

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO – CTC
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE**

Humberto Fogaça de Medeiros

**PLANO DE AÇÃO E PROJETOS URBANOS:
REBOUÇAS, CURITIBA/PR**

Florianópolis

2011

Humberto Fogaça de Medeiros

**PLANO DE AÇÃO E PROJETOS URBANOS:
REBOUÇAS, CURITIBA/PR**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, para obtenção do grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.
Orientador: Prof. Dr. Juan Antônio Zapatel Pereira de Araujo

Florianópolis

2011

**Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária da
Universidade Federal de Santa Catarina**

M488p

Medeiros, Humberto Luiz Fogaça de
Plano de ação e projetos urbanos [dissertação] : Rebouças,
Curitiba, PR / Humberto Luiz Fogaça de Medeiros ; orientador,
Juan Antônio Zapatel Pereira de Araújo.
- Florianópolis, SC, 2011.
330 p.: il., mapas, plantas

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação
em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. Urbanização - Curitiba (PR). 3.
Urbanização - Projetos. I. Araújo, Juan Antonio Zapatel
Pereira de. II. Universidade Federal de Santa Catarina –
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura
da Cidade. III. Título.

CDU 72

Humberto Fogaça de Medeiros

**PLANO DE AÇÃO E PROJETOS URBANOS:
REBOUÇAS, CURITIBA/PR**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de "Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade", e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Florianópolis, 08 de outubro de 2011

Prof.^a Maria Inês Sugai, Dr.^a
Coordenadora do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Juan Antônio Zapatel Pereira de Araújo, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof. Adilson Macedo, Dr.
Membro da banca: Externo
Universidade de São Paulo

Prof. Eduardo Jorge Felix Castells, Dr.
Membro da banca: PGAU-Cidade
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof. Sérgio Torres Moraes, Dr.
Membro da banca: PGAU-Cidade
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

AGRADECIMENTOS

A construção coletiva de um trabalho individual tem nos agradecimentos seu maior triunfo.

É o momento em que somamos a contribuição de todos, quando as pessoas se aproximam e se conectam, superando a colaboração acadêmica solidária, trazendo-nos erudição, afeto e amizade.

E	B	P	G	J	R	D	A	M	R	A	L	L	E	T	S	A	C	A	T	E	L		
U	Q	J	F	C	I	C	R	T	U	R	F	I	J	G	I	U	A	Y	N				
A	C	D	M	R	A	G	E	L	M	D	N	L	E	B	W	G	I	P	I	F	D	E	
M	O	H	S	H	B	W	I	U	T	A	D	H	A	N	S	T	U	D	R	H	D		
U	W	D	M	R	G	G	I	S	N	L	A	H	A	N	S	G	I	P	I	F	D	T	
B	R	U	N	A	O	L	I	V	A	D	R	M	F	D	R	O	U	B	R	F	W		
T	A	G	J	L	D	T	M	R	T	J	A	T	M	E	L	E	R	N	E	R	H		
T	C	T	V	U	W	U	A	C	S	I	R	O	C	P	T	A	T	R	O	K	C		
O	R	I	C	Y	D	B	S	S	R	P	E	H	L	G	L	N	Q	N	S				
L	N	A	O	M	X	I	F	K	O	P	J	U	A	E	O	D	B	A	P	A			
X	E	I	A	Q	A	P	O	G	A	A	U	D	P	N	D	A	I	P	N	M	V	I	
G	T	O	D	A	J	B	S	S	L	J	I	U	H	E	N	X	T	D	Q	N			
O	A	Y	N	J	I	J	U	A	N	Z	A	P	A	T	E	L	A	G	I	O	E	A	O
S	O	L	T	S	C	M	X	G	R	L	F	R	V	J	I	Q	C	T	E	T			
A	P	X	F	T	S	S	A	D	S	D	D	J	B	D	X	O	A	Q	A	R	N		
M	G	R	O	O	U	A	J	U	O	L	D	H	L	G	G	E	W	D	N	V	R	A	
A	T	T	L	N	R	P	C	E	A	L	A	N	A	Z	O	N	A	T	O	O	W		
B	U	A	R	F	M	R	A	A	H	A	S	M	J	P	E	U	V	F	P	L	H	C	A
T	O	E	A	S	E	R	G	I	O	M	O	R	A	E	S	Q	L	S	O	N			
9	B	A	C	T	I	T	M	C	R	H	W	Q	L	H	P	S	I	E	L	Q			
R	O	H	E	U	L	S	P	L	A	S	S	E	X	D	M	U	N	F	D	B			
S	A	I	R	L	D	B	V	F	C	B	W	A	R	S	M	R	A	I	K	C	A	A	
B	L	P	O	F	A	H	A	L	B	I	D	R	S	T	G	S	L	R	P	A			
I	S	T	S	Q	I	D	R	A	N	A	I	C	I	T	E	L	W	J	O	D	F	E	
W	U	I	H	C	I	A	P	T	B	T	U	N	P	Y	J	C	O	L	Q	N	S	G	
S	O	G	I	M	A	L	S	I	E	C	U	P	D	L	B	X	G	A	Q	S	A		
U	T	S	I	T	P	K	L	C	I	D	A	E	R	I	L	I	W	B	U	C	L		
P	A	U	L	O	C	H	T	E	S	A	R	C	F	A	D	P	C	O	U	I	N	A	
B	I	A	S	A	R	A	S	I	F	R	X	B	S	I	P	H	E	A	F	G	A	J	S
W	J	O	K	M	R	W	E	T	L	U	C	I	A	N	E	R	T	B	A	S	V	P	M
R	E	N	T	A	R	T	Z	L	O	H	X	E	L	A	V	H	R	T	V	I	X	T	
U	A	U	I	A	P	C	H	U	S	L	L	R	E	T	S	R	C	B					

RESUMO

Neste trabalho discute-se o projeto urbano no contexto da cidade de Curitiba, Paraná, a partir de uma orientação conceitual, operacional e propositiva aplicada a um recorte físico-espacial no Rebouças, definido na perspectiva da área central para este bairro. A pesquisa orienta-se, inicialmente, pelo conceito de lugar e paisagem urbana e pela compreensão de que a cidade vive um permanente processo histórico de transformações observado no cenário desse antigo bairro industrial. Em um segundo momento, apoia-se em experiências de projeto que traduzem uma visão de cidade com base em coordenadas históricas e na arquitetura como suporte para o seu crescimento. Esse enfoque marcado pela interpretação de uma área consolidada faz uma leitura crítica dessas experiências para contextualizar os problemas urbanos identificados no Rebouças. Em particular, o cenário estudado é reportado à experiência de intervenções arquitetônicas e urbanísticas acumuladas pela capital paranaense, e nos seus impactos territoriais desde o ponto de vista social, econômico e cultural. Com base no corpo teórico e em procedimentos metodológicos, a leitura do recorte e sua abrangência propiciou o conhecimento da dinâmica local com o intuito de evidenciar as conexões que possam contribuir para a formação da sociedade e sua materialidade. As deficiências e potencialidades que permeiam os tecidos urbanos da área estudada reforçaram o propósito de reincorporar esses espaços à cidade, a partir de uma perspectiva de projetos urbanos e gestão integrada. É nesse âmbito que o debate sobre o projeto urbano pode ser aprofundado, mediante pesquisa de suas bases teórico-conceituais e linhas práticas de atuação. Nesse sentido, a investigação desenvolvida compreende a arquitetura e o urbanismo como disciplinas extensíveis nas respectivas áreas de atuação, e que, associadas, geram um campo comum de recíprocas influências de onde emerge o projeto urbano. Este, por sua vez, caracteriza-se por ser um instrumento estratégico capaz de induzir e potencializar o desenvolvimento de áreas da cidade e promover sua rearticulação funcional, imobiliária, econômica e sociocultural. Defende-se que para que um projeto urbano atinja seus objetivos devam ser desenhadas estratégias e um programa de ação definidos com base em oportunidades e que, na medida do possível, se procure articular, desde o princípio, os agentes públicos e privados. Consideradas essas premissas, as diretrizes de ação e os projetos de intervenção devem contemplar as diferentes escalas do território (do local ao mais geral), onde os novos usos e atividades propostos busquem sentidos e formas de qualificar a paisagem urbana em seu conjunto.

Palavras-chave: Projeto Urbano. Paisagem urbana. Bairro Rebouças. Curitiba.

ABSTRACT

The present work aims at discussing a Curitiba urban project applied to the physical and spatial context of the Rebouças district central area from a conceptual, operational and propositional perspective. Initially, the research is based on the district urban environment and landscape, as well as on the fact that the city and its ancient industrial district are permanently going through a transforming historical process. Besides, it is also based on previous projects that used the city history and architecture as growth references. The research focus on interpreting an already consolidated area is addressed to a critical analysis of such experiences in order to contextualize the urban problems identified in Rebouças district. The study scenario mainly comprises the architectonic and urbanistic intervention experiences in Curitiba, State of Paraná capital, and their territorial impacts from the social, economic and cultural viewpoint. Based on theoretical and methodological procedures the context and scope interpretation allowed knowledge of the local dynamics by highlighting connections that could contribute to the formation of society materiality. The urban deficiencies and potentialities that characterize the study area strengthen the intention of incorporating such spaces into the city through urban projects and integrated management. In this context it is possible to deepen the discussion on urban projects by researching their theoretical-conceptual basis and action practical lines. Therein, the investigation comprises architecture and urbanism as subjects extensive in their respective areas that when associated to each other create a common area of reciprocal influences where the urban project emerges. The urban project is characterized as a strategic tool able to induce and strengthen the city development, as well as foster its functional, building, economic and socio-cultural re-articulation. For an urban project to meet its objectives it is necessary to design well defined strategies and action plans based on opportunities and, when possible, to join public and private agents since the beginning of the urban project. Based on these premises, action directives and intervention projects should comprise different scales of the territory (from local to general) so that the proposed new uses and activities seek meanings and forms to qualify the urban landscape as a whole.

Key-words: Urban Project. Urban Landscape. Rebouças district. Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Rua da Cidadania Boqueirão - Curitiba/PR	34
Figura 2 -	Rua Cidadania Boqueirão: imagem aérea - Curitiba/PR	35
Figura 3 -	Rua da Cidadania Fazendinha - Curitiba/PR	35
Figura 4 -	Rua da Cidadania Fazendinha: imagem aérea - Curitiba/PR	35
Figura 5 -	Mapa parcial de Curitiba com a localização de alguns projetos desenvolvidos pelo autor em Curitiba/PR	39
Figura 6 -	Estação ferroviária de Curitiba após a conclusão das obras de intervenção	42
Figura 7 -	Castelo do Batel, 2007 - Curitiba/PR.....	42
Figura 8 -	Castelo do Batel Eventos: imagem aérea do edifício e entorno - Curitiba/PR.....	43
Figura 9 -	Anexo projeto junto ao Castelo do Batel, 2007 - Curitiba/PR	44
Figura 10 -	Praça Generoso Marques - Curitiba/PR.....	45
Figura 11 -	Objeto de estudo na perspectiva do eixo Centro- Rebouças - Curitiba/PR	47
Figura 12 -	Objeto de estudo e áreas de abrangência - Curitiba/PR	48
Figura 13 -	Estrutura da pesquisa	52
Figura 14 -	Mapa físico parcial do Estado do Paraná, região litorânea	54
Figura 15 -	Litoral paranaense; ao fundo, a Serra do Mar - Ilha do Mel/PR.....	54
Figura 16 -	Perfil da costa sul do Brasil, século XVIII, com a localização dos principais núcleos urbanos	56
Figura 17 -	Mapa da região sul do Brasil com os principais caminhos e entrepostos tropeiristas	59
Figura 18 -	Trecho remanescente do antigo Caminho das Tropas, em Cochilia Rica, Planalto Lageano, SC.....	60
Figura 19 -	Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) na década de 1890, e já ao fundo o prédio da estação ferroviária.....	66
Figura 20 -	Estação ferroviária recém-construída, década de 1890	67

Figura 21 - Estação ferroviária após a ampliação, em abril de 1916	68
Figura 22 - Bairro Rebouças e os trilhos da Rede Ferroviária, 1904	69
Figura 23 - Vista da Estação Ferroviária de Curitiba na década de 1940	70
Figura 24 - Terreno ocioso da rede ferroviária na década de 1990 - Curitiba/PR.....	73
Figura 25 - Mapa com a matriz urbana de Curitiba evidenciando a região sul (localização atual do Rebouças)	75
Figura 26 - Malha urbana de Curitiba de 1857 sobreposta ao mapa atual.....	76
Figura 27 - Malha urbana de Curitiba de 1894 sobreposta ao mapa atual.....	78
Figura 28 - Mapa da cidade de Curitiba distribuída pela indústria de Mate Real, 1927.....	80
Figura 29 - Mapas com a expansão da malha urbana a partir do eixo Centro-Rebouças - Curitiba/PR	81
Figura 30 - Região do Rebouças em meados de 1883-1884 - Curitiba/PR.....	84
Figura 31 - Praça Eufrásio Correia. Foto datada presumivelmente de meados de 1885 - Curitiba/PR.....	85
Figura 32 - Estação ferroviária de Curitiba, década de 1910, já ampliada e remodelada	85
Figura 33 - Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) em direção ao centro de Curitiba, no início do século XX.....	86
Figura 34 - Praça Eufrásio Correa em 1915.....	87
Figura 35 - Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) em direção à estação ferroviária, no início do século XX.....	88
Figura 36 - Bairro Rebouças - Curitiba/PR -, 1939.....	89
Figura 37 - Bairro Rebouças - Curitiba/PR - 1969.....	89
Figura 38 - Mapa de localização do município de Curitiba em relação às principais rodovias do Estado do Paraná	94
Figura 39 - Mapa de localização do município de Curitiba em relação ao Estado do Paraná, Brasil e América do Sul.....	95

Figura 40 -	Mapa vetorial de Curitiba e região de sua influência	96
Figura 41 -	Legenda do mapa vetorial com a hierarquia dos centros e a estrutura da rede.....	96
Figura 42 -	Mapa físico mostrando Curitiba e municípios vizinhos.....	99
Figura 43 -	Mapa de Curitiba no contexto estadual e metropolitano (RMC), mostrando imagens dos principais eixos viários próximos ao Rebouças	101
Figura 44 -	Mapa <i>Hanking</i> Populacional das Administrações Regionais - 2007	103
Figura 45 -	Mapa Densidade Demográfica dos Bairros de Curitiba em 2000 e 2007.....	104
Figura 46 -	Planta geral do Plano Agache apresentado ao público em 1943	108
Figura 47 -	Planta geral do Plano Agache com a configuração concêntrica de avenidas e eixos radiais de integração.....	109
Figura 48 -	lano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, 1966. Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados.....	111
Figura 49 -	Mapa do município de Curitiba: localização dos eixos viários e outros elementos referenciais da malha urbana de Curitiba/PR.....	113
Figura 50 -	Estrutural Leste-Oeste. Terminal de ônibus urbano Campina do Siqueira - Curitiba/PR - 2005	116
Figura 51 -	Estrutural Norte-Sul, via central exclusiva de transporte coletivo - Curitiba/PR - 2009.....	117
Figura 52 -	Estrutural Leste-Oeste, tomada a partir da Rua Comendador Araújo, área central de Curitiba/PR	118
Figura 53 -	Parque Tingui, plano de bosques da década de 90 - Curitiba/PR.....	119
Figura 54 -	Museu Oscar Niemeyer, bairro Centro Cívico - Curitiba/PR	119
Figura 55 -	Parque Barigui, Bairro Santo Inácio - Curitiba/PR - 2008.....	120
Figura 56 -	Linha Verde - Curitiba/PR - 2010.....	120
Figura 57 -	Quadro cronológico compreendendo os séculos XVI – XIX	123
Figura 58 -	Quadro cronológico compreendendo os séculos XIX – XXI	125

Figura 59 -	Mapa do município de Curitiba com a configuração dos bairros	129
Figura 60 -	Mapa com o recorte de estudo e áreas de abrangência.....	131
Figura 61 -	Mapa de zoneamento de uso e ocupação do solo na área de estudo conforme a Lei Municipal n.º 5.234 de 10 de dezembro de 1975	132
Figura 62 -	Mapa de zoneamento de uso e ocupação do solo na área de estudo conforme a Lei Municipal n.º 9.800 de 03 de janeiro de 2000.....	133
Figura 63 -	Atual Legislação de Zoneamento e Uso do Solo para o recorte urbano de estudo.....	134
Figura 64 -	Planta esquemática com a disposição do eixo estrutural trinário - Curitiba/PR.....	135
Figura 65 -	Eixo estrutural trinário e vias de composição - Curitiba/PR.....	136
Figura 66 -	Esquema gráfico de verticalização e adensamento a partir do eixo estrutural trinário - Curitiba/PR.....	136
Figura 67 -	Mapeamento do Decreto de Implantação do projeto Novo Rebouças n.º 223/2003	138
Figura 68 -	Sede da Fundação Cultural de Curitiba, no Bairro Rebouças - Curitiba-PR.....	140
Figura 69 -	Estação Plaza Show, maquete do projeto inicial	142
Figura 70 -	Estação Shopping, edifício atual - Curitiba/PR - 2010	143
Figura 71 -	Estação Shopping, edifício atual, visto da Av. Silva Jardim - Curitiba/PR - 2010	143
Figura 72 -	Estação ferroviária com o Shopping Estação ao fundo - Curitiba/PR	144
Figura 73 -	Síntese dos dados estatísticos e censitários do bairro Rebouças em relação ao município de Curitiba/PR.....	146
Figura 74 -	Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010	149
Figura 75 -	Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010	151
Figura 76 -	Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010	153
Figura 77 -	Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010	155
Figura 78 -	Aspecto da área central de Curitiba.....	163

Figura 79 - Croquis da paisagem da Rua XV de Novembro, (Rua das Flores) - Curitiba/PR.....	167
Figura 80 - Aspecto da circulação de pedestres em área urbana.....	168
Figura 81 - Aspecto da área central de Curitiba. Reordenação da paisagem urbana da Rua XV de Novembro (Rua das Flores).....	171
Figura 82 - O domínio do urbanizado	173
Figura 83 - Conectividade urbana, espectro do centro urbano contemporâneo.....	175
Figura 84 - Problemática urbana que se impõe à escala mundial	176
Figura 85 - Conectividade e informação	177
Figura 86 - Karl-Marx Hof, Implantação de habitação pública em Viena, Áustria	181
Figura 87 - Karl Marx Hof, Viena, Áustria - 1927-1930.....	182
Figura 88 - Siedlung Römerstadt: Implantação, Frankfurt - 1927-1928.....	183
Figura 89 - Siedlung Römerstadt. Frankfurt - 1927-1928. Vista aérea	183
Figura 90 - Siedlung Römerstadt, Frankfurt - Alemanha - 1926-1928.....	184
Figura 91 - Siedlung Westhausen: implantação Frankfurt - Alemanha - 1929-1931	184
Figura 92 - Siedlung Westhausen: vista aérea do conjunto, Frankfurt - Alemanha - 1929-1931.....	185
Figura 93 - Siedlung Westhausen, Frankfurt - Alemanha - 1929-1931	185
Figura 94 - Projeto de Concurso para Área da Estação de Copenhague - 1919. Carl Petersen, Ivar Bentsen	186
Figura 95 - Projeto da Ópera Filarmônica de Copenhague - 1918. Ivar Bentsen.....	186
Figura 96 - Esquema de implantação da cidade-jardim. E. Howard - 1898.....	187
Figura 97 - Spaarndammerbuurt, Amsterdã - 1917. Michel de Klerk	188
Figura 98 - Plan Zuid ou Plan Berlage, extensão de Amsterdam - 1917. Hendrik Petrus Berlage	188
Figura 99 - Projeto de Hotel em Milão - 1920. Giuseppe de Finetti.....	189
Figura 100 - Casa y Torre Rasini, Milão - 1933. Gio Ponti, Emilio Lancia.....	189

Figura 101 - Anteprojeto do traçado viário e urbanização de Madrid: proposta para o prolongamento de La Castellana - 1929-1930. Secundino Zuazo e Hermann Jansen.....	190
Figura 102 - Siedlung Hermeswiese - 1923-1928. Karl Ehn	190
Figura 103 - Siedlung Hermeswiese - 1923-1928. Karl Ehn	191
Figura 104 - Esquema-síntese do modo de planejar segundo o processo de surgimento do projeto urbano	194
Figura 105 - Quadro de tipologia de projetos urbanos	199
Figura 106 - Capa da edição original do Livro L'Architettura Della Città, de Aldo Rossi	201
Figura 107 - Capa da revista UR. Edição Completa 1985- 1922.....	203
Figura 108 - Capa do livro Acupuntura Urbana, de Jaime Lerner....	204
Figura 109 - Representação esquemática da transposição da abordagem teórica ao plano de ação.....	210
Figura 110 - Mapa do recorte urbano: delimitação física e áreas de abrangência - Curitiba/PR	213
Figura 111 - Mapa com a localização do eixo viário Barão-Riachuelo e das principais referências em seu entorno - Curitiba/PR	218
Figura 112 - Proposta-síntese do projeto de revitalização do Eixo Barão – Riachuelo e entorno - Curitiba/PR.....	220
Figura 113 - Mapa do recorte de estudo e abrangências: principais edificações e logradouros públicos - Curitiba/PR.....	223
Figura 114 - Mapa do recorte de estudo e abrangências: equipamentos, logradouros públicos e sistema viário - Curitiba/PR	225
Figura 115 - Mapas de evolução da ocupação das quadras do entorno da estação ferroviária, analisadas no período de 1900 a 1910 - Curitiba/PR.....	231
Figura 116 - Mapas de evolução da ocupação das quadras do entorno da estação ferroviária, analisadas no período de 1920 a 1930	232
Figura 117 - Mapas de evolução da ocupação das quadras analisadas no período de 1940 a 1950	233
Figura 118 - Mapas de evolução da ocupação das quadras no entorno da estação ferroviária, analisadas no período de 1960 a 1970	234
Figura 119 - Mapas de evolução da ocupação das quadras analisadas no período de 1980 a 1990.....	235

Figura 120 - Mapa de evolução da ocupação das quadras analisadas na década de 2000	236
Figura 121 - Mapa da dinâmica física da área de estudo no período de 1997 a 2007.....	237
Figura 122 - Corte urbano compreendendo o terreno da estação ferroviária, atual Estação <i>Shopping</i>	241
Figura 123 - Corte urbano, Av. Sete de Setembro (1A, 1B)	243
Figura 124 - Corte urbano, rua Barão do Rio Branco – rua Rockefeller.....	247
Figura 125 - Corte urbano, rua Rockefeller – rua Barão do Rio Branco	249
Figura 126 - Mapa com a caracterização das problemáticas da área de estudo	259
Figura 127 - Aspecto de via pública em área central de Curitiba/PR. Desenho Paranista aplicado na faixa de pedestres, 1996.....	261
Figura 128 - Mapa de diretrizes gerais de intervenção para a área de estudo	263
Figura 129 - Mapa propositivo: intervenções para o recorte de estudo e abrangências	267
Figura 130 - Imagem digitalizada da área de estudo: núcleo central do Rebouças, situação atual	270
Figura 131 - Imagem digitalizada da área de estudo: situação atual	270
Figura 132 - Imagem digitalizada: intervenções propositivas para a área de estudo.....	271
Figura 133 - Imagem digitalizada da área de estudo: situação atual	272
Figura 134 - Imagem digitalizada: intervenções propositivas para a área de estudo.....	273
Figura 135 - Imagem digitalizada: intervenções propositivas para a área de estudo.....	274
Figura 136 - Gráfico de escalas territoriais aplicado à Curitiba, com base nos equipamentos urbanos.....	276
Figura 137 - Apropriação popular dos espaços públicos - Curitiba/PR	277

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Relação das instituições, empresas e indústrias estabelecidas na região do bairro Rebouças - Curitiba/PR.....	91
Quadro 2 - Dados demográficos comparativos entre o Estado do Paraná, a Região Sul e o Brasil	93
Quadro 3 - Resumo dos dados estatísticos do Estado do Paraná	93
Quadro 4 - Contagem da População 2007; Área territorial oficial.....	97
Quadro 5 - Regiões de influência das cidades 2007	98
Quadro 6 - Mapa de índices sonoros conforme Decreto Municipal n.º 223/2003	137
Quadro 7 - Retrato do crescimento de algumas cidades do hemisfério norte; é possível constatar o índice vertiginoso alcançado na virada do século XIX para o XX	164
Quadro 8 - Usos do solo previstos na legislação da região de estudo	238

LISTA DE ABREVIATURAS

AMBEV	- Companhia de Bebidas das Américas
APA	- Área de Proteção Ambiental
AR	- Administração Regional
ASSOMEC	- Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Curitiba
CIAM	- Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CIC	- Cidade Industrial de Curitiba
CMU	- Conselho Municipal de Urbanismo
COMEC	- Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
CONCITIBA	- Conselho da Cidade de Curitiba
dB	- decibéis
DER	- Departamento de Estradas e Rodagem
EIV	- Estudo de Impacto de Vizinhaça
FCC	- Fundação Cultural de Curitiba
HFA	- Humberto Fogassa Arquitetura
IBAMA	- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IPTU	- Imposto Predial e Territorial Urbano
NUC	- Núcleo Urbano Central
ONU	- Organização das Nações Unidas
PMC	- Prefeitura Municipal de Curitiba
PUC	- Pontifícia Universidade Católica do Paraná
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal S.A.
RIT	- Rede Integrada de Transportes
RMC	- Região Metropolitana de Curitiba
SANEPAR	- Companhia Paranaense de Saneamento
SE	- Setor Estrutural
SEEC	- Secretaria de Estado da Cultura
SE - Centro	- Setor Estrutural - compartimento do bairro Centro
SE-Rebouças	- Setor Estrutural – compartimento do bairro Rebouças
SEREC	- Setor de Recuperação
SMU	- Secretaria Municipal de Urbanismo
UFPR	- Universidade Federal do Paraná
UTFPR	- Universidade Tecnológica Federal do Paraná
ZC	- Zona Central

- ZC4 - Zona Comercial 4 (Plano Preliminar de Urbanismo)
- ZR-1 - Zona Residencial 1
- ZR-2 - Zona Residencial 2
- ZR-3 - Zona Residencial 3
- ZR-4 - Zona Residencial 4

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	27
1.1 INSERÇÃO E DIRECIONAMENTO DA PESQUISA.....	28
1.2 VISÃO DE CIDADE NA CONFORMAÇÃO DO LUGAR....	36
1.3 APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO.....	46
1.4 JUSTIFICATIVAS	49
1.5 OBJETIVOS	50
1.6 ESTRUTURA DA PESQUISA	50
2 QUADRO HISTÓRICO	53
2.1 CURITIBA NO CAMINHO DA OCUPAÇÃO SUL.....	53
2.2 NA PASSAGEM DO SÉCULO XX, A MODERNIDADE CHEGAVA DE TREM	63
2.3 CONFIGURAÇÃO URBANA DO EIXO CENTRO- REBOUÇAS	74
2.4 REBOUÇAS: A PASSAGEM DA CIDADE PELO BAIRRO.....	83
3 QUADRO URBANÍSTICO	93
3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO.....	93
3.2 O MUNICÍPIO DE CURITIBA.....	98
3.2.1 Primeiras ordenações urbanas	105
3.2.2 O setor industrial no limite do centro: o Plano Agache.....	106
3.2.3 Curitiba: referência em primeiro Plano	109
4 QUADRO CRONOLÓGICO	121
5 O OBJETO DE ESTUDO	127
5.1 O REBOUÇAS NOS PLANOS DA CIDADE	127
5.1.1 Localização do recorte urbano	129
5.1.2 Legislação e parâmetros urbanísticos	132
5.1.3 O Projeto Novo Rebouças	137
5.1.4 Revitalização do patrimônio e reconversão de uso	141
5.2 SÍNTESE CENSITÁRIA	144
5.3 DOCUMENTAÇÃO E MAPEAMENTO FOTOGRÁFICO.....	147
6 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	157
6.1 A PESQUISA.....	157
6.2 ESTABELECIMENTO DO REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO	158
7 REFERENCIAL TEÓRICO	161
7.1 CONCEITOS PRELIMINARES	161
7.1.1 Contiguidade, continuidade e permanência	161
7.1.2 Urbanismo e urbanidade	163

7.1.3 Cidade contemporânea e paisagem urbana	168
7.1.4 Globalização e informacionismo	175
7.2 PROJETOS URBANOS – ABORDAGEM DE GERAÇÕES	178
7.3 PROJETOS URBANOS – ANÁLISE TIPOLOGICA	195
7.4 CONTRIBUIÇÃO DE LINHAS DE ATUAÇÃO PARA O ENQUADRAMENTO TEÓRICO	201
7.5 INTERVENÇÕES URBANAS E O ESTATUTO DA CIDADE	206
7.6 REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DA ABORDAGEM TEÓRICA	208
8 PLANO DE AÇÃO	211
8.1 AMPLIAÇÃO DA ESCALA DE ANÁLISE – A CIDADE E O REBOUÇAS	215
8.2 O RECORTE URBANO	227
8.2.1 Análise do zoneamento e uso do solo	229
8.2.2 Análise a partir do corte urbano	239
8.3 INTERPRETAÇÃO DA ÁREA E PROBLEMÁTICAS	251
8.3.1 Enfoque estratégico	251
8.3.2 Enfoque interdependente	253
8.3.3 Enfoque sistêmico	254
8.3.4 Deficiências	254
8.3.5 Potencialidades	255
8.4 AS PROBLEMÁTICAS FÍSICAS INTERPRETADAS SEGUNDO FLUXOS, BARREIRAS, LIMITES E RUPTURAS OBSERVADOS NO RECORTE DE ESTUDO E ABRANGÊNCIAS	256
9 DIRETRIZES E EXPECTATIVAS	261
9.1 DIRETRIZES DE PROJETO	261
9.2 PROJETOS URBANOS – VISÃO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA PARA O REBOUÇAS	277
REFERÊNCIAS	283
DOCUMENTOS CONSULTADOS	297
GLOSSÁRIO	301
ANEXO A - DECRETO DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO NOVO REBOUÇAS - 2004	309
ANEXO B - MAPEAMENTO DAS ÁREAS PREVISTAS PARA O PROJETO NOVO REBOUÇAS	311
ANEXO C - LEGISLAÇÃO DE ZONEAMENTO E USO DE SOLO DE CURITIBA-PR PARA A ÁREA DO RECORTE DE ESTUDO	313

ANEXO D - MAPAS-SÍNTESE DA OCUPAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ NO PERÍODO COMPREENSIVO ENTRE 1560 E 1940	321
ANEXO E - ANÁLISE INDICIAL DE DINÂMICA FÍSICA - ESTUDO DE CASO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CURITIBA	327

1 INTRODUÇÃO

Curitiba, capital do Estado do Paraná, é o contexto maior desta pesquisa, território onde se apresentam as problemáticas inerentes às metrópoles regionais brasileiras em expansão. Partindo desse contexto, a investigação baseia-se em procedimentos para a intervenção em uma área da cidade que se ressentiu de vitalidade e reintegração urbanas como consequência dos processos históricos de transformação e mudança dos centros geradores de dinâmica econômico-social.

O objeto de estudo é circunstanciado no bairro industrial Rebouças, onde se estabelece um recorte urbano a ser estudado mediante uma argumentação que procura investigar a relação entre as oportunidades de projetos e o desenvolvimento potencial desta área da cidade, promovendo sua rearticulação, sob os aspectos espacial, econômico e sociocultural. Na busca desses objetivos, a dissertação procura vincular a pesquisa conceitual, as discussões propositivas e a operacionalização de procedimentos com vistas às intervenções projetuais entendidas como experiências compartilhadas, onde os novos usos e as atividades propostas busquem sentidos e formas de qualificar a paisagem urbana em seu conjunto.

No âmbito desse processo de intervenção, tem-se como princípio que a prática profissional apresentará maiores resultados quanto melhor considerar a arquitetura e o urbanismo como prolongamento um do outro, extensíveis em suas respectivas influências. Essa prerrogativa parte da percepção local e utiliza instrumentos de projeto intermediários entre a definição arquitetônica e a ordenação urbanística, pois é na precisa associação dessas duas disciplinas que se desenvolve o projeto urbano. Na justaposição desses dois campos, parte-se da **hipótese** de que o **projeto urbano** atua como instrumento e agente indutor do desenvolvimento urbano; por meio de ações propositivas sobre um recorte físico, proporciona distintas visões de cidade, adquirindo o papel de qualificador do ambiente urbano como atividade-meio e como suporte para que as transformações aconteçam na sociedade.

O trabalho enquadra-se na Linha de Pesquisa 1 – URBANISMO, CULTURA E HISTÓRIA DA CIDADE, do Programa de Pós-graduação da UFSC.

1.1 INSERÇÃO E DIRECIONAMENTO DA PESQUISA

A iniciativa da dissertação originou-se a partir de questionamentos sobre a prática profissional implementada pelo autor em Curitiba. Essa experiência em projetos e obras, vista dentro do quadro de transformações urbanas, tem proporcionado indagações sobre a consequente trajetória de intervenções arquitetônicas e urbanísticas da cidade. Esse cenário urbano decorre de uma história de transformações alavancadas em projetos urbanos – de dimensão e complexidade variadas – orientadas, na grande maioria, pelas gestões públicas. Essas transformações tiveram na gênese urbana da cidade um aspecto condicionador, e vieram ao encontro de uma sociedade conservadora, mas, com o passar do tempo, ansiosa por projeção e reconhecimento.

Autores paranaenses¹ debruçados na história da arquitetura e do urbanismo de Curitiba enfatizam o anseio dos cidadãos e principalmente das elites curitibanas para que os agentes transformadores da paisagem urbana lhes dessem obras das quais se orgulhassem e que destacassem a cidade. Essa prerrogativa almejada pela sociedade local é confirmada em Dias (2005, p.30):

É compreensível que durante tantos anos tendo uma participação no cenário nacional como Estado periférico, espacialmente localizado entre São Paulo, que desde muito detinha as decisões sobre a política econômica, e Rio Grande do Sul, que desde muito se mostrava autônomo e determinante, [...] o Paraná (juntamente com Santa Catarina) se apresentasse como uma região de passagem, despida de função própria e dependente não apenas economicamente, mas, em especial, dependente culturalmente dos valores da metrópole paulista.

[...] É com a emancipação da província de São Paulo em 1953 que o Paraná, passa a apresentar uma interessante trajetória de planos e projetos para a

¹ Dudeque (2001, p.16), discorrendo sobre a arquitetura curitibana, afirmou que "[...] busca entender o papel da arquitetura no processo de afirmação cultural, político e econômico que Curitiba atravessou entre as décadas de 1920 e 1990. [...] O grande dilema [...] foi a percepção de que Curitiba era uma capital desprovida da aparência das grandes obras e da importância que uma capital deveria ter." Duarte e Guinski (2002) salientam a vontade de consolidação de uma imagem de cidade "moderna".

ocupação do seu território, quase sempre atrelados a uma intenção de construção ou valorização de uma identidade que se pretendia ter.

Entre Estados de influência marcadamente mais forte no cenário nacional, o Paraná teve na emancipação política forte motivação para a procura por afirmação e identidade. Essa ideia foi intencionalmente pretendida e continuamente elaborada; pode ser percebida na formação histórica da cidade, observando-se a sociedade local e sua ascensão sócio-política e econômica, atrelada à vontade de afirmação e repercussão da imagem da capital. (ver quadro histórico capítulo 2)

O conceito de **identidade** atribuível a Curitiba adquire aqui espaço para que se percebam os significados existentes nos territórios que a compõem. Essa abordagem inicial busca analisar o objeto de estudo da pesquisa como um lugar a ser reconhecido; e esse "novo conhecimento" apoia-se no conceito de identidade para a leitura e conformação de uma paisagem urbana. Desse modo, remete-se ao reconhecimento do objeto de estudo e que hoje se distingue como área consolidada da cidade, já individualizada pela população.

A compreensão dos valores e das singularidades da paisagem urbana do Rebouças deve compor como parte essencial, o plano de ação e diretrizes, objetivo do projeto urbano como instrumento para rearticular e desenvolver esse espaço urbano, possibilitando compreender a cidade a partir de suas especificidades. Sob esse aspecto, estudar e compreender sua identidade irá contribuir para a retomada dos valores em potencial do lugar, premissa teórica para a definição de intervenções propositivas para a área.

A chave de leitura de um lugar é constituída por atributos naturais, culturais e simbólicos plasmados na paisagem; essa paisagem é que informa uma identidade. Essa leitura é em geral complexa, na medida em que o sítio urbano significativo é capturado com intuição e percepção, independentemente de toda análise quantitativa ou estatística que se faça sobre o seu território. Norberg Shultz² (2008b) chama essa chave de

² Norberg-Shultz, por meio de seu trabalho teórico, está ligado à adoção de uma fenomenologia da arquitetura, em que desenvolve uma interpretação textual e pictórica das ideias do filósofo Martin Heidegger, com base, sobretudo, no ensaio do filósofo alemão "Construir, habitar e pensar". A fenomenologia, segundo o ponto de vista de Schulz, é o método que exige um retorno às coisas, em oposição à abstrações e construções mentais. Ele identifica o potencial fenomenológico na arquitetura como a capacidade de dar significado ao ambiente mediante a criação de lugares específicos.

genius loci e explica a essência do lugar definindo-a como manifestação concreta do habitar humano, atribuindo personalidade e unicidade ao espaço geográfico. Em uma perspectiva histórica, essa expressão romana é utilizada para traduzir a ideia do espírito de um determinado lugar, interpretando o conceito de habitar como estar em paz num lugar protegido. O lugar é, por esse ponto de vista, a soma dos elementos na paisagem combinados em um todo único.

A identidade de um lugar está frequentemente associada à identidade humana. É de se notar que por muitos séculos – especialmente nos sítios de formação antiga – famílias eram denominadas pelo nome dos lugares de onde provinham. Quanto mais um lugar é único, maior é a ligação afetiva dos habitantes com o seu *habitat*. Todo lugar possui características que reforçam o "espírito do lugar".

No entendimento de "lugar", *a priori*, sobressai a leitura dos seus atributos naturais, que prevalecem como forma de denominação geográfica. Contudo, o conceito de lugar vai além da localização. Na continuidade, Norberg-Schulz (2008a, p.444) afirma:

[...] Lugar é o termo concreto para falar de ambiente. É algo mais do que uma localização abstrata. Pensamos numa totalidade de coisas concretas que possuem substância material, forma, textura e cor. Juntas, essas coisas determinam uma "qualidade ambiental" que é a essência do lugar.

Relacionando a ideia de habitar (em Heidegger) com a permanência em determinado local, complementa afirmando que,

"o lugar passa a denotar identidade, reconhecimento e cumplicidade do habitar com o indivíduo e com o contexto, resgatando a dimensão do significado na obra de arquitetura". Assim, "o ato de demarcar ou diferenciar um lugar se converte no ato arquetípico da construção e a verdadeira origem da arquitetura" (NORBERG-SHULTZ, 2008a, p.443).

Em uma perspectiva histórica, o ponto de vista de Norberg-Schulz explora a relação entre identidade e lugar. Esse conceito atualiza-se na medida em que o espaço urbano, visto hoje a partir de seus valores referenciais conhecidos, transformou-se. Na atualidade, a cidade, fonte histórica dos assentamentos e da permanência, constitui-se mais do que nunca, no espaço símbolo da mobilidade e fluxos, imagens de aceleração

que se concretizam com as informações, com pessoas ou com mercadorias em um complexo sistema em rede. Essas mudanças introduziram novos valores na percepção e definição do lugar.

Outro ponto de vista explora a relação entre identidade e lugar, e, de certo modo, complementa o conceito de qualidade ambiental em Norberg-Schulz. Duarte e Guinski (2002) fazem uma leitura mais atual que associa identidade e valores culturais criados por um grupo social, ou seja, em um determinado espaço,

um grupo de pessoas ou um indivíduo sedimentam seus **valores culturais** de modo a depositar nele suas referências, sem que, no entanto, tais valores sejam a ordem materializada de suas vidas ou de outros que aí se encontrem, mas que sirvam como sua identificação no espaço (DUARTE; GUINSKI, 2002, p.46).

A conformação de uma paisagem urbana *sui generis* tem sido historicamente buscada pela iniciativa do poder público e na manifestação natural das sociedades em seu processo de afirmação cultural. É um pressuposto almejado pelas administrações públicas na medida em que um núcleo urbano se desenvolve política e economicamente. Nessa procura, a identidade dessa paisagem é entendida como conjunto de características e circunstâncias capaz de individualizar a cidade.

Quando o espaço natural e construído de uma cidade é expressivo, a afirmação de uma identidade é mais facilmente assimilada. Exemplos recorrentes são proporcionados por cidades como Rio de Janeiro e Florianópolis. Em oposição a esse aspecto, os sítios desprovidos de natureza privilegiada têm insistido na produção de sua paisagem.

A **paisagem** (PANDAKOVIC; DAL SASSO³, 2008), na sua acepção mais ampla, é a manifestação da vida nas suas múltiplas formas. A paisagem da cidade deve ser revisitada na escala e velocidade adequadas a sua verdadeira percepção; deve suscitar igualmente sensações de admiração e prazer na medida em que se possa detectar o urbanismo nela, com base na análise e na apropriação do entorno projetado (construído e aberto, público e privado) que combine precisão e sensibilidade.

³ Segundo o livro, cujo título parafraseia intencionalmente os dois célebres textos de Bruno Zevi, *Saper vedere L'Architettura* (1948) e *Saper vedere l'Urbanistica* (1961), a paisagem é estudada em diversas áreas disciplinares, privilegiando a dimensão perceptiva, morfológica, espacial e arquitetônica.

Num processo milenar de construção e transformação, a paisagem se envolve com a sociedade, refletindo nela suas vicissitudes, problemas e contrastes.

[...] Em tal sentido a paisagem é como uma grande enciclopédia ou uma grande narração onde se encontra tudo de uma sociedade, basta saber entendê-la, procurar o significados de cada coisa e do contexto na qual se encontram (TURRI, 2000, p.69/70).

Assim, o significado e o contexto das coisas remetem aos componentes de uma estrutura urbana, suas inter-relações e simultaneidades. Os fatos urbanos⁴ (edificações, logradouros públicos, áreas verdes, mobiliário urbano, automóveis, pessoas etc.), por sua vez, são as partes integrantes da paisagem urbana. Cullen (2009) expõe essa realidade quando define um edifício como arquitetura, porém dois deles como paisagem urbana.

Por sua parte, o arquiteto debruçado sobre a paisagem urbana em configuração e transformação contínuas, procura meios para ver, pensar e concebê-la como um todo. Nas escalas em que o projeto urbano se apresenta, a reflexão sobre o alcance que a atividade projetual adquire na "construção" da paisagem – empresta de Heidegger (citado em MORAIS, 1995, p.20) a oportuna ideia da ponte:

Leve e poderosa, a ponte lança-se sobre o rio. Ela não liga apenas duas margens já existentes. É a passagem da ponte que faz ressaltar as margens como margens. É a ponte que as opõe espacialmente uma a outra. É pela ponte que a segunda margem se destaca face à primeira. As margens não seguem o rio como orlas indiferentes de terra firme [...] A ponte une o rio, as margens e as regiões numa vizinhança mútua. A ponte reúne, à volta do rio, a terra como região.

⁴ Argan desenvolveu sua pesquisa sobre os conceitos de cidade, de objeto e de arte em seu livro *História da arte como história da cidade*. Assim como ele, Rossi (2001) também aborda os fatos urbanos em sua principal obra *A arquitetura da cidade*. Ambos apresentam questões que envolvem a cidade e seus atributos, os espaços urbanos edificados e abertos, públicos e privados. Rossi, particularmente, trabalha sobre o cotidiano das cidades colocando como abordagem metodológica o estudo e a discussão dos fatos urbanos nas cidades e os problemas históricos a eles ligados. De acordo com Rossi, fatos urbanos – igrejas, casas particulares, monumentos, praças etc. – são singulares, únicos, pedaços de cidades.

Ao se introduzir um artefato que modifica a paisagem, a ponte passa a ser o referencial unificador de uma região, e como tal, é um objeto transformador do conjunto de relações existentes antes do seu surgimento, passando a conferir-lhe novo sentido e alterando o próprio significado do lugar. "O propósito de construir (fazer arquitetura) é fazer um sítio tornar-se lugar, isto é, revelar os significados presentes de modo latente no ambiente dado." (NORBERG-SCHULZ, 2008). O exemplo da "ponte" ilustra metaforicamente a abrangência, as implicações e as repercussões do projeto como prática para intervir no território.

Em Moraes (1995), entende-se que intervir em uma determinada área só é possível quando "se identificam as diferentes interações no tempo e no espaço e se equaciona a diversidade de atos pelos quais a população ocupa essa área, se identifica com ela e a assinala com marcas físicas que constroem o seu "desenho".

Esse território urbano como *habitat* do homem é igualmente seu território cultural. No processo de construção desse espaço, sobrepõem-se sucessivas camadas de ocupação e transformação, e essa sucessão produz e revela os fatos urbanos (ROSSI, 2001) criados em tempos urbanos específicos. Para percebê-los, sistemática e método são, a priori, os procedimentos requeridos, e a intervenção de projeto passa a ser o instrumento modificador dessa realidade.

Consequentemente é preciso partir das aparências do objeto real – o espaço físico – para que se possa compreendê-lo em todas as escalas do desenvolvimento sócio-espacial. Esse procedimento de apreensão do fenômeno na sua realidade é pressuposto teórico que ajuda a entender a transposição da experiência prática para o "re-conhecimento" do objeto e do potencial de urbanidade nele implícito.

A realidade, nesse processo de intervir no espaço e percebê-lo, pode parecer aparentemente óbvia, ao alcance fácil. Não é necessariamente assim, como demonstrado introdutoriamente na percepção do lugar, em sua paisagem urbana e na procura de sua identidade. De modo análogo, o urbanista Jorge Wilhelm (2003)⁵ sustenta opinião semelhante a respeito do planejamento urbano quando afirma que "no Brasil, refletimos pouco; atuamos com vivacidade; exteriorizamos com simpatia, porém de forma indiscriminada". O *deficit* de reflexão na percepção do lugar

⁵ Jorge Wilhelm coloca as dificuldades no enfrentamento da realidade urbana através de sua experiência perceptiva quanto ao presente e futuro. Em seu processo de apreensão não deixa de lado "os fatos históricos que originaram os fenômenos urbanos, principalmente quando se considera o planejamento como sendo a instrumentação de gradual transformação da realidade." (WILHEIM, 2003).

pode deixar de contemplar aspectos intrínsecos à área sob projeto, deixando em aberto no planejamento da intervenção, respostas eventualmente mais qualificadoras.

Curitiba tem optado pela construção de sua própria imagem. No seu caso, a construção do lugar tem sido definida pela possibilidade de reconhecimento e pela valorização por meio do projeto.

Contemporaneamente as transformações urbanas permeiam a imagem da cidade e ocorrem em nome da conformação da paisagem em um processo identificador que sempre procurou suplantar um anonimato urbano. Na Curitiba atual, a identidade vem associada à diversidade cultural, à soma das diferenças e à compreensão da contribuição de suas particularidades. Essa imagem foi amadurecida; não se formou de modo unitário. É resultante de um caldeamento cultural e, nessa perspectiva, a gestão urbana utiliza o projeto como afirmação desta pluralidade.

Com o desenvolvimento econômico, essa questão tomou proporções maiores, e a vontade política associada à abertura e receptividade dos cidadãos configurou um quadro positivo para que se implementassem intervenções que comporiam um novo perfil da cidade, notadamente mudanças na linguagem urbanística e arquitetural.



Figura 1 - Rua da Cidadania Boqueirão - Curitiba/PR

Fonte: Duarte e Guinski (2002, p.243)



Figura 2 - Rua Cidadania Boqueirão: imagem aérea - Curitiba/PR
 Fonte: http://www.ippuc.org.br/BancoDeDados/Curitibaemdados/FOTOS/42/Fazendinha/imagens/bairro%20fazendinha_terminal%20de%20transporte%20e%20rua%20da%20cidadania%20.jpg



Figura 3 - Rua da Cidadania Fazendinha - Curitiba/PR

Fonte: http://www.ippuc.org.br/BancoDeDados/Curitibaemdados/FOTOS/42/Fazendinha/imagens/bairro%20fazendinha_terminal%20de%20transporte%20e%20rua%20da%20cidadania%20a%C3%A9rea.jpg



Figura 4 - Rua da Cidadania Fazendinha: imagem aérea - Curitiba/PR

Fonte: Google Earth (2011)

O projeto das Ruas da Cidadania é um exemplo de proposta inovadora com resposta arquitetônica e urbanística diferenciada. Foi pensado como equipamento público e elemento de descentralidade, implantado nos pontos nodais das administrações regionais do município de Curitiba. Relativamente à pesquisa, a construção histórica desse processo é circunstanciada no estudo de caso do bairro Rebouças, cuja leitura pode proporcionar a retomada desse território para a cidade com base no enfoque propositivo no campo dos projetos urbanos.

É sabido que a exposição pública de Curitiba como protagonista de inúmeras experiências urbanas propiciou um olhar mais atento e participativo da parte de arquitetos e urbanistas. A cidade é referência não apenas como centro econômico atrativo em expansão, mobilizador e aglutinador no campo profissional, mas a própria trajetória de experimentação arquitetônica e urbana tem atraído o estudo sobre essas experiências e seus desdobramentos na cidade. A população é partícipe do processo indutivo de construção da paisagem pensada e elaborada gradativamente pela gestão pública; é nesse âmbito que se enquadra a pretensão de Curitiba em confiar sua autoestima ao produto de sua sociedade.

A trajetória de Curitiba em planejamento e projetos é apresentada no capítulo 3, item 3.2, relativo ao quadro urbanístico.

1.2 VISÃO DE CIDADE NA CONFORMAÇÃO DO LUGAR

[...] Construir a cidade, construir na cidade, requer um refinado equilíbrio entre o tecido urbano e o edificado, entre a substância comum (os aspectos que permeiam a arquitetura e o urbanismo) e os objetos especiais (os fatos urbanos inerentes a cada um dos dois campos de atuação), entre a norma e a exceção (IBELINGS *apud* SOLÁ-MORALES, 2008, p.12, tradução livre)

Na abordagem teórica da pesquisa, tornou-se oportuno inserir uma visão profissional a partir de experiências propositivas do autor realizadas em Curitiba, com o intuito de contextualizá-las no campo de estudo de projetos urbanos. A intenção inicial foi abordar projetos realizados em locais estratégicos da cidade e estudá-los nos respectivos contextos de abrangência, particularmente as obras implementadas com o respaldo da gestão pública. Contudo, a intervenção de caráter arquitetônico proporciona, em geral, pouca visão conjuntural da cidade; deixa em aberto as relações entre os fatos urbanos em escalas diferenciadas e enfocam exclusivamente a solução de problemas ora arquitetônicos, ora urbanísticos.

Apesar de tratar-se de experiência em projetos de arquitetura, a leitura pretendida nesta investigação enfocou a relação entre a arquitetura e o ambiente urbano e os consequentes desdobramentos no tempo, vinculados à atuação de gestões públicas e compartilhadas sobre o espaço urbano. São projetos implementados em áreas consolidadas e fornecem elementos de análise importantes para intervenções que visem à configuração de uma "cidade cultural" referenciada em coordenadas históricas e formada por partes interdependentes como em um organismo vivo.

A investigação orientou-se consequentemente para os resultados que a observação distanciada das práticas de projeto poderia trazer por meio da revisão das problemáticas e potencialidades detectadas nessas práticas já sedimentadas. O enfoque da pesquisa procurou, então, equacionar no tempo, os projetos e sua pregnância no espaço urbano, como modo de qualificar a intervenção.

A especialização na área de edificações e conjuntos urbanos consolidados foi o suporte para o entendimento maior dos processos de formação e transformação do *habitat* urbano. Nesse contexto inclui-se a área de estudo. Sob essa perspectiva, a tarefa de atuar na cidade supera a atitude primeira de projetar; atuar na cidade passa pela discussão dos lugares preexistentes que a configuram, significa aumentar a apropriação mental sobre o sítio, quer sejam estes espaços em mutação com perda ou mudança de função primordial, quer sejam espaços degradados e desterritorializados.

O escopo do trabalho foi naturalmente direcionado para o campo do conhecimento em que a prática da arquitetura se integra às transformações, proporcionando uma resposta mais rápida e dinâmica para a cidade.

Segundo Solá-Morales em sua abordagem sobre *Lugares urbanos* (2008, p.211): "*Si trazados y tejidos son los temas claves de la actual proyectación urbana, no lo es menos la resolución de espacios o puntos estratégicos de la ciudad, por su significado e su centralidad*".

Dessa maneira, o aprofundamento do trabalho no campo dos projetos urbanos vai ao encontro do interesse em transpor os limites de um conhecimento empírico do autor. Busca-se uma sistematização de conceitos e procedimentos relativos à atividade projetual.

Trazidas para o contexto desta pesquisa, algumas experiências denotam leituras sobre a paisagem urbana e sua identidade. São experiências observadas sob o enfoque conceitual e propositivo e visam contribuir para a construção de procedimentos e diretrizes de projeto urbano dentro de um plano de ação para o recorte de estudo.

A figura 5 situa, na área urbana da cidade, alguns projetos e obras desenvolvidos pelo autor, cujo contexto apresenta relação com a pesquisa, aproximando a questões de projeto e de inserção urbana ao objeto de estudo.



Figura 5 - Mapa parcial de Curitiba com a localização de alguns projetos desenvolvidos pelo autor em Curitiba/PR

Fonte: Localização de projetos desenvolvidos pelo autor (2011)

A experiência do projeto da Estação Ferroviária de Curitiba (figura 6) é um exemplo de atuação na cidade que proporcionou desdobramentos positivos e negativos como intervenção condicionada a uma revitalização do entorno.

O projeto para receber o Museu Ferroviário da cidade foi desenvolvido pelo autor em 1997, data em que esta edificação foi incorporada pela Estação Plaza Show Entretenimentos. Este empreendimento inaugurado em 1997, ocupou grande área de propriedade da Rede Ferroviária Federal, ociosa desde a desativação da estrada de ferro em 1972 (no quadro histórico, item 2.2, é detalhada a trajetória da Rede ferroviária, bem como sua relação com a cidade e o recorte de estudo).

Em um processo de intervenção compartilhada, a ação da iniciativa privada nesse espaço urbano consolidado proporcionou a reconversão de uso da antiga estação ferroviária de Curitiba, construída no final do século XIX.

Marco referencial da área de estudo, a percepção deste lugar configura-se como evidente associação das dimensões simbólica, identitária e afetiva, sendo este um espaço da cidade percebido pela população pela sua significação histórica, social e cultural. Daí porque se procurou traduzir a apropriação pública e cultural do lugar pela via da arquitetura, vinculando-a com o ambiente urbano, na busca de um complexo equilíbrio entre permanência, continuidade e tradição. Essa visão de cidade a partir do lugar tem sustentação na arquitetura, o edifício/construção no tempo (ROSSI, 2001). Contudo, as características do projeto de reconversão do *Shopping Center* e a desvinculação do contexto, entre outros aspectos, deixaram em aberto o conceito de atuar na cidade considerando a preexistência como modo de proporcionar uma visão cultural e continuada da cidade (dos seus espaços urbanos).

O projeto de revitalização da estação ferroviária e a implantação do novo empreendimento dentro do recorte de estudo estão compreendidos no capítulo 5, item 5.1.4.).



Figura 6 - Estação ferroviária de Curitiba após a conclusão das obras de intervenção

Fonte: Elaborado pelo autor (2004)

Em outro contexto da cidade – o bairro Batel – o projeto de restauro e ampliação do Castelo do Batel (figuras 8 e 9) possibilitou discutir a questão da intervenção em um fragmento de área urbana. O tecido histórico remanescente nessa área mostra-se atualmente descontínuo, em decorrência do adensamento e verticalização desta área central de Curitiba. A edificação está implantada em amplo terreno e, juntamente com o terreno vizinho, perfaz uma área remanescente da ocupação histórica do bairro Batel, localizada no primitivo caminho de acesso à cidade, hoje transformada em importante eixo viário e comercial. O poder público (SEEC/PR) estabeleceu o tombamento e diretrizes de preservação para os dois terrenos (figura 7), incluindo o Castelo e seus jardins frontais e o Palacete ao lado, e procurou definir um conjunto de parâmetros urbanísticos relativos à preservação do conjunto.



Figura 7 - Castelo do Batel, 2007 - Curitiba/PR

Fonte: HFA

Desse modo, o projeto do Castelo implica intervenção em fragmento de área delimitada do espaço urbano remanescente. Como procedimento metodológico, é em geral definido em contraposição ao corte urbano. Ambos são métodos que se contrapõem, sendo o fragmento um conceito de peça componente do espaço urbano, e o corte um conceito de sequência e continuidade (SOLÁ-MORALES, 2008).

O projeto iniciado em 2004 foi em seguida ampliado e concluído em 2007, dentro de um processo de implementação gradual de obras.

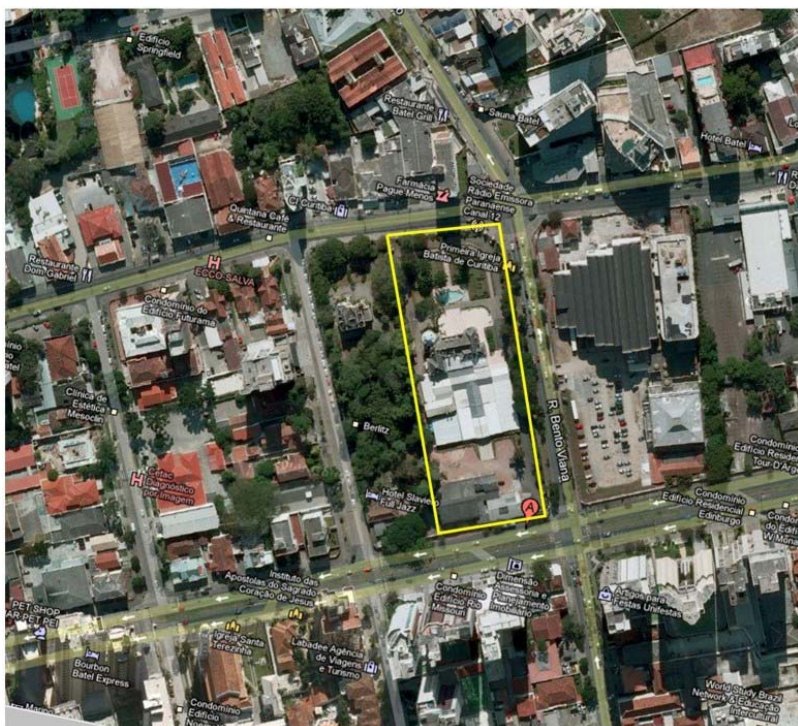


Figura 8 - Castelo do Batel Eventos: imagem aérea do edifício e entorno - Curitiba/PR

Fonte: Google Maps (2007)

A intervenção nessa área da cidade provocou questionamentos que sob alguns aspectos podem ser estudados no âmbito de projetos urbanos. Com o projeto de inserção contemporânea, conseguiu-se revitalizar a paisagem urbana, quanto à legibilidade da intervenção e à exposição de um importante imóvel privado à cidade. O uso atual como espaço de

eventos recolocou a construção como referência da Avenida Batel. Desvelou-se a paisagem cultural da cidade, que, no contexto deste exemplo, permite a convivência do novo com o antigo.

O conceito aqui abordado de intervenção revitalizadora é a garantia por uma harmonia possível de identidade em um território determinado.

No contexto da pesquisa, a questão patrimonial aqui exemplificada é abordada como elemento estratégico na diretriz do projeto e refere-se a um fragmento do espaço urbano historicamente constituído, cuja leitura integral do tecido urbano foi perdida em decorrência do crescimento urbano da cidade.

Analogamente, cabe citar Moraes (1995, p.9), sobre o conceito de patrimônio, quando estabelece uma relação indissociável entre o meio (natural) e o construído. Considerando-se o lugar (o meio) e o preexistente (o construído), a ação propositiva (o projeto urbano) deve procurar a harmonia identificável nesse território (o recorte de estudo), e a *"virtude pretendida é a de poder responder às ambições de uma organização social em evolução, sem a destruir."*



Figura 9 - Anexo projeto junto ao Castelo do Batel, 2007 - Curitiba/PR

Fonte: Elaborado pelo autor (2005)

No contexto das intervenções na paisagem urbana de grandes áreas consolidadas, o projeto Marco Zero tem sido implantado pela PMC/IPPUC desde 2008 (observar os mapas das figuras 25, 26 e 29; este último apresenta a evolução urbana da cidade). Esse projeto compreende intervenções revitalizadoras no núcleo urbano originador de Curitiba o qual representa a paisagem da matriz urbana da cidade.

O projeto do Paço Municipal ilustrado na figura 10, exemplifica a intervenção pontual que contribuiu para alavancar a revitalização da área sob iniciativa do poder público. A viabilidade da obra de restauro e revitalização do edifício de 1914, foi obtida com a gestão compartilhada entre o poder público – PMC e a iniciativa privada, com a posterior transferência do SESC/PR para o edifício.

A intervenção no antigo Paço Municipal tem dado continuidade à requalificação do entorno; a nova leitura desta área tem solicitado a reação dos habitantes e visitantes e estimulado o desdobramento de ações de ordem técnica e política para a continuidade dos projetos de revitalização da área central.

O processo de intervenção sob gestão público-privada retoma a revitalização da área para a cidade tendo como referência a edificação tombada pelo patrimônio federal.

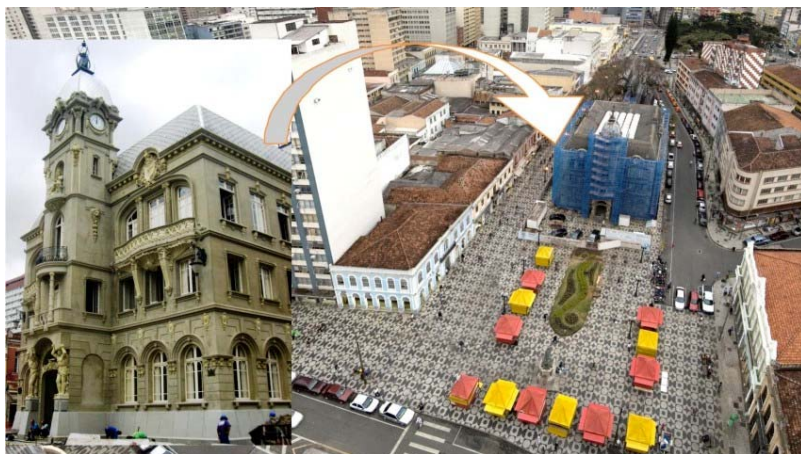


Figura 10 - Praça Generoso Marques - Curitiba/PR

Fontes: HFA; Shigueo (2009)

Nota: Ao centro e no detalhe à esquerda, o Paço Municipal - Curitiba/PR.

Pela intensificação do comércio, a área, então caracterizada como passagem, tem recuperado a função de protagonista como espaço de

convivência e na reconfiguração da paisagem do período de formação da cidade. Conceitualmente, essa paisagem, em Girardi (1983 *apud* MORAIS, 1995), é o resultado do encontro de um determinado ambiente (re)conhecido, com um determinado sujeito (a população) que a percebe.

A discussão originada nos projetos de intervenção do autor tem proporcionado novas leituras sobre experiências passadas e tem sinalizado novas possibilidades de trabalho sobre o espaço urbano que, em tempo, sugerem reflexões originadas em uma visão própria da cidade. Entender o espaço urbano a partir de práticas de projetos urbanos, ou melhor, perceber as transformações oriundas desses projetos e suas implicações em escalas diversas e graus diferenciados de impacto e abrangência, proporcionou a inserção do estudo nesta linha de investigação.

