



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



MICHELE EMANUELLE BARTH

REQUALIFICAÇÃO URBANA ENTORNO DO TERMINAL DO CAPÃO DA IMBUIA

CURITIBA

2009

MICHELE EMANUELLE BARTH

REQUALIFICAÇÃO URBANA ENTORNO DO TERMINAL DO CAPÃO DA IMBUIA

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

ORIENTADOR(A):

Prof(a). Dra. Gislene Pereira.

CURITIBA

2009

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2009.

DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho a minha avó Marta,
que sempre esteve ao meu lado.
Dedico este trabalho a minha mãe Sonia,
que sempre me incentivou a estudar.
Dedico este trabalho a meu noivo Flavio,
que nunca me deixou desistir.*

AGRADECIMENTOS

*Agradeço a Deus, pela inspiração.
À minha família, amigos e colegas pelo apoio.
À minha orientadora, Gislene, pela dedicação e
paciência.
À arquiteta Cíntia por me ceder seus livros
gentilmente.
E à arquiteta Adrina por me disciplinar na arte da
escrita.*

EPÍGRAFE

A forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade; e existem muitos tempos na forma da cidade.

Aldo Rossi

RESUMO

Esta pesquisa consiste na primeira etapa do Trabalho Final de Graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo. A segunda etapa será desenvolvida no próximo semestre, em 2010. Neste volume encontra-se a pesquisa sobre requalificação urbana. O estudo visa reunir o conhecimento necessário ao desenvolvimento de um projeto de requalificação urbana para o entorno do Terminal do Capão da Imbuia, em Curitiba. Para tal fim buscou-se compreender as questões de percepção do espaço e morfologia urbana, assim como estudar casos correlatos e interpretar a realidade da área de ação.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Esquema teórico do processo perceptivo, segundo DEL RIO.	4
FIGURA 2: Passos metodológicos da análise ambiental, segundo CASTELLO.	7
FIGURA 3: Diagrama – modelo conceitual sugerido por LANG.	10
FIGURA 4: Exemplo de trabalho baseado em figura-fundo.	11
FIGURA 5: Superquadras – Brasília.	12
FIGURA 6: Mapa com as intervenções do programa Polis em Portugal.	24
FIGURA 7: Localização de Portalegre no mapa de Portugal.	27
FIGURA 8: Edifício do centro histórico de Portalegre.	28
FIGURA 9: Foto aérea com as intervenções do programa Polis em Ria Formosa.	31
FIGURA 10: Foto área das frentes da Ria Formosa.	32
FIGURA 11: Maquete do projeto da área central renovada e o conjunto modernista do Centro Cívico de Boston.	33
FIGURA 12: Conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall após reciclagem.	34
FIGURA 13: Visitação do Quincy Market durante o Natal.	35
FIGURA 14: Complexo de uso misto em Rows Wharf, Boston.	36
FIGURA 15: Delimitação dos usos no bairro Luz.	38
FIGURA 16: Mapa de intervenções do programa PRIH Luz.	39
FIGURA 17: Rua Alfredo Maia, área adjacente ao PRIH Luz.	43
FIGURA 18: Imagem do eixo Tamanduatehy no início da década de 70.	49
FIGURA 19: Programa Eixo Tamanduatehy – Mapa de intervenções, operações urbanas e parcerias executadas até o ano 2000.	52
FIGURA 20: Intervenções no Eixo Tamanduatehy.	58
FIGURA 21: Plano Agache de Curitiba.	60
FIGURA 22: Mapa do Sistema Viário de Curitiba (Sem escala).	65
FIGURA 23: Mapa da Rede Integrada de Transportes de Curitiba (Sem escala).	68
FIGURA 24: Mapa de equipamentos urbanos da Regional Administrativa Cajuru (Sem escala).	70
FIGURA 25: Estimativa de crescimento da população do Cajuru segundo o IBGE.	75
FIGURA 26: Mapa de densidade demográfica por quadra nos bairros Cajuru e Capão da Imbuia (Sem escala).	77
FIGURA 27: Diretrizes Regional Cajuru.	80
FIGURA 28: Núcleo de Convivência Capão da Imbuia.	82
FIGURA 29: Núcleo de Convivência Acrópole.	82
FIGURA 30: Núcleo de Convivência Centenário.	84
FIGURA 31: Gare Oficinas.	84
FIGURA 32: Reciclovias.	86
FIGURA 33: Mapa síntese dos bairros Cajuru e Capão da Imbuia (Sem escala).	90

LISTA DE FOTOS

FOTO 1: Terminal do Capão da Imbuia	91
FOTO 2: Varejão do Capão da Imbuia.	91
FOTO 3: Barracão do IBC.	92
FOTO 4: Edifício degradado.	92
FOTO 5: Av.Presidente Affonso Camargo.	92
FOTO 6: Linha Férrea.	92
FOTO 7: Rua com calçada.	93
FOTO 8: Rua sem calçada.	93
FOTO 9: Rua com pavimentação.	93
FOTO 10: Rua sem pavimentação.	93
FOTO 11: Rua recentemente asfaltada.	94
FOTO 12: Rua esburacada.	94
FOTO 13: Clube esportivo.	94
FOTO 14: TRT 9ª Região.	94
FOTO 15: Área afastada do Terminal.	95
FOTO 16: Área próxima do Terminal.	95
FOTO 17: Viaduto do Trem.	95
FOTO 18: Via estrutural.	95

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Resumo das principais intervenções. _____	57
QUADRO 2: Resumo da análise do estudo de casos correlatos. _____	59
QUADRO 3: Resumo das diretrizes gerais do projeto. _____	96

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Índice de qualidade de vida – Educação. _____	72
TABELA 2: Índice de qualidade de vida – Habitação. _____	72
TABELA 3: Índice de qualidade de vida - Transporte. _____	72
TABELA 4: Índice de qualidade de vida – Saúde. _____	73
TABELA 5: Índice de qualidade de vida - Segurança. _____	74
TABELA 6: Tabela quantitativa dos equipamentos urbanos do bairro Cajuru. _____	79

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
1.1 Delimitação do tema e objetivos	1
1.2 Metodologia	1
1.3 Justificativas	2
1.4 Organização da pesquisa	3
2. CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA	4
2.1 Percepção do Espaço	4
2.2 Morfologia Urbana	9
2.3 O Processo de Requalificação Urbana	14
2.4 Agentes Articuladores e Instrumentos Legais	17
3. ESTUDO DE CASOS	23
3.1 Portugal – Programa POLIS	23
3.1.1 Estrutura do Programa	25
3.1.2 Instrumentos do Programa	26
3.1.3 Polis Portalegre	26
3.1.4 Polis Litoral – Ria Formosa	30
3.2 Boston – Quincy Market	32
3.3 São Paulo – Programa PRIH	37
3.3.1 Estrutura do Programa	40
3.3.2 A Escolha do Local	42
3.3.3 Implantação do Programa	42
3.3.4 Limites e Conflitos	47
3.4 Santo André – Eixo Tamanduatehy	48
3.4.1 Estrutura do Projeto	53
3.4.2 Instrumentos do Projeto	54
3.4.3 Conflitos e problemas	55
3.4.3 Resultados Obtidos	56
3.5 Síntese dos Estudos	58
4. INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE	60
4.1 Uso do Solo e Sistema Viário	63
4.2 O Transporte Coletivo em Curitiba	66
4.4 O Bairro Cajuru	69
4.3.1 População	74
4.3.2 Infra-estrutura no Bairro	78
4.3.3 Projetos Existentes para o Bairro Cajuru	79
4.3.4 A Percepção do Morador em Relação ao Bairro	86
4.5 Síntese da Interpretação da Realidade	89
5. DIRETRIZES GERAIS DO PROJETO	96
5.1 Plano de atividades	96
5.2 Considerações finais	97
6. REFERÊNCIAS	99
6.1 Referências Bibliográficas	99
6.2 Referências Webgráficas	100
6.3 Fontes de Ilustrações	101

1. INTRODUÇÃO

1.1 Delimitação do tema e objetivos

Esta pesquisa visa reunir o referencial teórico necessário para elaboração de um projeto de requalificação urbana para o entorno do terminal de ônibus urbano do Capão da Imbuía, situado no bairro Cajuru na cidade de Curitiba, através de intervenções que permitam:

- Valorizar os lugares existentes (com os quais a população se identifica), a partir da implantação de mobiliário urbano e espaços para recreação e lazer;
- Melhorar a relação entre os diversos fluxos (pedestres, automóveis, ônibus, trem e bicicletas), diminuindo os conflitos e promovendo conforto e segurança para os usuários da área.

Os objetivos específicos da pesquisa são:

- Estudar a evolução do desenho urbano e sua relação com a dinâmica de ocupação da área de estudo;
- Identificar exemplos correlatos e expor resultados obtidos com a requalificação urbana em outras cidades;
- Diagnosticar a realidade do sítio de implantação do projeto, através de pesquisa junto às instituições responsáveis e literatura existente, que possam apontar as fragilidades e potencialidades da área;
- Apontar as relações existentes entre a população e elementos marcantes do sítio, entre eles a linha férrea e o varejão do Capão da Imbuia;
- Propor diretrizes para a elaboração do projeto de requalificação do entorno do Terminal do Capão da Imbuia.

1.2 Metodologia

Como métodos de pesquisa deste trabalho foram adotados:

- Revisão bibliográfica, dividida em três partes:

- Pesquisa bibliográfica, com consulta a livros, periódicos e pesquisas científicas;
 - Buscas na Internet de artigos e estudos atuais;
 - Pesquisa documental, através da consulta a leis, decretos e normas.
- Análise de estudos de casos, que têm similaridades com o projeto a ser desenvolvido, o que permitiu a análise dos possíveis elementos de intervenção que poderiam ser utilizados no projeto.
 - Pesquisa em campo, com visitas técnicas à área de implantação do projeto, para a execução de duas etapas:
 - Levantamento fotográfico da área, permitindo a identificação dos aspectos positivos e negativos da área;
 - Interpretação da percepção dos usuários, através dos questionários aplicados a população.

Utilizando-se desta metodologia foi possível reunir o referencial teórico necessário para elaboração de um projeto de requalificação urbana para o entorno do terminal do Capão da Imbuía, a ser desenvolvido no próximo semestre.

1.3 Justificativas

Um projeto de requalificação urbana no bairro Capão da Imbuia torna-se necessário, primeiramente, pela situação de degradação da área, principalmente em torno das fábricas abandonadas que abrigam o Varejão e do barracão do extinto IBC.

Além disso, a população residente nas proximidades sofre diariamente o incômodo decorrente do ruído dos trens e ônibus e congestionamentos causados pelos conflitos entre o fluxo viário e o fluxo férreo.

Verifica-se, também, uma carência de trabalhos acadêmicos que abranjam a requalificação de regiões urbanas degradadas, ao que se pode acrescentar o interesse pessoal da autora no aprofundamento das discussões sobre essa temática.

1.4 Organização da pesquisa

A primeira parte da pesquisa busca desenvolver uma conceituação temática sobre requalificação urbana. Para tanto, pesquisou-se conceitos referentes à percepção do espaço, abordando-se a percepção do usuário sobre o ambiente que o cerca. Nesta parte, também foi abordada a questão da morfologia urbana; o processo de requalificação urbana; os agentes que podem e devem estar envolvidos nestas intervenções e os instrumentos legais que podem ser utilizados para tais ações.

Na segunda parte da pesquisa procurou-se identificar exemplos de projetos de requalificação implementados em outras cidades, identificando os resultados obtidos. Foram analisados quatro casos: o programa POLIS, em Portugal, que é um programa de requalificação nacional, envolvendo uma série de intervenções, em várias cidades ao mesmo tempo, e que busca melhorar a qualidade de vida das cidades portuguesas. O segundo caso estudado foi Boston, que trata da requalificação de prédios históricos, com enfoque na melhoria da imagem do centro da cidade. O projeto PRIH, no bairro Luz de São Paulo, foi o terceiro caso estudado, o qual visa requalificar o tecido urbano e social, sem segregar os moradores de baixa renda do perímetro. O último estudo de caso foi o projeto do Eixo Tamanduatehy, em Santo André, que busca reverter o quadro de abandono e degradação causado pela evasão industrial.

Na terceira parte da pesquisa procurou-se diagnosticar a realidade da área de implantação do projeto, através de pesquisa junto às instituições responsáveis e à literatura existente, de modo a identificar as fragilidades e potencialidades da área, do ponto de vista dos pesquisadores e técnicos. Também nesta etapa da pesquisa buscou-se apontar as relações existentes entre a população e a área de estudo (entorno do Terminal do Capão da Imbuia), definindo-se quais são os elementos marcantes e quais são as fragilidades e potencialidades da área, sob o ponto de vista da população usuária.

A última parte da pesquisa consistiu na delimitação da área de intervenção do projeto, bem como na definição das diretrizes básicas para sua elaboração. Neste capítulo buscou-se definir através de um quadro-resumo as principais diretrizes do projeto e as etapas que serão cumpridas no decorrer do próximo semestre, durante o desenvolvimento do Trabalho Final Graduação.

2. CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

2.1 Percepção do Espaço

De acordo com LIEBL (2004), para realizar-se com êxito um processo de intervenção urbana faz-se necessário um estudo de percepção do espaço envolvendo a população, sem o qual não se pode delimitar as necessidades reais. A mesma autora aponta que o urbanismo tem se mostrado cada vez mais preocupado com as questões subjetivas da percepção do espaço, o que é confirmado por Castello: “*No urbanismo, observa-se cada vez mais a importância de perceber com clareza as tendências das relações homem-ambiente, mais ainda do que as necessidades para instruir a projeção.*” (CASTELLO, 1996, p. 25).

Segundo DEL RIO (1996), a percepção, como um processo mental de interação do indivíduo com o meio, se dá através de mecanismos perceptivos propriamente ditos e, principalmente, de mecanismos cognitivos. A princípio, de acordo com GIBSON *apud* DEL RIO (1996), os primeiros são dirigidos por estímulos externos, captados através dos cinco sentidos, dos quais se destaca a visão. Já os mecanismos cognitivos são aqueles que compreendem a participação da inteligência, considerando que a mente não age de maneira passiva, apenas recebendo a informação de nossos sentidos. Para DEL RIO (1996), o papel de nossa mente é essencial, pois ela organiza e representa a realidade que percebemos através de imagens mentais com atributos específicos, conforme ilustrado na Figura 1.



FIGURA 1: Esquema teórico do processo perceptivo, segundo DEL RIO.

FONTE: DEL RIO In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, 1996, p.3.

Kevin Lynch, autor do livro *a Imagem da Cidade* (1960), LYNCH (1997), é considerado pela maioria dos teóricos um pioneiro no desenvolvimento de estudos de percepção ambiental. Ele buscou analisar a imagem da cidade através da

subjetividade que existe por trás da satisfação humana, e que se reflete no comportamento sóciopsicológico da população.

Outro observador relevante dos fenômenos da cidade é Ítalo Calvino, escritor da obra *As Cidades Invisíveis* (1990), que nos explica que o que aproveitamos das cidades não são suas maravilhas, mas as respostas que elas trazem para as nossas perguntas, enquanto espaço criado pelo exercício da cidadania e lugar de uso cotidiano.

De acordo com FERRARA (1996), as questões abordadas por CALVINO (1990) mascaram suas respostas na própria maneira de formulá-las, pois a percepção ambiental urbana não resulta de uma leitura imediata, mas montada, elaborada, interpretada e revisada a cada contato com a cidade. Esta leitura é antes de tudo o reconhecimento do ilegível.

A questão da percepção ambiental, nas palavras de DEL RIO (1996), é admitida como fundamental para o desenho urbano, por intervir na cidade, na sua reconstrução mental e nas imagens, atributos e qualidades percebidas pela população.

Para DEL RIO (1996), somente quando se trabalha com a percepção do conjunto da população, evitando o domínio da percepção de empresários e planejadores, é que as transformações suscitadas têm possibilidade de gerar impacto realmente positivo, tanto no desenvolvimento econômico e sociocultural da área, quanto nas cidades como um todo.

Outro autor que aborda o tema da percepção é *Lineu Castello* (CASTELLO, 1996), que conduziu algumas experiências em Porto Alegre no campo de análise da qualidade do ambiente urbano, com base na percepção do espaço. Porto Alegre faz parte de um grupo de cidades – em 40 países – onde se desenvolveu o Projeto MAB (em inglês, *Man and the Biosphere*, origem da sigla MAB), lançado pela UNESCO em 1971. O programa internacional estuda as relações entre o homem e a biosfera. Para o nosso estudo interessa o Projeto MAB-13, que trata da percepção da qualidade ambiental.

O referencial teórico da pesquisa desenvolvida por CASTELLO seguiu a corrente que visa relacionar comportamento e ambiente. A análise destas relações produz diretrizes que podem operacionalizar as intervenções urbanas, de forma a equacionar as inter-relações entre o homem e o meio.

CERASI *apud* CASTELLO (1996) destaca o reconhecimento de dois espaços no ambiente urbano:

- O espaço topológico, relacionado à percepção dos fatos físicos da cidade;
- O espaço psicológico, relacionado à percepção dos fatos comportamentais experimentados no uso dos ambientes urbanos.

Na visão do CESARI, a experiência do uso pode fornecer a chave da leitura dos valores presentes no espaço que se quer analisar. Segundo Certeau, citado por CASTELLO (1996), a morfologia fará sentido quando percebida na lógica das ações cotidianas, o que se denomina como morfologia da prática.

CASTELLO (1996) ainda ressalta a contribuição de Rabey, que alerta para a unicidade existente entre a cultura objetiva e a cultura subjetiva, dentro do que se denomina de sistema ambiental:

- Cultura objetiva – a tecnologia, a produção de transformações materiais;
- Cultura subjetiva – a cosmovisão, o conjunto das necessidades e tendências.

Para CASTELLO (1996), dentro do espaço psicológico também se busca a aproximação entre os fatos perceptivos e experienciais. Em sua obra ele salienta a importância da questão da aproximação:

A adoção desta idéia de aproximação vem progressivamente adquirindo maior consistência, destacando-se a necessidade de aumentar a atenção dispensada à análise contextual das transações que se instauram, estabelecem-se e mudam no tempo, entre indivíduos e/ou grupos e o ambiente sociofísico circundante. Nesta visão, o que vem sendo considerado ambiente seria, então, um mundo estruturado ou construído pelas pessoas nas transações que elas instauram com o mundo circundante (...) a relevância psicológica dos problemas ambientais delineia-se a partir da consideração de que o ambiente é uma síntese das inter-relações entre possibilidade e oportunidade (em termos físicos) e significado e norma (em termos socioculturais), não podendo ser concebido univocamente nem como produto nem como determinante das ações humanas, mas sobretudo, como contexto, no qual será embutida uma miríade de fenômenos psicológicos, sociais e culturais. (CASTELLO, 1996, p.25).

O referencial técnico da pesquisa desenvolvida por Castello foi fornecido pelas próprias bases empregadas no programa da UNESCO e por autores das áreas de urbanismo e paisagismo como Lynch e Whyte.

O referencial empírico foi buscado em campo, através de levantamentos urbanísticos e aplicação da técnica dos mapas mentais, questionários abertos e testes projetivos. A partir do referencial empírico se obteve a percepção ambiental da população.

O questionário desenvolvido buscou conduzir os entrevistados à identificação de elementos caracterizadores da percepção do centro (área de trabalho da pesquisa) e, progressivamente, levar à temática da presença do rio Guaíba no centro (foco central da pesquisa).

A pesquisa dividiu-se em duas grandes linhas:

- O estabelecimento de inter-relações, que viabilizassem a permanente introdução da diversidade necessária ao crescimento e evolução do sistema ambiental;
- O ‘re-estabelecimento’ de relações que preservassem a estabilidade indispensável ao sistema, mantendo os laços estruturais e as referências histórico-culturais do assentamento humano.

Através destas duas linhas de pesquisa desenvolveu-se a metodologia proposta para análise ambiental e as principais operações empregadas na pesquisa de Porto Alegre, que se encontram representadas na Figura 2.

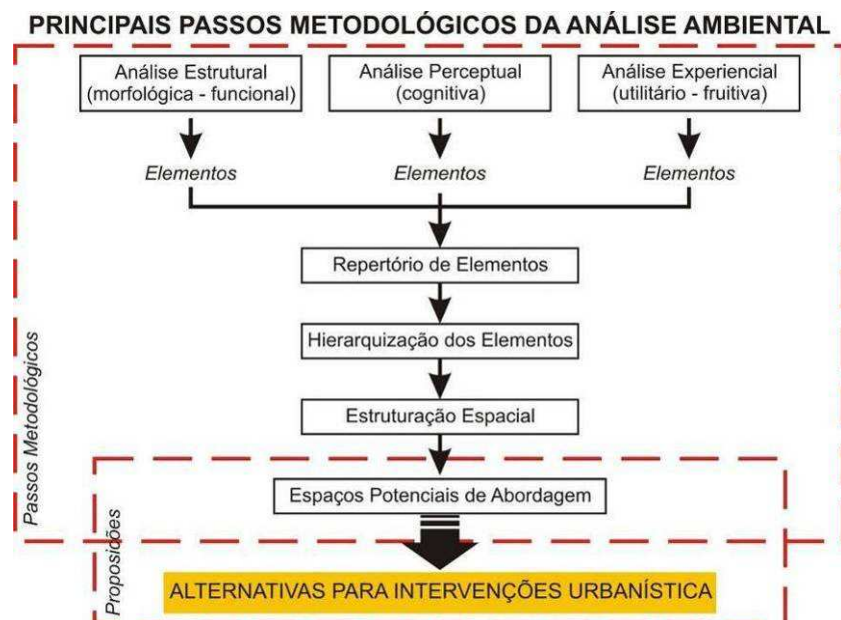


FIGURA 2: Passos metodológicos da análise ambiental, segundo CASTELLO.

FONTE: CASTELLO In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, 1996, p.31.

Segundo CASTELLO (1996), a lógica adotada no trabalho foi que, com a identificação de padrões espaciais, tornar-se-ia viável a definição de espaços com

maior potencialidade para intervenções urbanísticas. Com isso, poderiam ser determinados elementos e atributos marcantes para escolha de uma forma de intervenção.

Para a pesquisa foram considerados três categorias analíticas:

- Análise estrutural: voltada para as questões de morfologia e funcionalidade, analisa as conexões existentes e as necessárias entre os elementos estruturais do espaço pesquisado;
- Análise perceptual: desenvolvida a partir de mapas mentais, identifica as imagens mais significativas da forma urbana, para a população;
- Análise experiencial: focada nas relações dos elementos sensoriais, busca elaborar uma tipologia de preferências frente a atributos do ambiente.

Após a definição deste repertório de elementos, o passo seguinte foi a hierarquização dos elementos, que utilizou os seguintes critérios apresentados pelo autor:

- Poder estruturador;
- Significado histórico;
- Grau de atração de atividades urbanas e
- Grau de evocabilidade em relação ao rio.

Com a implantação deste método na pesquisa, a equipe conseguiu identificar a estrutura básica reconhecida pela população. A partir disto, foram definidos os espaços potenciais para abordagem, divididos em três grupos:

- Elementos com acessibilidade física;
- Elementos com acessibilidade visual e
- Elementos com acessibilidade psicológica.

Após a identificação destes elementos, a equipe pode definir a abordagem da intervenção, via desenvolvimento dos projetos urbanísticos.

Segundo CASTELLO, embora as pesquisas não tenham força legal para adoção dos projetos, podem ser influenciadoras, exercendo forte pressão como formadoras de opinião. De acordo com o mesmo, deste tipo de análise pode resultar alto grau de legitimidade das propostas para a melhoria da qualidade ambiental, já que essas proposições estarão bem próximas das expectativas dos que vivem e utilizam o ambiente projetado. *É neste sentido que se torna estimulante a convergência do enfoque*

morfológico-funcional com o perceptivo e experiencial: comportamento e espaço se aproximam para apontar valores comuns e explicitar o sentido de um lugar. (CASTELLO, 1996, p. 37).

2.2 Morfologia Urbana

Segundo DEL RIO (1990), existem diversas teorias e propostas metodológicas para o Desenho Urbano, porém nenhuma delas é completa, elas se complementam. O Desenho Urbano define um campo disciplinar, “*para onde convergem, portanto, métodos de análise e atuação de várias disciplinas.*” (DEL RIO, 1990, p.67).

De acordo com o mesmo autor, diferentes metodologias nos levam a várias dimensões analíticas, que por sua vez nos levam a diferentes posições conceituais e a diferentes facetas da problemática analisada. Esta seqüência exige do urbanista diferentes posturas diante dos vários caminhos possíveis para intervenção. É nesta complexidade de opções que reside a força do desenho urbano, possibilitando uma melhor compreensão do fato urbano¹ (DEL RIO, 1990).

Nas palavras de DEL RIO (1990), este é o motivo pelo qual o desenho urbano necessita do conhecimento de diversas teorias, podendo utilizar-se de cada uma conforme a especificidade do problema, e fazendo uso de todas as outras para complementar o trabalho.

