridades, objetivos e estratégias norteados pela política pública de participação popular, através do Projeto Cidade Futuro (1997) e do Orçamento Participativo. As diretrizes apontadas abrangiam a geração de trabalho e renda, a promoção de habitação e inclusão social, a participação popular nos processos decisórios e o “Urbanismo includente”, a partir das quais seria viabilizada a requalificação urbana da área. A efetivação da proposta se faria através da captação pública de mais-valias imobiliárias e fundiárias, diferentemente da fase anterior, fundamentalmente baseada no estabelecimento de parcerias público-privadas (FIGURA 13) (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 2001; TEIXEIRA, 2010).

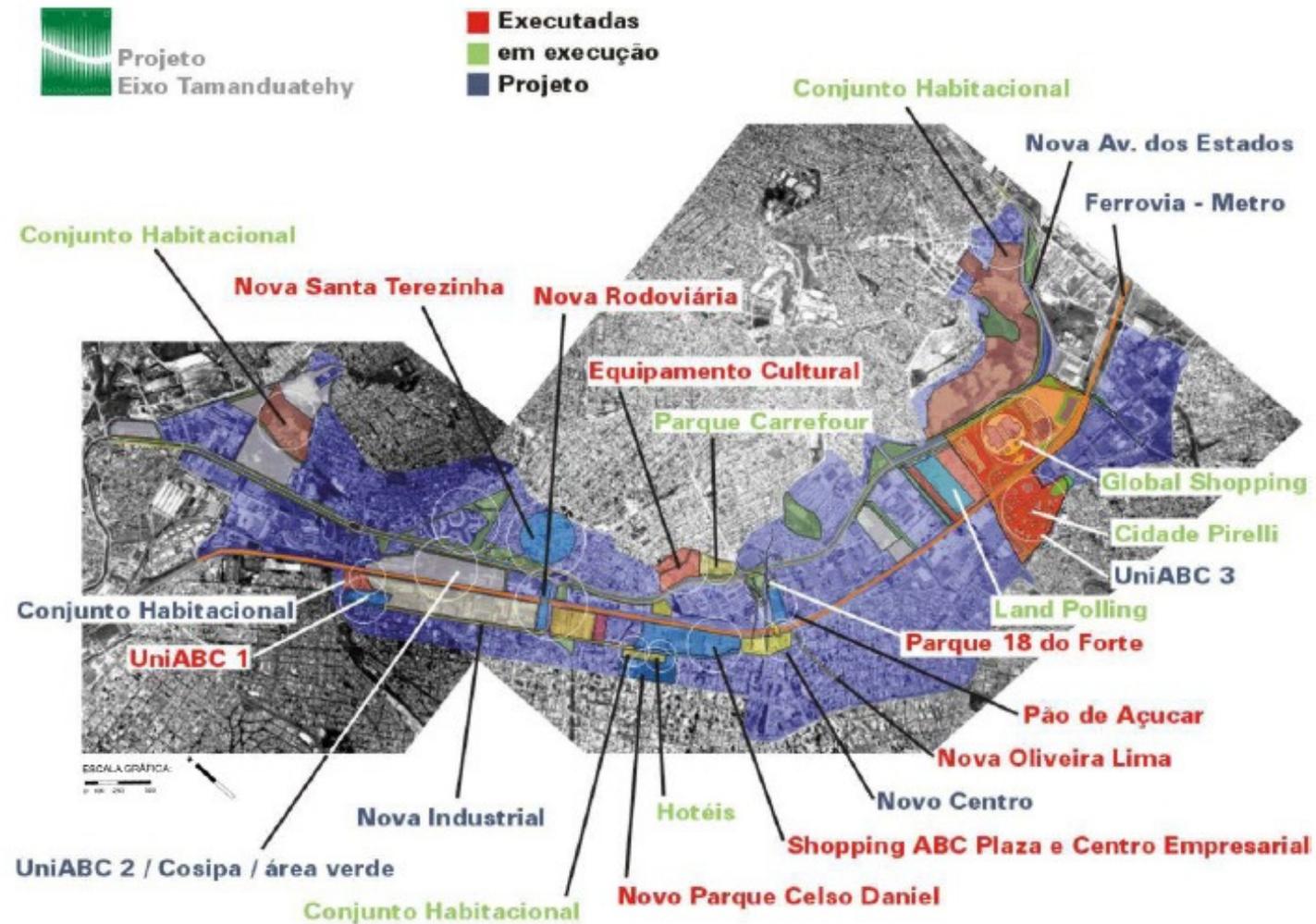


FIGURA 13 – SITUAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS E INTERVENÇÕES URBANAS DURANTE A SEGUNDA FASE DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY
 FONTE: SAKATA (2006)

Apesar da criação de mecanismos de participação popular, o perfil do projeto se manteve voltado à dinâmica de mercado e à atração de investimentos privados, restringindo ao discurso as propostas de socialização e democratização defendidas.

A terceira fase, denominada “Interfaces com o momento político de reformulação do Plano Diretor”, entre os anos de 2003 e 2004, foi coordenada por vários técnicos e deu seqüência às parcerias e processos administrativos na área do Eixo Tamanduatehy. Nela, assumiu-se abertamente a visão mercadológica do projeto, inclusive com a contratação de um profissional da iniciativa privada para ampliar e facilitar as negociações com empresários. Esta etapa foi desenvolvida no contexto da elaboração do Plano Diretor Participativo de Santo André, a partir do qual definiu-se a área como uma Zona de Reestruturação Urbana, caracterizada pelo uso misto. Do ponto de vista do planejamento inclusivo, trouxe como principal contribuição a criação das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), incorporando ao projeto a questão da habitação social.

Ainda nesta terceira fase, foi elaborado um documento com a identificação dos imóveis ociosos e potenciais para novos empreendimentos, bem como dos usos predominantes em cada área do projeto, com o objetivo de embasar uma proposta de zoneamento (FIGURA 14) e de incentivar a ocupação do Eixo.

A partir de 2005, a coordenação do Projeto Eixo Tamanduatehy passou para a Gerência de Projetos Urbanos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, que se responsabilizou pela definição das diretrizes específicas para empreendimentos localizados na área. Estas diretrizes tinham como intuito exigir contrapartidas da iniciativa privada para a execução de novos empreendimentos, de modo a garantir a melhor inserção dos projetos na cidade e a qualificação da paisagem urbana.

Como resultado do detalhamento do Plano Diretor Municipal, o projeto passou também a ser encarado setorialmente, segundo as áreas de: Desenvolvimento Econômico, Plano Ambiental, Paisagem Urbana e Patrimônio Cultural, Sistema Viário e Mobilidade Urbana, e Habitação.

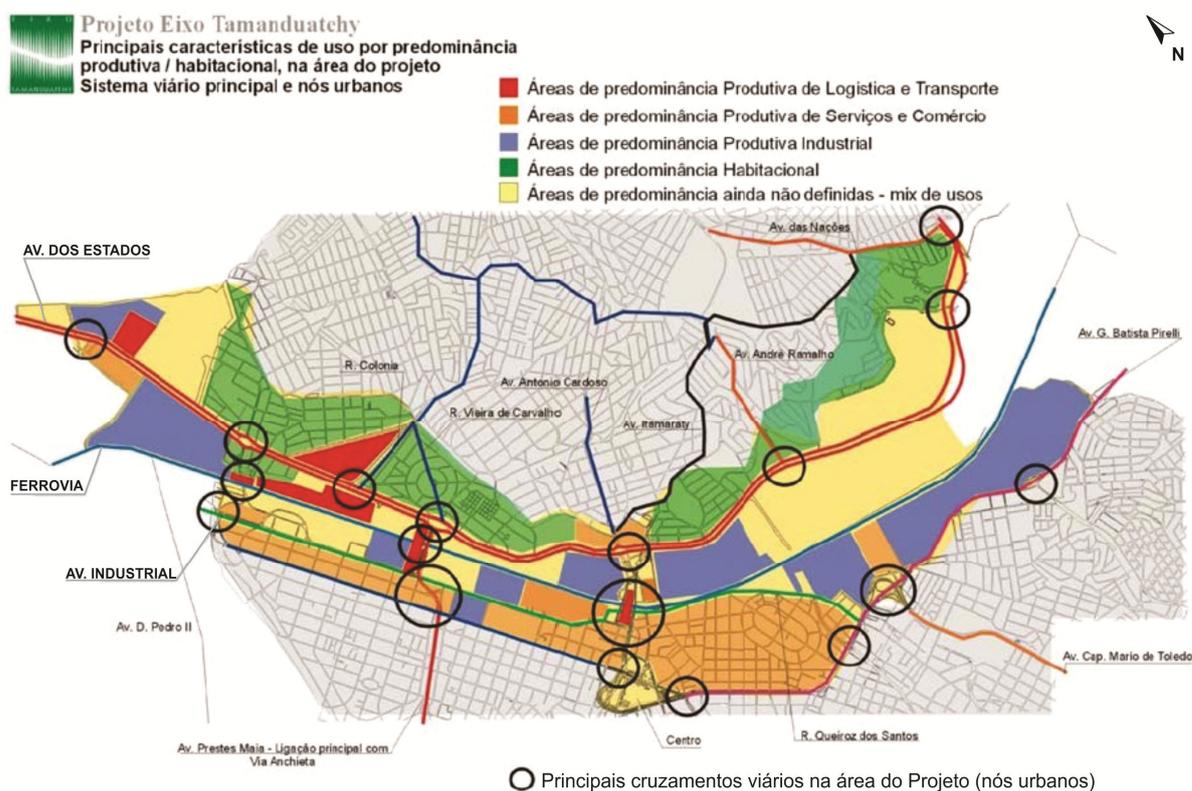


FIGURA 14 – ÁREAS POR PREDOMINÂNCIA DE USO E SISTEMA VIÁRIO NO EIXO TAMANDUATEHY
FONTE: SAKATA (2006), adaptada pela autora (2012)

Ainda como forma de viabilizar as intervenções urbanas no Eixo, durante as três fases de desenvolvimento do projeto, o Poder Público Municipal adotou como principais instrumentos urbanísticos as Operações Urbanas, os Termos de Compromisso e as Diretrizes Urbanísticas.

Uma das características das Operações Urbanas implementadas no município de Santo André é que consistem na realização de melhorias urbanas por parte da iniciativa privada como contrapartida por uma flexibilização de índices urbanísticos. Diferem do instrumento de Operações Urbanas Consorciadas, regulamentado pelo Estatuto da Cidade, porque não exigem a definição dos atores envolvidos, a delimitação de áreas de intervenção, o investimento público ou a criação de CEPACs – Certificados de Potencial Adicional de Construção.

Em Santo André, as Operações Urbanas foram aplicadas de forma pontual, para a realização de determinados empreendimentos, envolvendo apenas a administração municipal e a iniciativa privada (SAKATA, 2006). As principais ações do Poder Público municipal no contexto deste instrumento foram a desafetação e a

autorização de permuta de áreas públicas, a flexibilização de parâmetros urbanísticos, a outorga adicional de construção e a definição de incentivos ou isenção fiscal. As principais formas de contrapartida da iniciativa privada foram referentes a: intervenções no sistema viário, com a reurbanização de vias, execução de viadutos, ampliação de pistas, readequação de passeios; qualificação do espaço público, com a criação de nova praça e a ampliação de parque municipal; e implantação de equipamentos urbanos, com construção de unidade escolar (FIGURA 15).



FIGURA 15 – AV. INDUSTRIAL ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO URBANÍSTICA
FONTE: SAKATA (2006)

Outra forma de parceria público-privada empregada no Projeto Eixo Tamanduatehy foram os Termos de Compromisso, contratos assinados entre os empreendedores e a prefeitura. Através destes termos, também foram exigidas intervenções viárias, urbanização e requalificação de espaços públicos, implantação de equipamento público para abrigar crianças de rua e construção, através da concessão de uso de terreno público, do Terminal Rodoviário de Santo André (TERSA).

A partir de 2001, passaram a ser exigidas ainda Diretrizes Urbanísticas para aprovação de todos os empreendimentos com área superior a 500m² inseridos no perímetro do Eixo Tamanduatehy, visando implantar os parâmetros definidos para a

área do projeto. A partir delas foram exigidas como contrapartidas: a ampliação de vias e de recuos frontais com tratamento paisagístico, a doação de áreas verdes e institucionais, a implantação de ponte sobre córrego, a construção de equipamento público para criação de usina de reciclagem de resíduos sólidos e a preservação da fachada de uma antiga fábrica.

4.1.1 Análise do Projeto

Com base no exposto, é possível considerar que o Projeto Eixo Tamanduatehy, embora em algumas fases tenha se referenciado ao modelo de planejamento inclusivo, apresenta forte caráter mercadológico, sendo principalmente embasado em parcerias público-privadas. Tal princípio possibilitou que o projeto alcançasse seu objetivo de retomar o interesse imobiliário na região do antigo eixo industrial, transformando-a em uma nova área de desenvolvimento urbano, caracterizada pela implantação de grandes empreendimentos de comércio e serviços, desde o ano 2002.

Embora tenha se consolidado um centro de comércio e serviços na cidade, contando com *shoppings*, centros atacadistas, hipermercados, porto seco e terminal logístico, nota-se que a transformação do eixo em centralidade metropolitana não foi efetivada.

Dentre as dificuldades enfrentadas pelo projeto destaca-se a carência de recursos públicos, a inexistência de linhas de financiamento e a propriedade privada dos terrenos envolvidos. De acordo com Somekh e Campos Neto (2005) e Sakata (2006), a última limitou a ação do governo local ao poder de regulação, permitindo apenas negociações sobre a legislação de uso e ocupação do solo e a implementação de mecanismos de captura da valorização imobiliária.

A ausência de verbas públicas destinadas especificamente ao projeto potencializou a efetivação das parcerias público-privadas na arrecadação dos recursos necessários a sua execução, que acabaram condicionando o desenvolvimento das propostas aos interesses privados.

O principal investimento da Prefeitura Municipal, em parceria com o Governo do Estado, ocorreu em obras de contenção das margens do Rio Tamanduateí e na

duplicação de trecho da Avenida Industrial, ocorridos entre 1997 e 1998. Tais obras tinham como objetivo tornar a proposta de reestruturação do eixo exequível e representaram um custo total de cerca de R\$10 milhões. Do ponto de vista da iniciativa privada, os investimentos obtidos através das parcerias e das contrapartidas exigidas pelo governo local durante todo o período de execução do projeto, totalizaram R\$30 milhões, empregados principalmente em obras de melhoria na infra-estrutura urbana (SAKATA, 2006).

A antecipação de alguns instrumentos urbanísticos, mais tarde implementados pelo Estatuto da Cidade e institucionalizados pelo Plano Diretor Participativo de Santo André (2004), foi fundamental para a efetivação do projeto. No entanto, a ausência de um plano geral e de diretrizes públicas para a área fez com que a utilização de tais instrumentos, em especial as Operações Urbanas, viabilizasse principalmente a implantação de grandes empreendimentos (*shoppings*, hotéis, hipermercados, universidade privada) ao longo da Avenida Industrial e da Avenida dos Estados, locais onde havia interesse imobiliário prévio.

Teixeira (2010) faz uma crítica aos benefícios coletivos gerados pelas Operações Urbanas ao analisar os ganhos da Prefeitura Municipal com a aplicação do instrumento entre setembro de 1999 e janeiro de 2002, quando esta já envolvia 20% da área total do projeto. A autora afirma que:

... as contrapartidas dos investimentos do setor privado frente aos benefícios obtidos junto ao poder público, principalmente em relação à flexibilização dos índices urbanísticos, não foram, em sua maioria, revertidas em contrapartidas sociais, nas quais poderíamos incluir a implantação de espaços públicos. Ao contrário, reverteram-se na maioria das vezes, em contrapartidas viárias, compreendendo, inclusive, a implantação de acessos aos empreendimentos.

Outra questão importante é que, apesar das tentativas de democratização e socialização do projeto, não houve o estabelecimento de uma gestão participativa, o que se tornou evidente com a dissolução do Grupo Promotor e com o não-cumprimento das diretrizes elaboradas por meio da participação popular, na segunda fase do projeto. Dentre estas diretrizes, a construção de habitação de interesse social ao longo do Eixo Tamanduatehy sofreu grande resistência por parte da equipe coordenadora, por ser considerada incompatível à proposta de atração de investimentos. A questão habitacional, tida como uma das principais demandas locais, foi incorporada apenas a partir da criação das ZEIS, inseridas no contexto do

Plano Diretor Participativo de Santo André, que viabilizou a implantação de moradias populares na área (SAKATA, 2006; TEIXEIRA, 2010).

A diretriz de qualificação do espaço público como elemento estruturador e promotor da apropriação do espaço e interação das classes sociais também se restringiu à exigência de espaços privados de uso público, em geral, através do tratamento urbanístico das áreas adjacentes aos empreendimentos implantados, resultando mais na valorização dos próprios imóveis do que na democratização do espaço.

Foi possível observar, por fim, a soberania dos interesses da iniciativa privada na condução do Projeto Eixo Tamanduatehy, como resultado da fraca participação da população e da flexibilização da atuação do poder público em benefício dos interesses dos investidores privados. Tal dinâmica trouxe como conseqüências a desarticulação do projeto em relação às principais demandas da cidade, especialmente referentes às políticas habitacionais e ambientais, e o distanciamento entre o discurso e a prática projetual, principalmente nas questões relacionadas à gestão participativa e à inclusão social. Ou seja, embora o projeto tenha atingido seu objetivo de “monitoramento do desenvolvimento da área, fornecendo diretrizes urbanísticas para a implantação de novos empreendimentos e atraindo novos investidores” (SAKATA, 2006, p. 180), seus benefícios não foram estendidos a toda população do município.

4.2 PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO PUERTO MADERO – BUENOS AIRES – ARGENTINA

O projeto de revitalização do Puerto Madero, em Buenos Aires, Argentina, consiste numa proposta de intervenção que envolve a preservação histórico-cultural e a ocupação de área central. Inserido num conjunto de políticas públicas direcionadas a recuperar o centro urbano da capital portenha, o projeto teve como objetivo reforçar a relação entre a cidade e o rio.

A área delimitada para esta revitalização, de 1,7km², compreende um conjunto de diques e armazéns do desativado Puerto Madero e se localiza entre o centro cívico e histórico da cidade e o Rio da Prata (FIGURA 16).



FIGURA 16 – FOTO AÉREA DA LOCALIZAÇÃO NA CIDADE DE BUENOS AIRES E DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROJETO PUERTO MADERO
 FONTE: IMAGENS GOOGLE EARTH (2012), adaptadas pela autora (2012)

A origem do porto é do final do século XIX e deveu-se à necessidade de ampliação das atividades de importação e exportação do país e de adequação às novas dimensões dos navios. Seu projeto, executado de 1888 a 1897, foi concebido por um grande comerciante da época, Eduardo Madero, e contava com uma estrutura de quatro diques, cinco pontes giratórias, uma plataforma de atraque, dois controladores de água e 21 galpões para o armazenamento de mercadorias.

No início do século XX, novas exigências técnicas e operacionais e o aumento do fluxo de carga resultaram na necessidade de expansão portuária, efetivada pela construção do Porto Novo, anexo ao antigo em direção ao norte. A partir desse processo, a estrutura do Puerto Madero foi sendo gradativamente substituída, ficando abandonada por mais de cinquenta anos.

A localização estratégica e o potencial paisagístico da área do antigo porto fizeram com que sua reintegração à malha urbana fosse uma proposta recorrente nos planos urbanísticos de Buenos Aires, desde meados da década de 1920. Grande parte das propostas, porém, acabaram não sendo executadas ou foram realizadas apenas parcialmente.

