



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



PEDRO LANNA DE CASTRO

**A CIDADE E A FERROVIA: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E PROJETO
URBANO NO ENTORNO DA LINHA FÉRREA NO MUNICÍPIO DE CURITIBA (PR)**

**CURITIBA
2015**

PEDRO LANNA DE CASTRO

A CIDADE E A FERROVIA: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E PROJETO
URBANO NO ENTORNO DA LINHA FÉRREA NO MUNICÍPIO DE CURITIBA (PR)

Trabalho apresentado como requisito parcial à
obtenção do grau de Arquiteto e Urbanista no curso
de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia da
Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Profa. Dra. Madianita Nunes da Silva

CURITIBA

2015

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientadora:	Prof ^a . Dra. Madianita Nunes da Silva
Examinadora:	Prof ^a . Dr ^a . Gislene Pereira
Examinador:	Prof. Dr. Sérgio Fernando Tavares

Monografia defendida e aprovada em:
Curitiba, 25 de Junho de 2015.

Dedico o presente trabalho às pessoas que, na inevitável sucessão de acontecimentos que é a vida, me ensinaram e encantaram, das quais se destacam meus pais.

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, professora Madianita, pela estimulante presença e personalidade ao longo do curso e, principalmente, nesta etapa final.

Aos meus pais, Newton e Alice, que calçaram o caminho que até aqui percorri, tornando tudo mais fácil.

À minha irmã Alessandra, que ausentou-se por um ano e foi uma distração a menos.

Ao Gabriel Oliveira Ruiz e à professora Juliana Suzuki, que através de seus trabalhos e atenção, contribuíram imensamente a esta monografia.

À minha prima Renata e ao Fischer, por me auxiliarem na língua estrangeira.

Aos meus familiares e amigos, com os quais posso sempre contar.

Não se legifera para o futuro [...] Tudo o que podemos é adivinhar as tendências essenciais e limpar o caminho.

Peter Kropotkin

RESUMO

O paradigma de produção da cidade contemporânea caracteriza-se pela inserção do local na dinâmica global. A maneira com que o espaço urbano vem se adaptando às demandas do modelo econômico capitalista produz e reproduz possibilidades desiguais de ocupação territorial e segregação espacial. O trajeto histórico da cidade de Curitiba possibilitou a esta aglomeração urbana concentração demográfica, produtiva e financeira, que a elevaram à condição de metrópole. Destaca-se o papel da ferrovia nesse processo de consolidação da cidade como polo econômico e político. Dentro da hierarquia de cidades em um cenário internacional, o planejamento da capital paranaense enfrenta o desafio de conciliar a melhoria de vida de sua população com os interesses do grande capital. O estudo de três Grandes Projetos Urbanos: o Projeto Recife/Olinda, em Pernambuco, Brasil; o Plano Zuidas, em Amsterdã, Holanda; e Porto Norte, em Rosário, Argentina, demonstrou os desafios enfrentados pelo planejamento territorial no processo de produção do espaço urbano. A retomada do transporte sobre trilhos como alternativa para o transporte intraurbano e a revitalização de áreas urbanas degradadas, nas quais se incluem os trechos ferroviários, favorecem a valorização fundiária de regiões lindeiras a ramais desativados ou em processo de substituição de uso. Processo que maximiza os lucros dos negócios imobiliários e potencializa a segregação residencial, a gentrificação, entre outros fenômenos. Juntamente a isso, se reconhece em Curitiba a emergência de centralidades com grande potencial para atender os interesses imobiliários, dentre os quais alguns formados nas proximidades de ramais ferroviários. A partir da análise elaborada conclui-se que a área que abrange o ramal de linha férrea Curitiba/Rio Branco do Sul, entre as ruas Marechal Deodoro, no bairro Alto da XV e Anita Garibaldi, no bairro São Lourenço, necessita de intervenções do poder público que promovam e articulem a democratização do acesso à cidade urbanizada e o desenvolvimento desse local.

Palavras-chave: Cidade contemporânea. Grandes Projetos Urbanos. Linha férrea. Curitiba.

ABSTRACT

The contemporary cities production's paradigm is based on the inclusion of their places in the global economy. The way that urban spaces have been adapting to the capitalist demands has produced and reproduced unequal possibilities of land occupation and also spatial segregation. The historical path of Curitiba has turned it into a metropolis due to its population as well as its productive and financial concentration. The railways' role stands out in the process of consolidation of this city as a main political and economical center. Included in the cities' hierarchy in an international scenery, Curitiba's urban planning has been facing the challenge of improving its citizens' lives while meeting the capital interests. The study of three major urban projects: the Recife/Olinda Project, in the state of Pernambuco, Brazil; the Zuidas Plan, in Amsterdam, Netherlands; and the North Harbour, in Rosario, Argentina, show us the challenges that were faced by the urban planning in the process of urban production. The recovery of the railroad transportation as an option for the urban traffic and the redevelopment of areas that are in a process of urban decay, in which railroads are included, give value to areas surrounding disabled branch lines or in a process of replacing it by other means of transportation. This process feeds the real estate market's activities while increases residential segregation, gentrification and other phenomena. Furthermore, the emergency of urban centralities with great potential to achieve the real estate market's demands, some of them along railroad surroundings, have been noticed in Curitiba. From this analysis, it has been concluded that the area along the Curitiba/Rio Branco do Sul railroad, between Marechal Deodoro Street, in Alto da XV neighborhood, and Anita Garibaldi Street, in São Lourenço neighborhood, demands government interventions to promote and articulate the democratization of the access to the urbanized city as well as the development of this region.

Key words: Contemporany city. Major Urban Plan. Railroad. Curitiba.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – FOTO AÉREA DA ÁREA DO PORTO DIGITAL	36
FIGURA 2 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROGRAMA PROMETRÓPOLE	38
FIGURA 3 – REGIÕES AMPLIADAS DE ARTICULAÇÃO URBANA NO BRASIL	39
FIGURA 4 – REGIÕES INTERMEDIÁRIAS DE ARTICULAÇÃO NA REGIÃO AMPLIADA DO RECIFE.....	39
FIGURA 5- NÍVEIS DE INTEGRAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA RM DE RECIFE	42
FIGURA 6 – CONECTIVIDADE RODOVIÁRIA	42
FIGURA 7 – LINHAS E ESTAÇÕES DE METRÔ NA RM DE RECIFE.....	43
FIGURA 8 – SISTEMA ESTRUTURAL INTEGRADO DE RECIFE	43
FIGURA 9 – ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PROJETO RECIFE-OLINDA	44
FIGURA 10 – ESTUÁRIO ESTRATÉGICO	45
FIGURA 11 – MORADIAS DE MILITARES.....	46
FIGURA 12 – BAIRRO DO RECIFE.....	47
FIGURA 13 – CAIS JOSÉ ESTELITA	47
FIGURA 14 – IGREJA NOSSA SENHORA DO PILAR	48
FIGURA 15 – ZEIS SANTO AMARO	48
FIGURA 16- ILHA DO MARUIM.....	49
FIGURA 17 – OCUPAÇÃO INCOMPATÍVEL COM A POTENCIALIDADE DO SETOR	49
FIGURA 18 – ALAGADOS DE AZEITONA	50
FIGURA 19 – MARGENS DO RIO CAPIBARIBE.....	50
FIGURA 20 – PALAFITAS NA ZEIS COELHOS	51
FIGURA 21 – BRASÍLIA TEIMOSA.....	51
FIGURA 22 –AÇÕES PRIORITÁRIAS	52
FIGURA 23 – ORGANOGRAMA FUNCIONAL DO MODELO DE GESTÃO	54
FIGURA 24 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 1	57
FIGURA 25 – PROJETO DE INTERVENÇÃO MILAGRES.....	58
FIGURA 26 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 2	59
FIGURA 27 – PLANO DIRETOR PARA A REGIÃO DO HOSPITAL SANTO AMARO E DA VILA NAVAL	60
FIGURA 28 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 3	62

FIGURA 29 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 4.....	63
FIGURA 30 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 5.....	64
FIGURA 31 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 6.....	65
FIGURA 32 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 7.....	66
FIGURA 33 – CONECTIVIDADE REGIONAL.....	69
FIGURA 34 – CONECTIVIDADE AÉREA.....	69
FIGURA 35 – CONECTIVIDADE MARÍTIMA.....	70
FIGURA 36 – ZUIDAS NO CONTEXTO FÉRREO DA REGIÃO.....	70
FIGURA 37 – ÁREA DE INTERVENÇÃO E EDIFÍCIOS PROPOSTOS E PREVISTOS.....	71
FIGURA 38 – RELAÇÃO ENTRE USOS DESENVOLVIDOS PELO PLANO ZUIDAS EM 2007.....	71
FIGURA 39 – FOTO AÉREA DO ZUIDAS (EIXO-SUL).....	72
FIGURA 40 – CORTE ESQUEMÁTICO DO DOCK MODEL.....	73
FIGURA 41 – USOS PÚBLICOS PRETENDIDOS PARA ZUIDAS.....	74
FIGURA 42 – RELAÇÃO ENTRE USOS PRETENDIDOS PARA ZUIDAS.....	75
FIGURA 43 – RELAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO COM O SISTEMA DE MOBILIDADE DE ROSÁRIO.....	79
FIGURA 44 – MOBILIDADE NA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	80
FIGURA 45 - PLANO DIRETOR PARA PORTO NORTE.....	80
FIGURA 46 –RELAÇÃO DAS ÁREAS DESTINADAS AOS EMPREENDIMENTOS E A USOS PÚBLICOS.....	82
FIGURA 47 – ÁREAS DESTINADAS PARA PARQUES E CALÇADÕES.....	82
FIGURA 48 – MORFOLOGIA ESTIPULADA.....	83
FIGURA 49 – REGIÕES AMPLIADAS DE ARTICULAÇÃO URBANA.....	86
FIGURA 50 – DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA E DA ÁREA DE CONCETRAÇÃO DA POPULAÇÃO.....	87
FIGURA 51 – PARTICIPAÇÃO POR MUNICÍPIO NO VAF DA RMC.....	88
FIGURA 52 – MOVIMENTO PENDULAR NA RMC.....	89
FIGURA 53 – CONECTIVIDADE CURITIBANA.....	92
FIGURA 54 – SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO PARANÁ EM 1984	96
FIGURA 55 – UNIDADES DE PAISAGEM DO ITINERÁRIO CULTURAL FERROVIÁRIO DE CURITIBA.....	100
FIGURA 56 – SUBCENTROS DE CURITIBA.....	103

FIGURA 57- RELAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DOS SUBCENTROS NO SISTEMA VIÁRIO	104
FIGURA 58 – RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS QUE ABASTECEM SUBCENTRALIDADES	104
FIGURA 59 – ÁREAS DE TRATAMENTO URBANO	107
FIGURA 60 – EIXO DE INTERVENÇÃO DE PROPOSTA URBANÍSTICA.....	109
FIGURA 61 – PREÇO POR M ² DO TERRENO EM CURITIBA EM 2012	110
FIGURA 63 – LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS NOS ANOS DE 2007, 2009 E 2011	111
FIGURA 62–VARIAÇÃO NO PREÇO DOS IMÓVEIS NOS ANOS DE 2007, 2009 E 2011	111
FIGURA 64 – ZONEAMENTO DOS BAIRROS DO ENTORNO.....	112
FIGURA 65 – CONTRASTE NA AVENIDA PARANÁ	113
FIGURA 66 – AÇÃO DOS AGENTES PROMOTORES IMOBILIÁRIOS E DOS PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS NA REGIÃO DE INTERVENÇÃO	113
FIGURA 67 – TIPOLOGIAS DE RELAÇÃO DA FERROVIA COM O ENTORNO ...	114
FIGURA 68 – PAISAGEM DA AVENIDA PARANÁ.....	116
FIGURA 69 – PAISAGEM DO PONTO DE RTICULAÇÃO DA ERASTO GAERTNER	117
FIGURA 70 – CRUZAMENTO ENTRE A FERROVIA E A RUA AUGUSTO STRESSER	118
FIGURA 71 – PAISAGEM DA RUA XV DE NOVEMBRO	119
FIGURA 72 – CASAS DE TURMA ENTRE A LINHA DE TREM E O GRACIOSA COUNTRY CLUB	121
FIGURA 73 – RELAÇÃO AMIGÁVEL ENTRE FERROVIA E VIZINHANÇA	121
FIGURA 74 – CENTRO COMERCIAL ÀS MARGENS DOS TRILHOS	122
FIGURA 75 – AS DUAS ESCALAS DE PROJETO: URBANA E DA RUA	123

LISTA DE TABELAS

QUADRO 1 – SÍNTESE DAS AGLOMERAÇÕES HUMANAS.....	3
QUADRO 2 – HISTÓRICO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO RECIFE- OLINDA.....	38
QUADRO 3 – MODELO DE GESTÃO DO PROJETO RECIFE-OLINDA	53
QUADRO 4 – ÁREA CONSTRUÍDA POR USO NO PROJETO RECIFE-OLINDA ...	55
QUADRO 5 – HISTÓRICO OFICIAL DE TOMADAS DE DECISÕES EM ZUIDAS ..	67
QUADRO 6 – ASPECTOS SIMBÓLICO-COGNITIVOS DE ZUIDAS E SEU DESENVOLVIMENTO ATÉ 2007.....	76
QUADRO 7 – ASPECTOS ORGANIZACIONAIS DE ZUIDAS E SEU DESENVOLVIMENTO ATÉ 2007.....	77
QUADRO 8 – HISTÓRICO DO PROJETO PORTO NORTE	78

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABN/ AMRO	– Algemene Bank Nederland/Amsterdan-Rotterdam Bank
ACP	– Área de Concentração de População
BID	– Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNH	– Banco Nacional da Habitação
COHAB	– Companhia de Habitação Popular de Curitiba
FIFA	– Fédération Internationale de Football Association
GPU	– Grande Projeto Urbano
ha	– Hectare
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ING	– Internationale Nederlanden Groep
IPHAN	– Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPUC	– Instituto de Pesquisa e Projeto Urbano de Curitiba
ONABE	– Organo Nacional de Administra de Bienes
PAC	– Programa de Aceleração do Desenvolvimento
PAR	– Programa de Arrendamento Residencial
PRODETUR	– Programa de Desenvolvimento do Turismo
RFFSA	– Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RM	– Região Metropolitana
RMC	– Região Metropolitana de Curitiba
RVPSC	– Rede de Viação Paraná – Santa Catarina
VAF	– Valor Agregado Fiscal
ZEIS	– Zonas Especiais de Interesse Social
ZR	– Zona Residencial

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
2 CIDADE E URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA	2
2.1 CIDADES: ORIGEM E EVOLUÇÃO.....	2
2.2 CIDADE CONTEMPORÂNEA E CAPITALISMO GLOBALIZADO	9
2.3 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO.....	15
3 REESTRUTURAÇÃO URBANA E PROJETOS DE INTERVENÇÃO NA CIDADE	21
3.1 ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES: PROCESSOS, FORMAS E EFEITOS	21
3.2 GRANDES PROJETOS URBANOS.....	27
3.2.1 Grandes Projetos Urbanos: A Cidade Mercadoria	30
4 ESTUDOS DE CASOS CORRELATOS	34
4.1 PROJETO RECIFE-OLINDA.....	34
4.1.1 Conectividade Urbana.....	38
4.1.2 Recorte Espacial da Intervenção.....	44
4.1.2.1 Setor 01 – Istmo, Coqueiral E Milagres	45
4.1.2.2 Setor 02 – Vila Naval.....	46
4.1.2.3 Setor 03 – Porto Do Recife.....	46
4.1.2.4 Setor 04 – Cais José Estelita E Cais Santa Rita	47
4.1.2.5 Setor 05 – Comunidade Do Pilar	48
4.1.2.6 Setor 06 – Santo Amaro	48
4.1.2.7 Setor 07 – Ilha do Maruim	49
4.1.2.8 Setor 08 – Salgadinho	49
4.1.2.9 Setor 09 – Azeitona.....	50
4.1.2.10 Setor 10 – Coque	50
4.1.2.11 Setor 11 – Coelho.....	51
4.1.2.12 Setor 12 – Brasília Teimosa	51
4.1.3 Desenvolvimento do Projeto.....	52
4.1.3.1 Setor 01- Istmo, Coqueiral e Milagres	55
4.1.3.2 Setor 2 – Vila Naval.....	56
4.1.3.3 Setor 3 – Porto do Recife	60
4.1.3.4 Setor 4 – Cais José Estelita e Cais Santa Rita.....	61

4.1.3.5 Setor 5 – Comunidade do Pilar	64
4.1.3.6 Setor 6 – Santo Amaro	65
4.1.3.7 Setor 7 – Ilha do Maruim	66
4.1.3.8 Setores 8 ao 12	67
4.2 PLANO ZUIDAS	67
4.2.1 Conectividade Urbana	68
4.2.2 Recorte Espacial da Intervenção	70
4.2.3 Desenvolvimento do Projeto	72
4.3 PORTO NORTE	77
4.3.1 Conectividade Urbana	78
4.3.2 Recorte Espacial da Intervenção	80
4.3.3 Desenvolvimento do Projeto	81
4.4 SÍNTESES DA ANÁLISE DOS CASOS CORRELATOS	83
5 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE	85
5.1 INSERÇÃO DE CURITIBA NA REDE DE CIDADES BRASILEIRAS	85
5.2 CURITIBA E SUA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE	90
5.3 A LINHA FÉRREA NA HISTÓRIA DO PARANÁ E DE CURITIBA	93
5.3.1 A Ferrovia em Curitiba	95
5.4 ESTRUTURA ESPACIAL INTRAURBANA	99
5.5 A LINHA FÉRREA ENTRE A RUA MARECHAL DEODORO E AV. ANITA GARIBALDI	106
5.5.1 Caracterização dos Pontos de Articulação e dos Trechos	113
5.5.1.1 Anita Garibaldi/Holanda (A1)	115
5.5.1.2 Estruturais (A2)	115
5.5.1.3 Erasto Gaertner (A3)	116
5.5.1.4 Augusto Stresser (A4)	117
5.5.1.5 Itupava (A5)	118
5.5.1.6 XV de Novembro/Mal. Deodoro (A6)	118
5.5.1.7 Residencial de baixa densidade (T1)	119
5.5.1.8 Residencial de baixa densidade (T2)	120
5.5.1.9 Graciosa Country Club (T3)	120
5.5.1.10 Residencial de baixa densidade (T4)	121
5.5.1.11 Residencial de baixa densidade (T5)	122
5.5.1.12 Comercial de baixa densidade (T6)	122

6 DIRETRIZES PROJETUAIS	123
6.1 CENÁRIOS DESEJÁVEIS E PRINCÍPIOS DA INTERVENÇÃO	123
6.2 DIRETRIZES	124
6.2.1 Das subcentralidades relacionadas.....	125
6.2.2 Do entorno imediato	126
REFERÊNCIAS.....	128

1 INTRODUÇÃO

O abandono gradual do transporte ferroviário no Brasil tem criado dentro das cidades, ambientes propícios a iniciativas de revitalização. Os edifícios e entorno relacionados a esse modal vem, gradativamente, perdendo seus significados e constituindo-se, cada vez mais, como barreiras para o desenvolvimento da cidade. Em Curitiba, um dos três ramais que partiam do centro foi desativado quando um anel perimetral absorveu seu fluxo. Hoje, está em discussão a implantação de outra linha perimetral que venha desviar do ramal Curitiba/Rio Branco do Sul o transporte de cargas ferroviário.

O presente trabalho propõe-se a discutir o modo de produção da cidade contemporânea e sua relação com os meios de transporte e locomoção. A ferrovia destaca-se duplamente no presente estudo: ao configurar-se como área urbana degradada; e como potencial solução para mobilidade urbana. O estudo da cidade e da ferrovia irão amparar um projeto de reabilitação da linha de ferro e seu entorno.

No capítulo “Cidade e urbanização contemporânea”, será recuperado o caminho percorrido pela cidade até apresentar-se hoje como um local globalizado, com ênfase nos períodos capitalistas, reconhecendo-se os principais responsáveis pela produção e transformação urbanas.

No capítulo “Reestruturação urbana e projetos de intervenção na cidade” são abordados os principais processos que marcam a cidade contemporânea, principalmente os Grandes Projetos Urbanos, que promovem a cidade como mercadoria.

O capítulo voltado ao estudo de casos correlatos abordará três Grandes Projetos Urbanos. Os casos de Recife, Amsterdã e Rosário demonstram os rumos da cidade contemporânea, submetida às pressões do capital, e as novas relações do Estado com a produção urbana.

No capítulo da interpretação da realidade serão reconhecidas as dinâmicas intra e interurbanas que envolvem Curitiba, o papel da ferrovia nesse processo e as características do trecho em que se desenvolverá o Trabalho Final de Graduação.

Por fim, o capítulo das diretrizes irá delinear o caminho a ser seguido para permitir a reabilitação urbana da ferrovia e seu entorno.

2 CIDADE E URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA

O presente capítulo tem como objetivo demonstrar que “as cidades surgiram da concentração geográfica e social de um excedente de produção”. (HARVEY, 2014, p.30). Também busca-se aprofundar a compreensão do urbano como espaço socialmente produzido.

Através da análise histórica pretende-se levantar os processos mais significativos que deram forma às diferentes aglomerações humanas, ou seja, como o modo de produção, os interesses de grupos ou classes são materializados no espaço construído pelo homem. Ênfase será dada à etapa que compreende o início do capitalismo no século XVIII, seu auge na Revolução Industrial e é constantemente reformulado para persistir até os dias de hoje.

Sob o ponto de vista do atual estágio do capitalismo de proporções globais, explicar-se-á produção do espaço urbano nos dias de hoje, através de seus agentes produtores e os segmentos socialmente excluídos.

2.1 CIDADES: ORIGEM E EVOLUÇÃO

A cidade surge com a evolução da divisão social do trabalho, proporcionada pelo excedente de produção advindo da permanência no território, que caracterizou a passagem da pré-história para a Idade Antiga. Esse processo deu origem também à divisão social do trabalho e diferenciação de classes, possibilitadas pelo fato de que não era mais necessário que todos fossem agricultores, liberando o homem para desempenhar novas atividades e potencializando a formação das aglomerações humanas, que mais tarde se transformariam em cidades. Os mais aptos voltaram a ser caçadores, protegendo a aldeia de grupos rivais ou animais selvagens. A diferença do caráter dos diferentes trabalhos do aldeão, sedentário e agricultor, para o caçador, ativo e valente, definiu a ascensão deste para a chefia política de sua comunidade. “É curioso destacar que o próprio símbolo da autoridade real – o cetro – nada mais é do que a maça, a arma que substituiu o arco e flecha, e era utilizada pelos caçadores para matar ou aleijar homens.” (SPOSITO, 2005, p.16).

A consequência da relação de domínio do líder sobre seus aldeões é a transferência da produção excedente destes para aquele, através de oferendas e posteriormente, tributos. A cidade transformou-se no local destinado para o excedente, e também residência do líder.

A divisão social do trabalho acentuou-se na cidade, onde concentravam-se trabalhadores não rurais e comprometidos com a produção em larga escala. Produção, por sua vez, que possibilitou a expansão e fortificação da cidade, além do desenvolvimento técnico e científico. A figura do caçador líder dá lugar a do líder político e religioso. (SPOSITO, 2005, p.16).

QUADRO 1 – SÍNTESE DAS AGLOMERAÇÕES HUMANAS

Fatores	Aglomeração	Características principais
-Cuidado com a prole -Necessidade de segurança	Aldeia	-Permitiu o produto excedente
-Divisão social do trabalho	Cidade primitiva	-Surgimento de uma elite política
-Expansão do poder territorial exercido pela cidade	Cidade-Estado	-Centro econômico e político. -Surgimento de cidades apenas para consolidação do poder central.
-Crise escravista, invasão árabe -Retorno à produção majoritariamente agrícola	Burgos e espiscopado	-Ausência de centralidade de poder político e econômico -Fins unicamente militares.
-Reabertura do comércio com o oriente	Cidade mercantil	-Corporativismo
- Vinda da indústria para o ambiente urbano	Cidade industrial	-Fetichismo da mercadoria -Expansão territorial da cidade desacompanhada da urbanidade
- Expansão do mercado para um nível global	Cidade do capitalismo globalizado	- Presença de interesses internacionais na produção urbana local -Necessidade de uma centralidade

FONTE: AUTOR

O crescimento em maior ou menor grau das cidades as diferenciou e proporcionou relações de domínio entre elas, características que marcaram o período Imperial, que na civilização ocidental teve a hegemonia do Império Romano. A unificação de cidades-Estado em Impérios possibilitou a divisão interurbana do trabalho, aumentando a gama de diferentes especializações de trabalho. (SINGER, 1977, *apud* SPOSITO, 2005). As cidades-Estado foram marcadas principalmente por sua condição estratégica para expansão dos impérios, um símbolo de poder em território longínquo à sede, erigidas muitas vezes apenas para esse fim.

Com a queda do império romano, no ano 476, as cidades menores que desempenhavam o papel representativo do poder de Roma, principalmente instaladas na porção ocidental do império, esvaziaram-se e perderam importância. Voltaram-se à vida agrícola na Europa ocidental, fator determinante para o surgimento do feudalismo. O modo de produção feudal, baseado na servidão e no latifúndio, foi liderado por aqueles que tinham condições de financiar exércitos, funcionários e servos, o senhor feudal. Apoiados pela igreja, que consolava as almas dos pobres pregando sobre as dádivas divinas da terra e do trabalho, além de condenar a usura, os senhores feudais substituíram o rei como figura maior do poder. A cidade então perdeu suas características político-econômicas, e duas tipologias de cidades subsistiram: as episcopais e os burgos. (PIRENNE, 1965, *apud* SPOSITO, 2005). As primeiras eram centros de administração da igreja e mantinham-se com os excedentes dos latifúndios de propriedade do bispo e abades da cidade. Os burgos eram fortificações com fins militares e abrigavam o senhor feudal, sua família e nobres em caso de perigo. (SPOSITO, 2005, p.27-28).

As cidades feudais, mesmo sem possuir caráter urbano, abrigavam resquícios de comércio, pois os mercadores necessitavam de proteção contra saqueadores. Com a reabertura do comércio entre Europa Ocidental e o Oriente, a quantidade de mercadores aumentou. Esses, por sua vez, passaram a ocupar o burgo, cujas limitadas dimensões ocasionaram a ocupação da parte externa da muralha. A ocupação dos arrabaldes dos burgos, fomentadas pelo comércio, marcou a volta da urbanização da cidade. Para as cidades sob domínio romano, abandonadas no século V, a retomada do urbano foi possibilitada pelos excedentes da produção rural, que nas mãos dos comerciantes, acumularam-se em centros urbanos novamente, onde já existia “riqueza monetária, obtida pela usura e pelo comércio”. (LEFEBVRE, 2001, p.4)

Com a expansão das atividades comerciais, o modo de produção feudal foi suplantado, deixando o campo livre para o surgimento do modo de produção capitalista.(SPOSITO, 2005, p. 31-32).

A consolidação da classe burguesa como dominante deu-se na cidade. O espaço urbano proporcionou a facilidade de troca de mercadorias e informações que findou por unir os comerciantes e lhes dar condições de combater as outras classes. Na cidade concentrava-se a riqueza e o conhecimento técnico, além da produção de objetos cotidianos e militares pelos artesãos. Também contribuíram para o

crescimento econômico da burguesia a reincorporação dos excedentes agrícolas ao comércio, com o fim da servidão, e a mercantilização da terra.

A modernização das trocas comerciais realizou-se com o estabelecimento do equivalente geral, conseqüentemente o dinheiro, pondo fim à prática do escambo. Tem início, então, um capitalismo primitivo, baseado na acumulação, ou entesouramento, e pela venda da mercadoria por um preço maior do que foi adquirida. Transformações culturais deram suporte à ação capitalista, como a permissão da usura, assim como o fim dos preceitos religiosos que sustentavam o feudalismo. (SPOSITO, 2005, p.35-36).

Instaura-se então um momento histórico de expansão da produção. Com a manufatura, vários artesãos reunidos em um mesmo espaço, a produtividade medieval cresceu. Este modo de produção pode ser explicado pela ocorrência de dois fatores. O corporativismo dos artesãos da cidade, que impediam o surgimento de concorrência, seja pela comercialização de mercadorias de outras regiões ou pela expansão da produção, que era regida e regulamentada por aqueles. E o enfraquecimento do poder feudal, que perdeu o controle sobre a produção agrícola, libertando a população rural de sua condição de servidão. Os comerciantes então, na busca da expansão de suas atividades e do lucro, financiavam as manufaturas, fora da cidade e do controle corporativo artesão. (SPOSITO, 2005, p. 36-38).

Não é, então, da cidade medieval que a industrialização surge. Lefebvre (2001) descreve o processo como próximo, inicialmente, às fontes de energia, meios de transporte, matérias-primas e reservas de mão de obra. As trocas e a economia monetária provenientes da industrialização são distintas das existentes na produção artesanal medieval, ou seja, não é esta que proporcionou aquela. No entanto, existe na cidade condições que facilitam a industrialização surgida no campo: a reserva de mão-de-obra; ferramentas; e matéria-prima, assim como na lógica fabril. É na cidade também que está presente um mercado consolidado, instituições bancárias e políticas, enfim, é o centro econômico e político já consolidado.

O processo de acumulação de riquezas na cidade faz surgir o poderio financeiro da burguesia comerciante, o que significou o fim do sistema feudal e, conseqüente, fortalecimento da realeza. Os motivos foram econômicos, uma vez que o poder centralizado do rei permitiu a expansão da cidade e do comércio. A burguesia visava desprender sua riqueza monetária de uma cidade medieval ou atividade produtiva específica, através da expansão do mercado. Por meio do comércio,

ligaram-se diferentes núcleos urbanos. Há então a diferenciação entre cidades nas esferas de produção, técnica, social e política, o que caracteriza a cidade burguesa. Os fenômenos observados nesse período potencializaram o desenvolvimento do transporte marítimo e consequentes colonizações das Américas ocorrido a partir do século XV.

A realidade das cidade coloniais, caso em que se inclui o Brasil, era a de “portos construídos para escoar as riquezas coloniais em exploração, ou fortes para proteger os colonizadores”. (SPOSITO, 2005, p.39). Portanto, as cidades coloniais brasileiras desempenhavam funções político-administrativas, militares e destino de mercadorias. (SPOSITO, 2005, p.40). Semelhantes então, as romanas, que serviam apenas de base para o poder do império.

Voltando à cidade burguesa, ela foi caracterizada pela substituição da produção de obras pela produção de produtos, da finalidade da mercadoria ser valor de uso – “a utilidade de uma coisa faz dela valor de uso” – ser apenas valor – “relação quantitativa (de trabalho humano) entre valores de uso de espécies diferentes”. (MARX, 2014, p. 58).

Porém, a vida comunitária herdada da aldeia não desapareceu com o fetichismo da mercadoria, que segundo Marx (2014) é a transposição das relações sociais entre os homens, através do trabalho, para as os produtos, que se tornam mercadoria, mascarando, então, os processos e agentes produtores de valor.

A segmentação da sociedade em classes, advindas do tipo de produção de mercadorias, é perceptível na cultura ocidental capitalista, pois, colocadas lado a lado no meio urbano, a riqueza e a pobreza se contrastam e se evidenciam. Os ricos e poderosos reforçam e justificam seu domínio através de “edifícios, fundações, palácios, embelezamento, festas”. (LEFEBVRE, 2001, p.6).

Com a Revolução Industrial, o caráter duplo da cidade medieval gradativamente desapareceu, cedendo lugar à lógica produtiva do capitalismo industrial. Sposito (2005) sintetiza o processo como uma absorção pela indústria dos núcleos urbanos consolidados, que, pelo caráter de forma espacial socialmente produzida, sustentaram e refletiram o modelo capitalista industrial da época.

Há agora que diferenciar-se a produção da cidade burguesa, os núcleos urbanos, da cidade industrial. Lefebvre (2001) refere-se a esta última como um “duplo processo” conflitante, que envolve, ao mesmo tempo, industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. O tecido urbano,

lógica urbana industrial, envolve o núcleo urbano sem considerá-lo. Desse processo surge a suburbanização e o esvaziamento produtivo do centro.

Conclui-se que o fenômeno da extensão territorial da cidade, o tecido urbano, dá-se na lógica da cidade industrial, que é global, estando presente a indústria ou não. Carrega consigo, a malha urbana, um sistema de objetos e um sistema de valores.

...os elementos do sistema urbano de objetos são a água, a eletricidade, o gás (butanos nos campos) que não deixam de se fazer acompanhar pelo carro, pela televisão, pelos utensílios de plástico, pelo mobiliário “moderno”, o que comporta novas exigências no que diz respeito aos “serviços”. Entre os elementos do sistema de valores, indicamos os lazeres ao modo urbano (dança, canções), os costumes, a rápida adoção das modas que vêm da cidade. (LEFEBVRE, 2001, p.12)

O sistema de valores urbano estende-se inclusive para o campo. Quanto ao núcleo urbano, dentro dessa lógica, representa vitalidade urbana e serve ao tecido urbano como centro. Lefebvre (2001) sintetiza o núcleo urbano dentro da cidade industrial como lugar de consumo e consumo do lugar, devido às suas características espaciais e históricas, favoráveis às festas, desfiles, passeios, diversões. Mesmo em processo de abandono e deterioração, sem suas funções primordiais presentes, o núcleo urbano resiste, sem sucumbir à malha urbana, apesar de sucumbir à lógica capitalista.

O controle da cidade é burguês, detentor dos bancos e instituições, do poder e da propriedade. Porém, a classe proletariada acompanha a tomada da cidade, passando então a ser ameaça à nova classe dominante. Para evitar os confrontos que criam identidade de classe e sentimento de pertencer, por parte de qualquer cidadão envolvido, possibilitado pelo núcleo urbano, pela centralidade e “urbanidade”, a burguesia vê a necessidade de dismantelar esse processo democrático em curso, negando então a cidade à classe trabalhadora.

Para obter segurança como classe dominante, e dispondo dos meios para fazê-lo – recursos materiais e humanos e poder político – a burguesia necessita da industrialização da cidade. O que se sobreassai na cidade industrial é o “predomínio da atividade industrial sobre outras atividades econômicas” (SPOSITO, 2005, p.43) em benefício da classe detentora dos meios de produção.

São três os períodos de industrialização reconhecidos por Lefebvre (2001):

- Primeiro período: o processo de industrialização da cidade apropria-se da realidade urbana existente, a transformando a seu gosto, segundo estratégia da classe burguesa. Esse período envolve a alienação da classe trabalhadora;
- Segundo período: com fases coincidentes ao primeiro, significa a generalização do termo urbano, através da expansão territorial; e a inclusão do núcleo à lógica do tecido urbano. Desse período provém a carência pela centralidade, tanto em termos sociais quanto econômicos;
- Terceiro período: restauração da centralidade, através do surgimento da reflexão urbanística, que sucede aos dois primeiros períodos nos quais esta não acontece.

Da cidade industrial, destacam-se características que até hoje conformam as cidades contemporâneas. O crescimento da cidade por meio da malha urbana gerou a periferia, ligada à moradia e à produção. A necessidade de deslocamento populacional ou de mercadorias, entre periferias habitacionais e industriais, entre as fontes de matéria-prima e a indústria, possibilitadas principalmente pelo invento, no início do século XIX, da locomotiva a vapor, foi fator fundamental para a industrialização européia.

Do caos surgido no pós-revolução industrial, que atingiu também as classes dominantes, surgiu a necessidade de intervenção do estado na infraestrutura urbana. As longas distâncias a serem percorridas na cidade segmentada, necessitavam de ruas que pudessem receber o tráfego de automóveis. Para o trabalhador ter mais produtividade e também evitar um completo descontentamento potencializador de revoluções, era preciso melhorar os bairros proletariados. A urbanização passou, então, a significar um processo regulamentado pelo Estado que, leva condições mínimas de habitação – água, luz, esgoto, transporte – à população.

A partir da recuperação da história da cidade, de seus primórdios à Revolução Industrial, no próximo tópico, apresentam-se os elementos e processos que possibilitaram a replicação do modelo urbano industrial em um nível global, bem como, o tipo urbano produzido, que caracteriza a presente fase da urbanização e do capitalismo.

2.2 CIDADE CONTEMPORÂNEA E CAPITALISMO GLOBALIZADO

De acordo com Ascher (2010),

“A globalização se distingue das fases anteriores da internacionalização da economia, pelo fato de não se tratar somente da movimentação de homens, capitais, matérias-primas e mercadorias, mas por efetivar-se através da organização do processo de produção em uma escala internacional e por uma mobilidade generalizada”. (ASCHER, 2010, p.40)

Sob a lógica capitalista globalizada, o reinvestimento do capital não possui limites geográficos. Portanto, o capitalista, para sobreviver no mercado, necessita reinvestir, buscar em países mais propícios sua oportunidade. Mão de obra escassa, ou cara, ou leis trabalhistas não representam impasses para o capitalista global, que pode aplicar sua mais-valia em países que ofereçam trabalhadores mais baratos e leis amigáveis à indústria. Portanto, “isso amplia o alcance geográfico em que o capitalista é livre para buscar maior oferta de mão-de-obra, de matérias-primas e assim por diante”. (HARVEY, 2014, p.32).

Magnitude de mercado e força político-econômica da classe dominante, variando de cidade para cidade, dentro de uma rede urbana interligada pelo capital, fez surgir uma hierarquia urbana. (SPOSITO, 2005, p.54). Essa hierarquia organiza-se a partir de metrópoles, locais de “concentração de capital, meios de produção, e locus da gestão do próprio modo de produção” (SPOSITO, 2005, p.54). A partir da metrópole, estende-se uma área de influência sobre outras cidades de menor hierarquia, que remetem seus fluxos demográficos e produtivos ao polo.