O que permeia as teorias mais atuais, segundo o mesmo autor, é a tentativa de sempre buscar as dimensões de análise segundo a ótica do usuário (DEL RIO, 1990). Ou seja, busca-se compreender como o usuário vê a cidade, sente, compreende e se apropria do espaço da cidade. Neste sentido o psicólogo-ambiental CANTER *apud* DEL RIO (1990) nos ajuda a compreender o “*sentido do lugar*”, aquela característica indescritível, mas que ao mesmo tempo define todos os aspectos sobre a qualidade físico-ambiental dos espaços urbanos. Segundo este autor, o sentido de lugar é gerado da sobreposição de três esferas da nossa consciência:

- Atividades ou usos;
- Atributos físicos propriamente ditos;
- A concepção de imagens.

¹ Fato urbano – Segundo Aldo Rossi são igrejas, casas particulares, monumentos, praças, etc. Os fatos urbanos são singulares, únicos, pedaços de cidades que formam esta. Rossi divide estes fatos em área-residência e elementos primários, ou seja, esfera particular e esfera privada (ALCÂNTARA, 2004).

A Figura 3 apresenta um diagrama que ajuda a compreender o conceito, deixando claro, segundo o mesmo autor, que o espaço e a forma só têm sentido a partir do momento em que nos conscientizamos desta qualidade partindo das três esferas da consciência.

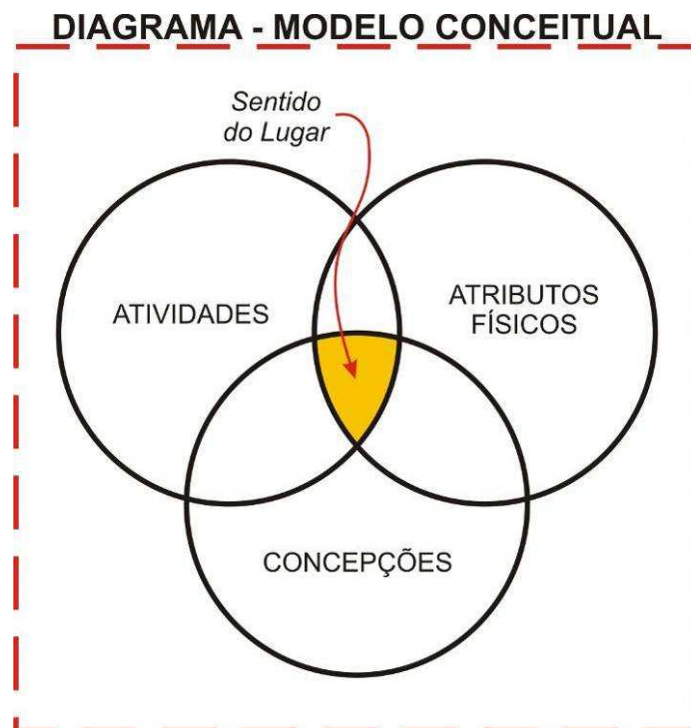


FIGURA 3: Diagrama – modelo conceitual sugerido por LANG.
FONTE: DEL RIO, 1990, p. 70.

O conceito de Morfologia Urbana, segundo DEL RIO (1990), ele possui suas origens na Geografia, enquanto percepção do espaço.

Nos anos de 1980, entendia-se que período morfológico é uma “*fase da história social e cultural que gera formas materiais distintas*” (WHITEHAND *apud* DEL RIO, 1990, p.70). Sua aplicação no campo do Urbanismo e da Arquitetura pode ser identificado primeiramente na Itália, no campo da preservação histórica.

Podemos definir Morfologia Urbana como o estudo analítico da transformação do espaço urbano ao longo do tempo (SAMUELS *apud* DEL RIO, 1990), ou seja, ela estuda o tecido urbano e seus elementos construídos através de sua evolução, transformações, processos sociais e inter-relações. De acordo com SAMUELS *apud* DEL RIO (1990), a Morfologia Urbana surgiu como questionamento às atitudes modernistas em relação às cidades históricas e as relações sociais que as regiam.

Um dos métodos mais usuais no estudo morfológico é a técnica da projeção vertical desenhada como figura-fundo, ilustrado pela Figura 4. Este método, segundo DEL RIO (1990), permite identificar importantes relações entre domínio público, semi-público e privados, além de outras relações morfológicas importantes, como:

- Relação entre distâncias e acessibilidade;
- Relação entre cheios e vazios.



FIGURA 4: Exemplo de trabalho baseado em figura-fundo.
FONTE: DOMINONI, 2007, p.26.

Com isso, nas palavras do mesmo autor, podem ser expostas claramente as relações entre os elementos conformadores do tecido urbano. O autor também aponta para importância da análise da evolução histórica da cidade, dos sistemas de circulação e da sistematização dos elementos tipológicos básicos:

- Ruas;
- Praças;
- E quarteirões.

Nas palavras de MACEDO (1996), o lote como unidade morfológica tem pouca importância no conjunto urbano. O conjunto de articulações entre os espaços livres e volumes construídos dentro de cada unidade-lote, este sim é básico para formação da paisagem urbana. Cada conjunto formalmente organizado dentro das quadras, e entre si cria uma malha que “*enredeia a composição formal dos diferentes tipos de tecido urbano que identificamos nas nossas cidades.*” (MACEDO, 1996, p.13).

Neste sentido, MACEDO (1996) nos explica a evolução tipológica das cidades brasileiras. Antigamente, no período colonial, nos bairros destinados à moradia o padrão de ocupação mais comum era a casa geminada, alinhada ao calçamento e com quintal nos fundos. Porém este modelo mudou, e atualmente quando pensamos em um bairro residencial, a imagem que nos vem à cabeça, ainda é de uma casa com jardim nos fundos, mas afastada da rua por um jardim delimitado por muro.

Estes padrões afetam diretamente a estruturação da paisagem urbana. Para MACEDO (1996), o espaço de uma rua ladeada por casas recuadas é diferente do espaço de outra ladeada por casas implantadas no alinhamento predial. Estas diferenças criam novos espaços urbanos, gerando diferentes percepções.

No início do século 20, ainda de acordo com MACEDO (1996), consolidou-se o processo de arborização das vias públicas, alterando profundamente a morfologia dos espaços, ao mesmo tempo em que se amenizava o calor nas cidades de clima mais quente.

Nas palavras de MACEDO (1996), a rua “modernista” tinha sua configuração estabelecida sobre padrões rígidos, onde a variação se dava na forma e volume dos elementos componentes, e não na sua disposição básica. Algumas soluções diferenciadas surgiram, como no caso de Brasília, com a criação das superquadras (Figura 5), onde a rua passou a ter apenas o papel de acesso para os veículos, cabendo aos pedestres um passeio verde e ajardinado pelo centro das quadras.



FIGURA 5: Superquadras – Brasília.
FONTE: SUPERQUADRA, 2009.

No século 20, ganharam destaque as torres destinadas à moradia, os edifícios de vários andares. Os condomínios verticais, que surgem a partir dos anos 70 apresentam formas diversas de organização interna das quadras, sendo as ruas destinadas apenas à circulação de veículos e pedestres (MACEDO, 1996).

A análise da evolução da ocupação das cidades permite observar as diversas variações na sua morfologia, seja em função do tempo, da cultura ou das condições geográficas de uma cidade, ou ainda em função do planejamento, como no caso de Brasília.

Retornando a DEL RIO (1990), a análise da morfologia urbana permite compreender a cidade a partir de três níveis, em torno dos quais se estruturam todos os significados e acontecem as apropriações sociais. São eles:

- Coletivo: a cidade é percebida inconscientemente e coletivamente, a partir dos elementos básicos do tecido (rua, praça e quateirão);
- Comunitário: aqueles elementos assumem significados especiais apenas para um grupo restrito da população – está relacionado à percepção do bairro, por exemplo;
- Individual: onde se expressam livremente os significados individuais – a residência e seu espaço imediato, por exemplo.

Segundo DEL RIO (1990), a importância Morfologia Urbana, como categoria de análise, “*está em compreender a lógica da formação, evolução e transformação dos elementos urbanos, e de suas inter-relações,*” (DEL RIO, 1990, p.85) permitindo a identificação das formas mais apropriadas, social e culturalmente, para intervenções nas cidades existentes e no desenho de novas áreas.

Cabe aqui apontar a importância das análises morfológicas e dos trabalhos de percepção do espaço para o desenvolvimento de projetos bem sucedidos de requalificação urbana. No próximo semestre durante o desenvolvimento do Trabalho Final de Graduação pretende-se retomar os conceitos apresentados para o desenvolvimento da análise morfológica da área de estudo a ser elaborada pela autora e o estudo de percepção do espaço a ser desenvolvido com os usuários de bairro. Serão formados dois grupos para estudo: adultos e crianças. Para explorar a percepção infantil será utilizada a técnica dos mapas mentais, aonde as crianças expressam sua percepção através de desenhos. Para trabalhar com os adultos, serão aplicados questionários que

possam expressar quantitativamente o que os usuários pensam em relação á área de intervenção do projeto.

2.3 O Processo de Requalificação Urbana

Para SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004) a crise urbana causada pelo processo global de reestruturação econômica dos últimos 25 anos tem se intensificado, gerando grandes áreas ociosas ou subutilizadas, principalmente nos setores onde o crescimento havia se amparado na indústria da transformação. Esse processo resultou, para os centros urbanos com esse perfil, uma perspectiva de desemprego, perda do dinamismo econômico e desgaste do tecido urbano.

Para enfrentar esta realidade, os autores apontam para o caminho do desenvolvimento local, cujos princípios baseiam-se na possibilidade de beneficiar a população com a geração de emprego e renda, além do atendimento às necessidades habitacionais, de equipamentos e infra-estrutura – evitando, segundo eles, possíveis conseqüências excludentes do processo de renovação urbana.

Segundo SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), o desenvolvimento local pode ser compreendido das seguintes maneiras:

- Na esfera econômica, pode ser medido pela evolução do quadro produtivo local, pela geração de emprego e renda dentro das comunidades, pelo acréscimo de autonomia fiscal dos governos locais e pela diversificação e dinamização de atividades econômicas, integrando as populações marginalizadas;
- Na esfera social, está ligado à busca da inclusão de diferentes setores populares num quadro de crescimento econômico, combatendo os efeitos excludentes da nova ordem mundial, com a criação de projetos e programas que tirem proveito das potencialidades de cada localidade, sempre partindo do interesse da população local;
- Na esfera administrativa e institucional, está relacionado ao conceito de governança, permitindo que o processo de tomada de decisões e implantação de projetos possa ser feito de maneira democrática, participativa, negociada e transparente.

Na União Européia podemos destacar o funcionamento de agências e fundos que visam apoiar projetos de desenvolvimento local nas áreas desprovidas de recursos próprios. Nas palavras de SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), tratam-se de projetos de pequena escala, com intervenções específicas, que têm o objetivo de alavancar um processo mais amplo de revitalização econômica. Estes projetos enfatizam a geração de emprego e renda, o apoio a pequenas e médias empresas, a qualificação profissional, passando pela iniciativa comunitária em conjunto com os governos locais, organizações sociais, entidades e empresas existentes no processo de decisão da implantação das iniciativas.

Nos países de Terceiro Mundo, de acordo com os autores, as agências multilaterais de financiamento também têm enfatizado as iniciativas de desenvolvimento local, partindo do pressuposto que elas correspondem aos ideais de participação comunitária, simplicidade de soluções e uso do potencial de cada área. Porém, nem sempre estas iniciativas têm levado em conta os problemas relacionados ao esvaziamento de centros industriais, situação muito comum em centros desenvolvidos.

Nas palavras dos autores, *“a reestruturação produtiva, os efeitos da crise econômica e as novas desigualdades sociais colocam em pauta a necessidade de elaboração de estratégias que articulem os agentes sociais no sentido de enfrentar problemas urbanos e regionais, sem negar os conflitos existentes e a necessidade de políticas efetivas de inclusão social na escala do país.”* (SOMEKH e CAMPOS FILHO, 2004).

DEL RIO (1999) trabalha com o conceito de revitalização urbana, justificando que

A revitalização urbana é um conceito (...) abrangente. Ao mesmo tempo em que incorpora todas as práticas urbanísticas anteriores, é bem mais do que sua simples adição, pois as excede e supera, na busca por uma nova vitalidade para as áreas urbanas, seja relativa a aspectos econômicos, sociais, culturais ou físico-espaciais. Trata-se de compor objetivos de desenvolvimento aos de recuperação e preservação de estruturas abandonadas ou deterioradas, intervindo em conteúdos sociais e econômicos através de variados mecanismos de controle dos processos urbanos. (DEL RIO, 1996, p.5).

Para o autor, um processo de revitalização urbana somente poderá ocorrer a partir de um planejamento estratégico que articule poder público (viabilizadores), poder privado (investidores) e comunidade (usuários), e maximize esforços e investimentos para implantação de ações e projetos. De acordo com DEL

RIO (1996), as mudanças deverão respeitar e integrar-se às estruturas (físicas e sociais) pré-existentes. O ideal é que o processo de revitalização possa tirar proveito dos atributos da área, do repertório de imagens e das expectativas da população. Para o autor, desta forma ocorrerá uma série de ações e reações positivas, em cadeia apoiadas na recuperação da imagem do lugar.

Em um estudo de experiências bem sucedidas, o mesmo autor aponta cinco aspectos fundamentais dos projetos de revitalização:

a) complexos processos de planejamento, monitoramento, gestão e marketing, b) *mix* estudado de diversos usos do solo, com a presença de “âncoras” sólidas; c) respeito à memória coletiva e ao contexto pré-existente (físico-espacial e sócio-cultural); d) atenção ao poder das imagens e da qualidade projetual; e) implantação através de processos colaborativos entre os grupos envolvidos (governo, comunidade e empresários). (DEL RIO, 1999).

Portanto, como DEL RIO (1999) nos explica, no fim do século XX, quando a sociedade está consciente da propriedade e do alcance social do desenvolvimento sustentado e dos modelos urbanísticos daí resultantes, “*as metrópoles devem se convencer da importância da revitalização urbana consciente, num processo democrático, flexível, contínuo e integrado.*” (DEL RIO, 1999).

Requalificação é o conjunto de ações aplicadas à cidade que tem por finalidade o saneamento de dificuldades urbanas, e a participação de todos os atores sociais, de maneira a promover o desenvolvimento local e proporcionar soluções democráticas, que impulsionem a vida das cidades (BRASIL, 2008).

Neste capítulo, foram mencionados os conceitos REVITALIZAÇÃO e REQUALIFICAÇÃO, referindo-se às intervenções com finalidade de melhorar a qualidade do espaço urbano. Esta pesquisa adotará o conceito de REQUALIFICAÇÃO, por considerar como termo mais apropriado para este trabalho. O termo revitalização está relacionado a dar nova vida ao lugar, e o objetivo do projeto de intervenção que será desenvolvido não é renegar a vida existente, a história do lugar. Já o termo requalificação está relacionado ao fato de agregar novas qualidades ao espaço, aceitando as qualidades positivas que o lugar possui e agregando outras, que venham a somar com as existentes.

2.4 Agentes Articuladores e Instrumentos Legais

Segundo o Ministério das Cidades e a Agência Espanhola de Cooperação Internacional - AECI (BRASIL, 2008), as ações de requalificação de áreas urbanas, na medida em que tem como princípio atuar de forma territorializada, necessitam de um tratamento integrado que envolve a ação de vários setores, dentro do âmbito político, incluindo as três esferas do poder. É importante ressaltar que muitas vezes estes processos envolvem questões intermunicipais ou metropolitanas, que só podem ser resolvidas com políticas baseadas diferentes em escalas territoriais (bacias hidrográficas, microrregiões e regiões metropolitanas).

O primeiro passo, segundo o Ministério das Cidades e a AECI (BRASIL, 2008), para o desenvolvimento de um processo de requalificação é a articulação intersetorial dentro do próprio município, através do diálogo entre os diversos agentes envolvidos no processo, incluindo as lideranças comunitárias. Alguns agentes podem ter participação determinante, tais como:

- Câmara de Vereadores: fundamental para garantir a aplicação, legitimação e efetividade dos Projetos de Lei relacionados aos projetos de requalificação;
- Ministério Público: fiscaliza o cumprimento da lei e autua processos administrativos para irregularidades urbanísticas;
- Organizações não governamentais, como universidades e conselhos profissionais: são importantes parceiros que podem prestar assistência técnica e jurídica na elaboração dos projetos e em sua aprovação pelas prefeituras, além de colaborar nos processos de revisão da legislação urbanística e de uso e ocupação do solo;
- Associações comerciais: podem auxiliar com relação ao comércio informal, aos incentivos e sanções tributárias e nas ações de geração de emprego e renda;
- Associações de moradores: indispensáveis para identificação dos problemas e definição dos projetos prioritários. Podem atuar também na implantação de processos de mobilização e

conscientização da população nas áreas de educação patrimonial, ambiental e no exercício da cidadania;

- Conselhos organizados pela sociedade civil e membros do governo – conselhos municipais. Cabe aos mesmos a aprovação de diretrizes, estratégias e instrumentos de ação, bem como fixar as prioridades para a aplicação do desenvolvimento de políticas públicas ligadas à área de ação. A partir da promoção de debates, eles podem levantar questionamentos importantes sobre os pontos estratégicos de implementação das políticas locais;
- Servidores públicos municipais dos diversos órgãos envolvidos: a requalificação urbana deve ser tratada como uma política prioritária do governo, que envolva equipes em todas as áreas.

Segundo GARCEZ (2006), os profissionais da área do urbanismo precisam ser negociadores que atuem entre estes agentes sociais como intermediadores democráticos entre as forças envolvidas na organização do espaço urbano.

De acordo com o Ministério das Cidades e a AECI (BRASIL, 2008), existem várias formas de ação cooperada, através das quais os agentes articuladores podem ajudar na organização e implementação ou elaboração de diversas iniciativas de requalificação. Cabe aqui citar algumas delas:

- Parcerias Público-Privadas (PPPs): instituídas pela Lei nº. 11.079/2004, estas parcerias são concebidas como um acordo firmado entre a administração pública e entidades privadas, que estabelece vínculo jurídico entre eles, visando à implantação ou gestão de serviços, empreendimentos e atividades de interesse público;
- Organizações Sociais (OSs) e Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIPs): as mesmas foram introduzidas no ordenamento jurídico brasileiro, no processo de reforma administrativa do Estado, que culminou com a emenda constitucional nº19/98. As OSs foram instituídas pela Lei Federal nº9.637/98, são criadas por particulares para desempenhar serviços sociais não exclusivos do Estado, como

ensino, pesquisa científica, proteção ao meio ambiente, incentivos à cultura, programas de saúde, entre outros. As OSCIPs instituídas pela Lei Federal nº9.790/99 são criadas por particulares e condicionadas a ter pelo menos uma de suas finalidades relacionadas à assistência social, cultura, educação, saúde, meio ambiente, desenvolvimento econômico e social. Ambas administram bens de natureza pública e, por isso, estão sujeitas à supervisão do Poder Público e do Tribunal de Contas;

- Operação Urbana Consorciada: é definida pelo art. 32, §1º do Estatuto da Cidade (Lei nº10.257/2001) e, em geral, nos planos diretores municipais. Trata-se de um “conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.” (BRASIL, 2008, p.40);
- Cooperação Técnica Internacional: uma ação deste tipo, segundo a Agência Brasileira de Cooperação, pode ser caracterizada como uma intervenção temporária que visa promover mudanças qualitativas ou estruturais que visam sanar ou minimizar um problema específico ou explorar oportunidades e novos paradigmas de desenvolvimento (BRASIL, 2008);
- Participação Social: considerando que os processos de requalificação urbana devem conter ações que garantam os direitos de acesso à urbanidade daqueles comumente excluídos, a participação social ajuda a identificar as melhores formas de inserção desta população e os mecanismos para garantir isto.

De acordo com o Ministério das Cidades, é necessário apoiar a própria organização da comunidade, através de incentivos à criação de organismos

representativos da mesma, e através da consolidação destes organismos como representantes de diversos segmentos da sociedade (BRASIL, 2008).

O mesmo órgão aponta também para a necessidade de capacitação técnica, de maneira a estabelecer um ambiente democrático de participação, que contribua para construir e reforçar os processos sociais, visando à inclusão social.

Desta maneira é possível potencializar os recursos operacionais de que a população dispõe em seu cotidiano, reforçando a sua capacidade de intervenção (BRASIL, 2008); GARCEZ (2006).

O Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, apresenta um conjunto de instrumentos que visam garantir para todos os setores da sociedade a equânime distribuição dos ônus e benefícios decorrentes da urbanização, confirmando a importância da participação popular e da institucionalização de mecanismos para aumentar a interlocução entre o poder público e a sociedade civil.

Vários instrumentos do Estatuto da Cidade podem contribuir para os processos de requalificação urbana. Alguns destes instrumentos são:

- Zonas Especiais de Interesse Social: são áreas do zoneamento das cidades destinadas à habitação de interesse social;
- Concessão de Direito do Uso do Solo: pelo qual se transfere o direito de uso de um imóvel para fins de uso de interesse social;
- Usucapião Especial de Imóvel Urbano: é utilizado para regularização fundiária de áreas privadas;
- Direito de Superfície: este instrumento concede ao superficiário (proprietário da superfície) a propriedade da construção separada da propriedade do solo que continua a ser de quem possui a escritura do imóvel;
- Direito de Preempção: confere o direito de preferência ao Poder Público municipal de compra de um imóvel que está sendo alienado pelo proprietário. Para ser exercido, a área em questão deverá estar demarcada no Plano Diretor, juntamente com a destinação pretendida;
- Transferência do Direito de Construir: possibilidade conferida ao Poder Público municipal de permitir a um proprietário transferir o que não pode ser construído em uma área (por de

- necessidade ambiental ou social), para outro local da cidade. O mesmo direito poderá ser concedido a proprietário de área urbana que doar ao Poder Público o imóvel para os fins previstos na lei, como preservação ambiental e de patrimônio histórico;
- Operações Urbanas Consorciadas: parceria público-privada para implantação de um conjunto de intervenções e medidas definidas no Plano Diretor, a serem coordenadas pelo Poder Público;
 - Consórcio Imobiliário: o proprietário transfere seu imóvel para o Poder Público, este, por sua vez, faz obras de urbanização da área, e como pagamento, devolve ao proprietário algumas unidades imobiliárias urbanizadas ou edificadas;
 - Imposto Progressivo no Tempo: o Poder Público utiliza deste instrumento para forçar os proprietários de imóveis vazios ou subutilizados a utilizarem os imóveis, com base no que rege o Plano Diretor do município. Caso o prazo de utilização expire, o município pode aplicar o IPTU Progressivo, que tem a duração máxima de cinco anos e pode chegar a 15% do valor de lançamento fiscal do imóvel, sendo aplicado até que o proprietário cumpra sua obrigação de utilizar o imóvel, segundo sua função social. Terminado este prazo, se o proprietário não fizer o que lhe foi solicitado, o Poder Público poderá desapropriar o imóvel, pagando indenização ao proprietário com títulos da dívida pública;
 - Parcelamento e Edificação Compulsórios: o Poder Público, através do Plano Diretor e de legislação pertinente, pode impor ao proprietário que tiver área não edificada, subutilizada ou não utilizada, o parcelamento, edificação ou utilização do imóvel, como forma de promover a ocupação de áreas que já possuem infra-estrutura e equipamentos;
 - Estudo de Impacto de Vizinhança: instrumento que age como mediador entre os interesses privados de empresários e os de usuários e moradores do local. Com a utilização do mesmo há

uma democratização da tomada de decisões sobre os empreendimentos urbanos de grande porte, fazendo que seja ouvida a população que será afetada pelo impacto destes empreendimentos.

A aplicação destes instrumentos deve ser embasada por estudos, diagnósticos e planos. A sua utilização em Planos de Requalificação exige uma ação articulada entre interesses, para garantir que sejam atingidos os objetivos esperados. E é indispensável a participação popular e controle social, de forma a garantir maiores chances de sucesso nas intervenções.

3. ESTUDO DE CASOS

3.1 Portugal – Programa POLIS

“Melhorar a qualidade de vida nas cidades portuguesas” (GABINETE COORDENADOR, 2007), é o principal objetivo do programa Polis – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, que visa estabelecer, através de intervenções urbanísticas e ambientais, o melhoramento da atratividade e competitividade de pólos urbanos que têm um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional (PORTUGAL, 2009).

O POLIS foi criado pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território de Portugal, através da Resolução do Conselho dos Ministros n.º 26/2000, de 15 de Maio de 2007. O programa foi lançado inicialmente em 18 cidades, segundo DOMINONI (2007): Albufeira, Aveiro, Beja, Bragança, Cacem, Castelo-Branco, Coimbra, Costa da Caparica, Covilhã, Guarda, Leiria, Matosinhos, Porto, Viana do Castelo, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, Vila Real e Viseu.

Posteriormente, através de um concurso, foram acrescentadas mais 10 cidades ao programa (PORTUGAL, 2009). Além disso, o programa também foi responsável por intervenções de menor porte em outras 12 cidades. Das cidades que sofreram intervenções de cunho patrimonial, cinco são consideradas pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade: Angra do Heroísmo, Évora, Guimarães, Porto e Sintra – e outras setes foram escolhidas através de concurso.