O projeto de revitalização do Puerto Madero que se encontra hoje implantado foi pensado num contexto de crise econômica do país e recebeu forte influência das políticas relacionadas ao desenvolvimento de novas atividades econômicas e à geração de empregos. A Administração Geral de Portos (AGP) – organismo federal responsável pela área portuária de 1,7km² – encomendou um estudo visando sua

refuncionalização em meados da década de 1980. Em 1985, tendo como objetivo avaliar a exeqüibilidade do projeto, a Municipalidade da Cidade de Buenos Aires firmou um Convênio de Cooperação e Intercâmbio com a Prefeitura de Barcelona, envolvida no processo de remodelação de seu antigo porto para sediar as Olimpíadas de 1992.

Em 1989, foi criada a Corporação Antigo Puerto Madero S.A., tendo como sócios igualitários o governo nacional e o municipal. Tal corporação passou a deter o domínio da área e a se responsabilizar por sua revitalização, cabendo à Municipalidade a elaboração das normas para ordenar seu desenvolvimento.

Giacomet (2008) evidencia a criação desta corporação autônoma como decisiva na intermediação dos conflitos de interesses dos variados agentes sociais, concedendo ao projeto uma agilidade de execução incomum no quadro argentino.

Através do convênio firmado entre a administração catalã e a portenha, foi elaborado, em 1990, um primeiro anteprojeto para a antiga área portuária. A equipe responsável era composta por profissionais das duas localidades e contava com a consultoria internacional dos arquitetos Juan Busquets e Jordi Borja e do economista Joan Alemany. O denominado Plano Estratégico para o Antigo Puerto Madero trouxe como principais contribuições a definição de um modelo de administração e a elaboração de um projeto geral para a área, lançando as diretrizes e a estrutura para o desenvolvimento da região.

A partir deste plano, foram identificados dois setores de intervenção com características distintas: um a oeste da linha de diques, que possui maior relação com o tecido urbano consolidado e concentra 16 armazéns portuários com interesse de preservação; e outro a leste, tido como a principal área do projeto que, por ser totalmente nova e três vezes maior do que o setor oeste, poderia ser projetada com maior liberdade de traçado urbano e tipologias edilícias (FIGURA 17).

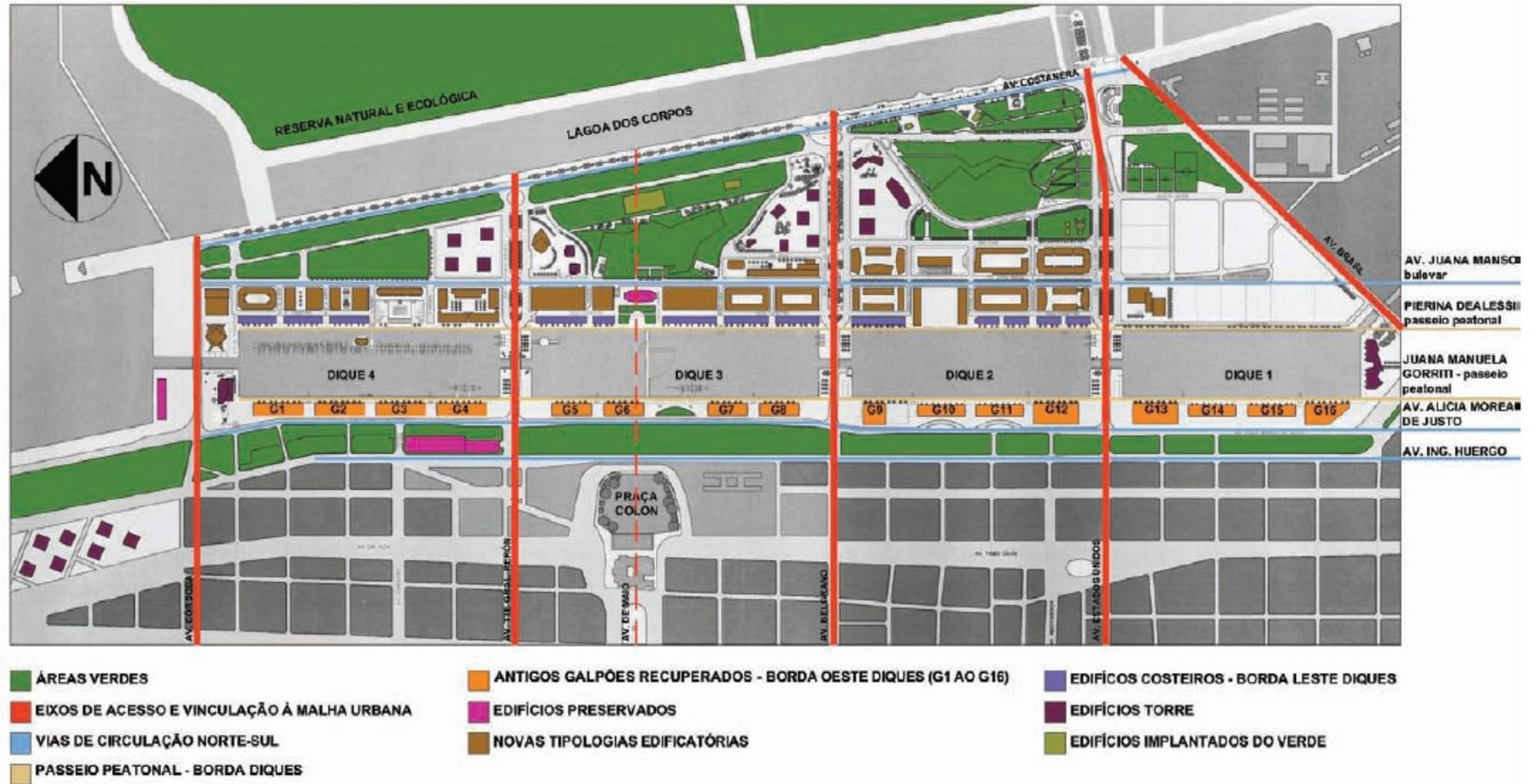


FIGURA 17 – PLANO MESTRE PARA O PUERTO MADERO: DIAGRAMA DE ZONEAMENTO E EIXOS DE CIRCULAÇÃO
FONTE: GIACOMET (2008)

Em 1991, como resposta às reivindicações de uma maior participação de arquitetos locais no projeto, firmou-se um acordo entre a Corporação Antigo Puerto Madero S.A., a Municipalidade de Buenos Aires e a Sociedade Central de Arquitetos para a promoção do Concurso Nacional de Idéias para o Puerto Madero, direcionado à urbanização do setor leste. O concurso trazia como exigências a retomada de critérios básicos estabelecidos pelo Plano Estratégico; a preservação e reabilitação das construções existentes, integrando-as à nova proposta; a instalação de serviços de infra-estrutura, como água, luz, gás, traçado de vias e acessos; e uma maior acessibilidade da população ao local. Este concurso despertou grande interesse e participação da comunidade e possibilitou a avaliação de diferentes alternativas de desenvolvimento para a área.

As intervenções no setor oeste também tiveram início em 1991, através de uma operação de reconversão de usos, com a reciclagem dos 16 armazéns situados na margem esquerda dos diques, totalizando uma área de 320.000m². Realizou-se, para isso, um processo licitatório em etapas – a primeira reunindo um grupo de cinco galpões – que exigia a apresentação do projeto arquitetônico, do programa previsto e do investimento financeiro aplicado, como forma de garantir a manutenção da qualidade arquitetônica do conjunto e o controle dos usos a serem implantados em cada unidade.

Segundo Giacomet (2008), esta operação atraiu o interesse de investidores internacionais e teve seu primeiro galpão vendido por US\$ 6 milhões, quatro vezes o valor estimado. O lucro obtido com sua venda foi revertido na instalação de infra-estrutura, executada pela Corporação Antigo Puerto Madero, o que evidenciou a possibilidade de autofinanciamento do projeto.

Apesar de representar apenas 10% da operação geral de revitalização, esta intervenção teve extrema importância no contexto do projeto, porque promoveu a preservação e recuperação dos antigos armazéns, cujo valor histórico e arquitetônico simboliza a identidade portuária da região.

A segunda etapa do plano, com início em 1996, consistiu na comercialização de terrenos do setor leste, de maiores dimensões e possibilidades construtivas. Por se tratar de uma área de 1,5km² ainda desocupada, a Corporação ficou responsável pela instalação de infra-estrutura e a abertura de novas vias. A proposta de urbanização para este setor foi elaborada por uma equipe composta por integrantes dos três grupos vencedores do Concurso Nacional de Idéias e por técnicos da

Corporação Antigo Puerto Madero. O Plano Mestre resultante tinha como objetivo estruturar o desenvolvimento do conjunto através da definição do zoneamento e das tipologias de ocupação, caracterizando-se como norma urbanística para as futuras construções (FIGURA 17).

A integração da nova área urbanizada com o restante da cidade, tida como problemática pela existência de uma barreira viária norte-sul com grande fluxo de veículos, efetivou-se com o prolongamento de avenidas da malha urbana central sobre as pontes divisórias dos diques, que foram ampliadas para que cumprissem esta nova função (FIGURA 17). Além de conduzirem o ordenamento da ocupação no sentido leste-oeste, estes eixos de penetração mantiveram a regularidade da malha da cidade.

Destacam-se ainda entre as intervenções viárias do Plano Mestre a implantação de um passeio de pedestres ao longo das bordas dos diques e de um *boulevard* no setor leste.

A estratégia de estruturação do plano teve como base duas diretrizes: a organização por diques, levando em conta o parcelamento do solo existente; e o ordenamento em faixas longitudinais paralelas à linha de diques, com a definição de quadras de 127m de comprimento e largura variável (FIGURA 17).

A primeira faixa longitudinal, diretamente relacionada ao canal, caracteriza-se pela presença de um passeio de pedestres com extensão de três quilômetros em suas margens, que faz a conexão norte-sul. Esta faixa possui forte referência portuária, tanto pela permanência de suas antigas estruturas (gruas, guindastes e galpões reciclados) quanto pelos novos mobiliários urbanos instalados. Configura um espaço livre público de lazer e contemplação, relacionado às extensas fachadas dos edifícios costeiros que encontram-se dispostos paralelamente à linha de diques. Para as novas construções, permitidas no setor leste desta faixa, foram definidas normas urbanísticas compatíveis ao gabarito, em torno de quatro pavimentos, e ao padrão de ocupação dos armazéns preservados (FIGURA 18).

A segunda faixa edificada, exclusivamente a leste, é composta por edifícios-quadra de 52m de largura, sendo os 24m centrais destinados a um espaço livre de uso coletivo. O formato retangular das novas quadras, em contraposição ao quadrado da malha tradicional, propiciou a ocupação periférica com maior afastamento entre os prédios e a liberação do miolo central (FIGURA 18).



FIGURA 18 – MAQUETE DA PROPOSTA DE OCUPAÇÃO DO PLANO MESTRE PARA O PUERTO MADERO

FONTA: GIACOMET (2008)

Esta segunda faixa é delimitada por uma via de pedestre situada a oeste, que a separa dos edifícios costeiros, e pelo *boulevard* norte-sul, que a conecta ao espaço de um parque. Suas edificações possuem cerca de oito pavimentos, com aproximadamente 24m de altura, e são prioritariamente destinadas ao uso residencial (FIGURA 18).

A terceira faixa edificada, também exclusivamente a leste, concentra torres isoladas, que foram implantadas em meio a áreas de parque. Além de possibilitar visuais privilegiadas da costa, a organização dos programas arquitetônicos destas torres teve por objetivo liberar espaço junto ao solo para a implantação de áreas verdes públicas. Nas áreas livres criadas, foram propostos parques na escala de bairro, compatível à ocupação do seu entorno. Como exceção, encontra-se a área verde implantada no Dique 3, que, por estar situada na continuidade do eixo da Avenida de Mayo, uma das principais vias da cidade de Buenos Aires, conforma um parque urbano de maiores dimensões e representatividade, que possibilita amplitude visual.

A tipologia edilícia com torres, de 100 a 160m de altura, foi proposta ao redor dos eixos de penetração do setor leste, de modo a evidenciar os acessos e, ao mesmo tempo, qualificar o *skyline* do Puerto Madero (FIGURA 18).

Na última faixa do setor leste, junto à Avenida Costanera Sur não foi prevista a construção, destinando-se exclusivamente a áreas verdes, com parques integrados de norte a sul. A proposta é que esta faixa funcione como uma transição entre a massa edificada e o conjunto da Lagoa dos Coipos e do Parque Natural Reserva Ecológica, que seguem em direção ao Rio da Prata. A Reserva Ecológica, localizada na ilha triangular a leste da lagoa, permanece isenta de urbanização (FIGURA 18).

No processo de consolidação do projeto, as principais tipologias de ocupação instaladas foram: atividades de comércio e serviços junto ao pavimento térreo, especialmente nas edificações às margens dos diques; o predomínio do uso residencial na tipologia com pátio interior à quadra, visando sua utilização coletiva pelos habitantes; e a concentração de funções exclusivamente terciárias ou residenciais nos edifícios torres. Houve, ainda, algumas adaptações entre a proposta de distribuição de usos e sua efetivação, em decorrência das demandas que foram surgindo com a consolidação da ocupação na área do projeto (GIACOMET, 2008).

A continuidade do plano contou com a contratação de projetos emblemáticos para a área, como a Ponte de *la Mujer*, do arquiteto Santiago Calatrava, inaugurada no ano de 2001. Tal ação teve como objetivo dar visibilidade internacional à proposta de revitalização do Puerto Madero e, assim, atrair investimentos externos em meio à instabilidade política e econômica que caracterizava o país nesse período.

Além disso, segundo Giacomet (2008), através de um concurso organizado pela Corporação Antigo Puerto Madero em conjunto com a Municipalidade de Buenos Aires, foi possível a implantação e revitalização de parques urbanos entre 2002 e 2007, que seguiram as diretrizes de valorização das áreas verdes propostas no Plano Mestre.

Em 2009, vinte anos após o início do projeto, a área do antigo Puerto Madero contava com uma população estimada em 16 mil habitantes e era considerada a segunda localidade mais valorizada para venda de imóveis de Buenos Aires, perdendo apenas para o bairro de Palermo Chico. Até esta data, o investimento total no projeto, público e privado, correspondia a US\$1,7 bilhão, com um custo total de US\$2,5 bilhões previsto para o seu término (CUENYA; CORRAL, 2010).



FIGURA 19 – PURTO MADERO ANTES (1989) E APÓS A INTERVENÇÃO URBANA (2011)
FONTE: GIACOMET (2008); PUERTO MADERO (2012)

4.2.1 Análise do Projeto

Com base no exposto, observa-se que a revitalização do Puerto Madero caracteriza-se como um projeto de intervenção urbana ambicioso, por abranger uma grande área central sem utilização e por ter sido implementado num contexto de

crise político-econômica da Argentina. O projeto é considerado a maior intervenção urbana desenvolvida na cidade de Buenos Aires e destaca-se também no contexto latino-americano como único exemplar desta magnitude executado. Iniciado em 1990, insere-se no contexto de elaboração dos planos estratégicos, que visam uma cidade “competitiva e atrativa para investimentos e turistas”, apresentando, segundo Giacomet (2008), forte determinação mercadológica desde sua concepção.

O projeto de revitalização alcançou seu objetivo de recuperar uma área central em processo de degradação, conferindo-lhe novo uso e integração com o restante da cidade. Como pontos positivos, destacam-se: a interação entre a esfera pública e a privada, com a discussão e negociação de interesses na produção do espaço urbano; a política de preservação e conservação do patrimônio histórico, que concedeu novos usos a estruturas depredadas, reinserindo-as no contexto urbano e conservando a identidade portuária da região; a retomada da relação cidade-rio, com a possibilidade de uso público da costa; e a conformação de um novo contexto e dinamismo urbano, que impulsionou o desenvolvimento de localidades adjacentes ao antigo porto.

Outra potencialidade a ser destacada refere-se ao fato de que a proposta implantada foi a que propunha a menor taxa de ocupação dentre os planos anteriores, permitindo sua associação a grandes espaços livres e de acesso ao rio e ampliando as áreas verdes na região central. A presença dos espelhos d’água dos diques e a implantação de espaços livres de uso público, contando com parques, praças e amplos passeios de pedestres, possibilitaram uma significativa qualificação espacial da área. A cidade de Buenos Aires ganhou, assim, um sistema de espaços verdes públicos capaz de articular a escala local com a metropolitana, valorizando-a num contexto de concorrência intermetropolitana desencadeada pela globalização (LIERNUR, 2004; PUERTO MADERO, 2012).

Na avaliação de Giacomet (2008), o grau de investimento destinado à operação e sua inovadora forma de gestão e financiamento, que evidenciam o interesse do Poder Público em intervir de maneira ativa no desenvolvimento da área, possibilitaram a concretização das transformações em um curto prazo de tempo. Seu sucesso pode ser atribuído à competência de gestão e execução do projeto, por parte da Corporação Antigo Puerto Madero S.A., aliada à forte demanda de crescimento do centro empresarial de Buenos Aires. O aspecto administrativo da operação foi bem sucedido em questões como a autonomia financeira da

Corporação, que permitiu a continuidade do projeto mesmo em momentos de crises políticas e financeiras do país; a elaboração de um plano mestre, que trazia definições no contexto geral do projeto; a estratégia de atração de investimentos, com uma excelente resposta da iniciativa privada e um retorno financeiro imediato; e o gerenciamento das distintas etapas de intervenção, possibilitando viabilizar frações não rentáveis através da rentabilidade geral do empreendimento (GIACOMET, 2008).

Outro aspecto positivo está relacionado ao controle exercido pela Corporação sobre o processo de especulação imobiliária privada. No primeiro lote de venda de terrenos, foram fixadas condições que dificultavam a aquisição de grandes porções de terra por um mesmo comprador e fixava prazos rígidos para a execução das obras, visando evitar a retenção especulativa do solo urbano. Tal controle, porém, não se manteve nas etapas seguintes, sendo a especulação imobiliária amplamente empregada pelos agentes privados na região (CUENYA; CORRAL, 2010).

Quanto à proposta de uso e ocupação, o projeto de revitalização do Puerto Madero reúne diversificadas volumetrias, concepções de espaço público, escalas e propostas de uso dentro de uma mesma localidade, o que aumenta sua atratividade diante da alternativa de reunir trabalho, habitação e lazer em um novo contexto urbano, próximo à área central de Buenos Aires. Esta solução representa um modelo de habitação integrada a espaços livres e a atividades terciárias, que garante movimento e vida ao espaço urbano central por um período prolongado de tempo, contrariando a tendência de esvaziamento destas áreas fora do horário comercial.

A análise do plano permite identificar uma heterogeneidade tipológica, com a definição de diferentes volumetrias de edifícios e alternativas de espaços livres públicos ao longo da direção leste-oeste. Outra potencialidade relaciona-se à definição dos amplos eixos de penetração, que além de responsáveis pela conexão do território desde o tecido tradicional até a Costanera Sur, cortam as distintas faixas longitudinais, criando uma continuidade visual e proporcionando diferentes perspectivas ao longo do caminho (FIGURA 20).