1.3 APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

O objeto de estudo desta pesquisa é o bairro Rebouças, e o enfoque é o estudo propositivo aplicado ao recorte físico-espacial compreendido no limite deste bairro com o Centro. Em relação à malha urbana do município, é uma área que contribuiu historicamente para a evolução urbana de Curitiba, onde o espaço traduz as relações do homem com o ambiente através dos testemunhos e permanências que se manifestam neste território e que, na leitura de Moraes (1995, p.26), "possam constituir um repositório de informações e imagens que é necessário compreender, se se pretende uma transformação adequada ao sentido do lugar, qualquer que seja a escala ou a sua natureza".

Essa área se relaciona com o anel central da cidade por um eixo histórico que se desenvolveu da matriz da cidade (Marco Zero) em direção ao bairro (através da Rua Barão do Rio Branco) até a estação ferroviária, em frente à Praça Eufrásio Correia (figura 11). Nesse contexto, o bairro Rebouças apresenta-se hoje como um tecido histórico fragmentado na perspectiva daquele eixo Centro-bairro. Mantém-se como espaço identitário envolvido pela malha urbana de crescimento mais recente na cidade.

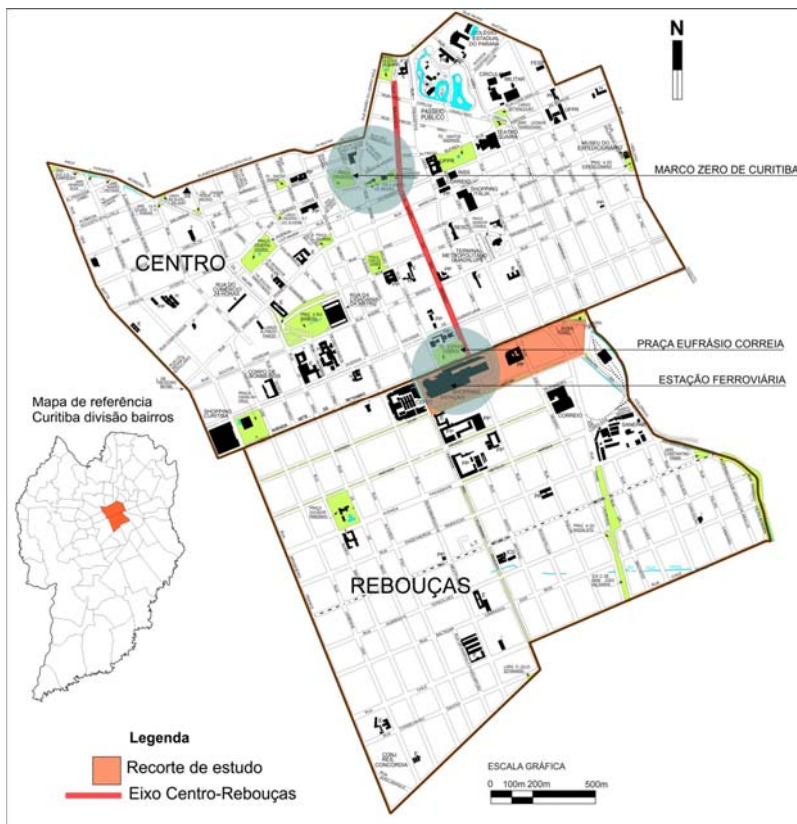


Figura 11 - Objeto de estudo na perspectiva do eixo Centro- Rebouças - Curitiba/PR

Fonte: Elaborado pelo autor. Base cartográfica IPPUC, 2007

O quadro histórico e urbanístico irá situar e descrever as condições em que essa área se formou e o lugar destinado ao Rebouças, conforme será observado nos sucessivos planos diretores da cidade. Sua caracterização atual como distrito fabril é resultante da conformação do polo ferroviário aglutinador originado no início do século XX. A figura 12 ilustra o recorte de estudo e as áreas de abrangência além dos limites oficiais dos bairros confinantes.

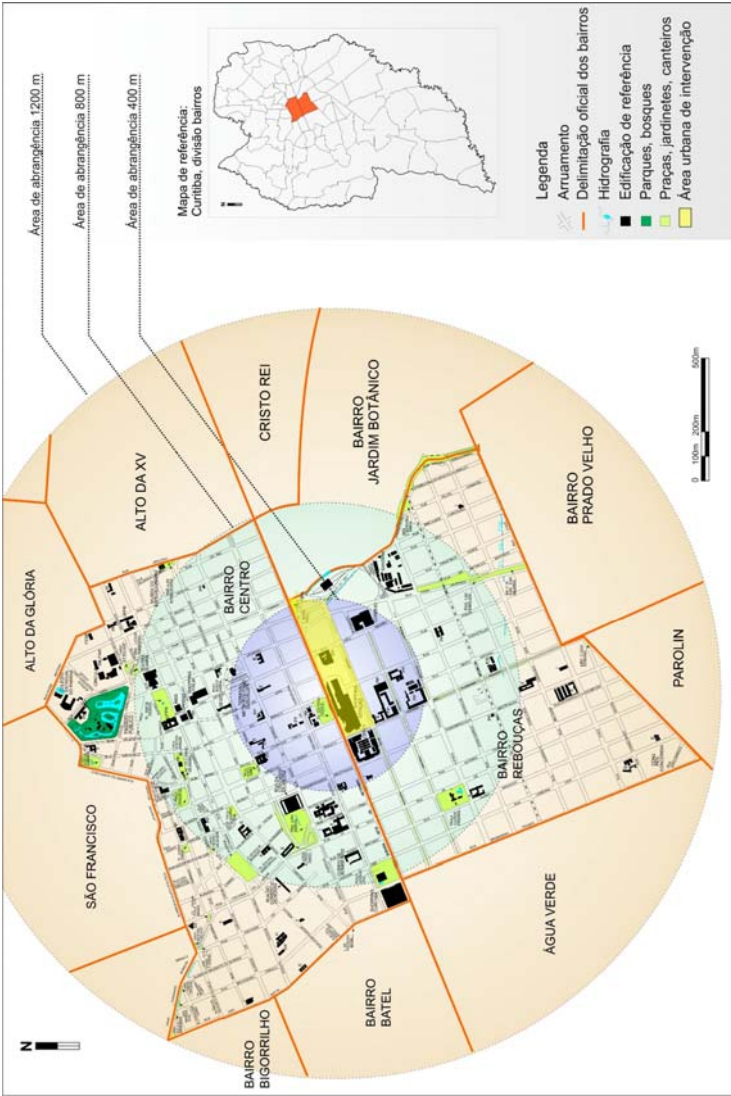


Figura 12 - Objeto de estudo e áreas de abrangência - Curitiba/PR
Fonte: Elaborado pelo autor. Base cartográfica IPPUC (2007)

1.4 JUSTIFICATIVAS

No contexto atual de Curitiba, o Rebouças apresenta-se em desequilíbrio. Localizado na área central da capital e dotado de completa infraestrutura, o problema emerge quando se questiona o motivo pelo qual o bairro demonstra crescimento lento e pouco expressivo, deixando em aberto o potencial urbano que possa incorporá-lo à dinâmica do restante da cidade. Não obstante o potencial sinalizado, deficiências permeiam a área, evidenciando questões intrabairro observadas nas tensões entre as leituras arquitetônica e urbana. Esse quadro pressupõe as seguintes discussões:

- O bairro Rebouças: o crescimento diferenciado desta área em relação à cidade, onde se percebe a dificuldade de reconversão de uso de grandes construções industriais ociosos que comprometem a relação harmônica entre o edificado e os espaços não construídos; a necessidade de reincorporar, por meio de programas estratégicos e de uma visão gestora de futuro, espaços urbanos cuja relação fundiária infraestrutura/grandes terrenos revela grande potencial urbano;
- Perceber o bairro em relação ao Centro: os fluxos, as barreiras e os limites que dificultam as interconexões entre estas duas áreas diretamente vinculadas por um processo de evolução urbana comum;
- Perceber o bairro em relação às demais regiões limítrofes: as bordas de bairros mais adensados (Água verde, Prado Velho) ou com potencial de ocupação futura (Jardim Botânico) caracterizam-se como áreas que se conectam com o núcleo do Rebouças através do sistema viário, mas não necessariamente através da inter-relação e permeabilidade dos tecidos urbanos.

A ampliação da problemática tem resultado, de um modo geral, na dificuldade de incorporação natural dessa área pelo restante da cidade.

Outrossim, a localização do recorte de estudo deve-se ao fato de este território traduzir, ainda, com certa fidelidade, as relações de apropriação entre a população e o meio, quer como utilidade quer como conhecimento, evidenciando as deficiências e potencialidades tradicionalmente detectadas, mas absorvidas e pouco evidenciadas pela macroescala do planejamento urbano.

A dissertação intitulada *Plano de ação e projetos urbanos: Rebouças, Curitiba-Paraná* intenciona colaborar com esse objetivo.

1.5 OBJETIVOS

O **objetivo geral** da pesquisa é construir uma argumentação que consolide a prática do projeto urbano como atividade relacionada às oportunidades de projeto, compreendido como indutor da qualificação urbana a partir de ações específicas. Pretende-se instrumentar esse objetivo mediante uma intervenção propositiva, em que ao recorte de estudo seja atribuído um plano de ação e diretrizes que resulte do entendimento prévio de um programa baseado em experiências compartilhadas. Para o seu alcance, são considerados os seguintes **objetivos específicos**:

- Individualizar o objeto de estudo por meio de sua leitura e caracterização no contexto histórico e urbanístico de Curitiba;
- Analisar o recorte físico-espacial no Rebouças interpretando sua dinâmica urbana, destacando a problemática desta área consolidada da cidade;
- Identificar as oportunidades de projeto no lugar com vistas a restabelecer a relação de pertencimento à cidade;
- Elencar os elementos envolvidos na prática do projeto urbano no recorte de estudo, envolvendo a articulação de seus agentes: *Quem* está disposto a intervir, *Onde* intervir, *Quando* e *Para quem* se direciona a ação;
- Consolidar as vocações presentes na área e promover o desenvolvimento de novas potencialidades, dentro de um cenário de ocupação de curto, médio e longo prazo;
- Promover, segundo diretrizes de ação e projetos, a articulação desta área com a cidade, no âmbito de diferentes escalas de abrangência.

1.6 ESTRUTURA DA PESQUISA

A pesquisa estrutura-se em três etapas abrangentes que explicitam o delineamento da dissertação. A Figura 13 ilustra os principais tópicos de cada etapa conformando uma estrutura-síntese que pontua os diversos assuntos apresentados no trabalho.

A **Etapa 1** tem **caráter introdutório e apresenta a pesquisa** por meio da apreensão do objeto de estudo e em seguida introduz o problema envolvendo o campo do projeto urbano. Expõe conceitos relacionados ao reconhecimento e à identidade do lugar no contexto de

Curitiba. No estabelecimento da relação entre o objeto de estudo e a cidade, a pesquisa apresenta o Rebouças através da visão de cidade do autor, ancorada em experiências de projeto. Relacionando o recorte de estudo à cidade, aborda-se o olhar sobre a paisagem do Rebouças e suas áreas de abrangências, considerando os seguintes aspectos:

- A conformação urbanística do eixo histórico Centro-bairro que originou a área caracterizada no recorte de estudo;
- A configuração histórica e espacial do antigo bairro industrial Rebouças;
- O enfraquecimento da dinâmica da área, decorrência principalmente da perda de sua condição como polo industrial e consequente transferência do centro econômico e gerador de transformações urbanas.

Nas duas etapas subsequentes configura-se o plano de ação para o recorte urbano definido.

Na **Etapa 2, expõe-se a apreensão conceitual e metodológica do objeto**, com o quadro teórico-conceitual do recorte físico-espacial no Rebouças. Nesta etapa, aprofunda-se a abordagem sobre as gerações de projetos urbanos e se estabelece o direcionamento do enquadramento teórico considerando três linhas de atuação:

- A contribuição italiana por intermédio de Rossi;
- A escola barcelonesa sob o prisma de Solá-Morales;
- A contribuição local por intermédio de Lerner, no contexto específico de Curitiba.

Conceituações preliminares sobre a cidade contemporânea informam o panorama atual de metrópoles em expansão, de aumento das problemáticas urbanas e da consequente demanda por soluções. Informações provenientes do material de base, ou seja, a participação de profissionais entrevistados complementa a investigação com suas contribuições técnicas e visão do objeto de estudo.

A **Etapa 3 – a apreensão propositiva do objeto** – conclui as informações do plano de ação sintetizando as diretrizes e propostas de intervenção mediante análises do material levantado e considerações com base no corpo teórico apontado. As diretrizes de projeto são apresentadas sob a forma de proposições textuais e gráficas, visando demonstrar as oportunidades de projeto(s) urbano(s) para a área.

A estruturação das três etapas mostra, de modo geral, como os assuntos são abordados dentro dos procedimentos metodológicos, segundo uma sequência adequada para atingir os objetivos propostos (Figura 13).



Figura 13 - Estrutura da pesquisa

Fonte: Elaboração do autor (2011)

2 QUADRO HISTÓRICO

O quadro apresenta a formação histórica da capital do Estado do Paraná dentro do processo de ocupação do sul do Brasil, como preâmbulo para a contextualização do objeto de estudo. Descreve os principais fatos seguindo uma periodização marcada pelos principais balizadores socioeconômicos. Expõe a gênese urbana de Curitiba, do bairro Rebouças e especificamente do recorte de estudo, evidenciando os aspectos que possam contribuir para a sua leitura atual. O quadro cronológico apresentado no capítulo 4 contextualiza essa trajetória.

2.1 CURITIBA NO CAMINHO DA OCUPAÇÃO SUL

A ocupação no cone sul: entre índios, caboclos e muchachos, delineiam-se os interesses e não necessariamente as fronteiras. (Nota do autor)

No quadro geral de caminhos, ocupações e tensões desenhado pelas coroas ibéricas no sul do Brasil, Wachowicz (1988) relata a empresa colonial, tanto espanhola quanto portuguesa. A ocupação portuguesa na faixa costeira centro-norte foi alterada em decorrência da descoberta de prata na região andina pelos espanhóis; este fato repercute e aguça o interesse português em explorar o território mais ao sul. Contudo, conforme expõe Bicca e Bicca (2008, p.70), "até meados do seiscentos a faixa litorânea ao sul de São Vicente, não tinha tido, em toda a sua extensão, qualquer núcleo de colonização por iniciativa de Portugal".

Em 1530, conforme ordenança real, Martim Afonso de Souza parte de Cananéia (povoado na divisa dos atuais estados de São Paulo e Paraná) em direção ao "eldorado" no planalto andino. Interados das primitivas trilhas indígenas existentes na região, tomaram o caminho do Peabiru (Figura 14). Não obstante o fracasso da expedição em função dos indígenas, tinha-se incorporado o planalto curitibano ao mapa da região. A descoberta de ouro propicia uma maior ocupação da área a partir do século XVII, após a fundação de Paranaguá em 1648.



Figura 14 - Mapa físico parcial do Estado do Paraná, região litorânea

Fonte: Elaboração do autor sobre ilustração fornecida pelo Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá - IHGP

Nota: Mostra os caminhos históricos identificados a partir de Curitiba no planalto em direção à Baía de Paranaguá.



Figura 15 - Litoral paranaense; ao fundo, a Serra do Mar - Ilha do Mel/PR

Fonte: Luciana Dal Ri (2009)

A ambição exploratória aos poucos garantiu os primeiros indícios de ocupação na região de Curitiba. Esse território compreendido em grande parte hoje pela Região Sul do Brasil, áreas do Paraguai, Uruguai e Argentina, foi durante os séculos XVII e XVIII domínio de passagem e contato entre as nações ibéricas.

As transformações políticas europeias culminaram com a união das coroas ibéricas, e Portugal passa ao domínio monárquico espanhol de 1580 a 1640.

É após esse período, com a Restauração⁶, que ocorre a expansão política portuguesa sob Dom João IV, refletindo em ações mais concretas de colonização do sul do Brasil.

Em 1670, a criação da colônia portuguesa de Sacramento alterou os ânimos entre as nações ibéricas. Segundo Bicca e Bicca (2008, p.70), a partir desse fato "foi constatada a necessidade da ocupação do litoral sul pelos luso-brasileiros, com a criação de vilas e a construção de fortes."

Nesse contexto surgiu Curitiba. Situada no vazio territorial sem fronteiras definidas, entre incursões portuguesas, espanholas e povoações jesuíticas⁷, o isolamento não favoreceu o crescimento da vila. Em sua fase inicial, o núcleo permaneceu na órbita das intenções e transformações geopolíticas que a Coroa portuguesa desenhava no sul da colônia, ora com base nos enfrentamentos de fronteira, ora na obstinada função exploratória.

Na expansão da rede urbana nesse território, articulada principalmente em decorrência da ocupação costeira, encaixa-se a formação urbana de Curitiba. Segundo Goulart Reis (2000), a estruturação desta rede,

[...] está sujeita a um **processo de origem social - processo de urbanização** – que determina o aparecimento daquelas formações, cuja explicação exige o conhecimento do sistema social da Colônia, do qual se desenvolve, e da política de colonização portuguesa, no seu sentido mais amplo. Mais precisamente, [...] as relações entre a política de colonização e o processo de urbanização expressam-se por uma ordem eventualmente elaborada em teoria, mas necessariamente elaborada na prática, que é a política urbanizadora. [...]

⁶ A restauração portuguesa iniciou em 1640. Com o fim da União Ibérica, Portugal se envolve em conflitos para garantir a independência da Casa dos Bragança. Esse quadro estendeu-se até 1668, com o Tratado de Lisboa, (BRUNO, 1967). Dentro dessa conjuntura, o império colonial português precisava de manutenção urgente, fato que impulsionou a colonização para o sul do Brasil.

⁷ A Companhia de Jesus foi fundada na Espanha no século XVI – quando a Bula de Paulo III, que investia os soberanos na posse de novas terras descobertas declarou o índio como "homem livre". No sul, a Companhia tinha desenvolvido notável experiência de organização econômico-social. Já no século XVII a região encontrava-se intensamente povoada com o gado necessário para a sustentação do projeto promovido pela Província Jesuítica do Paraguai, sediada em Assunção, em 1604. Não menos importante que o legado econômico, foi a experiência cultural hispano-jesuíta-guarani proporcionada pelos padres que, procedentes de variadas nacionalidades, eram os agentes catalisadores dessa aculturação (BICCA; BICCA, 2008). A Companhia perdeu até meados de 1759, tendo sido expulsa, por iniciativa de Pombal, de Portugal e seus territórios.

No entendimento desse processo,

[...] os fatos urbanos em seus aspectos espaciais foram tratados em dois níveis distintos. O nível mais amplo, a **rede**, como o conjunto ordenado dos elementos espaciais e o nível mais restrito, o **núcleo**, como parcela ordenada e a unidade daquele conjunto. No estudo dos núcleos, procurou-se identificar, ainda que de forma sumária, o modo pelo qual as características dos principais tipos de edifícios são determinadas pela maneira segundo a qual se inserem no quadro social e espacial dos centros urbanos.



Figura 16 - Perfil da costa sul do Brasil, século XVIII, com a localização dos principais núcleos urbanos

Fonte: Elaboração do autor

*O pacato núcleo urbano entre o litoral
efervescente e o caminho das riquezas.*
(Nota do autor)

O núcleo urbano não mostrou indícios de um crescimento inicial forte, baseado nas atividades econômicas do Brasil colonial, seja a agroindústria do açúcar, o bandeirismo, a pecuária extensiva ou a mineração, conforme Goulart Reis (2000) enquadra as diversas atividades econômicas. A busca pelo ouro, porém, impeliu garimpeiros e aventureiros pelas costas baixas e paulatinamente, à subida dos contrafortes da Serra do Mar; nesse ínterim, formaram-se arraiais e é de meados de 1639 o primeiro documento que indica a ocupação do planalto curitibano (DUARTE; GUINSKI, 2002).

De maneira dispersa, os primeiros habitantes de Curitiba ocuparam a área composta pelos campos e os inúmeros rios locais; a presença desses povoadores foi notada por Gabriel de Lara, então capitão-mor de Paranaguá, que tentou elevar a povoação, sem sucesso, à condição de vila. Segundo Wachowicz (1988), Eleodoro Ébano Pereira, envolvido na procura de ouro, se instala primeiramente na região do rio Atuba (atual Bairro Alto de Curitiba). Sem sucesso inicial, reloca-se com pequeno grupo em direção às terras mais baixas próximas ao rio Belém (a área é considerada atualmente como o marco zero da cidade, Praça Tiradentes, no bairro Centro). Conforme as informações do Ouvidor Pardiniho (1721), o povoamento⁸ ocorreu a partir de 1640; porém, a data oficial corresponde a 1693, com a solicitação definitiva de Mateus Leme à condição de vila N. S. da Luz e do Bom Jesus dos Pinhais de Curitiba. O estímulo do ouro perdeu força e não se comprovou como mote exploratório. Restou à vila o papel de entreposto logístico, contribuindo para a expansão do Brasil meridional e para o interior do continente.

Nessa primeira fase da colonização, a vila ocupa primeiramente um papel coadjuvante, decorrência da influência de São Paulo que já se apresentava como província estabelecida mais ao sul, aspecto que induziu a consolidação sociopolítica tardia de Curitiba, com reflexos no seu desenvolvimento urbano. Na órbita de Paranaguá (1648), primeira cidade do Estado do Paraná, a posição geográfica no planalto não facilitou o seu desenvolvimento inicial. Paranaguá, localizada na costa,

⁸ Em época anterior ao registro do povoamento europeu da região, há indícios remotos de ocupações pré-ceramistas que oscilam entre 4915 a.C. a 1485 a.C. (CHMYZ, 1995, p. 21). Às ocupações indígenas – grupos Jês e Tupi-Guaranis – ali existentes somam-se europeus e africanos, caracterizando o caldeamento cultural tipicamente luso-brasileiro. Estava longe a referência da "Curitiba da imigração".

estava em contato mais direto com os principais centros urbanos da colônia — igualmente litorâneos — e com Portugal.

Desse modo, conforme é observado no quadro cronológico (capítulo 4, figuras 57 e 88), até meados da segunda metade do século XIX, o desenvolvimento de Curitiba foi pouco expressivo, fato comprovado nas descrições de viajantes⁹ que passaram pela região.

Segundo Carneiro (1995, p.104), "os povoadores curitibanos a caminho do Rio Grande levantavam suas cabanas à margem da estrada do Sertão". Essa característica se mantém inclusive durante o período de ocupação das missões jesuíticas. Localizada à margem do caminho das tropas, "a vila de Curitiba só é vista de muito perto, por estar situada na encosta de uma elevação e tapada por espessos bosques..." (ANDRADE E SILVA *apud* DUARTE; GUINSKI, 2002, p.23).

De todo modo, a vila recebia os benefícios indiretos do Tropeirismo¹⁰, importante movimento econômico-social brasileiro. Segundo Kersten (2006, p.55):

No contexto sociocultural do Tropeirismo, relações sociais estabeleceram códigos, rituais e falas próprios. Ao atravessar todo o sul do país, incorporando entre a tropeirada – gaúchos argentinos, paraguaios, uruguaios, rio-grandenses e paulistas – esses homens criaram um linguajar próprio, decorrente sobretudo, do uso de diferentes técnicas, de instrumentos de

⁹ A contribuição dos viajantes estrangeiros para o estudo dos núcleos urbanos coloniais foi especialmente importante para o conhecimento das vilas do sul, isoladas e pouco acessíveis. Destacam-se alguns autores: Saint-Hilaire, A. 1779-1853 – Viagem pela comarca de Curitiba/August Saint Hilaire Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba. 1995. Bigg-Wither, T.P. 1845-1890 – Novo caminho no Brasil: a província do Paraná, três anos em suas florestas e campos – 1872/1875. 1974. (MARTINS, 1944).

¹⁰ O caminho das tropas é decorrência do comércio desencadeado pela economia do gado no sul do Brasil, uma economia endógena e de população esparsa, mas que a partir da segunda metade do século XVIII desenvolveu-se e chegou ao auge durante o século XIX. Essa economia "[...] eclodiu bem mais pobre que a antecessora (o ciclo do ouro mineiro), ainda que determinada pela política da Coroa em ocupar o sul da Colônia. A estrutura econômica dessa ocupação apoiava-se em um tripé representado pelo aproveitamento de imensos rebanhos de gado abandonado pelos padres da Companhia de Jesus e que povoavam as estâncias pós-jesuíticas; pela disponibilidade de mão de obra de vicentinos e lagunistas frustrados na exploração do ouro, quando da sua "descida" pelo litoral; e pela demanda sempre crescente de gado para atender às áreas canavieira, mineradora e cafeicultora do Sudeste (BICCA; BICCA, 2008).

trabalho e lazer, do trato com os animais e do trato entre as pessoas. A ocupação regional foi semelhante, conduzida pela política portuguesa e castelhana, o encontro de culturas diferentes ensejou configurações com distintas particularidades, mas com base num mesmo processo sócio-econômico. [...].

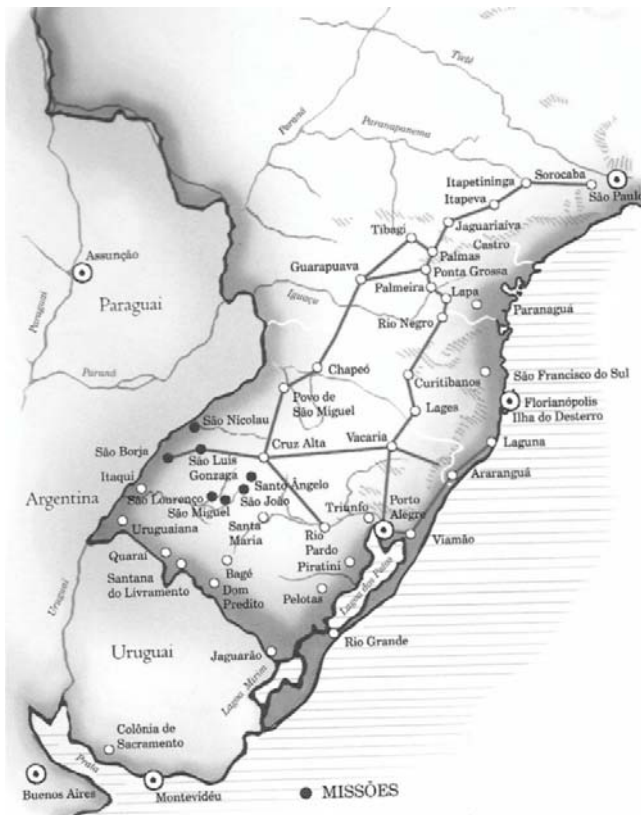


Figura 17 - Mapa da região sul do Brasil com os principais caminhos e entrepostos tropeiristas

Fonte: Bicca e Bicca (2008)



Figura 18 - Trecho remanescente do antigo Caminho das Tropas, em Cochilia Rica, Planalto Lageano, SC

Fonte: Bicca e Bicca (2008)

O naturalista francês August Saint-Hilaire (1995, p.71) descreveu a paisagem do planalto no início de 1821: "uma comunidade simples de agricultores que instalados na periferia, freqüentam o centro da vila somente em fins de semana trazidos pelo dever da missa". A essa altura é marcante o seu isolamento em relação ao litoral e Paranaguá, cidade de contato com o mundo através da metrópole (BARACHO, 2000).

Outro trecho integrante dos relatos de Saint-Hilaire (1995, p.195) descreve a paisagem urbana da vila de Curitiba:

A cidade tem uma forma quase circular e se compõe de duzentas e vinte casas, pequenas e cobertas com telhas, quase todas de um só pavimento, sendo, porém, um grande numero delas feitas de pedra. Cada casa, como em Minas e Goiás, possui o seu quintal, mas, nestas espécies de pomares, não se vê bananeiras, mamoeiros ou cafezeiros, e sim macieiras, pessegueiros e se costuma plantar outras arvores frutíferas da Europa.

As ruas são largas e bastante regulares, algumas totalmente pavimentadas, outras calçadas apenas somente diante das casas. A praça pública é quadrada, muito grande e coberta por um relvado.

As igrejas são no numero de três, todas feitas de pedra. A que mais se destaca é a igreja paroquial, dedicada à Nossa Senhora da Luz; ela é construída isoladamente na praça pública, mais perto de um de seus lados do que dos outros, prejudicando a harmonia e sua regularidade. [...] Vê-se em Curitiba duas fontes de pedra sem nenhum ornamento.

Abaixo da cidade passam dois córregos, cujas águas são usadas pelos habitantes, um deles, que tem uma ponte feita de tábuas, corta a estrada de Castro (um dos antigos caminhos de chegada à cidade pelo interior do planalto). Existem também, em torno da vila algumas nascentes de água muito boa, que são de bastante utilidade para seus habitantes.

Os mapas apresentados no anexo desta pesquisa ilustram a gradativa ocupação do território do Paraná de 1540 a 1940, a partir do litoral em direção ao interior, em decorrência das reduções jesuíticas, das bandeiras exploratórias e do crescimento dos núcleos urbanos do litoral e do primeiro planalto paranaense (CARDOSO, 1986). Esse arco de tempo pode ser simultaneamente analisado no contexto do quadro cronológico, capítulo 4.

A imagem dos pinheirais se desfaz na manufatura das barricas de erva mate e na madeira de araucária. (Nota do autor)

Em meados de 1840, os poucos mais de cinco mil habitantes da futura Curitiba transportavam no lombo das mulas, sua principal mercadoria de exportação, a erva-mate.

Foi o crescimento dessa economia extrativista que possibilitou a passagem de vila à condição de cidade, em 1842. Com esse impulso, a comarca paranaense deixa aos poucos a esfera de influência da província de São Paulo.

Com a emancipação política em 1854, a cidade conseguiu a instalação definitiva do governo e sua condição de capital. Lentamente, favorecida pela autonomia, a capital passou pelas primeiras transformações.

Em Duarte e Guinski (2002, p. 29) é relatado que em 1857 o Engenheiro Francês Pierre Taulois, "inspetor de medidas e terras públicas", sugere "desapropriar imóveis para a correção de ruas". No ano seguinte o engenheiro Frederico Hégreville "recebeu autorização do governo provincial para executar um projeto de expansão. Desde que respeite os terrenos dos edifícios públicos e a praça do quartel."

Como província desligada de São Paulo, o Paraná autônomo e a capital Curitiba tiveram sua economia impulsionada pela produção ervateria¹¹, pela exploração da madeira e, posteriormente, pelo incremento da imigração. O cenário, contudo, pouco mudou: "Curitiba era na época [...] uma insignificância que de cidade só tinha o predicado oficial", (MARTINS, *apud* DUARTE; GUINSKI, 2002, p.26). A autoestima da capital é acalentada pela visita imperial em 1880, mas falta-lhe fôlego para desenvolver-se e romper o isolamento no planalto. A Curitiba da época era uma ilha bucólica. Paranaguá, diferentemente da capital e assim como outros núcleos litorâneos, fervilhava. Em seus ancoradouros, navios com as mais diversas bandeiras traziam mais que mercadorias. A bordo, vinham também as modas, as ideias e os costumes das metrópoles europeias, renovando o persistente ar de colônia da incipiente sociedade local.

¹¹ A erva-mate perdeu como principal produto paranaense durante o período entre a emancipação política do Paraná, 1853, e a Grande Crise de 1929, chegando a representar 85% da economia paranaense. Em meados da Primeira Guerra Mundial, a madeira assume a condição de principal produto comercializado no Estado. À época, contava-se com mais de 90 engenhos destinados ao beneficiamento da erva-mate, sendo exportado sobretudo para o mercado platino. O Paraná, na década de 2000, apresentava 176 municípios ervateiros, distribuídos em 11 núcleos regionais de administração (BARACHO, 2000).

Na República, a cidade experimenta boas administrações públicas devido ao crescimento da produção e à expansão da cultura do mate que diretamente propiciaria o início da industrialização. Com a atuação dos prefeitos eleitos a partir desse período, o impulso dado às obras públicas e à vida social, se não alavancou, manteve uma evolução lenta e contínua da capital.

Do mesmo modo que atingiu seu apogeu, a importância da economia ervateira se reduziu lentamente, cedendo lugar à extração da madeira. Com os imigrantes, alemães, italianos, poloneses entre outros grupos (política de povoamento do primeiro "presidente" Zacarias de Góes e Vasconcellos, 1855), um período de expansão das atividades econômicas inaugurava o ciclo da extração da araucária.

2.2 NA PASSAGEM DO SÉCULO XX, A MODERNIDADE CHEGAVA DE TREM

Houve o tempo em que a modernidade chegava a Curitiba de trem, e desembarcava na Estação Ferroviária da cidade (SMANIOTTO¹², 1997).

A narrativa sobre a trajetória do projeto e construção da ferrovia ilustra no contexto de Curitiba a formação histórica e urbanística da área sul da cidade, cenário do objeto de estudo desta pesquisa.

Antes da construção da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba, a capital da província lembrava ainda o seu passado de pacata vila interiorana. Atentos investidores europeus perceberam a formação da indústria madeireira na província. O Paraná desejava construir ferrovias para impulsionar a economia extrativista e ervateira, mas não dispunha dos recursos necessários para tal empreendimento. Concessionários da Estrada de Ferro do Paraná apressaram-se em buscar investimentos no exterior. Formaram, para tanto, a *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens*. Um casamento de interesses franco-brasileiros estabeleceu a companhia responsável pela construção da ferrovia.

¹² Simone Smaniotto, foi colaborada na elaboração da pesquisa histórica sobre a Estação Ferroviária de Curitiba, por ocasião do projeto de restauração, em 1997.

A província do Paraná despedia-se do sistema econômico pastoril. Aposentar-se-iam as mulas, a estrada da Graciosa¹³ cairia no ostracismo; o Paraná experimentaria uma revolução econômico-social. Os trilhos da estrada de ferro comunicando o litoral com o planalto através da Serra do Mar prometiam a Curitiba um 'admirável mundo novo'. Mas, para isso, o projeto de construção precisava sair do papel.

O mês de fevereiro de 1880 marcou o início das obras na Serra. Dom Pedro II inaugurou os trabalhos de construção em maio daquele ano; o imperador sabia ser sua presença importante para demonstrar interesse pelo empreendimento. Políticas de boa-vizinhança pouco adiantariam se não houvesse homens de pulso dirigindo os trabalhos de construção da estrada de ferro. Entre eles, Antonio Ferrucci, engenheiro italiano que chegou ao Brasil representando a *Compagnie* e o também engenheiro Teixeira Soares.

Segundo o Boletim Informativo da Casa Romário Martins (BARACHO, 2000), Ferrucci contava com um orçamento *draconiano*. Foi incumbido de um projeto aparentemente inexecutável: além dos problemas de organização dos trabalhos e os que aconteceram por conta das difíceis condições geográficas, entre a obrigação de satisfazer os investidores e lidar com as limitações do governo. Na viagem pelos trilhos que contornam as montanhas, pelos túneis que perfuram as rochas, pelas pontes que flutuam sobre os abismos da Serra do Mar, reconheceu-se essa estrada de ferro como uma obra-prima da engenharia.

Coube a Ferrucci outra decisão: em que local deveria ser erguida a Estação Ferroviária de Curitiba. Mesmo estando os trabalhos de construção no início, havia a preocupação com o ponto final da estrada. Cada etapa do projeto inspirava cuidados e estudos meticolosos, para não provocar o bolso dos investidores.

O engenheiro da *Compagnie*, Michelangelo Cuniberti, Francisco Almeida Torres da Câmara Municipal, e um terceiro representante do governo da província juntaram-se numa comissão que apresentaria pareceres sobre os possíveis locais de implantação da Estação de Curitiba. Dois locais foram indicados: o primeiro, Campo do Schmidlin, nos arredores de onde hoje está a Rodoferroviária; o segundo, escolhido por Ferrucci, na atual Avenida Sete de Setembro.

¹³ A Estrada da Graciosa (figura 14) é um dos caminhos coloniais em território paranaense que atravessa a barreira natural da Serra do Mar, integrando o litoral e o Planalto Curitibano. Rota turística para as viagens entre a capital paranaense e o litoral, as primeiras notícias deste caminho datam de 1721.

O local escolhido ficava relativamente próximo do centro da pequena capital da província. A última rua desse lado da cidade era a Rua do Comércio, hoje Marechal Deodoro, que ficava na direção da futura Estação.¹⁴ O rio Ivo dividia o centro de Curitiba em além da ponte do Loureiro e a atual Praça Carlos Gomes (mapa da figura 25). Carroças mal podiam se aproximar do largo à frente do terreno escolhido: um verdadeiro pântano, isso sim, era a nova parte da cidade. Em época de chuva, tudo virava um charco de terra preta.

Depois de anunciado o lugar, casas, botequins, padarias, estabelecimentos de negócios, hotéis, a Assembleia Legislativa e o Palácio do Governo pulularam no vácuo entre a rua do Comércio e a Estação. Aproximaram-se a fábrica de fósforo, os engenhos de erva e as madeireiras. Para recebê-los, a Câmara Municipal empenhou-se em arruar, lotear e revestir essa parte da cidade. Não bastava desbravar o charco, mas era preciso pavimentar e providenciar o escoamento das águas.

Interesses retrógrados de alguns proprietários atrasaram na Câmara Municipal a questão dos terrenos, mas não puderam adiar o inevitável: **a construção da Estação Ferroviária de Curitiba foi o símbolo da entrada da modernidade na capital da província, seja pelo vínculo que promoveria com o litoral, seja pelo processo de urbanização que desencadeou.**

Com o intuito de direcionar a expansão da cidade, o projeto da estação ferroviária "deveria ocupar um espaço estratégico no final da Rua da Liberdade (então uma travessa¹⁵ carente de benfeitorias), local relativamente afastado do centro comercial, em região pouco habitada na época, mas de fácil acesso. **Essa travessia conformaria décadas mais tarde o eixo de crescimento de Curitiba em direção ao sul e ao Rebouças.**

¹⁴ [...] O mais antigo documento que conhecemos sobre a localização da estação ferroviária de Curitiba é o ofício datado de 2 de março de 1880, existente no Arquivo Do Patrimônio da 11.ª Divisão. Dirigido pelo presidente da Câmara Municipal ao Comendador Ferruci, diretor das obras da construção da estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba. Nele se designa o engenheiro da Câmara, Dr. Francisco Almeida Torres para paerticipar da Comissão encarregada de escolher o local da futura estação de Curitiba. Pelos termos desste ofício, a iniciativa de cria-la partiria do próprio Ferruci [...]. Não se pode identificar quem representou o Governo Provincial, mas compunham a Comissão o engenheiro Antonio Ferruci, o engenheiro Michelangelo Cuniberti e o engenheiro Francisco Almeida Torres. (TREVISAN, 1985, p.16)

¹⁵ Denominada travessa Leitner, estendia-se da Rua da Imperatriz (hoje Rua XV) até a Rua do Comércio (Marechal Deodoro), por 70 metros [...] A travessa foi aberta até o local onde estava sendo edificada a estação ferroviária. Em 1888 passou a denominar-se Rua da Liberdade, e, em 1912, Barão do Rio Branco (HOERNER JUNIOR, 1984).



Figura 19 - Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) na década de 1890, e já ao fundo o prédio da estação ferroviária

Fonte: Casa da Memória (2008)

Decidido o local e liberado o terreno, era tempo de se pensar no projeto arquitetônico. Ferrucci encomendou a Cuniberti que o edifício da Estação tivesse linhas "mais simples e mais econômicas, particularmente de acordo com os modelos das estações da linha Bolonha – Ancona – Roma, muitos cômodos e de um custo bastante moderado." O limite severo dos gastos impediu Michelangelo Cuniberti de abusar desse ou daquele estilo arquitetônico. As instalações da estação deveriam se estender por uma área suficientemente grande para facilitar o embarque de passageiros e de carga, e para abrigar os armazéns e oficinas. (BARACHO, 2000, p.9)

Assim como as outras estações ao longo da ferrovia, o prédio original de Curitiba nada tinha de suntuoso. Escreveu Trevisan (1985):

Esse pequeno edifício, de um só pavimento, de reduzidas proporções, com os portais da fachada em arco, encimada de frontão onde o relógio ficava em nicho, em nada se distinguia dos demais da cidade, pois, nesse tempo, nem mesmo a igreja matriz, hoje catedral, estava concluída. Apenas o prédio da Santa Casa de Misericórdia já podia chamar um pouco de atenção, se não pelo estilo algum tanto manuelino, ao menos pelo vulto avantajado dentro do apequenado panorama da cidade.

Em 1883, ficava pronta a estação ferroviária da cidade.



Figura 20 - Estação ferroviária recém-construída, década de 1890
Fontes: Acervo Família Groff ; Casa da Memória; Baracho (2000, p.9)

O jornal *Dezenove de Dezembro*, numa manifestação de descontentamento, apontava que em 1884, a estação ainda não contava com escadaria em frente ao prédio tampouco com a cobertura da plataforma. Esses detalhes foram corrigidos com a chegada do primeiro trem à capital, em novembro daquele ano. A Princesa Isabel foi a ilustre privilegiada dessa viagem.

O tráfego regular entre Paranaguá e Curitiba estava estabelecido em fevereiro de 1885. As tarifas do transporte ferroviário eram bem mais atraentes para produtores e comerciantes e os mais diversos produtos lotaram os vagões puxados pela 'Maria Fumaça'.

O crescimento econômico de Curitiba no início do século passado. (Nota do autor)

Na década seguinte, com a expansão dos braços da estrada de ferro para o interior, Ponta Grossa, Rio Negro e para o litoral, Antonina, a estação ferroviária de Curitiba precisou ser ampliada. Em uma primeira reforma recebeu um novo pavimento, mais vaidoso que o térreo. O conjunto foi em seguida ampliado e remodelado. De acordo com Sutil (1997, p.7):

sobre as mesmas paredes e fundações, ergueu-se mais um andar. Com a reforma, o principal prédio da estação adquiriu características do estilo renascentista, com fachada em bossagem contínua, vãos em arco pleno no térreo, retangulares no pavimento superior, balaustradas e frontão triangular coroando o relógio no cimo central da fachada.

Atribui-se essa intervenção ao engenheiro Rudolph Lange. Segundo Edilberto Trevisan (1996):

[...] indícios auxiliam a identificar a participação de Lange nessa reforma, ao mesmo tempo em que lançam alguma luz sobre a verdadeira origem do traço arquitetônico da estação de Curitiba. Um velho volume de arquitetura alemã da época, editado por Carl Scholtze de Leipzig, contém toda a série de ornatos, riscos, plantas e fachadas empregados nas edificações daquele tempo. [...] E nele consta mais de um projeto, embora destinados a residências, que coincidem com a planta da Estação.



Figura 21 - Estação ferroviária após a ampliação, em abril de 1916
 Fonte: Duarte e Guinski (2002, p.83)

Assim que a estação iniciou suas atividades, as famílias de funcionários começaram a se instalar nos locais próximos. Em decorrência, a rede criou uma vila ferroviária na área do atual Bairro Rebouças. A energia

elétrica chegou à Estação em novembro de 1913, em contrato com a *South Brazilian Railways*.

O depoimento do viajante francês Paul Walle (*apud* DUARTE; GUINSKI, 2002, p.88) informa sobre o movimento das estradas e dos arrabaldes da cidade:

Nos bairros situados fora do centro, vê-se apenas pesadas charretes conduzindo a erva-mate bruta ou preparada, em sacos ou em barris, carroças transportando troncos de pinheiros com destino à Estrada de ferro.



Figura 22 - Bairro Rebouças e os trilhos da Rede Ferroviária, 1904

Fonte: Fenianos e Sade (2002, p.16)

A Estação Ferroviária passou a ser ponto de convergência da sociedade curitibana. Na plataforma, dignos *voyeurs* acenavam para a locomotiva que partia ou aguardavam aquela que estava por vir. Ilustres vinham a Curitiba pelos trilhos, como Santos Dumont, que saltou na Estação em 1916 ao som da banda de boas-vindas, com aperto de mão das autoridades locais; e Olavo Bilac, que trouxe no trem sua campanha em favor do serviço militar. Em 1945, a cidade parou na plataforma da estação para saudar os pracinhas da FEB. A placa comemorativa lembra que Getúlio Vargas também pegou carona nos trilhos da Serra para vir a Curitiba.

Nos anos 50, 80% das viagens eram realizadas de trem [...] Quando a indústria de porte começou a se instalar nas imediações do atual Rebouças, a rede criou terminais especiais para as operações de carda e descarga (BARACHO, p.13).

O grande pátio das oficinas instalado já desde 1885 contribuiu para a formação de uma geração de destacados profissionais especializados. Com o tempo, porém, não resistiu à pressão do crescimento urbano em seu entorno tendo sido transferido, a partir de 1944, para o atual bairro Vila Oficinas.



Figura 23 - Vista da Estação Ferroviária de Curitiba na década de 1940

Fontes: Destefani (s/d); Rodriguez (2005)

*Trilhos em abandono, edifícios ociosos e terrain vague.*¹⁶ (Nota do autor)

Com as mudanças na dinâmica econômica do estado, as melhorias na malha rodoviária, no transporte coletivo em substituição aos trens de subúrbio e com a inauguração da Rodoferroviária em 1975, a antiga estação caiu em desuso. O trem, ao invés de ser prioridade política e econômica, objeto, portanto, de investimento e infraestrutura, deixou de ser o meio de locomoção pública e transporte de mercadorias mais eficiente. A dúvida sobre o que fazer como prédio da Avenida Sete de Setembro, desativado em 1972, já fermentava havia alguns anos, e com o golpe derradeiro da inauguração da Rodoferroviária, a polêmica tomou conta dos jornais e das "bocas malditas"¹⁷ de Curitiba.

Alguns profissionais do urbanismo e planejamento, dotados de um espírito faustiano, defendiam a demolição do "entrave". Lia-se no Diário Popular de novembro de 1973:

A Estação Ferroviária antiga, na Barão do Rio Branco, depois de muitos anos de trabalho e benefícios, torna-se uma indisfarçável dor de cabeça. Com seus defensores pleiteando um valor histórico que os práticos dizem não existir, a ferroviária continua

¹⁶ A expressão *terrain vague* refere-se às áreas urbanas que, outrora ocupadas, apresentam-se na atualidade, esvaziadas; suscitam a memória de um passado ainda não apagado pela cidade contemporânea, correspondendo a lugares residuais, como decorrência da especulação imobiliária ou à sua margem.

A denominação francesa encerra, segundo Ignazi Solá-Morales, (1996), uma ambiguidade de significados que se aplicam adequadamente à arquitetura e urbanismo; o termo *vague* remete ao conceito de vazio, livre de atividades, indefinido e sem limites determinados. Cita como exemplos as áreas abandonadas pela indústria, trens, portos; áreas abandonadas como consequência da violência, o recesso da atividade residencial ou comercial, a deterioração do edificado; espaços residuais nas margens dos rios, vertedouros, canteiros; áreas subutilizadas pela inacessibilidade entre autopistas, entre outros.

¹⁷ Boca maldita é a alcunha conferida – e que permanece até hoje – a uma área central de Curitiba. A área configurou-se como ponto de encontro dos habitantes; à semelhança do ambiente cultural encontrado nas capitais europeias, a "Curitiba *fin de siècle*" representava à afirmação de Eugene Weber: "...como o vinho e o queijo, a literatura e a arte confirmam que a civilização e a fermentação andam juntas". Foi e continua sendo esse o papel da Boca Maldita, ponto de encontro de arte, vida e cultura da cidade. Em seus cafés as intermináveis discussões políticas davam à cidade o ar cosmopolita e transformador a que se pretendia.

ainda travancando todo o tráfego da Barão do Rio Branco e prejudicando enormemente o fluxo de veículos em uma grande área central.

O IPPUC, sob a administração da prefeitura de Jaime Lerner, demonstrou interesse em utilizar o prédio da Estação como centro de passageiros de algumas linhas do então emergente sistema de transporte coletivo urbano.

Os ânimos se alteraram quando se cogitou a hipótese de transferir o acervo histórico da Rede Ferroviária Federal no Paraná para o Museu Júlio de Castilhos, em Porto Alegre. Políticos, historiadores, dirigentes de entidades culturais insistiram para que as tradições da terra permanecessem em território paranaense. Que se criasse um museu¹⁸ para abrigar os sinos de bronze, os aparelhos de telegrafia, as locomotivas etc. Era a deixa que os apaixonados defensores da Estação desejavam ouvir. "O edifício da Estação Ferroviária de Curitiba", diria Oldemar Blasi, diretor do Museu Paranaense, ao jornal *Gazeta do Povo*,

[...] possui todas as qualidades para ser usado como museu: compartimentos grandes, entrada imponente, além de apresentar arquitetura interessante e que já está desaparecendo. Isto sem levar em conta o aspecto sentimental e as relações com passagens históricas da nossa cultura.

Em 1976, o ofício da Secretaria de Estado da Educação e da Cultura – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico, dirigido por Sergio Todeschini Alves, trazia boa notícia para o superintendente da RFFSA de Curitiba, Renato Meister: "[...] o tombamento da antiga Estação Ferroviária...inscrito no Livro do Tombo Histórico, sob o n.º 56 e processo de tombamento n. 57/76."

¹⁸ O Museu Ferroviário da cidade funcionou até meados de 1984, sendo então desativado e seu acervo removido para as dependências dos edifícios comerciais da Rede Ferroviária Paraná-Santa Catarina. Durante o período compreendido entre as décadas de 1970 e 1980 a imensa área sob jurisdição da REFFSA e posteriormente RFPSC viu as instalações da estrada de ferro desaparecerem, com exceção do prédio principal. As plataformas, os binários, os galpões, as oficinas, a rotunda, enfim, grande parte das instalações podem ser contempladas hoje somente através da grande maquete que compõe o acervo do museu.

O então presidente do Instituto, em carta para o prefeito Jaime Lerner (IPPUC, 2004):

[...] devemos, portanto, já que somos um estado muito novo, preservar o pouco que nos resta de edifícios e outras obras que possam mostrar aos nossos filhos e netos que nossos pais alguma coisa realizaram pelo progresso do Paraná.

De agora em diante, estavam proibidas quaisquer ingerências no prédio da antiga estação. A não ser que motivasse a sua revitalização. Na intervenção de 1979 o prédio da Estação recebeu as primeiras obras nas suas instalações.

A partir de 1984, definitivamente fechado, a degradação do edifício-sede acentuou-se em decorrência da falta de uso e da precária manutenção. É o período de decadência da área, deflagrado com o declínio da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba e a desativação da estação de bondes, ali próxima, na Rua Barão do Rio Branco.



Figura 24 - Terreno ocioso da rede ferroviária na década de 1990 - Curitiba/PR

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-curparan/curitiba.htm>

Nota: À esquerda, junto à Av. Sete de Setembro, a estação ferroviária de Curitiba, à época desativada.

A destinação do conjunto edificado remanescente da estação ferroviária, bem com a ocupação do terreno, tomaria outro rumo com o interesse de empreendedores do setor privado na reconversão de uso do imóvel.

A fachada da antiga estação viu Curitiba se modificar. O anacrônico núcleo social do século passado deve à Rede Ferroviária e sua estação o desenvolvimento econômico pioneiro que proporcionou mais tarde, o título de capital referência em planejamento e qualidade urbanas.

2.3 CONFIGURAÇÃO URBANA DO EIXO CENTRO-REBOUÇAS

Como foi visto, a história da expansão de Curitiba em direção à área em que se insere o recorte de estudo está estreitamente vinculada ao advento da ferrovia como fator de desenvolvimento urbano. O transporte ferroviário com a estrada de ferro foi o ponto de partida para o crescimento da região, promovendo primeiramente o escoamento da produção ervateira. Com o crescimento da área polarizada pela estação, era necessário investir na região entre esta última e o centro da cidade.

Foi desse modo que a urbanização ocorreu, consequência do surto de progresso no entorno da estação, bem como o surgimento da maioria dos edifícios de arquitetura predominantemente eclética, estilo que marcou a paisagem curitibana na virada do século XX. Esse fato coincidiu com o desenvolvimento da cidade, conforme colocam Fenianos e Sade (2002). Entre 1870 e 1900 assistiu-se a uma remodelação da sua paisagem urbana financiada pela erva-mate: *boulevards* iluminados e cercados por construções suntuosas neoclássicas e ecléticas alteraram o aspecto acanhado de um núcleo urbano ainda reduzido.

Localizada no núcleo inicial da cidade, a Praça Tiradentes e a igreja matriz conformavam o primitivo centro irradiador. A Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) foi a conexão pretendida com a Praça Eufrásio Correia e a estação ferroviária, definindo, assim, o eixo de crescimento da cidade em direção ao sul, nas últimas décadas do século XIX. Na figura 25, a iconografia de 1857 mostra a planta da matriz urbana com a imagem do núcleo originador da cidade, o arruamento e os espaços edificados dispostos a partir do marco zero.

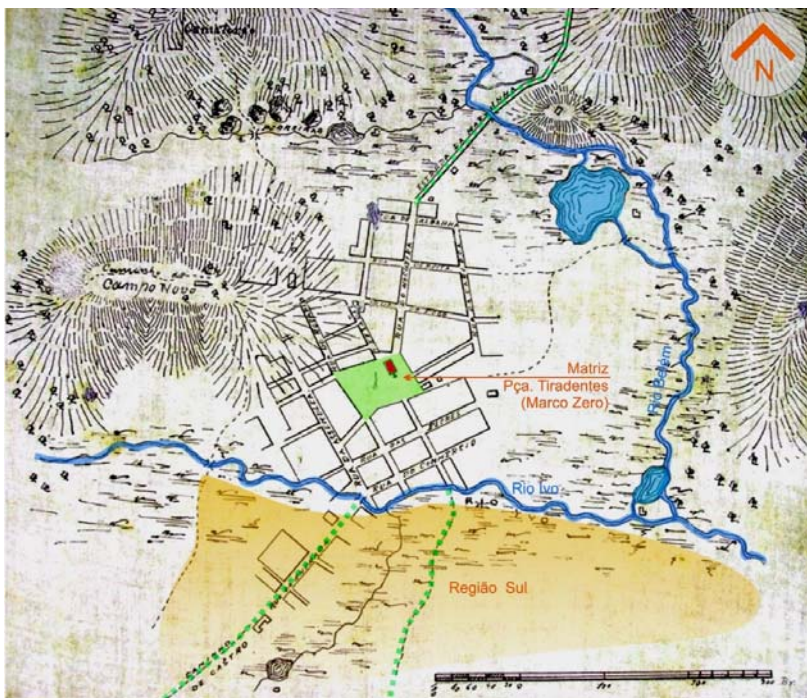


Figura 25 - Mapa com a matriz urbana de Curitiba evidenciando a região sul (localização atual do Rebouças)

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Duarte e Guinski (2002)

A expansão do núcleo central através do arruamento na direção sul (Estação) e Sudoeste (atual Praça Zacarias) pode ser observada na figura 26. A sobreposição da iconografia¹⁹ de 1857 (figura 25) sobre a malha atual mostra aspectos da morfologia urbana compreendendo o objeto de estudo – bairro Rebouças – e área de abrangência, dentro da perspectiva do eixo urbano que se formou a partir do bairro Centro.

¹⁹ O mapa foi reproduzido com base em cópia feita por Romário Martins com data não confirmada de 1857. Segundo Duarte e Guinski (2002, p.27), teria origem em um levantamento de 1863. A função de ligação entre o centro histórico e a estação fez com que a Rua Barão do Rio Branco se tornasse a principal artéria da cidade. Essa região comportaria o centro econômico, político e social de Curitiba.

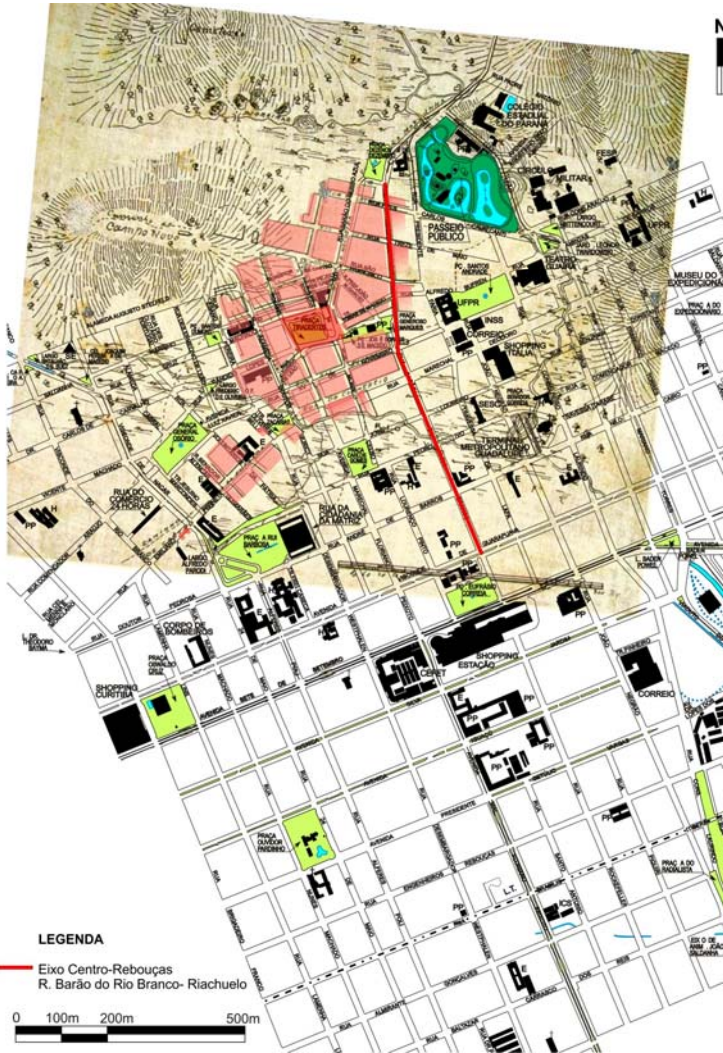


Figura 26 - Malha urbana de Curitiba de 1857 (em vermelho) sobreposta ao mapa atual

Fonte: IPPUC (2009)

Observando a relação do bairro com a cidade em seu processo de expansão, percebe-se como a região polarizada pela estação tornou-se um dos suportes da evolução urbana de Curitiba, cuja fisionomia veio sendo alterada desde o seu primeiro momento de expansão econômica, no período

entre 1870 e 1900. A figura 29 ilustra esse processo de expansão em quatro momentos distintos. Nesse ambiente de crescente produção e demanda industrial do final do XIX, o conjunto de medidas reordenadoras e saneadoras para a área urbana da capital e do rocio²⁰ foi denominado "Nova Curitiba". No trabalho apresentado à Câmara em 1885 pelo Engenheiro Ernesto Guaita foram tomadas as principais medidas, entre outras:

[...] um arruamento simétrico, de ruas perpendiculares entre si, que deveria se estender até as proximidades da atual Praça Rui Barbosa. [...] a principal via seria a Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco). Algumas ruas que iniciavam no centro, tornavam-se 'estreitas' exigindo "construções e iluminação". Outras precisariam ser abertas, como a que havia sido projetada "entre o extremo leste do Largo da Estação e a rua da Misericórdia" (atual André de Barros).

O traçado das ruas localizadas entre a Rua do Comércio (atual Marechal Deodoro) e a estação, foi definido naquela ocasião, mantendo-se em linhas gerais até hoje. A preocupação da época com o embelezamento da cidade, é evidenciada na frase do engenheiro: "deixando como está, fica o Largo da Estação sem a precisa simetria e com ofensa à estética" (BARACHO, 2000, p.3).

A figura 27 mostra a expansão da cidade em outra fase. A iconografia de 1894 evidencia as grandes avenidas e quadras envolvendo as instalações da antiga estação. O crescimento urbano já está consolidado na direção Sul-Sudoeste (bairros Rebouças e Portão). A planta de Curitiba mostra que a ocupação ia ao sul até a Rua Ivahy (atual Getúlio Vargas); e no sentido Leste-Oeste, partia da Lamenha Lins até a Rua São José (atual Mal. Floriano Peixoto).

A localização geográfica de Curitiba sempre apresentou dificuldades para o seu crescimento urbano. Os terrenos que circundavam o núcleo urbano eram recortados por inúmeros rios (Ivo, Belém, Água verde, entre os principais) e constantemente alagados, tornando-se insalubres. Esse aspecto

²⁰ O Código de Posturas do Município de Curitiba (Lei n.º 527) de 1919, definiu o rocio como "a zona compreendida entre os limites suburbanos e os do Município." A zona suburbana por sua vez, era "a faixa de 1 quilometro além dos limites do quadro urbano." (BARACHO, 2000, p.3).

preocupou as autoridades desde muito cedo, e teve implicações na dinâmica de expansão e transformação urbanas dessa área da cidade. Não obstante a habitual falta de recursos financeiros e consequente demora na execução de projetos e obras, o poder público passou a interferir de modo mais direto e frequente na organização do espaço urbano. Esse processo, conforme Baracho (2000), deu-se de modo lento e esparso em decorrência das constantes inundações do rio Belém. A própria Praça Eufráasio Correia (antigo Potreiro do Conselho) em frente à estação era um banhado sujeito a frequentes atoleiros.



Figura 27 - Malha urbana de Curitiba de 1894 (em cor ocre) sobreposta ao mapa atual

Fonte: IPPUC (2009)

Nesse ínterim, como contingência do crescimento econômico proporcionado pela produção e exportação extrativista, a cidade orientou suas preocupações para melhorias sanitárias, de transporte urbano (bonde a tração animal) e regulamentação urbanística. Na virada do século passa a receber intervenções mais diretas e frequentes por parte do poder público. As medidas interferiam na organização do espaço urbano por meio do planejamento e da fiscalização, seguindo a orientação de técnicos, engenheiros e médicos sanitaristas.

Baracho (2000, p.4) salienta:

[...] Uma das principais medidas, datadas de 1905, foi a proibição de se construir casas de madeira junto à Praça Tiradentes e nas ruas 15 de Novembro e da Liberdade (atual Barão do Rio Branco). Em 1906, essa determinação se estende a toda a área central. Permitidas somente as edificações em alvenaria, com dois e três pavimentos, o centro passou a ser um espaço diferenciado. Ao mesmo tempo em que a rua da Liberdade era transformada em eixo administrativo, as regiões do Batel e Alto da Glória, muito valorizadas, tornaram-se acessíveis somente às famílias de maior poder aquisitivo.

Foi nessa época que o Rebouças e o Portão foram definidos como distritos industriais. A legislação previa ainda a instalação das famílias operárias nas proximidades destas áreas. No período após a Primeira Grande Guerra, obras e renovações urbanísticas são implementadas em Curitiba:

[...] calçamento e alinhamento de muitas ruas, retificação do rio Belém, canalização do rio Ivo, instalação de bonde elétrico, reforma de praças e largos. [...] Largas avenidas foram previstas em direção à região sul da cidade (BARACHO, 2000, p.18 e 19).

Nas primeiras décadas do século XX a sobreposição da iconografia sobre a malha atual mostra a área do Rebouças completamente envolvida pela cidade (Figura 28).