Os objetivos específicos do programa foram:

- Promover grandes operações integradas de requalificação urbana com forte componente de valorização ambiental;
- Desenvolver ações que contribuam para a requalificação de centros urbanos e que promovam uma variedade de funções para estes centros;
- Incentivar outras ações de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais, de cunho estrutural, tais como frentes de rio ou de costa;

- Apoiar iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover a criação de áreas para pedestres e condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos.

O programa conta com um Gabinete Coordenador que articula diversos agentes sociais, além de desenvolver outras funções como divulgação, dinamização e controle da qualidade dos projetos; acompanhar a execução das ações e avaliar se cada uma das intervenções atingiu os objetivos pretendidos (PORTUGAL, 2009).

Em 2007, o Gabinete Coordenador do programa e o Parque Expo'98 organizaram uma exposição de âmbito nacional sobre o Programa Polis, que tinha como objetivo a divulgação das ações realizadas em 39 cidades (Figura 6) no âmbito do Programa Polis, demonstrando as medidas implantadas a todos os níveis, quer as que se materializaram em obras, quer as que se centraram em estudos e planeamento (PORTUGAL, 2009).

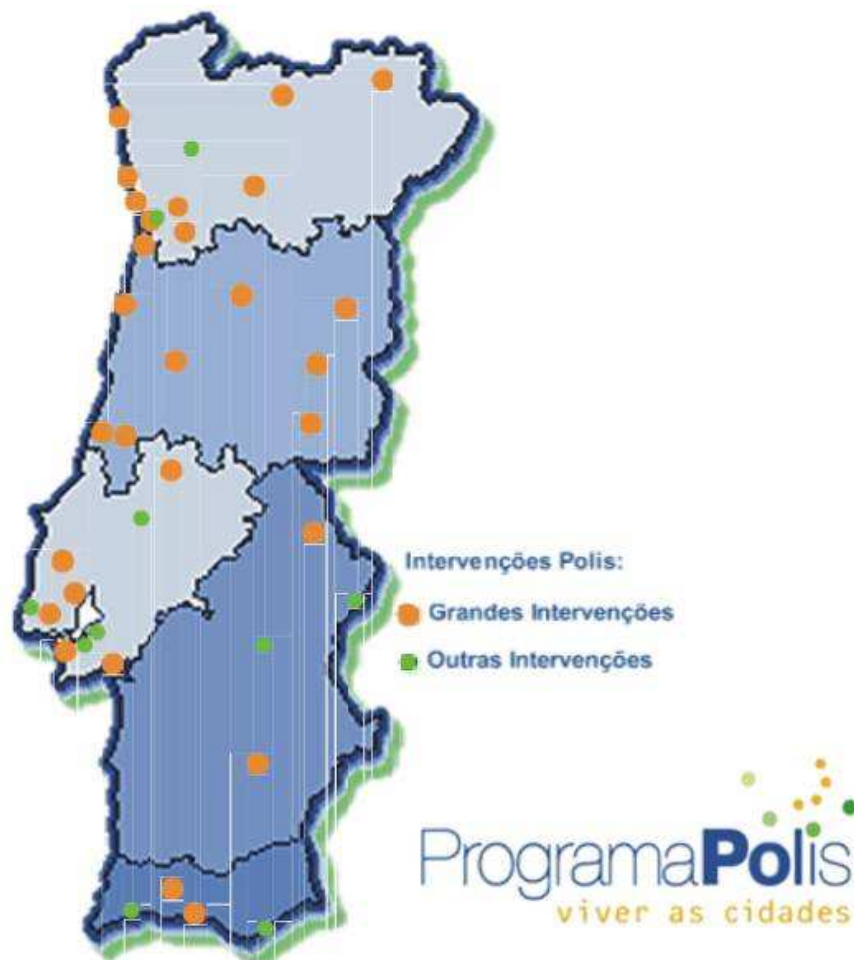


FIGURA 6: Mapa com as intervenções do programa Polis em Portugal.
FONTE: GABINETE COORDENADOR, do Programa Polis, 2009.

Nesta exposição realizou-se um ciclo de conferências sobre os grandes temas que compõem a exposição: Valorização Ambiental, Requalificação Urbana e Mobilidade.

3.1.1 Estrutura do Programa

A estruturação do programa Polis baseia-se em quatro componentes, cada um com linhas de intervenção próprias:

- Componente 1 – Operações integradas de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental:
 - Linha 1 – Intervenções identificadas pela sua relevância e natureza exemplar;
 - Linha 2 – Outras intervenções a identificar;
- Componente 2 – Intervenções em Cidades com Áreas Classificadas como Patrimônio Mundial;
- Componente 3 – Valorização Urbanística e Ambiental em Áreas de Realojamento;
- Componente 4 – Medidas Complementares para Melhorar as Condições Urbanísticas e Ambientais das Cidades:
 - Linha 1 – Apoio a novas formas de mobilidade no espaço urbano;
 - Linha 2 – Apoio à instalação de sistemas de monitoramento e gestão ambiental;
 - Linha 3 – Apoio à valorização urbanística e ambiental na envolvente de estabelecimentos de ensino;
 - Linha 4 – Apoio a ações de sensibilização e educação ambiental no espaço urbano;
 - Linha 5 – Apoio a outras ações com impacto positivo na qualidade da vida urbana.

3.1.2 Instrumentos do Programa

Através da mesma resolução que criou o Polis, foi criada uma série de instrumentos para garantir o funcionamento do programa, a eficácia da execução e a coerência de seus propósitos, que se dividem em cinco categorias:

- Instrumentos de intervenção urbanística:
 - Plano Estratégico.
 - Planos de Urbanização, quando a área o justifique.
 - Planos de Pormenor, a serem elaborados pela entidade promotora e gestora do projeto.
- Instrumentos empresariais: constituição de uma sociedade anônima de capitais exclusivamente públicos, com programa de intervenção, calendário de execução e orçamento de realização.
- Instrumentos de protocolo com os municípios: elaborar um documento de referência, contendo as obrigações das partes e os prazos para o respectivo cumprimento.
- Instrumentos de estrutura e procedimentos de gestão: Criação do Gabinete Coordenador do Programa POLIS (GCPP).
- Instrumentos jurídicos: criação de leis que regulamentam o programa, e que delimitam suas áreas de intervenções e criam à estrutura orgânica do programa, o GCPP.

3.1.3 Polis Portalegre

Portalegre, situada na região do Alentejo e na subregião do Alto Alentejo, (Figura 7), é capital do Distrito de Portalegre.

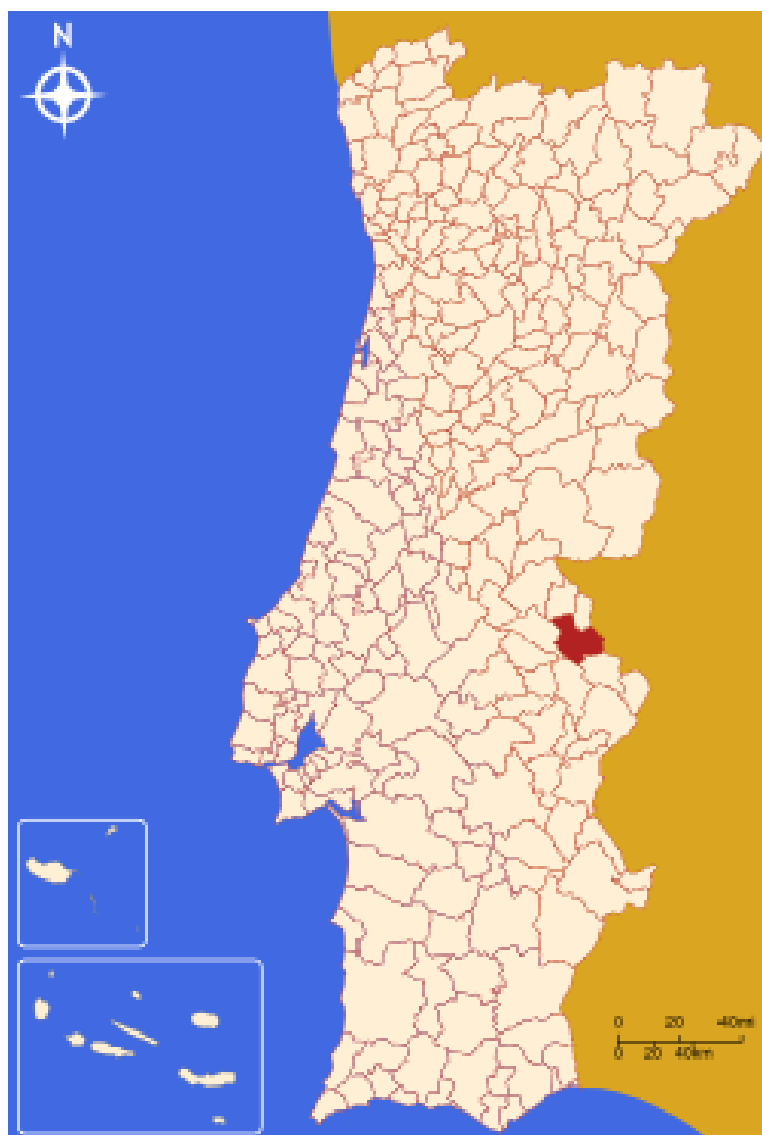


FIGURA 7: Localização de Portalegre no mapa de Portugal.
FONTE: PORTALEGRE, 2009a.

Com o objetivo de deixar o município mais atrativo dentro do Sistema Urbano Nacional, as principais obras e intervenções desenvolvidas no município de Portalegre (PORTALEGRE, 2008):

- Requalificação e consolidação da estrutura viária principal. Esta intervenção foi realizada através da correção dos traçados viários e do nó de confluência de uma das principais vias de penetração – a Estrada da Serra – em articulação com a ação de Requalificação do Passeio Público. A intervenção teve como objetivo principal a requalificação do espaço e a melhoria das condições de segurança e fluidez do tráfego nesta zona da cidade, assim como o acesso ao futuro parque de estacionamento de S. Francisco.

- Criação de ruas para pedestres entre o centro histórico (Figura 8), e as áreas em processo de urbanização na meia encosta. Dentro desta intervenção destacam-se dois projetos:



FIGURA 8: Edifício do centro histórico de Portalegre.
FONTE: PORTALEGRE, 2009b.

- Percurso de Ligação ao Museu da Tapeçaria: Teve como objetivo a Recuperação e Valorização dos espaços adjacentes às Estruturas Defensivas Medievais e Setecentistas – Torres, Muralhas e Baluartes. A intervenção contemplou arranjos paisagísticos, iluminação decorativa, entre outros projetos.
- Infra-estrutura da Rua 1.º de Maio: Remodelação de Infra-estrutura (abastecimento de água, águas residuais, telefone e abastecimento de gás) no âmbito da requalificação urbana do Jardim da Corredoura.

- Constituição de uma rede de parques de estacionamento, destacando-se:
 - Parque de Estacionamento da Corredoura: parque subterrâneo que visa responder à crescente procura de estacionamento na zona envolvente ao Jardim da Corredoura e nos arredores da zona central da cidade.
 - Parque de Estacionamento de São Francisco: com capacidade igual ao Parque da Corredoura, o parque de estacionamento no entorno de São Francisco e Fábrica Robinson justificou-se pela localização de um elevado número de equipamentos e serviços no entorno.
- Valorização paisagística de zonas verdes e jardins, promovendo a sua ligação através de corredores para pedestres. Dentro desta intervenção, se destacam:
 - Requalificação e Valorização dos Jardins da Avenida da Liberdade e Corredoura: Sendo a primeira mancha verde artificial de Portalegre, o Jardim da Corredoura necessitava ser requalificado, visto que se encontra atualmente degradado e com níveis limitados de utilização. Esta intervenção incluiu: construção de um corredor para pedestres; instalação de novos sistemas de rega e de iluminação; recuperação da Alameda de Platanus; recuperação do entorno da Igreja do Calvário; elaboração de um Plano Diretor de Ordenamento do Jardim e de seu entorno; construção de redes de infraestrutura e dos equipamentos previstos; execução do jardim e de repavimentação da área; construção de um equipamento de restauração no entorno do jardim e articulação com a Escola Primária da Corredoura e com o Convento de S. Sebastião.
 - O Jardim do Tarro: A intervenção justificou-se pelo fato de muitos dos elementos, construídos nos anos 60 do século passado, necessitarem de recuperação. As intervenções propostas incluem: o restabelecimento da

axialidade contínua do espaço; abertura para fruição das vistas panorâmicas; restauro do Jardim entre o Monumento aos Combatentes e o Plátano; requalificação do corredor de pedestres; manutenção e conservação de toda a vegetação significativa; revisão do sistema de infra-estrutura; condicionamento da circulação e aumento do número de lugares de estacionamento e a requalificação e animação dos elementos de água existentes.

- Requalificação do passeio público: abrange: a valorização ambiental dos vários espaços, através do redesenho de traçados e de pavimentos, reconfiguração de espaços verdes, ordenamento do estacionamento à superfície e colocação de mobiliário urbano.
- Requalificação do Castelo de Portalegre e Barbaça: pretendeu-se potencializar a infra-estrutura e equipamentos de valorização do tecido humano local, explorando a sua ligação com o exterior, com a dimensão turística deste espaço.
- Sensibilização ambiental: criação do Centro de Monitoramento e Interpretação Ambiental. O mesmo tem como objetivo pedagógico a divulgação dos valores ambientais e monitoramento contínuo dos diversos agentes ambientais.

3.1.4 Polis Litoral – Ria Formosa

A Ria Formosa é uma área protegida pelo estatuto de Parque Natural, e é a primeira operação integrada de requalificação e valorização da orla costeira a entrar em fase de concretização (TAVIRA, 2009), conforme ilustrado na Figura 9:



FIGURA 9: Foto aérea com as intervenções do programa Polis em Ria Formosa.
FONTE: RIA FORMOSA, 2009a.

O Decreto nº 92/2008 instituiu a Sociedade Polis Litoral Ria Formosa, que tem por objetivo a gestão, coordenação e execução do investimento a ser realizado na Ria Formosa, com enfoque na realização das operações previstas no Plano Estratégico. As atividades desta entidade seguem os seguintes eixos estratégicos:

- Preservar o património natural e paisagístico, através da proteção e requalificação da zona costeira visando à prevenção de risco e a promoção da conservação da natureza e biodiversidade no âmbito de uma gestão sustentável;
- Qualificar a interface ribeirinha, através da requalificação das frentes de ria, da valorização de núcleos pesqueiros e do ordenamento e qualificação da mobilidade;

- Valorizar os recursos como fator de competitividade, através da valorização das atividades econômicas ligadas aos recursos da ria suportada no seu património ambiental e cultural.

Para a área da Ria Formosa prevê-se uma intervenção em 48 km de frente costeira (Figura 10), e em 57 km de frente lagunar nos Municípios de Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, incluindo a área protegida do Parque Natural da Ria Formosa.



FIGURA 10: Foto área das frentes da Ria Formosa.
FONTE: RIA FORMOSA, 2009b.

Para o acompanhamento dos projetos foram criadas comissões específicas, cuja composição traduz a natureza dos interesses a salvaguardar em cada um dos espaços referidos.

3.2 Boston – Quincy Market

Em Boston, um projeto de renovação dos anos 50 estabeleceu a demolição de praticamente toda a área central, inclusive as edificações do antigo

mercado Quincy e Faneuil Hall, de 1820. A construção de um novo centro cívico municipal, desenhado por I.M. Pei, seria o “gancho” de todo o processo, sendo que as primeiras edificações modernistas, resultantes de concursos públicos, foram construídas em 1963 (Figura 11).



FIGURA 11: Maquete do projeto da área central renovada e o conjunto modernista do Centro Cívico de Boston.

FONTE: DEL RIO, 2001.

Ao mesmo tempo a prefeitura e a câmara de comércio contrataram uma equipe de consultores, liderada por Kevin Lynch e John Myers, professores do MIT, para um plano de recuperação do *waterfront*, que proporia a preservação de edificações históricas e a integração da cidade com o mar, através de novos visuais, de usos públicos e da continuidade espacial, objetivos depois incorporados ao Plano Geral de Boston de 1965 (DEL RIO, 2001).

Também como um dos dinamizadores na recuperação do *waterfront*, planejava-se o *New England Aquarium*, sobre um *pier* da área central, primeira experiência no gênero aberta à visitação pública nos EUA. Inaugurado em 1969, o aquário tornou-se um grande sucesso de público e elemento central da requalificação. Como o prédio original tornou-se pequeno face ao sucesso do projeto e o *pier* valorizou-se enormemente com a requalificação do centro, recentemente decidiu-se que

ele dará lugar a um novo empreendimento imobiliário e um novo e maior aquário público será construído em outro local.

No início da década de 70, os planos de renovação se voltaram para a preservação histórica e o respeito aos patrimônios locais. O abandono das edificações do Quincy Market e Faneuil Hall que tinham sido salvas da demolição em 1964, só foi revertida no início desta década, através da associação de Benjamin Thompson (arquiteto) e James Rouse (empresário da Rouse Company). Em 1977, num esforço conjunto entre a prefeitura e a iniciativa privada, eles transformaram o antigo mercado em um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios, cujo sucesso tornou a experiência um modelo internacional, ilustrado na Figura 12:



FIGURA 12: Conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall após reciclagem.
FONTE: QUINCY MARKET, 2009a.

De acordo com DEL RIO (1999), no primeiro ano de funcionamento, o conjunto atraiu milhões de visitantes (o equivalente a Disneylândia neste mesmo período), ilustrado na Figura 13. Em meados dos anos 80, este número atingiu a casa dos 16 milhões/ano, três vezes mais do que o total de turistas que visitou o México e o Haváí neste mesmo período.



FIGURA 13: Visitação do Quincy Market durante o Natal.
FONTE: QUNICY MARKET, 2009b.

Os projetos da prefeitura e a recuperação dos prédios históricos do antigo mercado conquistaram a confiança e o interesse dos investidores, fazendo com que o preço dos imóveis em seu entorno subisse bem mais do que no restante da área central. De acordo com FRIEDEN & SAGALYN *apud* DEL RIO (2001), de 1970 a 76, quando o Market Place ainda estava sendo projetado e construído, num raio de 5 quarteirões dele, os preços dos imóveis subiram 13%, enquanto que caíam 16% no resto da área central. Estima-se que quando o projeto ficou pronto, segundo os mesmos autores, o Market Place tenha valorizado o preço do solo de 20 a 25% e o valor do aluguel de salas de 5 a 15% acima do resto da área central, demonstrando ter sido um fundamental catalisador para o processo de requalificação e reaquecimento do mercado.

Em 1995, SIEBER *apud* DEL RIO (2001) contabilizou que os diversos empreendimentos imobiliários faziam jus aos esforços de requalificação, tais como o Rows Wharf – um complexo de uso misto de alta qualidade (Figura 14), três novos centros de convenções e exposições e cinco novos hotéis – sendo três no *waterfront* – já construídos com, pelo menos, seis outros sendo projetados.



FIGURA 14: Complexo de uso misto em Rows Wharf, Boston.
FONTE: DEL RIO, 2001.

De acordo com o mesmo autor, estima-se que, como resultado da revitalização e da reconstrução da imagem da cidade, 10% da receita de Boston seja derivado de atividades relacionadas ao turismo.

Conforme DEL RIO, 1996, p.6, “*poder público se utilizou de estratégias de manipulação da percepção ambiental para consolidar imagens positivas, fomentando novas expectativas para as áreas de intervenção*”.

Este projeto se apoiou em um complexo planejamento estratégico e comercial, que direcionou os investimentos públicos e privados, fundamentado na implantação de novas percepções e imagens.

Nas palavras de DEL RIO (1996), o sucesso deste caso demonstra o poder de manipulação da imagem na recuperação ambiental e na alteração de expectativas e valores da população e comprova que as ações de requalificação devem

estar estreitamente relacionadas a políticas públicas que considerem a imagibilidade urbana².

3.3 São Paulo – Programa PRIH

O programa Perímetro de Reabilitação Integrado do Habitat (PRIH) foi implantado no bairro da Luz, na capital de São Paulo, na gestão municipal de 2001-2004. Trata-se da tentativa de fazer uma intervenção e gestão urbana democrática, por meio da gestão compartilhada entre agentes articuladores, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos moradores, trabalhadores e usuários da área. Essa experiência baseia-se na instalação de escritórios locais como extensão do poder público em territórios previamente delimitados.

Segundo VITALE et. al. (2005), essa forma de planejamento reafirma a importância *“de pensar as cidades a partir da diversidade de suas escalas e enquanto células importantes do desenvolvimento econômico e urbano, voltando o foco das intervenções para áreas delimitadas do território,”* (VITALE et. al. 2005, p.2), e visando a revitalização ou a requalificação urbana. De acordo com os mesmos autores, o programa parte do princípio que a soma das intervenções locais pode promover o desenvolvimento da cidade como um todo.

O objetivo dos PRIHs é a recuperação do tecido urbano e social mantendo a população de baixa renda moradora do perímetro, *“usando para isso a noção de função social da propriedade e a criação de instâncias públicas participativas, sem desvincular a relação entre as dinâmicas locais do bairro e as da cidade como um todo.”* (VITALE et. al. 2005, p.7). Os mesmos autores apontam que o desafio do desenvolvimento local deve ser o desafio de encarar a complexidade das desigualdades e não voltar às costas para a mesma.

Nas palavras de VITALE et. al. (2005), a identificação dos problemas e das potencialidades habitacionais relacionados às dimensões do bairro e da cidade permitiria a substituição das ações setoriais, isoladas e pontuais, por ações integradas na esfera do “perímetro”, formado por um conjunto de quadras, ilustrado no mapa da Figura 15. Com isso seria possível desenvolver um planejamento de soluções habitacionais articuladas à requalificação do bairro, incorporando equipamentos

² Imagibilidade urbana – é a capacidade que um objeto tem de evocar determinada imagem sobre o observador, podendo a mesma ser chamada de legibilidade ou visibilidade. Esta imagem depende da relação do observador com o objeto, se está inserido no contexto ou se é apenas um transeunte de passagem (CAVALCANTE [2000]).

públicos, criação de espaços de lazer, e projetos de geração de emprego e renda (VITALE et. al., 2005).

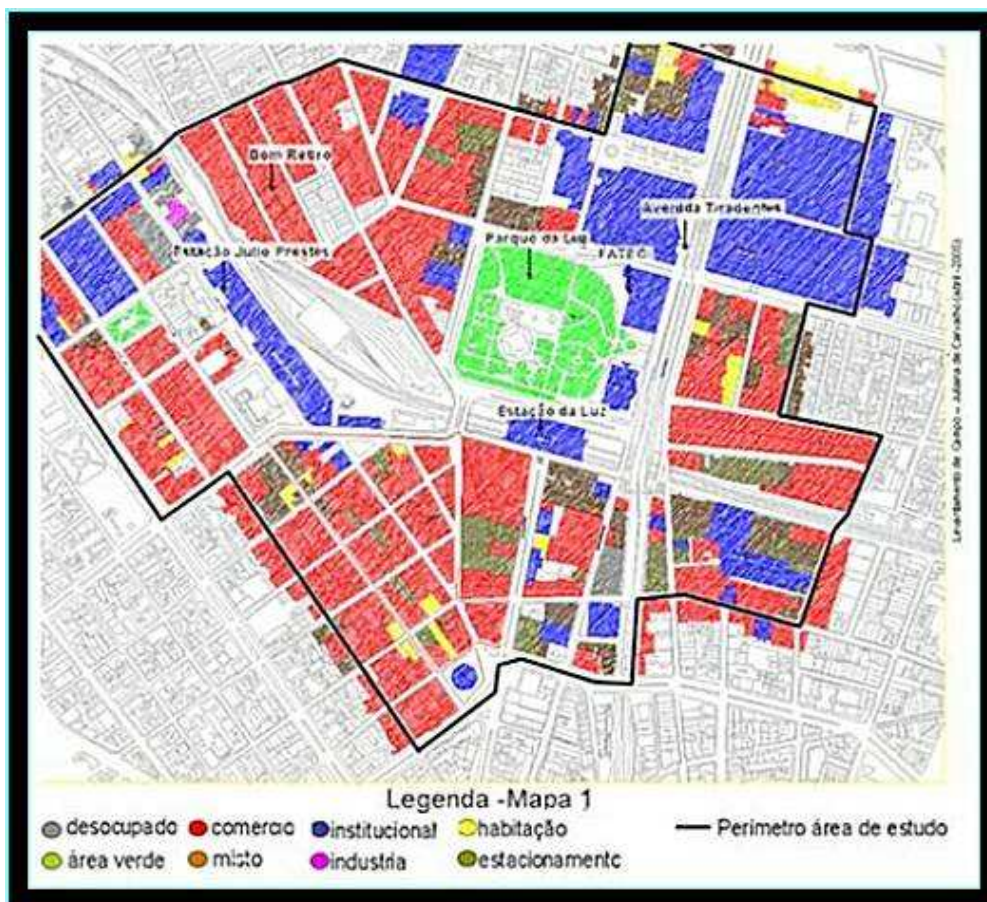


FIGURA 15: Delimitação dos usos no bairro Luz.
FONTE: CARVALHO & SCHICCHI, 2007.