FIGURA 20 – PUERTO MADERO: DIFERENTES TIPOLOGIAS EDILÍCIAS E ALTERNATIVAS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS
FONTE: PUERTO MADERO, 2012

Esta heterogeneidade tipológica ocorre de forma associada à proposta de novos e diversificados usos para a área. O programa – composto por moradias, hotéis, escritórios, museus, atividades culturais e centro de congressos e exposições – foi zoneado de forma a permitir sua multifuncionalidade, levando em conta as atividades já estabelecidas no entorno próximo. Assim, incentivou-se à implantação de escritórios nos Diques 3 e 4 e a intensificação do uso residencial nos Diques 1 e 2.

Em contraponto aos aspectos positivos apresentados, o projeto é bastante criticado por permitir a apropriação privada de investimentos públicos e por destinar-se a um grupo específico e já favorecido historicamente: investidores e consumidores de alta renda (GIACOMET, 2008; CUENYA; CORRAL, 2010).

Atuando simultaneamente como proprietária fundiária, promotora imobiliária e provedora de infra-estrutura urbana, a Corporação Antigo Puerto Madero S.A. adotou uma estratégia de venda controlada do solo, bastante empregada pelo setor privado, que permitiu a recuperação da valorização imobiliária decorrente dos seus investimentos. Tais recursos, porém, mantiveram-se concentrados na própria área

de intervenção, não havendo apropriação coletiva dos benefícios gerados pelo projeto urbanístico (CUENYA; CORRAL, 2010).

Este também recebe críticas por não ter sua eficácia política e econômica revertida em resultados sociais e culturais. Apesar de constituir uma importante proposta de espaço público que retoma o contato da população com o rio, a revitalização do Puerto Madero desencadeou um processo de elitização, atraindo como público alvo habitantes de alto poder aquisitivo, grandes companhias multinacionais, membros da burguesia boêmia e turistas cinco estrelas. As atividades implantadas no novo bairro seguem as exigências deste público, excluindo grande parte da população portenha, não favorecendo a mescla social e a apropriação eqüitativa do espaço urbano (GIACOMET, 2008).

Além disso, os benefícios adquiridos pela venda da terra pública foram revertidos em melhorias para o próprio setor privado que as comprou, não havendo nenhum tipo de investimento em escolas, moradias sociais ou transporte público. As intervenções seguiram a lógica e os interesses do mercado imobiliário, não existindo, neste sentido, na avaliação de Liernur (2004), uma coordenação pública efetiva.

Apesar de tais questões, o projeto de revitalização do Puerto Madero apresenta forte personalidade urbanística, trazendo uma proposta de intervenção inovadora para a sua escala, que incitou debates acerca de questões do urbanismo contemporâneo e atraiu atenção internacional para a cidade de Buenos Aires.

4.3 PROJETO DE REGENERAÇÃO URBANA EM STRATFORD PARA AS OLIMPÍADAS DE 2012 – LONDRES – INGLATERRA

O projeto denominado regeneração urbana de Stratford⁹, no leste de Londres, foi impulsionado pelo sucesso da candidatura da cidade como sede das Olimpíadas de 2012. Segundo Department for Communities and Local Government (2012), o evento internacional foi encarado pelo governo não apenas como uma celebração

⁹ Stratford é um distrito da Área Metropolitana de Londres (*Great London*), conforme divisão político-administrativa da Inglaterra.

do esporte, mas como uma oportunidade de intervenção urbana. Neste contexto, Stratford foi escolhido como local de implantação do Parque Olímpico, projeto que teve como objetivo transformar e desenvolver uma das regiões mais pobres e carentes da capital londrina.

Durante o século XIX, a região leste de Londres foi uma importante zona industrial, abrigando tradicionais indústrias manufatureiras, docas e pátios ferroviários. Com o processo de desindustrialização, a área passou a apresentar diversos espaços vazios e desocupados e problemas sócio-econômicos, tais como baixo nível de escolaridade e qualificação profissional de seus moradores e altos índices de desemprego e violência em relação ao restante da metrópole londrina (IDOETA, 2012).

A região leste tem sido objeto de planos de revitalização urbana há décadas porque, além dos elementos acima destacados, apresenta muitas potencialidades, como a sua proximidade do centro de Londres (está localizada a aproximadamente 10km); a disponibilidade de ligação de transporte com o restante do Reino Unido e a Europa, através do Channel Tunnel Rail Link; a concentração de grandes porções de terra subutilizadas e disponíveis para novos usos; e a possibilidade de geração de novos postos de trabalho e desenvolvimento sócio-econômico (DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2012).

O projeto urbano para Stratford está inserido, portanto, num programa de regeneração regional da área leste de Londres, conhecido como Thames Gateway, que beneficia a metrópole e municípios vizinhos. Iniciado em 1990, configura o maior programa de desenvolvimento econômico do Reino Unido, cujo principal objetivo é maximizar o potencial da área como espaço para crescimento contínuo da metrópole londrina. O programa abrange uma área de 81 mil hectares, estende-se por quase 80km ao longo do estuário do Tâmis e abarca uma população de 3,3 milhões de habitantes (FIGURA 21).

Como principais contribuições do Thames Gateway, destacam-se a promoção de melhorias em estruturas rodoviárias e ferroviárias, a elaboração de planos para a construção de 30.000 habitações e a criação de 50.000 novos postos de trabalho até o ano de 2021. Por envolver uma série de administrações municipais, o projeto enfrenta dificuldades para sua execução pela ausência de um plano urbano integrado, observando-se grande fragmentação das propostas de desenvolvimento

existentes (POYTER, 2008; DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2012).



FIGURA 21 – LOCALIZAÇÃO DO PARQUE OLÍMPICO E DE STRATFORD NO CONTEXTO DO PROJETO THAMES GATEWAY, LONDRES
 FONTE: IMAGEM GOOGLE EARTH (2012), adaptada pela autora com base em DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT (2012)

A área de intervenção em Stratford relacionada aos Jogos Olímpicos, é também adjacente à área de desenvolvimento de Docklands, antiga região portuária de Londres que passou por um grande processo de renovação urbana, na década de 1970, com o fechamento de suas docas. Essas transformações tiveram início em 1981, com a criação da London Docklands Development Corporation, entidade autônoma financiada principalmente pelo governo central, que passou a ser responsável pelo seu planejamento. Dentre as principais estratégias adotadas destaca-se a isenção de impostos para a atração de investidores. Esta intervenção urbanística apresentou um forte caráter mercadológico, resultando no loteamento das glebas do antigo porto londrino entre empreendedores, sem que existisse um plano geral para a área. Tal característica fez com que Docklands seja hoje considerado um exemplo de projeto caracterizado pelo ideário neoliberal, que propicia o processo de gentrificação, através da valorização da terra e da marginalização da população local, deixando em segundo plano as políticas sociais e habitacionais (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

Diferentemente do projeto Docklands, o objetivo do plano Thames Gateway, e especialmente de seu recorte em Stratford, é beneficiar a população local com os investimentos externos. Neste sentido, o sucesso da candidatura de Londres para as Olimpíadas, ao mesmo tempo em que decorreu da proposta de “legado social” apresentada, e valorizada nas seleções de eventos esportivos internacionais, contribuiu para o aumento do interesse no plano de desenvolvimento da região leste, tanto por seu reconhecimento público quanto pela atração de investimentos, viabilizando projetos pensados para a área em curto prazo (FIGURA 22) (POYTER, 2008).



FIGURA 22 – REGIÃO DE STRATFORD ANTES E APÓS A INTERVENÇÃO URBANA PARA CONSTRUÇÃO DO PARQUE OLÍMPICO
FONTE: FOLHA DE S. PAULO (2012); LONDON 2012 OLYMPICS (2012)

A área de intervenção diretamente relacionada à construção do Parque Olímpico compreende uma antiga zona industrial em Stratford de 2,5km², às margens do Rio Lea, afluente do Tâmesa. Dentre as principais ações destacadas como legado dos investimentos para esta área estão as melhorias ambientais,

através da criação e qualificação de espaços livre públicos; o aumento e a melhoria dos estoques residenciais, relacionados a atividades de comércio e serviço vicinal e a instalações públicas correspondentes; e o desenvolvimento econômico, refletindo em melhorias sociais e na geração de empregos.

A questão ambiental envolveu o tratamento de 500 mil metros cúbicos de solo, que haviam sido contaminados por resíduos de petróleo e metais pesados decorrentes da antiga atividade industrial. Tal ação incluiu a retirada e transporte da terra até uma estação de tratamento, sua purificação e reutilização no local de origem. Criou-se também um grande parque público e revitalizou-se o Rio Lea, com o plantio de árvores nativas em suas margens, o que aumentou a permeabilidade do solo e reduziu significativamente os riscos de enchentes no seu entorno. Foram instalados, ainda, uma usina de reciclagem de águas residuais, visando a redução de até 40% do uso para irrigação e descarga, e um centro de energia de baixo impacto ambiental, com produção suficiente para abastecer dez mil casas (FIGURA 23 E 24) (VELOSO, 2012).

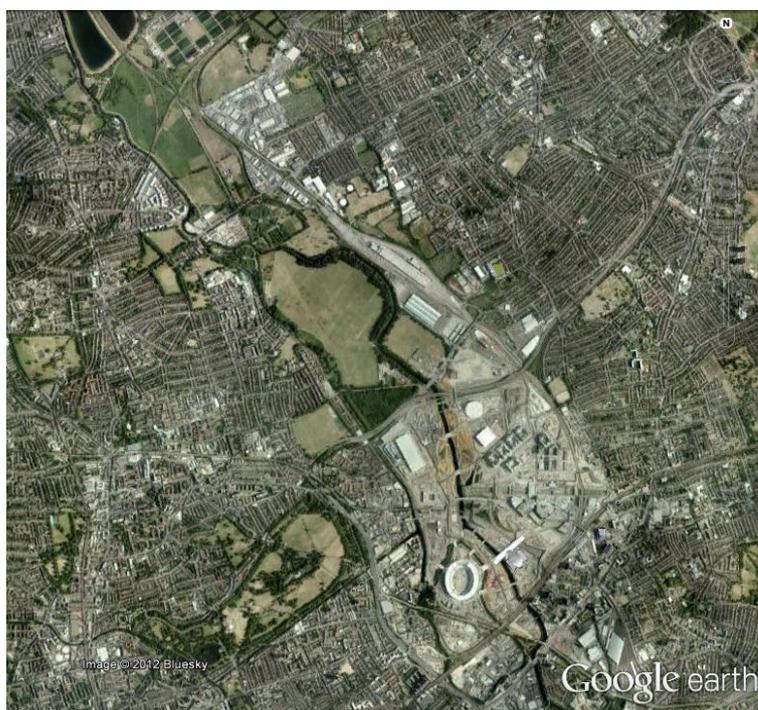


FIGURA 23 – FOTO AÉREA DA REGIÃO DO PARQUE OLÍMPICO, EM STRATFORD
FONTE: IMAGEM GOOGLE EARTH (2012)

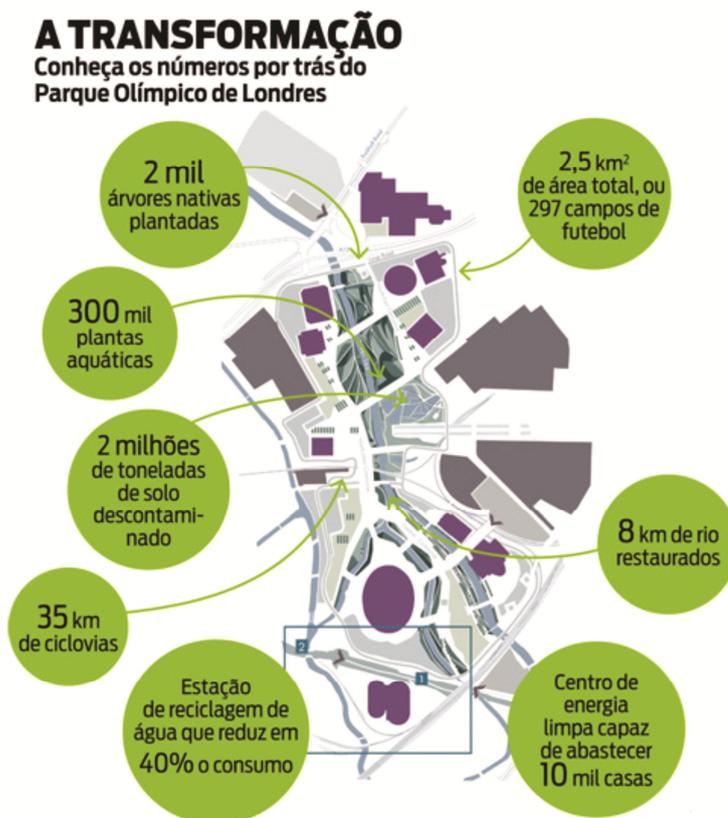


FIGURA 24 – DIAGRAMA DE INTERVENÇÕES NA REGIÃO DO PARQUE OLÍMPICO
FONTE: VELOSO (2012)

Em relação à questão habitacional, está prevista a reconversão de 10 mil novas unidades residenciais, que compõem a vila olímpica, sendo 35% delas de interesse social. A partir desta intervenção, estima-se que cerca de 30 mil novas residências devam ser construídas nos próximos 20 anos. Como resposta às necessidades dos novos e antigos moradores, o projeto prevê a construção de equipamentos de saúde, educação, transporte, lazer e comércio, além do novo complexo esportivo (MARTINO, 2010; DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2012; VELOSO, 2012).

Aliadas a estas intervenções, foram definidos investimentos em infraestrutura, acessibilidade e sistema de transporte público, com 14km de novas vias e 35km de ciclovias e calçadas, que contribuirão para a regeneração do leste de Londres. Prevê-se, também, que a expansão da economia local gere até 10 mil novas vagas de emprego em vários setores, especialmente em atividades permanentes de comércio e serviços (MARTINO, 2010).

O órgão público Olympic Delivery Authority é o responsável pelo desenvolvimento das novas instalações e da infra-estrutura das Olimpíadas de 2012,

assim como pela sua utilização posterior. Segundo Poyter (2008), os investimentos em infra-estrutura em Londres estão projetados para serem significativamente superiores aos custos diretamente relacionados aos Jogos, como também aconteceu em Barcelona e Beijing. Tal fato refere-se à preocupação com o legado pós-evento, ou impacto secundário, que se relaciona a investimentos pensados para contribuir com o desenvolvimento urbano subsequente, abrangendo infra-estrutura e equipamentos (transporte, telecomunicações, instalações esportivas), melhorias ambientais e instalações que poderão abrigar outros usos (habitação, saúde, educação, esportes e lazer).

Os custos destas obras foram estimados em cerca de US\$13 bilhões, majoritariamente financiados pelo setor público. A principal forma de contribuição privada no evento se deu através de parcerias público-privadas, especialmente relacionadas a setores de mídia, telecomunicações, lazer e turismo. Além disso, foi criada uma companhia específica para a administração, planejamento e desenvolvimento da área do Parque Olímpico, visando garantir que o consórcio entre os setores público e privado fosse capaz de assegurar as melhorias urbanas após a realização dos Jogos (POYTER, 2008; LO BIANCO, 2012).

4.3.1 Análise do Projeto

O atual interesse das cidades em sediar eventos como as Olimpíadas, evidente através do aumento do número de candidaturas nas últimas duas décadas (20 cidades para os Jogos de 1992, 40 para os de 2004 e mais de 50 para os de 2008), refere-se ao significado que estes eventos passaram a ter no contexto econômico e político das cidades mundiais, que buscam na lógica do mercado alternativas de financiamento para seus projetos de renovação urbana. Tal estratégia propicia visibilidade internacional para a atração de investimentos e cria um ambiente social, política e economicamente favorável para a aceleração e execução de projetos de desenvolvimento urbano (POYTER, 2008; MARTINO, 2010).

A associação do plano Thames Gateway com as Olimpíadas de 2012 foi fundamental para a efetivação de muitas das suas propostas em curto prazo. Dentre

as principais contribuições desta associação destaca-se a integração dos governos locais e metropolitano para o planejamento e enfrentamento conjunto das questões sócio-econômicas da região. Segundo Department for Communities and Local Government (2012), como forma de aproximar os objetivos do projeto das necessidades da população local, o governo descentralizou a organização do Thames Gateway, transferindo-a para as autoridades locais responsáveis.

O incentivo dos Jogos trouxe, porém, como conseqüência a concentração de investimentos apenas na área olímpica, deixando a margem do processo de desenvolvimento urbano outras regiões que constituem o Thames Gateway, fenômeno denominado de “efeito deslocamento” (POYTER, 2008).

No que diz respeito às contrariedades enfrentadas, o projeto para regeneração urbana de Stratford encontrou empecilhos para a aquisição da área destinada ao Parque Olímpico. Esta situação exigiu a elaboração de um plano de reconfiguração de seus limites, que reduziu o número de pedidos de aquisição compulsória, assegurando a continuidade dos negócios locais. Houve também problemas na integração da complexa rede de agências e planos de regeneração urbana que passou a se desenvolver na capital britânica com a confirmação dos Jogos de 2012.

Uma conseqüência já observada, decorrente das transformações da área leste de Londres, é a modificação da dinâmica local, ocasionada pela atração de grandes empreendimentos, como *shoppings centers*, e do aumento do custo de vida. A valorização dos imóveis tornou-se evidente mesmo antes da conclusão das intervenções e tem feito com que antigos habitantes considerem a possibilidade de mudança de endereço (IDOETA, 2012). Este fato evidencia que o projeto urbanístico implantado não dispõe de instrumentos capazes de conduzir os interesses imobiliários, distribuir de forma equânime os benefícios por ele gerados e garantir que a população local possa se manter na área e desfrutar das melhorias implementadas, conforme seu objetivo inicial.

4.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das intervenções urbanas ocorridas em antigas áreas industriais em processo de reestruturação espacial evidencia que os três casos estudados se enquadram numa perspectiva de desenvolvimento local, focada na atração de investimentos e na competitividade da cidade no contexto internacional.

A necessidade de projetos urbanísticos nestas áreas foi resultado do processo mundial de reestruturação econômica, que traz como uma de suas conseqüências o surgimento de grandes espaços vazios ou subutilizados no tecido urbano (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

Nas três áreas, a degradação ambiental e a baixa qualidade da ocupação espacial derivadas da fase industrial precedente são elementos presentes. Além disso, questões como a queda da arrecadação fiscal e o aumento de problemas sociais também foram associadas ao processo de esvaziamento urbano (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

Como forma de reverter o quadro existente, os municípios apresentados apostaram em projetos de renovação urbana como incentivadores da reestruturação sócio-espacial das áreas. Pode-se considerar também que as três intervenções se enquadram nos princípios do planejamento estratégico, pois assumem uma postura competitiva e empresarial, tendo como objetivo atrair investimentos e promover uma imagem otimizada da cidade no panorama mundial (SOMEKH; CAMPOS NETO, 2005).

Vinculados a este paradigma, os municípios se valeram de estratégias como a aplicação de concursos internacionais e/ou a contratação de arquitetos reconhecidos internacionalmente para assegurar a visibilidade do projeto. Além disso, utilizaram-se amplamente do *marketing urbano* e priorizaram usos relacionados ao setor terciário para a atração de público, tais como escritórios e atividades voltadas ao lazer, turismo, gastronomia e esporte.

No campo das diretrizes, nota-se, também nos três casos, integração dos projetos urbanísticos com os planos municipais e regionais, evidenciando o diálogo das propostas com os objetivos traçados pela política urbana nas diferentes escalas de planejamento. A criação de órgãos gestores autônomos também foi uma

ferramenta adotada para assegurar a continuidade do projeto, independentemente dos rumos da política e da economia municipais.