Figura 28 - Mapa da cidade de Curitiba distribuída pela indústria de Mate Real, 1927

Fonte: Duarte e Guinski (2002, p.95)

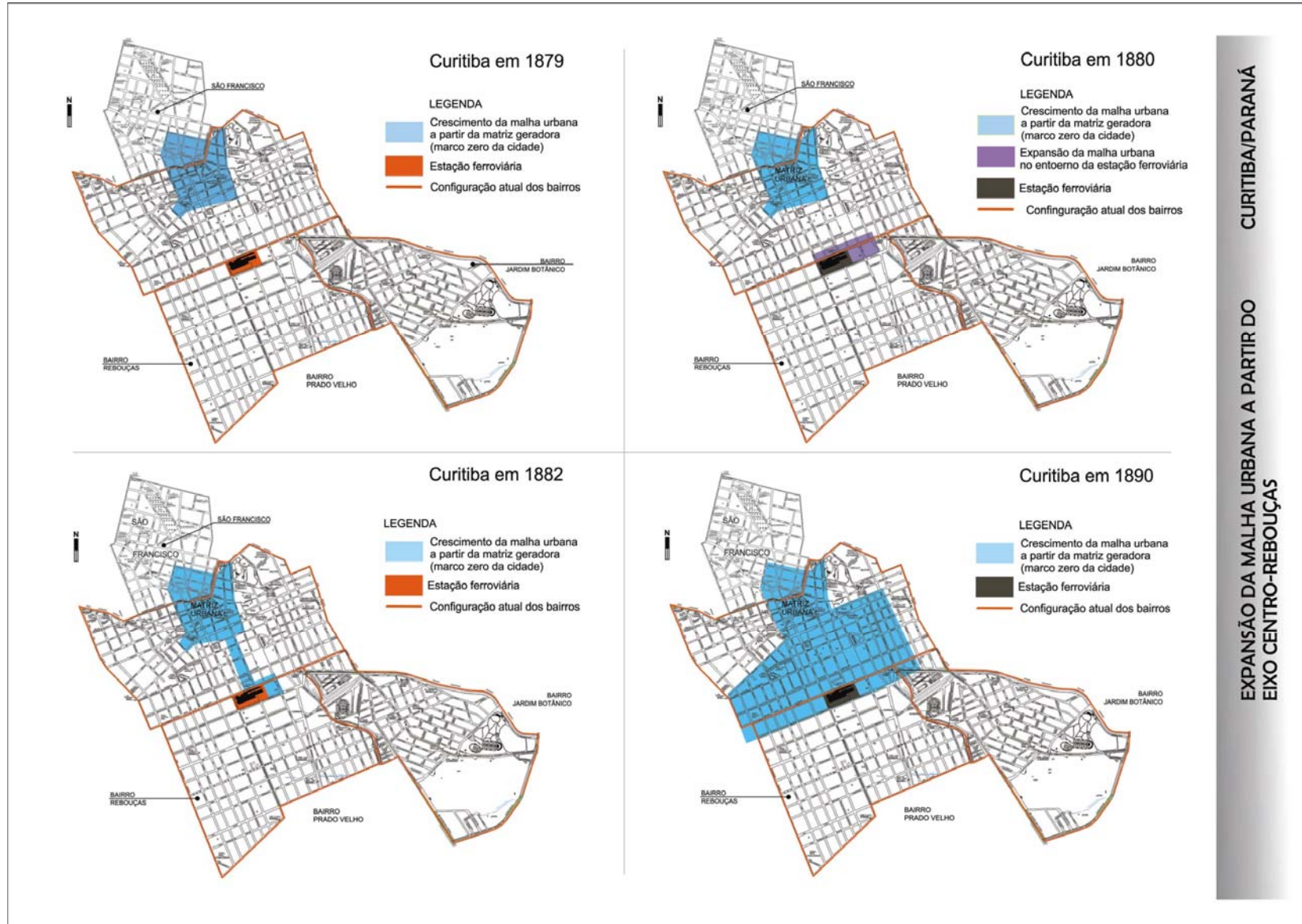


Figura 29 - Mapas com a expansão da malha urbana a partir do eixo Centro-Rebouças - Curitiba/PR
 Fonte: Elaborado pelo autor (2009). Base cartográfica do IPPUC (2004)

2.4 REBOUÇAS: A PASSAGEM DA CIDADE PELO BAIRRO

Ao superar planos e projetos, o bairro retrata a história da cidade. (Nota do autor)

O bairro **Rebouças**²¹ surgiu na esfera de influência da rede ferroviária, notadamente, com a ocupação do entorno do edifício da estação (1885), seus armazéns e oficinas. Essa área nova, pouco distante do núcleo originador da cidade, expandiu-se com o crescimento econômico e as levas imigratórias, aspectos que impuseram aos gestores da cidade a necessidade de revisões e de novas frentes de urbanização para Curitiba.

Os bairros do Batel e Alto da Glória, áreas distantes que comportavam algumas indústrias esvaziavam-se, transformando-se em zonas residenciais sofisticadas na preferência dos ricos proprietários e comerciantes locais.

O entendimento da dinâmica urbana que configurou histórica e morfologicamente o Rebouças passa pela descrição deste território no período anterior ao *boom* desenvolvimentista surgido no final do século XIX e início do XX.

No período de formação de Curitiba, os inúmeros caminhos coloniais do século XVII (conhecidos por aventureiros, mineradores e preadores de índios) foram em grande parte utilizados pelos povoadores e muitos transformaram-se em vias carroçáveis intensamente utilizadas. Entre eles, o Caminho do Arraial cruzava a região onde hoje se encontra o bairro Rebouças.

Conforme Fenianos e Sade (2002), esse caminho através da região sul da cidade (figura 14), fazia a ligação de Curitiba com o litoral. Nesse período, as cidades de Paranaguá e Antonina com seus portos e núcleos urbanos ativos possuíam projeção econômica no panorama político em ascensão do Paraná. Foi dessa maneira que, nos primeiros tempos, a cidade estabeleceu sua comunicação com a costa.

²¹ A denominação Rebouças tem registro no mapa de setorização do município de 1968. O bairro recebeu essa denominação em homenagem aos engenheiros Antônio e André Rebouças. Eram originários de Cachoeira/BA, e dada a boa qualificação técnica, foram chamados para participar do projeto de construção da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba.

Território então conhecido como passagem entre planalto e litoral, a região sul da cidade apresentava paisagem natural ainda bastante íntegra; em meados de 1880, era dominada pelo prédio da estação ferroviária (figura 30).

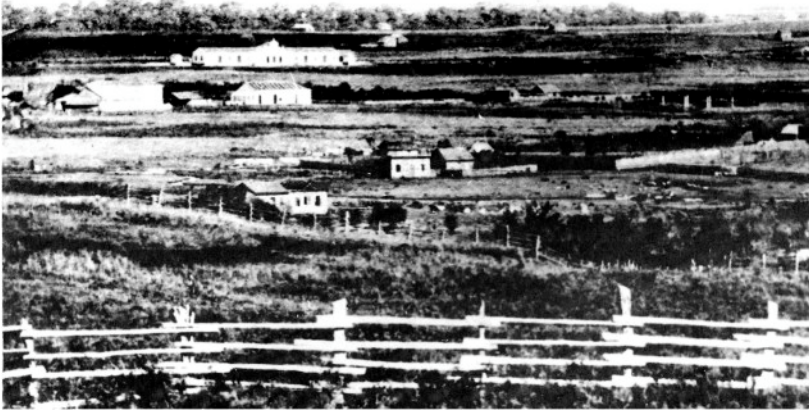


Figura 30 - Região do Rebouças em meados de 1883-1884 - Curitiba/PR

Fonte: Baracho (2000, p.4)

Nota: Ao fundo, o primeiro edifício da estação ferroviária.

Paulatinamente, os trens provenientes não só de Paranaguá, mas do interior do Paraná e de outros estados incrementaram o comércio e o transporte de passageiros, atraindo comerciantes, moradores, industriais e trabalhadores para a região. Com a necessidade de novos levantamentos e ordenação urbanos, coube ao Engenheiro Ernesto Guaita – em 1885 – a elaboração de proposta de urbanização para a região prevendo medidas disciplinadoras do arruamento. Com o prédio da estação ferroviária como referência, o investimento na área entre a estação e o centro da cidade consolidou a sua infraestrutura.

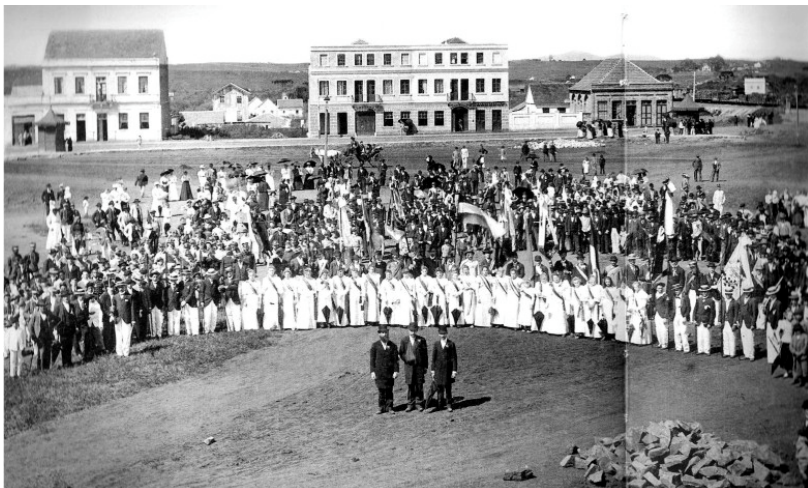


Figura 31 - Praça Eufrásio Correia. Foto datada presumivelmente de meados de 1885 - Curitiba/PR

Fonte: Duarte e Guinski (2002, p.40)

Nota: Ao fundo, a Rua da Liberdade e a direita, o sentido da estação ferroviária.

A conformação da atual Rua Barão do Rio Branco como eixo do crescimento Sul foi uma diretriz urbanística desejada desde os primeiros tempos, quando se conduziu o crescimento urbano em direção à estação.



Figura 32 - Estação ferroviária de Curitiba, década de 1910, já ampliada e remodelada

Fonte: Baracho (2000, p.13)

Nesse período, a região sul, incluindo os bairros Portão e Rebouças, foi caracterizada como industrial, prerrogativa obtida pela proximidade com a linha férrea. A área atrás da estação começa a ser ocupada, passando a atrair as fábricas localizadas em outros pontos da cidade. Para a região do Rebouças, as transformações urbanas proporcionaram a ascensão do bairro que já comportava, conforme Baracho (2000), [...] *empresas importantes de diferentes áreas de produção como cervejarias, engenhos de erva-mate, fabrica de fósforos, madeireiras e construtoras*. As preocupações com a nova frente em urbanização são percebidas na importância da ligação do centro com o sul da cidade.



Figura 33 - Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) em direção ao centro de Curitiba, no início do século XX

Fonte: Casa da Memória (2008)



Figura 34 - Praça Eufrásio Correia em 1915

Fonte: Casa da Memória (2008)

Nota: À esquerda, as edificações da Rua da Liberdade (atual Barão Rio Branco), à direita a estação ferroviária.

A construção do viaduto²² sobre a Rua João Negrão ocorreu antes da própria estação ferroviária, fato que já prognosticava a importância das conexões viárias entre a área central e a área sul da cidade. Outras obras de envergadura como a implantação do Passeio Público²³ em 1886 induziram ainda mais a ocupação sul.

As obras de controle e de retificações no rio Belém que corta essa região melhoraram a ocupação da área, priorizando-se o eixo viário representado pela Rua barão do Rio branco. Localizada no eixo visual da estação ferroviária e ao lado da Praça Eufrásio Correia, esta rua adquiriu

²² O viaduto atual, conhecido como Ponte Preta ou Ponte Seca, foi construído sobre a Rua João Negrão em 1944, em substituição à primeira ponte de 1885. Esse viaduto ferroviário foi idealizado para evitar a passagem de bovinos e de muarens em frente à estação, configurando-se já naquela época como intervenção urbana a favor do crescimento da cidade direcionado intencionalmente para a região sul.

²³ O Passeio Público de Curitiba foi iniciativa do presidente da província Taunay com base no projeto do Engenheiro Lazzarinni. O objetivo era executar reformas de saneamento, higiene pública, retificação e controle das águas do rio Belém, considerado foco de problemas de salubridade e riscos à saúde pública. Foi uma obra pública de peso no contexto urbano da cidade, onde junto ao trabalho de engenharia implementou-se cuidadoso projeto paisagístico em uma área de 48.000m². (PASSEIO PÚBLICO..., p.:il).

pavimentação e iluminação entre outras infraestruturas semelhantes aos *boulevards* europeus.

No início do século XX a área da estação já dava evidências do desenvolvimento da cidade. As ramificações da linha férrea em direção aos pátios das indústrias proporcionavam ágil acesso, carregamento e transporte de mercadorias.



Figura 35 - Rua da Liberdade (atual Barão do Rio Branco) em direção à estação ferroviária, no início do século XX

Fonte: Casa da Memória (2008)

O bairro Rebouças em meados de 1950 já era dotado de infraestrutura de calçamento das vias públicas, energia elétrica e água encanada. O polo industrial conformado perdurou e foi absorvido no primeiro plano diretor da cidade (Plano Agache de 1943). Consolidada a sua vocação industrial, a denominação do bairro foi identificada em 1968 no mapa de setorização do município, e sua delimitação atual ocorreu em 1975.



Figura 36 - Bairro Rebouças - Curitiba/PR - 1939

Fonte: Fenianos e Sade (2002, p.22)



Figura 37 - Bairro Rebouças - Curitiba/PR - 1969

Fonte: Fenianos e Sade (2002, p.26)

Gradativamente prosperaram no bairro e em seu entorno as principais indústrias do recém-formado setor industrial local, atraindo, igualmente, zonas residenciais, instituições públicas e comércio de pequeno e médio porte:

continua

Período	Instituições, empresas e indústrias
1894	- A Empresa Sanitária de Curitiba (atual SANEPAR)
1895	- A Fábrica Paranaense de Phosphoros de Segurança. Fundada por Fernando Hurlimann e Jorge Eisenbach, iniciou no Brasil a produção de fósforos com madeira de pinheiro. Mais tarde denominou-se Fósforos Pinheiro, Fiat Lux e atualmente é concessão da Swedish Mach importante grupo multinacional na produção de fósforos
1896	- O Regimento de Segurança (hoje Polícia Militar do Paraná). Mais tarde transferiu-se para a atual Av. Marechal Floriano Peixoto
1898	- Engenho de erva mate de Nicolau Mäder - A Cervejaria Glória de propriedade de Eduardo Engelhardt instalou-se no bairro no final do século XIX, com atividades até 1915
1900	- Grupo Escolas Xavier da Silva
1901	- Ano de fundação da Fábrica Leão Junior, por Agostinho Ermelino de Leão, em Ponta Grossa. Transferiu-se para Curitiba no Batel em 1912. Nova fábrica foi instalada no bairro Portão, destruída por um incêndio em 1930. A fábrica construída no Rebouças foi denominada Leão Junior e Cia S.A. em 1942. Em 2007 foi comprada pela Coca Cola do Brasil
1905	- Fábrica de móveis Ritzmann & Irmãos
1910	- A firma de Maurício Thá, composta por serraria e depósito no ramo de madeiras e construção civil
1912	- Cervejaria Atlântica fundada por Carlos Henn e Henrique Jens, nas imediações da atual Getúlio Vargas
1913	- Vidraçaria Paranaense de Solheid & Cia (onde hoje se localiza a Universidade Tecnológica Federal do Paraná -UTTPR)
1928	- A firma Vaccari, Bonato & Cia Ltda, comércio e beneficiamento de madeira
1930	- A oficina mecânica e o posto de gasolina de Santo Vendrametto e Cia Ltda. - A fábrica de viatura, em meados da década de 1930
1934	- Serviço de Subsistência Militar (atual 5.º batalhão de Suprimento do Exército)
1935	- Madeireira Raul Suplicy de Lacerda & Cia

conclusão

Período	Instituições, empresas e indústrias
1936	- Madeireira Victorio Colle & Irmãos Ltda. - Paróquia do Imaculado Coração de Maria - Escola de Artífices do Paraná, transferida para a Av. Sete de Setembro. Foi em seguida transformada em Liceu Industrial de Curitiba e posteriormente Escola Técnica federal do Paraná (atual UTFPR)
1942	- Cervejaria Brahma que inaugura com o nome Companhia Cervejaria Brahma – filial Curitiba
1948	- Instalação do SENAI
1950	- Indústrias Langer Ltda., no início dos anos 50, no rastro da fábrica de tacos e fundição de Roberto Langer, em 1900
1965	- Sede do Departamento de Estrada e Rodagem - DER - Escola Presidente Lamenha Lins - Paróquia do Rocío
1970	- Implantação do Colégio da Polícia Militar do Paraná
1974	- Fábrica de erva-mate Tibagy-Ildefonso, posteriormente associada à fábrica Fontana fundada em 1834, dando origem aos Moinhos Unidos Brasil-Mate

Quadro 1 - Relação das instituições, empresas e indústrias estabelecidas na região do bairro Rebouças - Curitiba/PR

Fonte: Duarte e Guinsk (2002)

Em um período de tempo que se inicia na segunda metade do século XIX (com o advento da rede ferroviária e a implantação da estação) e se estende até a segunda metade do século XX (com a desativação da Rede Ferroviária do Paraná), os fatos marcantes que conduziram o desenvolvimento do bairro foram, em síntese:

- a) A infraestrutura ferroviária que proporcionou o transporte de matéria-prima, mercadorias e o contato com as demais cidades do interior, do litoral e com os pátios de trabalho das próprias indústrias, por múltiplas ramificações;
- b) A infraestrutura urbana, geradora e, ela própria, consequência do processo de crescimento desta área da cidade;
- c) A corrente imigratória que aportou em Curitiba a partir do final do século XIX, solicitando da administração pública espaços urbanos ocupáveis, preferencialmente próximos às áreas de produção.

Entre as indústrias e pequenas fábricas instaladas no bairro, foram relevantes pelo número expressivo:

- a) As madeireiras, serrarias e beneficiadoras de madeira para produtos diversos;
- b) As companhias ervateiras;
- d) As companhias cervejeiras;
- d) As indústrias de processamento de grãos na área de abrangência que engloba os bairros limítrofes do atual Rebouças.

3 QUADRO URBANÍSTICO

É recorrente a discussão sobre a experiência de planejamento urbano em Curitiba. Neste quadro, pretende-se relatar a inserção do objeto de estudo nesse contexto mais amplo. O Rebouças é pensado nos planos da cidade e sobre o qual se aplicam as legislações e os parâmetros urbanísticos constituídos no planejamento urbano do município. Na contextualização inicial, a pesquisa insere a capital na escala regional, evidenciando os aspectos que a classificam como metrópole contemporânea; na sequência, caracteriza e interpreta o município e enfatiza os efeitos advindos da experiência de planejamento sobre o objeto de estudo.

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

O Paraná, oficializado como Estado em 1853, integra a Região Sul do Brasil. A capital está situada no "Paraná Tradicional", como é conhecida a área nordeste do Estado, que compreende o litoral e o primeiro planalto. Os quadros 2 e 3 ilustram alguns dados estatísticos do Estado:

Estado do Paraná – Região Sul - Brasil		
TOTAIS	População em 2000	População em 2010
Brasil	169.799.170	190.732.694
Região Sul	25.107.616	27.022.098
Paraná	9.563.458	10.444.526

Quadro 2 - Dados demográficos comparativos entre o Estado do Paraná, a Região Sul e o Brasil

Fonte: IBGE (2010)

Estado do Paraná	
Área	199.316,694 km ²
Densidade demográfica (2010)	52,40 hab/km ²
Número de municípios	399
População do Paraná (2010)	10.444.526 hab
Participação na população do Brasil	5,5 %
População urbana (2010)	85,3 %
IDH (2005)	0,820

Quadro 3 - Resumo dos dados estatísticos do Estado do Paraná

Fontes: IPARDES, IBGE

Na Figura 38, Curitiba é vista em relação aos principais eixos viários do Estado (o anel rodoviário de integração e as rodovias federais).



Figura 38 - Mapa de localização do município de Curitiba em relação às principais rodovias do Estado do Paraná

Fonte: Elaboração do autor com base cadastral COMEC

Nota: Localiza-se a 945m de altitude no primeiro planalto paranaense, a aproximadamente 110 km da costa do oceano Atlântico.

No panorama geral das cidades brasileiras, Curitiba tornou-se a maior cidade da Região Sul e o oitavo maior centro urbano do Brasil (IBGE, 2010). A figura 39 relaciona a cidade e sua região metropolitana (RMC) e evidencia a localização geográfica do Estado no cenário nacional e sul-americano.

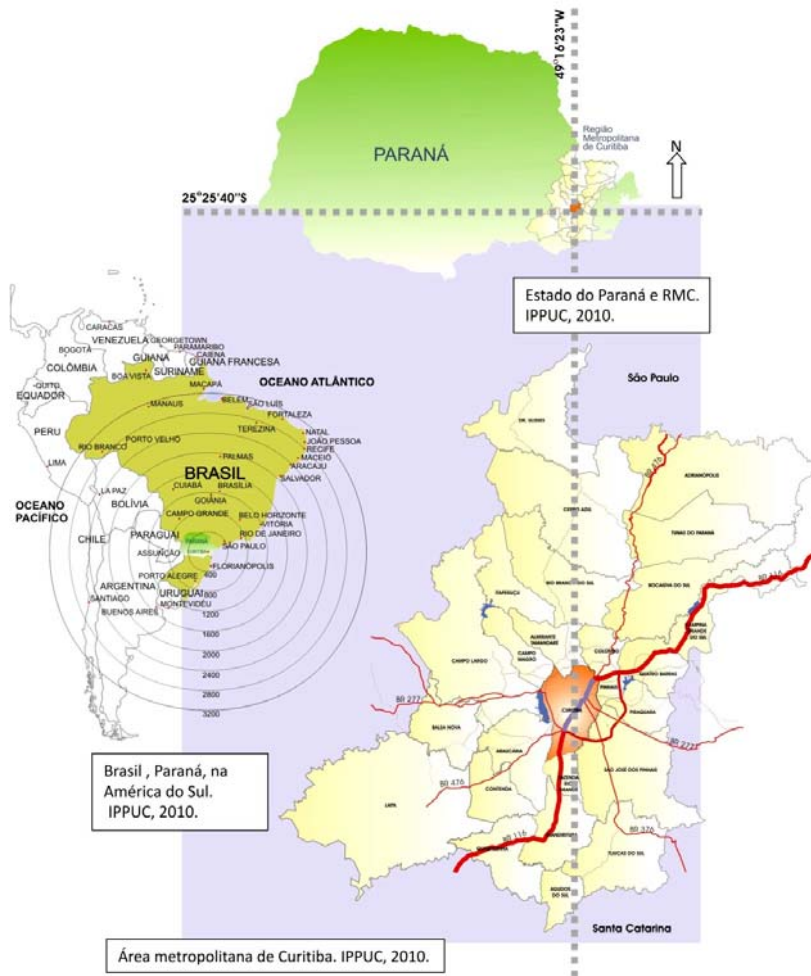


Figura 39 - Mapa de localização do município de Curitiba em relação ao Estado do Paraná, Brasil e América do Sul

Fonte: IPPUC (2010)

Apresenta-se atualmente como polo regional e vetor de crescimento e dinamização urbanos, conforme ilustram as figuras 40 e 41, a seguir.



Figura 40 - Mapa vetorial de Curitiba e região de sua influência

Fonte: <http://pt.scribd.com/doc/35376531/Regioes-de-Influencia-das-Cidades-2007-IBGE>



Figura 41 - Legenda do mapa vetorial com a hierarquia dos centros e a estrutura da rede

Fonte: <http://pt.scribd.com/doc/35376531/Regioes-de-Influencia-das-Cidades-2007-IBGE>

O estudo do IBGE²⁴ da hierarquia das metrópoles e centros que tecem as áreas de influência de acordo com a intensidade da ligação entre as cidades mostra o desenvolvimento alcançado por Curitiba. No Brasil, 12 redes urbanas são comandadas por metrópoles classificadas hierarquicamente em cinco níveis²⁵.

Redes de primeiro nível	Dimensão					
	Núcleo de capitais regionais	Número de centros sub-regionais	Número de centros de zona	Número de municípios	População (2007)	Área (Km ²)
São Paulo	20	33	124	1.028	51.020.582	2.279.108,45
Rio de Janeiro	5	15	25	264	20.750.595	137.811,66
Brasília	4	10	44	298	9.860.621	1.760.733,86
Manaus	1	2	4	72	3.480.028	1.617.427,98
Belém	3	11	10	161	7.686.082	1.389.659,23
Fortaleza	7	21	86	786	20.573.035	792.410,65
Recife	8	18	54	66	18.875.595	306.881,59
Salvador	6	16	41	486	16.335.288	589.229,74
Belo Horizonte	8	15	77	698	16.745.821	483.729,84
Curitiba	9	28	67	666	16.178.968	295.024,25
Porto Alegre	10	24	89	733	15.302.496	349.316,91
Goiânia	2	6	45	363	6.408.542	835.783,14

Quadro 4 - Contagem da População 2007; Área territorial oficial

Fonte: IBGE (2007) - http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_aria.shtm

²⁴ Segundo o IBGE (dados referenciais de 2007), no estudo das Regiões de Influência das Cidades são abordadas as redes formadas pelos principais centros urbanos do Brasil. É baseado na caracterização dos centros de acordo com a presença de órgãos do poder executivo e judiciário, empresas de grande porte e oferta de educação superior, serviços de saúde e domínios de internet. Estas redes podem superar a divisão territorial oficial e também influenciar cidades pertencentes a diferentes unidades da federação.

²⁵ A categoria Metrópole, de maior influência, pode ser subdividida em: Grande Metrópole Nacional (São Paulo); Metrópole Nacional (Rio de Janeiro e Brasília), as quais estabelecem focos para centros em todo o Brasil e a Metrópole que abriga o segundo nível da gestão territorial, no qual Curitiba está inserida (juntamente com Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Goiânia e Porto Alegre). Os centros subordinados às metrópoles subdividem-se em níveis de acordo com a média de população entre as cidades e número de relacionamentos que hierarquicamente vão apresentando menor influência:

- a) Capital Regional: 70 centros. Apresentam subdivisões em Capitais Regionais A, B, C.
- b) Centro Sub-regional: apresentam subdivisões em Centro Sub-regional A e B.
- c) Centro de Zona: apresentam subdivisões em Centro de Zona A e B.
- d) Centro Local

Relação das metrópoles brasileiras que comandam redes urbanas:

Rede	N.º de municípios	População (2007)	Área (km ²)	Índice de Primazia	Part. no PIB nacional	PIB <i>per capita</i> : rede/ Brasil	PIB <i>per capita</i> : metrópole/ total da rede
São Paulo	1.028	51.020.582	2.279.108	10,4	40,57	144,7	127,9
Rio de Janeiro	264	20.750.595	137.812	13,6	14,39	127,6	99,4
Brasília	298	9.680.621	1.760.734	10,6	6,91	131,4	166,8
Manaus	72	3.480.028	1.617.428	54,0	1,68	88,8	159,5
Belém	161	7.686.082	1.389.669	33,1	2,02	48,5	140,2
Fortaleza	786	20.573.035	792.411	9,7	4,47	40,0	162,7
Recife	666	18.875.595	306.882	8,6	4,71	45,9	149,0
Salvador	486	16.335.288	589.230	20,6	4,89	56,1	196,1
Belo Horizonte	698	16.745.821	483.730	23,3	7,47	82,1	132,5
Curitiba	666	16.178.968	295.024	8,9	9,87	112,3	126,9
Porto Alegre	733	15.302.496	349.317	13,2	9,74	117,1	125,5
Goiânia	363	6.408.542	835.783	25,5	2,80	80,5	98,3

Quadro 5 - Regiões de influência das cidades 2007

Fonte: IBGE (2008). Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1246

Curitiba, conforme o quadro-resumo acima, reúne 8,8% da população nacional e 9,9% do PIB do país. Deste total, 18,6% da população e 23,5% do PIB da rede se concentram em Curitiba; ainda que o PIB *per capita* do centro supere o PIB da rede, a rede de abrangência de Curitiba possui a menor razão de desigualdade na renda comparado às demais redes.

A cidade adquiriu a condição de metrópole cuja rede urbana se encaixa, segundo a classificação do IBGE (2007), na categoria de Rede de Primeiro Nível. A área de influência de Curitiba comporta 666 municípios que soma uma população de 16.178.968 habitantes.

3.2 O MUNICÍPIO DE CURITIBA

Com 75 bairros em uma área de 432,17 km², a cidade é polo da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), composta por 26 municípios. Na figura 43 observam-se os integrantes da RMC e a demarcação do Núcleo Urbano Central (NUC) com os municípios atingidos por ele. A extensão territorial do município é reduzida, se comparada aos vizinhos da região metropolitana.

Os municípios da RMC²⁶ destacam-se dentre as maiores economias do Estado. Em razão do dinamismo da indústria e dos serviços, Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais são os municípios mais representativos no PIB do Paraná (IBGE, 2010).



Figura 42 - Mapa físico mostrando Curitiba e municípios vizinhos

Fonte: COMEC (2006), adaptação de Silva (2008)

O NUC conforme Silva (2008, p.18),

concentra 94,24% da população total metropolitana e 97,73% da população urbana metropolitana, configurando uma grande e única cidade, e não mais exclusivamente a cidade de Curitiba. Tem dinâmica urbana, social e econômica própria; conflitos e potencialidades comuns, e necessidade de gestão sobre tais interesses metropolitanos comuns."

²⁶ Segundo Silva (2008), o órgão gestor metropolitano, Coordenação Metropolitana de Curitiba-COMEC, para efeito de planejamento, considerou três categorias espaciais dentro da RMC:

- a) Núcleo Urbano Central – onde se encontram a malha urbana conurbada e os municípios com forte interação com o polo metropolitano;
- b) Primeiro Anel Metropolitano – que compreende na mesma mancha municípios não limítrofes ao polo, mas que apresentam um processo de inserção regional;
- c) Segundo Anel Metropolitano – composto pelos municípios mais recentemente incorporados à região, onde predomina a configuração rural do espaço e a urbanização encontra-se em fase incipiente.

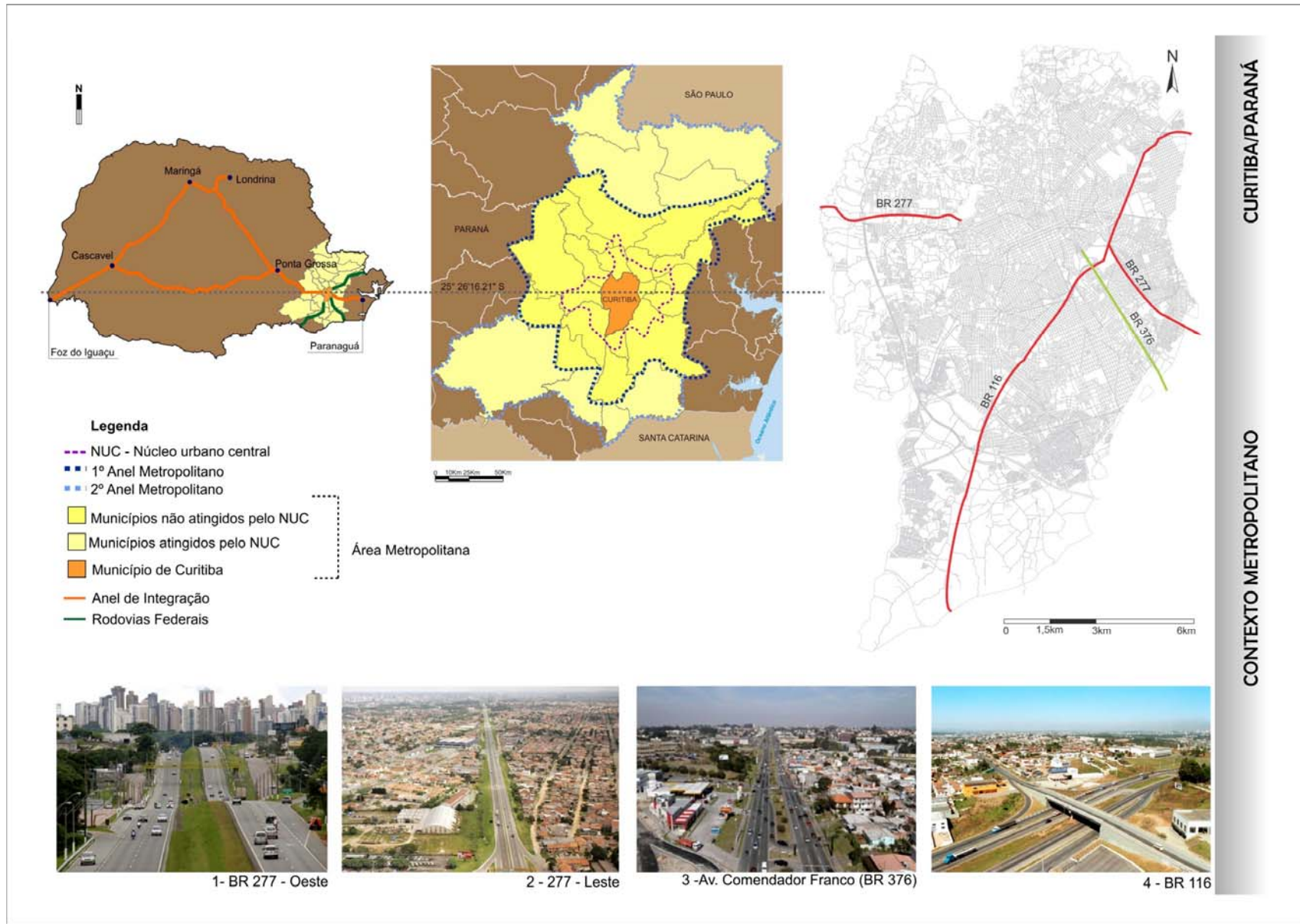


Figura 43 - Mapa de Curitiba no contexto estadual e metropolitano (RMC), mostrando imagens dos principais eixos viários próximos ao Rebouças
 Fonte: Elaborado pelo autor (2011)

A figura 44 informa as áreas mais populosas da cidade, segundo as Administrações Regionais de Curitiba – 2007. O Rebouças é o bairro número 08, situado na Regional da Matriz, entre o Centro (01), Jardim Botânico (07), Prado Velho (24), Parolim (25) e Água Verde (09).

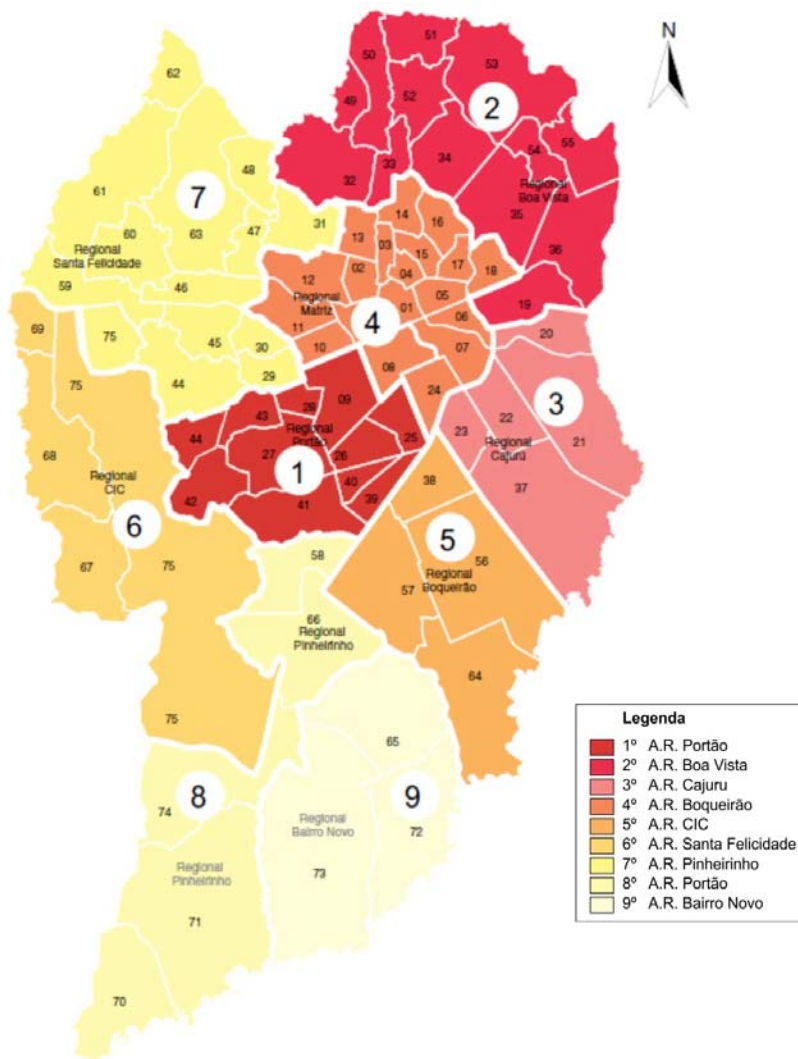


Figura 44 - Mapa Hanking Populacional das Administrações Regionais - 2007

Fonte: Bairros de Curitiba - IPPUC (2007). Ana Amélia Camarano – Demógrafa. Esc. Mapa ilustrativo

Os mapas de densidade demográfica dos bairros de Curitiba fornecem um dado importante para a análise do recorde de estudo. A comparação entre os anos de 2000 e 2007 ilustra a estabilidade da taxa de população no Rebouças enquanto o Centro e Água Verde, bairros da área de abrangência, aumentaram sua população.

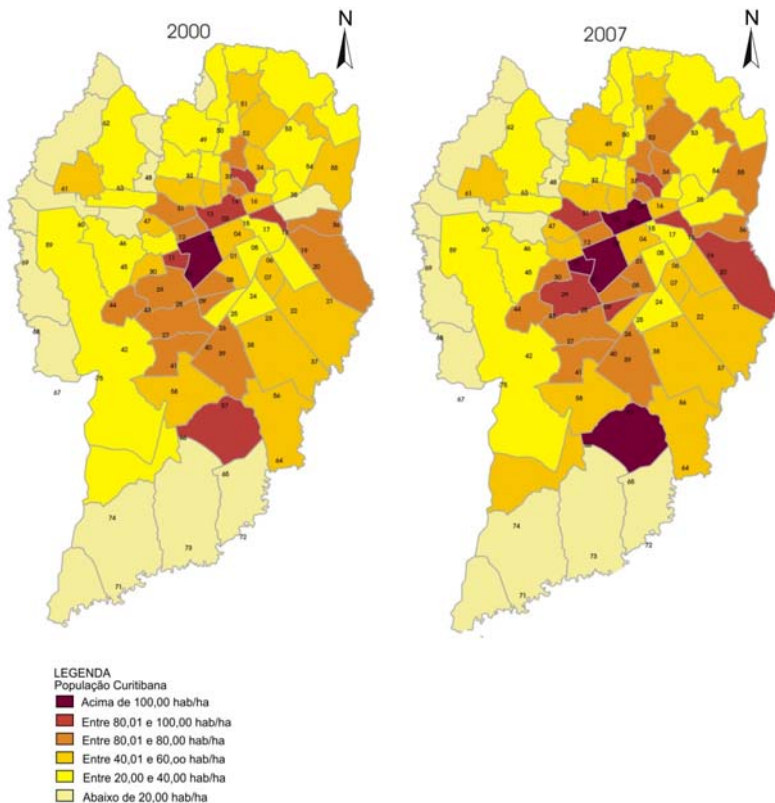


Figura 45 - Mapa Densidade Demográfica dos Bairros de Curitiba em 2000 e 2007

Fonte: Bairros de Curitiba - IPPUC (2007)

3.2.1 Primeiras ordenações urbanas

O quadro histórico discorreu sobre a formação e o desenvolvimento do Rebouças. A ocupação deste bairro remonta ao séc. XVIII, em decorrência da interligação entre planalto e litoral. Em função do centro atrativo proporcionado pela Rede Ferroviária, a expansão urbana foi idealizada e articulada no traçado da Rua Barão do Rio Branco em direção à estação. Ainda no século XIX, a autonomia política alcançada pelo Paraná, despertou o poder público para as condições físicas e de urbanidade de Curitiba. Essa fase inicial contemplou medidas ordenadoras e intervenções importantes que conformaram as primeiras experiências da cidade (IPPUC, 2008):

- A proposta do Engenheiro Taulois de revisão e novo traçado para a cidade (1855) atribuiu regularidade ao desenho urbano. A retícula ortogonal foi priorizada, bem como o estímulo à construção de escolas, teatros e clubes.
- O Passeio Público (1886), primeiro parque da cidade foi revolucionário em sua proposta de preservação ambiental, saneamento e lazer para a população.
- O crescimento populacional foi ordenado com a implantação do Código de Posturas de Curitiba (1895). Padrões de higiene foram estabelecidos para as edificações e a estrutura da cidade foi alvo de aperfeiçoamento e embelezamento (ênfase aos logradouros públicos e infraestrutura urbana).
- Tem início a hierarquização da legislação de uso do Solo (1903), onde são definidos padrões construtivos e áreas especializadas conforme a atividade.
- Na década de 1920 as transformações urbanas têm como orientação o modelo do Brasil Moderno. Destacam-se as grandes avenidas na paisagem curitibana.
- Com a baixa do crescimento econômico decorrente da indústria extrativista, e a falta de recursos, a administração pública volta-se para o planejamento. As funções são reavaliadas e a cidade é dividida em três zonas: Zona I (central), Zona II (fábricas e moradias de operários qualificados), a Zona III (ao restante da população menos qualificada e sitiantes).

Foi, porém, com o Plano Agache que ocorreu a formalização do planejamento urbano na cidade.

Na constatação de Sutil (2009, p.24-26?), "a influência do urbanismo de Paris pós-Haussmann se fez sentir através dos engenheiros europeus que aqui trabalharam e também dos brasileiros formados na Politécnica do Rio, herdeira das tradições francesas." Esse aspecto é percebido na configuração da Rua Barão do Rio Branco (a Rua da Liberdade, conhecida à época como "rua do poder"²⁷) cujo eixo longitudinal coincide com o edifício da estação (Ver figura 29).

O núcleo econômico surgido nessa área, no final do séc. XIX, já na primeira metade do séc. XX se projeta como símbolo de progresso e modernidade. Por meio da legislação de Uso do Solo consolidaram-se as funções industriais e institucionais, limitando-se, todavia, a função habitacional.

3.2.2 O setor industrial no limite do centro: o Plano Agache

A institucionalização dessa configuração veio em 1943 com o plano urbano Agache²⁸. Herdeiro das transformações urbanísticas implementadas por Talois e Guaita, o novo plano já mostrava em seu texto o descontentamento da administração pública, que se ressentia da projeção pouco qualificada da capital.

O trecho abaixo foi retirado do próprio Boletim²⁹ da PMC, na apresentação do Plano Agache ao público:

[...] Entretanto, apesar desse surpreendente surto de progresso Curitiba não dá impressão de uma capital.

É uma cidade agradável, mas sem caráter definitivo, possui largas avenidas e ruas aprasíveis, mas que se

²⁷ Nessa rua localizavam-se o Palácio do Congresso, o Palácio do Governo e o Paço municipal na primeira metade do século XX. Mais tarde a rua receberia a Câmara Municipal.

²⁸ Donat Alfred Agache (1875-1959) foi o arquiteto e urbanista responsável pelo plano diretor de Curitiba, tendo trabalhado anteriormente no Rio de Janeiro e Porto Alegre, entre outras grandes cidades brasileiras. O projeto teve início em 1941 e foi elaborado pela empresa Coimbra Bueno & Cia, sediada no Rio de Janeiro. Foi desenvolvido sob coordenação do arquiteto francês e com a cooperação de Engenheiros da PMC. Foi entregue à municipalidade em 23 de outubro de 1943.

²⁹ Boletim PMC – Publicação bimensal da Prefeitura Municipal de Curitiba. n.12, p.10. Editado pela Secretaria da Prefeitura. 1943. Cópia eletrônica do original 1966. IPPUC.

cruzam geralmente em ângulo reto, num traçado mais ou menos em xadrez, sem preocupação de harmonizar-se com a topografia do terreno nem de aproveitar-se dos recursos que pode proporcionar. [...]

O urbanista francês Alfredo Agache veio a Curitiba em 1943 com uma proposta de diretrizes urbanísticas embasadas no zoneamento de funções e no desenho urbano.

O plano, pela mão do seu autor, foi ousado e propositivo. Teve referências conceituais nas grandes transformações urbanísticas da virada do século XX (Paris, Viena, Nova York, Rio de Janeiro e outras cidades ocidentais).

As principais diretrizes do Plano compreendiam o desenho urbano baseado em grandes avenidas concêntricas interceptadas por radiais; centros funcionais como proposta de organização e gestão da cidade; o conceito de zoneamento; a elaboração de um código de posturas e edificações (implantado em 1953), os espaços livres e reservas; a extensão da cidade. Como legado formal para o planejamento de Curitiba,

[...] o Plano estabeleceu diretrizes e normas técnicas para ordenar o crescimento urbano e espacial da cidade, disciplinando o tráfego, organizando as funções urbanas, estabelecendo zoneamento específico para as diversas atividades, codificando as edificações a fim de estimular e orientar o desenvolvimento da cidade para a conformação radiocêntrica (IPPUC, 2008).

O plano não foi executado integralmente; atualmente restam testemunhos como a implantação do plano massa na Rua XV de Novembro (área central) e no zoneamento³⁰ proposto. Não houve proposta definida

³⁰ Conforme Dias (2005, p.86): "O zoneamento proposto orientava para a criação de algumas áreas que gradativamente se consolidaram de acordo com o partido original e têm ainda hoje uma forte presença na cidade. Assim, o Centro Cívico concentra o conjunto dos edifícios públicos; o Centro Industrial no bairro do Rebouças vem sendo desativado, mas guarda ainda um grande conjunto de edificações fabris que vêm sendo recicladas para outros usos; uma Área Educacional onde hoje se localizam os campi das duas maiores universidades: o Centro Politécnico da UFPR e o campus central da PUC; um Centro Esportivo no Bairro Tarumã onde se localizam o Jôquei Clube, o Ginásio de Esportes, um Estádio de Futebol e um conjunto de edifícios de propriedade do governo estadual que abriga a Universidade do Esporte."

para uso do solo, adensamento ou verticalização. A contribuição maior para a cidade foi ter propiciado a primeira experiência sistematizada de planejamento urbano e um ambiente de discussão de urbanismo. Particularmente para o bairro Rebouças, deu-se a consolidação como distrito industrial.



Figura 46 - Planta geral do Plano Agache apresentado ao público em 1943
Fonte: Carollo (2002)

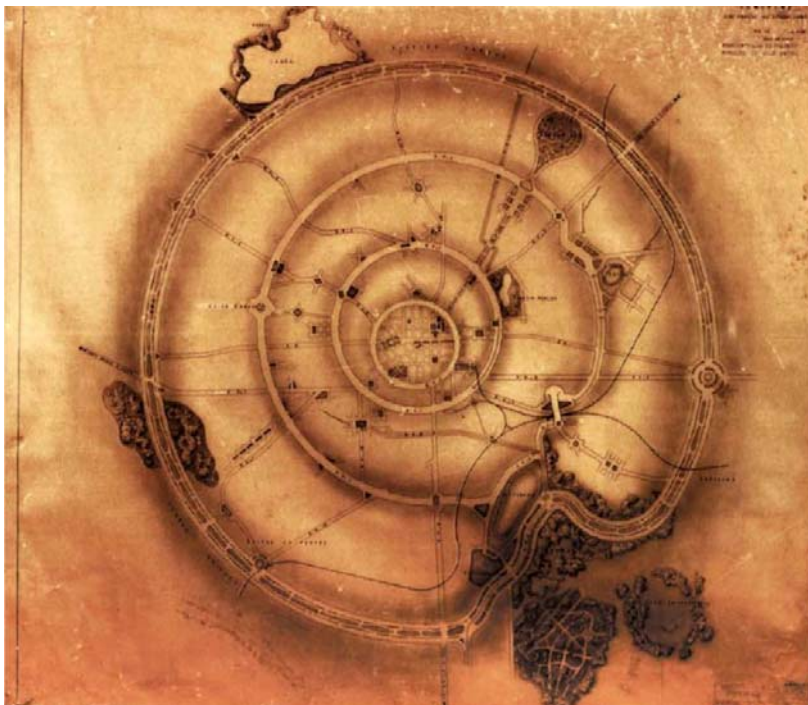


Figura 47 - Planta geral do Plano Agache com a configuração concêntrica de avenidas e eixos radiais de integração

Fonte: Carollo (2002)

3.2.3 Curitiba: referência em primeiro Plano

A comemoração da emancipação política do Paraná em 1953 foi motivo de renovação da cidade com a implementação de um conjunto de ações comemorativas. Coube ao governador Bento Munhoz da Rocha Neto a iniciativa de construção de obras emblemáticas³¹ na cidade, as obras do centenário. Estimuladas pela construção de Brasília, essas obras introduziram definitivamente no Paraná e particularmente em Curitiba, o ideário modernista, fazendo com que a cidade adquirisse novos referenciais na paisagem urbana. Em meados da década de 1960, o Departamento de

³¹ As principais obras foram o Centro Cívico (cuja proposta do conjunto foi parcialmente concluída), o Teatro Guaíra, a biblioteca Pública do Paraná, o Colégio Estadual e o Jôquei Clube.

Urbanismo de Curitiba dispunha do Plano Agache para a organização de uma cidade que crescia em ritmo mais acelerado.

Paralelamente, no âmbito administrativo, o governador Ney Braga (1917-2000) procurava implementar um planejamento econômico que possibilitasse industrializar o Estado, de modo a não depender exclusivamente de sua agricultura, na ocasião praticamente uma monocultura do café. Em 1964 o prefeito Ivo Arzua promoveu a contratação de um novo plano diretor para Curitiba, motivado pela visita de um grupo de arquitetos e professores da UFPR, preocupados com as dificuldades que o Plano Agache apresentava diante do crescimento gradativo da cidade. Com base na experiência e no ambiente de discussão criado pelo Plano Agache, o poder público propôs o concurso para um novo plano diretor. Em 1965, Ivo Arzua contratou, após concorrência pública administrativa, a empresa **Serete de Estudos e Projetos Ltda.** a qual, associada a **Jorge Wilhelm Arquitetos Associados**, estabelece o Plano Preliminar de Urbanismo que viria a dar origem ao Plano Diretor de Curitiba. As diretrizes para esse Plano Preliminar de Urbanismo contaram com a assessoria de técnicos da Prefeitura.

Essa Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, a APPUC, se transformaria mais tarde no IPPUC³², onde muitos desses técnicos oriundos dos meios acadêmicos acabaram por acompanhar, por décadas, a implantação das propostas. O Plano estabelecia uma concepção de crescimento linear, diferente, portanto, da proposta radiocêntrica do Plano Agache. Baseava-se nos eixos tradicionais de entrada e saída da cidade, induzindo para esses eixos – denominados eixos trinários – a expansão urbana.

³² O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC foi criado em 1965 pelo prefeito Ivo Arzua (gestão 1962-1966): "De nada adianta encomendarmos um plano a profissionais competentes sem o acompanhamento - tanto na elaboração como na definição das linhas principais - do pessoal que vai executá-lo. Por esta falta é que muitos planos ficam engavetados. Porque os encarregados de executá-los não os conhecem e não acreditam neles" (Ivo Arzua, 1965). Foi criado como recomendação da Comissão Julgadora do concurso público realizado em 1964, para que um grupo de técnicos da Prefeitura Municipal acompanhasse todas as etapas de elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo para Curitiba.

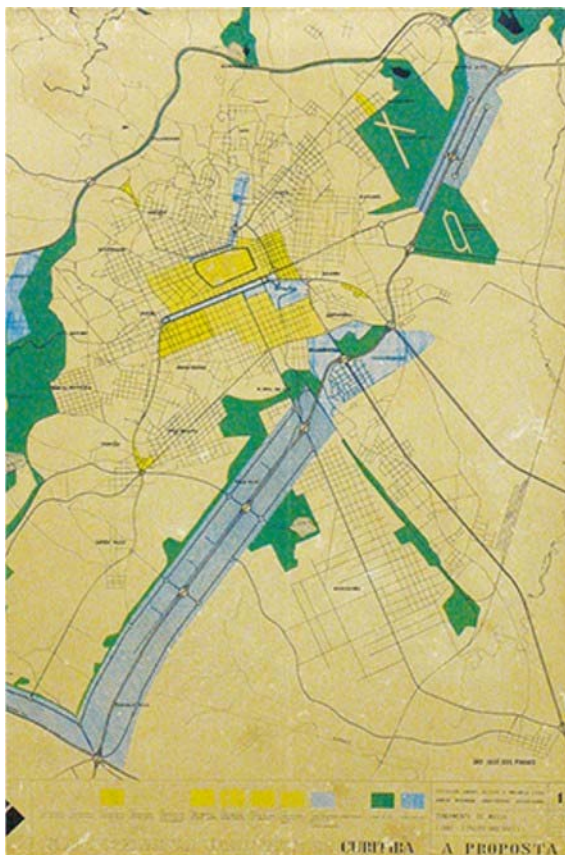


Figura 48 - Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, 1966. Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados
Fonte: Jorge Wilhelm Consultores Associados

Conforme estabelecido no Plano, o planejamento urbano da cidade foi definido pelo: **uso do solo, transporte público e sistema viário** que, conforme Dias (2005, p.88), consistia

fundamentalmente em definir o adensamento urbano, com o crescimento em altura (a verticalização) nos eixos viários principais, sobre os quais corria o transporte de massa. Esse foi o princípio norteador de todos os planos setoriais que deram sustentação à ação do planejamento da cidade.

A cidade foi cortada pelos eixos estruturais lineares a partir do centro, compostos por três vias centrais: uma com caneleta central exclusiva para o transporte coletivo, duas justapostas à central para o trânsito lindeiro e duas vias laterais para trânsito rápido. Ao longo desses eixos havia o propósito de incentivar o crescimento da cidade. A implementação dessa proposta significou percorrer a cidade, nos sentidos Leste-Oeste e Norte-Sul, contrariando, assim, o sistema urbano polinuclear formado de bairros tradicionais.

Relativamente ao objeto de estudo, o plano preliminar de urbanismo previu a transferência do setor industrial para o sul do município, com o projeto da Cidade Industrial de Curitiba – CIC. A área compreendida hoje pelo Rebouças foi recaracterizada como preferencialmente comercial. O zoneamento de 1975 enfatizou para esta área o uso residencial de média densidade criando-se a Zona residencial de recuperação.

Entre as revisões urbanísticas mais recentes encontra-se o Decreto n.º 223/2003 o qual estabeleceu o Setor Especial Novo Rebouças em 2003 – que será apontado no capítulo 5.

A figura 49 mostra o município de Curitiba com a localização dos principais eixos viários estruturadores, evidenciando as estruturais (em vermelho) adotadas no Plano diretor de 1966.

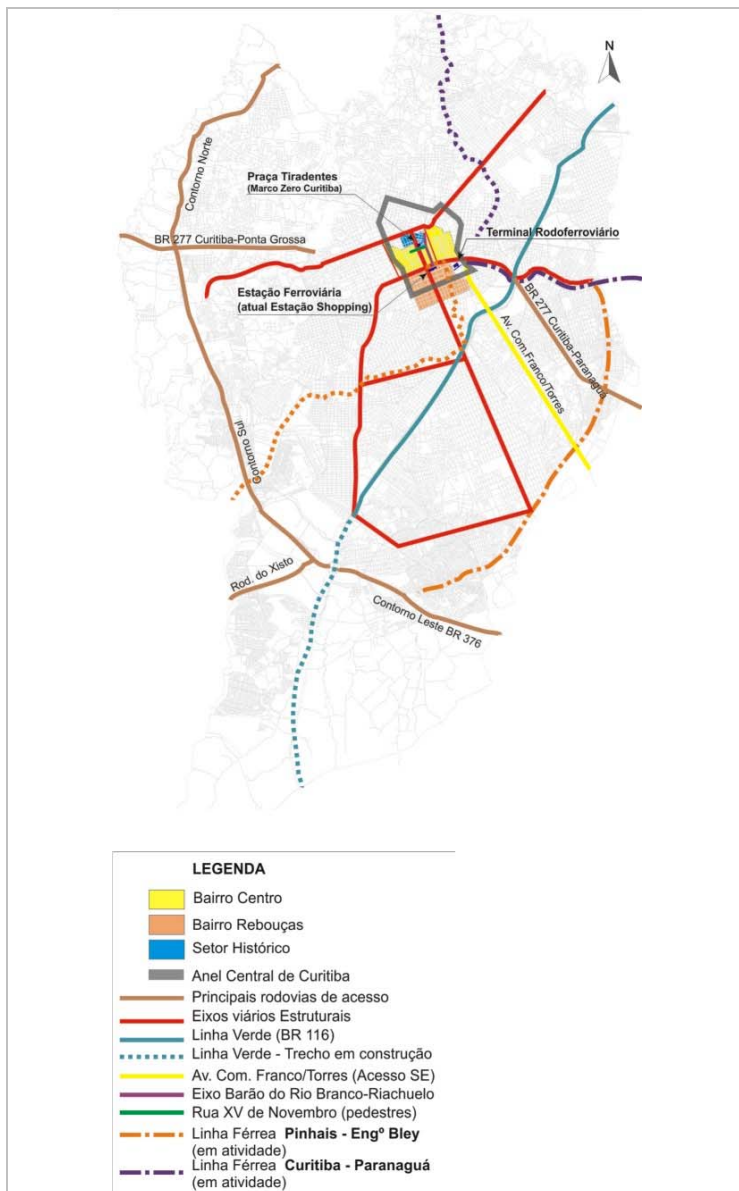


Figura 49 - Mapa do município de Curitiba: localização dos eixos viários e outros elementos referenciais da malha urbana de Curitiba/PR
 Fonte: Elaborado pelo autor sobre base cartográfica do IPPUC (2007)

No panorama de contribuições decorrentes do novo plano diretor, destacaram-se transformações particularmente significativas em três níveis (IPPUC, 2008):

- Econômico: a criação da CIC iniciou nova fase com atração de investimentos para área industrial, integrada à cidade através dos eixos estruturais;
- Cultural: a busca de identidade própria com base em referenciais urbanos e na preservação do patrimônio histórico;
- Social: a criação de programas e investimentos na esfera pública com o objetivo de melhorar renda coletiva da população (escolas, creches, centros de saúde etc.)

No âmbito da administração pública, cabe salientar o sucesso da implantação do conceito do Planejamento propriamente dito, como um conjunto de ações a serem implementadas; é importante ressaltar a diversidade das ações propostas, todas elas interligadas numa rede de conexões cujo sentido residia na própria diversidade.

A criação, consolidação e valorização do IPPUC, foi outro aspecto relevante; Há 46 anos, tem conseguido se firmar como instituição crível, perpassando diferentes gestões políticas com relativa autonomia. A espinha dorsal do Plano era sem dúvida o tripé Uso do solo, Sistema viário e Transporte coletivo; mas, para viabilizar essas diretrizes, era fundamental que houvesse a aceitação por parte da população e mudança de comportamentos com relação à cidade: era preciso aceitar a cidade e sua nova proposta e essa não era uma tarefa fácil, numa cidade considerada conservadora. O curitibano teria que conviver com transformações importantes, novas perspectivas de uso do seu espaço e, mais que isso, sentir-se agente de uma mudança.

Dias (2005) enfatiza outra diretriz adotada no plano, a valorização da memória urbana mediante a criação intencional de alguns ícones, como forma de induzir a população de Curitiba a participar de uma nova cidade, tais como: fechar a Rua XV de Novembro, a principal via central, ao tráfego de veículos; reciclar antigos edifícios para funções culturais, como o Teatro Paiol que surgia de um antigo paiol de pólvora, ou uma antiga fábrica de velas transformar-se num centro de criatividade; solucionar o problema de enchentes em uma opção de lazer com a criação dos parques e bosques. Recuperar e valorizar a memória da cidade fez parte de uma estratégia para tornar a população cúmplice do processo de planejamento urbano e agente importante para o êxito das transformações.

A experiência de planejamento urbano em Curitiba é a que mais claramente confirma a hipótese de que é possível a negociação do conflito entre planejamento e patrimônio. A partir de uma experiência consciente de transformações concretas e profundas na estrutura urbana da cidade foi levado em conta a experiência concretizada, ela própria transformada em patrimônio. Melhor dizendo, a criação de uma cultura urbanística foi incorporada pela população e pelo poder público, transformando-se em patrimônio, atualmente objeto constante de (re)significações (DIAS, 2005, p.112).

Paralelamente às mudanças sociais, o sistema de transporte público sofreu mudanças radicais e se tornaria o ícone das transformações da cidade. Parte estruturante do Plano Diretor, o sistema inovou em conceito e qualidade, com os corredores exclusivos para os diversos tipos de ônibus colocados em circulação ao longo dos últimos 45 anos. A importância da fase de implementação do plano de 1966 foi enfatizada em 2004, no trabalho "Plano Diretor 2004" publicado pelo IPPUC, em que foi reproduzido importante depoimento que confirmou as afirmações sobre a característica de vanguarda que esse processo de planejamento urbano em Curitiba teve:

O Plano preliminar de Urbanismo de Curitiba, antes de ser transformado no definitivo Plano Diretor de Urbanismo, de cuja preservação e execução o IPPUC foi encarregado, preliminarmente foi apresentado aos segmentos mais importantes da Sociedade Civil Paranaense, durante "Mês do Urbanismo" (Dec.10265 de 30/06/1965), para receber críticas, sugestões e emendas, o que o transformou no primeiro Plano de Urbanismo autenticamente democrático no Brasil (IPPUC, 2004 *apud* DIAS, 2005, p.25).³³

Nas décadas seguintes à implantação do plano diretor, Curitiba passa a ser reconhecida pelas experiências de renovações e inovações arquitetônicas e urbanísticas. O desenvolvimento do sistema de transporte público se consolidou dentro das ações de planejamento da cidade, em função da sua aceitação e da capacidade de atender à demanda.

³³ Depoimento de Ivo Arzua.



Figura 50 - Estrutural Leste-Oeste. Terminal de ônibus urbano Campina do Siqueira - Curitiba/PR - 2005
Fonte: Dias (2005)

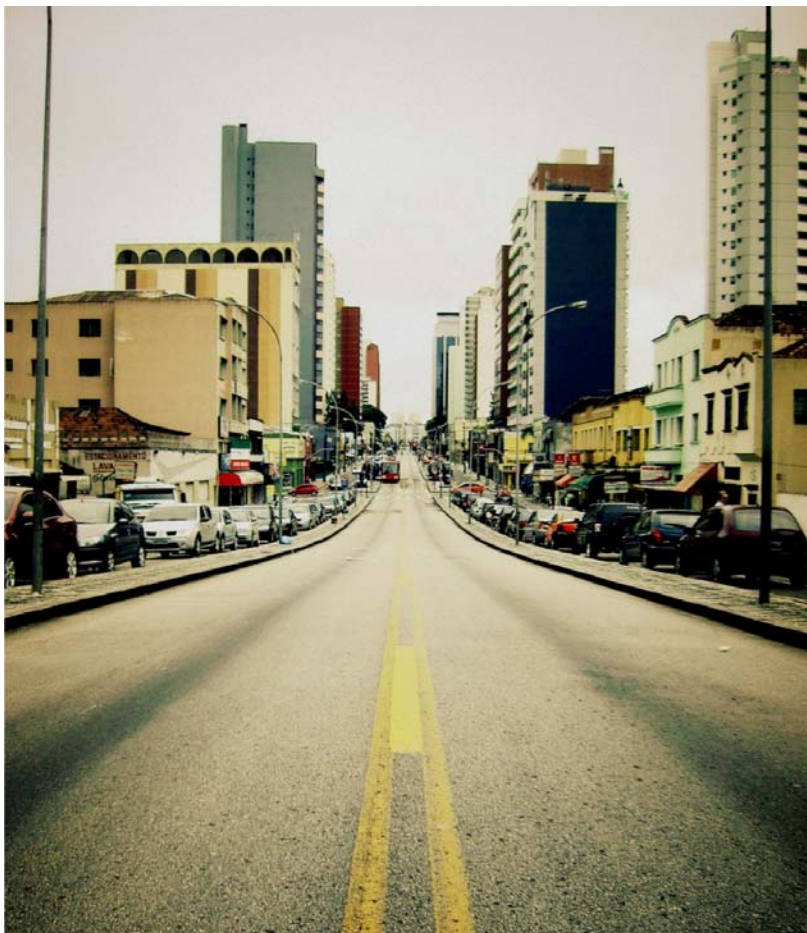


Figura 51 - Estrutural Norte-Sul, via central exclusiva de transporte coletivo - Curitiba/PR - 2009

Fonte: Pablo Bassani Correa (2009)

As últimas décadas de crescimento acelerado impactaram o espaço urbano da cidade e dos municípios da Região Metropolitana. A necessidade de esclarecer o enfoque metropolitano e a consolidação das especificidades dos diversos compartimentos da cidade conduziram a uma nova Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

A revisão da Lei de Zoneamento contemplou a reavaliação do sistema Viário, com vistas a adequar os usos e as ocupações à complexidade da circulação urbana e à crescente demanda do tráfego metropolitano.