Em 2002, segundo VITALE et. al. (2005), essa proposta se traduziu na contratação pela SEHAB/COHAB – Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – de levantamentos para caracterização fundiária e ambiental de seis manchas urbanas de áreas degradadas das regiões centrais, definidas conjuntamente pelo poder público, movimentos de moradia e assessorias técnicas. Depois disto, as manchas com maior concentração de cortiços, imóveis ou terrenos vazios ou subutilizados, e com potencialidades para investimentos em empreendimentos habitacionais públicos, foram delimitados como “perímetros”. De acordo com os mesmos autores, os levantamentos de caracterização dos perímetros foram utilizados na delimitação das ZEIS na área central da cidade e incluídas no Plano Diretor Estratégico do Município para viabilizar a construção de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social (EHIS).

No final de 2002, com base nos relatórios de caracterização urbana e habitacional, na demarcação dos seis perímetros iniciais e da elaboração das diretrizes

prévias para requalificação integrada de cada Perímetro, foi possível iniciar a implantação dessa nova modalidade de gestão urbana (VITALE et. al. 2005). As diretrizes para início dos projetos foram:

- Abordagem integrada e participativa;
- Elaboração de um plano de intervenção;
- Constituição de instâncias institucionais de negociação;
- Interlocação com os movimentos sociais;
- Além das referências internacionais de requalificação urbana com inclusão social.

Foi neste contexto que a SEHAB iniciou a implantação do programa, que passou a ser denominado *Perímetro de Reabilitação Integrada do Habitat – PRIH*, sendo que sua primeira experiência foi localizada no bairro da Luz, o PRIH Luz, ilustrado no mapa da Figura 16, demarcado em cinza (VITALE et. al. 2005).

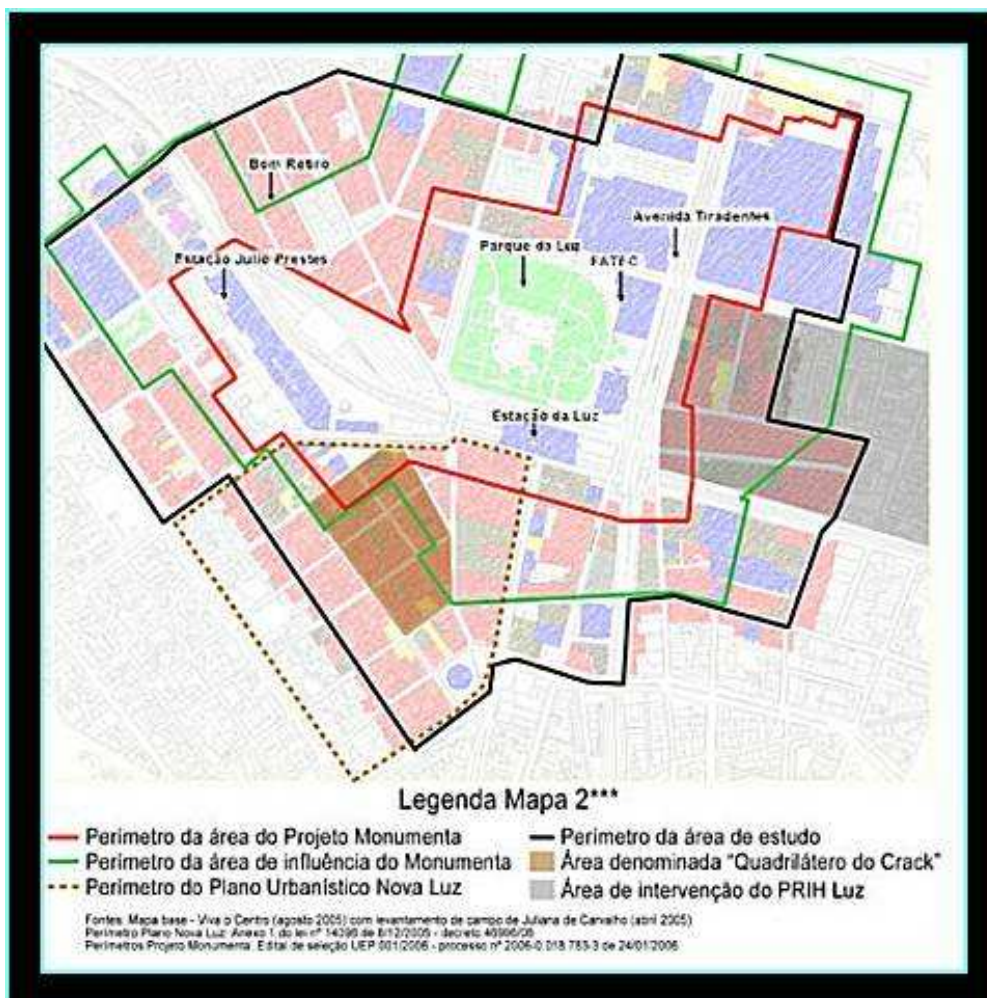


FIGURA 16: Mapa de intervenções do programa PRIH Luz.
FONTE: CARVALHO & SCHICCHI, 2007.

O principal objetivo do trabalho era elaborar diretrizes de intervenção e definir as funções que o escritório local assumiria enquanto referência territorial do poder público e elemento catalisador da participação na gestão urbana.

3.3.1 Estrutura do Programa

Segundo VITALE et. al (2005), a definição da estratégia de atuação da equipe técnica, com o início dos trabalhos do PRIH Luz, considerou indispensável o papel do território, e a presença da comunidade nos processos de transformação e melhoria espaço. Os principais objetivos eram:

- A. Valorização das potencialidades endógenas;
- B. Construção e resgate de identidades coletivas; e
- C. Inclusão urbana da faixa de população de mais baixa renda.

Como objetivo geral determinou-se a elaboração e implantação, de forma participativa de um Plano Integrado de Intervenções (PII), tendo como foco a reconstrução do tecido social e urbano local e a melhoria da qualidade de vida dos moradores, trabalhadores e usuários.

Outro objetivo era a construção de referências para a requalificação integrada das áreas centrais metropolitanas e para a inclusão social e urbana da população de mais baixa renda, por meio da construção, pelo poder público, de dinâmicas de diálogo entre os diversos agentes articuladores, priorizando espaços de inserção e participação dos setores mais pobres. Segundo VITALE et. al (2005), estes agentes são:

- Comerciantes;
- Entidades públicas e privadas;
- Moradores;
- Proprietários imobiliários;
- Moradores de cortiços, população de rua, movimentos sociais, etc.

Para alcançar tais objetivos, de acordo com os mesmos autores, considerou-se necessária a estruturação de um “braço local” do poder público, concretizado com a instalação de escritórios locais no território do perímetro. Segundo os autores:

Tais escritórios, denominados “Escritórios Antena”, teriam como função o desenvolvimento de instrumentos de captação das

necessidades e demandas (Diagnóstico Participativo), o aproveitamento e articulação das capacidades, idéias e propostas vindas de todos os grupos sociais (Planejamento Participativo), e a identificação dos recursos urbanos (imóveis subutilizados, de interesse arquitetônico e histórico) e sociais (grupos organizados preexistentes) formais e informais do território (VITALE et. al, 2005).

O escritório caracterizou-se como suporte técnico – atuando na análise e orientação técnica, planejamento e de concentração de informação –, como agente promotor e facilitador – intermediando a negociação entre interesses diversos na comunidade local e outras instâncias do poder público – e como gerenciador dos conflitos intrínsecos ao processo de gestão urbana.

Segundo VITALE et. al (2005), a existência de uma instância participativa com essas características definiria o lugar de confluência dos trabalhos de mobilização da população e representaria um elemento de sustentabilidade do programa e de continuidade das ações e projetos relacionados com a melhoria do bairro.

O projeto está dividido em três etapas:

- Primeira etapa: levantamentos com o objetivo de formar um quadro da realidade local como base para a criação de novas relações territoriais para a requalificação.
- Segunda etapa: atividades de mobilização social com o objetivo de definir democraticamente as diretrizes para um Plano Integrado de Reabilitação.
- Terceira etapa: concretização e realização dos projetos e ações definidos no Plano para a requalificação do perímetro.

As três etapas da metodologia são interligadas por alguns preceitos transversais, como a participação como condição de eficácia dos processos de decisão, e a busca de soluções sustentáveis, resultantes da valorização dos saberes dos diferentes atores envolvidos (VITALE et. al, 2005). Através desse processo puderam ser definidas as diretrizes do projeto.

As diretrizes de gestão foram pensadas para servir de referência metodológica para a implantação dos outros perímetros na cidade de São Paulo e também para contribuir para o debate sobre o processo de transformação urbana e social nas áreas centrais de outras metrópoles brasileiras.

3.3.2 A Escolha do Local

A escolha do PRIH Luz como primeiro perímetro foi a resultante de diversas constatações, uma das mais relevantes, segundo VITALE et. al (2005), foi a de que parte do bairro da Luz vinha sofrendo um intenso processo de concentração de grandes investimentos de requalificação dos governos estadual e federal vinculados a empréstimos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID. Estes projetos tinham como intuito a recuperação dos edifícios de interesse histórico, resultando na expulsão dos moradores de baixa renda, devido à valorização imobiliária e alteração dos usos preexistentes (VITALE et. al, 2005).

Neste contexto, a implantação do PRIH no bairro Luz buscava se contrapor à política de exclusão social, mantendo a população de baixa renda e incluindo-a no âmbito das políticas municipais. Outro fator que interferiu na escolha foi a clara delimitação territorial do perímetro da Luz – linha férrea, rio Tamanduatehy e grandes avenidas – além da grande concentração de cortiços, de terrenos e imóveis subutilizados que poderiam potencializar a recuperação e produção de habitação de interesse social, elemento decisivo para manter a população de baixa renda e reintegrá-la espacialmente e socialmente (VITALE et. al, 2005).

3.3.3 Implantação do Programa

Para implantação do programa, primeiramente, foi necessária uma etapa de conhecimento da realidade do território (VITALE et. al, 2005). Esta primeira etapa de trabalho foi denominada de Comunicação Social e Territorial, acompanhada do Levantamento Físico-Imobiliário e do Levantamento Ambiental de uso dos espaços públicos, ilustrado pela foto da Figura 17.



FIGURA 17: Rua Alfredo Maia, área adjacente ao PRIH Luz.
FONTE: CARVALHO & SCHICCHI, 2007.

Segundo VITALE et. al (2005), a equipe buscava a integração dos recursos e programas públicos incidentes no mesmo território, ao mesmo tempo que trabalhava na aproximação com a população e entidades organizadas.

Foi feito um levantamento de lideranças ou pessoas de referência e o mapeamento e contato com entidades atuantes no Perímetro através de visitas, conversas e entrevistas que subsidiaram a montagem do quadro da realidade local, incluindo as potencialidades e as dificuldades dos órgãos de serviços públicos e privados. Com isso se promoveu uma maior aproximação entre a equipe técnica e a população (VITALE et. al, 2005).

Segundo os mesmos autores, durante este trabalho de reconhecimento das características do tecido social organizado, detectou-se a falta de conhecimento dos trabalhos desenvolvidos pelas entidades no mesmo território, e muitas vezes direcionadas ao mesmo grupo alvo. No decorrer desta etapa foram realizados alguns projetos:

- Oficinas de sensibilização e aproximação: trabalho feito junto à população moradora. A população identificou as

características atuais (potencialidades e problemas) do bairro para em um segundo momento, nas chamadas “oficinas do futuro”, projetar os seus sonhos e aspirações sobre um bairro melhor no futuro, por meio da confecção de maquetes do perímetro feitas de sucata;

- Levantamento Físico: por meio de fichas de cadastramento (foto, informações técnicas, contato), foi detalhada e atualizada a situação imobiliária do Perímetro, com a identificação das oportunidades imobiliárias, imóveis subutilizados, cortiços, moradias precárias, e imóveis de interesse de preservação;
- Levantamento do Uso dos Espaços Públicos: complementou as informações resultantes das oficinas e das entrevistas com a população, com uma nova metodologia de análise que além de detectar as características paisagísticas e ambientais dos espaços livres (jardim, ruas sem saídas, largos, calçadas) identificou os usos e os convívios neles existentes;
- Diagnóstico Participativo: buscava integrar o quadro de dados técnicos com as informações oriundas da população, possibilitando a apropriação do território por parte da população.

Ao fim desta etapa, segundo VITALE et. al (2005), foram identificadas as prioridades de intervenção:

1. Lixo;
2. Saúde;
3. Habitação;
4. Educação;
5. Lazer/Cultura;
6. Segurança.

A partir da identificação das prioridades e de todos os dados coletados foi possível iniciar a etapa de Construção social – mobilização social e de Estudos de viabilidades, que estruturou o planejamento participativo visando à elaboração do Plano Integrado de Intervenções para a requalificação do PRIH Luz (VITALE et. al, 2005).

O primeiro exercício prático de planejamento foi a construção de um Plano de Ação, relativo às primeiras duas prioridades eleitas, com a construção de uma

agenda comum de curto, médio e longo prazo. Com este exercício, segundo VITALE et. al (2005), percebeu-se que muitas das respostas identificadas se viabilizariam a partir de ações ou “recursos” já existentes no próprio território. Para isso, era necessário apenas que fossem articuladas as ações do poder público, com iniciativas da própria população, das entidades e de instituições locais.

Nesta fase gerou-se uma mudança de postura da população envolvida, que começou a assumir um papel ativo de divulgação, estimulando os vizinhos a participarem nas atividades de discussão sobre o bairro. Outro desdobramento desta fase foi a participação de alguns moradores no Orçamento Participativo da região da Sé, com seis conselheiros do perímetro (VITALE et. al, 2005).

Após esta fase, foi iniciada a fase de elaboração do Plano Integrado de Intervenções (PII), concebido como um esforço, das diferentes partes envolvidas, incluindo os atores locais, em associar e integrar as ações já listadas ou planejar outras (VITALE et. al, 2005). A formatação do planejamento participativo se desencadeou primeiro em dinâmicas setoriais, com cada uma das partes envolvidas:

- Comerciantes;
- Entidades;
- Moradores de cortiço;
- Entre outros.

Com isso, aprofundou-se o conhecimento das realidades específicas, para depois reuni-las em uma única dinâmica de planejamento integrando todos os grupos e incorporando as diversas realidades (VITALE et. al, 2005).

Apesar da ausência de políticas habitacionais voltadas para a população dos cortiços e do receio da geração de expectativas que não pudessem ser cumpridas, o Escritório Antena definiu uma linha de mobilização específica para os mesmos com apoio dos Movimentos de Moradia (VITALE et. al, 2005). Em assembleias direcionadas aos moradores de cortiços, pautadas em questões de melhoria e produção habitacional, foi estimulado o envolvimento desse grupo na requalificação do perímetro. Esses moradores delinearão a própria modalidade de participação, com a eleição de um representante por rua, garantindo assim o acompanhamento do processo em andamento.

Segundo VITALE et, al (2005), este processo culminou na formação de uma Comissão de Representantes de Moradores de Cortiços e Pensões, contribuindo para a concepção e implantação da Política Municipal de Cortiços e a elaboração da

cartilha *Construindo Cidadania*, visando à informação dos direitos dos moradores de cortiços; a realização do primeiro Curso de Capacitação para moradores de cortiços. O Plano Integrado de Intervenções (PII), resultado desta etapa é composto por três eixos (VITALE et. al, 2005):

- Plano Habitacional: que teve início já na primeira etapa. Quando os levantamentos identificaram duas áreas subutilizadas e uma série de edifícios vazios à venda como adequados para a produção de novos empreendimentos mistos (HIS, comércio, habitação do mercado popular), o Escritório Antena coordenou processos de mediação–negociação direta entre proprietários imobiliários, órgãos financiadores e empresas de construção.
- Plano de Melhoria Ambiental: foram elaborados projetos de requalificação das ruas sem saída, das calçadas, das áreas livres, de requalificação do patrimônio arquitetônico e histórico existente e de melhoria de infra-estrutura. Além disso, foram realizados estudos de acessibilidade, pela Comissão Permanente de Acessibilidade (SEHAB) para todas as áreas públicas, com um projeto para facilitar o acesso dos deficientes físicos às ruas do Perímetro.
- O Projeto de Construção Social: composto pelos programas Programa de Vivência e Gestão Participativa, que formaliza o processo de mobilização social dos setores da comunidade. Este processo conduziu à constituição das instâncias participativas:
 - Fórum das Entidades,
 - Comissão de Representantes dos Moradores de Cortiços e
 - Comitê de Reabilitação.

O Comitê de Reabilitação foi instituído por Decreto Municipal e tem como objetivo a elaboração, detalhamento e monitoramento da implantação do Plano Integrado de Intervenções. Essas instâncias definiram o controle social nos processos de tomada de decisões (VITALE et. al, 2005).

No final de 2003, teve início a implantação da segunda experiência do Programa PRIH no bairro do Glicério. A equipe do Escritório Antena local, tendo como base a experiência realizada no PRIH Luz, iniciou a atuação lidando com as particularidades do novo contexto territorial (VITALE et. al, 2005).

3.3.4 Limites e Conflitos

Segundo VITALE et. al (2005), o PRIH representou a primeira experiência de gestão urbana participativa das áreas centrais da cidade de São Paulo. Embora a sua institucionalização como um programa público municipal aponte um relativo sucesso, os limites e conflitos que permearam esse processo foram muitos.

O contato com a realidade do território, partindo da diretriz da participação efetiva da população, contribuiu para o início da transformação de atuação poder público, cuja estrutura não estava preparada para a implantação do projeto. Incentivou também a transformação da própria população, buscando seu fortalecimento e seu envolvimento efetivo nas tomadas das decisões (VITALE et. al, 2005).

De acordo com VITALE et. al (2005), a sua implantação como programa público, não o habilitou como prioritário para a gestão municipal e não estruturou a necessária integração secretarial.

Um dos aspectos mais importantes para a implantação do PRIH foi a instalação do Escritório Antena no próprio território, o que enfrentou enormes dificuldades por questões burocráticas para a locação de um imóvel no Perímetro.

Aconteceram muitos conflitos durante a construção da relação entre técnicos e população ou na integração dos diferentes tempos de implantação das ações das diversas secretarias. Conforme coloca VITALE et. al, 2005, contrapor a forma de atuação setorial e burocratizada de parte dos funcionários públicos municipais foi um dos freqüentes problemas enfrentados do Escritório Antena. Em uma gestão que incorporou a bandeira da habitação social na área central e concretizou diversos empreendimentos, a falta de direcionamento de recursos para a implantação de empreendimentos habitacionais e a dificuldade para a aplicação prática das ZEIS, que incentivam e levam a produção de habitação social no Perímetro chama a atenção para essa fragilidade do projeto.

De acordo com VITALE et. al (2005), não se pode deixar de considerar que o PRIH Luz na cidade de São Paulo é uma experiência pontual. Isto

limita a avaliação do PRIH como modelo de gestão urbana, pois enquanto pontual ainda não é possível ser tratado como uma política efetiva.

Por outro lado, nas palavras dos mesmos autores, “*a batalha pelo direcionamento dos recursos públicos na ZEIS ou nos PRIHs por parte do Escritório Antena e de toda sua mobilização social podem ser considerados de grande importância para pautar a luta pela Reforma Urbana dentro do poder público e na sociedade.*” (VITALE et. al, 2005, p.23). É o início do debate em torno da implantação das ZEIS e dos novos marcos legais que busquem garantir o direito à cidade, como o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor.

3.4 Santo André – Eixo Tamanduatehy

Segundo SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), o caso de Santo André é emblemático no que se refere aos dilemas enfrentados pelos municípios industriais, aos desafios colocados pela reestruturação econômica dos mesmos, e ao papel a ser exercido pelos projetos de requalificação urbana diante da perda de peso da atividade industrial em comparação com outros setores da economia (SANTO ANDRÉ, 2001).

No início do século passado, a primeira fase da industrialização de Santo André vinculou-se à área da várzea do rio Tamanduatehy e à ferrovia em direção ao Porto de Santos, conforme Figura 18, constituindo-se um dos principais pólos industriais brasileiros. Em meados dos anos setenta, o município sofreu um processo de desconcentração industrial, que diminuiu setenta por cento do seu valor adicionado em trinta anos, reduzindo a qualidade urbana com a presença de grandes galpões industriais sub-utilizados e queda do nível e qualidade de emprego na cidade (SANTO ANDRÉ, 2001).



FIGURA 18: Imagem do eixo Tamanduatehy no início da década de 70.
FONTE: VITRUVIUS, 2009.

A evasão industrial ocorreu com grande intensidade e velocidade causando a degradação da paisagem de Santo André; queda das receitas públicas locais; estrangulamento da capacidade de investimento; desemprego e violência (SANTO ANDRÉ, 2001). Com o objetivo de reverter este processo, se implantou um grande projeto de requalificação urbana ao longo do Rio Tamanduatehy, que começou em 1997 e ainda está em andamento, envolvendo propostas elaboradas por quatro escritórios de arquitetura e urbanismo – Joan Busquets, Christian de Portzamparc, Eduardo Leira e Cândido Malta (SOMEKH e CAMPOS FILHO, 2004).

Em 1998, foi implantado o Projeto Eixo Tamanduatehy que prevê a requalificação urbana da área com sustentabilidade econômica, social e ambiental (SANTO ANDRÉ, 2001). O conceito chave do projeto, de acordo com a prefeitura, é o Urbanismo Incluído, que alia a captação pública das mais-valias imobiliárias e fundiárias à promoção da requalificação urbana da área com ações integradas de participação popular, desenvolvimento econômico e inclusão social.

Estas ações realizadas pelo poder público em conjunto com os outros atores sociais requalificaram 750.000 m² (7,8% da área total prevista) com predomínio de atividades institucionais, comerciais e de serviços, gerando 55.000 m² de novas áreas públicas. Em 2001, começou a ser implantados outros 850.000 m², o que fará com que seja atingindo 20% da área total do projeto. (SANTO ANDRÉ, 2001).

Segundo SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), o projeto já obteve diversos resultados:

- Desenvolvimento social:
 - Criação de programa visando à erradicação do analfabetismo;
 - Criação de um plano de integração e complementação dos equipamentos públicos de saúde;
 - Criação de projeto voltado à reintegração social de meninas e meninos de rua.
- Desenvolvimento econômico:
 - Criação de um pólo tecnológico;
 - Criação de um programa de requalificação profissional;
 - Criação de outras iniciativas no sentido de aumentar a competitividade das cadeias produtivas da área.

A análise de diversos indicadores subsidiou os atores sociais para formulação de prioridades, objetivos e estratégias do programa, (SANTO ANDRÉ, 2001), que foram organizados em dois grandes projetos principais:

- Projeto Cidade Futuro: processo de planejamento participativo sobre o futuro da cidade, envolvendo membros do poder público, da comunidade, de instituições e da iniciativa privada;
- Orçamento Participativo: participação da comunidade na tomada de decisões sobre a aplicação dos investimentos públicos.

Para o desenvolvimento do projeto, segundo SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), foram montadas equipes de trabalho que se organizaram em torno de sete eixos estruturais do projeto:

1. Educação e tecnologia.
2. Sustentabilidade das áreas de mananciais.
3. Acessibilidade e infra-estrutura.

4. Fortalecimento e diversificação das cadeias produtivas.
5. Ambiente urbano de qualidade.
6. Identidade regional.
7. Inclusão social.

A partir destes eixos foram criados Planos de Ações, ilustrados no mapa da Figura 19, entre eles, aquele que é voltado para a obtenção de um Ambiente Urbano de Qualidade.