Em relação à estratégia de intervenção adotada – apesar dos títulos utilizados nas fontes consultadas e reproduzidos neste trabalho, como revitalização e regeneração urbana –, todos os projetos se caracterizam como renovações urbanas. Tal conclusão deve-se ao fato de que os três trazem como proposta a intensificação do uso do solo com atividades de comércio e serviço especializado e habitação para compradores solváveis, seguindo forte dinâmica de mercado e tendo como principais interessados na operação os proprietários fundiários, promotores imobiliários e investidores em grandes atividades econômicas.

As intervenções estudadas apresentam, assim, forte caráter mercadológico, empregando recorrentemente as parcerias público-privadas como um instrumento urbanístico para integrar os agentes envolvidos no processo de reestruturação do espaço urbano e financiamento dos projetos.

No caso do Eixo Tamanduatehy, em Santo André, os interesses particulares acabaram conduzindo o projeto de maneira mais enfática, em decorrência da carência de recursos públicos e da propriedade privada dos terrenos envolvidos, situação que não ocorria nos casos internacionais, em que as antigas áreas industriais eram majoritariamente de propriedade do poder público.

O projeto de revitalização do Puerto Madero, em Buenos Aires, apresenta interessante proposta para intervenção em áreas centrais, e está diretamente relacionado ao centro histórico e cívico da cidade – relação que também é observada no caso do Bairro Rebouças, em Curitiba. A diversidade de usos e tipologias de ocupação, associada à utilização da área em diferentes períodos do dia; a presença e qualidade da rede de espaços livres públicos; e o sucesso da operação como um todo são pontos positivos a serem evidenciados nesse projeto.

A regeneração urbana de Stratford, em Londres, é um exemplo de aproveitamento de um momento social, política e economicamente favorável, como é o caso das Olimpíadas de 2012, para viabilizar transformações urbanas em curto prazo. O Bairro Rebouças, mesmo que em diferente escala, também está associado a investimentos públicos voltados para a realização da Copa do Mundo de 2014, porque encontra-se na área de acesso ao estádio que sediará os jogos em Curitiba. A intervenção em Londres traz ainda como potencialidade a proposta de permanência e participação da população local no processo de reestruturação

espacial, carecendo, porém, de políticas públicas específicas que garantam tal feito a médio e longo prazo.

Os planos de intervenção brasileiro e argentino evidenciam a ausência de efetivação da participação popular tanto na determinação de seus objetivos e diretrizes quanto no aproveitamento de seus resultados. Estes elementos, aliados à forte influência dos interesses de mercado na execução dos projetos, trouxeram como consequência a desarticulação dos planos da realidade e demandas locais, especialmente no que se refere à política habitacional.

Outro efeito que tem se tornado uma marca dos planos estratégicos é o da gentrificação, que deriva da valorização da terra e promove a exclusão espacial da população de baixa renda – situação observada nas três intervenções. Apesar dos casos estudados apresentarem interessante proposta de espaços livres públicos e qualificação ambiental, que poderiam permitir a apropriação das áreas por toda a população, o usufruto integral das intervenções manteve-se restrito a grupos seletos. No caso de Stratford, a efetivação de tal dinâmica ainda não é clara por se tratar de um plano recente, mas, conforme destacado, já se nota a valorização dos imóveis, o aumento do custo de vida e interesse da população local na mudança de endereço. Apesar de o plano ter identificado como objetivo específico a permanência e o aproveitamento das melhorias urbanas por parte da população local, não foram definidos instrumentos urbanísticos que efetivem tal proposta, observando-se um distanciamento entre o discurso e a prática projetual.

Mesmo considerando os pontos negativos apresentados, os três projetos de renovação urbana trouxeram significativa contribuição na reestruturação de áreas degradadas e subutilizadas, evidenciando como resultados a retomada de sua ocupação, a relação com o restante da cidade e da região e uma intensificação da dinâmica local e da atratividade, em curto espaço de tempo.

A partir dos conceitos, instrumentos e experiências urbanísticas abordados nestes primeiros capítulos, será apresentada na seqüência a análise das características e dinâmicas urbanas encontradas do bairro Rebouças, de modo a embasar a elaboração do projeto de intervenção no bairro.

5 A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL DO BAIRRO REBOUÇAS

Conforme anteriormente afirmado, observa-se no bairro Rebouças um processo transformação no uso e ocupação do solo e em sua paisagem urbana, associado à substituição das atividades industriais, à potencialização das atividades imobiliárias e à sua proximidade com a área central.

No presente capítulo, apresenta-se uma análise dos processos sócio-espaciais presentes e responsáveis pela realização destas transformações.

5.1 A REALIDADE DO BAIRRO E ENTORNO

O Rebouças está situado nas imediações da área central de Curitiba, sendo contíguo ao bairro Centro, na direção sul. Na atual estrutura político-administrativa do município, integra a Regional Matriz, junto com outros 17 bairros, e apresenta uma área de 2,98km², correspondente a 0,69% do território curitibano. Além do Centro, faz limite com os bairros Água Verde, Parolin, Prado Velho e Jardim Botânico (FIGURA 25).

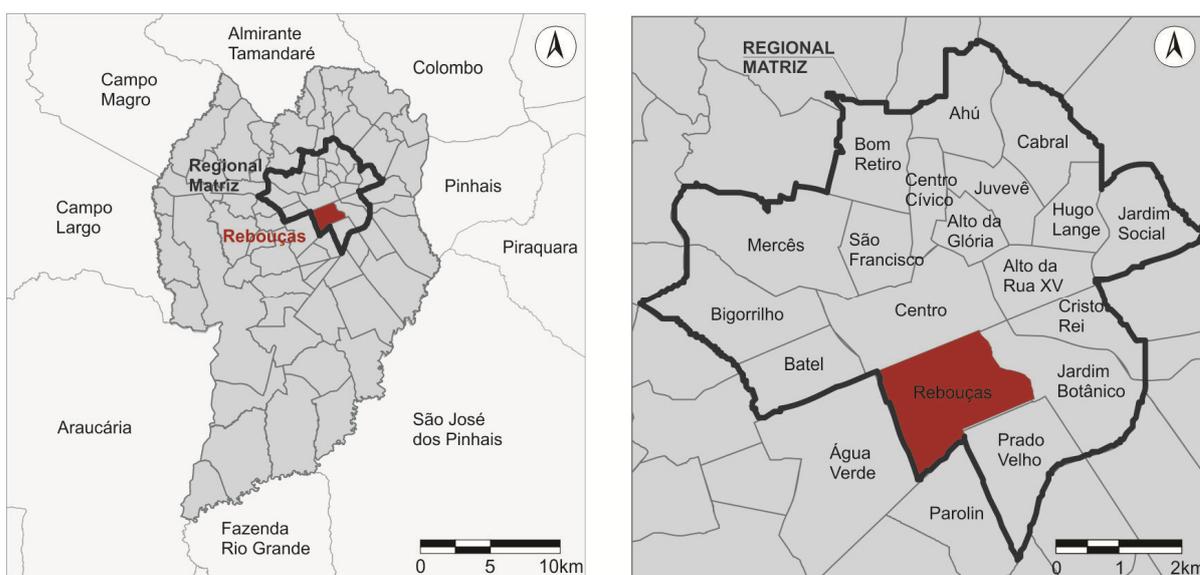


FIGURA 25 – LOCALIZAÇÃO DO REBOUÇAS: SITUAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA E NA REGIONAL MATRIZ
 FONTE: A autora (2012), com base em IPPUC (2012a)

Conforme apresentado no Capítulo 2, no início de sua ocupação, o bairro se caracterizava como uma área periférica da cidade, servindo como local para a instalação de indústrias e de moradia das classes populares. Na atual dinâmica urbana da metrópole, pode-se afirmar que o Rebouças compõe e participa do processo que caracteriza a área central de Curitiba. Esta alteração estrutural da cidade tem sido responsável pelas transformações na organização espacial do bairro, conforme se aprofunda ao longo deste capítulo.

A transição de área periférica para central envolve um processo de mudança de usos e intensidade de ocupação. Retomando a história do processo de produção do Rebouças, nota-se, entre 1970 e 2010, sua significativa perda populacional. Com base em Padua (2008, 2009), pode-se entender tal perda como resultante do processo de transição de usos, a partir do qual os terrenos e edificações fabris vão sendo progressivamente desocupados.

Neste contexto, o Rebouças passou da 3ª para a 29ª colocação no *ranking* dos bairros mais densos da capital, nas últimas quatro décadas. Sua densidade demográfica decaiu de 67,62hab/ha, em 1970, para 50,19hab/ha, em 2010. Este fenômeno ocorreu num período de expansão da urbanização metropolitana, conforme demonstra-se na Figura 26.

A recente dinâmica imobiliária observada no bairro anuncia, porém, mudanças futuras neste processo. Conforme dados da Secretaria Municipal de Urbanismo, apresentados pelo Jornal Gazeta do Povo (FERNANDES, 2011), em maio de 2011, havia 205 alvarás de construção em andamento no bairro, cada um com potencial para 146 residências. Além disso, segundo o jornal, no ano de 2006 foram autorizadas 1117 unidades de construção, sendo 977 residenciais e 140 comerciais.

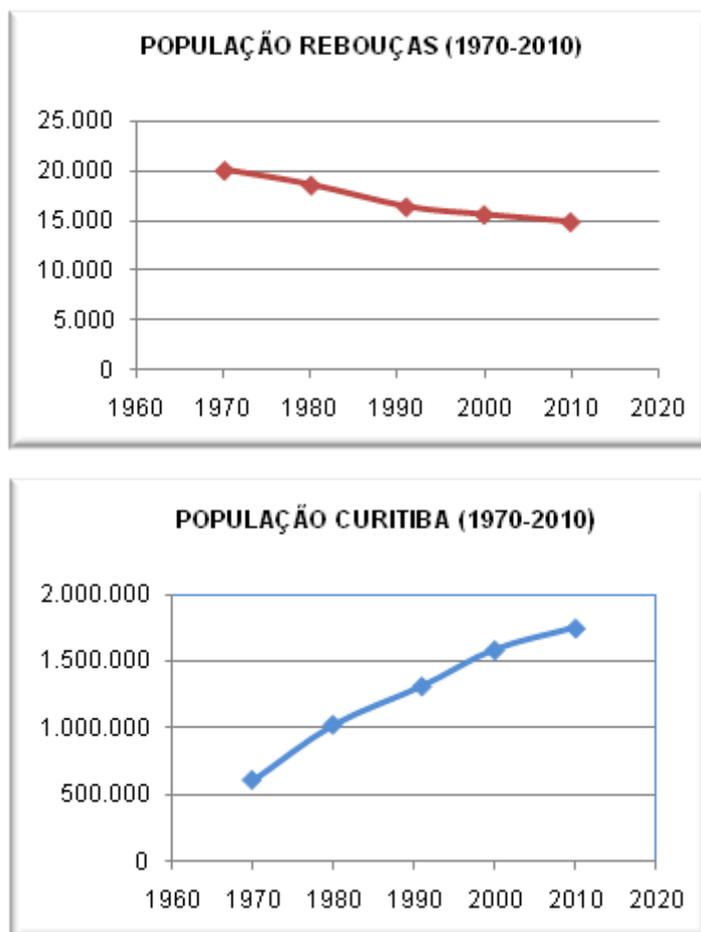


FIGURA 26 – GRÁFICOS POPULAÇÃO DO BAIRRO REBOUÇAS E DA CIDADE DE CURITIBA, 1970 A 2010

FONTE: A autora (2012), com base em IPPUC (2012a)

Novos empreendimentos já foram inaugurados no bairro, dentre eles, destaca-se o condomínio de edifícios Boulevard Rebouças, composto por 280 unidades, entregues no final de 2010.

A análise da sua pirâmide etária, em comparação com a de Curitiba, revela que a população é majoritariamente jovem, com destaque para a faixa etária entre 15 e 34 anos, similar à verificada no município (FIGURA 27).

Observa-se, porém, maior desequilíbrio desta faixa majoritária em relação às demais no caso do bairro. Sua pirâmide apresenta a base menor e o topo maior do que a de Curitiba, evidenciando uma população mais velha e com menor número de crianças (FIGURA 27). A densidade domiciliar também chama a atenção, caracterizando-se por famílias menores: 1,98 habitantes por domicílio no bairro, contra a média municipal de 2,76 (IPPUC, 2012a).

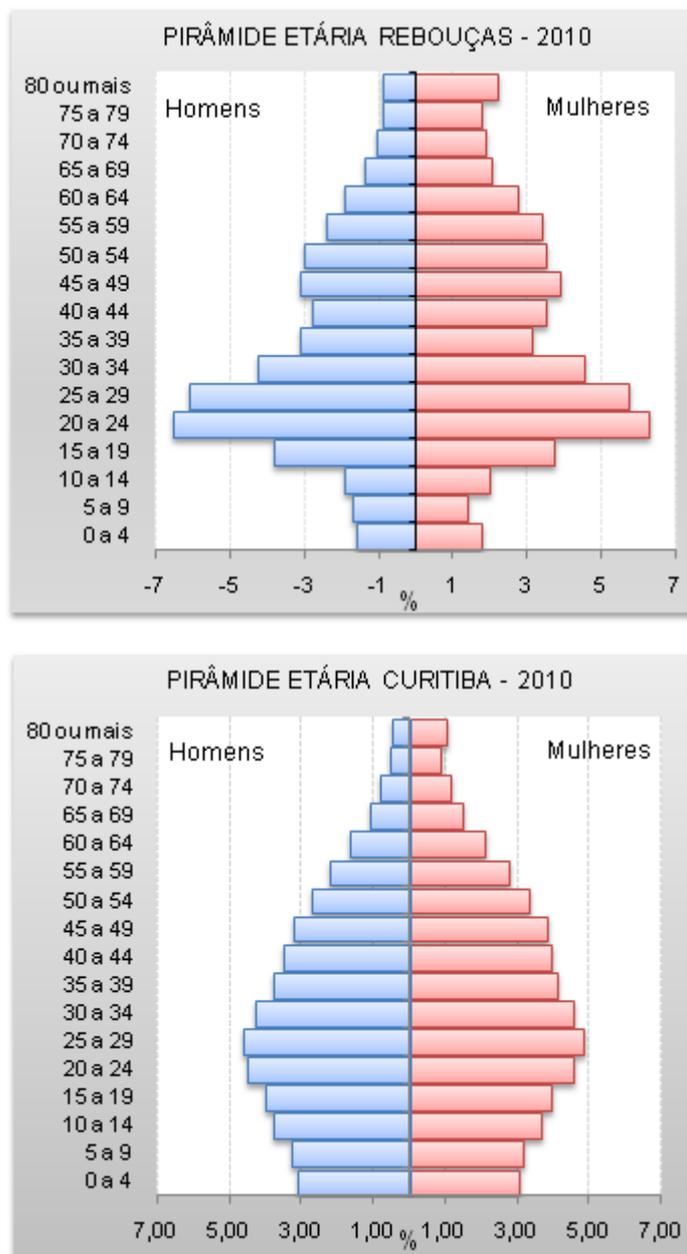


FIGURA 27 – PIRÂMIDES ETÁRIAS BAIRRO REBOUÇAS E CURITIBA, 2010
 FONTE: IPPUC (2012a)

Quanto à renda, nota-se que 31,67% dos responsáveis pelos domicílios particulares permanentes recebem até três salários mínimos por mês, seguidos por 29,67% que se enquadra na faixa salarial de 5 a 15. No caso de Curitiba, este índice é de 51,01% para o primeiro intervalo e de 18,48% para o segundo, o que evidencia uma maior concentração da classe média no bairro em relação à cidade (IPPUC, 2012a).

A análise dos dados apresentados (Censo 2010) referentes à faixa etária, densidade domiciliar e renda da população do Rebouças, em comparação com os

mesmos dados do Censo 2000, revela uma mudança no perfil de seus moradores. Através do estudo das pirâmides etárias, observa-se a diminuição da população infantil e aumento da jovem, na última década. Nota-se também a redução do número de habitantes por domicílio, de 2,64 em 2000 para 1,98 em 2010. Em relação à renda, há um aumento percentual da faixa até três salários mínimos (13,88% em 2000, para 31,67% em 2010) e diminuição da faixa de 5 a 15 (38,83% para 29,67%), de forma similar ao ocorrido em Curitiba no mesmo período. Destaca-se ainda significativa redução dos responsáveis por domicílios que recebem mais de 15 salários mínimos por mês no bairro: de 29,87% para 9,03%.

A distribuição dos diferentes níveis sócio-econômicos da população pelo território do Rebouças não ocorre de modo uniforme. Através da análise do Mapa de Renda Média por Setores Censitários e Bairros de Curitiba (IPPUC, 2000) e da observação realizada em campo dos diferentes padrões residenciais, percebe-se que as famílias de menor renda concentram-se na porção leste, nos limites com o bairro Jardim Botânico; as de renda média, a oeste, nos limites com o bairro Água Verde; e as mais privilegiadas, a noroeste, junto ao Eixo Estrutural, em direção ao Centro.

Além da distribuição de sua população por faixas de renda, a ocupação do Rebouças também se mostra bastante heterogênea em relação a usos, gabaritos e tipologias edilícias. Em geral, conforme o histórico apresentado no Capítulo 2, o bairro mantém seu padrão original de ocupação em duas áreas distintas:

- a) a industrial, que também abriga instituições e grandes empresas prestadoras de serviços, concentrada nas proximidades do Centro, entre a Avenida Marechal Floriano Peixoto e as imediações da Rua João Negrão;
- b) e a residencial, que é permeada por estabelecimentos de comércio e serviço, distribuída pelo restante do bairro.

Na área industrial, há predomínio de uma escala de paisagem mais horizontal, formada por grandes construções e alinhamentos prediais. Dentre as indústrias ainda em funcionamento, destacam-se a Ambev, a Mate Real e a Swedish Match¹⁰ (FIGURA 28, 29 E 30). Embora não tenha preservado o uso industrial, há também o Moinho Paranaense como representante desta tipologia edilícia. Tal

¹⁰ Respectivamente, produtoras de bebidas, antiga Brahma; de chás; e de fósforos, antiga Fiat Lux.

construção, antigo engenho de trigo desativado por mais de 30 anos, foi reciclada e abriga a sede da Fundação Cultural de Curitiba (FCC) desde 2006.



FIGURA 28 – AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS: AMBEV E PARTE DA ANTIGA SEDE DA MATTE LEÃO
FONTE: Registro da autora (2012)



FIGURA 29 – RUA CONSELHEIRO LAURINDO: FÁBRICA DA SWEDISH MATCH
FONTE: Registro da autora (2012)



FIGURA 30 – CRUZAMENTO DA AVENIDA IGUAÇÚ COM A RUA ROCKEFELLER: FÁBRICA DA AMBEV
 FONTE: Registros da autora (2012)

Outras edificações de grande porte conformam esta paisagem horizontal, dentre as quais sedes de instituições públicas e empresas prestadoras de serviço, como: o Instituto Ambiental do Paraná – IAP, a Companhia de Saneamento do Paraná – SANEPAR, o 5º Batalhão de Suprimento do Exército, a Diretoria de Apoio Logístico da Polícia Militar, a sub-sede do Ministério Público Estadual, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), a Secretaria Estadual de Saúde, o Complexo Operacional e Administrativo dos Correios e a Cavo, empresa responsável pela coleta de resíduos sólidos da cidade.

Como consequência da morfologia espacial derivada destas grandes edificações, das extensões muradas e de passeios em condições que não favorecem a circulação a pé, as ruas do entrono industrial do Rebouças são consideradas inseguras por seus transeuntes, sendo freqüentes relatos de assalto (FIGURA 31) (FERNANDES, 2008).