A hierarquização urbana promoveu a segmentação produtiva, resultando na distribuição desigual da riqueza produzida por todo um território. As relações desiguais entre os diferentes níveis de hierarquia urbana reproduzem e aprofundam as relações de trabalho, presentes na fábrica durante a revolução industrial, até o fim do século XX, em uma escala urbana.

Standing (2014) descreve um processo no qual uma cidade se subordina à lógica hierárquica da produção global. A cidade italiana de Prato era um polo têxtil, com 180 mil habitantes, de maioria italiana ligados à essa indústria. Em 1989, 38 trabalhadores chineses vieram para a cidade, e um novo gênero de empresas, ligadas aos imigrantes chineses surgiu, trazendo cada vez mais novos imigrantes, muitas vezes sem visto de trabalho. Em 2008, 4.200 firmas chinesas empregavam cerca de

45 mil trabalhadores chineses. Com a situação irregular de seus trabalhadores, as empresas chinesas investiam menos no capital variável, empregado para contratar a mão-de-obra. Representaram, então, concorrência desleal com as empresas locais de Prato, que em 2010 empregavam 20 mil trabalhadores, 11 mil a menos do que em 2000. Após a crise global de 2008, causada pela bolha imobiliária nos Estados Unidos, muitas dessas empresas locais faliram, causando demissões em massa e dando origem a uma classe hoje denominada “precariado”¹.

Do mesmo modo que as cidades são impactadas por influências globais na esfera da produção, assim acontece na esfera do consumo. Sposito (2005) atribui à produção em larga escala, possibilitada e potencializada, pelo avanço na tecnologia industrial a “homogeneização dos valores culturais, sob a esfera do domínio capitalista”. Através da propaganda, necessidades de consumo convergem para uma uniformidade global, cuja existência destrói nuances culturais entre povos e países.

A banda alemã Rammstein, em sua música intitulada “Amerika”, alterna entre o inglês e o alemão para descrever a cultura americana predominante no mundo, infiltrada em contextos inusitados. O clipe mostra os músicos em vestes espaciais com bandeira americana, sendo transmitidos para locais remotos. A audiência deste fato histórico com consequências relativas, o pouso na lua, é formado por africanos que, enquanto assistem, comem pizza. Também por esquimós e agricultores chineses. Monges budistas alimentam-se com hambúrgueres de *fast food*, um islamita tira seu tênis *Nike* para fazer prece a Alá, uma japonês penteia seu cabelo, com corte semelhante ao de Elvis Presley, em cima de uma moto *Harley-Davidson* e todos eles cantam com o vocalista Till Lindemann:

Amerika
We're all living in Amerika
Amerika, ist wunderbar
We're all living in Amerika
Amerika, Amerika

Essa interpretação poética da realidade evidencia algo que podemos ver e sentir por nós mesmos. Em nossas cidades globalizadas:

¹ O termo precariado pode ser definido por “pessoas que têm relações de confiança mínima com o capital e o estado” (STANDING, 2014, p.25). São pessoas sem vínculos empregatícios, sem garantias por parte do empregador ou da legislação trabalhista, que é burlada pelo modo de contrato – ou ausência desse – realizado entre patrão-empregado. Abrange os desempregados.

“... não vamos notar diferenças marcantes: edifícios de concreto e vidro, avenidas, viadutos, modernos automóveis, out-doors da Coca-Cola e yuppies vestidos ao estilo de Yves Saint Laurent ou de qualquer costureiro internacional.” (SPOSITO, 2005, p.55).

Porém, segundo Ascher (2010) apesar da homogeneização da cultura ocidental, a globalização oferece um maior espectro “sobre os qual os indivíduos podem realizar suas escolhas e desenvolver suas particularidades”. A heterogeneização dos círculos sociais produzem uma variedade maior de pessoas, não tão presas a seus meios físicos. Pode-se discutir e trocar músicas com qualquer pessoa do mundo através da internet. “A mobilidade física das pessoas e informações participa também ativamente na diferenciação social, sendo ao mesmo tempo um instrumento e uma resultante”. (ASCHER, 2010, p.42).

A busca por novos mercados promovida pelo capitalismo é motivada pela busca da mais-valia. Demandas estão situadas principalmente nas cidades, que ávidas por consumo, sustentam a produção do excedente capitalista. Portanto, a cidade depende da produção capitalista e o capitalismo depende do mercado produzido pela cidade. (HARVEY, 2014, p.30). É na cidade, concentrada e densa, que o ciclo de circulação do capital é encurtado, mais investimentos são feitos em um espaço menor de tempo, e a cada ciclo do capital, uma nova taxa de mais-valia é produzida. (SPOSITO, 2005, p.64). A oportunidade que capitalistas vêm em cidades de países distantes, pouco ou não industrializados, para expandir seus negócios determinam, para esses, um mundo sem fronteiras. As práticas do mercado, que possuem ligação com governos, para sua expansão na esfera do consumo dão-se:

“... pela expansão do comércio exterior, promovendo-se novos instrumentos de crédito e gastos públicos financiados pela dívida. Por último, se a taxa de lucros for muito baixa, a regulação estatal da “concorrência ruinosa”, a monopolização (fusões e aquisições) e a exportação de capital a novas “pastagens” providenciam saídas”. (HARVEY, 2014, p.32).

A dependência mútua de governo e mercado, no âmbito produtivo e consumista, significa o surgimento de um mercado internacional que influencia governos locais. Nessa lógica, surgem dois processos com alcances mundiais: a degradação e a urbanização.

A degradação significa o capital deixando uma área urbanizada, por nela não se encontrarem condições para a sua reprodução. A cidade de Prato é um exemplo.

Outro caso semelhante é exposto no documentário “Roger e Eu” do cinegrafista Michael Moore. A população de Flint, no estado de Michigan é atingida pelo desemprego generalizado após o diretor da General Motors fechar a fábrica que empregava a maior parte da cidade. A razão do fechamento foi que a GM encontrou em outras partes do mundo locais mais rentosos para a produção de automóveis. As consequências urbanas aparecem em vários momentos do filme, como o abandono das casas do subúrbio, entregue aos ratos, que em determinado momento do processo supera a população humana da cidade no número de 50 mil. As lojas do centro da cidade são fechadas com tapumes e tijolos para evitar invasões. E as ruas ficaram vazias e sujas, pois as dificuldades financeiras da administração municipal obrigaram a redução da coleta de lixo a duas vezes por mês. O que se pode notar é : a indústria abandona a cidade, o capital desaparece e a malha urbana – que na cidade contemporânea já submeteu o núcleo urbano à sua lógica – se degrada.

A urbanização significa a expansão do sistema de valores urbanos através da malha urbana. É nesse processo que Harvey (2014) afirma que a cidade desempenha um importante papel, ao absorver os excedentes de produção e também o capital especulativo. Desse processo vale destacar o exemplo norte-americano da cidade de Nova Iorque.

Após a 2ª Guerra Mundial, Robert Moses aumentou a escala do planejamento urbano para o planejamento metropolitano, ao incentivar a suburbanização da região nova-iorquina. Por meio de autoestradas e do incentivo à ocupação dos subúrbios, deu vazão a um capital excedente cada vez maior e que, portanto, necessitava de obras cada vez maiores. O modelo foi adotado em outras regiões dos Estados Unidos, suportando a produção industrial do país, fortalecida no pós-guerra. A indústria automobilística, imobiliária, eletrodoméstica, eletrônica, foi estimulada por essas medidas que transformaram o modo de vida norte-americano. Consequentemente os centros se esvaziaram, dando origem a uma crise urbana em 1960. Evidenciam-se aqui os processos descritos por Lefebvre: a expansão da malha urbana; e a posterior decadência do centro. O último período, a restauração da centralidade, teve como protagonistas os excluídos e marginalizados, que se organizaram em torno da jornalista Jane Jacobs contra as medidas de urbanização modernistas. (HARVEY, 2014, p.37-38)

Vista a relação intrínseca entre o capital e o urbano, busca-se agora analisar como a forma atual de produção capitalista intervém na produção da cidade. Como se

dá a relação de domínio entre os países e quais as consequências para as populações.

Primeiramente, temos que reconhecer qual o processo econômico de âmbito global em que vivemos. Ascher (2010) afirma que esse aponta para uma subordinação do capital industrial ao capital cognitivo – baseado na “produção, apropriação, venda e uso de conhecimentos, informações e precedimentos”. Portanto, a “alma” capitalista está nos processos de criação, invenção e saber fazer:

“O caráter estratégico da economia cognitiva se confirma, de certa forma, pelo comportamento das grandes empresas dos países desenvolvidos, que parecem deixar a produção material para os outros – e para o resto do mundo – e que se concentram nas novas tecnologias, atraindo capitais e pessoas qualificadas do mundo inteiro para assegurar o desenvolvimento”. (ASCHER, 2010, p.49)

Atualmente, observamos uma proliferação de pequenas e médias empresas, além de *start-ups* – a cultura de todos possuírem a própria empresa. Porém, as grandes empresas ou grandes fortunas acumulam e concentram, proporcionalmente, cada vez mais capital. Em outras palavras, mesmo com um mercado transformado, a dinâmica de acumulação permanece e se intensifica. Contribuem para o acirramento da concorrência e crescente concentração de riquezas o fato de existir hoje um conhecimento acerca das “múltiplas disfunções do capitalismo: suas oscilações e crises econômicas, sociais, ambientais”. (ASCHER, 2010, p.56). Esse conhecimento acumulado, que permite a adaptação do mercado às antigas regulações trabalhistas impostas pelo Estado, terminam por invalidar os direitos dos trabalhadores. Carga horária, piso salarial, relações trabalhistas, na prática, não vigoram mais, pois os contratos entre o trabalhador e o patrão se modificaram.

Um exemplo atual e brasileiro indica os rumos do capitalismo. O texto da proposta de Lei 4330, 2004, aprovado na câmara dos deputados por 324 votos a favor e 137 contra no dia 8 de Abril de 2015, indica um rompimento com as relações empregatícias clássicas. Sob a justificativa de controlar a já cotidiana prática da terceirização da mão de obra, e consequente enfraquecimento das relações trabalhistas, a lei propõe controlar as novas relações vigentes no mercado e legitimizar o rompimento das relações entre empregado e empregador.

Nota-se, então, esforços empresariais, manifestados e concretizados através de seus políticos, para a transformação das relações de trabalho e de produção. Ao

permitir-se que uma empresa terceirize todos os seus serviços, favorece-se o fenômeno do *start up* e o surgimento de diversas empresas, cada vez mais especializadas na prestação de um único serviço.

Através dessa especialização crescente das empresas, que se segmentam e se espalham no ambiente urbano, a atividade produtiva antes restrita ao interior de edifícios, hoje se expande pelo território da cidade. A presença de infraestrutura de transporte e comunicação adequada é fundamental nesta realidade dinâmica da mobilidade da materialização de um produto ou serviço. Porém, tal dinamicidade torna as especificidades urbanas obsoletas, como bairros estritamente residenciais, ou comerciais, ou industriais. É com logística condizente e possibilidade de telecomunicação que se reestrutura o ambiente urbano. Uma cidade bem sucedida nos moldes capitalistas é a que proporciona acessibilidade e conectividade com as redes de transporte. A carência de centralidade é anulada pela concentração de atividades em torno de modais de transporte e plataformas logísticas, como terminais de ônibus, aeroportos, ferrovias, portos. (ASCHER, 2010, p.52-53).

O que caracteriza a produção urbana no Brasil, e pode ser notado na maior parte das cidades de países em desenvolvimento, é a replicação da lógica capitalista de tecido urbano e vazão de capital excedente. As paisagens das cidades de diferentes portes expõem a divisão territorial do trabalho e a concentração de riquezas em grandes polos, como São Paulo. No âmbito intraurbano, através da contraposição de paisagens de bairros nobres, favelas e áreas centrais, também evidencia-se o poder transformador do dinheiro.

Tais semelhanças das cidades brasileiras com processos que países desenvolvidos já superaram, inicialmente parece significar que estamos algumas etapas atrás da caminhada desenvolvimentista. Porém, uma análise do capitalismo globalizado indica que:

“há uma articulação desenvolvimento-subdesenvolvimento, e não apenas sequências ou fases de um desenvolvimento único, engendradas pelo capitalismo avançado, e concretizadas em diferentes escalas do território (partindo da cidade, passando pela região e atingindo o nível nacional). A evidência da articulação entre as economias nacionais sob o capitalismo, e de sua integração numa economia global é o fato de que apesar de haver um desenvolvimento/industrialização a nível mundial, ele seja diferenciado, embora combinado”. (SPOSITO, 2005, p.69)

Evidencia-se então uma subordinação dos países com níveis menores de desenvolvimento econômico, social e político aos mais avançados. Segundo Sposito (2005) o Brasil está em um grau de subordinação à economia capitalista que representa o terceiro tipo de três definidos por Castells² (1983, citado por SPOSITO, 2005). O primeiro, dominação colonial, o segundo, dominação capitalista comercial e o terceiro, dominação imperialista industrial e financeira. O Brasil caracteriza-se por receber investimentos estrangeiros para o desenvolvimento da indústria, desenvolvimento também de um mercado local para os produtos fabricados aqui e a remessa dos lucros gerados nesse processo para grupos internacionais.

Portanto, a riqueza produzida aqui não significa necessariamente sua aplicação na melhoria da qualidade de vida nacional. No censo de 2010 (IBGE) 11.425.644 pessoas viviam em aglomerados subnormais. Dentro da lógica global do capitalismo, representamos para o capital estrangeiro mão-de-obra barata e um grande mercado consumidor. Tanto no nível do indivíduo, que gradualmente tem maior acesso ao consumo, como no nível comunitário, por meio das verbas públicas gastas para elevar os padrões mínimos de habitação. Porém, ainda nessa lógica, predomina o fetichismo da mercadoria, que abrange inclusive a terra, a propriedade privada. Mercadoria que quando urbana, tem seu preço elevado pela concentração humana e de atividades. (SPOSITO, 2005, p.74). Portanto, o papel do Estado é muitas vezes complacente com o mercado e as classes dominantes, ao aplicar ao gosto destes as verbas públicas, favorecendo a valorização da mercadoria propriedade urbana.

Dos conflitos inerentes à vida urbana, destacam-se agentes produtores do espaço urbano, que atuam de maneira a construir e modificar a cidade, atendendo diferentes interesses. Veremos a seguir os principais atores sociais componentes da produção da cidade e de que maneira eles se articulam ou entram em conflito.

2.3 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO

A cidade em que se vive hoje, socialmente desigual, é produto de interesses de classes distintas que convivem em um mesmo território. Tal convivência é

² CASTELLS, M. **The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements**. Berkeley, CA: University of California Press, 1983.

conflitante e reflete-se espacialmente nos bairros e ruas da cidade. Segundo Corrêa (1989):

“O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço”. (CORRÊA, 1989, p.11).

Portanto, não devemos tomar a realidade urbana como simples acaso. Ainda segundo o autor, não é um “mercado invisível ou processos aleatórios” que conformam um “espaço abstrato”. Pode-se então, ler nas dinâmicas urbanas os interesses atendidos ou não; quais classes sociais são beneficiadas e quais são prejudicadas em cada intervenção realizada na cidade. Porém, por se tratarem de grupos distintos e com interesses conflituosos, não se observa um processo contínuo e retílineo de imposição de um grupo sobre outro. Observa-se, entretanto, na economia capitalista, a subserviência de todos os agentes à reprodução do capital. Nota-se então “um constante processo de reorganização espacial” que transforma a cidade conforme às ações complexas dos diferentes agentes sociais. (CORRÊA, 1989, p.11). Essas ações são realizadas dentro de um marco jurídico, ou seja, uma legitimação social utilizando-se de leis socialmente aceitas. Porém, esse marco jurídico não é neutro e reflete interesses de grupos dominantes, que possuam poder para adaptar ou “permitir transgressões” ao conjunto de leis, conforme seus interesses. (CORRÊA, 1989, p.11).

Da atividade da reflexão urbanística, Lefebvre (2001) distingue três agentes: o teórico, o político ou o urbanista e o promotor de venda. O teórico persegue soluções com suas propostas, não só de cunho espacial, mas também social. Finda por elaborar respostas pragmáticas, baseadas em um modelo de viver que eleger como bom, ou então simplesmente estéticas, com o respaldo do belo e da aceitação dos consumidores. O político ou urbanista analisa os problemas urbanos, traduz em números e respostas técnicas. Baseia suas ações em tendências e análises fragmentadas relacionadas à ciência do urbanismo. Desconsidera o homem e o fato de estar sob uma ideologia ao apresentar-se como resposta exata. Por último, o promotor de venda que, sem subterfúgios, apresenta a cidade como valor de troca. Vende não só o espaço urbano mas também um ideário de estilo de vida, tudo ao alcance do dinheiro. Portanto, visa apenas o lucro.

Corrêa (1989), divide os agentes sociais em cinco grupos: proprietários dos meios de produção; proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Os três primeiros, representantes do mercado, mesmo possuindo diferentes esferas de atuação, convergem no objetivo primário: a renda da terra. Suas ações objetivam a “reprodução das relações de produção”, a “continuidade do processo de acumulação e a tentativa de minimizar os conflitos de classe”. (CORRÊA, 1989, p.12).

Aos proprietários dos meios de produção não interessa a valorização do preço da propriedade urbana, uma vez que este se reflete no custo de vida de seus trabalhadores e conseqüentemente no decréscimo de lucratividade. São grandes consumidores do espaço e sua demanda é por áreas próximas a terminais de diferentes modais de transporte e amplo acesso da população. A conflituosa relação entre proprietários fundiários com os dos meios de produção usualmente resolve-se a favor dos últimos, que segundo Corrêa (1989), comandam a vida econômica e política. Pode notar-se também, nesse conflito, que os proprietários dos meios de produção podem buscar em outros locais condições mais vantajosas para suas atividades. As cidades devem organizar-se de modo a atrair os proprietários dos meios de produção, que por sua vez consomem a terra ofertada pelos proprietários fundiários

Os papéis dos agentes muitas vezes se confundem e se interseccionam. O capitalismo industrial definiu uma segmentação do território em áreas de terrenos de baixo custo, ocupadas por indústrias e trabalhadores, longe das áreas mais valorizadas e nobres. O sitiamento dessas áreas por usos de status mais elevados representa lucro para os industriais que desempenham, então, a função de proprietários fundiários e vendem a propriedade, obtendo lucro em relação ao preço de compra e liberam espaço para usos mais nobres. (CORRÊA, 1989, p.15). Áreas ferroviárias imersas em contextos urbanos, habitacionais, comerciais, muitas vezes no centro de grandes cidades, desempenham o mesmo papel das áreas fabris citadas por Corrêa, sendo empecilho para a continuidade da valorização da propriedade urbana e desenvolvimento de atividades mais afins com a atual conjuntura da economia capitalista.

Quanto aos proprietários fundiários, interessa a máxima lucratividade da terra. Atingem esse objetivo exercendo pressão contínua para que o Estado, fundamental no sucesso ou não dos proprietários fundiários em obter lucro com o lote urbano, modifique as leis de uso e ocupação do solo. Políticas de acesso à habitação própria

ou implantação de infraestrutura e equipamentos urbanos são fatores que, segundo Corrêa, fomentam o mercado fundiário.

Corrêa (1989) reconhece duas formas de apropriação das periferias para fins residenciais: urbanização de status e urbanização popular. A urbanização de status apropria-se de áreas ambientalmente favoráveis, faz pressão juntamente ao Estado para obter infraestrutura e disponibiliza bairros e casas de luxo para quem puder pagar, unificando então o proprietário fundiário ao promotor imobiliário. Processo que não ocorre na urbanização popular, na qual a única possibilidade de lucro é pela venda de lotes por preços maiores dos adquiridos, deixando a cargo do Estado ou dos habitantes de baixa renda, a construção de casas e infraestrutura.

Nota-se então, no processo de expansão da cidade, entrelaçado ao processo histórico das ocupações humanas, o aumento do valor de troca, intrínseco ao capitalismo, nas partes do território mais visadas. Conforme Corrêa (1989):

“Estas características (preço elevado da terra e altos status do bairro; acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transporte; amenidades naturais ou socialmente produzidas; esgotamento de terrenos para construção) em conjunto tendem a valorizar diferencialmente certas áreas da cidade, que se tornam ação maciça dos promotores imobiliários: são as áreas nobres, criadas e recriadas segundo os interesses dos promotores, que se valem de maciça propaganda. Assim, de um lado, verifica-se a manutenção de bairros de status, que continuam a ser atrativos ao capital imobiliário e, de outro, a criação de novas áreas nobres em razão do esgotamento de áreas disponíveis em outros setores valorizados do espaço urbano”.(CORRÊA, 1989, p. 23).

O grupo de promotores imobiliários, segundo Corrêa (1989), divide-se nas seguintes atividades: incorporação, financiamento, estudo técnico, construção e comercialização.

Às incorporadoras cabe o papel de investir capital no lote urbano, transformando-o em mercadoria e destinando-o a um público-alvo. Às entidades financeiras, cabe dispor o dinheiro para viabilizar a concretização do empreendimento. O estudo técnico é feito por economistas e arquitetos para verificar a viabilidade da construção, legal e financeiramente. A construção é feita por trabalhadores ligados a firmas ou construtoras. Por fim, a comercialização da terra ou da edificação é realizada por corretores, planejadores de vendas e publicitários, na qual o capital retorna com a mais-valia. (CORRÊA, 1989, p. 20).

Nesse grupo, destaca-se a necessidade do lucro, assim como nos dois anteriores, obtido através de duas ações: a produção majoritária de edifícios para

demanda solvável e a produção de habitação popular ou ainda obras públicas financiadas pelo Estado. (CORRÊA, 1989, p.20). Nessa última ação, destacam-se as relações de contrapartida do Estado com o capital privado.

O Estado, reflexo da sociedade da qual é parte constituinte, tem sua organização complexa e variável. Na realidade brasileira, capitalista, o Estado atua como “grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de regulação do uso do solo e o alvo dos chamados movimentos sociais urbanos”.(CORRÊA, 1989, p.24).

Corrêa (1989) destaca a parcialidade do Estado no processo urbano, afirmando que aquele não é socialmente neutro, não governa com “uma racionalidade fundamentada nos princípios de equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes e de seus conflitos. Mas sim, que os grupos que o dominam, aqueles que estão no poder, impõem seus interesses e os legitimam através de leis e oficialidades. Através da diferenciação de imposto territorial e predial ou pela alocação espacialmente diferenciada de infraestrutura e equipamentos urbanos, o Estado interfere na segregação residencial. (CORRÊA, 1989, p.26). Com o entedimento que o Estado beneficia os grupos hegemônicos e suas ações promovem o lucro da terra, atribui-se a ele a responsabilidade pela manutenção ou contraposição ao fenômeno da gentrificação.

Isso significa que os interesses dos diferentes agentes até aqui expostos se misturam entre si e também com o Estado, uma vez que as estratégias dos capitalistas tem “o apoio do Estado capitalista, que por sua vez está fortemente repleto, através de seus componentes, de interesses imobiliários”. (CORRÊA, 1989, p.23).

Com o poder atribuído ao Estado, de controle e organização espacial urbanos, esse protagoniza a produção da cidade, definindo leis e parâmetros construtivos, destinando verbas e esforços públicos para orientar o crescimento urbano, controlando o preço da terra, definindo impostos, subsidiando habitações de interesse social e detendo conhecimento sobre o processo. (CORRÊA, 1989, p.25).

Quanto aos grupos sociais excluídos, suas verdadeiras manifestações ocorrem através da produção das favelas. Uma vez que, quando em habitações populares produzidas pelo Estado ou em edificações densamente ocupadas, está essa parte da população, submetida à ordem e lógica estabelecidas pelos agentes produtores já citados. (CORRÊA, 1989, p. 30). Quando optam por ocupar áreas

ambientalmente inadequadas, adaptam-se por meio de novas tipologias de construção e desenho urbano em desacordo com o oficial. Produzem respostas a problemas específicos para o tipo de ocupação que efetivam. Correm o risco da ilegalidade – possível repressão do Estado – e também físicos – desabamentos, alagamentos – para, justamente, serem agentes ativos na produção do espaço urbano, ao invés da alternativa do “vínculo a um (outro) agente social” que “não transforma, em princípio, a população excluída em agente modelador do espaço urbano”, mas simplesmente a submete à sua lógica. A importância da ocupação irregular na vida dos socialmente excluídos é a oportunidade da proximidade do trabalho e do lazer, a oportunidade de ser “agente modelador”, produzir seu próprio espaço “independentemente e a despeito dos outros agentes”. (CORRÊA, 1989, p.30).

3 REESTRUTURAÇÃO URBANA E PROJETOS DE INTERVENÇÃO NA CIDADE

Do contínuo processo de transformação urbana, adaptação e reação às mudanças, novas transformações e sucessiva continuidade relacionada aos interesses dos diversos agentes produtores, podem ser reconhecidas três etapas: os processos de transformação da cidade, as formas geradas e os efeitos resultantes.

Na etapa da economia globalizada em que a cidade se abre para o capital estrangeiro, as transformações envolvem grandes quantias de dinheiro e uma nova relação entre o Estado e o interesse privado. Destaca-se o surgimento do planejamento urbano estratégico, que une sob o mesmo Plano diversos projetos em grandes porções territoriais da cidade, os Grandes Projetos Urbanos, que será tratado a seguir.

3.1 ESTRUTURAÇÃO DAS CIDADES: PROCESSOS, FORMAS E EFEITOS

A cidade é produto da materialização das vontades dos diferentes grupos de agentes produtores do urbano. Os processos sociais que formam nossa cidade – as relações de produção, laços afetivos, acumulação de capital, lutas por direitos ou privilégios –, por meio da ação humana, organizam a cidade e o modo de nela viver. Côrrea (1989) reconhece seis processos comuns à cidade capitalista: centralização e a área central; descentralização e os núcleos secundários; coesão e as áreas especializadas; segregação e as áreas sociais; dinâmica espacial da segregação; e inércia e as áreas cristalizadas. (CORRÊA, 1989, p. 36-37).

As áreas centrais são locais para os quais convergem inúmeros fluxos humanos e materiais, concentram-se modais de transporte e, conseqüentemente, desenvolvem-se atividades comerciais e de serviços subjacentes. Constituem espaços diretamente ligados à presença dos meios de transporte. A convergência de linhas de trem ou rodovias com importante função de ligação, ou estações intermodais, como uma estação de trem próxima a um porto teve fundamental importância no crescimento urbano no período da Revolução Industrial. A partir da confluência de linhas de comunicação que atendem interesses de escala regional, surgem centralidades urbanas, que compostas por comércio e serviços, exercem

atratividade para uma população residente a sua volta e promovem sua ocupação. (CORRÊA, 1989, p. 37-40)

A partir do processo de centralização, desenvolvem-se em dois subtipos de centralidade³: o núcleo central e a área periférica. O núcleo central caracteriza-se pela alta valorização fundiária, verticalidade, concentração territorial, funcionamento diurno, convergência do tráfego urbano e sede política e econômica. A partir dele situa-se uma zona periférica marcada por menor intensidade do uso do solo, com edificações mais baixas porém maiores em planta, menor densidade, predomínio do uso residencial e as funções ligadas ao transporte inter-regional, como estações e barracões de armazenagem. (HORWOOD; BOYCE, 1959 *apud* CORRÊA, 1989).

Posterior à centralização, a descentralização deu-se principalmente pelo aumento da valorização das áreas centrais, o que acabou estimulando a mudança de empresas para áreas periféricas ou incapacitando outras atividades de instalar-se nesses espaços⁴. Também contribuiu para a desocupação do centro o comprometimento da acessibilidade a essa região, que pelo grande fluxo recebido, passou a representar dificuldade de locomoção. A popularização do transporte sobre rodas flexibilizou o trânsito urbano, que não mais dependia de eixos compostos por linhas de trem e permitiu a expansão de áreas periféricas. A incapacidade de expansão física e limitações legais para construir, também repeliram empresas e atividades que necessitavam de novos padrões de ocupação, as quais foram buscar em áreas adjacentes que disponibilizassem terras a menor preço ainda em condições urbanas – facilidade de transporte e infraestrutura – a sua localização. (COLBY, 1959, *apud* CORRÊA, 1989).

Com a descentralização, surgem núcleos secundários que podem ser classificados segundo sua hierarquia ou sua função⁵. (BERRY, 1971, *apud* CORRÊA, 1989). A forma hierárquica de subcentralidades confere ao núcleo secundário uma relação ao núcleo principal e os divide segundo subcentros regionais. O comércio que alimenta tais subcentralidades é expansão daquele que surge no centro, graças ao

³ HORWOOD, E. M.; BOYCE, R. R. **Studies of the central business district and urban freeway development**. Seattle: University of Washington, 1959.

⁴ COLBY, C. C. Centrifugal and centripetal forces in urban geography. In: MAYER, H.; KONH, C. F. **Readings in urban geography**. Chicago: University of Chicago, 1959.

⁵ BERRY, B. J. L. General features of urban commercial structure. In: BOURNE, L. S. **International structure of the city**. Toronto: Oxford University, 1971.

limites de acumulação de capital impostos por centralidades principais. Já a descentralização de serviços especializados ocorre em termos temporais:

“Em relação à indústria, descentralizam-se primeiramente aquelas que são consumidoras de espaços ou poluentes; no caso das atividades terciárias, aquelas que atendem demandas mais frequentes, como as exercidas pelos clínicos gerais, tendem a abandonar o centro anteriormente às atividades que atendem às demandas menos frequentes, como aquelas dos médicos especialistas”. (CORRÊA, 1989, p. 49)

Ainda existem duas maneiras de conformar a expansão do centro urbano: através de eixos ou de áreas. Ruas comerciais são exemplos de eixos centralizadores. Subcentros regional, de bairros, de bairro ou de lojas de esquina são exemplos de áreas polarizadoras. (BERRY, 1971, *apud* CORRÊA, 1989).

Em Curitiba, os dois processos, eixos e áreas, aparecem consecutivamente. Os eixos estruturais têm parâmetros construtivos que incentivam maior ocupação. As subcentralidades regionais surgidas ao longo de sua urbanização, mesmo com legislação indiferente à centralidade que exercem, conformam-se em áreas.

A coesão ocorre com a concentração de atividades semelhantes, complementares ou distintas que juntas criam economia de escala e atração sobre outras atividades. Processo que pode ocorrer no centro principal ou em subcentralidades, é uma característica, portanto, inerente a qualquer centralidade. (CORRÊA, 1989, p.56-59).

A distinção entre as diferentes partes da cidade através de usos predominantes, localização e presença de infraestrutura reflete no valor do solo e, conseqüentemente, na população que a ocupará. O acesso desigual à cidade produz segregação residencial.

A competição pela dominação, que hoje acontece entre grupos sociais, proporciona uma cidade segregada. Portanto, o espaço urbano é marcado por áreas homogêneas, nas quais concentram-se pessoas conforme sua renda ou classe social. Tais áreas representam a opção ou possibilidade de cada classe ocupar a cidade, pois esta é mercadoria e objeto de consumo, possui custo e destina-se a demanda solvável. Portanto, a classe dominante ocupa as áreas em que tem mais interesse e

“segrega os outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano. Indiretamente atua através do Estado”. (CORRÊA, 1989, p, 64)

Deve-se considerar, porém, que a distribuição da população no espaço-tempo urbano não se dá de maneira planejada e homogênea. A conexão do homem com o território em que habita, materializada no espaço, expressa muitos exemplos que contradizem os processos econômicos de ocupação urbana. A resistência de populações carentes em abandonar ocupações irregulares ou bairros residenciais burgueses, que resistem à expansão de áreas centrais são alguns deles.

A inércia urbana é, portanto, a “permanência de certos usos em certos locais, apesar de terem cessado as causas que no passado justificaram a localização deles”. (CORRÊA, 1989, p. 76). Além do desejo de permanência, a inércia urbana também pode ser explicada pela inviabilidade financeira de se deixar o local para outro mais adequado, o surgimento de novos fatores que justifiquem novamente os usos em questão ou o desinteresse pela compra do mercado pela região.

Esse desejo de permanência proveniente do vínculo com o território, cada vez mais raro na cultura globalizada e socialmente desvinculada, surge quando a compreensão de espaço⁶ é substituída pela de lugar⁷.

Dos processos urbanos na cidade capitalista surgem duas maneiras de encarar a constante transformação do espaço, mesmo com a permanência de usos e formas, pois mudam as ações que o conformam. Renovação e reabilitação, segundo Maricato (2001), expressam diferentes estratégias de intervenção em áreas urbanas consolidadas.

A renovação consiste na substituição de edificações, modificação do parcelamento dos terrenos e valorização do preço do solo. Nesse tipo de intervenção os usos são substituídos por outros de maior status e a infraestrutura é ampliada. Privilegiam-se também atividades que gerem renda, receita e capital.

Reabilitar significa priorizar a preservação do local, seus edifícios e seus usos. Com intervenções mínimas e preservação do patrimônio banal⁸ busca-se adaptar a área de intervenção sem descaracterizá-la. Este tipo de intervenção em geral é

⁶ “O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e seus habitantes. Os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem o conhecimentos e os vemos separados do sistema de ações”. (SANTOS, 2002, *apud*. SCHENK, 2008).

⁷ “... an object be can said to exist only insofar as it contains and represents within itself relationship to the others objects”. (HARVEY, 1973, *apud*. SCHENK, 2008).

⁸ Espaço banal é um conceito utilizado em geografia para se reporter ao espaço vivido.

apoiada pela “população residente, além de profissionais e militantes ligados à história e memória da cidade”. (MARICATO, 2001, p.126).

Essas diferentes abordagens geram resultados igualmente diferentes. A renovação, prática mais comum de intervenção urbana, vai além da reprodução das desigualdes presentes na cidade, as potencializando, seja pelos novos usos implementados ou pelo aumento do preço da terra. Segundo Corrêa (1989), a “atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual, criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista”. (CORRÊA, 1989, p.23-24). Reforçando a atuação dos promotores imobiliários, o Estado por meio da desapropriação, concentração de infraestrutura e legislação, modifica e destina parcelas da cidade a determinado grupo social. Resulta dessa lógica de atuação o processo da gentrificação.

A origem do termo gentrificação deu-se em artigo publicado por Ruth Glass em 1964, no qual descrevia um processo de valorização do uso do solo que ocorria no centro de Londres e acabou por deslocar a população local para subúrbios ou bairros desvalorizados, enquanto o centro era ocupado por uma parte da população com maior poder aquisitivo. Freitas (2006) aponta que o vocabulário oficializado nas políticas públicas ou empreendimentos privados, como revitalização, reabilitação e requalificação, nada mais é que tautologia, pois utiliza-se de diferentes palavras para explicar o mesmo processo.

Hamnett⁹ (1991, citado por FREITAS, 2006) define gentrificação como um fenômeno físico, econômico, social e cultural no qual a classe média ou grupos de maior poder aquisitivo ocupam áreas degradadas, previamente ocupadas por classes mais baixas. Através da renovação espacial, os requisitos dos novos proprietários são atendidos, modificando a oferta de propriedades e promovendo valorização da terra.

Conclui-se que a dinâmica na cidade capitalista contemporânea privilegia os interesses das classes dominantes, que ocupam o espaço que lhes interessa e reestrutura a cidade conforme for necessário para a permanência de seu status. Essa transformação urbana, conforme Smith e Williams¹⁰ (1986, citado por FREITAS, 2006), depende diretamente dos “fluxos de capital financeiro”. Ou seja, os interesses da classe dominante, na dinâmica capitalista, estão vinculados a reprodução do

⁹ HAMNETT, C. Gentrification and the middle-class remaking of inner London 1961-2001. *Urban Studies*, v.40, n.12, p. 2401-2426, nov. 2003.

¹⁰ SMITH, WILLIAMS. *Gentrification of the city*. 1986.

capital, e a cidade capitalista, cuja produção a classe dominante é agente produtora, conforma-se segundo esses interesses. A gentrificação, portanto, para Smith e Willims, “não é uma escala menor de toda essa transformação, nem mesmo uma anomalia do mercado, mas sim uma rigorosa reestruturação do espaço urbano.” (SMITH, WILLIAMS, 1986, *apud* FREITAS, 2006).

Apesar da modificação na relação do Estado com a produção da cidade, a regulação, programas e políticas desenvolvidos pelo poder público têm viés econômico. As dinâmicas sociais e urbanas produzidas nessa nova relação não se opõem às anteriores, mas as reforçam e atualizam, mantendo a mercantilização do espaço urbano. A gentrificação tem se intensificado nos processos de reabilitação, revitalização ou renovação urbana, processos típicos da cidade contemporânea sob a lógica do capitalismo globalizado. A demanda solvável é priorizada nos processos de transformação urbana, os quais priorizam consumidores com alto poder aquisitivo e excluem os mais pobres. (BOLDRINI; MALIZIA, 2014, p.1).

Segundo as autoras, o atual processo de apropriação urbana que gera gentrificação dá-se da seguinte maneira:

- “-Localización próxima al centro comercial y financiero de la ciudad.
- Dotación de servicios de infraestructura provenientes de red pública.
- Imagen urbana consolidada y lugares asociados a la memoria colectiva: poseen una identidad propia en la que permanecen vigentes patrones urbanos locales particulares.
- Áreas deterioradas: implica la degradación o desvalorización del barrio.
- Reinversión de capital, principalmente extranjero, en un espacio definido.
- Cambios en el uso funcional de los edificios con el objetivo de implantar nuevas funciones comerciales en ese sector: contempla la construcción de hoteles internacionales, centros comerciales, shopping centers e incluso urbanizaciones cerradas”. (BOLDRINI, MALIZIA, 2014, p.2).