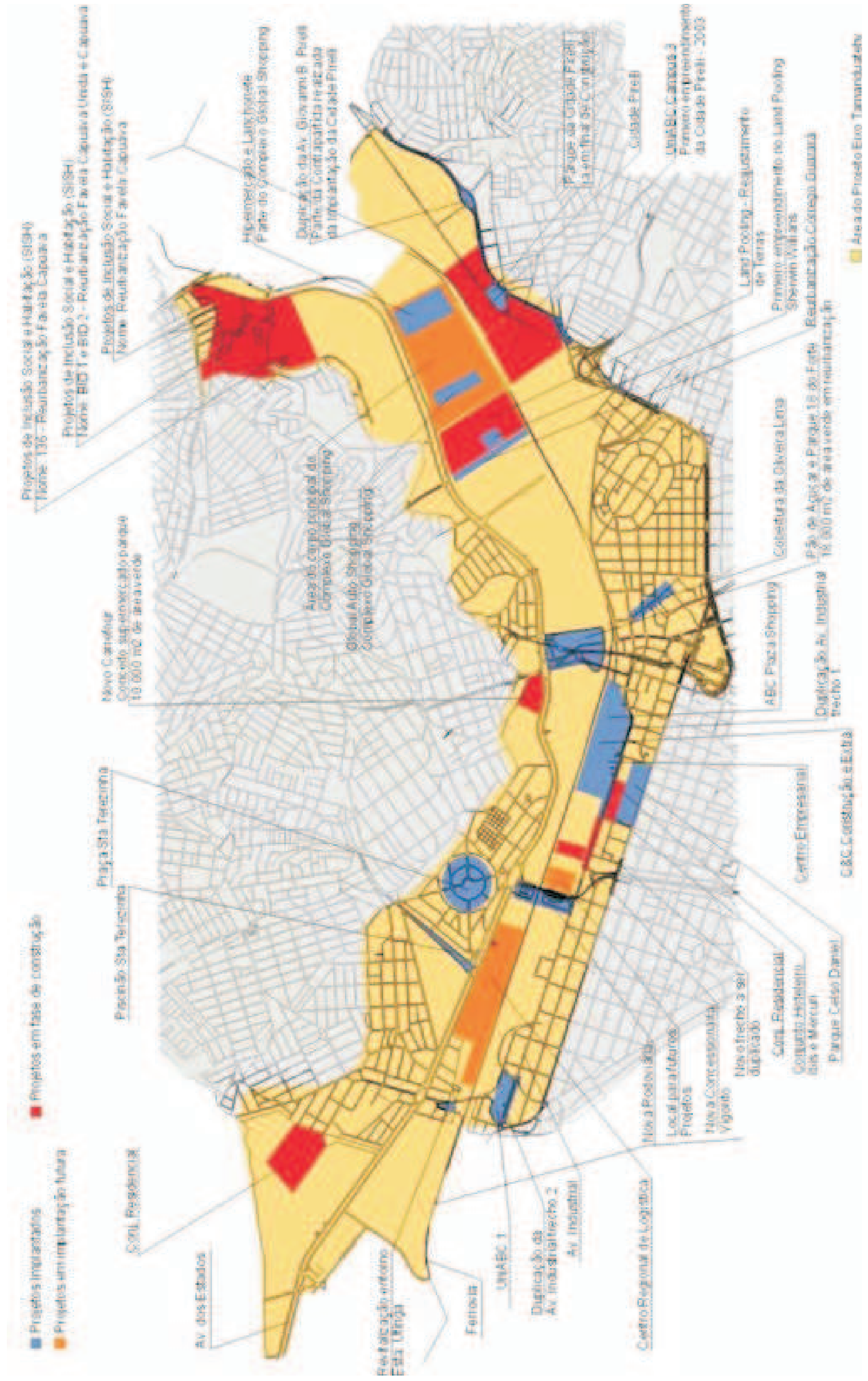


FIGURA 19: Programa Eixo Tamanduatehy - Mapa de intervenções, operações urbanas e parcerias executadas até o ano 2000. FONTE: FAU - USP, 2009.

3.4.1 Estrutura do Projeto

O principal objetivo do projeto Eixo Tamanduatehy é promover a requalificação urbana da área, através do comprometimento dos atores sociais e possibilitando a construção coletiva de uma dinâmica que garanta a sustentabilidade social, econômica e ambiental da região (SANTO ANDRÉ, 2001). Segundo SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), entre os objetivos específicos do programa está a criação de uma nova centralidade metropolitana, revertendo a posição de “fundos” das zonas industriais e do ABC, a costura entre as duas metades de Santo André, historicamente divididas pelo eixo, e a criação de uma nova identidade para a cidade e para a área.

Nas palavras dos autores, a construção de um novo centro regional passaria por componentes como prédios de escritórios, hotéis, centro de convenções, espaço para feiras e exposições, restaurantes, cinemas, grandes equipamentos culturais e outros elementos ausentes na localidade, deixando à mesma independente do pólo cultural e de serviços localizado no centro metropolitano de São Paulo. Além disso, foram previstas áreas residenciais, que deveriam conviver com favelas urbanizadas em alguns pontos do eixo (SOMEKH e CAMPOS FILHO, 2004).

De acordo com SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), o projeto prevê a criação de espaços públicos que promovam a democratização da cidade, configurando um processo de redistribuição de renda e de inclusão social. Esta poderá ocorrer não apenas por meio da ampliação do convívio social nas novas áreas a serem criadas, mas também através da criação de programas de geração de trabalho e renda.

As principais estratégias a serem utilizadas para implantação do projeto, de acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Município, são:

- Sensibilização, conscientização e construção coletiva pelos atores envolvidos.
- Instrumentalização da transferência de valores materiais, como propriedade e renda, e valores simbólicos, como gestão democrática e participativa, e direito irrestrito à cidade, para promoção da equidade social.
- Socialização dos problemas, conflitos, limites e possibilidades.
- E acompanhamento constante do desempenho do Projeto por índices e indicadores locais, regionais e nacionais.

O projeto é financiado por um conjunto de recursos públicos e privado da sociedade local e suas interfaces com outras esferas de poder e decisão, gerenciado pelo poder público do município de maneira direta ou indireta. Leis de Desenvolvimento Industrial, Comercial e de Habitação de Interesse Social aceleram a implantação de novos usos e preservação dos consolidados inclusive com regime tributário local diferenciado para empresas que geram emprego e renda. Como exemplo de fonte de capital nacional, está o financiamento do BID para o programa local de assentamento para populações desfavorecidas (SANTO ANDRÉ, 2001).

3.4.2 Instrumentos do Projeto

O projeto Eixo Tamanduatehy tem seu alicerce em quatro pontos de suporte (SANTO ANDRÉ, 2001):

- Instrumentos institucionais: com base nos prazos estabelecidos pelo Projeto Cidade Futuro, o ano de conclusão do Projeto Eixo Tamanduatehy é 2020. Para tal fim, todo o conjunto de agentes envolvidos (governo local, comunidade, instituições e iniciativa privada) responsabiliza-se por diretrizes, metas e ações;
- Instrumentos legislativos e regulamentares: o aparato normativo urbanístico, tributário e de desenvolvimento econômico aprovado em 2000 e 2001 garante incentivos à transformação urbana, à implementação de novos usos, habitação, parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, transformando-se em significativa fonte alternativa de financiamento para o projeto;
- Políticas sociais: uma das principais demandas locais é por habitação de interesse social. Esta demanda é parcialmente absorvida pelas políticas locais, regionais e nacionais. Em função da mesma, disponibilizou-se todas as terras públicas do Projeto Eixo Tamanduatehy e parte dos recursos necessários para sua promoção. Existem também, em fase de implantação, projetos subsidiados por fontes regionais, nacionais e internacionais;

- Democratização dos espaços: a implantação de espaços privados de uso público, bem como a geração de espaços verdes (parques e áreas verdes) e a potencialização da rede local de transportes para garantir a acessibilidade em todas as intervenções.

3.4.3 Conflitos e problemas

Atualmente a implantação do projeto esbarra em algumas dificuldades. Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SANTO ANDRÉ, 2001) os principais conflitos e problemas são:

- Participação popular: o *Projeto Cidade Futuro* e o *Orçamento Participativo* (participação comunitária na destinação dos recursos públicos) ainda não possibilitaram a plena consciência da comunidade local da importância do Projeto;
- Desenvolvimento econômico com geração de trabalho e renda: no processo atual de transformação da economia local, os novos empreendimentos são na maioria no setor terciário, não reproduzindo a qualidade do trabalho e renda da base industrial anterior;
- Captação da valorização imobiliária: apesar da legislação urbanística, tributária e de desenvolvimento econômico implantada em nível local, que permite a transferência de propriedade e renda de áreas valorizadas pelo uso, ocupação e infra-estrutura, o programa enfrenta dificuldades perante a legislação nacional que preserva direitos aos proprietários que realizam retenção especulativa da terra;
- Propriedade, Uso e Ocupação do Solo: a tradição patrimonialista brasileira que preserva os direitos dos grandes proprietários de terra, a retenção especulativa e a dinâmica do mercado imobiliário e fundiário local, que frequentemente apresentam resistência e interesses conflitantes com o desenvolvimento do Projeto;

- Habitação, saneamento, drenagem e transportes: Os investimentos necessários para a resolução destas questões deveriam contemplar recursos regionais e nacionais. Como não é prioridade do governo nacional, o ônus destas questões é do município.

Para SOMEKH e CAMPOS FILHO (2004), o processo de implantação do projeto se ressentia da ausência de uma entidade com autonomia financeira e domínio sobre os terrenos a serem renovados. O principal trunfo do governo local é o poder de regulação que permite negociar mudanças de legislação, possibilitando o parcelamento do solo e mecanismos de captura da valorização imobiliária, entre outros instrumentos que poderiam viabilizar intervenções de maior porte.

3.4.3 Resultados Obtidos

Como alternativa à deterioração urbana, o Governo local adotou o processo de planejamento e orçamento participativo como instrumentos fundamentais para que os atores locais discutam e comprometam-se como fomentadores deste projeto.

A conscientização dos agentes articuladores e da normativa urbanística, tributária e de desenvolvimento econômico, tornou possível a transferência de áreas privadas para o uso público, bem como a tributação social de alguns setores para o financiamento das ações públicas necessárias para promoção da inclusão social.

Pelo comprometimento dos atores locais, os resultados iniciais do projeto, com intervenções em mais de 6% da área em dois anos de implantação com financiamento essencialmente privado, demonstra a possibilidade de realizar a requalificação urbanisticamente através da gestão participativa. No Quadro 1 podemos ver quadro com a situação atual das intervenções.

QUADRO 1: Resumo das principais intervenções.

Operação urbana	Situação anterior	Objetivo Qualitativo	Beneficiários	Situação atual
Shopping ABC Plaza	Galpão industrial desativado. Área degradada, prostituição, tráfico e consumo de drogas.	Requalificação urbanística local, espaços privados de uso público, minimização dos problemas de trânsito.	Empreendedores, Prefeitura, usuários da Av. Industrial.	Em funcionamento, Avenida Industrial duplicada no vetor de influência do Shopping. Espaços privados de uso público.
Complexo Hoteleiro	Terreno vago, proliferação de vetores e instabilidade geológica.	Construção de complexo hoteleiro. Requalificação urbanística local, ampliação e implantação de acesso (Parque Celso Daniel).	Prefeitura, Empreendedores e usuários.	Ampliação executada. Complexo Hoteleiro em obras.
UniABC	Galpão industrial desativado, área degradada, prostituição, tráfico e consumo de drogas.	Requalificação urbanística local. Implantação de paisagismo e minimização dos impactos do trânsito.	Estudantes, Prefeitura e usuários.	Em funcionamento. Entorno reurbanizado. Avenida Industrial duplicada.
Cidade Pirelli	Fábrica parcialmente desativada.	Reurbanização da área (instalação de novas atividades econômicas), parque municipal, escola, obras e recursos para o FDU (Fundo de Desenvolvimento Urbano).	Empreendedor, Prefeitura, usuários.	Parcelamento do solo, sistema viário, escola municipal, Centro reurbanizado. Parque.
Global Shopping	Terreno vago.	2 Shopping Centers. Urbanização local, habitação, serviços e comércio; 2 pontilhões, um viaduto, via local e paisagismo.	Empreendedor, Prefeitura, moradores locais, região.	Primeira etapa em funcionamento, pontilhões, via local, paisagismo.
Hipermercado Pão de Açúcar	Supermercado desativado.	Implantação de parque público.	Prefeitura, usuários.	Hipermercado e parque em funcionamento.
Hipermercado Carrefour	Clube recreativo desativado.	Áreas privadas de uso público (parque municipal).	Usuários, prefeitura.	Etapa inicial de obras.

FONTE: SANTO ANDRÉ, 2001.

Atualmente, o projeto, segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SANTO ANDRÉ, 2001), está em uma fase que tem por objetivo discutir não somente o Eixo Tamanduatehy no contexto das suas intervenções físicas, ilustrado na Figura 20, mas debater e dialogar com a sociedade outros temas (segurança, acessibilidade, habitação, saneamento, meio ambiente e desenvolvimento econômico) que compõem o conjunto do projeto de requalificação urbana de Santo André.



FIGURA 20: Intervenções no Eixo Tamanduatehy.
FONTE: SANTO ANDRÉ, 2001.

3.5 Síntese dos Estudos

Os estudos de caso aqui apresentados foram analisados do ponto de vista de metodologia de intervenção de requalificação urbana. O estudo de Polis foi realizado com o intuito de demonstrar a viabilidade de se desenvolver projetos de requalificação urbana em grande escala, além de mostrar que através de organização e planejamento, pode-se requalificar as cidades, em nível nacional, trabalhando em várias cidades ao mesmo tempo. O caso de Boston foi escolhido por ser um dos marcos nos trabalhos de requalificação urbana. Desenvolvido na década de 1970, ele apresentou a requalificação como uma solução rentável e frutífera para áreas abandonadas.

O programa PRIH de São Paulo foi abordado por causa de seu caráter social, por demonstrar a viabilidade de requalificar um bairro, uma área degradada, dando um novo uso, uma nova função ao lugar, sem segregar a população de baixa renda. O outro estudo de correlato, o projeto do Eixo Tamanduatehy foi escolhido pela similaridade com área a ser abordada neste trabalho, ou seja, por se tratar de uma área que sofreu com o abandono e degradação causada pela evasão industrial.

A seguir será apresentado um quadro (Quadro 2) com a síntese do que pode ser extraído dos estudos de casos correlatos.

QUADRO 2: Resumo da análise do estudo de casos correlatos.

Estudo de Caso	Objetivo	Diretrizes Gerais	Atores Envolvidos	Intervenções Gerais	Resultados Obtidos
Programa de Requalificação Urbana e Valorização das Cidades (<i>POLIS</i>) – Portugal.	<ul style="list-style-type: none"> □ Melhorar a qualidade de vida das cidades portuguesas. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Promover operações integradas de requalificação urbana. □ Desenvolver ações que promovam a requalificação dos centros e promovam a variedade de funções. □ Incentivar ações que melhorem a qualidade do ambiente urbano. □ Apoiar iniciativas que aumentem a quantidade de área verde das cidades. □ Promover a sensibilização ambiental. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território. □ Governo local. □ Instituições. □ Iniciativa privada. □ População. □ Equipe técnica (arquitetos, urbanistas, paisagistas). 	<ul style="list-style-type: none"> □ Correção do traçado viário. □ Criação de ruas exclusivas para pedestres. □ Criação de rede de parques de estacionamento. □ Criação de corredores para pedestres conectando as áreas verdes das cidades. □ Requalificação dos espaços públicos. □ Criação do Centro de Monitoramento e Interpretação Ambiental. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Portalegre: <ul style="list-style-type: none"> ○ Melhora das condições de tráfego e fluidez da zona central. ○ Melhoria das condições de acesso ao centro. ○ Reforma paisagística das áreas verdes. ○ Remodelação da infra-estrutura (água, esgoto, gás, telefone). ○ Valorização dos espaços públicos em torno de marcos urbanos. □ Ria Formosa: <ul style="list-style-type: none"> ○ Preservação da área costeira. ○ Núcleos pesqueiros.
Quincy Market – Boston - EUA.	<ul style="list-style-type: none"> □ Requalificar a área central de Boston, promovendo o turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Preservação dos edifícios históricos. □ Integração da cidade com o mar. □ Melhorar a imagem do centro. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Governo local. □ Iniciativa privada. □ População. □ Equipe técnica. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Transformação do Quincy Market e, conjunto gastronômico e comercial (com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios). 	<ul style="list-style-type: none"> □ Valorização econômica da área central de Boston. □ Explosão do turismo. □ Aumento da arrecadação financeira da prefeitura. □ Fortalecimento da imagem da área central de Boston.
Perímetro de Requalificação Integrada do Habitat (<i>PRIH</i>) – Bairro Luz – São Paulo, SP.	<ul style="list-style-type: none"> □ Recuperação do tecido urbano e social, mantendo a população de baixa renda moradora do perímetro. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Valorização de potencialidades endógenas. □ Construção e resgate da identidade coletiva. □ Inclusão urbana da população de baixa renda. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Entidades públicas. □ Instituições privadas. □ Comerciantes. □ Moradores. □ Proprietários imobiliários. □ Moradores de cortiços e moradores de rua. □ Movimentos sociais. □ Equipe técnica. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Plano Habitacional. □ Plano de Melhoria Ambiental. □ Projeto de Construção Social: <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de Vivência. ○ Gestão Participativa. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Implantação da Política Municipal de Cortiços. □ Elaboração da cartilha <i>Construindo Cidadania</i>. □ Projetos de requalificação dos espaços públicos. □ Projetos de requalificação do patrimônio histórico. □ Projetos de acessibilidade. □ Implantação do segundo PRIH, no bairro do Glicério.
Eixo Tamanduatehy – Santo André, SP.	<ul style="list-style-type: none"> □ Reverter o quadro de abandono e degradação causado pela evasão industrial. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Geração de emprego e renda. □ Promoção da habitação e inclusão social. □ Garantir acessibilidade a todos. □ Urbanismo incluyente. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Instituições governamentais. □ BID. □ Empresários. □ Comerciantes. □ População. □ Equipe técnica. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Criação Projeto Cidade Futuro. □ Implantação do orçamento participativo. □ Inserção de habitação de interesse social. □ Implantação de espaços privados de uso público. □ Geração de áreas verdes. □ Melhoria da rede local de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Social: <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de erradicação do analfabetismo. ○ Plano de integração e complementação dos equipamentos de saúde. ○ Reintegração social de crianças de rua. ○ Conscientização dos atores envolvidos. □ Econômico: <ul style="list-style-type: none"> ○ Pólo tecnológico. ○ Programa de Requalificação Profissional.

FONTE: Quadro elaborado pela autora, 2009.

4. INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

De acordo com o IPPUC (2009), o planejamento do espaço urbano de Curitiba teve início no século XIX, quando a cidade foi escolhida para sediar a capital da nova província do Paraná, em 1853. A partir de então, até o início da década de 1940, a cidade se adequou ao rápido crescimento da população. Em 1895 foi elaborado o primeiro Código de Posturas e em 1903 iniciou-se o processo de hierarquização de usos de solo, revisado em 1930 (IPPUC, 2009).

De acordo com o mesmo órgão, em 1943, foi elaborado o Plano Agache, Figura 21, que previa o crescimento radial, a definição de áreas para habitação, serviços e industriais, reestruturação viária e medidas de saneamento para a cidade. Em decorrência do Plano Agache, é aprovada a primeira Lei de Zoneamento de Curitiba, em 1953 (IPPUC, 2009).



FIGURA 21: Plano Agache de Curitiba.
FONTE: PLANO AGACHE, 2009.

Em 1964 teve início a elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo, que propunha melhoria da qualidade de vida urbana, mediante a implementação de um modelo linear de expansão urbana ao longo de eixos estruturais (IPPUC, 2009). O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC foi criado em 1966, para detalhar e acompanhar a execução do plano proposto. O plano foi aprovado em 1966, e entre suas diretrizes destacam-se (IPPUC, 2009):

- A hierarquização do sistema viário;
- O zoneamento de uso do solo;
- A regulamentação dos loteamentos;
- A renovação urbana;

- A preservação e revitalização dos setores históricos tradicionais;
- E a oferta de serviços públicos e equipamentos comunitários.

Na década de 1970, o Plano Diretor começou a ser efetivamente implantado. Ao invés de intervir na estrutura da cidade, os órgãos responsáveis pela efetivação do plano procuraram resolver os problemas com um enfoque global respeitando a escala, a história e a cultura da cidade, sem provocar grandes cirurgias urbanas.

Na década de 1980, de acordo com o mesmo órgão, foi instituída a Tarifa Social Única, que dá suporte à implantação da Rede Integrada de Transporte. Segundo o IPPUC (2009), na década de 1990, a RIT se consolidou e começaram a circular os ônibus Biarticulados e os Ligeirinhos. Dentro deste processo de planejamento e desenvolvimento da cidade, cabe destacar dois órgãos que desempenharam importante papel: a URBS (Companhia de Urbanização de Curitiba S.A.) e o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba).

Em 1963, a URBS foi criada para administrar o Fundo de Urbanização de Curitiba, com o objetivo de “*desenvolver obras de infra-estrutura, programas de equipamentos urbanos, estudos e projetos vinculados aos referidos programas*” (URBS, 2009). Segundo GARCEZ (2006), a missão da URBS era realizar um conjunto de obras que promovesse a modernização dos métodos de execução e a adoção de avançados conceitos de gerenciamento das obras públicas.

Depois, ao longo do tempo, foram acrescentadas outras funções: gerenciamento e planejamento operacional do transporte coletivo; o gerenciamento do sistema de táxi e, mais recentemente, a operacionalização dos sistemas de tráfego e trânsito. Com isso, a URBS passou a ser responsável pelo transporte, um dos instrumentos usados para garantir a implantação do processo de desenvolvimento linear da cidade, e que foi planejado para ser implantado em etapas (IPPUC, 2009).

Os principais objetivos da URBS, segundo o próprio órgão são (URBS, 2009):

- Melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços de transporte de passageiros, trânsito, equipamentos urbanos e espaços públicos de Curitiba.
- Buscar o equilíbrio econômico-financeiro dos serviços prestados.

- Ampliar a capacidade do sistema de transporte coletivo e do trânsito (URBS, 2009).

O IPPUC foi criado em 1966, durante a gestão do prefeito Ivo Arzua Pereira (1962-1966), com o objetivo de formar uma equipe de técnicos da Prefeitura Municipal, que acompanhasse todas as etapas de elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo (IPPUC, 2009). Sua missão é *“Coordenar o processo de planejamento e monitoramento urbano da cidade, compatibilizando as ações do Município com as da Região Metropolitana, em busca do desenvolvimento sustentável,”* através do desenvolvimento de planos e projetos urbanísticos que trabalhem em conjunto com o plano diretor.

Os principais objetivos do IPPUC, são: (IPPUC, 2009)

- Ordenar o crescimento da Cidade com a distribuição adequada das atividades urbanas;
- Criar soluções integradas, visando melhores condições sociais e econômicas da população;
- Articular as políticas e diretrizes setoriais que interfiram na estruturação urbana do Município e da Região Metropolitana;
- Captar recursos e atrair investimentos para viabilizar a implantação de planos, programas, projetos e obras do Município.

As principais atribuições do órgão, segundo o mesmo, são (IPPUC, 2009):

- Pesquisa e Planejamento
- Coordenar as ações do Plano de Governo Municipal;
- Coordenar a elaboração e acompanhar a implantação do Plano de Obras;
- Produzir, agregar e analisar informações relativas a indicadores sociais;
- Produzir e coordenar a execução de projetos de arquitetura, comunicação visual e mobiliário urbano;
- Coordenar a integração das diretrizes locais de planejamento às diretrizes metropolitanas;
- Disseminar as práticas desenvolvidas em Curitiba, através da participação em eventos nacionais e internacionais e através de

visitas e cooperação técnica com instituições, cidades e países de todo o mundo.

O IPPUC, desde então, tem a função de conduzir o processo de transformação da estrutura física, econômica, social e cultural de Curitiba. O mesmo órgão elegeu três instrumentos para consolidar o processo de transformação física: o uso do solo, o sistema viário e o transporte coletivo (IPPUC, 2009). As três bases do tripé do desenvolvimento de Curitiba serão abordadas adiante.

4.1 Uso do Solo e Sistema Viário

Em 1966, o Plano Diretor de Curitiba alterou a conformação radial de crescimento definida no Plano Agache, propondo um modelo linear de expansão e desenvolvimento urbano, o qual foi incentivado de várias formas, principalmente mediante reformulações no sistema viário (IPPUC, 2009).

O Zoneamento de Uso do Solo passou a ser utilizado como um mecanismo de planejamento; definindo parâmetros de ocupação, orientando os investimentos - públicos e privados - e disciplinando as atividades da iniciativa privada (IPPUC, 2009).

Uma das bases do tripé de planejamento, segundo o IPPUC (2009), junto com Transporte e Uso do Solo, o Sistema Viário de Curitiba foi definido no Plano Diretor de Curitiba, em 1966, para garantir o desenvolvimento da cidade no sentido nordeste-sudoeste e a linearidade da expansão ao longo de eixos estruturais.

Em 1970, com uma população de mais de 600 mil habitantes, crescimento de 5,3% ao ano e taxa média de crescimento de veículos em torno de 10% ao ano, Curitiba apresentava problemas de circulação e transporte crescentes, época em que o Plano foi efetivamente implantado (IPPUC, 2009).

O crescimento radial concêntrico ocasionou ocupação de áreas inadequadas, sem infra-estrutura, e com isso, passou a ocorrer grande número de congestionamentos no centro tradicional da cidade, onde a maioria dos serviços ficavam localizados. A carência de vias de ligação entre os bairros obrigava os curitibanos a cruzar a área central para a maioria dos deslocamentos (IPPUC, 2009).

O centro tradicional foi, então, circundado por um Anel Central de tráfego lento, protegendo as áreas de uso exclusivo de pedestres. Algumas ruas do

centro foram fechadas para o tráfego de veículos, tornando-se ruas exclusivas para pedestres, como o calçadão da Rua XV de Novembro (IPPUC, 2009).

Foram também instituídas alternativas de ligações independentes da área central. As grandes avenidas e ruas, que já tinham seu entorno ocupado, foram conectadas à malha viária existente - em pequenos trechos - oferecendo novas opções de circulação (IPPUC, 2009).