Há, ainda, na região grandes estabelecimentos de comércio e serviços, concentrados nas proximidades do Centro, como é o caso de supermercado, lojas de material de construção e de produtos automotivos e o Shopping Estação. Construído em 1997 junto à antiga estação ferroviária, o *shopping* abriga, além das atividades usuais, dois teatros, um centro de convenções e um museu ferroviário,

localizado no antigo prédio da estação. Tais estabelecimentos, porém, não mantêm permeabilidade com a rua, voltando suas atividades para o interior.



FIGURA 31 – RUA CONSELHEIRO LAURINDO
FONTE: Registro da autora (2012)

No contexto de grandes edificações que conformam a escala horizontal, ainda se sobressaem a Estação Rodoferroviária de Curitiba, o Mercado Municipal e o Estádio Durival Britto e Silva – Vila Capanema.

O conjunto de usos e tipologias de ocupação apresentado corresponde com o que Corrêa (2004) classifica como zona periférica do centro, descrita no Capítulo 2. A área industrial do Rebouças, em conformidade com o descrito pelo autor, caracteriza-se, então: pelo uso semi-intensivo do solo, com atividades que se beneficiam da acessibilidade do conjunto da área central e exigem grandes extensões de terra, marcando a ampla escala horizontal da ocupação; e pela relação com o transporte regional, já que concentra o terminal rodoferroviário e seus usos complementares, como depósitos, garagens e hotéis.

As áreas onde o uso habitacional está presente se caracterizam pela mistura de usos de comércio e serviço. Ou seja, são poucas as áreas que podem ser consideradas estritamente residenciais, destacando-se duas: uma a sudeste, mais popular e relacionada à Vila das Torres; e outra a sudoeste, junto às ruas Almirante Gonçalves, Baltazar Carrasco dos Reis e Conselheiro Dantas (FIGURA 32 E 33).



FIGURA 32 – ÁREA RESIDENCIAL A SUDESTE, JUNTO AO RIO BELÉM
FONTE: IPPUC (2012a)



FIGURA 33 – ÁREA RESIDENCIAL A SUDOESTE: RUA CONSELHEIRO DANTAS
FONTE: Registro da autora (2012)

A partir da legislação de uso do solo vigente – Lei Municipal nº 9.800/2000 – o bairro é subdividido em duas grandes zonas residenciais, ZR-3 e ZR-4, e em dois setores especiais, Setor Especial Estrutural (SE) e Setor Especial da Avenida Marechal Floriano Peixoto (SE-MF) (MAPA 1).

MAPA 1 – USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

As zonas residenciais permitem, além do uso habitacional, o de comércio e serviço vicinal e, no caso da ZR-4, também de bairro. Estes usos têm a função de servir de apoio aos habitantes locais, apresentando restrições de porte e gabarito.

A análise da ocupação existente evidencia, no entanto, que diferente do que prevê a legislação, estas áreas são fortemente permeadas por atividades comerciais e de prestação de serviços de maior escala de abrangência¹¹, com características de bairro, setorial e regional. Conforme ressalta Fernandes (2011): “O Rebouças tem 1,4% do comércio da cidade. Tem 18 bancos, 22 centros de saúde, 11 farmácias e nove supermercados. Mas apenas duas bancas de revista e jornais e quatro padarias.”

Os Setores Especiais Estruturais são descritos como áreas de expansão do centro tradicional, e constituem os principais eixos de crescimento da cidade, segundo a legislação. Sua proposta de ocupação tem como objetivo o uso misto e a alta densidade populacional, associados ao transporte de massa e a vias de trânsito rápido. Apresenta como usos permitidos o habitacional e o de comércio e serviço vicinal, de bairro e setorial (FIGURA 34).

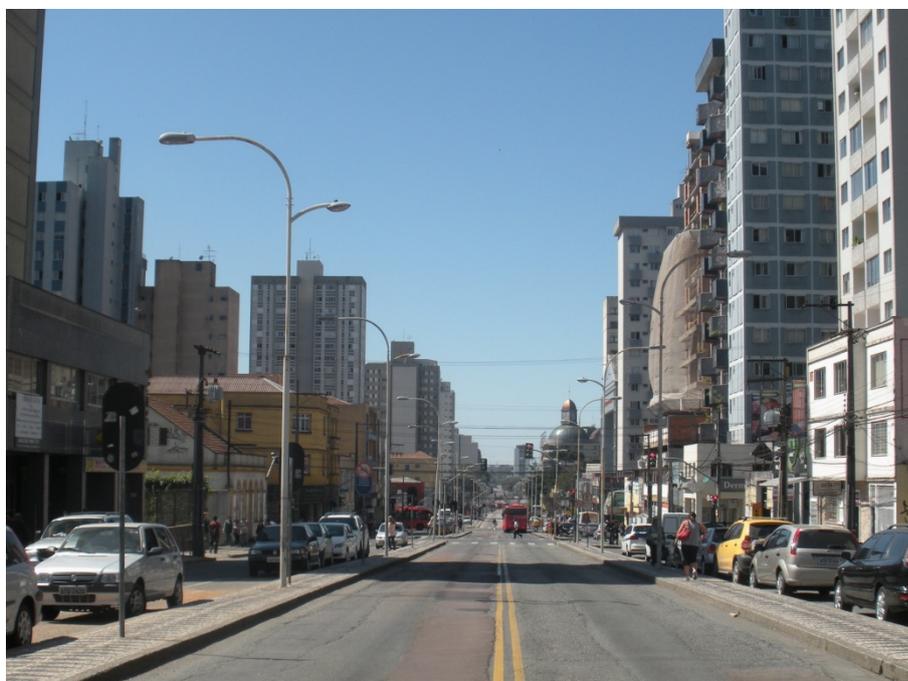


FIGURA 34 – SETOR ESTRUTURAL AV. SETE DE SETEMBRO: VERTICALIZAÇÃO E USO MISTO
FONTE: Registro da autora (2012)

¹¹ A escala de abrangência e o porte das atividades de comércio e serviço foram considerados a partir do regulamentado pelo Decreto Municipal nº 183/2000, que define e relaciona os usos do solo da Lei Municipal nº 9.800/2000.

O padrão consolidado neste setor do bairro condiz com o proposto pela legislação. Por sua proximidade com o centro tradicional, percebe-se que a abrangência de algumas de suas atividades alcança inclusive a escala regional (FIGURA 34).

O Setor Especial da Avenida Marechal Floriano Peixoto é caracterizado como um eixo de adensamento complementar da estruturação urbana, que visa a ocupação mista e de média-alta densidade habitacional. Permite os usos habitacional, comunitário e de comércio e serviço vicinal, de bairro e setorial.

Nele, nota-se a predominância de atividades comerciais e de serviços, que se relacionam com a presença do transporte coletivo, caracterizando-se também como uma extensão da área central.

Quanto à verticalização do bairro, percebe-se que esta se consolida de acordo com o escalonamento proposto pela legislação urbanística. No Setor Estrutural, onde não há limitação de altura, aparecem grandes torres residenciais, com embasamento comercial junto à Avenida Sete de Setembro. Tais torres estão especialmente concentradas na área mais próxima ao bairro Água Verde, a noroeste. No restante do bairro, há predomínio de edificações de um ou dois pavimentos, permeadas por outras de três pavimentos na ZR-3, e de seis na ZR-4 (FIGURA 35).



FIGURA 35 – ESCALONAMENTO DE ALTURA: ZR-3 ATÉ SETOR ESTRUTURAL
FONTE: Registro da Autora (2012)

Nota-se ainda a existência de novas construções com maior gabarito, até oito pavimentos, principalmente ao longo da Avenida Presidente Getúlio Vargas e da Rua Engenheiro Rebouças, situação permitida pela legislação municipal por meio da compra ou transferência de potencial construtivo.

Observa-se que a escala de abrangência das atividades comerciais e de prestação de serviços, presentes por toda a extensão do bairro, mantém relação direta com a função da via na qual estão inseridas.

Em relação ao sistema viário, o Rebouças é cortado por vias, que têm como objetivo fazer a conexão bairro-bairro, na direção leste-oeste; e centro-bairro, na norte-sul. Segundo IPPUC (1992, p. 3), o bairro encontra-se numa “área de passagem estruturante, junto ao centro pioneiro, em direção ao leste e ao sudeste da urbe.”

Na hierarquia viária proposta pela legislação urbanística municipal, através da Lei nº 9.800/2000, as principais vias do bairro são classificadas como: Estruturais, de Ligação Prioritária 1, Setoriais e Coletoras 1 (MAPA 2).

De acordo com esta lei, o sistema viário estrutural se caracteriza como o principal eixo estruturador da cidade, sendo composto por uma via central, que contém a canaleta exclusiva para o transporte de massa e pistas lentas para atendimento das atividades lindeiras; e por duas vias externas, paralelas à central e com sentido único de tráfego, destinadas ao fluxo contínuo de veículos.

As Vias de Ligação Prioritária 1 têm como função estabelecer a ligação entre os Setores Especiais Estruturais e vias importantes do sistema viário principal, conformando corredores com grande volume de tráfego, cujos parâmetros de uso e ocupação do solo devem garantir sua fluidez.

As Vias Setoriais se caracterizam como eixos de ligação entre regiões, municípios vizinhos, área central e áreas periféricas, com forte integração e articulação com o sistema viário principal, admitindo usos preferencialmente setoriais.

E, finalmente, as Vias Coletoras 1 são vias de média extensão, integradas ao sistema viário principal e que concentram o tráfego local e o comércio e serviço de médio porte de atendimento à região. No caso do Rebouças, as vias assim classificadas também cumprem a função de ligação entre bairros, como as setoriais.

MAPA 2 – SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO

No geral, a hierarquização apresentada abrange as principais vias do bairro. Conforme observa-se no Mapa 2, grande parte delas recebe uma classificação especial, existindo poucas vias locais. Apesar das diferentes classes, a função primordial do sistema viário do Rebouças é fazer a conexão entre os bairros da cidade, havendo maior distinção entre as vias em relação à escala de abrangência dos usos que as margeiam.

Devido a estas características, as ruas que compõem o bairro apresentam, em sua maioria, caixa de via de quatro a seis pistas, sentido único de tráfego e fluxo contínuo de veículos (FIGURA 36). Como exemplo, destacam-se, na direção leste-oeste, todas as vias desde a Avenida Visconde de Guarapuava até a Rua Brasília Itiberê, com exceção da Avenida Sete de Setembro, classificada como via central do sistema viário estrutural.



FIGURA 36 – AVENIDA IGUAÇÚ: QUATRO PISTAS DE ROLAMENTO, DUAS DE ESTACIONAMENTO, SENTIDO ÚNICO DE TRÁFEGO E FLUXO CONTÍNUO DE VEÍCULOS
FONTE: Registro da autora (2012)

Por esta razão, o sistema viário do Rebouças pode ser caracterizado como de passagem, abrangendo atividades de médio e grande porte, relacionadas à escala de bairro e setorial. Nas áreas próximas ao centro e à Estação Rodoferroviária e na área industrial, destacam-se ainda atividades de abrangência regional (MAPA 2).

Algumas vias do bairro se sobressaem também como eixos de ligação regional, como é o caso das Avenidas Marechal Floriano Peixoto e Comendador Franco, que conectam Curitiba a São José dos Pinhais; e da Avenida Presidente Getúlio Vargas, através de sua extensão, a Avenida Prefeito Maurício Fruet, que permite a conexão com Pinhais.

Da dinâmica regional de circulação, ressalta-se ainda a proximidade da Rodoferroviária e dos terminais de transporte situados na área central, como o Guadalupe e as praças Rui Barbosa, Carlos Gomes, Tiradentes, dentre outras. Estes terminais fazem com que inúmeras linhas de ônibus cruzem o bairro.

Em relação à fluidez do tráfego, percebe-se algumas interrupções na direção norte-sul, pela presença da área industrial. A característica do parcelamento do solo em quadras de grandes dimensões, derivadas desta atividade, assim como o limite estabelecido pela ferrovia no período de ocupação do bairro, fazem com que vias sejam interrompidas.

Além do sistema de circulação para veículos automotores, também se faz presente no bairro uma rede de ciclovias, implantadas na direção leste-oeste e na norte-sul, que perfaz 3400 metros de extensão (FIGURA 37).

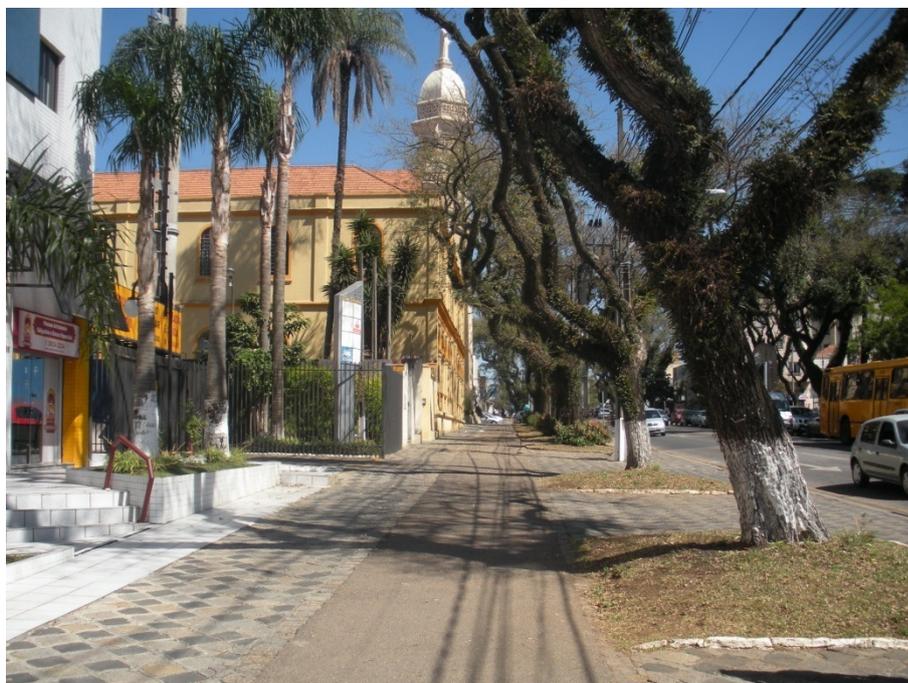


FIGURA 37 – CICLOVIA NA AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS
FONTE: Registro da autora (2012)

A partir das características apresentadas, os principais conflitos viários identificados no Rebouças são (MAPA 2):

- a) a incompatibilidade entre o constante tráfego de caminhões, derivado do uso industrial, e a circulação dos habitantes e demais usuários da região;
- b) a confluência do fluxo regional em vias de uso intra-urbano próximas ao Centro, com destaque para o cruzamento da Avenida Comendador Franco com a Avenida Silva Jardim e o Viaduto do Colorado;
- c) impactos ocasionados por grandes equipamentos de uso coletivo, como é caso da Estação Rodoferroviária, dos estádios, *shoppings* e universidades;
- d) comprometimento da fluidez da circulação na direção norte-sul, pela presença da área industrial;
- e) e conflitos entre o trânsito de passagem, o local e o de pedestres e ciclistas.

Quanto às demais redes de infra-estrutura, como de abastecimento de água, energia elétrica, telefone e coleta de esgoto, e equipamentos urbanos, relacionados à educação, saúde, esporte, cultura e assistência social, as características do bairro condizem com as da região central.

Dentre estas características, é importante ressaltar a acessibilidade garantida pelo grande número de linhas de transporte coletivo, urbanas e metropolitanas, que circulam por suas principais vias.

A partir de dados do IPPUC (2012b), constata-se que o Rebouças apresenta grande densidade de infra-estrutura instalada, além da concentração e variedade de equipamentos de uso coletivo públicos e privados em toda a sua extensão (MAPA 3).

Dentre os equipamentos de educação, há disponibilidade desde centros de educação infantil até universidades. Na educação básica, destacam-se os Colégios Estaduais Guaíra, Presidente Lamenha Lins e Xavier Silva; e na superior, o Centro Universitário Curitiba (UNICURITIBA), a Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), o futuro *campus* Rebouças da Universidade Federal do Paraná (UFPR), o Instituto Federal do Paraná (IFPR) e, nas proximidades, a Pontifícia Universidade Católica (PUC) e o Centro Universitário Franciscano (FAE). Existe, ainda, um centro de educação básica voltado para jovens e adultos.

MAPA 3 – EQUIPAMENTOS URBANOS, ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS E HIDROGRAFIA

Também há variados equipamentos de saúde, como Unidades Municipais de Saúde (UMS), clínicas especializadas e hospitais; e de assistência social, como centros de convivência para crianças de rua, centro de atividade do idoso, abrigo e albergue.

Em relação à cultura, destaca-se a sede da Fundação Cultural de Curitiba (FCC), instalada no Moinho Paranaense, que funciona como espaço de exposição. Além desta, há teatros, como o de Bonecos Dr. Botica e o Regina Vogue, no Shopping Estação; e o do Paiol, instalado num antigo depósito de pólvora e munições reciclado, nas proximidades do bairro.

Dentre os equipamentos voltados para atividades de lazer, destacam-se centros públicos de esporte, localizados nas praças Ouvidor Pardino, Oswaldo Cruz e Plínio Tourinho, parque Afonso Botelho e Eixo de Animação João Saldanha. Estas áreas concentram pistas de caminhada, de *skate*, *playgrounds*, academias ao ar livre, quadras esportivas e piscinas (FIGURA 38).

É importante também ressaltar que estas praças e parque, são cercados e permanecem fechados durante o período noturno, porque dispõem de equipamentos urbanos no seu interior.





FIGURA 38 – CENTROS DE ESPORTE E LAZER LOCALIZADOS NA PRAÇA OUVIDOR PARDINHO E NO EIXO DE ANIMAÇÃO JOÃO SALDANHA
 FONTE: Registro da autora (2012)

Além deles, largos, jardinetes e a Praça Eufrásio Correia também compõe o conjunto de áreas livres públicas da região.

A Praça Eufrásio Correia apresenta um caráter diferente das anteriormente citadas, tendo como particularidade o traçado e elementos voltados à contemplação. Seu surgimento esteve associado à instalação da estação ferroviária e ao papel de acesso ao Centro desempenhado antigamente pela Rua Barão do Rio Branco. No seu entorno, concentravam-se atividades econômicas, como quiosques, botequins, restaurantes e hotéis, associadas ao constante fluxo de passageiros. Assim, a praça cumpria, no final do século XIX e início do XX, a função de núcleo polarizador da região e ponto de encontro da cidade (PARANÁ. Secretaria da Cultura, 2006).

O seu projeto, mantido ao longo do tempo, expressa essa antiga função, hoje não mais desenvolvida. Atualmente, sua paisagem e alguns dos edifícios que a delimitam são protegidos por meio de tombamento estadual, que possibilitou a manutenção de suas características originais (PARANÁ. Secretaria da Cultura, 2006).

A presença de massas vegetais é um elemento de paisagem notado nos largos, jardinetes, praças, parque e nas vias do bairro, com destaque para a Avenida Presidente Getúlio Vargas (FIGURA 39).



FIGURA 39 – ARBORIZAÇÃO PÚBLICA DA AVENIDA PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS
FONTE: Registro da autora (2012)

A ocupação intralote ocorre, porém, de maneira extensiva, em especial na área industrial e nas proximidades do Centro. Apesar da legislação de uso do solo municipal, Lei nº 9.800/2000, exigir taxas de permeabilidade mínima, em média de 25%, não é o que se observa na realidade. Tal característica pode derivar da ocupação anterior ao estabelecimento destes parâmetros urbanísticos.