A hierarquização do Sistema Viário foi alterada, o que culminou com a atual classificação. Esta definiu os Setores Especiais do Sistema Viário Básico de modo a caracterizar novas categorias de eixos de circulação, considerando a natureza, o nível de articulação urbana e metropolitana, assim como a dinâmica do tráfego gerada pelos diversos tipos de atividades ao longo dos principais eixos de escoamento viário (SILVA, 2008, p.23).

O Plano diretor atual 2004 é produto da revisão do Plano de 1966 e sua adequação ao Estatuto da cidade, ocorreu em 2001. O Plano mantém as diretrizes do plano anterior, redirecionado, porém, para uma visão mais descentralizada e setORIZADA da administração pública.

Segundo Silva (2008, p.23),

Ao Plano Diretor de Curitiba 2004 foram incorporadas algumas novidades institucionais, que dão nova formatação legislativa a algumas práticas, antes pouco ou até indevidamente regulamentadas. Curitiba incluiu, na proposta de adequação do Plano Diretor de 1966 ao Estatuto da Cidade, todas as diretrizes de gestão aplicadas e ampliadas ao longo do tempo. Foram propostos, nas disposições transitórias da Lei 11.266 – artigos 88 –, seis Planos Setoriais que viessem a aprofundar os fundamentos das políticas públicas de maior importância estratégica, tanto para o município como para a Região Metropolitana.

Os Planos Setoriais foram assim contemplados: Mobilidade Urbana, Habitação e Transporte Integrado, Controle Ambiental e Desenvolvimento Sustentável, Desenvolvimento Econômico, Desenvolvimento Social, Seguridade e Defesa Social.



Figura 52 - Estrutural Leste-Oeste, tomada a partir da Rua Comendador Araújo, área central de Curitiba/PR

Fonte: Pablo Bassani Correa (2009)



Figura 53 - Parque Tingui, plano de bosques da década de 90 - Curitiba/PR
Fonte: IPPUC (2008)



Figura 54 - Museu Oscar Niemeyer, bairro Centro Cívico - Curitiba/PR
Fonte: [//www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=848684](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=848684)



Figura 55 - Parque Barigui, Bairro Santo Inácio - Curitiba/PR - 2008
Fonte: <http://www.flickr.com/photos/olivieri/page2/>



Figura 56 - Linha Verde - Curitiba/PR - 2010
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=639512&page=16>

4 QUADRO CRONOLÓGICO

A elaboração de um quadro cronológico procurou referenciar o objeto de estudo nos principais acontecimentos delineados no quadro histórico e urbanístico da pesquisa (capítulos 2 e 3).

Esses quadros apontaram os principais balizadores da formação histórica e da evolução urbana de Curitiba, e neles se procurou relatar as primeiras experiências de ordenação urbana até o panorama atual, em que a cidade, diante das perspectivas e dos desafios revisionistas, discute a trajetória de intensa experimentação arquitetônica e urbanística.

Nesse arco de tempo em que se percorre do século XVI ao século XXI, a pesquisa apoia suas reflexões nos principais fatos que moldaram Curitiba e o Estado, para estabelecer o enfoque histórico da intervenção no objeto de estudo.

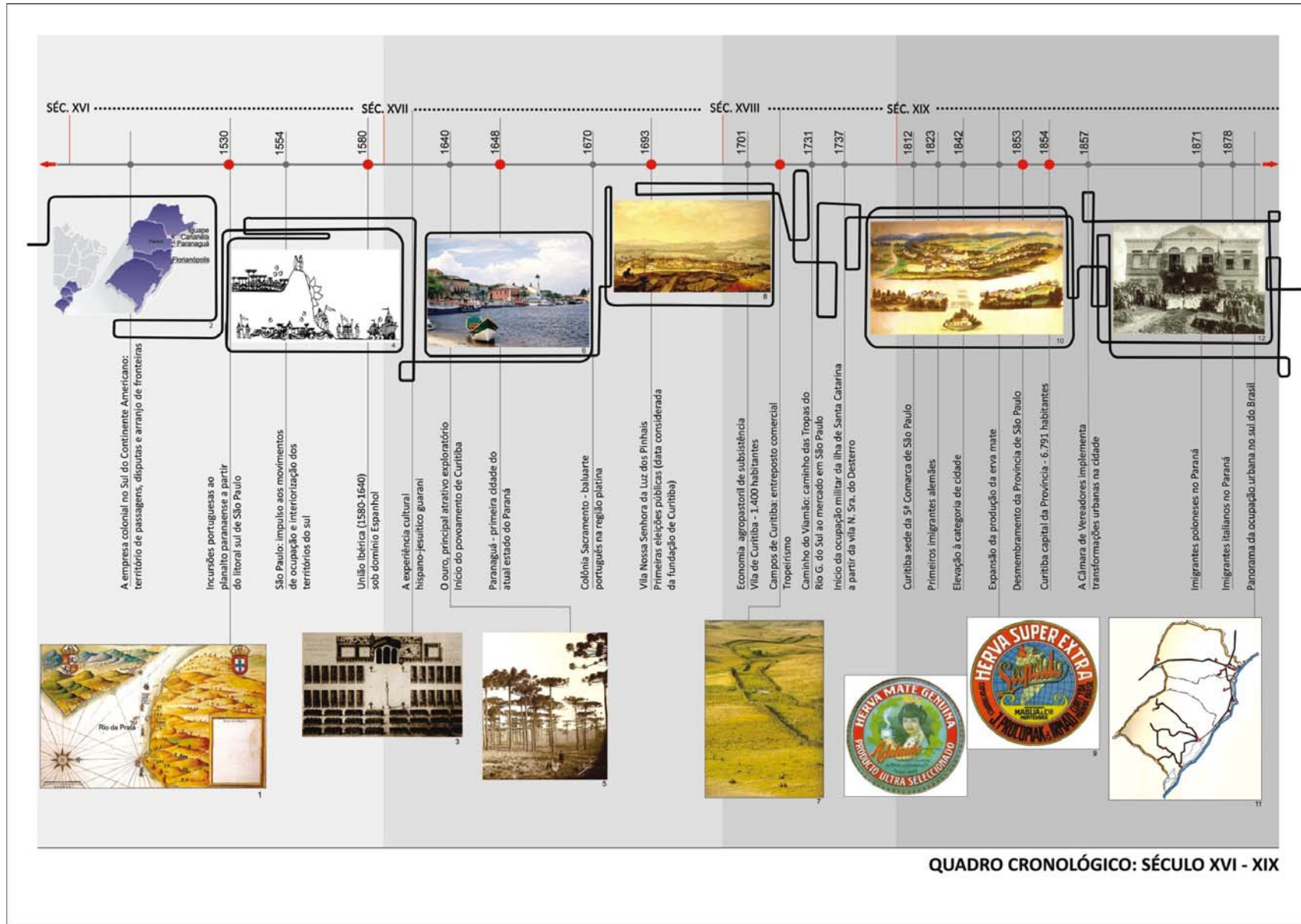


Figura 57 - Quadro cronológico compreendendo os séculos XVI – XIX
 Fonte: Elaborado pelo autor e Bruna Oliva (2011)

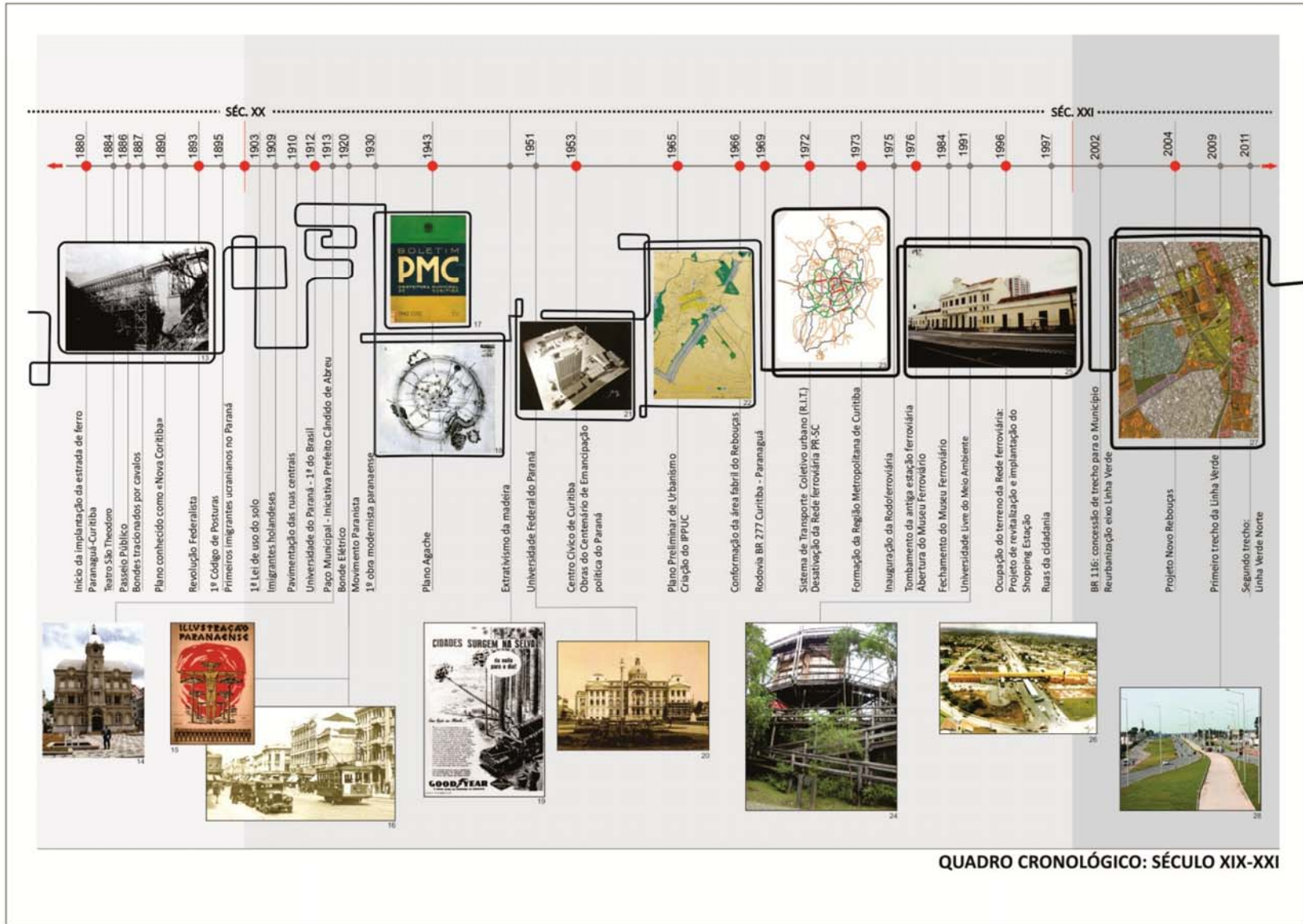


Figura 58 - Quadro cronológico compreendendo os séculos XIX – XXI
 Fonte: Elaborado pelo autor e Bruna Oliva (2011)

5 O OBJETO DE ESTUDO

5.1 O REBOUÇAS NOS PLANOS DA CIDADE

Em 1979, enquanto circulava pelas ruas do Rebouças, em direção ao viaduto do Capanema, curioso em ver a imponência daquela obra em construção, observava não somente o porte das construções ao redor, mas sentia os odores característicos da área; percebia e diferenciava "construindo trajetos" que de modo intuitivo me orientavam, assim como o topo dos altos edifícios, em um território em descobrimento. Na altura da Rua Brasília Itiberê, envolvido pelo aroma do café torrado da fábrica Damasco, já imaginava estar próximo da Francisco Nunes, onde morava.

Com o tempo, a *nuança* entre bairro fabril e bairro residencial alterou-lhe a fisionomia, mas certamente não desfez totalmente a imagem que o local ainda passa a seus moradores, usuários, enfim, à cidade. Hoje, décadas depois, esse mesmo percurso serve como passagem e saída da cidade; vê-se ainda as referências construídas daquele tempo, mas quase não se sente nada.³⁴

Desconhecedor, à época, do estudo sobre a imagem do ambiente, texto que Lynch apresentou ao público na década de 1960, o relato, todavia, "experimenta" o texto do autor norte-americano:

A cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem esperando para serem explorados. Nada é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação aos seus arredores, às sequências de elementos que a ele conduzem, à lembrança de experiências passadas.

³⁴ Relato elaborado pelo autor sobre a paisagem urbana do bairro Rebouças. Particularizada no Rebouças, insere este contexto urbano no quadro teórico introdutório que prioriza a ideia da paisagem urbana como referencial sobre a qual serão pensadas as proposições de projeto.

O depoimento tem um caráter elucidativo; intenciona contribuir com a visão de cidade do autor colocada na introdução da pesquisa. A formulação da imagem ambiental exige reciprocidade dos agentes envolvidos, o observador e o meio (o objeto de estudo). É o que aponta Lynch (1997) como requisitos básicos para a percepção do lugar. Reconhecer a imagem do ambiente do Rebouças, conforme Lynch, é perceber sua identidade, como forma de afirmar o sentido e significado deste objeto de estudo como lugar.

Com base na leitura do território, procura-se construir a paisagem urbana que projete os valores intrínsecos essenciais da área, em detrimento dos valores transitórios. Esse conjunto de valores é a urbanidade em potencial no seu sentido mais amplo, objeto da intervenção a partir de projetos urbanos.

Por meio dessa argumentação conceitual, o que se quer é associar ao lugar (o objeto de estudo) a ideia de ambiente ideal. De Norberg-Schulz extrai-se o conceito de lugar dentro de uma perspectiva histórica. Em Lynch (1997), salientam-se os referenciais locais como modo de construir um quadro composto de identidade, estrutura e significado. A identidade é a chave de leitura do lugar. A estrutura diz respeito à relação espacial que se estabelece entre as pessoas no ambiente. O significado implica o modo pelo qual a imagem do ambiente é percebida e apreendida pelo ser humano, seja como emoção, como utilidade ou como conhecimento. Entende-se, dessa maneira, que a paisagem urbana do Rebouças, como porta-voz da história curitibana, assume importância fundamental no domínio da arquitetura e do urbanismo. O valor dessa paisagem é expresso por Moraes (1995, p.?) como

[...] parte integrante da abordagem do projeto, desde o significado do lugar à transformação deste, qualquer que seja a escala ou a sua natureza. [...] A paisagem resultante da intervenção do homem traduz um modelo cultural (por via erudita ou popular) que se explicita numa nova ordem, alterando a pré-existente, gerando novas formas e conceitos, podendo ser traduzida através do planejamento, do desenho e da gestão [...] em múltiplos intervalos temporais.

No processo de conhecimento do Rebouças a abordagem conceitual que antecede a intervenção de projeto no recorte urbano em estudo não pode prescindir do (re)conhecimento dos seus referenciais. O bairro perpetuou sua imagem por meio dos Planos que a cidade implementou. Permite-se

concluir que a cidade em seus tempos plasmou no Rebouças estratos diversos: o bairro industrial de espaços utilitários, o espaço urbano dos terrenos ociosos e residuais, o espaço público como meta de retomada pelos gestores, o território em potencial, ainda por fazer. Os possíveis projetos para a área passam pela construção do ambiente, com base em uma paisagem urbana que altere a existente, porém, a partir de seus elementos de identificação essenciais.

5.1.1 Localização do recorte urbano

O Rebouças integra o núcleo central de Curitiba e corresponde a um dos últimos territórios urbanos que ainda são objeto por parte do poder público, de um processo de recuperação, renovação e reintegração à cidade. O recorte urbano de estudo compreende uma área no limite deste bairro com o Centro, sendo o terreno da estação ferroviária o centro geográfico referencial do recorte e das áreas de abrangência. A partir deste são considerados os raios de abrangência que englobam principalmente os bairros Centro, Rebouças, Jardim Botânico, Prado Velho, Parolim, Água Verde e Batel (figuras 59 e 60).

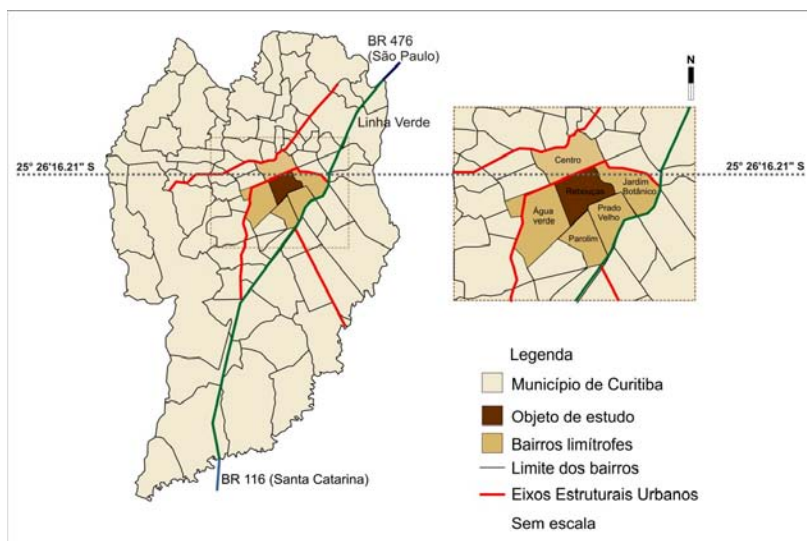


Figura 59 - Mapa do município de Curitiba com a configuração dos bairros

Fonte: Base cartográfica do IPPUC (2007)

Nota: À direita, o objeto de estudo.

A base para a definição das abrangências segue alguns aspectos norteadores:

- A posição estratégica do recorte de estudo em meio a importantes eixos viários urbanos e metropolitanos: as estruturais da cidade, as avenidas prioritárias e as coletoras;
- A localização na área sul, próximo aos acessos à cidade;
- A proximidade com importantes equipamentos urbanos: rodoferroviária municipal, terminal urbano metropolitano (terminal Guadalupe), terminal ferroviário, *campi* universitários de grandes universidades.

Esses aspectos induziram a configuração de raios de abrangência amplos, na medida em que quaisquer interferências nessa área implicam conexões ou rupturas no contexto urbano e metropolitano:

- a) **Raio de 400m**, abrange o terreno da antiga estação ferroviária e os quarteirões mais vizinhos (as demais construções existentes no terreno foram demolidas por ocasião da construção do Estação *Plaza Show*);
- b) **Raio de 800m**, abrange edificações históricas do bairro e equipamentos públicos de maior porte. Nesta área estão contidos alguns terrenos ainda remanescentes da Rede Ferroviária;
- c) **Raio de 1200m**, abrange todo o Rebouças e bairros limítrofes, incluindo importantes eixos viários que integram a malha urbana da cidade.

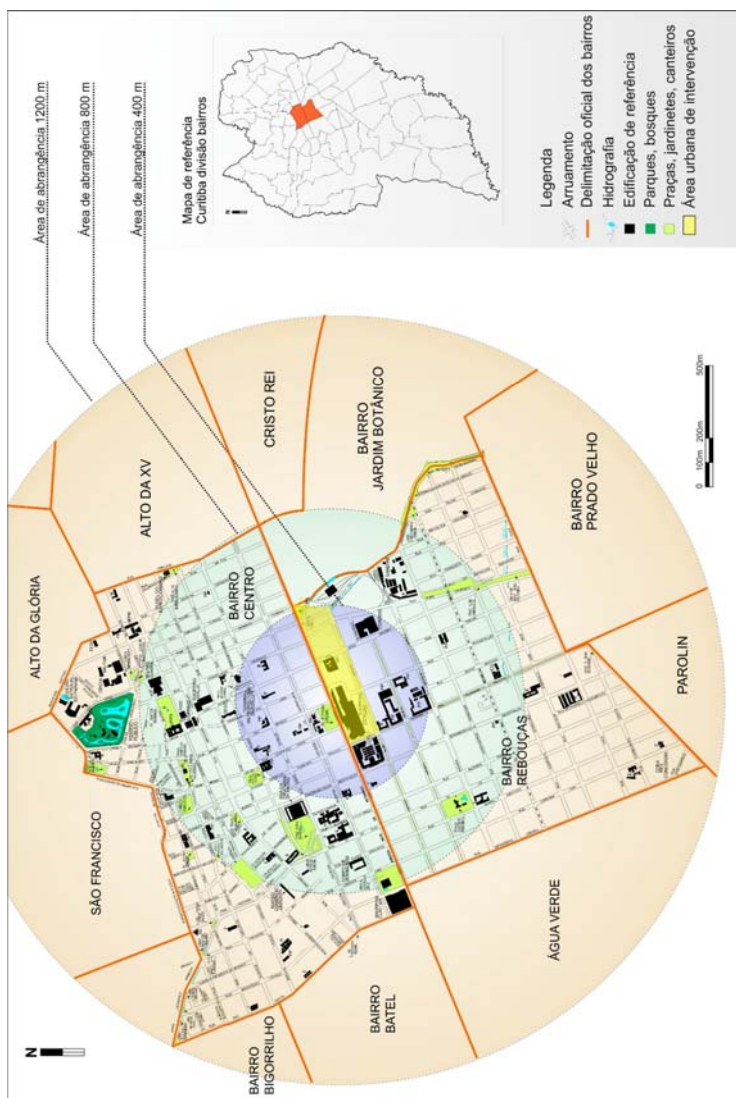


Figura 60 - Mapa com o recorte de estudo e áreas de abrangência
Fonte: Elaboração autor com base cadastral do IPPUC (2009)

5.1.2 Legislação e parâmetros urbanísticos

A atual legislação de zoneamento e uso do solo de Curitiba – **Lei Municipal n.º 9.800 de 03 de janeiro de 2000** - aplica-se à área de estudo e abrangência. A legislação anterior, Lei Municipal n.º 5.234, de 10 de dezembro de 1975, imprimiu para essa área o **Setor de Recuperação – SEREC**, que procurou sedimentar no bairro Rebouças (inicialmente industrial) outra ocupação, preferencialmente os setores residencial, comercial e de serviços vicinais e de bairro.

O Setor de Recuperação permitia construções de seis pavimentos; com a **Lei Municipal n.º 6.337, de 28 de setembro de 1982** – solo criado, o incentivo de construção possibilitou construir até oito pavimentos.

O zoneamento da área de estudo pensado no Plano Agache destinou a área como parque industrial da cidade. As figuras 61 e 62 mostram, respectivamente, o zoneamento e uso do solo para o recorte urbano por ocasião da legislação de 75 e vigente.

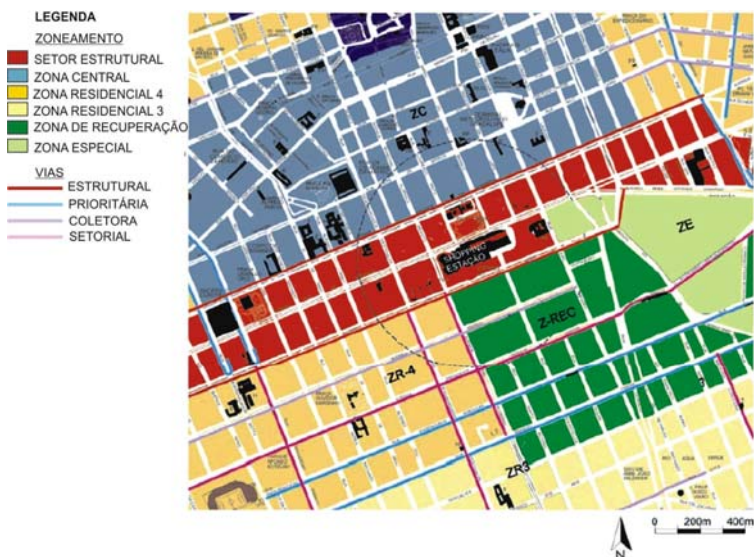


Figura 61 - Mapa de zoneamento de uso e ocupação do solo na área de estudo conforme a Lei Municipal n.º 5.234 de 10 de dezembro de 1975

Fonte: Elaborado pelo autor com base no IPPUC (2009)



Figura 62 - Mapa de zoneamento de uso e ocupação do solo na área de estudo conforme a Lei Municipal n.º 9.800 de 03 de janeiro de 2000

Fonte: Elaborado pelo autor com base no IPPUC (2009)

A Lei Municipal de 2000 promoveu pouca alteração no SEREC, estabelecendo Zona Residencial 3 (ZR3) com pouco adensamento para uma pequena parte da área e o restante em Zona Residencial (ZR4). Houve poucas modificações quanto aos parâmetros construtivos. No SEREC era permitido o uso residencial, comercial, de serviços de bairro, sendo permissíveis o comércio e os serviços setoriais. A lei vigente permitiu as seguintes inclusões:

- Uso habitacional transitório (pensões e apart-hotéis) na área residencial 4;
- Uso institucional (albergues, asilos, orfanatos, internatos etc.);
- Uso industrial tipo 1 (instalações não prejudiciais ao uso residencial).

Com o objetivo de adensar a área, o município definiu como toleráveis os usos habitacionais unifamiliares, habitacionais em série e comunitários (ambulatório, biblioteca, pré-escola, escola especial, creche etc.). Ainda em 2000, a **Lei Municipal n.º 9.803** ampliou os usos da ZR3 e ZR4 no bairro Rebouças mediante a compra ou transferência de potencial construtivo. Dessa maneira, essa lei incluiu a habitação transitória 2 (hotéis, edifício de escritório e comunitário 2 e 3, ensino de 2.º grau e superior) permitindo construir até oito pavimentos.

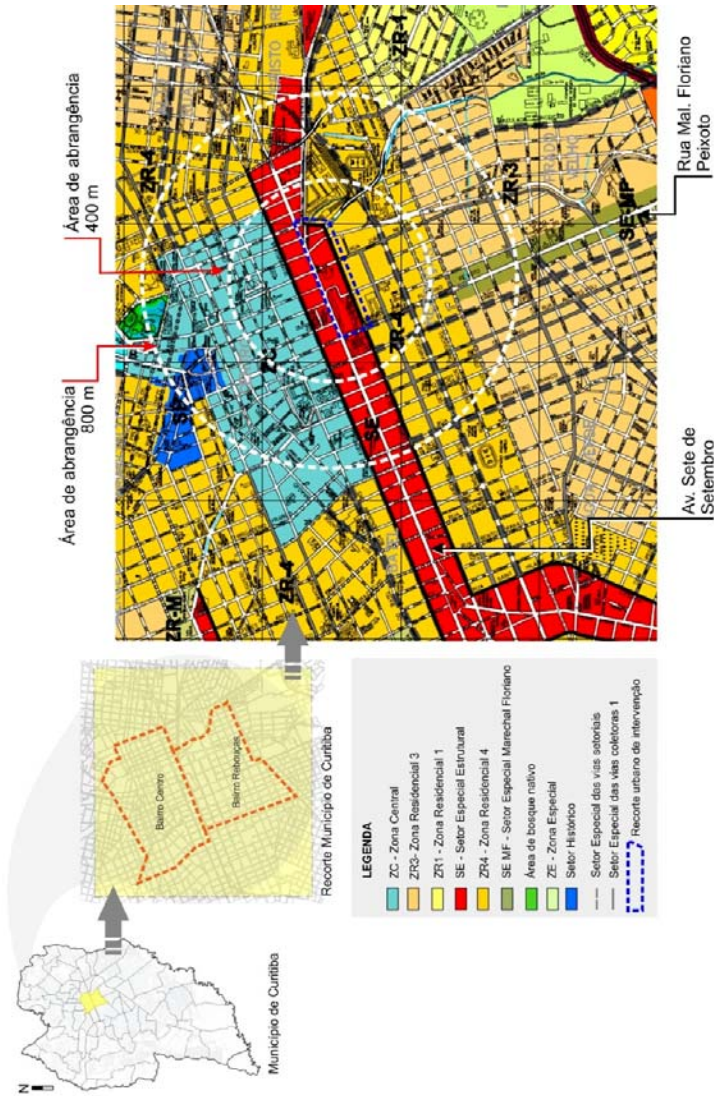


Figura 63 - Atual Legislação de Zoneamento e Uso do Solo para o recorte urbano de estudo
 Fonte: IPPUC (2004)

A interpretação da figura 63 com base no zoneamento urbano incidente (Lei Municipal n.º. 9.800/2000) compreende:

a) Zona Central (ZC)

Refere-se ao centro tradicional da cidade que agrega as atividades urbanas de caráter municipal. A zona é marcadamente caracterizada pela concentração de atividades.

b) Setor Especial Estrutural (SE)

Refere-se aos eixos estruturais de crescimento da cidade, caracterizados como eixos polarizadores comerciais, de serviços e transportes. É o sistema trinário cujas vias possuem função específica:

- Uma via central com a canaleta para o transporte exclusivo de massa (ônibus);
- Vias laterais lentas para o atendimento às áreas lindeiras;
- Duas pistas externas paralelas à pista central com sentido único de tráfego (bairro-centro-bairro) destinadas ao fluxo contínuo e rápido de veículos.

As figuras a seguir ilustram a malha urbana decorrente da implantação dos eixos estruturais na cidade:

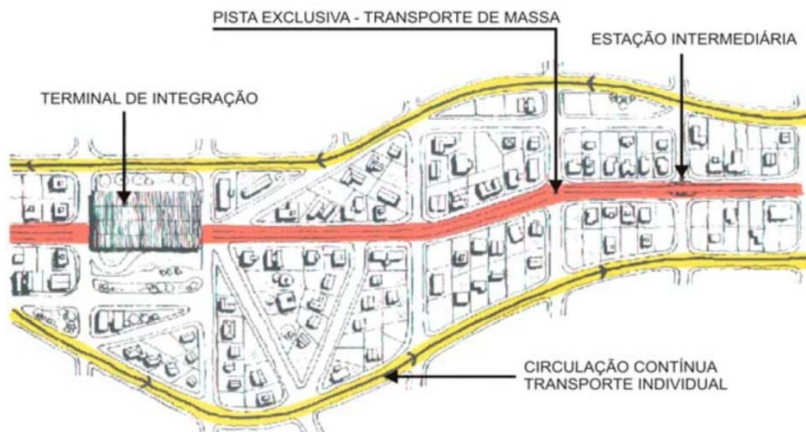


Figura 64 - Planta esquemática com a disposição do eixo estrutural trinário - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2004) *apud* Silva (2008, p.22)



Figura 65 - Eixo estrutural trinário e vias de composição - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2004)

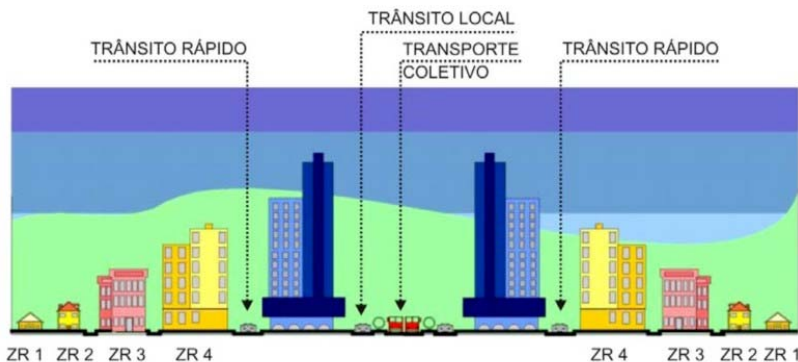


Figura 66 - Esquema gráfico de verticalização e adensamento a partir do eixo estrutural trinário - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2004) *apud* Silva (2008, p.23)

c) Zona Residencial 4 (ZR4)

Refere-se às áreas residenciais de alta densidade.

d) Zona Residencial 3 (ZR3)

Refere-se às áreas residenciais de média densidade.

Os quadros com os parâmetros de uso e ocupação do solo para os respectivos setores e zonas definidos pela Prefeitura Municipal de Curitiba encontram-se no anexo deste volume.




5.1.3 O Projeto Novo Rebouças

O **Decreto Municipal n.º 223 de 12 de março de 2003** dispôs sobre a área de abrangência do Setor Especial Novo Rebouças e estabeleceu condições para o licenciamento de atividades econômicas, entre outras providências (No Anexo é apresentada cópia da ata deste Decreto). Por meio dessa lei, a Prefeitura Municipal de Curitiba definiu como prioridades para a renovação do bairro Rebouças os seguintes objetivos:

- a) A necessidade de implantação e controle da diversidade das atividades econômicas;
- b) A necessidade de garantir espaços de entretenimento, lazer e cultura;
- c) A necessidade de assegurar e incentivar a implantação do projeto Novo Rebouças.

Foi assim definido o setor especial Novo Rebouças com três áreas de abrangência identificadas em função da intensidade sonora máxima permitida para a área (IPPUC, 2004):

- **Área destinada a funções especiais de projeto**, corresponde à área interna do bairro Rebouças, com vistas à ocupação qualitativa deste espaço urbano;
- **Área de transição**, que se constitui em uma zona de intervenções de escala intermediária, nos limites e nas bordas dos setores estruturais;
- **Área de influência**, que configura uma zona de intervenções de escala de abrangência.

	Manhã	Tarde	Noite
 Área destinada a funções especiais	70dB	60dB	60dB
 Área de transição	65dB	60dB	55dB
 Área de influência	55dB	50dB	45dB

Quadro 6 - Mapa de índices sonoros conforme Decreto Municipal n.º 223/2003

Fonte: IPPUC (2004)

A figura 67 mostra o mapeamento do Decreto n.º 223/2003 de implantação do projeto Novo Rebouças com a marcação dos índices sonoros.

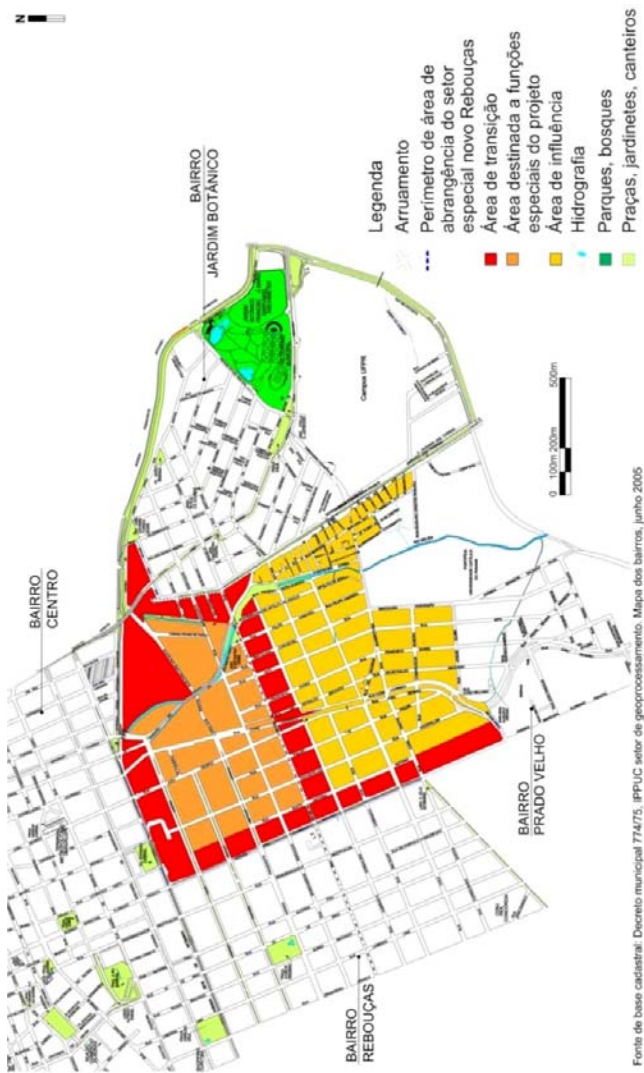


Figura 67 - Mapeamento do Decreto de Implantação do projeto Novo Rebouças n.º 223/2003
 Fonte: IPPUC (2004)

O incentivo proporcionado pela legislação atual com benefícios para a área, contudo, não garantiu um desenvolvimento continuado e a área ainda se caracteriza como espaço urbano subutilizado. A efetivação do uso inicial para o Rebouças – atividades de lazer e entretenimento – ocorreu em menor intensidade, em relação a outras áreas da cidade (exemplo no bairro Batel). Dois outros decretos incidem sobre a área de estudo:

a) O Decreto municipal n.º. 625 de 01 de julho de 2004

Regulamentou a Lei Municipal n.º. 9.803/2000 definindo uma fórmula de cálculo de transferência de potencial dos imóveis envolvidos em trocas.

b) Decreto n.º 1.309 de 26 de setembro de 2005

Definiu as instalações do antigo Moinho Paranaense como sede da Fundação Cultural de Curitiba (FCC), como parte da estratégia do município em estimular as novas ocupações do bairro e conseqüentemente mudar o seu perfil.

O impulso para a divulgação do novo plano de ocupação do Rebouças foi a aquisição de uma edificação emblemática do bairro industrial, seu cadastro como Unidade de Interesse de Preservação do município e as obras de revitalização para acomodar a nova sede da Fundação Cultural. A iniciativa partiu do IPPUC e foi o marco inicial da retomada desta área subutilizada para a cidade.

Fernando Canalli foi um dos responsáveis pela implantação do projeto "Novo Rebouças". Envolvido com as proposições de renovação para essa área, o arquiteto ressalta o caráter da intervenção pontual que originou o projeto com base na revitalização e reconversão de uso do antigo Moinho:

Foi uma atuação pontual,...pegamos assim, um edifício emblemático, o moinho, imponente edificação com vista de 360º para Curitiba.

Queríamos preservar. A prefeitura adquiriu mediante troca de potencial. Empresários adquiriram o imóvel em leilão e doaram para o município. Queríamos criar um início de discussão com uma primeira repaginada no edifício do moinho e para isso reunimos os envolvidos locais e apresentamos a proposta. [...] Passamos a convidar empresários locais para visitarem esse projeto, ou esse cenário desejável como era nossa intenção.

As diretrizes para a ocupação da área do setor especial Novo Rebouças previram três perímetros para a área:

- Um anel mais externo, que despertasse algum interesse;
- Um segundo anel de alerta, estamos próximos 'a área especial;
- O perímetro de interesse específico.

Essas informações de uso e ocupação do solo seriam apresentadas na guia amarela, para que o interessado já ficasse informado das possibilidades e restrições. [...] Esses perímetros foram aprovados por decreto pela Câmara de Vereadores, iniciando-se assim, uma agenda de interessados (a concessionária Stocolmo e a lanchonete Habibs são alguns exemplos de empreendimentos recém-instalados na área. Esse resultado foi obtido a partir de uma premissa: não adiante só ter projeto, tem que agir, proporcionar as oportunidades a partir de atores envolvidos e interessados.³⁵

Com a transferência da FCC para o bairro, a gestão pública conseguiu estimular a ocupação da área atraindo o interesse do setor privado. Este aspecto foi percebido no número de consultas comerciais solicitadas em imóveis da região, fato relatado por Canalli.



Figura 68 - Sede da Fundação Cultural de Curitiba, no Bairro Rebouças - Curitiba-PR

Fonte: IPPUC (2004)

Independentemente do direcionamento inicial proposto pela administração pública, o bairro (e região) recebeu o impulso para uma

³⁵ Arquiteto e urbanista, Fernando Canalli trabalhou durante 20 anos no IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba e participou diretamente na implantação do Projeto Novo Rebouças, na gestão municipal de 2000-2004.

retomada do crescimento das atividades sejam comerciais, institucionais, habitacionais ou de lazer. O que se percebe é o gradativo interesse de comerciantes e empresários na área, aspecto este iniciado com a formação de grupos e setores de apoio ao projeto Novo Rebouças e com os incentivos de ocupação.

Se aparentemente as proposições de uso iniciais de lazer e entretenimento para o Rebouças não tomaram o rumo desejado, certamente recolocaram o bairro no cotidiano da cidade.

5.1.4 Revitalização do patrimônio e reconversão de uso

Antes mesmo do plano de revitalização previsto para o Bairro Rebouças (**Decreto Municipal n.º 223 de 2003**), a área recebeu um grande equipamento então único na cidade. Na década de 1990 iniciaram-se as tratativas para a realização do empreendimento que mudaria os rumos do prédio da estação e alteraria o perfil da região. O terreno, valioso espaço para a integração da área central com os bairros da zona sul da cidade, foi arrendado pelo grupo Moro – Casa Construção para a execução do projeto "Estação Plaza Show". A parceria foi realizada pela iniciativa privada, com a intermediação do município e a concessão por 20 anos do terreno pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), onde se encontra a estação ferroviária. O empreendimento incorporaria a área tombada (1976) ao novo projeto: um centro de lazer e entretenimento com bares, restaurantes, lojas e cinemas.

Ao mesmo tempo em que se desenvolveram as obras do novo projeto, a edificação tombada recebeu projeto de restauração que incluía o edifício central e os armazéns anexos. Os espaços internos foram reciclados e adaptados para receber as instalações do novo museu ferroviário. O empreendimento foi inaugurado em 1997.

Aspectos intrínsecos ao empreendimento como público-alvo, oferta de serviços, revisões quanto ao partido de arquitetura adotado na inserção do novo projeto, provocaram mudanças de proprietário; primeiramente em 2002, poucos anos mais tarde, à administração do Grupo Boticário³⁶.

³⁶ Em sua formação atual, o Grupo Boticário é composto por duas empresas: O Boticário e Eudora – ambas concebidas para a comercialização de fragrâncias e cosméticos, porém focadas em propostas de portfólio, público e canal de vendas distintos. O Boticário foi a empresa originadora criada em 1977, hoje consolidada no mercado brasileiro pelo sistema de *franchising* e tem atuação também no exterior (Disponível em: <<http://espacoestacao.com.br/site/institucional/historia>>. Acesso em: 12 fev. 2011).

Essas mudanças atingiram o projeto novo do **Shopping Estação**, permanecendo a edificação histórica como sede do museu ferroviário. A nova roupagem arquitetônica que é conferida ao empreendimento foi ao encontro da vontade do novo proprietário de atribuir-lhe a imagem das revitalizações europeias das *gares* ferroviárias do século XIX.



Figura 69 - Estação Plaza Show, maquete do projeto inicial

Fonte: Material impresso para a divulgação do empreendimento (1997)

Como resultado a cidade adquiriu mais um *Shopping Center*. Particularmente quanto ao edifício da Estação, foram feitas adequações internas para novos espaços institucionais (o museu do perfume e o espaço didático Estação Natureza e a reciclagem do Museu Ferroviário), locais de visitação que atendem principalmente à demanda escolar. Após alguns anos de uso sob a administração do Grupo Boticário, o imóvel foi novamente negociado em 2007. O adquirente Grupo BRMALLS, administrador de *shopping centers* no país, manteve a configuração anterior, sendo as adequações mais no âmbito administrativo e gerencial.



Figura 70 - Estação Shopping, edifício atual - Curitiba/PR - 2010

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=755494>

O atual *Shopping Estação*³⁷ mantém o conceito de centro de compras, lazer, eventos e entretenimento com espaços totalmente fechados, mesmo aqueles que inicialmente foram previstos como áreas de estar e circulações abertas. É atualmente um espaço multiuso contabilizando 170 lojas em diversos segmentos.



Figura 71 - Estação Shopping, edifício atual, visto da Av. Silva Jardim - Curitiba/PR - 2010

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=848684>

³⁷ Dados obtidos no endereço eletrônico oficial do empreendimento.

Quanto ao edifício tombado, a estrutura geral manteve-se conservada e com sua arquitetura autêntica. É importante lembrar que o tombamento diz respeito somente ao edifício principal, sede da estação propriamente dita. A partir da sua fachada oeste, os galpões da rede são hoje considerados pelo município Unidades de interesse de Preservação, não sendo contemplados na legislação de tombamento.

O que hoje se constata a partir da última intervenção, é um cenário que absorveu o edifício original, sem, contudo, tê-lo valorizado.



Figura 72 - Estação ferroviária com o Shopping Estação ao fundo - Curitiba/PR

Fonte: <http://brasilimperdivel.tur.br/wp-content/uploads/2011/05/Curitiba-Shopping-Estacao.jpg>

5.2 SÍNTESE CENSITÁRIA

a) Município de Curitiba (IBGE, 2010)

População Total – 1.751.907 hab

Área Total – 43.217 ha/432,17Km²

Densidade demográfica - 40,30 hab/ha/4.053,74 hab/km²

b) Área de abrangência do objeto de estudo (IBGE, 2007)

BAIRRO CENTRO

População Total – 33.290 hab (1,87%)

Área Total – 330 ha (0,76%)

Densidade demográfica - 100,87hab/ha (ver mapa estatístico)

JARDIM BOTÂNICO

População Total – 6.509 hab(3%)

Área Total – 277,20 ha (0,64%)

Densidade demográfica - 23,48 hab/ha

ÁGUA VERDE

População Total – 53.228 hab (1,87%)

Área Total – 476,40 ha (1,1%)

Densidade demográfica - 111,72 hab/ha

PRADO VELHO

População Total – 7,614 (0,43%)

Área Total – 243 ha (0,56%)

Densidade demográfica - 31,33 hab/há

c) REBOUÇAS (IBGE, 2007/2010)

A figura 73 mostra os dados do bairro reportados à cidade de Curitiba. Importante salientar nessa figura, o baixo número de logradouros públicos no bairro, percebido na análise do item referente aos parques e praças. Esse dado será retomado na proposição do plano de ação e projetos.

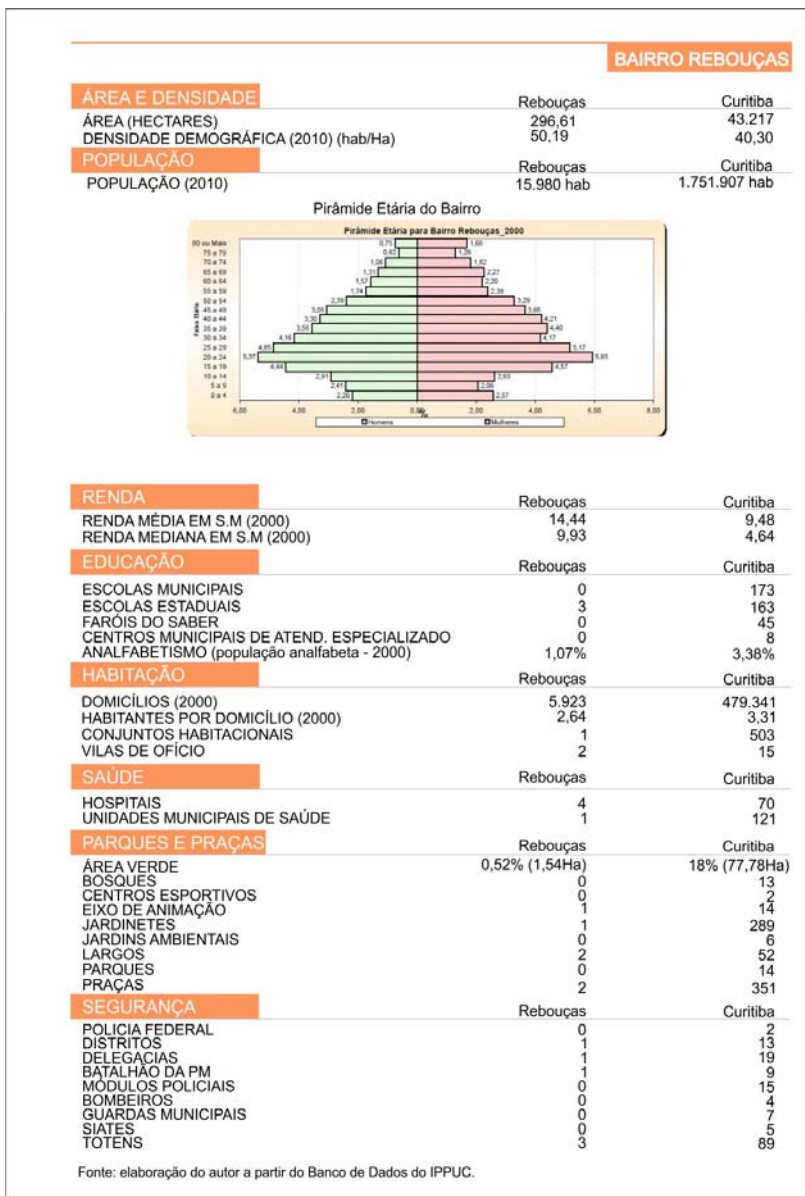


Figura 73 - Síntese dos dados estatísticos e censitários do bairro Rebouças em relação ao município de Curitiba/PR

Fonte: Banco de Dados do IPPUC (2000, 2010)

5.3 DOCUMENTAÇÃO E MAPEAMENTO FOTOGRÁFICO

As imagens apresentadas no trabalho que complementam os levantamentos, a análise e o diagnóstico da pesquisa estão distribuídas nos oito capítulos.

O levantamento fotográfico do objeto de estudo e áreas de abrangência foi elaborado entre 2009 e 2010; está concentrado nas figuras 74, 75, 76 e 77. Objetivou o conhecimento do objeto de estudo por meio do mapeamento da área:

- **Figura 74:** locação das tomadas fotográficas do objeto e do recorte urbano de estudo, bem como dos perfis urbanos dos eixos viários (Rua Sete de Setembro, Rua Barão do Rio Branco e Rua Rockefeller). A foto aérea maior compreende todo o bairro Rebouças e seus limites oficiais. A foto em detalhe mostra o recorte físico-espacial compreendido no recorte de estudo;
- **Figura 75:** apresenta a cobertura fotográfica aérea do Rebouças confinando com bairros limítrofes;
- **Figura 76:** apresenta a cobertura fotográfica da área no entorno da Estação ferroviária, particularmente a Av. Sete de Setembro;
- **Figura 77:** complementa a cobertura fotográfica da área no entorno da Estação e do Estação *Shopping*, particularmente a Av. Sete de Setembro. Mostra trecho parcial da Av. Silva Jardim na área do Bairro Rebouças.

As imagens referentes aos cortes urbanos encontram-se no item 8.2.2 (figuras 122 a 125) no qual serão usadas como instrumentos para a análise e o diagnóstico da área.

- **Figuras 123:** corte Av. Sete de Setembro;
- **Figuras 124:** corte das ruas Barão do Rio Branco e Rockefeller (observador situado em frente à entrada principal da Estação);
- **Figuras 125:** corte das Ruas Rockefeller e Barão do Rio Branco (observador situado em frente à entrada principal da Estação);

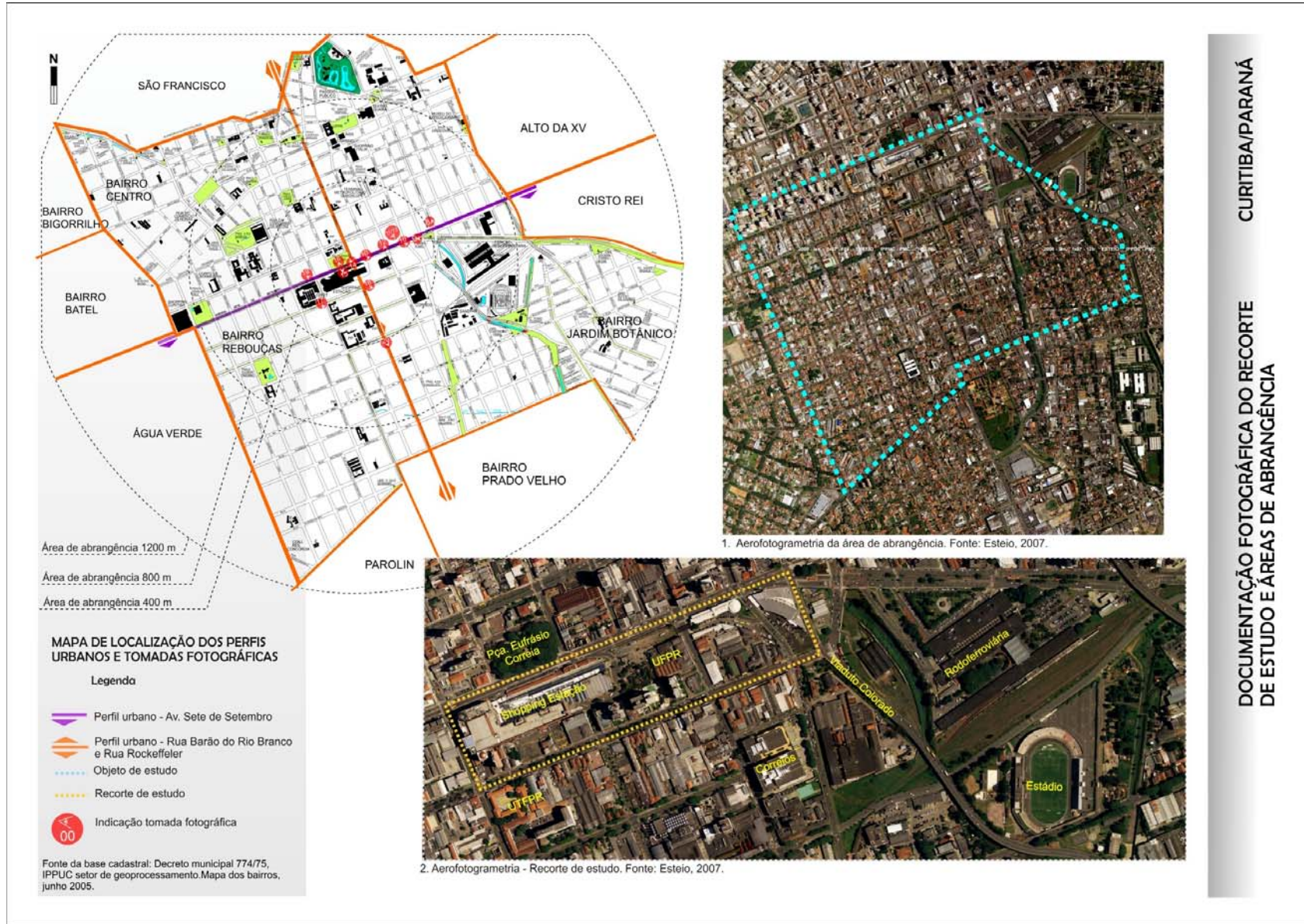


Figura 74 - Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010
 Fonte: Elaborado pelo autor (2010). Base cartográfica do IPPUC (2004)

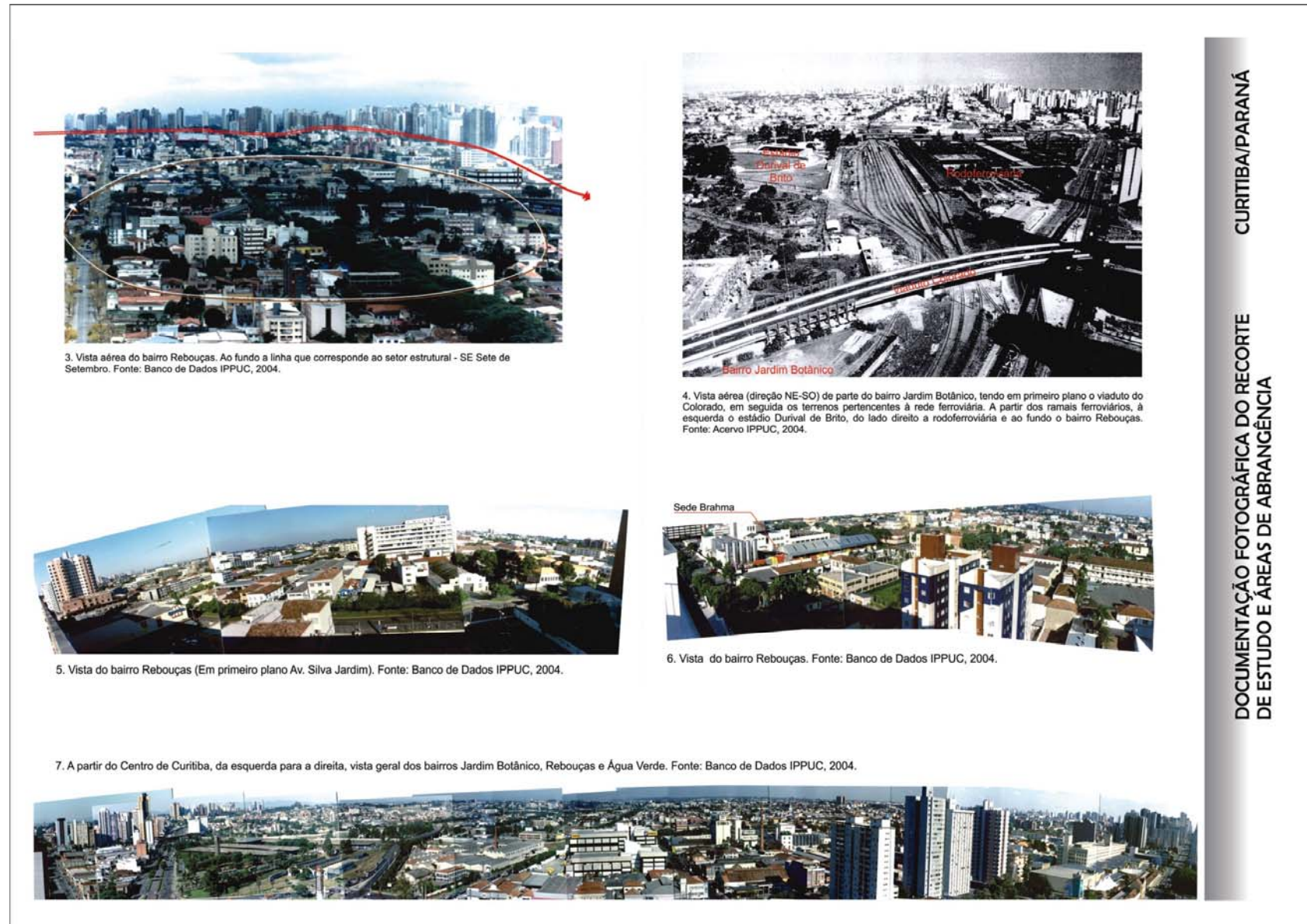


Figura 75 - Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010
 Fonte: Elaborado pelo autor (2010). Base cartográfica do IPPUC (2004)



8. Cruzamento de importante eixos viários; Rua Mariano Torres (entrada na área central) e Av. Sete de Setembro (eixo estrutura N-S). Fonte: HFA, 2011.



9. Vista Av. Sete de Setembro em direção ao bairro Jardim Botânico. Fonte: HFA, 2011.



10. Cruzamento de importante eixos viários; Rua Tibaji (saída da área central) e Av. Sete de Setembro (eixo estrutura N-S). Fonte: HFA, 2011.



11. Vista do setor estrutural (Av. Sete de Setembro) próximo ao viaduto da rede ferroviária (Ponte Preta sobre a Rua João Negrão). Fonte: Acervo IPPUC, 2004.



12. Vista da Ponte Preta sobre a Rua João Negrão. A ponte foi tombada pelo Estado do Paraná em 1976. Tornou-se obsoleta em função da desativação da estrada de ferro. Encontra-se em meio aos terrenos ociosos remanescentes da rede ferroviária. Fonte: HFA, 2011.



13. Cruzamento entre a Av. Sete de Setembro e a Rua João Negrão. Junto à Ponte Preta situa-se o antigo edifício sede da RFFSA, concedido recentemente para a UFPR (Sede do Campus Ciências Sociais). Ao fundo o Shopping Estação. Fonte: Acervo IPPUC, 2004.

CURITIBA/PARANÁ

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA DO OBJETO
DE ESTUDO E ÁREAS DE ABRANGÊNCIA

Figura 76 - Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010
Fonte: Elaborado pelo autor (2010). Base cartográfica do IPPUC (2004)



14. A Rua Barão do Rio Branco desemboca na Av. Sete de Setembro, tendo a Pça. Eufrásio Correia à esquerda. Em primeiro plano o perfil dos edifícios históricos da Rua Barão do Rio Branco. Fonte: HFA, 2010.



15. Praça Eufrásio Correia. Em primeiro plano a Av. Sete de Setembro. Fonte: HFA, 2010.



16. Vista parcial da antiga estação ferroviária e à direita parte do atual Shopping Estação. Fonte: HFA, 2010.



20. Cruzamento da Av. Silva Jardim com a Rua Rockefeller, área central do bairro Rebouças. Observa-se a dimensão das quadras e a altura das construções. Fonte: HFA, 2010.



17. Av. Silva Jardim,faixada posterior do Shopping Estação. Fonte: HFA, 2010.



18. Continuidade da Av. Silva Jardim na altura do cruzamento com a Rua Rockefeller. Observa-se a mudança no perfil das edificações em direção ao bairro Rebouças (à esquerda). Fonte: HFA, 2010.



19. Parte do Atual Shopping Estação próximo ao cruzamento com a Av. Marechal Floriano Peixoto. Fonte: HFA, 2010.

CURITIBA/PARANÁ

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA DO OBJETO
DE ESTUDO E ÁREAS DE ABRANGÊNCIA

Figura 77 - Documentação fotográfica do recorte de estudo e abrangência - Curitiba/PR - 2010
Fonte: Elaborado pelo autor (2010). Base cartográfica do IPPUC (2004)

6 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

6.1 A PESQUISA

O trabalho procurou desenvolver uma pesquisa de natureza aplicada. Teve como objetivo contribuir para a atividade prática segundo dois aspectos:

- Como modo de transformar em ações concretas os resultados do trabalho, pois investiga hipóteses a partir de um enquadramento teórico fundamentado na prática profissional e em linhas de atuação;
- Como modo de acumular conhecimentos e saberes específicos durante todo o processo, tendo como meta a prática projetual em níveis diversos de complexidade.

Para o seu alcance, adotou-se como técnica de trabalho o processo investigativo (GIL, 2007), abrangendo as seguintes etapas:

- a) A etapa exploratória que considera em seu universo uma gama variada de aspectos do campo temático do projeto urbano, levantando diversas fontes de pesquisa com vistas ao seu aprofundamento;
- b) A etapa descritiva que compreende a caracterização dos componentes do estudo e o estabelecimento de relações com as condicionantes e variáveis detectadas nos levantamentos desenvolvidos. É o mapeamento da área referenciado nas análises arquitetônicas e urbanísticas;
- c) A etapa analítica que compreende a análise dos fenômenos observados.

Como procedimento metodológico a aquisição das informações deu-se primeiramente por meio da pesquisa documental e de fontes bibliográficas³⁸, cujo objetivo foi compilar dados sobre o campo de estudo e sistematizá-los para consultas posteriores.

Para se chegar à especificidade do tema, partiu-se da pesquisa mais abrangentes, englobando os quadros histórico e urbanístico da cidade de

³⁸ Conforme Gil (2007), as fontes bibliográficas constituíram-se de livros (de leitura corrente e de referência) e artigos científicos (publicações e periódicos), obtidos em meio impresso e eletrônico.

Curitiba. Na sequência, direcionou-se o enfoque para o objeto de estudo, condensando as informações necessárias para o seu conhecimento.

A revisão da literatura (fundamentação teórica ou estado de arte) veio com a pesquisa bibliográfica, pela qual se procurou retomar o conhecimento científico dentro do universo do problema apresentado.

Na fase final procedeu-se ao plano de ação, que compreendeu primeiramente o reconhecimento físico-espacial da área, por meio de mapeamentos e análises. Nesse momento a coleta de entrevistas contribuiu para dar embasamento técnico e colaborar com visões distintas sobre o objeto de estudo. Em seguida, essas informações processadas contribuíram para a representação gráfica de uma situação futura decorrente de intervenções propositivas.

A pesquisa foi concluída com o estabelecimento das oportunidades para a implementação de projetos urbanos para a área de estudo.

6.2 ESTABELECIMENTO DO REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

A aproximação teórica da pesquisa foi desenvolvida segundo os enfoques **conceitual** e **investigativo**. Em ambos referenciou-se na revisão da literatura teórica, histórica e técnica, cujo escopo final é o plano de ações e diretrizes como indutores da intervenção no recorte urbano estabelecido.

No **enfoque conceitual**, a etapa introdutória explorou o objeto de estudo como tecido histórico e cultural da cidade. Foram indagados os conceitos de lugar e de identidade, retomando este último aspecto no contexto de Curitiba. Essa linha de pensamento objetivou formular um conceito mais amplo de paisagem urbana ideal, expressa como o resultado do conhecimento dos "fatos urbanos" e da dinâmica cotidiana local, as possíveis interações internas, as articulações e desarticulações com o espaço maior da cidade. A manipulação do conjunto de conhecimentos teóricos decorrente desse primeiro contato produziu informações necessárias para a concretização de uma nova ordem que irá alterar o preexistente e, nesse processo, gerar oportunidades traduzidas por meio de diretrizes de intervenção de projetos urbanos.