A partir do exposto, compreende-se porque os interesses do grande capital em reocupar áreas centrais, ou que exerçam centralidade, se direcionado para áreas degradadas e ocupadas por populações de mais baixa renda. Populações que não conseguem permanecer no local, na medida em que o preço do solo aumenta e, amparados pelo Estado, o uso e ocupação do solo são modificados para receber atividades de maior status e rentabilidade, possibilitando a reprodução do capital.

3.2 GRANDES PROJETOS URBANOS

Conforme discutido no sub-capítulo 2.2, o capitalismo cognitivo está em vigor como o sistema econômico que molda nossa produção urbana. Dentro dessa lógica “os grandes projetos são novos espaços para as novas formas de acumulação e de consumo”. (CUENYA, 2011, p.188). Assim como a malha urbana caracterizou a expansão urbana no período industrial, os grandes projetos urbanos:

... sintetizan los cambios que se están produciendo en las condiciones de la producción de los espacios centrales, en las características de la demanda por dichos espacios, así como en los modos de intervención del estado a través de sus políticas urbanas.¹¹ (CUENYA, 2011, p. 187).

Na busca de novas centralidades, os Grandes Projetos Urbanos vêm renovar áreas urbanas que ao longo do tempo perderam sua função vital na malha urbana. A homogeneidade provinda da lógica da malha urbana teve como consequência o abandono de áreas da cidade após seu uso majoritário ter deixado de ser relevante na economia e dinâmica urbanas. Antigos blocos de habitação, galpões industriais, áreas portuárias ou ferroviárias, quando não mais utilizadas, passaram a representar materialmente a degradação de sua função, mas também oportunidade para o capital especulativo e revitalizador. O custo inicial de investimentos é baixo por tratarem-se de propriedades de baixo custo, possibilitando no final a extração de grandes lucros. Há então a pressão da iniciativa privada para transformar o local por meio da modificação espacial e inserção de novos usos que atenderão uma demanda gerada pelo objetivo do lucro de agentes locais, nacionais e muitas vezes internacionais. (CUENYA, 2011, p.186).

No processo de implementação de um grande projeto urbano, destacam-se dois agentes produtores: o Estado e o Mercado. Desse processo, segundo Cuenya (2011), surgem três mudanças, possibilitadas pelos agentes envolvidos, que são: modificação da lucratividade do solo, transformação funcional e física da área segundo caráter estratégico da produção de centralidades e modificação dos mecanismos de gestão pública. Harvey (2006), citado por Brandenburg (2014), apresenta três características que definem o empreendedorismo urbano: parcerias

¹¹ ... sintetizam as mudanças que estão surgindo nas condições da produção dos espaços centrais, nas características da demanda por tais espaços, assim como os modos de intervenção estatal através de políticas urbanas.

público-privadas, atividade especulativa e enfoque da política do lugar em detrimento do território.

A modificação da lucratividade do solo ocorre através da atividade especulativa, quando se investe, usualmente investimentos públicos, em uma área degradada visando aumentar o valor do solo e então edificar ou reciclar construções e que na sequência serão comercializadas. Com a revisão das leis de uso e ocupação, o Estado também valoriza a área quando permite aumento da densidade, dos tipos de uso, das alturas edilícias. (CUENYA, 2011, p.187-188).

A transformação funcional e física dá-se através da imposição da política do lugar em detrimento do território. Atende interesses privados através da nova infraestrutura, dos novos edifícios de alto padrão e da antiga centralidade resgatada. A atratividade do local desempenha possibilidade de lucro, pois após redefinição de usos, a área degradada, integrada e acessível a nível urbano e mundial, deve possibilitar a absorção de atividades lucrativas. Para apresentar-se como atrativa, a centralidade deve conter uma concentração de atividades econômicas e de poder, acessibilidade no contexto urbano e hierarquização simbólica. Um Grande Projeto Urbano (GPU), então, deve prestar-se a transformar antigos polos atrativos de atividades homogêneas – portos, áreas ferroviárias, blocos habitacionais – em centralidades com usos heterogêneos e lucrativos – residenciais, industriais, terciários, turísticos.

Na raiz dessas transformações estão as condições de produção e demandas da globalização. Vislumbra-se aqui a divisão territorial do trabalho, segundo o processo reconhecido de internacionalização das empresas e indústrias que buscam atuar no mercado internacional e necessitam de ampla comunicação física e informacional. A mobilidade impulsionada pela busca de locais mais lucrativos para se desenvolver atividades igualmente lucrativas – como países periféricos provedores de mão de obra mais barata – encontra nessas centralidades renovadas, a especificidade requirida na cada vez mais especializada divisão no processo produtivo das mercadorias e serviços. O espaço urbano conforma-se então, e ainda, a partir das necessidades da classe dominante, detentora dos meios de produção e principalmente detentora do saber fazer. É importante destacar neste processo de consolidação de poder econômico através do espaço construído a submissão do Estado aos interesses do Mercado. A cidade é construída para proporcionar a

existência das atividades econômicas que requerem uma ampla rede de infraestrutura e equipamentos urbanos. (CUENYA, 2011, p.188-189).

A modificação dos mecanismos de gestão pública tem a sua melhor expressão nas parcerias público-privadas. Essa ferramenta amplia a ação do Estado, que além de regulador, provedor de infraestrutura e intermediador de conflitos urbanos, passa a ser promotor, emergindo na lógica mercantil da propriedade urbana. Tal intervenção estatal visa regular o mercado segundo a ideia de que este:

“... não pode funcionar de forma sustentável sem instituições representando as diversas coletividades sociais e territoriais, sem regras comuns, sem poderes legítimos e capazes de fazer respeitar essas regras, sem intervenções corretivas e compensadoras, sem modalidades de gestão de conflitos.” (ASCHER, 2010, p. 56)

Nas atividades de projeto e planejamento urbano, o Estado deve intervir e preocupar-se com questões econômicas, como a vitalidade das áreas, gentrificação, lucratividade, especulação imobiliária. Brandenburg (2014) cita Harvey (2006)¹² ao explicar o processo no qual governos deixaram a prática da gestão administrativa para a da gestão empreendedora, pela necessidade de inovação e empreendedorismo que permitisse “explorar todos os tipos de possibilidades para minorar sua calamitosa situação”. (HARVEY, 2006, *apud* BRANDENBURG, 2014).

Com a aplicação mundial das leis do liberalismo econômico, o Estado passa a desempenhar papel secundário na produção urbana. Aquele, então submisso ao capital, depende da iniciativa privada para estimular sua economia e inseri-lo em um contexto produtivo da globalização. Nas palavras de Brandenburg (2014), na “lógica neoliberal, a cidade, assim como outras mercadorias, deve ter certa abertura para o exterior, para o mercado externo” pois:

“...as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas, num ambiente de concorrência incerta e instável, e por isso adotam técnicas e conceitos oriundos do planejamento empresarial para garantirem a posição competitiva”.¹³ (VAINER, 2010, *apud* BRANDENBURG, 2014).

¹² HARVEY, D. **A produção Capitalista do Espaço**. Tradução de Carlos Szlak. 2ed. São Paulo: Anablume, 2006. p 166.

¹³ VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES O. MARICATO E, VAINER C (Org) **A cidade do pensamento único**. 6ed. Petrópolis: Vozes, 2011b. p 75-103.

A cidade deve, apresentar-se, então como um ambiente propício ao desenvolvimento do capital, atrativo para atividades de serviço, produção e comércio. Deve oferecer mão de obra a um preço adequado globalmente. Custos operacionais e impostos cativantes. Infraestrutura urbana adequada às características de um mundo incessantemente interligado. Deve proporcionar educação, lazer, transporte, saúde adequados com um padrão de vida global. A cidade é um negócio, cuja gerência é atribuída ao Estado.(CUENYA, 2011, p.190-191).

3.2.1 Grandes Projetos Urbanos: A Cidade Mercadoria

Dentro de um novo tipo de gestão governamental e uma relação entre o Estado e o mercado, os GPUs fazem parte e são criados pelo planejamento estratégico. Sua realização vem sendo possibilitada por agências financeiras multilaterais e consultores internacionais. O grande modelo difundido é Barcelona. (VAINER, 2000, p. 75).

Conforme já exposto, vivemos o capitalismo cognitivo. Vainer (2000) afirma que há um “perfeito e imediato rebatimento” do modelo econômico neoliberal vigente na produção urbana. Por meio de consultorias, dentro da lógica do capitalismo cognitivo, no qual o poder e a produção de valor encontram-se no saber fazer, geógrafos, urbanistas, sociólogos vendem um modelo neoliberal de cidade. A lógica intrínseca a esse paradigma estende-se desde o planejamento urbano até apropriação efetiva do produto – a cidade – por parte de “investidores, visitantes e usuários solventes à cidade e que facilitem suas exportações”¹⁴. (CASTELLS; BORJA, 1996, *apud* VAINER, 2000).

Portanto, o planejamento urbano praticado não mais discute o “crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo” (VAINER, 2000, p. 76). A cidade pragmática do capitalismo globalizado deve ser competitiva. Segundo Castells (1990), citado por Vainer (2000):

¹⁴ CASTELLIS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos, Novos Estudos CEBRAP, n.45, jul. 1996, p. 152-166.

“A flexibilidade, globalização e complexidade da nova economia do mundo exigem o desenvolvimento do planejamento estratégico, apto a introduzir uma metodologia coerente e adaptativa face à multiplicidade de sentidos e sinais da nova estrutura de produção e administração”.¹⁵ (CASTELLS, 1990, *apud* VAINER, 2000).

O planejamento estratégico está, então, em concordância com as recomendações do Congresso Mundial de Desenvolvimento Econômico e o Banco Mundial, que em 1998, conforme cita Vainer (2000), a partir do qual as cidades deveriam:

- Competir pelo investimento de capital, tecnologia e competência gerencial;
 - Competir na atração de novas indústrias e negócios;
 - Ser competitivas no preço e na qualidade de serviços;
 - Competir na atração de força de trabalho adequadamente qualificada.
- (World Economic Development Congress & The World Bank, 1998, *apud* VAINER, 2000).

Um número crescente de cidades brasileiras e latino-americanas vêm aderindo a este modelo de planejamento denominado estratégico, facilitado através de ampla propaganda do método, além da ideologia embutida estar alinhada às grandes organizações financeiras de cunho liberal – entre as citadas pelo autor: Agência Habitat e das Nações Unidas, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e Banco Mundial.¹⁶ (BORJA, 1995, *apud* VAINER, 2000) – que financiam a implantação do modelo.

Os paradigmas urbanos defendidos no planejamento estratégico são os da cidade-mercadoria, cidade-empresa e cidade pátria e contribuem para a “apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados” em detrimento da política, dos conflitos e das condições de exercício da cidadania. (VAINER, 2000, p.78).

Como mercadoria, a cidade deve desenvolver um marketing para vender uma imagem ideal. Vainer (2000) cita alguns especialistas de marketing urbano¹⁷ que defendem que a imagem da cidade deve ser desenvolvida a partir de potencialidades locais. Ascher (2010) afirma que “a competição entre cidades se amplia e se aprofunda, acentuando a importância das diferenças”. (ASCHER, 2010, p. 64). As cidades, então, se utilizam de suas singularidades para atrair determinado tipo de

¹⁵ CASTELLS, M. The world has changed: can planning change? (Keynote Speech, ACSP Annual Meeting). Austin, Texas, 1990, mimeo. p. 14.

¹⁶ BORJA, J. Barcelona. Un modelo de transformación urbana. Quito, Programa de Gestión Urbana/ Oficina Regional para América Latina y Caribe, 1995.)

¹⁷ KOTLER, P.; HAIDER, D.H.; REIN, I. **Marketing público**. São Paulo: Makron Books, 1994.

habitante. Porém, na prática, não se observa a intensificação, citada por Ascher, das diferenças locais, mas sim uma reprodução de modelos aptos a receber atividades produtivas, que relegam as diferenças a um papel secundário.

O modelo seguido, de acordo com Vainer (2000), atende à necessidade da cidade-mercadoria apresentar-se como território fértil para a reprodução do capital, um local padronizado. Deve, portanto, possuir “espaços para convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos, oficinas de informação e assessoramento a investidores e empresários, torres de comunicação e comércio, segurança...”.¹⁸ (BORJA & FORN, 1996, *apud* VAINER, 2000). Reforça-se aqui o processo de criação de centros em torno de atividades financeiras de maneira homogênea em todas as cidades inseridas na lógica capitalista.

É através da conformidade da cidade a um modelo competitivo para que seja atrativa e vendável, que se desenvolvem as novas centralidades. Segundo Borja e Castells:

“... tão logo uma região do mundo se articula à economia global, dinamizando a economia e a sociedade locais, o requisito indispensável é a constituição de um centro urbano de gestão e serviços avançados, organizados invariavelmente, em torno de um aeroporto internacional; um sistema de telecomunicações por satélite; hotéis de luxo, com segurança adequada; serviços de assistência secretarial de inglês; empresas financeiras e de consultoria com conhecimento da região; escritórios de governos regionais e locais capazes de proporcionar informação e infraestrutura de apoio ao investidor internacional; um mercado de trabalho local com pessoal qualificado em serviços avançados e infraestrutura tecnológica”. (BORJA & CASTELLS, 1997, *apud* VAINER, 2000).

Vainer (2010) conclui que para essas demandas globalmente homogêneas, as soluções urbanas provenientes do planejamento estratégico são também coincidentes, assemelhando as cidades entre si. Percebe-se, portanto, que as particularidades territoriais são fatores apenas para atração de investidores. Porém, na etapa seguinte, a transformação do local, essas particularidades são relegadas a um plano de fundo para o local globalizado, conectado, produtivo e indiferente.

As prioridades dos projetos de transformação urbana são evidenciadas na construção do programa que será implementado. Segundo Ascher (2010) “o emprego, o comércio, os equipamentos de saúde, de educação, os culturais e de lazer das aglomerações atraem igualmente a população mais qualificada”. (ASCHER, 2010,

¹⁸ BORJA, FORN, 1996. p. 34.

p.63). Portanto, ao se optar por atender às necessidades desses segmentos da sociedade, a demanda solvável, o urbano apresenta-se como mercadoria, e como tal, segundo Vainer:

“...a cidade não é apenas uma mercadoria mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis.” (VAINER, 2000, p.83).

Nota-se então que a produção do urbano na cidade do capitalismo globalizado traz um componente externo ao território. É utilizando-se da diversidade entre territórios que a globalização se materializa ao promover um tipo de local ideal ao funcionamento de sua lógica. (ASCHER, 2010, p.65). Independente então da carga histórica do território e de suas características, o modelo cidade-mercadoria consegue reproduzir-se onde for necessário.

A produção da cidade que atende a interesses privados e reforça os privilégios daqueles que a fazem, reforça o caráter individualista de nossa sociedade, na qual os direitos de lucro e propriedade se sobrepõem aos demais. Porém, a reação ao local globalizado e estranho ao território vem de diversos segmentos excluídos nesse processo. Segundo Harvey (2014) “a ideia do direito à cidade (...) surge basicamente das ruas, dos bairros, como um grito de socorro e amparo de pessoas oprimidas em tempos de desespero”. (HARVEY, 2014, p.15). Diversas pautas de lutas sociais convergem na reivindicação do direito à cidade, que representa a inclusão nos processos de construção das cidades. O direito à cidade não se restringe ao acesso ou aos recursos produzidos e incorporados por ela. É um direito de participar, mudar, criar de acordo com nossas necessidades e desejos. (HARVEY, 2014, p.15-30).

O caráter excludente das revitalizações de centralidades urbanas, as novas relações entre o Estado e a produção urbana e a reação da população local serão explicitadas em três projetos estudados no capítulo seguinte.

4 ESTUDOS DE CASOS CORRELATOS

Nos estudos de casos correlatos busca-se identificar em projetos de intervenção urbana a metodologia empregada, os interesses atendidos e as consequências geradas.

A análise da metodologia pretende ainda reconhecer no processo de implantação de um GPU, as etapas necessárias para realização da intervenção. Busca também explicitar as ações dos agentes produtores do espaço urbano e o modo como seus interesses se materializam.

Da análise dos interesses atendidos, objetiva-se reconhecer como foram abordados os conflitos ideológicos e sociais existentes no meio urbano, e reconhecer como posicionou-se o Estado ante tais divergências. Em outras palavras, o poder público adotou posturas recomendadas pelo planejamento estratégico, expostas por Vainer (2006), de cidade-mercadoria, cidade-empresa e cidade-pátria, na busca de criar no território um local apto a inserir-se na disputa global de cidades, ou respondeu demandas emanadas da população com consequente fortalecimento do caráter próprio do local.

A análise elaborada terá, por fim, o objetivo de subsidiar a construção das diretrizes projetuais, apresentadas no último capítulo da Monografia.

4.1 PROJETO RECIFE-OLINDA

O projeto Recife-Olinda, localizado nas cidades homônimas, situadas no estado de Pernambuco, Nordeste brasileiro, teve seu início em 1998 com o estudo urbano Metrôpole 2010, posteriormente alterado pelo denominado Metrôpole Estratégica, em 2002. Ambos ampararam a criação em 2003 do Plano do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, do qual é parte componente o Projeto Recife-Olinda.

As justificativas apresentadas, segundo documento oficial, explicam-se pelo estado de inércia de uma região de importância cultural, patrimonial e paisagística, que por sua baixa densidade demográfica e de usos existentes, caracteriza-se pela subutilização. Utilizando a paisagem e carga histórica locais como potenciais, o

projeto propõe-se a desenvolver um “território de oportunidades para a atração de empreendimentos” (PORTO, 2015, p.5).

União, Estado e Prefeituras interviram nas regiões da orla de Recife e Olinda através de diversos programas públicos, dentre os quais os principais foram Porto Digital, Morar no Centro, PRODETUR, MONUMENTA, PROMETRÓPOLE e Habitar Brasil.

O Porto Digital (FIGURA 1) foi uma iniciativa da Prefeitura do Recife e do Estado de Pernambuco, que através da criação do Núcleo de Gestão do Porto Digital, uma Organização Social¹⁹ privada sem fins lucrativos, visou promover nos bairros do Recife e Santo Amaro, “condições de competitividade para criação, atração e fortalecimento de empreendimentos inovadores de Tecnologia da Informação e Economia Criativa”. O parque tecnológico, criado em 2000, possui 149 ha de extensão. A região dista 7 km do Aeroporto Internacional Gilberto Freyre no seu entorno existem edifícios empresariais, bancos, órgãos públicos e governamentais, áreas de comércio e serviço além cinema, teatro e institutos de artes. O bairro do Recife recebeu nos últimos 10 anos mais de R\$ 90 milhões destinados à renovação urbana, com a finalidade de “demonstrar que é possível combinar o desenvolvimento tecnológico com a preservação da história e da cultura” e “adequar a infraestrutura do bairro para receber empresas modernas”. (PORTO, 2015)

¹⁹ Vale salientar a lei que regulamenta o que é uma Organização Social, a Lei nº 17.875/2013, que diz:

Art.3º - O Município do Recife qualificará Organizações Sociais com os objetivos de:

I. Assegurar a prestação de serviços públicos específicos com autonomia administrativa e financeira, através de descentralização com controles de resultados;

II. Garantir o acesso aos serviços pela simplificação das formalidades e implantação de gestão participativa, integrando a sociedade civil organizada;

III. Fomentar o desenvolvimento das funções sociais, com ênfase nos modelos gerenciais flexíveis e no controle por resultados, baseado em metas e indicadores de desempenho; e

IV. Possibilitar a efetiva redução de custos e assegurar transparência na alocação e utilização de recursos.

Ou seja, a administração pública pode fragmentar-se em unidades administradas pela iniciativa privada.



FIGURA 1 – FOTO AÉREA DA ÁREA DO PORTO DIGITAL

FONTE: <<http://www.portodigital.org/parque/historia/territorio>> Modificado pelo autor (2015).

O programa Morar no Centro, desenvolvido pela prefeitura de Recife no período de 2000 a 2005, foi um incentivo ao retorno do uso habitacional nesta área da cidade e foi financiado pelo Programa de Arrendamento Residencial da Caixa Econômica Federal. O PAR, promovido pelo Ministério das Cidades, tem como agente executor a Caixa Econômica Federal, é financiado pelo Fundo de Arrendamento Residencial e atende à parcela da população que recebe até R\$ 1.800 e vive em centros urbanos.

O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE)²⁰ foi financiado pelo BID e teve como agente executor o Banco do Nordeste. Visava fomentar o turismo, melhorar a qualidade de vida da população local, atuando por meio de financiamentos de obras de infraestrutura, projetos de proteção ambiental, do patrimônio histórico e cultural, capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações dos Estado e dos Municípios da região.

²⁰ O programa surgiu a partir de estudos encomendados pelo BNDES no começo dos anos 90, com o objetivo de identificar no Nordeste, qual atividade econômica mais adequada para o desenvolvimento da região. Concluiu-se que o turismo seria a melhor opção.

O programa Monumenta teve como agente executor o Ministério da Cultura e foi financiado pelo BID. Segundo Junior (2010), o programa foi criado a partir da necessidade de recursos para a preservação do patrimônio material nos centros urbanos brasileiros, principalmente nas cidades de Olinda, Recife, Salvador, Ouro Preto, Rio de Janeiro e São Paulo. Em 1999 foi assinado o contrato do empréstimo que o BID faria ao governo brasileiro e em 2000 iniciou-se o programa. Em Recife, o Monumenta disponibilizou financiamentos para imóveis privados no bairro do Recife. Em Olinda, algumas edificações já foram restauradas com recursos do programa. Pode-se concluir dessa experiência uma tentativa de parceria público-privada, do governo brasileiro, por meio do Ministério da Cultura e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) com o Banco de Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O PROMETRÓPOLE buscou implantar infraestrutura urbana, equipamentos de uso coletivo, vias coletoras em áreas com população de baixa renda dentro do perímetro da Bacia do Beberibe. O Projeto Recife-Olinda abrange os setores 7,8 e 9, além da requalificação da Av. Presidente Kennedy. Para tanto, o governo do Estado de Pernambuco realizou um empréstimo de US\$ 46 milhões em 2003 e suas obras pretendiam alcançar 35 mil famílias até 2010 (FIGURA2).

O Habitar Brasil foi um programa desenvolvido com empréstimo realizado pelo governo Federal junto ao BID. O Ministério das Cidades foi o órgão gestor e a Caixa Econômica Federal o agente financeiro, técnico e operacional responsável pela realização do programa. O objetivo do programa, cuja verba disponível é de US\$ 417 milhões, foi proporcionar melhoria às habitações situadas em assentamentos irregulares. O programa dividiu-se em duas ações: Desenvolvimento Institucional de Municípios e Urbanização de Assentamentos Subnormais. O primeiro consistiu no apoio legal e técnico às prefeituras para regularizar a condição dos assentamentos irregulares. A segunda envolveu o desenvolvimento de projetos urbanos nas áreas irregulares, implementação de infraestrutura e recuperação ambiental.



FIGURA 2 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PROGRAMA PROMETRÓPOLE
 FONTE: <http://www.portaisgoverno.pe.gov.br/web/prometropole/areas-de-intervencao>

QUADRO 2 – HISTÓRICO DE DESENVOLVIMENTO DO PROJETO RECIFE-OLINDA

ano	marco
1998	Primeira etapa de estudos urbanos em Recife, o projeto MetrÓpole 2010
2002	Segunda etapa de estudos urbanos em Recife, o projeto MetrÓpole Estratégica
2003	Desenvolvimento do plano do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda baseados nos estudos anteriormente desenvolvidos
2003	Parceria entre o governo do estado de Pernambuco e a Parque Expo para elaboração do Projeto Recife-Olinda
2003	Acordo entre os governos Municipal e Estadual para soma de esforços entre as instâncias objetivando a realização do Projeto
2003	Implementação do programa Porto Digital
2004	Porto Digital e Parque Expo assinam contrato no qual assumem a responsabilidade de desenvolver os projetos de requalificação urbana da Zona de Intervenção
2005	Acordo de Cooperação Técnica entre as instâncias Municipal, Estadual e Federal com a finalidade de implementar o Projeto
2006	Lançamento do Projeto

Organização: o autor

4.1.1 Conectividade Urbana

Segundo estudo desenvolvido pelo IBGE ²¹, o qual divide o território brasileiro em Regiões Ampliadas de Influência, a Região Metropolitana de Recife articula 620 municípios, dos quais 14 compõem a RM (FIGURA 3). A região Ampliada do Recife possui 19 Regiões Intermediárias de Articulação Urbana (FIGURA 4).

²¹ IBGE. **Divisão Urbano Regional** 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

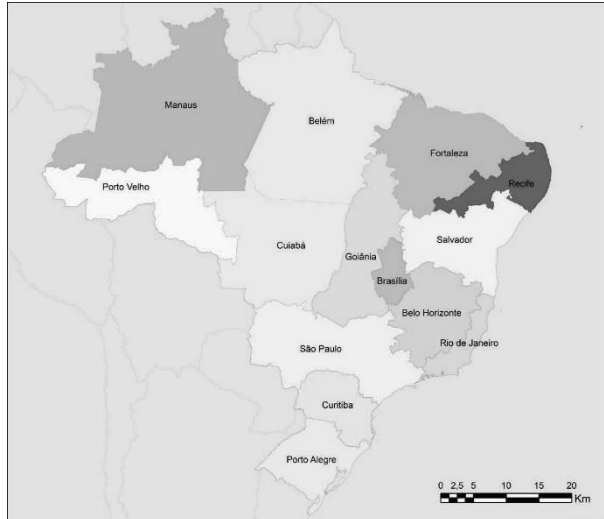


FIGURA 3 – REGIÕES AMPLIADAS DE ARTICULAÇÃO URBANA NO BRASIL

FONTE: IBGE (2013) Organizado pelo Observatório das Metrôpoles PE (2014) Modificado pelo autor (2015)

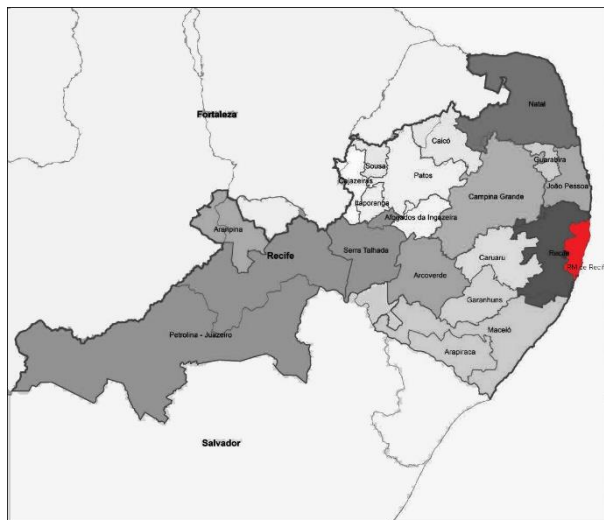


FIGURA 4 – REGIÕES INTERMEDIÁRIAS DE ARTICULAÇÃO NA REGIÃO AMPLIADA DO RECIFE
FONTE: IBGE (2013). Organizado pelo Observatório das Metrôpoles PE (2014) Modificado pelo autor (2015)

De acordo com Moura²² (2009, citado por BITOUN; MIRANDA, 2015), a Região de Influência da RM de Recife forma um arranjo urbano-regional em direção ao Norte ao longo da BR 101 e em direção Oeste rumo a Caruaru. Outros centros urbanos destacam-se na região como capitais regionais: Campina Grande; Petrolina-

²² MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. 242 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

Juazeiro e Arapiraca, centros sub-regionais: Patos; Garunhuns; Caicó; Arcoverde e Araripina.

A parcela da população na Região Ampliada de Recife com salário menor do que $\frac{1}{2}$ salário mínimo é de 53,67%, na Região Intermediária de Recife é de 61% e na RM de Recife é de 32%. Predomina então, em Recife e redondezas, a pobreza extrema. (BITOUN; MIRANDA, 2015, p.57).

Bitoun e Miranda (2015) afirmam que a Região Ampliada do Nordeste é uma das mais integradas no país. Explicam que essa integração é causada pela alta densidade de cidades dentro da Região, 620 cidades em 267.000 km², e também por fatores que contribuíram para integrar não só as grandes cidades entre si, mas também o campo à cidade, dentre eles:

- o exôdo rural causado pela expansão da atividade do agronegócio e do desmonte do sistema consorciado entre Gado e Algodão, dificultando a diversificação agrícola na Região, concentrando a produção na mão de grandes latifundiários e gerando uma crise na agricultura familiar;
- expansão da atividade turística e de loteamentos de segunda residência, criando novos espaços com graus maiores ou menores de exclusividade, gerando emprego e atraindo populações migrantes;
- melhoria de vida da população rural, que pôde contar com cisternas, eletricidade e comunicação, além de equipamentos urbanos de saúde e educação;
- ampliação da rede viária de rodovias, facilitando o acesso entre as capitais, o Agreste e o Sertão.

Esses marcos foram importantes para criar conexões entre novos lugares, integrar o campo à cidade, reforçando o paradigma da urbanização extensiva. (BITOUN; MIRANDA, 2015, p.64).

Na RM de Recife, a integração das cidades à dinâmica metropolitana, que tem em Recife seu polo, ocorreu devido às atividades portuárias que impulsionaram a economia da cidade no passado e da seguinte maneira (FIGURA 5):

- Recife e Olinda surgiram integradas, sendo Recife inicialmente porto da Vila de Olinda, ganhou importância política e econômica “à medida em que concentrava as principais atividades e crescimento populacional”.(BITOUN; MIRANDA, 2015, p.65). Desde de 1930, Olinda foi o principal alvo da

expansão balneária da cidade de Recife, através de bairro autoconstruídos, conjuntos habitacionais e loteamentos com prédios de padrão médio;

- Jaboatão dos Guararapes integrou-se a Recife, na década de 1970, através da expansão de conjuntos da COHAB, conjuntos do BNH e ocupações irregulares além dos limites da capital;
- entre as cidades de Recife, Olinda e Jaboatão, é intenso o fluxo de pessoas para trabalho, estudos e lazer;
- Paulista, Abreu e Lima e Camaragibe são integradas fisicamente ao polo, também geradoras de fluxo interurbano com Recife, porém, por apresentarem menores graus de diversidade social, majoritariamente constituídas por conjuntos habitacionais e bairros autoconstruídos, com poucas bairros de padrão mais elevado, têm menor nível de integração;
- Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca possuem menor integração física com o polo, entretanto, abrigam o Conjunto Industrial e Portuário de Suape, o que proporciona um alto nível de integração com a capital;
- São Lourenço da Mata recebeu as principais instalações para a Copa do Mundo de Futebol da FIFA, realizada no país em 2014;
- Igarassu abriga a fábrica da Fiat, uma indústria de vidros e um polo de produção de hemoderivados;

Pela RM de Recife passa a BR-101, importante rodovia federal que corta o litoral Leste de Rio Grande, no Rio grande do Sul até a cidade de Touros, no Rio Grande do Norte. Partindo de Recife, a BR-232 corta o Pernambuco e integra o estado, a BR-408 liga a capital com o interior do estado e da Paraíba.

Entre as rodovias de caráter estadual, a PE-001 liga as cidades de Recife e Olinda, o acesso ao aeroporto Internacional do Recife/Guararapes, na cidade de Jaboatão de Guararapes dá-se pela PE-008 e a PE-009 interliga a capital pernambucana ao novo conjunto portuário de Suape (FIGURA 6).

Recife destaca-se na região nordeste como uma importante centralidade, que tem como características uma grande concentração de capital em relação a seu território, além da concentração de atividades econômicas industriais e empresariais. Sua paisagem é marcada por forte segregação social e espacial, reconhecida principalmente pelo contraste entre o luxo das ocupações à beira-mar e as favelas em regiões menos nobres, explicado pela hegemonia histórica da classe dominante inicialmente latifundiária e que hoje domina o mercado imobiliário, a política e a produção da cidade.

4.1.2 Recorte Espacial da Intervenção

Atualmente, a área de intervenção abrange 470 ha ao longo das duas cidades e é dividida em 3 zonas: Zona de Abrangência, Zona de Enquadramento e Zona de Intervenção, esta última dividida em 12 setores (FIGURA 9).

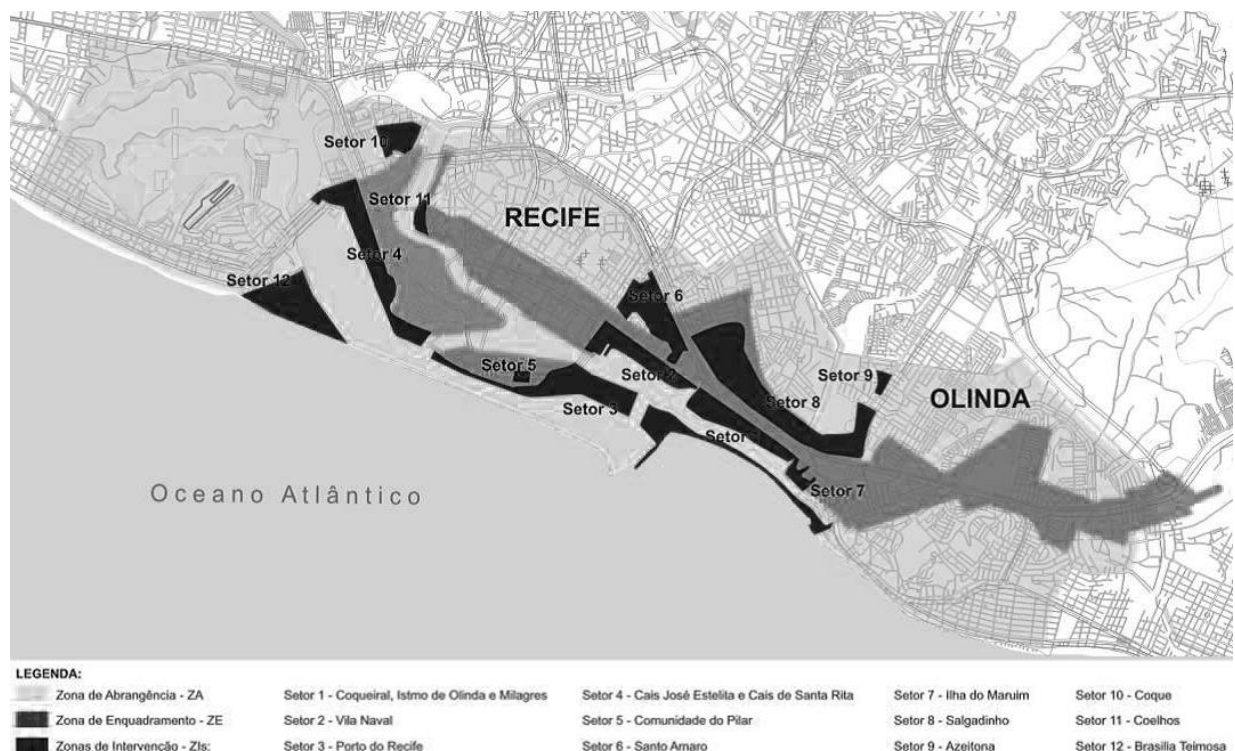


FIGURA 9 – ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO PROJETO RECIFE-OLINDA
 FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA (2006) Modificado pelo autor (2015).

A Zona de Enquadramento compreende as áreas lindeiras, que poderão ser, posteriormente, objeto de novas operações urbanas ou serão consideradas ou requalificadas no Projeto Recife-Olinda.

Na Zona de Abrangência foram incorporadas as áreas consideradas participantes da dinâmica que está sendo modificada pelo projeto e que se articulam com a Zona de Intervenção.

A Zona de Intervenção abrange áreas que, segundo publicação oficial, estão ociosas, com atividades portuárias e ferroviárias de fim iminente ou ocupadas por assentamentos precários. Cada um dos 12 setores desta Zona irá receber um projeto específico que, dependendo da situação da área, configurar-se-a como novo projeto ou projeto de reabilitação urbana. Os 470 ha do projeto estão inclusos na Zona de Intervenção, não contabilizando as áreas das outras duas Zonas. Os setores estão divididos da seguinte maneira:

4.1.2.1 Setor 01 – Istmo, Coqueiral E Milagres

Envolve o estuário do rio Beberibe situada entre Recife e Olinda, atualmente sem ocupação humana. A área é apresentada como “estratégica pela potencialidade de abrigar empreendimentos de porte metropolitano que gerem receita para Olinda e criem empregos que favoreçam a inclusão digital” (FIGURA 10). (Projeto Urbanístico Recife-Olinda, 2006, p.15)



FIGURA 10 – ESTUÁRIO ESTRATÉGICO

FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA (2006) Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.2 Setor 02 – Vila Naval

Próxima à bacia de Santo Amaro, é atualmente ocupada pela Vila Militar dos Oficiais e Praças da Marinha do Brasil. A Marinha irá trocar lotes por área construída que possa abrigar os militares. Integra uma negociação entre a Marinha e promotores imobiliários, que possibilitará a ocupação da área pela iniciativa privada (FIGURA 11).



FIGURA 11 – MORADIAS DE MILITARES
FONTE: GOOGLE EARTH (2014) Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.3 Setor 03 – Porto Do Recife

Com a gradativa transferência das atividades portuárias do bairro do Recife para o Porto de Suape²³ a área vem sendo abandonada e seus galpões e grandes terrenos estão, na maioria, sem uso.

Pela proximidade ao centro histórico de Recife e o baixo custo da terra, a antiga área portuária vem sofrendo grande pressão imobiliária por parte da iniciativa privada, que visa promover condomínios de edifícios de grande porte.