Esta tipologia de ocupação, associada ao pequeno número de áreas livres públicas oficialmente localizadas no limite do Rebouças, faz com que o bairro apresente a quinta menor taxa de área verde por habitante da cidade (IPPUC, 2012a), perdendo apenas para os seus vizinhos Água Verde e Parolin, e para o Capão Raso e Guaíra. Sua taxa (0,97m²/hab) é cerca de 50 vezes menor do que a da cidade de Curitiba (49,00m²/hab).

Em relação aos elementos naturais, é importante ressaltar ainda que o bairro se localiza na sub-bacia do Rio Belém, e recebe um trecho deste rio e de seu afluente Água Verde. Tal afluente nasce e cruza toda a extensão do bairro Água Verde, cruza o Rebouças e tem sua foz no Prado Velho. No Rebouças, ele se encontra canalizado na maior parte de sua extensão, havendo poucos trechos abertos a sudeste do bairro.

O Belém, afluente do Rio Iguaçu, é um rio urbano, pois tem sua nascente e foz no município de Curitiba, atravessando-o de norte a sul. Por esta razão, segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba (2012), é um dos rios mais impactados pela dinâmica de urbanização, apresentando vários desequilíbrios ambientais decorrentes da infra-estrutura de esgotamento sanitário precária, de ocupações irregulares em suas margens, da presença de lixo e da impermeabilização do solo.

Este rio delimita os bairros Rebouças e Jardim Botânico e compõe a história do bairro, ao ter possibilitado a instalação de suas indústrias. Observa-se que o Belém é pouco valorizado e integrado a paisagem urbana neste trecho, encontrando-se cercado, com pouca acessibilidade ou margeado por vias rápidas, e sem nenhum tratamento paisagístico (FIGURA 40).



FIGURA 40 – RIO BELÉM: POUCA ACESSIBILIDADE E AUSÊNCIA DE INTEGRAÇÃO COM A VIDA URBANA
FONTE: Registro da autora (2012)

A partir do exposto, pode-se concluir, em síntese, que o Rebouças não apresenta um padrão único de ocupação. Suas características variam de acordo com a localização, conformando diferentes áreas dentro do bairro. Estas áreas mantêm maior relação espacial com os bairros do entorno, situação que dificulta sua identificação e seu reconhecimento como parte do Rebouças pela população.

De acordo com Lynch (1997), a identificação de um objeto depende de sua diferenciação de outros, de seu reconhecimento enquanto entidade separável. Em relação à identificação de bairros, o autor aponta que:

As características físicas que determinam os bairros são continuidades temáticas que podem consistir numa infinita variedade de componentes: textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de construção, usos, atividades, habitantes, estados de conservação, topografia (LYNCH, 1997, p. 75).

No caso do Rebouças, ao invés de uma continuidade temática, observa-se grande variedade de componentes de acordo com a localização no bairro. Esta característica faz com que seu reconhecimento pelo imaginário coletivo se dê apenas a partir da área onde predomina o uso industrial. Isto porque tal área mantém uma unidade temática de fácil percepção se comparada às demais, como demonstrado por Lynch (1997).

Em relação à apreensão do território total do bairro, Fernandes (2008) aponta que:

...nem sempre se sabe dizer onde a região começa e onde termina – parte se confunde com o Centro, parte com a Água Verde ou com o Prado Velho. Algumas quadras, como as da Almirante Gonçalves, são tão pacatas que dá para contar os paralelepípedos no meio da rua. Dali mesmo, contudo, ouve-se o ruído vindo do encontro da João Negrão com a Getúlio Vargas e da Engenheiros Rebouças com a Iapó. Juntas, no período de pico, cada uma dessas esquinas vê passar nada menos do que dois mil automóveis por hora.

Artigos de jornais das décadas de 1970 e 1990 (BAIRRO com muitas atividades, 1974; UM BAIRRO que ninguém conhece, 1974; NA REGIÃO central um bairro que oferece toda estrutura necessária a seus moradores, 1991) já chamavam a atenção para o fato de que a identidade do Rebouças não era reconhecida nem por alguns de seus moradores, sendo freqüentemente confundido com os bairros vizinhos.

Uma explicação possível para tal ausência de identidade é que no período em que se consolidou sua ocupação urbana, entre o final do século XIX e meados do XX, o bairro Rebouças não existia com este nome e delimitação (MAPA 4).

Neste período, seu atual território estava distribuído entre os bairros Iguazu; Capanema (atual Jardim Botânico), Nossa Senhora da Luz (hoje Parolin) e Prado, (atual Prado Velho) (MAPA 4) (FENIANOS, 2002).

MAPA 4 – EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA E PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL

A denominação Rebouças passou a figurar no mapa de setorização de Curitiba, a partir de 1968, e sua delimitação oficial foi ainda posterior, em 1975, por meio do Decreto Municipal nº 774/1975 (MAPA 4).

Com isso, percebe-se que a década de criação do bairro coincide com a de início do processo de evasão industrial, perda populacional e estagnação de sua ocupação, o que pode ter comprometido sua apreensão por parte da população.

Além disso, áreas do Rebouças com um mesmo padrão de ocupação, como a residencial a sudeste, compunham inicialmente outro bairro, o Capanema. Isto pode explicar a maior relação existente entre estas e as áreas vizinhas, ao invés de integrarem uma unidade no próprio bairro (MAPA 4).

5.2 PROJETOS PÚBLICOS E PRIVADOS PREVISTOS

Conforme indicado no Capítulo 2, a estagnação da ocupação do Rebouças nas últimas quatro décadas, associada às suas potencialidades como área central, motivaram o desenvolvimento de projetos urbanísticos e o recente interesse imobiliário pela região.

É importante também ressaltar a visibilidade adquirida pelo bairro a partir do anúncio da cidade como sede da Copa do Mundo de 2014. Sua posição geográfica o situa entre os principais pontos de interesse da Copa: o Estádio Joaquim Américo, onde serão realizados os jogos, a Estação Rodoferroviária e o sistema de infraestrutura viária que conecta Curitiba ao Aeroporto Internacional Afonso Pena. Tendo como objetivo garantir a acessibilidade entre estes pontos, obras de melhoramento viário estão sendo executadas pelo Poder Público em sua área e entorno, especialmente na Avenida Comendador Franco e nas Ruas Engenheiros Rebouças, Brasília Itiberê, Chile e Guabirota. Tais obras envolvem a revitalização da pavimentação e dos passeios, nova iluminação pública e arborização e a construção de trincheiras nas vias Chile e Guabirota (MAPA 5).

MAPA 5 – PROJETOS URBANÍSTICOS E LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS

Somado a estas intervenções, há também o projeto de revitalização e ampliação da Rodoferroviária e do Parque Afonso Botelho, situado em frente ao estádio.

Ao melhorarem a acessibilidade e revitalizarem a área, um dos impactos destas obras é a valorização imobiliária, observando-se o interesse crescente de proprietários fundiários e promotores imobiliários no bairro, conforme apresentado no Capítulo 2.

Este processo se torna evidente pelas novas construções que vêm modificando sua paisagem nos últimos cinco anos. A partir de levantamento de campo e da análise do Mapa dos lançamentos imobiliários de Curitiba (2012), observa-se a presença destes empreendimentos tanto na área onde predomina a tipologia industrial quanto na residencial, com maior concentração nas proximidades do Centro, ao norte (MAPA 5).

Tais empreendimentos imobiliários caracterizam-se predominantemente por edifícios de uso residencial, de um a três dormitórios e que têm como público-alvo a classe de média renda. Os apartamentos de um e dois dormitórios estão principalmente situados no entorno da Praça Eufrásio Correia; e os de dois e três, encontram-se dispersos pelo bairro (FIGURA 41).

Quanto ao gabarito, os novos edifícios se diferenciam de acordo com a zona em que estão inseridos: 4 pavimentos na ZR-3, 6 a 8 na ZR-4 e mais da 20 no SE.





FIGURA 41 – LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS RESIDENCIAIS LOCALIZADOS NA ZR-4: RUA ENGENHEIROS REBOUÇAS
FONTE: Registro da autora (2012)

Dentre os novos lançamentos, destaca-se o 7th Avenue, situado nas proximidades da Rodoferroviária, que traz como proposta torres de diferentes alturas, alcançando até 40 pavimentos, e uso misto: apartamentos residenciais, conjuntos de escritórios e galeria comercial.

Além dos edifícios residenciais e mistos, grandes equipamentos de uso coletivo se encontram em construção, como o *campus* Rebouças da UFPR e sede da Igreja Universal do Reino de Deus. Pelo porte que apresentam, estes conjuntos de edificações certamente transformarão a atual dinâmica urbana local, com impactos positivos, como a atração de público em diferentes horários, e negativos, como o aumento do trânsito de veículos.

O recente interesse imobiliário oferece ainda riscos à preservação do patrimônio industrial do Rebouças, evidentes com a demolição da antiga Fábrica do Matte Leão para a construção de sede da Igreja Universal, em 2011. A referida fábrica apresentava interesse de preservação, como um exemplar relevante de arquitetura industrial do início do século XX, e conformava um espaço representativo da história sócio-econômica de Curitiba e do Paraná, relacionada ao ciclo da erva-mate.

Conforme, Imaguire Junior (2010):

Entre os espaços que uma cidade gera para se estabelecer e afirmar, aqueles que resultam dos processos físicos de geração de riquezas – digamos assim, os meios de produção – estão entre os mais interessantes e importantes. Desde os relacionados com a extração de matérias-primas – galpões de depósito e processamento, edifícios de manufatura ou produção industrial – até os equipamentos e instalações de transporte, todos os recursos do engenho humano que resultaram na nossa civilização contemporânea, no que ela tenha de confortável ou de insuportável.

O processo crescente de demolição das edificações industriais do Rebouças representa a descaracterização de sua paisagem e a perda da memória urbana, pois, como visto, a identidade do bairro no imaginário coletivo está associada a esta atividade. Além disso, conforme aponta Imaguire Junior (2010), a destruição destas edificações atende apenas aos interesses de determinados grupos associados ao capital imobiliário. Na sua avaliação, perde-se a oportunidade de transformá-las em equipamentos de uso coletivo, aos moldes do Sesc Pompéia, reciclado por Lina Bo Bardi, em São Paulo; ou do próprio exemplo curitibano do Teatro do Paiol. Pode-se também acrescentar o recente projeto do novo *campus* da UFPR, instalado no prédio da extinta Rede Ferroviária Federal – RFFSA. O autor chama a atenção, ainda, para a necessidade de realização de um levantamento, diagnóstico e posterior plano de preservação do conjunto edificado, que possibilitem a manutenção da paisagem urbana da região.

No Mapa 4, observa-se que vários imóveis do Rebouças são cadastrados pelo Poder Público Municipal como Unidades de Interesse de Preservação (UIPs), assim identificadas por apresentarem valor cultural, histórico ou arquitetônico de interesse coletivo. A preservação destas UIPs é incentivada por reduções no IPTU ou a concessão de potencial construtivo adicional, que pode ser aplicado no próprio lote ou transferido para outro, conforme Lei Municipal nº 6.337/1982. Qualquer obra ou alteração que possa vir a descaracterizar o imóvel fica, ainda, sujeita à análise de uma comissão especializada (FIGURA 42).

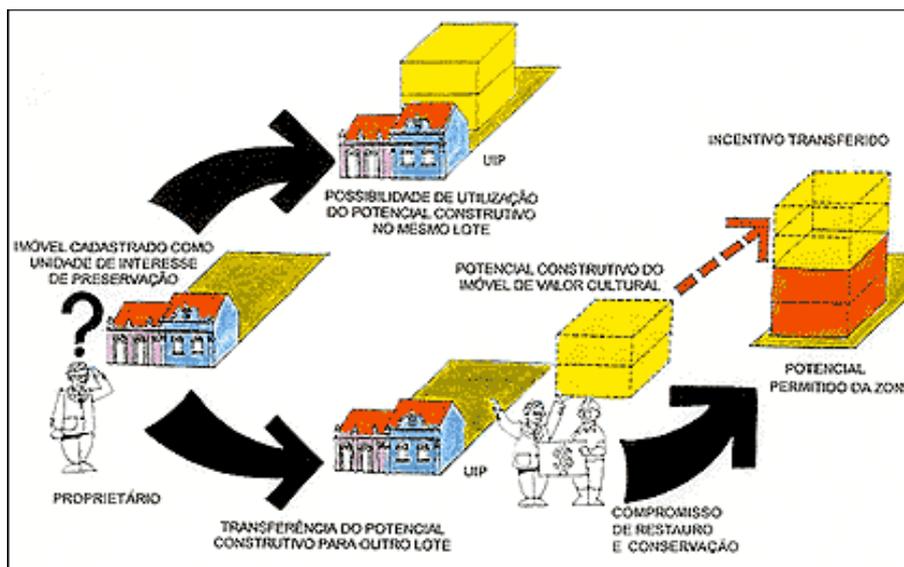


FIGURA 42 – ESQUEMA DE INCENTIVO À PRESERVAÇÃO DAS UIPs PELA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

FONTES: IPPUC (2012a)

As unidades classificadas como UIPs no bairro são predominantemente exemplares residenciais, em estilo eclético, localizados na área cuja ocupação ocorreu entre 1858 e 1900. Caracterizam-se, hoje, como propriedades particulares, de uso comercial e de serviços, em geral, em bom estado de conservação. Há, ainda, imóveis preservados de propriedade pública, como a subsede do Ministério Público da Avenida Marechal Floriano Peixoto, o Colégio Xavier da Silva, o prédio da UTFPR e o Moinho Paranaense.

Os demais exemplares industriais, relacionados à história e memória urbana, porém, não são contemplados como Unidades de Interesse de Preservação.

Levando-se em conta a importância histórica e o interesse na manutenção da paisagem urbana, são ainda protegidos dois setores especiais: o de Preservação da Paisagem Ferroviária, situado junto à antiga estação e Praça Eufrásio Correia, por meio do Decreto nº 1.033/2001; e o Eixo Barão-Riachuelo, junto à Rua Barão do Rio Branco, pelo Decreto nº 186/2000.

Na esfera estadual, são tombados o conjunto formado pela antiga Estação Ferroviária e o Viaduto João Negrão (Ponte Preta), a subsede do Ministério Público, a Praça Eufrásio Correia, sobrados situados na Rua Barão do Rio Branco e o Palácio Rio Branco, atual Câmara Municipal (FIGURA 43).



FIGURA 43 – OBJETOS DE PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL: EDIFÍCIO TEIXEIRA SOARES E VIADUTO JOÃO NEGRÃO – PONTE PRETA, AO FUNDO
 FONTE: Registro da autora (2012)

Como conseqüência das restrições impostas pela preservação patrimonial, muitas vezes contrárias aos interesses do capital imobiliário, os sobrados da Rua Barão do Rio Branco, junto à Praça Eufrásio Correia, mantiveram-se degradados e sem uso durante décadas. Com a atual dinâmica de ocupação, dois deles foram recuperados: um funciona como hotel e o outro, restaurado, divide o lote com um edifício residencial em construção. Além destes, há outros dois sobrados, porém, que permanecem em mau estado de conservação.

No âmbito federal, são ainda objetos de preservação a antiga Estação Ferroviária, o Edifício Teixeira Soares (sede da extinta Rede Ferroviária Federal – RFFSA) e o terreno ocupado pela garagem e oficina de locomotivas. A preservação da memória ferroviária é uma atribuição do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, de acordo com a Lei Federal nº 11.483/2007.

Diferentemente do contexto exposto, o restante da paisagem e das edificações industriais do Rebouças, exatamente por não disporem de instrumentos urbanísticos de preservação patrimonial, são frágeis ao atual processo de especulação imobiliária.

Além disso, a valorização fundiária ameaça também a proposta do Poder Público Municipal de incentivo à implantação de programas habitacionais de interesse social no bairro. A Lei nº 9.802/2000 delimita duas áreas para este

objetivo: a Zona Residencial 4 do Rebouças e a Zona Residencial 3 do Prado Velho. Ambas estão localizadas a leste do bairro, com início na Avenida Marechal Floriano Peixoto. A primeira compreende sua área industrial, e a segunda, a residencial de menor poder aquisitivo (MAPA 5).

Os incentivos estabelecidos por esta lei são referentes à flexibilização dos parâmetros urbanísticos estabelecidos para a zona em caso de implantação de habitação de interesse social. Tal flexibilização pode ocorrer através de permissão de parcelamento do imóvel em lotes menores do que o previsto pela Lei de Uso do Solo, ou da concessão de potencial construtivo adicional (FIGURA 44).

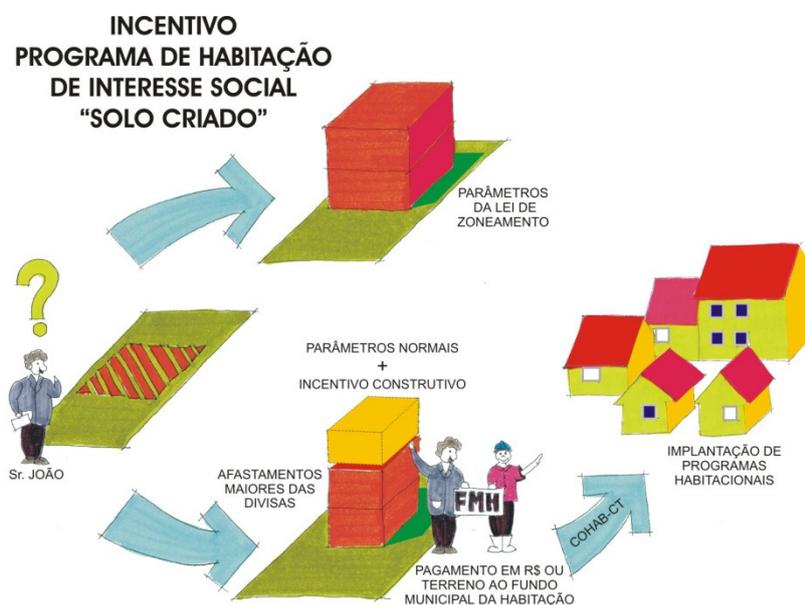


FIGURA 44 – ESQUEMA DE INCENTIVO À IMPLANTAÇÃO DE PROGRAMAS DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL
 FONTE: IPPUC (2012a)

A efetivação de tal proposta seria interessante por permitir a permanência dos moradores com renda mensal inferior a três salários mínimos. Conforme apresentado no Capítulo 2, o local de residência das diferentes classes sociais define não apenas o seu acesso distinto ao Centro, mas também à infra-estrutura, equipamentos coletivos, serviços públicos, áreas de lazer e culturais, dentre outros.

Por esta razão, a permanência da classe de menor renda numa região central como o Rebouças é uma forma de se garantir o direito mais igualitário à cidade – preceito básico do Estatuto da Cidade.

Não é isto, porém, o que se anuncia para o bairro. As áreas descritas como de incentivo à implantação de programas habitacionais de interesse social, em

especial a ZR-4 do Rebouças, coincidem com alguns dos lançamentos imobiliários voltados à classe de média renda. Como historicamente a localização das diferentes classes sociais no território ocorre de maneira separada, a tendência é que o processo de valorização imobiliária seja reforçado e que, conseqüentemente, a classe de menor renda seja expulsa para áreas mais periféricas.

Este modelo de ocupação já é consolidado em Curitiba. Conforme apresentado no Capítulo 2, os bairros de moradia das classes menos favorecidas acabaram se desenvolvendo periféricamente ao sul. Atualmente, percebe-se que os conjuntos habitacionais de interesse social estão concentrados nestes bairros, em especial no Sítio Cercado, Tatuquara e Campo de Santana, e também a oeste, na Cidade Industrial (IPPUC, 2012a).