A formulação teórica que introduziu a pesquisa o fez com o intuito de compreender o Rebouças como espaço urbano consolidado e reportá-lo a Curitiba, pressuposto que tem na base, a rearticulação urbana da área. O olhar sobre a Curitiba contemporânea tem, consequentemente, papel importante para a abrangência da pesquisa. É o momento em que se

examina a metrópole em crescimento, numa tentativa de explicação das conexões futuras entre recorte de estudo e cidade.

Ultrapassada essa primeiridade, o aprofundamento teórico direcionou-se ao campo temático do projeto urbano, a abordagem dos principais aspectos envolvidos na sua gênese e das gerações em que o conceito veio se desdobrando. Apresentou visões diferenciadas sobre seu conceito e sua instrumentação e concluiu com o enquadramento teórico das linhas de atuação dos autores escolhidos. Desse modo, ampliou-se o repertório para a discussão de caráter prático sobre o recorte de estudo com vistas às proposições de projeto. Concomitantemente, aprofundou-se o quadro histórico e urbanístico do objeto de estudo e sua contextualização em Curitiba.

A **pesquisa investigativa**, por sua vez, vinculou a prática de projeto urbano às linhas de atuação de alguns autores e suas visões propositivas de cidade:

- A contribuição italiana na arquitetura e urbanismo, notadamente na visão de cidade de **Aldo Rossi**;
- A escola barcelonesa pela atuação de **Manuel de Solá-Morales**;
- A visão compartilhada de autor e gestor no trabalho de **Jaime Lerner**.

Como complemento à pesquisa investigativa, alguns profissionais entrevistados contribuíram com suas interpretações sobre o objeto de estudo, quer pelo conhecimento técnico, quer pela contribuição direta mediante a atuação profissional em órgãos públicos. Neste contexto inserem-se seus depoimentos como participantes no processo de crescimento e no pensar a cidade de Curitiba, no campo do planejamento, projeto e gestão urbana. As entrevistas estão reproduzidas no anexo da pesquisa.

Os dois enfoques possibilitaram a composição dos procedimentos teórico-metodológicos que, em síntese, compreendem:

- a) O estudo do território – paisagem e identidade urbanas - em que se insere o objeto de estudo e sua relação com Curitiba em sua contemporaneidade;
- b) O registro do objeto de estudo – o Rebouças – seu levantamento, análise e reconhecimento em relação à cidade;
- c) A definição de um recorte urbano no Rebouças como campo definido de atuação e do corte urbano como procedimento metodológico. Dessa maneira, o estudo de caso coloca-se como exercício prático de projetos urbanos para a compreensão mais ampla sobre outros casos, fenômenos ou situações similares;

- d) A utilização do corte urbano³⁹ como instrumento de análise e conhecimento, procurando-se na transversalidade do corte físico um instrumento de análise na revelação das problemáticas locais (potencialidades e deficiências) auxiliando na formulação de respostas mais condizentes à realidade vivenciada. Esse método proporciona uma leitura avaliativa do encadeamento das partes que compõem a área de estudo, descrevendo a complexidade urbana por meio da continuidade e descontinuidade espacial, interpretações necessárias para a compreensão da relação território e edificado, na prática do projeto urbano.
- e) O plano de ação e projetos: proposições aplicáveis ao recorte de estudo e suas áreas de abrangência.
- f) A articulação urbana por meio da percepção e conexão de escalas urbanas distintas – a escala de atuação local, intermediária e macroescala (metropolitana).

³⁹ Solà-Morales (2008), em seu trabalho *Las Ciudades Cortadas*, parte da premissa de que a cidade se configura em uma construção através do tempo; sua metodologia ajuda a desvendar o espaço urbano sob outro aspecto que não dos seus fragmentos, mas pela transversalidade. Em seu conceito, a superfície das cidades é o cenário das experiências do homem e como tal, o instrumento de trabalho dos arquitetos. Intervir na "pele" das cidades, na "epiderme urbana" é dedicar atenção continuada ao ambiente urbano. Essa analogia com a ação da acupuntura permite entender sua dimensão morfológica e tectônica. Linha de atuação semelhante tem sido empregada por Lerner (2003) como visão de cidade e conceito de intervenção urbana.

7 REFERENCIAL TEÓRICO

Conforme os procedimentos metodológicos preliminarmente expostos, o referencial teórico, do ponto de vista de uma dissertação centrada em projetos, procurou dar sustentação a uma **proposta teórico-conceitual e propositiva**, que possa informar e direcionar outras realidades com base numa situação de fato.

Inicialmente, o referencial teórico da pesquisa aponta conceituações preliminares que contribuem para informar a discussão centralizada em projetos urbanos: ações propositivas sobre o recorte urbano num contexto maior que vê Curitiba como metrópole em formação. O objeto central do trabalho, o projeto urbano, é examinado no passo seguinte, no seu desenvolvimento conceitual e prático no campo da transformação urbana.

7.1 CONCEITOS PRELIMINARES

Nessa abordagem inicial, são revistos campos da Arquitetura e do Urbanismo cuja atualidade de discussão contribui para o estudo de projetos urbanos. São discussões que colaboram para a sistematização das ideias sobre as definições de paisagem urbana no cenário contemporâneo e conceitos utilizados nas argumentações e no delineamento teórico-conceitual da pesquisa.

7.1.1 Contiguidade, continuidade e permanência

Continuidade e contiguidade são conceitos tratados na pesquisa como características inerentes ao espaço urbano, idealizadas na concretização do processo de intervenção instrumentalizado por projetos urbanos. São conceitos distintos, porém, apresentam um ponto comum, que diz respeito à **permanência**. Para explicá-los e reportá-los à leitura do objeto de estudo, é preciso primeiramente identificar a etimologia dos dois primeiros vocábulos.

Continuidade (HOUAISS, 2001) "é a qualidade, condição ou estado de contínuo, aquilo que confere coerência e unidade, que perdura sem interrupções". Outra acepção passa a ideia de persistência das características inerentes a um determinado contexto, o que possibilita intuir a ideia de permanência. Portanto, a noção de sucessão, de algo que pode perdurar sem interrupções está implícita na continuidade. Ruptura

é a noção que se opõe a esse conceito. Ambas têm conotação impositiva, aspecto relevante na leitura do espaço urbano.

Em **contiguidade** (HOUAISS, 2001) "a etimologia traz do latim 'contiguus' o conceito de algo que está vizinho, adjacente; que está próximo no tempo e também pelo sentido (significação)". Como adjetivo aplicado à dimensão urbana, contiguidade identifica a condição do que é contíguo e relaciona-se à proximidade, vizinhança. Interessa neste contexto como ideia de identificação entre os usuários e a cidade, possibilitando a associação entre formas e espaços, o reconhecimento do preexistente e a convivência. A adoção da contiguidade como conceito para "expressar a condição a qual devem se sujeitar as novas estruturas, edificações ou urbanísticas, a serem inseridas na cidade existente", é uma apropriação obtida em Magalhães (2005, p.68). Ele recupera a acepção mais remota de contiguidade – o sentido de proximidade, vizinhança – para conferir-lhe um caráter mais abrangente, não excludente, ou seja, a contiguidade:

relaciona e contextualiza. Em urbanismo, como é adotada, tem como atributo o reconhecimento das pré-existências, sem que necessariamente elas venham impor um resultado; nesse reconhecimento,[...]a contiguidade não estabelece o imobilismo, ela dialoga com a história, com a forma, com o uso, com o significado e com a memória. (MAGALHÃES, 2005, p.71).

A aplicabilidade dos conceitos de continuidade e contiguidade neste estudo está relacionada diretamente à transformação da cidade, e envolve a questão do tempo, das mudanças e das permanências a partir dos quais o projeto urbano se insere na perspectiva de construção da cidade.

A permanência é uma qualidade intrínseca à continuidade. Na contiguidade não é essencial; a permanência de um fato urbano pode ser um dado de fato, mas não é fundamental para a compreensão do seu contexto, pode sobrepor-se ou ocupar o mesmo espaço de outros; o que interessa é como eles se relacionam, e não somente como se agrupam (este último aspecto é inerente à morfologia).

Dentro do enquadramento teórico da pesquisa, a contiguidade urbana é um atributo do espaço urbano a ser alcançado, e a continuidade, uma contingência do processo de intervenção no recorte urbano.

7.1.2 Urbanismo e urbanidade



Figura 78 - Aspecto da área central de Curitiba

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/curitibacyclechic/>

A palavra Urbanismo, criada na segunda metade do século XIX, consagra o aparecimento de **um discurso específico sobre o urbano e um enfoque radicalmente novo da cidade como objeto**; atitude instaurada pela grande ruptura da revolução industrial, onde é preciso reter a repercussão das transformações tecnológicas, econômicas e demográficas, que fizeram surgir uma nova problemática do urbano e, igualmente, a dimensão crítica que doravante afetará as relações da sociedade ocidental com suas produções (CHOAY, 1994, p.13).

No arco de tempo em que os homens têm escrito a sua história, o *habitat* urbano corresponde a uma ínfima parte. A Terra tem sido reconhecidamente o grande laboratório do homem, e considerando o tempo transcorrido na sua ocupação pela humanidade, "só há pouco tempo a cidade assumiu esse papel. O fenômeno urbano manifesta hoje sua enormidade, desconcertante para a reflexão teórica, para a ação prática e mesmo para a imaginação." (LEFEBVRE, 1999, p.49). Nesse processo, já se conseguiu compreender que as sociedades urbanas se formam e se transformam enquanto buscam a si mesmas; e a pouca vivência na gestão das problemáticas do espaço urbano, se comparada ao decurso da história humana, tem sido compensada nos últimos tempos com a extrema velocidade do processo de urbanização.

O mundo se urbanizou intensamente nos últimos cento e cinquenta anos:

Cidade	1801	1833	1850	1901
Manchester	75.000	-	-	600.000
Londres	1 milhão	-	-	6,5 milhões
Paris	500.000	-	-	3 milhões
Nova York	33.000	-	500.000	3,5 milhões
Chicago		3.000	30.000	2 milhões

Quadro 7 - Retrato do crescimento de algumas cidades do hemisfério norte; é possível constatar o índice vertiginoso alcançado na virada do século XIX para o XX

Fonte: Frampton (2008)

A análise do quadro 7 acima tem ressonância em Benevolo (2007). Ele considera esse período de crescimento mais precisamente compreendido entre o último terço do século XVIII e o final do século XX, quando a paisagem urbana sofreu sucessivas transformações, "cujos efeitos se encontram combinados na paisagem de hoje." Esses efeitos tiveram origem na expansão do processo de industrialização que modificou profundamente as paisagens urbanas, consequência das transformações nos modos de produção, no incremento das atividades agrárias, industriais e comerciais e no desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação.

Segundo Villela (2007), as preocupações urbanísticas no século XIX e início do XX buscaram a qualidade de vida do homem no meio ambiente construído, os aspectos relativos à higiene e salubridade do espaço urbano e ao ambiente social e culturalmente ordenado. Esses aspectos associados às melhorias na qualidade de vida proporcionaram aumento significativo das concentrações urbanas.

Nos primórdios do século XX, sobressaíram-se inúmeros movimentos urbanísticos que ora se opuseram, ora se coadunaram. Consolidado em meados do século passado, o urbanismo modernista prevaleceu hegemônico e postulava os pressupostos da cidade funcional presentes na Carta de Atenas (1933). Impôs-se em relação aos demais, evidenciando a distribuição das funções e o zoneamento das cidades. Como decorrência natural de todo processo hegemônico, nesse período passou-se a questionar como a arquitetura moderna poderia atender aos problemas decorrentes do crescimento vertiginoso dos centros urbanos, desencadeado pela mecanização da produção e as mudanças no sistema de transportes. O paradigma da cidade moderna mostrou ora problemas, ora soluções, e as áreas urbanas passaram a se manifestar como acertos e frustrações do que se esperava da cidade do futuro.

Os debates gerados pelos insucessos passaram a proporcionar a revisão da sistemática de desenvolvimento urbano. A iniciativa bem mais recente do Congresso do Novo Urbanismo em 1993, como resposta ao declínio da Carta de Atenas, originou uma nova fase orientada então pela Carta do Novo Urbanismo (1996), cujos principais princípios salientam-se: densidade construtiva e transporte público ambientalmente adequados, mescla de atividades, acessibilidade, sustentabilidade, participação democrática e expressões culturais regionais.

Desde então, o **Urbanismo**, no enfrentamento das problemáticas de ordem ambiental e social está em pauta, seja como ideologia, seja como prática.

El urbanismo recobra un gran vigor como actividad intelectual y profesional [...] Se diría que la cultura de la propuesta operativa con compromiso con la forma general de la ciudad toma nuevo espacio en las disciplinas de la Arquitectura Urbana, de la Arquitectura del Paisaje, también del Planeamiento Urbano y del Diseño Urbano (BUSQUETS; CORREA, 2006, p.10).

No seu discurso "*Contra la metrópoli universal*", Solá-Morales (2008) questiona o conhecimento superficial das cidades a partir de classificações simplesmente gráficas, e em consequência, limitadas; ao mesmo tempo exorta os profissionais da cidade a percorrê-las a pé, como se vive e como têm sido construídas. Essas limitações, conforme o urbanista catalão, têm prejudicado a capacidade de interpretar as áreas urbanas atuais.

Uma consequência da dificuldade de leitura do espaço urbano é o impedimento da percepção da **urbanidade**. Segundo Solá-Morales (2008), **é um termo da cidade física transferido ao comportamento social, seja individual ou coletivo; é, na sua definição, a condição das coisas urbanas.**

A construção da cidade ou de partes dela combina, no transcorrer do tempo, diferentes operações sobre o solo e o edificado, e o complexo resultado que daí decorre expressa o processo articulado em que as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios. A consequente evolução do espaço urbano, suas transformações e reestruturações internas, configuram uma trama urbana da qual resulta um mosaico de componentes diversos. Essa diversidade no mapa da cidade, segundo Enguita (2008, p.40), tem uma correspondência tridimensional de modo que o espaço da cidade se apresenta como um encadeamento de volumetrias cheias intercaladas por outras vazias, cujas magnitudes, proporções e ritmos combinatórios determinam uma estrutura espacial heterogênea.

A heterogeneidade espacial da cidade é hoje objeto de intervenções potenciais. O ajuste qualitativo de que carece a cidade contemporânea passa necessariamente pela compreensão dos seus elementos, os fatos urbanos. Situando urbanidade como adjetivo relativo aos fatos urbanos, o seu entendimento parte da acepção que a explica como "qualidade ou condição de ser urbano, inerente ao seu comportamento social" (HOUAISS, 2001), e vai ao encontro da condição dos fatos urbanos, e da produtiva e promissora relação entre esses fatos e a sociedade.

O que interessa à urbanidade é a riqueza de possibilidades que possa levar à produção e à qualificação de uma área urbana: o solo, o edificado, a esquina, as passagens em rampa e em nível, os domínios público e privado etc.

A urbanidade resulta da articulação desses elementos; e pode ser relacionada aos adjetivos da cidade: **simultaneidade, temporalidade e diversidade**⁴⁰. Esses atributos não se apresentam necessariamente individualizados com nitidez e clareza na leitura urbana. Essa tessitura de relações é, por natureza, instável, em constante desequilíbrio, mostrando e escondendo seus atributos.

Nesse sentido:

O urbanista nunca possui garantia total de lealdade e de submissão do urbanizado. Campo de forças atuantes, universo de tensões e distorções, o espaço urbano é um limite que se estrutura através das agitações que nele se registram.

[...] A utopia impossível que o projetista intenta buscar é a da pacificação da "multidimensionalidade" e da instabilidade do social urbano. O urbanista empenhado em "arquiteturizá-lo" pode viver, de certo modo, a ilusão de um espaço que está aí, esperando ser planejado, embelezado, funcionalizado..., que aguarda ser interrogado, julgado e sentenciado. [...] Certamente tem diante de si uma estrutura, uma forma. Existem linhas, limites, traçados, estruturas edificadas, vestígios...Contudo, essa rigidez é somente aparente. Por trás da pele que recobre o tecido urbano, marcada por reentrâncias, saliências e porosidades, oculta-se todo o tipo de energia e

⁴⁰ "Simultaneidad, temporalidad, diversidad son atributos de la ciudad. Para hacer ciudad, pues, hai que conseguir esto. Y hacer ciudad es el objetivo de todo proyecto urbano, a cualquier escala, en cualquier país, con cualquier programa." (SOLÁ-MORALES, 2008, p.146).

fluxos que vibram, correntes que ora o transformam, ora o deixam a própria sorte. Lugar que se faz e se desfaz, [...] feito de ocasiões, sequências, situações, encontros e de um intercambio generalizado e intenso de presenças [...] Esse território pode ser objeto de apropriação, mas nunca de propriedade, na medida em que de nenhum modo pode constituir-se em posseção (DELGADO, 2007, p16, tradução livre).

Curitiba, como muitas cidades em processo de "metropolização", parece tornar-se mais feia, mais caótica e com menos possibilidades de solucionar seus problemas. Na mesma perspectiva de ver as cidades, Solá-Morales (2008, p.26) assinala uma opinião oposta:

[...] La ciudad contemporánea no es más fea cada día: es cada día más rica. La pérdida de imaginación que tanto se lamenta [...] quizá sea consecuencia de un grand defécto di información.[...] Y, a veces, se llega a repetir que se há convertido em território virtual, informático y dinámico, pero sin lugar. [...] Al contrario,...el número de objetos urbanos se multiplica e acostumbrarnos a esta multiplicidade exige abrir otras perspectivas.

Dessa contraposição, as problemáticas e potencialidades podem proporcionar uma discussão que resulte em requalificação dos espaços da cidade e, assim, atribuir significação ao ambiente urbano. De certo modo, é ver na ambiguidade urbana riqueza em potencial ao alcance da mão e passível de ser obtida pela prática de projeto.



Figura 79 - Croquis da paisagem da Rua XV de Novembro, (Rua das Flores) - Curitiba/PR

Fonte: Pablo Bassani Correa (2007)

Nota: Esta importante via central da cidade foi "fechada" para veículos em 1972, numa proposta do prefeito Jaime Lerner de retomar para os cidadãos a urbanidade como conceito do espaço público reapropriado pelo pedestre, a "vida da rua".

Ao observar o crescimento das principais cidades brasileiras – notadamente as capitais – observa-se que algumas têm se destacado das demais pelo empenho em superar problemáticas urbanas inerentes ao seu processo de formação e desenvolvimento. Curitiba tem demonstrado sua capacidade de criar e recriar-se a partir de um estado de atenção, em maior ou menor medida. Compreender Curitiba como um espaço histórico e heterogêneo permite, sob o enfoque deste estudo – os projetos urbanos – extrair mais elementos e subsídios para compor linhas de atuação com maior eficácia sobre o objeto de estudo.

7.1.3 Cidade contemporânea e paisagem urbana



Figura 80 - Aspecto da circulação de pedestres em área urbana

Fonte: Elaborado pelo autor com base em: http://www.criticatac.ro/?attachment_id=87

A cidade contemporânea não é tão somente a dualidade entre lugar e não lugar, mas urbe que funciona como pólo de atração econômica e cultural. Concentra não apenas massa de populações, mas desigualdades sociais e territoriais.

A partir da década de noventa do século passado, os principais centros urbanos assistiram uma expansão de caráter metropolitano, revelando transformações ocorridas em curto intervalo de tempo.

Presenciou-se um processo de crescimento difuso em direção às regiões em que se integram, evidenciando uma fluidez ou dissolução dos limites urbanos.

A cidade passou a configurar um nó num sistema em rede ou de fluxos.

Assiste-nos um novo imaginário para definir o espaço urbano contemporâneo, no qual a cidade, fonte histórica do assentamento e da permanência, constitui hoje mais do que nunca o espaço símbolo da mobilidade." (ABASCAL, 2005, p.3).

A atuação na cidade contemporânea implica o entendimento da dinâmica urbana e a rapidez dessas transformações, sendo que a cidade é alvo e agente, visto que a dimensão urbana da sociedade atingiu impressionante magnitude. Esse aumento da concentração urbana propicia, por um lado, multiplicidade, intensidade e dinamismo ao desenvolvimento econômico e social, alavancando impulsos de transformação que extrapolam o âmbito local e contribuem com desdobramentos que repercutem na dimensão metropolitana.

Por outro lado, a concentração urbana conduzida inadequadamente ocasiona problemáticas que, de modo geral, causam a descontinuidade do território e a conseqüente deterioração da vida coletiva, deixando os grandes centros atuais na emergência de soluções de toda ordem de escala. É com esse sentido que a ideia de "**metropolização**"⁴¹ é entendida na pesquisa. Esse questionamento é preponderante na construção da paisagem contemporânea; repleta de ambiguidades, a paisagem atual é o campo para o enfrentamento das mudanças resultantes do modo como tem sido encarado o planejamento urbano, a organização do território e o trato com o meio ambiente, fatores que estão na base da discussão sobre a qualificação das cidades.

⁴¹ "Metropolização" é um termo empregado pelo autor. É aplicado no âmbito desta pesquisa, ao processo de formação e expansão dos espaços sem qualificação urbana em decorrência da alta concentração de populações e desigualdades territoriais e sociais. Distingue e aponta especificamente a formação das áreas deficitárias das atuais metrópoles.

A condição urbana atual é mutável; privilegiam-se a mudança e a transformação. Na tentativa de absorver essas mudanças, no tempo, a paisagem urbana contemporânea tem na "arquitetura"⁴² um agente adaptável à velocidade das suas transformações. Na relação entre arquitetura e cidade, o projeto urbano apresenta-se como mediador amplo e aberto e, segundo Abascal (2007, p.6), "utiliza o planejamento na escala necessária de um desenho urbano do qual faz parte ativa a arquitetura contemporânea".

Nesta pesquisa, quando se discute a atividade projetual, propõe-se intervir na cidade existente; e o olhar para esta cidade contemporânea, com problemas de múltiplas variáveis em conexão, desperta reflexões.

Curitiba é uma metrópole regional com experiência em pesquisa, planejamento e intervenções urbanas. Esses saberes têm proporcionado caminhos mais acertados para a correção, recondução ou monitoramento das práticas arquitetônicas e urbanas. Contudo, com a veloz modificação da paisagem urbana contemporânea, as mudanças atingem a "arquitetura da cidade" e a população; comprometem a visão do plano, do projeto e da gestão.

Não é alvo desta pesquisa o planejamento da cidade, mas o enfoque sobre projetos urbanos é pertinente àquele campo disciplinar. Neste estudo procura-se incorporar a visão do projeto urbano ao plano, na tentativa de obter outras ferramentas de estudo por meio da compreensão da heterogeneidade urbana, e desta maneira, possibilita a interação com a multiplicidade de urgências sobre as quais é preciso atuar.

A dinâmica urbana exige o manejo continuado da cidade. Nesse sentido, a busca de soluções para a cidade contemporânea através do planejamento urbano – de caráter normativo – abre espaço para o questionamento da intervenção na totalidade da cidade; essa afirmação tem respaldo em Abascal (2007) quando coloca como inadequado esse posicionamento diante da complexidade urbana atual.

Entende-se que a paisagem urbana como resultado do processo de formação e transformação da cidade é episódica, na medida em que retém momentos diversos da formação do espaço, e permite que se entreveja o processo evolutivo da cidade. Um olhar sobre a cidade a partir dos elementos que a compõem e da relação recíproca entre eles proporciona uma visão mais ampla e completa da complexidade urbana.

⁴² Arquitetura aqui é empregada como denominação do conjunto dos elementos que compõem a cidade, próprio da visão de Rossi (2001, p.4): "A natureza coletiva da arquitetura tem na cidade seu objeto de estudo, na medida em que a arquitetura remonta, nos motivos da sua própria projeção, as características gerais da cidade".

No panorama atual de Curitiba observa-se o crescimento urbano que configura o processo de "metropolização", percebido da mesma forma, em muitas capitais brasileiras em estágio equivalente de desenvolvimento.

Na escala metropolitana atual, as concentrações humanas exigem, conforme Abascal (2007, p. 6),



[...] uma outra forma de pensar o domínio urbano [...] A arquitetura urbana e metropolitana define temas e escalas novas, que acolhem áreas e edifícios industriais ociosos, vazios urbanos, centros de negócios e serviços, lazer e cultura, estação para interconexões de transportes, espaços comerciais e esportivos, que se justapõem e geram atividades urbanas. [...] Essa adaptação, entre o que pré-existe e o que se impõe como nova necessidade realiza uma conexão, uma articulação espacial ou a sua negação, entre o espaço renovado que se insere e os outros.

Figura 81 - Aspecto da área central de Curitiba. Reordenação da paisagem urbana da Rua XV de Novembro (Rua das Flores)

Fonte: Duarte e Guinski (2002, p.249)

O residente urbano representa hoje mais da metade da população mundial, fato este constatado pela Organização das Nações Unidas (ONU, 2007). Segundo a mesma fonte, este índice é crescente, confirmando que a condição do homem como ser urbano é um fato. Sob este prognóstico, as preocupações de ordem ambiental e social induzem a questões sobre o território: o que ele nos diz sobre o modo no qual seguem expandindo-se as cidades? Até que ponto a paisagem, esse complexo físico, biótico e antrópico pode suportar o modo como se faz arquitetura e urbanismo? Ao se intuir respostas na paisagem agenciada pelo homem, pode-se perguntar: como se encontra a relação entre eles?

A questão mostra-se inquietante quando se percebe que, na sua tradição milenar de formação, crescimento e expansão, as sociedades humanas produziram paisagens diversas e dentro de expectativas relativamente sustentáveis⁴³, de forma planejada e espontânea; atualmente, num processo de retomada e recuperação da própria trajetória de ocupação e transformação do território, os homens são chamados a gerir o insustentável e "projetar a sua paisagem". A Europa tem procedido assim há décadas; nas Américas, ainda é predominante a visão de ocupação do território que impede a sua retomada como "lugar".

Na atualidade, cada vez mais cidades como Curitiba são centros atrativos com crescimento continuado que produzem um incremento positivo gerado pelo desenvolvimento urbano. Se ignoradas as intervenções, no tempo, essenciais para a correta assimilação daquele incremento, o suporte dessas ações, o espaço urbano, não vai absorver corretamente o volume de transformações inerentes ao crescimento urbano, reproduzindo, conseqüentemente, um ambiente contraditório, desqualificado no seu aspecto físico-espacial e conturbado no seu aspecto político-social. O resultado é um cenário comum aos centros urbanos brasileiros de grandeza equivalente: cidades deixam de ser lugares de convivência – um atributo da cidade – e passam a desempenhar mais a função de lugares de afluência e passagem, característica que vêm prevalecendo no contexto das metrópoles contemporâneas.

⁴³ O termo sustentável é aqui aplicado com conotação generalizante, compreendendo o que concerne ao baixo impacto no meio ambiente. As primeiras sociedades humanas, às quais se refere o texto, não são vistas sobre a luz do conceito contemporâneo de sustentabilidade.

E a paisagem urbana gera novamente questões: quais são os nichos de projeto, os instrumentos para a sua reformulação, os tempos de sua transformação, as ferramentas de sua expressão?



Figura 82 - O domínio do urbanizado

Fonte: <http://ga.search.bipmedia.com/wallpapers/Others/35>

Em um cenário de conformação urbana e metropolitana, procuram-se tentativas de respostas a essas questões discutindo-se o espaço urbano, segundo Abascal (2005, p.10), sob

os conceitos de expansão e concentração, totalidade e fragmento, inovação e conservação, projeto e estratégia: [...] O que parece ser apenas uma ação pontual num tecido urbano na verdade se encontra relacionado à cidade em sua totalidade, suportando

estratégias de alimentação e recuperação de periferias, patrimônio histórico, promoção de habitação e ações diretas sobre os espaços públicos. O poder público, na maior parte das vezes municipal ou estadual atua intensamente no objetivo de captar recursos gerados por meio de sua intermediação junto a investidores e proprietários, gerindo e equilibrando (ou não) a valorização de terrenos urbanos [...]

Intervenções urbanas pontuais, orientadas por gestão técnica e política compartilhadas, possibilitam repropor às cidades a condição de **lugares de convivência**, gerando efeitos que revelam a diversidade e promovam a dinâmica da cidade. Esse conceito tem na base a cidade pensada para os seus usuários, em contraposição ao anonimato dos lugares sem urbanidade. Na dificuldade de integração e continuidade com as áreas ordenadas da cidade, a "metropolização" vai configurando **lugares de afluência e passagem**, onde o caráter predominantemente mercantilista⁴⁴ da metrópole atual parece uniformizar e achatar o valioso potencial urbano que é a diversidade.

Essa visão tem sustentação nas linhas de atuação dos autores arrolados no referencial histórico, na sua visão cultural e dedicada à escala da cidade e na tessitura de relações estabelecidas entre seus fatos urbanos.

⁴⁴ O termo é aqui empregado como "propensão a sujeitar ou relacionar qualquer coisa ao interesse comercial, ao lucro, às vantagens financeiras." (HOUAISS, 2001).

7.1.4 Globalização e informacionismo



Figura 83 - Conectividade urbana, espectro do centro urbano contemporâneo

Fonte: <http://www.inveatentos.blogspot.com>

I would venture to say that at the present time, when cities are subject to mayor dynamics of reconfiguration as a result of which their territories are more open, we are seeing the emergence of a re-valorization of the city as a symbolic "place" such as Lefebvre called for.

This is also a period in which many cities are undergoing an unprecedented process of rehabilitation [...] a period in which other urban systems are experiencing unprecedented process of growth and transformation. We might say that urban development is moving at different speeds on an increasingly global economic scene. [...]

Men and women as social beings are creating new forms of "urbanness", and it falls to us to interpret them and create processes and urban forms for these new conditions...⁴⁵ (BUSQUETS; CORREA, 2006, p.9-15)

A inserção do pensamento de Busquets no contexto da globalização e o informacionismo é apropriada na medida em que introduz o assunto

⁴⁵ "Eu ousaria dizer que, neste momento, quando as cidades estão sujeitas a uma maior dinâmica de reconfiguração, e seus territórios resultam mais abertos, compreende-se a emergência da revalorização da cidade como "lugar-simbólico", tal qual Lefebvre havia reivindicado. É também um período no qual muitas cidades estão experimentando um processo de reabilitação sem precedentes[...] um período no qual outros sistemas urbanos também estão experimentando, processo de crescimento e transformação. Diríamos que o desenvolvimento urbano move-se em diferentes velocidades dentro de quadro econômico cada vez mais global. [...] O homem como ser social está criando novas formas de 'urbanidade', e cabe a nós interpretá-las e criar processos e formas urbanas para essas novas condições..." (BUSQUETS; CORREA, 2006, p. 9-15, tradução livre).

como nova forma de expressão do comportamento das sociedades urbanas nesta mudança de século.

A investigação sobre Arquitetura e urbanismo passa invariavelmente por reflexões no âmbito da globalização da economia e da cultura dos centros urbanos contemporâneos. Essas reflexões têm se intensificado com o crescimento e adensamento das aglomerações de populações e a perda de qualidade do espaço urbano. Esse quadro é visto historicamente dentro das três revoluções urbanas identificadas por Castells (1999):

- A primeira decorreu da revolução industrial com o advento da máquina a vapor, século XVIII;
- A segunda decorreu do aproveitamento da energia elétrica e seu emprego na intensificação da produção fabril;
- A terceira iniciou-se na década de 1970, com as telecomunicações e o advento do computador.

A globalização tem colocado a economia, a cultura e as mudanças tecnológicas, juntamente com o dinheiro e a informação, em giro ininterrupto pelo planeta; essa dispersão de centros produtores e formadores tem gerado territórios sem fronteiras e a sociedade contemporânea tem absorvido essa condição de internacionalização procurando adaptar-se a essas transformações que ocorrem numa dinâmica intensa.

Lefebvre (1999, p.25) na década de 1970 já havia sinalizado essa fase como "zona crítica", mostrada na linha do tempo em que a cidade tem seu perfil transformado:

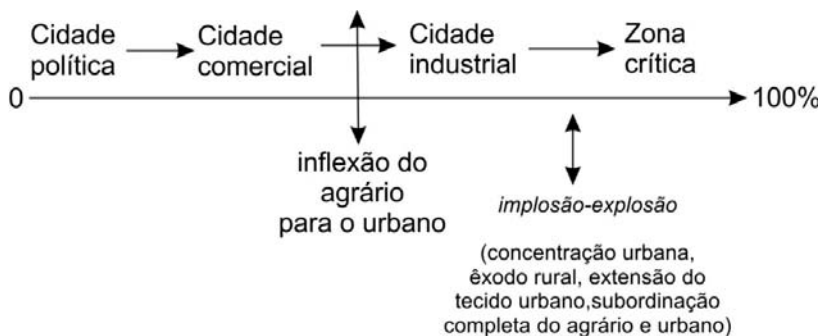


Figura 84 - Problemática urbana que se impõe à escala mundial

Fonte: Lefebvre (2008, p.25)

Nota: A hipótese de Lefebvre procura responder o que se passa com as cidades na fase crítica.



Em Castells (1999) encontra-se uma interpretação desse quadro: o momento é de um urbanismo contemporâneo relacionado à era do informacionalismo, o novo atributo das cidades. O informacionalismo está na base das redes que constituem a nova morfologia social, e as cidades funcionam como pontos nodais dentro de um sistema de redes, dentro de uma nova revolução na sociedade globalizada.

Figura 85 - Conectividade e informação

Fonte: Elaboração do autor a partir de <http://www.computernewsme.com/wp-content/uploads/2011/09/information-security-221x300.jpg>

A economia da informação passa a ser elemento promovedor da globalização e a protagonizar a sociedade contemporânea. Ainda na base do pensamento de Castells, pode-se inferir dessa análise da história humana alguns aspectos que diferenciam o informacionalismo atual do estágio industrial anterior:

- a ciência e a tecnologia como principais agentes do desenvolvimento econômico;
- o processamento das informações;
- a expansão de novas organizações industriais com base em redes;
- a globalização da socioeconomia.

O informacionalismo mudou profundamente o perfil da sociedade e do *modus vivendi* dos homens. As relações de espaço e tempo alteraram-se possibilitando o trabalho e as atividades diversas independentemente da presença física.

A constatação desta realidade, contudo, coloca em discussão a diversidade como atributo da cidade. Em um mundo globalizado é fundamental saber ler as diferenças. Conforme Solá-Morales (2008), a globalização nem sempre comporta necessariamente a anulação das diferenças, e, às vezes, é nestas últimas que radica suas possibilidades.

Outro ponto de vista contradiz a visão homogeneizadora e globalizadora das sociedades. A sociedade apresenta-se cada vez mais complexa, individualizada e multicultural, porém, como afirma Canclini (2003), apesar da tendência à homogeneização do comportamento e demanda sociais, a uniformização do mundo não tem se concretizado; afirma que não há evidência de que a globalização tenha comprometido a diversidade, já que as vicissitudes urbanas acontecem ao nível do cotidiano, pela socialização e pelas interações coletivas.

Na linha de pensamento da pesquisa, busca-se nessa rede de nós ou fragmentos urbanos a identidade e o reconhecimento da diversidade do lugar sob o risco de manter-se uma visão demasiadamente tópica do conhecimento crítico em relação ao objeto de estudo.

7.2 PROJETOS URBANOS – ABORDAGEM DE GERAÇÕES

As variadas denominações atribuídas ao Projeto urbano têm implícitas, necessariamente, a transformação no espaço da cidade através de uma ação intencional. O termo, no meio acadêmico ou no exercício prático, apresenta-se no âmbito das discussões conceituais sobre, planejamento, plano, desenho e projeto urbanos, cuja investigação denota significados correlatos. Particularmente os dois últimos termos foram objeto de percepções diferenciadas sobre um mesmo campo de estudo que trata das habilidades conjuntas da arquitetura e do planejamento (no apêndice da pesquisa são apresentadas as definições dos vocábulos "desenho" e "projeto" como esclarecimento de "projeto urbano", expressão que correlaciona conceitos como plano, programa, projeto e estratégia.

Com base na diversidade de interpretações observadas nas mudanças produzidas na cultura urbanística internacional, a produção verificada ao longo do século XX tem sido objeto de reflexão de muitos autores⁴⁶. Esse conjunto de saberes tem possibilitado entender as

⁴⁶ Para a expansão da pesquisa, outros autores que aprofundam o tema: DEL RIO, V. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: Pini, 2000; GOODEY, Brian. Percepção, participação e desenho urbano (org. Vicente Del Rio), Módulo – Universidade. Rio de Janeiro: Avenir, 1985. v.1.; INGALINA, Patrizia. *Le Projet Urbain*. Paris: PUF, 2001; LACAZE, Jean Paul. Os métodos do urbanismo, papyrus (Ofício de Arte e Forma). Campinas, SP, 1993; LUNGO, Mario. *Grandes projectos urbanos*. San Salvador: UCA, 2004; MADANIPOUR, A. *Design of urban space: an enquiry into a socio-spatial process*. West Sussex: John Wiley & Sons, 1996; TSIOMIS, Yanis. Projeto urbano, embelezamento e reconquista da cidade e TSIOMIS, Yanis; ZIEGLER, Volker. *Anatomie de Projets Urbains*. Paris: Editions de la Villette, 2007.

experiências urbanas que se constituíram em modelos de intervenção e cujo instrumental de projeto vem consolidando distintas práticas de intervenção.

Cabe na presente pesquisa, uma abordagem que balize o surgimento do projeto urbano através do reconhecimento de gerações pelas quais esse campo de estudo tem se desenvolvido.

Segundo Busquets e Correa (2006), o marco teórico do projeto urbano surge a partir de inúmeras linhas de pensamento como resposta ao ideal do modernismo europeu. Essa assertiva tem respaldo em Portas⁴⁷, na sua descrição do processo gerador das primeiras experiências modernas nas cidades da Europa central e do norte, nas décadas de 1920 e 1930:

La expresión proyecto urbano no es nueva. De hecho, ya fue utilizada para referirse a aquellos proyectos unitarios de arquitectura, de dimensión apreciable, que pretendían representar, a pesar de los propios límites físicos, la forma ejemplar de la ciudad moderna. (PORTAS, 2003)

Os emergentes ideais modernistas de transformação urbana propunham estabelecer um marco urbano novo a partir da cidade existente. Nesse ínterim, a arquitetura moderna abriu-se para inúmeros caminhos; num cenário em que se discutia a desconexão do modelo moderno de contextos e realidades específicos, o despontar de outras correntes e manifestações proporcionou enfoques diferenciados no processo de intervenção urbana. O projeto urbano aparece como produto da complexidade e da superposição dos ideais presentes nesse momento histórico, e se configura como "*el momento proyectual más adecuado, rico, variado y capaz para la proyectación de la ciudad moderna*" (SOLÁ-MORALES, 2008, p.201).

A noção de projeto urbano, nessa primeira fase, foi marcada por experiências de 'grandes projetos de arquitetura' revestidos do 'ideal modernista' de cidade. Com a afirmação dos princípios modernistas através de discussões nas inúmeras edições do CIAM (*Congrés Internationaux d'Architecture Moderne*)⁴⁸, houve – no período após a Segunda Grande Guerra – forte motivação política, econômica e cultural.

⁴⁷ O autor sintetiza, cronologicamente, o surgimento do projeto urbano através de três principais gerações, dos primórdios do século XX às práticas mais recentes.

⁴⁸ Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM. Os Congressos Internacionais ocorreram no período de 1928 a 1956, ancorando a difusão do Movimento Moderno.

O conceito de projeto urbano surge, assim, nos primórdios do século XX e se desenvolve em meio ao ambiente cultural protagonizado pelo urbanismo normativo e funcionalista em ascensão das primeiras experiências de projetos modernos em países nórdicos e centro-europeus.

Em suas primeiras décadas, algumas questões emergentes foram individualizadas por Solá-Morales (2008), e foram didaticamente consideradas como objeto do projeto urbano para a grande cidade:

a) A criação de bairros residenciais

O desenvolvimento do projeto urbano vinculado à demanda habitacional tem antecedentes nas mudanças econômicas e políticas vigentes no *fin-de-siècle*⁴⁹.

Exemplos de intervenção urbana produziram transformações nos tecidos urbanos oriundos de propostas associadas a projetos sociais avançados ou de uso coletivo. Dentro de um contexto socioeconômico em expansão, a demanda habitacional social solicitou a implementação de projetos urbanos.

O tema da habitação surge como protagonista do crescimento urbano: são os "complexos residenciais construídos nos anos 20, onde a produção da habitação coletiva define formas de crescimento urbano à uma nova escala, na constituição das partes urbanas." (ZAPATEL, 1998, p 3).

Alguns exemplos vistos na produção de Ernst May (Alemanha) e de Karl Ehn (Áustria) ilustram a experiência de Frankfurt e Viena, ambas modelos urbanos que se configuraram a partir de visões distintas de cidade:

▪ **Exemplo 1: Karl-Marx Hof em Viena**

Para a experiência austríaca após o advento da *Ringstrasse*, e tendo na base o austro-marxismo, foi tomado como referencial a arquitetura pública cujo aspecto construtivo sugeria uma massa edificada compacta;

⁴⁹ Nas cidades em rápida expansão do *fin-de-siècle*, a sensação do movimento acelerado da história tornava urgente a divulgação das idéias sobre a boa forma da cidade, antes que a especulação e a indiferença pública congelassem o futuro urbano em formas insípidas e desordenadas. [...] daí a propaganda incansável das visões de Sitte e Wagner sobre uma cidade do futuro [...] Carl Schorke (1989). Tomando-se como exemplo o momento cultural vivido por Viena, tinha-se uma cidade vibrante e atraente, para onde convergiam os pensadores e artistas de vanguarda. Nos cafés fervilhavam as discussões políticas e econômicas com a ascensão dos movimentos reformistas de cunho social-comunista. O ambiente da virada para o século XX, de amplas reformas urbanas onde as *ringstrasse* impõem-se ao tecido urbano cultural, era o cenário ideal de novas experiências de projetos modernos.

uma leitura formal associa o volume construído à tipologia dos edifícios monumentais e, mais recentemente, ao quarteirão-monumento, que abrigava, concentrava e protegia grande massas.

A proposta do *Hof* deve ser compreendida a partir das tentativas de solução do problema do crescimento urbano residencial do XIX. Os edifícios de apartamentos sintetizam a introdução da habitação coletiva, novo tipo de moradia da elite. Dessa forma, a cidade concentrada atendia à política residencial socialista.

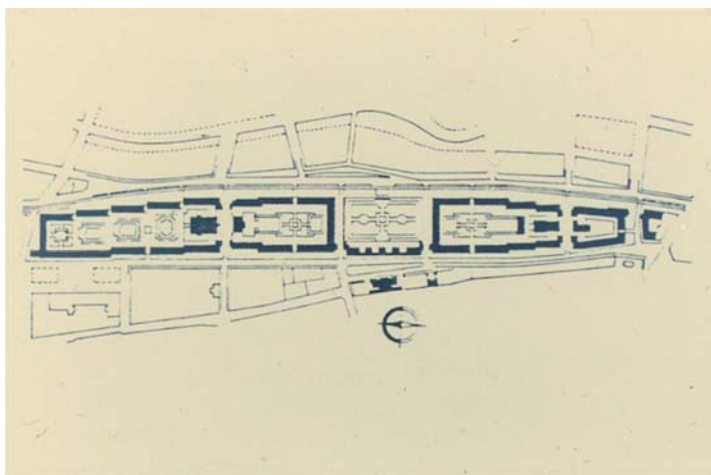


Figura 86 - Karl-Marx Hof, Implantação de habitação pública em Viena, Áustria

Fonte: <http://snap3.uas.mx/RECURSO1/Diapositivas/HISTORIA%20DEL%20ARTE/833%20ARQUITECTURA%20DEL%20SIGLO%20XX>



Figura 87 - Karl Marx Hof, Viena, Áustria - 1927-1930

Fonte: Elaborado pelo autor (2009)

▪ Exemplo 2: Siedlungs de Frankfurt

A Alemanha, com vasta experiência na trajetória modernista, apresentou-se como profícuo terreno para experiências com projetos urbanos. Coordenadas por arquitetos e urbanistas individualmente, inúmeras experiências foram levadas a cabo em diversas cidades.

Em Frankfurt, os projetos de assentamento urbano – os *Siedlung*⁵⁰ – eram a princípio, unidades associadas à periferia da cidade, aludindo à cidade-jardim. Sua proposta como modelo habitacional para os trabalhadores foi também uma resposta ao crescimento urbano decorrente do desenvolvimento acentuado da Frankfurt industrial.

⁵⁰ Designação alemã para assentamento, conjunto habitacional. Em geral, incorporam em sua implantação, além da própria habitação, os mais variados equipamentos coletivos, como escola, creches, comércio e espaços de lazer.

Na condução de Ernst May, esses assentamentos se integraram ao tecido urbano, configurando-se como novos limites urbanos. Esses modelos desenvolveram-se com base no aporte tecnológico (o processo industrial à serviço da nova arquitetura alemã na década de 1920), fato que propiciou um gradativo nível de racionalização.



Figura 88 - Siedlung Römerstadt: Implantação, Frankfurt - 1927-1928

Fonte: http://www.tucottbus.de/theoriederarchitektur/Lehrstuhl/deu/lehre/SS03/siedlungen/siedl_orig/4%20Siedlung%20Internet/11%20Frankfurt%20Roemerstadt%201927-28_p.gif

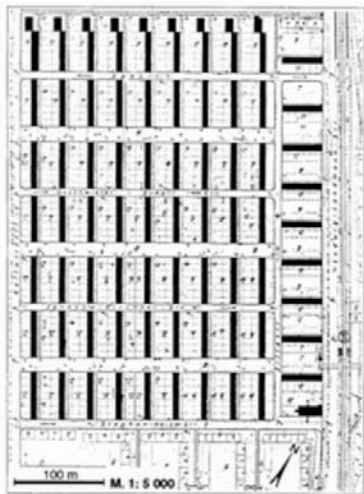


Figura 89 - Siedlung Römerstadt. Frankfurt - 1927-1928. Vista aérea

Fonte: http://www.geopfadrnkfurt.de/docs/station_02.html



Figura 90 - Siedlung Römerstadt, Frankfurt - Alemanha - 1926-1928
Fonte: Elaborado pelo autor (2009)



**Figura 91 - Siedlung Westhausen:
implantação Frankfurt - Alemanha -
1929-1931**
Fonte: [http://www.geopfadrankfurt.de/
docs/station_02.html](http://www.geopfadrankfurt.de/docs/station_02.html)



Figura 92 - Siedlung Westhausen: vista aérea do conjunto, Frankfurt - Alemanha - 1929-1931

Fonte: <http://www.kulturfrankfurt.de/portal/de/design/ErnstMay/589/1675/28312/mod864-details1/104.aspx>



Figura 93 - Siedlung Westhausen, Frankfurt - Alemanha - 1929-1931

Fonte: Elaborado pelo autor (2009)

b) A formulação de temas clássicos da arquitetura civil

Intervir no centro urbano foi iniciativa dos países escandinavos (SOLÁ-MORALES, 2008); pela via da arquitetura civil e monumental propuseram nova configuração específica e relevante ao centro urbano.

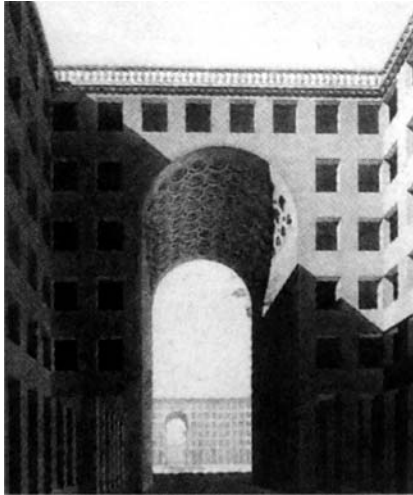


Figura 94 - Projeto de Concurso para Área da Estação de Copenhague - 1919. Carl Petersen, Ivar Bentsen

Fonte: Sólá-Morales (2008)

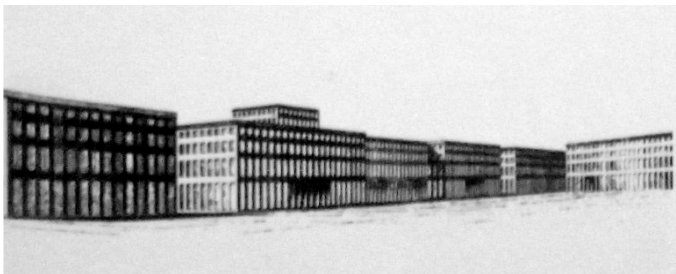


Figura 95 - Projeto da Ópera Filarmônica de Copenhague - 1918. Ivar Bentsen

Fonte: Sólá-Morales (2008)

c) O recurso ao traçado do sistema viário

À procura da ordenação dos setores urbanos de média escala, utilizou-se o traçado das ruas como ferramenta para afrontar a forma urbana. A Inglaterra produziu exemplos no *garden city movement*.

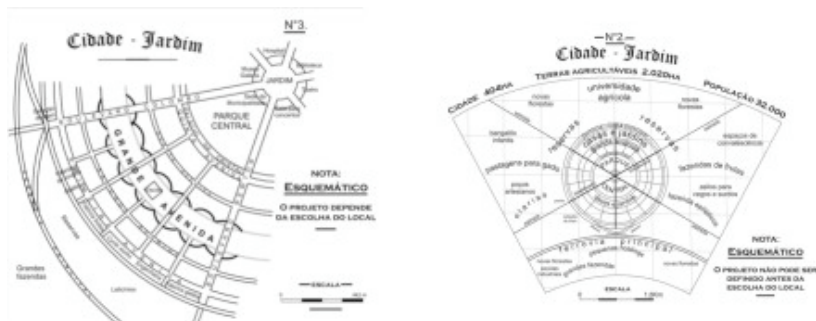


Figura 96 - Esquema de implantação da cidade-jardim. E. Howard - 1898

Fonte: <http://urbanidades.arq.br/2008/10/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/>

O reconhecimento desses temas implicava atuar sobre partes da cidade, em uma medida que não fosse considerada nem arquitetura nem plano, mas a intervenção resultante da aproximação conceitual dos dois campos de estudo, evitando confundir a grande escala com a quantidade ou a repetição. Outros exemplos desta fase podem ser encontrados na produção de Van Eesteren, Leslie Martin e Ludovico Quaroni.

Os projetos unitários de arquitetura civil e habitacional descritos em Solá-Morales, aos quais referiu-se Portas, caracterizaram a primeira geração de projetos urbanos. A intenção era representar, mesmo dentro de limites contidos, a forma ideal da cidade moderna. Na conclusão dessa fase precursora, é factível a afirmação de Solá-Morales (2008), sobre a existência, nas primeiras décadas do século XX, de uma vasta cultura do projeto urbano. Essa visão sobre as transformações urbanas foi mais tarde desarticulada com a afirmação do ideário dos CIAM e da Carta de Atenas (1933).

Outros exemplos cronologicamente apresentados abaixo são precursores das primeiras experiências de projetos urbanos:

- **Holanda** (Willem Dudok e J.J.P. Oud; MICHEL De Klerk; Hendrik Petrus Berlage)

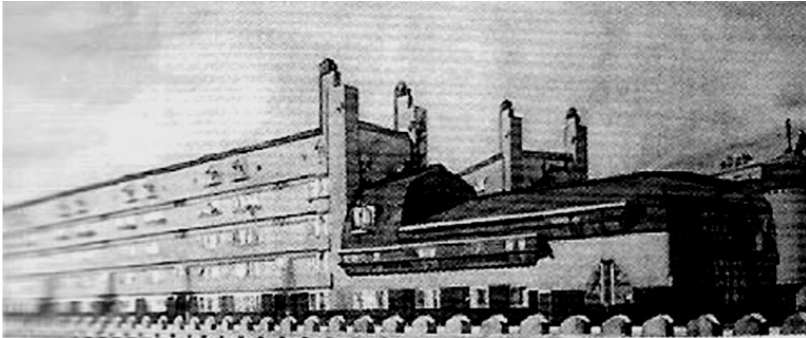


Figura 97 - Spaarndammerbuurt, Amsterdã - 1917. Michel de Klerk
Fonte: Sóla-Morales (2008)



Figura 98 - Plan Zuid ou Plan Berlage, extensão de Amsterdã - 1917.
Hendrik Petrus Berlage

Fonte: <http://www.essential-architecture.com/ARCHITECT/ARCH-Berlage.html>

- **Itália** (Giuseppe De Finetti; Emilio Lancia; Giovanni Muzio)

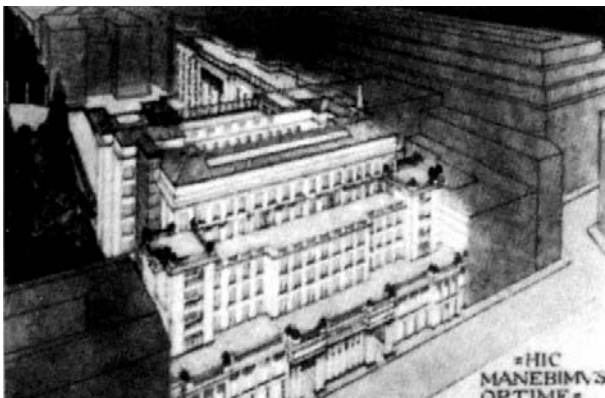


Figura 99 - Projeto de Hotel em Milão - 1920. Giuseppe de Finetti

Fonte: Sóla-Morales (2008)



Figura 100 - Casa y Torre Rasini, Milão - 1933. Gio Ponti, Emilio Lancia

Fonte: Sóla-Morales (2008)

- **Espanha** (Francesc Folguera; Secundino Zuazo)

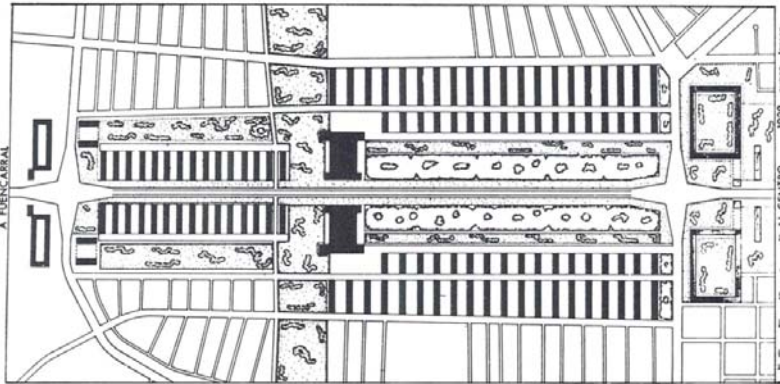


Figura 101 - Anteprojeto do traçado viário e urbanização de Madrid: proposta para o prolongamento de La Castellana - 1929-1930. Secundino Zuazo e Hermann Jansen

Fonte: <http://www.urbanity.es/foro/edificios-en-general-mad/7129-madrid-madrid-no-construido-41.html>

- **Áustria** (Karl Ehn)



Figura 102 - Siedlung Hermeswiese - 1923-1928. Karl Ehn

Fonte: <http://www.hietzing.at/Bezirk/geschichte2.php?id=359>



Figura 103 - Siedlung Hermeswiese - 1923-1928. Karl Ehn

Fonte: http://www.hietzing.at/fotos/1219140506_1.jpg

A produção desses autores, entre outros expoentes na França, Escandinávia e Inglaterra, tinha na manipulação da cidade, um campo de experimentação da nova e moderna arquitetura, sem que esta perdesse a importância de seu papel na ordenação urbana e tendo na cidade existente uma importante referência. Consequentemente, nesses primeiros tempos, há que se ressaltar que entre os caminhos pelos quais a arquitetura moderna modificava as cidades, havia intervenções que tratavam diferentemente as distintas partes da cidade, entendida como artefato complexo e diversificado.

No período pós-guerra, as novas intervenções de projeto na cidade seriam decorrentes, por um lado, da recusa ao urbanismo ambicioso e assistencialista dos Estados Europeus; por outro lado, afirma Portas (2003), não havia condições de atender – com uma arquitetura autoral – uma frente tão ampla de transformações solicitada por essas mesmas cidades em um continente convulsionado e por refazer. Sob esse aspecto, vê-se que essas limitações proporcionaram uma produção menos expressiva, porém, intensa.

Uma segunda geração do projeto urbano é então apontada como decorrência da crise dos anos setenta⁵¹, e se caracteriza por intervenções

⁵¹ Esse período foi caracterizado pela desaceleração do crescimento econômico provocada principalmente pela crise do petróleo e suas repercussões mundiais (em especial, nas metrópoles europeias), com implicações negativas no planejamento urbano tradicional. O ambiente de incerteza amplia a busca por novas experiências de política e gestão urbanas.

pontuais na Europa, notadamente em áreas consolidadas dos centros urbanos. Contudo, o quadro histórico que caracterizou essa segunda fase havia se configurado décadas antes. Após a Segunda Grande Guerra, passado o período áureo em que a práxis moderna se consolidara em muitas partes do mundo, os questionamentos sobre a doutrina modernista começaram a se avolumar em meados de 60.

A cidade funcional imperou até o momento em que seu planejamento urbano como prática passa a ser questionado e rejeitado, respaldado em autores como Jacobs, Lynch e Choay, entre outros. No bojo das contestações percebiam-se inúmeras argumentações que iriam paulatinamente compor o ideário dos projetos urbanos subsequentes:

- A leitura das áreas urbanas consolidadas;
- A crescente conscientização sobre o patrimônio cultural e ambiental;
- O incremento dos estudos sociológicos e urbanos;
- A simples busca por alternativas ao Movimento Moderno.

Ao longo dos anos 1950 e 1960, o agitado ambiente europeu era o cenário para a atuação de uma nova geração de arquitetos, principalmente italianos e franceses. No panorama italiano de intensa complexidade político-cultural e insatisfação quanto à economia após o fascismo, despontavam entre outros, no campo teórico, Argan, Zevi e Rogers.

O interesse pelo estudo da tipologia⁵² edilícia surge nesta época, retomado por Argan e inúmeros seguidores de Rogers: Depaule, Panerai, Castex, na França; Tafuri, Muratori, Grassi, Rossi e Aymonino entre os italianos.

Rossi e Aymonino evidenciaram o projeto urbano a partir de estudos detalhados de morfologias urbanas específicas. Rossi com a "*Tendenza Italiana*", reforça, segundo Busquets e Correa (2006), um "*rational method that favors typologies. Rossi contends that urban form relies*

⁵² Sobre o conceito de tipo há extensa literatura resgatada e desenvolvida por inúmeros autores. Argan, contudo, recupera o conceito de Quatremère de Quincy: "A palavra tipo não representa tanto a imagem de uma coisa que deve ser perfeitamente copiada e imitada, senão a idéia de um elemento que deve servir de regra ao modelo...O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal qual; pelo contrário, o tipo é um objeto de acordo com o tal cada um pode conceber obras que não se assemelharão em absoluto entre si. Tudo está dado e é preciso no modelo; tudo é mais ou menos vago no tipo...Para tudo é necessário um antecedente; nada sai do nada" (MARTINEZ, 2000, p.108).

heavily on the analogous as the main source for urban composition."⁵³ Esse interesse específico na retomada do estudo sobre tipologias foi motivador na formação da escola italiana como reação à arquitetura e urbanismo modernos, fato que se deu grandemente em consequência do abandono da apropriação cultural sobre a configuração física da cidade. O aparato do planejamento urbano racionalista continuava a ser questionado sob o ponto de vista não apenas urbano, mas eminentemente social.

A ampliação do debate teórico com vistas à reordenação dos rumos da arquitetura foi percebida no grande volume de textos, críticas, manifestações e obras produzidas nessa época: o livro de Rossi "*L'Architettura della città*" (1966), foi contemporâneo às publicações de "*Complexity and Contradition in Architecture*" de Robert Venturi e "*Il territorio dell'Architettura*" de Gregotti.

A **arquitetura de autor**, conforme Portas (2003), é ainda uma característica marcante que investe na tipologia, na linguagem do edificado e na criação de espaços coletivos em articulação com a morfologia do contexto envoltório. Esse repertório de intervenção contribuiu, mesmo que indiretamente, para a requalificação da área de entorno dos projetos.

Exemplos representativos dessa geração são percebidos na produção de Rossi, De Carlo, Ungers, Solà-Morales, Bohigas, Portzamparc, Siza e outros.

As transformações pelas quais passaram as cidades e a insuficiência de diferentes estratégias de intervenção de projeto alteraram o modo como se dava a condução de políticas urbanas. Nas décadas seguintes seria repensada a relação entre o sistema de planejamento (o conceito de plano rígido, normativo e hierárquico) e os tipos de intervenções de projeto. Nesse contexto, Portas (2003) identifica uma terceira geração de projeto urbano que, contudo, não apresenta diferenças da anterior, a não ser pelo **protagonismo dos autores** do projeto urbano. A fase é marcada pelo domínio do arquiteto nas ações de organização e operacionalização dos projetos que se destacam pelo **programa** e pelas **oportunidades** diferenciadas de intervenção, dentro de uma **relação biunívoca entre projeto e planejamento**.

⁵³ "Rossi adota um método racional que favorece o uso dos sistemas tipológicos. Rossi sustenta que a forma urbana baseia-se também, em boa parte, na analogia, como fonte principal da composição urbana". (BUSQUETS; CORREA, 2006, p.174, tradução livre).

Um "estilo de planejar", segundo Portas (2003), passa a caracterizar o projeto urbano. Na busca por respostas às problemáticas da cidade, o projeto urbano encontraria, em alguns casos, justificativa nas previsões do plano, sendo que a delimitação e a natureza das transformações estariam previstas em um documento regulador geral. Em outros casos, haveria necessidade da atuação exterior, independente da entidade política local, não prevista no plano; é o momento da atuação e gestão compartilhada. Esse processo provocou adaptações dos instrumentos de planificação ao novo contexto político operante, exigindo deles mecanismos de regulação mais variáveis, distanciados do rigor das regras "*sobre lo que se puede hacer*" (zoneamento e uso do solo) por regras sobre "*cómo y con que criterio*" deve ser tomada a decisão administrativa (PORTAS, 2003, p.2).

O resultado dessas adaptações fez com que, na esfera pública, as iniciativas passassem a ser mais seletivas e interativas. Já no campo prático, a relevância da extensão física sobre onde se vai atuar cede lugar ao enfoque estratégico qualitativo (o aproveitamento de oportunidades, em particular, quando estas não são exatamente previsíveis).

Esse "modo de planejar" a intervenção na cidade – conforme Portas (2003) – está na diferença entre o plano urbano regulador e o planejamento estratégico:

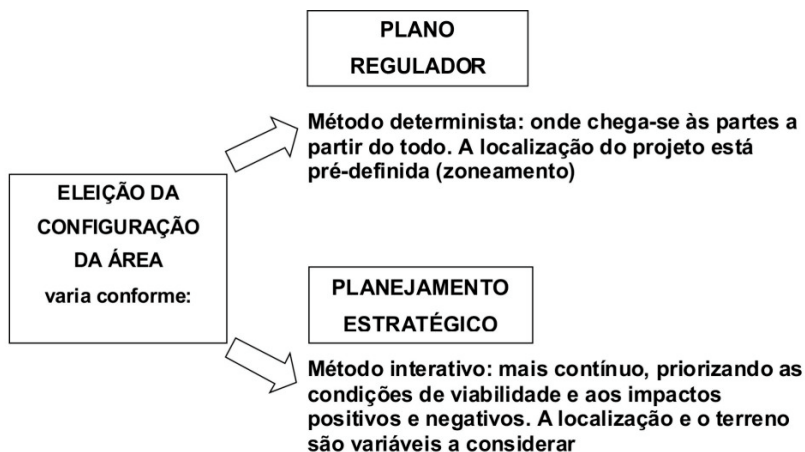


Figura 104 - Esquema-síntese do modo de planejar segundo o processo de surgimento do projeto urbano

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Portas (2003)

Sobre o discorrido nas gerações de projetos urbanos, entende-se que esse campo temático é visto como conceito e metodologia em construção; parte de linhas de pensamento que convergem para "*un campo de trabajo intermedio donde se entrelazan las escalas e donde el arquitecto es una autoridad razonable en la forma de la ciudad.*" (SOLÁ-MORALES, 2008, p.148).