O Bairro do Recife possui, na porção Sul, construções de importância histórica, tombadas como Patrimônio Cultural da Humanidade, e como anteriormente citado, nele desenvolve-se o projeto Porto Digital. Já existe na área um empreendimento de edifícios residenciais de grande porte (FIGURA 12).

²³ Localizado nas cidade de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, na região metropolitana de Recife.



FIGURA 12 – BAIRRO DO RECIFE

FONTE:< <https://acidadeinvisivel.files.wordpress.com/2013/04/foto-bairrorecife.jpg>>. Acesso em:20/05/2015. Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.4 Setor 04 – Cais José Estelita E Cais Santa Rita

Composto pela antiga área ferroviária e o late Clube, sua paisagem atual é de galpões abandonados e em ruínas (FIGURA 13). Parte da área dos antigos armazéns do Cais José Estelita foi adquirida pelo consórcio formado pelas companhias Moura Dubex, Queiroz Galvão, Ara Empreendimentos e GL Empreendimentos, num leilão organizado em 2008, pelo valor de R\$ 55 milhões, que pretende desenvolver o Projeto Novo Recife²⁴.



FIGURA 13 – CAIS JOSÉ ESTELITA

FONTE:<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Bacia_do_Pina_e_Cais_Jos%C3%A9_Estelita.jpg>. Acesso em 20/05/2015. Modificado pelo autor (2015)

²⁴ Projeto da construção de 14 torres residenciais e duas empresariais que gerou reação da população e o movimento Ocupe Estelita.

4.1.2.5 Setor 05 – Comunidade Do Pilar

Com um dos piores Índices de Desenvolvimento Humano do Recife, a comunidade do Pilar, próxima à Igreja de Nossa Senhora do Pilar, das fábricas da Pilar e da antiga zona portuária, ocupa cerca de quatro quadras (FIGURA 14).



FIGURA 14 – IGREJA NOSSA SENHORA DO PILAR

FONTE: <<https://flic.kr/p/6XhAYp>>. Acesso em 20/05/2015. Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.6 Setor 06 – Santo Amaro

A ZEIS de Santo Amaro é formada por várias comunidades com diferentes níveis de urbanização, onde vivem cerca de 15,6 mil habitantes. Investimentos do PAC estão previstos para elaboração de estudos e projetos de urbanização dos assentamentos informais (FIGURA 15).



FIGURA 15 – ZEIS SANTO AMARO

FONTE: GOOGLE EARTH (2012) Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.7 Setor 07 – Ilha do Maruim

Antigo vilarejo de pescadores às margens do rio Beribe, é hoje um assentamento de baixa renda, com cerca de 1,9 mil habitantes. A área é marcada pelo saneamento precário, falta de pavimentação nas ruas e a ocupação irregular. O programa PROMETRÓPOLE interviu na área, porém não foi concluído, deixando os processos de relocação de moradores e instalação de infraestrutura incompletos (FIGURA 16).



FIGURA 16- ILHA DO MARUIM

FONTE: <https://flic.kr/p/hHpDc1>. Acesso em 20/05/2015. Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.8 Setor 08 – Salgadinho

Área com cerca de 1,7 mil habitantes que ocupa pequenos lotes interligados por estreitas ruas que se comunicam com a avenida Agamenon Magalhães – importante eixo de ligação interurbana. O Plano destaca a potencialidade do local para receber empreendimentos, dada a acessibilidade (FIGURA 17).



FIGURA 17 – OCUPAÇÃO INCOMPATÍVEL COM A POTENCIALIDADE DO SETOR

FONTE: GOOGLE EARTH (2011) Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.9 Setor 09 – Azeitona

Ocupação irregular em áreas alagadas às margens do canal de Azeitona, da Lago de Pulsação e do rio Beberibe. Situa-se nos bairros do Sítio Novo, Salgadinho e Peixinhos, em Olinda. Grande parte do território é de propriedade da União (FIGURA 18).



FIGURA 18 – ALAGADOS DE AZEITONA
FONTE: GOOGLE EARTH (2013) Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.10 Setor 10 – Coque

A área onde foi delimitada a ZEIS do Coque teve seu surgimento em 1920 como uma ocupação precária, irregular, densa e sem espaço livres, que se desenvolveu sobre antigos manguezais hoje aterrados. Às margens do rio Capibaribe, situam-se algumas construções sobre palafitas. Nela vivem aproximadamente 16 mil pessoas (FIGURA 19).



FIGURA 19 – MARGENS DO RIO CAPIBARIBE
FONTE: <<https://flic.kr/p/a2Gwrk>>. Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.11 Setor 11 – Coelho

ZEIS situada no bairro do Boa Vista, no centro de Recife é caracterizada por alta densidade, ausência de espaços livres, infraestrutura urbana e equipamentos coletivos. Nela residem aproximadamente 5,4 mil pessoas (FIGURA 20).

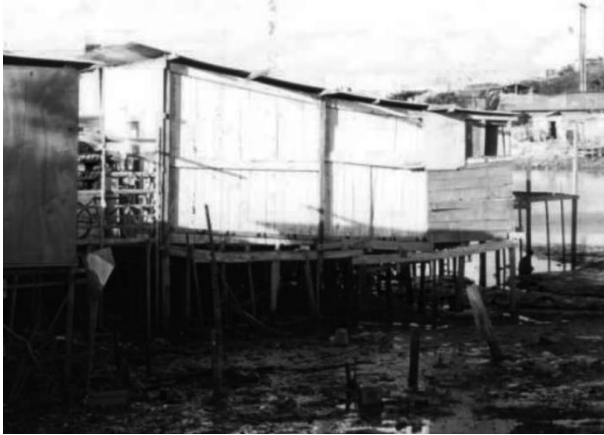


FIGURA 20 – PALAFITAS NA ZEIS COELHOS

FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA (2006) Modificado pelo autor (2015)

4.1.2.12 Setor 12 – Brasília Teimosa

ZEIS em processo de reurbanização, com a permanência da população no local. Surgiu em 1950 como um vilarejo de pescadores, sendo hoje habitada por aproximadamente 20,5 mil pessoas. Grande parte dos residentes ainda está ligada à atividade da pesca. A intervenção contemplou a retirada de palafitas, construção de uma via beira-mar e instalação de equipamentos públicos de esporte e lazer (FIGURA 21)



FIGURA 21 – BRASÍLIA TEIMOSA

FONTE: <<https://flic.kr/p/8vZbMf>> Modificado pelo autor (2015)

4.1.3 Desenvolvimento do Projeto

No ano de 2002, o governo do Estado de Pernambuco, através da FIDEM, órgão promotor de desenvolvimento municipal e metropolitano, firmou com as Prefeituras da Região Metropolitana de Recife, uma parceria com o intuito de desenvolver o território econômica e socialmente, concomitante à preservação do patrimônio cultural da região. Em 2003 foi elaborado o Plano do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda (FIGURA 22).

O Plano tinha como objetivo geral

“oferecer propostas e instrumentos para promover a integração do planejamento e gestão territorial com a gestão das atividades turístico-culturais, na região que compreende os núcleos históricos de Recife e Olinda e seus eixos de conexão”. (BRIEFING do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, p.2).

Como objetivos específicos, visava integrar os governos Municipais, Estadual e Federal em prol da preservação e do desenvolvimento da atividade turística no território, reconhecer e desenvolver ações prioritárias que pudessem potencializar as conexões dos territórios e promover o local, através do marketing do Plano.

A área de intervenção do Plano foi dividida em 4 territórios: Olinda, Tacaruna, Recife e Brasília Teimosa. Em cada um deles núcleos foram identificados, compostos por um equipamento âncora e equipamentos secundários, objetos de requalificação urbana e valorização cultural.

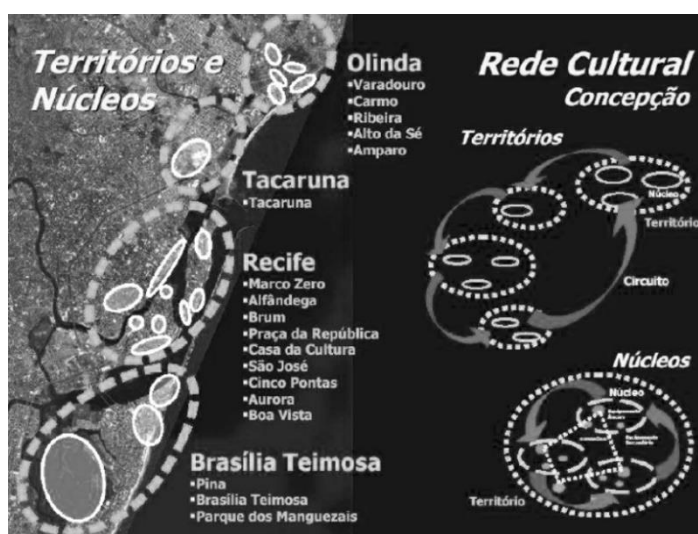


FIGURA 22 –AÇÕES PRIORITÁRIAS

FONTE: BRIEFING do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda

O Plano para o Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda teve como principais diretrizes para criar uma unidade turística na região: a integração entre as instâncias públicas e entre os eventos culturais existentes e; uniformizar a sinalização urbana, qualificar os profissionais ligados à atividade turística, valorizar o espaço público e a circulação de pedestres, e ampliar a acessibilidade através da ampliação de áreas para estacionamento e criação de linha de transporte público diferenciado para o turismo.

As diretrizes voltadas para o Uso e Ocupação do Solo trataram de adequar a legislação de Recife e Olinda para a implementação do Plano.

As diretrizes que compõe o Modelo de Gestão definiram um quadro de gestão que estipula um conselho político, um núcleo gestor, uma câmara temática e uma equipe técnica (QUADRO 3).

QUADRO 3 – MODELO DE GESTÃO DO PROJETO RECIFE-OLINDA

CONSELHO POLÍTICO DO COMPLEXO

- ministros
 - governador de Pernambuco
 - prefeituras de Recife e Olinda
-

NÚCLEO GESTOR DO COMPLEXO

- união
 - governo de Pernambuco
 - prefeituras de Recife e Olinda
-

CÂMARA TEMÁTICA DO PROJETO RECIFE-OLINDA

- união
 - governo de Pernambuco
 - prefeituras de Recife e de Olinda
 - Porto Digital
-

• EQUIPE TÉCNICA DO PROJETO RECIFE-OLINDA

- união
 - governo de Pernambuco
 - prefeituras de Recife e Olinda
 - GT meio ambiente e GT mobilidade
-

FONTE: CONTRATO DE GESTÃO DO PROJETO RECIFE OLINDA (2005) Organizado pelo autor (2015)

A organização do modelo de gestão dar-se-ia da seguinte maneira:



FIGURA 23 – ORGANOGRAMA FUNCIONAL DO MODELO DE GESTÃO
Fonte: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA (2006)

O Projeto Recife-Olinda enquadra-se numa das câmaras temáticas do núcleo gestor do Plano do Complexo Cultural Turístico. Sua finalidade é desenvolver os projetos específicos para cada área utilizando-se de operações urbanas. A composição dos agentes envolvidos no Projeto é uma parceria entre o governo do Estado de Pernambuco, os governos municipais de Recife e de Olinda, o governo Federal e a Organização Social Núcleo de Gestão do Porto Digital²⁵.

A implementação do projeto seria possibilitada pela criação de uma sociedade implementadora, que assumiria as atribuições dos governos municipais de Recife e Olinda, Estadual e Federal. A sociedade, por si ou através de terceiros, deveria executar as intervenções apontadas no Projeto. Os terrenos seriam incorporados ao patrimônio da sociedade implementadora, definida através de um consórcio. O poder

²⁵ O NGPD é uma Organização Social sem fins lucrativos que através da Lei Municipal de Recife nº 17.875/2013 e da Lei Estadual de Pernambuco nº 12.973/2005, ganha autonomia para prestar serviços públicos com autonomia administrativa. No que diz respeito ao Projeto, o NGPD assumiu a responsabilidade de desenvolver para as Zonas de Intervenção definidas pelo Plano do Complexo Cultural Turístico, projetos e ações que permitam requalificação urbanística, sócio-ambiental, econômica, turística e cultural. Contando com a consultoria técnica da empresa portuguesa Parque Expo e financiado por programas governamentais, O NGPD tem a possibilidade de decidir os rumos das cidades de Recife e Olinda.

público teria a atribuição de supervisionar se as ações da sociedade são consonantes com as diretrizes definidas pelo Projeto.

Da data do lançamento do Projeto Recife-Olinda, em 2006, previu-se que a totalidade dos terrenos, 1,19 milhão de m², disponibilizados aos consórcios seria vendida no prazo de 15 anos. Foi previsto o investimento público de R\$ 278 milhões em obras de infraestrutura. A previsão e distribuição de novas áreas construídas nos primeiros quatro setores – Coqueiral/Istmo, Vila Naval (exceto a nova vila Marinha, projeto a desenvolver-se na área atual), Porto Recife e Cais José Estelita/Cais de Santa Rita – dar-se-ia da seguinte maneira:

QUADRO 4 – ÁREA CONSTRUÍDA POR USO NO PROJETO RECIFE-OLINDA

usos	setor 1 – Coqueiral/ Istmo (m ²)	setor 2 – Vila Naval (m ²)	setor 3 – Porto Recife (m ²)	setor 4 – Cais José Estelita/Cai s de Santa Rita (m ²)	total (m ²)
habitação de interesse social	-	3.600	-	7.320	10.920
programas de arrendamento residencial	-	16.300	-	10.070	29.450
mercado residencial popular	-	21.600	40.500	15.000	77.100
mercado residencial aberto	-	117.058	304.435	224.128	645.621
nova vila naval	-	55.274	-	-	55.274
total residencial	-	213.910	344.935	259.531	818.378
comércio/serviços	11.930	10.833	16.237	33.424	72.432
mercado de serviços popular	-	1.855	-	5.130	6.985
mercado de serviços aberto	-	81.485	95.030	86.695	264.813
novo hospital e clubes da Marinha	-	5.308	-	-	5.308
total de serviços	-	88.648	95.030	91.825	277.106
mercado de comércio popular	-	1.855	2.750	11.247	15.852
mercado de comércio aberto	-	12.943	25.292	12.523	50.758
total de comércio	-	14.798	28.042	23.770	66.610
equipamentos coletivos	45.236	10.800	89.065	10.643	155.744
equipamentos turísticos	16.376	-	10.810	86.957	114.143
total equipamentos	61.612	-	99.875	97.600	269.887
total	75.153	10.800	584.119	506.150	1.504.400

FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

4.1.3.1 Setor 01- Istmo, Coqueiral e Milagres

Diretrizes propostas para o setor Istmo e Coqueiral (FIGURA 24):

- proposta de ocupação que conjugue as especificidades da preservação com a sustentabilidade econômica, segundo os princípios abaixo, que inclusive nortearão a revisão da legislação vigente;

- garantia das visadas da Colina Histórica de Olinda, resgatando a paisagem histórica de Olinda e promovendo novas visadas;
- garantia da relação da Colina Histórica com a planície e a característica de espaço de transição entre os centros históricos de Recife e Olinda;
- garantia da viabilidade econômica e da qualidade urbanística da ocupação;
- abertura de acesso à frente de água e recuperação da área estuarina do Rio Beberibe.

Diretrizes propostas para Milagres (FIGURA 25):

- configuração da porta Norte de acesso a Olinda;
- transferência das habitações degradadas;
- valorização do patrimônio histórico e urbano: igreja e praça dos Milagres
- passeios públicos;
- articulação entre Recife e Olinda;
- manutenção de usos existentes.

4.1.3.2 Setor 2 – Vila Naval

As seguintes diretrizes foram estipuladas para a área (FIGURA 26):

- valorização do patrimônio histórico: Cemitério dos Ingleses, igreja de Santo Amaro das Salinas e Hospital de Santo Amaro;
- destinação de parte da área para o mercado popular de habitação, comércio e serviços;
- diversidade funcional: escritórios, habitação, novas edificações para a moradia e lazer de Praças e Oficiais da Marinha do Brasil e equipamentos de lazer;
- passeio públicos;
- criação da praça de água de Santo Amaro;
- construção de uma nova ponte que articula a área ao Bairro do Recife.



FIGURA 24 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 1
 FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA



FIGURA 25 – PROJETO DE INTERVENÇÃO MILAGRES
 FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA



FIGURA 26 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 2
 FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

- resgate do antigo caminho de articulação entre Recife e Olinda;
- destinação de parte da área para o mercado popular de habitação, comércio e serviços;
- diversidade funcional: escritórios, habitação, comércio e equipamentos turísticos e de lazer;
- passeios públicos;
- construção de nova ponte que articula a área à Vila Naval.

4.1.3.4 Setor 4 – Cais José Estelita e Cais Santa Rita

As seguintes diretrizes foram propostas (FIGURA 29):

- articulação da cidade com a frente de água;
- valorização do patrimônio histórico: Forte das Cinco Pontas e seu entorno histórico configurado pelos bairros de São José e Santo Antônio;
- destinação da área para o mercado popular de habitação, comércio e serviços;
- diversidade funcional: escritórios, habitação, comércio e equipamentos turísticos e de lazer;
- passeios públicos.



FIGURA 28 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 3
FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

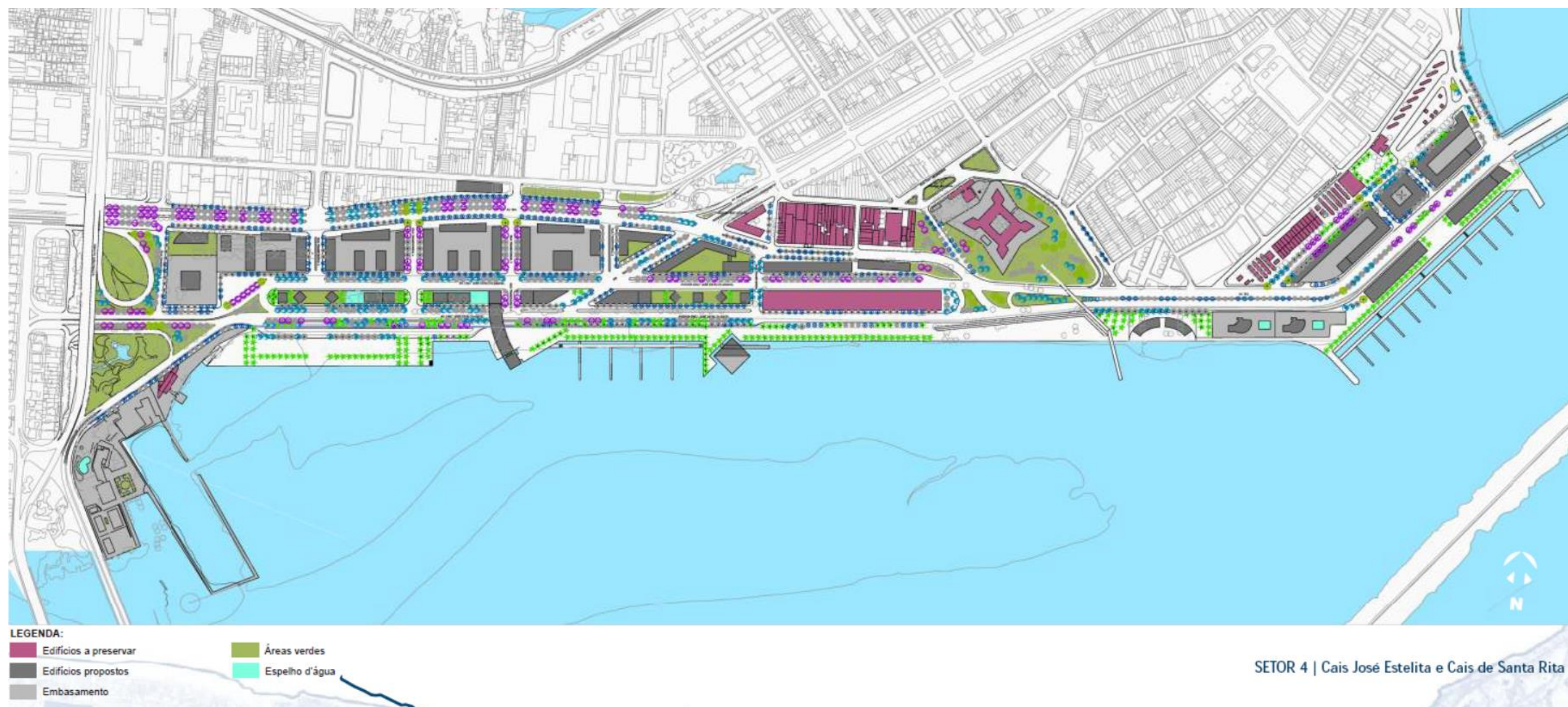


FIGURA 29 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 4
 FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

4.1.3.5 Setor 5 – Comunidade do Pilar

As seguintes diretrizes foram propostas para área (FIGURA 30):

- urbanização da área através da construção de novas unidades habitacionais, comércio, serviço e equipamentos coletivos, comunitários e de geração de renda;
- acesso à frente de água;
- articulação da comunidade com a cidade;
- criação de espaços públicos e de lazer comunitário;
- valorização do patrimônio histórico: igreja do Pilar.



FIGURA 30 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 5
 FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

4.1.3.6 Setor 6 – Santo Amaro

As seguintes diretrizes foram propostas (FIGURA 31):

- complementação da urbanização através da construção de novas unidades habitacionais, equipamentos coletivos, comunitários e de geração de renda;
- passeios públicos e espaço público e de lazer ao longo do canal que corta a área;
- articulação com a cidade;
- acesso à frente de água.

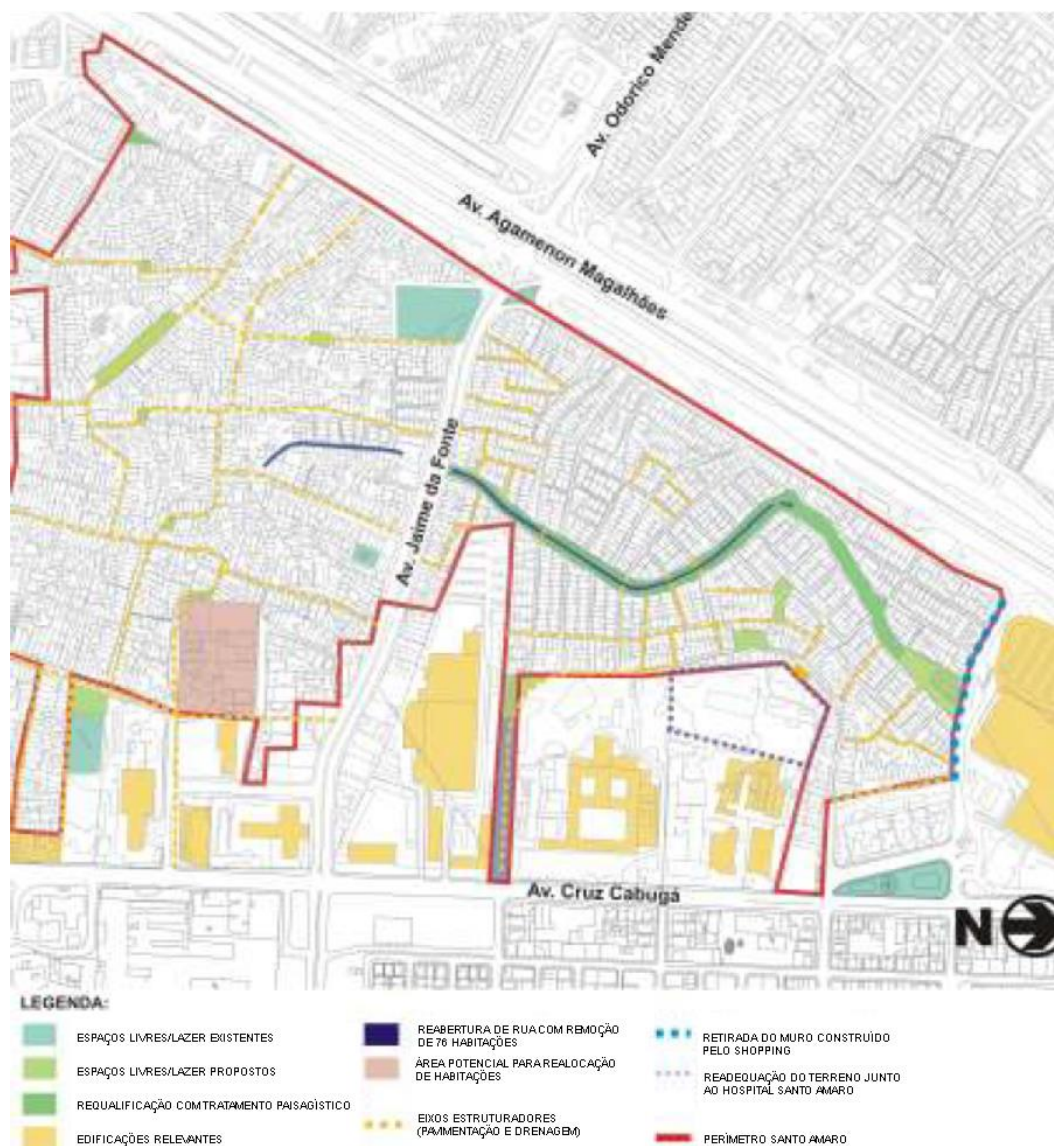


FIGURA 31 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 6
FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

4.1.3.7 Setor 7 – Ilha do Maruim

As seguintes diretrizes foram definidas para área (FIGURA 32):

- complementação da urbanização através da construção de novas unidades habitacionais, equipamentos coletivos, comunitários e de geração de renda (construção do pier de apoio aos pescadores);
- passeios públicos e via de contorno;
- urbanização e recuperação ambiental da orla;
- acesso à frente de água

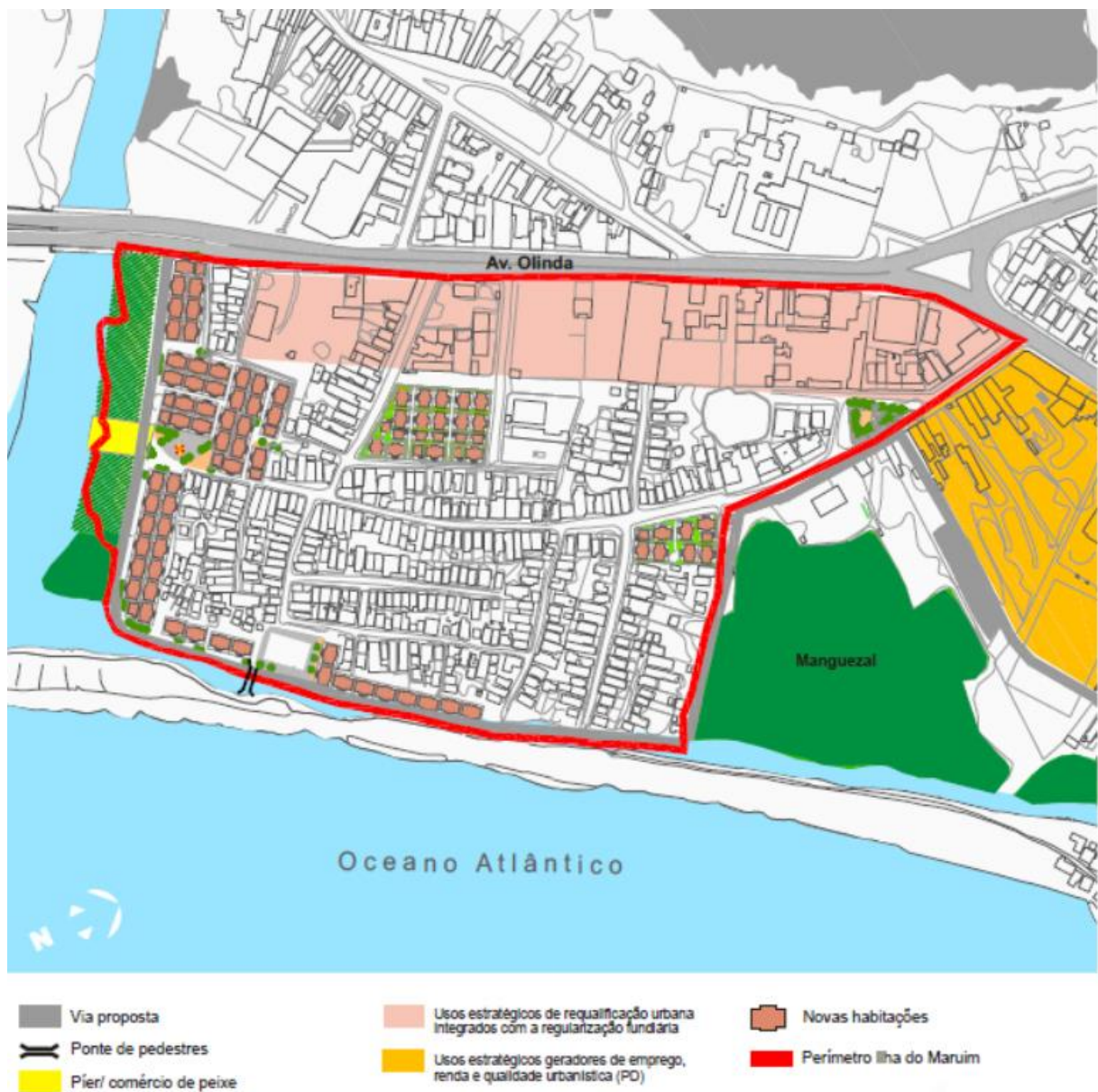


FIGURA 32 – PROJETO DE INTERVENÇÃO SETOR 7
FONTE: PROJETO URBANÍSTICO RECIFE-OLINDA

4.1.3.8 Setores 8 ao 12

Nessas áreas, ocupadas por segmentos mais baixos da população e sob menor interesse de agentes produtores do espaço urbano, foram traçadas diretrizes que, de forma geral, visam urbanizar as comunidades que as compõe, as articulando com a cidade formal. O Projeto fica no discurso quando inclui investimentos anteriores como partes de seu programa mas não propõe ações e novos projetos para as áreas de maior fragilidade sócio-ambiental.

4.2 PLANO ZUIDAS

Localizado no Sul de Amsterdã, na Holanda, o Plano Zuidas pode ser caracterizado a partir de três pontos de vista. Do ponto de vista da iniciativa privada, a região conformava um complexo de serviços terciários, que deveria ter capacidade de atrair empresas nacionais e internacionais, criando um polo econômico com oferta de atividades cognitivas que suportassem grandes empresas. Da perspectiva da municipalidade, o local deveria desenvolver-se como uma Zona Mista com oferta de espaços públicos, visando obter aceitação da população e criar um espaço verdadeiramente urbano. Já para o governo holandês, a área teria capacidade de abrigar ampla infraestrutura viária e proporcionar conectividade de Amsterdã com territórios nacionais e internacionais.

O Plano original desenvolveu-se entre 1994 e 1998, após o grupo bancário holandês ABN/AMRO decidir locar sua nova sede na região Sul de Amsterdã. Outro grupo bancário de grande porte, o ING, e outros interessados na área juntaram-se ao ABN/AMRO, que regulados por um planejamento territorial, pretendiam desenvolver um complexo de edifícios voltados aos serviços terciários de alto nível e alcance internacional.

Em 1999 o Plano foi apresentado publicamente e tem início uma série de consultas públicas. Em 2001, uma reformulação do Plano foi apresentada. Entre os anos de 2000 e 2008 os esforços voltam-se para a efetivação do *dock model*, um projeto para enterrar a infraestrutura urbana e ampliar a ocupação do solo urbano por edifícios.

ano	marco
1994	O plano Zuidas é anunciado pelo recém empossado governo de centro-esquerda
1995	É formada a Coalizão Zuidas
1997	O envolvimento do governo Federal eleva o Plano a Projeto-Chave
1998	O Plano Diretor Zuidas é apresentado
1999	O conceito do desenho urbano do Plano é apresentado no Primeiro Zuidas Vision e submetido a audiências públicas
2000	Os grupos ABN/AMRO, ING e NS Vastgoed oferecem-se para formar um consórcio para as obras do <i>dock</i>
2001	Segundo Zuidas Vision é apresentado, propondo para a área um novo centro urbano de uso misto
2001	Acordo dos governos Municipal e Federal para dar início aos estudos de impacto das obras de expansão de infraestrutura
2003	Acordo dos governos Municipal e Federal pela criação de alianças para dar continuidade ao Plano
2004	Tem início o processo para regular a parceria público-privada em que será desenvolvida em Zuidas, intermediado por um negociador neutro: Elco Brinkman
2006	É oficializado o acordo pela adesão dos governos Municipal e Federal à parceria público-privada
2008	Audição para selecionar os agentes provados participantes na Companhia Zuidas

FONTE: MAJOOR (2008) Traduzido pelo autor (2015)

4.2.1 Conectividade Urbana

A escolha da região Sul de Amsterdã deu-se pela conectividade proporcionada por linhas férreas e vias automobilísticas de importante ligação regional (FIGURA 33), proximidade do Aeroporto Schipol (FIGURA 34) e com a área portuária da cidade (FIGURA 35). Situada às margens do anel Sul, uma importante autoestrada de ligação entre o Aeroporto Schipol e o bairro de escritórios Bijlmer, a região do Plano abriga linhas de trem, metrô e bondinho (FIGURA 36). Outros atrativos para a área foram a proximidade de algumas instituições e empreendimentos como: Tribunal de Justiça, World Trade Centre, a Bolsa de Valores, alguns prédios de escritórios, VU University e o centro de conferências e convenções RAI. A área está próxima também do Centro Histórico da cidade e da zona residencial Sul. (MAJOOR, 2008, p.76).

No início dos anos 1980, desenvolve-se em Amsterdã a política de criação de subcentros. A região Sul, especificamente as áreas ao redor do aeroporto e ao longo da estrada que liga Amsterdã a Utrecht, passam por elevado desenvolvimento econômico e configuram-se como subcentralidades. No fim dos anos 1980, a implementação do anel rodoviário A10 – circundante aos bairros mais centrais de Amsterdã – e de estradas de ferro para transporte de carga e de pessoas, desviou a atenção de investidores da região que vinha sendo considerada para abrigar o polo

econômico da cidade, às margens do Rio IJ, para a região Sul, ou Zuidas²⁶. A área estava localizada entre os dois subcentros citados acima. O amplo acesso aos diversos tipos de modais na região exerceu a atratividade que levou grandes companhias locais a seguir o grupo ABN/AMRO, apoiando a ocupação da região Sul de Amsterdã. (MAJOOR, 2008, p. 72-75).

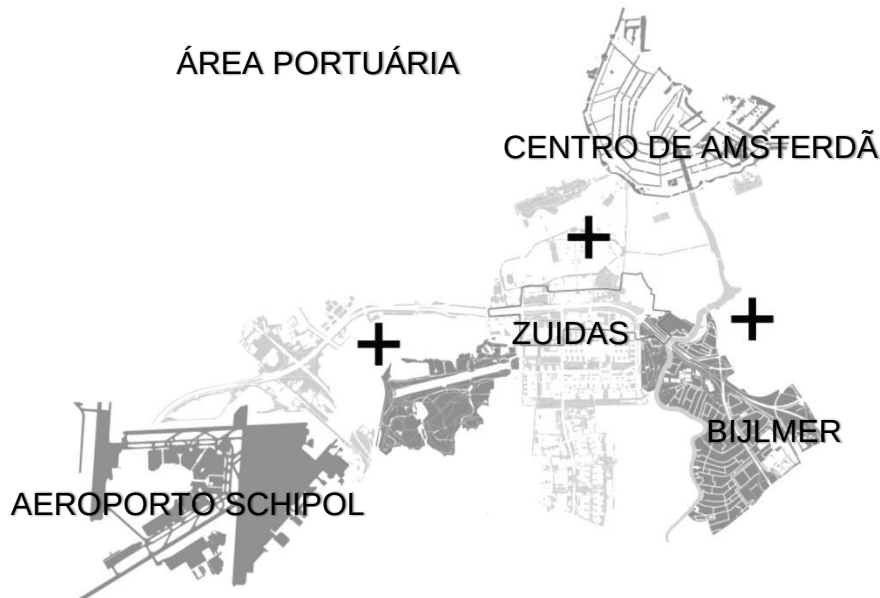


FIGURA 33 – CONECTIVIDADE REGIONAL

FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009) Modificado pelo autor (2015)

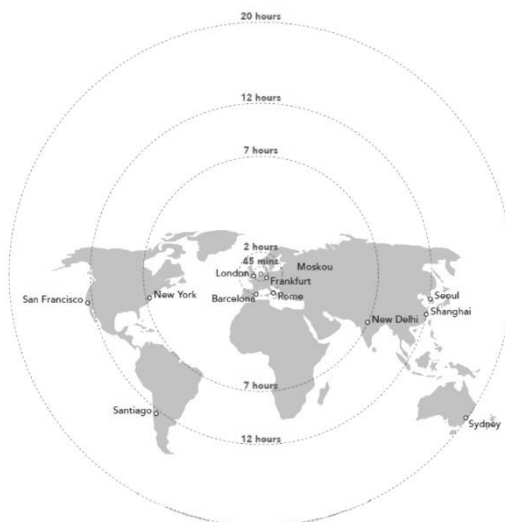


FIGURA 34 – CONECTIVIDADE AÉREA

FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009)

²⁶ Pode ser traduzido como Eixo-Sul



FIGURA 35 – CONECTIVIDADE MARÍTIMA
FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009)



▲ Existing railway lines



▲ Existing metro lines



▲ Existing tram services

FIGURA 36 – ZUIDAS NO CONTEXTO FÉRREO DA REGIÃO
FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009)

Na revisão do Plano em 2007, publicada no documento Zuidas Vision Document, a acessibilidade da área é ressaltada e são expostas as futuras obras de infraestrutura de transportes para ela pensados: trens para Paris e para Bruxelas – HSL (High-Speed Link) – e para Berlim e Colônia – ICS (InterCity Express).