Do ponto de vista da política urbana municipal, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), desenvolveu dois projetos de incentivo à renovação da área: o Novo Rebouças e o Curitiba Tecnoparque (MAPA 5).

O primeiro deles, de 2001, propõe transformar o bairro num centro de lazer, cultura e entretenimento, com a atração de atividades que garantam a permanência de pessoas nos vários períodos do dia. O projeto teve como indutor a aquisição, por meio de troca por potencial construtivo, e reciclagem do antigo Moinho Paranaense pela prefeitura. Na época, a edificação foi utilizada para a divulgação do Projeto Novo Rebouças, e passou a abrigar em 2006 a sede da Fundação Cultural de Curitiba (FCC).

O plano urbanístico Novo Rebouças envolveu ainda a criação de dois calçadões nas ruas próximas ao Moinho e a promulgação do Decreto Municipal nº 223/2003, que delimita o Setor Especial Novo Rebouças, viabilizando a implantação das propostas. Este setor abrange a área industrial do bairro, a leste, e tem início na Avenida Marechal Floriano Peixoto. Está dividido em três áreas, que partem do antigo núcleo industrial: a Destinada a Funções Especiais do Projeto, a de Transição e a de Influência (MAPA 5). De acordo com o período do dia e a área, foram definidos níveis máximos de pressão sonora mais flexíveis para atividades comerciais, industriais, de prestação de serviços, sociais e recreativas. Estas determinações têm como objetivo atrair a instalação de bares, restaurantes, oficinas e ateliês no bairro, de modo a afirmar a proposta de espaço cultural.

O Projeto Curitiba Tecnoparque, instituído pela Lei Complementar nº 64/2007, tem como objetivo atrair e promover o desenvolvimento de empresas e instituições

de ciência e tecnologia, difundindo seu conhecimento e inovações pelo município. Como incentivo às empresas assim classificadas, são previstas reduções e isenção fiscais.

Para tanto foram definidas cinco áreas de abrangência do projeto, caracterizadas pela presença e concentração de ativos tecnológicos do poder público e da iniciativa privada, com possibilidade de interação para o desenvolvimento deste setor. Pela proximidade da Linha Verde, trecho urbanizado da antiga BR-116, e de universidades (UFPR, UTFPR e PUCPR), o Rebouças e seu entorno eram atingidos por duas destas áreas: o Anel Logístico, ao longo da Linha Verde, e o Setor Rebouças, junto à antiga área industrial do bairro (MAPA 5). A partir da aprovação da Lei Complementar nº 87/2012, porém, a área de abrangência do programa se expandiu, atingindo todo o perímetro urbano do município.

Dentre as potencialidades apresentadas pelo bairro para sua inclusão no projeto, foram destacadas: localização central e acessibilidade; conectividade (disponibilidade de infra-estrutura); existência de áreas livres e de edificações com potencial de reutilização; e presença de empresas e universidades do ramo de ciência, tecnologia e inovação. A proposta urbanística para o Anel Logístico e Setor Rebouças envolvia a mescla de empreendimentos de diferentes escalas e usos, como os de comércio, serviço e habitação (IPPUC, 2012a).

De acordo com Manzi (2012), gestora do IPPUC, durante o desenvolvimento do projeto, surgiram diferentes conflitos de interesses, dentre eles com o já existente pólo de ciência e pesquisa da CIC, que fizeram com que fosse descartada a idéia de utilização de antigos barracões industriais do Rebouças como sedes de incubadoras tecnológicas. Isto resultou na descaracterização do conceito original do projeto no bairro, que manteve apenas a proposta de diversidade de usos e escalas.

Os dois projetos urbanísticos desenvolvidos pelo IPPUC têm em comum a proposta de atração de usos diversificados, com o objetivo de garantir a vitalidade do Rebouças durante todos os períodos do dia. Manzi (2012) afirma, ainda, que tratam-se de planos complementares, que visam mudar a dinâmica local.

Observa-se, no entanto, que até o presente momento estes projetos não resultaram em grandes transformações. O incentivo à instalação de bares e restaurantes, do Projeto Novo Rebouças, produziu a concentração destas atividades junto à Rua Chile, em decorrência de sua proximidade com as universidades, mas a movimentação nos vários períodos do dia e aumento do fluxo de pedestres não foi

alcançada. Através de observação de campo, avalia-se que a dinâmica prevista pelos planos urbanísticos não corresponde ao que se encontra no bairro.

Segundo Manzi (2012), tal fato é consequência da falta de interesse dos empreendedores na execução dos projetos. A gestora, assim como outros técnicos do IPPUC entrevistados pelo Jornal Gazeta do Povo (FERNANDES, 2011), reconhecem que o sucesso das propostas públicas depende do financiamento da iniciativa privada; de que alguém “compre a idéia”. Chamam a atenção para a importância do diálogo e a interdependência destas duas esferas para um bom funcionamento da cidade, e ressaltam, ainda, que mesmo os melhores incentivos concedidos pela prefeitura não conseguem concorrer em pé de igualdade com a dinâmica do mercado.

A parceria entre as iniciativas pública e privada no bairro, porém, tem se restringido a ações pontuais, através da exigência de contrapartidas referentes à preservação do patrimônio edificado e oficialmente reconhecido. Como exemplos, destacam-se a restauração e destinação da antiga Estação Ferroviária a um museu com esta temática; e a recente revitalização do Viaduto João Negrão (Ponte Preta), numa ação conjunta entre a Secretaria de Estado da Cultura, a Prefeitura Municipal e a Thá Incorporadora. Tal revitalização transformará a ponte em uma passarela para pedestres, conectando o empreendimento 7th Avenue, desta incorporadora, ao futuro *campus* Rebouças da UFPR.

Avalia-se, no entanto, que a fragilidade dos projetos do IPPUC em relação aos interesses privados é resultado da não regulamentação e/ou utilização de instrumentos urbanísticos capazes de garantir sua efetivação. Conforme apresentado no Capítulo 3, a partir do Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257/2001 – o poder público municipal passou a dispor de ferramentas que lhe concedem maior capacidade de intervenção no uso, ocupação e rentabilidade da terra urbana. Porém, como aprofundado, as experiências brasileiras têm comprovado que os instrumentos mais rapidamente aprovados e utilizados são exatamente aqueles que condizem com os interesses das classes dominantes e, conseqüentemente, com a lógica do mercado.

Na atual dinâmica do Rebouças este processo também se torna evidente. Os novos empreendimentos imobiliários localizados na ZR-4 apresentam gabarito superior ao limite básico permitido pela legislação, o que indica a utilização da concessão de potencial construtivo adicional – possível através dos instrumentos, já

regulamentados no município, de outorga onerosa ou transferência do direito de construir.

Estes empreendimentos e instrumentos se enquadram no contexto do Projeto Viva Rebouças, desenvolvido pelas incorporadoras Thá e Rossi, em 2007, de forma associada ao lançamento residencial Boulevard Rebouças. Conforme divulgado pelas incorporadoras, o objetivo do projeto é acelerar o processo de revitalização e reurbanização do bairro (THÁ; ROSSI, 2007).

Para tanto, o Viva Rebouças contou com ações como o mapeamento do bairro e a distribuição de cartilhas onde figuravam sua história, um mapa com principais atrativos e um guia com os estabelecimentos de comércio e serviço próximos.

A partir da distribuição deste material, percebe-se a intenção de promover o Rebouças como um novo local de moradia, associando-o à imagem de tradição, disponibilidade de serviços e proximidade com o Centro. Evidencia-se, assim, a estratégia dos incorporadores de criar novas demandas que justifiquem e efetivem o sucesso dos lançamentos de diferentes produtos imobiliários, conforme visto no Capítulo 2.

De acordo com Fernandes (2011), a estratégia das incorporadoras conseguiu atrair maior movimento para o bairro, concretizando-se pela chegada de cerca de 1.500 novos moradores nos últimos dois anos.

A partir do fenômeno descrito é possível perceber que os interesses dos incorporadores imobiliários e proprietários fundiários têm um poder muito maior de influência na atual dinâmica de reestruturação do Rebouças do que os próprios projetos concebidos pelo Poder Público Municipal.

Com base no exposto, apresenta-se a seguir uma síntese da análise da realidade do bairro, ressaltando suas deficiências, potencialidades e explicitando o cenário tendencial encontrado, de modo a embasar a elaboração de diretrizes projetuais.

5.3 SÍNTESE DA REALIDADE E CENÁRIO TENDENCIAL

A leitura da realidade do bairro Rebouças permitiu identificar características sócio-espaciais bastante heterogêneas, que podem favorecer a apropriação mais igualitária do espaço urbano e sua vitalidade nos diferentes períodos do dia.

Sua inserção regional faz com que o bairro componha e participe da dinâmica que caracteriza a área central de Curitiba, sofrendo pressão pela densificação da ocupação do solo. Esta pressão, evidente através do processo de valorização imobiliária, coloca em risco a preservação da paisagem e memória urbana local e sua heterogeneidade sócio-espacial característica.

A análise dos diferentes perfis populacionais, usos e tipologias de ocupação presentes ressalta certa incompatibilidade entre sua realidade e o que é proposto pela legislação municipal. Observa-se também conflitos na relação entre o desenvolvimento da vida urbana local e o caráter de passagem do sistema viário do bairro, associado à escala de abrangência setorial e regional de algumas de suas atividades.

Em relação aos espaços livres de uso público, percebe-se interessante variedade de propostas destinadas a diferentes usuários, porém ausência de conexão entre estes espaços. Também falta integração entre o Rio Belém e a paisagem urbana local.

Outro fato relevante é a ausência de reconhecimento e identificação do Rebouças por parte da população, o que chama a atenção para a necessidade de uma intervenção urbanística que possibilite a apropriação coletiva do espaço, considerando suas duas escalas de abrangência: a local e a regional.

A partir disto, apresenta-se no Quadro 4 uma síntese das deficiências e potencialidades identificadas no bairro, organizadas de acordo com os seguintes temas: inserção regional, aspectos sociais, uso e ocupação do solo, sistema viário e circulação, áreas livres e elementos naturais (MAPA 6).

TEMAS	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES
INSERÇÃO REGIONAL: ÁREA CENTRAL	<ul style="list-style-type: none"> - pressão por densificação da ocupação, incompatível à preservação da paisagem urbana local; - presença de grandes equipamentos de uso coletivo que trazem impactos negativos à dinâmica urbana local; - ausência de reconhecimento e identificação do bairro por parte da população. 	<ul style="list-style-type: none"> - grande acessibilidade, disponibilidade de infra-estrutura instalada e de equipamentos urbanos; - atração de equipamentos de uso coletivo e de atividades de comércio e serviço, que podem garantir grande fluxo de pessoas e vitalidade ao bairro; - visibilidade em decorrência da Copa do Mundo de 2014.
ASPECTOS SOCIAIS	<ul style="list-style-type: none"> - recente dinâmica imobiliária voltada a um público específico, de renda superior ao perfil de parte dos então residentes, que evidencia um processo de gentrificação. 	<ul style="list-style-type: none"> - diversidade social em relação a faixas de renda, que possibilita o direito mais igualitário à cidade.
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	<ul style="list-style-type: none"> - ausência de vitalidade; - passeios considerados inseguros por seus usuários; - ausência de permeabilidade entre as atividades de comércio e serviço e as vias que margeiam; - conflitos entre atividades de comércio e serviço de abrangência setorial e regional, e o uso residencial; - perda de edificações de valor histórico. 	<ul style="list-style-type: none"> - diversidade de usos e tipologias de ocupação, que pode ser explorada de modo a garantir a vitalidade do bairro nos diversos períodos do dia; - existência de galpões industriais com interesse de preservação patrimonial e possibilidade de destinação a atividades coletivas; - concentração de universidades, o que pode favorecer o desenvolvimento de atividades de extensão junto à sociedade.
SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> - presença de grandes avenidas de ligação em ambos os sentidos, que concedem ao bairro o caráter de passagem; - transição de vias regionais para vias urbanas, o que ocasiona congestionamentos; - condições de passeios que não favorecem a circulação a pé; - comprometimento da acessibilidade na direção norte-sul na área industrial, em decorrência da tipologia do parcelamento fundiário. 	<ul style="list-style-type: none"> - vias de ampla caixa, com propostas de pistas de caminhadas e ciclovias, que podem incentivar deslocamentos a pé e de bicicletas; - acessibilidade de pedestres e ciclistas favorecida pela proximidade da Rodoferroviária e de terminais de transporte urbanos e regionais, assim como pelo atendimento de grande número de linhas de transporte coletivo.
ÁREAS LIVRES E ELEMENTOS NATURAIS	<ul style="list-style-type: none"> - pequeno número e falta de conexão entre espaços livres de uso público existentes; - baixas taxas de permeabilidade e de área verde por habitante no bairro; - ausência de integração entre o Rio Belém e a paisagem urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> - presença de parques e praças com diferentes propostas de uso; - vias com ampla caixa e com potencial paisagístico.

QUADRO 4: SÍNTESE DA ANÁLISE DA REALIDADE DO BAIRRO REBOUÇAS
 FONTE: A autora (2012)

MAPA 6 – SÍNTESE DA ANÁLISE DA REALIDADE

Para a compreensão da realidade encontrada no Rebouças e a construção de seu cenário tendencial, é ainda importante analisar as atuais transformações sócio-espaciais do bairro. Conforme visto, os agentes sociais mais influentes neste processo são os incorporadores imobiliários e proprietários fundiários.

A análise dos projetos desenvolvidos pelo IPPUC para o Rebouças ressalta sua destinação e dependência financeira de grupos de incorporadores e investidores privados. Aos moldes do Projeto de Revitalização do Puerto Madero, em Buenos Aires – exposto no Capítulo 4 –, trazem como proposta a criação de um pólo cultural e tecnológico, com atividades voltadas aos grupos dominantes e que não favorecem a apropriação eqüitativa do espaço urbano.

Tal caráter é reforçado pela comparação do Projeto Novo Rebouças com o SoHo (*South of Huston*) nova-iorquino, região degradada da cidade americana que foi transformada em uma área movimentada de bares, galerias, ateliês e oficinas. Em ambos os projetos internacionais há forte marca de gentrificação e apropriação privada dos investimentos públicos, através da especulação imobiliária – processo que também se anuncia no caso curitibano.

Ainda em relação aos projetos de mobilidade urbana voltados à realização da Copa do Mundo de 2014 em Curitiba, percebe-se um enfoque na valorização da imagem da cidade no contexto internacional, o que reflete os princípios do modelo estratégico de planejamento, embasado no *marketing urbano* e no atendimento aos interesses do capital transnacional.

Considerando as recentes intervenções do Poder Público, o processo de valorização imobiliária e a conseqüente pressão pela densificação da ocupação, o cenário tendencial para o desenvolvimento do bairro Rebouças se apresenta com as seguintes características:

- a) consolidação da dinâmica de gentrificação, com a expulsão da população de menor renda;
- b) ameaça ao patrimônio industrial edificado, pela ausência de instrumentos urbanísticos que garantam tal preservação e o anúncio de transferência das fábricas da Mate Real e da Ambev;
- c) descaracterização da paisagem local, pela demolição de edificações industriais e pela verticalização observada, ocasionando a perda da memória urbana coletiva;

- d) afirmação do caráter de passagem do bairro, com a valorização do automóvel derivada das obras de melhoramento viário;
- e) e promoção da mescla de usos, através dos vários lançamentos residenciais, incremento populacional e possibilidade de desenvolvimento de atividades de apoio aos novos habitantes, potencializando a vitalidade do bairro nos diversos períodos do dia.

As questões então abordadas explicitam o que se denominou como dinâmica de reestruturação do espaço do bairro Rebouças.

A partir do cenário tendencial traçado e das potencialidade e deficiências identificadas no bairro, são apresentadas no próximo capítulo as diretrizes que embasarão o projeto de intervenção a ser desenvolvido no próximo semestre.

6. DIRETRIZES PROJETUAIS

A partir da análise do processo de produção do espaço do Rebouças conclui-se que o atual cenário é marcado pela heterogeneidade de usos, tipologias de ocupação e perfil populacional.

No entanto, o processo de reestruturação espacial que se desenvolveu evidencia uma tendência à valorização imobiliária e homogeneização sócio-espacial, vinculada a interesses específicos de determinados agentes sociais, em especial de grupos envolvidos com a dinâmica imobiliária, em detrimento dos interesses coletivos. Tal fenômeno ameaça a diversidade social hoje encontrada no bairro e seu patrimônio industrial, que compõe a memória da cidade.

A partir do entendimento de Jacobs (2009) de que a diversidade é capaz de prover a segurança urbana, o contato do público e a interação de usos, sendo característica natural das grandes cidades, o objetivo geral do projeto de intervenção no bairro Rebouças será o de preservar e incentivar esta heterogeneidade sócio-espacial, como forma de assegurar uma apropriação mais igualitária de seu espaço e potencializar a vitalidade urbana da área.

Tomando como base as deficiências e potencialidades, identificadas na análise da realidade, e como forma de alcançar o objetivo proposto, o projeto de intervenção será desenvolvido a partir de três diretrizes gerais:

- a) valorizar a identidade do bairro;
- b) assegurar a manutenção da diversidade sócio-espacial que hoje o caracteriza;
- c) e compatibilizar os diferentes usos e escalas, humanizando sua apropriação.

Tais diretrizes serão especificadas a seguir de modo associado ao que Jacobs (2009) aponta como condições indispensáveis para a garantia de uma diversidade capaz de prover a vitalidade urbana, que são: a necessidade de usos principais combinados, de concentração populacional, de prédios antigos e de quadras curtas,

Valorizar a identidade do bairro:

Partindo-se da constatação de que o Rebouças não apresenta um padrão único de ocupação e de que é reconhecido pelo imaginário coletivo apenas por seu antigo setor industrial, propõe-se valorizar a identidade do bairro, que hoje é marcada pela heterogeneidade de uso e ocupação do solo. Para isso, serão desenvolvidas ações que reforcem sua apropriação por parte da população. Dentre elas:

- a) valorizar a memória do bairro e a importância de sua atividade industrial para o desenvolvimento urbano da Região Metropolitana de Curitiba, através do reconhecimento e preservação de sua paisagem fabril;
- b) explicitar sua inserção regional enquanto área central, valorizando e incentivando a diversidade de usos e de equipamentos coletivos, de modo a garantir a sua vitalidade;
- c) potencializar a relação entre os espaços públicos e privados, através da implementação de parâmetros de uso e ocupação que favoreçam esta articulação;
- d) integrar ações entre as universidades presentes na região e a comunidade, através de atividades relacionadas à educação patrimonial; à educação no trânsito, incentivando formas alternativas de deslocamento, como o transporte coletivo e modal cicloviário; e à organização popular, com o fortalecimento de associações de bairro e da participação em assembleias públicas;
- e) reforçar a relação entre o espaço urbano e o Rio Belém, através da reinserção deste elemento natural na paisagem e de sua valorização enquanto componente histórico do bairro, que possibilitou seu desenvolvimento industrial;
- f) e articular o sistema de espaços livres públicos, potencializando suas diferentes propostas de uso, através da realização de feiras livres e do incentivo a atividades esportivas e de lazer, que favoreçam o encontro e a convivência nestes espaços.