O desenvolvimento linear da cidade, de acordo com o mesmo órgão, deveria ocorrer em eixos estruturais que cortariam a cidade de Norte a Sul e de Leste a Oeste, e no eixo Boqueirão - área que se encontrava em acelerado processo de ocupação no final dos anos 60. Em função disso o sistema viário foi hierarquizado, da seguinte maneira:

- Vias estruturais – indutoras do crescimento linear da cidade, um dos eixos importantes do sistema Trinário de Curitiba, foram associadas à criação de canaletas exclusivas para o transporte coletivo;
- Vias prioritárias – que permitem ir de uma estrutural à outra sem passar pelo centro;
- Vias de penetração – são os antigos caminhos que foram preservados;
- Vias coletoras ou vias de ligação: permitem a conexão entre os bairros, por dentro dos próprios bairros, e distribuem o tráfego local e de passagem. Concentram os eixos de comércio e serviços dos bairros;
- Vias locais: destinadas à circulação de vizinhança.

Durante a década de 1970 foi implantado o Sistema Trinário. O sistema era composto pela Via Central, formada por uma via exclusiva destinada ao transporte coletivo (canaleta), e duas vias de tráfego lento, que permitem o acesso ao comércio e às residências. E por duas vias externas, as Vias Estruturais, as quais já foram mencionadas anteriormente (IPPUC, 2009; URBS, 2009).

Com o crescimento da cidade, na década de 1990, novas ligações viárias foram projetadas dando início aos Sistemas Binários, que é a utilização de duas vias estruturais em sentido contrário (centro-bairro, bairro-centro), de tráfego rápido, permitindo o tráfego de passagem ilustrado no mapa da Figura 22.

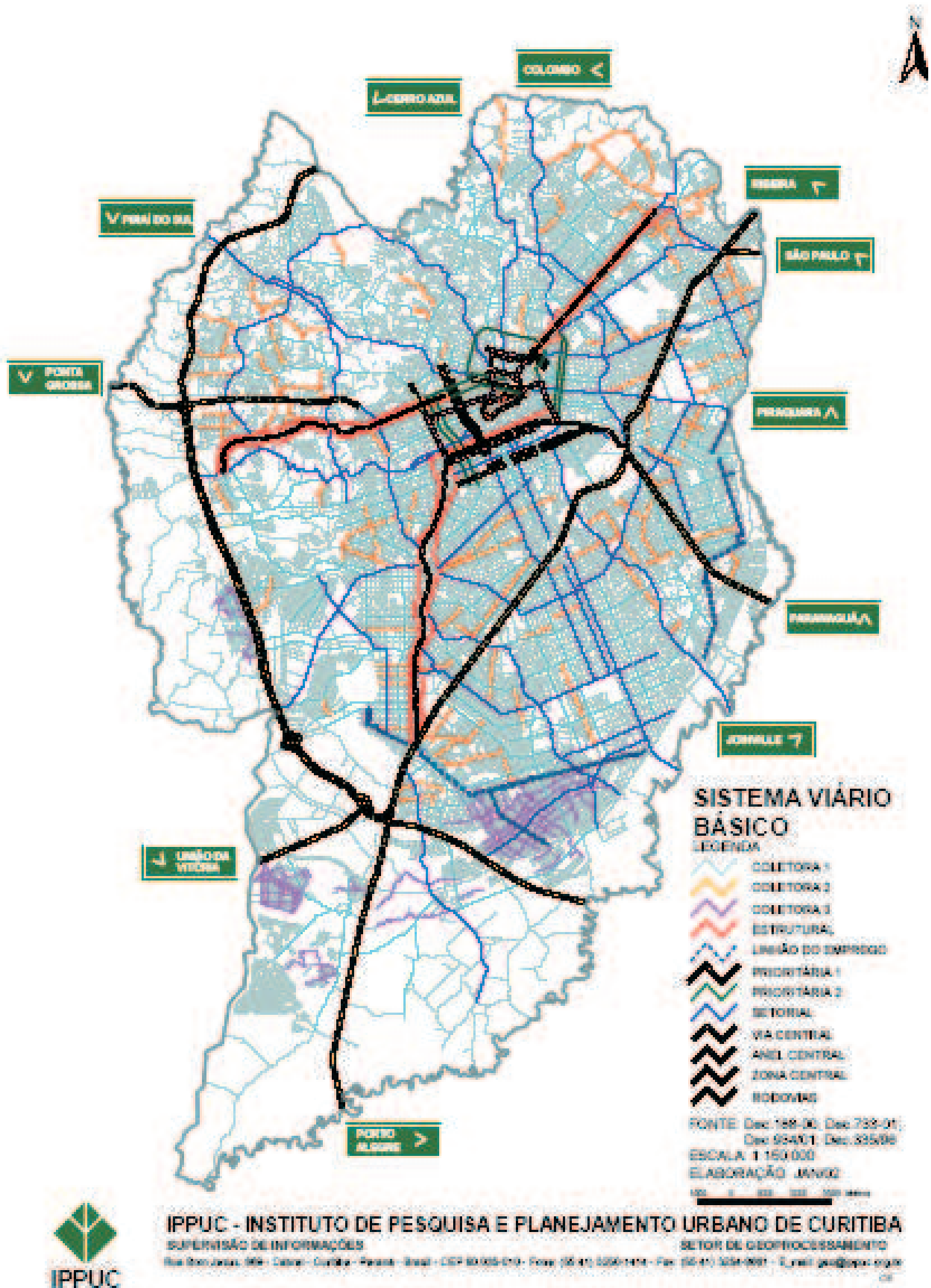


FIGURA 22: Mapa do Sistema Viário de Curitiba (Sem escala).
FONTE: IPPUC, 2009.

Os corredores de transporte coletivo (as vias exclusivas) são elementos referenciais dos eixos estruturais de desenvolvimento, segundo a URBS (2009), por que:

- Ordenam o crescimento linear do centro;
- Caracterizam as maiores densidades demográficas;
- Priorizam a instalação de equipamentos urbanos;
- Concentram a infra-estrutura urbana;
- Definem uma paisagem urbana própria;
- Traduzem os mecanismos do planejamento integrado do uso do solo; e ordenação do sistema viário e transporte coletivo.

4.2 O Transporte Coletivo em Curitiba

O sistema de transporte coletivo de Curitiba, outra base do tripé do planejamento proposto pelo Plano Diretor de Curitiba, começou a ser implantado no início da década de 1970, integrado ao sistema viário e ao uso do solo. Curitiba tinha seu sistema de transporte coletivo composto de linhas de ligação dos bairros com o centro (IPPUC, 2009).

Em setembro de 1974, de acordo com a URBS (2009), entram em funcionamento experimental os 20 primeiros expressos. A frota atendia aos passageiros do Eixo Norte/Sul. O seu eixo de circulação, segundo a mesma fonte, contava com infra-estrutura diferenciada, onde foram instaladas bancas de revistas, cabines telefônicas e caixas de correio, além da pista própria. Em média, todos os meses, 1,9 milhão de pessoas utilizavam o novo sistema de transporte.

Além da linha expressa, foram implantadas as linhas alimentadoras (IPPUC, 2009). A integração ocorria em terminais e o transporte era feito em ônibus com cores diferenciadas para as linhas expressas e alimentadoras.

Segundo a URBS (2009), os terminais de transporte permitem a integração entre as diversas linhas da Rede Integrada de Transporte. Além disso, possibilita a implantação de linhas alimentadoras mais curtas, o que aumenta o número de viagens e diminui o tempo duração das viagens (URBS, 2009).

De acordo com o mesmo órgão, os terminais são responsáveis pela concentração da demanda que permite a substituição de modal nos corredores. Os terminais também estruturam os bairros, com a concentração de diversas atividades.

Em 1977, o sistema incorporou o eixo Boqueirão; e em 1979 foi incorporada a linha interbairros. Com isso o sistema passou a responder por 34% da demanda por transporte coletivo (IPPUC, 2009).

Em 1980, com a implantação dos eixos leste e oeste, a cidade definiu uma Rede Integrada de Transportes - RIT.

E a partir disso, nos terminais fechados, os usuários passaram a utilizar roletas de acesso. Desta maneira foi possível implantar a passagem única que, segundo o IPPUC (2009), possibilitou aos usuários efetuarem diversos trajetos com o pagamento de uma única tarifa (IPPUC, 2009).

Seis anos mais tarde, a URBS assumiu o gerenciamento do sistema e passou a ser a concessionária do sistema de transporte coletivo. A remuneração dos serviços passou a ser feita por quilômetro rodado e não mais por passageiro.

De acordo com a URBS (2009), no início da década de 90 já existiam 80 linhas alimentadoras para os usuários se deslocarem nos cinco eixos atendidos pelos expressos, 239 linhas em todo o sistema. A RIT atendia em 1990, 54% do total de usuários do sistema, chegando a 84% dos usuários em 1995 (URBS, 2009).

Em 1991, as Linhas Diretas (Ligeirinhos), destinadas a suprir demandas pontuais, com embarque e desembarque em nível, através de rampas nas Estações Tubo – que funcionavam como pequenos terminais de conexão – começaram a ser implantadas (IPPUC, 2009; URBS, 2009).

Em 1992, segundo o IPPUC (2009), os Bi-articulados começaram a substituir também os ônibus utilizados nas linhas do expresso.

Em 1996, por delegação do Governo de Estado, a RIT passou a atender a Região Metropolitana, permitindo que a rede de transportes de Curitiba fosse integrada no âmbito metropolitano.

Hoje, de acordo com a URBS (2009), dois milhões de passageiros utilizam diariamente o Sistema Integrado de Transporte Coletivo, composto por 1980 ônibus, que atendem 395 linhas, conforme ilustra a Figura 23. O sistema é responsável pelo emprego direto de 15 mil pessoas: motoristas, cobradores, fiscais, mecânicos, entre outros profissionais (URBS, 2009).

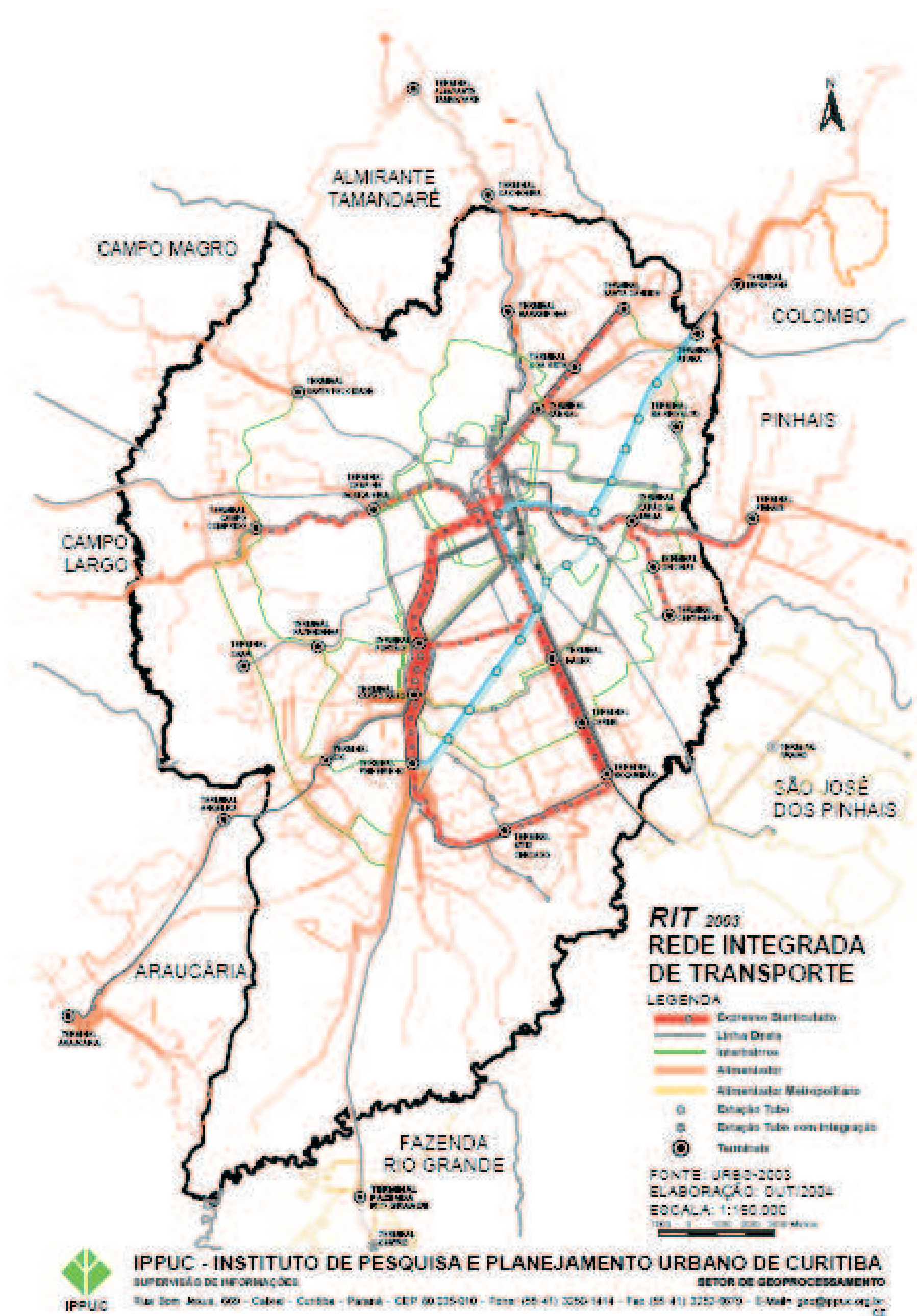


FIGURA 23: Mapa da Rede Integrada de Transportes de Curitiba (Sem escala).
 FONTE: IPPUC, 2009.

As principais características do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, segundo a URBS (2009), são:

- Integração com o uso do solo e sistema viário, configurando uma cidade com crescimento linear;
- Ampla acessibilidade com o pagamento de uma única tarifa;
- Prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- Caracterização tronco/alimentador;
- Terminais de integração fechados;
- 72 km de canaletas, vias ou faixas exclusivas, caracterizando corredores de transporte; Terminais fora dos eixos principais ampliam a integração.

4.4 O Bairro Cajuru

Cajuru vem da palavra de origem indígena “Cahajurú” que quer dizer boca da mata (IPPUC, 2009). Segundo o IPPUC (2009), as primeiras referências históricas sobre o bairro do Cajuru apareceram em 1681, numa petição de terras no caminho de “Yuberaba” (atual caminho de Itupava), no sítio chamado de “Cahajurú”. Posteriormente, de acordo com o mesmo órgão, na década de 1840, apareceram registros de numerosas compras e transferências de terrenos na chamada Restinga do Cajuru.

O bairro só começou a ter presença marcante na vida de Curitiba a partir de 1858, com a instalação da rede provincial da Congregação das Irmãs de José de Chambery, as quais fundaram, em 1907, o Orfanato de São José e o Colégio Nossa Senhora de Lourdes (IPPUC, 2009).

Para descrever o bairro será utilizada a avaliação da “Qualidade de Vida em Curitiba” que, segundo a REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU (2005), é um dos marcos de monitoramento da cidade. O conceito de Qualidade de Vida utilizado pela prefeitura “*é aquele que envolve variáveis estritamente qualitativas para a avaliação dos resultados dos benefícios sociais alcançados pela implementação de políticas públicas no atendimento das necessidades básicas de uma determinada sociedade*” (REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005). Na Figura 24, podemos observar os bairros Cajuru e Capão da Imbuia, e a distribuição dos equipamentos nos mesmos.



FIGURA 24: Mapa de equipamentos urbanos da Regional Administrativa Cajuru (Sem escala).
 FONTE: IPPUC, 2009.

O índice de Qualidade de Vida de Curitiba, de acordo com a REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU (2005), tem por objetivo consolidar um processo de monitoramento das condições de vida da população com ênfase em seis pontos:

1. Comparação entre os indicadores encontrados na cidade e em cada bairro com as melhores e piores situações encontradas;
2. Avaliação constante da qualidade de vida do município como um todo e das diferentes micro-áreas (bairros), de maneira a observar sua evolução;
3. Caracterização dos diferenciais intraurbanos, estabelecendo-se índices de condições de vida para cada microárea, permitindo comparação entre eles;
4. Disseminação das informações analíticas dos resultados globais ou locais nas áreas específicas para que sejam estimulados processos de transformações das diferentes realidades locais;
5. Indicação das áreas que necessitam maior intervenção do Poder Público com o objetivo de reduzir desigualdades;
6. Oferecer subsídios ao planejamento urbano e à criação de políticas específicas para o município, auxiliando na priorização das ações e na tomada de decisões gerenciais, informando, inclusive, sua localização geográfica (REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005).

De acordo com a avaliação de Qualidade de Vida de Curitiba, considerando o período 1996-2000, o Cajuru apresenta um índice sintético (resultado de todos os setores avaliados) de 34,90%, ou seja, um índice bem abaixo dos melhores resultados obtidos na cidade, 81,75%. (REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005).

Na área da educação, o bairro apresenta altas taxas de reprovação e analfabetismo e abandono da escola, em comparação com os melhores índices da cidade, conforme Tabela 1:

EDUCAÇÃO			
	Valor Mínimo	Valor Máximo	Bairro Cajuru
Abandono escolar	4,66	0,34	2,61
Analfabetismo	5,64	0,91	5,22
Reprovação	12,06	3,41	11,53

TABELA 1: Índice de qualidade de vida – Educação.

FONTE: REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005.

Com relação à habitação, o bairro apresenta estabilidade. O índice analisa número de pessoas por domicílios, domicílios particulares permanentes com ligação na rede de esgoto ou fossa séptica, coleta de lixo, pessoas por domicílio, aglomerados subnormais. Dentro deste índice, o único parâmetro que se encontra ruim são as aglomerações subnormais, que está em 33,19; conforme Tabela 2:

HABITAÇÃO			
	Valor Mínimo	Valor Máximo	Bairro Cajuru
Rede de Esgoto	82,31	98,72	91,35
Aglom.Subnormais	13,72	0,02	33,19

TABELA 2: Índice de qualidade de vida – Habitação.

FONTE: REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005.

Na questão transporte, o bairro também apresentou estabilidade. Foram analisados os indicadores frequência e acesso à RIT. O Indicador Acesso à RIT mostra que o bairro Cajuru, com 22 linhas ligadas à Rede Integrada de Transportes, está acima da média dos melhores valores encontrados na cidade - 20,69 linhas, conforme Tabela 3:

TRANSPORTE			
	Valor Mínimo	Valor Máximo	Bairro Cajuru
Acesso à RIT	5,74	20,69	22,00
Frequência	1,87	0,29	0,27

TABELA 3: Índice de qualidade de vida - Transporte.

FONTE: REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005.

O Terminal do Capão da Imbuia, situado no Cajuru, é atendido por diversas destas linhas (URBS, 2009). São elas:

- Biarticulados

- Pinhais/Rui Barbosa;
- Centenário/Rui Barbosa;
- Centenário/Campo Comprido;
- Terminal Capão da Imbuia/Terminal Pinhais.
- Interbairros II (sentido horário e anti-horário).
- Linha Direta (Ligeirinho):
 - Inter II (sentido horário e anti-horário);
 - Pinhais/Campo Comprido.
- Alimentadores:
 - Araguaia;
 - Avenida Irai/Capão da Imbuia;
 - Maracanã/Capão da Imbuia.
- Madrugueiros:
 - Centenário/Rui Barbosa;
 - Centenário.

No quesito saúde, os índices mostram que o desempenho do bairro Cajuru piorou. Foram analisados os indicadores: mortalidade geral padronizada, mortalidade infantil, baixo peso ao nascer (<2,5kg), incidência de AIDs, incidência de tuberculose, mortalidade em menores de 5 anos, hepatite e diarreia. Na Tabela 4 podemos observar os resultados.

SAÚDE			
	Valor Mínimo	Valor Máximo	Bairro Cajuru
Mortalidade Infantil	18,13	9,88	16,43
Baixo Peso	9,59	7,05	9,45
Mortalidade Geral	6,51	3,41	6,14
Tuberculose	56,95	21,32	69,05
AIDS	57,11	24,28	45,22
Mortal. < de 5anos	19,79	11,69	19,55
Hepatite A	71,81	18,51	62,37

TABELA 4: Índice de qualidade de vida – Saúde.

FONTE: REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005.

Segurança, como foi mencionado anteriormente, é o pior índice em relação ao bairro Cajuru. De acordo com a REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU (2005), existem poucas informações organizadas sobre segurança na cidade. Das

informações existentes, os quesitos utilizados para avaliação são: a taxa de mortalidade por causas externas, a taxa de homicídios, a taxa de acidentes de trânsito atendidos pelo SIATE, a taxa de ocorrências policiais e a procedência de adolescentes infratores, conforme Tabela 5:

SEGURANÇA			
	Valor Mínimo	Valor Máximo	Bairro Cajuru
Homicídios	0,24	0,04	0,40
Acidentes Trânsito	1,96	0,36	3,73
Procedência Adolescente Infrator	2,38	0,26	9,49
Ocorrências Policiais	2.021,96	873,75	1.302,29
Mortalidade/Causas Externas	7,19	3,05	9,09

TABELA 5: Índice de qualidade de vida - Segurança.
FONTE: REGIONAL ADMINISTRATIVA CAJURU, 2005.

Todos os dados apontam o Cajuru como sendo um dos bairros mais violentos. De acordo com a avaliação da qualidade de vida, podemos verificar que o setor com melhor desempenho é Transporte, que atingiu um índice grupal de 100%. Os demais setores apresentam índice de desempenho bastante ruim, sendo a Segurança o pior deles, com índice grupal de 12,54%.

4.3.1 População

O Cajuru possui, atualmente, 89.784 habitantes e uma área de 3.530,60 hectares, o que lhe deixa classificado como um dos bairros de maior densidade demográfica de Curitiba, com 77,72 hab/ha (IPPUC, 2009). O crescimento do bairro se intensificou durante a década de 1990, e a estimativa é que em 2020 a população atinja 111.942 habitantes. Podemos ver as estimativas de crescimento na Figura 25:

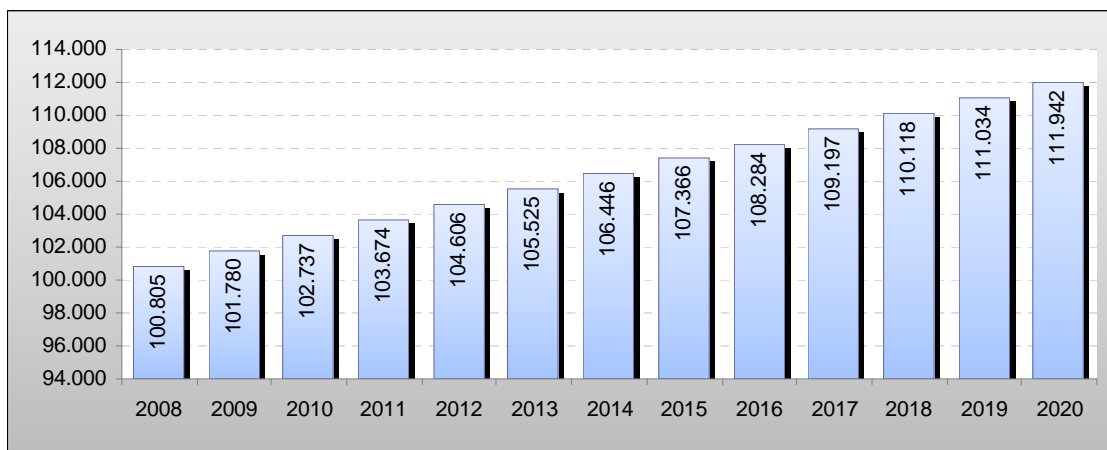


FIGURA 25: Estimativa de crescimento da população do Cajuru segundo o IBGE.
FONTE: IBGE *apud* IPPUC, 2009.

De acordo com o IPPUC (2009), a população do bairro é composta por 51,30% de mulheres e 48,70% de homens. Como pode se observar, são valores bem equilibrados. Desta, 12,73% são portadores de necessidades especiais (IPPUC, 2009).

Quanto à cor, parte predominante da população se considera branca 70,87%, outra parte considerável, 17,27%, se considera parda. O restante da população é formado por pessoas de pele amarela, negra ou indígena – representando 11,86% da população (IPPUC, 2009).

Com relação à crença, a maioria é católica, 62,60%, outra parte considerável, 25,03%, é evangélica e 12,37% são de outra religião ou declaram não ter religião (IPPUC, 2009). No que se refere à educação, 94,78% da população é alfabetizada, sendo apenas 5,22% não alfabetizada (IPPUC, 2009).