4.2.2 Recorte Espacial da Intervenção

A área delimitada (FIGURA 37) tem aproximadamente 270 ha, inteiramente inserida em Amsterdã e dista 3 km do centro da cidade. Localiza-se entre duas áreas residenciais que, segundo o Zuidas Vision, são as de maior renda da cidade, Amsterdã Zuidas e Buitenveldert. Um total de 130.000 pessoas moram em um raio de 2 km a partir da área do Plano Zuidas.



FIGURA 37 – ÁREA DE INTERVENÇÃO E EDIFÍCIOS PROPOSTOS E PREVISTOS
 FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009) Modificado pelo autor (2015)

Até 2007, a relação entre os usos desenvolvidos pelo Plano, excluindo a ocupação anterior a esse, em 1998, dava-se da seguinte maneira: 42% terciário, 42% residencial e 14% de equipamentos públicos, totalizando 2,7 milhões de m² construídos (FIGURA 38).

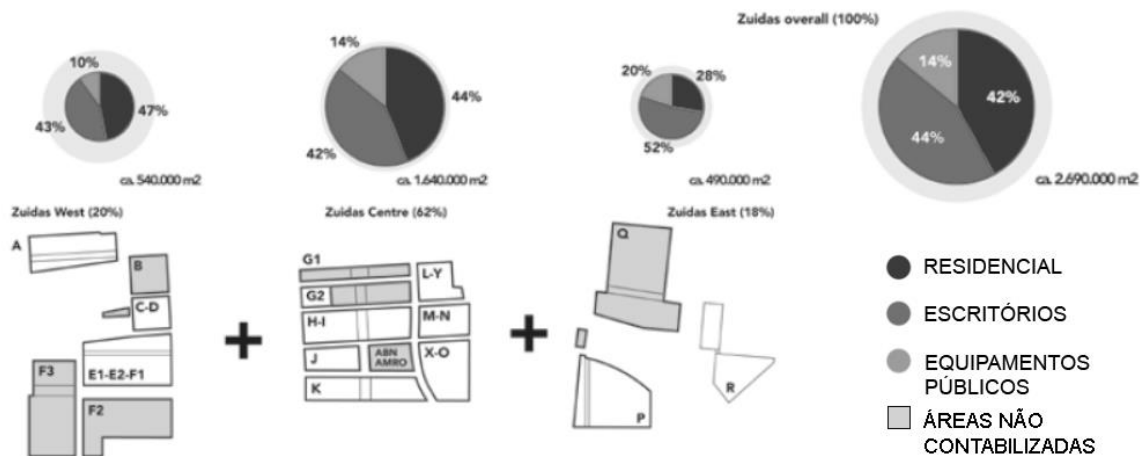


FIGURA 38 – RELAÇÃO ENTRE USOS DESENVOLVIDOS PELO PLANO ZUIDAS EM 2007
 FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009) Modificado pelo autor (2015)

Antes da efetivação do Plano já ocupavam a área a VU University, o Tribunal de Justiça, a Sede do grupo ABN/AMRO e o RAI Centro de Conferências, além de alguns edifícios comerciais nas quadras Strawinsky North e Strawinsky South. Até a

oficialização do plano a área era majoritariamente ocupada por empresas e instituições públicas (FIGURA 39).



FIGURA 39 – FOTO AÉREA DO ZUIDAS (EIXO-SUL)

FONTE: Disponível em <<http://goo.gl/5YF6ER>>. Acesso em: 20/06/2015

4.2.3 Desenvolvimento do Projeto

A ocupação da região Sul de Amsterdã até o final da década de 1990 deu-se com fraca regulação municipal. Em 1999 o grupo bancário ABN/AMRO inaugura sua sede em Zuidas, seguido então pelo grupo ING e outros menores. A intenção inicial dessas empresas era ocupar a área de maneira a possibilitar a criação de um polo econômico, reservando 100% do solo para receber empresas de porte internacional, que estimulassem a economia local.

O primeiro Plano lançado pelo poder público municipal, em 1998 regulou as intenções do capital empresarial na área, indicando diretrizes que estipulavam um uso e ocupação do solo mais variado, modificando o caráter pretendido até então pela iniciativa privada de um local eminentemente voltado para a atividade econômica para um local em que outras atividades urbanas pudessem ser desenvolvidas.

Em 2001, após passar pelo crivo do público, a primeira revisão do Plano, incluiu anseios e necessidades da população local. O propósito de criar uma verdadeira atmosfera urbana agregou ao programa do projeto museus, locais para prática de esporte e áreas públicas. Essa diretriz tornou-se um instrumento de marketing da intervenção, aumentando sua atratividade sobre o setor privado.

(MAJOOR, 2006, *apud* MAJOOR, 2009)²⁷. O Plano, então, passa a idealizar para um espaço de alta competitividade para empresas de grande porte, grandes projetos de infraestrutura e uma nova zona mista com diversidade de usos. (MAJOOR, 2008, p. 76). Para viabilizar o uso residencial, propôs-se enterrar a infraestrutura viária que cortava a área de intervenção ao meio, uma solução técnica chamada *dock model* (FIGURA 40).

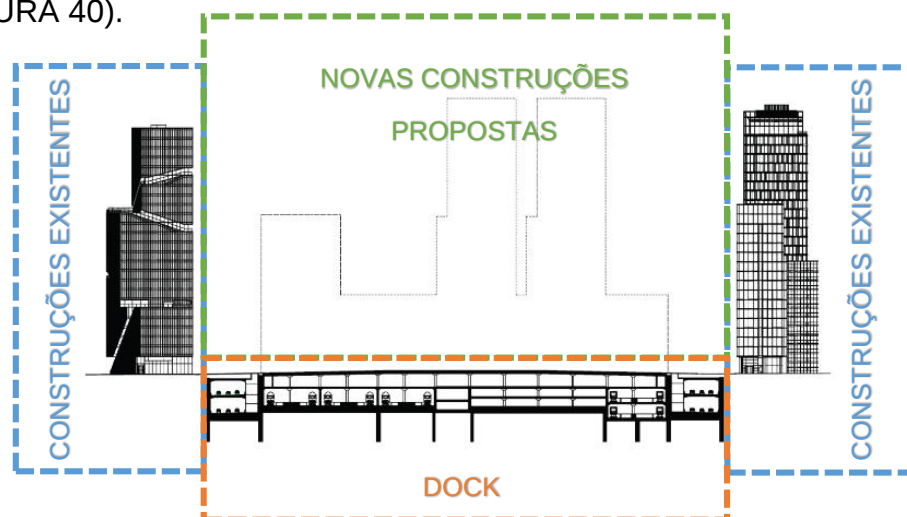


FIGURA 40 – CORTE ESQUEMÁTICO DO *DOCK MODEL*
 FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT

A instância municipal não recebia, entretanto, apoio das instâncias superiores, os governos Regional e Federal. A obra do *dock* até hoje não saiu do papel, prejudicando a efetivação da área como Zona Mista, já que os espaços e equipamentos públicos pensados concentrariam-se sobre ele. Em 2000, os grupos ABN/AMRO, ING e NS Vastgoed oferecem-se para iniciar um consórcio para a construção do *dock*. Em 2006, governos Municipal e Federal entram em acordo estipulando a criação da Zuidas Company, uma parceria público-privada que desenvolverá a construção do *dock*, que até a presente data não foi iniciada.

A opinião pública, que exerceu influência, nas etapas de elaboração e revisão do Plano teve a oportunidade de manifestar-se. A transformação de uma área exclusivamente empresarial em outra onde quase 1/3 seria destinado a usos públicos deveu-se em grande parte às pressões da população (FIGURA 41). No entanto não pode ser atribuído apenas a este fator a alteração da proporção e relação entre os usos residencial, terciário e público do projeto. Com a valorização da propriedade, a

²⁷ MAJOOR, S.J.H. Conditions for multiple land use in large-scale urban projects, **Journal of Housing and Built Environment**, v. 21, n. 1, p. 15-32, 2006.

pressão imobiliária também cresceu. E, para atender às exigências requeridas pela população que intentava morar na área, fazia-se necessário a oferta de amenidades, tais como áreas para esporte e lazer, parques e edifícios de uso cultural.

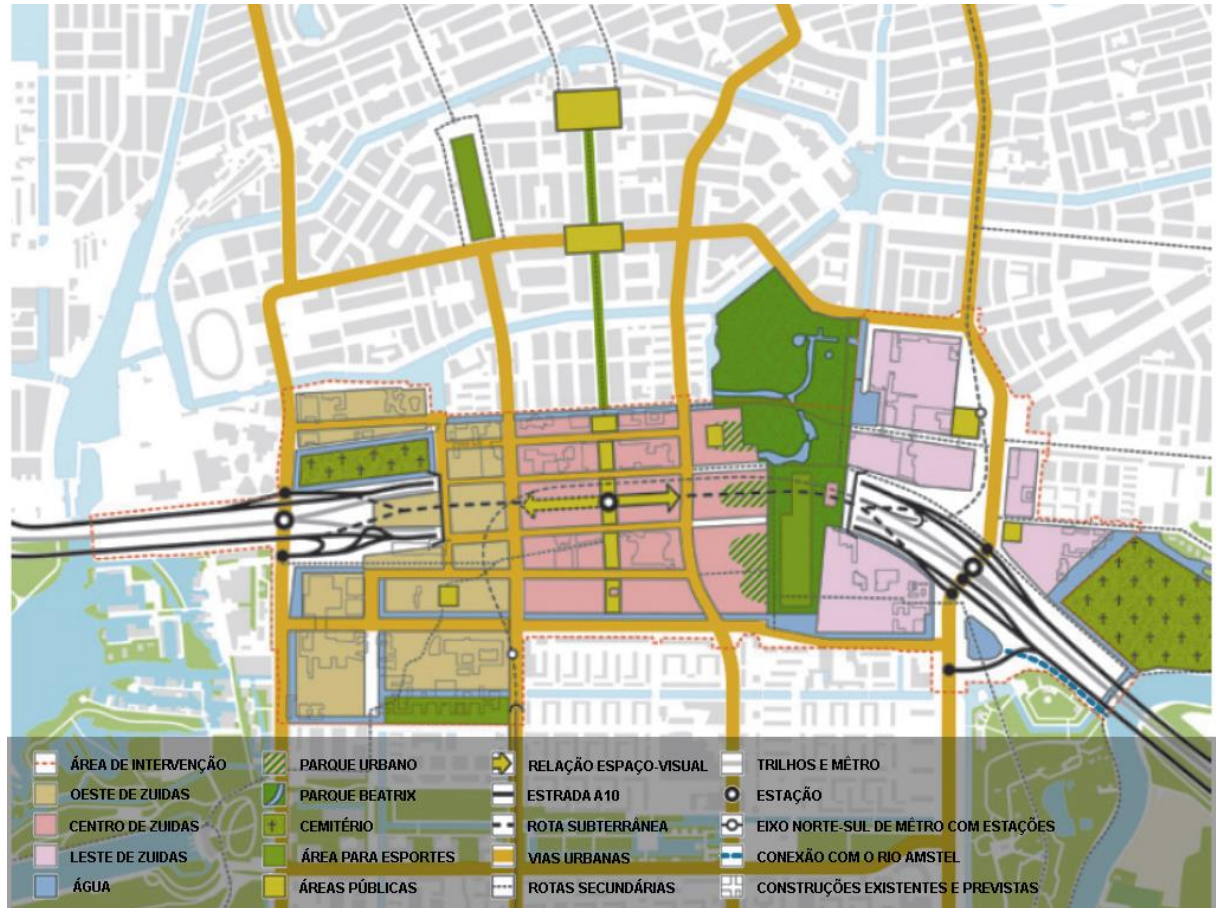


FIGURA 41 – USOS PÚBLICOS PRETENDIDOS PARA ZUIDAS

FONTE: ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009) Modificado pelo autor (2015)

Em 1998, na fase inicial, 45% das áreas a serem construídas deveriam destinar-se ao uso terciário, 45% para habitação e 10% serviços. Em 2007, na segunda revisão do Plano, previu-se uma ocupação de 38% pelo uso terciário, 33% pelo residencial e 29% por equipamentos urbanos (FIGURA 42).

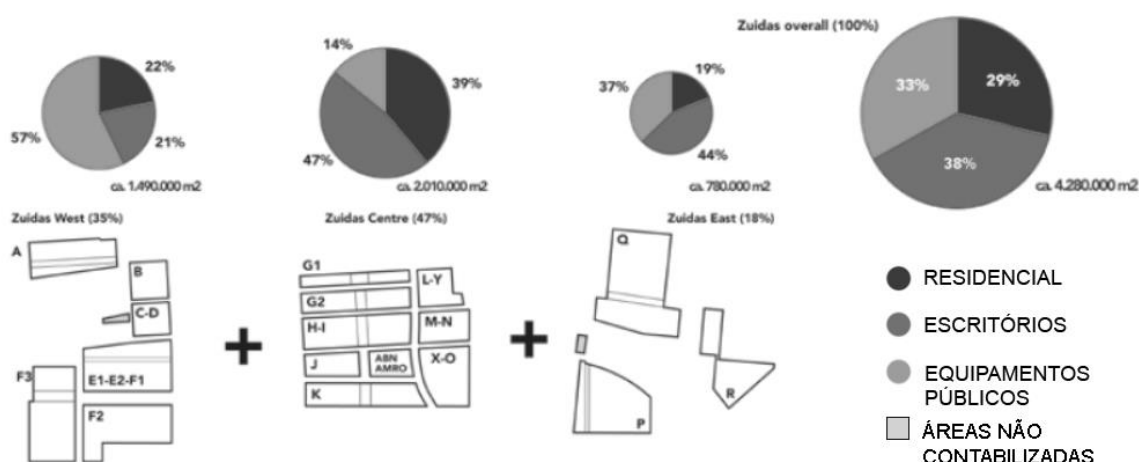


FIGURA 42 – RELAÇÃO ENTRE USOS PRETENDIDOS PARA ZUIDAS
 FONTE:ZUIDAS VISION DOCUMENT (2009) Modificado pelo autor (2015)

A região consolidou-se e constitui atualmente um polo econômico e, segundo Majoor (2008), é “não somente o local mais prestigiado pelos escritórios em Amsterdã, mas foi rapidamente percebida como o local mais competitivo para escritórios na Holanda”²⁸. A alta concentração de bancos, escritórios de advocacia e instituições financeiras em Zuidas exerce atratividade para outras empresas e agentes produtores do espaço. O autor conclui que o sucesso da iniciativa deu-se pelo fato de que a ocupação foi liderada pelo mercado, ao invés de orientada para o mercado, além de receber o apoio do governo local. O autor ressalta ainda que as favoráveis características físicas da região Sul de Amsterdã não são suficientes para explicar o Plano e suas intenções. A partir da metade da década de 1990, o cenário econômico favorecia a criação de empresas nos países desenvolvidos, principalmente de empresas relacionadas à Tecnologia de Informação e Comunicação. As grandes empresas demandavam serviços de consultoria, jurídicos e financeiros, que acabariam criando em volta de si um polo econômico. Outro fator apontado é a consolidação de grandes empresas e fusões, também geradoras de demanda por edifícios que pudessem abrigar suas sedes.

Apesar da aceitação e alta procura pelo setor privado e do discurso oficial promover a região como uma atmosfera urbana, a obra mais importante que possibilitaria amplos espaços públicos, o *dock*, ainda não foi executada. Majoor (2008) diz que é uma omissão estratégica do poder público, encarregado da execução do

²⁸ “... not only the most prestigious office location in Amsterdam, but was quickly perceived as the most important competitive office location in the Netherlands...” (MAJOOR, 2008, p.78).

dock e dos equipamentos públicos, os quais não foram implementados. Por isso “muitos edifícios foram construídos na área, mas dificilmente algum com outra função urbana que não seja de escritório até o momento. Isso tem um efeito negativo na identificação da população com o Plano Zuidas como uma área urbana”²⁹.

Outro objetivo não realizado, segundo o autor, foi atrair empresas internacionais, uma vez que a área é ocupada principalmente por empresas holandesas. A razão para a não conclusão das obras públicas e do alcance limitado do Plano, é atribuído ao fato de que, apesar do governo municipal estar envolvido no projeto, os governos Regional e Federal não demonstraram grande interesse na área e pouco se envolveram. Envolvimento que seria imprescindível para o financiamento das obras públicas. (MAJOOR, 2008, p.82).

Os quadros 6 e 7 resumem os impactos do Plano Zuidas até o ano de 2007:

QUADRO 6 – ASPECTOS SIMBÓLICO-COGNITIVOS DE ZUIDAS E SEU DESENVOLVIMENTO ATÉ 2007

Aspecto Simbólico-Cognitivo	Situação inicial (metade dos anos 90)	Situação em 2007
Zuidas como um novo polo econômico	Após o fracasso do desenvolvimento às margens do IJ, devido a pressões do interesse privado, Zuidas é apresentada como a nova localização de escritórios em Amsterdã.	Desenvolvimento econômico bem-sucedido, Zuidas é a mais prestigiada área de escritórios na Holanda, porém, não atraiu investidores internacionais.
Zuidas como uma Zona Mista	Poucos planos prévios para uso misto, mas basicamente um plano para uma área de escritórios.	O uso misto é a mais importante proposta espacial e paisagística para a área, porém pouco provável, uma vez que depende da criação do <i>dock</i> .
Zuidas como um projeto de infraestrutura	Planos do governo Federal de expandir a infraestrutura até Zuidas, sem ligação com o desenvolvimento urbano.	Processo lento e complicado para integrar o desenvolvimento urbano com a expansão infraestrutural. Necessita de maior apoio do governo Federal ao projeto do <i>dock</i> .

FONTE: MAJOOR (2008) Traduzido pelo autor (2015)

²⁹ “... lot of buildings have been realized in the area, but that there are hardly any urban functions other than offices present at the moment. This is also having a negative effect on the general public’s identification with the Zuidas as a new urban area.” (MAJOOR, 2008, p. 79)

QUADRO 7 – ASPECTOS ORGANIZACIONAIS DE ZUIDAS E SEU DESENVOLVIMENTO ATÉ 2007

Aspecto organizacional	Situação inicial (metade dos anos 90)	Situação em 2007
Setor econômico privado	O início de Zuidas no cenário metropolitano deu-se através do suporte de um pequeno número de grandes bancos.	ABN/AMRO e ING continuam sendo os mais importantes agentes privados, outras instituições financeiras holandesas os seguiram. Agentes privados estão dispostos a dar continuidade aos projetos de desenvolvimento da área, incluindo o <i>dock</i> , firmando contratos de longo prazo.
Governos Regional e Federal	Zuidas estava inserida em políticas para aumentar a capacidade do transporte rodoviário e férreo na região Sul de Amsterdã. Interesse do Ministério de Planejamento Territorial em investir em estações de trens de alta velocidade.	Maior conectividade. Governo federal age de maneira menos fragmentada. Disposição para participar de uma parceria público-privada no desenvolvimento do Plano Zuidas.
Governo Municipal	Após falhar no desenvolvimento das margens do rio IJ como destino de grandes empresas, os bancos optaram pela região Sul. A municipalidade busca formas mais flexíveis de diálogo com a iniciativa privada.	Amsterdã lentamente entende a necessidade de uma organização mais ampla para o projeto. É necessária uma readequação do governo local para o cenário futuro liderado pela iniciativa privada através da Zuidas Company.
Social, civil e cultural	Consultados sobre o Plano, mas sem papel ativo no processo de toma de decisões.	Faltam interesse e identificação. Impossibilidade de participação.

FONTE: MAJOOR (2008) Traduzido pelo autor (2015)

4.3 PORTO NORTE

Intervenção urbana situada em Rosario, na Argentina, o Projeto Porto Norte teve como principal objetivo garantir que a área do Porto, uma vez no controle da iniciativa privada, não impossibilitasse o acesso da população ao Rio Paraná. (CUENYA, 2011, p.204).

Dividida em duas etapas, a primeira já concluída em 2001, resultou na venda de terreno da ONABA para a construção do edifício que abriga o Shopping Alto Rosario e o Parque Scalabrini Ortíz. A segunda etapa, em andamento, iniciou em 2004 com a realização de concurso público para o Plano Diretor da área e encontra-se em fase de implementação dos projetos desenvolvidos.

QUADRO 8 – HISTÓRICO DO PROJETO PORTO NORTE

ano	marco
2001	Venda de terreno do governo Federal para a construção de um shopping e um parque
2003	Modificação do modelo de gestão territorial da prefeitura de Rosario, que passa a controlar o planejamento urbano e gestão de obras na cidade
2004	Concurso para o Plano Diretor de Porto Norte

FONTE: Organizado pelo autor (2015)

4.3.1 Conectividade Urbana

A cidade de Rosário, na província de Santa Fé, está às margens do Rio Paraná. Sua região metropolitana é composta por 12 municípios, cuja população em 2010 era de 1,2 milhões, 948 mil só em Rosário. Está a 300 km da capital argentina, Buenos Aires.

A área de intervenção (FIGURA 43) situa-se no Segundo Anel Perimetral à Zona Central, está a aproximadamente 14 quilômetros do Aeroporto Internacional Islas Malvinas, 2 quilômetros do Terminal Rodoviário de Rosário e 8 quilômetros do Porto de Rosário.

Sua conexão com a rede de cidades argentinas é garantida por estradas nacionais para Buenos Aires, Córdoba, Santa-Fé e outras.

O transporte fluvial pela bacia do Rio Paraná representa uma importante ligação de Rosário a outras cidades argentinas, além de Brasil, Paraguai, Bolívia e a rota marítima entre os oceanos Pacífico e Atlântico, que contorna a América do Sul por sua porção austral.

Na fronteira sul da área de intervenção do Projeto, situa-se o terminal ferroviário de cargas e passageiros de Rosário. O transporte de passageiros é realizado entre Rosário e as cidades de Santa Fé, Buenos Aires, Tucumán e Córdoba. O de cargas interliga o Porto de Rosário, sete terminais portuários privados presentes na região metropolitana de Rosário e também com outras cidades argentinas.



FIGURA 43 – RELAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO COM O SISTEMA DE MOBILIDADE DE ROSÁRIO

FONTE: Organizado pelo autor (2015)

Proximo à centralidade principal, a região é bem irrigada por vias principais e secundárias, que garantem sua conectividade urbana. É atendida por 15 linhas de ônibus e também por ciclovias (FIGURA 44).

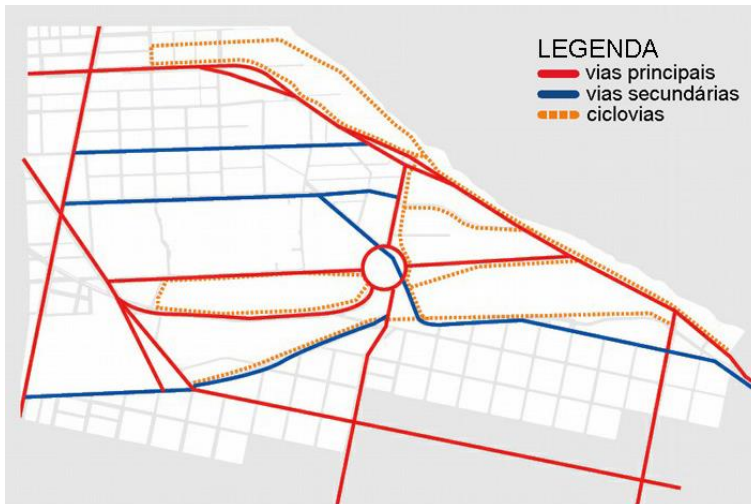


FIGURA 44 – MOBILIDADE NA ÁREA DE INTERVENÇÃO
FONTE: PUERTO NORTE. Modificado pelo autor (2015)

4.3.2 Recorte Espacial da Intervenção

A área do Projeto envolve 100 ha da antiga área portuária, que foi dividida em oito unidades de execução (FIGURA 45). Uma unidade foi concluída na primeira etapa e as unidades restantes estão em desenvolvimento.



FIGURA 45 - PLANO DIRETOR PARA PORTO NORTE
FONTE: PUERTO NORTE. Modificado pelo autor (2015)

4.3.3 Desenvolvimento do Projeto

Na década de 1990, prevaleciam na Argentina as políticas neoliberais, que aliadas à falta de recursos financeiros dos governos e à consecutiva comercialização, por parte do governo Federal, dos terrenos de usos portuários e ferroviários, delinearum um ambiente propício aos interesses econômicos dos agentes privados. Na direção oposta, a prefeitura de Rosario tomou duas medidas benéficas ao interesse público: acordo com o governo Federal, no qual definiu-se que 40% dos terrenos de posse da União deveriam ser destinados a áreas verdes e; impediu um empreendimento que implantaria na região do porto altos edifícios, um campo de golfe e um porto náutico. Para a região do Porto, então, lançou um concurso de ideias para o Plano Diretor, ao qual deveria se submeter a reurbanização do local.

Em 2003, foi estipulado que o planejamento urbano e a gestão das obras ficariam a cargo do Município, de maneira que o poder público pudesse usufruir das melhorias geradas pela iniciativa privada no Porto e também remanejasse parte do lucro gerado para áreas mais carentes da cidade.

Para solucionar a ausência de instrumentos urbanísticos que permitissem ao Município recuperar a mais-valia produzida por seus próprios investimentos, o órgão responsável em Rosário, considerado moderno ante outras cidades argentinas, desenvolveu medidas que modificaram essa realidade. Entre elas, a exigência de doação por parte das construtoras de terrenos destinados a obras viárias, equipamentos e habitação social, e também a implementação de infraestrutura. Outro instrumento desenvolvido foi a Relação de Edificabilidade, no qual definiu-se que 10% do valor do que foi construído, mensurado de acordo com o que é estabelecido pelo Código Urbano para a área, deveria ser reaplicado nas áreas circundantes.

O plano prevê que, às margens do Rio Paraná, devem ser construídos parques públicos, avenidas e calçadas, que possibilitem a circulação e a utilização pública da área do Porto Norte (FIGURAS 46 e 47).



FIGURA 46 –RELAÇÃO DAS ÁREAS DESTINADAS AOS EMPREENDIMENTOS E A USOS PÚBLICOS
 FONTE: PUERTO NORTE. Modificado pelo autor (2015)

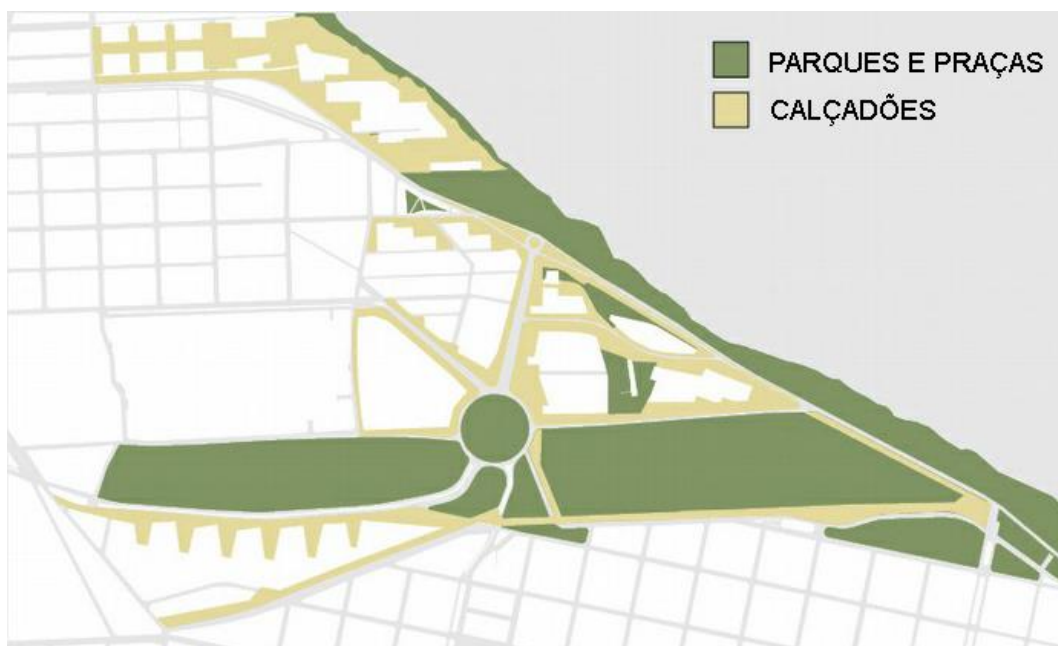


FIGURA 47 – ÁREAS DESTINADAS PARA PARQUES E CALÇADÕES
 FONTE: PUERTO NORTE. Modificado pelo autor (2015).

Houve também a preocupação de limitar o potencial construtivo por meio da imposição de alturas limites, levando em conta o entorno existente. Porém, algumas torres mais altas, de 66 a 100 metros, foram permitidas para criar atratividade ao local e interesse pela iniciativa privada (FIGURA 48).

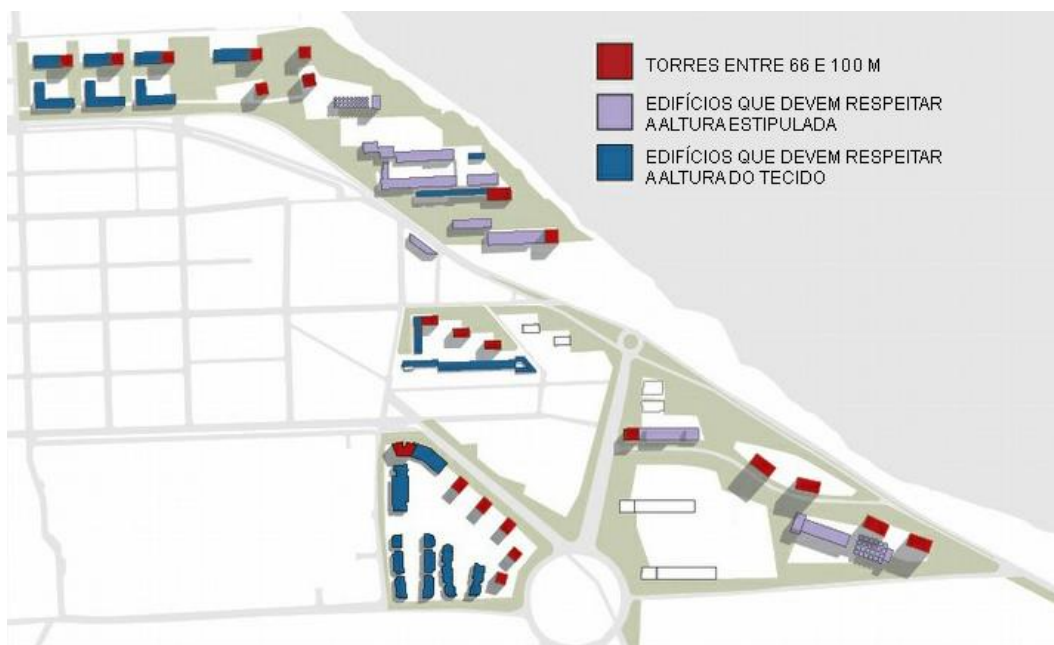


FIGURA 48 – MORFOLOGIA ESTIPULADA
 FONTE: PUERTO NORTE. Modificado pelo autor (2015)

4.4 SÍNTESES DA ANÁLISE DOS CASOS CORRELATOS

Da análise dos estudos de caso pode-se concluir que os Grandes Projetos Urbanos, de forma generalizada, essencialmente: introduzem novos usos a áreas urbanas consolidadas; dependem da participação público-privada de gestão de território; envolvem grandes somas de dinheiro e promovem a valorização do solo, direcionando-se predominantemente a demandas solváveis; e articulam-se em regiões onde exista oferta de infraestrutura urbana e viária, com ênfase na acessibilidade.

O primeiro caso é marcado pelo oportunismo do Projeto Recife/Olinda em aproveitar-se de outras políticas e investimentos anteriores para justificar suas propostas de reurbanização de áreas portuárias e ferroviárias degradadas sob pressão imobiliária. Projetos como o Novo Recife, idealizado por empreendedores privados, têm enfrentado grande resistência da população, da qual destaca-se o movimento Ocupe Estelita, que busca impedir a apropriação de um local por edifícios contemporâneos que, como explicita o projeto, criam uma nova Recife, desconexa de sua história e população.

No caso de Zuidas, Amsterdã estava incluída em um cenário econômico favorável, já possuía condições físicas para receber grandes empresas, possuía

conexão por diversos modais com a região e o resto do mundo. Em relação ao Sul de Amsterdã, observava-se que sua inserção em um território integrado com outras áreas de serviço terciário e modais de transporte. Havia também uma demanda por uma área que pudesse concentrar empresas de grande porte, que buscava na cidade a região mais propícia. Zuidas destacou-se também por responder adequadamente aos requisitos fundamentais para o desenvolvimento de um polo econômico: conectividade, presença de equipamentos e serviços públicos e o potencial de exercer uma centralidade. Embora tenha havido um debate sobre o projeto com a população local à partir de uma iniciativa do poder público, as transformações vinculadas a democratização do espaço urbano e a contrapartida da criação de novos espaços públicos vem sendo postergadas.

O caso de Porto Norte é inovador ao utilizar um instrumento urbanístico de recuperação de investimentos públicos, intitulado de Relação de Edificabilidade que garantiu o acesso da população a área através da criação de parques e praças e ao submeter os novos projetos a leis de uso e ocupação do solo específicas.

Por fim, conclui-se que o processo de transformação urbana promovido por Grandes Projetos Urbanos tem sido idealizado e destinado aos grupos hegemônicos que controlam o capital e as atividades produtivas. Tem por fim o investimento de capital na cidade e a geração de mais-valia, reconhecendo em áreas urbanas degradadas, como ferrovias e estações subutilizadas ou desativadas, sua melhor oportunidade.

No próximo capítulo, Interpretação da Realidade, os processos espaciais em Curitiba e a situação de uso da Estrada de Ferro que cruza a aglomeração urbana serão estudados.

5 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

A aproximação da realidade do espaço em que se desenvolverá o projeto de intervenção urbana dar-se-á inicialmente com a análise da inserção do município de Curitiba no contexto nacional e regional, com o objetivo de destacar seu papel de centralidade em relação à rede urbana brasileira. Em seguida, destaca-se a relação de Curitiba com os demais municípios da Região Metropolitana e sua dinâmica interna. A partir desse contexto, a ferrovia será estudada em seus aspectos históricos mais importantes e em relação à sua função no espaço intraurbano. Posteriormente, será apresentado um estudo realizado pelo IPPUC na década de 1980, que analisou as subcentralidades urbanas em Curitiba. No final, apresentam-se as características socioespaciais do trecho da ferrovia e seu entorno que serão objetos do futuro projeto de intervenção.

5.1 INSERÇÃO DE CURITIBA NA REDE DE CIDADES BRASILEIRAS

Curitiba é hoje uma das doze metrópoles brasileiras, cuja região de influência abarca o território do estado do Paraná e grande parte do estado de Santa Catarina (FIGURA 49).

A região ampliada de articulação de Curitiba divide-se em 14 regiões intermediárias e compreende 7 capitais regionais, entre elas a capital de Santa Catarina, Florianópolis, 23 centros subregionais e 16 centros de zona.

Em Curitiba encontram-se empresas, indústrias e concentração de capital capazes de gerir e organizar sua região ampliada. Tais características destacam o papel de centralidade desta aglomeração urbana no contexto da rede urbana nacional.

Divisão Urbano Regional Regiões Ampliadas de Articulação Urbana

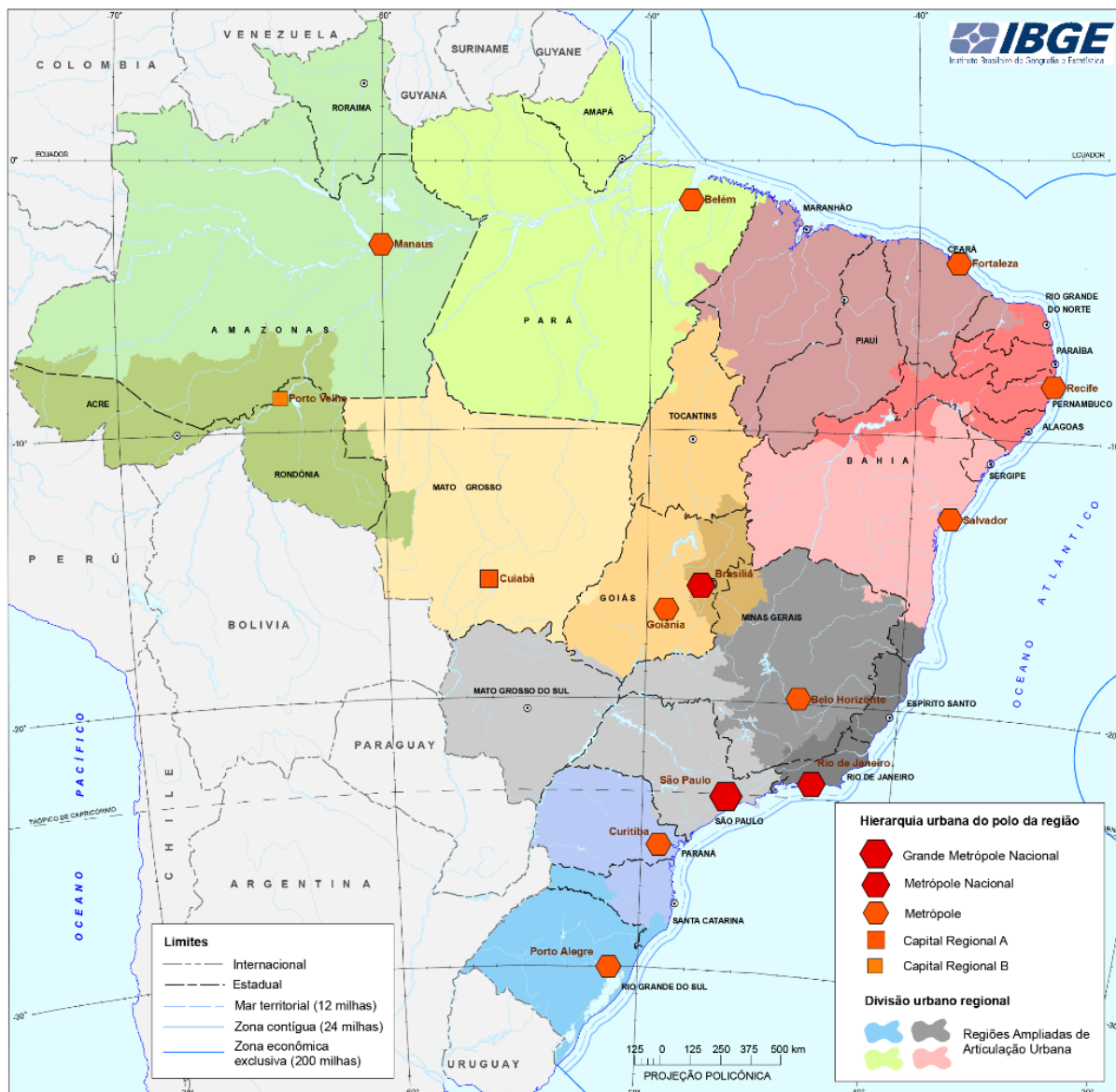


FIGURA 49 – REGIÕES AMPLIADAS DE ARTICULAÇÃO URBANA

FONTE: <ftp://geofp.ibge.gov.br/divisao_urbano_regional/mapas/regioes_ampliadas_articulacao_urbana.pdf>. Acesso em: 29/05/2015.