Visando a preservação da paisagem industrial e manutenção da memória da cidade, serão definidos e detalhados instrumentos urbanísticos presentes no Estatuto da Cidade e destinados a este fim. Em relação ao patrimônio industrial edificado, no caso de evasão deste uso, será incentivada a destinação das construções a equipamentos coletivos, permitindo sua apropriação pública.

É importante destacar que valorização da identidade do Rebouças envolve tanto a escala do bairro, com ações locais que favoreçam a apropriação por seus habitantes e trabalhadores; quanto a escala metropolitana, com intervenções que reforçam sua inserção na área central de Curitiba, pólo da metrópole.

Assegurar a manutenção da diversidade sócio-espacial que hoje caracteriza o bairro:

Considerando que o Rebouças se caracteriza pela diversidade de usos, e que tal diversidade é capaz de atrair pessoas em diferentes horários e por razões variadas, propõe-se reconhecer a população que produz e se utiliza do bairro para identificar suas diversas necessidades e interesses.

Neste contexto, Jacobs (2009) defende que a combinação de usos principais é fundamental para a garantia de pessoas em diferentes períodos do dia e, assim, utilização de boa parte da infra-estrutura instalada. Isto condiz com o caso do Rebouças, um bairro central que dispõe destas instalações, de equipamentos urbanos e de grande acessibilidade. Ainda como forma de se viabilizar a instalação e manutenção da infra-estrutura e de se garantir o bom desenvolvimento da vida urbana, a autora defende a concentração e diversidade populacional.

A partir disto, e considerando-se que o bairro anuncia um recente processo de crescimento demográfico após quatro décadas de declínio, o reconhecimento da população que habita, trabalha ou circula pela área também será direcionado a entender como a combinação dos diferentes usos pode ser capaz de assegurar a vitalidade urbana nos diversos períodos do dia.

Para a garantia da mescla sócio-espacial, Jacobs (2009) ainda ressalta a necessidade de edificações com idades e estados de conservação variados, não apenas como forma de preservar a memória coletiva do lugar, mas também de não restringir seus usuários àqueles que apresentem condições de arcar com os altos custos dos lançamentos imobiliários. No caso do Rebouças, isto será associado à proposta do Poder Público Municipal de incentivo à instalação de programas habitacionais de interesse social, de modo a possibilitar a manutenção e promoção da diversidade de rendimentos e perfil populacional e, assim, garantir maior justiça social.

Como forma de se efetivar tal mescla sócio-espacial, serão ainda definidos e detalhados instrumentos urbanísticos presentes no Estatuto da Cidade que

possibilitam intervir no processo de gentrificação, que se anuncia com o recente interesse imobiliário e tendência à homogeneização das características populacionais e de uso e ocupação do bairro.

Compatibilizar os diferentes usos e escalas, humanizando a apropriação do Rebouças:

A partir da conclusão de que o Rebouças se caracteriza como um bairro de passagem, cortado por vias de ligação em ambos os sentidos, e que abriga atividades de ampla escala de abrangência dispersas por seu território, será realizada a revisão da legislação de hierarquia viária e de uso e ocupação do solo, buscando parâmetros urbanísticos que organizem os diferentes usos e escalas, de modo condizentes com os objetivos da intervenção urbana.

Para isso, serão definidas prioridades para as vias, de acordo com seu caráter, diferenciando as áreas de passagem das áreas de permanência. Os usos permitidos serão, então, determinados de acordo com sua necessidade de acessibilidade, garantida pelas vias de tráfego intenso; ou de apropriação pelas atividades lideiras, possível nas vias locais.

Neste contexto, Jacobs (2009) defende a necessidade de quadras curtas e de ruas e oportunidades de virar esquinas freqüentes, como forma de propiciar uma rede de usos combinados e complexos entre os usuários do bairro. A característica do parcelamento fundiário da área industrial do Rebouças, em quadras de grandes dimensões derivadas deste uso, será repensada, visando possibilitar maior acessibilidade e alternativas de caminhos aos seus pedestres.

Serão também definidos e detalhados instrumentos presentes no Estatuto da Cidade para conciliar o desenvolvimento das diferentes atividades, através do estabelecimento de medidas de atenuação ou compensação do impacto ocasionado pelo funcionamento de indústrias ou de grandes equipamentos de uso coletivo para a dinâmica urbana local.

Além disso, pela proximidade do bairro com o Centro e sua concentração de equipamentos coletivos, com destaque para as universidades, será valorizada a circulação de pedestres e ciclistas, através do estudo dos principais trajetos e condições dos passeios e ciclovias.

Por fim, a partir destas diretrizes, o projeto de intervenção no Rebouças será desenvolvido estruturado em três etapas. A primeira consistirá no reconhecimento da população que produz e se utiliza do bairro, caracterizando a diversidade social que o compõe. A segunda visa à elaboração do projeto urbanístico propriamente dito, tendo como objetivo configurar um novo espaço, que ofereça condições mais igualitárias de apropriação. E a terceira, de forma associada à segunda, consiste na definição de instrumentos urbanísticos presentes no Estatuto da Cidade que possibilitem a efetivação das propostas.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74.

AZEVEDO, Heloisa Pereira Lima. Planejamento e Gestão Municipal: planos diretores – avanços e alertas na implementação. In: FARIA, Rodrigo de; SCHVARSBERG, Benny. **Políticas urbanas e regionais no Brasil**. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011. p. 33-49. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/Políticas_Urbanas_Regionais_Brasil.pdf>. Acesso em: 22/06/2012.

BAIRRO com muitas atividades. **Diário do Paraná**, Curitiba, 02 out. 1974.

BARROS, Ana Maria Furbino Bretas; CARVALHO, Celso Santos; MONTANDON, Daniel Todtmann. O Estatuto da Cidade comentado (Lei Nº 10.257 de 10 de julho de 2001). In: CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Ana Claudia (Org.). **O Estatuto da Cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS. **Rebouças**: o bairro na história da cidade. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v. 26, n. 124, maio 2000.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição**: República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 23/06/2012.

BRASIL. ESTATUTO DA CIDADE. **Estatuto da cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 11 jul 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 23/06/2012.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Diretor Participativo, 1**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/PlanoDiretorParticipativoSNPU2006.pdf>. Acesso em: 22/06/2012.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 3ª ed. São Paulo: Ed. 34; Edusp, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

_____. **A (Re)Produção do Espaço Urbano**. 1ª ed. 1ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: 2008.

CENTRO VIVO. Disponível em: <<http://centrovivo.acpr.com.br>>. Acesso em: 20/08/2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4ª. ed. São Paulo: Ática, 2004.

CUENYA, Beatriz; CORRAL, Manuela. Empresarialismo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. In: XI SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITORIO (RII), 2010, Mendoza, Argentina.

CURITIBA. Decreto nº 183, de 03 de abril de 2000. Dispõe sobre o setor Especial Eixo Barão-Riachuelo e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.leismunicipais.com.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Decreto nº 186, de 03 de abril de 2000. Regulamenta o Art. 34 e seguintes, todos componentes do Capítulo IV – Da Classificação dos Usos, da Lei nº 9.800/00, define, relaciona os usos do solo e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.leismunicipais.com.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Decreto nº 1.033, de 25 de outubro de 2001. Cria o Setor Especial de Preservação da Paisagem Ferroviária de Curitiba e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.leismunicipais.com.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Decreto nº 223, de 12 de março de 2003. Dispõe sobre a área de abrangência do Setor Especial Novo Rebouças, estabelece condições para o licenciamento de atividades econômicas e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.leismunicipais.com.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Lei nº 6.337, de 28 de setembro de 1982. Institui incentivo construtivo para a preservação de imóveis de valor cultural, histórico ou arquitetônico. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.leismunicipais.com.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Lei nº 9.800, de 03 de janeiro de 2000. Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo no município de Curitiba, revoga as leis nº 4199/72, 5234/75, 5263/75, 5490/76, 6204/81, 6769/85, 7068/87 e 7622/91, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.ippuc.org.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Lei nº 9.802, de 03 de janeiro de 2000. Institui incentivos para a implantação de programas habitacionais de interesse social, e revoga a lei nº 7841/91. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.ippuc.org.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Lei Complementar nº 64, de 18 de dezembro de 2007. Institui no âmbito da Agência Curitiba de Desenvolvimento S.A. o Programa Curitiba Tecnoparque e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.ippuc.org.br>. Acesso em: 02/08/2012.

CURITIBA. Lei Complementar nº 87, de 03 de julho 2012. Altera o 1º parágrafo do artigo 2º e revoga os parágrafos 1º ao 6º do artigo 4º da Lei Complementar nº 64 de 18 de dezembro de 2007. **Diário Oficial do Município**. Disponível em: <www.ippuc.org.br>. Acesso em: 02/08/2012.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. Disponível em: <www.communities.gov.uk/regeneration>. Acesso em: 17/04/2012.

DUDEQUE, Irã. **Cidades sem véus: doenças, poder e desenhos urbanos**. Curitiba: Champagnat, 1995.

FENIANOS, Eduardo Emílio; SADE, Sérgio. **Rebouças: o bairro da harmonia**. Curitiba: Univer Cidade, 2002.

FERNANDES, José Carlos. O Rebouças ainda pulsa. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 16 maio 2011. Disponível em: <www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1126220>. Acesso em: 20/08/2012.

_____. Enquanto o SoHo não vem: Projeto em bairro operário impulsiona mercado imobiliário e comércio, mas resiste às artes. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 03 fev. 2008. Disponível em: <www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=734524>. Acesso em: 20/08/2012.

FERNÁNDEZ GUELL, José Miguel. **Planificación Estratégica de ciudades**. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1997.

FOLHA DE S. PAULO. São Paulo, 18 abril 2012. Álbum de fotos. Disponível em: <<http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/7288-as-transformacoes-de-londres>>. Acesso em: 19/04/2012.

GIACOMET, Luciane. **Revitalização Portuária: caso Puerto Madero**. Dissertação (Mestrado no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/14975>>. Acesso em: 02/04/2012.

IDOETA, Paula Adamo. Obras olímpicas transformam bairro do leste de Londres. **BBC Brasil**, Londres, 27 mar. 2012. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/videos_e_fotos/2012/03/120326_stratford_pai.shtml>. Acesso em: 17/04/2012.

IMAGUIRE JUNIOR, Key. Rebouças, Soho, Montparnasse... **Gazeta do Povo**, Curitiba, 28 jun. 2010. Opinião, opinião do dia 2. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/opiniao/conteudo.phtml?id=1018946>>. Acesso em: 20/08/2012.

IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. Rebouças/ Jardim Botânico/ Prado Velho: Propostas de Consolidação. **Série Compartimentos da Estrutura Urbana**. Curitiba, n. 4, ago. 1992.

_____. **Curitiba - Mapa de Arruamento 2010**. Curitiba: IPPUC, 2010. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br>>. Acesso em: 24/07/2012.

_____. **Mapa Renda Média por Setores Censitários e Bairros de Curitiba - 2000**. Curitiba: IPPUC, 2000. Disponível em: <<http://curitibaemdados.ippuc.org.br>>. Acesso em: 26/08/2012.

_____. **Curitiba em dados.** Disponível em: <<http://curitibaemdados.ippuc.org.br>>. Acesso em: 26/08/2012a.

_____. **Equipamentos urbanos de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br>>. Acesso em: 26/08/2012b.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução: Carlos S. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **USJT – arq.urb**, São Paulo, nº 3, p. 23-30, primeiro semestre/2010. Disponível em: <www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso em: 20/06/2012.

_____. Critérios e Multidisciplinaridade na Preservação do Patrimônio Industrial. Curitiba, 26 out. 2011. Palestra proferida no I Seminário do Patrimônio Cultural, organizado pela Fundação Cultural de Curitiba.

LIERNUR, Jorge Francisco. Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado. **Arquitextos**, São Paulo, nº 054.03, nov. 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/526/pt>>. Acesso em: 09/04/2012.

LO BIANCO, Vittorio Leandro. **O legado dos megaeventos esportivos em questão:** as mudanças ou as continuidades na cidade Rio de Janeiro *pós-sede*. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) – Programa de Pós-Graduação e Desenvolvimento, Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2010.

LONDON 2012 OLYMPICS. Disponível em: <<http://www.london2012.com>>. Acesso em: 19/04/2012.

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

MANZI, Ariadne G. Mattei. Tecnoparque. Curitiba, 18 set. 2012. Entrevista realizada no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC.

MAPA dos lançamentos imobiliários de Curitiba. **Gazeta do Povo.** Aplicativo. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/perfilimobiliario/lancamentos/>>. Acesso em: 18/09/2012.

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

_____. O Estatuto da Cidade Periférica. In: CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Ana Claudia (Org.). **O Estatuto da Cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

_____. Nossas cidades estão ficando inviáveis. **Revista Desafios do Desenvolvimento – IPEA**, Brasília, nº 66, 26 jul. 2011, p. 14-21. Entrevista concedida a Gilberto Maringoni. Disponível em: <http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2508:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 22/06/2012.

_____. Vozes Globais – Ermínia Maricato. **TV Carta Maior**, Rio de Janeiro, 18 jun. 2012. Depoimento de participantes da Rio +20 e Cúpula dos Povos colhidos pela equipe da TV Carta Maior. Disponível em: <http://youtube.com/watch?v=7xH71CfLz0s&feature=player_embedded#!>. Acesso em: 22/06/2012.

MARTINO, Victor de. Revitalização de área carente em Londres pode ser exemplo para Rio 2016, diz consultor. **BBC Brasil**, 11 fev. 2010. Disponível em: <<http://mulher.uol.com.br/noticias/bbc/2010/02/11/revitalizacao-de-area-carente-em-londres-pode-ser-exemplo-para-rio-2016-diz-consultor.htm>>. Acesso em: 17/04/2012.

MOINHO Paranaense está reformado e reabre hoje: Antiga indústria dos anos 30 será o centro do projeto de revitalização do bairro Rebouças. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 8 nov. 2001. Paraná, p. 7-9.

NA REGIÃO central um bairro que oferece toda estrutura necessária a seus moradores. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 19 maio 1991.

NOVICK, Alicia. Espaços públicos e projetos urbanos. Oposições, hegemonias e questões. **Arquitextos**, São Paulo, nº 054.01, nov. 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.054/524/pt>>. Acesso em: 09/04/2012.

OJEDA, Igor. Urbanista condiciona sustentabilidade nas cidades ao controle público do uso do solo. **Carta Maior**, 19 jun. 2012. Seção Meio Ambiente. Disponível em: <http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=20393>. Acesso em: 22/06/2012.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade:** para compreender. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

PADUA, Rafael Faleiros de. Desindustrialização e reestruturação do espaço em São Paulo. **Mercator** – Revista de Geografia da UFC, vol. 7, nº 14, p. 41-48, 2008. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=273620613004>>. Acesso em: 06/05/2012.

_____. Refletindo sobre a desindustrialização em São Paulo. **Confins** – Revista franco-brasileira de Geografia [Online], nº 7/ 2009, 31 out. 2009. Disponível em: <<http://confins.revues.org/6125>>. Acesso em: 06/05/2012.

PARANÁ. Secretaria da Cultura. **Espirais do tempo:** bens tombados do Paraná. Cyro Illídio Corrêa de Oliveira Lyra, Rosina Coeli Alice Parchen, José La Pastina Filho. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2006. Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=287>>. Acesso em: 10/09/2012.

PILOTTO, Angela Seixas. **Área metropolitana de Curitiba:** um estudo a partir do espaço intra-urbano. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-09062010-141856/pt-br.php>>. Acesso em: 09/06/2012.

POYTER, Gavin. Regeneração Urbana e Legado Olímpico de Londres 2012. Tradução e Prefácio: Fernando Telles Ribeiro. In: DACOSTA, Lamartine *et al* (Ed.). **Legado de Megaeventos Esportivos**. Brasília: Ministério do Esporte, 2008. p. 121-151.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Secretaria Municipal do Meio Ambiente. **Recursos Hídricos**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/multimidia/00085317.pdf>>. Acesso em: 10/07/2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ. **Eixo Tamanduatehy**. São Paulo: Stamundi, 1999. 1 CD-ROOM.

_____. **Projeto Eixo Tamanduatehy:** Urbanismo incluyente e participativo. Santo André: Secretaria de Desenvolvimento Urbano, 2001. Disponível em: <<http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimidia/programas/Texto%20Eixo2003.doc>>. Acesso em: 30/03/2012.

PUERTO MADERO. Disponível em: <<http://www.puertomadero.com>>. Acesso em: 02/04/2012.

ROLNIK, Raquel; FRÚGOLI JR, Heitor. Reestruturação urbana da metrópole paulistana: a Zona Leste como território de rupturas e permanências. **Cadernos Metrópole**, nº 6, p. 43-66, 2º sem. 2001.

SAKATA, Margarida Nobue. **Projeto Eixo Tamanduatehy**: uma nova forma de intervenção urbana em Santo André?. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em:<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-18101006-103742/>>. Acesso em: 21/03/2012.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5ª ed., 2ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SCHVARSBURG, Benny. Planejamento Urbano no Brasil pós-1988: panorama histórico e desafios contemporâneos. In: FARIA, Rodrigo de; SCHVARSBURG, Benny. **Políticas urbanas e regionais no Brasil**. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011. p. 16-32. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/PlanelamentoUrbano/Políticas_Urbanas_Regionais_Brasil.pdf>. Acesso em: 22/06/2012.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS NETO, Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, nº 059.01, abril 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>. Acesso em: 30/03/2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O planejamento e a gestão das cidades em uma perspectiva autonomista. **Território** /LAGET, UFRJ, Rio de Janeiro, ano V, nº 8, p. 67-100, jan./jun. 2000.

_____. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 13ª ed. São Paulo: Contexto, 2001. (Repensando a Geografia).

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, Distrito Federal, México, nº 054, agosto 2004, pp. 114-139.

SWYNGEDOUW, Erik. A cidade pós-política. Tradução: Brian HazLEhurst. **e-metropolis**, Rio de Janeiro, nº 08, ano 3, março 2012, p. 52-62. Disponível em: <http://www.emetropolis.net/download/edicoes/emetropolis_n08.pdf>. Acesso em: 28/04/2012.

TEIXEIRA, Aparecida Netto. A produção do espaço público no projeto urbano Eixo Tamanduatehy (Santo André, SP). **Arquitextos**, São Paulo, nº 122.04, julho 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.122/3483>>. Acesso em: 30/03/2012.

THÁ; ROSSI. **Viva Rebouças**: construindo um novo bairro. Curitiba, 2007. Cartilha.

ULTRAMARI, Clóvis; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Sobre mudanças e continuidades na gestão urbana brasileira. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 11, nº 24, p. 73-88, jan./abril. 2012. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/view/779/400>>. Acesso em: 06/05/2012.

UM BAIRRO que ninguém conhece. **Diário do Paraná**, 01 out. 1974. 2º Caderno.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

VELOSO, Larissa. Exemplo a ser seguido: Londres entrega seu Parque Olímpico, construído sobre uma antiga zona industrial contaminada por petróleo e metais pesados, cinco meses antes do início dos Jogos. **Isto É**, São Paulo, Ed. 2206, 16 fev. 2012. Disponível em: <http://www.istoe.com.br/reportagens/191075_EXEMPLO+A+SER+SEGUIDO>. Acesso em: 17/04/2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

_____. Perspectivas do planejamento urbano no Brasil de hoje. In: Seminário Cidades Brasileiras – Desejos e Possibilidades, II, 2000, Campo Grande. Disponível em: <www.flaviovillaça.arq.br/pdf/campo_gde.pdf>. Acesso em: 14/05/2012.

_____. **As ilusões do Plano Diretor**. São Paulo, 2005. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf>. Acesso em: 22/06/2012.