7.3 PROJETOS URBANOS – ANÁLISE TIPOLOGICA

Quando se considera o grande número de características temáticas e territoriais que podem incidir sobre projetos urbanos, observa-se a dificuldade de se elaborar um quadro que reúna as principais tipologias. Essa condição dificulta a percepção das características mais significativas e a compreensão dos intérpretes que atuam nas políticas urbanas. Nesse sentido, a classificação de Portas (2003) estabelece **um quadro relacional a partir de três coordenadas iniciais**:

a) O caráter dominante do projeto urbano

Diz respeito ao tipo de objetivo a ser atingido ou, implicitamente, a problemática que se intenta resolver. Nesse aspecto, o programa é ferramenta essencial e determina o caráter que predomina no projeto que, segundo Portas (2003), pode ser assim identificado:

- O espaço coletivo

O projeto é visto como objeto de requalificação, complemento ou extensão de infraestruturas, equipamentos e meio ambiente;

- A articulação

O projeto é visto como objeto de transformação das redes, sistemas modais e interconexões;

- A atividade urbana

O projeto é visto como objeto de revitalizações ou novas localizações;

- A centralidade

O projeto é visto como objeto de nova centralidade ou formação de sistemas policêntricos;

- O parque temático

O projeto é visto como revitalização, inovação funcional ou valorização de corredores e áreas naturais.

- b) O fator externo que desencadeia a necessidade da intervenção

Diz respeito ao **sentido da ocasião, da oportunidade**. A ocasião marca o início, os tempos de implementação, a localização e os recursos a serem mobilizados em um projeto, e pode estar ou não contemplada no processo de planejamento:

- Decisões

As decisões setoriais são em geral públicas ou supralocais, que criam condições para a intervenção, como objeto de negociação institucional que visa à articulação de decisões setoriais e locais;

- Eventos únicos

São ocasiões excepcionais decorrentes de eventos especiais ou catástrofes, que permitem, no primeiro caso, a organização de candidaturas e, no segundo caso, programas de emergência;

- Iniciativas

A iniciativa pode coincidir com objetivos estratégicos que permitam contratações e parcerias de interesse mais amplo;

- Programas integralizados

A iniciativa parte do poder público, em geral, prevista no planejamento municipal ou desencadeada por concursos e candidaturas.

- c) O contexto territorial

Diz respeito à localização dos projetos urbanos. Nessa dimensão, são consideradas duas grandes categorias: a cidade consolidada ou histórica e a cidade emergente. Nessa dupla classificação, leva-se em conta a insuficiência dos sistemas urbanos estruturadores e os tecidos construídos são fragmentários ou inexistentes.

- Cidade consolidada ou histórica

Neste contexto incluem-se projetos em áreas centrais, espaços vazios ou obsoletos na malha urbana, edificações degradadas vinculadas a infraestruturas existentes.

- Cidade emergente

Neste contexto incluem-se projetos em tecidos periféricos, em extensões descontínuas do limite urbano, em urbanizações difusas entre centros, espaços naturais ou sem infraestrutura.

A intersecção desses três fatores fornece subsídios para que se individualize o tipo de projeto, num procedimento didático que auxilia na classificação de casos em que os projetos se enquadrem em mais de uma caracterização.

Os exemplos utilizados provêm de contextos distintos (diferentes países) e abarcam uma gama de situações que, inter-relacionadas, fornecem uma maior variedade de informações pertinentes ao campo do projeto urbano. Essa análise relacional desenvolvida por Portas (2003) ajuda a entender por que a iniciativa de projetos urbanos não procede necessariamente de planos formais, mas fundamentalmente do aproveitamento de oportunidades (previsíveis ou imprevisíveis).

A figura 105 ilustra o quadro de análise relacional onde projetos urbanos são apresentados e relacionados às três coordenadas. O quadro exposto abarca um número de situações-tipo, análise que pode ser estendida se considerados outros objetivos, ocasiões e lugares.

Ocasões Caráter dominante do Projeto Urbano (Objetivos)	DECISÕES		EVENTOS ÚNICOS		INICIATIVAS		PROGRAMAS INTEGRALIZADOS	
	Negociações institucionais: articulações		Eventos especiais, catástrofes, concorrências, convenções		Contratação, Parceria, iniciativa privada		Candidatura, contratos, concursos	
1 ESPAÇO COLETIVO	Porto APL Lisboa - Portugal		Villa Olímpica Barcelona - Espanya		Harbor Place - Baltimore (USA)		Port Vell Barcelona - Espanya	
2 ARTICULAÇÃO	Ferry Terminal Hamburgo - Alemanha		Estación de Santa Justa Sevilla - Espanha		OLD Railway Londres - Inglaterra		Erasmusbrug Rotterdam - Holanda	
3 ATIVIDADE URBANA	Porto Antico Genova - Italia		Chiado Lisboa - Portugal		Neslé Noisiel-Sur-Marne, França		Knam Amsterdam-Holanda	
4 CENTRALIDADE	Guggenheim Bilbao - Espanha		Expo '98 Lisboa - Portugal		Docklands Londres - Inglaterra		Kop van Zuid Rotterdam - Holanda	
5 PARQUE TEMÁTICO	Parc de la Villette Paris - França		Parque do Tejo e do Trancão Lisboa - Portugal		Teleport Town Tokio - Japão		Post-Expo '92 Sevilla - Espanha	

A. Cidade Histórica: Áreas consolidadas
 B. Cidade Emergente: Transição; Periferia em continuidade; Extensões difusas fora da Cidade;
 Espaço Natural, não urbano.

TIPOLOGIA DE PROJETOS URBANOS

Figura 105 - Quadro de tipologia de projetos urbanos
 Fonte: Elaborado pelo autor com base em Portas (2003)

7.4 CONTRIBUIÇÃO DE LINHAS DE ATUAÇÃO PARA O ENQUADRAMENTO TEÓRICO

O referencial teórico, na sua introdução, estabeleceu dois enfoques para o desenvolvimento da pesquisa: o primeiro sob a forma de **pesquisa teórico-conceitual e o segundo sob a forma de estudo investigativo**. Este último enfoque tem respaldo na análise das linhas de atuação de alguns arquitetos e urbanistas que pensaram e pensam a cidade com suas contribuições e especificidades.

O aporte decorrente do pensar e intervir na cidade que se intenciona incorporar à pesquisa provém da contribuição autoral. De um ponto de vista didático, o enquadramento das linhas de atuação inicia com a contribuição conceitual mais externa e teórica, em direção à contribuição mais empírica e específica: Rossi, Solá-Morales e Lerner.

A contribuição italiana na arquitetura e urbanismo, notadamente na visão de **Aldo Rossi**. A ideia de cidade cultural referenciada em coordenadas históricas e entendida como



um organismo composto de tantas partes acabadas, determinadas no curso do tempo, através de processos de transformações e de permanências, que adquirem valores específicos na memória individual e coletiva, e que constituem a essência, a alma da cidade (RETTO JUNIOR, 2008, p.?). internet

Figura 106 - Capa da edição original do Livro L'Architettura Della Città, de Aldo Rossi

Fonte: Busquets e Correa (2006)

Sem desenvolver o conteúdo específico do seu livro "Arquitetura da Cidade, de 1966", Rossi proporciona um exemplo de como a crítica se coloca como instrumento de intervenção na realidade, como agente

de formação e transformação do ambiente urbano, da paisagem urbana. Debatedor contumaz da história da cidade e da arquitetura, Rossi explicitou em sua literatura que a cidade, na sua completeza, é um organismo vivo composto de arquitetura na forma de um binômio inseparável. Sua intenção era definir a estrutura intrínseca da cidade, analisar a sua dimensão urbana e então retomar o papel e contribuição da arquitetura.

'A arquitectura da cidade' é uma chave estruturalista que permite reconhecer as permanências tipológicas que definem a identidade da arquitectura e dos lugares, através da memória e da história. Pela análise morfológica da cidade o arquitecto reconhece os seus significados, acumulados no tempo, e que podem ser interpretados como se se tratasse de um texto cifrado, que pode ser decifrado, lido, e entendido (CORREIA, 2005, p.27).

A escola italiana formou uma geração que utilizou a crítica e a história como instrumentos de projeto. Nesse processo, a arquitetura é chave de conhecimento, obtido pela assimilação conjunta da teoria e da realidade sobre os fatos que em relação à cidade compreendem a sua gestão política, a memória, as diretrizes, o traçado e estrutura de propriedade urbana. Essa graduação na interface com o campo da morfologia urbana proporciona elementos de pesquisa, análise e subsídios teóricos para o diagnóstico e as soluções na disciplina de projeto urbano.

A complexidade da forma, para Rossi, não se resume apenas à geometria dos volumes; está presente também na relação múltipla entre o lugar, os edifícios, as permanências e a história. Rossi amplia a compreensão do tema, pois afirma que a totalidade do fato urbano é constituída também pelo sistema viário, pela topografia, e mesmo pela apreensão do percurso (ROSSI, 1999, p.24). Apesar dessa complexidade, ele resume a forma à arquitetura da cidade para o estudo dos fatos urbanos, outorga importância aos tecidos urbanos, às tipologias arquitetônicas e entende a cidade como bem histórico.

Esse modo de pensar a cidade como porta voz natural da história humana e a arquitetura como materialização dessa trajetória pode ser identificado dentro de um campo de estudo mais amplo da contribuição italiana: o conceito de paisagem cultural. Vistos hoje, retrospectivamente, os termos dessa trajetória de percepção cultural são claros. "A coerência da paisagem italiana e sua riqueza de valores dependem da edificação individual e de regras coletivas." (BENEVOLO, 2007, p.282) Nesse

ponto, essa contribuição, ainda em Benevolo, diz respeito à "[...] a percepção simultânea e instantânea da realidade visível, e a gestão organizada de suas modificações [...]" Essa argumentação embasa a apreensão do espaço representado pelo objeto de estudo. O Rebouças é referência da história de Curitiba e sua leitura é resultado de uma paisagem urbana culturalmente formada. Para se intervir neste ambiente, a percepção da realidade local é suporte do projeto.

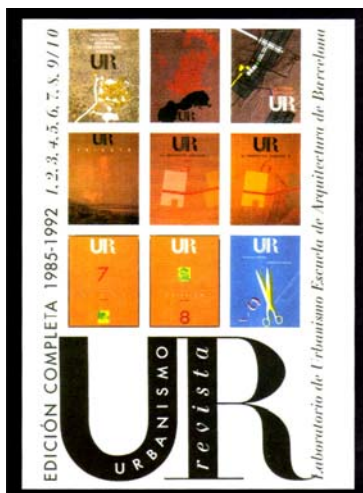


Figura 107 - Capa da revista UR. Edição Completa 1985- 1992

Fonte: Revista UR. Edição Completa 1985-1992

A escola barcelonesa sob **Manuel de Solá-Morales** Sua contribuição teórica e metodológica e sua atuação mais técnica e propositiva oferecem relevante apoio para analisar "[...] como a cidade enquanto fato construído pode dificultar ou estimular o comportamento humano e, conseqüentemente pode afetar o habitus do residente urbano." (SOLÁ-MORALES, 2008, p.14, tradução livre). A sua linha de atuação, seja no campo teórico, seja no campo prático, é o resultado do sentir, pensar e fazer. E é essa constatação que faz da sua produção um dos elementos estruturadores do referencial teórico e metodológico considerado neste trabalho.

No que se refere à apreensão do conceito de Projeto Urbano a partir do contexto europeu, há que se considerar as diferenças de instrumentos jurídicos urbanísticos.

O notável desse processo de produção e transmissão de conhecimento reside no fato de ter ocorrido a partir dos *ateliers* de projeto. Essa transmissão continuada do aprendizado, como opina Nuno Portas sobre Solá-Morales, configurou um momento em que se expandiu o entendimento de projeto urbano como instrumento de atuação versátil e oportuno na transformação das cidades.

Em sua atuação, a prioridade teórica e a ênfase na abordagem prática exigem a vinculação dos saberes à realidade da cidade, estudando seu crescimento sob três formas de expressão:

- a) Como concretização dos processos de crescimento: a materialização dos testemunhos da cidade no decorrer de sua formação e crescimento;
- b) Como classificação da formação histórica da cidade: na formação histórica, a cidade estabelece em tempos igualmente históricos, referências no espaço urbano; essa leitura impõe a necessidade de se classificar os referenciais como modo de garantir testemunhos;
- c) Como expressão das distintas maneiras de gestão: a gestão urbana é elemento-chave na realização de projetos urbanos, pois diz respeito às estratégias de implementação e gerenciamento desses projetos na cidade. Forma urbana e gestão são associações cada vez mais presentes na cidade contemporânea.

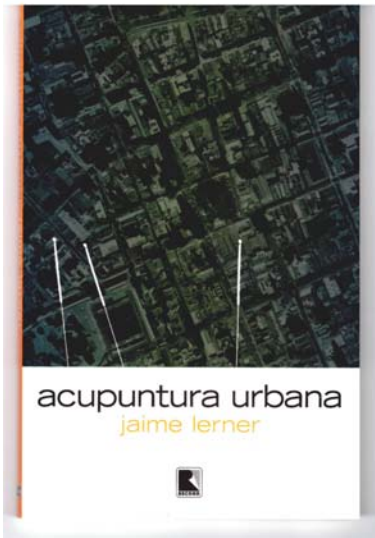


Figura 108 - Capa do livro Acupuntura Urbana, de Jaime Lerner

Fonte: Lerner (2003)

No contexto específico de Curitiba, a visão compartilhada de autor e gestor no trabalho de **Jaime Lerner**, que afirma a necessidade da intervenção como agente indutor na retomada da qualidade urbana.

[...] fazer o organismo reagir e trabalhar de outra maneira [...] independentemente se as intervenções se dêem mais por necessidade do que por vontade (LERNER, 2003, p.7).

São poucas as oportunidades em que a gestão pública estabelece sua administração com a visão técnica voltada para a construção da cidade. Em Curitiba, as possibilidades de desenvolvimento e aplicação de propostas de projetos urbanos foram oportunizadas na atuação de Lerner como gestor.

No quadro histórico e urbanístico de Curitiba, é possível se entrever que experiências originadas de intervenções pontuais na cidade têm sido evidências da ação eficaz de projetos no limite entre a arquitetura e a forma urbana.

Como modo de atuar na cidade, o urbanista sustenta seus ideais de profissão associando o ponto de vista do usuário e do técnico:

Sempre tive uma ligação poética com as cidades em que vivi. Aliás, hoje eu diria que um arquiteto deve trabalhar tão próximo de um filósofo – ou de um poeta – quanto de um engenheiro." [...] Depois de varias experiências como prefeito e governador, posso afirmar que muitos querem fazer tudo na cidade e não têm prioridades, outros são paternalistas, alguns não tem visão solidária, muitos não tem visão estratégica, e a maioria não sabe ou tem dificuldade em fazer junto com a população. [...] Em última análise, a questão decisiva nessa evolução é a vontade de acertar – o resto são questões técnicas que podemos resolver. Alguns equívocos urbanos históricos podem ter suas causas facilmente identificadas pela dissociação de vida e trabalho, projeção da tragédia, insistência em tendências não desejáveis pela população, falta de uma visão global e estrutural da cidade, imobilismo do diagnóstico, muitas oportunidades aos vendedores de complexidade, falta de compreensão do papel indutor das cidades, formação de guetos de pobres e ricos e ênfase no conhecimento estatístico das pessoas. É preciso olhar a cidade a partir das pessoas, dos viajantes, do trabalhador, da professora, do pobre, do rico, da criança e do velho. Todos devem se sentir participando das decisões e parte de um grande projeto (LERNER, 2011, p.22, 25).

A contribuição desses autores permite aproximações e intersecções entre suas linhas de atuação e sua produção, proporcionando uma abordagem teórico-prática mais precisa com vistas a sua aplicabilidade no objeto desta investigação – o estudo propositivo no bairro Rebouças. Para a concretização da proposta, entende-se a prática como instrumento de intervenção na cidade contemporânea; os desdobramentos dessa prática são equacionados através de uma "abordagem instrumental, conceitual e operativa sobre a transformação urbana." (ZAPATEL , 1998, p.2)

7.5 INTERVENÇÕES URBANAS E O ESTATUTO DA CIDADE

O Estatuto da cidade foi instituído através da Lei Federal n.º 10.257 de 10 de julho de 2001, e teve sua origem baseada na lei de Desenvolvimento Urbano gestada em 1982. Seu objetivo é regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, de direito à cidade, da defesa da função social da cidade, da propriedade e da democratização da gestão urbana, no âmbito municipal.

No Brasil, fundamentalmente, as inovações do Estatuto da Cidade situam-se em três áreas. Primeiramente, em um conjunto de instrumentos voltados para induzir, mais do que normatizar, as formas de uso e ocupação do solo. Uma nova estratégia de gestão é formulada, incorporando a idéia de participação direta do cidadão em processos de construção dos destinos da cidade. E finalmente, propõe-se a ampliação das possibilidades de regularização de áreas urbanas hoje consideradas ilegais (Polis, 2000). Basicamente, o Estatuto da Cidade valoriza o local na solução de problemas urbanos, permitindo um novo formato de atuação, marcado principalmente pelo princípio da gestão democrática.

[...] O Estatuto dedica grande parte de seu conteúdo aos instrumentos para a promoção da política urbana, em especial na esfera municipal, classificados, de acordo com sua natureza, em tributários, financeiros ou econômicos; jurídicos; administrativos e políticos (BRASIL, 2001).

Em linhas gerais regulamenta a função social da propriedade e proporciona ao poder público maior ingerência e poder de intervenção no uso e ocupação do solo e na rentabilidade das terras urbanas. O estatuto em seu parágrafo único estabelece normas de ordem pública e interesse social e regula o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança, do bem estar dos cidadãos e do equilíbrio ambiental.

Foi com a Lei Municipal n.º 11.266, de Curitiba (16 de dezembro de 2004), que se deu a adequação do plano diretor ao Estatuto da Cidade. Entre os instrumentos legais dispostos no Estatuto e apropriados à implementação e viabilização de operações urbanísticas relacionam-se:

a) O estudo de impacto de vizinhança – EIV

Recurso que o poder público tem para avaliar empreendimentos na área urbana, como forma de contemplar os efeitos positivos e negativos no entorno.

Em Curitiba, por meio do Decreto municipal n.º 838 (anterior ao Estatuto da Cidade), o poder público obriga a elaboração de Relatório Ambiental Prévio - RAP para atividades que possam eventualmente impactar o entorno, analisando o porte, a natureza ou área de localização, aplicáveis à empreendimentos comerciais e de serviços. Com a adequação do Plano Diretor ao Estatuto, foi estabelecido, no que se refere ao estudo de impacto de vizinhança - EIV, como conteúdo mínimo para a análise:

- Descrição detalhada do empreendimento;
- Delimitação de área de influência direta e indireta do empreendimento ou atividade, considerando o adensamento populacional; equipamentos urbanos e comunitários; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego e demanda de transporte público; ventilação e iluminação; paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- Descrição detalhada das condições ambientais;
- Identificação dos impactos a serem causados pelo empreendimento ou atividade, nas fases de planejamento, implantação, operação e desativação, se for o caso;
- Medidas de controle ambiental, mitigadoras ou compensatórias adotadas nas diversas fases, indicando as responsabilidades pela sua implantação.

Na viabilização do projeto, o EIV implica analisar o impacto do adensamento populacional no Rebouças (proposta de verticalização das quadras voltadas às conectoras), mudança da lei de uso e ocupação do solo (incentivo ao uso ZR4), geração de tráfego e demanda por transporte público (configuração das ruas João Negrão e Tibagi como prioritárias de alto fluxo); paisagem urbana e patrimônio cultural (a manutenção das edificações históricas no entorno da praça Eufrásio Correia e de unidades referenciais no Rebouças).

b) O direito de preempção

Preferência que o poder público municipal tem para adquirir imóvel urbano segundo a legislação do Plano Diretor.

Na viabilidade do projeto, o direito à preempção permite ao poder público prerrogativa na aquisição das áreas estratégicas constituídas pelos terrenos remanescentes da antiga Rede Ferroviária federal; garante prioridade na implantação do eixo paisagístico como forma de valorizar um equipamento urbano e comunitário e áreas verdes; garante prioridade na proteção do patrimônio histórico edificado na forma de edificações referenciais na praça Eufrásio Correia e do Rebouças.

c) A transferência de direito de construir

Confere ao proprietário do imóvel o direito de construir em outro lote quando a sua propriedade for objeto específico do interesse público.

No incentivo à participação privada o projeto utiliza a transferência de potencial construtivo para investir na conservação de unidades de interesse de preservação (UIP) da Rua barão do Rio Branco, entorno da Praça Eufrásio Correia e Rebouças.

A estação ferroviária e o viaduto da rua João Negrão são tombados pelo Estado do Paraná.

d) As operações urbanas consorciadas

Com base no Plano Diretor, essa lei municipal considera operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo poder público municipal, com a participação de agentes privados e outros públicos para fins de alcançar em determinada área, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

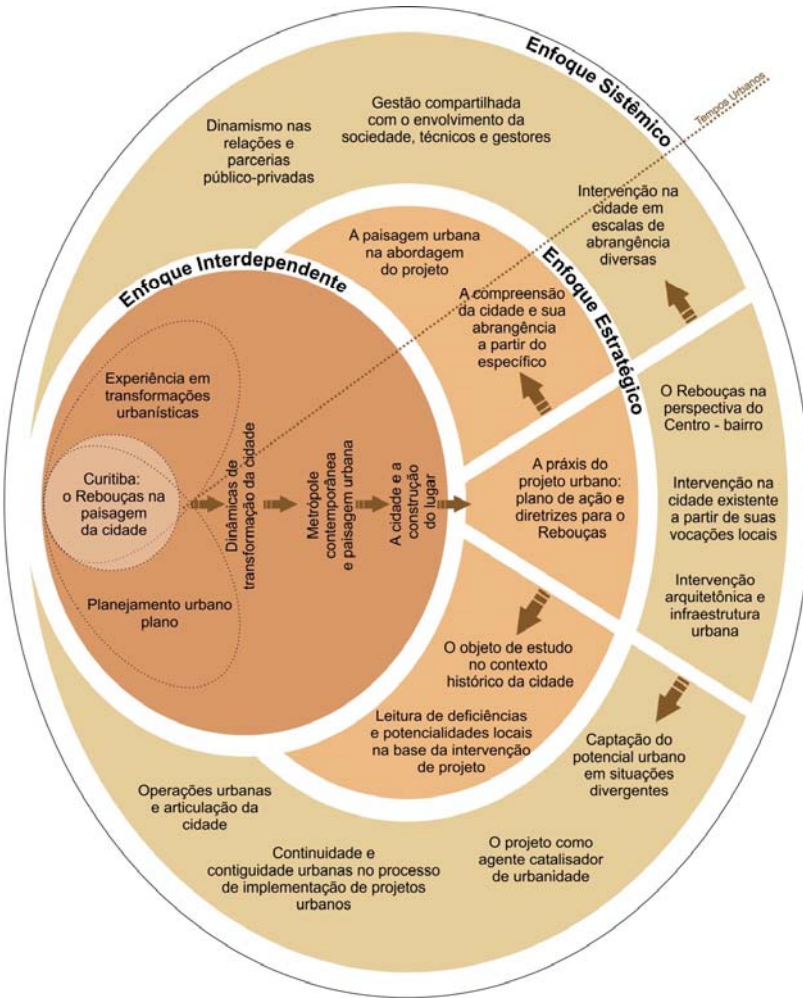
7.6 REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DA ABORDAGEM TEÓRICA

Como forma de apreensão do conhecimento, a representação esquemática elaborada ilustra a abordagem teórica da pesquisa. É feita por meio de um modelo gráfico sistêmico, que traduz "uma visão conspectiva e estrutural que envolve o organismo como um todo" (HOUAISS, 2011). No intercurso desse modelo gráfico, expõe-se o processo de conformação teórica sob três enfoques. Nesta síntese teórica, os componentes do argumento investigativo são visualizados dentro de um sistema que corresponde à dinâmica da cidade, enfatizando as interfaces de estratégia e interdependência entre os três

cenários. Estes são interpretados sucintamente e constituem o universo de trabalho de intervenção conceitual e propositiva para o recorte urbano, inter-relacionados através dos tempos urbanos do processo de transformação da cidade. Dispõem-se da seguinte maneira:

- **Quadro atual 1:** ilustra a realidade ampla da cidade contemporânea, que a vê como um campo sistêmico de relações e conexões. A intenção é expor um quadro com uma visão conjuntural da cidade que evidencie os pontos explicitados no referencial teórico;
- **Quadro de atuação 2:** individualizado na leitura do recorte urbano de estudo, alvo estratégico sob intervenção – o recorte espacial no bairro Rebouças e áreas de abrangência. A intervenção aponta os elementos estratégicos delineados e implementados mediante procedimentos metodológicos (o recorte urbano, o corte urbano como método interpretativo e as linhas práticas de atuação);
- **Quadro esperado 3:** idealizado na prática de projetos urbanos. Enfoca um quadro urbano futuro que ilustra os resultados esperados considerando o plano de ação e diretrizes de projetos urbanos pensados como estratégias de atuação implementadas em benefício da articulação da cidade.

Na página seguinte é apresentado o gráfico com o esquema configurador do quadro teórico e sua relação com o plano de ação no recorte de estudo.



Legenda: 1 - quadro atual 2 - quadro de atuação 3 - quadro esperado

Figura 109 - Representação esquemática da transposição da abordagem teórica ao plano de ação

Fonte: Elaboração autor sobre base gráfica no modelo sistêmico de avaliação (2010)

8 PLANO DE AÇÃO

Conforme as etapas de estruturação da pesquisa, o plano de ação corresponde ao **desenvolvimento e às expectativas da intervenção para o Rebouças**. É o momento em que a investigação assume o contorno propositivo orientado pelo enquadramento teórico.

Do ponto de vista teórico-metodológico, a proposta de projeto(s) urbano(s) foi estruturada em cinco pontos:

- Na revisão teórica sobre conceitos, estudo tipológico e linhas de atuação;
- Na aplicação como estruturador de futura centralidade (espaço urbano no perímetro do anel central de Curitiba);
- Na aplicação como agente na consolidação e revitalização patrimonial da área já existente;
- Na proposta como motor de inversão público-privada;
- Como prática de transformação urbana com a geração de paisagens urbanas alternativas para a articulação cidade-bairro, novos equipamentos, espaços públicos, permeabilidades visuais e conexões viárias.

O plano de ação compreende a leitura sobre **o recorte urbano como espaço físico delimitado** com desdobramentos mais amplos sobre **o Rebouças, visto como um território de Curitiba** (figura 110). Os levantamentos e a análise elaborados nessa leitura foram desenvolvidos sob duas dimensões⁵⁴. A **dimensão político-social** é o plano em que se considera a interação e participação dos **agentes públicos, privados e as parcerias, vistos isoladamente ou vinculados às negociações de exceção, à legislação urbana e a mecanismos de operacionalização**. No âmbito social, o Estatuto da Cidade é o instrumento enfatizado na pesquisa e estabelece "a primazia do interesse público e a gestão democrática da cidade." (BRASIL, 2001).

⁵⁴ O conceito de dimensão é entendido aqui como todo plano, grau, nível etc., no qual se possa efetuar uma investigação ou realizar uma ação. (ABBAGNANO, N. **Dicionário de filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2000).

A **dimensão físico-espacial** trata dos aspectos inerentes à morfologia urbana, e nela a produção e transformação dos espaços são reconhecidas no tempo, pela forma, uso e função e seus desdobramentos historicamente constituídos, significação e a memória. Corresponde à intervenção no ambiente urbano e contempla **a inserção, a infraestrutura e a arquitetura no direcionamento das ações.**

Na figura 110, observa-se a área da cidade sobre a qual foi desenvolvida a leitura propositiva de projeto(s) urbano(s).

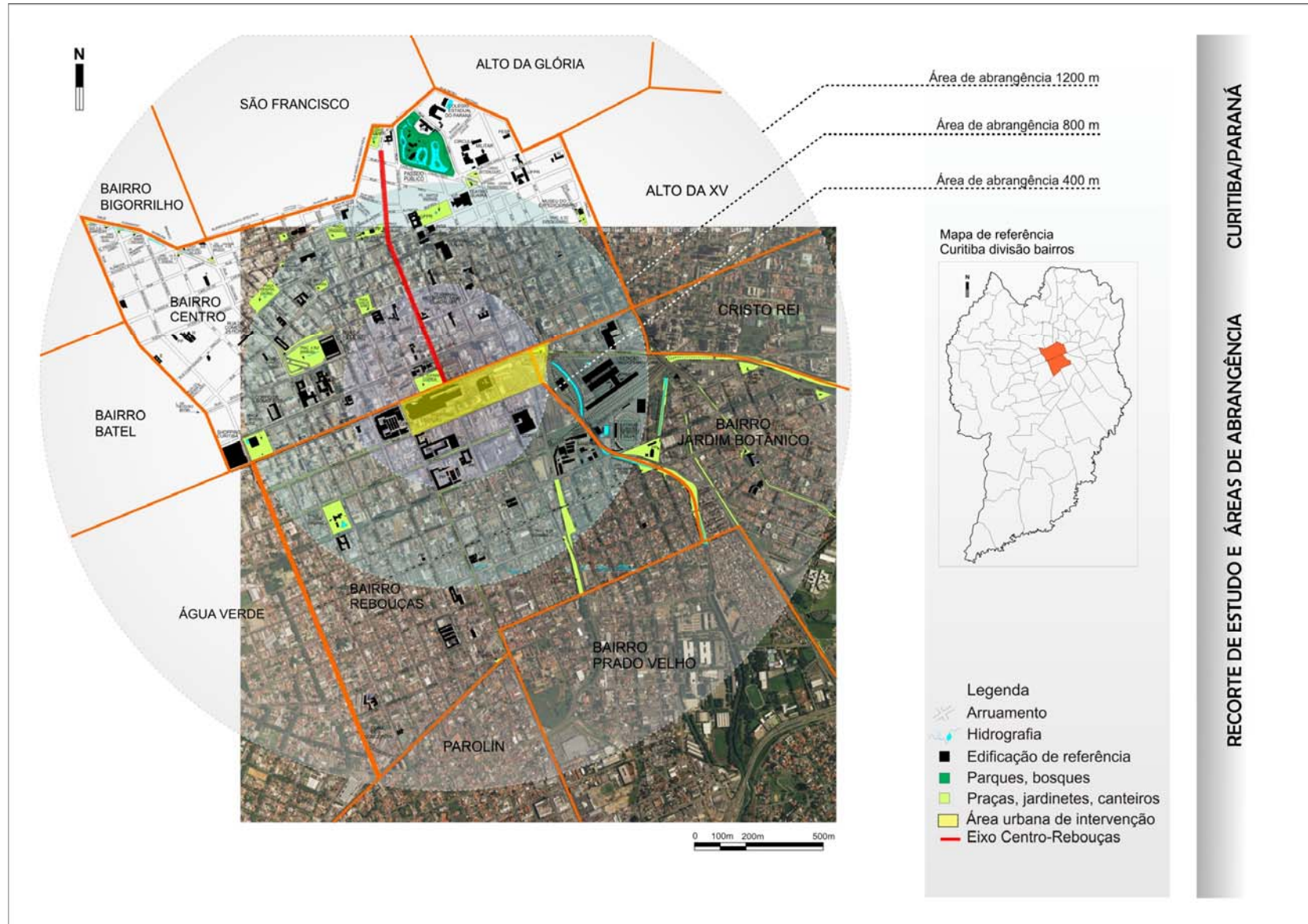


Figura 110 - Mapa do recorte urbano: delimitação física e áreas de abrangência - Curitiba/PR
 Fonte: Elaborado pelo autor (2009). Base cartográfica do IPPUC (2004) e aerofotogrametria (Esteio, 2001)
 Nota: Sobreposição de fotografia aérea sobre a malha urbana atual

8.1 AMPLIAÇÃO DA ESCALA DE ANÁLISE – A CIDADE E O REBOUÇAS

O estudo do quadro estatístico de Curitiba evidenciou uma cidade emergente onde as questões relativas à organização do território se apresentam na atualidade, nas escalas urbana e metropolitana. A discussão desse quadro é atual, como demonstra a matéria jornalística:

[Metrópole "São-Paulinização" de Curitiba]

Com 11 milhões de habitantes, São Paulo é a maior cidade do país e vive problemas urbanos em escalas gigantescas. Curitiba, por sua vez, tem 1,8 milhão de moradores e um desafio, aparentemente, maior que o da metrópole paulista: será que a capital paranaense consegue manter o modelo de planejamento ao mesmo tempo em que caminha para se tornar uma megacidade?

A concentração da população nos espaços urbanos é uma tendência mundial e, mais cedo ou mais tarde, Curitiba chegará perto do modelo de São Paulo. (MENEZES, 2010).

Considerando a dimensão urbana como parâmetro de comparação, Curitiba ainda está longe da capital paulista. Porém, a reportagem questiona a condição da capital paranaense de manter-se atenta ao próprio crescimento e antecipar o enfrentamento das problemáticas, competência anteriormente adquirida na trajetória de planejamento e ordenamento urbanos.

É compreensível que aqueles que analisam a experiência da cidade "com um olhar externo" concentrem-se nos resultados de intervenções diferenciadas que a projetaram internacionalmente. Porém, a produção do espaço urbano conta não somente com a notoriedade projetual, mas essencialmente com estratégias de ação dentro de uma visão global de cidade.

No panorama da globalização sinalizado na pesquisa, a gestão deve enfrentar a complexidade da cidade contemporânea por meio de soluções urbanas e metropolitanas em igual medida e dimensão, e nessa esfera orbitam soluções de renovação, transformação e propriamente de construção da cidade, experiências às quais Curitiba veio se habituando, principalmente nos últimos cinquenta anos de desenvolvimento do Estado.

Essa construção não tem sido feita com o abandono da cidade preexistente; é fundamental pensar nas partes objetivando uma visão

sistêmica de planejamento e ações, um aspecto que erroneamente "parece colidir com a visão tradicional dos lugares e com o discurso de identidade." (ABASCAL, 2005, p.3).

Nas últimas décadas do século XX e início do XXI as sociedades em sua trajetória têm enfrentado transformações mais intensas e radicais; as mudanças nas tecnologias de produção e de comunicação têm sido a base para explicar essas transformações. No contexto contemporâneo, essas mudanças repercutem desde efeitos mais perceptíveis na economia até as transformações menos claras observadas nas relações sociais e culturais. Essa visão tem suporte em Bolaños (2006), quando se refere à gestão de projetos urbanos para a América Latina. Como em grande parte das metrópoles em formação, não há possibilidade de interpelá-las com uma única resposta para os seus problemas ou com soluções derradeiras para a sua complexidade. Ao mesmo tempo é necessária a busca de soluções que contribuam para um adequado crescimento urbano, inserido no desenvolvimento planejado da cidade. O que se considera discutir é **a tendência à implementação de novas formas de intervenção, mais flexíveis, mais acordadas entre as partes envolvidas e mais submetidas a um juízo gestor e empreendedor de obras concretas.**

Curitiba adequou seu plano diretor ao Estatuto da cidade em 2004, conforme a Lei municipal n.º 11.266, de 16 de dezembro de 2004. O olhar para essa cidade contemporânea, vista como um problema de múltiplas variáveis em conexão, pressupõe compreender a sua evolução urbana principalmente pela atuação da gestão pública que a caracterizou em três fases: **gestão urbana, gestão descentralizada e gestão estratégica** (IPPUC, 2004).

A fase de **gestão urbana** retratou a trajetória de planejamento urbano experimentado pela capital em meados de 60 e 70. É a fase de transição das administrações burocráticas para um conceito de gestão urbana, a passagem de um Estado provedor para uma um Estado promovedor de desenvolvimento socioeconômico para o município. O marco direcionador foi o Plano Preliminar de Urbanismo de 1966.

Em um segundo momento, a partir dos anos 80, tiveram lugar o empreendedorismo urbano e a implementação de processos compartilhados. A **descentralização** com a criação das administrações regionais possibilitou a atuação mais específica e setorializada.

A virada para os anos 90 é marcada pela questão ambiental acrescida à complexidade do pensar a cidade. A gestão pública conferiu **visão estratégica** à cidade com a mudança de escala e a integração das ações de gestão.

Vista como fenômeno heterogêneo, composto por realidades e interesses diversos, a cidade atualmente procura gerenciar essa diversidade, e dentro da visão de gestão estratégica mais recente, dá continuidade à descentralização mantendo, contudo, a integração das ações administrativas e dos recursos. Na gestão atual, a cidade tem procurado direcionar a atuação em diversas escalas, às diversas particularidades de cada comunidade, sem perder a visão de conjunto.

Na sua abordagem mais ampla, o projeto urbano é uma estratégia de intervenção interativa no Rebouças. Essa interatividade significa favorecer uma ação compartilhada com troca e influência recíprocas entre organismos inter-relacionados (HOUAISS, 2001).

A intervenção considerou inicialmente a cidade existente. Na linha teórica da pesquisa, procurou-se evidenciar os *atos urbanos* desse território, contribuição dos italianos ao pensar a cidade de forma multidisciplinar, contextualista e cultural. É no encadeamento desses fatos urbanos e da leitura que se faça a partir das relações entre eles que acontecem as oportunidades de projeto.

O mapa da figura 111 ilustra os principais edifícios e logradouros públicos existentes na área, que, segundo o quadro histórico e urbanístico, são alguns referenciais da construção e reordenação da paisagem; não somente no sentido da preservação de suas singularidades, mas, em uma visão futura, como indutores de novas intervenções na área.

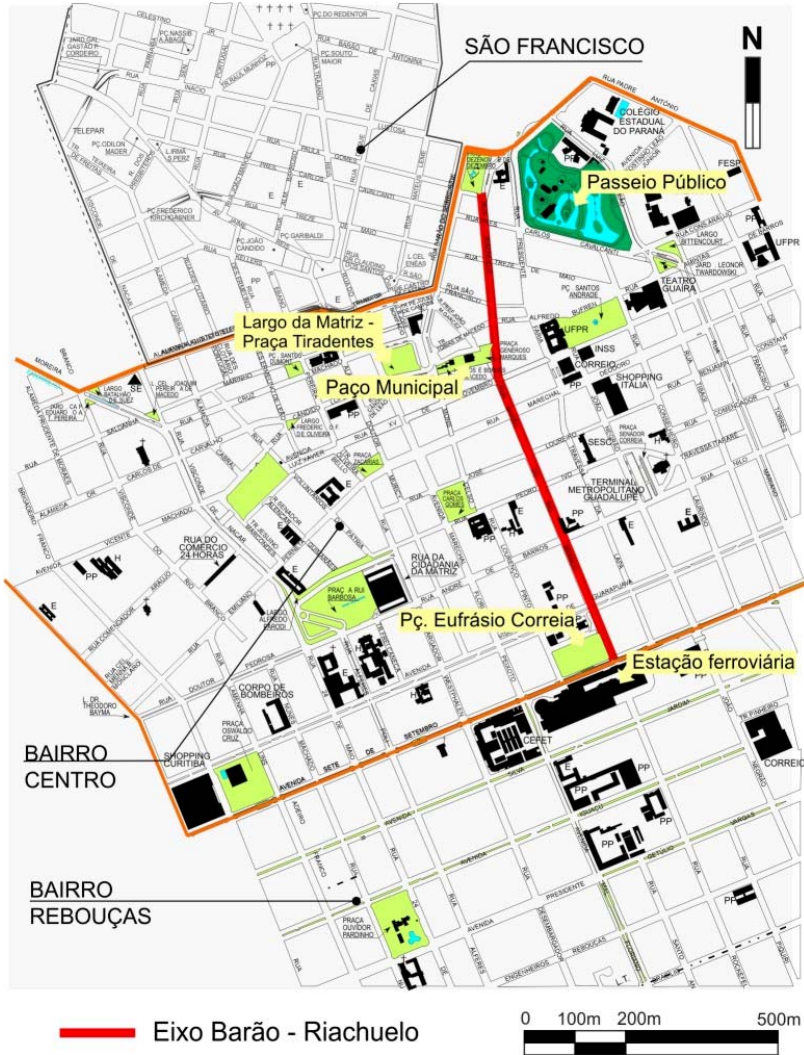


Figura 111 - Mapa com a localização do eixo viário Barão-Riachuelo e das principais referências em seu entorno - Curitiba/PR

Fonte: Elaboração do autor (2010). Base cartográfica IPPUC (2007)

Contudo, é o eixo que une o Centro da cidade ao bairro Rebouças que consolida historicamente o recorte físico (figura 111). Os argumentos apresentados na pesquisa afirmaram este espaço da cidade como referencial urbano e, desse modo, essencial na orientação das proposições de projeto.

Esse eixo urbano Barão-Riachuelo⁵⁵ compreendido entre a Estação e o Passeio Público afirma a cidade cultural justificando a visão contextualista sobre o projeto urbano defendida pelo autor. No programa de revitalização estabelecido pelo município com as diretrizes do IPPUC, o eixo foi pensado como elemento articulador para o resgate da sua vitalidade econômica e cultural. As medidas modernizadoras para a área têm sido implementadas pela gestão pública: sistema viário, equipamentos e mobiliário urbano, cadastro das UIP etc. No que concerne à legislação, novos parâmetros e incentivos foram criados para que proprietários de imóveis na área invistam em projetos de restauro e revitalização, bem como em usos adequados aos imóveis.

Relativamente ao objeto desta pesquisa, a consolidação do projeto Barão-Riachuelo vai ao encontro da intervenção proposta para esta área, integralizando o entorno da Praça Eufrásio Correia, os edifícios sob proteção patrimonial e a nova ordenação das vias locais.

Em Curitiba, o redirecionamento do crescimento urbano determinado pela construção da estação ferroviária ocorreu de forma lenta e esparsa, mas garantiu ocupação da região sul da cidade. Esse aspecto contribuiu para que, na década de 1940, o entorno da estação se sobressaísse como uma nova centralidade da cidade. Na leitura urbana atual, o recorte de estudo, ele próprio é um referencial deste processo evolutivo. A municipalidade ampliou a visão sobre esse eixo histórico de maneira a configurar **o eixo Barão-Riachuelo como projeto⁵⁶ estratégico de revitalização das ruas Riachuelo, Barão do Rio Branco e entorno**. Essas duas ruas representam hoje, na continuidade uma da outra, a paisagem de Curitiba do início do século passado, atravessando a matriz urbana e caracterizando as antigas portas de entrada da cidade (caminho da Marinha ou da Graciosa ao norte; caminho do Arraial ao sul).

⁵⁵ Por meio do Decreto n.º 186, de 04 de abril de 2000, o município reconhece as UIP localizadas nesse trecho da cidade e estabelece a proteção mediante a legislação de zoneamento e uso do solo.

⁵⁶ O trecho Sul – Rua Barão do Rio Branco e a Praça Eufrásio Correia – foi definido no projeto de expansão da cidade para a época (são aproximadamente 800m de extensão entre a estação e o centro da cidade). O trecho norte do eixo era caracterizado pela Rua Riachuelo, compreendida entre o centro da cidade (Rua Barão do Rio Branco) e o Passeio Público (1886). Este último local foi estratégico pelas medidas de saneamento e pela orientação e ordenação da ocupação desta região, em fins do século XIX. A Riachuelo teve desde sua abertura a vocação comercial, aspecto acentuado pelo seu papel de articulação com o caminho que levava ao litoral. Com o crescimento das atividades econômicas, a Riachuelo ampliou sua área de influência comercial para as ruas do entorno e teve seu perfil alterado principalmente em decorrência das levas imigratórias que ali se estabeleceram.

A análise da ocupação da área confirmou que a participação do poder público em Curitiba promoveu a dinâmica no Rebouças e adjacências, por meio de diretrizes e de obras:

- A implementação do Projeto Novo Rebouças;
- O incentivo à instalação de comércio de bares, casa de show e restaurantes;
- As mudanças advindas do novo zoneamento de uso e ocupação do solo;
- A revitalização da Avenida Iguazu;
- O projeto de revitalização e reconversão de uso do Moinho Paranaense para sede da Fundação Cultural.

No projeto Novo Rebouças, as intervenções estimuladas ressentem-se da ausência de um plano integrado de ações que garantisse a plena receptividade dos projetos pontuais implementados. Deve-se considerar igualmente a ausência de um acompanhamento e avaliação necessários para antever medidas e eventuais redirecionamentos das propostas fundamentadas no Projeto. Há uma forte justificativa para a atenção especial à área: a tradição industrial do bairro sempre exigiu monitoramento maior por parte do poder público para estimular as novas e diversificadas atividades como lazer cultural e de entretenimento. Essa tradição de raízes histórico-sociais relativas à ocupação primeira da área – zona fabril – ainda vincula o lugar à áreas desprovidas de urbanidade.

Conforme Fernandes (2008b), ainda há conflito com as atividades industriais remanescentes; no entanto, a realidade tende a mudar, pois algumas indústrias como a Cavo Serviços e a Companhia de Bebidas das Américas (AMBEV) sinalizam a sua transferência diante da valorização do local.

A figura 113 apresenta a ilustração dos principais referenciais urbanos da área.



Figura 113 - Mapa do recorte de estudo e abrangências: principais edificações e logradouros públicos - Curitiba/PR

Fonte: Elaborado pelo autor (2009)

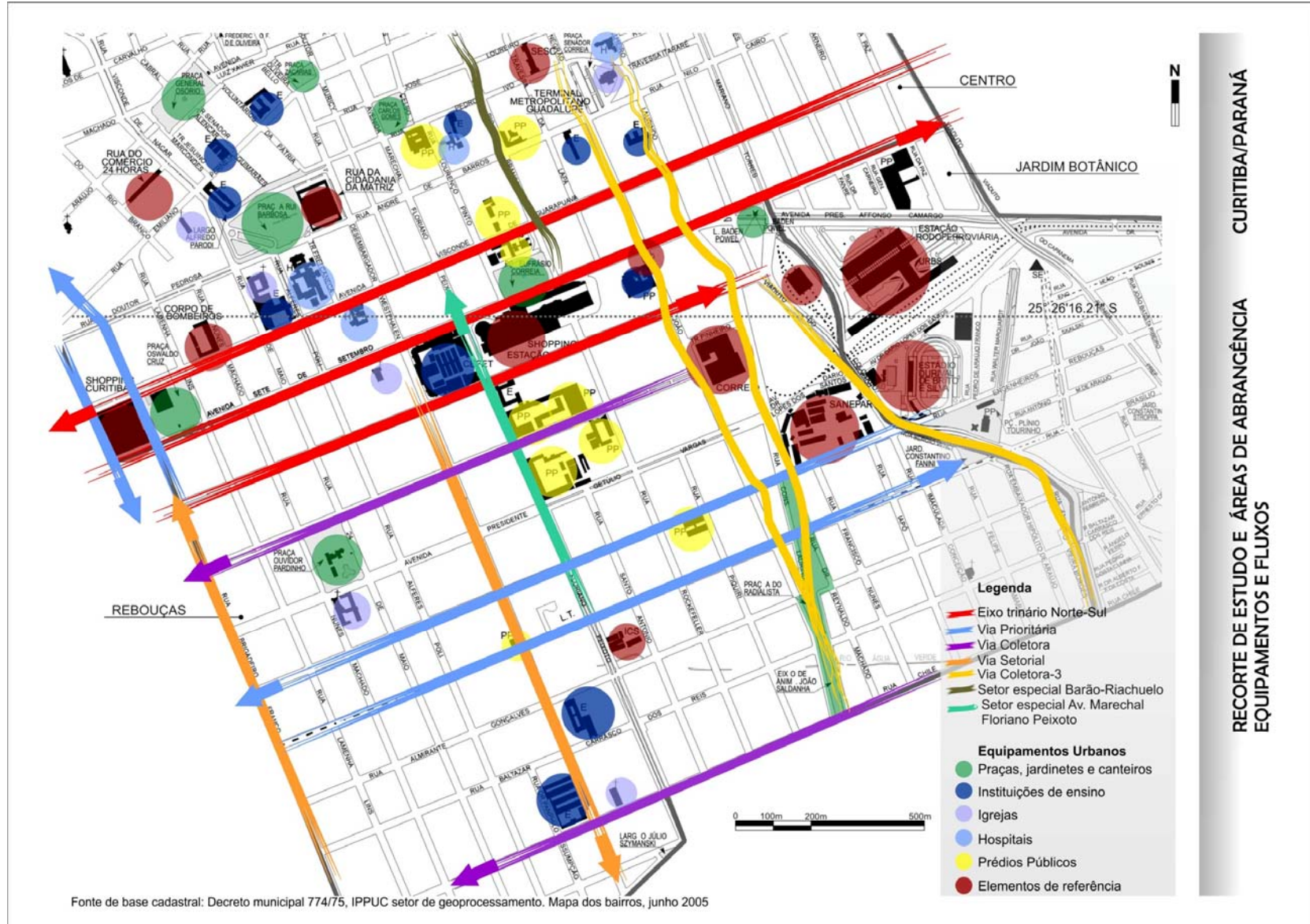


Figura 114 - Mapa do recorte de estudo e abrangências: equipamentos, logradouros públicos e sistema viário - Curitiba/PR

Fonte: Elaborado pelo autor (2009). Base cartográfica IPPUC (2004)

8.2 O RECORTE URBANO

A adoção do recorte urbano como procedimento metodológico partiu da identificação de um espaço físico no contexto do Rebouças que proporcionasse, mediante intervenção de projetos, retomar o potencial de renovação, refuncionalização e reabilitação urbana por meio da prática projetual como modo de possibilitar o desenvolvimento da área.

A sistemática para o reconhecimento do recorte, procedimentos metodológicos e implementação do plano de ação e diretrizes seguiu as seguintes premissas:

- a) Mapeamento da área de abrangência
 - Determinação de escalas urbanas de atuação;
 - Escala de atuação local;
 - Escala de atuação intermediária;
 - Escala metropolitana.
- b) Confeção do corte urbano para a identificação de:
 - Transversalidade
 - Áreas de transição de tecidos urbanos distintos;
 - Áreas de transição representadas por vazios urbanos (áreas remanescentes das linhas ferroviárias, áreas fragmentadas, terrenos vagos etc.).
 - Contiguidade da cidade na leitura das preexistências identificadas;
- c) Problemática
 - Fluxos, barreiras, limites e ruptura

No desenvolvimento da intervenção arquitetônica, Zapatel (2001) a apresenta como aspecto gerador de novas dinâmicas urbanas, cujos objetivos procuram atender diferentes setores da comunidade:

o empreendedor, o usuário, o poder público, o cidadão. A infra-estrutura como suporte à vida urbana. O projeto de equipamentos, sistemas de mobilidade, espaços públicos. O tratamento arquitetônico dos eixos urbanos em suas formas de articulação e integração são abordados a partir do corte urbano em escalas distintas, com destaque nos pontos de ruptura, barreiras e limites (ZAPATEL, 2001, p.1).

Nesse processo, os procedimentos para a identificação das problemáticas tem em Zapatel (2010, p.2) a seguinte premissa didático-pedagógica:

Com base na análise de fluxos e na definição de critérios de transposição das áreas de ruptura, barreiras e limites, tem-se como objeto a elaboração de projeto de infra-estrutura de percurso. No sentido de gerar novos serviços urbanos que respondam aos processos de transformação urbana, contempla-se o projeto de equipamento. Como justificativa do método, as diretrizes de intervenção visam no conjunto urbano projetado – infra-estrutura e de equipamento – desenvolver Projetos Urbanos como método de intervenção.

O projeto urbano define-se por meio do recorte físico e implementação. Contudo, a atuação sobre o espaço físico definido não restringe seus efeitos à área localizada; é análoga à *acupuntura urbana* (Bohigas⁵⁷) na medida em que estabelece desdobramentos maiores e, pelas mesmas razões em que se darão as implicações futuras dos projetos urbanos para a área e seus desdobramentos em tempos diversos, a proposta deve considerar um contexto flexível de atuação.

Na sua visão, Jaime Lerner identifica a ação pontual como recurso que objetiva a simplicidade da intervenção, conforme observou Falco (2011):

La strategia dell'Agopuntura Urbana proposta da Jaime Lerner ci fornisce le soluzioni per risolvere il corpo urbano e la sua visione olistica, le analisi, lo studio e le conseguenti soluzioni, le quali, non sono da ricercare nella complessità ma piuttosto nella

⁵⁷ Oriol Bohigas, representante do primeiro período da escola de Barcelona, experimentou em inúmeras ocasiões o urbanismo que partia do detalhe para o conjunto. Foi através do seu livro "*Reconstrucción de Barcelona*" que apresentou seus princípios sobre a intervenção urbana de caráter arquitetônico e contextualista (Bohigas, 1985). Outras referências relacionadas a este tema: BOHIGAS, O. *Reconstrucción de Barcelona*, Edicions 62, Barcelona, 1985 (ed. esp. MOPU, Madrid, 1986); BOHIGAS, O. *Ciudad y acontecimiento. Una nueva etapa del urbanismo barcelonés. Arquitectura Viva*, v.84, 2002.

semplicità degli interventi: un'oculata riqualificazione che metta in primo piano le necessità della collettività (FALCO, 2011).⁵⁸

Lerner emprega a *acupuntura urbana* desdobrando esse conceito segundo intervenções que atinjam prioritariamente o coletivo. Conforme Guayabero (2010), o arquiteto curitibano explica: "*si rehabilito la fachada, cambio el edificio. Si cambio el edificio, cambio la plaza que lo rodea. Si mejoro la plaza, cambio el barrio al que pertenece. Si cambio el barrio, rehago la ciudad*".

8.2.1 Análise do zoneamento e uso do solo

Acompanhando o quadro histórico-urbanístico desenvolvido sobre o Rebouças, foi possível registrar os momentos de expansão e retração do crescimento urbano, sempre vinculados ao desenvolvimento econômico da cidade. Para analisar a evolução da ocupação da área do recorte estudado, foram utilizados mapas-síntese indiciais elaborados por Yamawaki (2008). A base de dados foi obtida nos carnês de IPTU da Secretaria Municipal de Finanças - SMF/PR. (ver Anexo E).

Em um arco de tempo compreendido entre as décadas de 1900 e 2000, são identificados os imóveis que sofreram alteração, indicando a dinâmica de ocupação nas quadras do recorte de estudo e adjacências.

As figuras 115 a 121 apresentadas nas páginas seguintes representam os mapas parciais da região de estudo. Foram elaborados para o desenvolvimento do estudo de caso sobre a reconversão de uso da antiga estação ferroviária de Curitiba. A pesquisa desenvolvida para a análise e ponderações referentes ao quadro de desenvolvimento da área fornece elementos estatísticos da evolução da ocupação do solo e prognósticos úteis para a percepção do espaço atual e construção de diretrizes futuras de intervenção. O universo de pesquisa da autora abrange uma seleção de quadras no entorno do atual *Shopping Estação*, a partir das quais é elaborada a Análise Indicial de dinâmica física:

⁵⁸ "A estratégia da acupuntura urbana proposta por Lerner fornece as soluções para resolver o corpo urbano dentro da sua visão holística, as análises, o estudo e as consequentes soluções, as quais, segundo o autor, não são encontradas na complexidade, mas sim, na simplicidade das intervenções; uma injeção de requalificação que coloque em primeiro plano as necessidades da coletividade." (FALCO, 2011, tradução livre).

Esta análise classifica os espaços em modificados, estáveis e inertes. Por consequência, são considerados os seguintes espaços:

- a) estáveis – lotes edificadas anteriormente ao período analisado que não foram reformados ou construídos;
- b) modificados – lotes edificadas ou reformados no período de análise;
- c) inertes – lotes não edificadas.

Apenas os espaços em ruptura, que correspondem aos lotes com edificações em ruínas, não são considerados neste momento, devido à impossibilidade de identificação destas características por meio dos dados do carnê do IPTU, sendo, portanto, enquadrados como estáveis. A análise indiciária da dinâmica física objetiva identificar construções novas e reformas com acréscimo de área, possibilitando a compreensão da ocupação do solo no período de interesse (1997 a 2007). Tendo em vista o foco do estudo, a maior presença de lotes modificados indiciária uma dinâmica mais acentuada. Os lotes estáveis e inertes (vagos) sinalizariam a estagnação do espaço. Os dados são comparados entre quadras próximas e distantes do objeto de estudo inseridas na mesma zona para evitar-se distorções em função dos parâmetros urbanísticos incidentes. (YAMAWAKI, 2008, p.103-104).

Desse modo, a análise corresponde a uma amostragem real do quadro urbano em que se insere o recorte urbano do Rebouças.

Conforme Baracho (2000), **o advento da Estação ferroviária em 1885 polarizou a região e permitiu o crescimento da ocupação urbana em seu entorno. O processo foi lento e de forma esparsa**, conforme se constata na figura 115. Em 1906, as construções de madeira na área central foram proibidas, o que resultou na valorização da terra e consequente predominância das classes econômicas mais altas. Dessa maneira, inicia-se a expansão do centro em direção ao Rebouças.

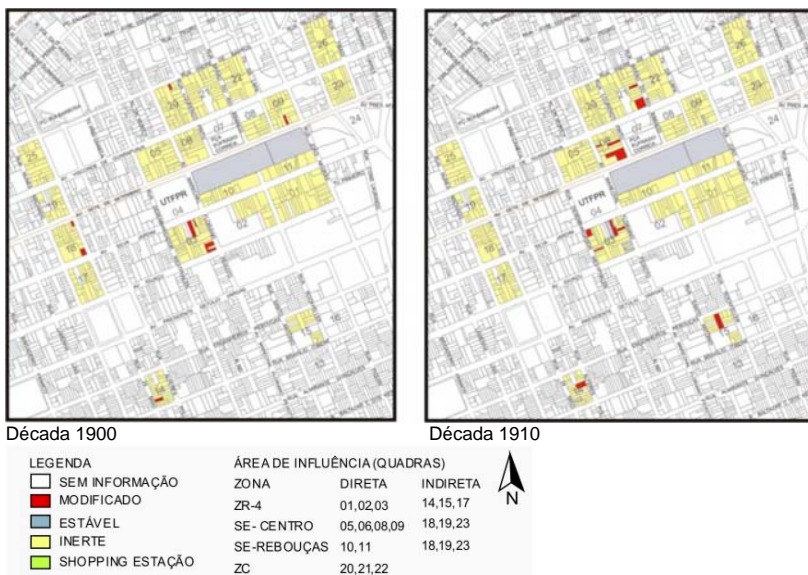


Figura 115 - Mapas de evolução da ocupação das quadras do entorno da estação ferroviária, analisadas no período de 1900 a 1910 - Curitiba/PR
 Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)

Outro aspecto que cabe ressaltar é a atração exercida pela completa infraestrutura do bairro já na década de 1920. Esse fato permitiu a mistura de atividades industriais, residenciais e comerciais, sendo que as atividades econômicas estavam concentradas nas grandes avenidas (Sete de Setembro, Mal. Floriano Peixoto e Av. Iguazu), conforme relata Dudeque (1995). De qualquer modo, pela análise das quadras próximas à estação, é marcante a atratividade da área central da cidade quando se observa a ocupação dos lotes nas quadras 20, 21 e 22, na década de 1920.

Com base na proposta de hierarquização das funções urbanas, em 1930 são definidas três zonas (IPPUC, 2004):

- a) Zona I – central, comércio e moradias de alto padrão;
- b) Zona II – fábricas e moradias para operários mais qualificados (Rebouças);
- c) Zona III – moradias para operários menos qualificados e pequenos sitiantes (Parolin e Prado Velho).

A princípio, a área não recebeu o incremento esperado decorrente desse zoneamento. Esse fato é observado em exemplos conforme segue:

Em 1936, foi inaugurado o Liceu Industrial do Paraná, atual Universidade Tecnológica Federal do Paraná, tendo como acesso principal a esquina da Avenida Sete de Setembro com a Rua Desembargador Westphalen. Segundo Duarte (2007, p.132), "mesmo ligado ao ensino técnico, portanto às atividades industriais do Rebouças, seu posicionamento urbano lhe dá as costas em uma longa fachada impermeável". (YAMAWAKI, 2008, p.154)

Com o plano Agache na década de 1940, a ocupação do entorno da estação se intensifica, indicando a área destinada ao parque fabril como nova centralidade. Concretiza-se a intenção inicial de expansão da cidade nesta direção (Figura 117).

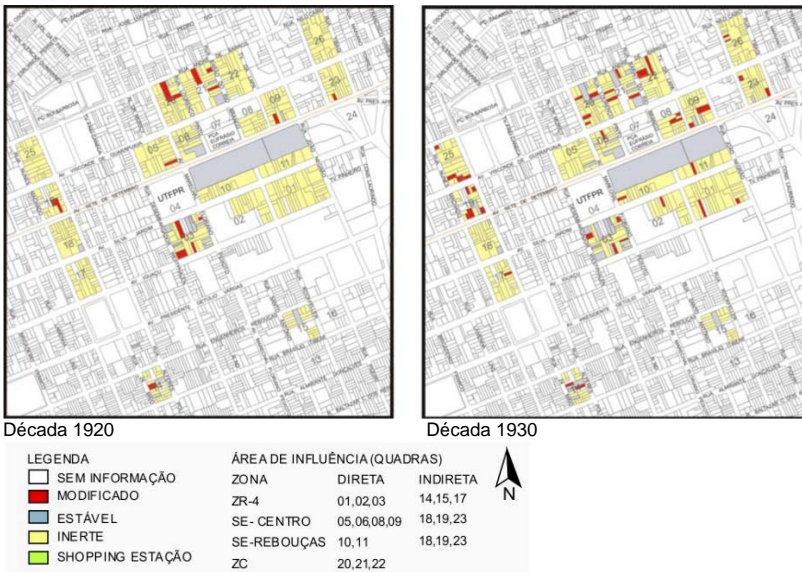


Figura 116 - Mapas de evolução da ocupação das quadras do entorno da estação ferroviária, analisadas no período de 1920 a 1930

Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)

O crescimento acentuado da ocupação das quadras na década de 1940 (Figura 117) é, segundo Maclovia (2006), decorrência do período após a Segunda Grande Guerra:

[...] houve uma explosão imobiliária nas capitais brasileiras, decorrente do otimismo gerado pelo término da Guerra e o centro da cidade foi escolhido pela população para viver, justamente pela facilidade de acesso à infraestrutura. Curitiba seguiu esta tendência, conforme demonstra a acentuada dinâmica desta década. (YAMAWAKI, 2008, p.155).



Figura 117 - Mapas de evolução da ocupação das quadras analisadas no período de 1940 a 1950

Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)

O Plano diretor de 1966 transformou o Rebouças em zona preferencialmente comercial e grande parte das indústrias migrou para a Cidade Industrial de Curitiba – CIC, a nova área industrial. Essas mudanças, associadas à desativação da estação, ocasionaram a estagnação da zona por um período que perduraria nas décadas de 1970 e 1980 (Figuras 118 e 119). Nessa época, procurando reverter o processo, a prefeitura municipal instituiu a Lei Municipal n.º 5.234 de 10 de dezembro

de 1975. A lei transformava parte do bairro Rebouças (no entorno da antiga estação) em setor de recuperação – SEREC, e incentivava o uso residencial de média intensidade.

Essa lei esteve em vigor até o ano 2000, e nesse período pouco incentivou o crescimento do Rebouças e entorno próximo.



Figura 118 - Mapas de evolução da ocupação das quadras no entorno da estação ferroviária, analisadas no período de 1960 a 1970

Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)

Apesar do incentivo ao uso residencial, a partir de 1990 a área concentrou atividades predominantemente comerciais e de prestação de serviços. No contexto da área central de Curitiba,

[...] a inadequação física e de conservação dos imóveis resultou na migração da população de maior poder aquisitivo a edifícios novos e condomínios horizontais em bairros periféricos.[...] a transformação de áreas distantes do centro em espaços valorizados, "requeriu a inversão dos valores que haviam prevalecido dos anos 40 a 80, quando o centro era inequivocadamente associado aos ricos e a periferia, aos pobres" (YAMAWAKI, 2008, p.157).