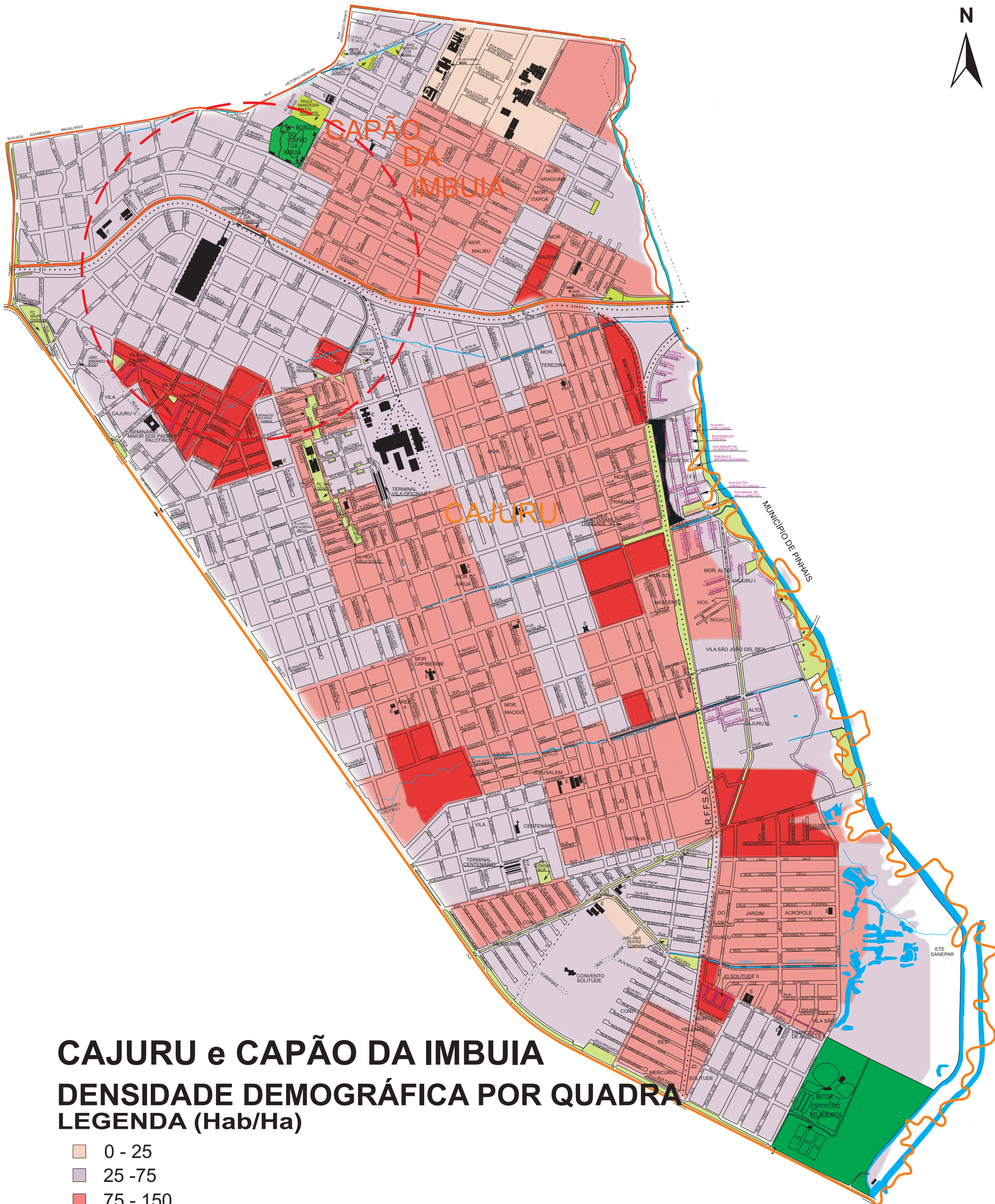
Em termos econômicos, de acordo com o IPPUC (2009), 70,12% da população possui renda superior a três salários mínimos, 25,51% tem renda inferior a três salários e 4,36% não possui rendimento. A renda média da população é de cinco a dez salários mínimos. No bairro Cajuru, a atividade econômica predominante, é a atividade comercial, 42,46%. O setor serviços responde por 29,68% e o industrial 11,53% das atividades econômicas. As atividades principais por setor de atividade são:

1. Indústria: construção, seguida pela confecção de artigos de vestuário e acessórios;
2. Comércio: comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos;

3. Serviços: serviços prestados principalmente às empresas, seguido de alojamento e alimentação (REGIONAL ADMINSITRATIVA CAJURU, 2005).

Com relação à faixa etária, a maior concentração da população tem entre 14 e 25 anos. Menos de 5% da população é formada por idosos, pessoas acima dos 65 anos de idade. O bairro tem entre 8,9% e 10% da população formada por crianças de zero a 4 anos de idade. Na faixa etária, de 5 a 9 anos de idade, a porcentagem é a mesma. De 10 a 14 anos, o bairro também se encontra com a mesma porcentagem (REGIONAL ADMINSITRATIVA CAJURU, 2005).

Além de ser um dos bairros mais populosos da cidade, o Cajuru também está entre os bairros com maior número de habitantes por domicílio. A média da cidade é de 2,93 habitantes por domicílio, a média do bairro é de 3,30 habitantes por domicílio. Na Figura 26 podemos observar a densidade demográfica do bairro, por quadra.



CAJURU e CAPÃO DA IMBUIA

DENSIDADE DEMOGRÁFICA POR QUADRA

LEGENDA (Hab/Ha)

- 0 - 25
- 25 - 75
- 75 - 150
- 150 - 300
- 300 - acima
- — — — Área de Estudo

FONTE: IBGE *apud* IPPUC, 2009.

FIGURA 26: Mapa de densidade demográfica por quadra nos bairros Cajuru e Capão da Imbuia (Sem escala).
FONTE: IBGE *apud* IPPUC, 2009.

4.3.2 Infra-estrutura no Bairro

Em relação a infra-estrutura, a Tabela 6 mostra a situação do bairro Cajuru. A localização dos equipamentos do bairro já foi apresentada no mapa da Figura 24, da página 70.

	CURITIBA	REGIONAL	CAJURU
Centros Municipais de Esporte e Lazer			
Centro de esporte e lazer	29	04	04
Abrigos			
Abrigo oficial	08	00	00
Abrigo conveniado	41	04	03
Liceus e Vilas do Ofício			
Liceu do ofício	29	04	02
Vila do ofício	15	01	01
Hospitais			
Hospital	70	02	00
Hospital municipal	01	00	00
Equipamentos Urbanos de Saúde			
Unidade municipal de saúde	108	11	06
Laboratório municipal	01	00	00
Unidade de saúde e Saza Lattes	11	04	01
Centro de atendimento psicossocial	10	01	00
Programas Comunitários			
Armazém da família	19	02	02
Armazém solidariedade	01	01	01
Câmbio verde	63	12	05
Lavoura projeto	69	05	04
Mercado popular	88	15	06
Unidades de Abastecimento			
Direto da roça	19	02	01
Horto mercado	01	00	00
Sacolão curitibano fixo	10	01	00
Sacolão curitibano volante	07	01	00
Varejão	02	01	00
Feiras especiais	07	00	00
Feira gastronômica	02	00	00
Feira do litoral	02	00	00
Feira livre	43	02	02
Feira noturna	08	00	00
Feira do pescado	08	00	00
Feira verde	03	00	00
Equipamentos Urbanos de Economia			
Barracão	13	04	02
Hotel	109	01	00
Flat	30	00	00
Shopping	20	01	00
Hipermercado	20	01	00
Igrejas e Cemitérios			
Igrejas	108	11	04

Cemitérios	22	01	00
Equipamentos Urbanos de Educação			
Centro de educação infantil conveniado	77	13	06
Centro municipal de educação infantil	152	15	08
Centro municipal de atendimento especializado	08	01	01
Escolas estaduais	164	17	06
Escolas municipais	167	19	08
Bibliotecas	22	03	00
Faróis do saber	45	05	02
ECOS – Piá ambiental	33	07	04
Piá	31	06	05
Universidade	05	00	00
Faculdade	27	01	00
Campus universitário	31	01	00

TABELA 6: Tabela quantitativa dos equipamentos urbanos do bairro Cajuru.

FONTE: Relatório da Síntese de Administração Regional Cajuru, 2005.

Através da tabela podemos perceber que o bairro tem uma quantidade de equipamentos urbanos que pode ser considerada satisfatória, em comparação com a regional e com o quadro global do município. Porém, percebe-se a quase ausência do item abastecimento: Curitiba possui 126 unidades de abastecimento, o bairro possui apenas três, o que representa menos de 2,4% do total. Com isso, pode se verificar a necessidade da implantação de mais equipamentos voltados para o abastecimento.

4.3.3 Projetos Existentes para o Bairro Cajuru

O plano de Governo da atual gestão da Prefeitura Municipal de Curitiba foi estruturado em sete eixos. Um deles, o eixo de Gestão Democrática e Desenvolvimento Sustentável prevê o desenvolvimento local, através das estruturas de interesse comunitário. Através de discussões entre os administradores centrais e os regionais, foram elaborados Planos Regionais, que definem as prioridades de ação, a serem executadas a curto, médio e longo prazo, com o investimento público (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007).

Estes planos, segundo a ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU (2007), são divididos em três etapas:

- Fase 1 – plano preliminar: caracterização, propostas técnicas e criação conjunta do plano com a comunidade;
- Fase 2 – plano regional: lapidação técnica e definição de ações e prioridades a curto, médio e longo prazo;

- Fase 3 – gestão do plano: capacitação comunitária e controle social, para reforçar a gestão democrática na cidade.

Os planos são desenvolvidos de acordo com o perfil de cada regional, o bairro Cajuru em conjunto com os bairros Jardim das Américas, Capão da Imbuia, Guabirota e Uberaba, formam a Regional Cajuru (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007).

Com base nestas discussões ocorridas durante o processo de elaboração do Plano Regional foram definidas diretrizes gerais para o desenvolvimento da Regional, que podem ser visualizadas na Figura 27.

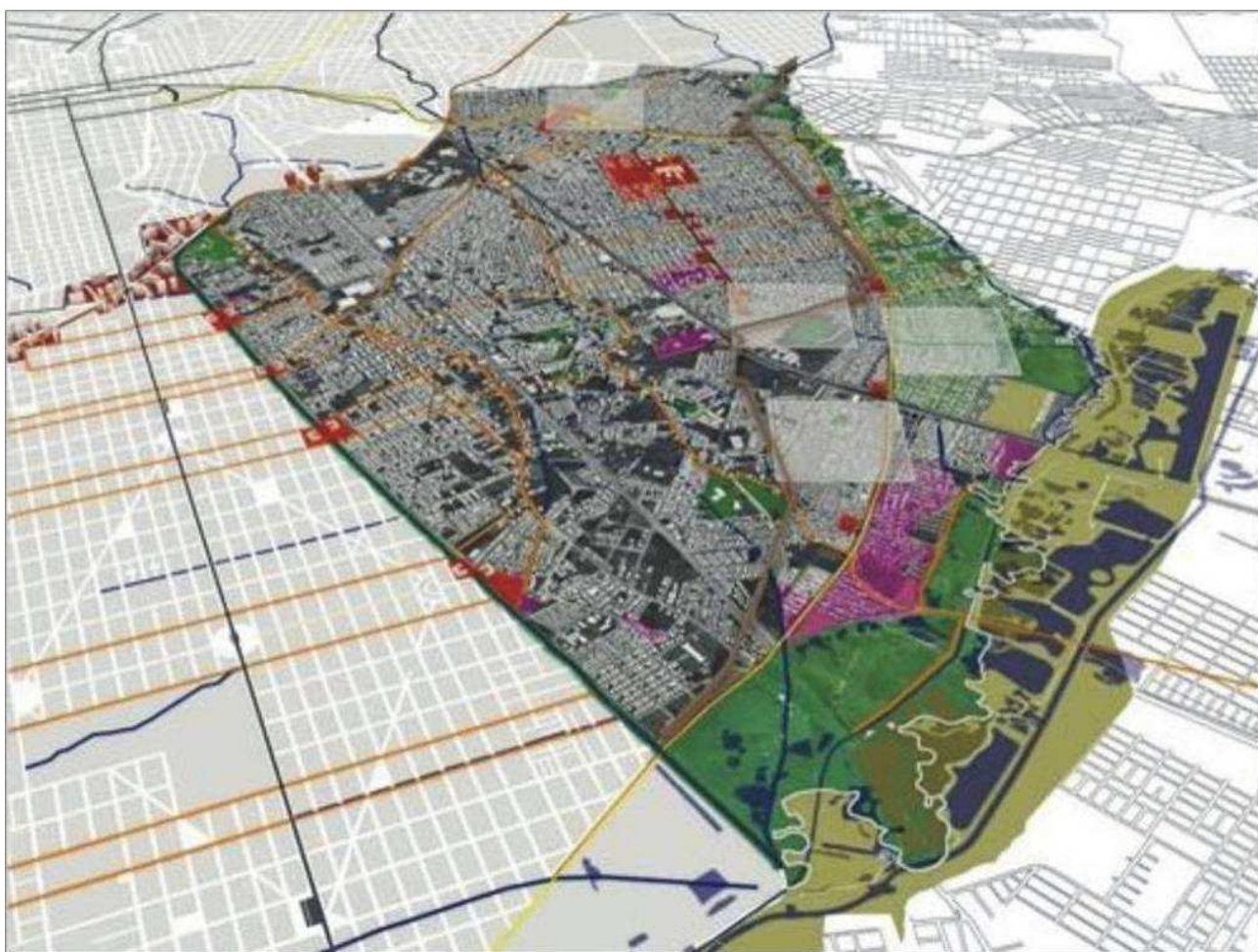


FIGURA 27: Diretrizes Regional Cajuru.
FONTE: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007.

- Diretriz 1: dinamização do território - investir no suporte urbano para reduzir barreiras e integrar o território;
- Diretriz 2: marcos de identidade - valorizar espaços de referência funcional no território e em bairros;

- Diretriz 3: projetos multiplicadores – proposição de iniciativas e parcerias para viabilizar potencialidades;
- Diretriz 4: instrumentos institucionais - buscar a fixação de cadeia sistêmica e permanente de transformação (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007).

Dentro de cada uma das diretrizes, podemos encontrar projetos que afetam diretamente o bairro Cajuru (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007). Os projetos voltados para o bairro, dentro da Diretriz 1, referem-se à área de habitação:

- Programa Moro Aqui:
 - Vila Menina Jesus: programa de reassentamento de 190 famílias e urbanização da área onde ficaram as famílias restantes;
 - Moradia Munique: construção de 30 casas;

Na Diretriz 2, encontramos vários projetos voltados para o bairro, com o objetivo de fortalecer a identidade da Regional Cajuru (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007):

- Núcleo de Convivência Capão da Imbuia:
 - Iluminação e calçadas – Rua Leopoldo Belczak (comércio local);
 - Revitalização - Museu de História Natural;
 - Ciclovias entre parques;
 - Rua da Cidadania Cajuru e novo Terminal Capão da Imbuia;
 - Barracão do IBC - revitalização para centro cultural com o ‘mote’ do café - bares, ateliês, restaurantes, cafés, teatro, eventos, livrarias, feiras, lazer (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007).
- Núcleo de Convivência Acrópole:
 - Iluminação e calçadas – Rua Benedito Mário da Silva + Rua Filipinas;
 - Bosque e Mirante Solitude: espaço de lazer e contemplação com mirante para o Parque Metropolitano do Iguazu e Serra do Mar;

- Ciclovias entre parques - Bosque Solitude + Parque Linear Cajuru + Peladeiros + Bosque Capão da Imbuia.



FIGURA 28: Núcleo de Convivência Capão da Imbuia.
FONTE: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007.



FIGURA 29: Núcleo de Convivência Acrópole.
FONTE: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007.

- Núcleo de Convivência Centenário:
 - Iluminação, calçadas e arborização - Rua João Tobias Paiva Netto + José Giostri Sobrinho;
 - Revitalização do Parque Peladeiros;
 - Ciclovias entre parques: Peladeiros, Linear Cajuru e Mirante Solitude.

Os projetos multiplicadores, criados pela Diretriz 3, voltados para o bairro Cajuru são os seguintes (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007):

- Transposição da BR-277 para pedestres e veículos:
 - Rua Florianópolis
- Parque Peladeiros:
 - Revitalização do Parque;
 - Melhorias em infra-estrutura.
- Parque Metropolitano Iguaçu:
 - Preservação ambiental;
 - Prevenção de cheias e enchentes com lagos de contenção;
 - Implantação de ciclovias;
 - Revitalização do parque: melhorias em infra-estrutura.
- Parque Linear Cajuru:
 - Complementação dos trechos restantes;
 - Recuperação ambiental do Rio Atuba;
 - Implantação de ciclovias e equipamentos de lazer;
 - Ligação com o Parque Metropolitano do Iguaçu.
- Gare Oficinas:
 - Transferência do embarque da Linha Litorina da Rodoferroviária para as oficinas da R.F.S.A.



FIGURA 30: Núcleo de Convivência Centenário.
FONTE: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007.

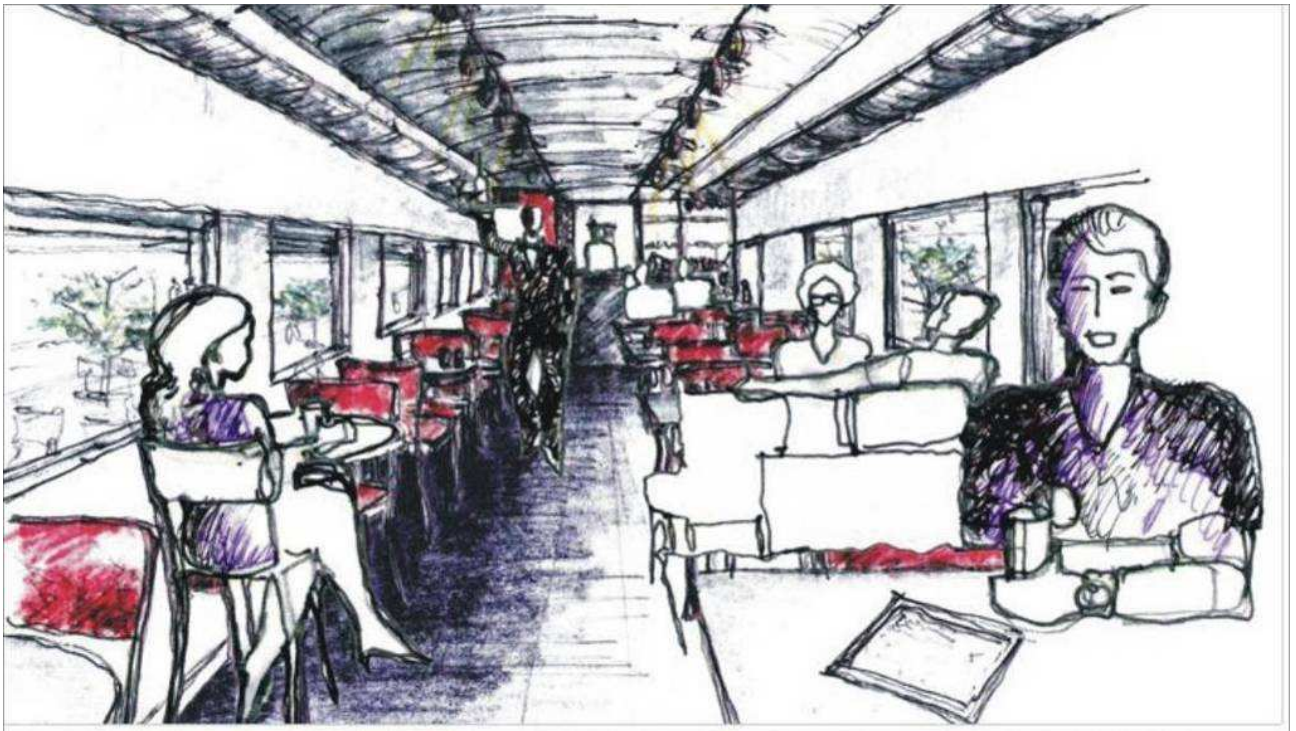


FIGURA 31: Gare Oficinas.
FONTE: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007.

- Pólo Gastronômico e Turístico:
 - Criação de pólo gastronômico associado ao embarque da Litorina;
 - Revitalização da Rua Eng. Costa Barros: revisão de parâmetros construtivos - verticalização com transferência de potencial construtivo - 8 pavimentos;
 - Escola e oficinas de gastronomia.
- Vila de Funcionários da Rede:
 - Vila oficinas culturais: identificação histórica e potencialização de áreas públicas existentes na vila como espaço para feiras de artesanato e de alimentação.
- Reciclovía:
 - Marco urbano de referência para a coleta e reciclagem em Curitiba;
 - Estruturação urbana da área lindeira à ferrovia que cruza a parte sul de Curitiba, envolvendo cinco Regionais (Cajuru, Boqueirão, Bairro Novo, Pinheirinho e CIC) - grande concentração de coletores de material reciclável;
 - Show room de aplicação de novas técnicas com materiais recicláveis: pavimentação, barracões de reciclagem, mobiliário urbano, gerando interesse educativo e turístico;
 - Viabilização da utilização dos produtos através de incentivos e parcerias com empresários do setor;
 - Reciclagem especializada por trechos;
 - Implantação de transporte ao longo da reciclovía;
 - Proposta alinhada com o 'Projeto Reciclagem Inclusão Total' (SMMA e FAS): logística de coleta, transporte e recepção do material reciclável, capacitação de coletores, organização de depósitos, parcerias com associações, ONG's, indústrias, etc.



FIGURA 32: Reciclovias.

FONTE: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007.

Os instrumentos institucionais a serem implantados, pela Diretriz 4, se aplicam a todos os bairros da Regional Administrativa Cajuru (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU, 2007). Estes instrumentos são:

- Comitê local para monitoramento e atualização do plano junto ao conselho do IPPUC;
- Capacitação previa para conferências e audiências de matéria urbanística, orçamentária ou estratégica;
- Assistência técnica local para ações de monitoramento, manejo, regularização, parcerias e outras iniciativas locais;
- Atualização das informações em totens da Administração Regional.

4.3.4 A Percepção do Morador em Relação ao Bairro

Como metodologia de trabalho, também se procurou identificar o que é importante para os moradores, e qual a relação dos mesmos com o bairro. Para isso, utilizou-se de um questionário, que buscava definir quatro aspectos:

- Perfil do usuário:
 - Mora no bairro;
 - Trabalha no bairro;
 - Usuário de passagem.
- Identificação do usuário com o bairro;
- Potencialidades do bairro do ponto de vista do usuário;
- Fragilidades do bairro do ponto de vista do usuário;
- E definir o que os usuários gostariam que melhorasse no bairro.

O questionário foi aplicado no dia 01.11.2009, nas ruas do entorno do Terminal do Capão da Imbuia, sendo entrevistadas 20 pessoas. Destas, oito foram homens e 12 foram mulheres. Dos entrevistados, 50% eram moradores do bairro – 10 pessoas, 15% estavam no bairro a trabalho – 3 pessoas, e 35% estavam no bairro por outro motivo – 7 pessoas.

Dos entrevistados, 10% não reconheceram corretamente o bairro onde estavam. Os demais, 90% sabia em que bairro se encontrava. Ainda na parte de identificação com o bairro, pode se notar que alguns pontos de localização eram citados com grande frequência, demonstrando quais são os marcos do bairro:

- Terminal do Capão da Imbuia – mencionado por 70% dos entrevistados;
- Varejão do Capão da Imbuia – mencionado por 25% dos entrevistados;
- Museu de História Natural – mencionado por 15% dos entrevistados;
- Detran – mencionado por 15% dos entrevistados;
- Supermercados – mencionado por 15% dos entrevistados;
- Rua Leopoldo Belczak – mencionado por 10% dos entrevistados.

Os outros pontos de referência foram citados apenas uma vez, o que corresponde a 5% dos entrevistados (uma pessoa), em função disso não serão mencionados aqui.

Com relação às potencialidades do bairro, verificamos que os usuários, muitas vezes expressavam o que consideram como sendo positivo no bairro

através de sensações (sossego, tranquilidade). Também foi possível verificar que muitos dos aspectos positivos foram citados várias vezes:

- Comércio e serviços no bairro – mencionado por 70% dos entrevistados;
- Supermercados – mencionado por 10% dos entrevistados;
- Terminal do Capão da Imbuia – mencionado por 10% dos entrevistados;
- Varejão do Capão da Imbuia – mencionado por 10% dos entrevistados;
- Sossego, tranquilidade – mencionado por 25% dos entrevistados;
- Fácil acesso – mencionado por 10% dos entrevistados;
- Baixo índice de violência – mencionado por 10% dos entrevistados.

Os outros aspectos positivos foram citados apenas uma vez, o que corresponde a 5% dos entrevistados (uma pessoa), em função disso não serão mencionados aqui.

Com relação às fragilidades do bairro, verificamos que os usuários nem sempre expressaram sua percepção dos aspectos negativos através de sensações, diferentemente do que sucedeu com os aspectos positivos. Muitos dos aspectos negativos foram repetidos várias vezes:

- Insegurança, violência, vandalismo, tráfico e policiamento precário – mencionado por 45% dos entrevistados;
- Asfalto e calçadas precárias – mencionado por 30% dos entrevistados;
- Poluição sonora (trem, terminal e trânsito) – mencionado por 20% dos entrevistados;
- Congestionamento e falta de sinalização de trânsito – mencionado por 10% dos entrevistados;
- Falta de arborização, áreas verdes, parque e praças – mencionado por 10% dos entrevistados;
- Poucos serviços públicos e abandono da prefeitura – mencionado por 10% dos entrevistados.