A Região Metropolitana de Curitiba (FIGURA 50) é composta por 29 municípios, cujo território pode ser dividido em três espacialidades distintas: o núcleo, composto pela capital Curitiba, a Área de Concentração de População (ACP) da qual fazem parte 14 municípios e o restante dos municípios que participam com menor integração da dinâmica metropolitana. Segundo o Censo de 2010 do IBGE, a população total da ACP de Curitiba era de 3,174 milhões de habitantes, 1,752 milhões apenas na capital. A divisão considera o desenvolvimento e a industrialização das cidades na região, sendo o polo, Curitiba, o município mais desenvolvido e

industrializado, a ACP composta por municípios com alto desempenho e indústrias desenvolvidas e em fase de expansão e os municípios restantes com menores índices de desenvolvimento e industrialização. (CINTRA; SÁ, 2013, p.40).

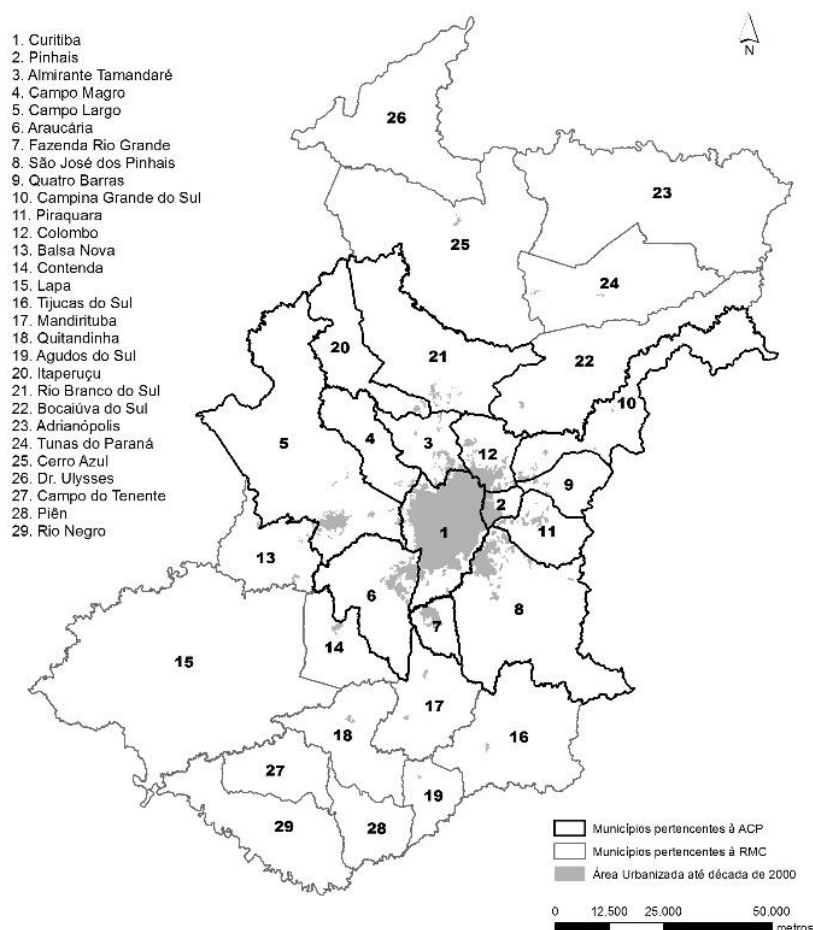


FIGURA 50 – DELIMITAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA E DA ÁREA DE CONCENTRAÇÃO DA POPULAÇÃO
FONTE: SILVA (2014)

A RMC tem importância significativa na economia do Paraná e em 2011 representava aproximadamente 45% do VAF paranaense, com contribuição relevante do setor industrial. Tais valores indicam que grande parcela da indústria e de atividades lucrativas, além da concentração populacional, situam-se na RMC.

Internamente, Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais lideram a distribuição do VAF³⁰ (FIGURA 51).

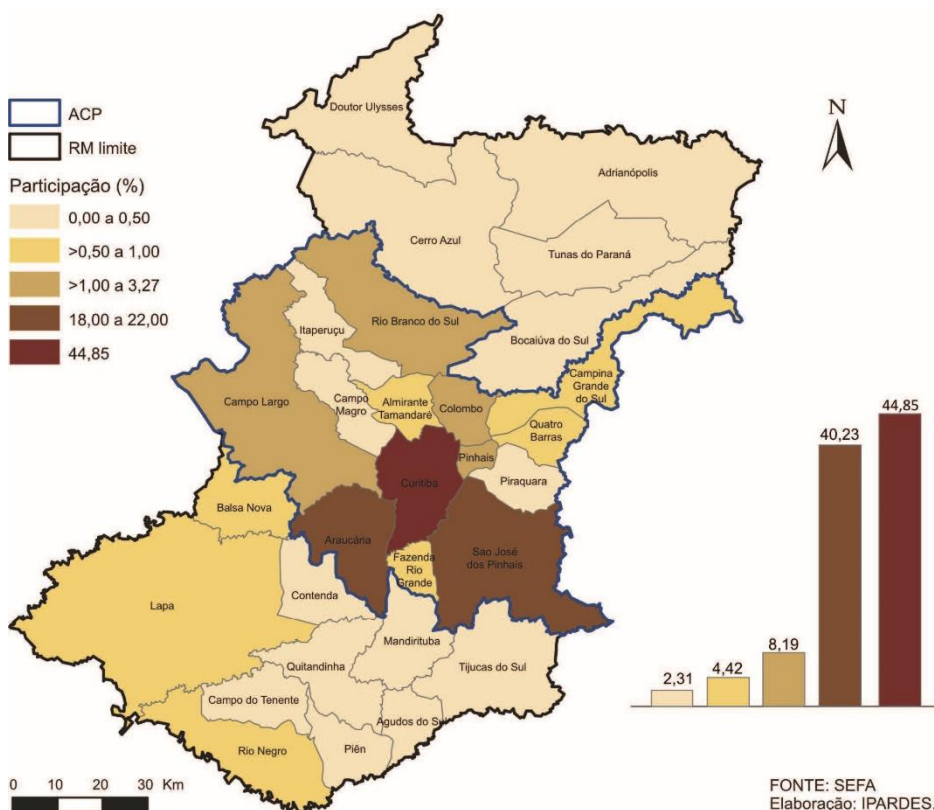


FIGURA 51 – PARTICIPAÇÃO POR MUNICÍPIO NO VAF DA RMC
FONTE: MOURA *et al.*, 2014, p. 70.

Além de concentrar a maior parcela industrial paranaense e metropolitana, 71,6% da renda domiciliar mensal da RMC e 40,7% do Paraná estão em Curitiba. Essa concentração de atividade produtiva, empregos e renda impacta a dinâmica populacional entre as cidades. O movimento pendular, caracterizado pela locomoção de populações entre cidades no período de um dia, reforça a metropolização de Curitiba e demais cidades da ACP. Essa dinâmica é materializada pela mancha urbana contínua que caracteriza a conurbação de Curitiba com os municípios circundantes e também pelos eixos de transporte existentes. Curitiba é o maior receptor desse movimento na região, porém também apresenta considerável população evasora em direção aos demais Municípios da ACP (FIGURA 52).

³⁰ Valor Adicionado Fiscal. Índice que serve de base para os repasses da União ao Município, baseado nas declarações do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).

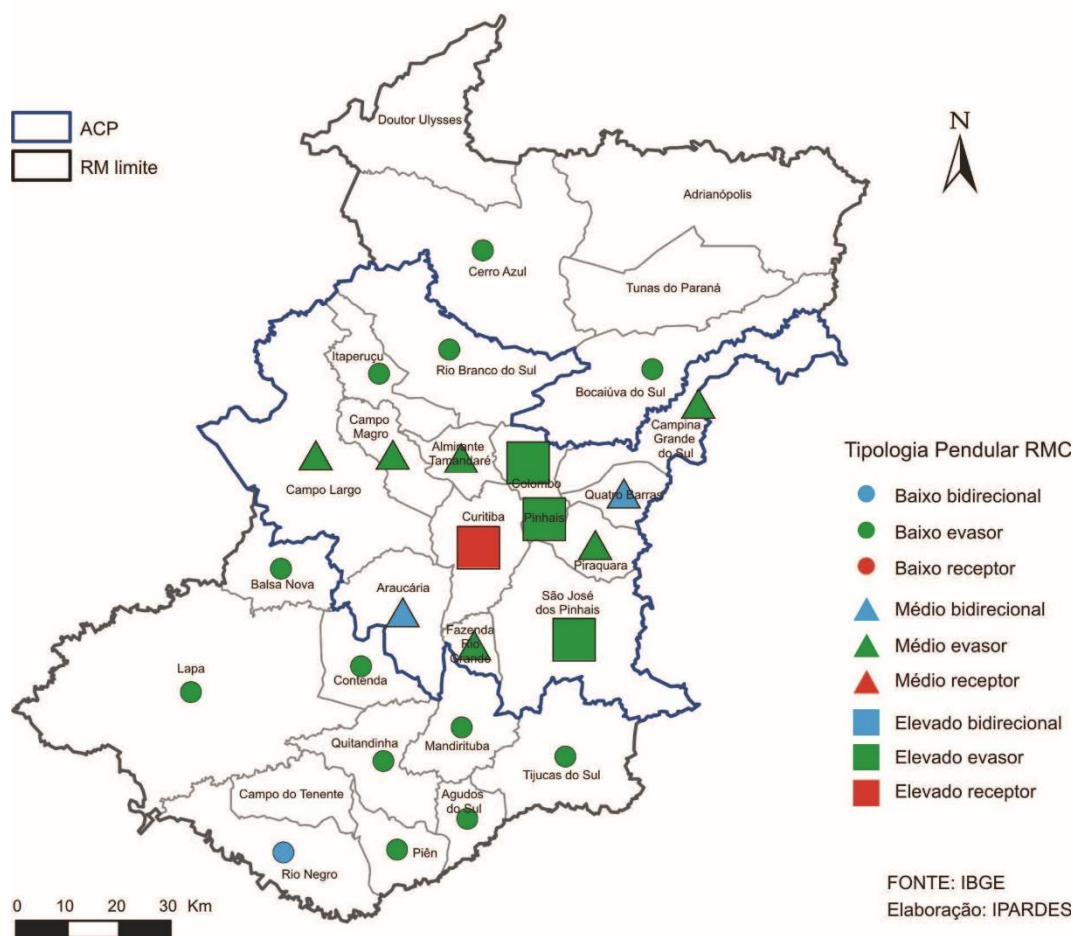


FIGURA 52 – MOVIMENTO PENDULAR NA RMC
FONTE: MOURA *et al.*, 2014.

Apenas Araucária, Quatro Barras e Rio Negro³¹ possuem índices pendulares que as classificam como bidirecionais, ou seja, com equilíbrio entre os fluxos de entradas e saídas. Os demais municípios da RMC são evasores, o que significa que há maior fluxo de saída. Curitiba exerce, portanto, grande atratividade aos municípios circundantes, constituindo um elevado receptor, com intensa relação com São José dos Pinhais, Pinhais e Colombo, média relação com Campo Largo, Campo Magro, Almirante Tamandaré, Campina Grande do Sul, Piraquara, Fazenda Rio Grande e Araucária e baixa relação com Itaperuçu e Rio Branco do Sul.

³¹ Rio Negro é um município conurbado à cidade de Mafra, no estado de Santa Catarina, não fazendo parte do movimento pendular existente na região da ACP de Curitiba.

5.2 CURITIBA E SUA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

Como já demonstrado, o protagonismo de Curitiba dá-se no plano econômico, atingindo diretamente a dinâmica populacional de sua região metropolitana e as atividades econômicas de sua região ampliada de influência. Interligada por rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, a capital comunica-se com outras metrópoles brasileiras, latino-americanas e também de outros continentes. Essa conectividade e a concentração de indústrias, refletem índices econômicos que acabam por definir a cidade como uma centralidade no âmbito da rede urbana brasileira.

A articulação de Curitiba com os municípios da ACP cria na escala metropolitana, diversas centralidades, organizadas hierarquicamente, que atuam conjuntamente de maneira a adequarem-se ao modo de produção capitalista. Os indicadores da ACP apontam um

“elevado crescimento populacional; concentração de riqueza, medida pela produção industrial, pelo comércio, serviços e emprego gerado; densa rede de ativos científicos e tecnológicos e de infraestrutura; intrincados fluxos de pessoas e mercadorias; assim como ocupações e usos compondo manchas contínuas em mais de um município.” (MOURA, 2009, p.142)

A partir do apresentado, pode-se considerar que em Curitiba identificam-se características que Ascher (2010) descreveu como metápole, que articula os conceitos de metrópole e metápole, criando um novo tipo de território urbano. Metrópole é o local no qual há concentração de riquezas humanas e materiais historicamente adquiridas. Cumpre função relevante na divisão social do trabalho em escala mundial e oferece, em maior ou menor grau, quantidade e diversidade de empregos, serviços de alto nível, equipamentos de infraestrutura abundantes e ampla conexão internacional. A metapolização é o fenômeno que substitui a lógica da expansão da malha urbana de maneira centrífuga aos centros, pela absorção de distantes áreas urbanas à sua zona de funcionalidade. (ASCHER, 2010, p.62-63).

Assim, da mesma forma como observada em escala global, a condição periférica de determinados espaços em uma metrópole não significa um estágio de desenvolvimento, mas sim uma posição hierárquica fixa de submissão de um território a outro. Tal singularidade, em termos espaciais, implica na disparidade entre índices sociais e econômicos entre Curitiba e o restante dos municípios da ACP, e também na necessidade de deslocamento entre esses locais.

O sistema de mobilidade interurbano e intraurbano na metrópole de Curitiba estrutura-se por meio de cinco eixos estruturais, que partem da área central do município polo nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste, além de rodovias, ferrovia e dois aeroportos.

Os cinco eixos estruturais que partem do Centro direcionam o crescimento urbano e organizam o transporte da capital (FIGURA 53). Ao longo deles, as vias estruturam-se pelo sistema trinário – canaleta de ônibus, vias lentas e vias rápidas – e a densidade urbana é estimulada através da verticalização, definida na lei de zoneamento da capital. Um eixo mais recente que cruza a malha urbana do Município de Curitiba no sentido Norte-Sul, aprovado no Plano Diretor de 2004, a Linha Verde, vem gradualmente modificando a dinâmica de mobilidade e produção do espaço. Anteriormente desempenhando o papel da rodovia BR 116, pelo qual trafegavam caminhões e na qual situavam-se empresas destinadas à logística e armazenamento de cargas, este eixo, atualmente, caracteriza-se por uma via urbana, que corta diferentes bairros da capital e liga o polo à municípios metropolitanos.

Os eixos estruturais recebem as linhas de ônibus Expresso, que atendem o maior número de passageiros do transporte público Curitibaano. As vias rápidas têm importância na locomoção automobilística, na medida em que recebem e distribuem o tráfego das vias locais e coletoras que irrigam a cidade.

As rodovias existentes destinam-se principalmente para o transporte interurbano de pessoas e cargas. Em termos de transporte rodoviário, a região está bem irrigada, destacando-se as rodovias BR 277, que interliga Ponta Grossa a Paranaguá, passando por Curitiba; a BR 116, que conecta Curitiba a São Paulo, a norte e Porto Alegre, a sul; e a BR 367 pela qual se comunicam Curitiba e Florianópolis.

Dois aeroportos integram o sistema de mobilidade Curitiba. O Aeroporto do Bacacheri, inicialmente de uso militar, na década de 1990 abrigou algumas companhias aéreas, posteriormente transferidas para o Aeroporto Afonso Pena. Atualmente, destina-se ao serviço de táxi aéreo, transporte de cargas e aeroclube. Têm capacidade para receber aeronaves de pequeno e médio porte e transportar 300 mil passageiros por ano. O Aeroporto Internacional Afonso Pena foi inaugurado em 1945, inicialmente para uso militar, e posteriormente recebeu o terminal de passageiros. Passou por ampliações em nas décadas de 1950, 1970 e 1990 para aumentar sua capacidade de atendimento. A última obra de ampliação deu-se com o

advento da Copa do Mundo de 2014, na qual Curitiba foi cidade-sede. Atualmente pode atender até 8,5 milhões de passageiros por ano.

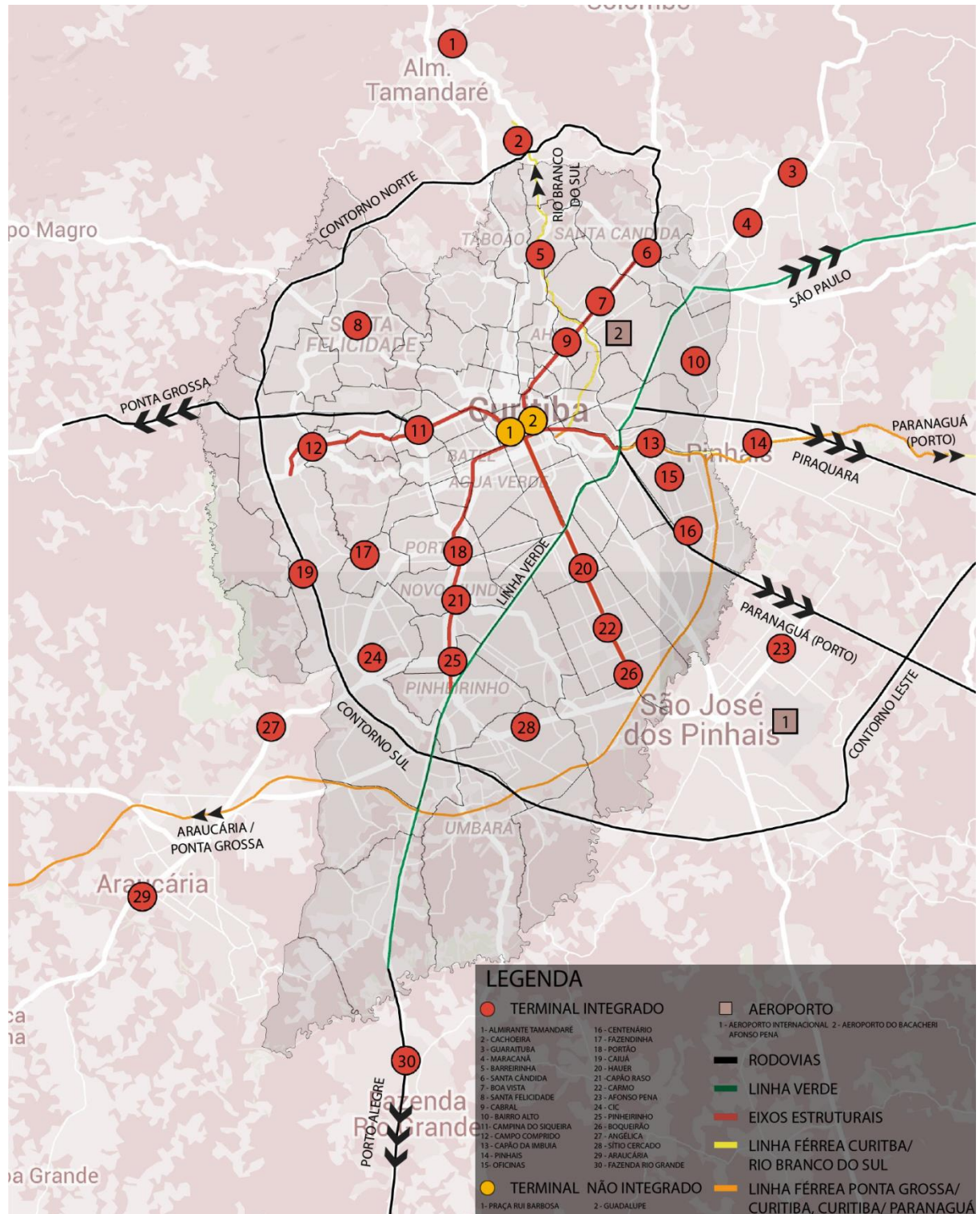


FIGURA 53 – CONECTIVIDADE CURITIBANA
FONTE: Organizado pelo autor (2015)

A ferrovia tem hoje pouca relevância no cenário de transportes brasileiro e paranaense, mas no passado teve muito importância no desenvolvimento econômico do Paraná e na formação das suas cidades, inclusive de Curitiba. Em relação ao estado, a ferrovia concentra-se na Região Intermediária de Articulação de Ponta Grossa, para qual convergem linhas vindas de São Paulo, Norte e Oeste do Paraná, Santa Catarina e Curitiba. A capital paranaense situa-se no caminho entre Ponta Grossa e o Porto de Paranaguá.

O trecho da ferrovia que cruza o município de Curitiba será estudado de forma mais detalhada nos tópicos seguintes, nos quais serão apresentados o seu histórico, a situação atual e os projetos de intervenção pretendidos.

5.3 A LINHA FÉRREA NA HISTÓRIA DO PARANÁ E DE CURITIBA

Segundo Dudeque (2010), a ferrovia foi um dos fatores de inserção de Curitiba na dinâmica capitalista da década de 1880. As linhas de trens instaladas no período possibilitaram o escoamento da produção de erva-mate e madeira da região para o porto, e a construção do prédio da Estação Ferroviária em Curitiba articulava-se à política do Império, que pretendia atrair para a capital imigrantes europeus. Os arredores da Estação passaram a ser ocupados por residências, comércios, hotéis após a inauguração da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba, em 1885. A área no seu entorno, inicialmente afastada da porção urbanizada de Curitiba, atraiu em sua direção o crescimento da cidade, e no fim do século XIX já encontrava-se imersa na realidade urbana da capital.

A expansão das linhas férreas em território paranaense, replicou a mesma lógica observada no resto do Brasil, e ficou restrita à construção de ramais que ligassem centros de produção mineral ou agrícola aos portos, e explica-se pelos interesses dos agentes responsáveis por sua construção: estrangeiros, principalmente britânicos, os quais possuíam interesse apenas em estimular o comércio.³² (IPHAN, 2012, *apud*. OLIVEIRA, 2013a).

³² IPHAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Patrimônio Ferroviário**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarpaginasecao.do?id=15825&retorno=paginaiphan>> Acesso em: 22/10/2015.

Em 1891 a estrada de ferro foi prolongada de Curitiba até Ponta Grossa e dali para os portos fluviais de Rio Negro e Porto Amazonas. Entre Curitiba e Paranaguá, na estação de Morretes, foi aberto um ramal para Antonina, cidade portuária, construído em 1892.

No final do século XIX, a linha permitia, portanto, conectividade entre os portos fluviais de Rio Negro e Porto Amazonas, os portos marítimos de Antonina e Paranaguá, a região dos campos gerais, produtora de erva-mate e aguardava a construção da ferrovia que ligaria São Paulo a Montevidéu. (OLIVEIRA, 2013a, p.59).

Para evitar que parte da produção agrícola do Paraná fosse escoada por ferrovias paulistas até o porto de Santos, em 1915 inaugura-se a Ferrovia do Paranapaema, derivada da ferrovia Itararé/Uruguai, com início em Jaguariaíva que liga-se à Estrada de Ferro Sorocabana. Essa linha, em 1924, prolonga-se até Cianorte para atender a produção cafeeira do norte do estado. Em 1937 parte da Paranapaema um ramal que conecta a rede ferroviária paranaense à paulista.³³ (GIESBRECHT, 2012; MOTA 2012, *apud*. OLIVEIRA, 2013a).

Em 1942, face às falências de diversas empresas privadas que administravam a linha férrea na região, a Rede Viária Paraná – Santa Catarina, empresa pública, assume a administração das ferrovias dos estados homônimos. A atuação da RVPSC deu-se principalmente pela “construção de vilas ferroviárias e de grandes edifícios como o Teixeira Soares e o Hospital Central Ferroviário (atualmente, Hospital Universitário Cajuru) em Curitiba”. (OLIVEIRA, 2013a, p.62).

A incorporação da RVPSC à Rede Ferroviária Federal S.A. centralizou no governo federal a administração das estradas de ferro de propriedade pública. A atuação da RFFSA resumiu-se à modernização dos trilhos, proposição de diretrizes ferroviárias para a região norte do Paraná e a construção de um novo ramal que ligava a Estrada de Ferro Itararé/Uruguai a uma fábrica em Telêmaco Borba.

Em 1977, para desviar o transporte de cargas de áreas urbanas em Curitiba, foi construído o ramal Pinhais/Engenheiro Bley, na região sul da cidade (FIGURA 54). Na década de 1980 a linha turística Curitiba/Lapa foi suspensa, e em 1990 foi definitivamente desativado o trecho Curitiba/Araucária.

³³ GIESBRECHT, R. M. **Curitiba – Estações ferroviárias**. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_pr_sc.htm>. Acesso em: 02/12/2011.

MOTA, F. S.. **Centro de cultura e lazer**: Requalificação da Vila ferroviária Capanema em Curitiba. 2012. 103 p. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

No período de 1996 a 1998, a RFFSA concedeu a administração de seu patrimônio à iniciativa privada, pelo período de 30 anos. A malha ferroviária do Paraná foi arrematada primeiramente pela Ferrovia Sul-Atlântica e posteriormente pela América Latina Logística, a qual tem a concessão até a atualidade.

Devido ao incentivo dado ao transporte rodoviário no Brasil, desde a década de 1970, as estradas de ferro foram perdendo sua importância como eixo de transportes de passageiros e transformando-se em barreiras urbanas, sendo gradualmente abandonadas. Atualmente, encontram-se desativados os ramais Curitiba/Araucária, Itararé/Jaguariaíva, Engenheiro Guterres/Porto União da Vitória, e outros em uso estão subutilizados sob o risco de desativação. (OLIVEIRA, 2013a, p. 63-65).

5.3.1 A Ferrovia em Curitiba

Em trabalho realizado em 2013, Oliveira reconhece os quatro ramais ferroviários presentes em Curitiba e os setoriza em unidades de paisagem segundo as características predominantes em cada porção da linha férrea (FIGURA 55).

As unidades da Região Central estruturam-se na região dos bairros do Rebouças e Cristo Rei, ao longo de três dos quatro ramais existentes na cidade: o ramal Curitiba/Paranaguá; Curitiba/Araucária, atualmente desativado; e Curitiba/ Rio Branco do Sul. Compõe a Região Central as seguintes unidades; a antiga Estação Central; o viaduto João Negrão; a praça Eufrásio Corrêa; o pátio de manobras no km 108 da ferrovia; e a Sociedade Ferroviária.

A antiga sede administrativa e operacional da rede ferroviária paranaense, no prédio da antiga Estação Central, em 1972, ano da inauguração da rodoferroviária, deixou de abrigar os usos relacionados ao transporte ferroviário. (OLIVEIRA, 2013a, p. 71-72).

A Ponte Preta, ou viaduto João Negrão, que anteriormente permitia o acesso dos trens à estação central, é hoje propriedade da UFPR, e destina-se à passagem de pedestres. (OLIVEIRA, 2013a, p. 71)

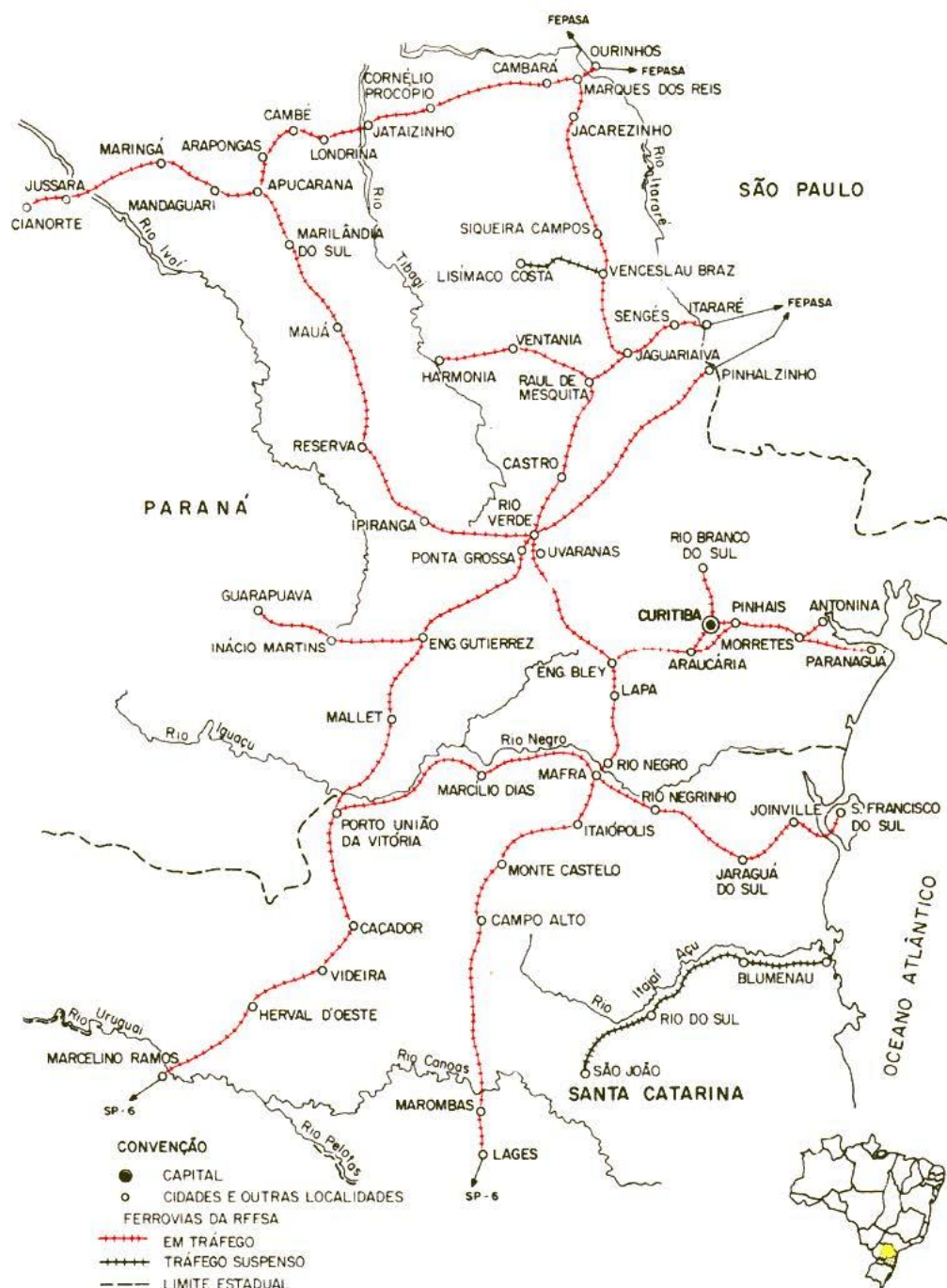


FIGURA 54 – SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO PARANÁ EM 1984
 FONTE: OLIVEIRA (2013a, p. 66)

A praça Eufrásio Corrêa, cuja existência deve-se à implantação da Estação, possuía em seu entorno usos relacionados com a recepção de passageiros – hotéis e comércio – além das edificações do Congresso do Estado e o quartel general do Exército. A garagem dos bondinhos, principal modal público de transporte até 1952, ano em que foi implementado o sistema de ônibus, também se localizava à frente da praça. (OLIVEIRA, 2013a, p. 72-73). Atualmente, o prédio da antiga estação é

ocupado por um shopping center, a garagem de bondes serve como estacionamento particular e o prédio do Congresso do Estado abriga a Câmara Municipal. Dos antigos hotéis, um abriga um albergue para estudantes e o outro está em estado de abandono.

Com a transferência da atividade industrial para a Cidade Industrial de Curitiba (CIC) na década de 1970, a importância da ferrovia no bairro Rebouças decresceu. Diversos desvios particulares da linha de ferro para pátios de fábricas nele situados foram desativados. Conjuntamente à transferência da atividade industrial, o desvio do transporte ferroviário do ramal Curitiba/Araucária para o Pinhais/Engenheiro Bley, contribuíram para o declínio do Rebouças, bairro que nas últimas décadas tem sido objeto de projetos de revitalização urbana. (OLIVEIRA, 2013a, p. 73-74)

A unidade de paisagem da Região central também é composta pelo pátio de manobras no km 108 da Estrada de Ferro do Paraná, situado na rodoferroviária de Curitiba, em atividade, inclusive para o transporte turístico de passageiros para Morretes, Antonina e Paranaguá. Outro elemento de destaque na paisagem da Região Central é a Sociedade Ferroviária, inicialmente composta por: área habitacional para trabalhadores da RVPSC; sede do Clube Atlético Ferroviário, um complexo esportivo composto por quadras esportivas, piscinas e um estádio, hoje pertencente ao Paraná Clube; e o Hospital Central Ferroviário, hoje Hospital Universitário do Cajuru. (OLIVEIRA, 2013a, p. 74-78).

A unidade de paisagem do Ramal Curitiba/Paranaguá estende-se através dos bairros Cristo Rei, Jardim Botânico, Capão da Imbuia e Cajuru. Compõe a unidade de paisagem: avenida Capanema, ao longo da qual, por grande parte de seu percurso em Curitiba, corre a linha de ferro; Parada Stresser – Parada Cajuru, compostas por residências de antigos trabalhadores da RVPSC, uma estação de parada e o entrocamento entre a linha principal e a que vai para as oficinas; e a Vila Oficinas, complexo residencial surgido em função das oficinas ferroviárias ali implantadas a partir de 1943. (OLIVEIRA, 2013a, p. 78-81)

Integram a paisagem do ramal desativado Curitiba/Araucária: o parque linear entre as ruas João Negrão e Conselheiro Laurindo; o Vazio da Linha 1, caracterizado pela supressão dos trilhos e desaparecimento dos rastros históricos da ferrovia, Autolândia, marcada por pátios de concessionárias de automóveis e barracões industriais abandonados; Ferrovila 1, terrenos adquiridos pela prefeitura de Curitiba em 1989 e posteriormente vendidos à baixo preço para que empresas construíssem moradias para seus empregados; Ocupações Irregulares 1, ocorrida em 1991, 3.500

famílias ocuparam 14 km da faixa de domínio do ramal em questão, coordenados pela União Geral do Bairros; Ferrovia 2, trecho composto por habitações sociais promovidas pela COHAB, Vazio da Linha 2, trecho que deveria dar continuidade às Ferrovias, mas que, no entanto, configura-se como um vazio urbano; Portão, região que antigamente abrigou uma estação, hoje demolida, residências de trabalhadores da RVPSC, algumas ainda existentes e um pátio de manobras; e Ocupações Irregulares 2, conjunto que estende-se do bairro Portão ao limite entre os municípios de Curitiba e Araucária, ladeado em grande parte por lotes indústrias da CIC. (OLIVEIRA, 2013a, p. 81-90).

A linha férrea Curitiba/Rio Branco do Sul foi projetada, em 1906, para interligar Curitiba à colônia de imigrantes europeus de Assungui, no município de Cerro Azul. Porém a empresa responsável pela construção não foi capaz de entregar a obra completa, abandonando a atividade após o término do trecho Curitiba/Rio Branco do Sul.³⁴ (THOMÉ, 2004, *apud*. OLIVEIRA, 2013a). A unidade de paisagem do ramal Curitiba/Rio Branco do Sul é composta pelos trechos: Cristo Rei – Alto da XV, por onde os trilhos de trem correm paralelos à rua Flávio Dellegrave nos bairros homônimos, predominantemente residenciais, pelos quais passam as importantes ruas comerciais XV de Novembro, Mal. Deodoro e a Avenida Nossa Senhora da Luz; Vila Argelina, composta por 6 residências de madeira construídas para funcionários da RVPSC na década de 1950, o clube Graciosa Country Club e edifícios verticais com a frente para a Av. Nossa Senhora da Luz; Anita Garibaldi, unidade de paisagem que corre ao longo da rua homônima desde o bairro Cabral até o bairro Cachoeira, que liga os municípios de Curitiba e Almirante Tamandaré. A unidade abriga a desativada estação Estribo Ahú, que aportou passageiros até 1991.