Foi no final da década de 1990 que a área recebeu o Estação Plaza Show, empreendimento que dinamizou em parte a área de influência direta da antiga estação ferroviária. A Lei Municipal n.º. 9.800, de 03 de janeiro de 2000, instituiu o novo zoneamento de uso e ocupação do solo que trouxe alterações no Rebouças quanto ao adensamento da área (Figuras 119 e 120).

A Lei Municipal n.º. 9.803, de 03 de janeiro de 2000, amplia os usos da ZR4 e ZR3 do Rebouças por meio da compra ou transferência de potencial construtivo.

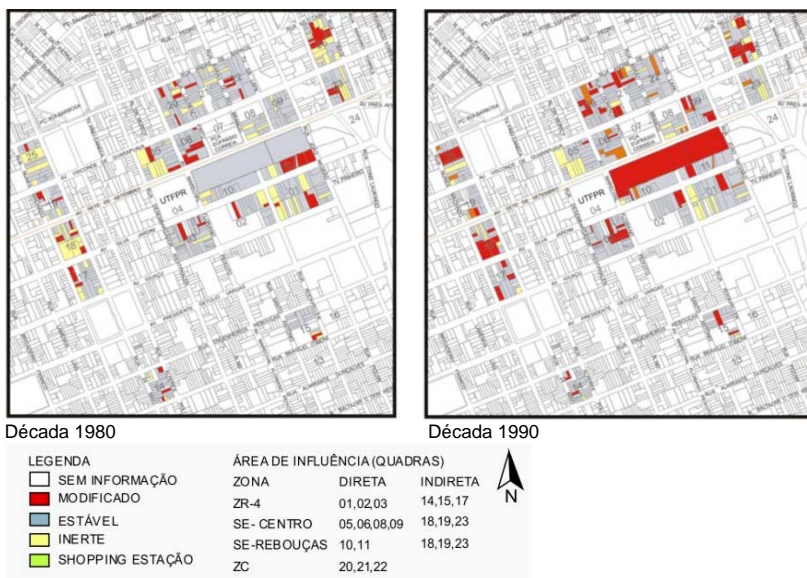


Figura 119 - Mapas de evolução da ocupação das quadras analisadas no período de 1980 a 1990

Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)



Década de 2000

LEGENDA	
	SEM INFORMAÇÃO
	MODIFICADO
	ESTÁVEL
	INERTE
	SHOPPING ESTAÇÃO

ÁREA DE INFLUÊNCIA (QUADRAS)			
ZONA	DIRETA	INDIRETA	
ZR-4	01,02,03	14,15,17	
SE - CENTRO	05,06,08,09	18,19,23	
SE-REBOUÇAS	10,11	18,19,23	
ZC	20,21,22		



Figura 120 - Mapa de evolução da ocupação das quadras analisadas na década de 2000

Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)

A análise do quadro histórico e urbanístico do recorte de estudo e dos mapas de evolução da ocupação das quadras trouxe um elemento importante: após a transferência do setor industrial para a CIC, a área, então em decadência, teve na atuação do poder público, o maior estímulo de crescimento, por meio das alterações de zoneamento de uso e ocupação do solo no período de 1997 a 2007.

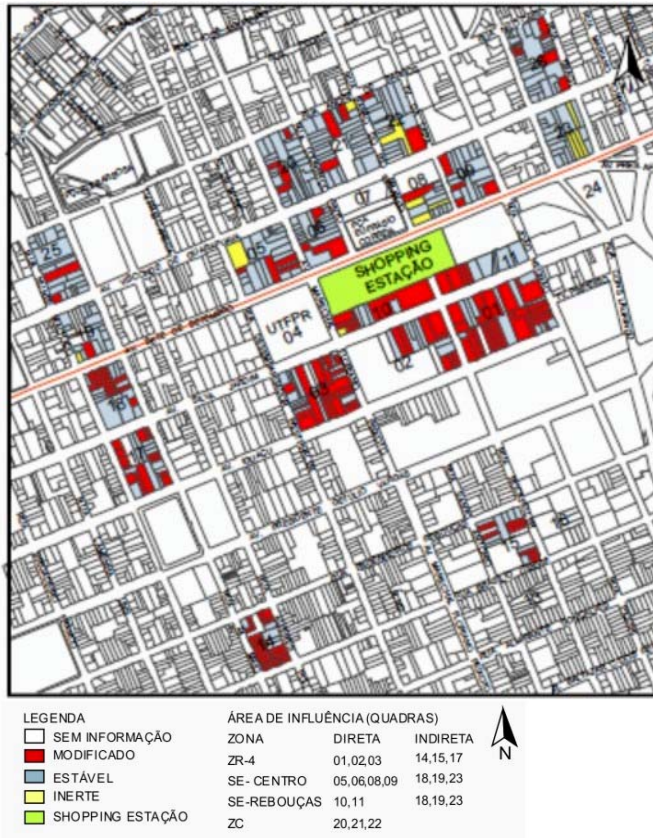


Figura 121 - Mapa da dinâmica física da área de estudo no período de 1997 a 2007

Fonte: Yamawaki com base em SMF (2007 – dados referentes ao IPTU)

O mapa da figura 121 corresponde à síntese da dinâmica física nas áreas de influência direta e indireta do entorno da estação (recorte de estudo), nos últimos dez anos, período de 1997 a 2007. Revela que a porção do bairro Rebouças foi significativamente dinamizada posteriormente à inauguração do shopping, em especial na área de influência direta. Por outro lado, o Centro tem comportamento mais uniforme nas áreas de influência direta e indireta, demonstrando uma dinâmica desvinculada do foco deste estudo.

Os dados abaixo fornecem um quadro-resumo comparativo com as últimas leis incidentes na área de estudo. Estabelece os usos permitidos e tolerados conforme o zoneamento por meio das estratégias municipais estabelecidas na linha do tempo:

USOS	Lei n.º 5.234 10/12/1975		Lei n.º 9.800 03/01/2000		Lei n.º 9.803 03/01/2000
	SEREC	Solo criado	ZR4	ZR5	Solo criado
Permitidos	Habitação unifamiliar	Habitação coltiva	Habitação coletiva	Habitação unifamiliar	Habitação coletiva
	Habitação coltiva		Habitação transitória 1 (apart-hotel sem centro de convenções)	Habitação unifamiliar em série	Habitação transitória 1
	Comércio e serviço vicinal		Habitação institucional	Habitação coletiva	Habitação transitória 2
	Comércio e serviço de bairro		Comércio e serviço vicinal	Habitação institucional	Edifício Escritório
			Comércio e serviço de bairro	Comércio e serviço vicinal 1 e 2	Comunitário 2-3 ensino
			Indústria tipo 1	Indústria tipo 1	
Tolerados			Habitação unifamiliar	Comunitário 1	
			Habitação unifamiliar em série		
			Comunitário 1		
Permissíveis	Comércio e serviço setorial				

Quadro 8 - Usos do solo previstos na legislação da região de estudo

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas leis municipais n.ºs 5.234/75, 6337/82, 9.800/00 e 9.803/00

Nota: SEREC – Setor de Recuperação; ZR4 – Zona Residencial 4; ZR3 – Zona Residencial 3

Somente o Decreto Municipal n.º 625, de 01 de julho de 2004, não está compreendido no quadro. Ele regulamenta a Lei Municipal n.º 9.803/00, estabelecendo uma fórmula de cálculo de transferência de potencial do imóvel que recebe e do que cede. Foram determinados fatores de correção de acordo com o tipo de atividade exercida, zona ou setor urbanístico que recebe o potencial e origina o potencial construtivo.

Na legislação atual estão compreendidos dois outros decretos municipais que interessam diretamente ao recorte de estudo:

- O Decreto Municipal n.º 223, de 12 de março de 2003, que dispõe sobre a área de abrangência do Setor Especial Novo Rebouças e estabelece condições para o licenciamento de atividades econômicas, entre outras providências. Diz respeito às três zonas com permissões de maiores índices de pressão sonora (ver item 5.1.3), instituídas com a intenção de incentivar a instalação de atividades voltadas ao lazer, entretenimento e cultura.
- O Decreto Municipal n.º 1.309, de 26 de setembro de 2005, que instituiu o Moinho Paranaense como espaço de uso cultural e artístico do Rebouças, sob a administração da Fundação Cultural de Curitiba (ver item 5.1.3).

Conforme a análise de Canalli (2011), o Projeto Novo Rebouças, implantado no período em análise 1997 – 2007, ainda não atingiu seus objetivos. De qualquer modo, a área não recebeu o incremento de atividades determinado no plano, as atividades ligadas às artes, à cultura e ao entretenimento. Em contrapartida, até a década de 1990, o Rebouças possuía 4.400 estabelecimentos comerciais, sendo que, atualmente, são 12.300, atribuindo ao projeto esse dinamismo. Se analisados os mapas de ocupação referentes à área de estudo na década de 1990 e no período de 2000 a 2007, essa dinâmica se confirma. (TOCCHIO, 2007, *apud* FERNANDES, 2008b).

8.2.2 Análise a partir do corte urbano

O corte urbano foi utilizado como método de análise e avaliação do espaço urbano. Conforme Solá-Morales (2008, p.177),

La sección en el proyecto urbano consiste en pensar a la vez planta y alzado, topografía (territorio) y uso. [...] es una idea de secuencia, de experiencia, de continuidad temporal sobre la discontinuidad espacial. [...] es en los largos cortes longitudinales donde, normalmente, se expresa la continuidad espacial de las distintas partes urbanas, el encadenamiento de las piezas del mosaico, y la relación entre territorio e construcción.

Tendo a fachada principal da Estação ferroviária (Av. Sete de Setembro) como ponto de referência, foram elaborados cortes urbanos através das seguintes vias:

- Av. Sete de Setembro;
- Rua Barão do Rio Branco;
- Rua Rockefeller.

As figuras 122 a 125 ilustram os cortes urbanos obtidos:

▪ Figura 122

Corte urbano compreendendo o terreno da estação ferroviária, atual Estação *Shopping*

▪ Figura 123

Corresponde ao corte da Avenida Sete de Setembro, do bairro em direção à estação - trechos 1A, 1B

▪ Figura 124 - Perfil esquerdo

Corresponde ao corte da Rua Barão do Rio Branco e, na continuação, após o terreno da estação, o corte compreende a Rua Rockefeller, no Rebouças.

▪ Figura 125 – Perfil direito

Corresponde ao corte da Rua Rockefeller, do Rebouças em direção à estação.

O recorte urbano no limite dos dois bairros coincide com o eixo estrutural viário da malha urbana de Curitiba (eixo trinário N-S), que neste trecho corresponde à Av. Sete de Setembro. Esse eixo metropolitano de grande impacto na leitura da área dificulta, por sua vez, a ideia da cidade continuada, como se percebe na sequência proporcionada pelos cortes 2A – 2B – 2C.

Nos perfis apresentados, o eixo Centro-Rebouças e representa a configuração histórica que conecta o centro da cidade à antiga estação ferroviária. Consolidado na evolução urbana da cidade em direção ao sul, apresenta leitura clara e continuada, concluindo-se no edifício da antiga estação, na intersecção com o eixo estrutural (Av. Sete de Setembro). A construção limita esse eixo viário que, não fosse o prédio da antiga estação, se complementaria na rua Rockefeller, já dentro do tecido urbano conformado no bairro Rebouças.

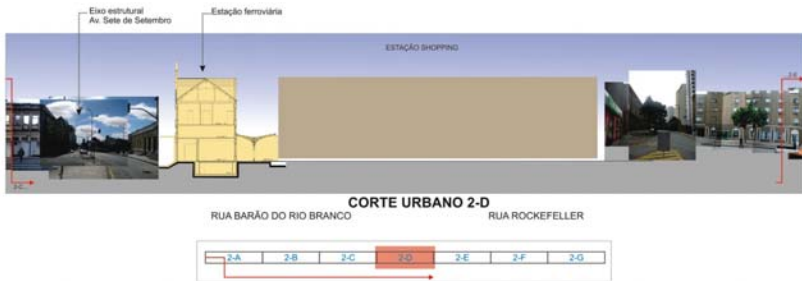


Figura 122 - Corte urbano compreendendo o terreno da estação ferroviária, atual Estação *Shopping*

Fonte: Elaborado pelo autor (2010)

Nota: A esquerda, a rua Rockefeller, e a direita, cruzamento a Av. Sete de Setembro, a Rua Barão do Rio Branco.

São observadas no perfil urbano das vias Barão do Rio Branco e Rockefeller, a descontinuidade e a diferenciação do tecido urbano historicamente formado em ambos os lados da av. Sete de Setembro. Este aspecto é percebido na implantação, entre as ruas, do edifício da antiga estação.

Esse eixo divide-se em dois momentos históricos na evolução urbana da cidade: o primeiro trecho (Barão do Rio Branco) faz parte do projeto de expansão da cidade, culminando com o edifício da estação. O segundo trecho (Rua Rockefeller) compõe a malha viária do bairro Rebouças, surgido em função do desenvolvimento da área decorrente da rede ferroviária.

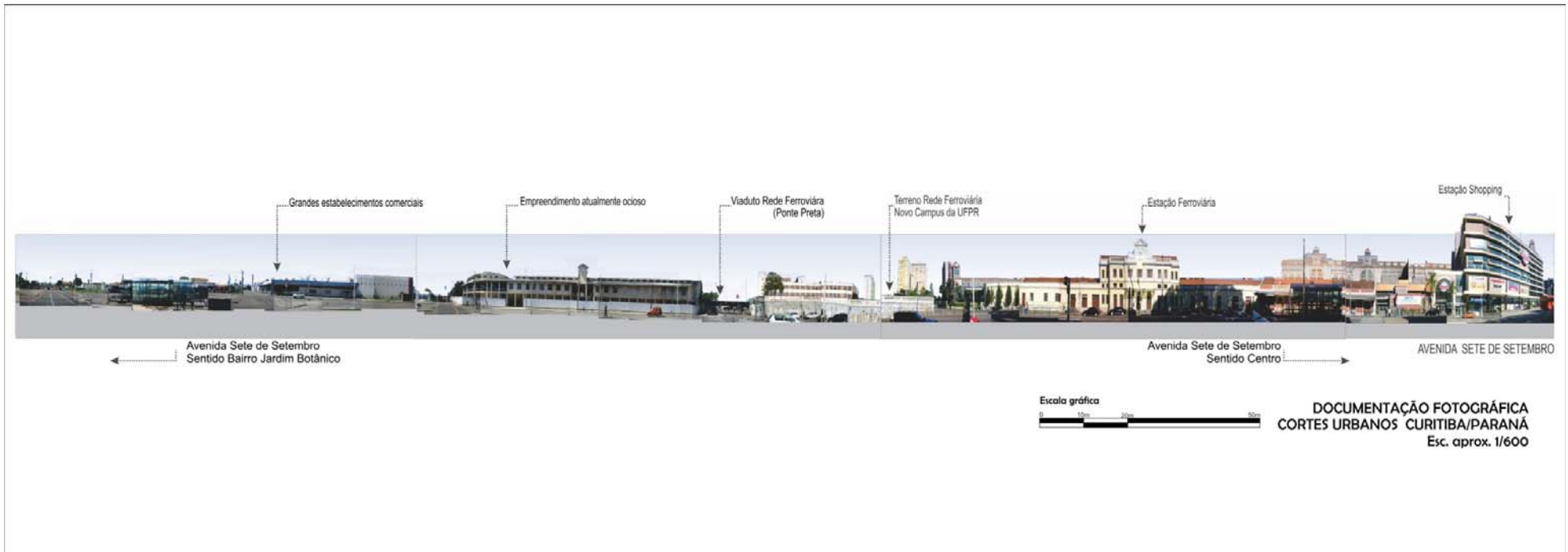


Figura 123 - Corte urbano, Av. Sete de Setembro (1A, 1B)

Fonte: Elaborado pelo autor (2010)

O bairro consolidou-se a partir da estação: primeiramente como setor industrial da cidade, no plano diretor Agache, em 1943; mais tarde foi oficialmente segregado da área central norte da cidade com a definição dos eixos estruturais no plano diretor da cidade, em 1966.

A análise da seção urbana concilia a visão da planta e da elevação urbanas, bem como amplia a visão do território e dos usos ali existentes. A leitura da área evidencia a Estrutural Sete de Setembro e a estação como um limite que coincide com a borda oficial dos bairros. A partir desse elemento urbano, tem-se tecidos urbanos diferenciados e a estação como monumento referencial na conclusão do eixo centro - Rebouças, na medida em que ela em si é o marco urbano conclusivo de um período histórico claro no tempo e no espaço.

Os perfis resultantes do corte da Av. Sete de Setembro mostram o trajeto primitivo da linha ferroviária. A leitura denota espaços densamente ocupados no entorno da estação e, com o distanciamento, os espaços ocupados são permeados por áreas residuais, subutilizadas (comum aos equipamentos urbanos que, após longo período ativos na malha urbana da cidade, tornam-se ociosos e vão sendo paulatinamente absorvidos pelo crescimento urbano).

Essa configuração territorial proporciona potencialidades latentes de projeto que, estrategicamente pensados, podem proporcionar oportunidades de projeto para a re-apropriação do lugar, por intermédio das associações:

- **Integração – contemplação** (a proposição de equipamento público – parque linear – junto à borda dos bairros Centro e Rebouças, entre a estação e o viaduto ferroviário, como área de circulação, estar e passagem);
- **transposição/transição – articulação** (a possibilidade de articular o Centro com o bairro a partir de novo uso ao terreno do Estação Shopping; o estímulo ao adensamento e verticalização de vias preferenciais na área central do Rebouças);
- **permeabilidade – integração** (o estímulo ao adensamento e verticalização de vias preferenciais na área central do Rebouças).

Esses atributos são considerados nas diretrizes de projeto urbano, dentro do plano de ação para a área.

O método do corte urbano na linha de atuação de Solá-Morales (2008), possibilita perceber o sentido da relação território e construção, o projetado com o existente, e valoriza a partir destas leituras as estratégias urbanas que se sobrepõem continuamente.

Resulta nas seguintes conclusões:

- A transversalidade da cidade expressa no eixo entre as ruas Barão do Rio Branco e Rua Rockefeller, limitado pela estação. Esta área que se desenvolve do núcleo central da cidade em direção ao bairro Rebouças não se define em limites territoriais, configura-se mais como um recorte temporal.
- Áreas de transição de tecidos urbanos distintos: a borda dos bairros espacialmente definida pelo setor estrutural, entre o Centro e o Rebouças.
- Áreas de transição representadas por vazios urbanos: os terrenos ociosos da rede ferroviária entrecortando a área de abrangência.



Figura 124 - Corte urbano, rua Barão do Rio Branco – rua Rockefeller

Fonte: Elaborado pelo autor (2010)

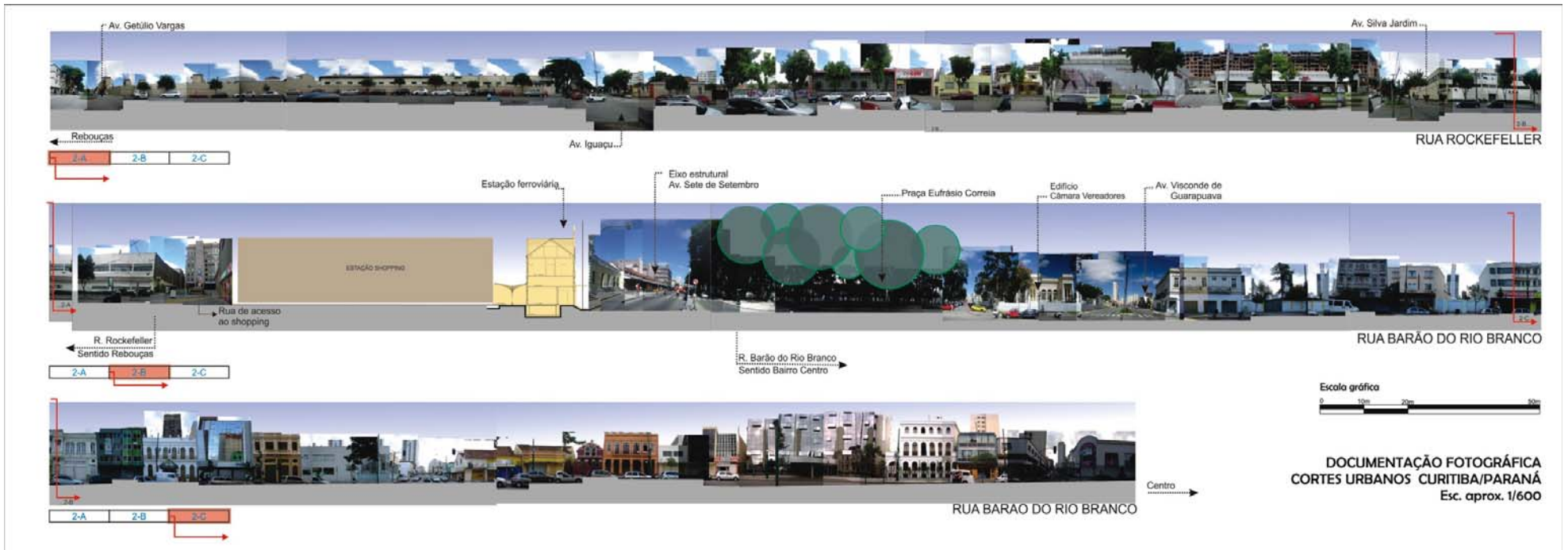


Figura 125 - Corte urbano, rua Rockefeller – rua Barão do Rio Branco

Fonte: Elaborado pelo autor (2010)

8.3 INTERPRETAÇÃO DA ÁREA E PROBLEMÁTICAS

A representação esquemática do referencial teórico (item 7.6, figura 109) ilustra a proposta por meio de três quadros de ação aqui reiterados:

- O quadro atual, situando Curitiba na atualidade;
- O quadro de atuação, descrevendo a proposta de intervenção no Rebouças;
- O quadro esperado, descrevendo os desdobramentos do plano de diretrizes e projetos.

Esse delineamento se desenvolve sob enfoques específicos que consideram o projeto urbano no objeto de estudo como um meio a serviço da gestão estratégica, de caráter interdependente e subordinado ao sistema urbano da cidade.

Esses enfoques são pensados na proposta considerando a intervenção das partes em direção ao todo. Metodologicamente, a área é interpretada não apenas como um, mas, vários projetos urbanos, haja vista a abordagem de escalas distintas. A interdependência reside em relacionar o potencial local à cidade, por meio do projeto e da gestão desse processo dinâmico. Portanto, a estratégia de ação da proposta prevê atuar em frentes diferenciadas, na medida em que as problemáticas para a área sejam enfrentadas conforme os enfoques sublinhados como segue:

8.3.1 Enfoque estratégico

Na visão do particular e específico em direção ao todo, a estratégia diz respeito à identificação das oportunidades de projeto do sítio. Tem como premissa o potencial de urbanidade implícito no local; o potencial é percebido nas singularidades da paisagem urbana, na medida em que existe um sentido de oportunidade do projeto urbano na práxis do Urbanismo: a relação entre o tempo e o espaço/lugar.

As ações pontuais têm, conseqüentemente, efeitos dinamizados a partir do recorte físico, sobre a área de abrangência. Como intervenção urbana, Solá-Morales (2008, p.23) faz analogia com a ação da acupuntura:

En la piel de la ciudad, nuestros instrumentos de arquitectos, nuestra experiencia de ciudadanos y nuestras sensaciones corporales son la matéria

real de trabajo, [...] Proyectar en la ciudad es dar atención a las cosas urbanas. Y a cuáles añadir, quitar o cambiar, y como disponerlas mejor.

A acupuntura implica primeiramente compreender a natureza sistêmica da pele. Nesse campo de estudo, a analogia com a epiderme parte do princípio que a pele é a principal estrutura do organismo. Aplicada ao entendimento da superfície da cidade, a acupuntura relaciona-se à intervenção estratégica, sistêmica e interdependente. Esse pensamento tem respaldo em Lerner (2011), que entende o planejamento como um processo que necessita de transformações circunstanciais imediatas. Como gestor, afirma que atuações incisivas são necessárias para que a cidade reaja:

Quase sempre é uma centelha que inicia uma ação e a subsequente propagação desta ação. As vezes uma obra que propicia a mudança cultural, outras vezes a genialidade criativa. Mesmo em certos casos a correção de uma intervenção anteriormente realizada.[...] O que é necessário é um cenário, ou uma idéia, um desenho desejável. E todos – ou a grande maioria – vão ajudar a fazer. Aí, nesse exato momento da realização, a autoestima da população faz a cidade avançar (LERNER, 2011).

Desse modo, as acupunturas urbanas resultantes irão estimular costuras urbanas na inter-relação de projetos em diferentes escalas.

A área do recorte constitui um entre muitos elementos de conexão na estrutura urbana que engendra a cidade. Em Curitiba, uma outra área emblemática proporciona uma análise análoga ao recorte urbano de estudo desta pesquisa. Mueller (2006), na conclusão de seu estudo sobre o Centro Cívico – outro importante espaço identitário situado no anel central de Curitiba –, propôs discussão semelhante. Ele questiona de que maneira fragmentos urbanos no limite da área central constituem-se "impedidores" do avanço urbano; tanto neste caso quanto na discussão da pesquisa, cabe questionar como é possível intervir e garantir a permanência dessas áreas no processo continuado de crescimento da cidade.

No processo de projeção, a percepção do lugar contribui para detectar onde é preciso criar lugares e identificar, mediante o programa, quando se definem as condições financeiras, a organização e o corpo técnico.

O enfoque estratégico vai além dos elementos desenhados e acrescidos ao espaço urbano; as ações pontuais têm na captura das

oportunidades de projeto a possibilidade de sedimentar o conceito de identidade a partir das vocações locais do bairro; está nos desdobramentos posteriores que o(s) projeto(s) irão proporcionar para a requalificação da área do Rebouças.

É nesse contexto que se entende a eficácia do projeto urbano como prática, com limites temporais e espaciais claros, com escalas de abrangência diversas, porém, aberto e extensivo em sua influência.

8.3.2 Enfoque interdependente

A interdependência evidencia primeiramente, no campo da arquitetura e urbanismo, o conceito decorrente do antagonismo continuidade *versus* ruptura, como forma de justapor a estes dois universos o conceito de contiguidade urbana. A intervenção deve procurar conservar graus de liberdade entre suas partes sem perder elementos de continuidade e legibilidade.

Continuidade se opõe, como conceito, à ruptura. O Rebouças por sua localização geográfica e sua infraestrutura urbana forma uma malha contínua, porém descontinuada em relação à cidade. A descontinuidade é percebida não pelas barreiras, mas por meio do limite representado pelo eixo viário estrutural (Av. Sete de Setembro) que caracteriza a borda entre este bairro com o Centro. Outro elemento de análise na relação de continuidade entre as áreas de abrangência é o **contexto territorial**. O plano de ação para o Rebouças considera não somente a cidade preexistente (o espaço urbano do Rebouças é identitário, existe clareza na leitura morfológica da área historicamente consolidada), mas a cidade emergente e sua interface principalmente com o bairro Jardim Botânico, que proporciona (pelas oportunidades criadas na descontinuidade urbana) maior possibilidade de expansão e articulação futuras. A descontinuidade é observada na leitura dos espaços residuais deixados no trajeto da extinta rede ferroviária e em terrenos ociosos ou subutilizados conformando os *terrain vagues*. Essas áreas subutilizadas passam por processo de degradação, mesmo estando bem localizadas na malha urbana. Esse quadro se repete em alguns terrenos localizados no centro do Rebouças.

O outro importante conceito justaposto à continuidade é a **contiguidade urbana**. Esse atributo da cidade está presente na diretriz de intervenção mediante a permanência de fatos urbanos. O que produz a contiguidade urbana é a inserção, no espaço urbano, de elementos físicos

que alteram a morfologia urbana, mas esta inserção se faz com base na implementação do preexistente.

8.3.3 Enfoque sistêmico

O que é sistêmico é relativo ao sistema em seu conjunto, adjetiva aquilo que envolve o organismo em sua totalidade ou em grande parte. Por extensão de sentido, diz respeito a qualquer conjunto natural constituído de partes e elementos interdependentes (HOUAISS, 2001).

Aplicado ao objeto de estudo, é um atributo associado à conexão das partes, proporcionando uma visão conjuntural sem perdê-las de vista, num processo que possibilita a articulação dos componentes da proposta de intervenção e induz a novas ideias, novas interpretações de cidade. Desse modo, configuraram-se diretrizes capazes de possibilitar desdobramentos imediatos e futuros, na escala local, intermediária e metropolitana.

O enfoque sistêmico relaciona-se com os desdobramentos que o plano de ação irá provocar na cidade, na medida em que sua implementação produza efeitos imediatos, de média e de longa duração. A localização geográfica do recorte é já um aspecto conector entre as áreas sul e norte, interpondo-se entre o centro de Curitiba (forte agregador econômico) e a saída sul da cidade. Com a intervenção, a requalificação da área reforçaria a conexão e integração com a malha urbana da cidade, onde sobressaem-se os eixos viários da Av. Mariano Torres, Av. João Negrão e Av. Mal. Floriano Peixoto (Eixo Setorial).

Visto sob esse quadro de enfoques correlacionados, o levantamento das problemáticas é interpretado no elenco das deficiências e potencialidades dos espaços urbanos:

8.3.4 Deficiências

- A instalação do *Shopping* Estação junto ao terreno da estação ferroviária contribuiu para o desenvolvimento da área (quanto aos aspectos morfológicos), mas não a ponto de alterar o lento crescimento registrado no período de dez anos (figura 121). Houve pouco impacto no entorno, apesar de que, no contexto da rua e da praça, o edifício se caracteriza como limite e não como possível elemento de contiguidade entre o tecido histórico definido pelo eixo Barão-Riachuelo e o Rebouças.

- A destinação de uso dada ao edifício tombado – a estação ferroviária – que foi incorporado ao Shopping. Como centro comercial fechado ao entorno, o empreendimento isola-se como equipamento público.
- A ausência de conservação da paisagem eclética construída da Rua Barão do Rio Branco. A pouca eficácia da legislação na preservação do conjunto arquitetônico.
- O uso atual do entorno da praça Eufrásio Correia, como conexão do transporte coletivo, na medida em que congestiona a área, compromete a paisagem urbana e não estimula o fluxo natural de pedestres.
- O uso e a ocupação do solo na área do Rebouças. Existem edificações que ocupam grandes áreas e que abrigam usos que estabelecem pouca ou nenhuma relação com a rua e com os espaços públicos.
- O Rebouças, por encontrar-se dentro do anel central da cidade densamente ocupado, recebe as tensões decorrentes da ocupação mais acelerada de alguns bairros vizinhos.
- Um outro aspecto relevante é o fato de o bairro apresentar grandes áreas subutilizadas e ociosas, o que acarreta uma relação fundiária de grandes lotes com baixa ocupação.
- A existência dos terrenos ociosos – residuais – da rede ferroviária em meio aos dois bairros, Centro e Rebouças.

8.3.5 Potencialidades

- A área é importante referencial histórico e cultural de Curitiba e preserva lugares e edificações que testemunham sua evolução urbana.
- A infraestrutura urbana é consolidada, conformando importantes eixos de mobilidade em escala local, metropolitana e regional, em termos de transporte coletivo e de fluxo de automóveis.
- Há diversidade de usos comerciais, de serviço, institucionais e culturais, o que possibilita atrair público diferenciado para a área.
- A área do Rebouças é formada por uma relação fundiária de grandes terrenos, com grandes equipamentos urbanos. No âmbito socioeconômico e dentro de uma gestão estratégica urbana, isso propicia negociações facilitadas, com menores agentes envolvidos.

8.4 AS PROBLEMÁTICAS FÍSICAS INTERPRETADAS SEGUNDO FLUXOS, BARREIRAS, LIMITES E RUPTURAS OBSERVADOS NO RECORTE DE ESTUDO E ABRANGÊNCIAS

Os **fluxos** correspondem ao escoamento ou movimento contínuo de algo que segue um curso. Na análise da área de estudo, o fluxo pode ser tipologicamente identificado como de veículos, de pedestres, de ciclistas. Os principais pontos de conflito de fluxo de veículos são registrados nas esquinas das ruas que cortam a estrutural (Av. Sete de Setembro), ou seja, as vias de acesso e saída da área central da cidade. Sendo os eixos viários da periferia do Rebouças maiores, as vias internas perpendiculares ao eixo estrutural são menos congestionadas. Nas vias paralelas ao eixo, o fluxo é intenso, seja pela configuração da calha viária (amplas e com dupla pista), seja pela possibilidade de cruzamento integral do bairro (ver mapa da figuras 113 e 114).

O sistema viário da área é robusto e consolidado: as Av. Sete de Setembro e Mal. Floriano Peixoto são estruturais, sendo a primeira, uma componente do sistema trinário. Por meio do zoneamento pode-se inferir que esses eixos limitam o núcleo central do Rebouças, isolando-o de certa maneira da articulação direta com os bairros limítrofes. As demais vias paralelas à Sete de Setembro são importantes eixos setoriais, mas atualmente funcionam como passagem e escoamento do tráfego de veículos através do bairro, deixando em aberto o potencial que apresentam para concentrar e verticalizar o uso atual.

A figura relaciona no recorte de estudo e abrangências os principais equipamentos, logradouros públicos e demarca o sistema viário com os principais fluxos registrados.

As **barreiras** – físicas ou visuais – são consideradas como obstáculos impeditores ou limitadores do espaço urbano. Este problema é percebido na relação da Praça Eufrásio Correia com a Av. Sete de Setembro, causado pela presença de terminais de espera do transporte público (estações tubo) que, pelo seu número excessivo, isolam visualmente a praça.

A construção do *Shopping* Estação associado à antiga estação constituiu grande barreira física no limite dos dois bairros nesta região.

Outro ponto questionado é o viaduto da linha férrea sobre a Rua João Negrão, monumento da engenharia ferroviária tombado pelo Estado. O viaduto ou "Ponte preta" (como é conhecido pela população) causa bloqueio para o tráfego de veículos de maior porte em decorrência da pouca altura do vão de passagem. Projetos que promovem alteração no

monumento têm suscitado polêmica na cidade (relocação de bem cultural), ao mesmo tempo que não se vislumbra proposta de intervenção para esta área específica. Portanto, esse problema ilustra a dificuldade da Av. João Negrão ser pensada como um eixo maior para articular Centro e Rebouças.

Os **limites** configuram quebra na continuidade; são elementos lineares que constituem bordas de áreas diferenciadas no espaço urbano. No recorte de estudo, o eixo estrutural (Av. Sete de Setembro) configura-se em um limite que coincide com o limite dos bairros Centro e Rebouças. A importância da estrutural é metropolitana, é um dos pilares do plano diretor da cidade e integra o tripé uso do solo, sistema viário e transporte urbano. Apesar de limitar a área, não caracteriza impermeabilidade, seja de espaços ou de fluxos.

A **ruptura** diz respeito à interrupção de um contexto contínuo, estabelecendo sentidos distintos entre as partes interrompidas. No recorte de estudo – na dimensão físico-espacial – o edifício da estação coloca-se como um elemento de ruptura no eixo viário Barão-Rockfeller.

O mapa da figura 126 resume a caracterização das problemáticas detectadas na área de estudo.

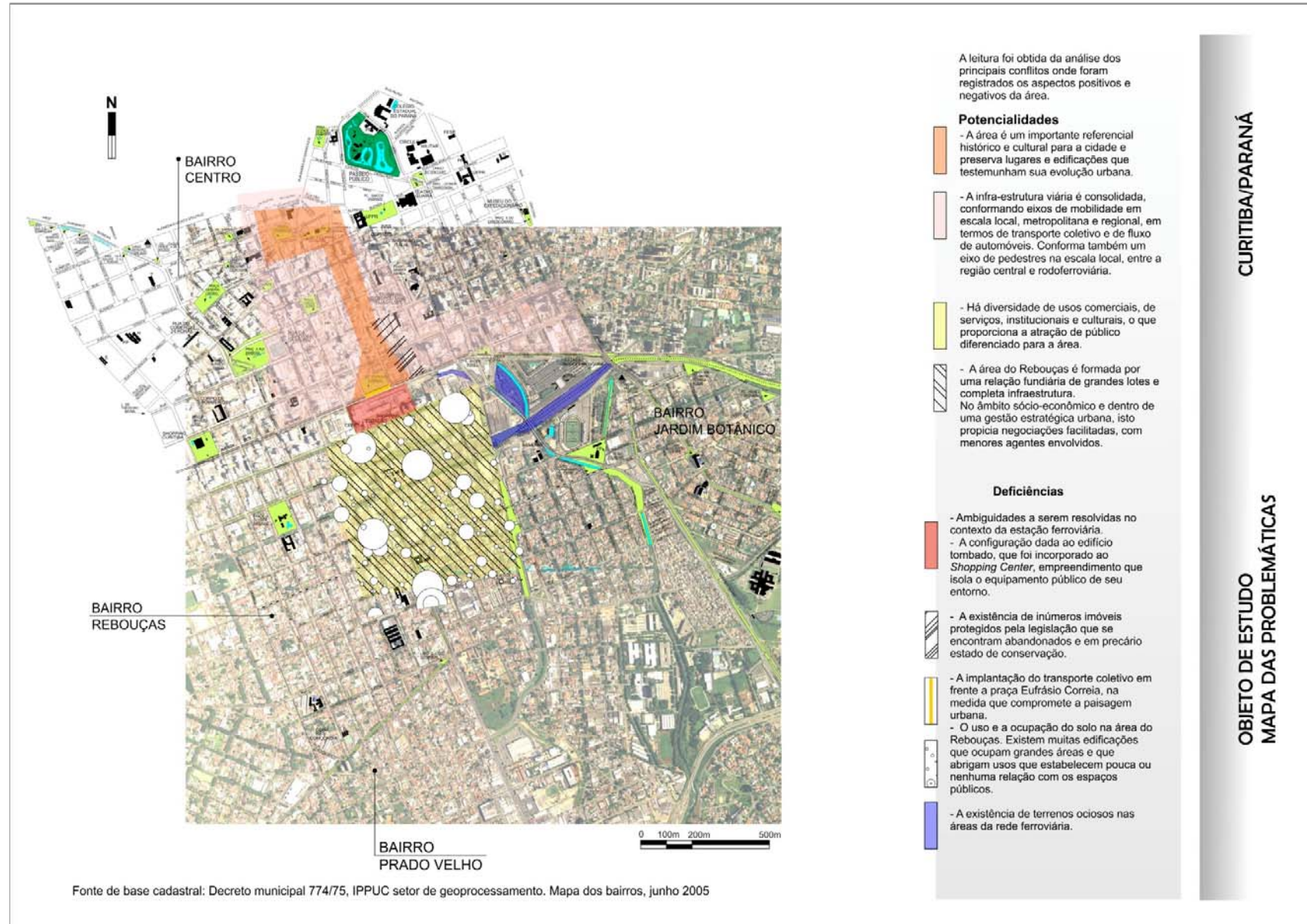


Figura 126 - Mapa com a caracterização das problemáticas da área de estudo
Fonte: Elaborado pelo autor (2010)

9 DIRETRIZES E EXPECTATIVAS

9.1 DIRETRIZES DE PROJETO



Figura 127 - Aspecto de via pública em área central de Curitiba/PR. Desenho Paranista aplicado na faixa de pedestres, 1996

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Duarte e Guinski (2002, p. 110)

A complexidade da cidade contemporânea faz com que a arquitetura e o urbanismo a ela atribuíveis adquiram peso cada vez maior na dinâmica das ações urbanas. Essa premissa é complementada em Abascal (2005) quando sinaliza que o ato de produzir espaços dando-lhe forma não pode prescindir do compromisso com a cidade e sua gestão.

As diretrizes de projeto foram aplicadas segundo a dimensão político-social e espacial inicialmente assinaladas na introdução do capítulo 8. Essas dimensões são exploradas do particular para o geral, num processo investigativo das problemáticas .

A figura 128 apresenta as diretrizes conforme a proposição de intervenção física no recorte de estudo, observadas as implicações na abrangência do recorte urbano.

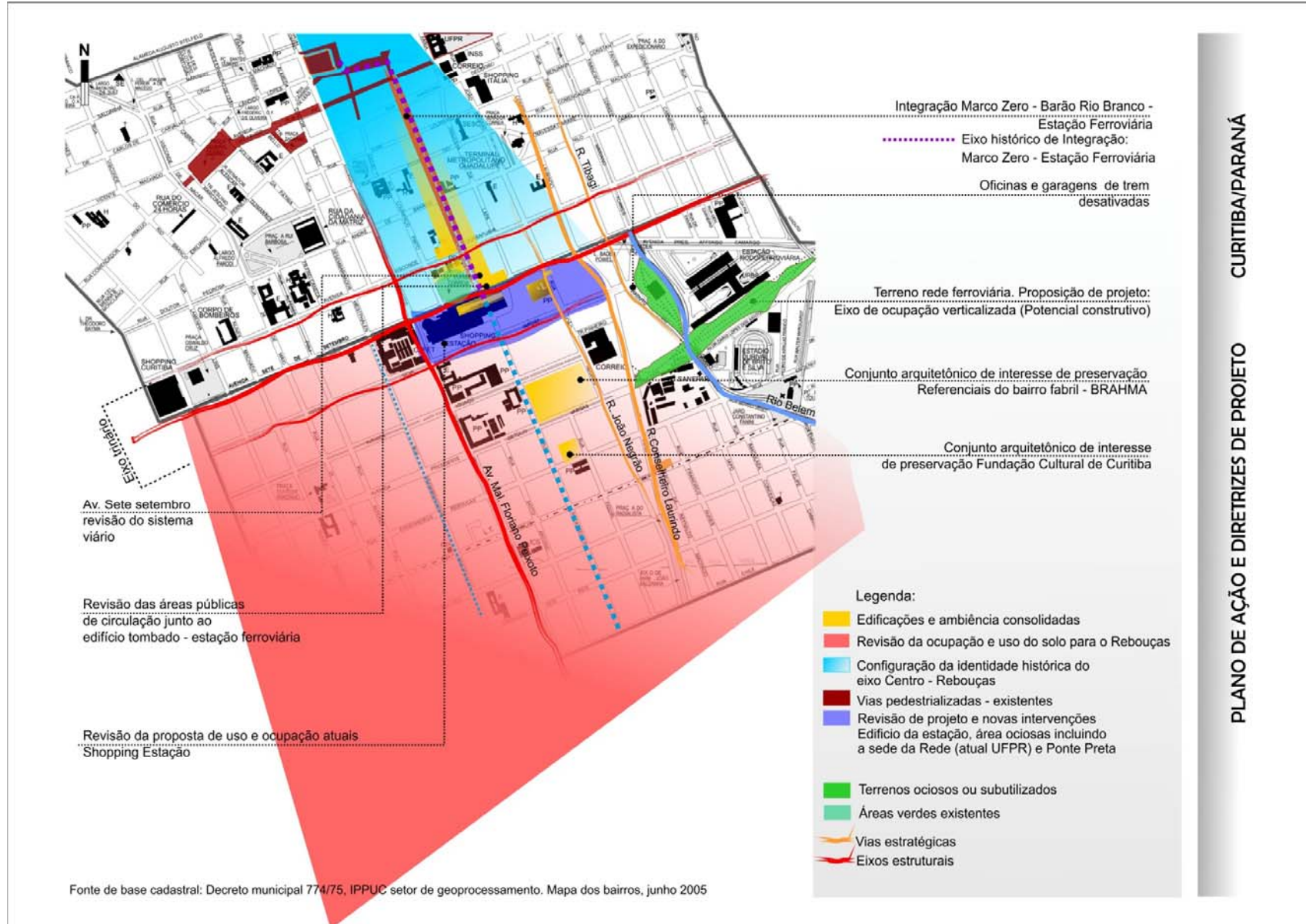


Figura 128 - Mapa de diretrizes gerais de intervenção para a área de estudo

Fonte: Elaborado pelo autor (2011)

Com base no recorte de estudo no Rebouças é importante retomar que o projeto é definido por um espaço físico finito; incorporar a área de intervenção implica ação propositiva que possa estender-se para os locais onde a oportunidade de projeto seja identificada e atue sobre um contexto urbano onde existam interesses diferenciados entre agentes sociais, econômicos e políticos. Na análise física, a proposta é compreendida dentro dos raios de abrangência definidos (ver figura 110).

No contexto específico do recorte, cabe diferenciar o projeto urbano de um grande projeto de arquitetura, considerando que a diferença se encontra mais nos resultados do que nos procedimentos do primeiro. Isso decorre dos impactos gerados pelo projeto urbano em função da sua pluralidade de escalas e da complexidade de usos e atividades envolvidos na intervenção. Todos esses fatores são condicionados pelo tempo, variável importante no processo de execução, de maturação e de reconhecimento futuro.

Outro aspecto que merece destaque é a formalização, nesta proposta, do **componente de caráter público e da complexidade no âmbito institucional e de financiamento, no qual atuam os mais diferentes atores durante o processo de gestão**. Sobre isso, tem-se respaldo na opinião de Reese (2005, p.1-12),

na interface entre o que é planejamento urbano, o que é projeto urbano e o que é projeto de arquitetura, aparecem claramente duas escalas de atuação: da cidade e do lugar, onde o projeto urbano opera como elemento central articulador de multi-escalas.

Para a proposta de intervenção, **estratégias e diretrizes** configuram um conjunto de ações sobre a cidade a partir do recorte urbano. O mapa da figura 129 ilustra a abrangência física das diretrizes propostas:

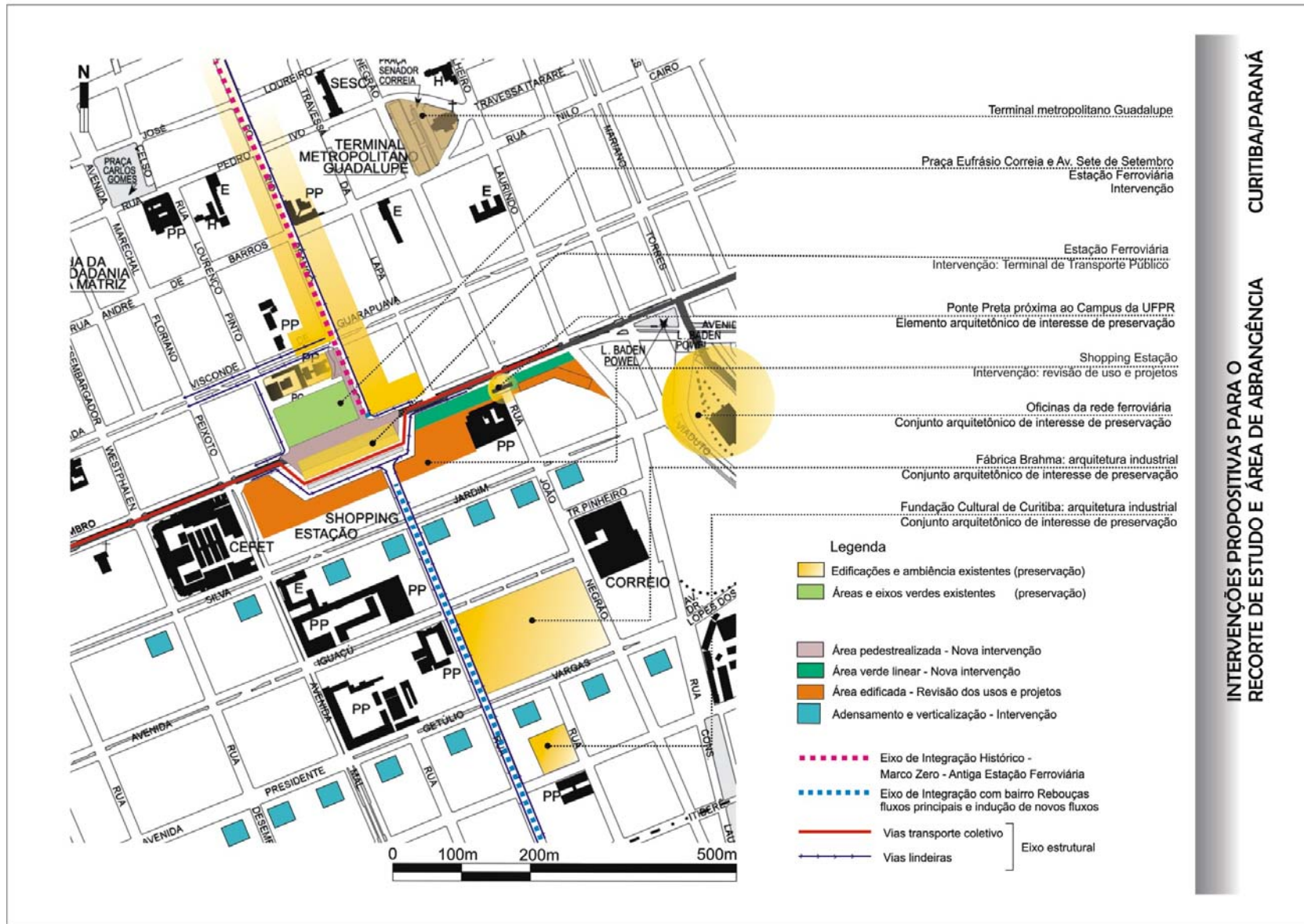


Figura 129 - Mapa propositivo: intervenções para o recorte de estudo e abrangências

Fonte: Elaborado pelo autor (2011)

As ações específicas que concretizam as diretrizes de intervenção relacionadas no mapa da figura 129 são descritas e ilustradas em **Simulações gráficas**⁵⁹ eletrônicas da área estudada e objetivam a melhor visualização da área urbana, como se apresentam atualmente e com a inserção do plano de ação e diretrizes.

a) Revitalização do patrimônio histórico – Praça Eufrásio Correia, Estação e Barão do Rio Branco

O edifício da estação ferroviária encerra um tecido histórico da cidade, o eixo de expansão urbana Barão – Riachuelo.

Colocando-se como barreira no limite dos bairros centro e Rebouças, o edifício e o terreno concluem a paisagem urbana consolidada, demarcada pelo projeto de revitalização daquele eixo viário estabelecido pela municipalidade

Essa relação descontinuada da cidade é observada a partir das seções urbanas desenvolvidas no eixo das ruas Barão do Rio Branco e Rockfeller. O corte urbano obtido nesse eixo viário confirma a descontinuidade urbana, e a ideia de reconexão por meio da inserção de equipamento urbano que conectasse os dois lados do eixo estrutural.

Percebe-se, por outro lado, a diferença na morfologia urbana em ambos os lados deste eixo. Essa característica reforça a ideia de associar a área da praça Eufrásio Correia em conjunto com a Barão do Rio Branco e a estação como uma nova centralidade para a cidade. Esse aspecto vem sendo visibilizado gradativamente, em decorrência da implementação (ainda lenta) do projeto de revitalização das construções históricas do entorno (iniciativa do IPPUC e PMC).

Sob o aspecto histórico, que procura manter a cidade com seus lugares culturais, o eixo Centro–Rebouças deve ser enfatizado, mesmo considerando-se o limite definido pela estrutural (Av. Sete de Setembro). O próprio limite é a base do conceito de eixo urbano histórico.

Neste caso, não há necessidade de ruptura para integrar, pois a integração não é necessariamente física, mas se dará pela revisão das atividades setoriais. A ênfase na caracterização do eixo como referencial urbano está na base da formação do lugar e da manutenção da identidade do bairro.

⁵⁹ Nas imagens 130 a 135, na inserção do plano de ação e diretrizes, foram consideradas as mesmas visuais aéreas obtidas no levantamento digitalizado. Os elementos gráficos e textuais representados nestas imagens eletrônicas constam na legenda do mapa com as proposta de diretrizes de intervenção (figura 129).



■ Limite oficial do bairro Rebouças

Figura 130 - Imagem digitalizada da área de estudo: núcleo central do Rebouças, situação atual

Fonte: Elaborado pelo autor. Base digital: Vinicius Ledesma (2011)

Nota: Vista aérea obtida a partir do centro da cidade, em direção à Av. Sete de Setembro, com a estação ferroviária a direita.



Figura 131 - Imagem digitalizada da área de estudo: situação atual

Fonte: Elaborado pelo autor. Base digital: Vinicius Ledesma (2011)

Nota: Vista do eixo da Barão do Rio Branco em direção à estação ferroviária, tomada a partir da área central de Curitiba.

b) Readequação de uso do terreno da estação ferroviária

A reconversão de uso do terreno da rede ferroviária e dos espaços da estação como *shopping center* não proporcionou efetiva requalificação da área. Houve uma recuperação do entorno próximo, porém lenta e de pouca projeção, conforme a análise indicial da dinâmica física da área; o modo como o projeto de um equipamento se inseriu no espaço urbano, desconectado do espaço público e voltado para dentro, como em geral é a arquitetura dos *shoppings centers*.

Em decorrência da localização estratégica, as instalações da estação serão melhor utilizadas com ocupação relacionada ao uso público. Com o zoneamento consolidado pelo setor estrutural da cidade, a estratégia é retomar sua função primitiva como terminal público para o transporte urbano (seja ele rodoviário metroviário ou ferroviário). O equipamento poderá funcionar como estação intermodal da cidade, integrando e preservando o funcionamento do eixo estrutural atual com terminal de superfície com eixos subterrâneos metroviários (a PMC-IPPUC prevê, nessa área, uma estação subterrânea do projeto do metrô curitibano). Em seu entorno o comércio vicinal seria estimulado dentro do zoneamento e uso do solo atuais.



Figura 132 - Imagem digitalizada: intervenções propositivas para a área de estudo

Fonte: Elaborado pelo autor. Base digital: Vinicius Ledesma (2011)

Nota: Vista aérea do eixo da Barão do Rio Branco em direção à Estação Ferroviária. Na continuidade, ao fundo, à Rua Rockfeller. A imagem foi tomada a partir da área central de Curitiba.

c) Zoneamento e uso do solo para o Rebouças

A retomada do crescimento estável do núcleo central do bairro passa pela relocação das últimas grandes indústrias e depósitos. Com o objetivo de diversificar a ocupação da área, esse uso não é mais sustentável, pela transtorno causado ao sistema viário, moradores e usuários.

Em contrapartida, o adensamento de determinadas quadras (as localizadas nas vias coletoras e setoriais) propiciaria a inversão de capital na região e valorização dos imóveis. A diversificação de uso seria advinda de um criterioso plano de regulação que permitisse maior taxa de ocupação e coeficiente de aproveitamento dos lotes, com conseqüente verticalização dessas áreas. Em troca, o proprietário se obriga a manter, ao nível do pavimento térreo, configuração de uso que garantisse maior permeabilidade e interação com os espaços públicos (relação com a rua). Obtém-se, dessa maneira, variação tipológica habitacional, de pequena, média e alta densidade, bem como a recapacitação das áreas comerciais, de serviço e residenciais.



Limite oficial do bairro Rebouças

Figura 133 - Imagem digitalizada da área de estudo: situação atual

Fonte: Elaborado pelo autor. Base digital: Vinicius Ledesma (2011)

Nota: Imagem aérea do bairro Rebouças com a representação das quadras, vias públicas, áreas abertas e edificadas, evidenciando a baixa densidade da área e a baixa verticalização das construções.



Figura 134 - Imagem digitalizada: intervenções propositivas para a área de estudo

Fonte: Elaborado pelo autor. Base digital: Vinicius Ledesma (2011)

Nota: Vista aérea do bairro Rebouças evidenciando a proposta de adensamento (verticalização) para as vias setoriais. Do núcleo central do bairro.

d) Intervenção no sistema ambiental com o projeto do parque linear - Integração-contemplação

É importante ressaltar que não existem logradouros públicos no Rebouças, em decorrência da sua trajetória de ocupação industrial. Esse é um aspecto a se considerar na medida em que, com a criação desse tipo de atrativo, agregam-se à área elementos de identificação e legibilidade urbana. Um bom casamento será compor essa intervenção com a revitalização de edificação patrimonial referencial da área, como iniciado com o exemplo da Fundação Cultural de Curitiba (figuras 68). A sua articulação plena à malha da cidade passa pela caracterização de zonas urbanas acessíveis a toda a população e que se possa garantir a acessibilidade aos espaços privados.

O "público" se materializa de modo legível na cidade mediante espaços urbanos livres. A própria configuração das cidades, suas ruas e praças é o elemento que afirma o modo de vida urbano, em contraposição ao rural. Na atualidade, esses espaços são reivindicados desde a perspectiva do equilíbrio social e ambiental necessário para gerar cidades mais

sustentáveis. Para esse alcance, o projeto contempla um parque linear, incorporando à área, no limite dos bairros, a qualidade ambiental urbana.

Em decorrência da topografia mais elevada, a área onde se localiza o entorno da estação em direção ao viaduto é visualmente estratégica para o enriquecimento da paisagem. A partir da sede da UFPR, propõe-se um eixo paisagístico que integre ambientalmente a estação, o viaduto ferroviário e o novo campus das ciências humanas, com a perspectiva futura de integrar-se aos terrenos atualmente ociosos atrás da atual Rodoferroviária.

O eixo conformaria uma área verde linear sobre o espigão que outrora conduzia os trilhos da rede ferroviária (figura 135). Interligaria aqueles três pontos estratégicos proporcionando conexões, atendendo a áreas de intenso comércio e circulação, conformando a intervenção no limite entre bairros, marcado hoje pela aridez da via estrutural do sistema viário (Av. Sete de Setembro).



Figura 135 - Imagem digitalizada: intervenções propositivas para a área de estudo

Fonte: Elaborado pelo autor. Base digital: Vinicius Ledesma (2011)

Nota: Vista geral dos bairros Centro (à direita da Av. Sete de Setembro) e Reboças, abrangendo o recorte urbano a direita e o núcleo central do bairro, a esquerda.

e) Fluxos

A oportunidade de revisão das vias de acesso e saída da área tem opção nas ruas Mariano Torres e João Negrão, que podem articular a região sul com o núcleo central da cidade. A Rua Tibagi atualmente reforça o sistema viário de acesso ao Centro.

Dessa maneira, a região do Rebouças é compensada no que tange a sua deficiência de articulação com o norte da cidade, haja vista a ausência de vias conectoras entre o bairro e o Centro. Com a proposição de uso público para a área da estação, retomam-se a integração e a permeabilidade facilitando a percepção da paisagem como um todo. A combinação de projetos objetiva a manutenção do atual sistema de transporte coletivo e possibilita a ampliação futura por meio da intermodalidade.

f) Articulação de escalas

Na leitura de diferentes escalas urbanas é importante manter o bairro Rebouças com a sua legislação de zoneamento misto e diversificado. Isso permite a apropriação dos espaços pelos diferentes usuários e visitantes – plurifuncionalidade.

As intervenções propostas são diferenciadas quanto ao porte e grau de ingerência no espaço urbano, decorrência da apropriação de escalas igualmente distintas.

O gráfico de escalas territoriais aplicado ao contexto de Curitiba, a seguir, apresenta os principais equipamentos urbanos públicos/privados relacionados a diferentes unidades de grandeza. Permite referenciar as proposições de projeto na medida de sua extensão, possibilitando a inter-relação de escalas.

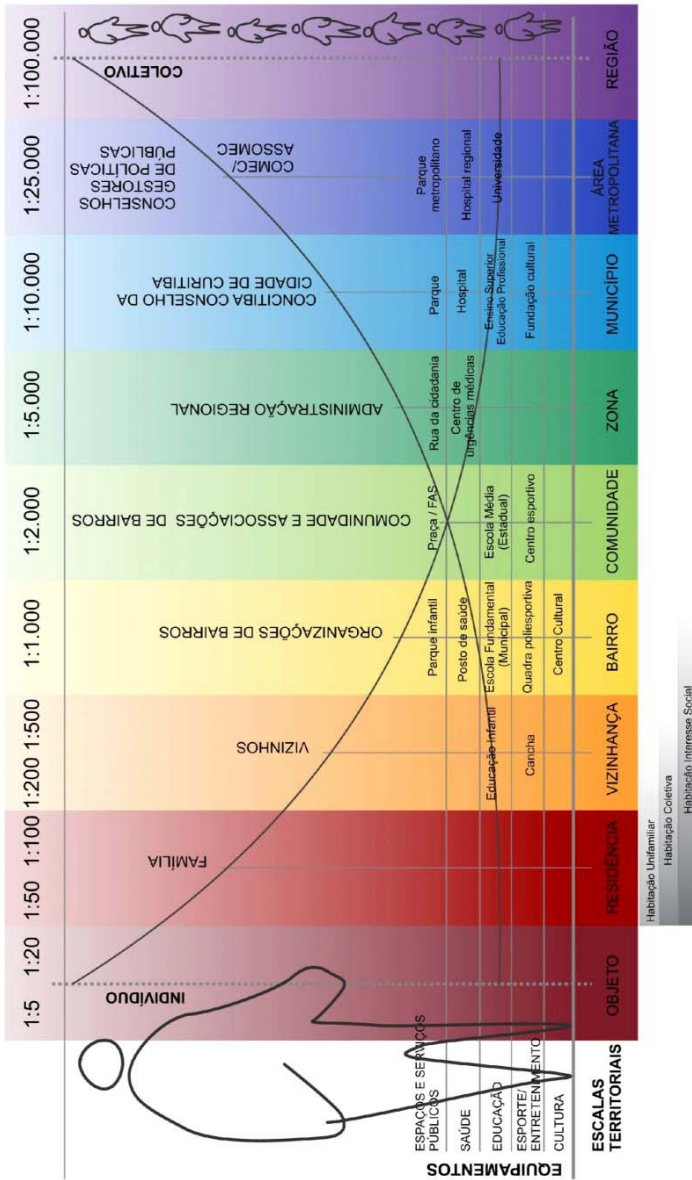


Gráfico de escalas territoriais. 2º Seminário de Projeto Urbano, 2010. Fonte: Elaboração do autor. Base gráfica: UNB/Colômbia.

Figura 136 - Gráfico de escalas territoriais aplicado à Curitiba, com base nos equipamentos urbanos
 Fonte: Elaborado pelo autor a partir de base gráfica da UNB, Colômbia

9.2 PROJETOS URBANOS – VISÃO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA PARA O REBOUÇAS



Figura 137 - Apropriação popular dos espaços públicos - Curitiba/PR

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Duarte e Guinski (2002, p.269)

Nota: Imagem de caminhada popular sobre a trincheira da Rua Dr. Muricy, área central de Curitiba/PR.

A investigação, no domínio da arquitetura e do urbanismo, incide sobre um campo alargado de técnicas e ciências afeitas ao arquiteto e outros profissionais. A pesquisa explorativa sobre o projeto urbano permitiu análises relacionais entre esses domínios e os consequentes processos de permanência e mudança do ambiente urbano.

Neste sentido, foram percebidas no Rebouçás oportunidades que vêm naquele instrumento de trabalho produtivas formas de intervenção que se refletem em uma gama variada de escalas compreendidas na dimensão físico-espacial e político-social do exercício de intervenção, porém com implicações mais além da própria área de atuação dos

projetistas. Este estudo consistiu em percorrer um campo de trabalho onde essas escalas de intervenção se cruzam e onde o arquiteto, trabalhando de maneira indutiva, adquire considerável autoridade sobre a dinâmica da área estudada. No exame de uma prática específica de projeto urbano, o seu desempenho decorre da compreensão do conjunto ambiental. Essas escalas serão definidas conforme os arranjos programáticos, espaciais e a participação dos atores sociais, políticos e econômicos. **A estratégia de implantação do projeto urbano permite apoiar as diretrizes programáticas, de gestão e execução em ações nas quais o tempo é um fator preponderante.**

Na medida em que é implantado e absorvido pela população, permite respostas e resultados em função do tempo transcorrido. O tempo é o agente que assegura a viabilidade da proposta e, juntamente com as pessoas, é o agente qualificador. Em outras palavras, é preciso rever a intervenção a partir das respostas e dos resultados do projeto implantado, e no tempo transcorrido. Lerner (2011) compartilhe essa premissa em seu ponto de vista sobre a criação de parques urbanos, afirmando que, na sua experiência de urbanista e gestor público, "*parques não se constroem, se começam*".