Os outros aspectos negativos foram citados apenas uma vez, o que corresponde a 5% dos entrevistados (uma pessoa), em função disso não serão mencionados aqui.

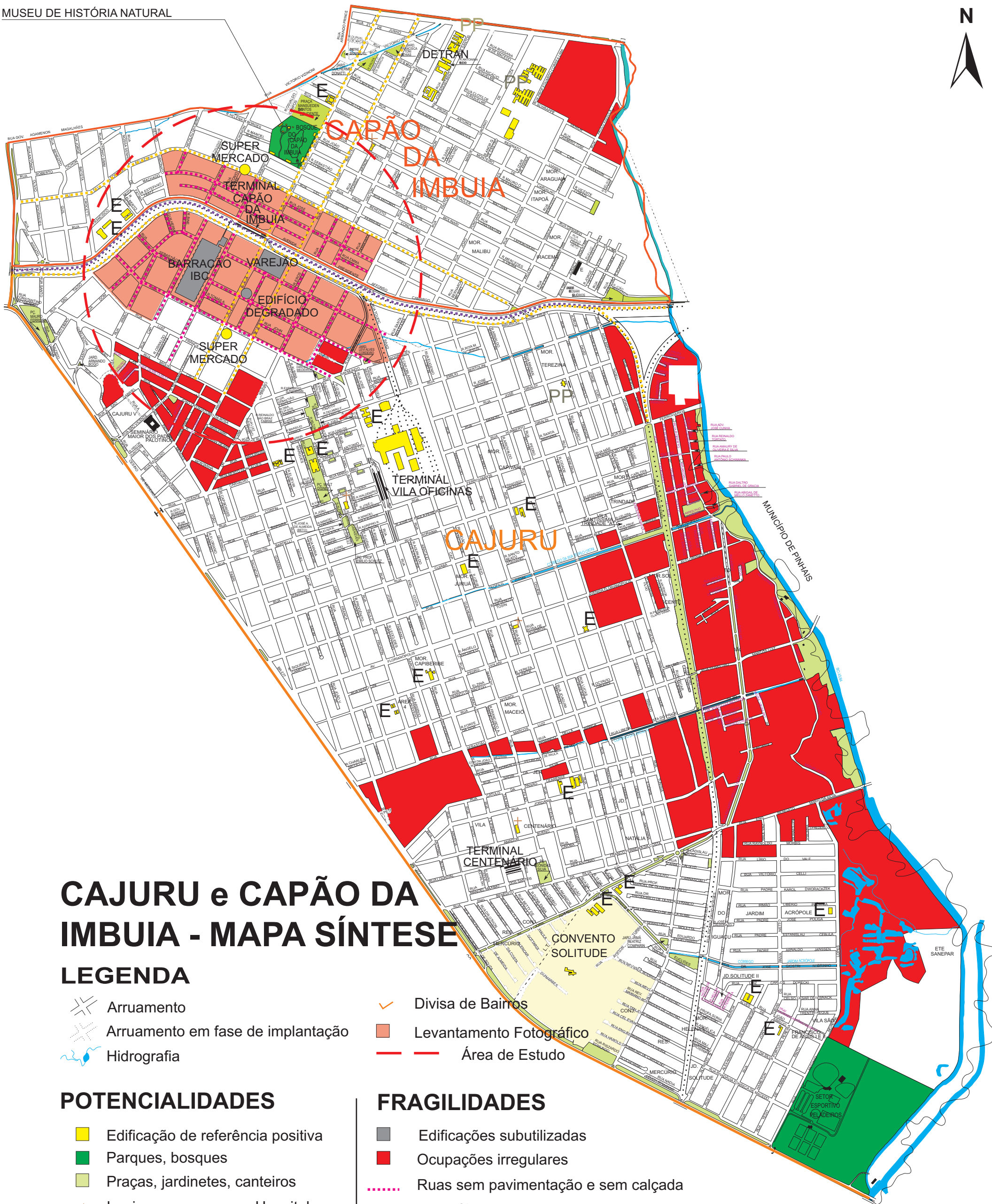
Com relação ao que pode ser melhorado no bairro, verificamos que muitas das melhorias propostas estão relacionadas à resolução dos aspectos negativos do bairro. Cabe citar as melhorias citadas mais vezes:

- Melhorar e/ou ampliar o terminal de transporte e melhorar o transporte coletivo – mencionado por 40% dos entrevistados;
- Reformar o varejão do bairro – mencionado por 25% dos entrevistados;
- Asfaltar as ruas e melhorar as calçadas – mencionado por 25% dos entrevistados;
- Segurança – mencionado por 20% dos entrevistados;
- Trânsito e sinalização de trânsito – mencionado por 15% dos entrevistados;
- Diminuir a poluição sonora – mencionado por 15% dos entrevistados;
- Aumentar a arborização e criação de áreas verdes – mencionado por 10% dos entrevistados;

Os outros pontos abordados pelos entrevistados, como objeto de possíveis melhorias, foram citados apenas uma vez, o que corresponde a 5% dos entrevistados (uma pessoa), em função disso não serão mencionados aqui.

4.5 Síntese da Interpretação da Realidade

A partir das análises realizadas, foram identificadas as fragilidades e potencialidades do bairro, tanto do ponto de vista dos pesquisadores (dados do IPPUC), quanto do ponto de vista dos usuários (questionários de campo aplicado aos usuários). A seguir será apresentada uma síntese do diagnóstico da realidade do bairro, através do mapa ilustrado na Figura 33.



CAJURU e CAPÃO DA IMBUIA - MAPA SÍNTESE

LEGENDA

- Arruamento
- Arruamento em fase de implantação
- Hidrografia

- Divisa de Bairros
- Levantamento Fotográfico
- Área de Estudo

POTENCIALIDADES

- Edificação de referência positiva
- Parques, bosques
- Praças, jardinetes, canteiros
- Igreja
- Hospital
- Escola
- Prédio Público
- Principais acessos (ruas pavimentadas e com calçada)

FRAGILIDADES

- Edificações subutilizadas
- Ocupações irregulares
- Ruas sem pavimentação e sem calçada
- Linha férrea
- Linha de Transmissão

BASE DO MAPA: IPPUC, 2009.

FIGURA 33: Mapa síntese dos bairros Cajuru e Capão da Imbuia (Sem escala).
 FONTE: Mapa elaborado pela autora, 2009.

Para melhor definir as características físicas e visuais do bairro, foi desenvolvido um trabalho de levantamento fotográfico na área. A seguir serão apresentadas algumas das fotos a partir das quais será possível compreender melhor as fragilidades e potencialidades do bairro.

Nas Fotos 1 e 2, são apresentados dois marcos da paisagem: o Terminal de Transporte e o Varejão. Os dois são considerados marcos importantes, tanto do ponto de vista dos pesquisadores quanto dos usuários. Porém, os dois se encontram numa situação de fragilidade, o Terminal por estar pequeno para demanda da população; e o Varejão por estar em uma edificação de condições precárias. Ambos podem se tornar potencialidades, desde que passam por reformas para requalificá-los.



FOTO 1: Terminal do Capão da Imbuia
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 2: Varejão do Capão da Imbuia.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

Nas Fotos 3 e 4, encontramos mais duas edificações que podem ser definidas como fragilidades, por estarem subutilizadas: um deles o barracão do extinto IBC (Instituto Brasileiro de Café), o outro um imóvel que vem sendo utilizado como cortiço. O primeiro, devido a sua vasta área, tem grandes chances de deixar de ser um problema e tornar-se um ponto positivo no bairro, abrigando serviços públicos, e tornando-se a Rua da Cidade da Regional, como apontam os projetos do IPPUC. O outro por ter um porte menor, talvez não possa abrigar serviços públicos, mas também pode ser reformado para receber um novo uso.



FOTO 3: Barracão do IBC.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 4: Edifício degradado.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

Na Foto 5 podemos observar uma das principais avenidas de acesso ao bairro, a Avenida Affonso Camargo, que foi reformada recentemente, devido às obras da Linha Verde. A avenida possui asfalto, calçada em bom estado de conservação de um lado e ciclovia do outro lado, separando a avenida da linha férrea. Na Foto 6, apresentamos um dos cruzamentos da linha férrea com uma das ruas de acesso do bairro. A linha férrea representa um dos principais problemas do bairro, por causar congestionamentos, e pelo ruído incomodo dos trens. apresentamos um dos cruzamentos da linha férrea com uma das ruas de acesso ao bairro. A linha férrea representa um dos principais problemas do bairro, por causar congestionamentos, e pelo ruído incomodo dos trens.



FOTO 5: Av. Presidente Affonso Camargo.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 6: Linha Férrea.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

Nas Fotos 7 a 10, está representado o contraste existente entre as ruas recém reformadas e as demais ruas do bairro. As ruas que foram reformadas porque

fazem parte dos projetos da Linha Verde, representadas nas Fotos 7 e 9, se encontram com calçadas novas, canteiros e pavimentação. Já as demais ruas do bairro, que não fazem parte do conjunto de obras recentes, ilustradas pelas Fotos 8 e 10, não possuem calçada, tem lixo jogado nas esquinas e muitas vezes nem possuem pavimentação.



FOTO 7: Rua com calçada.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 8: Rua sem calçada.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 9: Rua com pavimentação.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 10: Rua sem pavimentação.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

As Fotos 11 e 12, mais uma vez, apontam para o contraste existente entre a maioria das ruas do bairro e as ruas reformadas, denotando o contraste entre as recém asfaltadas e as ruas que se encontram esburacadas, que representam a maiorias das ruas do bairro.



FOTO 11: Rua recentemente asfaltada.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 12: Rua esburacada.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

A Foto 13 apresenta um dos poucos espaços de lazer do bairro. Trata-se de um centro esportivo que conta com alguns campos de futebol, mas que pelo estado em que se encontram, não vem sendo utilizados com muita frequência pela população. Na Foto 14 mostra a área do barracão do IBC, que vem sendo utilizado como depósito de veículos do TRT 9ª Região, e se encontra subutilizado. Pela grande área, poderia ser aproveitado para algum outro uso, se tornando um ponto de referência na vida do bairro.



FOTO 13: Clube esportivo.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

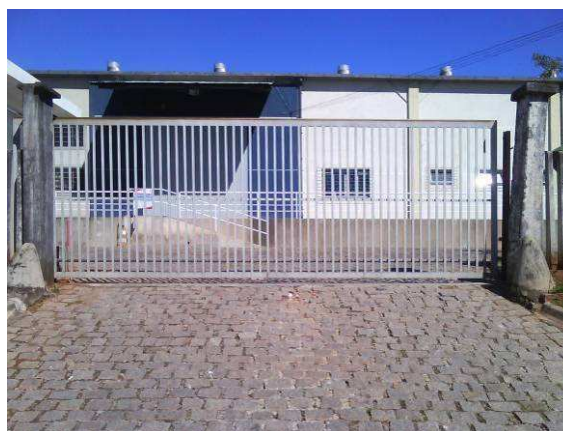


FOTO 14: TRT 9ª Região.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

As fotos 15 e 16 apontam para o contraste entre a parte mais desenvolvida do bairro, próxima aos equipamentos públicos e as áreas de serviço e comércio; e as partes mais afastadas, com ocupações irregulares e em estado de degradação, passando a sensação de terem sido esquecidas e abandonadas.



FOTO 15: Área afastada do Terminal.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 16: Área próxima do Terminal.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

As Fotos 17 e 18 mostram o viaduto de trem, que se encontra numa área um pouco mais afastada do terminal e a via estrutural do bairro, que segue junto com a linha do trem, elementos marcantes da paisagem.



FOTO 17: Viaduto do Trem.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.



FOTO 18: Via estrutural.
FONTE: Acervo da Autora, 2009.

5. DIRETRIZES GERAIS DO PROJETO

Neste capítulo serão apresentadas as diretrizes gerais para elaboração do projeto de requalificação do entorno do Terminal do Capão da Imbuia, com base no conteúdo explanado nos capítulos anteriores. No Quadro 3, é apresentado um quadro com um resumo geral do projeto.

O quadro apresenta os objetivos e as diretrizes gerais do projeto, bem como os atores que podem ser envolvidos no trabalho e os instrumentos que podem ser utilizados.

QUADRO 3: Resumo das diretrizes gerais do projeto.

Projeto	Objetivos	Diretrizes Gerais	Atores Envolvidos	Instrumentos
Requalificação do entorno do Terminal do Capão da Imbuia	<ul style="list-style-type: none"> □ Fazer a requalificação da região, buscando a valorização dos marcos urbanos □ Melhorar a relação dos diversos fluxos existentes (pedestres, automóveis, ônibus, trens e bicicletas). 	<ul style="list-style-type: none"> □ Promover a geração de emprego e renda. □ Garantir a inclusão social. □ Requalificar as edificações degradadas. □ Promover a variedade de funções nas edificações recuperadas. □ Melhorar a imagem do bairro. □ Criar áreas de lazer. □ Amenizar a presença da linha férrea. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Poder público. □ Entidades privadas. □ Instituições não-governamentais. □ Comerciantes, moradores, trabalhadores e usuários da região. □ Proprietários imobiliários. □ Equipe técnica. 	<ul style="list-style-type: none"> □ Instrumentos jurídicos e urbanísticos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Instrumentos previstos no Estatuto da Cidade. ○ Instrumentos de ação cooperada: <ul style="list-style-type: none"> ○ Diagnóstico participativo. ○ Parcerias público-privado. ○ Organizações sociais e organizações da sociedade civil de interesse público. ○ Cooperação técnica internacional. ○ Movimentos de participação social.

FONTE: quadro elaborado pela autora, 2009.

5.1 Plano de atividades

O plano de atividades referente ao projeto de Requalificação do Entorno do Terminal do Capão da Imbuia compreende as seguintes etapas:

- **Etapa I:** Delimitação da área de intervenção.

Nesta etapa serão retomados o mapa síntese da área do Cajuru e do Capão da Imbuia e os dados computados na interpretação da realidade, a partir dos quais será delimitada a área a ser trabalhada no projeto.

- **Etapa II:** Definição da metodologia de intervenção.

Nesta etapa serão definidos os métodos a serem aplicados na elaboração do TFG. Alguns dos métodos a serem utilizados são:

- Exercícios de percepção do espaço com crianças: Serão desenvolvidos pelos alunos dos colégios do bairro exercícios de percepção ambiental, com elaboração de mapas mentais, visando identificar a percepção que as crianças e adolescentes têm do ambiente que os cerca;
 - Exercícios de percepção do espaço com adultos: Os questionários desenvolvidos junto aos usuários do bairro serão retomados com um novo enfoque, diferente do enfoque da pesquisa, que foi mais estatístico;
 - Aplicação dos conceitos de Del Rio e Castello: Serão retomados os conceitos de morfologia urbana e percepção ambiental apresentados na conceituação temática, com o intuito de aplicá-los na prática projetual, durante o desenvolvimento do TFG.
- **Etapa III:** Definição das linhas gerais de intervenção do projeto.

Nesta etapa, o quadro síntese apresentado no início deste capítulo será retomado, com o objetivo de definir de forma mais específica às linhas gerais de intervenção do projeto, detalhando as mesmas de maneira mais minuciosa;

- **Etapa IV:** Elaboração do projeto de intervenção.

Nesta etapa, serão aplicados todos os conceitos e métodos apreendidos com a pesquisa para o desenvolvimento das propostas de intervenção, visando a requalificação do entorno do Terminal do Capão da Imbuia.

5.2 Considerações finais

Ao término deste trabalho de pesquisa, pode-se concluir que muito pode ser feito para se melhorar a imagem de um edifício, de um bairro, de uma cidade. Para tanto, é necessário que se compreenda a necessidade do trabalho em equipe, não

apenas a equipe dos técnicos e profissionais, mas a equipe de todos os atores sociais envolvidos. Quando se busca requalificar uma área, é necessário contar com a participação de todos, assim como nos mostram os estudos de casos. O êxito destas empreitadas depende do trabalho coletivo; não se consegue melhorar a imagem de uma cidade sem a participação de todos.

Com o desenvolvimento desta pesquisa, também se pode verificar que os profissionais de urbanismo têm a seu dispor uma série de ferramentas facilitadoras, que contribuem como instrumentos de grande valia para os trabalhos de requalificação urbana. Não se tratam apenas dos instrumentos legais e dos avanços atingidos com o Estatuto da Cidade, mas de ferramentas metodológicas, como os estudos de percepção do espaço e de morfologia urbana.

Não há motivos para condenar áreas degradadas ao abandono e ao isolamento. Cada vez mais, se torna viável a requalificação destas áreas, com atribuição de novos usos. Com o crescimento das cidades, e o aumento de procura por espaço, torna-se indispensável aproveitar e recuperar cada pedacinho de solo disponível, cada cantinho abandonado da cidade.

6. REFERÊNCIAS

6.1 Referências Bibliográficas

- BRASIL. Ministério das Cidades; Agência Espanhola de Cooperação Internacional - AECI. **Manual de reabilitação das áreas urbanas centrais**. Coordenação Geral de Renato Balbim. Brasília: Ministério das Cidades; Agência Espanhola de Cooperação Internacional - AECI, 2008.
- _____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de centros urbanos**. Coordenação Geral de Raquel Rolnik e Renato Balbim. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.
- CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. Tradução: Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CASTELLO, Lineu. *A percepção em análises ambientais*. In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, L. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos: USC, 1996.
- DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.
- _____. *Cidade da mente, cidade real*. In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, L. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos: USC, 1996.
- DOMINONI, Kelly; SILVA, Madianita Nunes da (Orient.). **Requalificação urbana: centro do Bairro Portão**. Trabalho final de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná – UFPR, 2007.
- FERRARA, Lucrecia D’Alesio. *As cidades ilegíveis*. In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, L. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos: USC, 1996.
- GARCEZ, Luiz Armando. **Curitiba – Evolução urbana**. Rio de Janeiro. Curitiba, 2006.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1997.
- LIEBL, Penélope Adriane; PEREIRA Gislene e CHIESA, Paulo (Orient.). **Trilhos urbanos: requalificação urbana da paisagem ferroviária**. Trabalho final de

graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná – UFPR, 2004.

MACEDO, Silvio Soares. *Paisagem, lotes e tecidos urbanos*. In: **Paisagem e ambiente: ensaios**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – São Paulo, 1996.

VITALE, Letizia et. al. **Perímetro de Reabilitação Integrada do Habitat – PRIH uma experiência de intervenção nas áreas centrais**. Salvador: ANPUR, 2009.

6.2 Referências Webgráficas

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL CAJURU. Secretaria do Governo Municipal de Curitiba. **Plano Regional Cajuru – IPUUC, 2007**. Disponível em: <<http://ippucnet.ippuc.org.br/planosregionais>>. Acessado em: 10.outubro.2009.

ALCÂNTARA, Cristiane. *Arte, arquitetura e Cidade*. In: **Resenhas Online**, Outubro de 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha105.asp>>. Acessado em: 24.novembro.2009.

CAVALCANTE, Morgana Maria Pitta Duarte. **A arquitetura "globalizada" face à diluição da identidade cultural do espaço construído - estudo de caso - o bairro de Ponta Verde. Maceió – AL**. Universidade Federal de Alagoas – FUAL, [2000]. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT11/morgana_duarte.pdf>. Acessado em: 24.novembro.2009.

DEL RIO, Vicente. **Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos**. Curso de Intervenções em Áreas Centrais Litorâneas – O Caso de Vitória, 1999. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000>>. Acessado em: 08.setembro.2009.

_____. Voltando às origens. **A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos**. Exposição sobre a revitalização de áreas portuárias – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, abril de 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000>>. Acessado em: 05.outubro.2009.

- GABINETE COORDENADOR, do Programa Polis. **Exposição viver as cidades.** Pavilhão Portugal – Parque das Nações, 2007. Disponível em: <<http://www.iambiente.pt>>. Acessado em: 02.setembro.2009.
- IPPUC. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br>>. Acessado em: 10.outubro.2009.
- PORTOALEGRE. **Viver Portalegre Programa Polis.** Portugal: Município de Portalegre, 2008. Disponível em: <<http://www.cm-portalegre.pt>>. Acessado em: 30.setembro.2009.
- PORTUGAL. **Programa POLIS: Exposição Viver as Cidades.** Gabinete Coordenador Programa Polis, 2009. Disponível em: <<http://www.polis.maotdr.gov.pt>>. Acessado em: 21.setembro.2009.
- SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **Projeto Eixo Tamanduatehy: urbanismo includente e participativo.** Secretaria de Desenvolvimento Urbano, 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059>>. Acessado em: 10.setembro.2009.
- SOMEKH, Nádía e CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Desenvolvimento local e projetos urbanos.** IX Encontro Nacional da APUR: Ética, Planejamento e Construção Democrática do Espaço, 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059>>. Acessado em: 04.setembro.2009.
- TAVIRA. **Polis Litoral da Ria Formosa.** Portugal: Tavira Vive Cultura, 2009. Disponível em: <<http://www.cm-tavira.pt>>. Acessado em: 30.setembro.2009.
- URBS. **Companhia de Urbanização de Curitiba S.A.** Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br>>. Acessado em: 10.outubro.2009.

6.3 Fontes de Ilustrações

- CARVALHO, Juliana Nahas Brasílio de; & SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. *Área da Luz em São Paulo: Reabilitação de edifícios históricos versus Recuperação urbana.* In: **Os urbanistas: revista de antropologia urbana.** Ano 04, vol. 04..publicado originalmente em 05.fevereiro.2007. Disponível em: <<http://www.aguaforte.com/osurbanitas5/Carvalho&Schicchi2007.html>>. Acessado em: 04.novembro.2009.

- CASTELLO, Lineu. *A percepção em análises ambientais*. In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, L. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos: USC, 1996.
- DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.
- _____. *Cidade da mente, cidade real*. In: DEL RIO, V e OLIVEIRA, L. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos: USC, 1996.
- DOMINONI, Kelly; SILVA, Madianita Nunes da (Orient.). **Requalificação urbana: centro do Bairro Portão**. Trabalho final de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná – UFPR, 2007.
- FAU – USP. **Projeto Eixo Tamanduatehy**. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0272/6t-alun/2005/m4-moussa/index.html>. Acessado em: 08.setembro.2009.
- GABINETE COORDENADOR, do Programa Polis. **Exposição viver as cidades**. Pavilhão Portugal – Parque das Nações, 2007. Disponível em: <<http://www.iambiente.pt>>. Acessado em: 02.setembro.2009.
- IPPUC. **Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br>>. Acessado em: 10.outubro.2009.
- PLANO AGACHE. **Plano Agache de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.uft.uni-bremen.de/chemie/ranke/docs/curitiba/agache.jpg>>. Acessado em: 04.novembro.2009.
- PORTALEGRE. **Programa Polis Portalegre**. Disponível em: <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/ee/LocalPortalegre.svg/250px-LocalPortalegre.svg.png>>. Acessado em: 09.outubro.2009a.
- _____. **Programa Polis Portalegre**. Disponível em: <http://1.bp.blogspot.com/_XpygHCt4DM/RvrqjFQkK_I/AAAAAAAAACt8/KFMWmD0feF8/s400/Edificio%2BPortalegre%2B013.jpg>. Acessado em: 09.outubro.2009b.
- QUINCY MARKET. **Conjunto comercial Quincy Market**. Disponível em: <http://dancollier.org/blog/wp-content/uploads/2008/06/dsc_0265-faneuil-hall-quincy-market.jpg>. Acessado em: 08.outubro.2009a.
- _____. **Conjunto comercial Quincy Market**. Disponível em: <<http://pics4.city-data.com/cpicv/vfiles8478.jpg>>. Acessado em: 08.outubro.2009b.

RIA FORMOSA. **Programa Polis Ria Formosa.** Disponível em:
<http://3.bp.blogspot.com/_0ONE-ZMEHJc/SW0LDWjuTSI/AAAAAAAAAu8/B-rUBCFq458/s400/programa-polis-ria-formosa-Faro.JPG>. Acessado em: 09.outubro.2009a.

_____. **Programa Polis Ria Formosa.** Disponível em:
<<http://media.photobucket.com/image/ria%20formosa/bluesence/RiaFormosa1.jpg>>. Acessado em: 09.outubro.2009b.

SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **Projeto Eixo Tamanduatehy: urbanismo includente e participativo.** Secretaria de Desenvolvimento Urbano, 2001. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059>>. Acessado em: 10.setembro.2009.

SUPERQUADRA. Disponível em:
<http://3.bp.blogspot.com/_xcRgmIBw_U0/SYBIEdVfSpI/AAAAAAAAABhg/W5pL4fiLCsI/s400/superquadra.jpg> . Acessado em: 06.novembro.2009.

VITRUVIUS. **Projeto Eixo tamanduatehy.** Disponível em:
<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01_25.jpg>. Acessado em: 04.setembro.2009.