Segundo Oliveira (2013b), três projetos estão em discussão atualmente: construção de anel perimetral para desviar os trilhos do ramal Curitiba/Rio Branco do Sul e consecutiva implementação do sistema binário ao longo da Aav. Anita Garibaldi; desativação da estação de trens na rodoferroviária, a qual será transformada em terminal de ônibus metropolitanos; e a transformação dos galpões das oficinas em centro gastronômico.

No projeto de lei da revisão do Plano Diretor de Curitiba de 2014, prevê-se a extinção de ramais da ferrovia, não especificados, e a consecutiva transferência da

³⁴ THOMÉ, N. Iconografias do Museu histórico-antropológico do Contestado. In: **Revista História Sociedade e Educação no Brasil**, Campinas, n.16, dez 2004.

concessão das faixas de domínio da linha férrea dos governos Federal e Estadual para o Municipal. Propõe-se ainda a utilização dessas para estruturação viária e de transporte intraurbanos. (IPPUC, 2015b, p.25).

A atual política para o tratamento das linhas férreas intraurbanas do município de Curitiba reforçam, portanto, o abandono sofrido por esse modal ao longo das últimas décadas. O potencial desse meio de transporte de passageiros e cargas em escala estadual e nacional é igualmente ignorado, observando-se cada vez mais o distanciamento das grandes concentrações populacionais, as estações de embarque e a atividade ferroviária.

5.4 ESTRUTURA ESPACIAL INTRAURBANA

Em 1985 o IPPUC elaborou o Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano de Curitiba, no qual propõe adequar a cidade à sua dinâmica econômica, a partir do resgate da importância de seus subcentros:

“reordenamento espacial das atividades de comércio e serviços em torno dos sub-centros ou centro de bairros existentes, visando sua dinamização, com redução da excessiva polarização do centro principal da cidade (...)”. (IPPUC, 1987, p. iii).

Segundo o documento, a proposta policêntrica apresentava-se como alternativa ao modelo de expansão urbana através dos eixos estruturais que, ao permitir maior potencial construtivo de maneira homogênea ao longo de uma linha partindo do centro da cidade, proporcionava um desenvolvimento que não considerava as especificidades locais dos bairros por onde estes passavam. O caráter indiferente desse modelo de eixos seria reforçado pelo sistema público de transporte, baseado em terminais integrados e fechados que configuravam apenas pontos de passagem e captação de passageiros para o centro de Curitiba. Como consequência, a população e o comércio dos bairros destinavam-se ao centro principal da cidade.

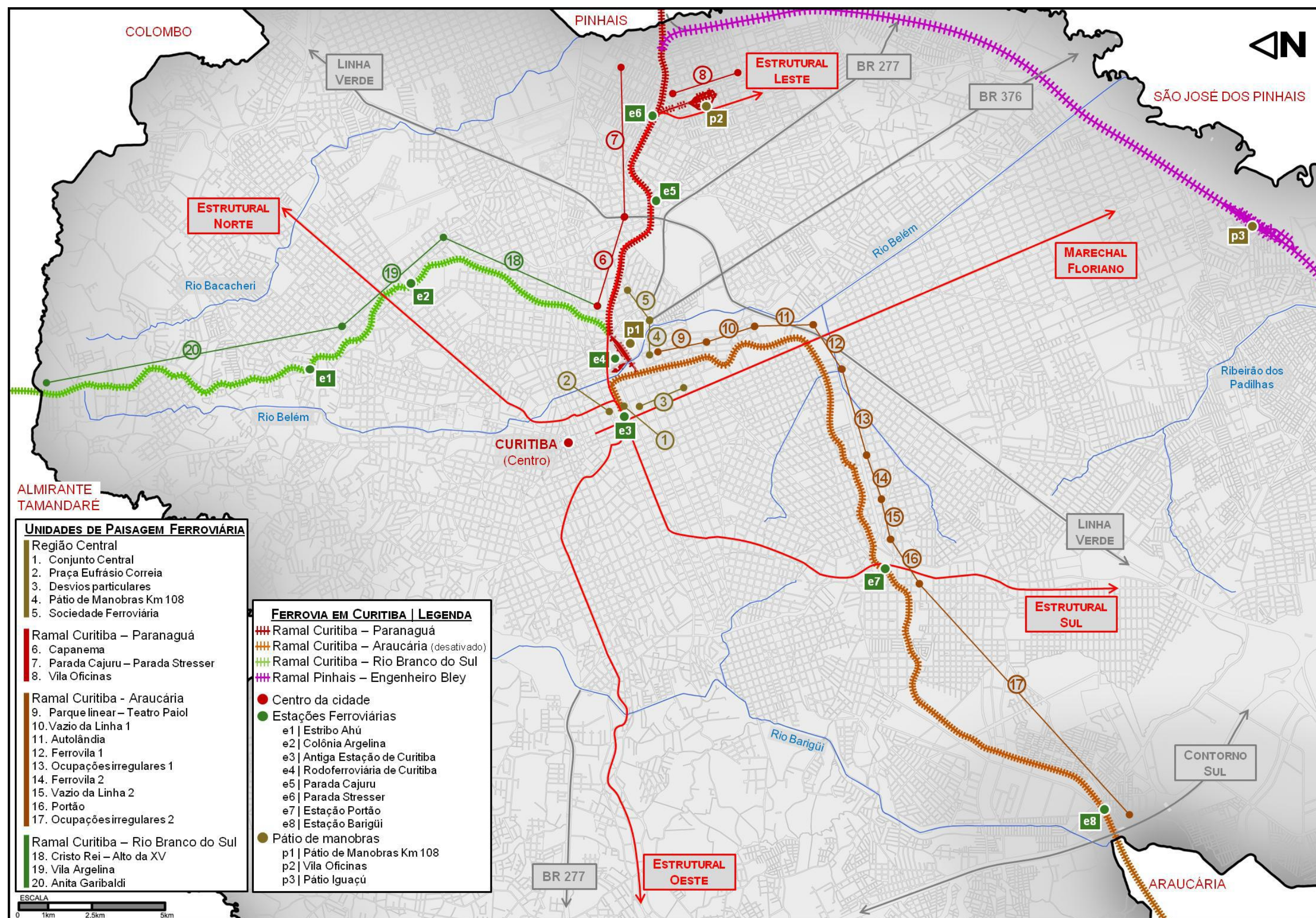


FIGURA 55 – UNIDADES DE PAISAGEM DO ITINERÁRIO CULTURAL FERROVIÁRIO DE CURITIBA
 FONTE: OLIVEIRA (2013a), p. 70.

Em 1987 foi publicado, pelo IPPUC, um estudo favorável ao policentrismo, no qual pretendia-se, de acordo com as diretrizes do Plano de 1985:

“resgatar o processo de crescimento dos sub-centros de Curitiba (...) gerando condições estruturais favoráveis a seu desenvolvimento, à descentralização funcional da cidade, à recuperação e ao desafogo do centro tradicional da metrópole, a uma distribuição mais bem ordenada que permita a todos os cidadãos melhor acesso a bens, serviços e empregos”. (IPPUC, 1987, p. iii-iv).

A conformação de Curitiba, desde seu início, deu-se de maneira radiocêntrica a partir de seu centro principal. Conformação que foi mantida e reforçada pelo Plano Agache, de 1943. Em 1966, o Plano Wilhelm criou os eixos estruturais, em detrimento da estrutura urbana radial-perimetral vigente desde o Plano Agache, que deveriam organizar o crescimento da cidade. Ao longo dos eixos estruturais, surgiram subcentros, possibilitados pela concentração populacional, menor preço de terra e conectividade com o centro e outras regiões da cidade. Esses polos secundários são identificados pela presença de atividade comercial e de serviços, a oferta de empregos e atratividade sobre o fluxo populacional. O estudo da década de 1980 aponta, que Curitiba caminhava para uma realidade policêntrica.

De acordo então com a magnitude da influência de subcentros reconhecidos na década de 1980, sua integração física com áreas circundantes e com resto da cidade, a presença de equipamentos urbanos, empresas ou comércio e o zoneamento vigente, o IPPUC identificou três níveis de polaridades em Curitiba:

- subcentros de terceiro nível: marcados pela presença de comércio e serviço de pequeno porte, de caráter vicinal e voltados para atividades cotidianas, com baixa variedade de estabelecimentos;
- subcentros de segundo nível: caracterizados por receber, além de estabelecimentos vicinais, atividades de uso intermitente, de maior alcance, na escala do bairro e mais variedade média de estabelecimentos. Também podiam conter equipamentos de médio e grande porte;
- subcentros de primeiro nível: possuíam, além das atividades vicinais e de bairro, equipamentos de alcance regional, centros comerciais, financeiros e/ou empresariais, com grande número e variedade de estabelecimentos, produtos e serviços ofertados. Apresentavam-se como alternativas ao centro

principal da cidade, atraíndo consumidores de bairros ou outras cidades próximas.

O estudo reconheceu cinco subcentros de primeiro nível: Bacacheri, Portão, Hauer, Santa Felicidade e Pinheirinho; 25 de segundo nível e 28 de terceiro (FIGURA 56). Em cada subcentro de primeiro nível, orbitavam outros de segundo e terceiro nível, que, em conjunto, compunham uma região da cidade. Para estabelecer as relações de dependência levou-se em conta as condições de acessibilidade entre os subcentros e a subsequente locomoção populacional para uso do comércio, serviços e equipamentos urbanos dentro de cada região. (IPPUC, 1987, p.29-31).

Quatro fatores foram considerados para explicar o desenvolvimento de subcentralidades: fatores históricos e naturais, fatores institucionais e de ocupação fundiária, o sistema viário e o transporte público.

O surgimento da maioria dos locais que foram reconhecidos como subcentralidades deu-se antes da década de 1960 (FIGURA 56), ou seja, antes da implementação do Plano Wilhelm de 1966. A distância ao centro histórico de Curitiba também foi fator relevante para explicar a concentração de funções ao longo da cidade. A maior parte dos subcentros identificados ficavam a uma distância de no máximo 10 quilômetros do marco zero de Curitiba, localizado na Praça Tiradentes.

Em relação às condições institucionais e de ocupação fundiária, observava-se o predomínio de subcentros em vias Coletoras e de Penetração, totalizando 67% dos polos secundários, enquanto 29 % localizavam-se no Setor Estrutural e nas Zonas de Serviço (FIGURA 57).

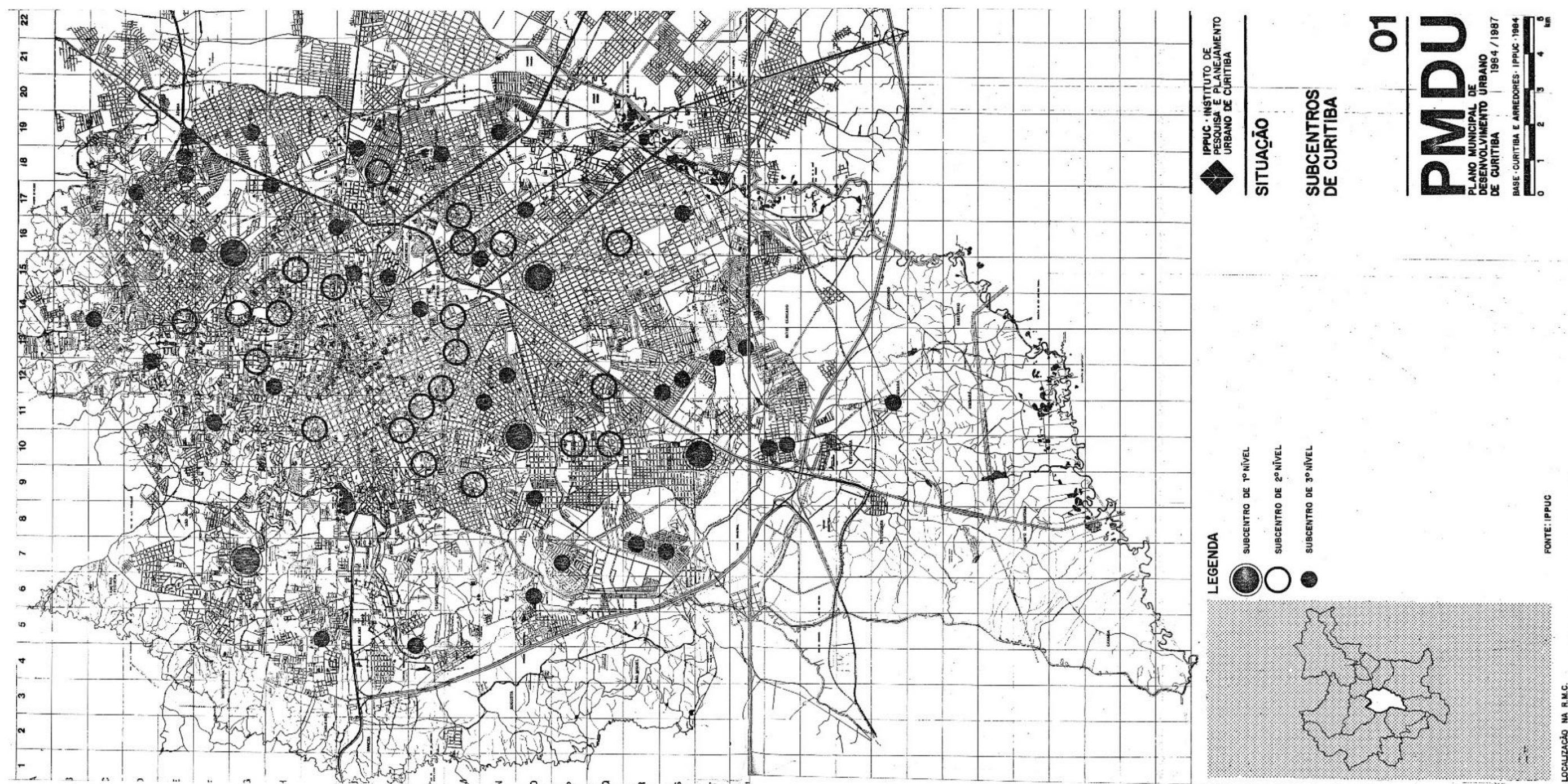


FIGURA 56 – SUBCENTROS DE CURITIBA
 FONTE: IPPUC (1987) p.10

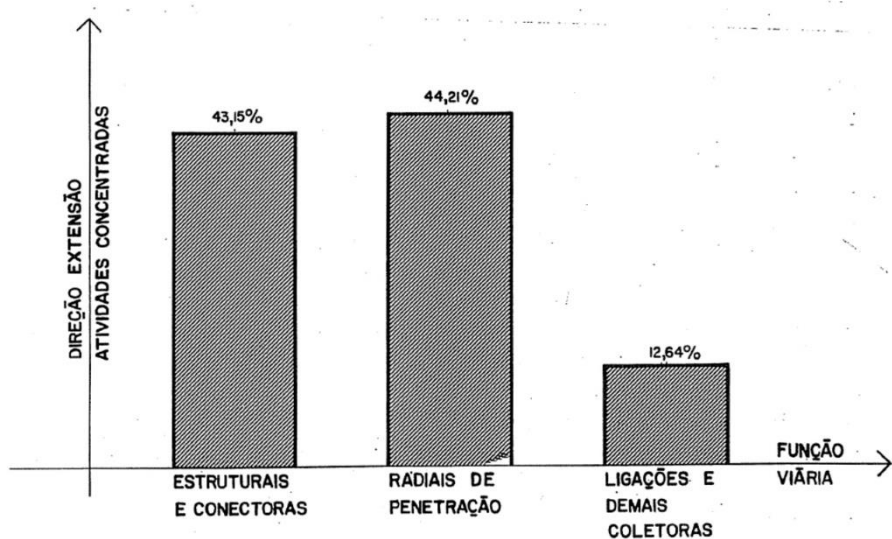


FIGURA 57- RELAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DOS SUBCENTROS NO SISTEMA VIÁRIO
 FONTE: IPPUC (1987) p.16

A localização das subcentralidades também articulava-se às vias circulares propostas no pelo Plano Agache, que passou a integrar parte da infraestrutura do transporte público da capital por meio das linhas Interbairros. Estas linhas estão entre as mais importantes da rede de transporte de Curitiba e interligam os subcentros (FIGURA 58).

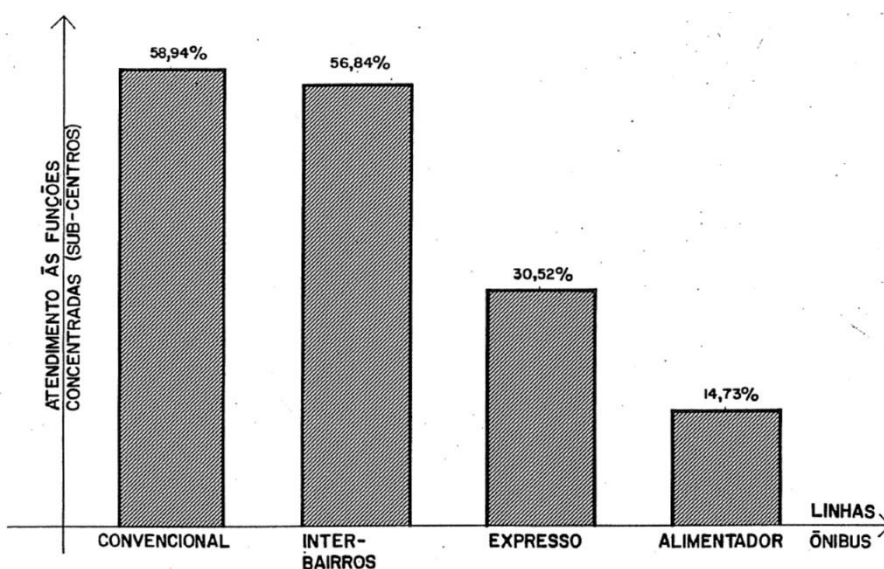


FIGURA 58 – RELAÇÃO DE LINHAS DE ÔNIBUS QUE ABASTECEM SUBCENTRALIDADES
 FONTE: IPPUC (1987) p.17

O estudo reconhecia três fatores prejudiciais ao desenvolvimento de subcentralidades: fluxo predominante de pessoas em direção ao centro principal, com

ausência de conectividade das vias e do transporte coletivo com a realidade local; confinamento do transporte coletivo a terminais fechados, também remetentes ao centro principal; e o uso do solo, linearizador, que acaba por descaracterizar as subcentralidades e o potencial desenvolvimento local. (IPPUC, 1987, p.20).

O estudo propunha, à época, uma alternativa para solucionar a contradição do crescimento organizado por eixos que não levava em conta as subcentralidades urbanas existentes. Essas deveriam adequar a legislação desses locais de maneira que o uso e ocupação do solo estivessem em acordo com a dinâmica local, permitindo o desenvolvimento das atividades já presentes, responsáveis pela existência das centralidades. Defendia também que tal diferenciação permitiria maior vínculo sócio-cultural da população com o território.

As ações pretendiam obter avanços de ordem sócio-econômica por meio da dinamização cultural, acessibilidade, adequação da paisagem urbana e implementação de equipamentos e mobiliário urbanos. Em torno dessas centralidades do ponto de vista habitacional, comercial e polarizador, dever-se-iam desenvolver programas voltados à criação de um lugar, que fugisse à simples lógica funcional do planejamento urbano. As centralidades de Santa Felicidade, Portão e Hauer já possuíam, na época do estudo, equipamentos como praças, museus, centros culturais que criavam identidade para o bairro. O Bacacheri e Pinheirinho eram deficientes nesse quesito. (IPPUC, 1987, p.44-45).

As diretrizes foram definidas para cada região de Curitiba, divididas em centro tradicional, áreas sob influência do centro tradicional, núcleos polarizadores, núcleos secundários e terciários, e áreas intermediárias entre as regiões e entornos metropolitanos (FIGURA 59).

O Plano resumiu-se ao estudo e propostas, mas não foi implementado. A revisão do Plano Diretor de Curitiba no ano de 2014, cuja lei tramita atualmente na Câmara de Vereadores, retomou a discussão das subcentralidades. Segundo publicação do IPPUC, Curitiba encontra-se sub-ocupada em relação ao que a atual legislação de uso do solo permite. Ao longo das vias estruturais e das ZR 4, nas partes mais afastadas do centro principal, ainda predominam vazios urbanos e horizontalidade. A revisão reconhece também a necessidade de se adensar regiões abastecidas por transporte público de média e alta capacidade, especificamente nas vias conectoras, estimulando a verticalização de outros eixos além dos estruturais. A ampliação viária e de transporte pretendidas no Plano Diretor objetivam reforçar as

subcentralidades. Prevê ainda a possibilidade de Operação Urbana Consorciada para o eixo estrutural norte-sul, formado pelas avenidas Paraná, João Gualberto, Sete de Setembro, República Argentina e Winston Churchill; para a Linha Verde; para as ruas que dão continuidade à Sete de Setembro; e outros três novos eixos mais ao sul. Além disso, estabelece instrumentos que flexibilizam as leis de uso e ocupação do solo, quando comprovadamente necessário. (IPPUC, 2015a).

5.5 A LINHA FÉRREA ENTRE A RUA MARECHAL DEODORO E AV. ANITA GARIBALDI

O trecho ora analisado, escolhido para receber o futuro projeto de intervenção urbana situa-se ao longo do ramal Curitiba/Rio Branco do Sul, entre a Rua Marechal Deodoro, no bairro Alto da XV e a Av. Anita Garibaldi, no bairro São Lourenço, passando também pelos bairros Hugo Lange, Cabral, Boa Vista e Ahú (FIGURA 60). Para caracterizá-lo mais claramente, o mesmo foi subdividido em Trechos (T) e Pontos de Articulação (A). Seis Trechos foram reconhecidos e caracterizados, segundo uso predominante e densidade da ocupação. Os Pontos de Articulação demarcam o cruzamento da linha férrea com ruas de maior caráter comercial, dentre as quais: Avenida Anita Garibaldi; Rua Holanda; Rua Belém; Avenida Paraná; Rua Canadá; Rua Prefeito Erasto Gaertner; Rua Augusto Stresser; Rua Itupava, Rua XV de Novembro e Rua Marechal Deodoro.

A escolha destes Pontos de Articulação justifica-se também pela presença de vias com importância para subcentralidades em diferentes níveis; a continuidade paisagística proporcionada pela ciclovia, áreas verdes e de lazer presentes nessa parte do trajeto da linha de trem; a potencialidade de receber estações de transporte ferroviário, conforme indicado por Oliveira (2013b), com subsequente integração destas com o terminal do Cabral; e a proximidade com o centro principal da cidade e da subcentralidade do Bacacheri.

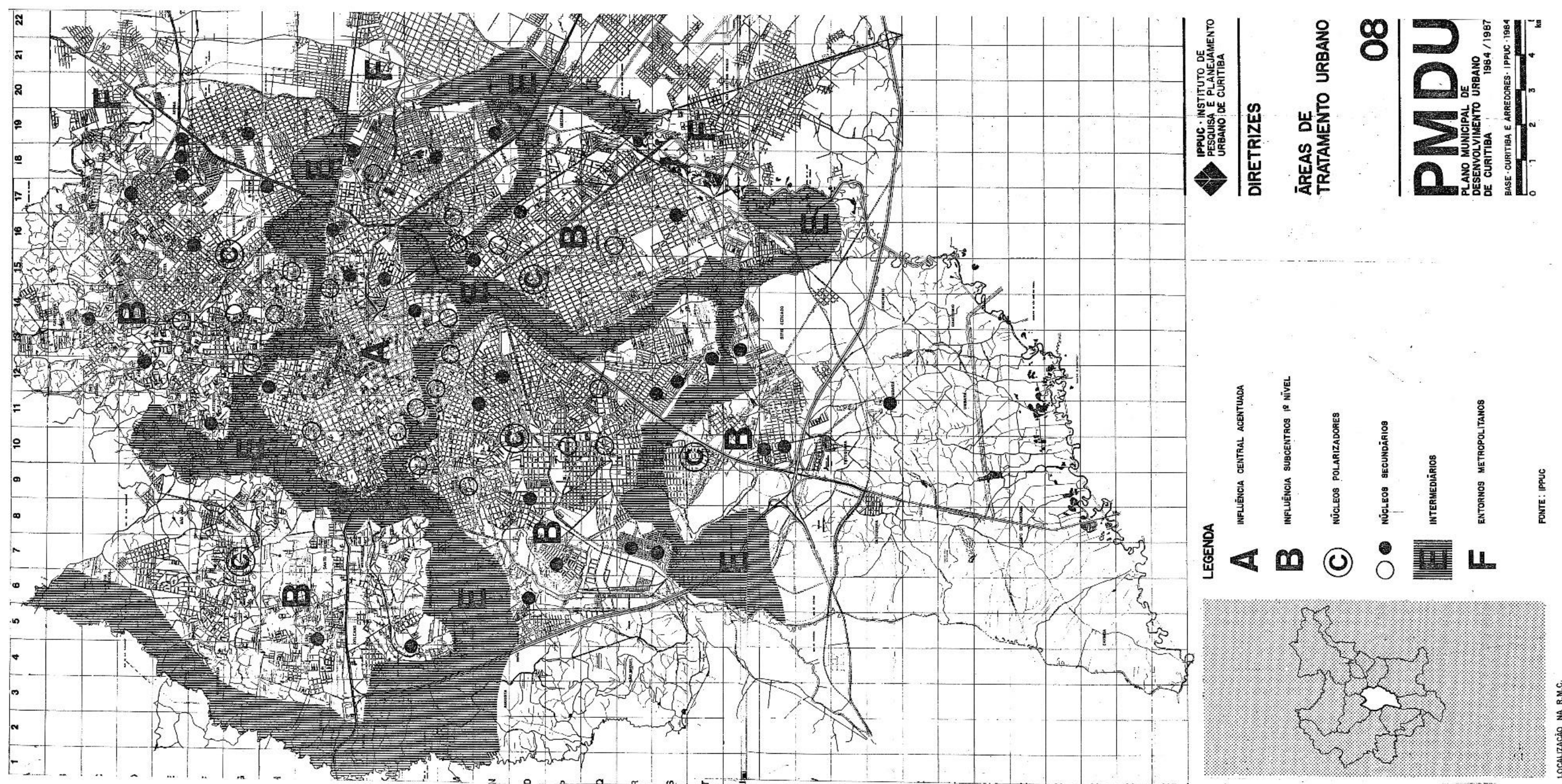


FIGURA 59 – ÁREAS DE TRATAMENTO URBANO
FONTE: IPPUC (1987) p. 59

Ao longo do eixo de intervenção, segundo o estudo de 1987 realizado pelo IPPUC, situam-se três subcentralidades de segundo nível – Anita Garibaldi, Hugo Lange e Alto da XV - e o subcentro de primeiro nível do Bacacheri. As subcentralidades de segundo nível Anita Garibaldi e Hugo Lange articulam-se à subcentralidade do Bacacheri, enquanto a subcentralidade Alto da XV articula-se com o centro principal.

A acessibilidade da região em questão é garantida pela presença de vias estruturais e conectoras e o terminal do Cabral, que recebem fluxos intra e interurbanos dos municípios situados no norte da ACP, principalmente Colombo e Almirante Tamandaré. O Aeroporto do Bacacheri, próximo da área estudada, possui um potencial atrativo para o uso corporativo da localidade, porque permite o trânsito aéreo de pequenas e médias aeronaves.

Esses fatores já consolidados garantem conectividade urbana e oferta de comércio e serviços para a população local, refletindo no preço da terra e no processo de transformação vigente na região.

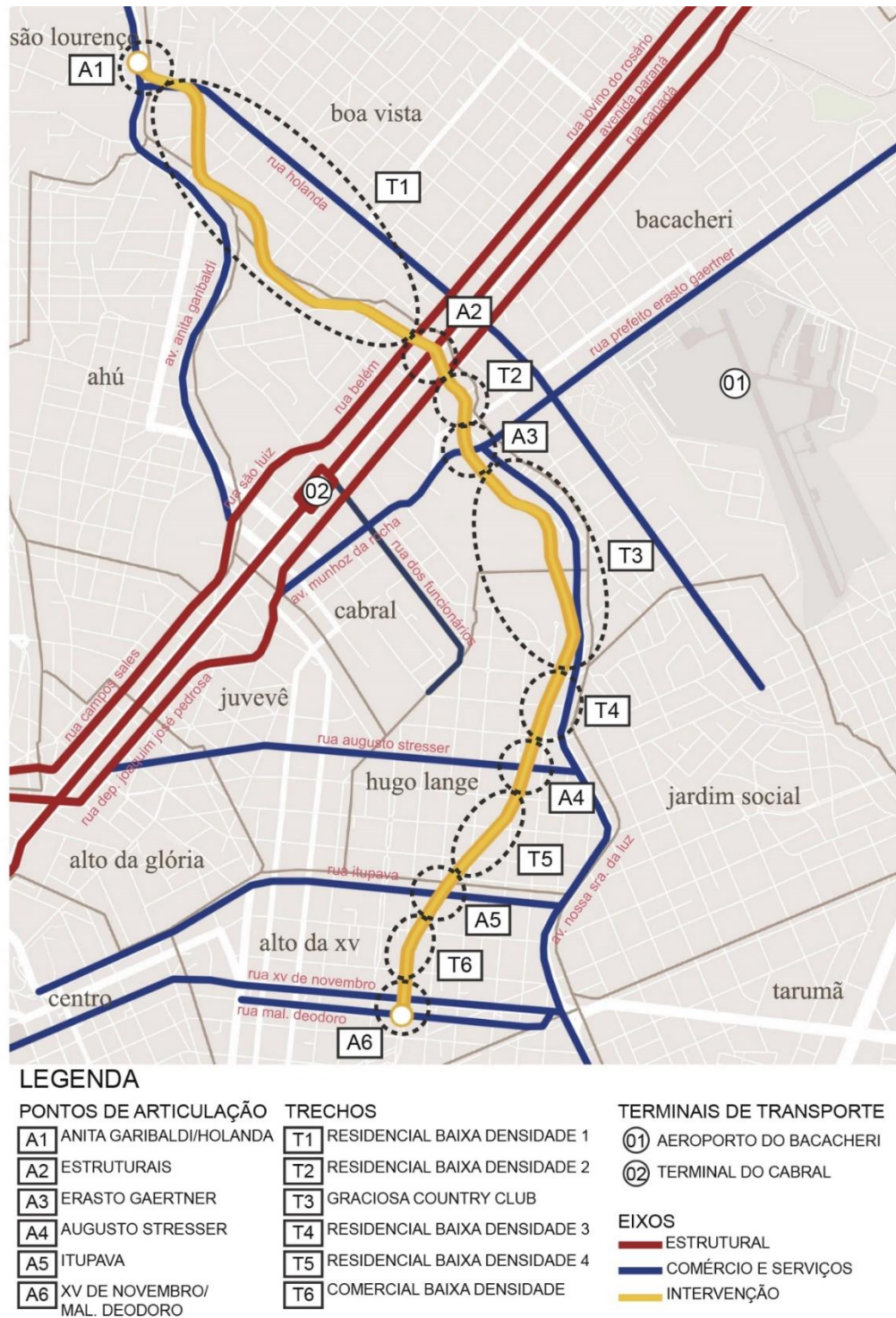


FIGURA 60 – EIXO DE INTERVENÇÃO DE PROPOSTA URBANÍSTICA
 FONTE: Elaborado pelo autor (2015)

Atualmente, o Cabral, Hugo Lange, e Alto da XV estão entre os bairros de maior preço da terra em Curitiba (FIGURA 61). Situam-se na faixa em que os preços do m² do terreno variam entre R\$ 1.501,00 e R\$ 3.000,00. Bacacheri e Ahú situam-se na segunda faixa de preços, com terrenos entre R\$ 1.001,00 e R\$ 1.500,00 por metro

quadrado. São Lourenço e Boa Vista apresentam os menores valores entre os bairros atravessados pelo trecho de intervenção, enquadrando-se na faixa que abrange os valores de R\$ 801,00 a R\$ 1.000,00 por metro quadrado, mas podendo representar valores superiores à média de R\$ 948,72 do município. (FRAGA; GAVRILOFF, 2014, p.77).

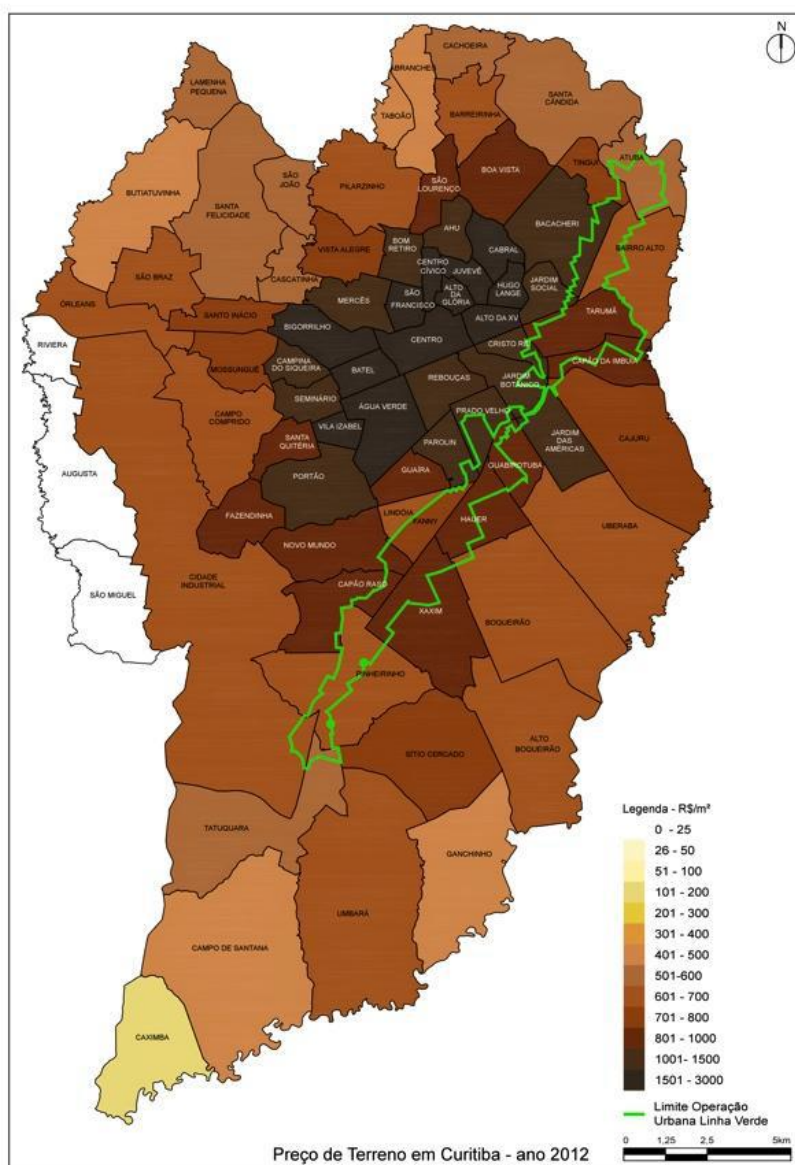


FIGURA 61 – PREÇO POR M² DO TERRENO EM CURITIBA EM 2012

FONTE: FRAGA; GAVRILOFF (2014)

Combinados ao elevado preço da terra, a presença de infraestrutura urbana e lotes subocupados ou desocupados, favorecem a especulação fundiária.

Segundo Pereira e Gregorini (2014), a região centro-norte de Curitiba destaca-se pela concentração de lançamentos imobiliários de tipologia vertical e usos

residenciais e comerciais (FIGURA 63). Nos anos de 2007, 2009 e 2011, os bairros pelos quais passa o trecho estudado contabilizaram nove lançamentos (PEREIRA; GREGORINI, 2014, p.926). A valorização do preço dos lançamentos atingiu a taxa de 134,72% no setor dos bairros do Bacacheri e Boa Vista, entre a maior de Curitiba. No setor do São Lourenço a taxa de valorização foi de 89,60%. No Cabral, Hugo Lange e Alto da XV os preços dos empreendimentos não foram avaliados (FIGURA 62).

A região é caracterizada também pelo maior aumento do preço dos terrenos desocupados na cidade. Terrenos no setor dos bairros Alto da XV, Cabral e Hugo Lange valorizaram, em média, 236,67% no período do entre 2007 e 2011, no setor do São Lourenço a média de valorização foi de 231%. No setor do Bachacheri e Boa Vista a média de valorização foi de 146,27%. (PEREIRA; GREGORINI, 2014, p.929).