No desdobramento dos "seus tempos", o projeto urbano exige o conhecimento de cada parte sobre a qual atua e, do encadeamento destas partes, percebem-se as semelhanças, diferenças, singularidades e especificidades urbanas. Por sua vez, vai conectar-se à dinâmica das transformações urbanas nos distintos tempos, nos quais ele se idealiza e se constrói. Esse processo histórico, ou melhor, esse percurso superado denota outro tempo, no qual o projeto urbano será assimilado e relacionado com os demais estratos da cidade em contínua formação (SOLÁ-MORALES, 2008).

Essa abordagem encontra suporte em Vasconcellos (2006), quando explora o conceito de Projeto urbano: [...] considerando a forma de realizá-lo, ele pode ser classificado como um "urbanismo de participação" que envolve confrontação, negociação e parceria. O tempo tornar-se uma estratégia e as ações são hierarquizadas no tempo.

Outro elemento importante na viabilidade do projeto é o **caráter oportuno do conteúdo programático da intervenção**, como se pôde inferir na análise tipológica (item 7.3). Deve estar presente durante todo o processo, já que é ele que traduz a decisão política e está submetido à avaliação. O programa adquire a consistência de um "programa urbanístico", confirmando a necessidade de um complexo levantamento sobre o objeto de estudo. **É ele que responde à eficácia (enquanto considera os objetivos), à viabilidade (relativamente aos meios que mobiliza e catalisa) e**

responde à visibilidade (ou adequação da própria imagem ao contexto elegido).

Na dimensão político-social, a transformação do território por meio dos projetos urbanos tem no Estatuto da cidade um instrumento ágil e atual, principalmente por meio da gestão urbana que pode permitir a construção coletiva do espaço urbano mobilizando os agentes econômicos e sociais.

A possibilidade de participação da iniciativa privada e da consequente valorização imobiliária para a coletividade por meio da atuação pública tem na regulamentação técnica e no universo político da gestão os aliados para o êxito de operações urbanas⁶⁰, cuja complexidade exige o projeto urbano como atividade qualificadora da cidade contemporânea. O foco dessa discussão vê o projeto urbano como agente indutor e potencializador de desenvolvimento. O transcurso do processo possibilita, a partir do específico, entender a cidade em sua abrangência, onde convergem interesses diferenciados entre os atores políticos, econômicos e sociais, com vistas a um contexto ambiental futuro a ser construído e requalificado.

A dissertação fundamentou-se na investigação da disciplina do projeto urbano como referencial teórico para a abordagem propositiva sobre o recorte no Rebouças. O projeto urbano foi entendido como "peça" estratégica de ação sobre uma cidade contemporânea. O desenvolvimento desse processo equivale a "projetar o ambiente", no qual projetos urbanos contribuem para o plano urbano em uma dimensão temporal que incorpora transformações nos planos diretores. Age sobre um espaço físico delimitado atribuindo mais autonomia à gestão e ao planejamento locais.

Nesse sentido, o projeto urbano resume seu caráter estratégico ao se articular aos outros projetos urbanos pontuais inseridos no contexto maior que ocasiona efeitos positivos que vão conseqüentemente além da área de intervenção (as áreas de abrangência do Rebouças sobre os territórios contíguos). Como atividade, reuniu um conjunto de ações de natureza diversa que correlacionou intervenções sobre espaços públicos, privados ou público-privados, o projeto do edificado, a gestão etc., com

⁶⁰ Independentemente da linha conceitual, o projeto urbano, no âmbito prático, distingue-se no entendimento da regulamentação técnica e da gestão política. Um exemplo pode ser observado na legislação sobre o direito de propriedade em muitos países. Nos países europeus, este aspecto não coincide com o direito edificatório, estando este último condicionado em função do bem coletivo (execução de infraestrutura, cessão de espaços livres e equipamentos etc.), além da possibilidade da participação pública na divisão de cargos e benefícios, como um agente a mais da operação. (Peri e Antón. *Plan de Desarrollo Local para el Partido de Bahía Blanca*, Bahía Blanca, Argentina. 2009)

vistas a atender a um programa que tem seus desdobramentos compreendidos em tempos diversos, conforme as intenções e possibilidades de interesses e parcerias diversos.

Essa atuação provoca transformações na estrutura urbana, em particular na paisagem, repercutido igualmente no modo de vida das sociedades, nas atividades econômicas e consequente valorização imobiliária da área compreendida.

Desse modo, o projeto urbano se insere na perspectiva de construção da cidade, por meio da compreensão do lugar e da conformação da paisagem urbana. Ele é o meio para que as transformações aconteçam. O planejamento fornece a base para a implementação e o projeto urbano vai buscar, dentro da viabilidade, a proposta. Nesse processo de criação do sítio, o olhar estratégico e participativo propicia uma visão da realidade, faz o diagnóstico, apresenta as demandas, a participação da esfera pública, privada e compartilhada.

Em síntese, no contexto atual, o projeto urbano apoia-se na contribuição dos aspectos

- político-sociais;
- na verificação da viabilidade do objetivo;
- na intervenção física;
- na articulação das escalas territoriais;
- na construção de uma base de informações;
- na perspectiva de monitoramento e avaliações.

Do mesmo modo em que está ligado aos interesses e possibilidades locais para que seja efetivado, o projeto urbano está atrelado à globalização dos centros urbanos contemporâneos. Ao passo em que age diretamente sobre a forma urbana e proporciona visibilidade ao poder público e à cidade, o projeto urbano entra em uma lógica de articulação e expansão de vantagens para a cidade como um todo, valorizando a partir das características próprias o sistema urbano em seu conjunto. Por esse e outros motivos considera-se também importante, na pesquisa, investigar os impactos e avaliar as resultantes econômicas e sociais dos recursos mobilizados nessa atividade.

Tendo presente essa visão geral, a pesquisa direcionou seu enfoque para o território consolidado do Rebouças na área central de Curitiba. Na interpretação da realidade deste objeto de estudo, foram adotados conceitos e linhas de atuação cujo ponto de vista contribuiu para a discussão da cidade culturalmente formada. O trabalho propositivo sobre o recorte no Rebouças buscou articular as diversas variáveis presentes nas intervenções propostas e verificar os impactos resultantes da visão

global e local nos usos e nas atividades em uma área impregnada de significação histórica.

Pela sua natureza e especificidades, a atividade no campo do projeto urbano com essa caracterização considerou a retomada desse território envolvendo a dimensão pública da cidade na sua relação com o privado. A possibilidade de intervir por meio da reciclagem, refuncionalização do espaço urbano e arquitetônico preexistente e a inserção do novo teve no plano de ação o caráter propositivo: é por meio das construções que os lugares urbanos vão tomando forma, conformando áreas específicas, fluxos e, desse modo, perfazendo a arquitetura da cidade.

O processo pensado a partir das diretrizes de projeto urbano anteriormente elencadas deve dar-se segundo os tempos urbanos específicos que consideram prazos de implementação curtos, médios e longos. No desenvolvimento de suas etapas, algumas expectativas podem ser consideradas nos desdobramentos do plano de ação, redefinindo, deste modo, as diretrizes de projeto:

- O controle mais específico do processo de urbanização, como ocorre ao se intervir nas zonas especiais definidas pelos atuais eixos viários estruturais;
- A aplicação de índices urbanísticos específicos a determinadas áreas ou setores; exemplo que poderá ser contemplado nas bordas do bairro, no núcleo central do Rebouças etc.
- A substituição e a indução na variação tipológica na composição dos espaços urbanos, com o objetivo de promover a plurifuncionalidade e a continuidade de sua dinâmica;
- O controle de usos por meio do sistema viário, como um instrumento para a implantação de ações sobre o desenvolvimento urbano. Exemplo na variação da escala de transportes mediante a implantação futura de terminal intermodal;
- O equilíbrio na relação entre a atividade (localização), as densidades (tipologia) e a acessibilidade (malha, percursos, visibilidade);
- A presença de elementos de qualificação ambiental a partir da vitalidade urbana e social: configuração e implantação dos edifícios projetados, buscando a densidade arquitetônica, a pluralidade de usos (inclusive da rua), a atividade comercial térrea (quando houver demanda e possibilidade);
- A estratégia da política de preservação;
- A garantia de percepção da ambiência urbana, de tendências de ocupação e projeto;
- A evidência de conjuntos ou edifícios singulares;

- A proposição de uma centralidade secundária como efeito futuro desejado;
- A proposta de inclusão, em planejamentos futuros, dos conhecimentos gerados a partir das formas de vida urbana local, detectadas no recorte de estudo.

Na oportunidade de realização de outros estudos compreendendo a intervenção sob o enfoque do projeto urbano, sugere-se a continuidade da discussão sobre logradouros públicos como áreas reivindicadas na perspectiva do equilíbrio socioambiental necessário para a construção das paisagens urbanas. O projeto urbano como intervenção vê o espaço público como as zonas urbanas acessíveis a toda a população, por onde se distribuem a circulação de pessoas, de veículos, de materiais e de informações, que garantem em um viés oposto, a acessibilidade ao espaço urbano parcelado.

O presente estudo, cabe ressaltar, não deve referenciar indiscriminadamente ações propositivas para contextos preexistentes em outras localidades. É preciso considerar os distintos cenários culturais e socioeconômicos, nos quais a leitura das particularidades locais irá proporcionar um universo de atuação igualmente distinto. Contudo, embora o trabalho de dissertação tenha se referido a um contexto particularizado, o estudo sobre projetos urbanos procurou contribuir para outras áreas e aplicabilidades, ensejando uma discussão conceitual e metodológica de investigação, como colaboração para os gestores públicos e para a área científica – os profissionais da Arquitetura e Urbanismo.

REFERÊNCIAS

ABBAGNANO, N. **Dicionário de filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

ABASCAL, E. H. S. **A recuperação urbana de Bilbao como processo dinâmico e polifônico**. 2004. 448f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP, São Paulo, 2004.

_____. Cidade e Arquitetura contemporânea: uma relação necessária. **Arquitextos**, 066.06, ano 06, nov. 2005.

ABPF – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. **Foto da antiga área da estação ferroviária de Curitiba**. Curitiba, 1990. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/curitiba.htm>> . Acesso em: 10 jan. 2011.

AJUNTAMENT. **Barcelona 1979/2004**: del Desenvolupament a la Ciutat de Qualitat. Barcelona: Colligi de d'Arquitectes de Catalunya, 1999.

BAIRROS DE CURITIBA – 2007. **Estimativas populacionais para os 75 bairros e as 9 administrações regionais do município de Curitiba**. Curitiba: IPPUC, 2007. Arquivo digital, 1 CD-ROM.

BARACHO, M. L. G. Rebouças: o bairro na história da cidade. **Boletim informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba, v.26, n.124, p.1-117, 2000.

BENEVOLO, L. **A arquitetura no novo milênio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2007.

BICCA, B. E. P.; BICCA, P. R. S. (Org.). **Arquitetura na formação do Brasil**. Brasília: UNESCO, 2008.

BONAPACE, U. (Coord.). **I paesaggi italiani**. Milano: TCI, 1977. v.1: Touring Club Italiano.

BORJA, J.; CASTELLS, M. Planes Estratégicos y Proyectos Urbanos. In: _____. **Local y Global**: La gestión de las Ciudades en la Era de la Información. Madrid: Taurus, 1997. p.235-281.

BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. (Estatuto das Cidades). Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 13 maio 2011.

BRUNO, E. S. **História do Brasil**: geral e regional - São Paulo e o sul. São Paulo: Cultrix, 1967.

BUSQUETS, J.; CORREA, F. **Ciudades X Formas**: una nueva mirada hacia el Proyecto Urbanístico. Harvard Graduate School of Design: Nicolodi, 2006.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2000.

CANCLINI, N. G. **A globalização imaginada**. São Paulo: Iluminuras, 2003.

CARDOSO, J. A. **Atlas histórico do Paraná**. 2.ed. rev. ampl. Curitiba: Livraria do Chain, 1986.

CARNEIRO, D. **O Paraná na história militar do Brasil**. Curitiba: Fundação Cultural, 1995. (Coleção Farol do Saber.).

CAROLLO, B. **Alfred Agache em Curitiba e sua visão do urbanismo**. 2002. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**: a era da informação: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1.

CHMYZ, I. Arqueologia de Curitiba. **Boletim Informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba, v.2, n.105, 1995.

CHOAY, F. **O urbanismo**: utopias e realidades – uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1994.

COMEC – COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA. **Mapa de posição geográfica da Região Metropolitana de Curitiba**. Curitiba, 2008. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/comec/>>. Acesso em: 08 maio 2011.

CONSUEGRA, G. V. **Frente marítimo de Vigo**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

CORREIA, N. C. P. de M. **A construção da crítica**: sobre tipologia, a regra e o modelo, o Tratado de Vitruvius, Solà-Morales e a fragilidade da arquitectura contemporânea... Para além das metanarrativas. Trabalho de Síntese apresentado no âmbito das Provas de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2005.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 2009.

CURITIBA. Decreto Municipal n.º 838, de 18 de agosto de 1997. Institui o relatório ambiental prévio em Curitiba. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 1982. Disponível em: <<http://www.leismunicipais.com.br/>>. Acesso em: 13 mar. 2011.

CURITIBA. Lei Municipal n.º 9.800, de 03 de janeiro de 2000. Dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Curitiba e dá outras providências. Prefeitura Municipal de Curitiba, 2000. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/multimidia/00084664.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2011.

CURITIBA. Decreto Municipal n.º 186, de 04 de abril de 2000. Dispõe sobre Setor Especial Eixo Barão-Riachuelo e dá outras providências. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 2000d. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/multimidia/00084696.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2011.

CURITIBA. Decreto Municipal n.º 223, de 12 de março de 2003. Dispõe sobre a área de abrangência do setor especial Novo Rebouças, estabelece condições para o licenciamento de atividades econômicas e dá outras providências. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/multimidia/00086340.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2011.

CURITIBA. Lei Municipal n.º 11.266, de 16 de dezembro de 2004. Dispõe sobre a adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade, Lei Federal n.º 10257/2001, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 2004. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/ippucweb/sasi/home/>>. Acesso em: 02 jun. 2011.

CURITIBA. Decreto Municipal n.º 625, de 1 de julho de 2004. Estabelece condições para a concessão de potencial construtivo, regulamenta a Lei n.º 9.803/2000 e dá outras providências. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 2004. Disponível em: <http://www.leismunicipais.com.br/>>. Acesso em: 14 fev. 2011.

CURITIBA. Decreto Municipal n.º 1.309, de 26 de setembro de 2005. Cria o espaço Moinho Rebouças. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 2005. Disponível em: <http://www.leismunicipais.com.br/>>. Acesso em: 14 fev. 2011.

DELGADO, M. **Sociedades movedizas**: pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona: Anagrama, 2007. (Colección Argumentos).

DIAS, M. L. M. **Planejamento e patrimônio no Paraná**: o conflito negociado. 2005. Tese (Doutorado) - FAUUSP, São Paulo, 2005.

DUARTE, O. Cidades: modo de usar: um ensaio sobre Curitiba. In: FERRARA, L. D'A.; DUARTE, F.; CAETANO, K. (Org.). **Curitiba**: do modelo à modelagem. São Paulo: Annablume; Champagnat, 2007.

DUARTE, O.; GUINSK, L. A. (1953). **Imagens da evolução de Curitiba**. Curitiba: Quadrante Editorial, 2002.

DUDEQUE, I. **Cidade sem véus**: doenças, poder e desenhos urbanos. Curitiba: Champagnat, 1995.

_____. **Espirais de madeira**: uma história da arquitetura de Curitiba. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001.

EL CROQUÍ. Álvaro Siza 1958-1994. **Revista El Croquis**, Madrid, n.68/69, 1994.

ENGUITA, A. **La Ciudad Contemporanea**: analisis de su estructura e desarrollo. Madrid: CEIM, 2008.

FALCO, A. **AGOPUNTURA URBANA Jaime Lerner e la pianificazione urbanistica di Curitiba**. Tesi di laurea specialistica a ciclo único - Università di Bologna, 2011.

FENIANOS, E. E.; SADE, S. **Rebouças**: o bairro da harmonia. Curitiba: UniverCidade, 2002. (Coleção Bairros da Curitiba; v.1).

FERNANDES, J. C. Avanços e indefinições de projeto. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 03 fev. 2008a. Cidade, p.4. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=734526&tit=Avancos-e-indefinicoes-do-projeto>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

_____. Enquanto o Soho não vem. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 03 fev. 2008b. Cidade, p.4. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=734524&tit=Enquanto-o-SoHo-nao-vem>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

FERREIRA, A. B. H. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2007.

GUAYABERO, Ó. "Construyendo ciudad con ladrillos y libros". **BID: Textos Universitarios. Universitat de Barcelona**. n.25, dez.2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/bid/>>. Acesso em: 05 nov. 2011.

HOERNER JUNIOR, V. **Curitiba, 1900**. Curitiba: SEEC, 1984.

HOUAISS, A. **Dicionário eletrônico da língua portuguesa**. Versão 1.0.7. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

HUMBERTO FOGASSA ARQUITETURA. Arquivo do escritório. Curitiba, PR, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Cidades**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidades>>. Acesso em: 06 nov. 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. **Curitiba integrada na Agenda 21**. Curitiba: IPPUC, 2004.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. **Planos setoriais: relatório 2008**. Curitiba: IPPUC, 2008.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. **Curitiba em dados – 2009**. Coordenação de Lourival Peyerl. Curitiba: IPPUC, 2009. Arquivo digital, 1 CD-ROM.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. **Cadernos IPPUR**. Disponível em: <<http://www.ippur.ufrj.br/>> e <<http://www.ippur.ufrj.br/publicacoes/cadernos.htm>> . Acesso em: 10 nov. 2010.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/>> . Acesso em: 10 nov. 2010.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: EDUNB, 1996.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LENZI, S; REIS, A.; ZAPATEL, J. A.; SARAIVA, N. **1.ª Oficina de Desenho Urbano de Florianópolis**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina Florianópolis, Instituto de Pesquisa e Planejamento de Florianópolis, 1996. 164 pp.

LERNER, J. **Acupuntura urbana**. 4.ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

_____. **O que é ser urbanista (ou arquiteto das cidades)**. Memórias profissionais de Jaime Lerner. Rio de Janeiro: Record, 2011.

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

MACLOVIA, C. S. A produção, o consumo e a apropriação do espaço urbano na cidade de Curitiba na década de 1940 e a valorização imobiliária. **Conhecimento Interativo**, São José dos Pinhais, v.2, n.1, p.101-114, jan./jun., 2006. Disponível em: <<http://www.revistacientifica.famec.com.br/include/getdoc.php?id=123&article=45&mode=pdf>>. Acesso em: 28 mar. 2011.

MAGALHÃES, C. F. **Ruptura e contiguidade: a cidade na incerteza**. 2005. Tese (doutorado) - UFRJ – FAU, Programa de pós-graduação em Urbanismo-Prourb, Rio de Janeiro, 2005.

MARTINEZ, A. C. **Ensaio sobre o projeto**. Brasília, DF: Editora UnB, 2000.

MARTINS, R. **Terra e gente do Paraná**. Diretoria Regional de Geografia do Estado do Paraná. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1944.

MENEZES, F. Z. "São-paulinização" de Curitiba. **Gazeta do Povo**, 22 ago. 2010. Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1038351>>. Acesso em: .10 abr. 2010.

MONTANER, J. M. **Museus para o século XXI**. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

MORAIS, J. S. **Metodologia de projeto em arquitetura**. Organização Espacial na Costa Vicentina. Portugal: Estampa, 1995.

MUSEU PARANAENSE. Disponível em:
<<http://www.museuparanaense.pr.gov.br/>> . Acesso em: 08 mar. 2011.

NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica. 2.ed. rev. São Paulo, Cosac Naify, 2008.

NORBERG-SCHULZ, C. **Arquitectura Occidental**. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

_____. **Los principios de la arquitectura moderna**. Barcelona: Reverté, 2005. (Estudios Universitarios de Arquitectura 7).

_____. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica. 2.ed. rev. São Paulo, Cosac Naify, 2008a. p.443-460.

_____. O pensamento de heidegger sobre arquitetura. In: NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica. 2.ed. rev. São Paulo, Cosac Naify, 2008b. p.461-474.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Pela primeira vez, população urbana supera a rural no mundo**. 2007. Disponível em: <<http://www.onubrasil.org.br>> . Acesso em: 10 dez. 2010.

PAISEA. **Revista de paisajismo**, España, n. 001, Febrero 2007.

PANDAKOVIC, D.; DAL SASSO, A. **Saper vedere Il paesaggio**. Milano: Città Studi, 2008.

PASSEIO PÚBLICO: primeiro parque público de Curitiba. **Boletim informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba, v.28, n.126, ago. 2001.

PORTAS, N. El planeamiento urbano como proceso de regulación variable. **Revista Ciudades**, n. 3, España, 1996.

_____. El surgimiento del proyecto urbano. **Revista Perspectivas Urbanas**, n.3, 2003. Disponível em: <www-etsav.upc.es/urbpersp/num03/art03-2.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA – PMC. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>>. Acesso em: 09 nov. 2010.

REBOUÇAS: o bairro na história da cidade. **Boletim informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba, v.26, n.124, 2000.

REESE, E. GPU: conceptos y características fundamentales. **Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v.9, n.194, p.1-12, 2005.

REIS, N. G. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil: 1500-1720**. 2.ed. São Paulo: Pini, 2000.

REIS, N. G. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil**: São Paulo: Livraria Editora Pioneira Editora da Universidade de São Paulo Biblioteca Pioneira de Arte Arquitetura e Urbanismo. Disponível em: <<http://www.usp.br/fau/dephistoria/lap/puevourb.html>>. Acesso em: 14 dez.2011

RETTO JUNIOR, A. da S. Indagações a partir do livro *L'architettura della Città*, de Aldo Rossi. Resenhas Online, São Paulo, 07.078, ano 7, jun. 2008. Disponível em: <<http://w.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/07.078/3073>>. Acesso em: 05 maio 2011.

ROSSI, A. **The life and works of an architect**. Milan: Electa, 1999.

_____. **A arquitetura da cidade**. 2.ed. São Paulo. Martins Fontes, 2001.

ROWE, P.; SARKIS, H. **Isopolis: Addressing Scales of urban Life in Modern Athens**. Cambridge: Harvard Graduate School for Design, 1997.

SAINT-HILAIRE, A. **1779-1853 – Viagem pela comarca de Curitiba**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1995.

SCHORSKE, C. E. **Viena fin-de-siècle: política e cultura**. São Paulo: Companhia da Letras; Ed. Unicamp, 1988.

SELLTZ, C.; WRIGHTSMAN, L.; COOK, S. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. Organizadora da 4^a Edição norte-americana: Louise H. Kidder; Coordenadores da 2.^a edição brasileira: José Roberto Malufe, Bernadete A. Gatti. São Paulo: EPU, 1987. v. 1: Delineamentos de pesquisa; v.2: Medidas na pesquisa social; v.3: Análise de resultados.

SILVA, J. M. **Por uma cidade amigável: configuração urbana, andabilidade e atropelamentos em Curitiba**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – PPGEC. UFSC, Florianópolis/SC, 2008.

SITTE, C. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

SOLÁ-MORALES, I. de. **Las Formas de Crecimiento Urbano**. Barcelona: Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya, 1997.

_____. **Territórios**. Barcelona: Ed. GG, 2002.

_____. **De cosas urbanas**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

SUTIL, M. S. O prédio da estação e a Rua da Liberdade. **Boletim Informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba, 1997.

_____. **O espelho e a miragem**: moradia e modernidade na Curitiba do século XX. Curitiba: Travessa dos Editores, 2009.

TREVISAN, E. **Ao apito do trem: antecedentes da construção da ferrovia de Paranaguá a Curitiba**.. Curitiba: RFFSA. 1985.

_____. **O Centro Histórico de Curitiba**. Curitiba: Vicentina. 1996.

TURRI, E. Il Paesaggio tra persistenza e trasformazione. In: AA. VV. **II paesaggio italiano, idee contributi immagini**. Milano: Touring Club Italiano, 2000.

ULTRAMARI, C.; DUARTE, F. **Esvaziamento demográfico e permanência de centralidades**. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP, 15., 2006, Caxambu. set. 2006. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_297.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2011.

UR - Projectar la Perifèria. Barcelona: Laboratório de Urbanismo da Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, n.9-10, 1992.

VILLELA, Dianna Santiago. **A sustentabilidade na formação atual do arquiteto e urbanista**. Dissertação (Mestrado) – Núcleo de Pós-Graduação da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

VASCONCELLOS, L. Projeto urbano: um novo termo para definir intervenções na cidade? In: DO AMARAL E SILVA, G.; ASSEN DE OLIVEIRA, L. (Org..). **Simpósio A Arquitetura da Cidade nas Américas: diálogos contemporâneos entre o local e o global**. Florianópolis: PGAU-Cidade/ UFSC, 2006. CDROM.

WACHOWICZ, R. C. **História do Paraná**. 6.ed. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1988.

WEBER, E. J. **France fin-de-siècle**. Trad. Rosaura Eichnberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

WILHEIM, J. **Cidades: o substantivo e o adjetivo**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

YAMAWAKI, Y. **Gestão de espaços urbanos refuncionalizados: estudo de caso sobre a reconversão de uso da antiga estação ferroviária de Curitiba, Paraná**. 2008. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2008.

ZAPATEL, Juan Antonio. **Projetos Urbanos e Transformação Urbanística**. 1998. 162f. Tese (Doutorado em Arquitetura) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAU-USP, São Paulo, 1988.

_____. La Renovación Urbana através del Proyecto de Areas Verdes, Plazas y Calles. In: CONGRESSO IBEROAMERICANO DE PARQUES Y JARDINES PÚBLICOS, 2., 2001, Havana. **Anales...** Havana: Instituto Nacional de Planificación, 2001. CD.

_____. **Plano de ensino (2009/2010)** da disciplina de Projeto Arquitetônico VII - ARQ 5639 - Turma B, nona fase do curso de arquitetura e urbanismo, vinculada ao CTC – UFSC.

_____. **Orientações para exercícios: embasamento teórico (2009/2010)** da disciplina de Projeto Arquitetônico VII - ARQ 5639 - Turma B, nona fase do curso de arquitetura e urbanismo, vinculada ao CTC – UFSC.

Entrevistas

BECHARA, V. Entrevista concedida ao autor. Curitiba, dez. 2010.

CANALLI, F. Entrevista concedida ao autor. Curitiba, set./nov. 2010.

DIAS, M. L. M. Entrevista concedida ao autor. Curitiba, jan. 2011.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

ARANTES, O. B. F. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1995.

ARGAN, G. C. **História da arte como histórica da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

_____. **Projeto e destino**. 2.^a Impressão. São Paulo: Ática, 2001.

AYMONINO, C. **La vivienda racional**: ponencias de los congresos CIAM 1929-1930. Barcelona: Gustavo Gili, 1973.

_____. **O significado das cidades**. Lisboa: Presença, 1984.

BACHELARD, G. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

BARTALINI, V. Reabilitar nossas cidades. **Portal Vitruvius – Arquitextos**, São Paulo, n. 2, 2000. Disponível em:
<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq002/arq002_00.asp>.
Acesso em: 12 jan. 2011.

BAUMAN, Z. **Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

BEZERRA, M. L. **Desenvolvimento urbano sustentável**: realidade ou utopia. Fundação Joaquim Nabuco, 2002. Disponível em:
<<http://www.fundaj.gov.br/tpd/140.html>> . Acesso em: 06 dez. 2006.

BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1997-1999.

CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A. **O estatuto da cidade**: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades; Aliança das Cidades, 2010.

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

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4.ed. São Paulo: Ática, 2002. (Serie Princípios, 174).

DEL RIO, V. Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos. **Portal Vitruvius – Arqtextos**, 2000b. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/esp028.asp>>. Acesso em: 09 maio 2011.

ECO, U. **Como se faz uma tese**. São Paulo: Perspectiva, 2008.

EL CROQUÍ, Madrid, n. 68/69, 1994.

FIGUEIRA, Jorge. **Escola do Porto**: um mapa crítico. Coimbra: Departamento de Arquitetura da FCTUC, 2002.

GAUSA, M. (Dir.). Reestructurando el pasado. **Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme**, n. 190, 1991.

HALBAWCS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1980.

HALL, S. Quem precisa da identidade? In: SILVA, T. T. da (Org.). **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis: Vozes, 2000. p.103-133.

HASSENPLUG, D. Sobre centralidade urbana. **Portal Vitruvius – Arqtextos**, São Paulo, n.85, 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq085/arq085_00.asp> . Acesso em: 10 mar. 2011.

HOLANDA, F. (Org.). **Arquitetura & urbanidade**. São Paulo: Proeditores, 2003.

KOHLSDORF, M. E. **Manual de técnicas de apreensão do espaço urbano**. Brasília: Ed UFB, 1986.

LE GOFF, J. Memória–História. In: **Enciclopédia EINAUDI**. Portugal: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Diretor Participativo**. Brasília, 2004. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

MONEO, R. **Inquietação teórica e estratégia projetual na obra de oito arquitetos contemporâneos**. São Paulo, Cosac Naify, 2008.

MUELLER, O. **Centro Cívico de Curitiba: um espaço identitário**. 2006. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS), Porto Alegre, 2006.

NORBERG-SCHULZ, C. **Intenciones em Arquitectura**. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

POWEL, K. **El Renacimiento de La Arquitectura: la transformación y Reconstrucción de edificios antiguos**. Londres: Blume, 1999.

QUANTD, M. R. **Diretrizes de design: um manual para lojistas e arquitetos**. Estação Plaza Show, 1997.

REIS, L. A. A. **O conceito de lugar**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2004.

RETRATOS de Curitiba – Século XXI. Curitiba: Diferencial Pesquisa de Mercado, 2001.

RIBEIRO, P. C. Q.; CARDOSO, A. L. Planejamento urbano no Brasil : paradigmas e experiências. **Espaço & Debates**, São Paulo, n.37, p.77-89, 1994.

RODRIGUES, R. **As três praças e o passeio de Curitiba**. 2006. Dissertação (Mestrado) - Mackenzie, São Paulo, 2006.

ROUANET, P. S. **A razão nômade**: Walter Benjamin e outros viajantes. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1993.

ROWE, P. G. **Modernity and housing**. Cambridge: MIT Press, 1995.

SANTOS M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, A. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva; Bogotá (Colômbia), Convênio Andes. Bello, 2001.

SLIWIANY, R. M. (Coord.); PAIVA, M. F.; BONAT, W.; CIOLI, C. A. **Análise espacial intraurbana da qualidade de vida em Curitiba**. IPPUC. Curitiba, 2008.

TEIXEIRA , M. A.C. Do entendimento da cidade à intervenção urbana: o caso das 'ilhas' da cidade do Porto. **Sociedade e Território** - Revista de Estudos Regionais e Urbanos - A cidade existente, n.2, 1985.

ULTRAMARI, C. **Grandes projetos urbanos no Brasil**: conceitos, contextualização e discussão de três casos. 2006. Disponível em: <www.ifchhnicamp.br/liecf/revista/artigos/fartigo3.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2011.

VIDLER, Anthony. Ensaio: "The third Typology". Editorial da revista **Oppositions**, n. 7, 1977.

GLOSSÁRIO

A partir de uma leitura mais detalhada das definições dos verbetes **desenho**, **projeto**, **urbano** e seus equivalentes em outros idiomas, percebe-se com maior clareza as similitudes e diferenças na aplicação e na maneira como, esses termos, associados, caracterizam o projeto urbano como atividade multidisciplinar.

Abaixo é apresentada uma pesquisa em línguas distintas, cuja análise relacional das diferentes acepções objetiva proporcionar maiores esclarecimentos sobre a temática do projeto urbano. Essa necessidade de buscar eco em outras acepções que os termos assumem visa fornecer mais subsídios conceituais, sob o enfoque do pensamento latino e anglo-saxão, bem como perceber as nuances que se originam a partir da mescla destas duas visões culturais. Nesse sentido, foram relacionados, a seguir, os verbetes no idioma português, italiano, espanhol e inglês:

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio Século XXI**: o dicionário da língua portuguesa. 3.ed. Rio de Janeiro, Nova Fronteira. 1999.

DESENHO (S. m. Deriva de desenhar, que provém do it. *disegnare*)

1. Representação de formas sobre uma superfície, por meio de linhas, pontos e manchas, com objetivo lúdico, artístico, científico ou técnico.
2. A arte e técnica de representar, com lápis, pincel, pena, etc., um tema real ou imaginário, expressando a forma e ger. abandonando a cor.
3. A disciplina relativa à arte e à técnica do desenho.
4. Versão preparatória de um desenho artístico ou de um quadro, esboço, estudo.

Outras estruturas do verbete permitem um entendimento mais amplo, conjuntural:

1. Traçado, risco, projeto, plano.
2. Forma, feitio, configuração.

Em sentido figurado, 8. Delineamento, esboço, configuração.

DESIGN (S. m.) O dicionário português traduz a palavra inglesa como:

1. Concepção de um projeto ou modelo, planejamento.
2. O produto desse planejamento.
Com uso mais restritivo:
3. Desenho industrial, desenho de produto, programação visual

PROGETO (S. m. Do latim *projectu*, 'lançado para diante')

1. Ideia que se forma de executar ou realizar algo, no futuro; plano intento, desígnio.
2. Empreendimento a ser realizado dentro de determinado esquema.
3. Esboço ou risco de obra a se realizar, plano.
4. Arquit. plano geral de edificação.

URBANO (Adj. Do latim *urbanu*)

1. Relativo ou pertencente à cidade.
2. Que tem características de cidade.

URBANISMO (S. m.)

O estudo sistematizado e interdisciplinar da cidade e da questão urbana, e que inclui o conjunto de medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais necessárias ao desenvolvimento racional e humano delas.

DEVOTO, Giacomooli; OLI, Gian Carlo. **Il Dizionario della Lingua Italiana**. Firenze: Le Monnier. 1993.

DISEGNO (S. m. do Latim *designare*, origem em *Signum: Segno*)

Rappresentazione grafica a carattere artistico o meramente tecnico.

DESIGN (S.)

O dicionário italiano traduz a palavra inglesa como:

Ideazione e progettazione di oggetti d'uso da prodursi in serie dall'industria, secondo forme esteticamente valide in rapporto alla funzionalità dell'oggetto.

PROGETTO (S. m. do francês *projet* > *projeter*)

Ideazione per lo più accompagnata da uno studio relativo alle possibilità di attuazione o di esecuzione.

Derivações: **PROGETTAZIONE** > **PROGETTISTICA** > **PROGETTUALE**

URBANO (Adj. do Latim *urbanus* > *urbs*, cidade)

Relativo alla città e alla comunità cittadina.

>**URBANIZZARE**>**URBANIZZAZIONE**>**URBANISTICA**

LARROUSSE. Gran Diccionario usual de La Lengua Española. Larousse Editorial, 1998.

DIBUJO (S. m. Deriva de dibujar, que provém do fr. antigo *deboisser*: trabalhar a madeira)

1. Representación sobre una superficie de la forma y color de una figura, un objeto.
2. Figura formada por líneas em cualquier clase de cosas, naturales u artificiales.
3. Cualquier tipo de producción grafica.

DISEÑO (S. m. Prové m do it. *disegno*)

1. Representación grafica a partir de uma idea previa, de um objeto, um dispositivo, uma estructura o del funcionamiento de um sistema.
2. Disciplina que trata de armonizar el entorno humano, desde la concepción de objetos hasta el urbanismo.
A definição desse verbete se assemelha à definição de '**proyecto**' quando entendido como "plan para realizar alguna cosa: diseño urbanístico".

PROYECTO

1. Que está representado em perspectiva (adj.)
2. Disposición o redación ...para la ejecución di uma cosa (S.m.)
3. Intención o pensamiento de hacer uma cosa (=plan)
4. Conjunto de escritos, cálculos y dibujos que se hacen para diseñar la creación de um obra de arquitectura o de ingeniería.

URBANO (Do latim *urbanus*)

1. De La ciudad (Adj.)

URBANIZAR (v.)

1. *Convertir um lugar en un centro de población abriendo en el calles y dotándolo de luz y de toda la infraestructura necesaria.*

URBANISMO

1. *Conjunto de conocimientos técnicos y de actividades relacionadas com el planteamiento, reformas y ampliación de las poblaciones. (S.m.)*

URBANIZACIÓN

Acción y resultado de urbanizar um terreno. (S. f.)

URBANÍSTICA (Adj. Del urbanismo)**DESSIN**

1. *Technique de l'organisation d'une surface à l'aide de moyens graphiques*
Técnica da organização de uma superfície por meio de recursos gráficos

PROJET

1. *Dessin et devis d'une construction. Synonymes : plan, ébauche*
Desenho e orçamento de uma construção. Sinônimos: plano, esboço

URBAIN

1. *Relatif à la ville*
Relativo à cidade

URBANISME

1. *Science de l'aménagement des villes*
Ciência do arranjo (desenvolvimento) de cidades

Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English. A. S. Hornby.
Sixth Edition Edited by Sally Wehmeier. Oxford University Press, 2000.

DRAW (N.)

1. *A picture made using a pencil, pen rather than paint. (=drawing)*

DRAWING (N.) Mais usual no Inglês norte-americano

1. *The art or skill of making pictures, plans, etc., using a pen or a pencil.*

DRAW (V.)

1. *To make pictures or picture of something with a pencil, pen or chalk (but not paint).*

DESIGN (N.)

1. *Arrangement. The general arrangement of the different parts of something that is Made, such as a building, book, etc.*
2. *Drawing, plan, model. The art or process of deciding how something will look, work, etc., by drawing plans, making models, etc.*

DESIGN (V.)

1. *Draw plans. To decide how something will look, work, etc. especially by drawing plans or making models.*

PROJECT (N)

1. *Planned work*

PROJECT (V)

1. *To plan*

URBAN (Adj.)

1. *Connected with a town or a city. The process of building towns and cities or making them larger. The process of improving the buildings, etc. in the poor parts of a town or city. The spread of city building into the countryside.*

URBANIZED > URBANIZATION

1. *Of an area, a county, etc: have a lot of towns, streets, factories, etc. rather than countryside.*

Os verbetes analisados individualmente mostram primeiramente a proximidade dos significados. A composição que produziu a definição de projeto urbano ou desenho urbano adquiriu, através das suas fases geracionais (PORTAS, 2003), diferentes conotações; com o estudo desta atividade multidisciplinar, as definições têm sido revisitadas sob enfoques diversificados e cada vez mais específicos, conforme abordado no corpo da pesquisa.

ANEXOS

ANEXO A - DECRETO DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO NOVO REBOUÇAS - 2004



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

PUBLICADO NO DOM Nº 223
DE 10 / 04 / 03

DECRETO Nº **223**

Dispõe sobre a área de abrangência do Setor Especial Novo Rebouçás, estabelece condições para o licenciamento de atividades econômicas e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CURITIBA, CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais, com fundamento no §3º, Art. 15, da Lei nº 9.800/00, §1º, Art. 5º, da Lei nº 10.625/02, por proposta do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC;

considerando a necessidade de se implantar e controlar a diversidade de atividades econômicas;

considerando a necessidade de garantir novos espaços para entretenimento, lazer e cultura e

considerando a necessidade de assegurar o incentivo de renovação da área, viabilizando a implantação do projeto Novo Rebouçás e tendo em vista o contido no Ofício nº 70/03 - SMMA, decreta:

Art. 1º Fica definida como área de abrangência do Setor Especial Novo Rebouçás os terrenos pertencentes à área delimitada em mapa anexo, parte integrante deste decreto, com abrangência dos seguintes logradouros públicos: início na confluência da avenida Marechal Floriano Peixoto com a avenida Sete de Setembro, seguindo por esta até a rua Lourenço Pinto, por esta até a avenida Visconde de Guarapuava, por esta até a rua Barão do Rio Branco, por esta até a avenida Sete de Setembro, por esta até a rua Francisco Torres, por esta até a avenida Presidente Affonso Camargo, por esta até a rua General Carneiro, por esta até a avenida Sete de Setembro, por esta até a rua da Paz, por esta até a avenida Presidente Affonso Camargo, por esta até a avenida Dr. Dario Lopes dos Santos, por esta até a rua Hildebrando de Araújo, por esta até a rua Eng. Leão Sounis, por esta até a avenida Comendador Franco, por esta até a rua Aquelino Orestes Baglioli, por esta até a rua Manuel Martins de Abreu, por esta até a rua Eclidio Pedro Hecke, por esta até a rua Esperandio Domingos Foggiate, por esta até a rua Guabirotuba, por esta até a rua Imaculada Conceição, por esta até a rua Jóquei Clube, por esta até a rua Conselheiro Laurindo, por esta até a confluência com a rua João Negrão e a rua João Viana Seiler, por esta até a avenida Marechal Floriano Peixoto, seguindo por esta até o ponto de início.



Art. 2º O Setor Especial Novo Rebouças divide-se em três áreas abaixo denominadas e delimitadas em mapa anexo.

- I - Área Destinada a Funções Especiais do Projeto;
- II - Área de Transição;
- III - Área de Influência;

Art. 3º Para a análise e licenciamento de atividades econômicas no Setor Especial Novo Rebouças será ouvida a Coordenação do Projeto e serão consideradas prioritárias as atividades de lazer, entretenimento e cultura.

Art. 4º Para as atividades comerciais, industriais, de prestação de serviços, sociais e recreativas desenvolvidas nas áreas do Setor Especial do Novo Rebouças aplicam-se os níveis máximos de pressão sonora indicados na tabela abaixo:

NÍVEIS MÁXIMOS DE PRESSÃO SONORA em dB(A)			
ÁREAS	DIURNO	VESPERTINO	NOTURNO
Área de Funções Especiais do Projeto	70 60	60 45	60 45
Área de Transição	65	60	55
Área de Influência	55	50	45

§1º Para fins de aplicação deste decreto, ficam definidos os seguintes períodos:

- I - DIURNO - das 07h01min às 19h;
- II - VESPERTINO - das 19h01min às 22h;
- III - NOTURNO - das 22h01min às 07h.

§2º O descumprimento dos níveis de pressão sonora determinados no "caput" deste artigo implicará a aplicação das penalidades previstas na Lei nº 10.625/02.

Art. 5º Os casos omissos serão analisados pelo Conselho Municipal de Urbanismo - CMU, ouvidos os órgãos competentes.

Art. 6º Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, em 12 de março de 2003.


CASSIO TANIGUCHI
PREFEITO MUNICIPAL


LUIZ FERNANDO DE SOUZA JAMUR
SECRETÁRIO MUNICIPAL DO URBANISMO


JOSÉ ANTÔNIO ANDREGUETTO
SECRETÁRIO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE

ANEXO B - MAPEAMENTO DAS ÁREAS PREVISTAS PARA O PROJETO NOVO REBOUÇAS



Croquis da área proposta no projeto do setor especial Novo Rebouças - 2003
Fonte: IPPUC (2003)

**ANEXO C - LEGISLAÇÃO DE ZONEAMENTO E USO DE SOLO
DE CURITIBA-PR PARA A ÁREA DO RECORTE DE ESTUDO**

ZONA CENTRAL – ZC

PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

USOS			OCUPAÇÃO							
PERMISIVOS	TOLERADOS	PERMISSÍVEIS	PORTE (m²)	COEF. APROV.	TAXA OCUP. MÁX. (%)	ALTURA MÁXIMA (PAV.)	RECHO MÍN. AUM. PREDIAL (m)	TAXA PERMEAB. MÍN. (%)	AFAST. DAS DIVISAS (m)	LOTE MÍN. (segundo x Área)
-	Habitação Unifamiliar									
-	Comunitário 1									
-	Habitação Coletiva									
-	Habitação Institucional									
-	Habitação Transitória 1 e 2									
-	Comunitário 2 – Lazer e Cultura (1)			5	Térreo e 1º pav. = 100% Demais pav. = 66%	Livre	-	(4)	Térreo e 1º pav. = Facultado Demais pav. = 2,00m	11x330
-	Comunitário 2 – Culto Religioso (1)									
-	Comércio e Serviço Vicinal de Bairro e Setorial (1) (2)									
-	Indústria Tipo 1 (3)	- Comunitário 2 e 3 - Ensino	100m²	-	-	-	-	-	-	-

Observações:

- (1) Proibido estacionamento, comercial e da atividade dentro do Areal Central de Tráfego Lento.
- (2) Com exceção de hipermercado
- (3) Somente através de localização em edificações existentes.
- (4) Atendido o § 5º do Art. 42.

Parâmetros de uso e ocupação do solo – Zona Central - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2010)

QUADRO XXIII
SETOR ESPECIAL ESTRUTURAL - SE
VIA CENTRAL

PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

USOS			OCUPAÇÃO						LOTE MÍN. (ÁREA) (m²)	
PERMITIDOS	TOLERADOS	PERMISSÍVEIS	PORTE (m²)	CORRIG. APROV. (%)	TAXA MÁX. DE ÁREA (m²/ha)	TAXA MÁX. DE ÁREA (m²/ha)	TAXA MÁX. DE ÁREA (m²/ha)	AFAST. DAS DIVISAS (m)		
- Habitação Coletiva - Habitação Transição 1 e 2 - Comércio e Serviço de Bairro e Setorial	- Uma Habitação unifamiliar por lote - Comércio e Serviço V. Cent. 1 e 2		100m²	1	50%	2	10m	25%	-	15x40
				4	Térreo e 1ª pav. = 100% Demais pav. = 50% (1) (2) (3)	Libre	(1)	(3)	Embalamento Comercial atender Plano Massa Demais pav. = H/6 atender o mínimo de 2,50m	15x40
		- Comunitário 1 e 2 - Comunitário 3 Estrão								
		- Indústria do Tipo 1 (4)	100m²	-	-	-	-	-	-	-

Observações:

(1) Deverá ser implantado o Plano Massa de acordo com regulamentação específica.

(2) Taxa de ocupação do lote.

(3) Não permite a nova implantação de áreas de edificação em função do Coes de Aterramento, com substituição do potencial, desde que o Conselho Municipal de

(4) Somente áreas de ocupação em edificações existentes.

(5) Alameda § 3º do Art. 42.

Parâmetros de uso e ocupação do solo –Setor Especial Estrutural - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2010)

**SETOR ESPECIAL DA AV. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO – SE - MF
TRECHO RUA BRASÍLIO ITIBERÉ – RUA PASTOR ANTONIO POLITO**

PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

USOS			OCUPAÇÃO							
FERVIDOS	TOLERADOS	PERMISSÍVEIS	PORTE (m ²)	COSM. APROV.	TAXA OCUP. MÁX. (%)	ALTURA MÁXIMA (P.A.V.)	RECDO. AUN. FREDIAL (m)	TAXA PERMEAS. MIN. (%)	AFASE DAS DIVISAS (m)	LOTE MÁX. (Perçada x Área)
- Habitação Coletiva	- Uma habitação unifamiliar por lote									
- Habitação Institucional										
- Habitação Transitória 1 e 2										
- Comércio e Serviço Vicinal, de Bairro e Setorial				1	50%	4	5m (4)	25%	Até 2 pav. = Facultado Acima de 2 pav. = H/6 atendido o mínimo de 2,50m	15x60 (6)
- Comércio e Serviço Especial 1 (1)										
- Comunitário 1 e 2										
- Comunitário 3 – Ensino										
- Indústria Tipo 1 e 2 (2)			100m ²							

Observações:

- (1) Atendida Legislação específica.
- (2) Somente a área de localização em edificações existentes.
- (3) Critério do Conselho Municipal de Urbanismo – CMU, poderá ser concedido alvará de localização em edificações existentes com porte superior a 100,00m².
- (4) Utilização para fins de Pesquisa Científica, Desenvolvimento Tecnológico, Ensino Superior, etc.
- (5) O lote mínimo deve ser adotado nos novos parcelamentos, unificações e subdivisões.

Parâmetros de uso e ocupação do solo – Setor Especial Mal. Floriano Peixoto - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2010)

QUADRO III
ZONA RESIDENCIAL 1 – ZR-1
 PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

USOS			OCUPAÇÃO							
PERMITIDOS	TOLERADOS	FEMISSÍVEIS	POBRE (m²)	COEFIC. APROV.	TAXA OCUP. MÁX. (%)	ALTURA MÁXIMA (P.A.V.)	RECULO MIN. ALIN. FRENTEAL (m)	TAXA PERMEAR. MIN. (%)	AFAST. DAS DIVISAS (m)	LOTE MIN. (Dados x Área)
Habitação Unifamiliar (1)				1	50%	2	5m	25%	-	15/600
Habitações Unifamiliares em Série (2)				-	-	-	-	-	-	-
Comércio e Serviço Vicinal 1 (3)			100m²	-	-	-	-	-	-	-
	- Indústria Tipo 1 (4)		100m²	-	-	-	-	-	-	-

Observações:

- (1) Uma habitação unifamiliar por lote ou fração de terreno de 600,00m².
- (2) Somente em terrenos com dimensões inferiores a 15.000,00m² e garantida fração de terreno de no mínimo 600,00m² por unidade habitacional, excluídas as áreas de uso comum.
- (3) Somente áreas de localização em edificações existentes.
- (4) Somente áreas de localização para atividade desativada em nível de uso predominantemente habitacional.

Parâmetros de uso e ocupação do solo – Zona Residencial - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2010)

QUADRO VI

ZONA RESIDENCIAL 4 – ZR-4

PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

USOS				OCUPAÇÃO					
PERMITIDOS	TOBERAÇOS	REMISSÍVEIS	POBRE (m²)	CORR. APROV. MÁX. (%)	TAXA ALTIM. (AV) (AV)	RECDO. MIN. FRENDA (m)	TAXA MIN. FRENDA (m) (%)	AFAS. DAS DIVIS. (m)	LOCE MIN. (m) X MÁX. (m) X MÉD. (m)
	- Habitação Unitamiliar (1) - Habitações Unifamiliares em Série (1)								
- Habitação Coletiva				2	50%	6	5m	Até 2 pav. = Facultado Acima de 2 pav. = n/2 unidades o mínimo de 2,50m	15x40
- Habitação Transição I (2)			200m²						
- Habitação Institucional									
	- Comércio e Serviço Vicias e de Bairro (3)		200m²						
	- Comunitário I (3)								
- Indústria Tipo I (4)			100m²						

Observações:

- (1) Densidade máxima de 40 habitações/ha.
 (2) Agregar-se em centro de convenções.
 (3) Área de 200,00m² de terreno (CIV) poderá ser ocupada através de localização para Comércio e Serviço de Bairro e Comunitário, em edificações existentes e novas, desde que a área de estacionamento de no mínimo igual a área construída e para comércio com a rede de transporte e características de rua.
 (4) Somente áreas de localização em edificações existentes ou áreas à moradia.

Parâmetros de uso e ocupação do solo – Zona Residencial - Curitiba/PR

Fonte: IPPUC (2010)

QUADRO V

ZONA RESIDENCIAL 3 – ZR-3
PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

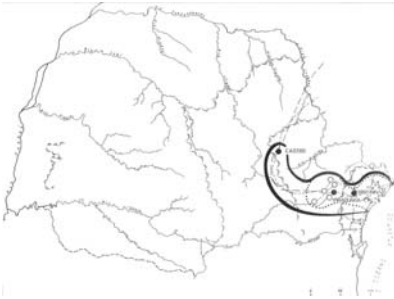
USOS			OCUPAÇÃO							
PERMITIDOS	TOLERADOS	PERMISSÍVEIS	PORTE (m ²)	COEF. APROV.	TAXA OCUP. MÁX. (%)	ALTURA MÁXIMA (PAV.)	RECDO. MÍN. AUL. FEDERAL (m)	TAXA PERMISA. MÍN. (%)	AFAST. DAS DIVISAS (m)	LOTE MÍN. (Pav. x Área)
- Habitação unifamiliar (1)										
- Habitações unifamiliares em série (1)										
- Habitação Coletiva				1	50%	3 (2)	5m	25%	Até 2 pav. = Facultado Para 3 pav. = mínimo de 2,00m (5)	120x90
- Habitação Institucional										
- Comércio e Serviço Vicinal 1 e 2 (2) (3)			100m ²							
- Indústria Tipo 1 (4)	- Comunitária 1 (3) (4)		100m ²	-	-	-	-	-	-	-

Observações:

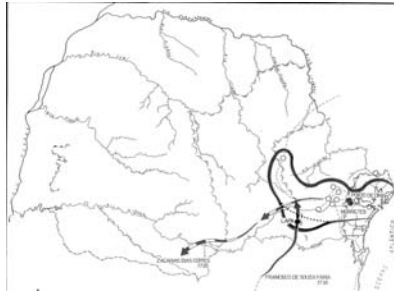
- (1) Densidade máxima de 80 habitações/ha, sendo admitido 3 habitações para lotes com 350m².
- (2) Para Comércio e Serviço Vicinal, altura máxima de 2 pavimentos.
- (3) A critério do Conselho Municipal de Urbanismo – CMU, poderá ser concedido alvará de localização para Comércio e Serviço Vicinal 1 e 2 e Comunitário 1, em edificações existentes com porte superior a 100,00m², desde que com área de estacionamento de no mínimo igual a área construída e porte compatível com a vizinhança e característico da via.
- (4) Somente alvará de localização em edificações existentes ou anexas à moradia.
- (5) Para Habitação Institucional, o afastamento mínimo das divisas deve ser 2,50m.

Parâmetros de uso e ocupação do solo – Zona Residencial - Curitiba/PR
 Fonte: IPPUC (2010)

**ANEXO D - MAPAS-SÍNTESE DA OCUPAÇÃO DO ESTADO DO
PARANÁ NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1560 E 1940**

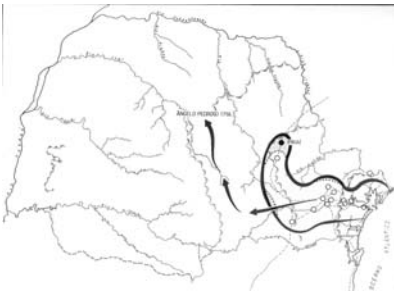


1700-1720

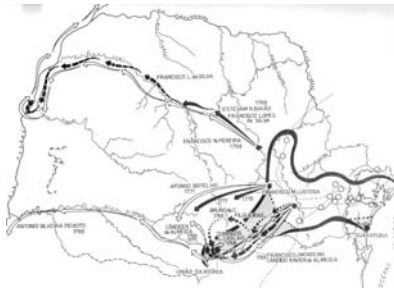


1720-1740

Expansão pelo interior em decorrência do Tropeirismo

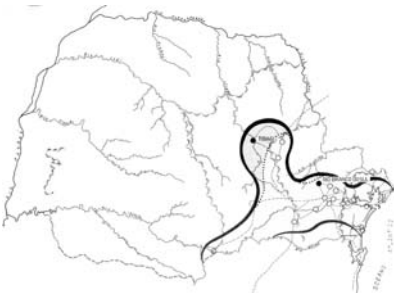


1740-1760

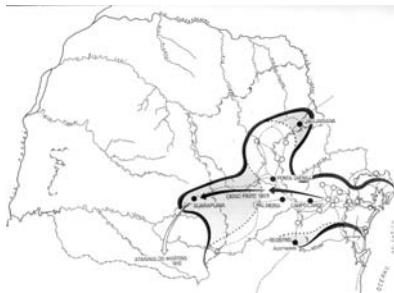


1760-1780

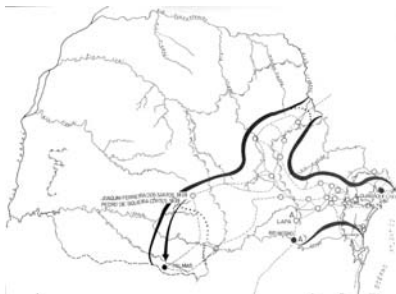
Expulsão da ordem Jesuítica e esvaziamento do oeste paranaense



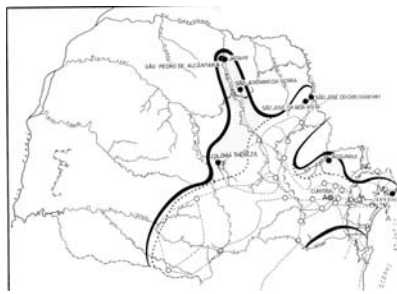
1780-1800



1800-1820

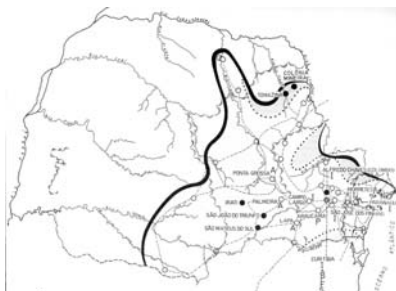


1820-1840

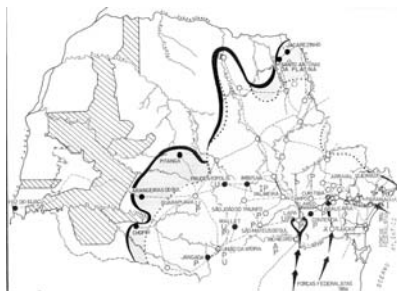


1840-1860

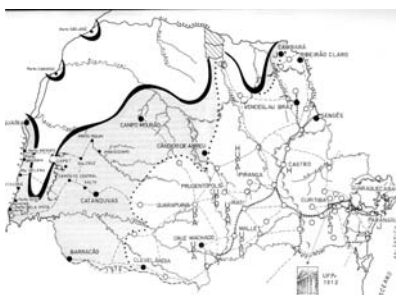
Consolidação dos núcleos urbanos decorrentes do Tropeirismo



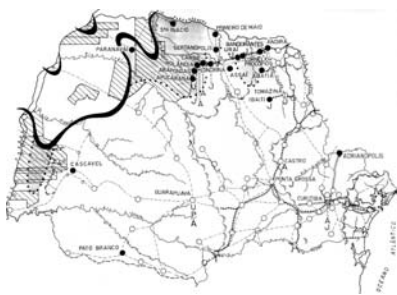
1860-1880



1880 - 1900



1900 - 1920



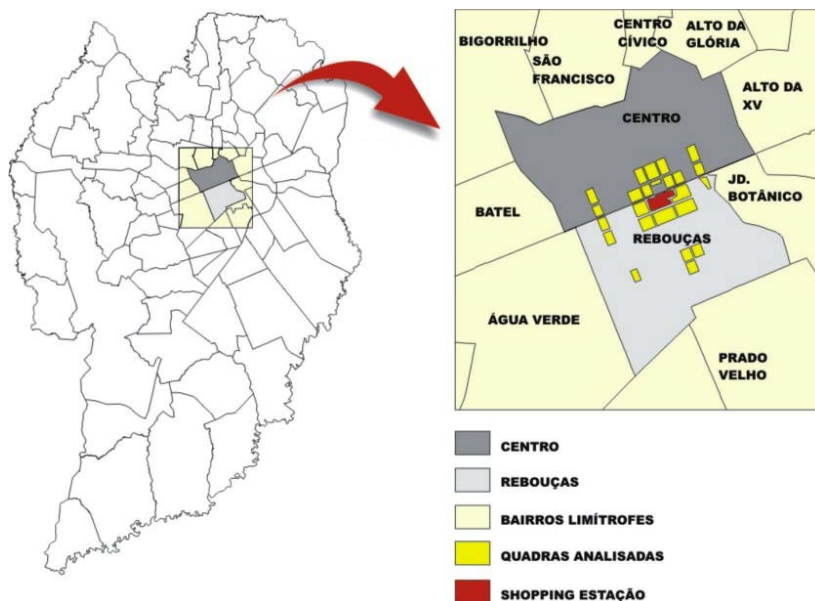
1920-1940

ANEXO E - ANÁLISE INDICIAL DE DINÂMICA FÍSICA - ESTUDO DE CASO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CURITIBA

Análise indicial de dinâmica física desenvolvida nas quadras no entorno da estação ferroviária de Curitiba - Estudo de caso (Yamawaki, 2006)

▪ Delimitação da área de abrangência do estudo

A figura a seguir apresenta a localização da área de estudo no contexto municipal e seus bairros contíguos.



Mapa de localização da área de estudo em Curitiba

Fonte: Elaborado por Yamawaki com base em IPPUC (2002)

O objeto de estudo compreende o *Shopping Estação*, a antiga estação ferroviária de Curitiba. Sua área de influência direta é caracterizada pelas quadras adjacentes (figura acima), excluindo-se aquelas ocupadas por usos institucionais públicos (Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR, Departamento de Estradas e Rodagem – DER – e

mesma zona, porém distantes do *shopping*, aproximadamente 700 metros, pois apesar de distantes, permaneciam inseridos nos limites dos bairros analisados.

No entanto, para a área de influência indireta foram eleitas quadras da Zona Central mais próximas ao *shopping*, pois verificaram-se outras possíveis centralidades, como a Praça Rui Barbosa e o Terminal do Guadalupe, que poderiam interferir na análise, assim como ocorre a oeste, com o *Shopping* Curitiba, sendo, então, adotadas as quadras equidistantes aos dois shoppings.

No Setor Estrutural, porção leste, também optou-se por quadras mais próximas, pois acredita-se que o viaduto do Capanema e a rodoferroviária (grande área de uso institucional) configuram-se como interrupções no traçado viário corrente, fazendo as quadras posteriores perderem a relação com o objeto de estudo.

▪ **Análise indicial**

A cidade é formada pela sobreposição de vivências urbanas, parte delas apagadas e outra que permanece como testemunho. Alguns destes indícios do passado podem influenciar as vivências urbanas atuais e, conseqüentemente, o espaço (DUARTE, 2007).

A análise que indicia a dinâmica de determinado espaço no tempo demonstra processos de vitalidade ou de degradação.

Para a pesquisa, procurou-se formas de detectar estas dinâmicas por meio das intervenções físicas nas edificações integrantes do espaço em estudo, da valorização imobiliária, da mudança de usos e da tendência a verticalização, primeiro comparando quadras pertencentes a mesma zona por áreas de influência, para, posteriormente, analisar o comportamento de cada um dos bairros onde o objeto de estudo está inserido.

Segundo Carlos (1994, p.87): o uso do solo urbano será disputado pelos vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando conflito entre indivíduos e usos. Esse pleito será orientado pelo mercado, mediador fundamental das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, produzindo um conjunto limitado de escolhas e condições de vida. Portanto, a localização de uma atividade só poderá ser entendida no contexto do espaço urbano como um todo, na articulação da situação relativa dos lugares. Tal articulação se expressará na desigualdade e heterogeneidade da paisagem urbana.

▪ **Análise indicial física**

Os espaços, para a análise da dinâmica física são classificados com base nas tipologias propostas por Dittmar (2006) e por Hardt e Hardt (2005), adaptados à pesquisa. Assim, tem-se a análise de:

- a) espaços estáveis – não modificados fisicamente no tempo;
- b) espaços modificados – com alteração física no tempo;
- c) espaços inertes – à espera de uso;
- d) espaços em ruptura – com interrupção nos locais sem usos.

A interpretação das informações de acordo com a classificação apresentada foi baseada nos seguintes parâmetros:

- a) espaços estáveis – lotes edificadas anteriormente ao período analisado e que não foram reformados ou construídos;
- b) espaços modificados – lotes edificadas ou reformados com ampliação no período de análise;
- c) espaços inertes – lotes não edificadas;
- d) espaços em ruptura – lotes com edificações em ruínas ou demolidas.

Os dados do IPTU impossibilitam a identificação das edificações em ruptura; por isso, justifica-se a realização da análise estrutural da qualidade visual, na qual, por meio de fotos das fachadas, é possível visualizar o estado de conservação das construções. Portanto, para a análise, os lotes foram classificados como estáveis, inertes e modificados, sendo este último o que indica a dinâmica no espaço.

Como resultado, tem-se a dinâmica morfológica da área de estudo de 1997 a 2007, o que permite verificar se houveram mudanças físicas no período e sua respectiva proporcionalidade.