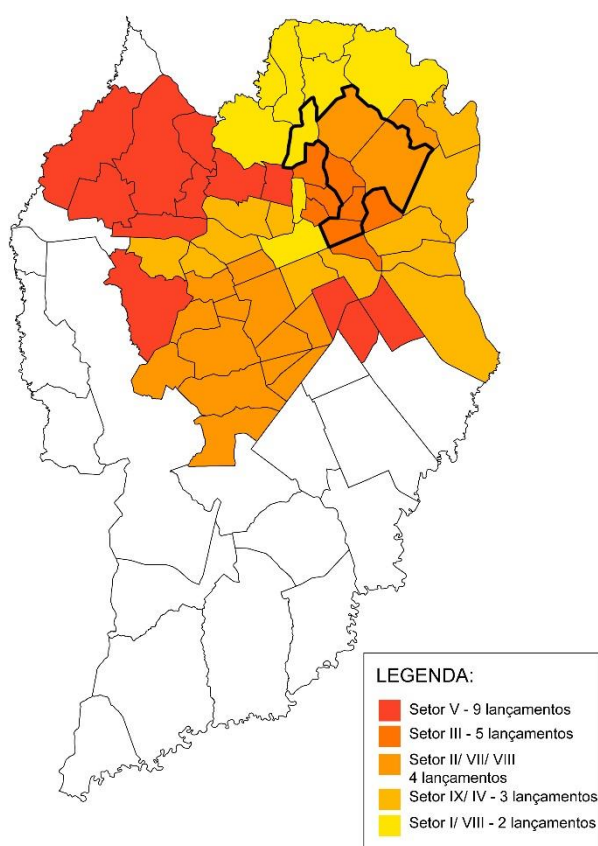


FIGURA 62 – LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS NOS ANOS DE 2007, 2009 E 2011
FONTE: PEREIRA; GREGORINI (2014)

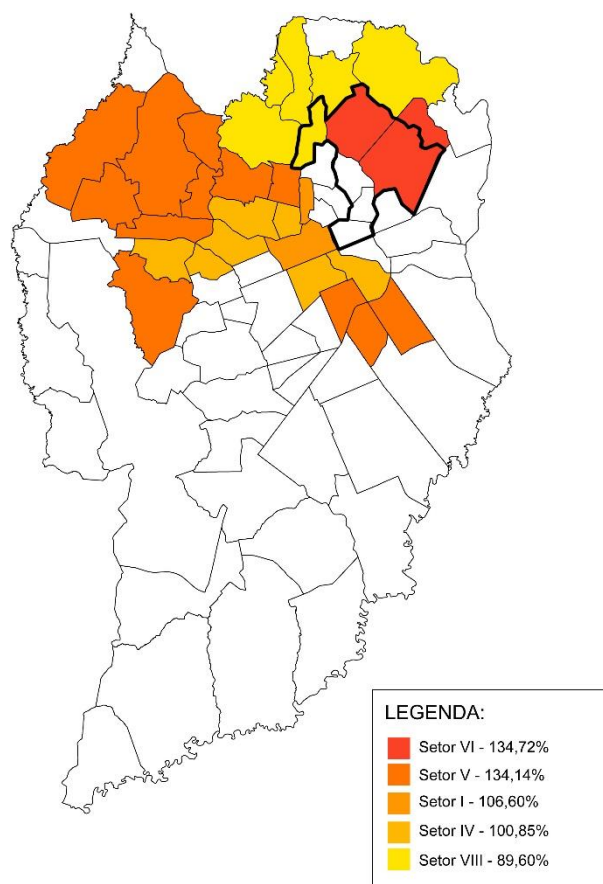


FIGURA 63–VARIAÇÃO NO PREÇO DOS IMÓVEIS NOS ANOS DE 2007, 2009 E 2011
FONTE: PEREIRA; GREGORINI (2014)

A atividade imobiliária da região é marcada por três características: pelo alto preço das porções consolidadas; permanência das classes mais altas; e pela transformação do eixo estrutural.

O alto preço das partes consolidadas é perceptível ao se analisar a resistência da tipologia de residências unifamiliares térreas em uma ZR-3, que permite a

verticalização (FIGURA 64). Pode-se explicar a opção de permanência dos atuais residentes dos bairros em questão pela localização favorável, oferta de infraestrutura, comércio e serviços, além do vínculo demográfico com o território.

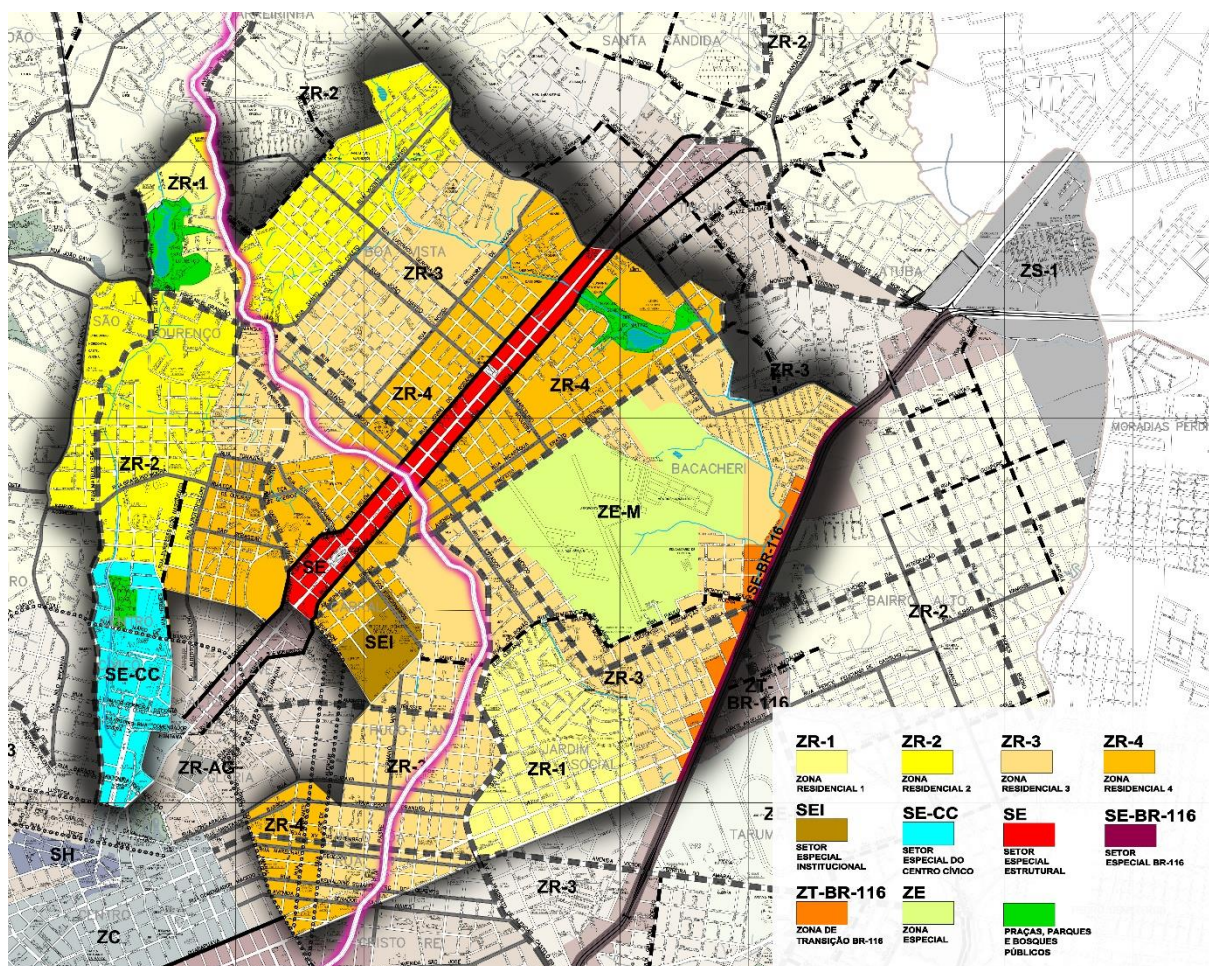


FIGURA 64 – ZONEAMENTO DOS BAIRROS DO ENTORNO
FONTE: IPPUC (2007) Modificado pelo autor (2015)

O modelo de planejamento aplicado em Curitiba, que objetiva o desenvolvimento urbano através dos setores estruturais, tem como efeito a especulação imobiliária ocorrida nos terrenos que compõem os eixos. No eixo Norte, a ocupação acontece de maneira mais densa até os arredores do terminal do Cabral, que então, a partir daí, fica mais rarefeita, com torres mais esparsas, predomínio da horizontalidade e maior presença de terrenos vazios (FIGURA 65).



FIGURA 65 – CONTRASTE NA AVENIDA PARANÁ
FONTE: Autor (2015)

É notável a ação dos atuais agentes produtores do espaço urbano, por meio da comunicação visual presente no cruzamento da linha férrea com o eixo estrutural Norte (FIGURA 66). Os agentes imobiliários perceberam na região a potencialidade de se desenvolver edifícios corporativos, ante a valorização imobiliária e a franca conectividade da área. A legislação que favorece verticalização e adensamento, e o processo, já abordado, da valorização do solo na região representam a oportunidade de venda dos terrenos desocupados, até então retidos para valorização futura.



FIGURA 66 – AÇÃO DOS AGENTES PROMOTORES IMOBILIÁRIOS E DOS PROPRIETÁRIOS FUNDIÁRIOS NA REGIÃO DE INTERVENÇÃO
FONTE: Autor (2015)

5.5.1 Caracterização dos Pontos de Articulação e dos Trechos

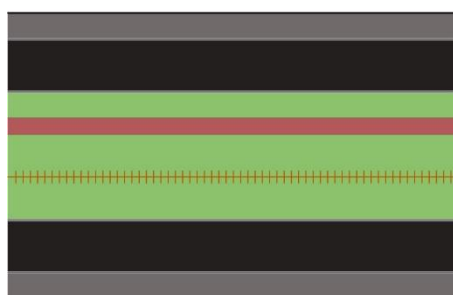
A partir da divisão do trecho da linha férrea estudada em Pontos de Articulação e Trechos, será feita uma breve análise de cada uma destas seções, exposta suas particularidades, deficiências e potencialidades.

Como característica comum, os Pontos de Articulação têm o conflito do cruzamento da linha de trem com a via carroçável, falta de sinalização adequada e

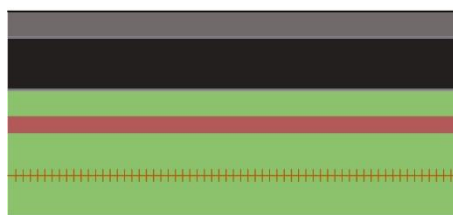
condição inadequada das calçadas. Configura-se como potencialidade, usufruirmos do caráter comercial e de serviços das ruas componentes e extendê-lo ao eixo da ferrovia.

Os trechos, divididos segundo uso e ocupação predominantes, relacionam-se com a linha de trem conforme quatro tipologias de estruturação das vias (FIGURA 67).

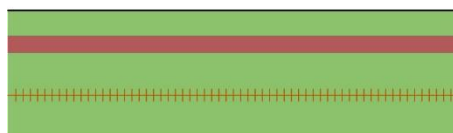
TIPOLOGIAS DE RELAÇÃO DA FERROVIA COM O ENTORNO



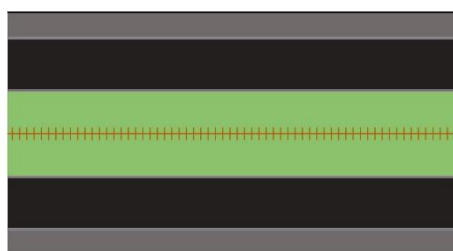
TIPO 1:
Alinhamento Predial - Via Carroçável - Ciclovia - Ferrovia - Via Carroçável - Alinhamento Predial



TIPO 2:
Alinhamento Predial - Via Carroçável - Ciclovia - Ferrovia - Alinhamento Predial



TIPO 3:
Alinhamento Predial - Ciclovia - Ferrovia - Alinhamento Predial



TIPO 4:
Alinhamento Predial - Via Carroçável - Ferrovia - Via Carroçável - Alinhamento Predial

FIGURA 67 – TIPOLOGIAS DE RELAÇÃO DA FERROVIA COM O ENTORNO
FONTE: Elaborado pelo autor (2015)

O Tipo 1 possui a frente dos lotes voltados para a ferrovia, podendo ter relação com esta ou não. A ciclovia corre entre uma das vias carroçáveis e a ferrovia. As faixas de piso vegetal às margens da ferrovia podem ser estreitas ou alargarem-se, até conformar áreas potenciais à implementação de pequenos parques, praças e equipamentos de lazer e esportes.

O Tipo 2 é semelhante ao Tipo 1, diferenciando-se pela ausência de uma via carroçável. Um dos alinhamentos prediais volta-se diretamente para a ferrovia ou para a ciclovia, resultando na ausência da relação de uma das interfaces da ferrovia com os lotes.

O Tipo 3 organiza-se apenas pela presença da ferrovia e da ciclovia entre os alinhamentos prediais. Esses trechos são marcados pelo isolamento entre as edificações e a área da linha férrea, separadas por longas faces muradas e ausência de acessos.

O Tipo 4 só é encontrado ao longo da quadra entre as ruas Belém e Carlos de Campos, no Trecho 1. Nele ausenta-se a ciclovia, cujo fluxo é direcionado para a via carroçável.

5.5.1.1 Anita Garibaldi/Holanda (A1)

Demarca o início do trecho escolhido, na antiga estação de trem Estribo-Ahú. Esse Ponto de Articulação abriga o encontro de duas ruas com forte caráter comercial: a rua Holanda e a av. Anita Garibaldi (FIGURA 60).

O cruzamento entre as ruas Holanda e Flávio Dallegrave, tanto entre as vias carroçáveis como entre a via carroçável da Holanda com a linha férrea da Flávio Dallegrave, é perigoso, pois a área de cruzamento, devido ao traçado das ruas, é demasiadamente grande. Fator que também representa perigo aos pedestres e ciclistas que necessitam cruzá-las, pelo fato de sua passagem não ser sinalizada.

5.5.1.2 Estruturais (A2)

O cruzamento da linha férrea com as vias que compõem o eixo estrutural Norte também representa dificuldades para pedestres e ciclistas, não possuindo demarcação ou sinalização que garantam a segurança destes (FIGURA 60).

Esse Ponto de Articulação tem como potencialidade receber uma estação que faça a integração intermodal entre passageiros da linha de trem com o sistema de ônibus de Curitiba, podendo contribuir para o desenvolvimento desta porção ainda subocupada do setor estrutural Norte (FIGURA 68).



FIGURA 68 – PAISAGEM DA AVENIDA PARANÁ
FONTE: Autor (2015)

5.5.1.3 Erasto Gaertner (A3)

Essa rua concentra diversas funções que contribuem para a subcentralidade da região do Bacacheri. Nela situam-se o Graciosa Country Club, seis agências bancárias, o 20º Batalhão de Infantaria do Exército Brasileiro, o complexo aéreo do Aeroporto do Bacacheri além da alta densidade comercial (FIGURA 60).

O cruzamento não é sinalizado e o tráfego intenso de automóveis representa alto risco de acidentes entre esses, pedestres e trens. Nesse Ponto de Articulação a paisagem está degradada, as margens da ferrovia são utilizadas como estacionamento e a ciclovia em mau estado, provavelmente pela passagem de carros (FIGURA 69).



FIGURA 69 – PAISAGEM DO PONTO DE ARTICULAÇÃO DA RUA AUGUSTO GAERTNER
FONTE: Autor (2015)

5.5.1.4 Augusto Stresser (A4)

O Ponto de Articulação da rua Augusto Stresser, apesar da falta de sinalização para a travessia de pedestres e ciclistas, é o melhor demarcado, podendo-se observar a diminuição de velocidade ou parada de veículos para permitir a passagem daqueles (FIGURAS 60 e 70).

Os espaços livres nas esquinas do cruzamento da estrada de ferro com a rua Augusto Stresser são potenciais localizações para equipamentos urbanos de lazer, esporte ou cultura.



FIGURA 70 – CRUZAMENTO ENTRE A FERROVIA E A RUA AUGUSTO STRESSER
 FONTE: Autor (2015)

5.5.1.5 Itupava (A5)

Assim como os outros pontos de articulação, o cruzamento da Itupava com a ferrovia é deficiente em termos de sinalização para a passagem de trem, pedestres e ciclista (FIGURA 60).

A rua contém diversos estabelecimentos gastronômicos e da vida noturna, o que potencializa a criação de um ponto de encontro.

5.5.1.6 XV de Novembro/Mal. Deodoro (A6)

O Ponto de Articulação que delimita o fim do trecho escolhido abrange as ruas XV de Novembro e Marechal Deodoro, ambas com forte ligação com o centro principal de Curitiba, de caráter comercial (FIGURAS 60 e 71). A rua Mal. Deodoro é a única sinalizada para a passagem de pedestres e ciclistas no percurso.

A larga faixa da ferrovia desocupada entre as ruas citadas e a proximidade com o centro proporcionam a potencialidade da instalação de outra estação de trem, destinada a atender o alto fluxo de pedestres da região.



FIGURA 71 – PAISAGEM DA RUA XV DE NOVEMBRO
 FONTE: Autor (2015)

5.5.1.7 Residencial de baixa densidade (T1)

Trecho entre os Pontos de Articulação da Anita Garibaldi/Holanda e Estrutural, é predominantemente ocupado por residências de um pavimento ou sobrados. Ao longo da linha férrea, e muito próximo a ela, são encontradas algumas moradias irregulares precárias. (FIGURA 60)

Todas as tipologias de relação da ferrovia com o entorno são encontradas nesse trecho. Apresenta muitas áreas livres e verdes, em alguns momentos com vegetação bastante densa. Necessita de iluminação pública, reparo da ciclovia e garantia de acessibilidade nos cruzamentos entre passagens de pedestres e a linha férrea.

Reconhece-se como potencialidade nesse trecho atividades que atendam às necessidades da vizinhança, como equipamentos de lazer, esportes e cultura, além de edificações que promovam a heterogenização da área que, hoje, é majoritariamente residencial.

5.5.1.8 Residencial de baixa densidade (T2)

Pequeno trecho entre o Ponto de Articulação das Estruturais e o da rua Prefeito Erasto Gaertner, no qual predomina o tipo 3 de relação da ferrovia com o entorno, o que acarreta uma paisagem degradada e a falta de comunicação da ciclovia com os edifícios que dão seus fundos ao trecho (FIGURA 60).

5.5.1.9 Graciosa Country Club (T3)

O entorno do Graciosa Country Club se sobressai pela verticalidade de seus edifícios residenciais, que atingem até 20 pavimentos em uma ZR-3, na qual, sem a compra de potencial construtivo, o limite é três pavimentos. Essa verticalização deve-se à presença do clube, que exerceu atratividade sobre uma parcela da população, a qual, devido ao status da região, optou pelo investimento em uma área com alto preço do solo, além do custo adicional da compra de potencial construtivo.

Predomina o tipo 3 de relação entre a linha férrea e seu entorno, desde a rua Erasto Gaertner até a praça que abriga o Memorial à mulher pioneira do Paraná. O trecho é completamente segregado de seu entorno, limitado de um lado por altos muros de condomínios de alto padrão, e do outro pela vegetação do Graciosa Country Club (FIGURA 60).

Um conjunto de casas de turma³⁵ situa-se próximo ao antigo desvio do ramal para o quartel, na rua Erasto Gaertner. (OLIVEIRA, 2013b, p.6). O conjunto está separado do entorno pelo clube e a linha de ferro, dificultando o acesso de seus moradores e prejudicando as condições de salubridade e segurança (FIGURA 72).

³⁵ Residências construídas para abrigar funcionários da linha férrea.



FIGURA 72 – CASAS DE TURMA ENTRE A LINHA DE TREM E O GRACIOSA COUNTRY CLUB
 FONTE: Autor (2015)

5.5.1.10 Residencial de baixa densidade (T4)

Neste trecho é retomada a horizontalidade das construções, predominantemente residenciais. O tipo de relação da ferrovia com o entorno é o 1, exceto na Praça Santa Filomena, à rua Augusto Stresser, na qual a igreja homônima à praça faz fronteira com a ciclovia. Aparenta ser mais amigável a relação da linha de ferro com a vizinhança, o que pode ser explicado pela separação física proporcionada pelas vias carroçáveis, comuns ao Tipo 1, e o cuidado paisagístico às margens da ferrovia (FIGURA 60 e 73).

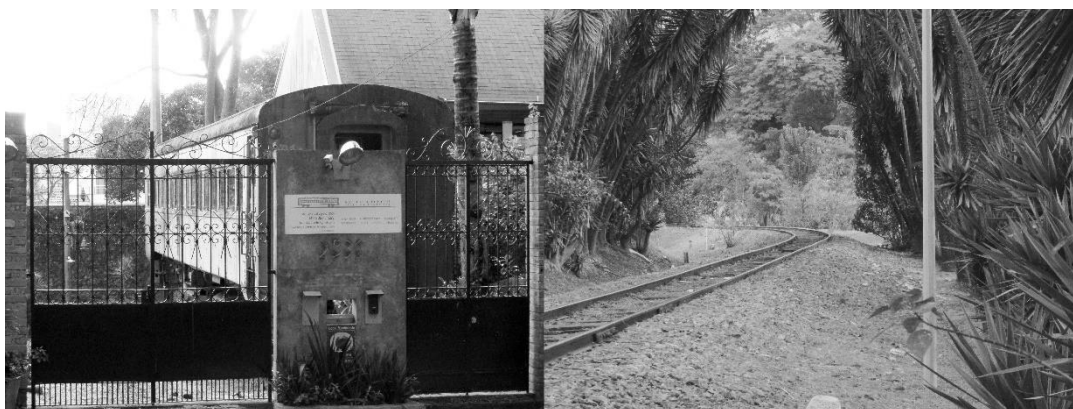


FIGURA 73 – RELAÇÃO AMIGÁVEL ENTRE FERROVIA E VIZINHANÇA
 FONTE: Autor (2015)

5.5.1.11 Residencial de baixa densidade (T5)

Assim como o trecho anterior, a porção da linha férrea entre a Augusto Stresser e Itupava constitui-se majoritariamente por residências, embora os pontos comerciais sejam mais recorrentes. As tipologias de relação são do Tipo 1 e do Tipo 2. Em dois momentos a faixa que margeia os trilhos expande-se para abrigar equipamentos voltados à prática de exercícios (FIGURA 60).

5.5.1.12 Comercial de baixa densidade (T6)

Porção predominantemente comercial, abriga um centro comercial, uma agência bancária e diversos pontos comerciais (FIGURA 60 e 74). O Tipo 2 de relação com o entorno é o que vigora.

A partir da rua Itupava, a extensão da margem esquerda da ferrovia é ocupada por estacionamentos justificados pelo comércio local, mas que ocupam uma área próxima aos trilhos, que possui potencial para receber áreas de estadia, como praças ou parques com mobiliário urbano, considerando o grande fluxo de pessoas na região.



FIGURA 74 – CENTRO COMERCIAL ÀS MARGENS DOS TRILHOS
FONTE: Autor (2015)

6 DIRETRIZES PROJETUAIS

A partir do aporte teórico e da interpretação da realidade desenvolvidos no trabalho, no presente capítulo apresentam-se os cenários desejáveis para o desenvolvimento do entorno na estrada de ferro Curitiba/Rio Branco do Sul, no trecho situado entre a Av. Anita Garibaldi e Rua Marechal Deodoro. A partir desses cenários serão delineados os princípios que nortearão as diretrizes projetuais.

As diretrizes para o projeto de reabilitação se estruturam em duas escalas espaciais: do entorno imediato ao referido trecho; e da inserção dos bairros e subcentralidades a ele relacionados (FIGURA 75).



FIGURA 75 – AS DUAS ESCALAS DE PROJETO: URBANA E DA RUA
FONTE: DUDEQUE (2010). Autor (2015)

6.1 CENÁRIOS DESEJÁVEIS E PRINCÍPIOS DA INTERVENÇÃO

O objetivo primordial do projeto será a concepção de um local coeso à realidade que o envolve. Um local coeso à realidade, não significa uma submissão às pressões e processos em vigor, mas sim, ante às condições econômicas e culturais das diferentes populações que produzem e usufruem do urbano, criar respostas adequadas à construção do cenário desejável. Também não se considera a realidade como em ente imutável e definitivo, mas algo em constante transformação, para a qual

intervenções urbanas contribuem, o que justifica a atividade do urbanismo, que vai além de aceitar e reforçar processos em vigência.

Ao se pensar no trecho de intervenção definido não se pode restringir a análise aos edifícios e seus habitantes situados às margens dos trilhos. Nesse sentido, evita-se segmentar o espaço urbano quando se considera os vínculos sociais que produzem a cidade, atualmente encobertos pelas relações de mercantilização do solo. Por trás das ações promovidas no desenvolvimento de Curitiba existem razões e necessidades humanas, infelizmente cada vez mais atreladas à obtenção de lucro e concentração de capital. Esse contexto tem relegado a um segundo plano, por exemplo, os relacionamentos pessoais, a contemplação da natureza e do espaço construído, das manifestações artísticas, ou seja, de vivenciar as inúmeras possibilidades que a concentração demográfica no território, permitida pelo advento da cidade, nos proporciona, a noção plena de habitar. Portanto, para além de reconhecer as atividades e materialidades identificadas da leitura da realidade – condições de transporte, inserção econômica, usos do solo, padrão de ocupação– os princípios que deverão orientar as diretrizes buscam atingir a democratização da cidade, a garantia do direito de que todos os cidadãos possam viver a cidade na sua plenitude.

Com base no exposto, os princípios norteadores da intervenção serão: a preservação da memória dos trilhos com a manutenção de elementos significativos e da criação de um novo significado da linha férrea para a vizinhança; e a consolidação de uma região heterogênea e integrada por meio da promoção da diversificação social.

A seguir, serão expostas as diretrizes segundo esses princípios.

6.2 DIRETRIZES

Na escala do entorno imediato foram definidas diretrizes para a elaboração de um projeto de desenho urbano, ao longo dos trilhos e áreas adjacentes, que serão aprofundadas na próxima etapa do Trabalho Final de Graduação. Na escala das subcentralidades urbanas relacionadas foram definidas diretrizes que deem suporte a um plano urbano para as regiões beneficiadas pelo projeto de desenho urbano proposto, também detalhadas na etapa posterior.

6.2.1 Das subcentralidades relacionadas

Para o plano urbano, que estipulará novos parâmetros para a região de abrangência do trecho da linha férrea objeto de intervenção, foram definidas as seguintes diretrizes:

a)**reativar o transporte ferroviário de passageiros.** Para justificar a permanência da ferrovia e dar um novo significado para a relação entre este eixo de transporte e as áreas urbanizadas, pretende-se explorar o potencial que o modal ferroviário possui em translados mais extensos, devido ao menor número de pontos de paradas e à hierarquia superior no sistema viário, contribuindo para a realização do movimento pendular hoje observado no percurso entre as cidades de Rio Branco do Sul, Almirante Tamandaré e Curitiba;

b)**incentivar a diversidade da ocupação.** As grandes porções do território ocupadas exclusivamente por usos residenciais distantes das subcentralidades existentes, marcam a estrutura espacial de Curitiba, configurando espaços periféricos, com grandes distâncias a serem percorridas e intensos fluxos de pessoas se deslocando cotidianamente aos polos de empregos, comércio e serviço. Também é característico, em regiões homogêneas, a dinâmica de turnos: zonas residenciais esvaziam-se durante o dia e zonas comerciais durante a noite, o que compromete a vitalidade urbana, que deve ser resgatada. Conforme Jacobs (2011), são fatores que garantem a vitalidade urbana: diversidade de usos e pessoas; interpenetração de vizinhanças; evitar vazios urbanos; criar condições urbanas que proporcionem a permanência de comunidades ante a valorização do solo; vincular as forças do capital aos interesses comunitários e; compreender a ordem funcional da cidade e promovê-la espacialmente. (JACOBS, 2011, p.454-455);

c)**reconhecer a importância das subcentralidades na dinâmica metropolitana.** Permitir rearranjos de ordem física, que reforcem a condição

de centralidade dos subcentros de 1º e 2º nível pertencentes à área de intervenção, conforme citação de Jacobs, promover espacialmente a função de subcentralidade.

6.2.2 Do entorno imediato

Para o projeto de desenho urbano foram estipuladas as seguintes diretrizes e seus objetivos:

- a) **reconhecer elementos significativos para a memória da atividade ferroviária.** Através do reconhecimento daquelas edificações e paisagens que foram responsáveis pela forma de ocupação às margens da ferrovia, garantindo a memória da linha férrea;
- b) **preservar e promover a utilização das edificações e paisagens.** Devido ao alto valor do solo na região e às pressões imobiliárias, garantir a permanência de áreas verdes e edifícios com importância para a memória urbana, incorporando-las ao cotidiano da cidade;
- c) **modificar o tipo de relação entre a ferrovia e o entorno por meio da reestruturação viária.** Através da implementação ou supressão de vias carroçáveis e de projeto de rua, incentivar que os terrenos lindeiros tenham frente para os trilhos. Com a adequação de sinalização dos cruzamentos, adequação das calçadas e ciclovia, priorizar o tráfego de pedestres e ciclistas. Integrar praças, equipamentos e áreas livres ao longo da linha um eixo de esportes e lazer;
- d) **promover a habitação social.** Garantir acesso de parcelas mais pobres da população à região, mais próxima a centralidades e, portanto, a potenciais locais de trabalho e consumo. Do ponto de vista da ocupação urbana esta diretriz contribui para reduzir o processo de extensão horizontal e periferização da metrópole, que tem conduzido a estruturação espacial de Curitiba, marcada pela segregação residencial das classes sociais segundo a renda. Visa também evitar efeitos de gentrificação e consolidação de áreas prioritariamente habitadas por população de alto poder aquisitivo, dinâmicas que também potencializam a formação de uma cidade cujas classes sociais vivem separadas segundo a renda;

e)regular a atividade imobiliária nos terrenos lindeiros aos trilhos. Por meio de instrumentos de controle de valorização imobiliária e recuperação das mais-valias produzidas pelos investimentos públicos, impedir que a área seja alvo de especulação imobiliária. Sob pressão do grande capital, mesmo zonas residenciais de média e alta renda podem se dissolver, devendo-se evitar iniciativas que busquem promover na área cenários como “centro de negócios”, “polo turístico”, *sohos*³⁶ ou *villes*³⁷.

Na seguinte etapa, o Trabalho Final de Graduação, a partir das diretrizes propostas, será desenvolvido o Projeto de Reabilitação Urbana do entorno da linha da estrada de ferro Curitiba/Rio Branco do Sul, no trecho situado entre a Av. Anita Garibaldi e a rua Marechal Deodoro.

³⁶ Processo de “gourmetização” do local que promove uma concentração de estabelecimentos comerciais voltados para a população mais rica.

³⁷ Nomenclatura utilizada para condomínios de alto padrão afastados dos centros urbanos, ocupados pela elite econômica, aos moldes das cidades-jardim idealizadas por Ebenezer Howard no início do século XX.

REFERÊNCIAS

ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. Tradução Nádia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BITOUN, J.; MIRANDA, L. I. B. A. A região metropolitana do Recife: Principais características da sua região de influência e da integração dos municípios na aglomeração recifense. In: BITOUN, J.; SOUZA, M. A. A. **Recife**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 45-69.

BOLDRINI, P. L.; MALIZIA, M. Procesos de gentrificación y contragentrificación: Los mercados de Abasto y del Norte en el Gran San Miguel de Tucumán. **Revista Invi**, Santiago de Chile, v.29, n.81, p. 115-155, ago. 2014.

BRANDENBURG, E.L. **Grandes projetos urbanos: vetores de desigualdade socioespacial?** Análise prospectiva dos impactos e legados socioespaciais da Copa de 2014 em Curitiba. 293 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

BRIEFING do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda. Disponível em <<http://www.recife.pe.gov.br/pr/seccultura/concursorecifeolinda/briefing.pdf>>. Acesso em: 23/05/2015.

CENSO 2010: Aglomerados subnormais: Informações Territoriais: Tabelas de resultados segundo as Grandes Regiões, as Unidades da Federação e os municípios. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais_informacoes_territoriais/informacoes_territoriais_tab_xls.shtm>. Acesso em: 05/04/2015.

CINTRA, A. P. U.; SÁ, D. Caracterização socioeconômica dos ocupados na indústria da transformação na região Metropolitana de Curitiba. In: **Caderno Ipardes**, Curitiba, v. 3, n. 2, p.37-47, 2013.

CONTRATO de gestão: Projeto Recife-Olinda. Disponível em <http://www2.portodigital.org/portodigital/ARQUIVOS_ANEXO/recife%20olinda;1007;20070228.pdf>. Acesso em 23/05/2015.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Bomlivro, 1989.

CUENYA, B. Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 13, n. 25, p 185-212, 2011.

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

FRAGA, N. C.; GAVRILOFF, A. C. M. Instrumentos de Gestão Urbana e a evolução da ocupação em Curitiba: o caso da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. **Brazilian Geographical Journal**: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v.5, n.1, p.60-83, 2014.

HABITAR Brasil. Disponível em http://www1.caixa.gov.br/gov/gov_social/municipal/programas_habitacao/habitar_brasil_bid/saiba_mais.asp. Acesso em: 18/05/2015.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade   revolução urbana. Tradução Jefferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes. 2014.

IPPUC. **Estrutura policêntrica de Curitiba**. Curitiba, 1987.

IPPUC. **Plano Diretor de Curitiba**: Revisão de 2014. Curitiba, 2015a. Apresentação de slides, 60 p.

IPPUC. **Projeto de Lei do Plano Diretor de Curitiba**: Com as emendas aprovadas na Plenária Expandida do CONCITIBA. Curitiba, 2015b.

JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Editora WMF Martin , 2011.

JUNIOR, R. M. Programa Monumenta: uma experiência em preservação urbana no Brasil. **Revista GPC**. São Paulo, n.10, p.49-88, 2010.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEI n  10.257, de 10 de Julho de 2001. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 05/05/2015.

LEI nº 12.973, de 23 de Dezembro de 2005. Disponível em <http://legis.alepe.pe.gov.br/arquivoTexto.aspx?tiponorma=1&numero=12973&complemento=0&ano=2005&tipo>>. Acesso em 23/05/2015.

LEI nº 17.875, de 11 de Junho de 2013. Disponível em http://www2.portodigital.org/portodigital/ARQUIVOS_ANEXO/Lei_17875_2013_Lei_Municipal_das_OS.pdf>. Acesso em: 18/05/2015.

MAJOOR, S. J. H. **Disconnected inovations**: new urbanity in large-scale development projects: Zuidas Amsterdam, Orestad Copenhagen and Forum Barcelona. 268 f. Dissertation (Master on Faculty of Social and Behavioural Sciences). Amsterdam Institute for Social Science Research, Universiteit van Amsterdam. Delft, 2008. p. 67-118.

MARICATO, E. Brasil, cidades alternativas para a crise urbana. In: ARANTES O. MARICATO E, VAINER C (Org) **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 47-151.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política: livro 1. 33. ed. Tradução Reginaldo Sant, Anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

MONUMENTA. Disponível em http://www.recife.pe.gov.br/2008/04/07/mat_161588.php>. Acesso em: 18/05/2015.

MOURA, R. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. 242 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOURA, R.; DELGADO, P. D.; CINTRA, A. P. U. A metrópole de Curitiba na rede urbana brasileira e sua configuração interna. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. **Curitiba**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 63-94.

OBRA de Prometrópole se arrasta em Olinda. Disponível em <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2012/04/24/obra-do-prometropole-se-arrasta-em-olinda-40054.php>>. Acesso em: 20/05/2015.

OLIVEIRA, G. R. **Diretrizes para preservação do itinerário cultural ferroviário de Curitiba**. 108 f. Monografia (Arquitetura e Urbanismo) – Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013a.

OLIVEIRA, G. R. **Diretrizes para preservação do itinerário cultural ferroviário de Curitiba**. 6 f. Trabalho final de graduação (Arquitetura e Urbanismo) – Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013b.

PEREIRA, G.; GREGORINI, B. Verticalização e custo da terra: tendências de expansão da cidade de Curitiba. In: Congresso Iberoamericano de Estudos Territoriales y Ambientales, 6, 2014, São Paulo. **Anais e palestras...** São Paulo, 2014. p. 923-932.

PLANO diretor para a Vila Naval. Disponível em <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/11/11/plano-diretor-para-a-vila-naval-155498.php>. Acesso em: 20/05/2015.

PLANO ESPECÍFICO – ZEPH – 19: Hospital de Santo Amaro/Vila Naval. Prefeitura de Recife. 2008

PORTO Digital. Disponível em <http://www.portodigital.org/home>. Acesso em 18/05/2015.

PUERTO Norte. Disponível em http://www.rosario.gov.ar/sitio/arquitectura/urbanismo/puerto_norte.jsp. Acesso em: 24/05/2015.

PRODETUR. Disponível em <http://www.bnb.gov.br/prodetur>. Acesso em: 18/05/2015.

PROGRAMA de arrendamento residencial. Disponível em http://www1.caixa.gov.br/gov/gov_social/municipal/programa_des_urbano/programas_habitacao/par/index.asp. Acesso em: 18/05/2015.

PROMETRÓPOLE. Disponível em <http://www.portaisgoverno.pe.gov.br/web/prometropole/paginainicial>. Acesso em: 18/05/2015.

PROGRAMA morar no centro. Disponível em <http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/reabilitacao.php>. Acesso em 18/05/2015.

PROJETO Novo Recife. Disponível em <<http://www.novorecife.com.br/>>. Acesso em: 20/05/2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Projeto Urbanístico Recife-Olinda**. 2006 Acesso em

PROPOSTA de Lei 4330, 2004. Disponível em:
<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=246979&filename=PL+4330/2004>. Acesso em 10/04/2015.

ROGER AND ME. Direção de Michael Moore. Estados Unidos: Dog Eat Dog, Warner Bros., 1989. (91 min), cor.

SCHENK, L. B. M. Paisagem e arte: uma estratégia de aproximação, leitura e projeto do espaço urbano. In: CARDOSO, S. P.; PINHEIRO, E.P.; CORRÊA, E. L. **Arte e cidade**: imagens, discursos e representações. Salvador: EDUFBA, 2008. p.175-198.

SILVA, M. N da. Produção dos espaços informais de moradia e tendências de organização socioespacial do território na metrópole de Curitiba. In: FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. Curitiba: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 231-259.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. 15. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES O. MARICATO E, VAINER C (Org) **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

ZUIDAS Vision Document. Disponível em
<<http://www.amsterdam.nl/zuidas/english/documents/documenten-basis/basis-documenten/zuidas-vision/>>. Acesso em: 17/07/2015.